

MĚSTSKÉ

BRÁNY

BRATA

# MĚSTSKÉ BRÁNY PRAHA

diplomní projekt na FA ČVUT

autor:

**VERONIKA MICHÁLKOVÁ**

ateliér Romana Kouckého a Edity Lisecové

30. května 2014

## 01 | DIPLOMNÍ SEMINÁŘ

BRÁNA  
HISTORIE  
DOPRAVA  
HRANICE  
CESTA DO MĚSTA  
ZÁVĚR DS

## 02 | DIPLOMNÍ PROJEKT

ANALÝZY

DOPRAVNÍ ZNAČKA  
LETIŠTĚ A NÁDRAŽÍ  
METROPOLITNÍ TŘÍDY

HIERARCHIE NOVODOBÝCH BRAN

MĚSTSKÉ BRÁNY PRAHY  
VELESLAVÍN  
NOVÉ VYSOČANY  
PELC-TYROLKA  
KAČEROV

KONCEPT DOMU - BRÁNY

VZOROVÉ ŘEŠENÍ  
KAČEROV  
situace  
výkresy  
fasáda  
technická zpráva

JAK A KUDY VSTUPUJEME DO MĚSTA?

CO JE BRÁNA?

JAKÝ MÁ PRO MĚSTO VÝZNAM?

MAJÍ SOUČASNÁ MĚSTA BRÁNY?

POTŘEBUJÍ JE?

JAK VYPADAJÍ?

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Veronika Michálková

datum narození: 05. 02. 1989

akademický rok / semestr: 2013-2014 / LS

ústav: 15118 ústav nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Roman Koucký

téma diplomové práce: Městské brány Praha

zadání diplomové práce:

### 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem práce je hledání současného významu pojmu městská brána v urbanismu města. Cílem projektu je nalezení míst s potenciálem rozvoje - novodobých bran při příjezdu do města, jejich možných podob a návrh vzorového řešení. Součástí práce bude prověření jejich vztahu jak k bezprostřednímu okolí, tak k celku města a hledání vhodné typologie pro vzorové řešení.

### 2/součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Stavební program bude upřesněn v návaznosti na zvolené místo a jeho vhodné využití.

Vždy bude jeho součástí:

- informační centrum pro příjezdějící
- výstavní síň
- zázemí
- parkování
- případné doplnění např. o administrativu/obchod

### 3/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- analýzy 1: 25 000
- urbanistická studie celku - nalezení vhodných míst 1: 5 000 / 1: 1 000
- architektonické řešení - vybrané lokality 1: 500
- textová část
- vizualizace
- details v příslušném měřítku

poznámka: výstupy budou řešeny v podrobnosti odpovídající uvedenému měřítku, ale pro zobrazení mohou být přizpůsobeny formátu portfolia/výkresu

### 4/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model řešené části v měřítku 1: 500 (eventuelně větší)

Diplomová práce bude odevzdána v rozsahu podle Vyhlášky FA ČVUT pro diplomanty LS 2013/2014 ze dne 10. 02. 2014.

Datum a podpis studenta

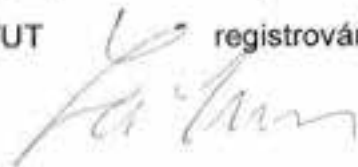
20.02.2014 Veronika Michálková

Datum a podpis vedoucího DP



Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne



KDE ZAČÍNÁ MĚSTO,

JAK NA NÁS PŮSOBÍ PŘI PŘÍJEZDU A

CO SE O NĚM DOZVÍME?

# 00| PROHLÁŠENÍ

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE</b>	
<b>FAKULTA ARCHITEKTURY</b>	
AUTOR, DIPLOMANT: Veronika Michálková AR 2013/2014, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) MĚSTSKÉ BRÁNY PRAHA (AJ) CITY GATES PRAGUE	
JAZYK PRÁCE: čeština	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Roman Koucký <span style="float: right;">Ústav: 15118</span>
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Praha, Kačerov, městská brána, hranice města, metropolitní třída
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá tématem městských bran, jejich významem, formou a podobou v současném městě, v Praze. Na základě analýz jsou na hlavních pražských třídách – severojižní magistrále a severním diametru vytipována místa pro novodobé brány a zpracována studie řešení jednoho z míst.
Anotace (anglická):	The diploma project deals with the city gate and its position and form in a contemporary city, in Prague. Based on the analysis, the places with potencial to be the new gates to the city are found on the main boulevards crossing Prague. One of the places is detailly processed in order to show the possible solution.

## Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla 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](http://www.FA.studium/ke-stazeni))*

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

*Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.*





# 01 | DIPLOMNÍ SEMINÁŘ

„...KDYŽ JSEM PŘED MNOHA LETY JEL AUTEM Z PRAHY DO NAŠÍ VENKOVSKÉ CHALUPY VE VÝCHODNÍCH ČECHÁCH, TRVALA CESTA Z CENTRA MĚSTA K TABULI, KTERÁ OZNAČOVALA JEHO KONEC, PŘIBLIŽNĚ PATNÁCT MINUT. PAK BYLY LOUKY, LESY, POLE A VESNICE. DNES JEDU Z PRAHY TOUTÉŽ CESTOU DOBRÝCH ČTYŘICET MINUT I DÉLE, ANIŽ KDE POZNÁM, JESTLI JSEM MĚSTO UŽ OPUSTIL, NEBO NIKOLIV.“  
předmluva Václava Havla ke knize Sídelní kaše



GATE <sup>EN</sup>	BRÁNA [široký průchod do stavby, prostoru; jeho uzávěra městská, hradní b.; b. do parku;
PORTE <sup>FR</sup>	branka, 1. zdrob. k brána: zahradní b.] Slovník spisovné češtiny 2001
TOR <sup>DE</sup>	[široký vchod, průchod n. východ jako součást stavby; vrata jej uzavírající, pevné brány hradu; brány středověkých měst; klíče od městských bran; b. zámeckého parku; nízká klenutá b.; výstavná b.; Koňská, Ujezdská, Prašná b. (v Praze); vstupní b.; výpadní b., přen. <i>východí místo útoku</i> , za bránu, za brány <i>vně města, ven</i> , za bránou, za branami <i>vně města, venku</i> , nebeská b.; b. ráje, pekla; b. do ráje, do pekla; brány pekelné (bibl.) <i>macnosti zla</i> , otevřít brány nepříteli <i>vpustit ho bez boje</i> , zlatá b. <i>dětská hra</i> , klepat, tlouci, bušit na bránu, přen. <i>důrazně něco hlásit</i> , přen. u bran Evropy; b. do světa; b. života, smrti; otevřít bránu k něčemu <i>umožňovat dosažení toho</i> , zeměp. <i>široká sníženina mezi dvěma pohořími, místo přechodu do země</i> zemská b.; Moravská b.; Burgundská b.; <i>údolí řeky protínající pohoří; soutěska vůbec, průchod vzniklý erozí v měkkých horninách</i> , > zdrob. branka]
PUERTA <sup>ES</sup>	Slovník spisovného jazyka českého 1971

Brána je komunikační prvek umožňující průchod obrannou linií do nitra opevněného celku. Má zpravidla bezpečnostní charakter – používá se k řízení toho, kdo může vstoupit do oploceného či obezděného prostoru nebo jej opustit. Právě proto, že brána je hlavním komunikačním prvkem, oddělujícím nebezpečný a divoký svět „vně“ a relativně bezpečný a civilizovaný svět „uvnitř“, nabývá také význam symbolický a reprezentativní. Branami byla opatřována většina druhů středověkých a raně novověkých opevnění, nacházely se u hradů, měst, klášterů, paláců atd. Bránu s hradebními věžemi najdeme na řadě historických městských znaků. V přeneseném smyslu se jako brána označuje průchod přes nějaké území nebo cokoliv, co bránu připomíná. Obecně je hlavní funkcí brány rozdělení, oddělení vnitřku a vnějšku. Zároveň je ale brána oním spojujícím prvkem, který nás vede a orientuje do určitého bodu, kde se vně a uvnitř spojují.

#### MĚSTSKÁ BRÁNA

Městské brány často představovaly reprezentativní stavby, na jejichž výstavbu a stavební úpravy byly vynakládány nemalé finanční prostředky. Byly symbolem městské obce a projevem její svéprávnosti. Městské brány se využívaly nejen pro obranné, komunikační a celní účely, ale byly to běžně využívané stavby. Nacházely se zde byty městských zřizenců a později nájemní byty. Z hlediska urbanismu to byla klíčová místa, kudy procházeli do/z města jak jeho obyvatelé, tak návštěvníci. Umístěním na hranici města byly zároveň branou mezi dvěma životními styly - městským a venkovským.



*„BEZPEČÍ - KOMUNIKACE - REPREZENTACE“*  
Jan Jehlík, Základní funkce sídla

122: 1 Píseň stupňů, Davidova. Zaradoval jsem se, když mi řekl: Půjďme do Hospodinova domu. 2 Naše nohy již stojí ve tvých **branách**, Jeruzaléme. 3 Jeruzalém je zbudován jako město, které je uzavřeným celkem. 4 Tam vystupují kmeny, kmeny Hospodinovy, svědectví Izraeli, aby vzdávaly díky jménu Hospodinovu. 5 Vždyť tam stojí soudní stolce, stolce domu Davidova. 6 Žádejte o pokoj pro Jeruzalém! Ať se daří těm, kdo tě milují! 7 Budiž pokoj na tvých valech, mír ve tvých palácích! 8 Kvůli svým bratrům a svým blízkým prohlašuji: Kéž je v tobě pokoj! Kvůli domu Hospodina, našeho Boha, usiluji o tvé dobro.

ZJ 21: 10 V Duchu mne odnesl na velikou a vysokou horu a ukázal mi svaté město Jeruzalém, jak sestupuje z nebe od Boha, 11 mající Boží slávu. Jeho jas je podobný nejzářnějšímu kameni, je jako kámen jaspis, čistý jako křišťál. 12 Má velikou a vysokou hradbu, má dvanáct **bran** a na těch **branách** dvanáct andělů a napsaná jména, která jsou jmény dvanácti kmenů synů Izraele. 13 Tři **brány** jsou na východ, tři **brány** na sever, tři **brány** na jih a tři **brány** na západ. 14 A hradba toho města má dvanáct základních kamenů a na nich dvanáct jmen dvanácti Beránkových apoštolů. 15 Ten, který se mnou mluvil, měl jako měřidlo zlatou tříť, aby změřil město, jeho **brány** i jeho hradbu. 16 Město je rozloženo do čtverce: jeho délka je stejná jako šířka. Změřil město tou třetinou na dvanáct tisíc stadií, jeho délka, šířka i výška jsou stejné. 17 Změřil také jeho hradbu: sto čtyřicet čtyři loktů podle lidské míry, která je také mírou andělskou. 18 Stavivem jeho hradby je jaspis a město je z čistého zlata, podobné čistému sklu. Základy městské hradby jsou ozdobeny všelijakými drahými kameny: první základní kámen je jaspis, druhý safír, třetí chalcedon, čtvrtý smaragd, 20 pátý sardonix, šestý kameol, sedmý chrysolit, osmý beryl, devátý topas, desátý chrysopras, jedenáctý hyacinth, dvanáctý ametyst. 21 A dvanáct **bran**, dvanáct perel; každá z těch **bran** byla z jedné perly. A náměstí města bylo čisté zlato jako průhledné sklo. 22 Avšak svatyní jsem v něm neviděl, neboť jeho svatyní je Pán Bůh Všemohoucí a Beránek. 23 A to město nepotřebuje slunce ani měsíc, aby mu svítily. Ozářila ho Boží sláva a jeho lampou je Beránek. 24 A národy budou chodit v jeho světle a králové země do něho přinášejí svou slávu. 25 Jeho **brány** nebudou nikdy ve dne uzavřeny, a noci tam už nebude. 26 A přinesou do něho slávu a čest národů. 27 A nevstoupí do něho nic nečistého ani ten, kdo činí ohavnost a lež, ale jen ti, kdo jsou zapsáni v Beránkově knize života.

Ez 48: 30 Toto jsou východy z města: Ze severní strany rozměr čtyři tisíce pět set měř 31 **Brány** města jsou pak podle jmen izraelských kmenů; tři **brány** na sever: jedna **brána** Rúbenova, jedna **brána** Judova a jedna **brána** Léviho. 32 K východní straně čtyři tisíce pět set měř a tři **brány**: jedna **brána** Josefova, jedna **brána** Benjamínova a jedna **brána** Danova. 33 Jižní strana má rozměr čtyři tisíce pět set měř a tři **brány**: jedna **brána** Šimeónova, jedna **brána** Isacharova a jedna **brána** Zabulónova. 34 Západní strana - čtyři tisíce pět set měř a tři jejich **brány**: jedna **brána** Gádova, jedna **brána** Ašerova a jedna **brána** Neftalího. 35 Obvod měří osmnáct tisíc měř.

Ž 118: 20 Toto je **brána** pro Hospodina; touto **branou** vcházejí spravedliví.

Ez 44: 2 Hospodin mi řekl: Tato **brána** zůstane zavřena, nebude otevírána a člověk do ní nebude vstupovat, protože skrze ni vešel Hospodin, Bůh Izraele. Zůstane zavřena.

— IŠTAŘNA BRÁNA, BABYLON

0

— 476

## STAROVĚK

Nejstarší brány do opevněných lidských sídel se objevují už od starověku na Předním východě a ve Středomoří, na českém území jsou prvními opevněnými sídly keltská oppida. Monumentální brány jako vstupy do starověkých měst stavěli Chetitě, Asyřané, Babyloňané, Mykéňané.

— 1. OPEVNĚNÍ PRAŽSKÉHO HRADU

— ROMÁNSKÉ OPEVNĚNÍ PRAŽSKÉHO HRADU

— OPEVNĚNÍ STARÉHO MĚSTA  
A MALÉ STRANY

## STŘEDOVĚK

Ve 12. století se ve struktuře hradišť začíná oddělovat část obydlená knížetem od části s ostatním obyvatelstvem. K opravdovému rozvoji opevňovacích systémů u nás dochází v souvislosti s rozvojem měst ve 13. století. Vytvářejí se vládařská a panská sídla a jejich protikladem se stávají nové urbanistické celky, předchůdci měst. Méně významná města měla ještě ve středověku pouze lehčí formu ohrazení v podobě palisády, příkopu a venkovního valu a vstupní brány do těchto měst byly převážně dřevěné. Kamenné opevnění královských měst zrealizovali u nás až poslední Přemyslovci. U ostatních biskupských a šlechtických měst byla často vyzděná alespoň vstupní brána, i když opevnění zůstávalo dřevěné. Největší kvalitativní úroveň opevnění měla královská města a u nejdůležitějších měst byla hradební zeď doplněna vysokými hranolovými či válcovými věžemi. Nejtypičtější městskou branou byla hranolová průjezdní věž s padacím mostem přes čelní příkop. Malá poddanská města měla městskou bránu pouze jednu, případně dvě protilehlé. Jedna byla vždy hlavní, kterou do města přijížděl král, nejnákladnější a architektonicky ztvárněná, zpravidla s vysokou hranolovou věží. Kromě hlavních a vedlejších bran existovaly ve městech menší branky a fortry, dále vodní branky (vedoucí k řece/rybníku k zásobování města vodou), katovské branky (pro průchod kata do města a ven), židovské brány (tvořící jediný vstup do židovského ghetta).

1300

ZALOŽENÍ A OPEVNĚNÍ NOVÉHO MĚSTA

1492

1600

BAROKNÍ - BASTIONOVÉ OPEVNĚNÍ PRAHY

ZBOURÁNÍ HRADEB VE VÍDNI

## RENEŠANCE

Změna podoby městských bran vždy souvisí s architekturou opevnění, která reaguje na vývoj zbraní a způsob boje. Od konce 14. století se jako obrana před palnými zbraněmi stavěly předbraní a jejich rozvinutější forma, tzv. barbakány. V 15. a 16. století se výstavba bran stala záležitostí hospodářské a politické prestiže a nástrojem mocenského boje měst se šlechtou. Po stavovském spiknutí král městům odebral majetek, zakázal opravy hradeb a nařídil trvale otevřít městské brány. V nefunkčních hradbách tak z praktického hlediska vznikalo stále více průchodů. Od 16. století vznikala řada bran jako aktivita majetných obyvatel města, obchodníků a řemeslníků. Tyto průchody usnadňovaly cesty související s jejich podnikáním, např. brána mlynářská. Existují i brány, které nespojujeme s ohrazením města, protože k němu v mnoha městech nedošlo. Přesto zde brány vznikaly, a to jako právní, celní a policejní hranice města s okolím.

## 17.-19. STOLETÍ

V 17. století jako reakce na třicetiletou válku, začaly vznikat tzv. zemské pevnosti s bastionovým opevněním. Neznamenalo to bourání starších vnitřních opevnění a bran, ty byly obklopeny další soustavou opevnění. Od třicetileté války hovoříme o pevnostních branách, které už nebyly součástí klasických hradeb, ale náspu. Uprostřed brány se nacházel hlavní průjezd a z jedné nebo po obou stranách průchod pro pěší. Obranná funkce bran ustupovala do pozadí.

V 18. století docházelo k rušení padacích mostů a zasypávání příkopů. Na základě státních nařízení musela města přestat brány zavírat. V 19. století ztratila opevnění zcela svůj původní smysl a začalo jejich bourání, v roce 1858 ve Vídni a následovala další města. Většina městských bran byla postupně zbořena a nedochovala se.

Absence bran souvisí také s odlišnou výstavbou města. Středověká města se stavěla na vyhrazeném půdoryse postupným naplňováním plánu. Jejich prostorová struktura byla většinou typologická (dominantní veřejné budovy - chrámy, katedrály, hrady, opevnění, věže), na rozdíl od geometrické, uplatňující se v novověkém urbanismu. Již středověká města měla svou jedinečnou sociální, politickou a hospodářskou individualitu a identitu, kterou renesance a baroko dotvářely. V 19. století došlo k zásadním transformacím - prudkému růstu mnoha měst, jejich propojování železniční dopravou, města se stala součástí hospodářských systémů a jejich individuální charakter se oslabil. Průmyslová města se začala chapadlovitě šířit novými čtvrtěmi do okolí.

BOURÁNÍ HRADEB V PRAZE

1900

NÁPIS HOLLYWOOD, LOS ANGELES

CITY EDGE STUDY, DENIS SCOTT BROWN

VÍTĚZNÝ OBLOUK V PYONGYANGU  
GRANDE ARCHE, PARIS

2000

## 20. STOLETÍ

20. století přineslo řadu urbanistických pohledů na město a zcela odlišných teorií ideálního města. Zabývaly se městem a jeho urbanistickou strukturou, ale pokud nebyly dány přírodními podmínkami, města postupně ztrácela své hranice a dále se prorůstala do krajiny. V některých vizích jejich hlavní myšlenka hranice sama popírá a překračuje (např. japonští metabolisté, Archigram - krádejší města).

