

25-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Michala Slynková**

datum narození: **21.9.1986**

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 vymezeném 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 nábřeží v neuralgickém místě, o harmonické zapojení a městotvorné propojení tras a terminálů „magistrály“, 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 vhodně zařazena (měřítko, význam, hodnoty) do kontextu srovnatelných celopražských témat. Úkolem je nalézt vhodná měřítko, 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 užitnost 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 1:25000 (vazba na vnitřní město, pozice lokality)
- b) Širší vztahy 1:5000 (vazba na sousední území a zástavbu Bubnů)
- c) Řešené území – půdorys, řezy, pohledy 1:1000 (parter, struktura objektů a povrchů)
- d) Výseky - půdorysy, řezy, pohledy 1:200 - 1:500 (ukázky typických míst)
- e) Schémata - doprava, krajina, funkční využití, veřejný prostor
- f) Vizualizace - veduta, horizont chodce, ptačí perspektiva
- g) Detaily - uliční profily, veřejný prostor apod.

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: měřítko 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 *Slynková*

Datum a podpis vedoucího DP: *Jehlík*

Datum a podpis děkana FA ČVUT: 28/2/13 *Jirák*

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Michala Slynková
AR 2012/2013, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PRAHA - VLTAVSKÁ
(ČJ) PRAHA - VLTAVSKÁ

(AJ) PRAGUE - VLTAVSKA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík	Ústav: 15119 ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Jakub Fišer	
Klíčová slova (česká):	Vltavská, urbanismus, nábřeží, filharmonie	
Anotace (česká):	Téma práce je regenerace území v okolí zastávky metra Vltavská v pražských Holešovicích a ošetření zásahů, které zde vytvořily zcela neměstské prostředí. Cílem je fungující prostor v návaznosti na širší vztahy, navrácení lidského měřítka, povýšení Vltavské jako honosného vstupu do území, napojení na pražské centrum a obnovení přístupu k vodě.	
Anotace (anglická):	The thesis topic is the regeneration of the area around Vltavská underground station in Holešovice in Prague and restoring the urban environment which was previously attacked by insensitive building actions. The result is a functional space considering on relations in the area, restoration of the human scale, enhancement of Vltavská to an ostentatious entrance to the area, connection to the Prague city centre and renewal of the access to the river.	

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 24. květen 2013

podpis autora-diplomanta






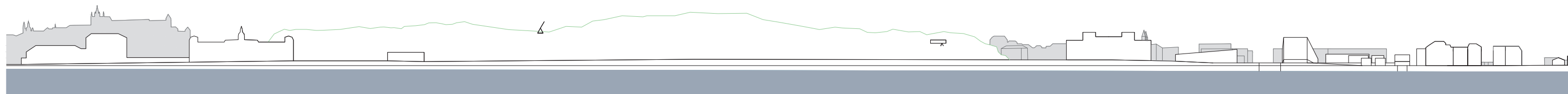


Vltavská je specifickým územím, jež nese ve svém názvu jméno řeky a přitom se tu po dlouhá léta budovaný kontakt s ní zcela vytratil. Rozsáhlou plochu, jakési entree do města, zabírá mimoúrovňová křižovatka dálničního charakteru, utvářející zcela neměstský charakter prostorů a přetrhávající vybudované vazby v území. Letná navazující bezprostředně na Vltavskou je charakteristická pohybem proudů lidí ve směrech hlavních ulic s živým obchodním parterem. Tento plynulý a přirozený pohyb je však právě v místě Vltavské nepřírozeně utnut a vyústění k řece je tu znemožněno.

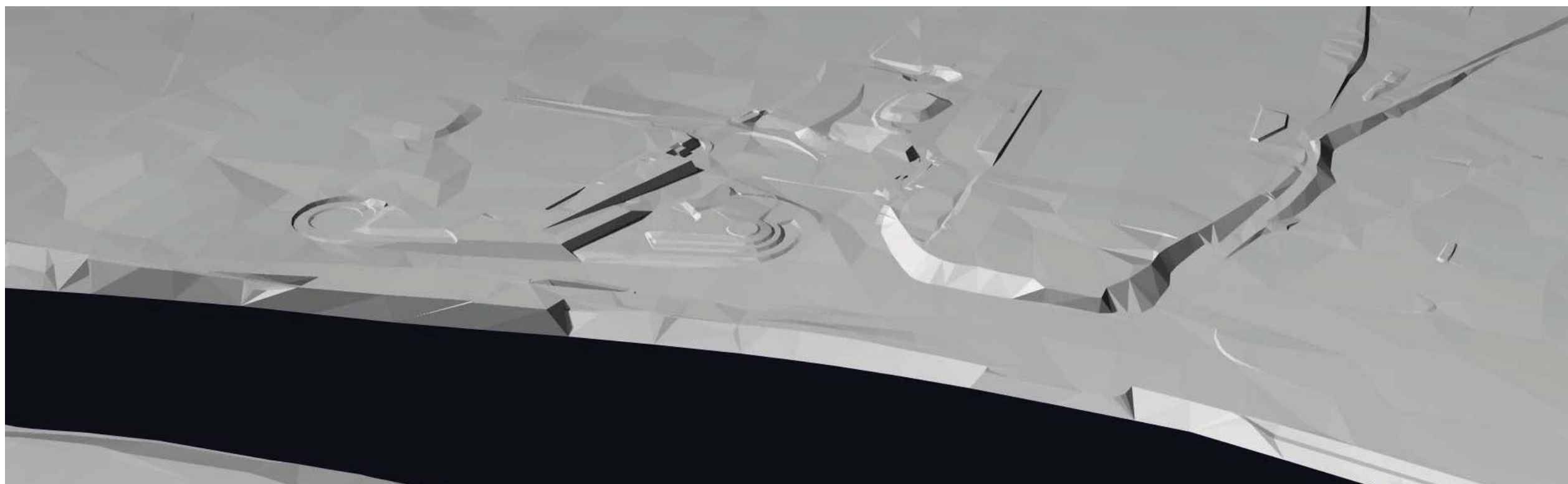
Můj návrh vychází ze snahy o částečné zahojení rány vzniklé ambiciózními dopravními zásahy. Odstraňuji právě kapacitně málo využívané ucho mimoúrovňové křižovatky a na jeho místě vyrovnávám terén na původní úroveň ulice Bubenské. Do uvolněného prostoru umísťuji budovu nové filharmonie, navazující na pás solitérních budov většího měřítka a uzavírající nábrežní vedutu. Samotná budova je pak tvořena dvěma vzájemně korespondujícími hmotami, z nichž hlavní budova s velkým sálem překračuje dopravní tah při nábreží, aby se na druhé straně přirozeně otevřela k řece a její přidružené veřejné prostory vytvořily kaskádovitý sestup k Vltavě, využívající kontaktu s vodou a výhledu na pražské panorama. Druhá hmota, obsahující administrativní zázemí a podružné funkce filharmonie, pak prorůstá druhým uchem dálniční křižovatky a společně s hlavní budovou vytváří vstupní bránu na předmostí Hlávkovy mostu a vstupu do území. Mohutná masa hlavní budovy filharmonie se zužuje směrem od Vltavy k jižnímu vestibulu metra Vltavská, kde pomáhá uzavřít svým parterem nově vymezené náměstí dotvářené budovou bývalých elektrických podniků a novým obchodním centrem, integrující vestibul metra. Obchodní centrum zde umísťuji především v reakci na současné majetkoprávní vtahy v území a tendence investora umístit do jižní části Buben předdimenzované obchodní centrum, které by mohlo ve svém bezprostředním okolí zcela umrtvit právě onen letenský živý parter. Mnou navrhované obchodní centrum je spíše jakási soustava vzájemně komunikujících menších obchůdků umožňující volné proudění v dominantních směrech tak, aby se vždy otevřel nový průhled do území.

Propojení Holešovic a Letné - území Bubny-Zátory M 1:15 000

-  pohyb lidí v ulicích s fungujícím parterem
-  přirozené propojení území skrze pohyb lidí a navázání do okolních částí Prahy
-  nová centra - těžiště v místě vstupu do území



Terén



Území kolem metra Vltavská prošlo během 20. st. obrovskými terénními úpravami. Vlivem těchto zásahů místo ztratilo kontakt s blízkou řekou, dostalo zcelem neměstský charakter a stalo se neprůchodným a neuchopitelným územím. Mým tématem je navrátit Vltavské původní kouzlo a zahojit tyto rány. Ve svém návrhu vyrovnávám terén a zasypávám tuto "díru" v území.

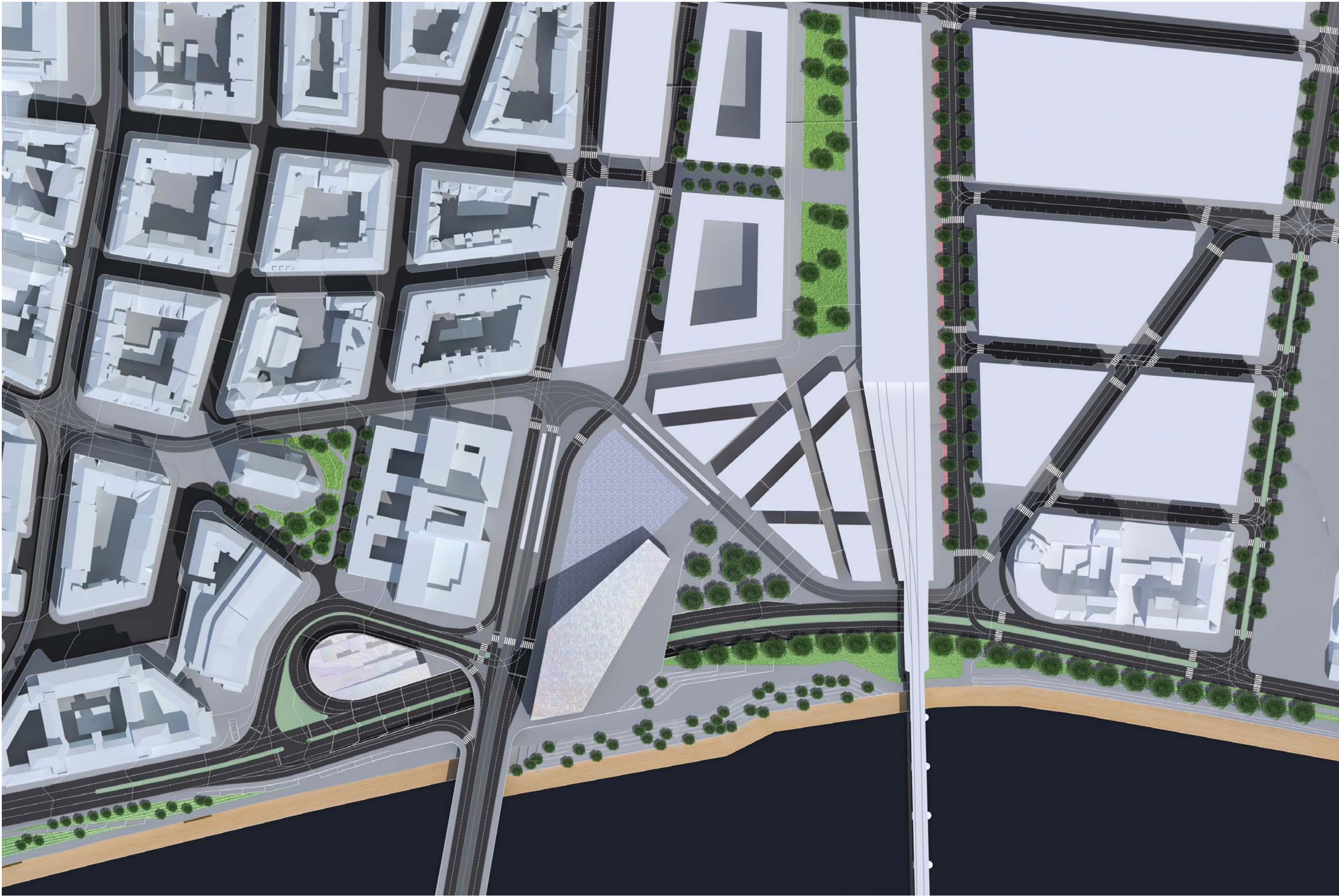
Vstupní témata



Daná poloha budoucího nádraží Bubny (technologie a niveleta tratě)

Ochranný systém metra, který svoji danou polohou a výškou omezuje stavební zásahy - v mém návrhu přizpůsobuji zástavbu a navrhuji dům-most

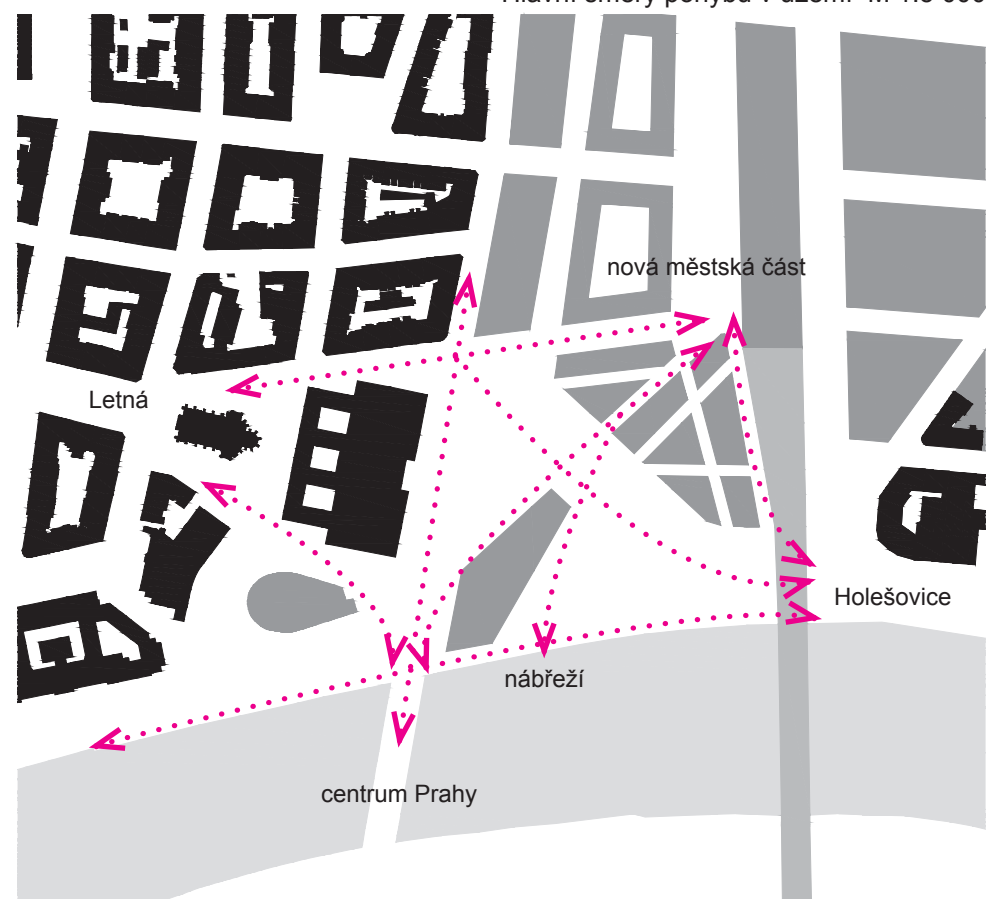
Dopravní situace kolem metra Vltavská je v dnešní době řešená mimoúrovňovou křižovatkou, z kapacitních důvodů křižovátku zachovávám a odstraňuji pravé méně vytížené ucho dle podkladů ing. Václava Maliny z ateliéru Dua. Dopravní zátěž v území je tak velká, že zde není možné libovolně umístit přechody a tím se stává velkou bariérou (včetně pohledové bariéry), proto ve svém návrhu umožňuji plynulý přechod po lávce, která je součástí nové budovy filharmonie.



