

VLTAVSKÁ

Diplomová práce, letní semestr 2013

Lukáš Mejstřík
ateliér Jehlík

Obsah

- 1/ Úvod
 - Popis místa
 - Historie
 - Významné objekty v území
- 2/ Širší vztahy
 - Praha
 - Čtení území
 - Koncept území
 - Urbanistické schéma J Holešovic
 - Schéma dopravy
- 3/ Celkové urbanistické řešení
 - Koncept místa
 - Plán
 - Celkový obraz
 - Veduta
 - Dopravní schéma
 - Řezy územím
- 4/ Architektonické detaily
 - Vizualizace
 - Výkresy charakteristických míst
- 5/ Závěr

25-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Lukáš Mejstřík**

datum narození: **25.2.1987**

akademický rok / semestr: **2012 – 2013 / LS**

ústav: **15119 ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. Jan Jehlík**

téma diplomové práce: **Praha - Vltavská**

zadání diplomové práce:

1/ Tématem k řešení je dostavba lokality Vltavská v Praze 7, území vymezené levým břehem Vltavy, ulicemi Janovského a pplk. Sochora a tělesem železniční tratě. Cílem diplomové práce je návrh regenerace tohoto území v kontextu velkého množství komplikovaných vstupů – urbánní struktura, doprava, vybavenost atp. Kromě jiného jde o přestavbu a dostavbu zničeného pražského nábreží v neuralgickém místě, o harmonické zapojení a městotvorné propojení tras a terminálů „magistrál“, železnice, metra, o vytvoření hodnotných veřejných prostorů s vazbami na sousední kvalitní obytné lokality. A v neposlední řadě jde o součást významné pražské veduty a o významný iniciační prvek zástavby území Bubny – Zátory. Využití silného potenciálu území by měl vést k založení mimořádného místa v měřítku celého hlavního města.

2/ Výsledkem práce bude vytvoření urbánní struktury v reakci na řeku, území Letné a Holešovic a na koncepci zástavby Bubnů. Tato koncepce bude navržena v rámci širších vztahů. Její součástí bude dopravní řešení (všechny druhy), rozvrh vybavenosti (základní, celoměstské, případně i nadměstské), struktura veřejných prostorů a základní typologie objektů. Kromě toho bude lokalita a její uspořádání a využití vhodné zařazena (měřítko, význam, hodnoty) do kontextu srovnatelných celopražských témat. Úkolem je nalézt vhodná měřítka, proporce a vztahy ve ztvárnění jak silného celkového konceptu, tak konkrétního architektonického řešení objektů i prostorů. Navržený soubor musí proto prokázat zapojení do širšího celku, vlastní silnou svébytnost a přirozenou užítelnost veřejného prostoru. Pro koncepci dopravního řešení bude zvolena jedna ze tří variant: a) stávající stav, b) studie CMC (ing. Václav Malina) 2012, c) studie Satra 2012.

Práce bude zpracovaná v těchto měřítcích:

- a) Kontext
 - b) Širší vztahy
 - c) Řešené území – půdorys, řezy, pohledy
 - d) Výseky - půdorys, řezy, pohledy
 - e) Schémata - doprava, krajina, funkční využití, veřejný prostor
 - f) Vizualizace - veduta, horizont chodce, ptačí perspektiva
 - g) Detaily - uliční profily, veřejný prostor apod.
- 1:25000 (vazba na vnitřní město, pozice lokality)
 - 1:5000 (vazba na sousední území a zástavbu Bubnů)
 - 1:1000 (parter, struktura objektů a povrchů)
 - 1:200 - 1:500 (ukázky typických míst)

Práce bude strukturovaná v těchto rovinách:

- a) Širší vztahy, kontext, vazby
- b) Celkové urbanistické řešení
- c) Architektonické řešení dílčích (vzorových) částí

Práce bude mít tyto přílohy:

- a) Portfolio s průvodní zprávou (základní údaje, bilance, popis analýzy, konceptu a návrhu), všemi relevantními výkresy v příslušném zmenšení, fotodokumentací a případně ukázkou referenčních projektů

b) Výkresy dle požadavků FA ČVUT (2xA0 nebo 4xA1)

3/ Součástí práce bude fyzický model v měřítku 1:1000 (alt. 1:500)

Poznámka: měřítka výstupů mohou být po konzultaci výjimečně upravena, změna bude odůvodněna v závěrečné zprávě a bude potvrzena vedoucím práce

Datum a podpis studenta: 20.2.2013

Datum a podpis vedoucího DP:

Datum a podpis děkana FA ČVUT:

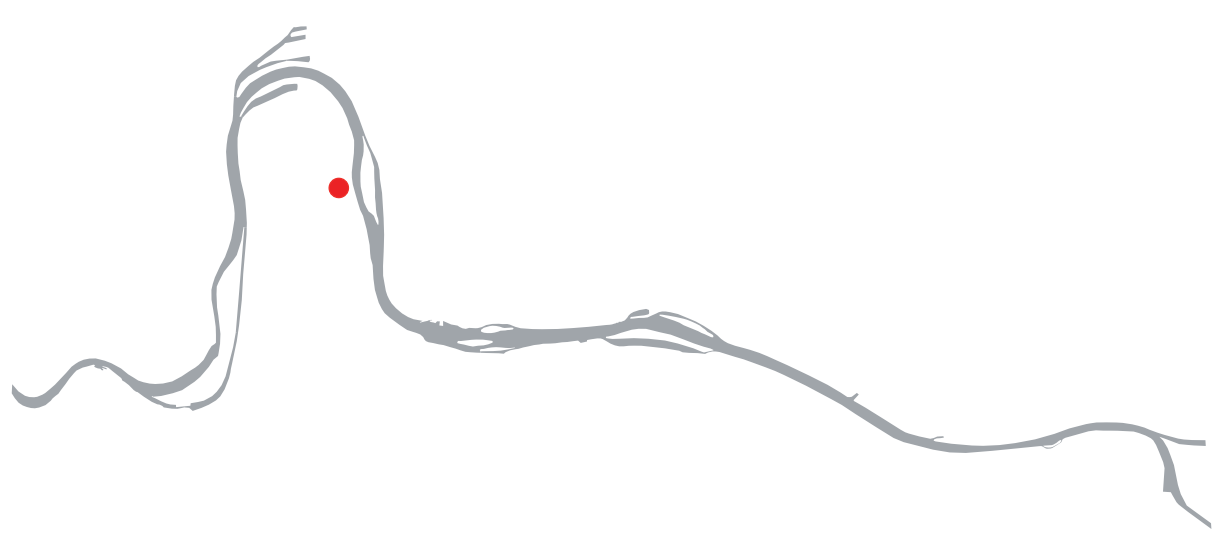
(Handwritten signatures and dates)

1/ Úvod

Popis místa

Historie

Významné objekty v území



Řešené místo se nachází na levém břehu Vltavy v jižní části Holešovic v okolí předmostí Hlávkova mostu a stanice Vitavské.

Charakter místa v současnosti, přes všechny zprvu vnímaný pocit chaosu a neutříděnost, určuje moment z daleko hlubší vrstvy. Setkání, křížení dvou velmi silných světů - proudů. Na jedné straně pokorně plynoucí masa vody skrývající svou sílu pod lehké vlnky a drobné vlny. Plyne, čeká. Svět klidný, skrytý, ukazující jen svůj plášť. Oproti tomu v druhém směru, o pár metrů výše, velmi čile klokotá svět rychlých pohybů, nekľidu, ruchu, dopravy. Co mu schází na mohutnosti, to dohání svou rychlostí. Jako kdyby se zde křížila klidná řeka s horským potokem. Na vše majestátně vzhlíží bile oděnná stará dáma Elektrických podniků, která vzdáleně dohlíží i na pozapomenutou poetiku téměř opuštěného území starého Bubenského nádraží.



1



5



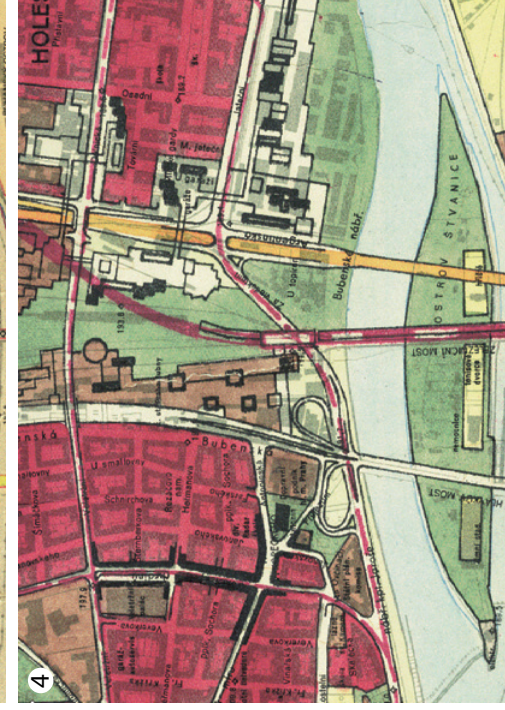
2



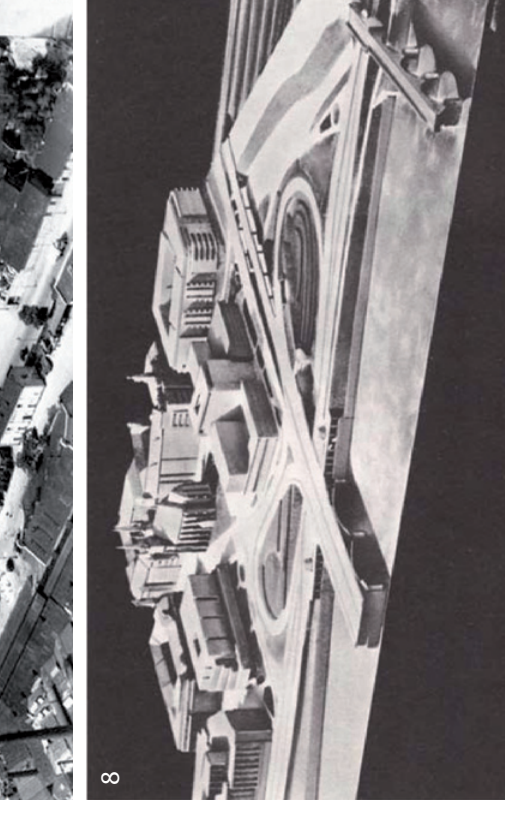
6



3



4



8

- 1088 První zmínka o vsi Bubny ve Falzu Vyšehradském
Jednalo se o rybářskou osadu ležící na levém břehu Vltavy spojenou s oblastí Těšnova pomocí brodu přes dnešní ostrov Štvanice.
- 1298 První zmínka o kostele sv. Klimenta, který stojí mimo osadu na stráni k Letné
- 1850 Otevření Negrelliho viaduktu
- 1865-68 Výstavba řetězového mostu císaře Františka Josefa I. v místech dnešního Štefánikova mostu. Jeho hlavním důvodem bylo propojení Prahy s oblíbenou Královskou oborou. Tato cesta vedla po nově zbudovaném nábreží a dnešní ulici Dukelských hrdinů.
- 1866-73 Výstavba nádraží Bubny a přílehlého depa
- 1874 Výbudování plynárny
- 1884 Připojení k Praze
- 1892-95 Spojení vesnice Bubny a vesnice Holešovice a jejich následné připojení k Praze vedli k urbanistické proměně celého volného meandru řeky.
- 1893-95 Výstavba Holešovického přístavu
- 1895-97 Výstavba Jatek
- 1908-11 Výstavba pivovaru
- Kostel svatého Antonína Paduánského - poslední pseudogotický chrám v Praze byl vystavěn z důvodu nedostačující kapacity kostela sv. Klimenta
- 1908-11 Hlávčův most
- 1909-12 Stavba nábreží na předmostí Hlávčova mostu. Dochází k bourání domů na terasách nad řekou
- 1923-26 Regulace meandru řeky
- 1927-35 Výstavba budovy Elektrických podniků podle návrhu Adolfa Benše a Josefa Kříže
- 1977-82 Výstavba mimoúrovňové křižovatky na předmostí Hlávčova mostu
- 1978-84 Stavba hloubené stanice metra Vltavská spolu se systémem OSM
- obr. 1 Císařský otisk stabilního katastru 1840
Dochází k proměně nábreží a změně vztahu zástavby s řekou. Staré rybářské domy postavené na nejvyšší hraně budoucí Vltavské ulice v dostatečné vzdálenosti od řeky (záplavy) a mírným nezastavěným nábrežím se novou zástavbou vzniklou na terasách nad řekou dostávají do druhého plánu. Celá osada je stále spojena s Bubenským dvorem (později pivovarem). Je zde také velmi zřetelně vidět cestní síť, kterou pozdější zástavba respektovala. V místě dnešního Hlávčova mostu byl brod, později provizorní dřevěný most.
- obr. 2 1955 Směrný územní plán hl. m. Prahy
Zde je patrný základ současného řešení problému „stříhu území“ kdy hlavní cesta přes Holešovice vede z Hlávčova mostu pod Negrelliho viadukt a dále Argentinskou ulicí k mostu Barikádníků.
- obr. 3 1964 Návrh směrného územního plánu hl. m. Prahy
Řeší „střih“ mezi mosty diagonálou s kruhovou křižovatkou uprostřed území, která převádí dopravu i v VZ směru z Dělnické ulice na jižní stranu Stromovky.
- obr. 4 1969 Revize směrného územního plánu hl. m. Prahy
Na předmostí Hlávčova mostu se objevuje návrh dálniční křižovatky. Hlavní dopravní zátěž je ale vedena z Legerovy ulice pod úpatím Vltkova až k novému mostu který vede z Karlína do Argentinské ulice.
- obr. 5 Pohled na jádro osady v Bubnech, r. 1906
Snímek byl pořízen před započatím přestavby nábreží a bourání domů na terasách
- obr. 6 Pohled do míst dnešního předmostí Hlávčova mostu, r. 1908
V pozici dnešního Hlávčova mostu je zde vidět provizorní dřevěný most vedoucí na Štvanici
- obr. 7 Budova Elektrických podniků v situaci před budováním mimoúrovňové křižovatky
Na předmostí Hlávčova mostu je úrovněná křižovatka, komunikace před budovou je běžnou ulicí s tramvajemi
- obr. 8 Model dopravního řešení holešovického předmostí Hlávčova mostu
Výstavba r. 1977-82



zdroje: <http://monumnet.npu.cz/>
http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_kulturnich_pamatek_v_Holešovicích



- 7 Budova Elektrických podniků - kulturní památka
Praha 7, Bubenská 1477/1
- postavena v roce 1927-35 podle návrh A. Benše a J. Kríže
- 8 Hlávkův most - kulturní památka
Praha 7, mezi Bubenskou a Těšnovem
- výstavba železobetonové části (mezi Štvanicí a Holešovicemi) probíhala v letech 1910-11
- k rekonstrukci a rozšíření dochází v letech 1958-62
- jako kulturní památky jsou chráněny také sousedí Práce a Humanita od J. Štursy
- 9 Nádražní budova Bubny
Praha 7, Bubenská
- postavena v roce 1923
- v letech 1941-45 odsud odjížděly transporty židů do ghetta Terezína a Lodži
- 10 Bubenská nádražní vodárna - kulturní památka
Praha 7, parc. 2422
- z celého Bubenského depa je jediným objektem prohlášeným za kulturní památku ČR
- 11 Negrelliho viadukt - kulturní památka
Praha 7, mezi Karlínem a Holešovicemi
- postaven mezi lety 1848-50
- most je dlouhý 1110 metrů a až do roku 1910 byl nejdelším mostem v Evropě
- 12 Pražská tržnice (Holešovická jatka) - kulturní památka
Praha 7, Bubenské nábřeží 306/13
- postavena podle návrhu J. Srdínka v letech 1893-95
- svému původnímu účelu jatek sloužila až do roku 1983
- 13 Podzemní OSM systém nad stanicí metra Vitavská
Praha 7
- výstavba 1978-84
- 4 patra ochranného systému jsou zavešena ze stropu, který je podepřen pilotovými stěnami - tato atypická a z dnešního pohledu nevhodná konstrukce ovlivňuje jakékoukoliv další výstavbu v okolí
- 14 Plánovaná stanice příměstské železnice
- je součástí přeměny železniční sítě ve směru Kladna a Kralup n. Vltavou
- projekt stanice je ještě možno změnit



1 Kostel sv. Klimenta - kulturní památka
Praha 7, Kostelní ulice

- kostel je poslední dochovanou stavbou starých Bubnů.