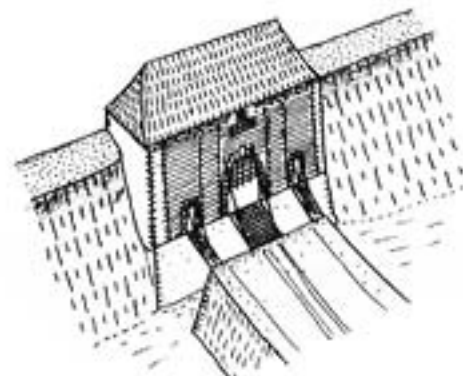
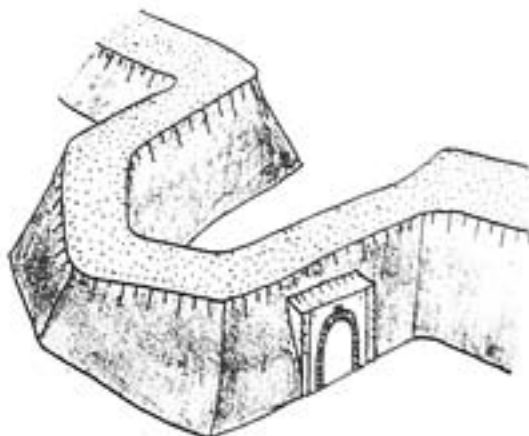
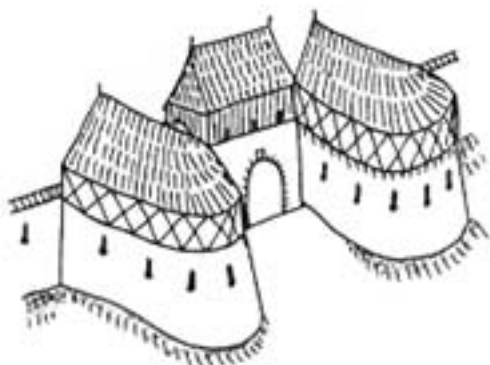
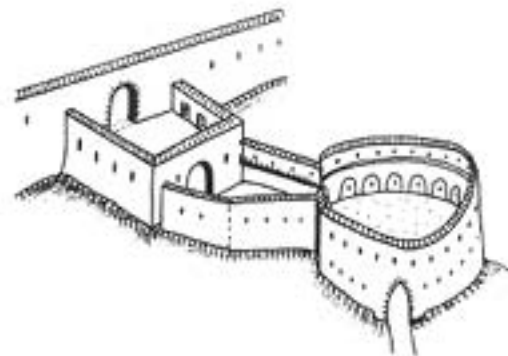
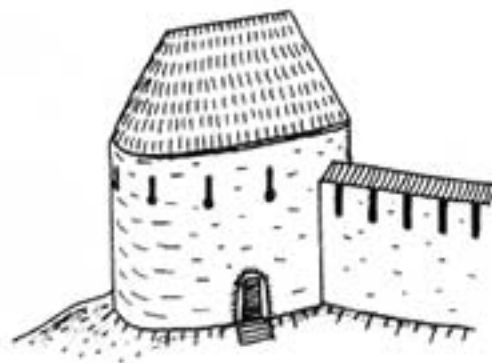
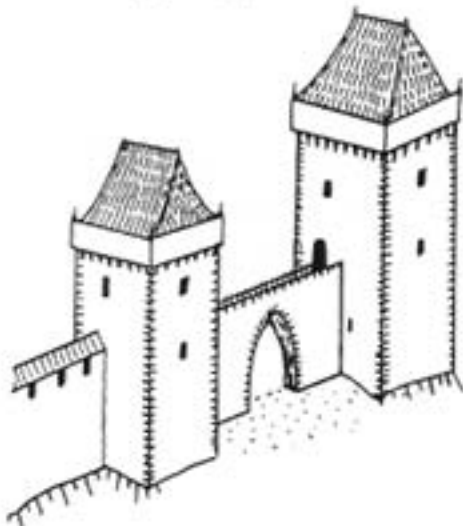
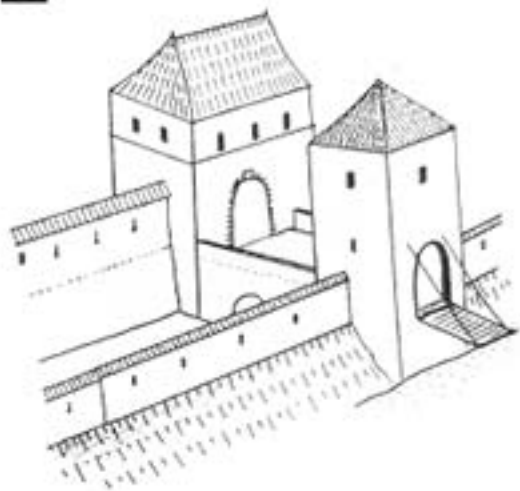
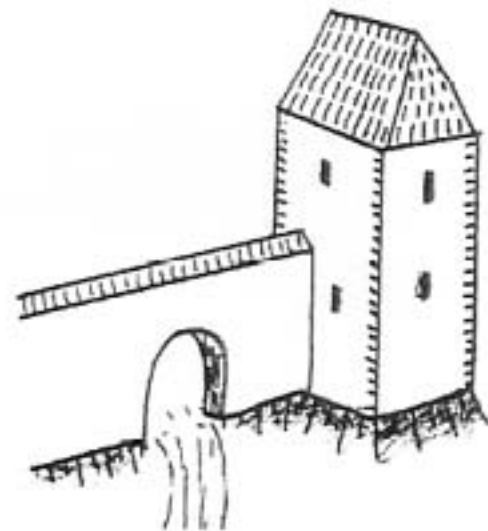
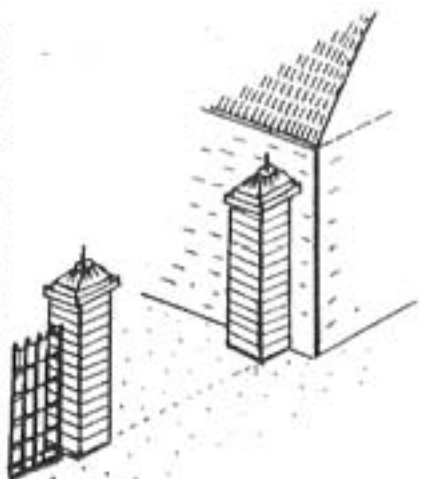
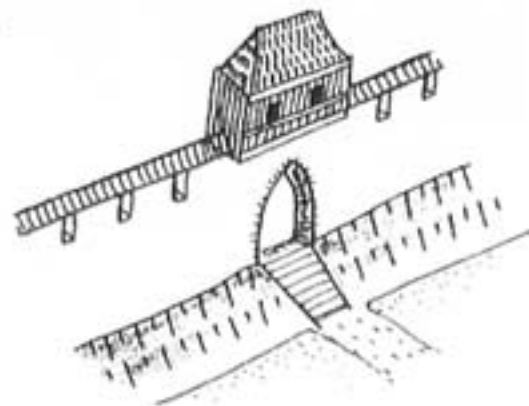
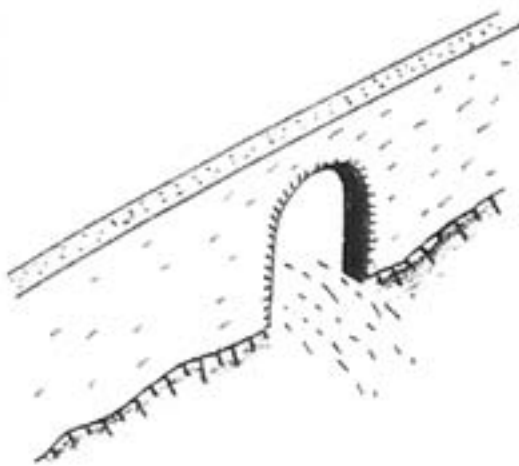
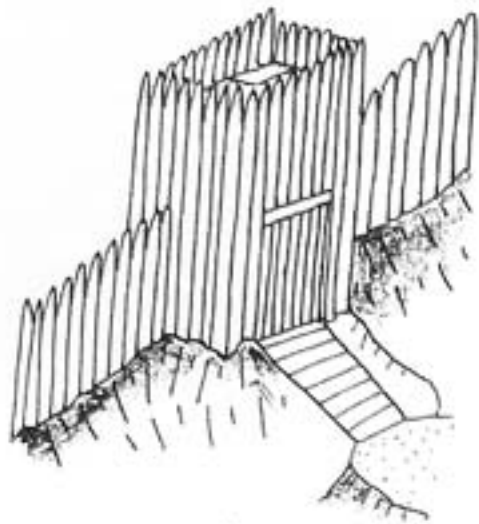
Ve 20. století oznamuje začátek/konec města cedule s jeho názvem, hranice města se rychle mění a posouvají. Hranice města jsou pouze zakreslené v katastru a územním plánu.

Symbols, billboardy a cedulemi při vstupu do měst se v 70. letech zabývali Robert Venturi a Denise Scott Brown ve studii a následně vydané knize Learning from Las Vegas.

Ve velkých městech, a především v zemích s vysokou kriminalitou a sociální nerovností se objevují nové brány, a sice střežené vstupy do tzv. gated communities - více či méně rozlehlých obytných okrsků, které jsou oplocené či za vysokou zdí a přístupné jen několika hlídanými vjezdy. Tyto brány a hradby ale ve zdravém městě nechceme, sociální problémy neřeší, spíše prohlubují a přinášejí s sebou další.

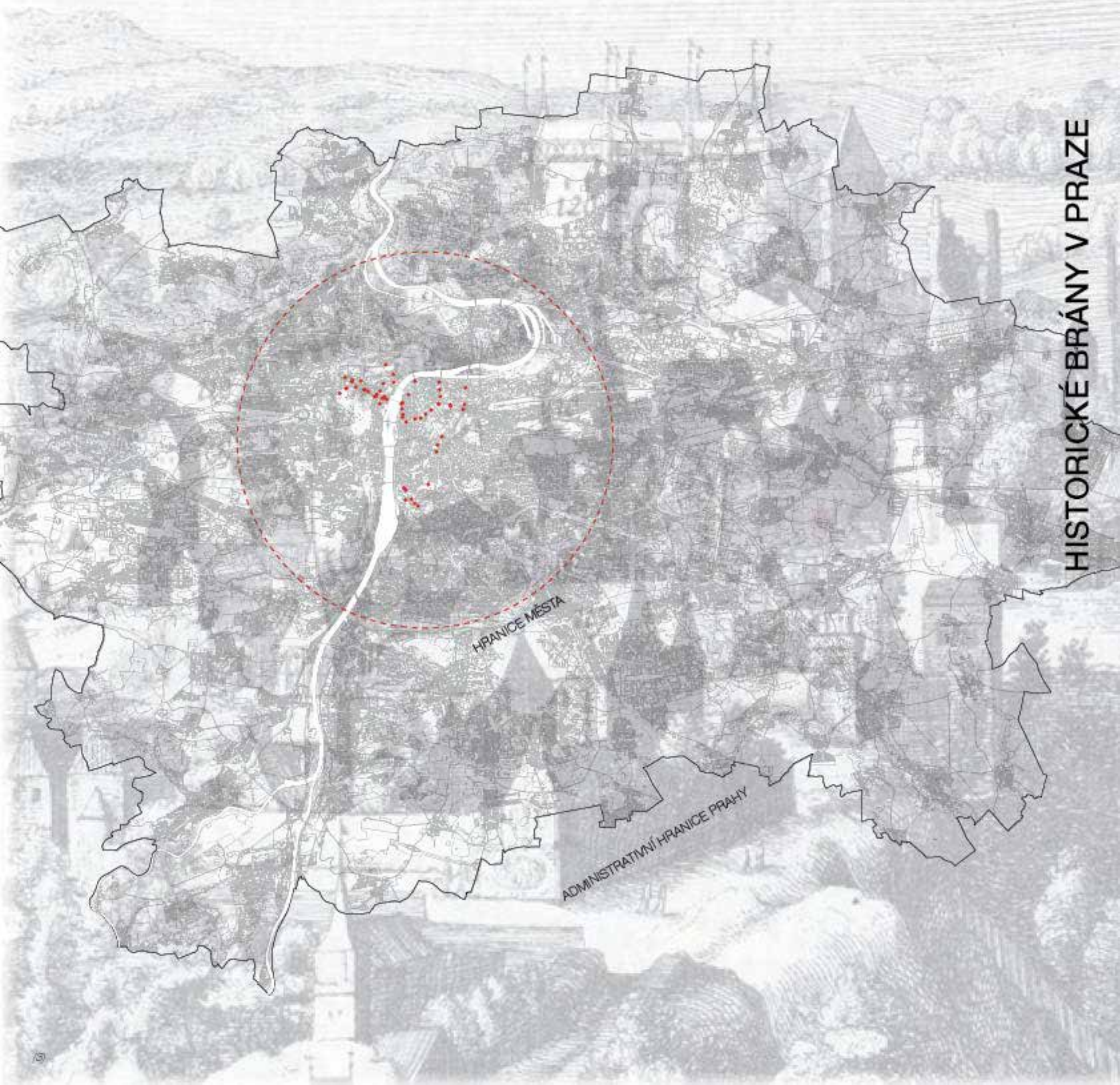
I když už ne v souvislosti s městskými hranicemi, ve 20. století vznikly stavby, které symboliku bran ve městě mají. Asi nejznámější je moderní verze vítězného oblouku Grande Arche v Paříži.

# HISTORICKÉ TYPY BRAN



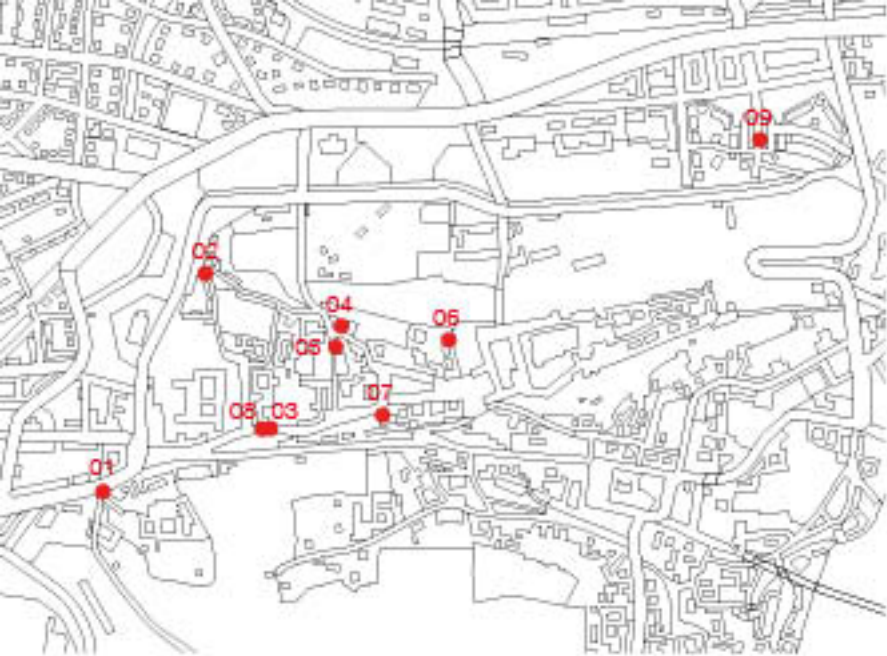


# HISTORICKÉ BRÁNY V PRAZE



HRANICE MĚSTA

ADMINISTRATIVNÍ HRANICE PRAHY



## HRADČANY

- 01 STRAHOVSKÁ BRÁNA 1/ČERNÁ/HANSTURKOVSKÁ
- 02 BRANKA NA NOVÉM MĚSTĚ
- 03 BRANKA V ÚVOZU/ŠÁRECKÁ
- 04 ŠPITÁLSKÁ BRANKA
- 05 BRÁNA U JELENÍHO PŘÍKOPU
- 06 VODNÍ BRANKA
- 07 RADNICKÁ BRÁNA/SV. BENEDIKTA/DLÁŽDĚNÁ
- 08 STRAHOVSKÁ BRÁNA 2
- 09 NOVÁ PÍSECKÁ BRÁNA/KARLOVA/PLZEŇSKÁ/BRUSKA

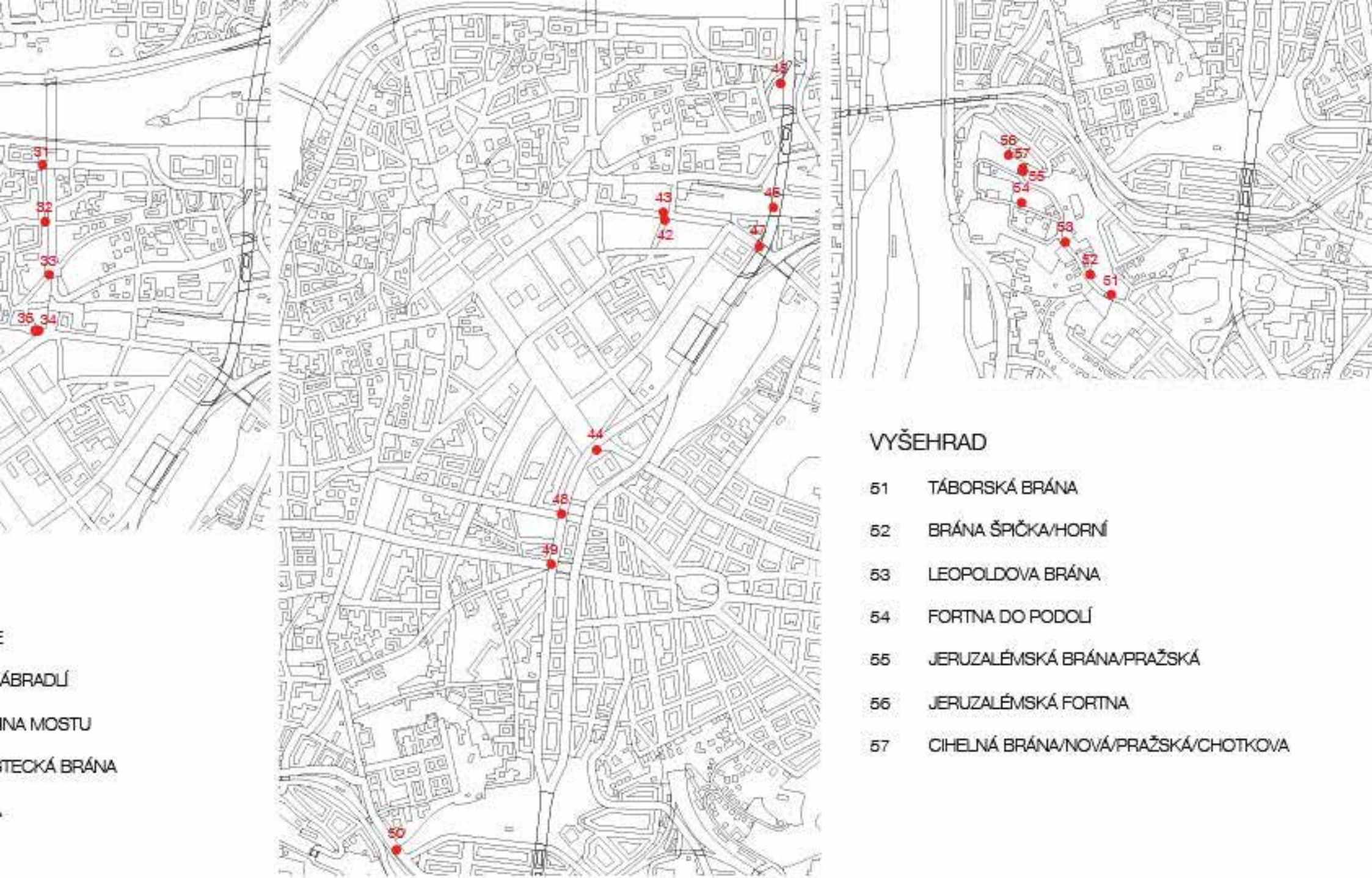


## MALÁ STRANA

- 10 STARÁ ÚJEZDSKÁ BRÁNA
- 11 FORTNA NA TRŽIŠTI
- 12 SVATOJÁNSKÁ FORTNA
- 13 DOLNÍ STRAHOVSKÁ BRÁNA/ČERNÁ/HANSTURKOVSKÁ
- 14 DOLNÍ BRÁNA
- 15 FORTNA U SV. TOMÁŠE
- 16 VALDŠTEJNSKÁ BRÁNA
- 17 MLADŠÍ PÍSECKÁ BRÁNA
- 18 STARÁ PÍSECKÁ BRÁNA
- 19 BRÁNA OPEVNĚNÍ JUDITINA MOSTU
- 20 MALOSTRANSKÁ MOSTECKÁ BRÁNA
- 21 FORTNA
- 22 FORTNA/POTERNA
- 23 FORTNA U MALTÉZŮ
- 24 NOVÁ ÚJEZDSKÁ BRÁNA/KARTOUZSKÁ/KOŠÍŘSKÁ/  
STŘELCOVSKÁ/ŘÍŠSKÁ

## STARÉ MĚSTO

- 25 FORTNA SV. ONDŘEJE
- 26 BRÁNA SV. JANA NA Z
- 27 MOSTNÍ BRÁNA JUDIT
- 28 STAROMĚSTSKÁ MOS
- 29 BRÁNA SV. VALENTINA
- 30 ŽIDOVSKÁ FORTNA
- 31 BRÁNA SV. FRANTIŠKA
- 32 BRÁNA V DLOUHÉ TŘÍ
- 33 BRÁNA SV. BENEDIKTA
- 34 BRÁNA SV. AMBROŽE/
- 35 PRAŠNÁ BRÁNA
- 36 BRANKA V PROLOMEN
- 37 HAVELSKÁ BRÁNA/SV
- 38 FORTNA K PANNĚ MAR
- 39 SVATOMARTINSKÁ BR
- 40 SVATOŠTĚPÁNSKÁ BR
- 41 FORTNA



## VYŠEHRAD

- 51 TÁBORSKÁ BRÁNA
- 52 BRÁNA ŠPIČKA/HORNÍ
- 53 LEOPOLDOVA BRÁNA
- 54 FORTNA DO PODOLÍ
- 55 JERUZALÉMSKÁ BRÁNA/PRAŽSKÁ
- 56 JERUZALÉMSKÁ FORTNA
- 57 CIHELNÁ BRÁNA/NOVÁ/PRAŽSKÁ/CHOTKOVA

## NOVÉ MĚSTO

- 42 HORSKÁ BRÁNA/ŠIBENIČNÍ
- 43 NOVÁ BRÁNA/VÍDEŇSKÁ
- 44 NOVÁ KOŇSKÁ BRÁNA
- 45 POŘÍČSKÁ BRÁNA/ŠPITÁLSKÁ/U SV. PETRA
- 46 ŽELEZNIČNÍ BRÁNA
- 47 NOVÁ POŘÍČSKÁ BRÁNA/NOVÁ ŠPITÁLSKÁ
- 48 ŽITNÁ BRÁNA
- 49 SVINSKÁ BRÁNA/SV. JANA/SLEPÁ
- 50 PODOLSKÁ BRANKA/VLTAVSKÁ

**"VZTAH MEZI MĚSTEM A DOPRAVOU JE KOMPLEXNÍ SPLETENEC PŘÍČIN A NÁSLEDKŮ."**

Deyan Sudjic - The Freeway versus the Metro, překl. Jana Tichá

## DOPRAVA A MĚSTO

Silniční, železniční, letecká, vodní. Jeden dokonale ideální dopravní prostředek neexistuje, vždy záleží na podmínkách a okolnostech. Město je tím úspěšnější, čím více druhů dopravy je obslouženo. Tam, kde se jednotlivé vrstvy kříží, násobí se energie, kterou každá místo přináší a vznikají významná centra pro široké okolí. Za novodobé vstupní brány do měst můžeme sméle prohlásit přístavy, nádraží stejně jako letiště. Nové druhy dopravy se v určitých případech stávají ideálním způsobem, jak se do města dopravit. Ať vedou do srdce města nebo na okraj, jsou prvním kontaktem někdy i s celou zemí a kulturou. Středověká uzavřenost a bojovný kontext ustoupily globalizaci a obchodu a město své brány široce otevírá vstříc každému, kdo chce vstoupit.



## SILNIČNÍ

Silniční doprava je stále jedním z nejpoužívanějších každodenních typů dopravy ve městě, ať se jedná o individuální automobilovou nebo městskou hromadnou dopravu. Z hlediska vnímání příjezdu do města jsou důležitá místa křížení radiál vedoucích do centra s městskými silničními okruhy, a jejich napojení na systémy mhd - často ve stejném bodě. (Např. v Paříži se tato místa, kde se příměstské komunikace napojují na obchvat Boulevard Péripherique, nazývají Porte, v překladu Brána, a jsou to zároveň názvy stanic metra - př. Porte Maillot, Porte de Clignancourt, Porte de La Chapelle).

## LETECKÁ

Letecká doprava je nejrychlejší způsob přepravy na dlouhé vzdálenosti. V ČR je 90 civilních letišť, z toho mezinárodních 5 veřejných a 2 neveřejné. Letiště se od státních budov na provoz letadel postupně více zaměřovala na pohodlí cestujících a kvalitu služeb. Dnes jsou letiště branami do města/země, se špičkovým vybavením, doplněné o obchod.

## ŽELEZNIČNÍ

Železniční doprava je za určitých podmínek výhodným prostředkem pro středně dlouhé vzdálenosti mezi městy, i jako příměstský systém. Evropa a Česká republika mají velmi hustou síť železnice. Po úpadku ve dvacátém století je železnice opět na vzestupu, a to hlavně díky novému vývoji vysokorychlostních vlaků, které svou rychlostí a komfortem konkurují silniční i letecké dopravě. Velkou výhodou, danou jak historicky, tak technologií a vlastnostmi kolejové dopravy, je poloha nádraží většinou v centru města. V urbanismu města na ně často navazují hlavní třídy a bývají zde uzly mhd, což usnadňuje orientaci ve městě po příjezdu a další pokračování cesty.

## VODNÍ

Námořní a v ČR pouze vnitrozemská - říční. Vodní síť je u nás dosti omezená a orientovaná převážně na velké toky a dopravu nákladní, doplnkově rekreační.

