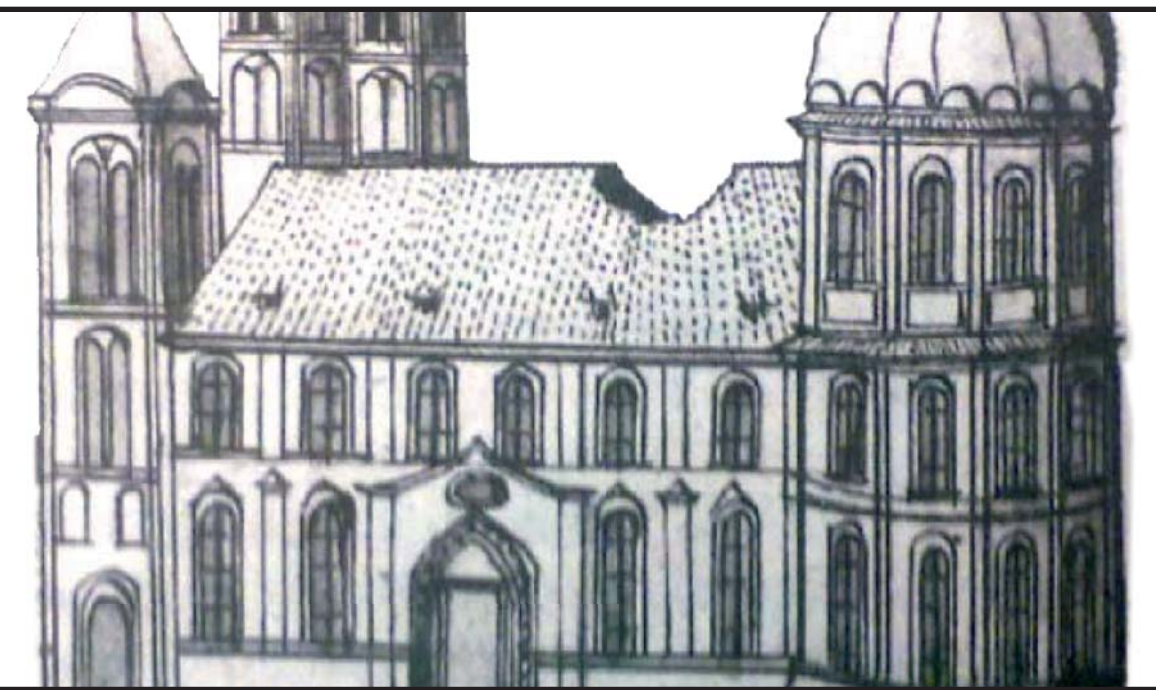


MAX FUNDA  
DIPLOMNÍ SEMINÁŘ  
2012



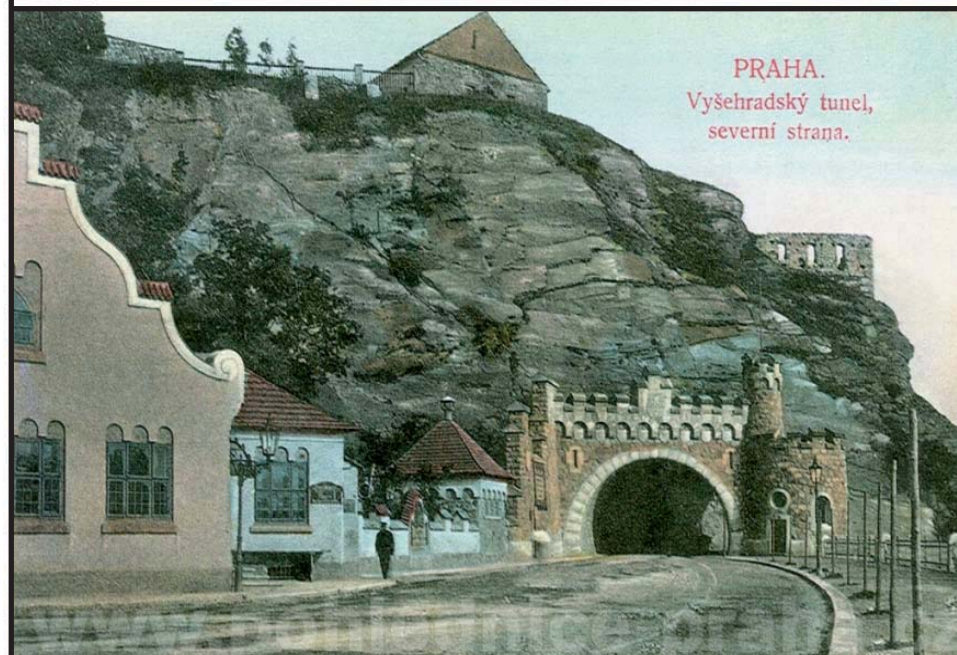


HISTORIE

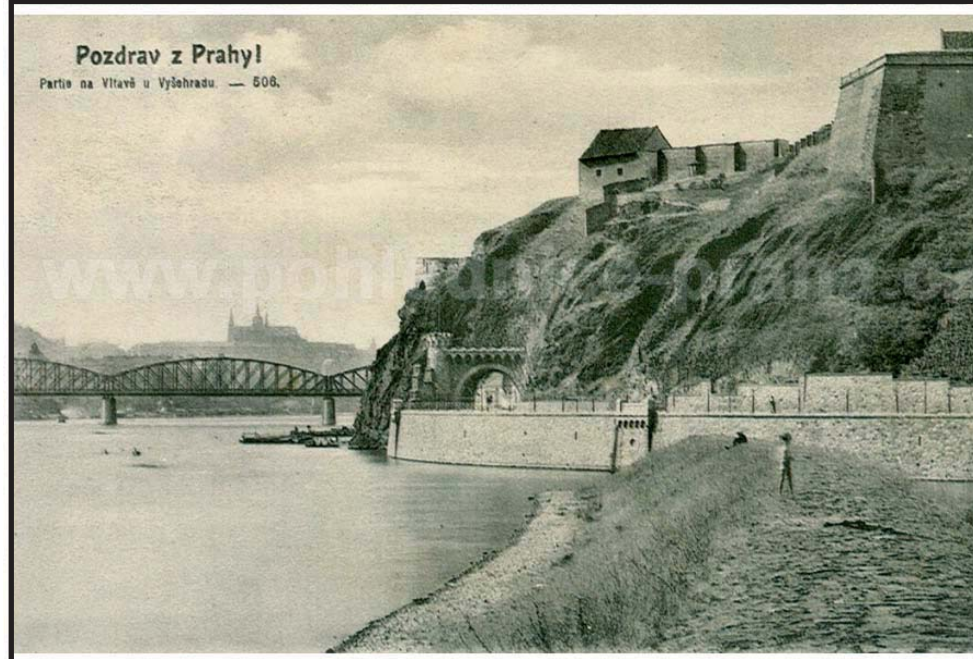




Praha.  
Vyšehradský  
tunel.



PRAHA.  
Vyšehradský tunel,  
severní strana.



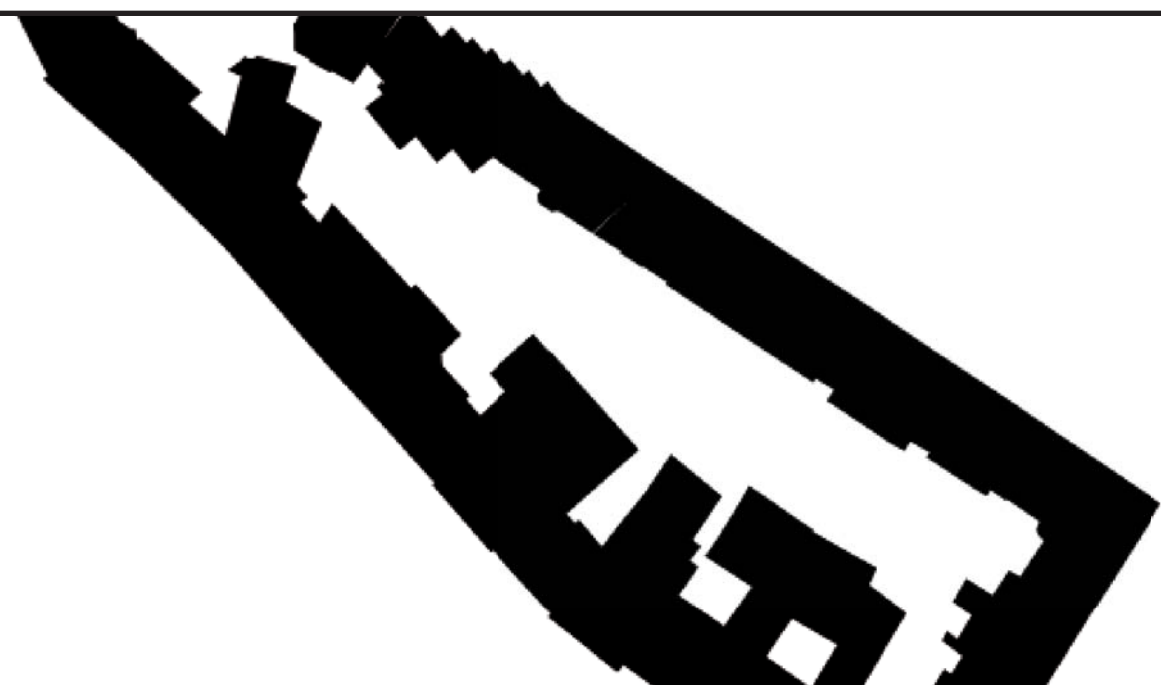
Pozdrav z Prahy!  
Partie na Vltavě u Vyšehradu. — 508.

## HISTORIE PODSKALÍ

Území dnešního Rašínova nábřeží v úseku mezi Výtoňským mostem a Vyšehradským tunelem se v minulosti nazývalo Podskalí. Vzhledem k tomu, že se jednalo o jakousi "slepu ulici", neprocházelo v minulosti narozdíl od blízkých okrsků žádným překotným vývojem. I po výstavbě prvního výtoňského železničního mostu, který byl později nahrazen tím současným, se toho mnoho nezměnilo, most určoval pomyslnou hranici toho, kde v tomto území končilo rychle roustoucí město. Podskalí v té době bylo domovem veslařů, kteří žili v malých přízemních domech (jak dokládají fotografie vlevo).

S vybudováním Vyšehradského tunelu se situace změnila. Veslařské domky byly zdemolovány během výstavby a koryto řeky bylo zregulováno. Po svém dokončení se tunel stal významným pro velké ulehčení dopravy z jihu, nábřežní ulice se stala městskou tepnou. Středověký romantický vzhled ústí byl ústupek Klubu za starou Prahu, který proti stavbě protestoval kvůli možné ztrátě autenticity místa. To se sice do velké míry stalo, nicméně tunel hrál v dalším rozvoji města důležitou úlohu, která mu do určité míry zůstala dodnes. Stále tudy vede tramvajová trať a Palackého most je stále nejjižnějším mostem pro tramvaje v Praze.