2 Holešovické lázně - kulturní památka
Praha 7, Dukelských hrdinů 848/17

- novorenesanční stavba z roku 1904
- postavena podle návrhu F. Velicha



3 Veletříní palác - kulturní památka
Praha 7, Dukelských hrdinů 530/47 a 45

- jedna z prvních a největších funkcionalistických staveb v ČR
- postavena v době 1925 -28 podle soutěžního návrhu J. Fuchse a O. Tyla



4 Státní plánovací komise - kulturní památka
Praha 7, nábřeží Kapitána Jaroše 1000/7

- železobetonová budova postavena v letech 1926-29
- návrh: Jaroslav Rössler



5 Kostel svatého Antonína Paduánského
Praha 7, Dukelských hrdinů 848/17

- kostel byl postaven mezi lety 1908 - 11 z důvodu neodstačující kapacity starého kostela sv. Klimenta
- kostel je posledním pseudogotickým kostelem v Praze

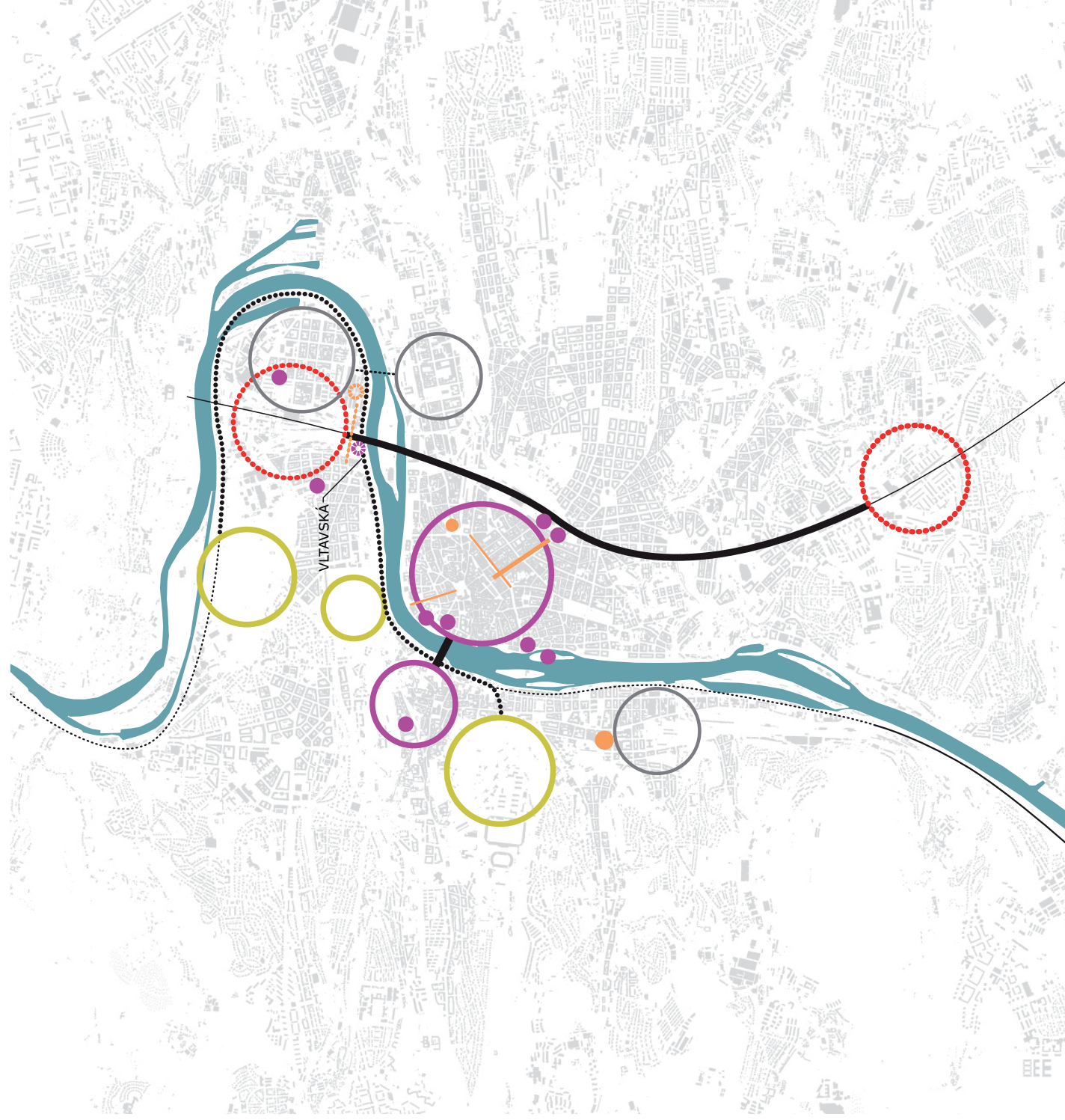










6 Domy Farského 4 a 6 - kulturní památka
Praha 7, Farského 425/4 a 426/6, Pplk. Sochora 426/7

soubor dvou činžovních domů

2/ Širší vztahy

Praha
Čtení území
Koncept území
Urbanistické schéma J Holešovic
Doprava

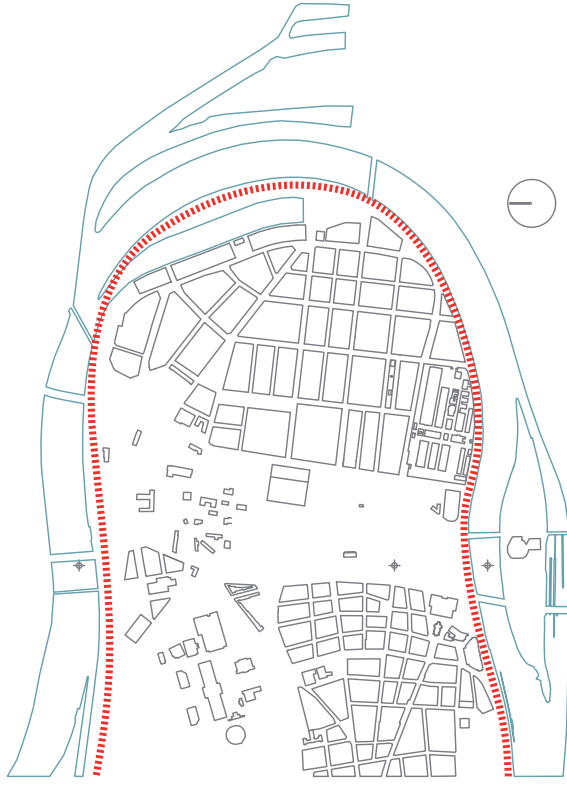


-  Historická jádra
-  Parky
-  Struktury průmyslových bloků
-  Vrstva 21. stol.
-  Domy kultury současné/ nové
-  Domy obchodu současné / nové
-  Ulice obchodu současné / nové
-  Cesty současné / nové

Prahu ve vztahu k Vltavské čtveřce a třech základních rovinách: v podobě oblastí, cest a bodů. Na Vltavské dojde ke křížení dvou silných pražských cest: spojnice dvou novodobých center Prahy a transformované nábrežní cesty - proměny, propojující tři největší vnitřní parky na levém břehu Vltavy.

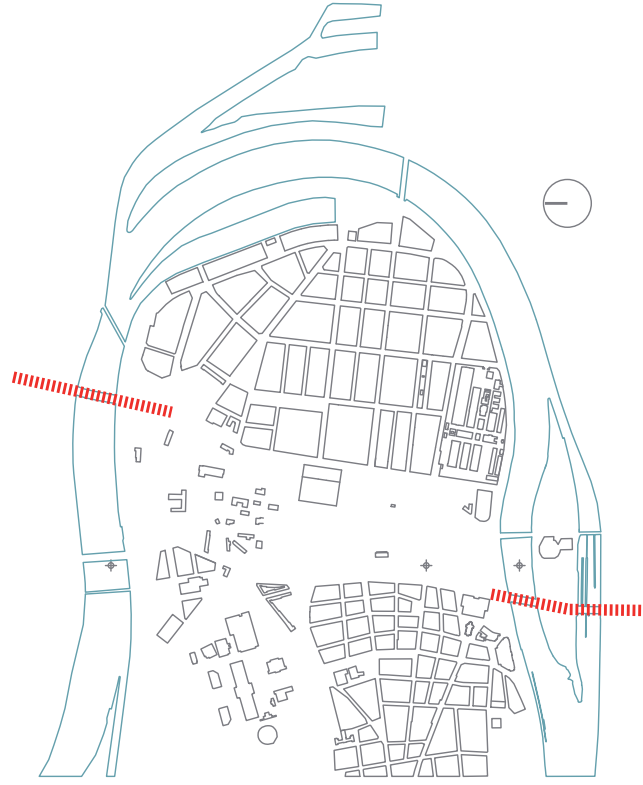
V měřítku města navrhuji v řešené oblasti novou silnou kulturní budovu - Dům hudby /koncertní síň/, která svým umístěním na nábreží profituje z obou světů; jak z nově vzniklé městské struktury, tak i z proměny na nábreží. Dům však také svým obsahem zpětně oba světy podporuje a propojuje. Zároveň podporuje tradici umístění významných kulturních staveb na nábreží.

Druhou základní koncepcí v měřítku města je vytvoření nákupní ulice, a to propojením maloobchodní ulice Mlády Horákové s transformovanou Pražskou tržnicí. Tím se spojí celá škála obchodu v oblasti a vytvoří se nákupní ulice celoměstského významu. Vznikne tak protipól silného nákupního místa na Smíchově a podpoře obchodu uvnitř města.



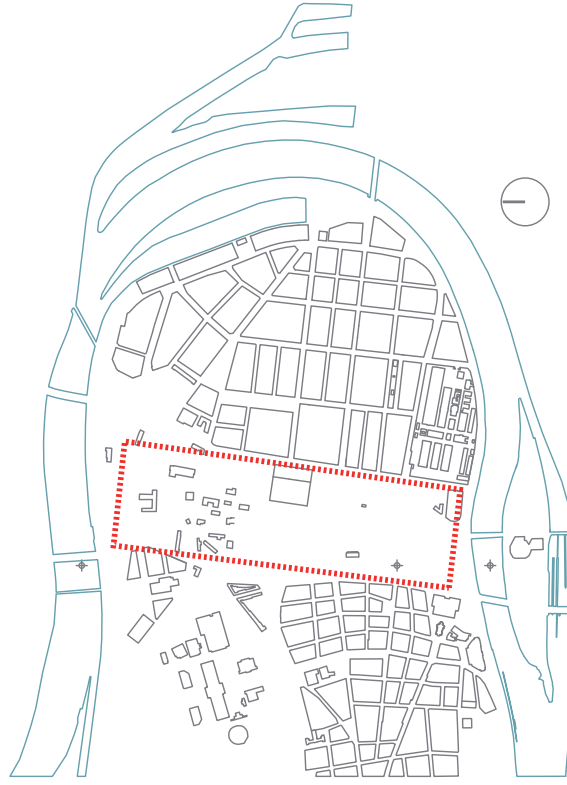
POLOOSTROV

Výrazný meandr Vltavy - podpořeny přesunem koryta ve 20. letech 20. století. Umístění části města v hlubokém meandru (poloostrově) odkazuje více na přímořský charakter sídel, než na běžné české město. Poloostrov takovéhoho měřítka je pro nás anomálií. Pohyb i orientace v takovém to systému je pro nás obtížnější a vyžaduje svá specifika. Je tedy třeba dbát na srozumitelnost prostředí.



STRÍH

Vzniká jakýmsi pomyslným usmyknutím území, kde na sebe dva nejdůležitější mosty (Hlávkův a most Barikádníků) v ortogonální síti ulic nenavazují. Nabízí se tak diagonála, často připisovaná až plánům 20. stol., která má však svůj původ už v dřívější cestní síti, kdy spojuje bývalý Bubenský statek a osadu Holešovice (Císařské otisky stabilního katastru 1840). Od poloviny 20.stol se propojení mostů v plánech stává hlavním prvkem určující charakter dalšího rozvoje území. A tak jsou v průběhu 2. pol. 20. století nakresleny mnohé z variant: od příznání zmiňované diagonály územím, přes dálniční křižovatku před Výstavištěm, po výstavbu nové silnice vedoucí z Legerovy ulice pod úpatím Vítkova až k mostu z Karlína do Holešovic.



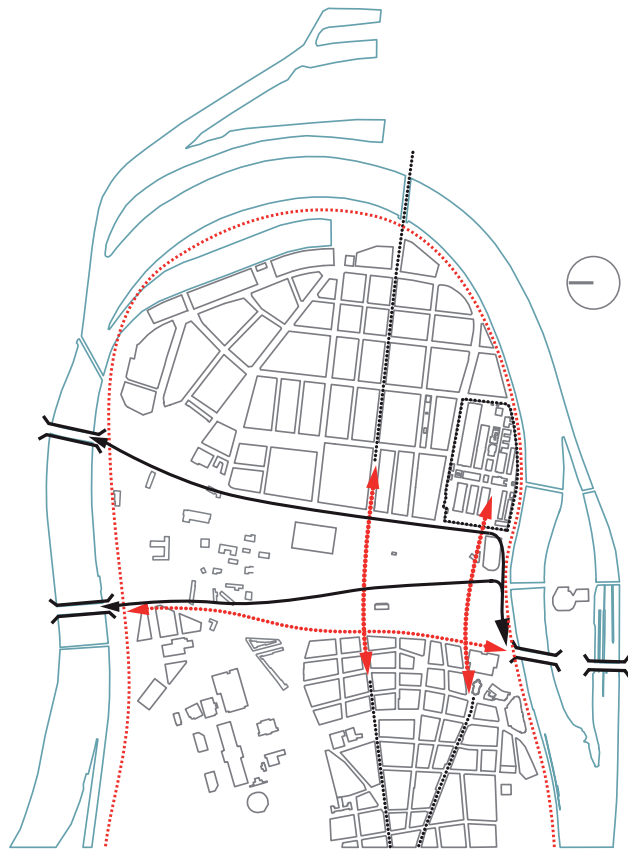
SPÁRA

Je z velké části tvořena neprostopupným územím vzniklým výstavbou areálu vlakového nádraží a depa Bubny (1866-73). V současnosti poetická, ale rozlehlá neprostopupná oblast oddělující dva charakteristické městské celky. Na jedné straně struktura drobných obytných bloků ve svahu stoupající k Letné: svět kavárna a hospůdek. Na straně druhé forma transformujících se rozlehlých průmyslových areálů v racionální ortogonální mřížce ulic. Čtvrtě spolu ale přes spáru nemohou komunikovat, nemohou se navzájem obohacovat. Severní část spáry je rozbité území samostatných objektů či fragmentů struktury.