*\*1862 SPALOVACÍ MOTOR*

*\*1885 AUTOMOBIL*

*\*1908 MODEL FORD T*

*1015 MIL AUTOMOBILŮ NA SVĚTĚ (V R. 2010)*

*7,5 MIL AUTOMOBILŮ V ČR (V R. 2012)*

*\*1903 LETADLO*

*\*17. 12. 1903 PRVNÍ LET*

*ATLANTA GA NEJMĚŠÍ LETIŠTĚ (95,4 MIL / ROK)*

*10,8 MIL CESTUJÍCÍCH / ROK 2012 NA LETIŠTI PRAHA*

*\*1804 PARNÍ LOKOMOTIVA*

*\*1825 VEŘEJNÁ ŽELEZNICE*

*1,37 MIL KM ŽELEZNIČNÍ SÍŤ NA SVĚTĚ*

*9,5 TIS. KM ŽELEZNIČNÍ SÍŤ V ČR*

*\*1827 LODNÍ ŠROUB*

*675,8 KM SPLAVNÝCH VODNÍCH CEST ČR:*

*MILIONY CESTUJÍCÍCH NA SVĚTĚ ROČNĚ*



*EGG OF WINDS , Okawabata River City 21 Town Gate B, TOYO ITO (4)*



*BEIJING INTERNATIONAL AIRPORT, Terminal 3, FOSTER + PARTNERS (5)*



*ROTTERDAM CENTRAAL, Railway station, WEST 6, BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS, JMSA, MEYER BV, VAN SCHOOTEN ARCHITECTEN (6)*



*SEA TERMINAL, OMA (7)*

*„NEPŘEKONATELNÁ BARIÉRA JE PROTIMLUV.  
PŘEKROČENÍ HRANICE JE OBSAŽENO V  
SAMOTNÉM VÝZNAMU HRANIC. PŘEKROČENÍ  
HRANICE TEDY NIKDY NENÍ PORUŠENÍ JEJÍ  
FUNKCE, ALE PRÁVĚ NAPLNĚNÍ JEJÍ PODSTATY.“*  
Markus Schroer, Metrozones, Crossing Boundaries,  
vlastní překlad

Kde končí město a začíná krajina?

Dělí je prostor prázdná, periferie, městem nechtěných staveb (dopravních, logistických, výrobních, skladovacích, obchodních...). Je to vrstva města, která nevznikla sama pro sebe, ale pro potřeby vnitřního města; jsou na sobě navzájem závislé a fungují v symbióze.

Většina lidí zná tuto část města pouze z pohledu projíždějících nikoli procházejících. Není důvod se zde zastavit nebo cíleně vydat. Ať přijždíme či odjždíme, tento úsek cesty splývá do jednoho nějakého místa bez měřítka délky či času. Celá oblast se tak dá chápat jako hranice, kterou když projíždíme, postupně si uvědomujeme, že už nejsme v krajině, až se najednou ocitneme ve městě.

Současnou hranicí města je čára na mapě, která má právní důsledky, ale neposkytuje žádný vizuální obraz, změnu pro toho, kdo ji překračuje, či spíše přejíždí. Jediné, v čem je vidět plán a řád, je dopravní infrastruktura, po které jedeme, vše kolem působí dojmem samovzniku a náhody nebo jediného zájmu bez ohledu na okolí. Hranice, které zde najdeme v podobě protihlukových stěn, vysokých zdí a plotů areálů, dodávají prostoru ještě větší chaos a vytvářejí další nedefinovatelné meziprostory.

Nevypadají a nevnímáme je jako město a stejně tak na ně nemůžeme aplikovat principy, které ve městě fungují (protože fungovat nebudou). Tento přechodový prostor je potřeba uznat jako autentický, jiný, ani horší ani lepší, neporovnatelný vůči městu a hledat způsoby, jak ho zlepšit. Charakter prostředí zde není ideální pro typický městský program, ale hledání jeho kladů může vést k nalezení potenciálu nabízejícího využití, které se naopak pro vnitřní město nehodí.

**1950**

počet obyvatel: 300 000

plocha perimetru (tehdejší intravilán města): 37 km<sup>2</sup>

nárůst obyvatel: **33%**

nárůst plochy města: **191%**

**2050?**

**2010**

počet obyvatel: 400 000

plocha perimetru: 103 km<sup>2</sup>

plocha zastavěná budovami: 18 km<sup>2</sup> / **15%**

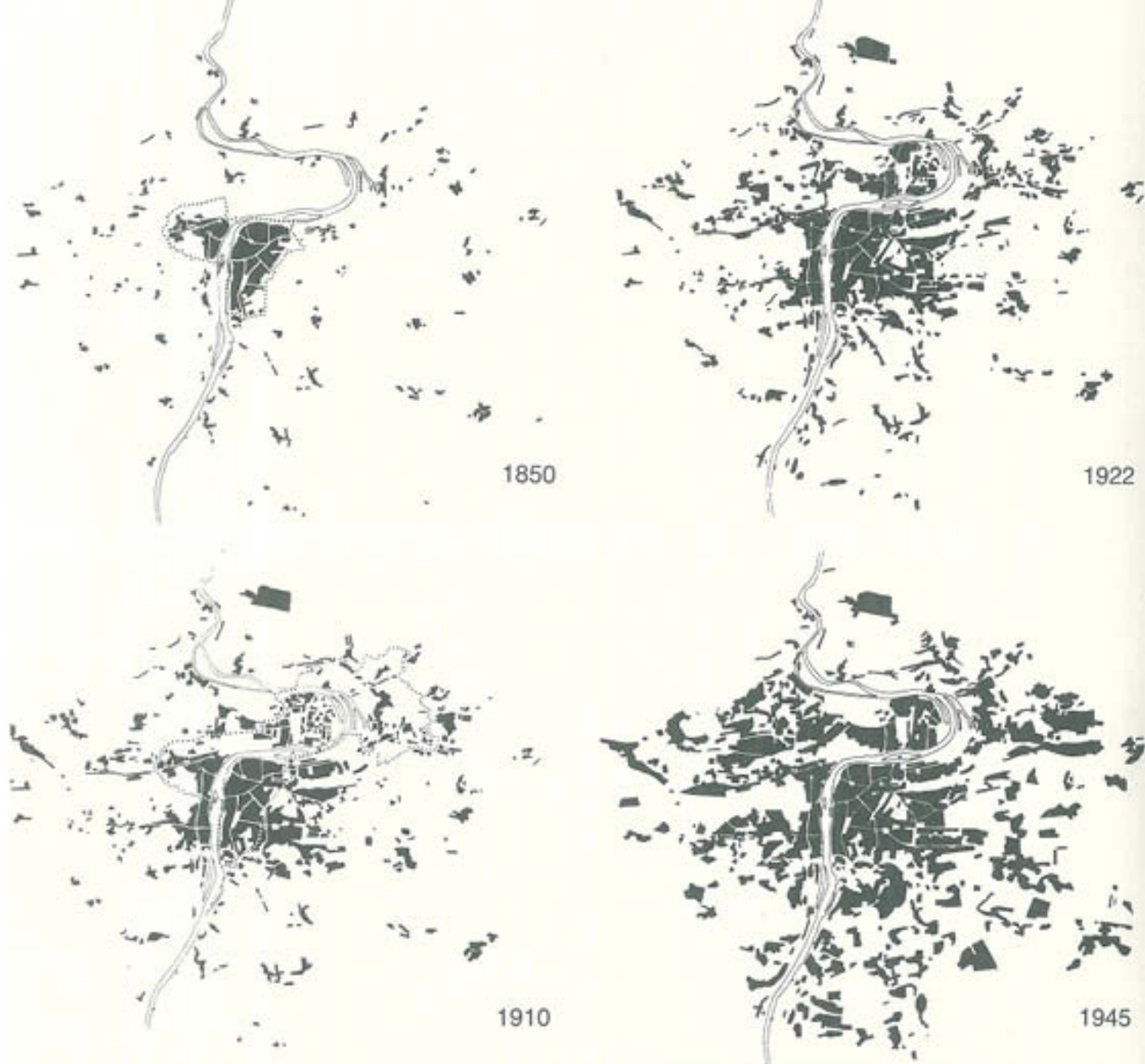
z toho bydlení: 9 km<sup>2</sup>

ostatní zpevněné plochy: 35 km<sup>2</sup> / 32%

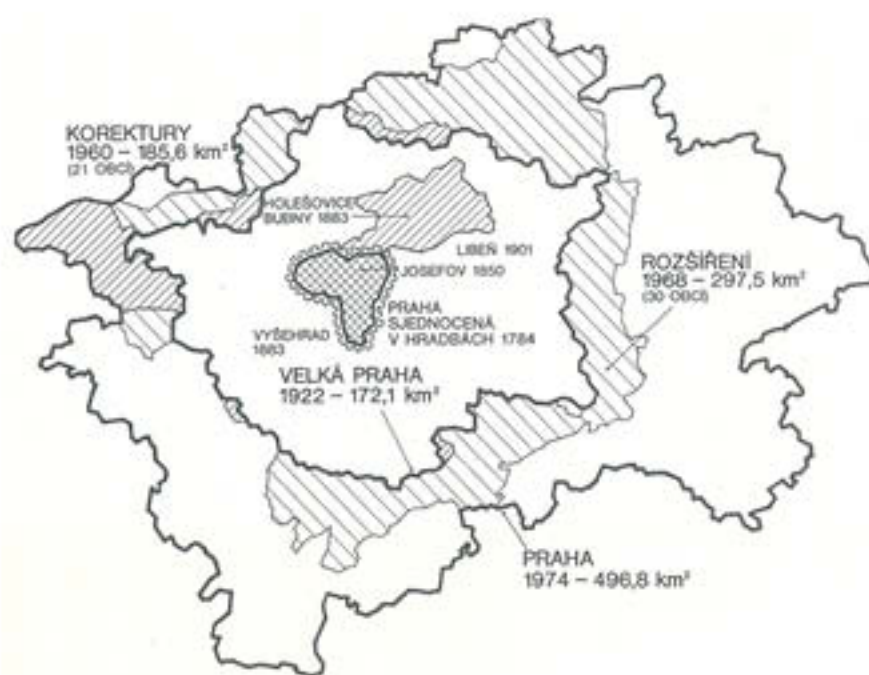
plochy zeleně, ostatní volné plochy a hospodářská půda: 55 km<sup>2</sup> / **51%!**

**Opevněná krajina**

# RŮST PRAHY

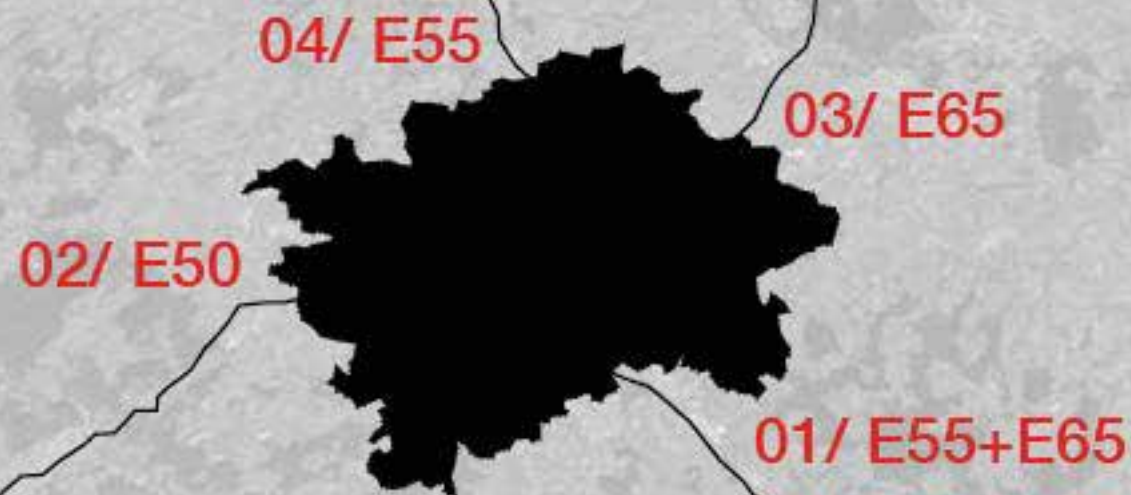


Přibližně mezi lety 1230 až 1320 vznikla čtyři pražská města: Havelské město, Staré město, Malá Strana a Hradčany. Během renesance a baroka ve městě probíhala, zejména v 16.-18. století, rozsáhlá stavební činnost, ale uvnitř dřívějších hranic města, jeho rozloha se neměnila. Ke spojení čtyř pražských měst v Královské hlavní město Praha došlo v roce 1784. Výrazné změny nastaly v 19. století, kdy vedle nových staveb uvnitř města rostla pražská předměstí. V roce 1866 císař František Josef I. povolil zrušení pražských hradeb a následně v roce 1874 začalo jejich bourání. Došlo k připojení Josefova - Židovského města (1851), Vyšehradu (1883), Holešovic (1884) a Libně (1901). Připojením dalších 37 měst a předměstí (Karlín, Žižkov, Vinohrady, Smíchov, ...) v roce 1922 vznikla Velká Praha s rozlohou 174 km<sup>2</sup>, a tyto hranice se téměř nezměnily do konce 60. let. Podstatné proměny obvodu Prahy se odehrály v poslední čtvrtině minulého století, kdy došlo k další územní expanzi města. V letech 1968 a 1974, kdy se k Praze připojilo 21 a 30 dalších obcí, rozloha vzrostla na 496 km<sup>2</sup>, což zůstalo beze změny do současnosti.





Přjezd do města silniční dopravou střídá několik proměnlivých vizuálních obrazů. Nejprve několikaproudá cesta lemovaná zelenými náspy nebo protihlukovou stěnou, v dále silueta města a podél v krajině rozestě satelity a logistická centra. Čím se město více přibližuje, roste frekvence billboardů podél cesty, která se dále a dále rozděluje podle dopravních cedulí. Mezi nimi možná postřehneme tu s označením města. Přejeli jsme hranici katastrálního území. A co dál? Okolní scénérie se příliš nezměnila. Zástavba se začíná zvyšovat a hustnout, přibližuje se silnici. Cedule a billboardy upozorňují na blížící se obchodní zónu. Na naši cestu se přidává mhd, většinou tady začíná metro a autobusy, méně často tramvaje. Administrativní budovy a bytové domy se střídají s prázdnými opuštěnými plochami, které na své využití teprve čekají. Stále je pás izolační zeleně mezi námi a domy. Za chvíli začíná cestu lemovat chodník vedoucí podél souvislé zástavby, která se posunula k cestě a definuje profil ulice.



CESTA DO MĚSTA

01



02



03



04



\* zarámovaný snímek je místem přelozu administrativní hranice Prahy

## ZÁVĚR DS

Podíváme-li se na dnešní město, z hlediska urbanistické struktury v něm dobře rozpoznáme kompaktní historické centrum, širší centrum neboli předměstí, a na ně navazující zástavbu, která bez pravidel a omezení přechází do volné krajiny. Město má sice hranice - administrativní, zakreslené v mapách a plánech, ale ve skutečnosti je ve městě nevidíme a fyzicky necítíme. Vjezd do města oznamuje dopravní značka, za kterou ale nenacházíme město; k němu musíme teprve dojet přes neurčitě zastavěné území, které nezačíná a nekončí.

Od prvních sídel po několik tisíciletí měla města hradbami jasně definované hranice, které oddělovaly vně a uvnitř. Brány v nich byly významnými a strategickými průniky, identifikačními body, vstupy do města. Nejen brány v opevnění, ale i brány vítězné - triumfální oblouky byly umísťovány na důležité křižovatky a cesty a vedle hlavní reprezentativní funkce jsou dodnes orientačními body ve městě. Tato místa dnes městu chybí.

Navracet se k ohrazení měst nebo kopírovat historickou formu bran je dnes nemyslitelné. Přesto se s branami v různých významech v souvislosti s urbanismem a architekturou setkáváme. V názvech, které jsou ale spíše marketingovou strategií a často bez dalšího smyslu a vztahu vůči okolí, nebo pouhou aplikací archetypálního tvaru.

Proč tedy brány stavět a jak mají vypadat? Ať se jedná o čtvrť, lokalitu nebo město, je podstatnou vlastností jeho definovanost, ukončenost. Brána je místem na rozhraní, opticky rozděljuje a zpřehledňuje situaci, odkrývá, co je za ní. Může mít formu objektu, řešeného prostoru, krajiny, domu, ale i více staveb nebo její význam může mít celá oblast.

Otázkou je, co má zůstat před branou a co začínat za ní. Nabízí se dvě varianty - 1. vně, administrativní hranice města x krajina, 2. uvnitř, kompaktní město x periferie města. Dnes by se daly jako hradby s nadsázkou chápat silniční okruhy budované kolem měst. Jsou jasnou bariérou, kterou lze překonat a dostat se dovnitř nebo ven jen na určitých místech, v křížení s radiálami. S rozdílem, že hned za nimi město nezačíná. Branou by pak byly křižovatky se čtyřlístky nájezdů a za tímto vstupem nepravidelná zástavba, přizemní hały a prázdná místa periferie. Z tohoto hlediska jsou mnohem důležitější místa napojení cest

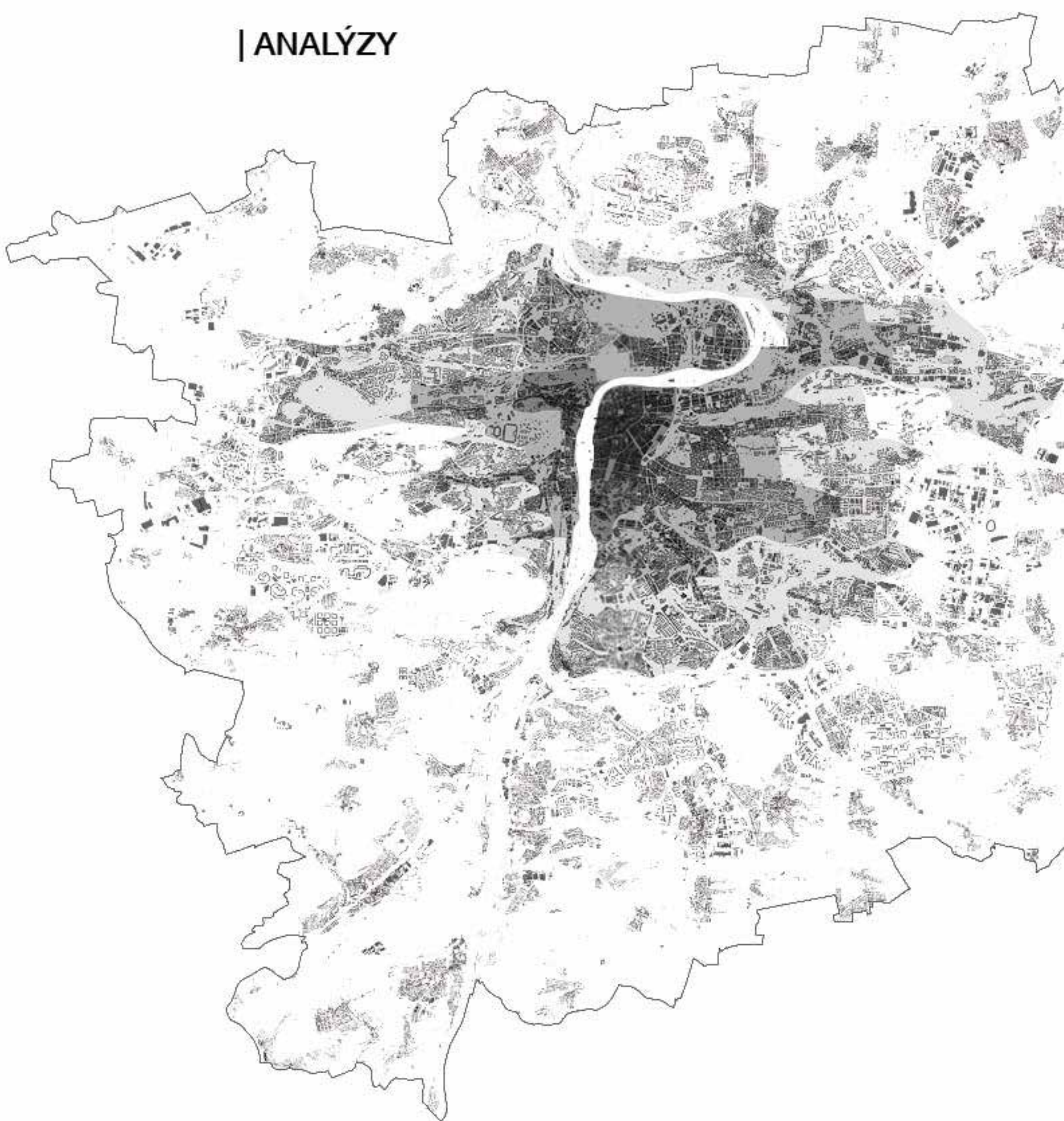
na vnitřní okruh, kopírující lineární hranici 'města', jak ho tradičně chápeme. Tato místa nejenže se tak stanou branami do území města, a z druhé strany ho ukončí, ale vytvoří nový vztah mezi městem a periferií.

Z určitého pohledu současné město své brány má, i když je tak přímo nenazýváme. S rozšířením nových forem dopravy se novodobými branami do měst staly přístavy, nádraží a letiště. Jsou to také místa, skrze které vstupujeme do města. Jejich poloha ve městě je daná specifickými faktory, při jejich řešení je důležité napojení na město a architektura interiéru stejně jako exteriéru. U silniční dopravy je situace jiná. Nemusíme zde vy/ přestoupit, cesta pokračuje dál, ale městská brána je místo, kde se mění charakter prostoru z předměstského na městský.





# | ANALÝZY





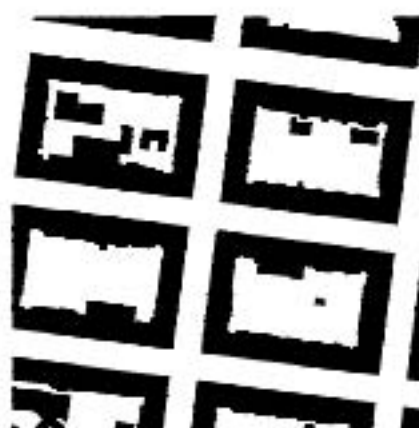


HISTORICKÉ JÁDRO



Rostlá struktura, nepravidelná uliční síť, úzký profil ulice mezi domy. Postupné dostavování uvnitř hradeb; kromě asanace Josefova v Praze nikdy nedošlo ke komplexní přestavbě města.

MĚSTO



Převážně bloková zástavba z 19. a první poloviny 20. století, původních samostatných měst, připojených k Praze. Pravidelná uliční síť definovaná bloky, doplněná parky.

PŘEDMĚSTÍ



Zahradní města, vilové čtvrti, první sídliště. Koncept „bydlení v zeleni“, nižší hustota zástavby, soukromé zahrady, ulice.