ANALÝZY



# SCHWARZPLAN

M 1 : 2000



ČINŽOVNÍ DOMY  
V ULICI NA NA LIBUŠINCE

Zástavba v analyzované lokalitě je kompaktního charakteru - bloková. V určitých místech však nedošlo k uzavření bloků, popř. došlo k jejich otevření.

Uzavření bránily a brání terénní podmínky, zejména masiv vyšehradské skály. Rovněž některé původní urbanistické záměry nebyly nikdy naplněny, často došlo k jejich změně - příkladem je torzo uličního profilu v ulici Na Libušince.

K otevření již existujících bloků došlo během budování železniční tratě ze Smíchova pod Vyšehrad.

Řešení uzavřenosti, resp. otevřenosti všech bloků v území bloků by si vyžádalo značné finanční náklady v rámci různých přeložek a demolicí a v některých případech by ani nebyly tolik žádoucí, nicméně některé lokální závady, zejména na Rašínově nábřeží, by investičně náročné nebyly.

V území se nechází mnoho urbanistických bariér, mezi přirozené lze zahrnout zmíněnou Vyšehradskou skálu a dále koryto Vltavy. Mezi umělé pak železniční trať a Vyšehradské hradby.



# DOPRAVNÍ ANALÝZA I.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

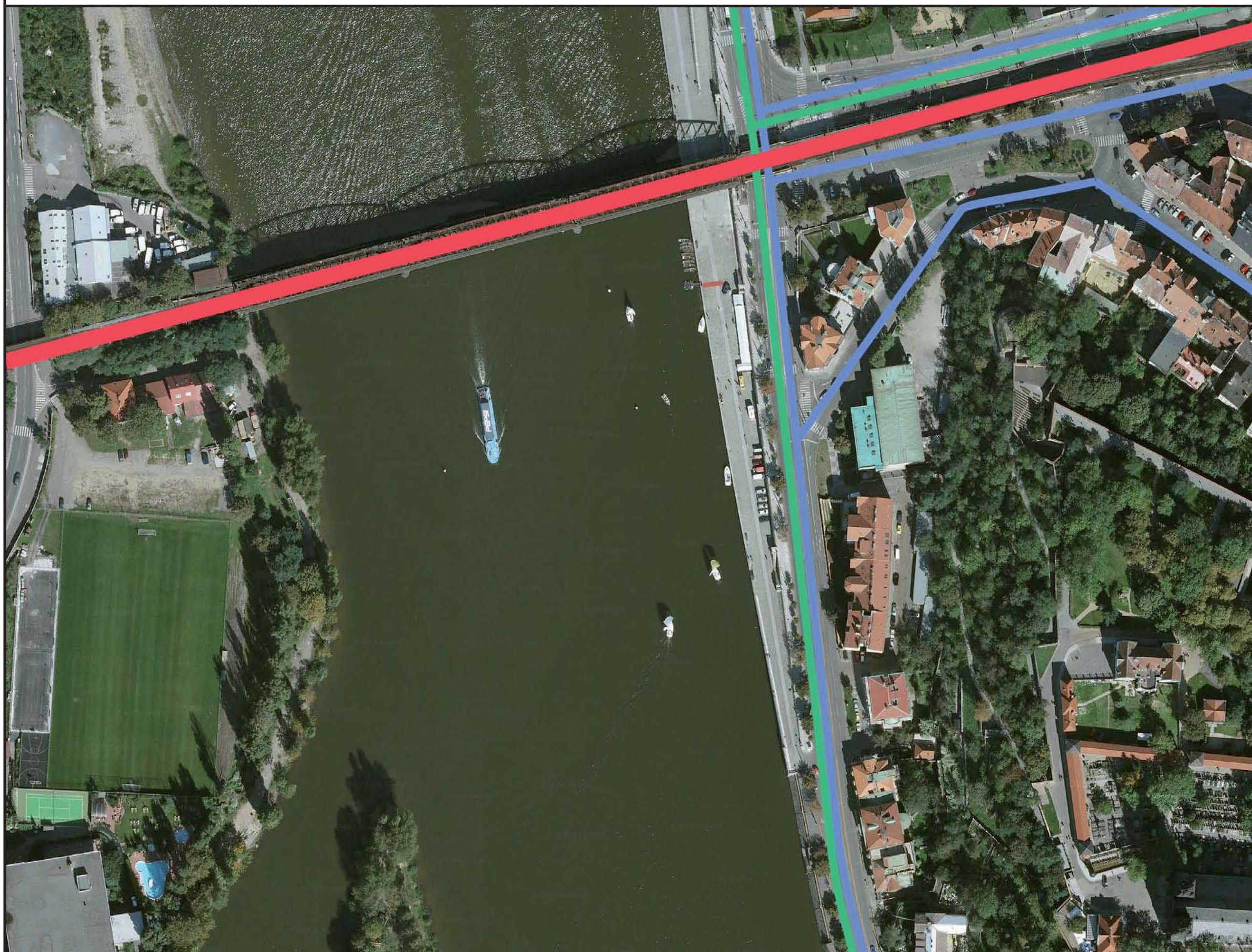
TRAMVAJ

Území je značně dopravně zatíženo. Výtoňský most propojuje Smíchovské nádraží s východním břehem Vltavy a je značně využíván. Jižním směrem se v Praze dále nachází pouze málo využívaný Branický most (Most Intelligence). V době výstavby Výtoňského mostu neexistovaly hlukové normy, most je mimo vysoké frekvence provozu také poměrně hlučný.

Tramvajová trať je taktéž hojně využívána, neboť jsou po ní vedeny všechny tramvajové linky z jižního směru. Palackého most je nejjižnějším tramvajovým mostem v Praze a zastávka metra Karlovo náměstí důležitým přestupním uzlem pro obyvatelstvo jižních čtvrtí.

Automobilová doprava je místního charakteru - bez jakéhokoliv tranzitu.

Lodní doprava jiná než rekreačního charakteru v současnosti příliš využívána není.



# DOPRAVNÍ ANALÝZA II.

CYKLISTÉ

PĚŠÍ

 PROBLÉMOVÁ MÍSTA

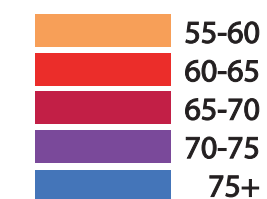
Nábřeží a náplavka jsou jedny z nejpoužívanějších cyklotras pro směr do centra města. Problémovým místem je Vyšehradský tunel, kde je kvůli omezeným šířkovým podmínkám cyklistům i chodcům vyhrazen chodník šířky cca 1 metr. Cyklistům značka přikazuje tunelem kolo vést, nicméně velké část jich toto nařízení nedodržuje. V případě, že by v budoucnu kolo jako dopravní prostředek používalo čím dál více obyvatel Prahy, by se mohly objevit vážné problémy spojené s kapacitou chodníku v tunelu.

Problémová místa pro chodce jsou patrná zejména v případě použití pěší stezky z Vyšehradu do ulice Na Libušince. Umístění několika činžovních domů nijak nereflektuje tyto trasy stejně tak jako (ne)zřízené přechody. Dle subjektivních hodnocení místních obyvatel jsou přitom tyto trasy poměrně využívané, bylo by tedy vhodné (navíc v kontextu přilehlé a pěšími hojně využívané náplavky), kdyby na jejich fungování urbanistické řešení reagovalo lépe.

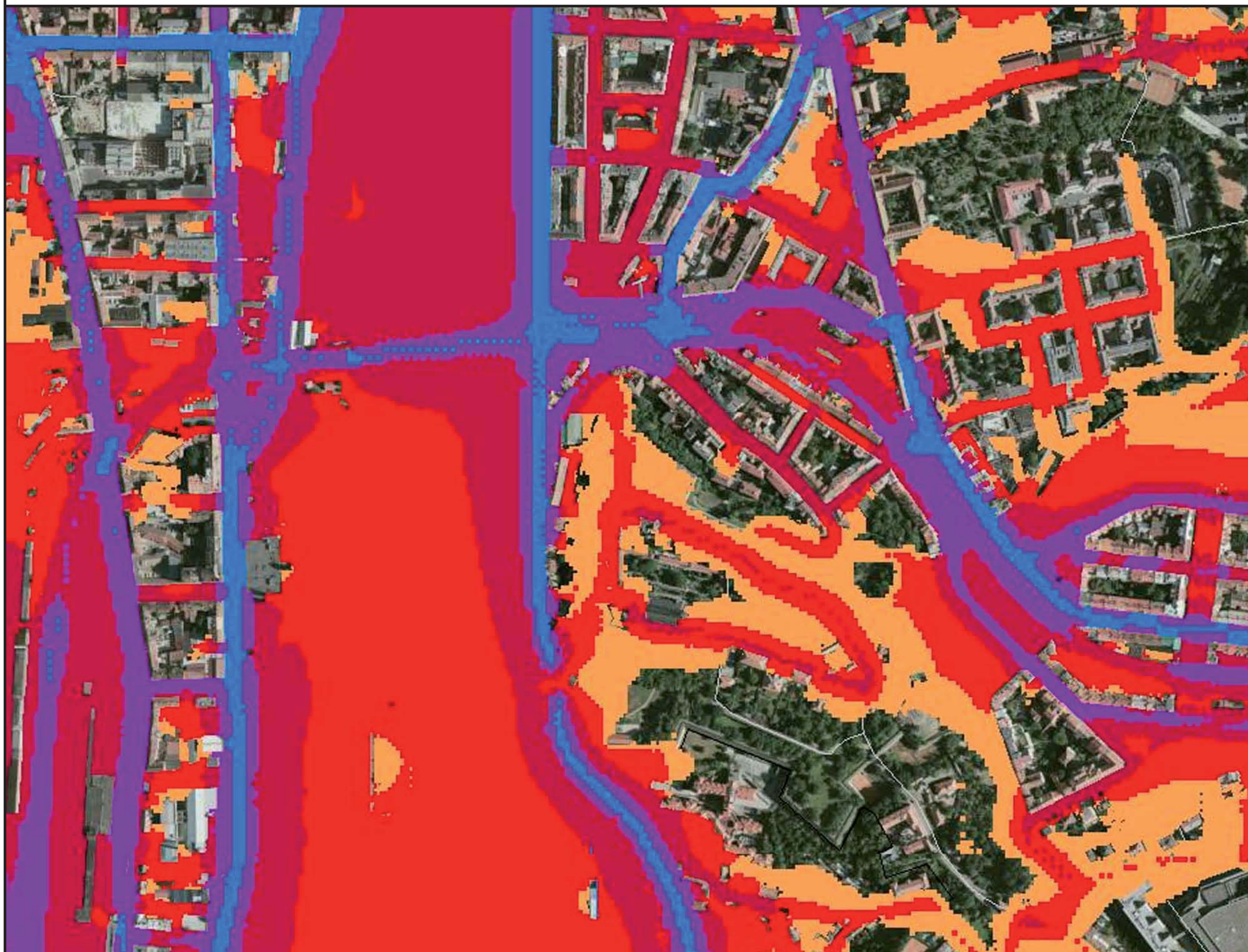


# HLUKOVÁ ANALÝZA

HLADNIA HLUKU  
(den, večer, noc - dB)