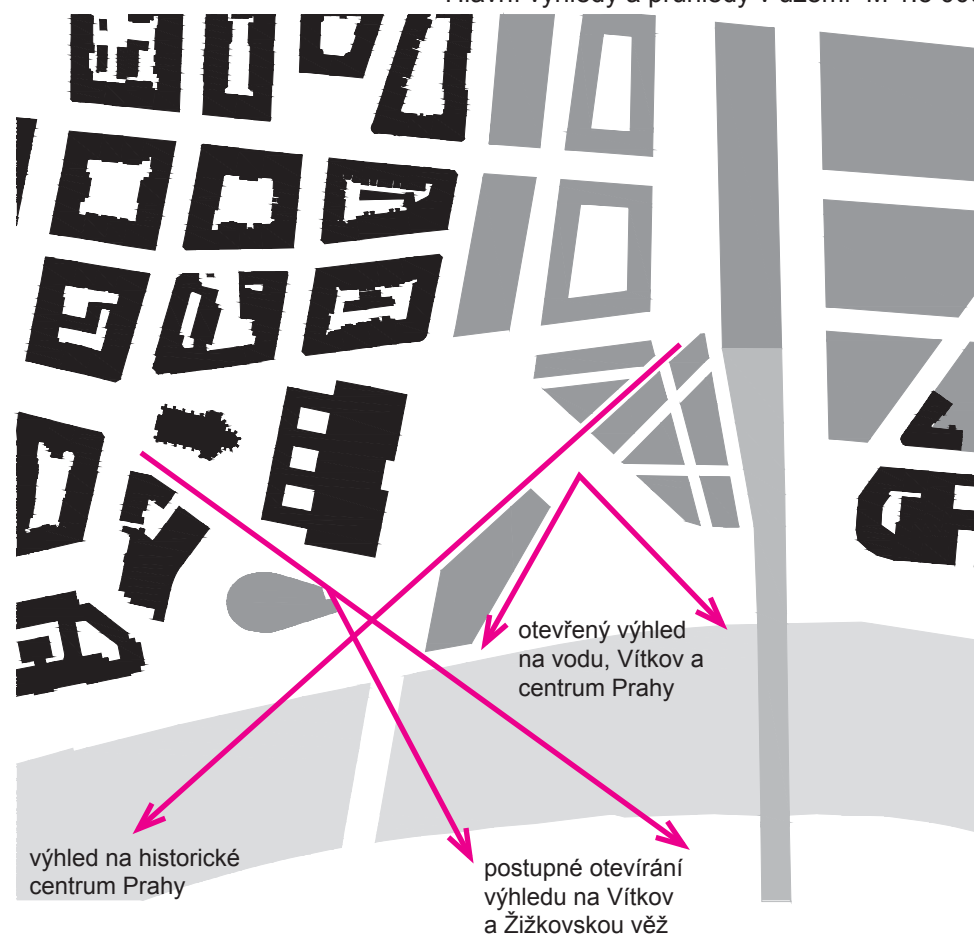




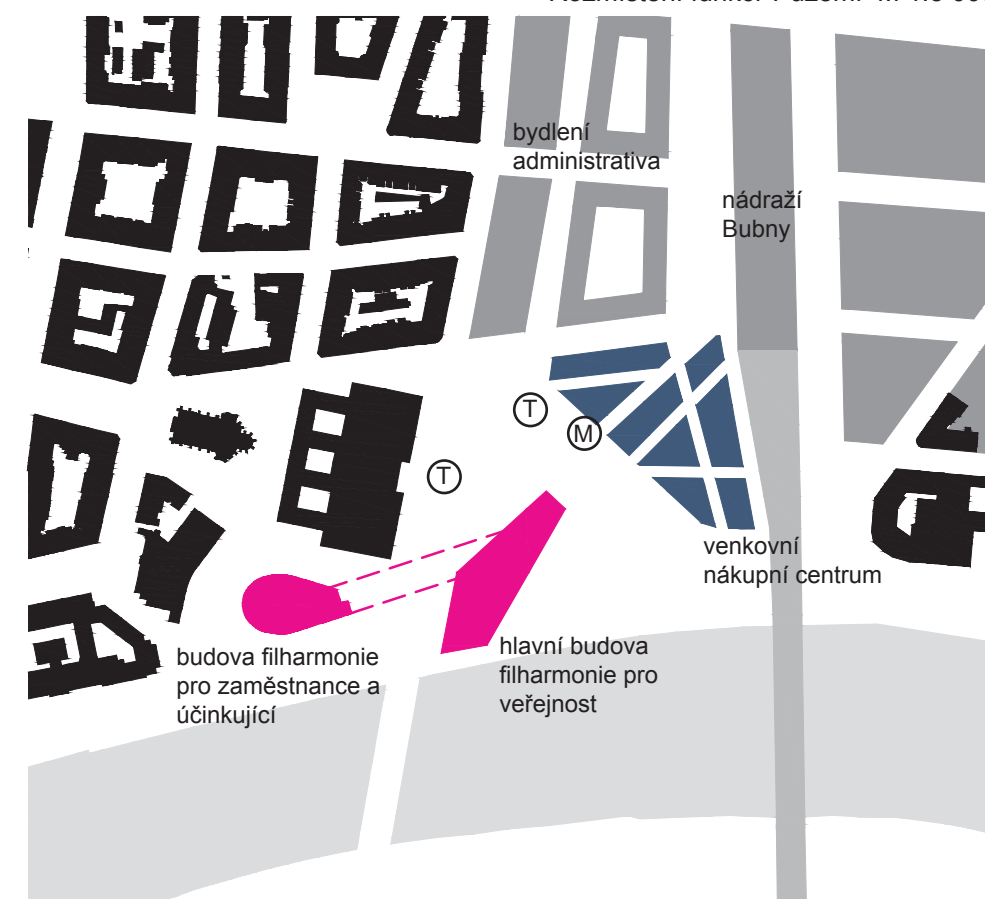
Hlavní směry pohybu v území M 1:5 000



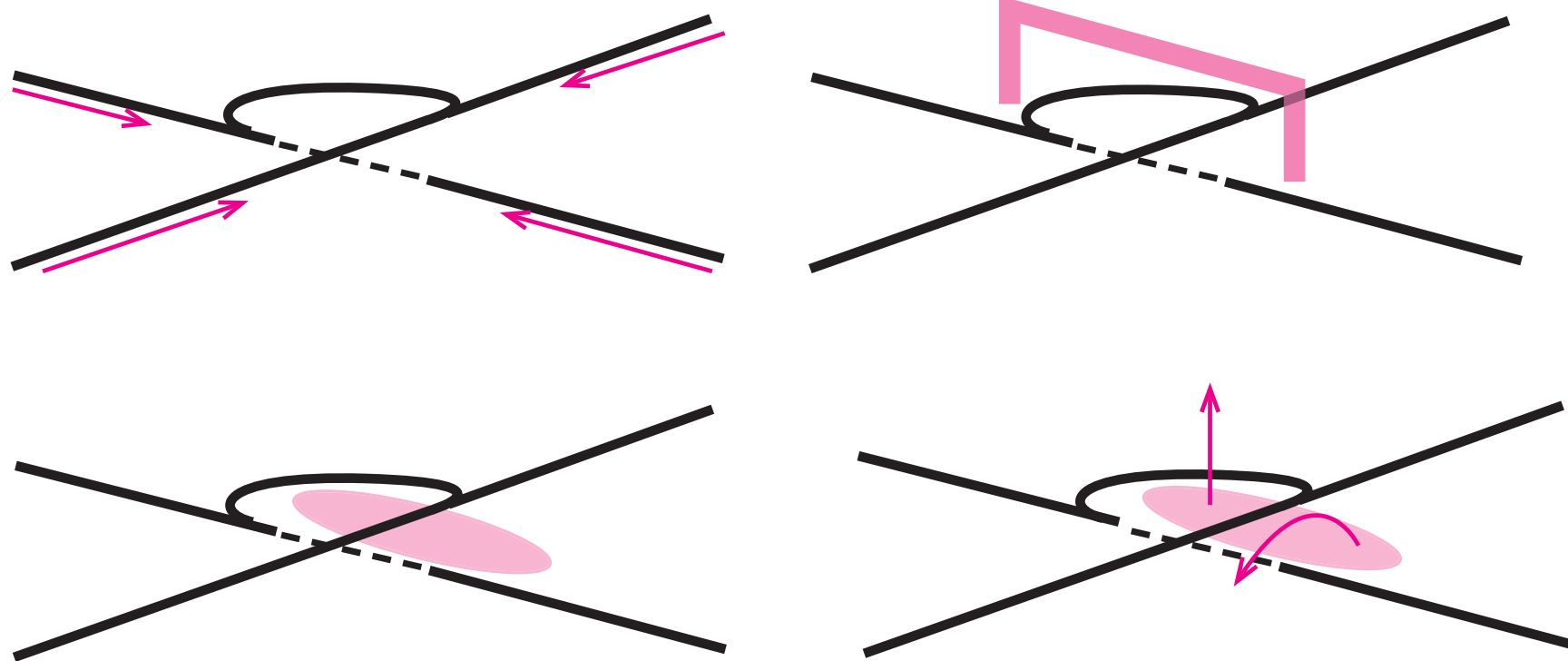
Hlavní výhledy a průhledy v území M 1:5 000