PERIFERIE



Sídlště, satelitní městečka, průmyslové a nákupní zóny, logistická centra. Velký poměr nezastavěné plochy k zastavěné. Známý obraz blok-ulice-náměstí-park se rozpadl.

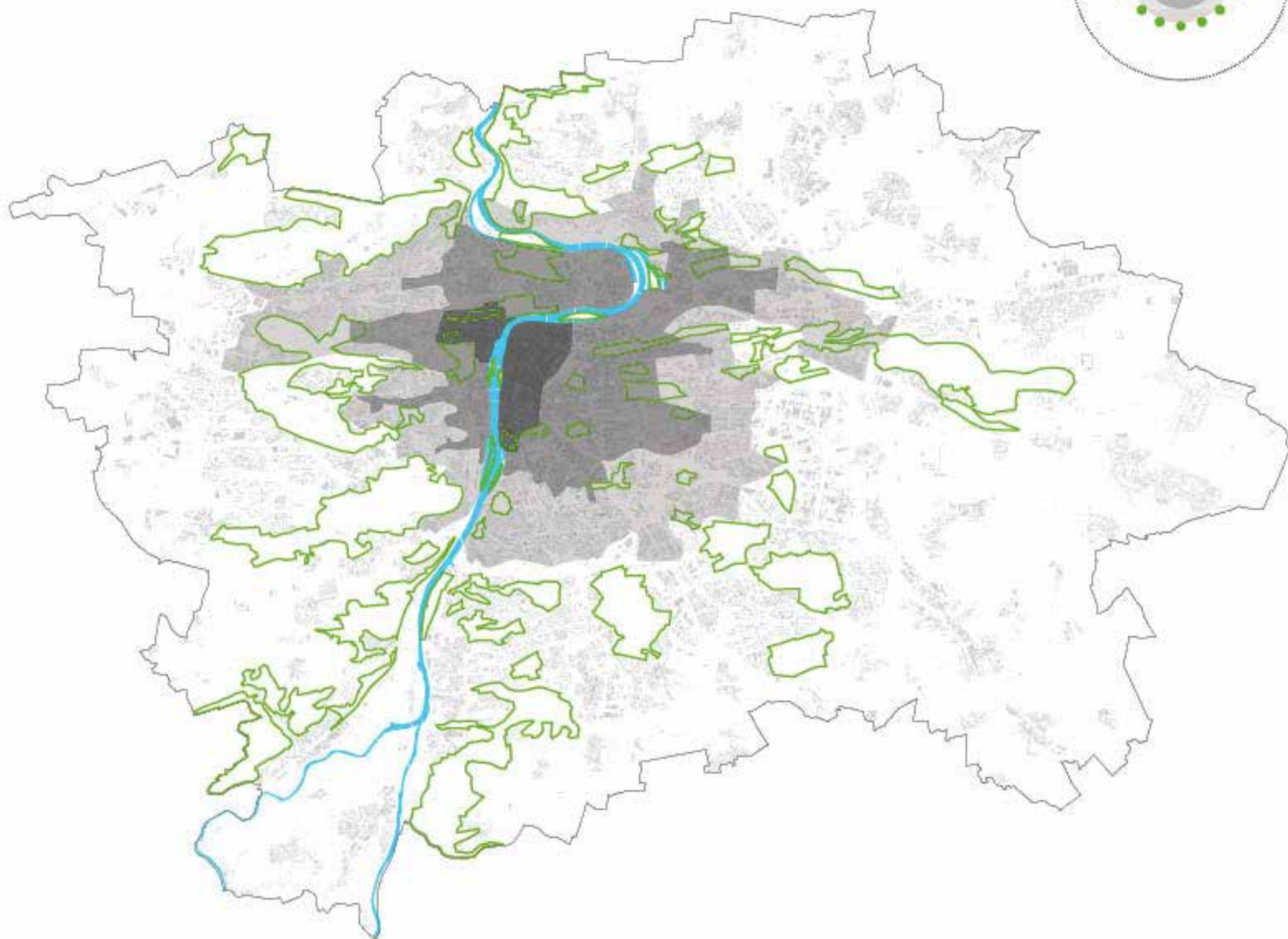
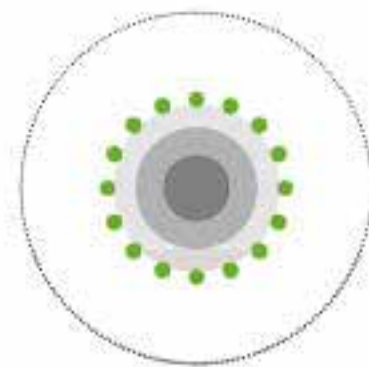
## PRAHA - MĚSTSKÉ STRUKTURY

 HISTORICKÉ JÁDRO/CENTRUM
  MĚSTO
  PŘEDMĚSTÍ
  PERIFERIE

legenda



Vnitřní krajina Prahy tvoří prstenec na přechodu města a periferie. Především na západě příroda vytvořila přirozenou bariéru proti růstu města. Přjezd do centra města tak z většiny směrů charakterizuje střídání řídké zástavby, krajiny a městské ulice.



## MĚSTSKÁ KRAJINA

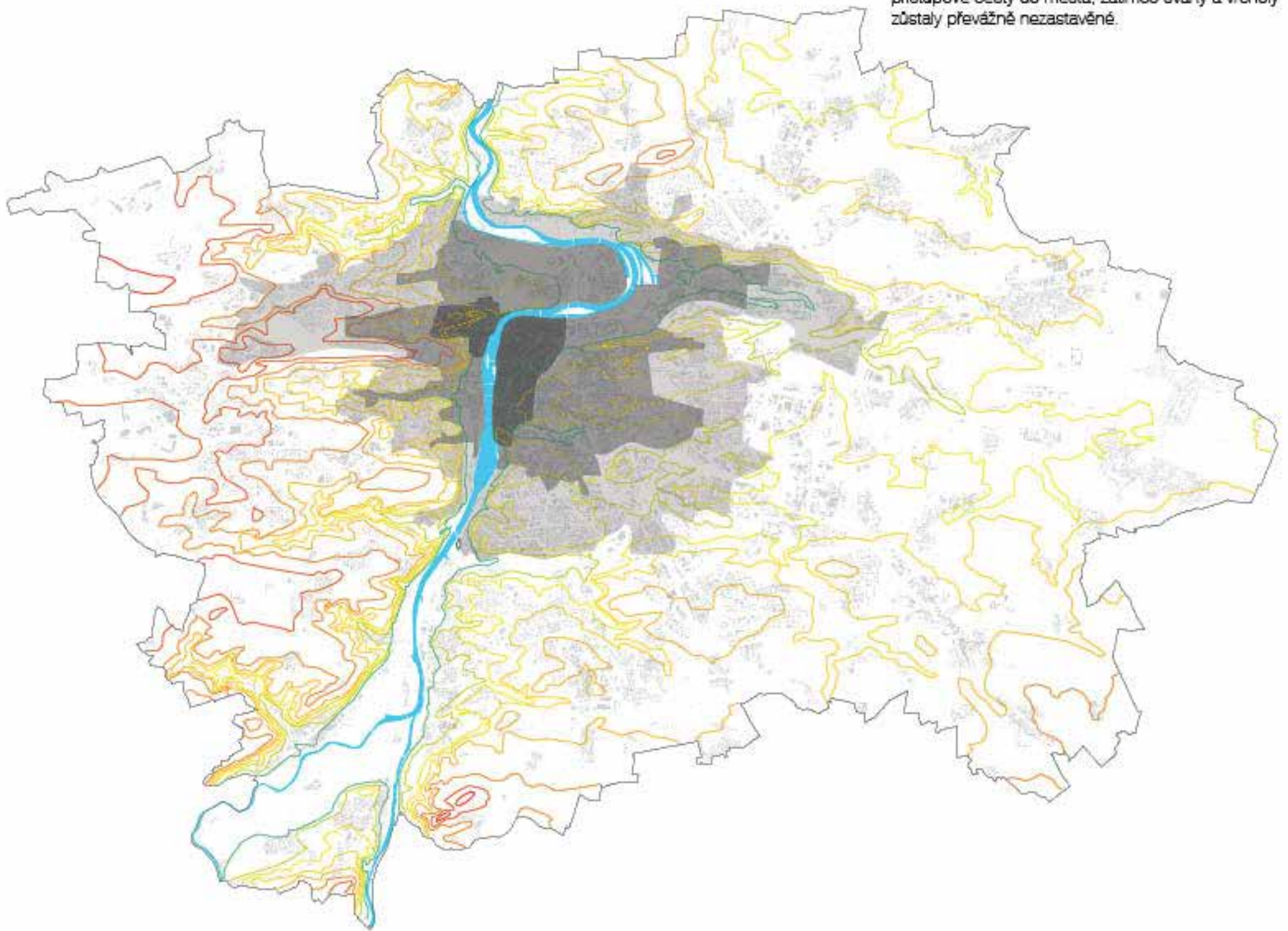
○ MĚSTSKÁ KRAJINA/PARKY ● CENTRUM ● MĚSTO ● PŘEDMĚSTÍ ○ PERIFERIE

legenda



Praha M 1: 125 000

Obraz Prahy byl od počátku jejího vývoje ovlivněn polohou v meandru Vltavy. Město je formováno řekou a terénem, který je výrazný na levém břehu a v západovýchodním směru. První osídlení vznikala v místech brodů, podél nábřeží a město postupně prorůstalo údolními pražskými kopců, kudy také vedly přístupové cesty do města, zatímco svahy a vrcholy zůstaly převážně nezastavěné.



### MORFOLOGIE TERÉNU

175 | 375 MN.M.



CENTRUM



MĚSTO



PŘEDMĚSTÍ



PERIFERIE

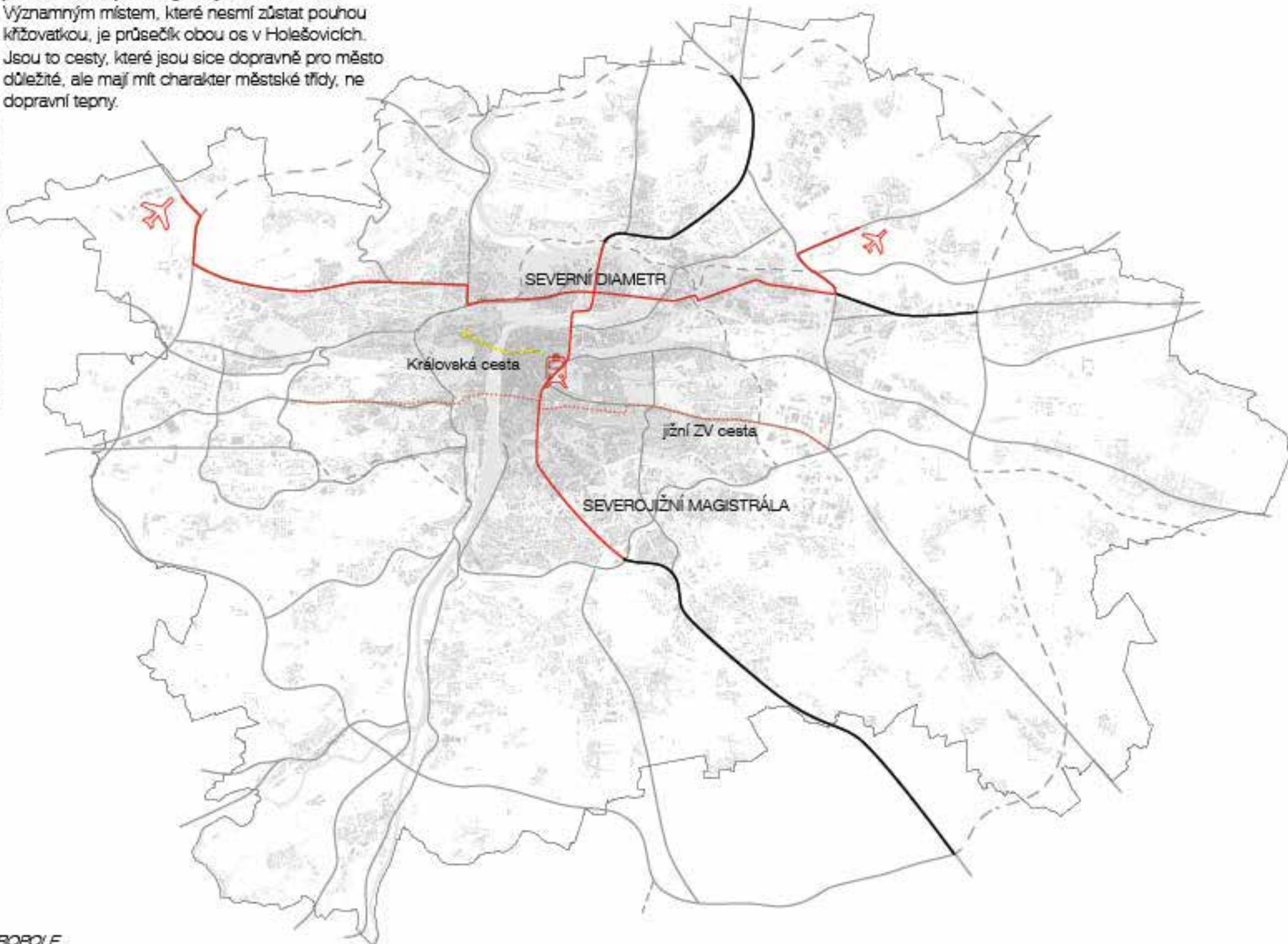
Praha M 1: 125 000

legenda



# METROPOLITNÍ TŘÍDY

Severojižní magistrála a severní diametr tvoří svislou a vodorovnou osu města a mají potenciál stát se hlavními metropolitními třídami. Západovýchodní osa prochází lokalitami, kde se město na místech s industriální minulostí bude dále rozvíjet uvnitř a stejně tak některým úsekům magistrály je třeba dodat městský charakter dotvořením a provázáním s okolím. Jejich význam je podpořen tím, že severní diametr spojuje světové brány do města - letiště a hlavní nádraží je střed severojižní magistrály v centru města. Významným místem, které nesmí zůstat pouhou křižovatkou, je průsečík obou os v Holešovicích. Jsou to cesty, které jsou sice dopravně pro město důležité, ale mají mít charakter městské třídy, ne dopravní tepny.



## METROPOLE

(z řeckého *mētēr*, matka a *polis*, město)

1. významné město, které je kulturním, obchodním nebo politickým centrem určité oblasti
2. často se používá jako synonymum pojmu hlavní město
3. metropole je také sídelní město římskokatolické církevní provincie.

[cs.wikipedia.org]



LETECKÁ DOPRAVA

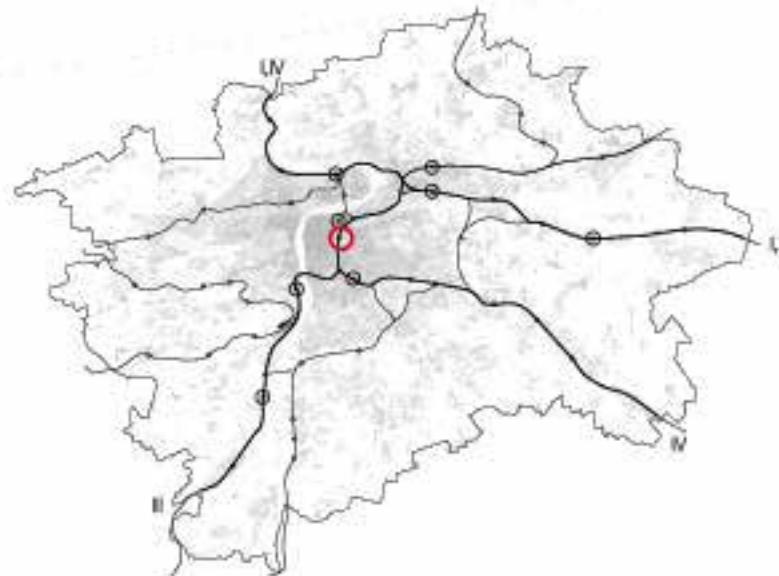
1  
LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA  
veřejné mezinárodní letiště  
130 destinací, až 12,63 mil cestujících, 178 tis letadel /rok

2  
LETIŠTĚ VODOCHODY  
neveřejné mezinárodní letiště

3  
LETIŠTĚ KBELY  
vojenská neveřejné letiště

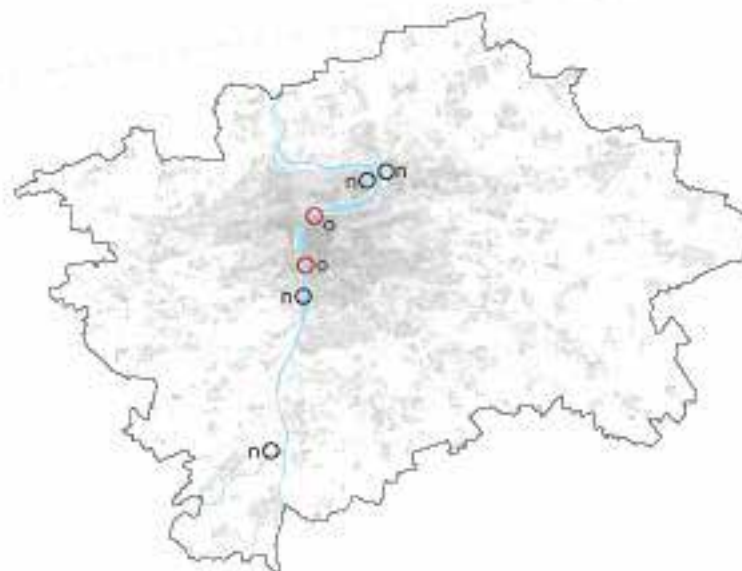
4  
LETIŠTĚ LETŇANY  
veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště

5  
LETIŠTĚ TOČNÁ  
neveřejné vnitrostátní civilní letiště



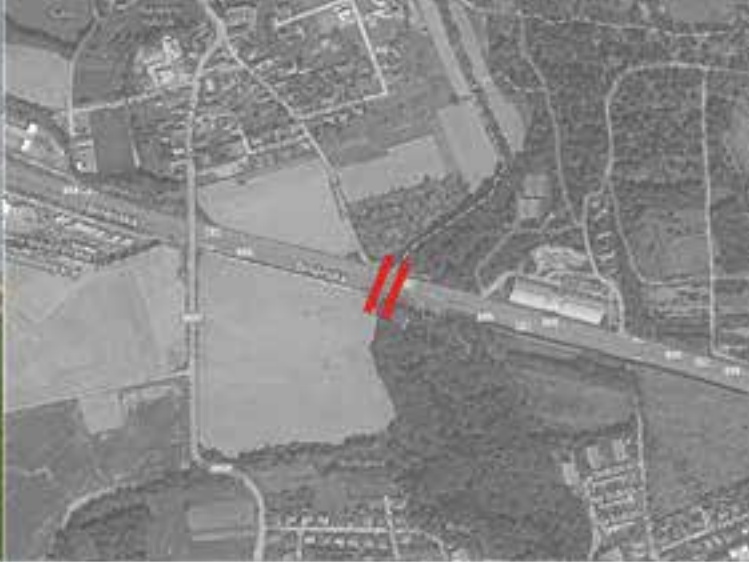
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

I  
DRESDEN - BRATISLAVA  
II  
WIEN - WARSZAWA  
III  
NURNBERG - ŽILINA  
IV  
BERLIN - LINZ



VODNÍ DOPRAVA

n  
NÁKLADNÍ PŘÍSTAV  
o  
OSOBNÍ PŘÍSTAV



Prvním místem, kde se příjezdějíci dozví, že je ve městě, je křížení silnice s administrativní hranicí města. Je označeno dopravní značkou s názvem obce a většinou znamená také omezení rychlosti na 50km/h. V Praze jsou to přibližně místa, kde se mimoměstská komunikace kříží s Pražským okruhem a pokračují radiálami do centra. Svou polohou na hranici města jsou novodobými branami ve smyslu vjezdu, nikoli už svou podobou a významem. Komunikaci dále zůstává charakter dálnice či rychlostní silnice, první budovy ve městě, které nás vítají jsou osamocené čerpadl stanice, nákupní zóny, protihlukové stěny a za nimi izolované domy. Místo je příliš daleko od města, aby s ním mohlo mít při současné hustotě obyvatel kontakt.



DOPRAVNÍ ZNAČKA

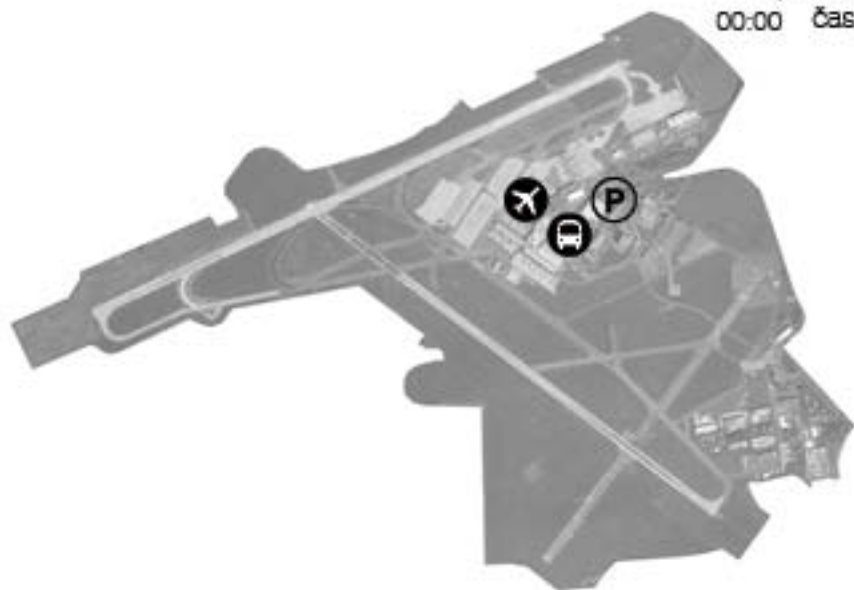






### LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - CENTRUM\*

↔	vzdálenost:	11,0	[km]
↗	trasa:	15,0	[km]
00:00	čas (auto):	21	[min]



Na pražské letišti Václava Havla ročně přiletí přes 11 milionů cestujících, počet cestujících na Hlavním nádraží v Praze je cca 25 milionů/rok. Společně mají to, že jejich branami do města přijíždějí lidé, ale liší se polohou vůči městu. Železnice nás doveze většinou do samotného centra a vzhledem k charakteru nádraží a jejich okolí je zvláště důležité, jak jsou navázána na bezprostřední okolí, aby nebyla ve městě bariérou. V současné době je aktuální otázka nového rozvoje velkých ploch kolem železnice, jejíž prostorové nároky se zmenšují a uvolňují prostory s velkým potenciálem uvnitř města. Naproti tomu letištní terminály najdeme za městem uprostřed polí a samotná letišti jsou tak trochu malými městy. První dojem na nás udělá architektura, příjezdová/přiletová hala, která je často uniformní, anonymní, utilitární prostor, i když v posledních letech jsou trendem letišti s výraznou identitou. A druhý dojem, neméně důležitý, je cesta z letišti do města.