1/ Spára v místě Bubenčeka nádraží považují za část vnitřního města, která by měla primárně umožnit propojení přilehlých čtvrtí. Do spáry vnáším strukturu velkých bloků které vychází z charakteru Holešovic.

Tuto strukturu preferuji ze dvou důvodů. Jednak území vzhledem k morfologii pocitově vnímám v silném spojení s Holešovicemi. Druhák struktura, na první pohled racionálních a banálních holešovických bloků (v minulosti však ukryvajících komplikované procesy výroby), přesně odpovídá nové běžné vypadající městské struktuře plynule fungující i přes složitost veškeré dopravy, která se v lokalitě Vltavská odehrává.

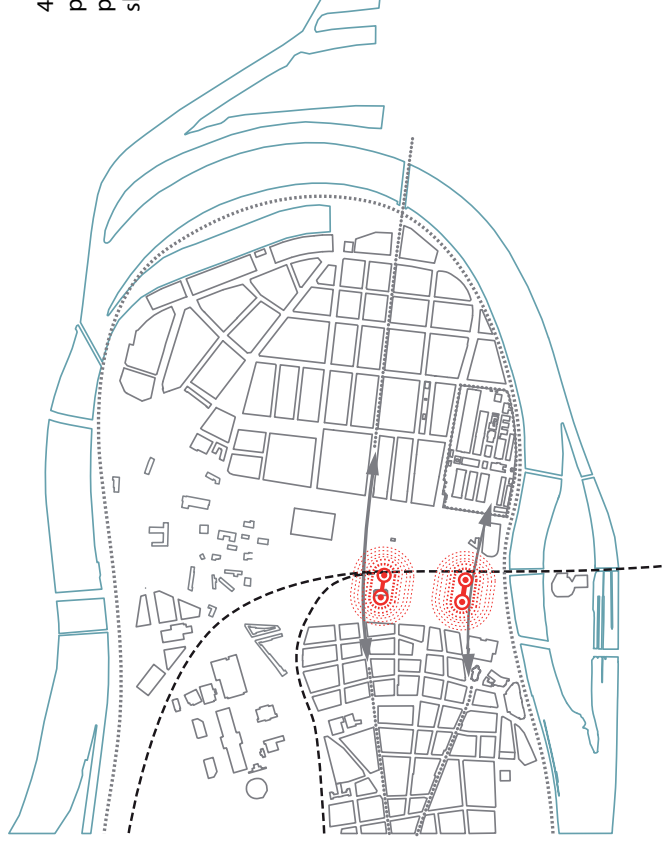


2/ Základní kostru městské struktury v jižní části Holešovic tvoří dvojice západovýchodních ulic spojující dosud oddělené celky. Jižní ulice propojuje ulici Milady Horákové s Pražskou tržnicí a vytváří tak novou městskou nákupní třídu. Severnější z ulic spojuje Veletržní s Dělnickou ulicí a stává se ústřední spojnicí oddělených celků. Obě ulice svým charakterem preferují pěší a tramvajovou dopravu.

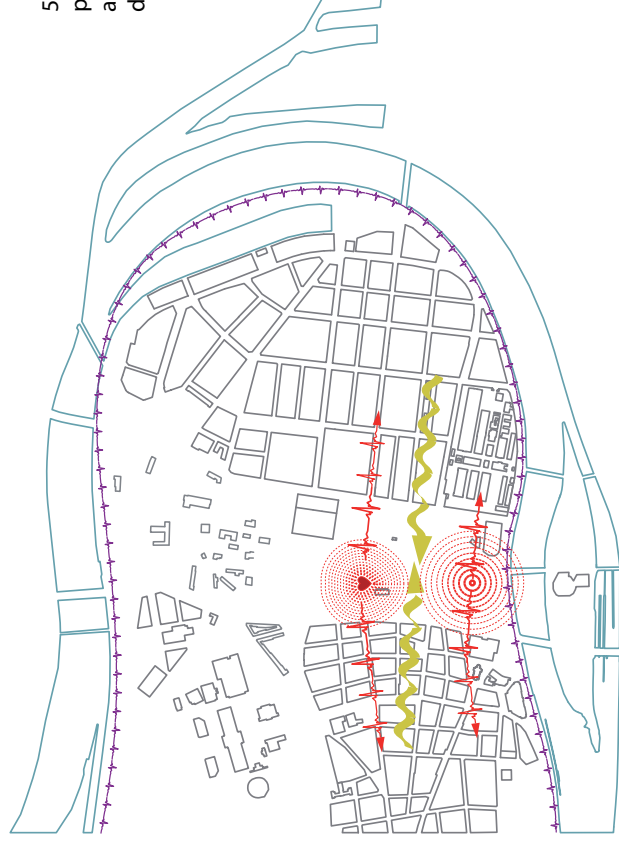
Tvorbu sítě cest v severo-j jižním směru do značné míry ovlivňuje dvojice ulic Argentinské a Brazílské přenášející značnou automobilovou dopravu (v tomto schématu černě). Tyto ulice doplňuje cesta Bubenčeka ulicí, která se stává klidnou „zkratkou“ propojující nábřeží na odlehlých stranách poloostrova.



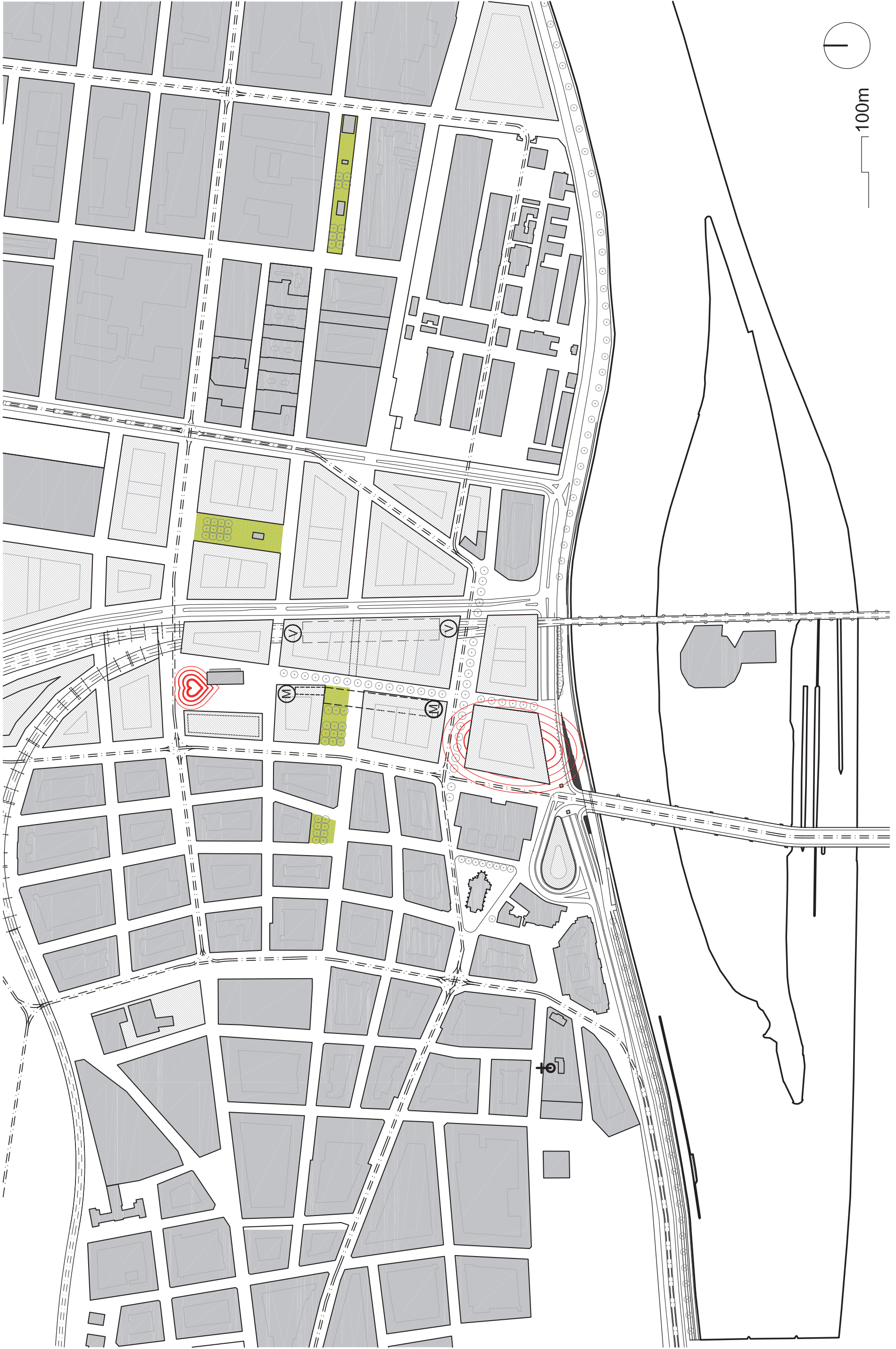
3/ Obě silné ZV spojnice na sebe zároveň navazují silné body. V případě severnější ulice je to společné náměstí (s radnicí), kde se konečně lidé z obou odlišných částí mohou setkat. V případě jižní nákupní ulice umísťují Dům hudby - koncertní síň, která zároveň komunikuje s obchodní ulicí i nábřežím.



4/ Obě silná místa na spojnicích jsou zároveň přestupními terminály, kde může probíhat čilý přestup z jakékoli typu dopravy od příměstské železnice přes metro, tramvaj či jízdní kolo.



5/ Kumulovaná energie těchto míst zároveň posiluje spojující ulice. Mezi nimiž je část klidu a zastavení reprezentovaná skupinou drobných městských parků.



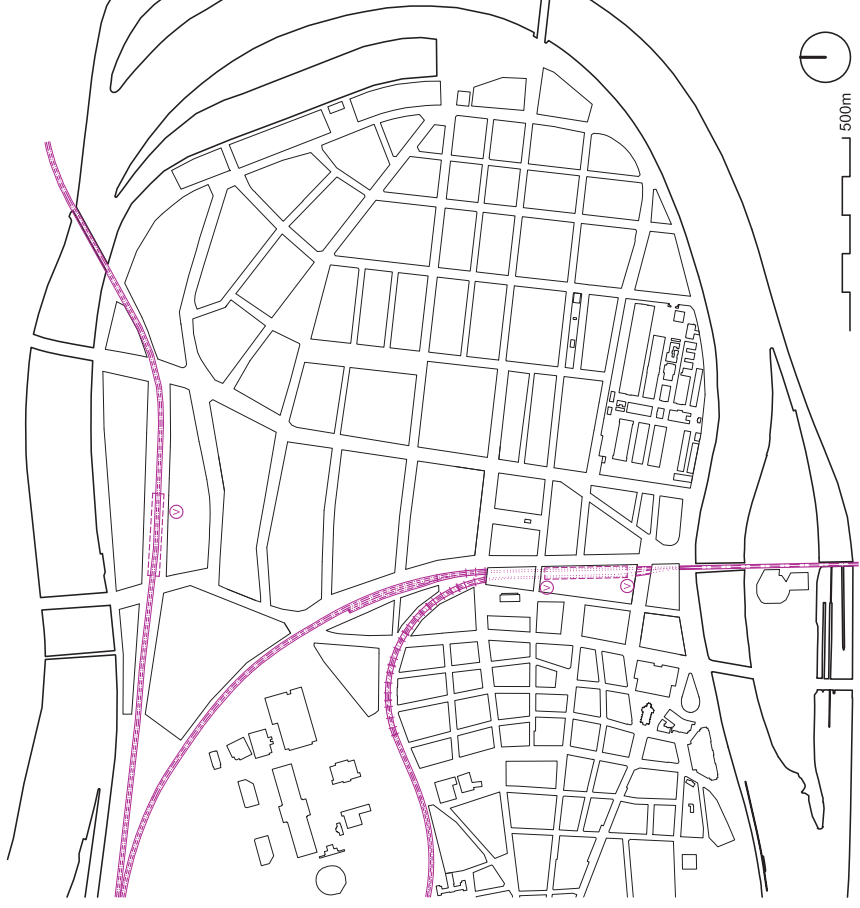
širší vztahy
urbanistické schéma jižních Holešovic

Příměstská železniční doprava

Redukce Bubenského železničního nádraží a přilehlého depa je hybatelem celé přeměny území. Oblastí tedy po redukcí prochází už jen dvojkolejná trať směrem od Kralup n. Vltavou a dvojkolejná trať ze směru Kladna a letiště. Za nádražím Praha-Bubny se tratě spojují a pokračují přes Negrelliho viadukt na Hlavní nádraží.

Vzhledem k technickým parametrům (maximálním sklonům stoupání, rozdvojení železnice a podjezdných výšek) se nádraží posouvá z historické budovy směrem k Vltavské a je součástí jednoho z nových objektů. To pomáhá snižovat hluk této dopravy, řeší problém často složitě využitelných míst pod estakádou, dovoluje z některých nástupišť vstup přímo do obchodního centra a umožňuje stavbu dalších pater nad nádražím.