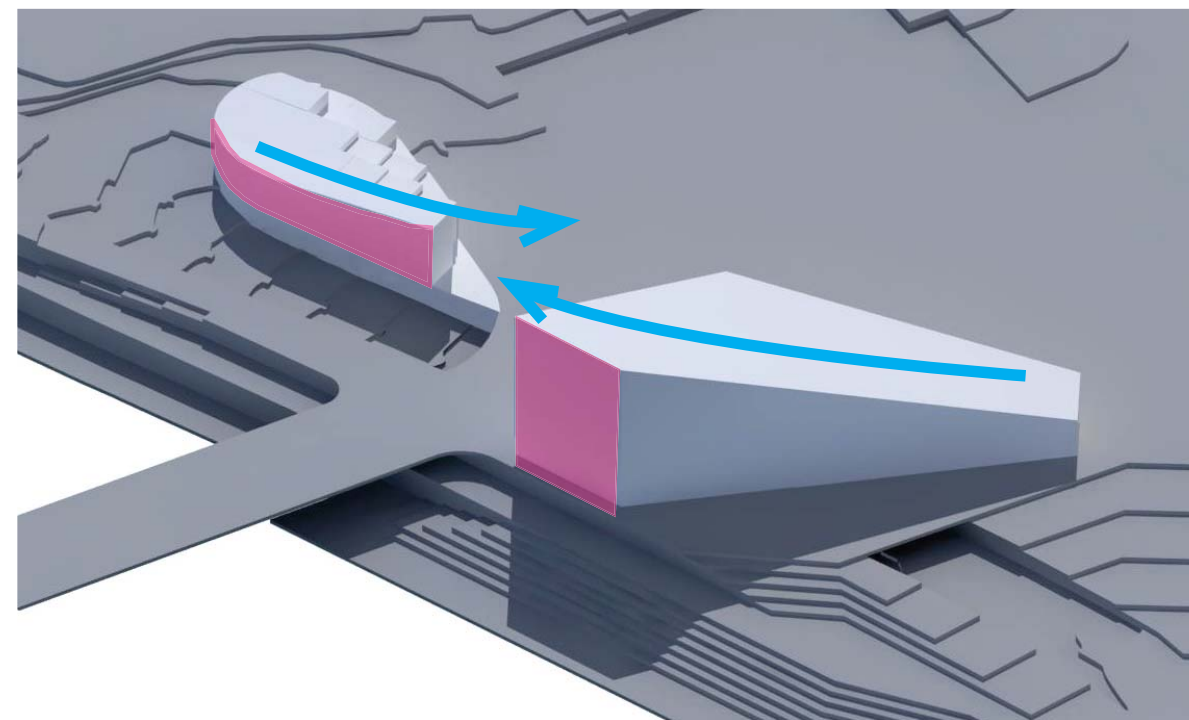
Rozmístění funkcí v území M 1:5 000



vztah hlavní a vedlejší budovy filharmonie

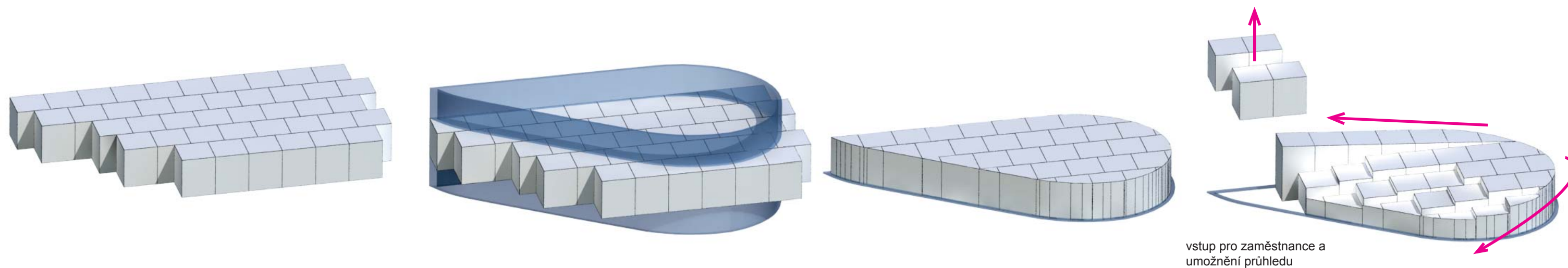


Budova filharmonie



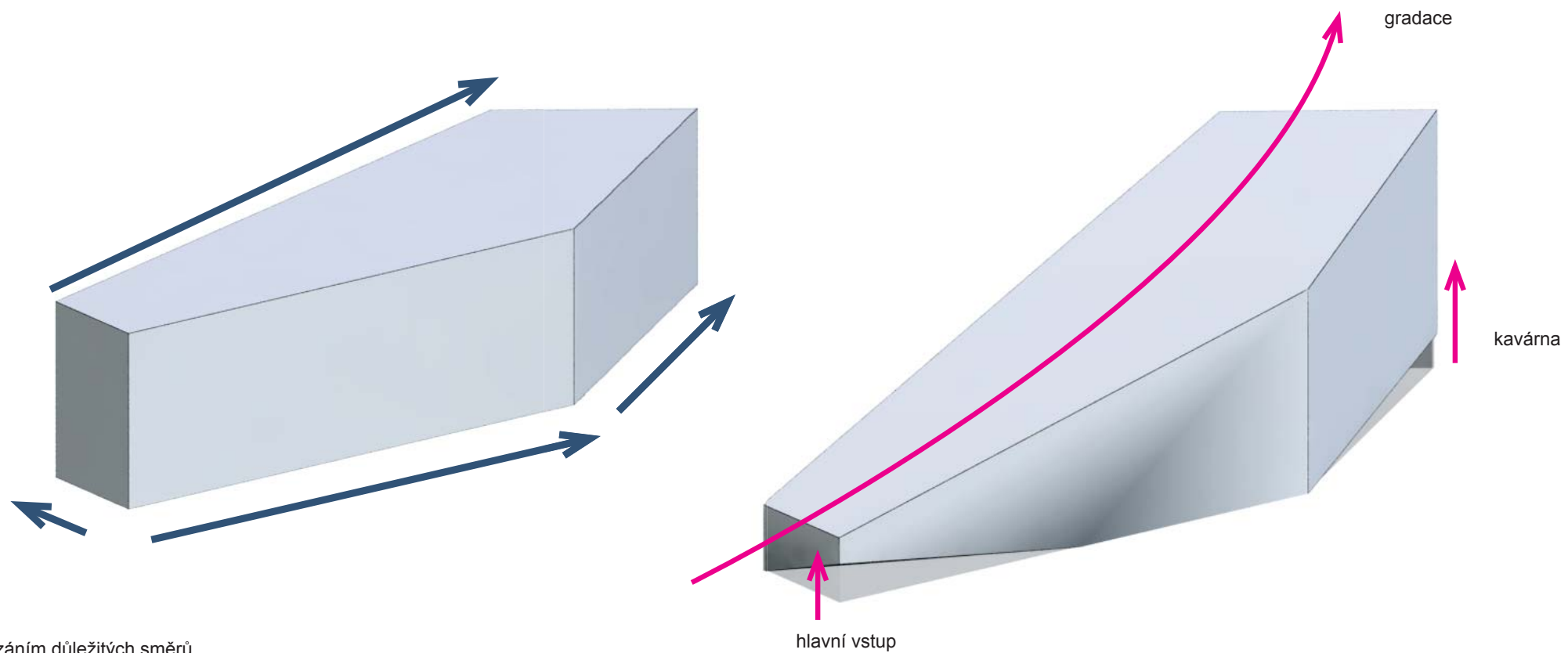
Dvě budovy tvořící bránu - vstup do území, hlavní předstupuje před vedlejší a pevnou hmotou graduje na nábreží. Velké měřítko nastavené druhému břehu a rozdrobení měřítka směrem do území.

vedlejší budova filharmonie - prostory pro administrativu, zkušebny, ladírny, technické zázemí atd..

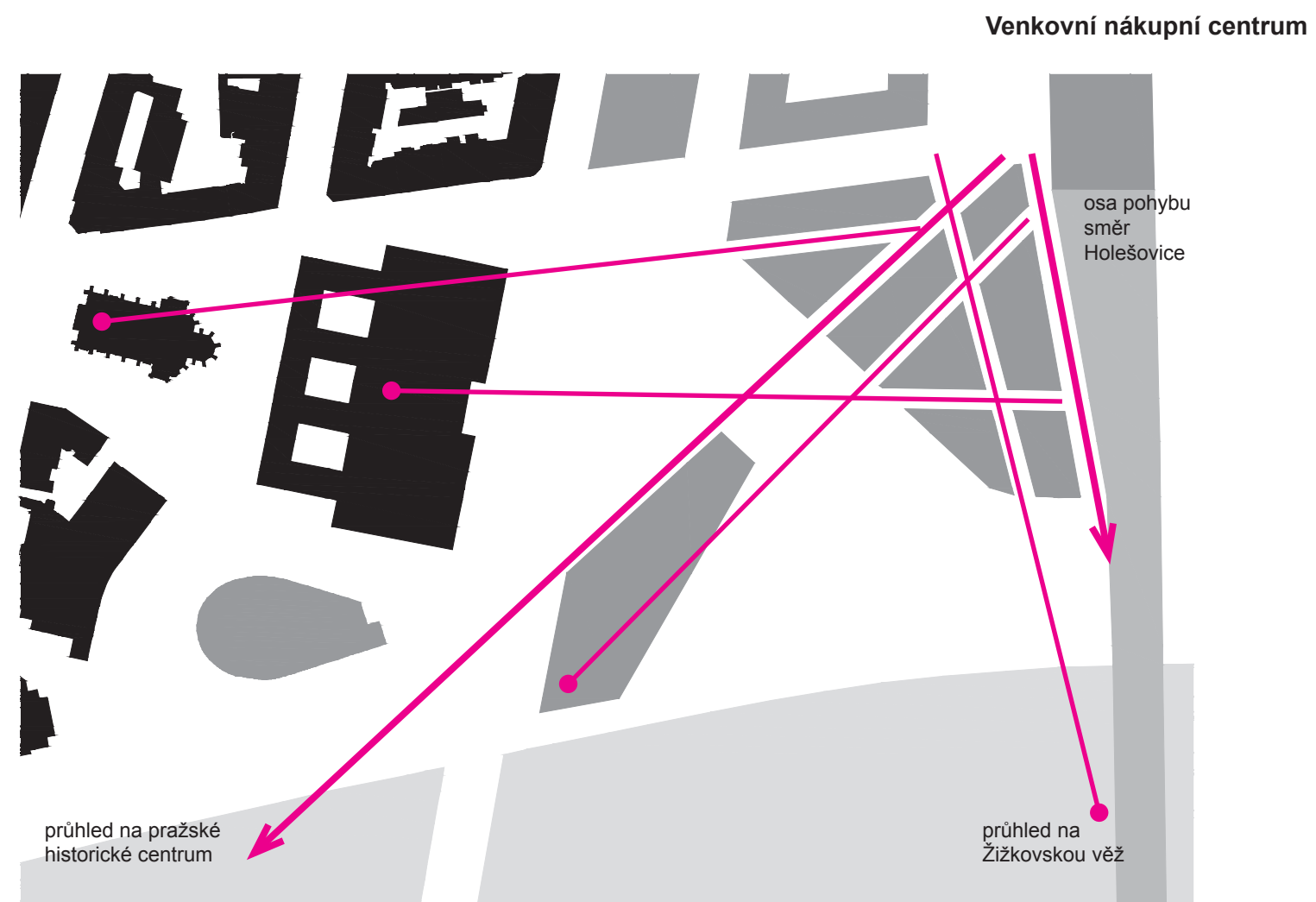


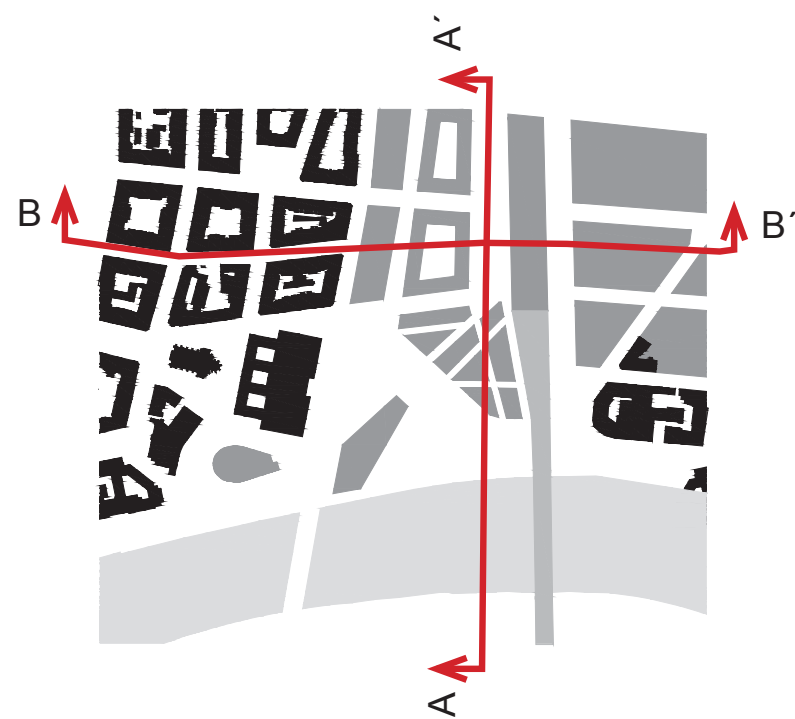
vstup pro zaměstnance a umožnění průhledu