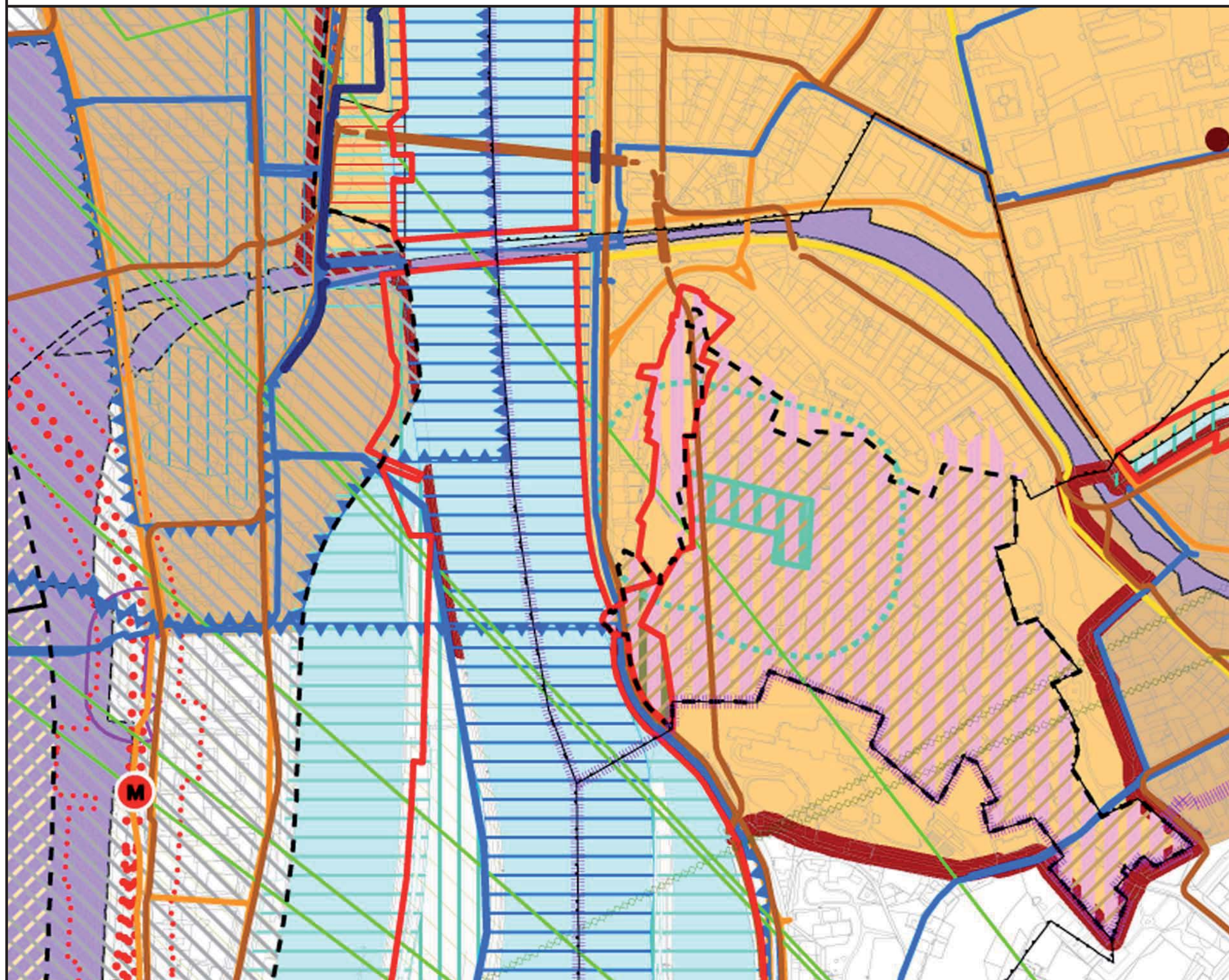


Lokalita je v určitých miestech zatížena hlukem. Zejména co se nábřeží (především kolem ulice Na Libušince) týče, sčítá se zde několik zdrojů hluku - Vltava, silniční, železniční a tramvajová doprava (podrobněji viz Dopravní analýza I.). V rámci těchto faktů je na zvážení, zda v případě stavebně-urbanistických změn konkrétně v ulici Na Libušince využívat případné nové objekty jako obytné. Občanská funkce (kulturní, rekreační nebo i sportovní) by mohla být vhodnější, mj. z důvodu dobré dopravní dostupnosti. Paradoxně by nevadilo, pokud by zvolená funkce generovala hluk, neboť by pravděpodobně došlo k jeho zamaskování aktuálně přítomnými zdroji hluku.



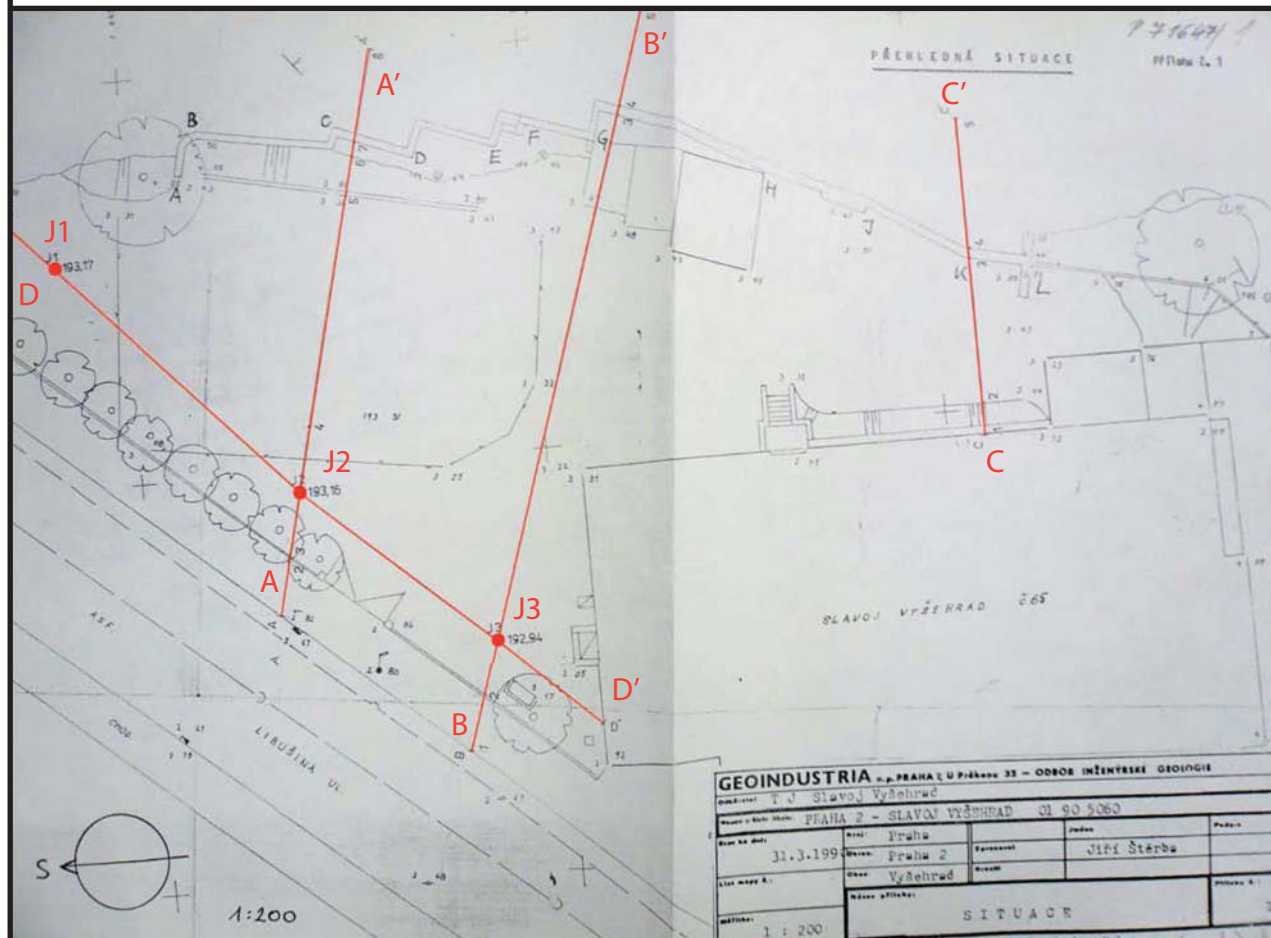


# LIMITY ÚZEMÍ

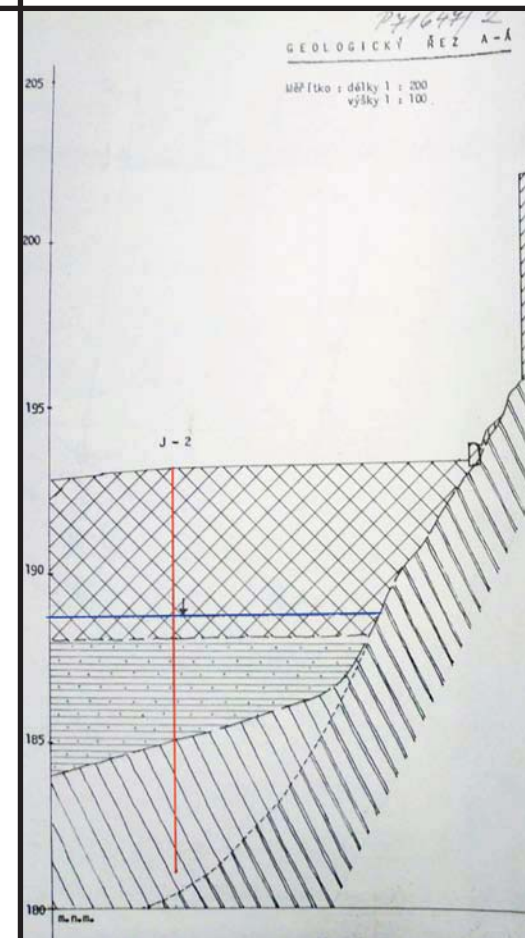


- Památková rezervace hl. m. Prahy
- Nemovité NKP
- Vybrané státní stavební uzávěry
- Nadřazené kanalizační stoky
- Nadřazené vodovodní řady
- Aktivní záplavové území
- Drážní objekty
- Elektrokomunikační vedení
- Silnice I. třídy
- Hřbitov + ochranné pásmo
- ÚSES
- VKP - zde vodní toky
- Metro
- Objekt civilní ochrany