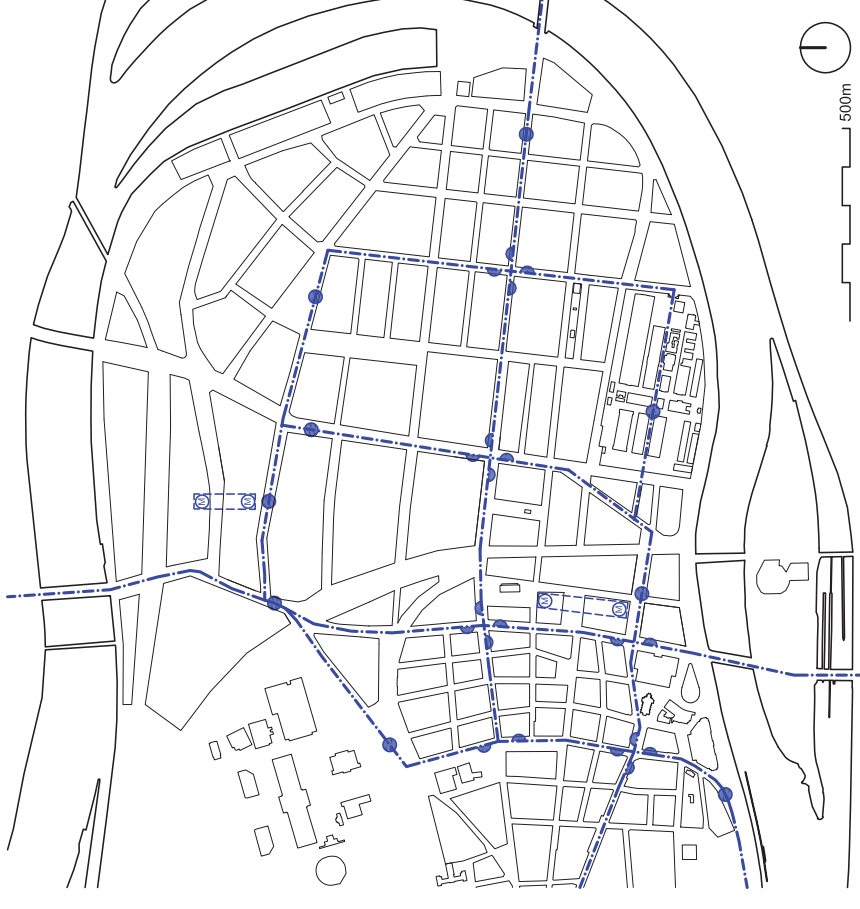
Výstupy z čel nástupišť navazují na vstupy metra a na jižní straně i na zastávku tramvaje.



Městská hromadná doprava

Nově navrhuji vybudování severního vstupu do stanice metra Vltavská a čímž se nově náměstí i severní výstup ze stanice příměstské železnice napojí na stanici metra. Severní i jižní vstup do metra jsou umístěny v parteru domů.

Dále vytvářím rovnoměrnou tramvajovou síť pro snadnou dopravu území. Doplnuji v SJ směru trať v ulici Bubenské a Argentinské. Ve VZ směru přesouvám tramvaj z nábřeží do struktury města, kde prochází tržiště. Tím uvolňuji místo pro rozšíření promenády podél nábřeží. Dále nově protahuji trať Dělnickou a Veletržní ulicí až do ulice Dukelských hrdinů.

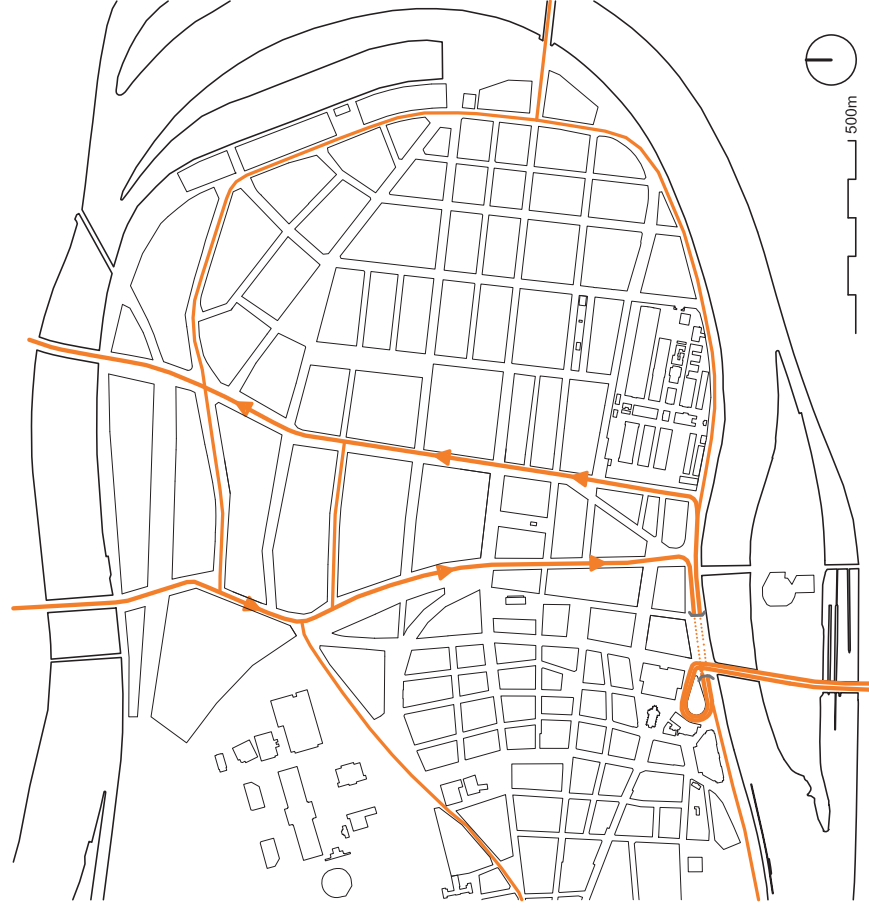


Nadřazený komunikační skelet individuální automobilové dopravy

Skelet vychází z konceptu dopravy ateliéru DUA a CMC Architect (09/2012).

Základem návrhu je rozdělení dopravy do dvou ulic - Argentinské a nové ulice Brazilské, která je přímknutá k železnici tak, aby se minimalizovala hluková zátěž uvnitř území. Obě ulice mají ve svém převládajícím směru dva pruhy hlavní a jeden pruh obslužný ve směru opačném. Takto navržená dimenze zaručuje dostatečnou obsluhu území a zároveň vyloučí tranzitní dopravu.

Na předmostí Hlávkova mostu zůstává redukována mimoúrovňová křižovatka, která jako jediná dokáže přenést síce redukovanou, ale stále velkou četnost aut (92tis./den).



Cyklistická doprava

Nejdůležitějšími cyklistickými trasami v bohaté morfologii Prahy budou vždy cesty podél Vltavy a pražských potoků. Tento princip aplikuji i v Holešovicích. Zde navíc k hlavním cestám po nábřeží Vltavy doplňuji důležitou „zkratku“ propojující nábřeží vedoucí Bubenskou ulicí a cestu do Stromovky.

Pro vyšší komfort jízdy na kole i ve struktuře města jsem navrhl jemnou síť cyklostezek procházející rovnoměrně celým územím.

Ve struktuře města je ale vzhledem ke snížené intenzitě automobilové dopravy možný bezpečný pohyb cyklistů všemi ulicemi.



3/ Celkové urbanistické řešení

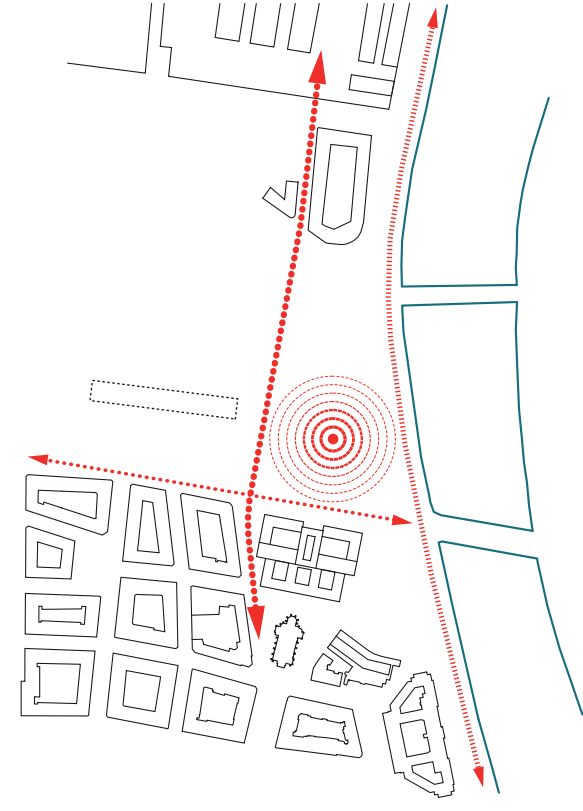
Koncept místa

Plán

Celkový obraz

Veduta

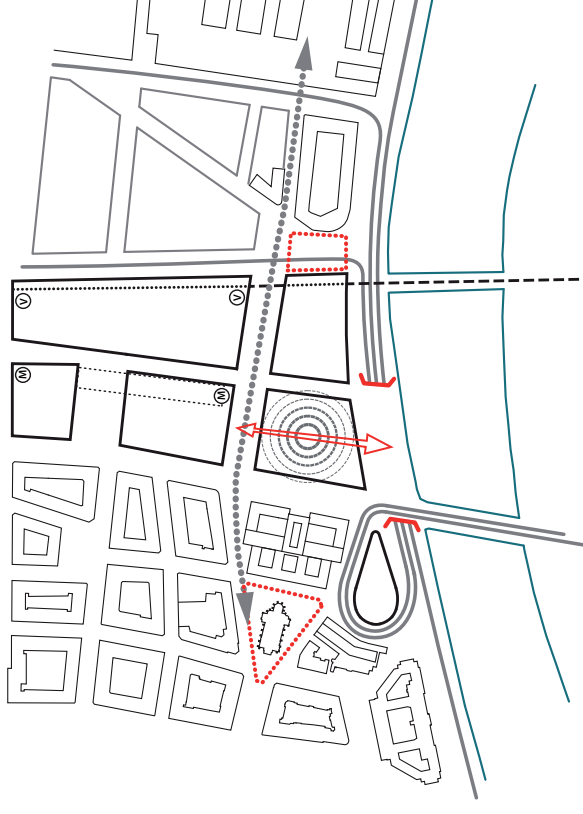
Schéma dopravy



1/ Pro návrh jsou klíčové základní tři cesty:

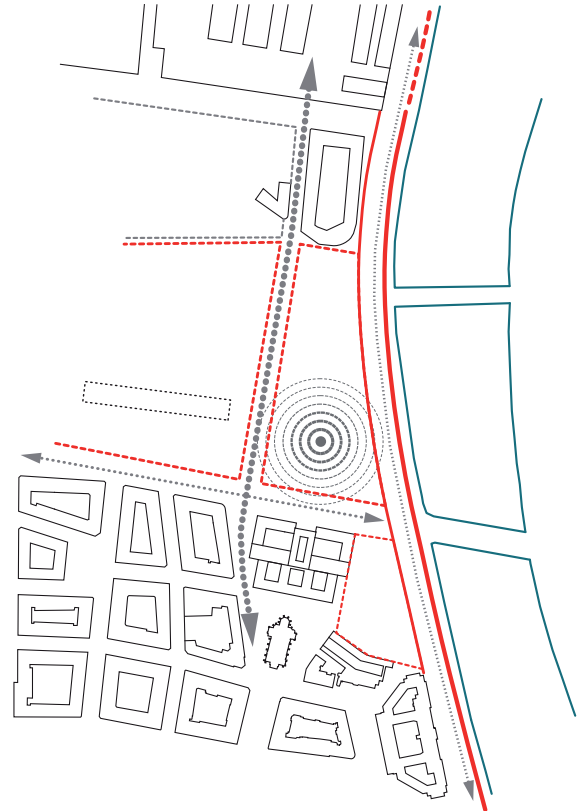
Nová prodloužená Antonínská ulice spojující třídu Milady Horákové (ul. lokálního maloobchodu) s transformovanou Pražskou tržnicí vytváří novou nákupní třídu se zakončením právě v Pražské tržnici. Druhou významnou cestou je dlouhá nábrežní proměna spojující pražské levobřežní parky. A třetí cestou je SJ spojnice vytvářející zkratku (alternativu) nábrežní cestě obíhající celý poloostrov.

Druhým důležitým momentem je umístění silného domu nového koncertního sálu na nábreží.



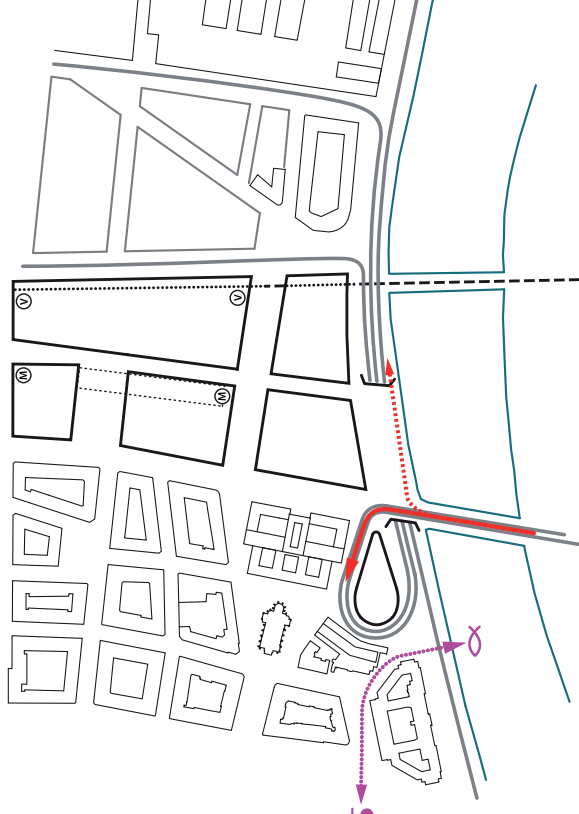
4/ Dům hudby by pro využití svého potenciálu aktivního domu měl uvolnit svůj parter pro konání jakýchkoliv kulturních i komerčních akcí. Parter pro aktivity se otevírá převážně do nákupní ulice a směrem k řece, kde plynule navazuje na nábreží, které se v místě Vltavké stává jakýmsi balkonem nad řekou. Plynulý přechod na nábreží je umožněn prodloužením stávajícího podjezdu pod Hlávkovým mostem.

Nákupní ulice na sebe napojuje i další prostory jižních Holešovic jako Strossmayerovo náměstí a drobné náměstí na křižce s Braziliiskou ulicí.



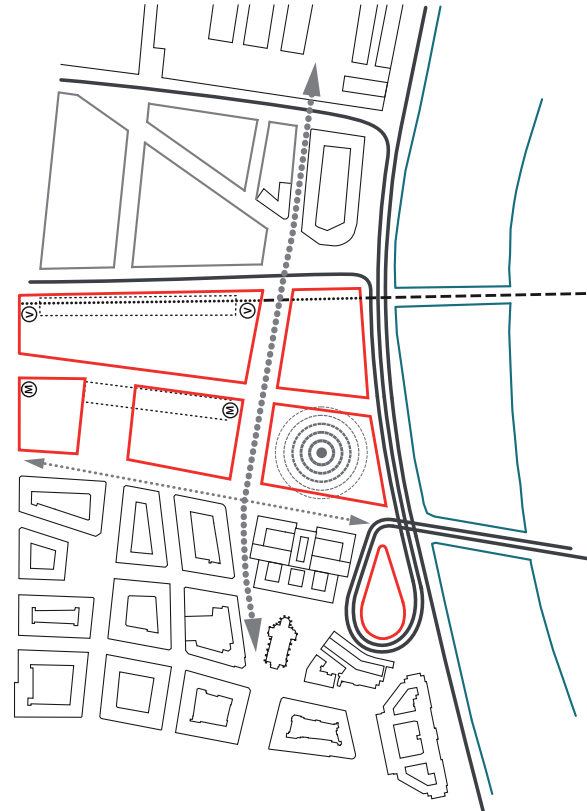
2/ Protože část nábreží Kpt. Jaroše je stále obrácená směrem do historického jádra Prahy, tak se v kompizici obrazu Vltavské drží konceptu pevných, pro vnitřní Prahu tradičních, nábreží.