hlavní budova filharmonie - velký a malý koncertní sál

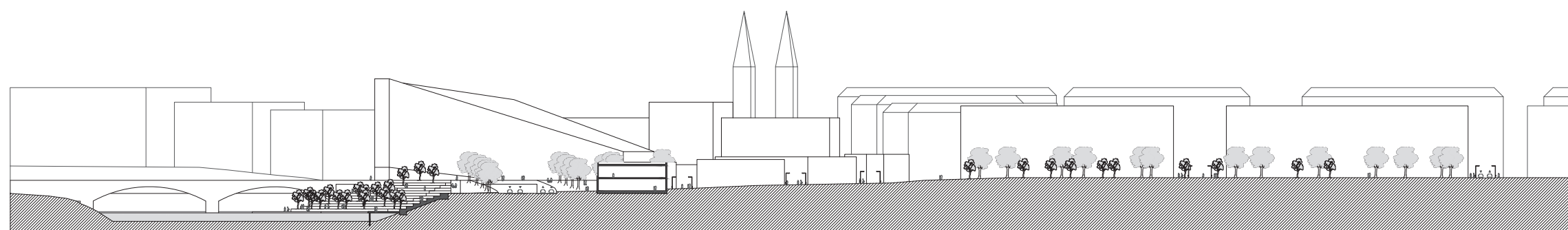


vznik tvaru ořezáním důležitých směrů

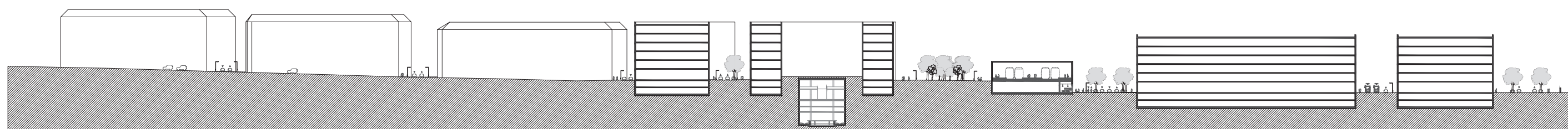


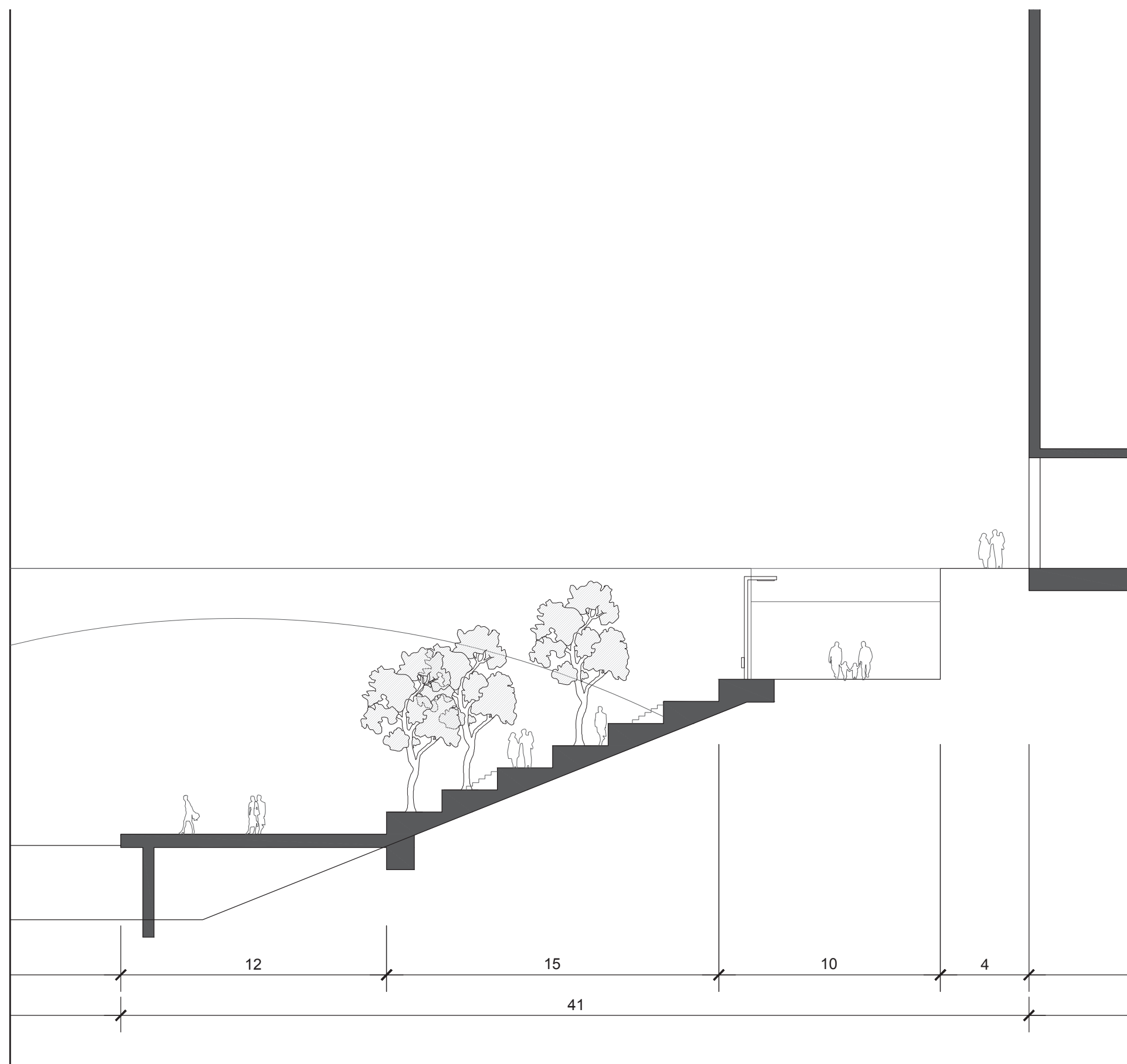


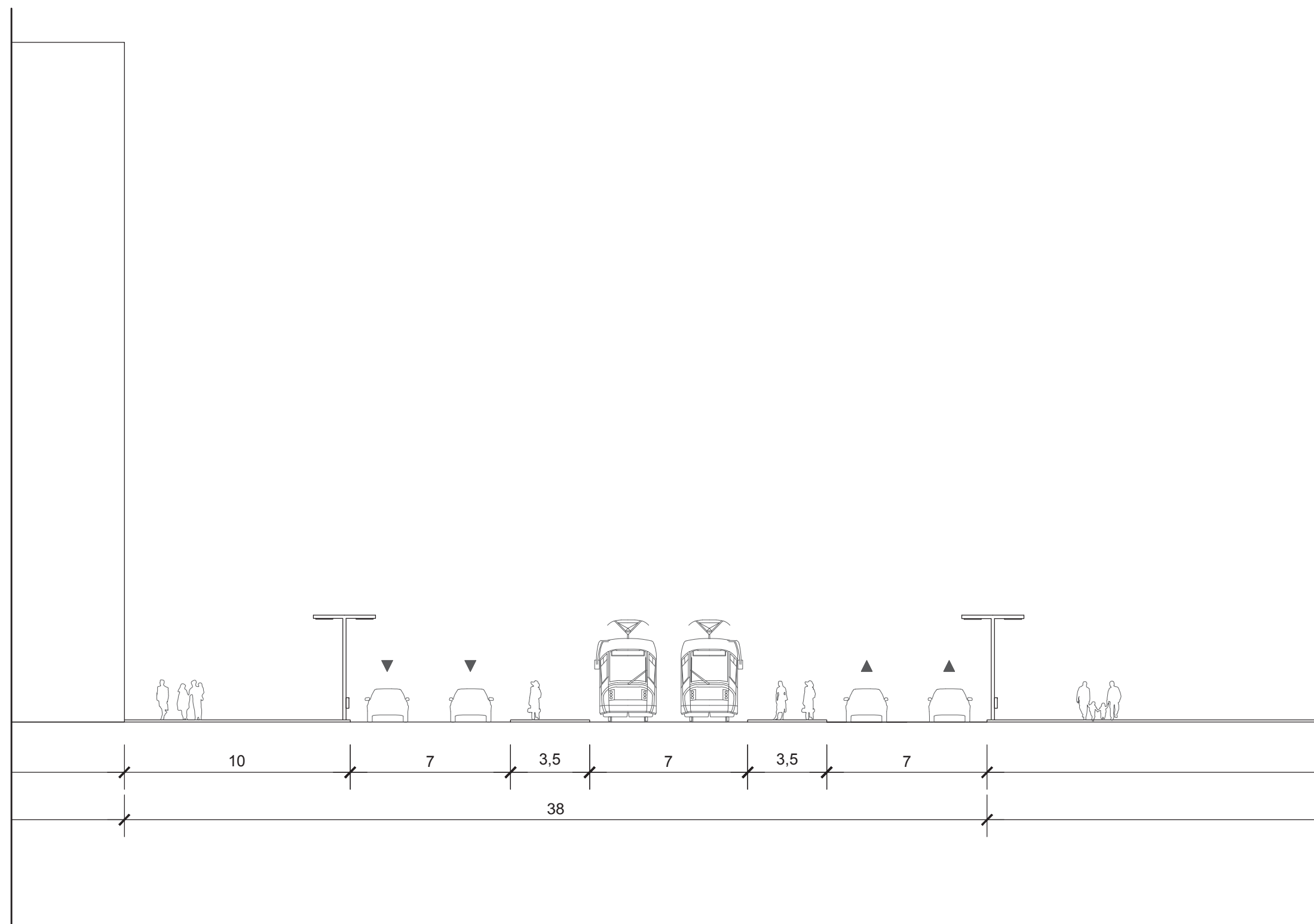
řez A-A'

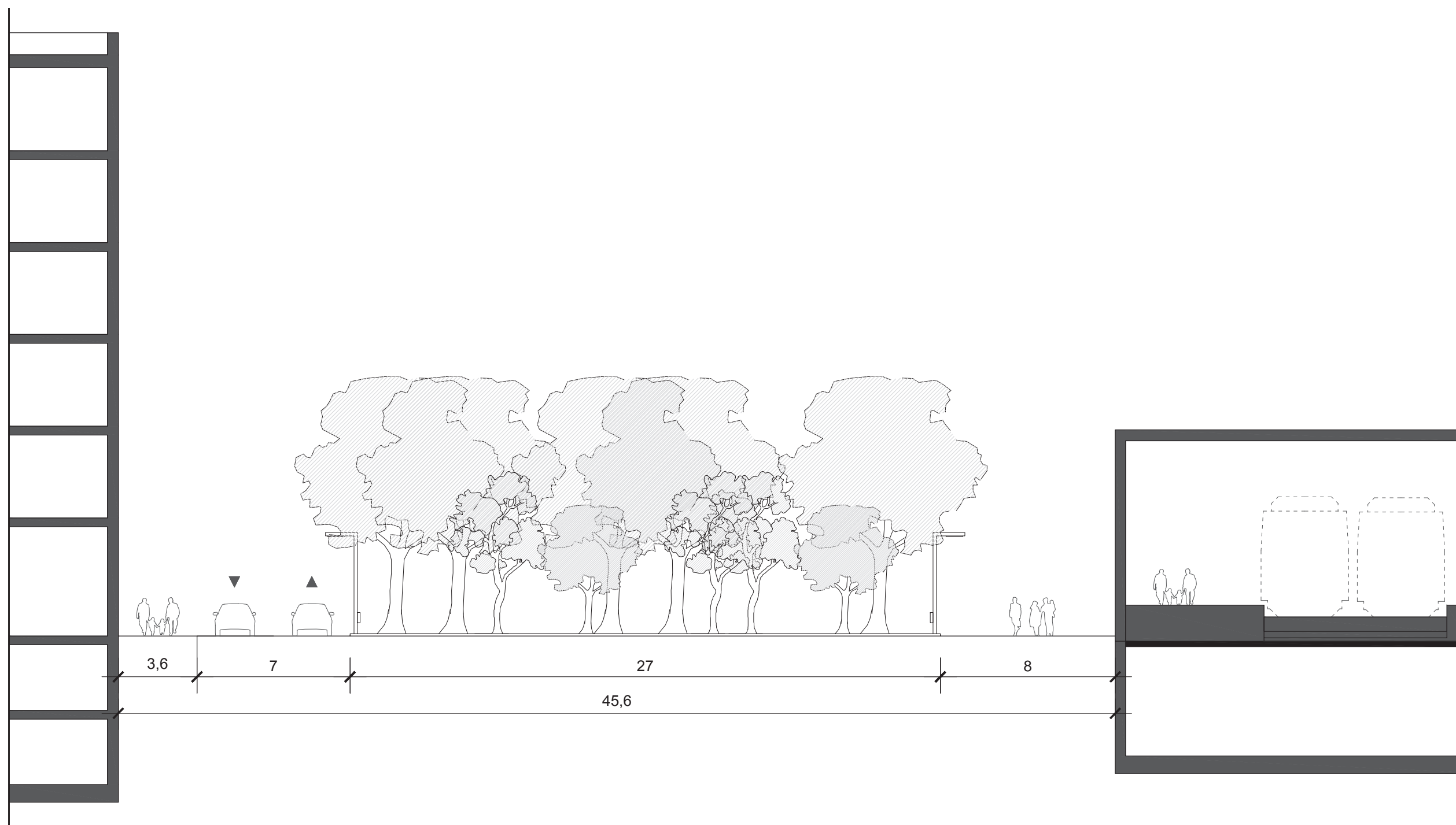


řez B-B'