Většina analyzovaného území spadá pod památkovou rezervaci hl. m. Prahy. Vzhledem k existujícímu systému protipovodňových opatření nespadá do aktivního záplavového území



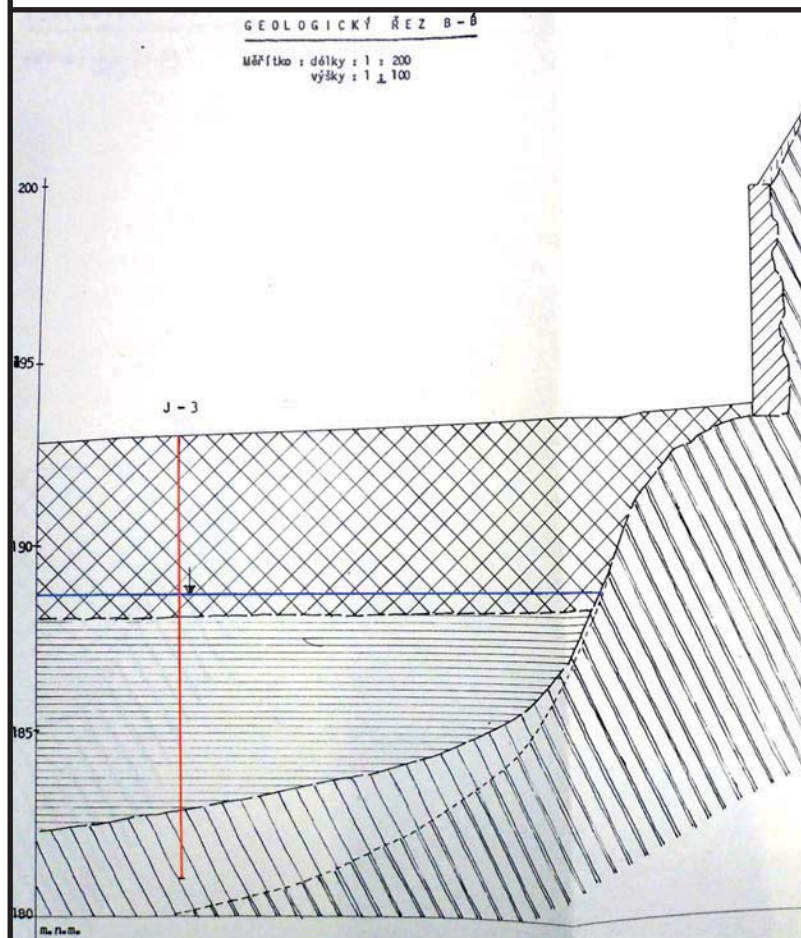
- NAVÁŽKA – STAVEBNÍ SUŤ, HLINITÝ PÍSEK SE ŠTĚRKEM
- ŠTĚRKOVITÁ HLÍNA
- PÍSCITÁ HLÍNA, MĚKKÁ KONZISTENCE, STŘÍPKY BŘIDLICE
- JEMNÁ SILNĚ ZVĚTRALÁ BŘIDLICE
- JÍLOVITÉ BŘIDLICE A KŘEMENCE, NAVĚTRALÉ AŽ ČERSTVÉ



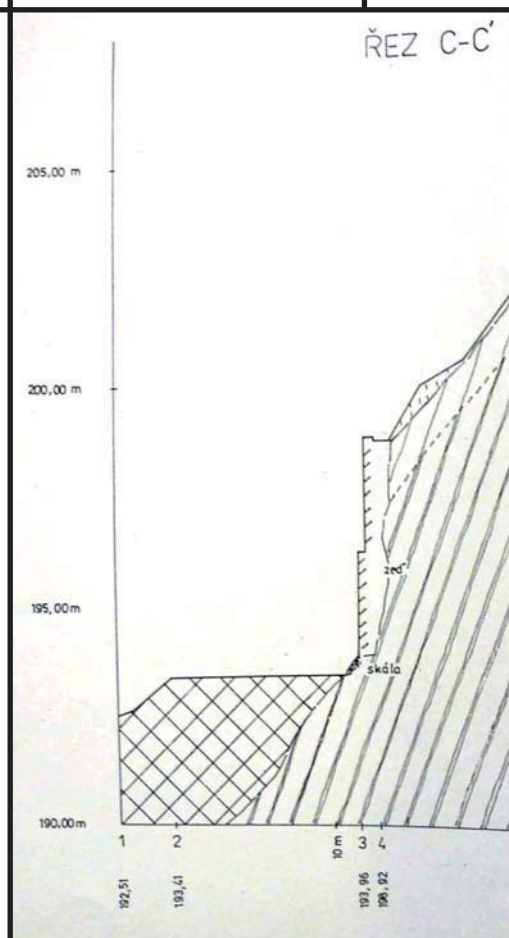
## GEOLOGIE ÚZEMÍ I.

3 průzkumné vrty (J1-3) byly provedeny na pozemku sokolovny v Libušině ulici (viz půdorysné schéma vlevo nahoře).

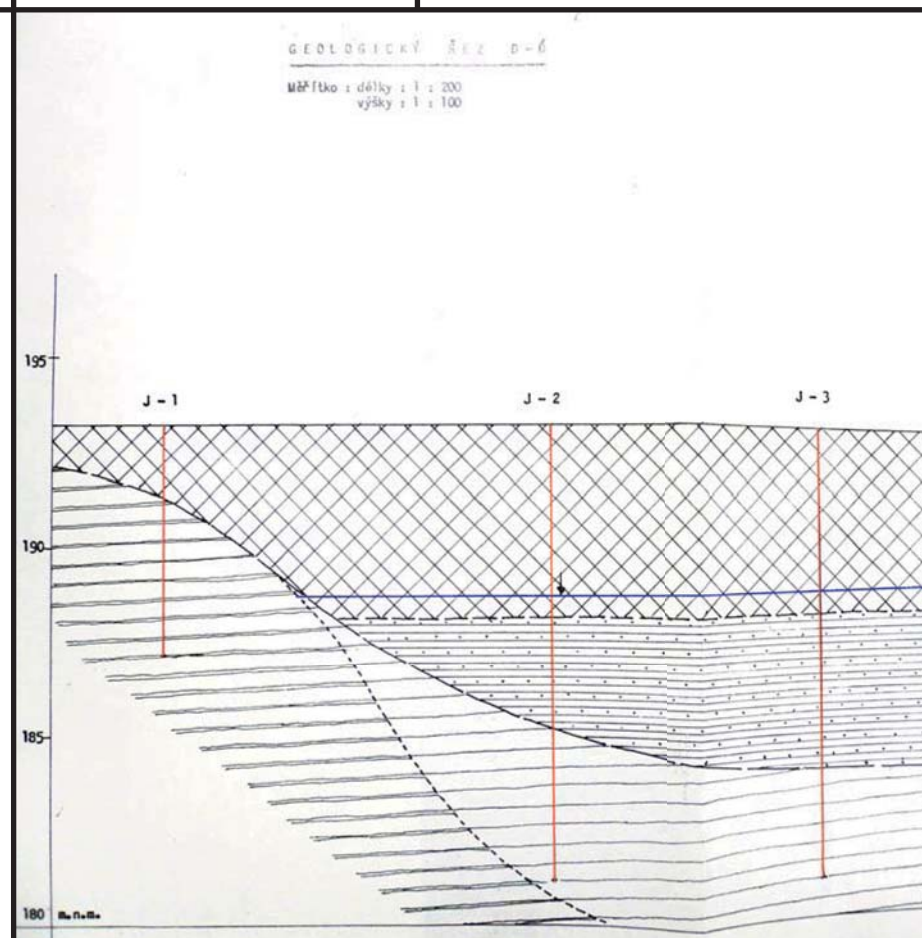
ŘEZ BB'



ŘEZ CC'



ŘEZ DD'



ŘEZ AA'

VRT J- 2

0,00M – 0,60M  
NAVÁŽKA: ROZLOŽENÁ ŠKVÁRA

-1,90M  
NAVÁŽKA: PÍSEK STŘEDNĚ ZRNITÝ S KUSYCIHEL A ÚLOMKY HORNIN

-5,00M  
KAMENNÉ ZDIVO (OBČAS CIHLY A OPUKA)