Dodržují všechny tři charakteristiky těchto nábreží: Pevné nábrežní fronty domů, vysoké kamenné zdi a rozšířené náplavky.



5/ Pro plynulý přechod na nábreží bude nezbytný pravý odbočovací pruh z Hlávkovu mostu během konání akcí na parteru před koncertní síní a v době mimo dopravní vytížení uzavíran.

Pro vepsání staré historie osady Bubnů do současné vrstvy, vytvářím jemnou cestu od kostela sv. Klimenta (jako jediné zachovalé stavby starých Bubnů) k řece; do míst, kde se rybářská osada dotýkala řeky. Zároveň je to jediné místo, kde můžeme z jakéhosi balkónu nad řekou sejít dolů na náplavku a dotknout se vody.



3/ Minimalizují prostor pro automobilovou dopravu. V oku křižovatky ponechávám dům k udržení pevné fronty nábreží a zároveň k posunutí kostela do druhého plánu jen s vykukujícími věžemi (opět navázání na starou Prahu). Železniční trať i s nábřežím je součástí nových objektů, stejně jako celý systém OSM nad stanicí metra.

Hlavní kostrou nového městského prostoru je prodloužená Antonínká ulice spojující ulici Milady Horákové s Pražskou tržnicí. Tato nová propojující nákupní ulice je rozšířena tak, aby umožňovala komfort pro veškeré aktivity, které se budou v území odehrávat; od nákupu, přes přestup mezi dopravními prostředky, až po aktivity vystupující z parterů domů. Tato rušná ulice na sebe zároveň napojuje jak Strossmayerovo náměstí, jako významný komunitní prostor, tak drobné náměstí v místě napojení na Brazilskou ulici. Nákupní ulice je s nábřežím propojena jednak dvojitou ulicí, druhak parterem Koncertní síně, kde by se měly zejména ve večerních hodinách nabízet lidem z obchodní ulice i nábřeží další zážitky. Pohodlný přístup na nábřeží je docílen zahlobněním nábřežní ulice. Nad ní vzniká plocha, která vytváří předprostor budově koncertní síně a aktivity z ní tak mohou expandovat až na nábřeží. Toto propojení je podpořeno také uzavíráním pravého odbočovacího jízdního pruhu v době konání akcí a mimo dopravní špičku.

Nábřeží na Vltavské chápou jako cestou, která mimo hlavní proud umožňuje posezení ve stínu stromů či na dlouhém schodišti. Odpočinek se odehrává s charakteristikou posezení u cesty, tedy v blízkosti pohybu a ruchu. V západní části řešeného území probíhá historická stopa vedoucí od kostela sv. Klimenta, poslední zachovalé stavby staré osady, k řece. Tato pěšina, tvořená změnou povrchu, kopíruje původní geometrii staré cesty obíhající dřívější vinicí.

V severní části je klidnější území, stranou od veškerého shonu. Dvojice drobných parků, navazující na střední klidnou část Holešovic, umožňuje nerušené setkávání místních lidí, trávení poledních přestávek i lelkování ve stínu stromů.

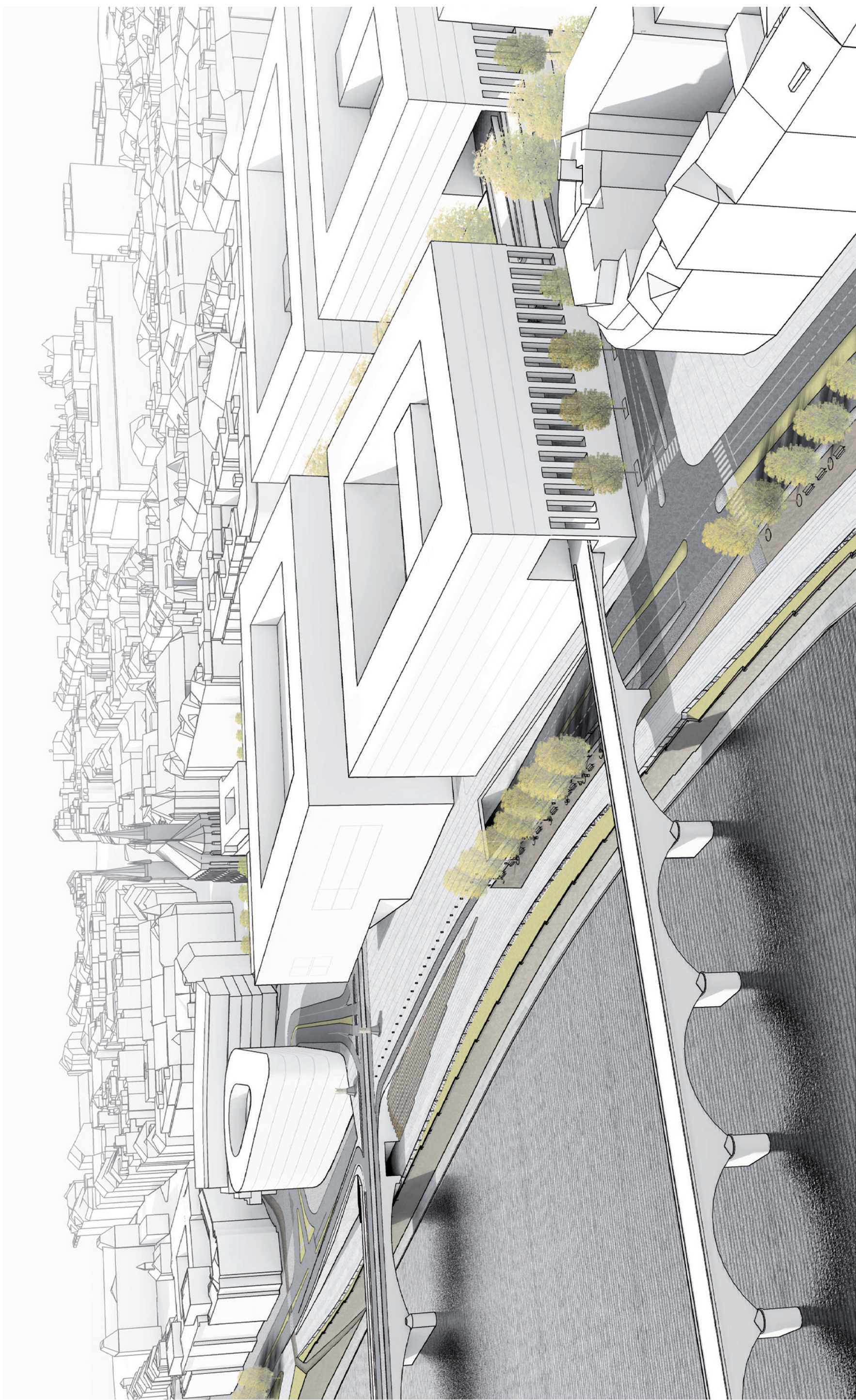
Po zkrácení průchodu pro chodce pod Hlávkovým mostem jsem přesunul sousoší Práce a Humanita od J. Štursy z hrany nábřeží nad podjezd tak, že stále tvoří entré vjezdu do Holešovic. Naopak v opačném směru při příjezdu do Prahy je důležitým momentem vytvoření průhledové osy v ulici Brazilské směrem na Vítkov přerušením aleje na nábřeží.

Skladba dlažby hlavních prostorů reflektuje hlavní momenty v území. Nábřežní skladba se odvíjí od proudu vody. Nákupní ulice ve skladbě reflektuje přibližování se k nejdůležitější budově - koncertní síně. Na nábřeží v místě před posedavým schodištěm jsou pro osvětlení umístěny vodní prvky v podobě malých trysek v dlažbě. Plochy pro pohyb aut jsou v místech s jednoznačnou prioritou pěší dopravy vydlážděny žulovými kostkami, pro oboustranné podvědomé upozornění změny využívání plochy. V původní zástavbě (ul. pplk. Sochora, Farského, Janovského) je navržený systém jednosměrných ulic, v kterých se vozovka v místech křížení zvedá do úrovně chodníků pro větší komfort pohybu chodců v území.

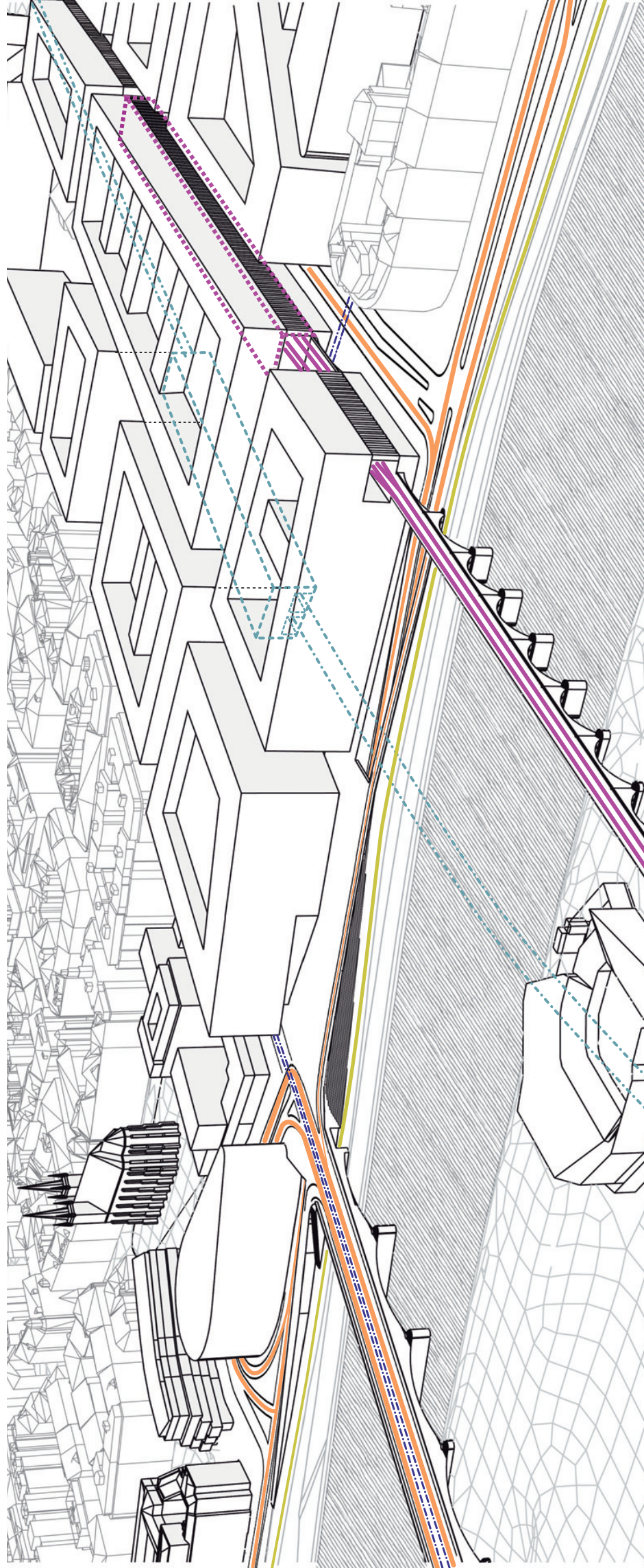


Celková plocha území:	18.5 ha
zastavěná plocha:	82 200 m ²
nezastavěná plocha:	102 800 m ²
zpevněná plocha:	94 100 m ²
nezpevněná plocha:	8 700 m ²

celkové urbanistické řešení
plán

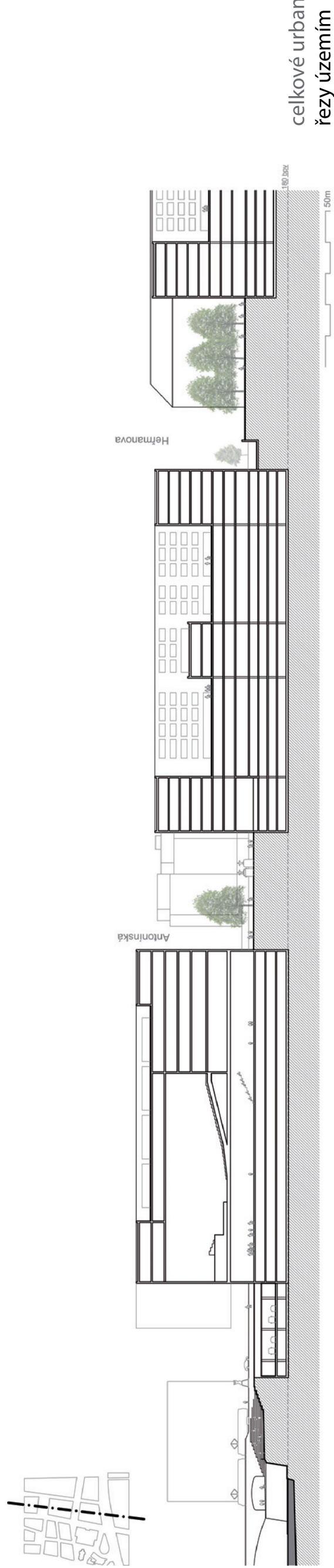
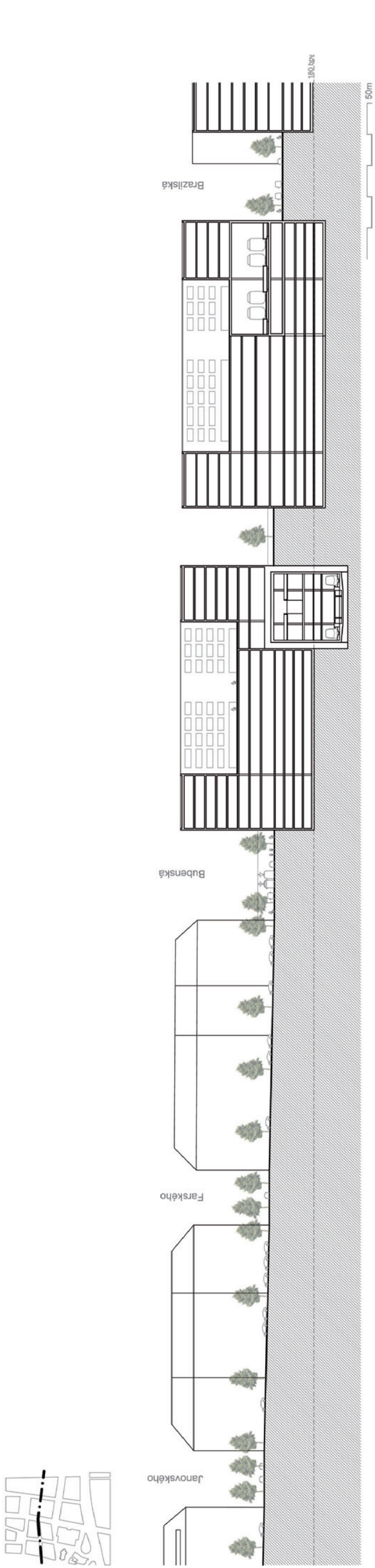
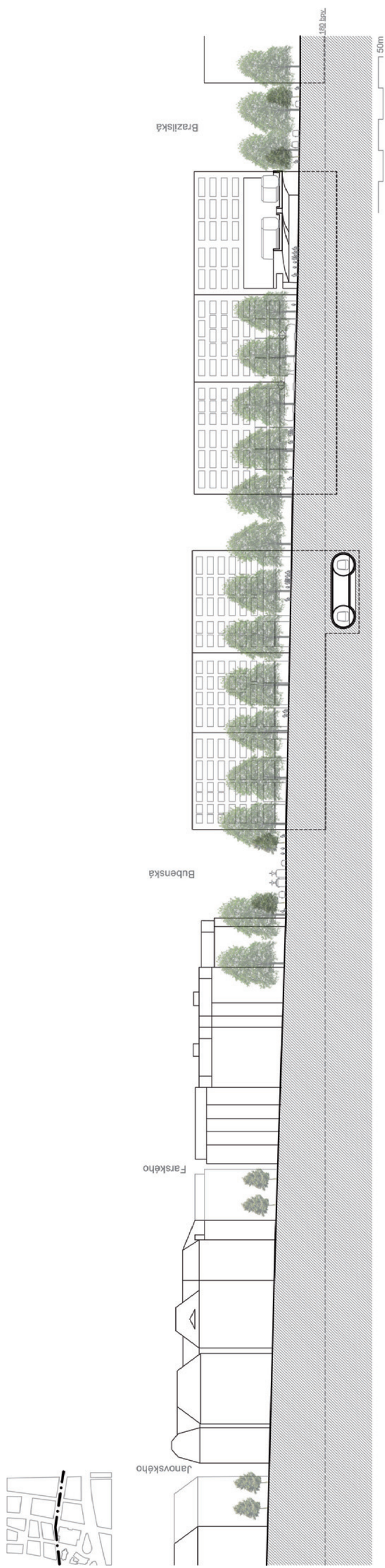