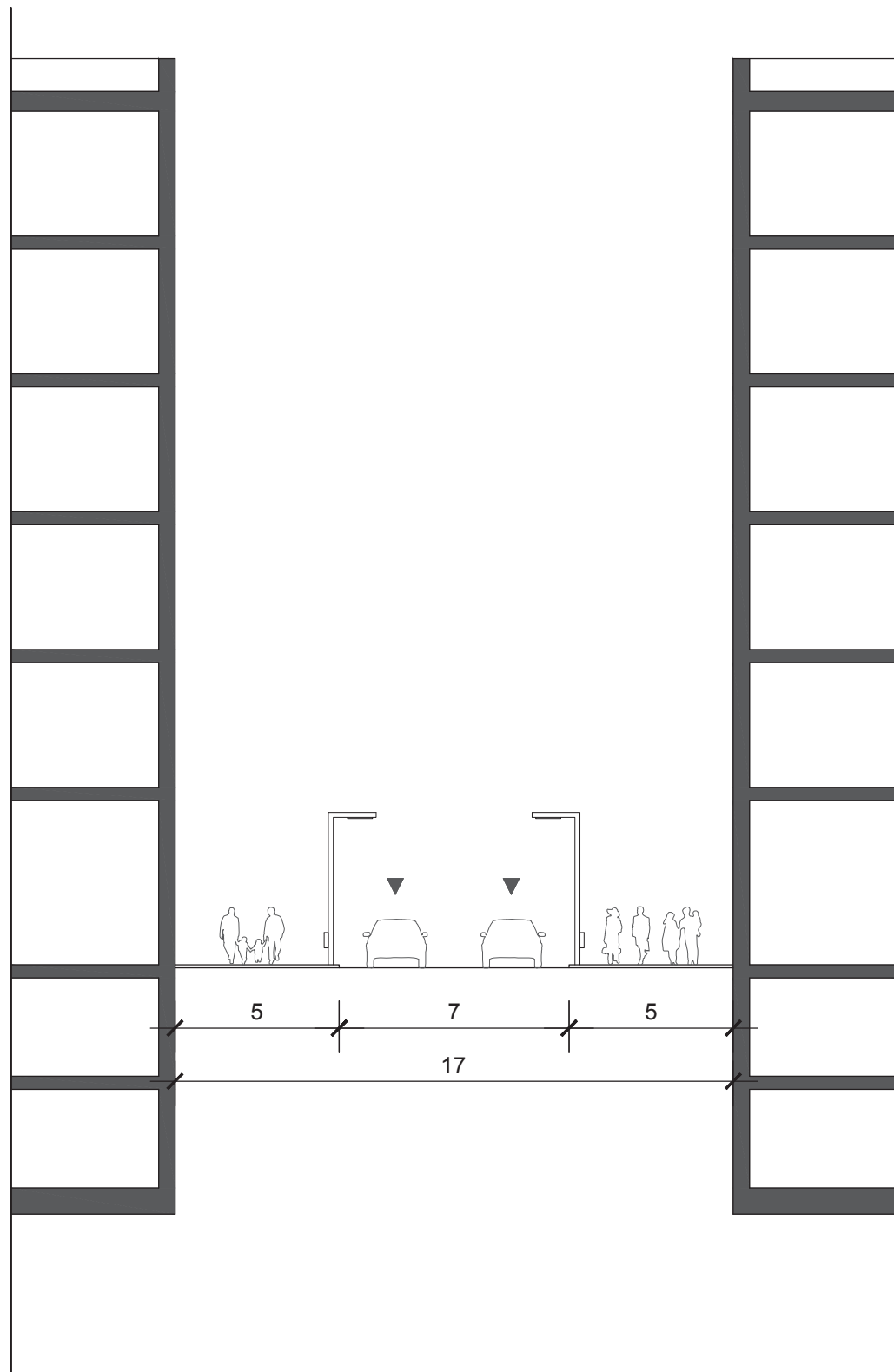




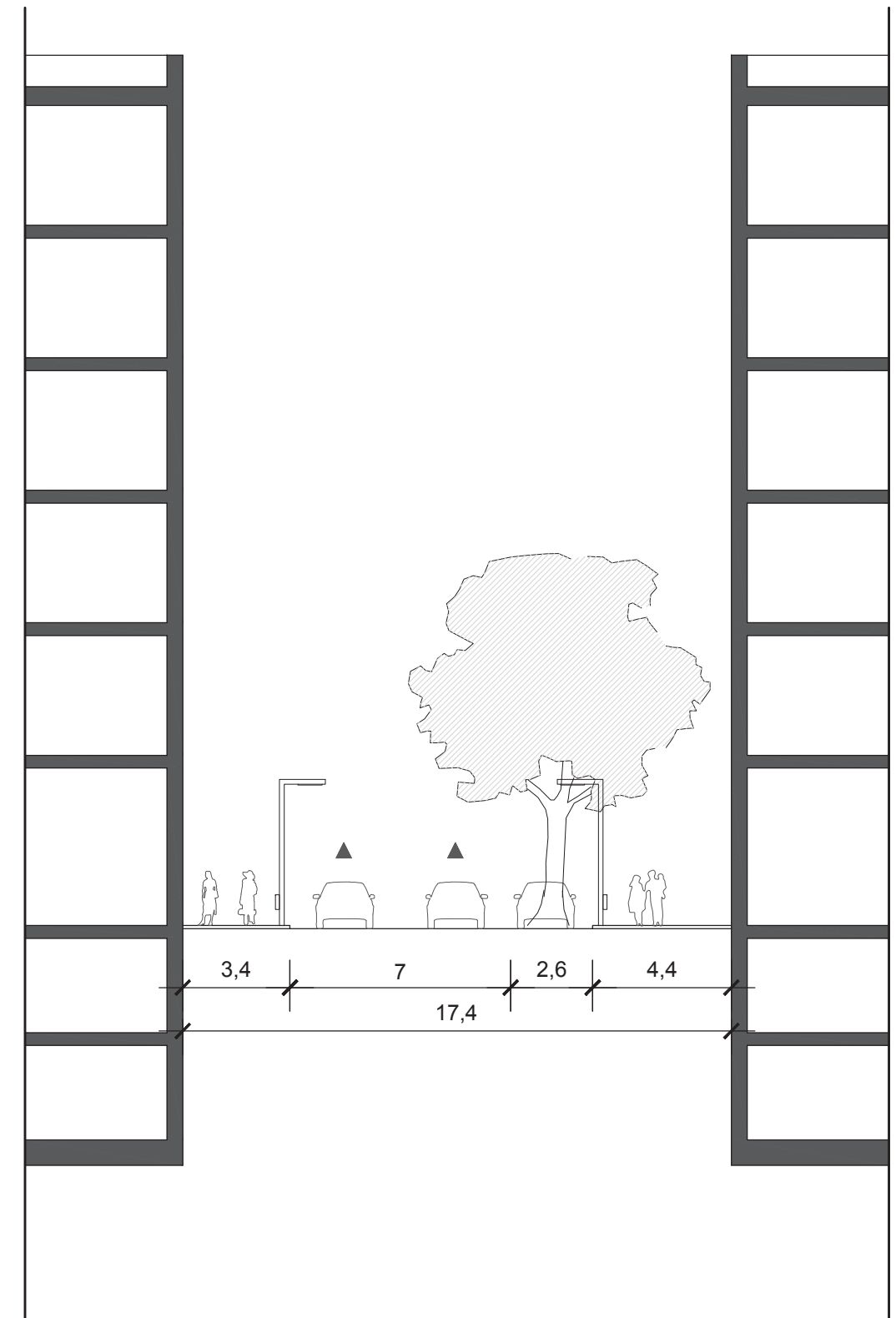




Bubenská

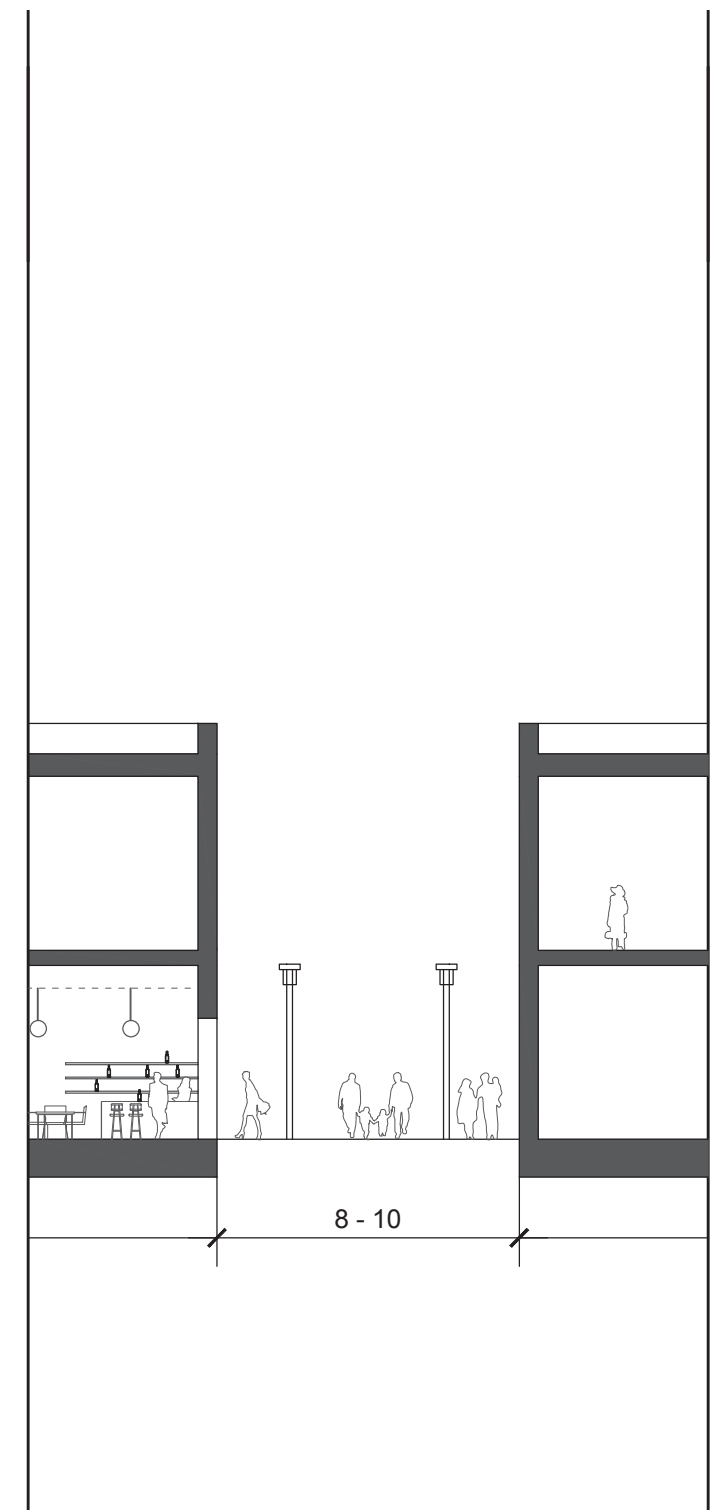
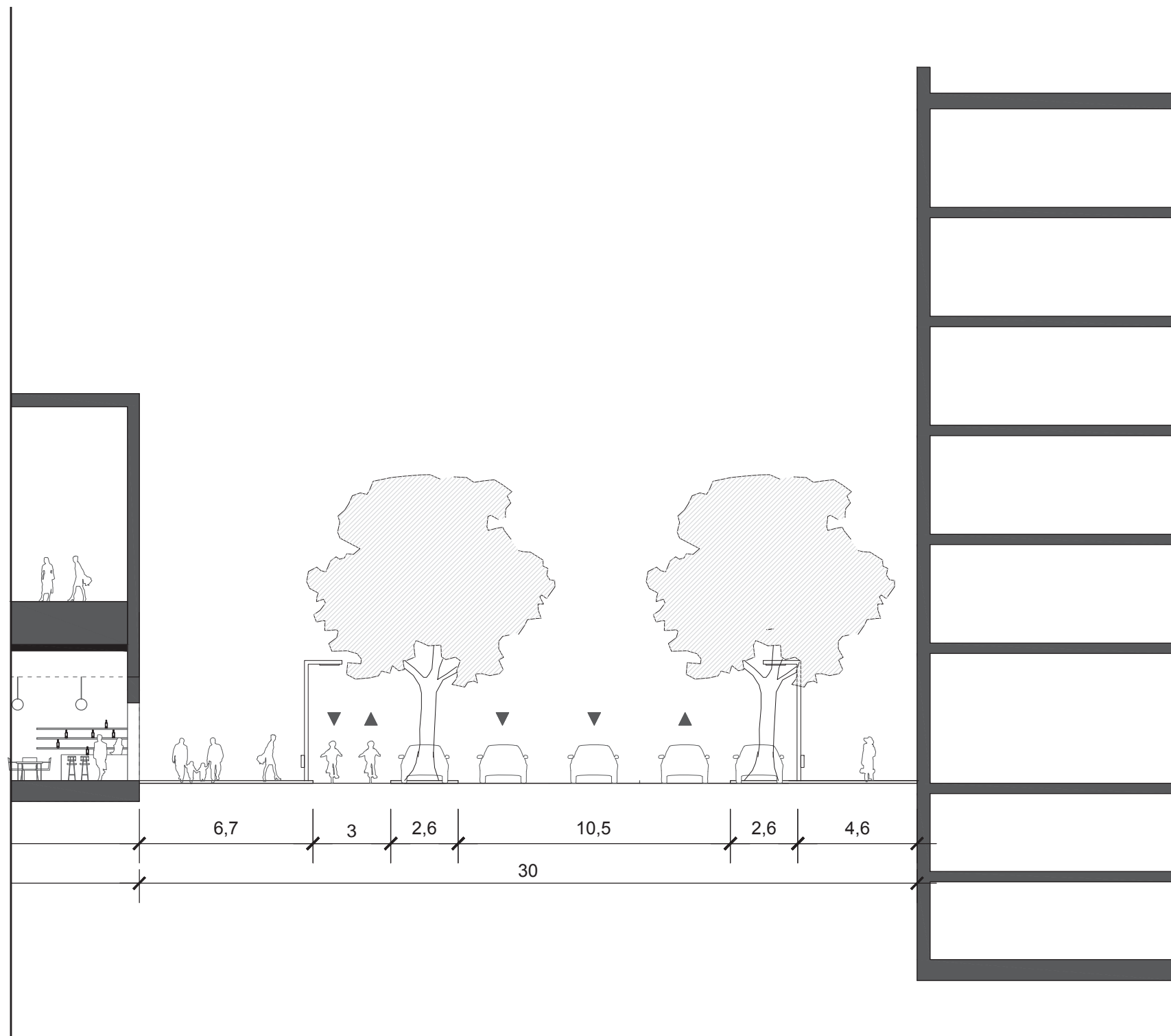


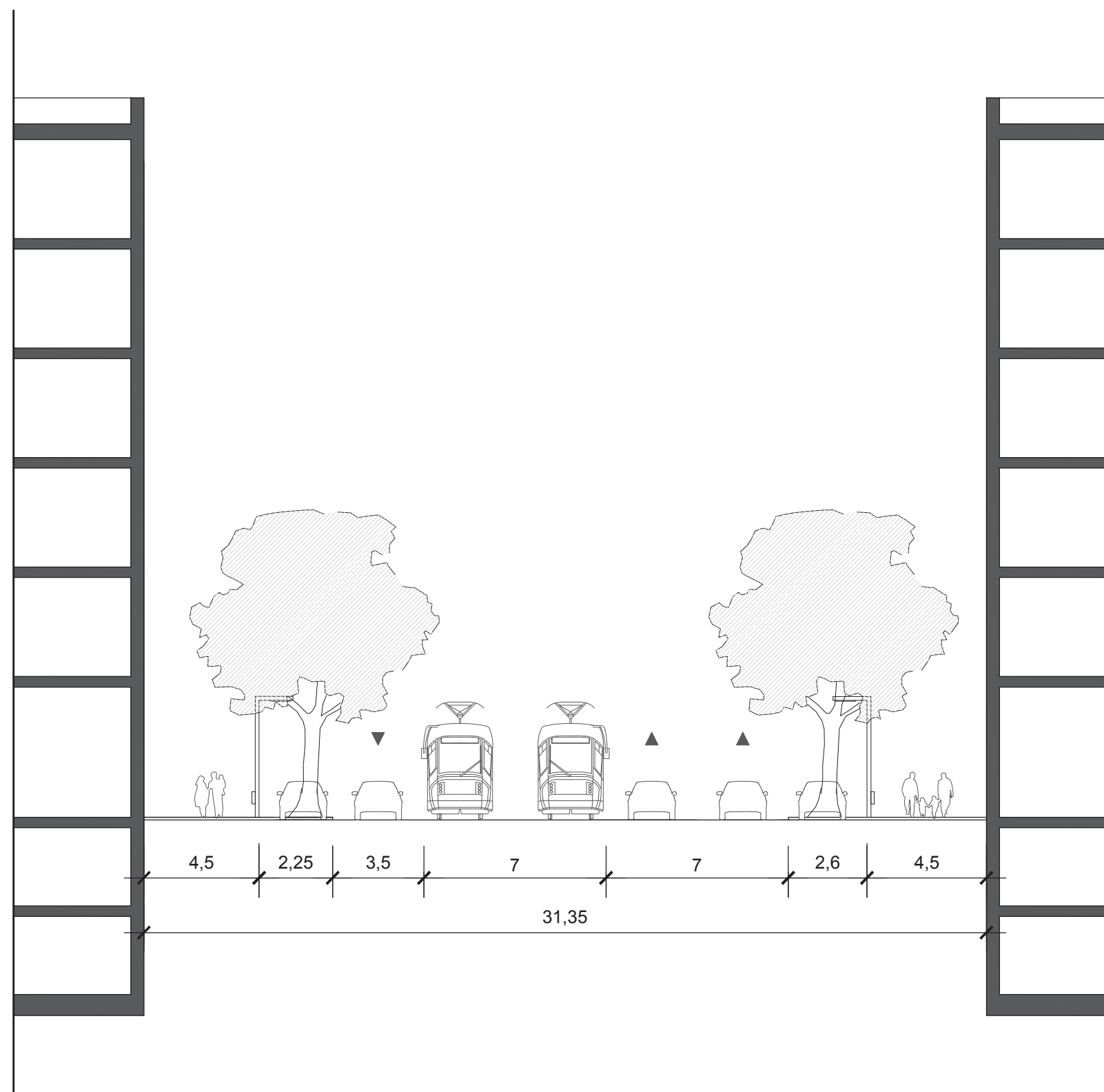
Nová Bubenská



Brazilská

ulička ve venkovním nákupním centru







Dopravní řešení vychází ze současné koncepce dopravy zpracovávané ateliérem Dua, ing. Václavem Malinou.