-6,80M  
PÍSEK HNĚDOŠEDÝ, SILNĚ HLINITÝ OBČAS S ÚLOMKY HORNIN, OD 5,60M STŘÍPKY BŘIDLICE, KAŠOVITÝ SEDIMENT

-8,00M  
HLÍNA ŠEDÁ, JEMNĚ PÍSCITÁ, STŘÍPKY BŘIDLICE

-12,00M  
BŘIDLICE TMAVOŠEDÁ, ZVĚTRALÁ

HLADINA PODZEMNÍ VODY  
NARAŽENÁ: -5,50M  
USTÁLENÁ: -4,40M

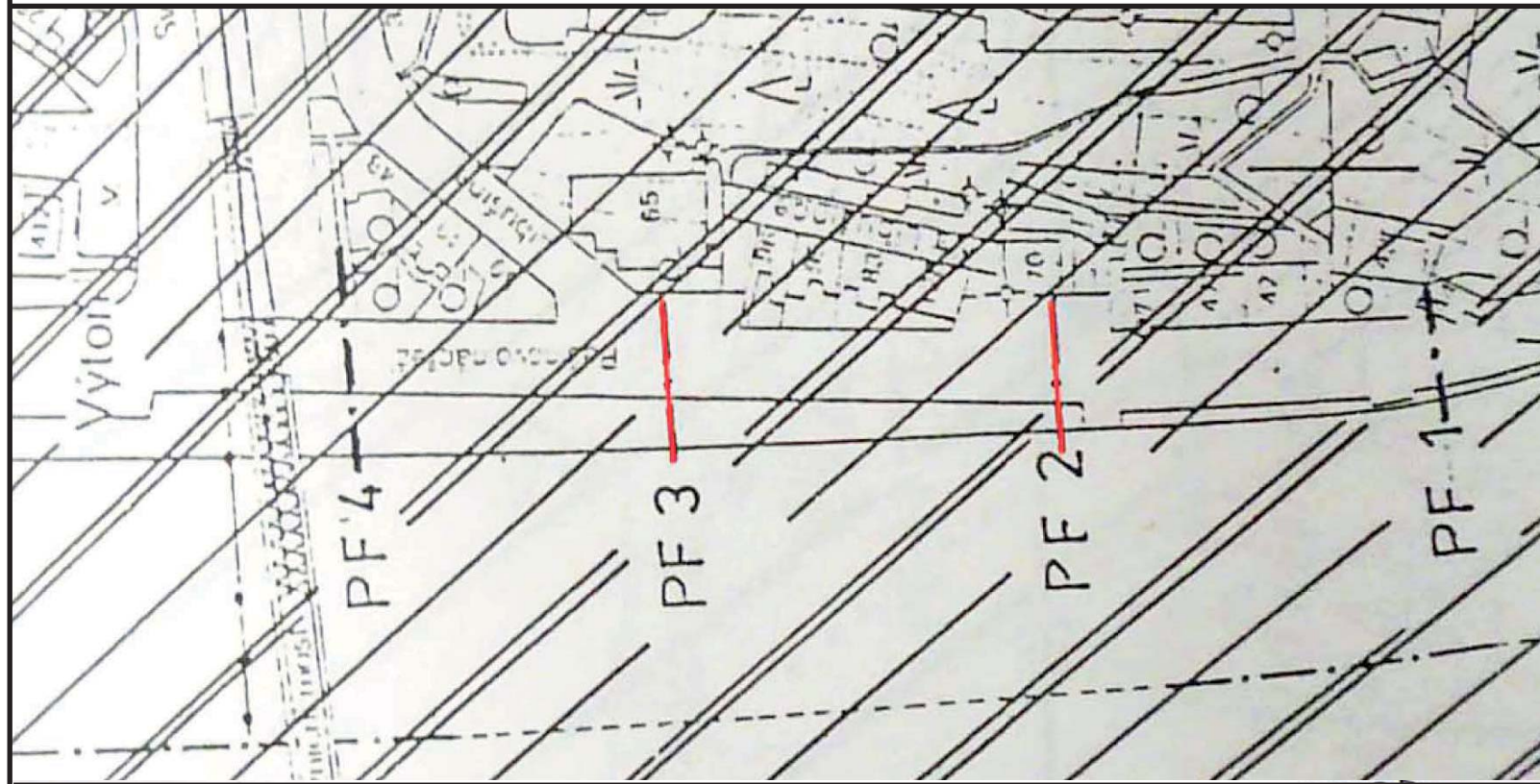


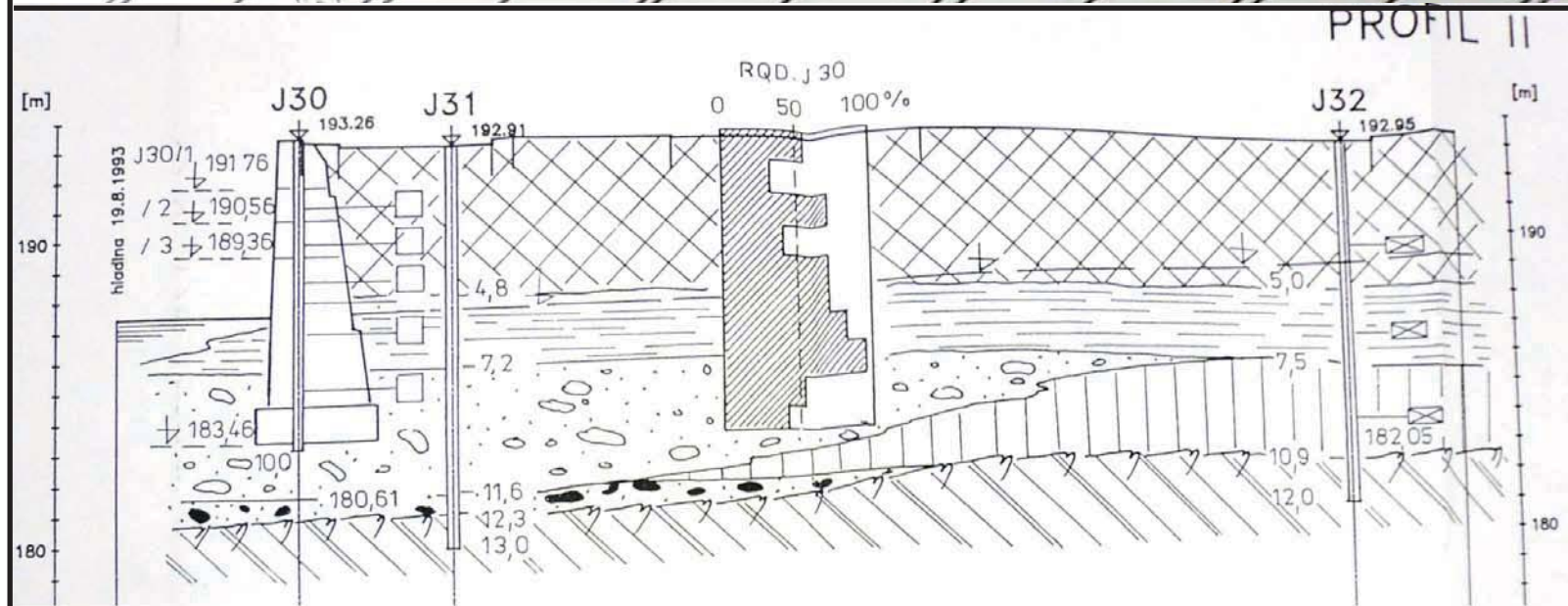
SCHÉMA  
BŘEHU

## GEOLOGIE ÚZEMÍ II.

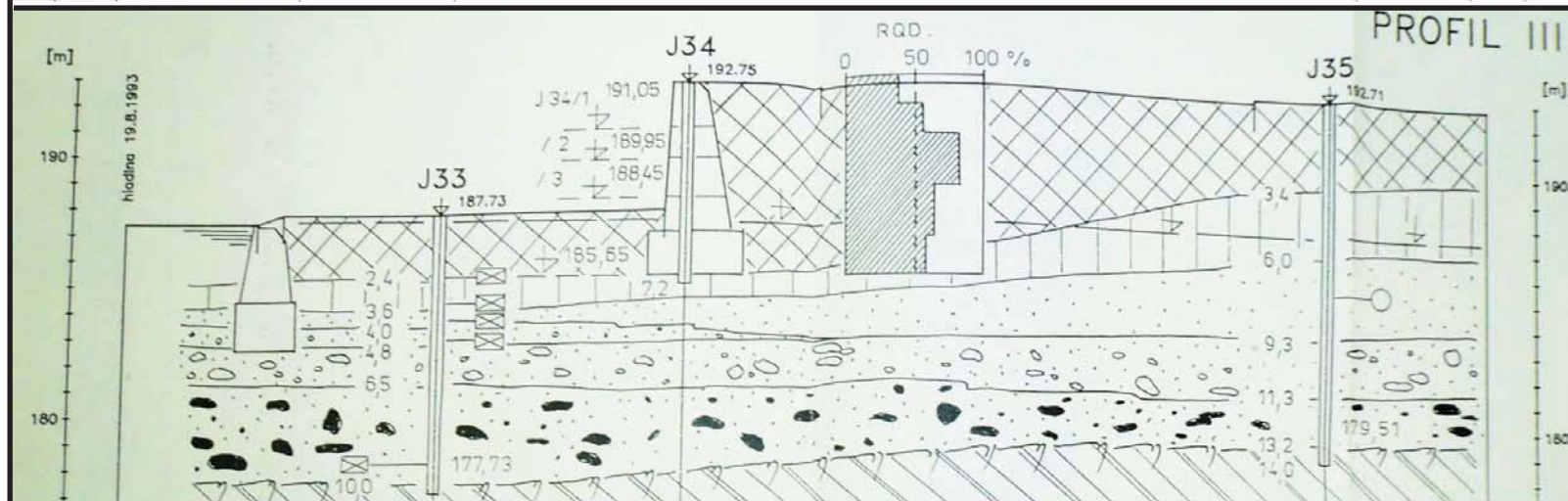
Po zhodnocení průzkumu je patrné, že v území, zejména na nábřeží, jsou složité základové poměry

Vrstvy vykazují výrazně nestejnou mocnost, navážky jsou nehomogenní, holocéní náplvy jsou silně stlačitelné.

Závěrem lze konstatovat, že založení případného nového objektu bude nutně hlubinné (pomocí pilot).