celkové urbanistické řešení
celkový obraz území



- příměstská železnice
- metro
- tramvaje
- individuální automobilová doprava
- cyklistická doprava

celkové urbanistické řešení
veduta
schéma dopravy

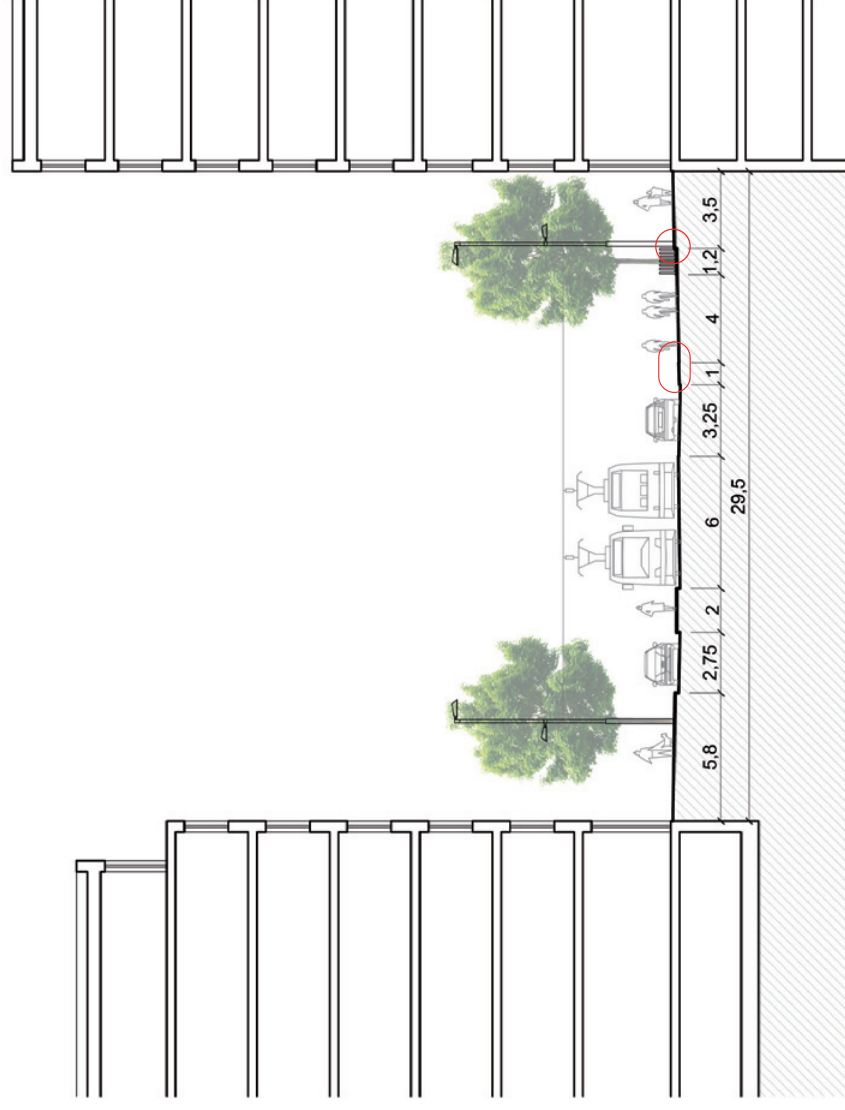
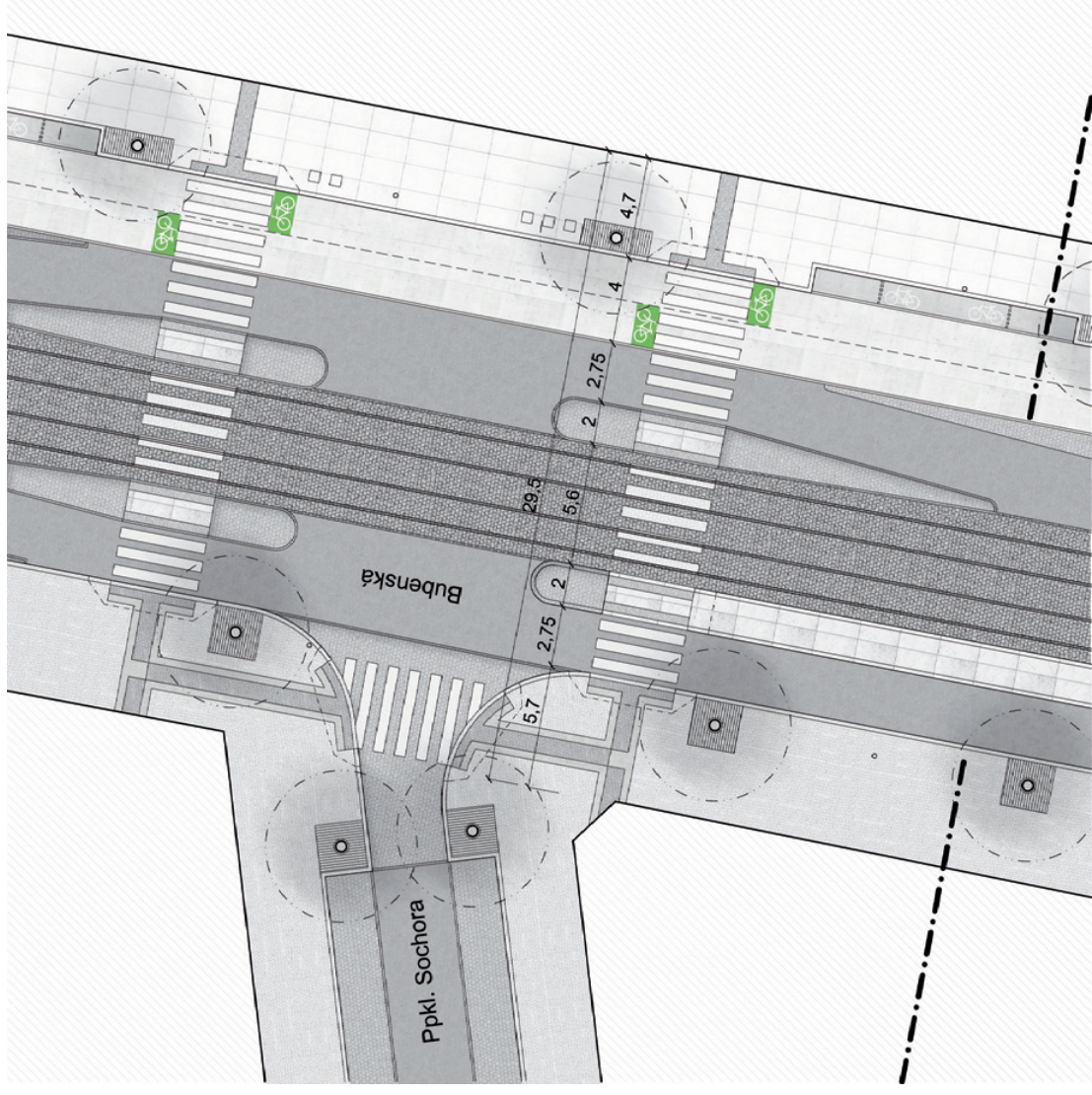


celkové urbanistické řešení
řezy územím

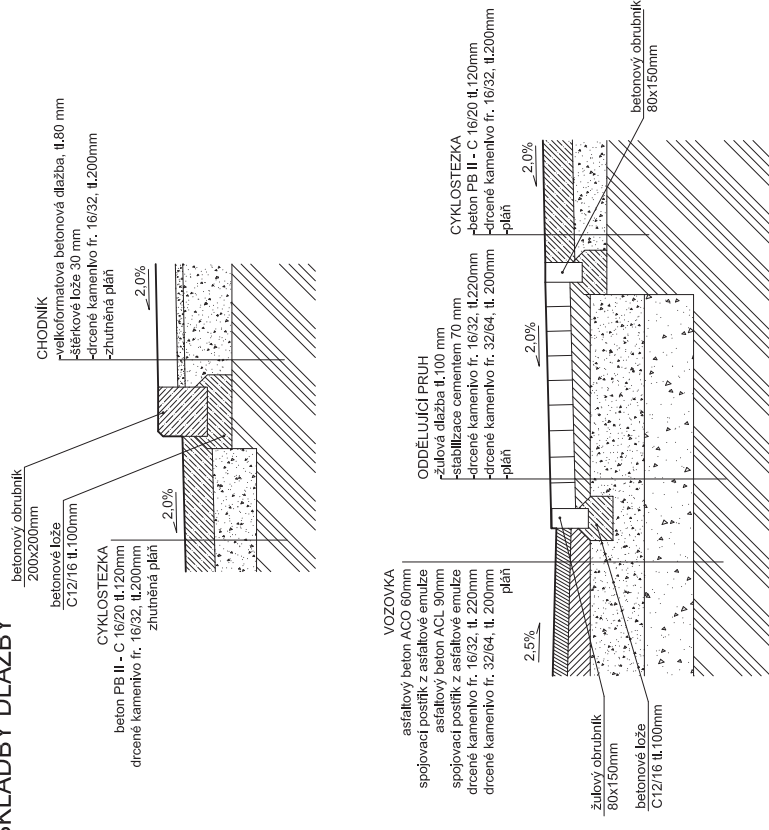
4/ Architektonické detaily

Vizualizace

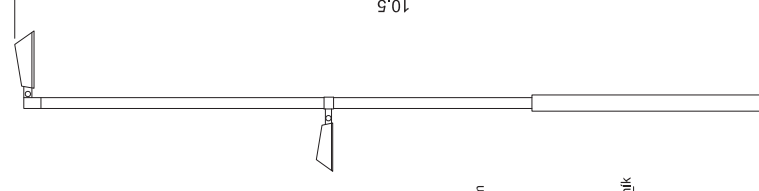
Výkresy typických míst



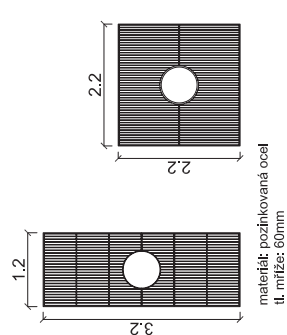
**DETAILY
SKLADBY DLAŽBY**



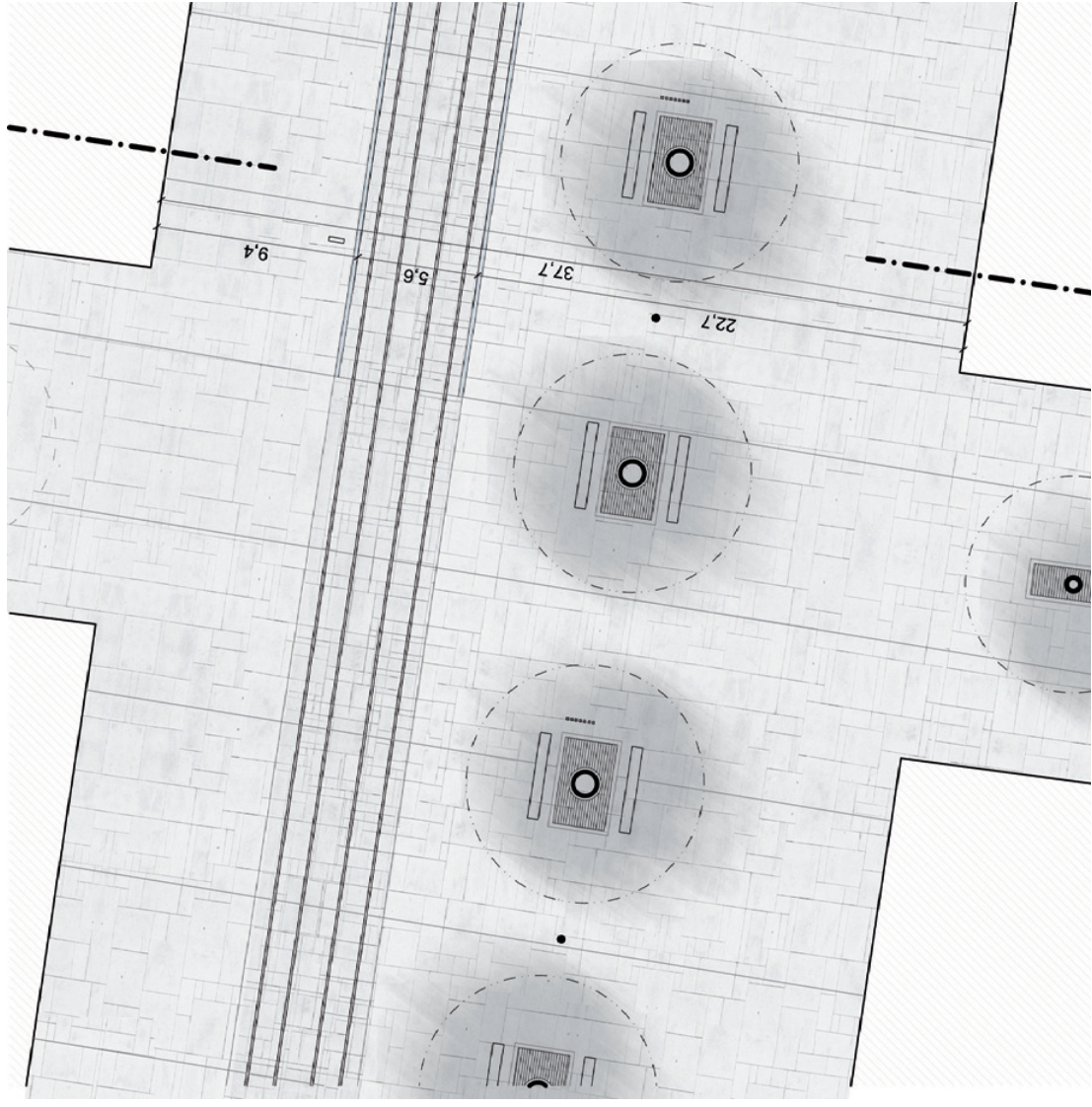
OSVĚTLENÍ



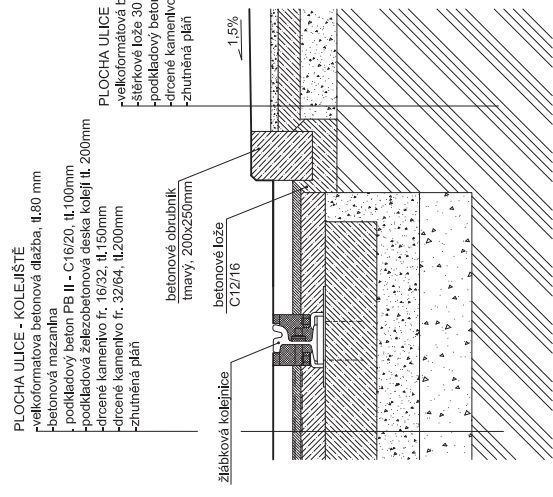
MŘÍŽE KE STROMŮM



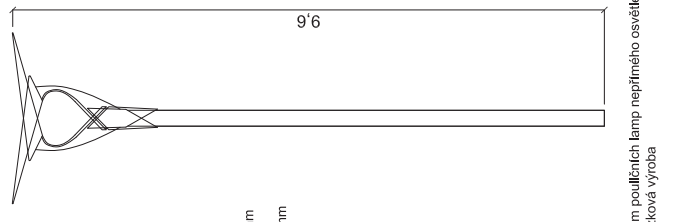
výrobce: ICuzdžin
 typ systému: Lavina systém