Zklidnění dnešního hlavního tahu Argentinské je řešeno principem rozmělnění dopravy do dvou pruhů v opačných směrem (nová ulice Brazilská s převažujícím tahem do centra Prahy a stávající Argentinská s převažujícím směrem z Prahy).

Nová ulice Brazilská je přimknuta k dráze železnice pro minimalizaci hlukové zátěže v území a spojuje plánovaný tunel Blanka s ulicí Bubenská bez nutnosti tunelového řešení.

V mém řešení, ve snaze uvolnit a zpřístupnit nábřeží, odkloňují pravé odbočení z Hlávkova mostu skrz nově vytvořenou ulici Nová Bubenská a do Argentinské ulice se napojuje přes spojení osy Dělnická-Veletržní.

Odstraňuji pravé ucho mimoúrovňové křižovatky a dosypávám terén na původní úroveň ulice Bubenská. Toho odbočení bude vedeno přes stávající levé ucho křižovatky.

Pro snížení dopravní zátěže v obytném území v pravé části v Holešovicích je navržena po obvodu meandru nová dvouproudová komunikace propojující místa důležitých příjezdů do území.



Za účelem zavedení tramvajové dopravy do centra území navrhuji nové propojení sever-jih (Argentinská) a východ-západ (Veletržní-Dělnická) a rovněž odklonění tramvajové trati přes ulici Jateční, čímž se rozšíří nábřeží pro možnost vytvoření zeleného pobřežního pásu kolem celého meandru.

- stávající tramvajová trať
- nová tramvajová trať
- stávající tram. zastávka
- nová tram. zastávka
- stávající výstup z metra
- nový výstup z metra
- přívoz na Štvanici
- vlak



Podél železnice na nově vzniklé Brazílské ulici navrhuji cyklostezku propojující skrz lávku ostrov Štvanici a park Stromovku. Po nábrežní cestě vedoucí kolem celého meandru navrhuji protažení stávající cyklostezky až do Stromovky.

- stávající cyklostezky
- nové cyklostezky



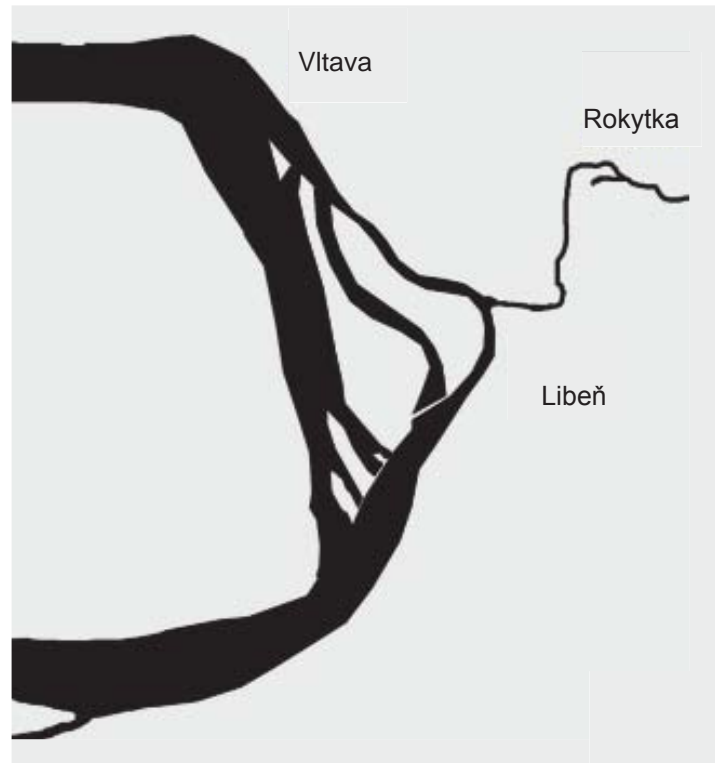
stav k roku 1869 M 1:25 000



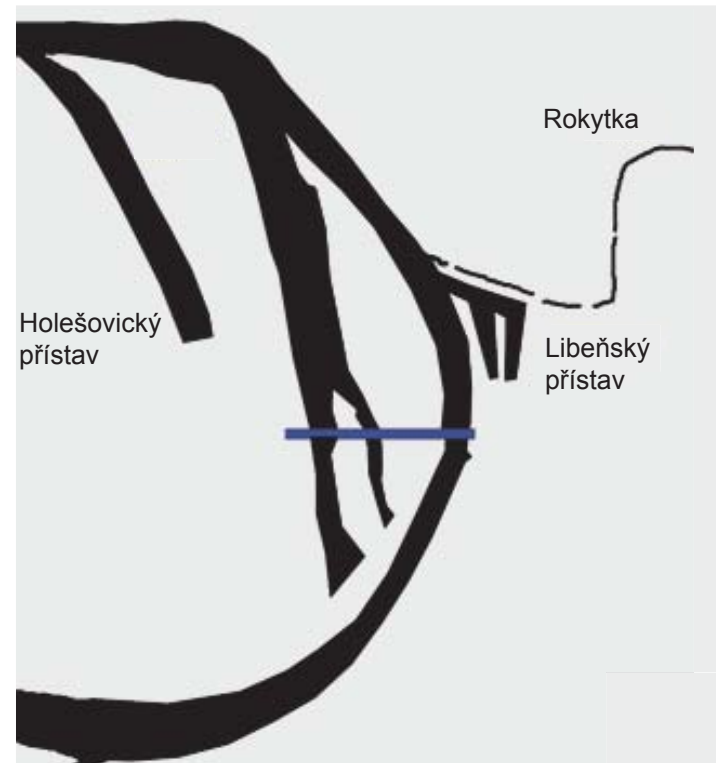
současný stav M 1:25 000

- 1 Bubny - území historické obce
- 2 Holešovice - území historické obce
- 3 ostrov Štvanice
- 4 Jeruzalémský ostrov (později součást Rohanského ostrova)
- 5 Rohanský ostrov
- 6 ostrovy Na Kameni
- 7 říční rameno s Karlínským přístavem
- 8 Libeňský ostrov
- 9 Pelc-Tyrolka a Holešovičky
- 10 Holešovický ostrov
- 11 Císařský ostrov
- 12 Trojský ostrov
- 13 Troja - osada Rybáře

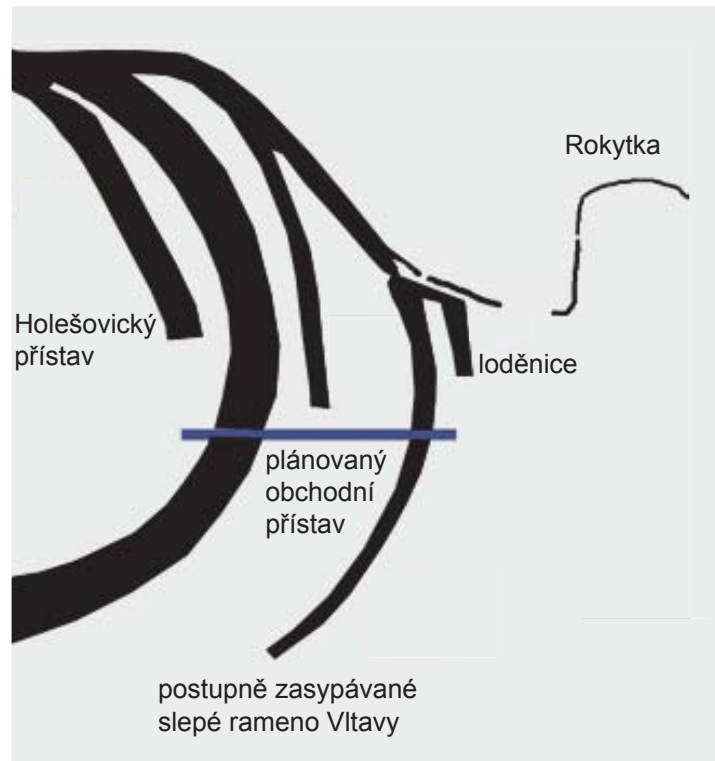
- do poloviny 19. století - řídko obydlená venkovská krajina - dvě malé středověké osady Holešovice a Bubny (rolníci a rybáři)
- první továrna vystavěná roku 1823, kartounka Maxe Dormitzera (později Kubinzkých), však přilákala na poloostrov první tovární dělníky s rodinami
- k roku 1837 byl počet domů v Holešovicích 96 s 830 obyvateli a v Bubnech 36 s 291 obyvateli, v roce 1880 byl už celkový počet obyvatel 17 357 a na počátku 20. století přesahoval 30 tisíc
- 1850 - spojení Holešovic a Bubnů a protnutí Bubny a oblast se tak stala dostupnější a atraktivnější pro investice průmyslového charakteru
- rozvoj rychlým tempem - během půl století byla pokryta souvislou obytnou i průmyslovou zástavbou, která se zpočátku soustřeďovala do širokého pruhu od Holešovic k Bubnům na západní straně nádraží a ve směru k Letné, koncem 80. let byla postupně zastavována i východní část poloostrova
- 1884 - Holešovice - Bubny se staly součástí města Prahy jako živá průmyslová městská čtvrť
- v první třetině 20. století proběhla regulace ostrovů mezi Holešovicemi a Libní, regulace Manin a výstavba komunikací - Hlávkův a Libeňský most a přístavy = proměna ve zcela urbanizovanou krajinu
- ve druhé polovině 20. století výstavba mostu Barikádníků a železničního mostu pod Bulovkou, pražské severojižní magistrály, otevření stanice metra C Vltavská a Nádraží Holešovice a zahájení provozu železničního nádraží Holešovice
- počátek 21. století - využití objektů holešovického industriálu k realizaci komerční a bytové výstavby - developerské projekty „Prague Marina“, „Holešovický pivovar“, komplex Lighthouse atd.



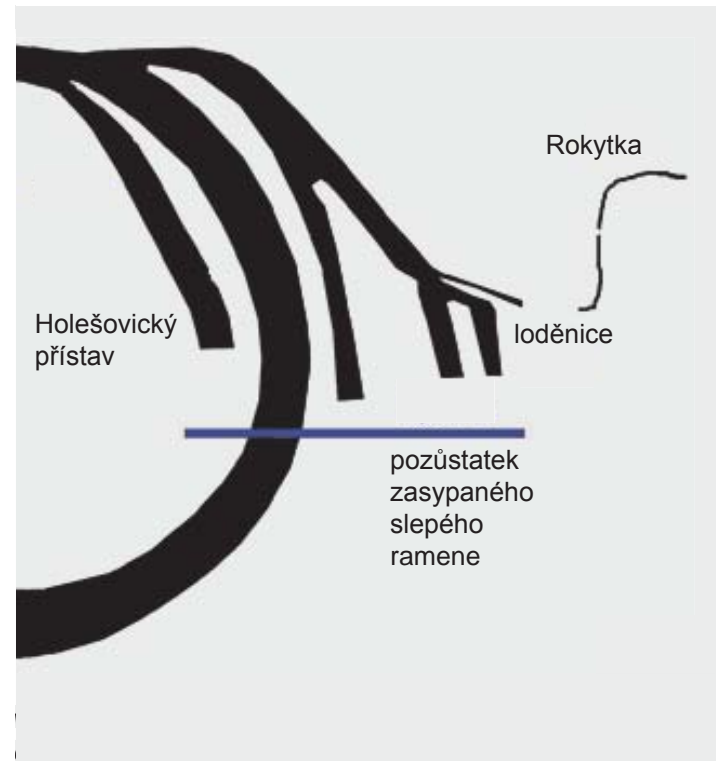
stav řeky do druhé poloviny 19. století - před zahájením stavby přístavů a regulace řeky