PROFIL  
II



PROFIL  
III



NAVÁŽKA



BAHNITÁ JÍLOVITÁ HLÍNA



PÍSEK STŘEDNĚ ZRNITÝ S  
HLINITOU PŘÍMĚSÍ



ŠTĚRK S HLINITOPÍŠČITOU  
MEZERNÍ VÝPLNÍ



ŠTĚRK HRUBÍ, ULEHLÝ S  
PÍŠČITOU MEZERNÍ VÝPLNÍ



PRACHOVÁ BŘIDLICE S  
VLOŽKAMI TVRDÝCH  
KŘEMENCŮ



HLÍNA S PÍŠČITOU PŘÍMĚSÍ



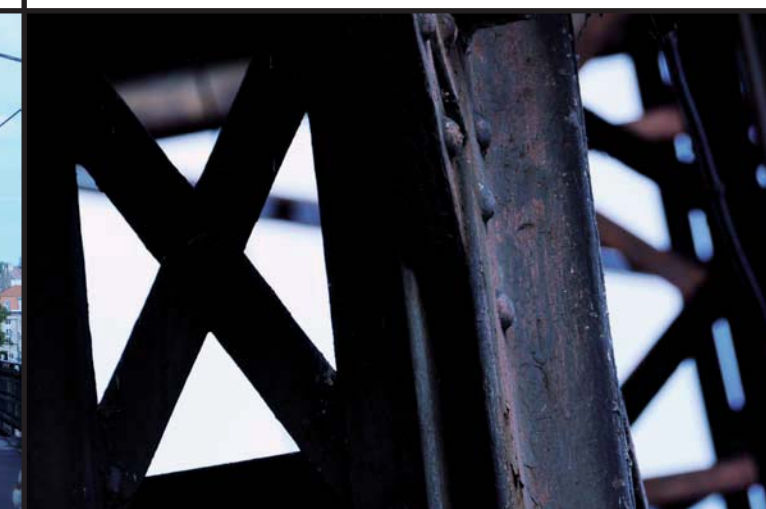
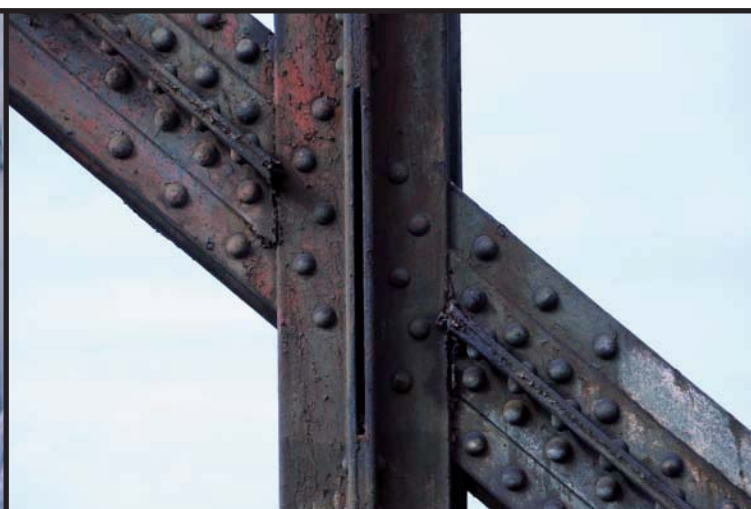
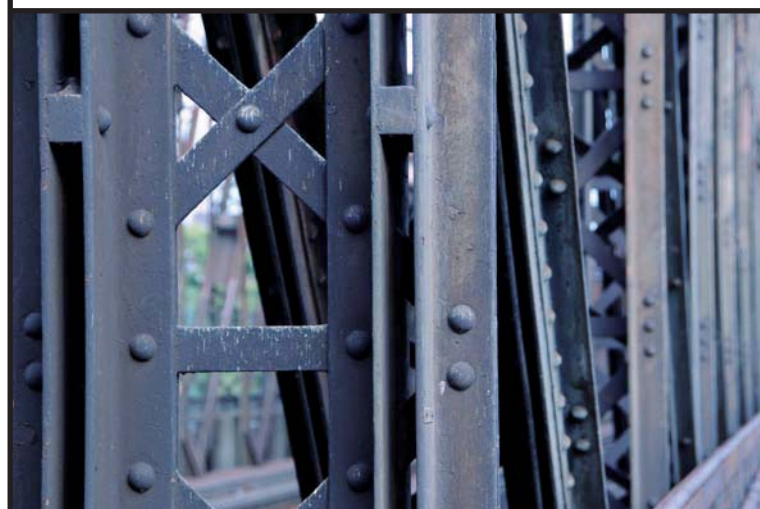
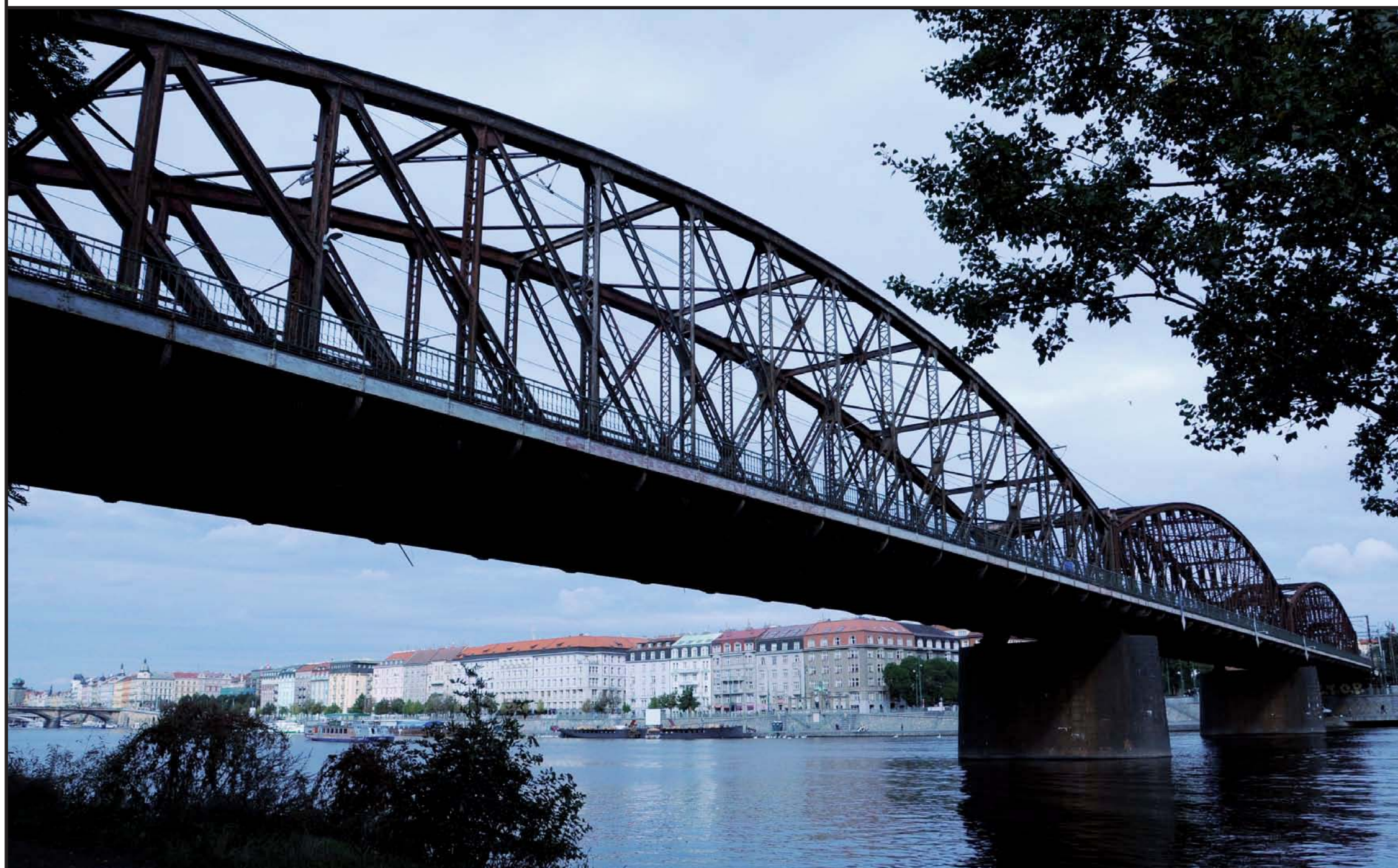
ARCHITEKTONICKÁ A VÝTVÁRNÁ TÉMATA



## INDUSTRIÁL

Výtoňský (někdy též Vyšehradský) železniční most je jedním z výrazných architektonických témat v lokalitě. Vybudován byl na přelomu 19. a 20. století jako náhrada za starší, příhradový jednokolejný most a je používán až do současnosti - jak pro pěší, tak pro železniční dopravu. Kuriozitou je, že v posledních 20 letech se čas od času uvažuje namísto potřebné rekonstrukce o další náhradě - tentokrát trojkolejným mostem (současný je dvoukolejný), mj. v trochu jiné poloze, aby mohlo dojít ke zvětšení směrových oblouků přilehlé železniční trati.

V době vzniku nebyl při návrhu konstrukce brán příliš zřetel na estetickou stránku, její vzhled je plně poplatný požadované funkci. Vzhledem k redefinici pohledu na estetiku inženýrských součástí staveb a (ne)úpravě pohledových materiálů v rámci brutalismu však most v současnosti lze chápat jako architektonické dílo. Mimo jiné také dobře "dokumentuje" již nepoužívané stavební postupy - zejména spojování pomocí nýtů, které je mimochodem oblíbeným výtvarným tématem v různých uměleckých subžánrech (industriál, steampunk či jakákoliv jiná forma anachronistické stylizace).





## SYMETRIE & GEOMETRIE

Basilika sv. Petra a Pavla stejně jako blok kubistických vil jsou při pohledu od řeky (popř. z levého břehu Vltavy) osově symetrické. Stavbám to dodává na určité vážnosti, otázkou je, zda bychom o symetrii v souvislosti s nejmodernější architekturou hovořili stejně - a nepoužili namísto toho označení patos.

Zajímavostí je, že za tento svůj výraz vděčí obě stavby (z pohledu historie) době poměrně nedávné - věže byly na kostelu, založeném Vratislavem II. v 11. století, dostavěny v rámci neogotické přestavby na přelomu 19. a 20. století, blok vil pak o několik dekad později.

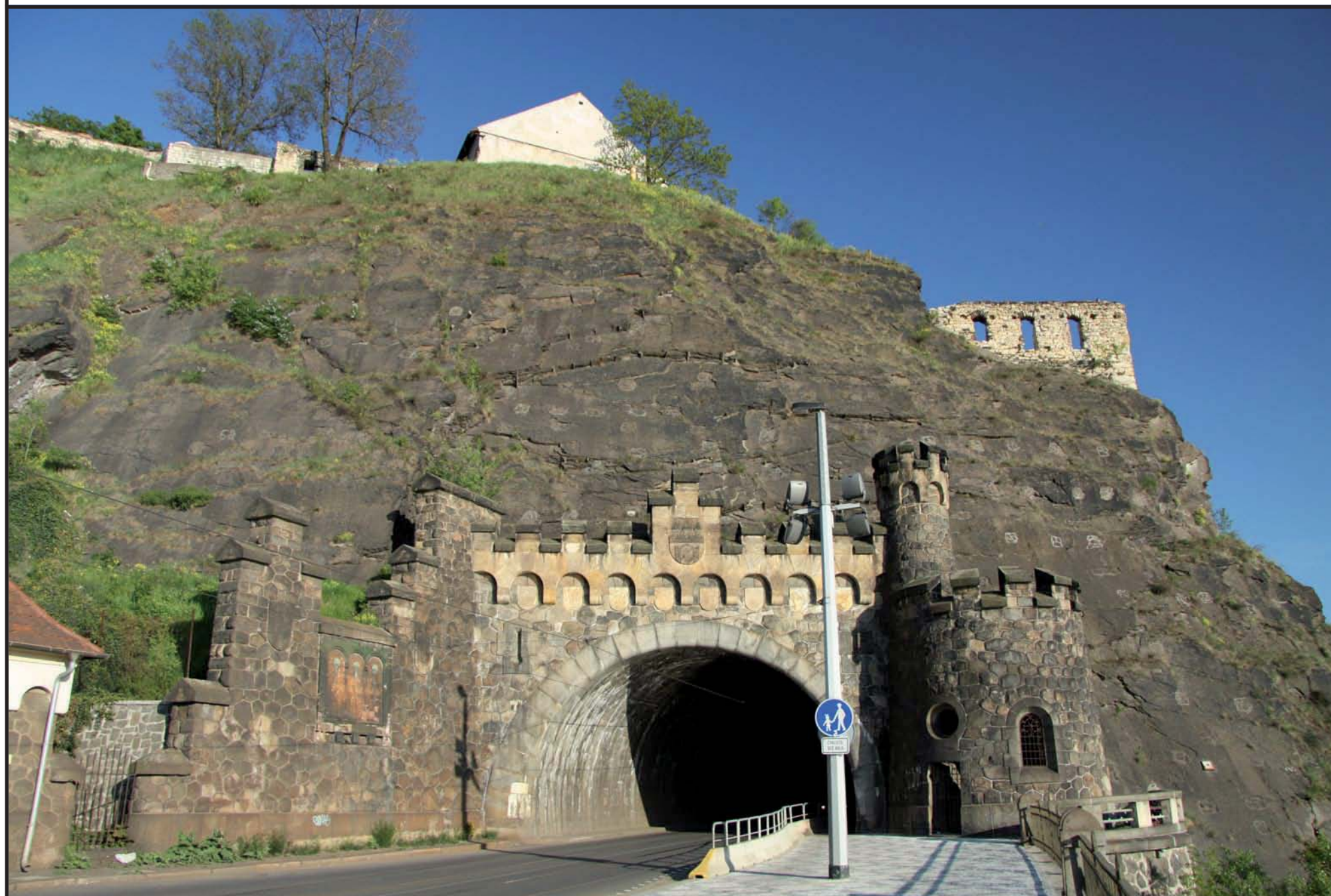
Kubismus jako takový pracuje s geometrií přímek, popř. od ní odvozených hmot. Jedinou křivkou, která se v kontextu místní architektury uplatní ve výrazu stavby je tak pouze neogotický oblouk u basiliky a průřez tunelu Vyšehradskou skalou - spolu s jeho okolní pseudohistorickou úpravou.