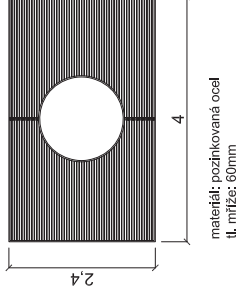
**DETAILY
SKLADBY DLAŽBY**



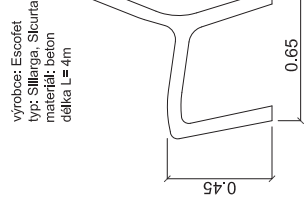
OSVĚTLENÍ



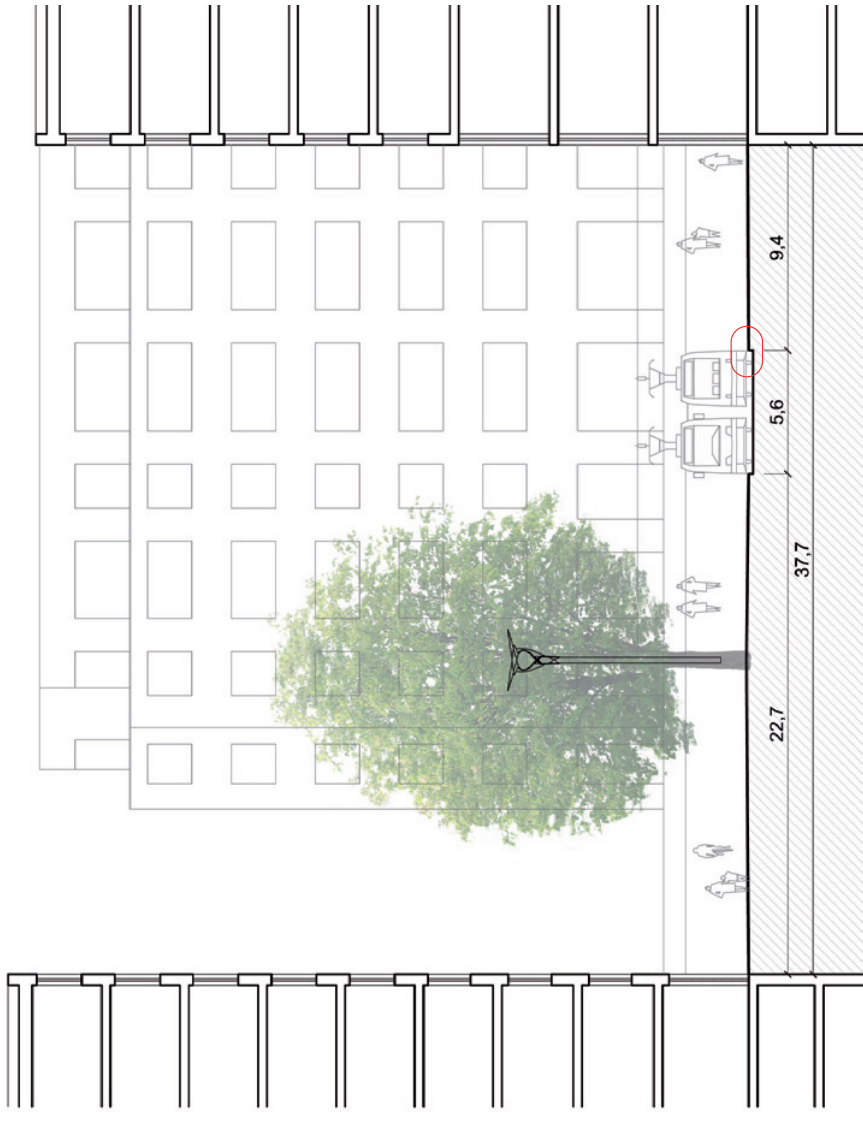
MŘÍŽE KE STROMŮM

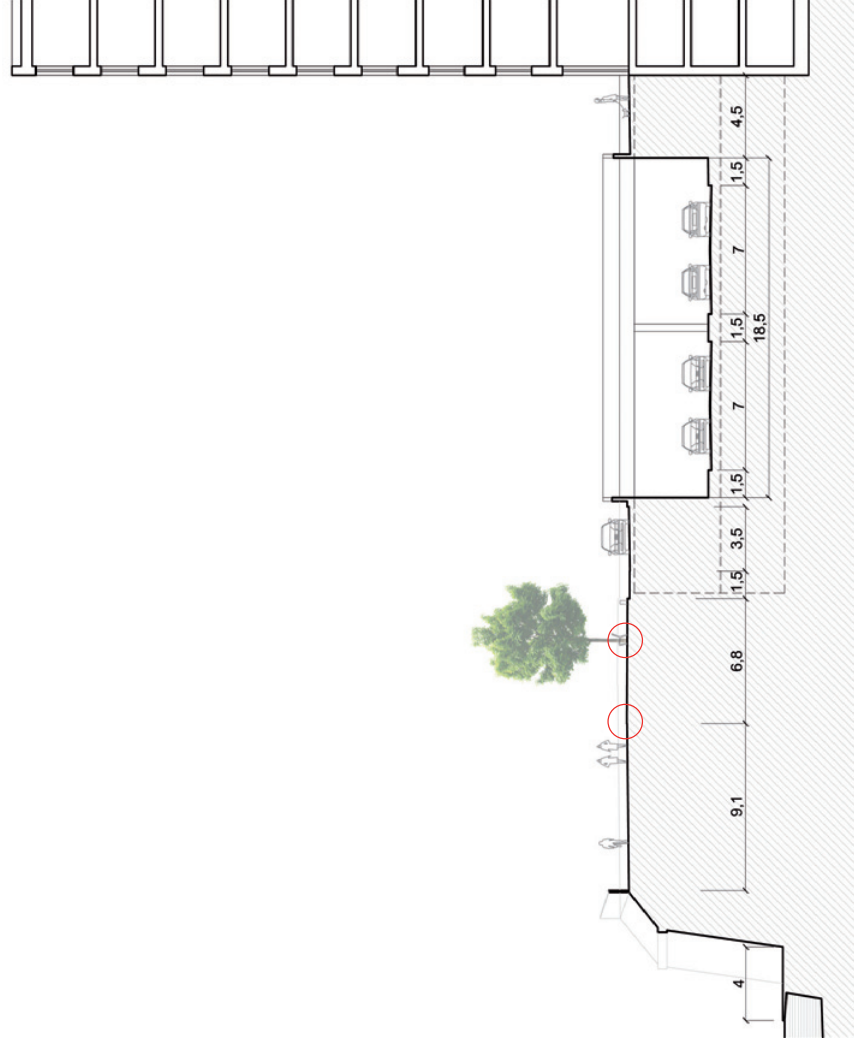
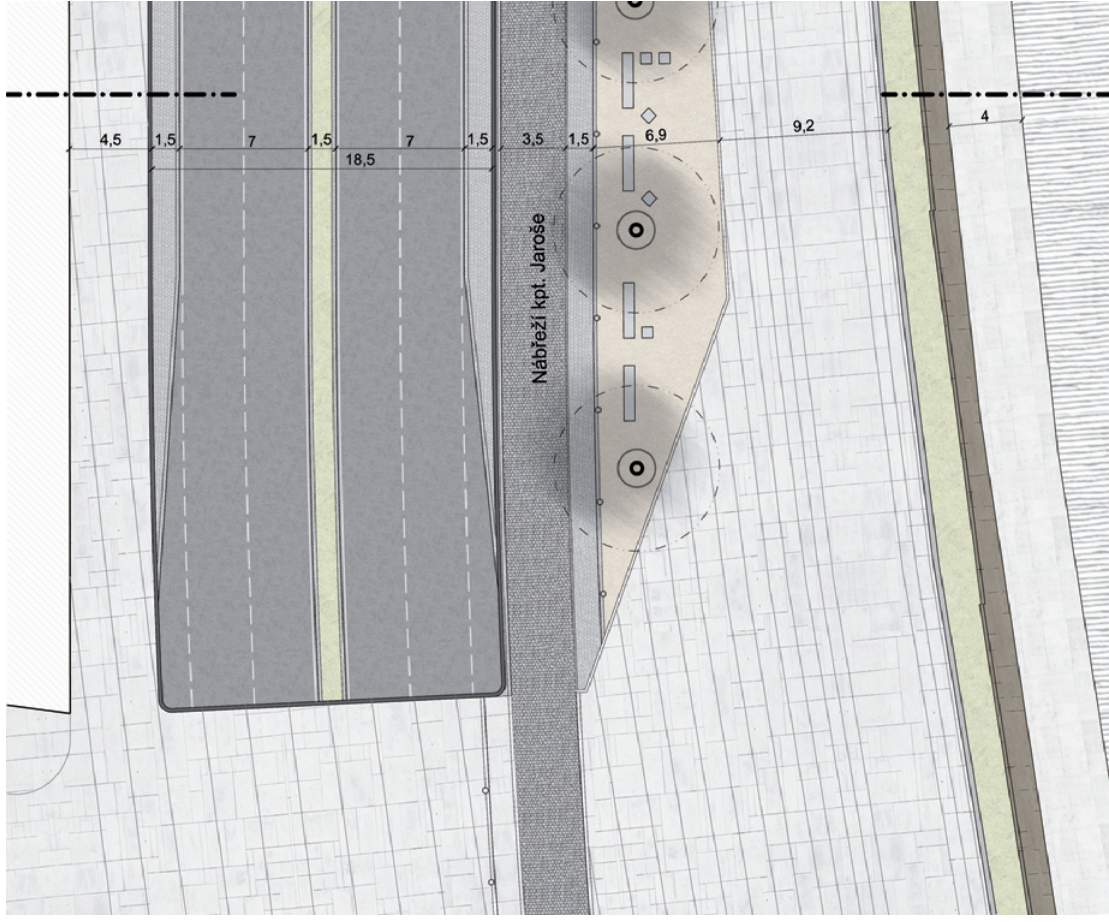


LAVIČKY



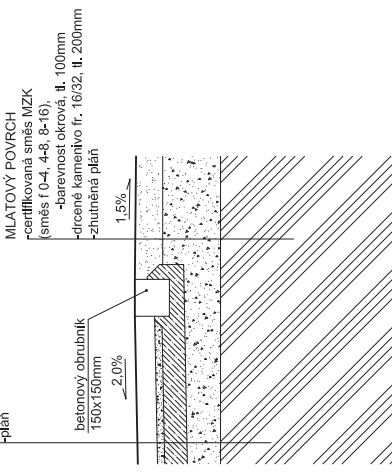
**Architektonické detaily
 prodloužená Antonínská ul.
 nákupní ulice**



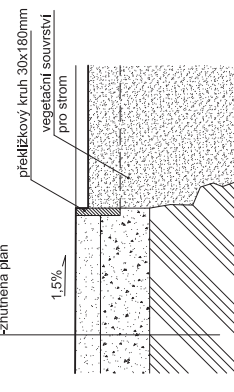


**DETAILY
SKLADBY DLAŽBY**

NÁBŘEŽÍ
 - velikost plochy betonová dlažba, tl. 80 mm
 - dlažbové těleso 30 mm
 - podkladový beton PB II - C16/20, tl. 100mm
 - drsněná kamenná fr. 16/32, tl. 150mm
 - pláň

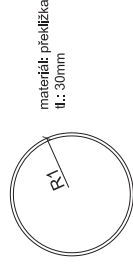


MILATOVÝ POVRCH
 - certifikovaná směs MZK (směs r 0-4, 4-8, 8-16),
 - barevnost okrová, tl. 100mm
 - drsněná kamenná fr. 16/32, tl. 200mm
 - zhutněná pláň