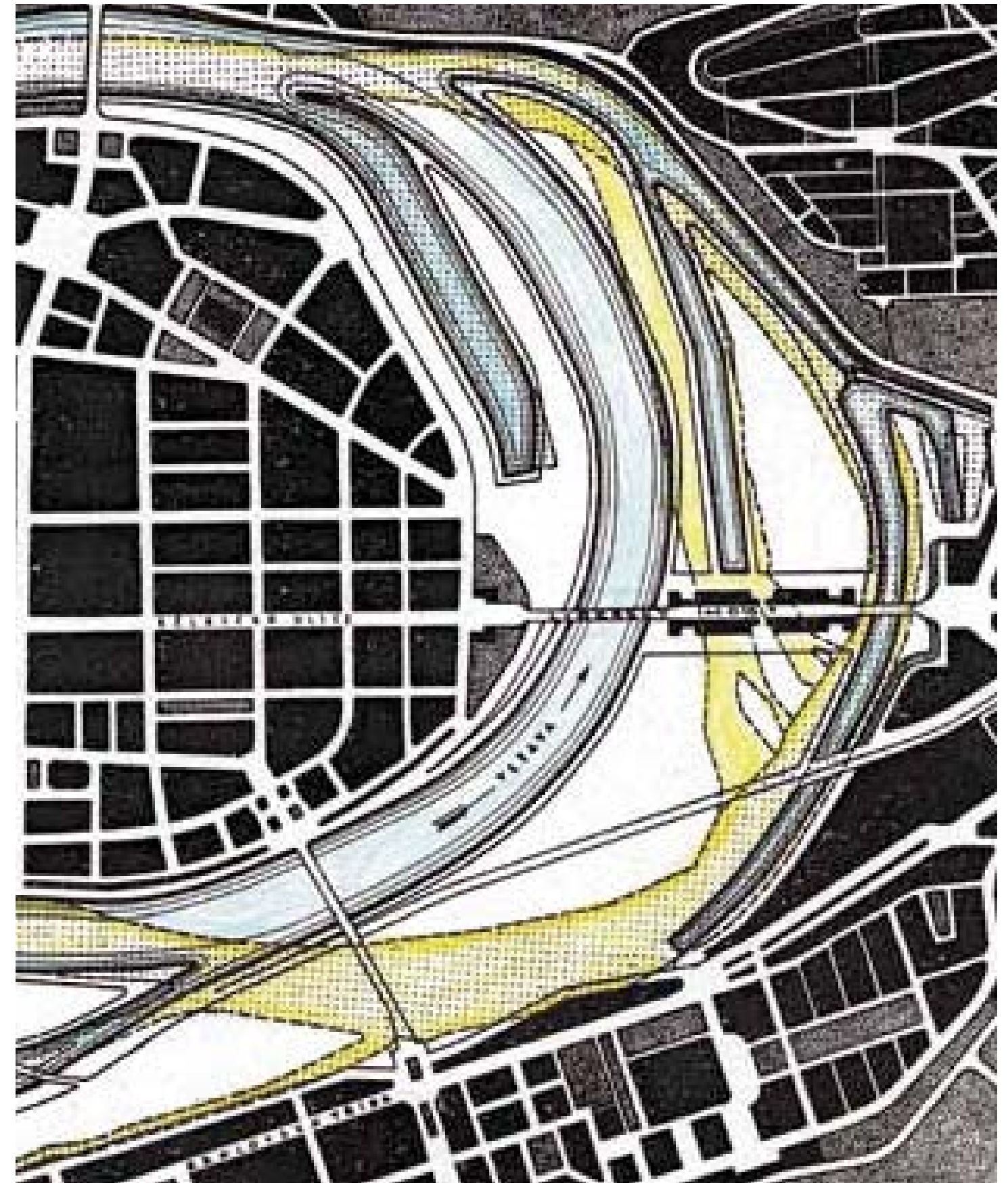
stav řeky kolem roku 1900 - po výstavbě Holešovického přístavu a dvouramenného Libeňského přístavu



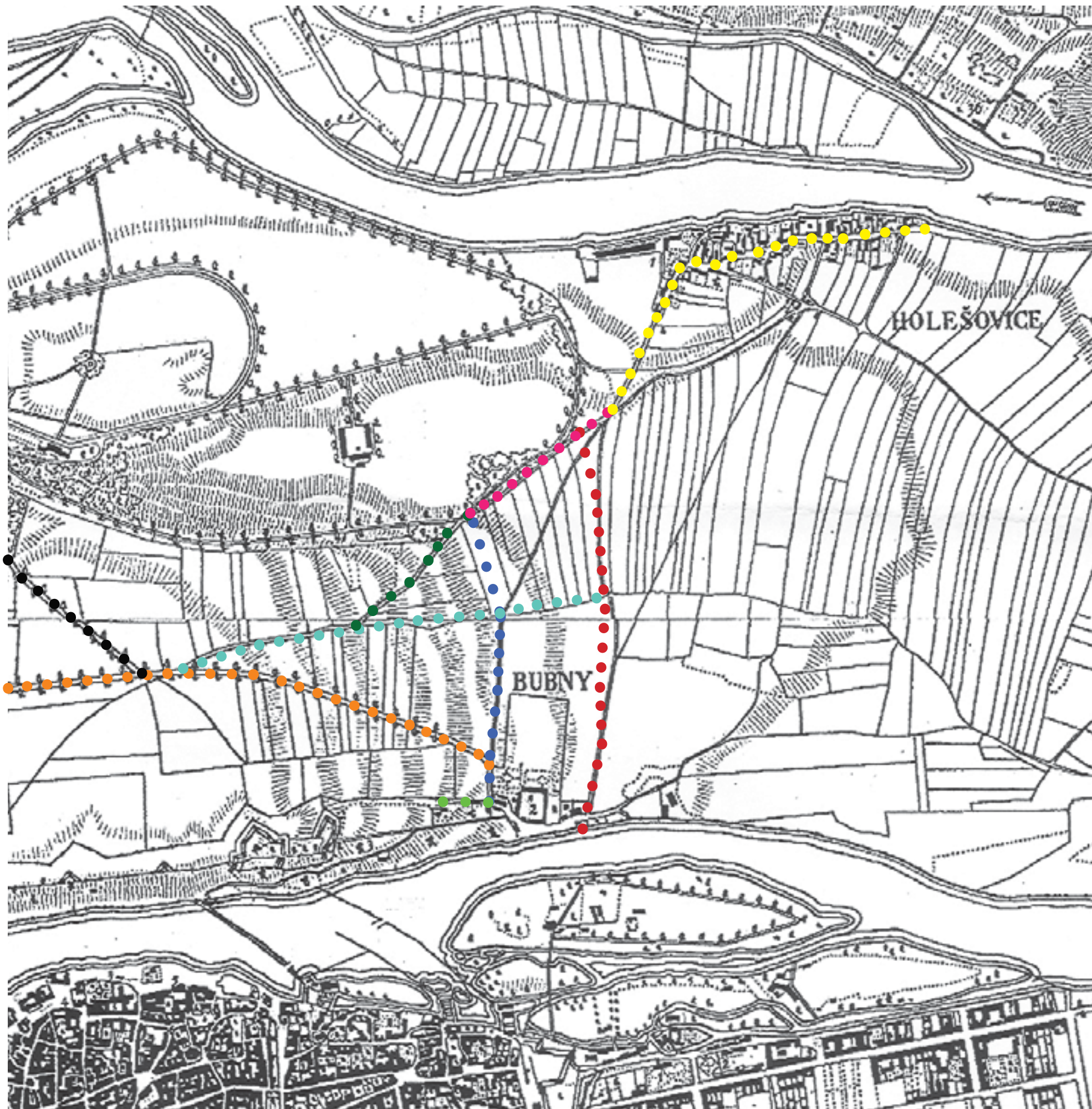
stav řeky během První republiky - Libeňský přístav přestavěn na loděnici, vedle se nachází slepé rameno vedoucí od karlínského přístavu, dále slepé rameno uvažované pro výstavbu nového obchodního přístavu, přeložené řečiště a Holešovický přístav



současný stav řeky - po zasypaní slepého ramene



regulační plán Velké Prahy z roku 1931, který srovnává staré a nové rameno řeky M 1:10 000



- dnešní ulice Bubenská
- dnešní ulice Dukelských Hrdinů
- dnešní část ulice Kostelní
- dnešní ulice Milady Horákové
- dnešní ulice Korunovační
- dnešní ulice Veletržní
- dnešní část ulice Strojnická
- dnešní ulice U výstaviště
- dnešní ulice Partyzánská

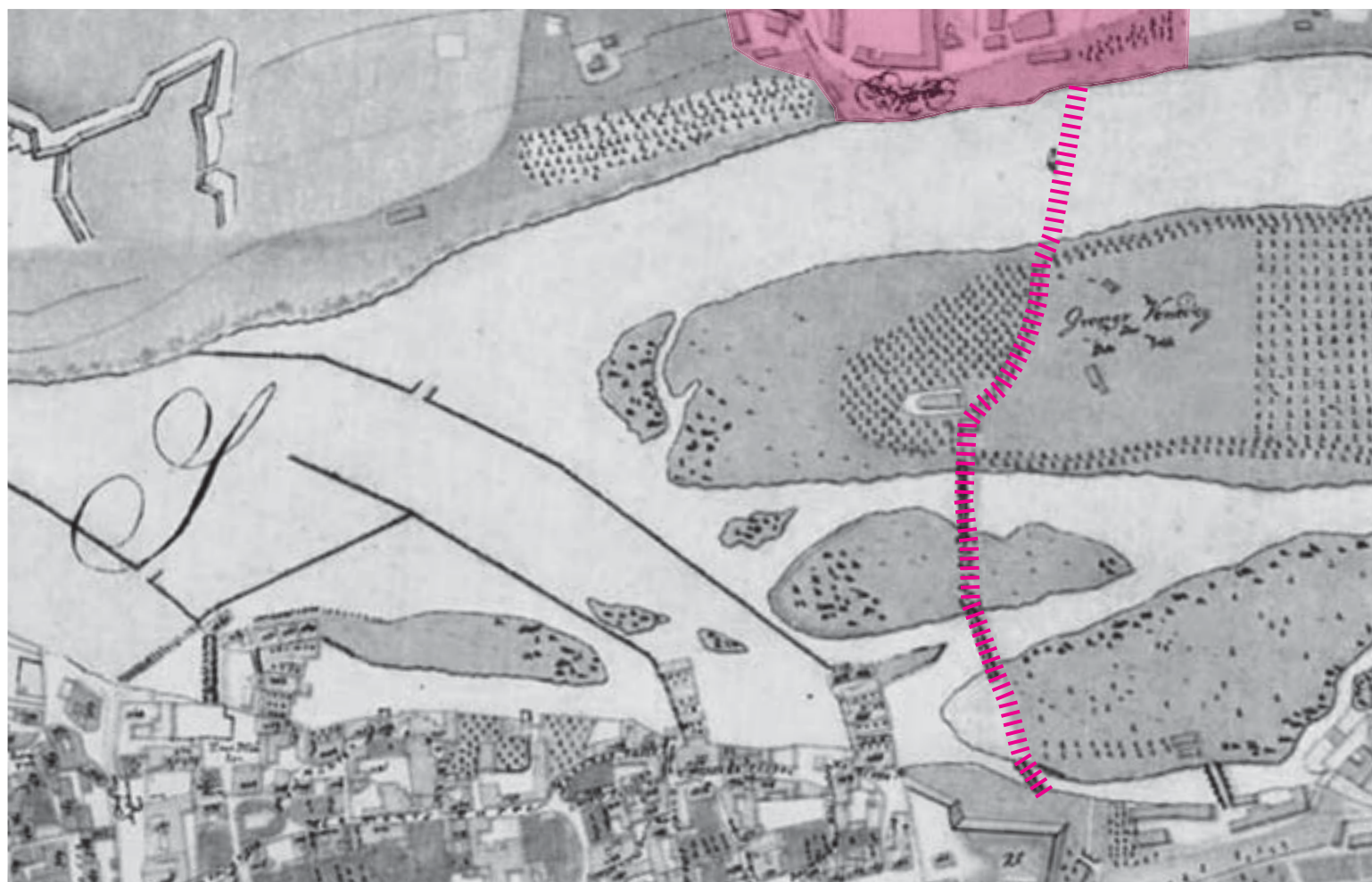
Historie - Obec Bubny

Bývalá osada Bubny, jejíž historický původ je doložený od roku 1088, měla svoji polohu vázanou na brod přes řeku Vltavu. Obec byla úzce spojená s vodou a její rybářský a vesnický charakter vydržel téměř nezměněný až do počátku 20. století, stejně tak jako její urbanistická podoba.

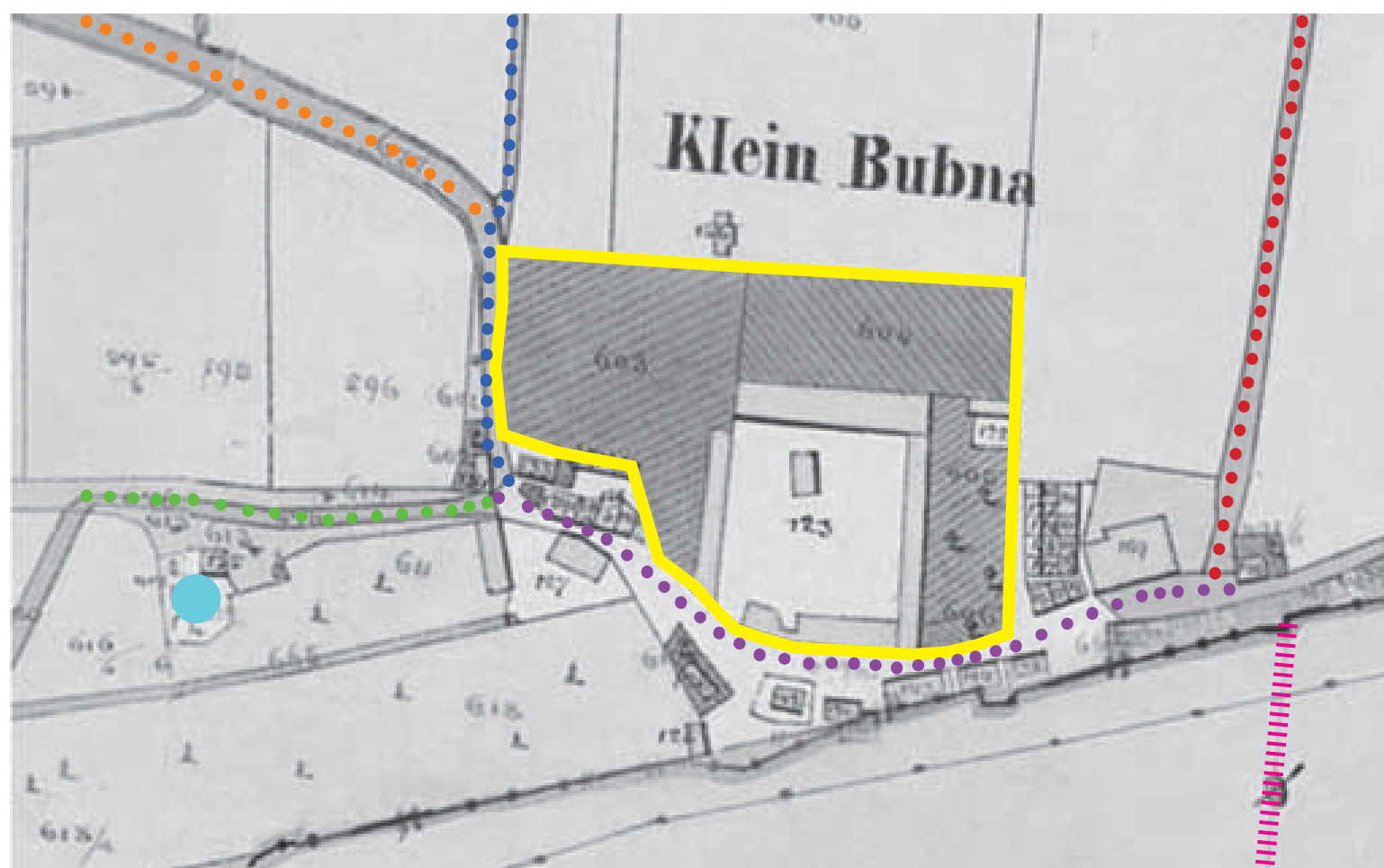
V roce 1850 se Bubny spojily s obcí Holešovice a vytvořila se přirozeně osa budoucí zástavby. Rostoucí počet obyvatel a postupné zastavování vedlo k urbanistické proměně celého holešovického poloostrova, které do jisté míry navazovalo na historické cesty.