## DALŠÍ VÝZNAMNÁ TÉMATA

Již zmíněný Vyšehradský tunel svojí architektonickou úpravou imituje jakousi pevnost nepřilíš dobře zařaditelného historického pseudostylu - což může působit lehce komicky zvláště v kontextu reálného opevnění Vyšehradu z dob Marie Terezie.

Úprava náplavky (resp. navigace) je pak dobrým vodítkem pro volbu materiálů pro zpevněné plochy u případné nové zástavby. Jedná se hlavně o klasickou dlažbu ze žulových kostek, a dále v Praze tolik používanou mosaikovou dlažbu včetně příslušných vzorů (pro zajímavost: na prostředním foto dole je vzor "sedmdesátka s dámou").

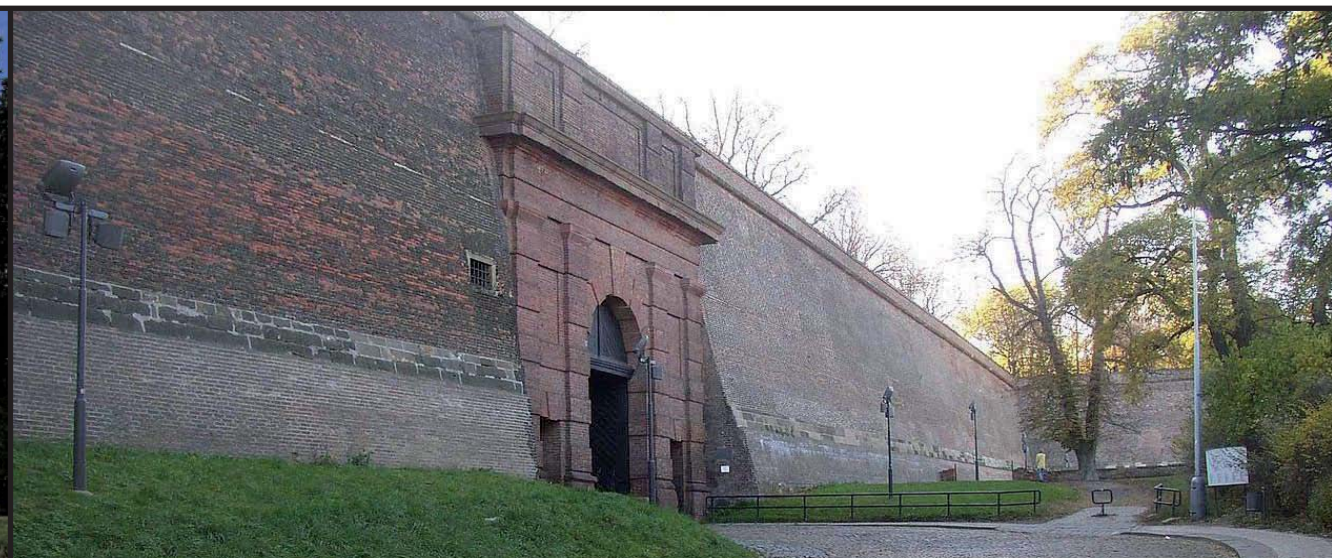


## TÉMATA Z "DRUHÉ STRANY"

Před výstavbou Vyšehradského tunelu byla lokalita dnešního Podolí zcela nezastavěná. Ačkoliv zdejší architektura již není v přímém vizuálním kontaktu s Podskalím, 2 stavby stojí minimálně za krátkou úvahu.

První je Podolská vodárna podle návrhu Antonína Engela, která, ačkoliv je postavena v monumentálním stylu, s výjimkou části jižního, novějšího křídla respektuje výšku okolní bytové zástavby a nestrhává tak na sebe tolik pozornosti.

Druhou je Vyšehradský fragment zmíněného tereziánského opevnění Prahy, který svou strohou masou z režného zdiva může být inspirací při hledání nových výrazů a volbě materiálů







TÉMATICKÉ REFERENCE V SOUČASNÉ ARCHITEKTUŘE





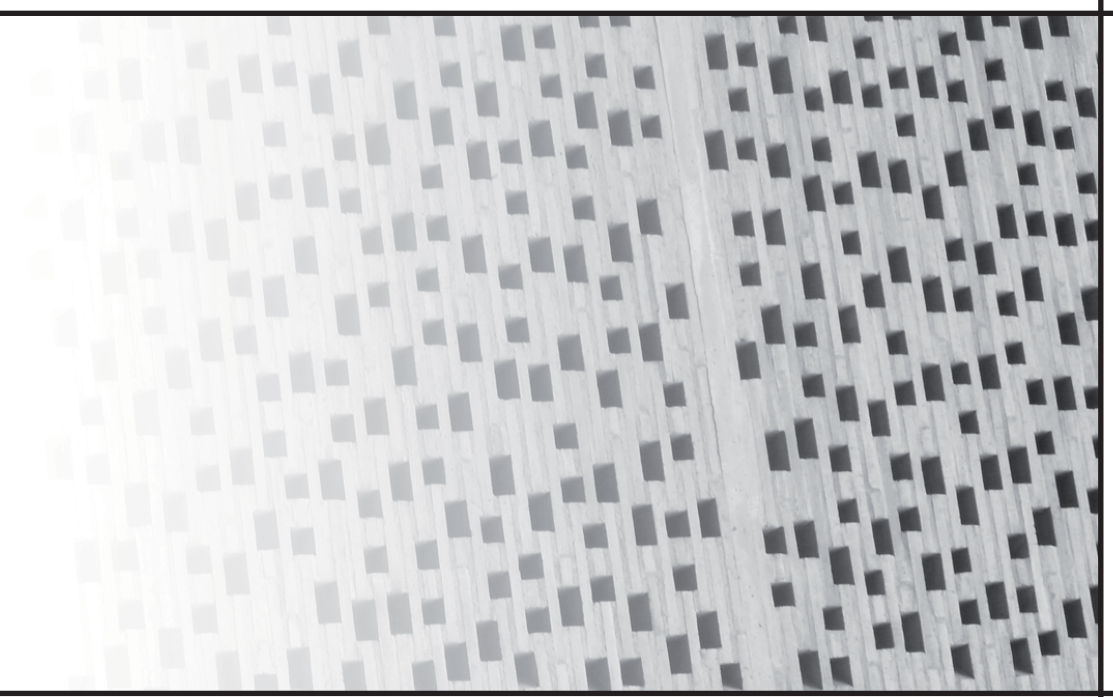
## NÁVŠTĚVNICKÁ CENTRA

Jako témetické referenční stavby jsou zde uvedeny 2 návštěvnická centra - Masada (Izrael, *vlevo*) a Culloeden (Skotsko, *dole*). Obě jsou postaveny na historicky významných místech - první pod troskami pevnosti, která se stala posledním místem odporu židovských povstalců proti Římanům, druhá na místě poslední bitvy na území britských ostrovů, kde proti sobě stanuli Britové a Jakobité - skotští separatisté.

Obě návštěvnická centra se snaží vytvořit důstojný (před)prostor dané významné lokality. Jejich součástí je jak historická expozice, tak informační centrum pro návštěvníky a turisty. Odpočinek a občerstvení pak zajišťují kavárny, popř. menší restaurace.

Návštěvnická centra tohoto typu nejsou v západním světě ojedinělá, země a města bývalého východního bloku mají však v tomto ohledu stále určitý deficit - ať už se jedná o úplnou absenci nebo o špatně zvolený způsob provozování, případně o celkové zanedbání.





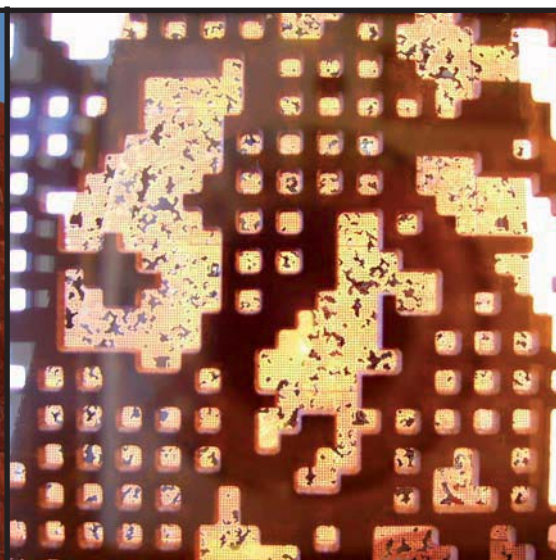
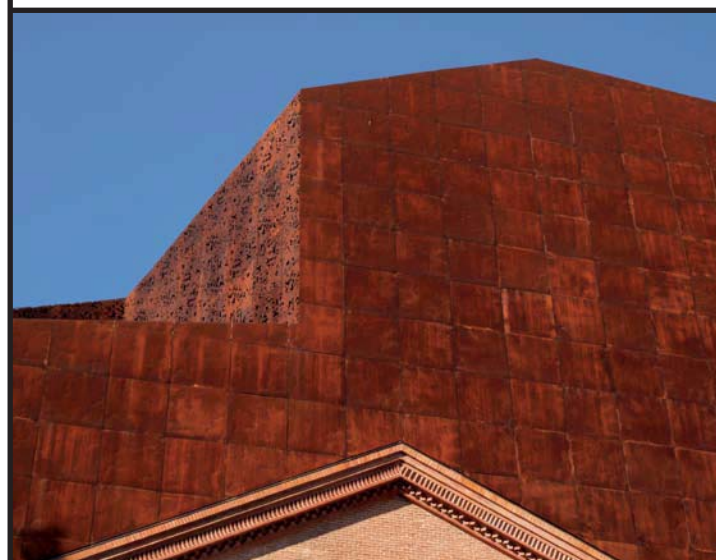
VÝTVARNÉ INSPIRACE SOUČASNÉ ARCHITEKTUŘE



## CAIXA FORUM V MADRIDU

Caixa Forum vzniklo v centru Madridu podle návrhu švýcarských architektů v letech 2001-07. Výraz exteriéru je fúzí homogenní hmoty, tvořené cortenem, a obvodové zdi (z režných cihel) bývalé elektrické rozvodny, která byla posledních několik dekád opuštěnou ruinou. Proluka v přílehlém bloku byla přeměněna na mikronáměstí, "slepá" stěna činžovního domu pak byla pomocí předsazené konstrukce přeměněna v živoucí zelenou stěnu se samozavlažovacím systémem.