LETIŠTĚ A NÁDRAŽÍ



### LETIŠTĚ KBELY - CENTRUM\*

↔	vzdálenost:	9,2	[km]
↗	trasa:	12,0	[km]
00:00	čas (auto):	24	[min]



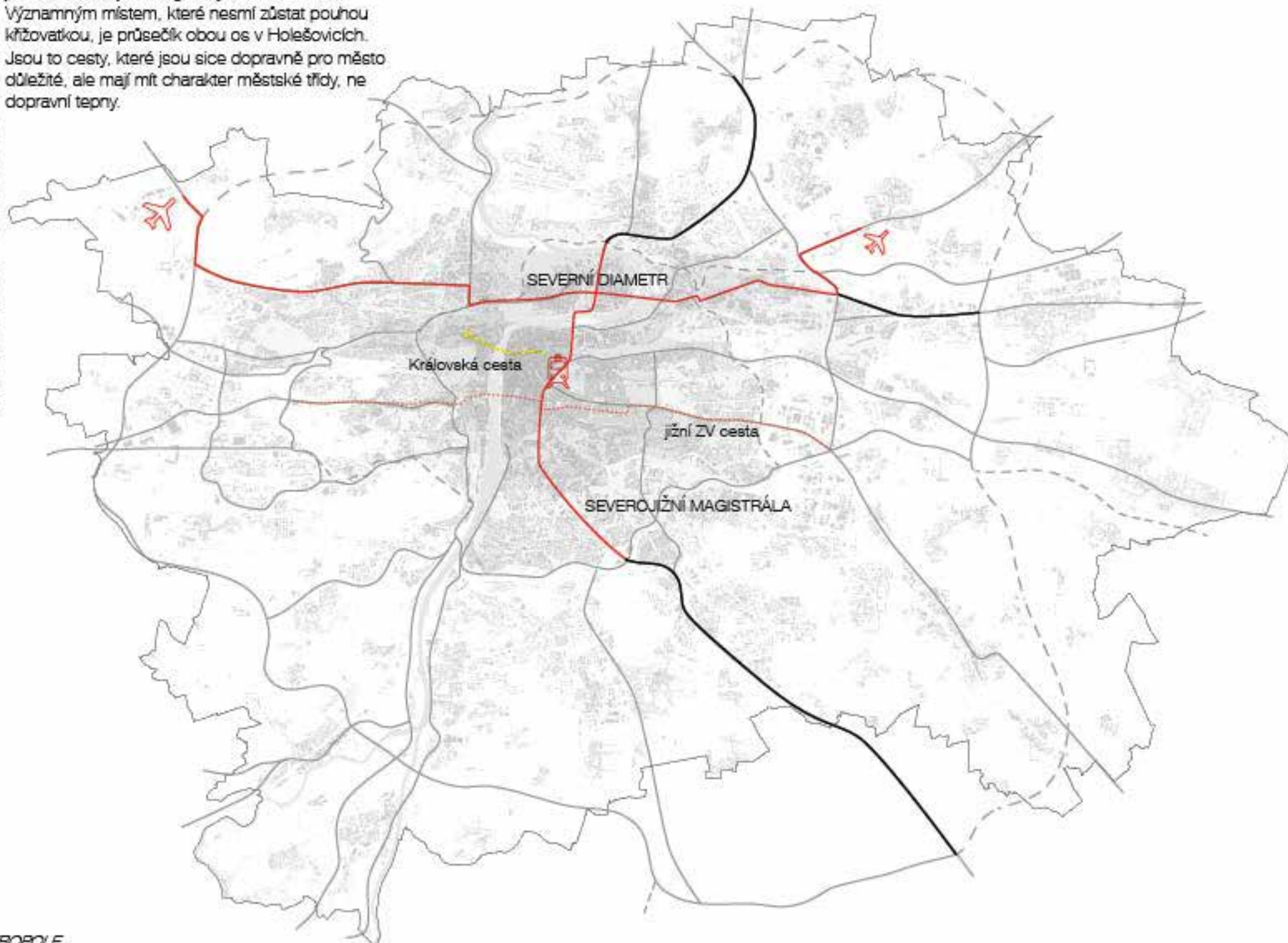
### HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - CENTRUM\*

↔	vzdálenost:	1,1	[km]
↗	trasa:	2,8	[km]
00:00	čas (auto):	6	[min]



# METROPOLITNÍ TŘÍDY

Severojižní magistrála a severní diametr tvoří svislou a vodorovnou osu města a mají potenciál stát se hlavními metropolitními třídami. Západovýchodní osa prochází lokalitami, kde se město na místech s industriální minulostí bude dále rozvíjet uvnitř a stejně tak některým úsekům magistrály je třeba dodat městský charakter dotvořením a provázáním s okolím. Jejich význam je podpořen tím, že severní diametr spojuje světové brány do města - letiště a hlavní nádraží je střed severojižní magistrály v centru města. Významným místem, které nesmí zůstat pouhou křižovatkou, je průsečík obou os v Holešovicích. Jsou to cesty, které jsou sice dopravně pro město důležité, ale mají mít charakter městské třídy, ne dopravní tepny.



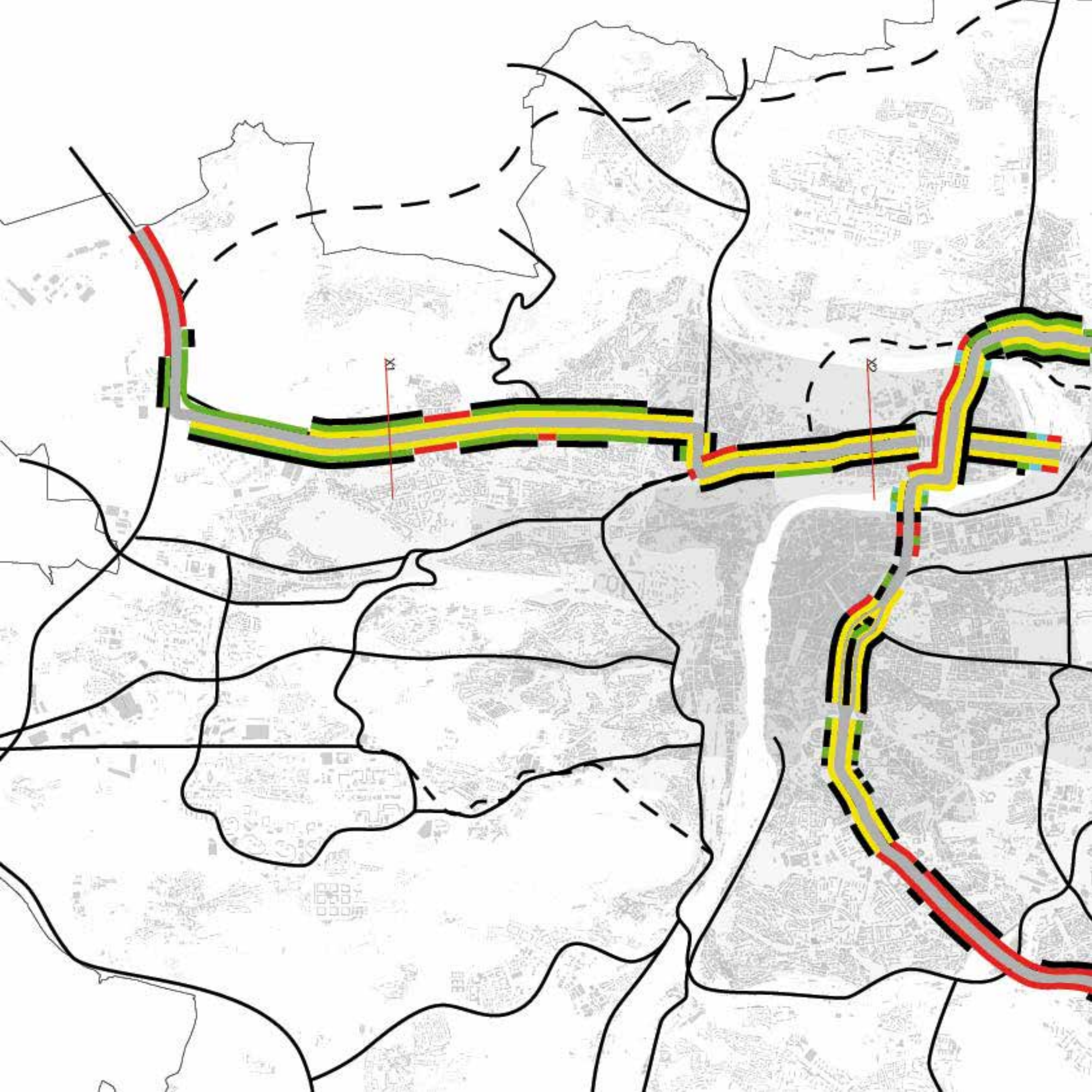
## METROPOLE

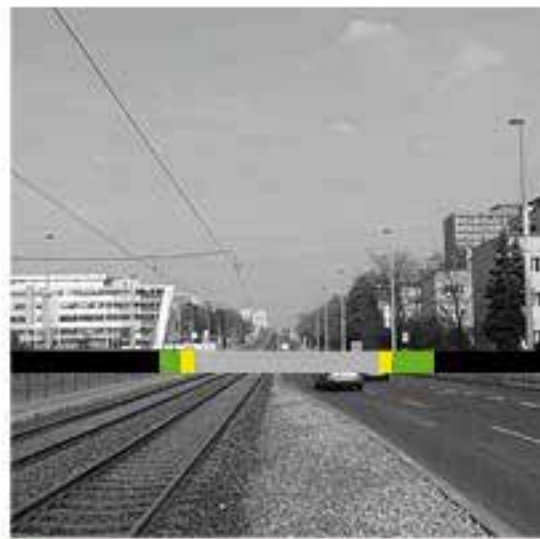
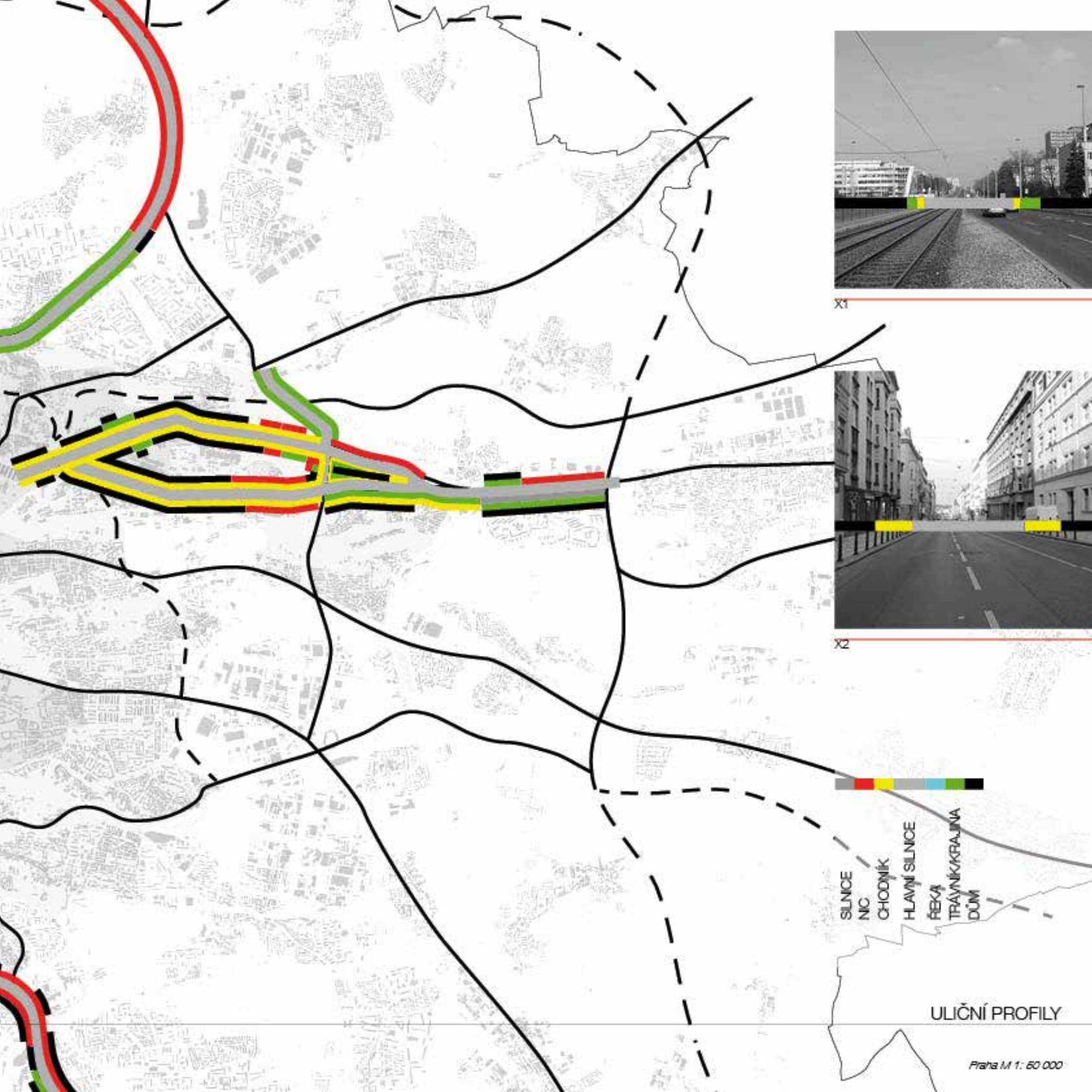
(z řeckého *mētēr*, matka a *polis*, město)

1. významné město, které je kulturním, obchodním nebo politickým centrem určité oblasti
2. často se používá jako synonymum pojmu hlavní město
3. metropole je také sídelní město římskokatolické církevní provincie.

[cs.wikipedia.org]







X1



X2



SLNICE  
NC  
CHODNÍK  
HLAVNÍ SILNICE  
ŘEKA  
TRÁVNÍK/KRAJINA  
DŮM

### ULIČNÍ PROFILY

# | HIERARCHIE NOVODOBÝCH BRAN

**0.0**

letišťe, nádraží, přístavy

**0.1**

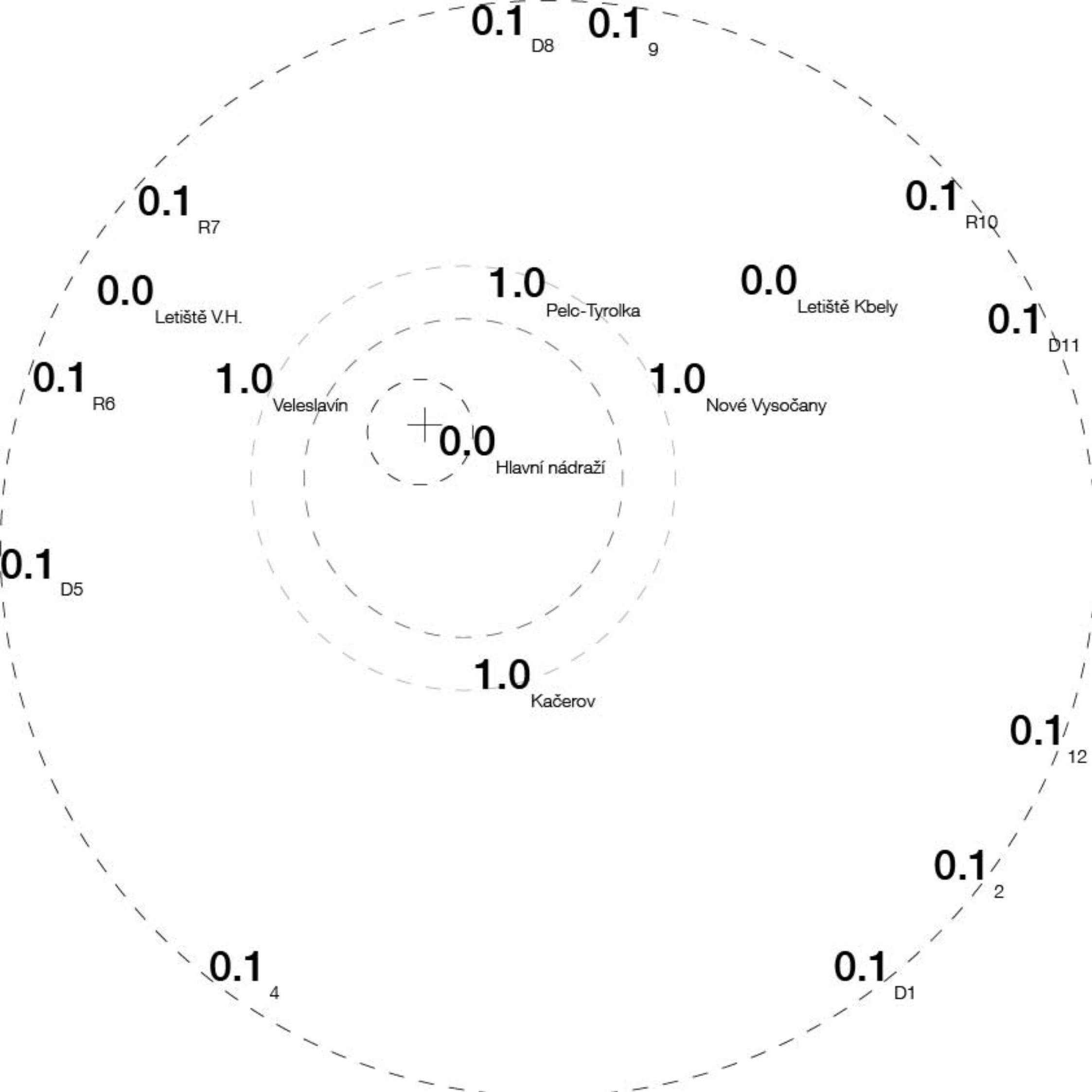
dopravní cedule obce

**1.0**

MĚSTSKÉ BRÁNY



brány do čtvrtí, krajiny, území





Z

S

V

J



# | MĚSTSKÉ BRÁNY PRAHY

Městské brány, jak název napovídá, se nachází na hranici při vstupu do města.

S                      J                      V                      Z

PELC-TYROLKA

KAČEROV

NOVÉ VYSOČANY

VELESLAVÍN

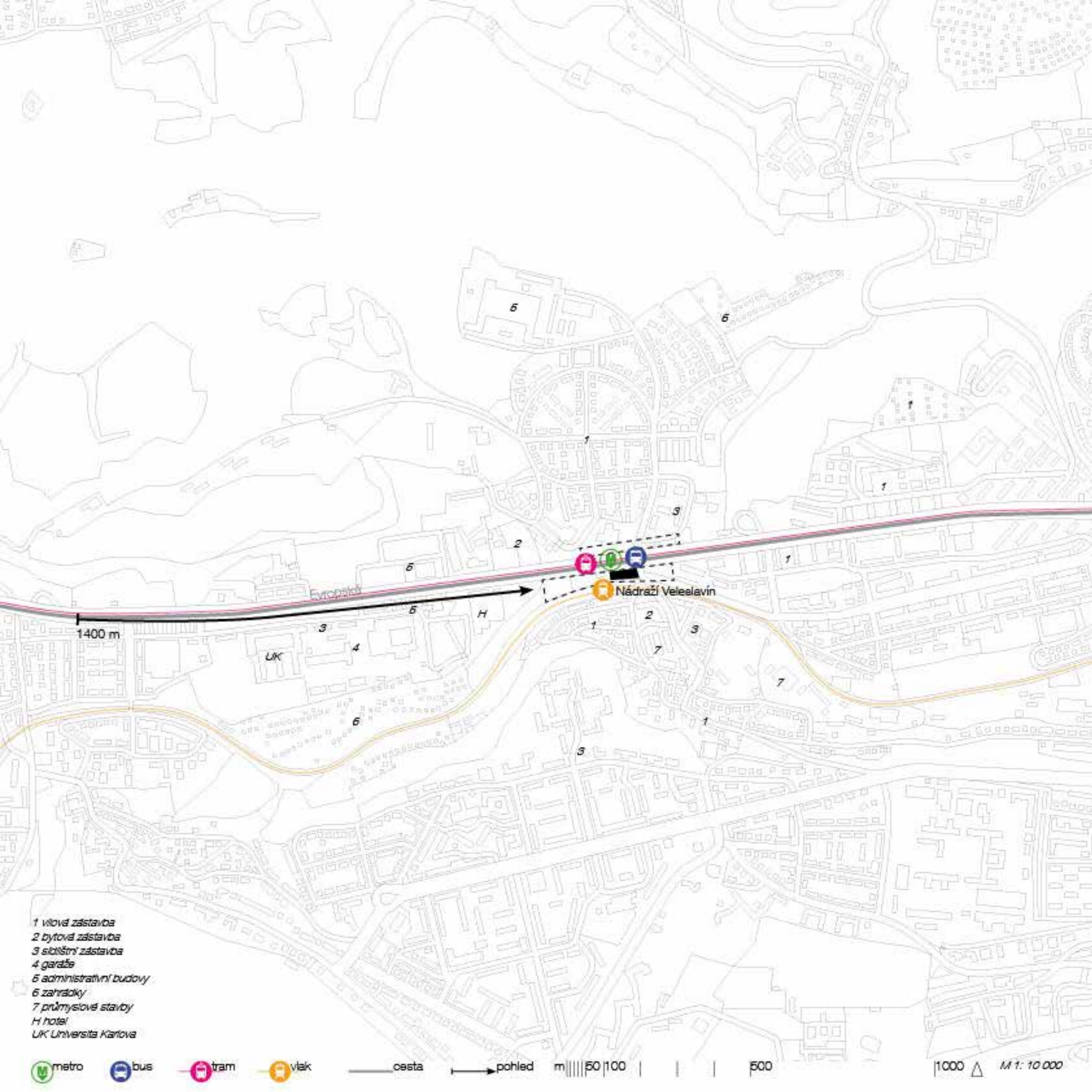
Při zpětném pohledu zjistíme, že brány severní a jižní jsou stejně vzdálené od Hlavního nádraží a brány východní a západní ve stejné vzdálenosti od bodu křížení severojižní magistrály a severního diametru v Holešovicích. Místa, ačkoli je jejich charakter velmi rozdílný, mají podobnou historii. Jejich nejstarší části ležely podél historických tras do Prahy, které se proměnily v hlavní pražské ulice. Dnes se nachází na rozhraní. Jsou ve městě, přesto ale mají některé znaky periferie. Ale také potenciál rozvoje směrem k městu.