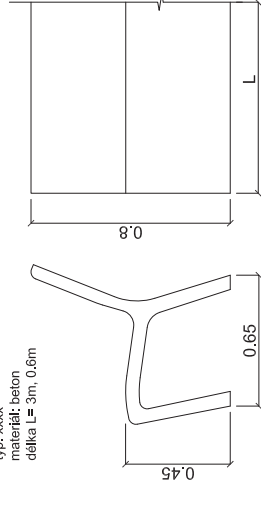


OSVĚTLENÍ
 je součástí zábradlí

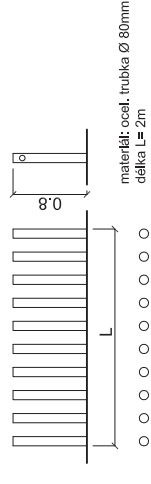
ÚPRAVA KOLEM STROMŮ



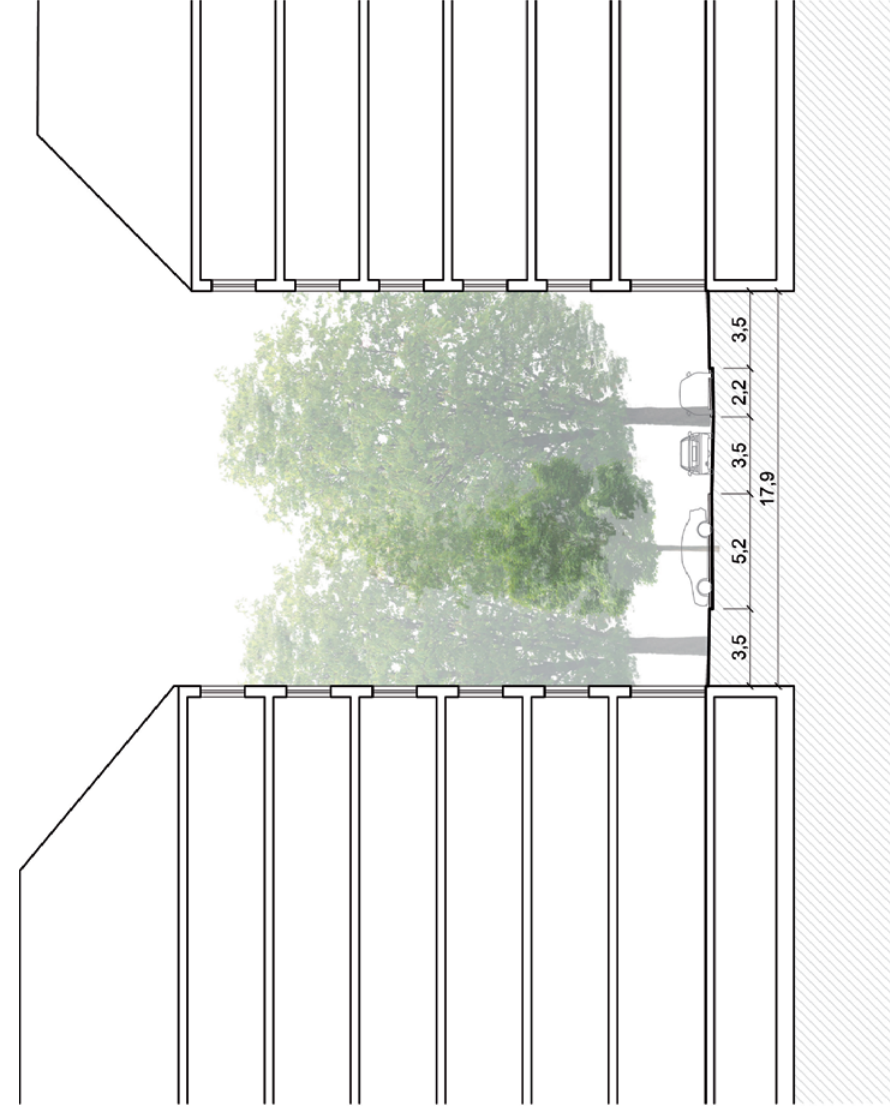
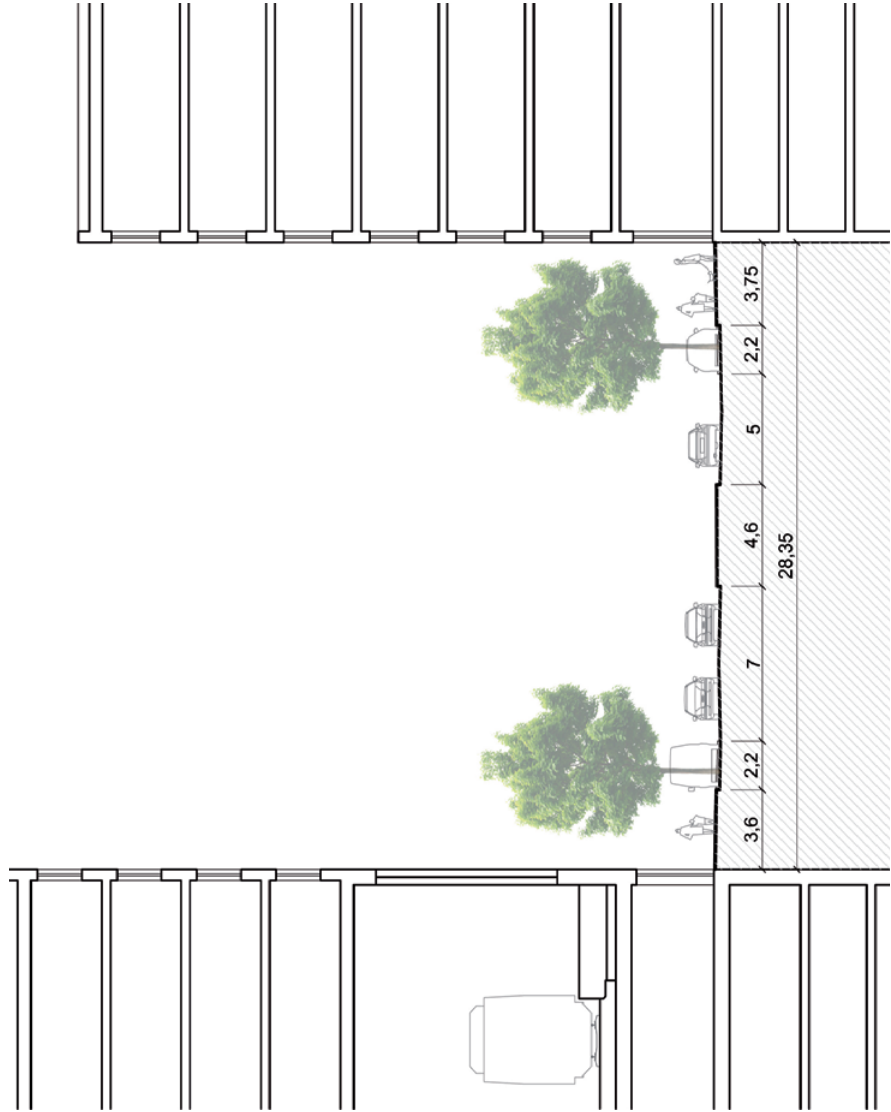
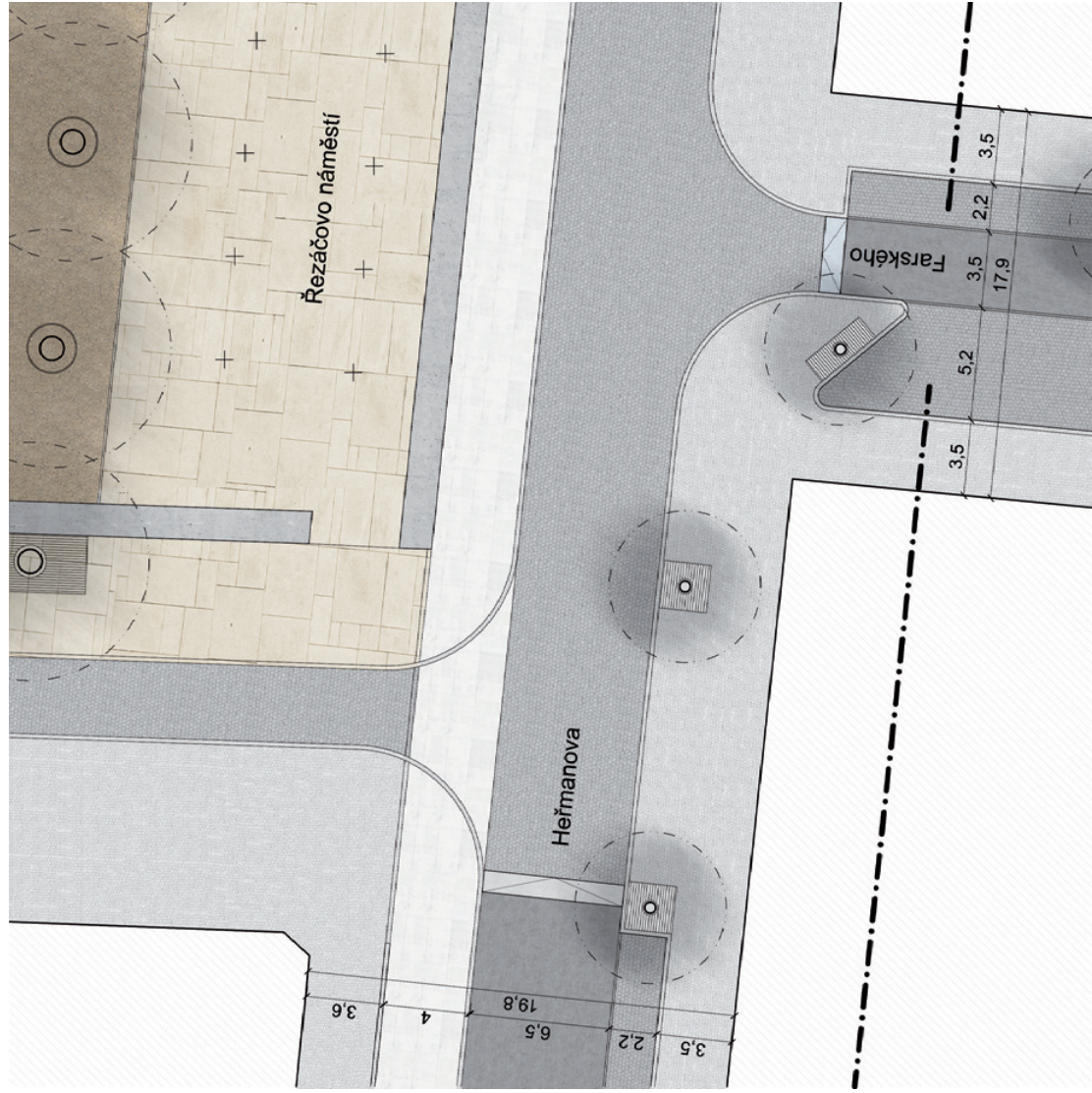
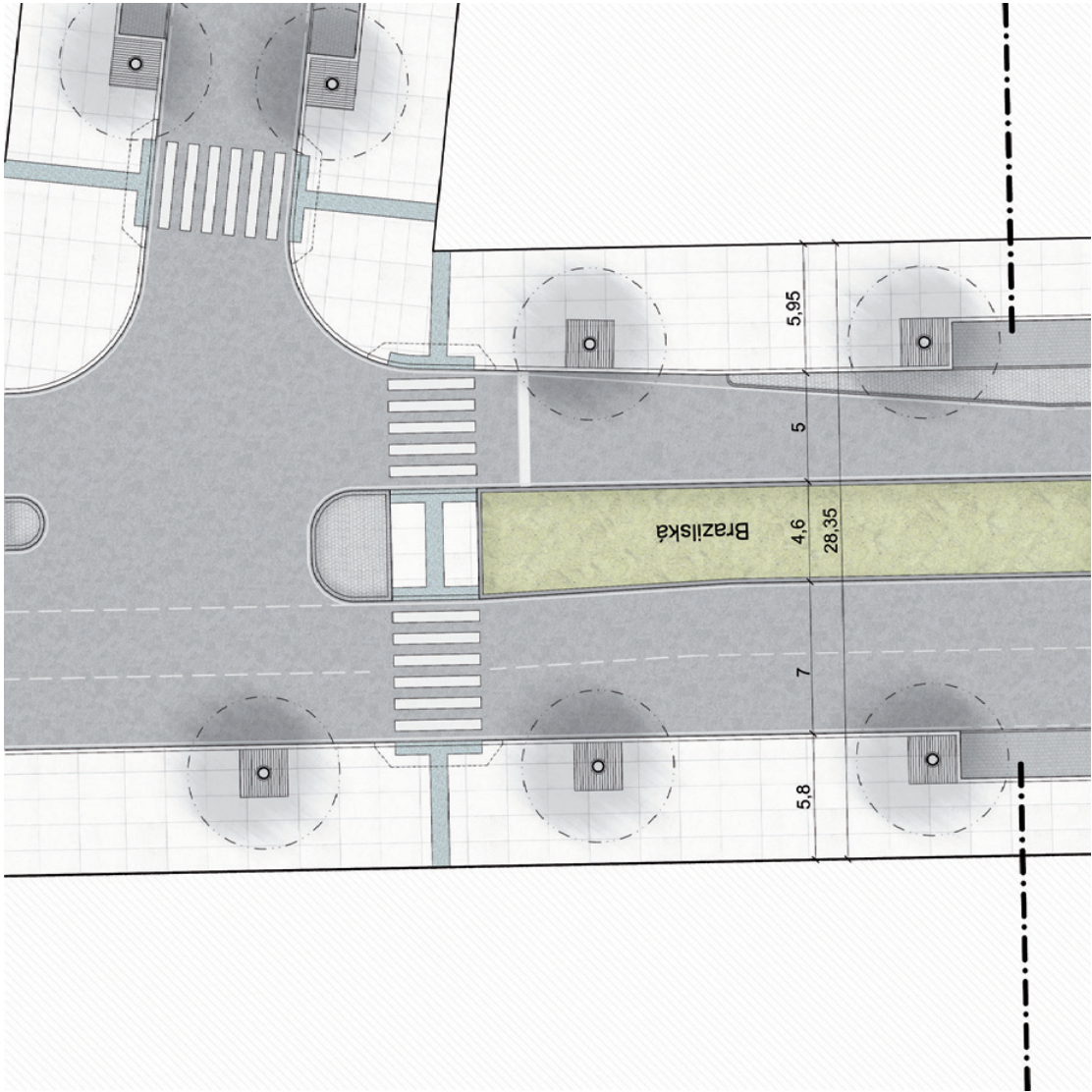
LAVIČKY
 výrobce: Escotlet
 typ: xxxx
 materiál: beton
 délka L= 3m, 0.6m



STOJANY NA KOLA



**Architektonické detaily
 Nábřeží Kpt. Jaroše
 pohled od Negrliho viaduktu**



Architektonické detaily
 Nová ulice Brazilská
 Detail křižovatky u Řezáčova nám.

Použité zdroje

internet:

archivnimapy.cz
mpp.praha.eu/VykresyUPArchiv/default.aspx
monumnet.npu.cz
cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_kulturnich_pamatok_v_Holešovicích

publikace:

Věstník Klubu za starou Prahu, ročník XL, číslo 3/2010

studie:

Holešovice - Bubny - Zátory, koncept dopravy, DUA a CMC Architect, 09/2012

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Lukáš Mejstřík
AR 2012/2013, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ)

PRAHA - VLTAVSKÁ

(AJ)

PRAGUE – VLTAVSKA AREA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík	Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Jaroslav Zlma	
Klíčová slova (česká):	Praha, Holešovice, Vltavská, Nábřeží Kpt. Jaroše	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá strukturou nového veřejného prostoru v lokalitě Vltavská v Praze 7. Cílem práce je návrh regenerace tohoto území v kontextu velkého množství komplikovaných vstupů – urbánní struktura, doprava a vybavenost. Důraz je především kladen na přirozenou užítelnost veřejného prostoru v takto komplikovaném a mimořádném místě Prahy.	
Anotace (anglická):	This thesis deals with a structure of the public space in Vltavska area on the left bank of the river Vltava in Prague 7. The aim of this work is to project the regeneration of the area in a complicated context of urban structure, traffic and public facilities. The emphasis is placed on the natural and simple utility of public space in this complicated and significant place of Prague.	

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“
(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 23. května 2013


podpis autora-diplomanta