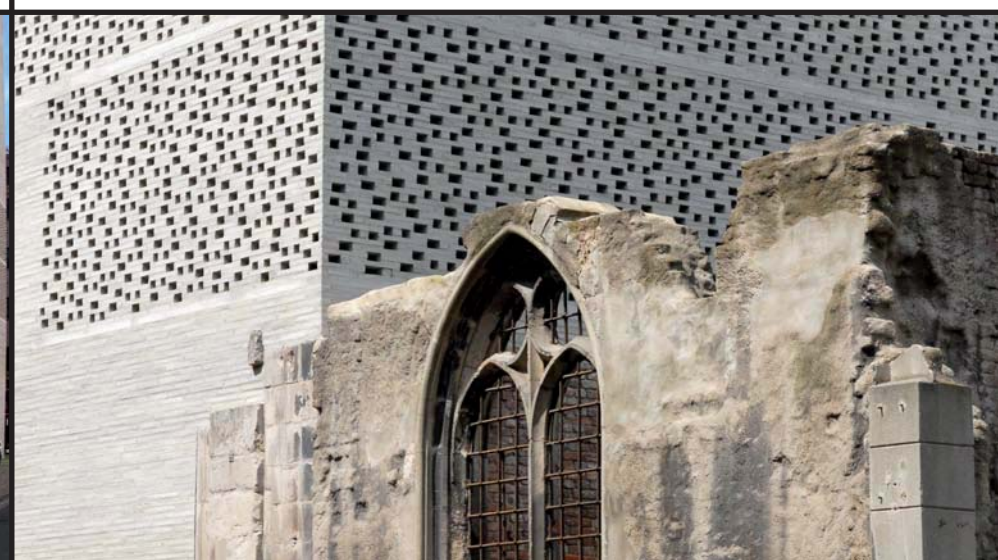
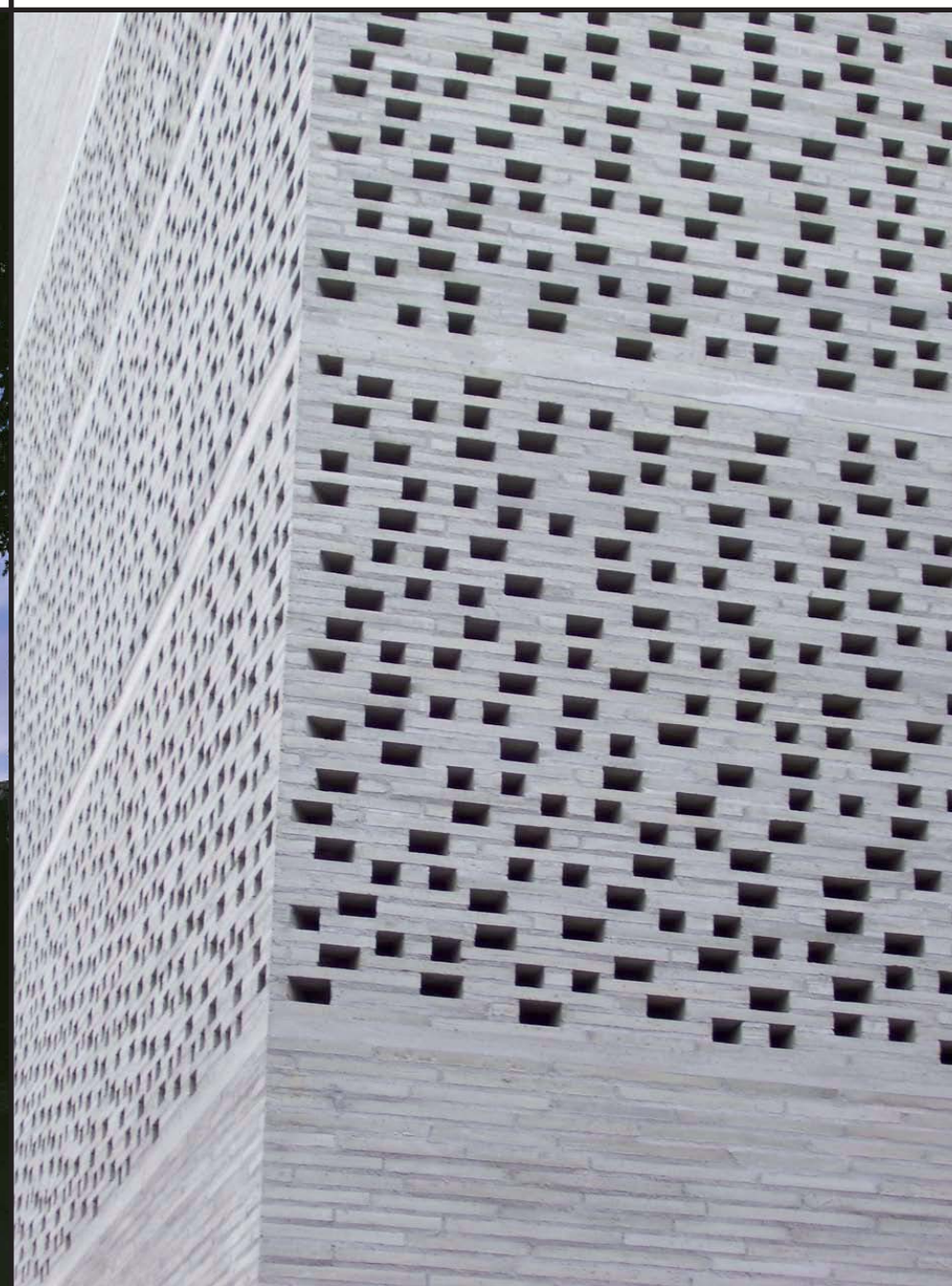
V objektu se nachází galerie moderního umění, malé informační centrum pro turisty a obchod se suvenýry. Prostor přízemí je zcela otevřen veřejnosti - není ani nijak oddělen od venkovního veřejného prostranství.

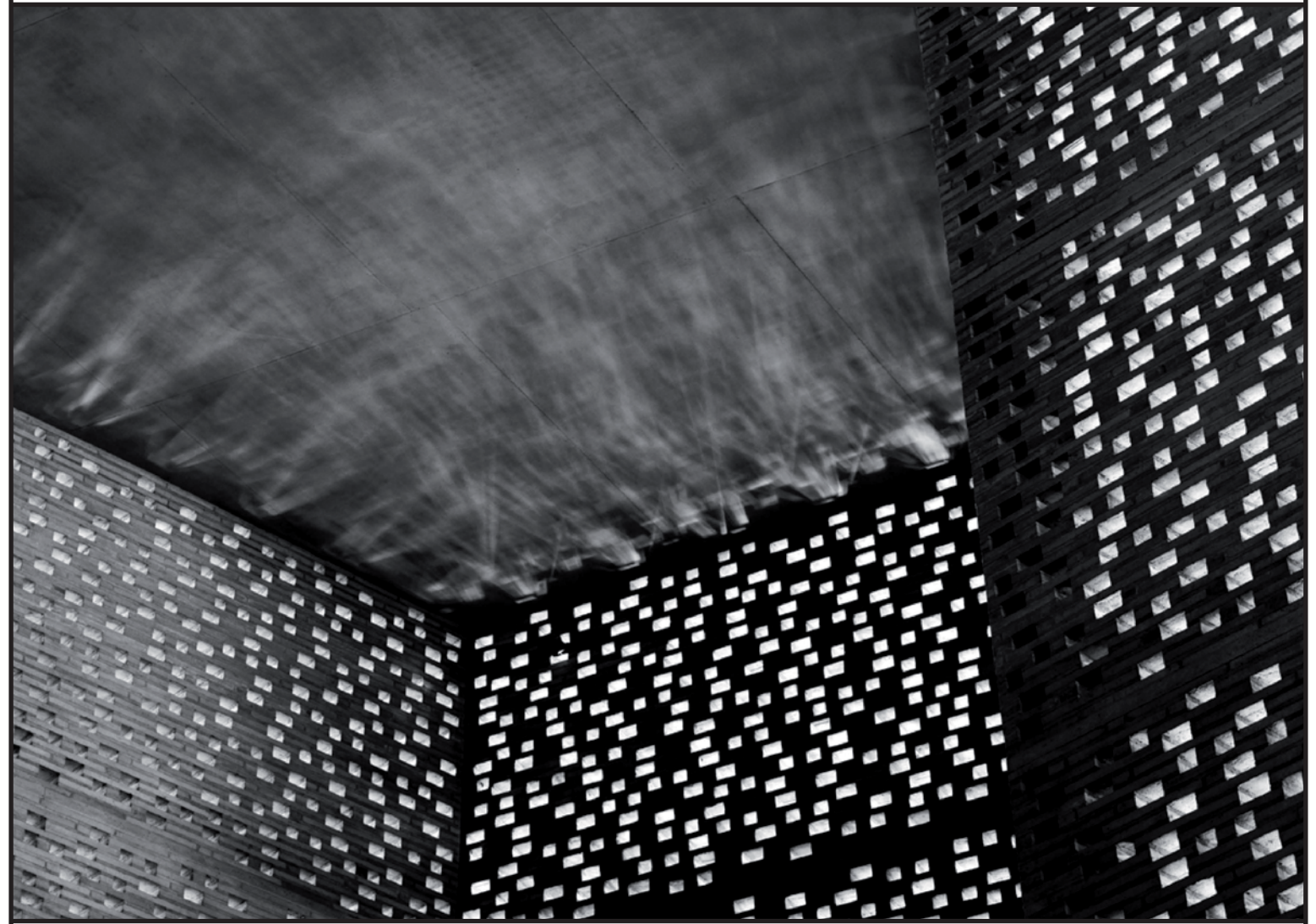


## GALERIE KOLUMBA V KOLÍNĚ NAD RÝNEM

Galerie byla vybudována na místě ruin gotického kostela sv. Kolumby, zničeného za 2. sv. války a malé kaple z 50. let 20. století, přezdívané "Madonna ruin". Ruiny i kaple byly podle návrhu Petra Zumthora integrovány v letech 2003-07 do nového objektu.

Na pohled velice jednoduchá, homogenní hmota svůj výraz získává především díky užití cementových cihel ve fasádě. Ty jsou na některých místech systematicky perforovány, což vytváří v interiéru zajímavou hru světél - a za příznivého počasí v určenou denní dobu paprsky slunce přímo osvětlují některé exponáty.





## ŽENSKÁ UNIVERSITA V SOULU

Nová budova ženské university v Soulu podle studie Dominiqua Perraulta z roku 2008 pracuje s terénem neotřelým způsobem - ve svahu vytváří k terénu inverzní zářez, na jehož místě vzniká velkorysé veřejné prostranství s nástupy přímo do předprostoru jednotlivých poslucháren.

Ze vzdálenějšího horizontu (díky pochozím zeleným střechám) působí tedy veškeré univerzitní zázemí jako situované pod zem (resp. pod úroveň stávajícího terénu), zatímco směrem do prostranství jsou orientovány tradiční prosklené fasády.