Řešením není jen dům, a už vůbec ne archetypální forma brány. Důležitý je vztah k okolí, spojení místa s městem. Brána nastoluje chování silnice - vytvoření ulice a městského prostředí v místech, která dosud ovládala doprava a město jí bylo podřízeno. Vedle náplně brány v podobě informačního centra a výstavních prostor města je další program navázán na jednotlivé lokality.



**Z**





- 1 vilová zástavba
- 2 bytová zástavba
- 3 skladištní zástavba
- 4 garáže
- 5 administrativní budovy
- 6 zahrádky
- 7 průmyslové stavby
- H hotel
- UK Universita Karlova

# VELESLAVÍN <sup>Z</sup>

METRO

VLAK

OBCHOD

BRÁNA

PARKOVIŠTĚ

KOMERCE

BUS

TRAM TERMINÁL

INFORMACE

ADMINISTRATIVA

BYDLENÍ

BENZÍNKA

VEŘEJNÝ PROSTOR

SLUŽBY

Z BRÁNA - CENTRUM\*:

↔ vzdálenost: 5,3 [km]  
↗ trasa: 7,4 [km]  
00:00 čas (auto): 13 [min]

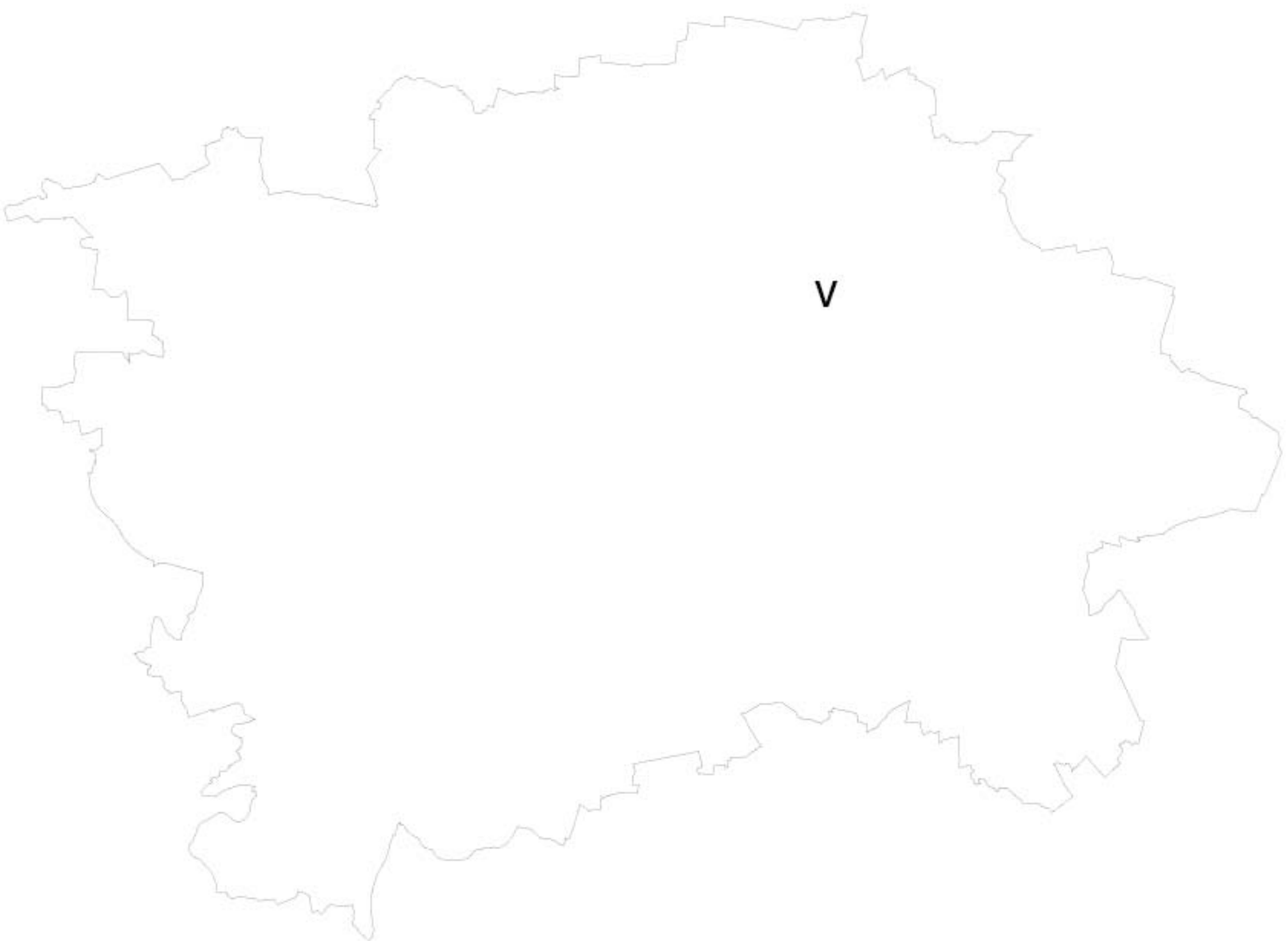
PLOCHY:

■ 3500 [m<sup>2</sup>]  
□ 2,0 [ha]

**historie** Původní vesnice Veleslavín vznikla pravděpodobně v 10. - 11. století. První zmínka je v zakládací listině Břevnovského kláštera. Mezi vlastníky dvorů zde patřili i otec Daniela Adama z Veleslavína a Ferdinand Šlik, vokovický zámeček pochází z 18. století. Cesta přes Veleslavín ze západu do Prahy vedla jižněji než dnešní Evropská a nebyla hlavní cestou, tu kopírují dnešní ulice Karlovarská - Bělohorská. V roce 1922 byl Veleslavín připojen k Praze. Kolem vesnic Vokovice, Veleslavín a Liboc se ve dvacátém století zástavba rozšiřovala a najdeme zde průřez urbanistických struktur od vilové čtvrti, přes zahradní města, modernistická sídliště po současný development.

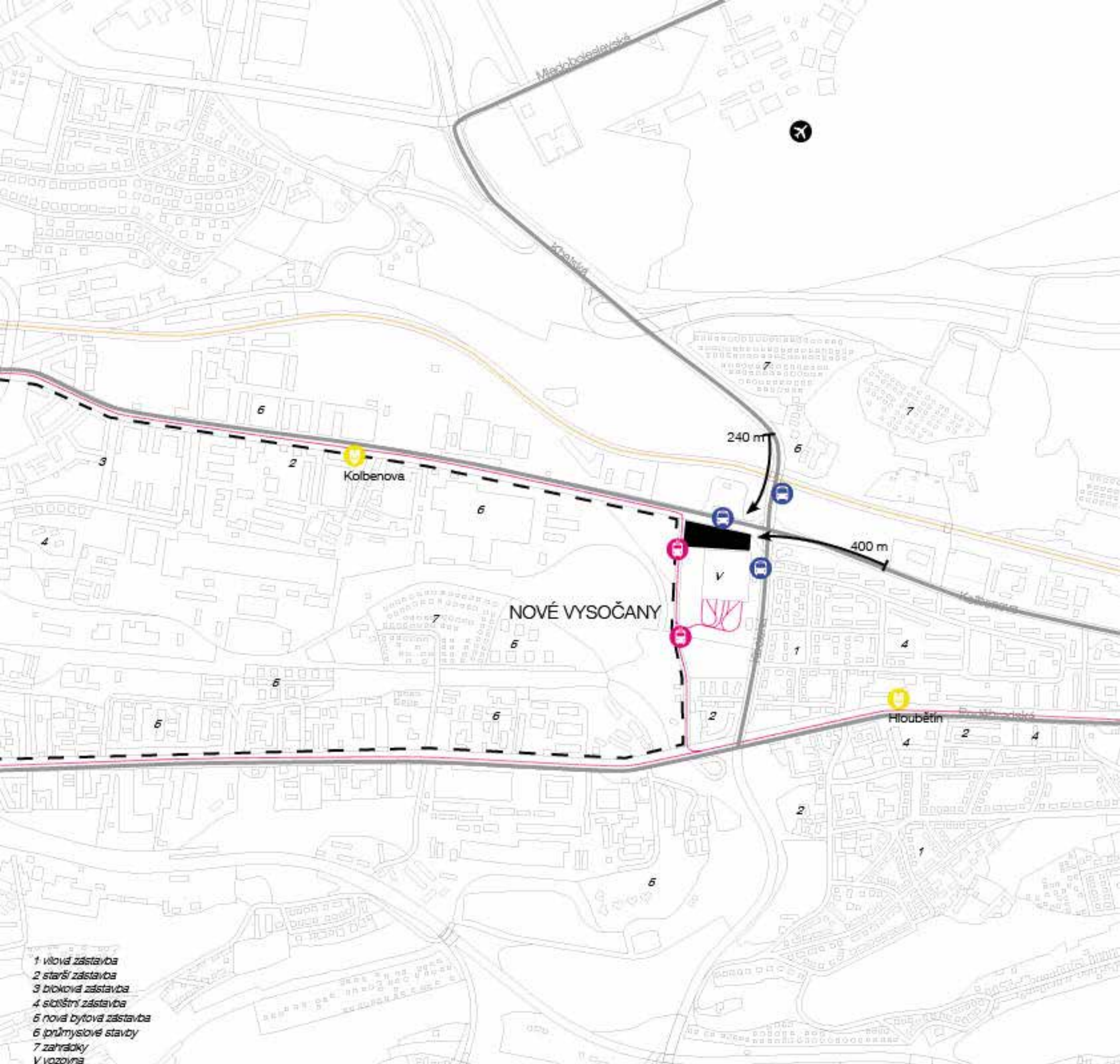
**současnost** Charakter Evropské ulice je lineární, s lokálními centry (jádry původních vesnic) většinou u zastávek tramvaje a užívanými převážně místními obyvateli. Není typickou městskou třídou v síti ulic s parterem, procházející souvislou zástavbou. Pro většinu uživatelů, cestujících z letiště a dojíždějících ze Středočeského kraje, je tam i zpět místem průjezdním, maximálně se zastávkou na benzínce nebo v McD. Veleslavín je při cestě z letiště prvním místem s městským charakterem, navíc s nově budovanou stanicí metra a plánovanou zastávkou rychlodráhy na Kladno, vlakovou, tramvajovou a autobusovou dopravou, má potenciál stát se významným terminálem a nadmístním centrem.





V





- 1 vilová zástavba
- 2 starší zástavba
- 3 bloková zástavba
- 4 sídlištní zástavba
- 6 nová bytová zástavba
- 6 průmyslové stavby
- 7 zahrady
- V vozovna



# NOVÉ VYSOČANY <sup>V</sup>

V BRÁNA - CENTRUM\*:

↔ vzdálenost: 8,2 [km]  
↗ trasa: 9,3 [km]  
00:00 čas (auto): 20 [min]

PLOCHY:

■ 10800 [m<sup>2</sup>]  
□ 225 [ha]

**historie** Archeologické nálezy dokládají osady na území Vysočan už před naším letopočtem v keltském období. K prvním osídlení Vysočan docházelo na výhodných místech podél Rokytky, kde území bylo od severu chráněno svažtým terénem a zavlažováno Rokytkou. Velký vliv na rozvoj měla nedaleká Praha, do které přes Vysočany vedly důležité cesty od východu ze Saska a od severovýchodu z Lužice. První zmínka o Vysočanech, stejně jako o další osadě Hloubětín, pochází z 13. století, současná podoba Vysočan začala vznikat na konci 19. století, po výstavbě železniční zastávky (1872), s rozvojem zdejšího průmyslu, živnostenských dílen, přílivem dalších obyvatel a výstavbou domů. Na přelomu 19. a 20. století se Vysočany staly průmyslovým a technologickým centrem s mnoha významnými závody (Českomoravská továrna na stroje, Kolbenova elektrotechnická továrna, Avia Aero, spalovna, teplárna...). K rozvoji Vysočan přispěl i vznik vojenského a civilního letiště v Kbělcích. V roce 1902 císař František Josef I. povýšil Vysočany na město a v roce 1922 byly připojeny k tzv. Velké Praze. Ve dvacátém století pokračovala výstavba na východ směrem ven z Prahy několika sídlišti od Hloubětína po Černý most.

**současnost** V současnosti jsou Vysočany významným brownfieldem uvnitř města, kde v budoucnu vznikne nová městská čtvrť a doplní území mezi Sokolovskou a Kbelskou ulicí. Cesta vedoucí do Prahy z východu od Černého mostu se před Hloubětínem dělí na severní a jižní větev, kopírující historickou trasu ze Saska. Obě kříží cesta z kbelského letiště a společně vymezují Nové Vysočany až do spojení obou cest na Balabence. Branou do města je tady celá nová čtvrť, kolem které projíždíme, se zdůrazněním na křížení cesty z letiště a severní cesty.

METRO

BYDLENÍ

SLUŽBY

ZÁBAVA

VEŘEJNÝ PROSTOR

OBCHOD

BRÁNA

MĚSTO

ČTVRŤ

INFORMACE

KOMERCE

TRAM

LETIŠTĚ

ŘEKA

ULICE

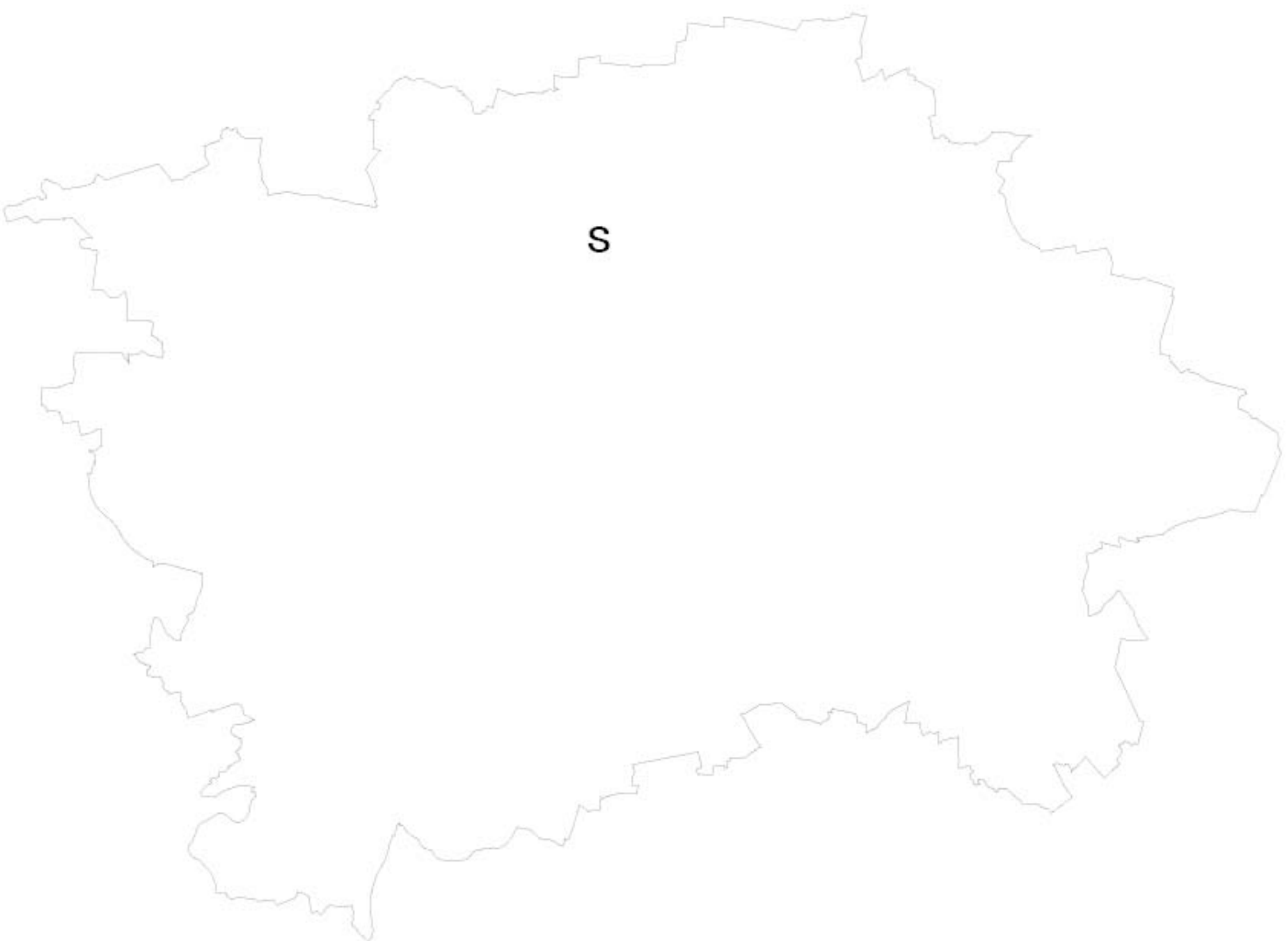
NÁMĚSTÍ

ADMINISTRATIVA

ŠKOLA



\* Staroměstské náměstí



**S**





- 1 vilová zástavba
- 2 bytová zástavba
- 3 sídlištní zástavba
- 4 zahrady
- UK Universita Karlova

# PELC-TYROLKA <sup>S</sup> |

KNIHOVNA

KAMPUS

SPORT

START-UPS

RELAX **BRÁNA**

DOPRAVA **PARK**

SLUŽBY

PROMENÁDA

INFORMACE

BYDLENÍ

KULTURA

NÁBŘEŽÍ

ŘEKA

MOST

UNIVERSITA

ATELIÉRY

GALERIE

S BRÁNA - CENTRUM\*:

↔ vzdálenost: 3,6 [km]  
↗ trasa: 4,5 [km]  
00:00 čas (auto): 9 [min]

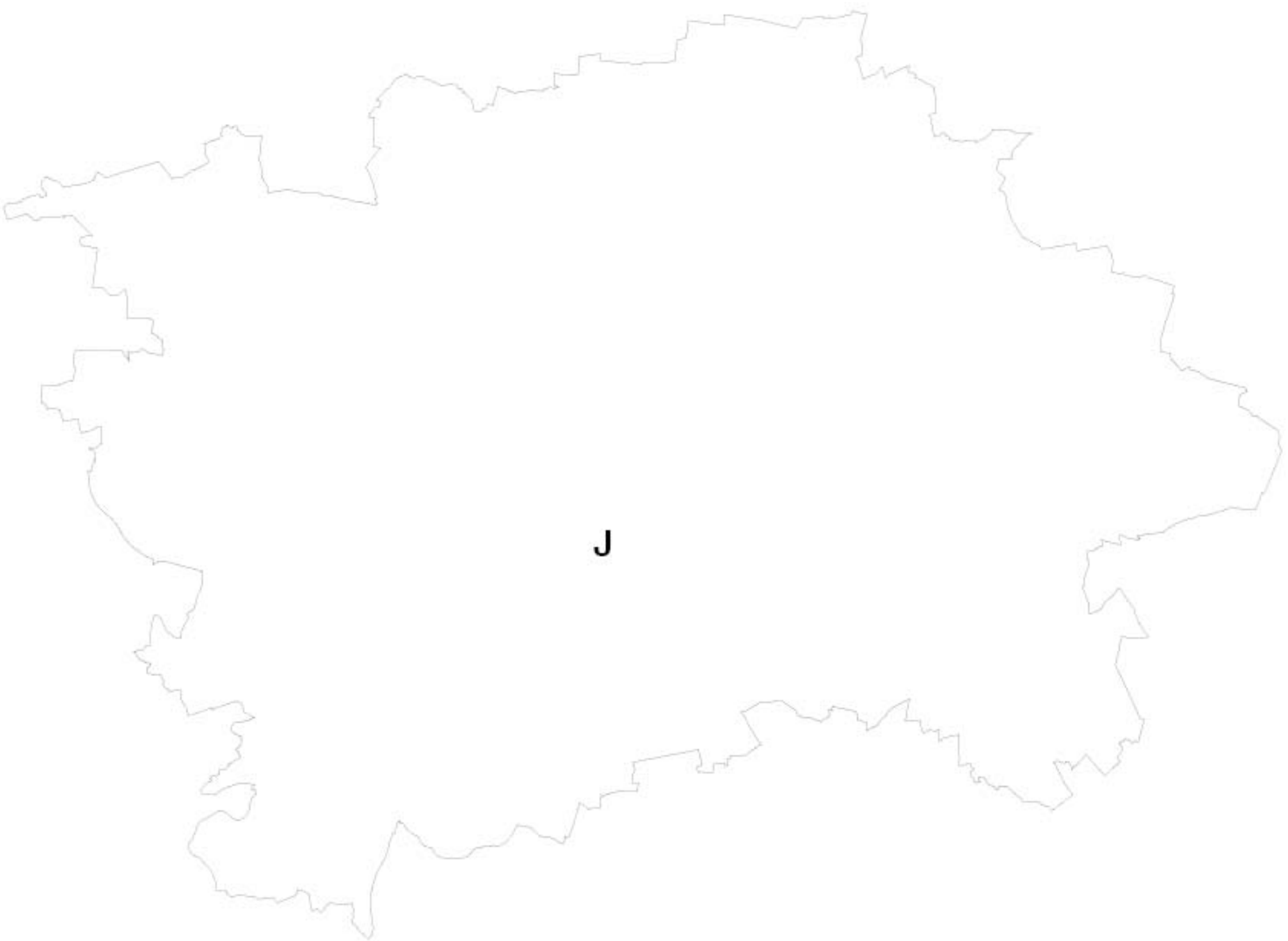
PLOCHY:

■ 7500 [m<sup>2</sup>]  
□ 11,2 [ha]