V roce 1868 byl postaven řetězový most císaře Františka Josefa I., předchůdce dnešního Štefánikova mostu, a nová silnice spojující Prahu s Královskou oborou. Rychlý rozvoj území a připojení obcí k Praze roku 1884 mělo zásadní důsledky na osadu Bubny. Největším problémem bylo, že nová struktura, která dala vznik tradiční blokové zástavby, se nevázala na historické jádro obce, ale naopak se soustřeďovala kolem zmiňované nové silnice. Měřítko i charakter zástavby se zcela lišil od původního rybářského osídlení a domy lemující letenský svah vytvořily zcela městské nábřeží, které navazovalo na nábřeží v Praze. Během let 1909-1912 proběhla proměna nábřeží v místě obce Bubny. Nejdříve byly zbourány domky při břehu řeky a následné zvýšení terénu znamenalo "utopení" historických domů na Vltavské ulici. Následná stavba Hlávkovy mostu uvedena do provozu roku 1912 byla dalším krokem vedoucím ke změně území na zcela městský charakter. Byla jen otázka času, kdy se odstraní i ostatní domy, protože ty nemohly svým vztahem k řece ani měřítkem v rostoucí okolní zástavbě obstát. Ztratila se i dřívější hlavní osa v podobě Vltavské ulice, kterou nahradila osa nová, severojižní Bubenská třída. Stavbami funkcionalistického paláce Elektrických Podniků a Úrazové pojišťovny byla odstraněna západní část Buben. Po druhé světové válce byla stavební činnost orientována na dopravní řešení navazující na úvahy o severojižní páteřní komunikaci Prahy. V roce 1959 byly zbořeny poslední zbytky Bubenského dvora a během let 1977-1982 v návaznosti na výstavbu severojižní magistrály byly odstraněny všechny budovy předmostí Hlávkovy mostu.

Zmiňované zásahy naprosto setřely původní i velkoměstský ráz a vytvořily svým charakterem a měřítkem strukturu vymykající se svému okolí. Neměstská podoba dopomohla ke zcela neuchopitelné identitě tohoto místa, které je v současné době vnímáno jako jeden z největších urbanistických problémů centra.



plán z roku 1816 M 1:5000

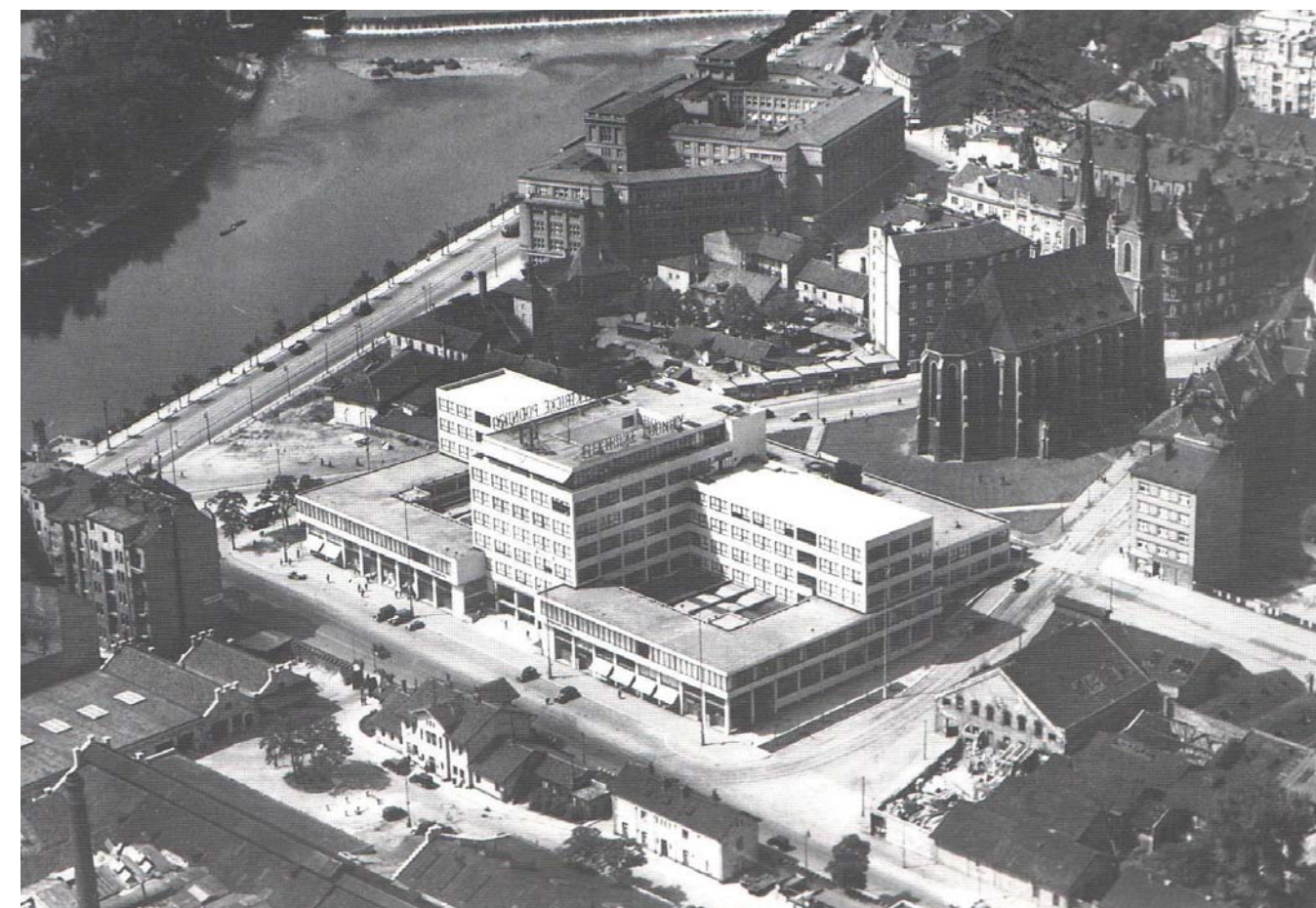


císařské otisky z roku 1840 M 1:2500

- ||||| poloha brodu - vymezuje umístění obce
- Bubny - území historické obce
- Bubenský dvůr (v 19. století přeměněný na pivovar) - centrum vesnice
- kostel sv. Klimenta
- ulice Vltavská stáčeující se kolem Bubenského dvora - osa vesnice
- ulice pokračující směrem k obci Holešovice - dnešní směr ulice Bubenské
- ulice pokračující směrem k obci Holešovice - část dnešní ulice Dukelských Hrdinů
- ulice pokračující směrem ke kostelu sv. Klimenta - dnešní ulice Kostelní
- ulice pokračující směrem k severnímu předpolí hradu - dnešní ulice Milady Horákové



srovnání ortofotomapy z roku 1938 a císařského otisku z roku 1840 M 1:2500



snímek z roku 1935 zachycuje budovu Elektrických podniků, za kterým jsou po levé straně vidět "utopené" zbytky původní osady Bubny



ortofotomapa ukazující tradiční blokovou zástavbu z roku 1938 M 1:2500

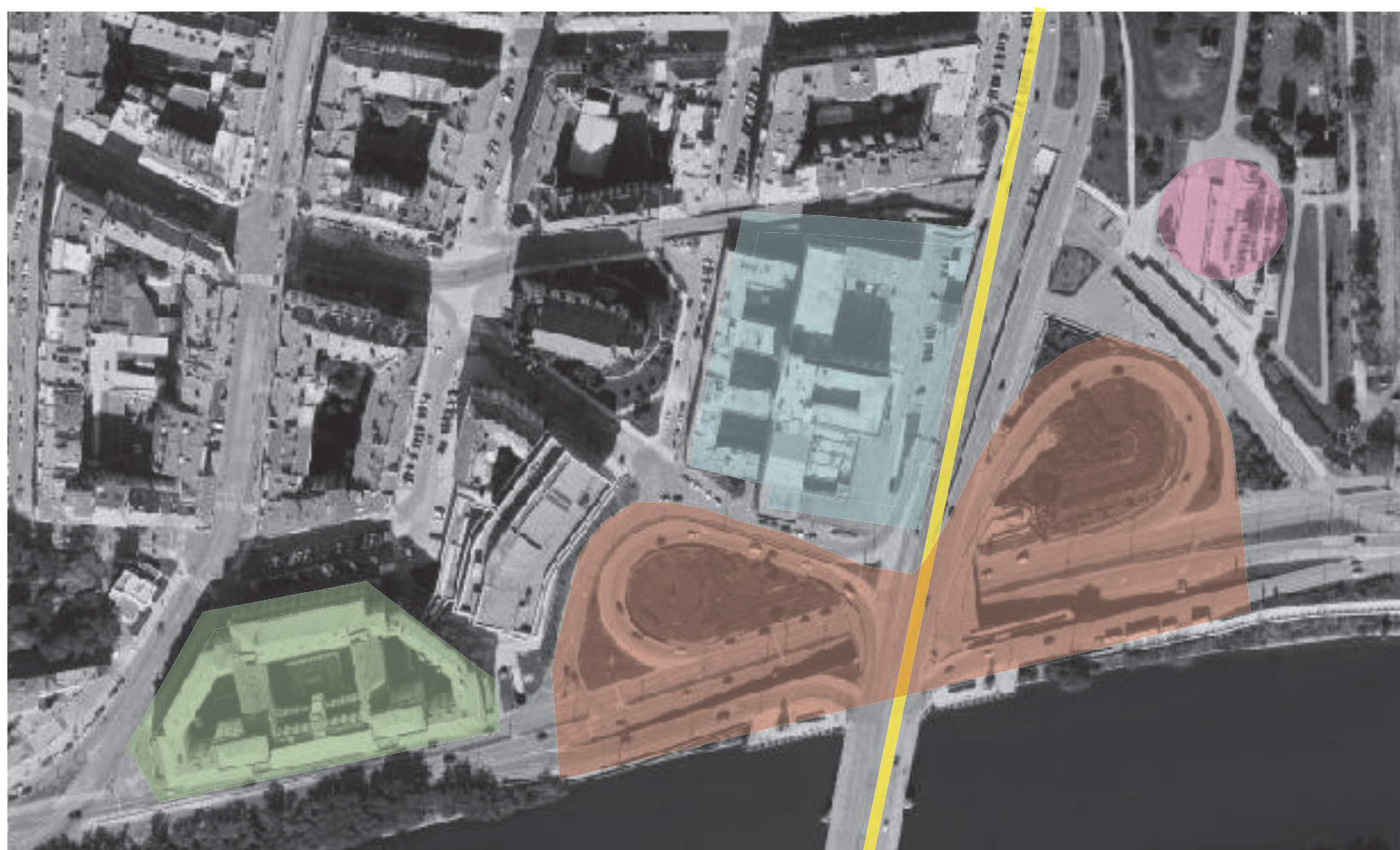
- torzo původní osady Bubny
- budova paláce Elektrických podniků (1927-1935)
- budova Úrazového pojištění (1926-1929)
- nárožní budova čp. 463 (1909 - 1912)
- proměněné nábřeží (1909-1912)
- nová osa území a Hlávkův most (1900-1912)
- kostel sv. Klimenta



model dopravního řešení předmostí Hlávkova mostu - od 50. let se stává hlavní prioritou dopravní řešení, mimoúrovňová křižovatka (1977-1982) zabrala celou plochu historické osady Bubny a v návaznosti na výstavbu byly postupně odstraněny všechny budovy předmostí mostu vč. nárožní budovy čp. 463



Obě strany bubenského předmostí Hlávkova mostu před stavbou severojižní magistrály v roce 1972 s průhledem do Bubenské ulice. Na pravé straně je mohutný dům čp. 463



ortofotomapa současné podoby M 1:2500

- mimoúrovňová křižovatka (1977-1982), součást SJ magistrály
- bývalá budova paláce Elektrických podniků
- bývalá budova Úrazového pojištění - dnešní městský a finanční úřad
- stanice metra Vltavská (otevřena 1984)
- severojižní magistrála (1977-1982), rozšíření Hlávkova mostu (1958-1962)

Věstník Za starou Prahu, číslo 3/2010, Klub Za starou Prahu, Praha, 2010
Věstník Za starou Prahu, číslo 3/2008, Klub Za starou Prahu, Praha, 2008
Praha 19. a 20. století: technické proměny, Jiří Kohout, Jiří Vančura, SNTL-Nakl. technické literatury, 1986
Zmizelá Praha - dodatky II.
Historická předměstí a okraje města - pravý břeh Vltavy, Kateřina Bečková, Paseka, 2003
Zmizelá Praha - dodatky III.
Historická předměstí a okraje města - levý břeh Vltavy, Kateřina Bečková, Paseka, 2004
Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII od počátku 19. Století až do světové války, ing. Jaroslav Pudr,
Orbis-Praha, 1945
podklady ateliér dua, ing. Václav Malina
<http://mpp.praha.eu/VykresyUPArchiv/>
<http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>
<http://archivnimapy.cuzk.cz>
<http://www.hiu.cas.cz->