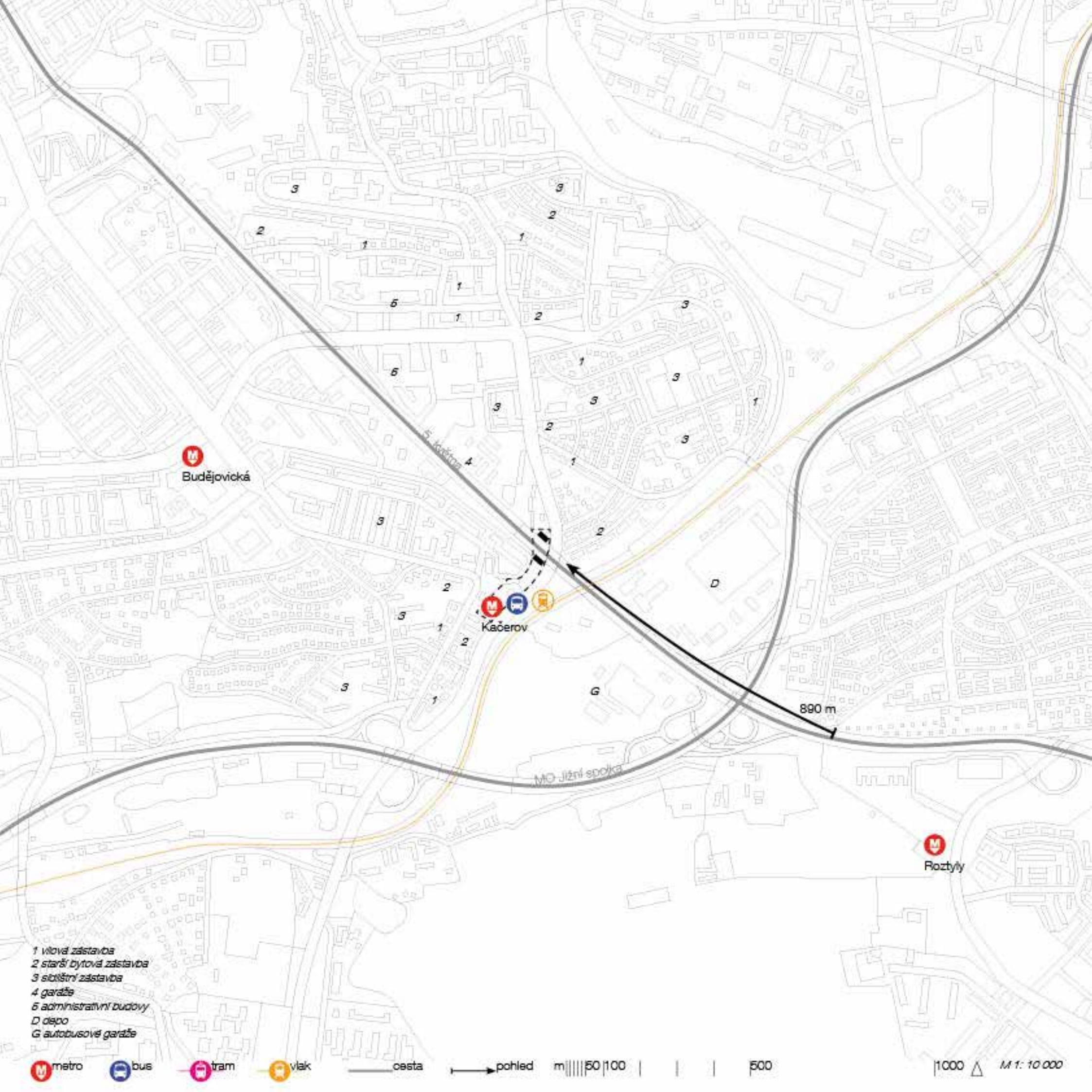
**historie** Křižovatka Pelc - Tyrolka leží v oblasti původní osady Holešoviček, nebo-li Malých Holešovic. Vznikla ve 14. století s nařízením Karla IV. z roku 1358 o zakládání vinic v okruhu 3 km od Prahy. K dalšímu osídlování docházelo velmi pomalu, především kvůli meandru Vltavy a výraznému terénnímu reliéfu. Jako součást Libně bylo území připojeno k Praze v roce 1901. Na jižním svahu byly vinice a zahrady s několika usedlostmi pražských měšťanů. Spojení s Prahou přívozem přes Vltavu nahradil až v roce 1928 Trojský most (dnešní Most Barikádníků) a tím začala další zástavba. Od roku 1980 ulicí v Holešovičkách vede Severojižní magistrála. V současnosti probíhá dostavba Trojského mostu a vyústění tunelu Blanka, jako součást Městského okruhu, který se Povitavskou ulicí na P.-T. napojí.

**současnost** Děj na místě se odehrává ve dvou úrovních - nahoře důležitý dopravní uzel a dole nábřeží s cyklostezkou a přístupem k řece. Ve svahu mezi křižovatkami Pelc-Tyrolka a Vychovatelna je starší vilová čtvrť, u mimoúrovňové křižovatky na nábřeží se nachází gymnázium, budova Matematicko-fyzikální fakulty a Kolej 17. listopadu. Problémem místa je útržkovitost a izolovanost staveb, které mezi sebou nekomunikují. Křižovatka zabírá v nejširším místě přes 300 metrů, ale je to v tomto případě její pozitivum, protože prostor pod ní je dostatečně vysoký, prosvětlený a přehledný a konstrukce křižovatky tvoří jeho zastřešení. Vyřešení spodní úrovně by mělo přinést propojení jak částí kampusu tak severního svahu s nábřežím. Při cestě do města ze severu je výrazný kopcovitý terén a ještě ulice v Holešovičkách má charakter předměstské vilové čtvrti, teprve když jí sjždíme dolů k Vltavě, otevírá se první pohled na město, řeku a v budoucnu na novou část města na holešovickém území Bubny-Zátory.









 Budějovická

    
Kačerov

 Roztyly

- 1 vlnová zástavba
- 2 starší bytová zástavba
- 3 síťová zástavba
- 4 garáže
- 5 administrativní budovy
- D depo
- G autobusové garáže



# KAČEROV J |



INFORMACE

OBCHOD

ADMINISTRATIVA

BRÁNA

SLUŽBY

PARTER

MAGISTRÁLA

DEPO

PODCHOD

TERMINÁL

VLAK

BUS

METRO

J BRÁNA - CENTRUM\*:

↔ vzdálenost: 5,7 [km]  
↗ trasa: 8,0 [km]  
00:00 čas (auto): 13 [min]

PLOCHY:

■ 1300 [m<sup>2</sup>]  
□ 1,4 [ha]

**historie** Historická cesta z jihu do Prahy vedla dnešní Vídeňskou a Budějovickou ulicí. První osídlení bylo v místě pravoúhlé zatáčky Budějovické ulice jižně od stanice metra Kačerov. První zmínky o osadě Krč pocházejí ze 13. století, v 19. století vznikly v okolí další osady. K připojení území k Velké Praze došlo v roce 1922. Ve dvacátém století zde vznikala vilová zástavba, která byla později doplněna sídlištěm. Stanice metra Kačerov na hranici s Michlí byla otevřena jako jedna z prvních v roce 1974, stejně jako nedaleké Depo; vedlejší autobusové garáže Dopravního podniku byly zprovozněny v roce 1966. V údolí pod Michelskou ulicí mezi stanicí a garážemi vede železniční trať, do konce roku 2014 by zde měla vzniknout nová zastávka příměstských vlaků Praha-Kačerov.

**současnost** Dnes, přestože se území nachází na hranici města a je zde stanice metra s přestupem na autobusové linky (a v nejbližší budoucnosti na příměstský vlak), působí dojmem periferie. Oblast je rozdělena severojižní magistrálou, postrádá orientaci a kvalitní veřejný prostor. Jednotivá místa spolu nekomunikují, i přechod přes Michelskou ulici je řešen podchodem, přestože o 200 metrů dál se ještě nachází přechod. Okolí tvoří na jedné straně směrem k Budějovické a Michli příjemná předměstská zástavba, na druhé straně rozlehlé oplocené areály depa a garáží, tvořící bariéru a přirozené propojení na Spořilov a Roztyly chybí. Charakter magistrály se odsud mění z dopravního na městský, domy se k ní začínají orientovat nejprve jen fasádou a postupně i parterem. Při příjezdu je to místo, které je po projetí mimoúrovňové křižovatky na Jižní spojnici v popředí obrazu města.

\* Staroměstské náměstí

# | KONCEPT DOMU - BRÁNY

*„KDYSI MÍVALY DOMY PRŮČELÍ, KTERÉ MĚLO ZNAČNOU VÝPOVĚDNÍ HODNOTU: DÁVALO NAJEVO, ČEMU DŮM SLOUŽÍ, PROMLOUVALO O JEHO MAJITELI ČI STAVEBNÍKOVÍ, VYPRÁVĚLO PŘÍBĚH: PODOBENSTVÍ Z BIBLE, MÍSTNÍ LEGENDU, SCÉNU Z MYTOLOGIE NEBO HISTORIE. V MODERNÍ DOBĚ SE PŘÍBĚHY VYTRATILY, ABY UDĚLALY MÍSTO SOFISTIKOVANĚJŠÍMU VYJÁDŘENÍ ABSTRAKTNÍCH OBSAHŮ, JAKO JE POKROK, RYCHLOST, HYGIENA; ...“*

Jana Tichá, Mediální fasáda. Zlatý řez 29



DOPRAVNÍ  
SITUACE



Trasa Královské cesty vedla z tehdejšího sídla českého krále - Králova dvora v místě dnešního Obecního domu, na místo korunovace - ke katedrále Sv. Víta. Vedly po ní korunovační průvody českých králů a cesty významných hostů a posílů z cizích zemí, později po ní přijížděli habsburští panovníci z Vídně. Začátek a vstup Královské cesty tvořila Prašná brána. Na jejím místě stávaly už dříve brány opevnění Starého města, Prašná brána však vznikla spíše z reprezentativních důvodů než obranných. Královská cesta má jedinečnou scénografii, střídají se na ní různé charaktery ulic a náměstí a je lemována významnými budovami napříč historií. V jejím průběhu se cíl cesty - Svatovítská katedrála několikrát schová a znovu objevuje na horizontu, mizí a ukazuje se z různých perspektiv. Praha patří podle statistiky Google Maps Panorámio na 11. příčku nejfotografovanějších měst světa. Panorama Pražského hradu je obrazem města, za kterým do Prahy ročně cílí miliony turistů. Fasádu brány tvoří virtuálně přenesené obrazy Prahy. I když ne cesty všech, kdo dnes do Prahy přijíždí, končí v katedrále, alespoň při dálkovém pohledu dochází skrze fasádu brány k identifikaci města. Obraz není statický, mění se v čase formou in-time projekce z kamer ve městě a na fasádě se tak vytváří pohled na něj jako paralela a další přidaná vrstva moderní královské cesty. Podél silnic, na domech, nad hlavami řidičů, celou cestu nás obklopují billboardy, informační cedule a dopravní značení. Z toho jedna malá značka oznamuje název města. Brána obsahuje a zprostředkovává informace. Měřítka domu a fasády odpovídají rychlosti, vzdálenostem a času vnímání při průjezdu autem. Dům není billboardem, ze vzdáleného obrazu fasády se stává městským domem s výkladcem.

## KRÁLOVSKÁ CESTA

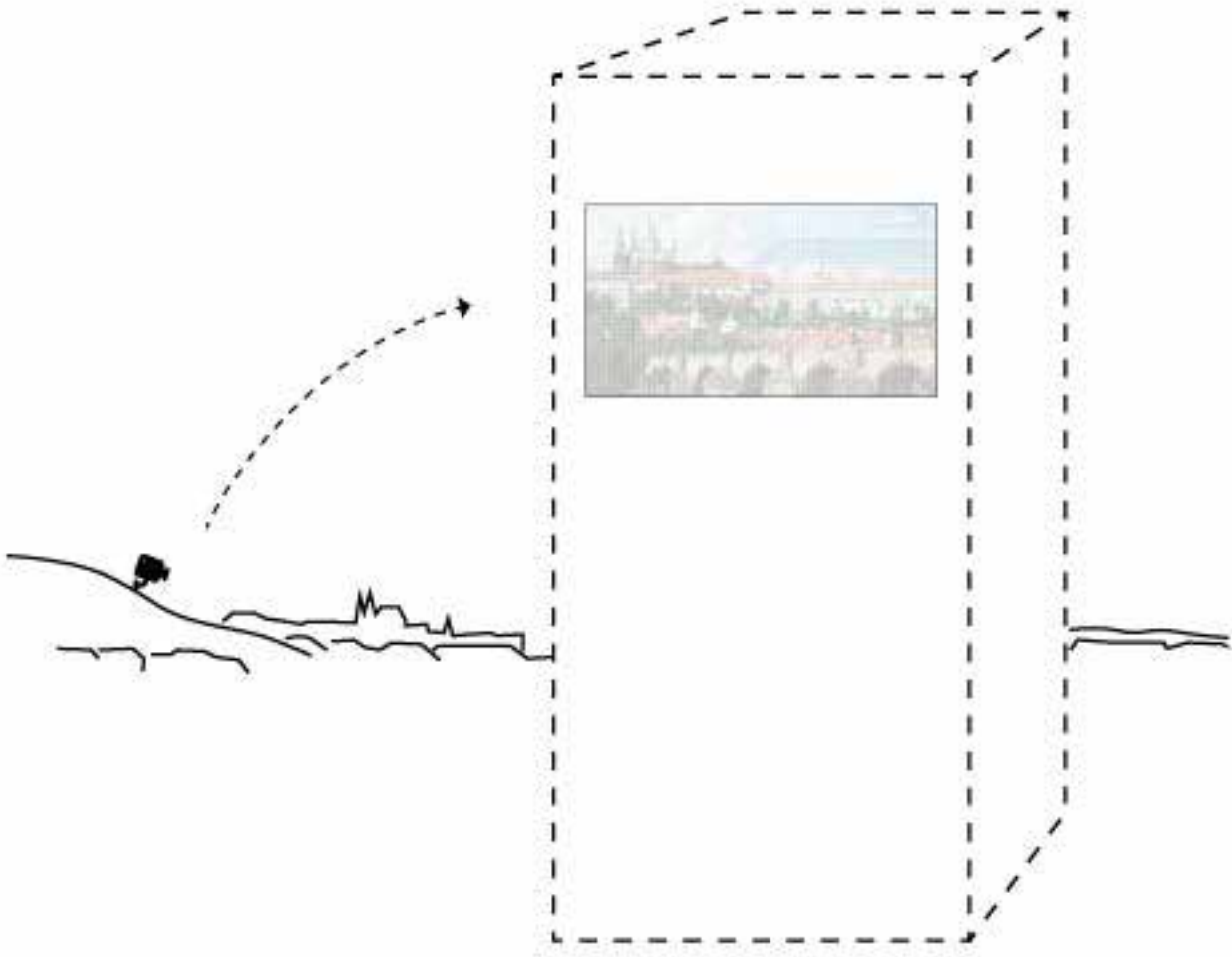


## OBRAZ MĚSTA



## INFORMACE

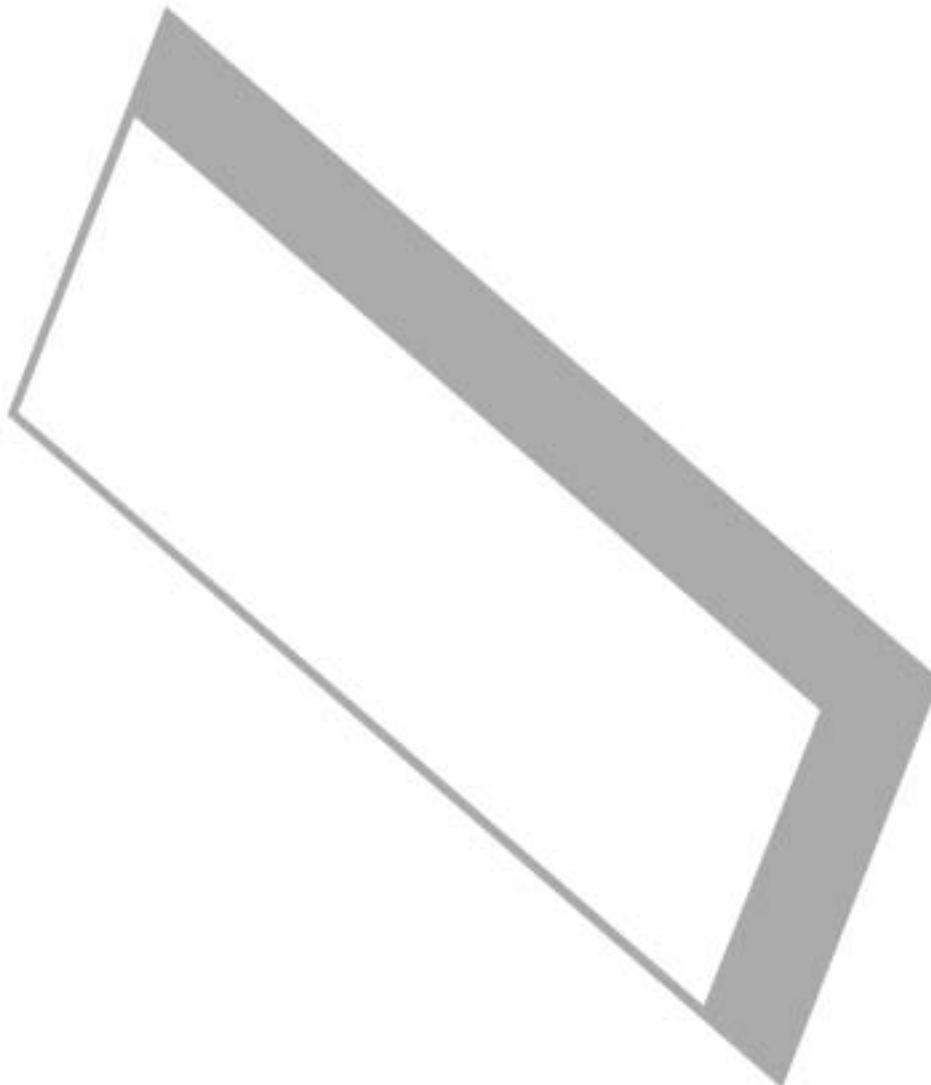
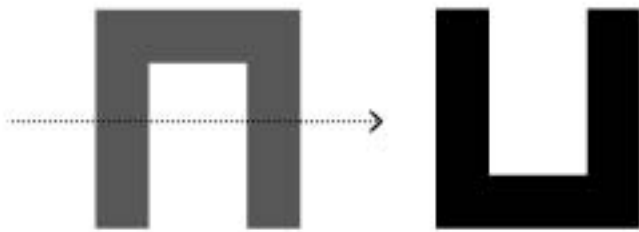






# VZOROVÉ ŘEŠENÍ | KAČEROV J

Dům - bránu na Kačerově definují tři úrovně. První je dálkový pohled při příjezdu i odjezdu a vztah k městu. Dvě štíhlé věže podél cesty a v posledním patře výstavní síň s výhledem na město. Druhou úroveň je magistrála, ke které se dům obrací čelem a je zde vstup do informačního centra pro příjezdějící. Při cestě z jihu do Prahy se první pohled na město otevírá řidiči při projetí nad jižní spojkou. V prvním plánu je Kačerov a za ním dále Krč, Michle a Pankrác. Právě od tohoto místa se má magistrála do budoucna chovat jako městská třída, kde je možné zastavit a vystoupit. To souvisí s třetí úrovní - parteru pod magistrálou, který navazuje na metro a přestupní terminál Kačerov.



situace



S J MAGISTRÁLA

Michalisková

5. května

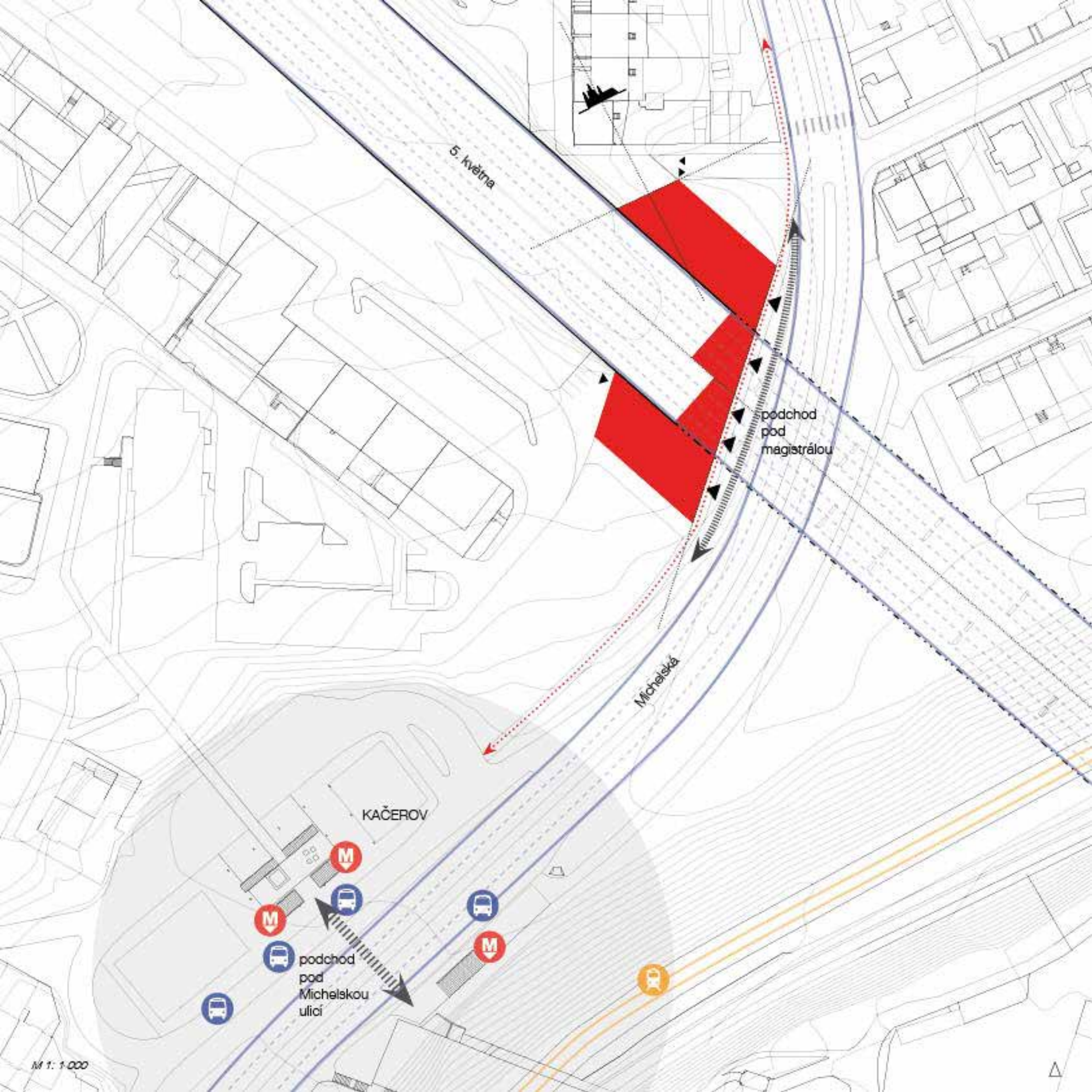
MHD Doprava Jízdenka

METRO C

JAN ŠTEPÁNEK

M 1:5 000





5. května

podchod  
pod  
magistrálou

Michelská

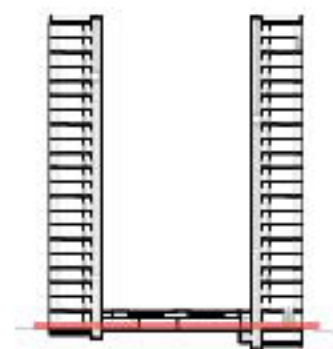
KAČEROV

podchod  
pod  
Michelskou  
ulicí

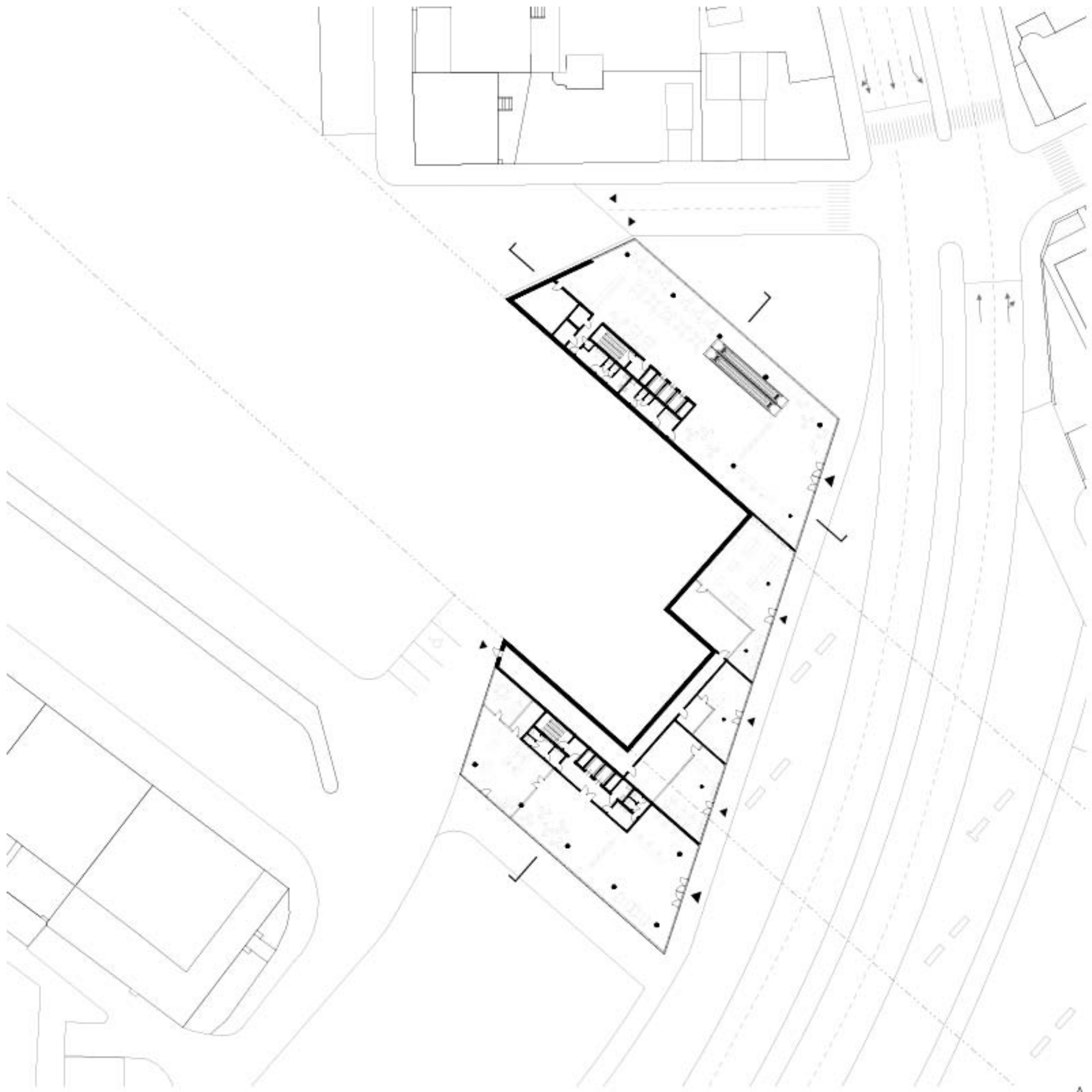
M 1: 1 000

# 1 np úroveň metra

První nadzemní podlaží tvoří parter domu a je orientované především na chodce. Výškově je na stejné úrovni jako stanice metra a autobusové zastávky na Michelské ulici. Čelní hrana domu definuje cestu od metra směrem na sever ke Kačerovu a Michli, což je podpořeno umístěním vstupů. Věže administrativních budov jsou pod magistrálou spojeny jednopodlažní částí s pronajímatelnými prostory a tím dochází k přehlednějšímu a bezpečnějšímu propojení čtvrti k metru, odděleného magistrálou. V parteru může fungovat pobočka banky, firmy nebo stejně dobře obchod např. večerka, pekárna, apod.

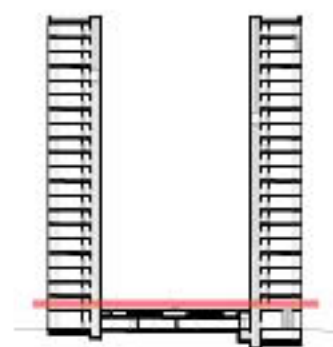


- recepce a vstupní hala s kavárnou | 594 m<sup>2</sup>
- parter /obchod, trafika, bistro... | 174 m<sup>2</sup>
- 64 m<sup>2</sup>
- 105 m<sup>2</sup>
- recepce a vstupní hala, služby | 464 m<sup>2</sup>



# 2 np úroveň sjm

Druhé nadzemní podlaží se nachází na úrovni magistrály, kterou vnímá jako budoucí pražskou metropolitní třídu. V první věži - ve směru do města je v tomto patře umístěno informační centrum pro příjezdějící a první část výstavy. Před domem jsou podélná stání, kde je možné zastavit. Skrz informační centrum vede z 2. do vstupní haly 1. podlaží eskalátor, což umožňuje přímé propojení magistrály s metrem. Ve druhé věži od této úrovně začínají patra kancelář, v první věži začíná administrativa ve 3 np.

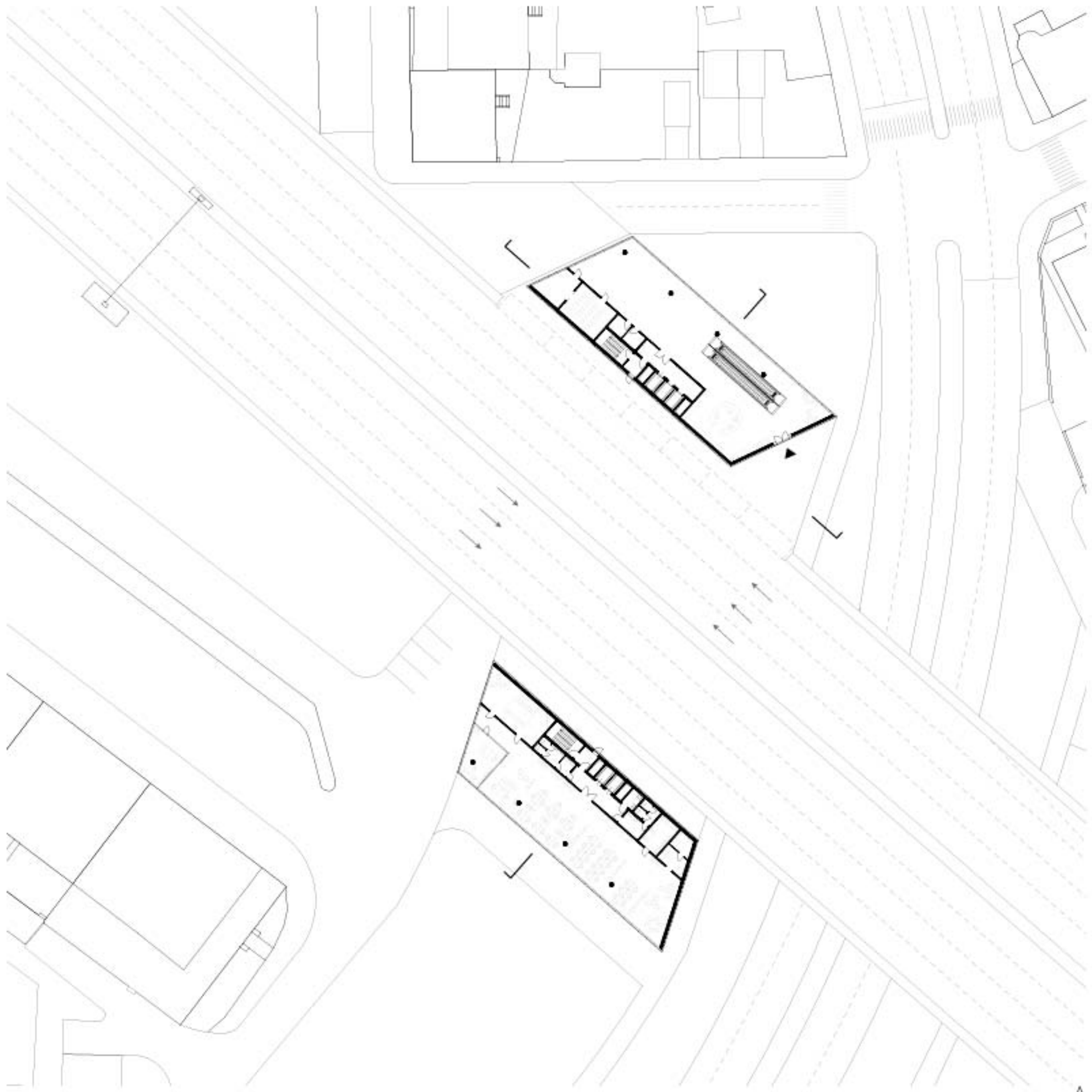


informační centrum | 392 m<sup>2</sup>



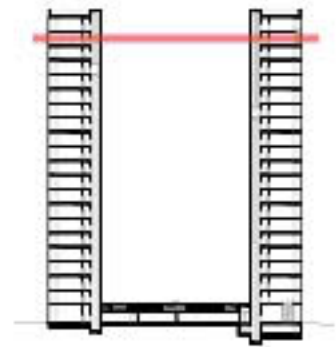
administrativa | 370 m<sup>2</sup>

/varianta: openspace 1 nájemce/



# 20 np úroveň výhledu

Poslední dvě podlaží první věže jsou vyhrazena pro prostory výstavní síň města. Na sever se návštěvníkovi otevírá pohled na město, a vidí tak nyní reálně jeho fyzický obraz stejně jako při přjezdu virtuální na fasádě. Ve druhé věži je administrativa v 2.-21. np, v první věži 3.-19. np.



výstavní síň | 360 m<sup>2</sup>



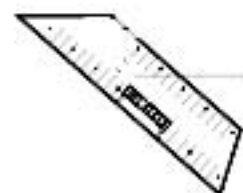
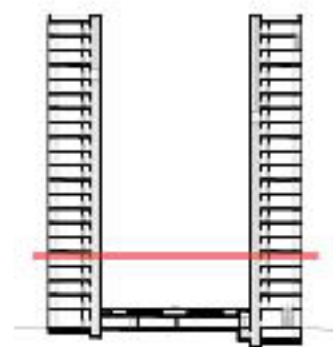
administrativa | 370 m<sup>2</sup>  
/varianta: 2 nájemci kanceláře, openspace/



# 1 pp parkování

Parkování k domu je možné z několika úrovní. Pod první věží je jedno patro podzemních garáží s 25 stáními s vjezdem a výjezdem na Michelskou ulici. K druhé věži jsou 3 pohotovostní stání a prostor pro zásobování z ulice Jihlavská. Na úrovni magistrály je 7 podélných stání pro návštěvníky informačního centra. Z celkového počtu je požadovaný počet stání řešen jako bezbariérový.

V průběhu práce bylo uvažováno řešení s větší parkovací kapacitou formou podzemních garáží pod celým objektem\*. Vzhledem k blízkosti dopravního uzlu mhd Kačerov (metro-bus-vlak) a jako reakce na současný trend developerů, kteří toto nákladné řešení garáží u nových projektů již nechtějí, bylo od této varianty upuštěno.

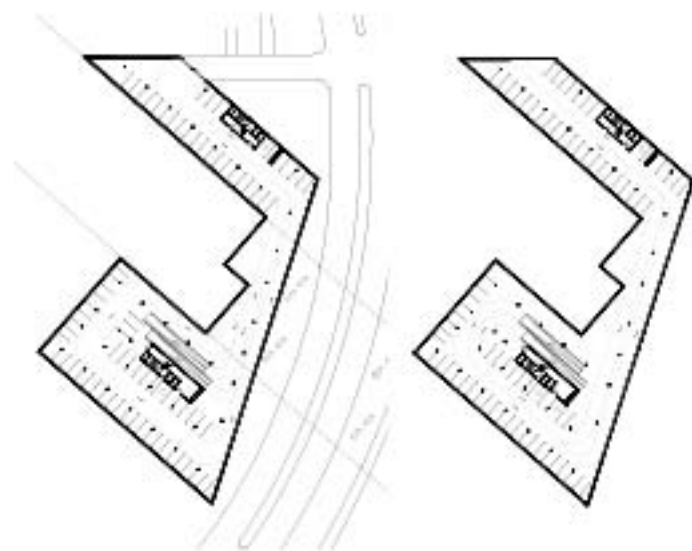


garáže | 840m<sup>2</sup>

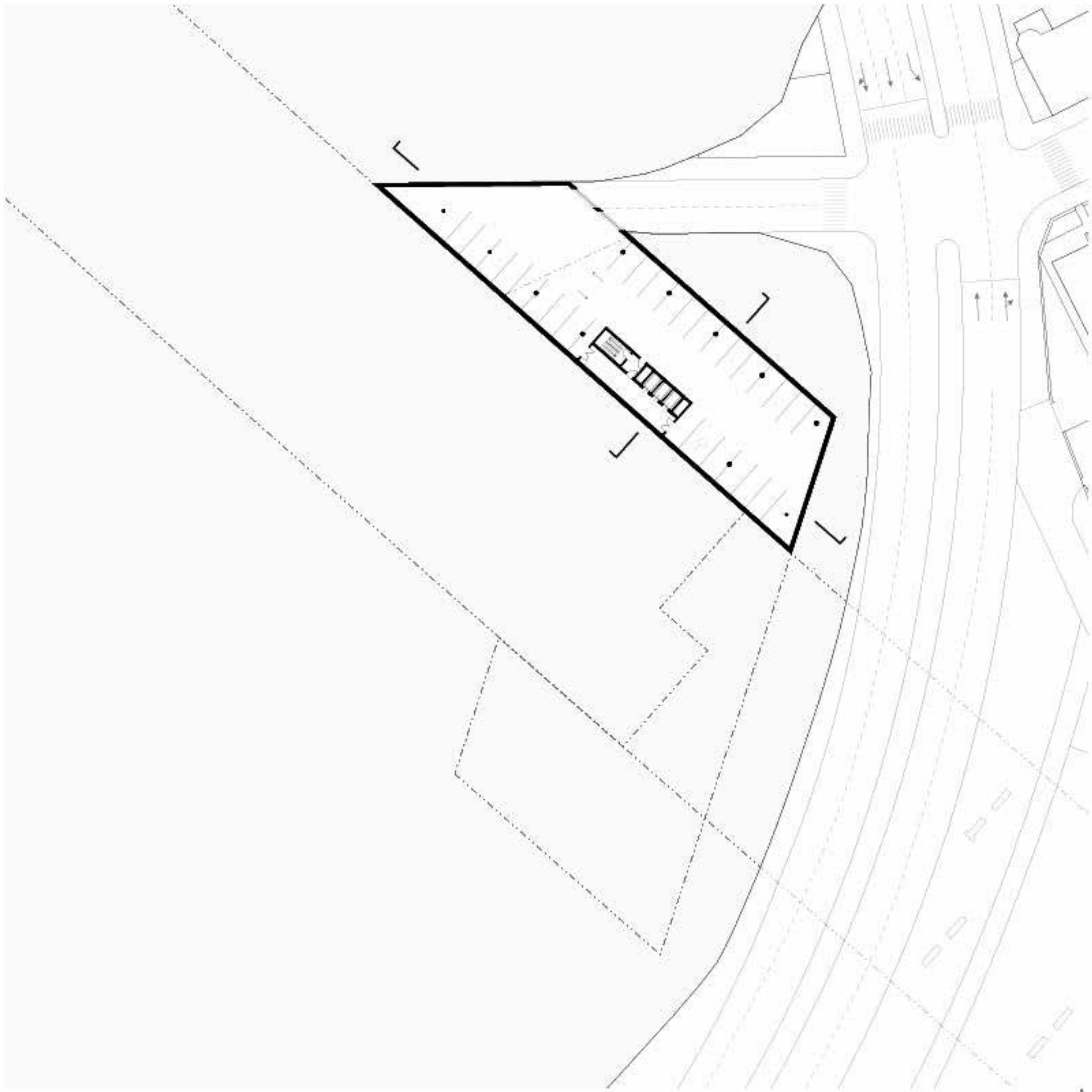
\* varianta podzemních garáží s kapacitou 135 stání

1 pp

2 pp







# řezy příčný

+82,5 m

+77,2 m | 21 np | administrativa

+73,4 m | 20 np | administrativa

+69,6 m | 19 np | administrativa

+65,8 m | 18 np | administrativa

+62,0 m | 17 np | administrativa

+58,2 m | 16 np | administrativa

+54,4 m | 15 np | administrativa

+50,6 m | 14 np | administrativa

+46,8 m | 13 np | administrativa

+43,0 m | 12 np | administrativa

+39,2 m | 11 np | technické zázemí

+35,4 m | 10 np | administrativa

+31,6 m | 9 np | administrativa

+27,8 m | 8 np | administrativa

+24,0 m | 7 np | administrativa

+20,2 m | 6 np | administrativa

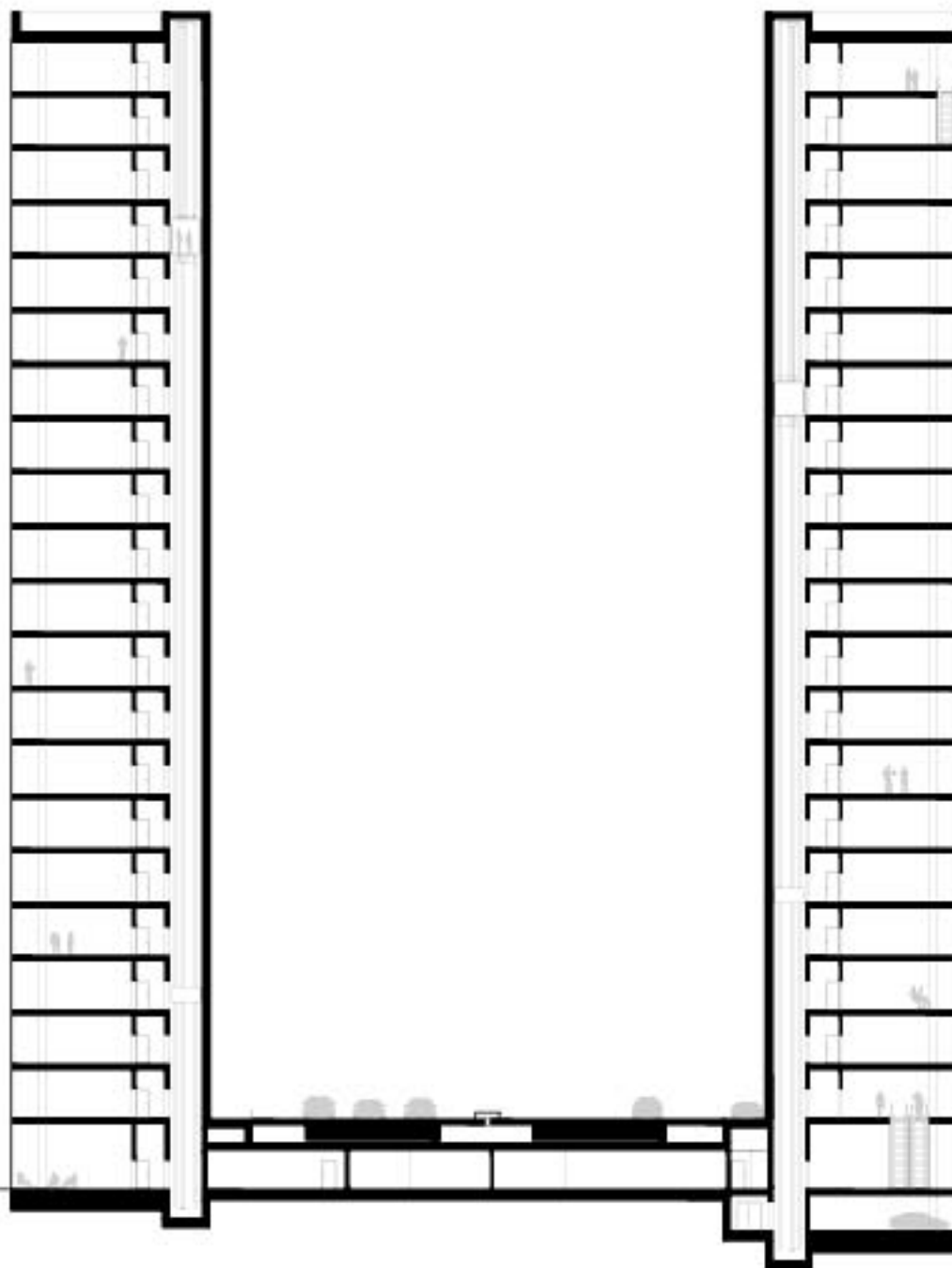
+16,4 m | 5 np | administrativa

+12,6 m | 4 np | administrativa

+8,8 m | 3 np | administrativa

+5,0 m | 2 np | administrativa

±0,0 m | 1 np | recepcce, parter



# podélný

+82,5 m

+77,2 m | 21 np | výstavní síň

+73,4 m | 20 np | výstavní síň

+69,6 m | 19 np | administrativa

+65,8 m | 18 np | administrativa

+62,0 m | 17 np | administrativa

+58,2 m | 16 np | administrativa

+54,4 m | 15 np | administrativa

+50,6 m | 14 np | administrativa

+46,8 m | 13 np | administrativa

+43,0 m | 12 np | administrativa

+39,2 m | 11 np | technické zázemí

+35,4 m | 10 np | administrativa

+31,6 m | 9 np | administrativa

+27,8 m | 8 np | administrativa

+24,0 m | 7 np | administrativa

+20,2 m | 6 np | administrativa

+16,4 m | 5 np | administrativa

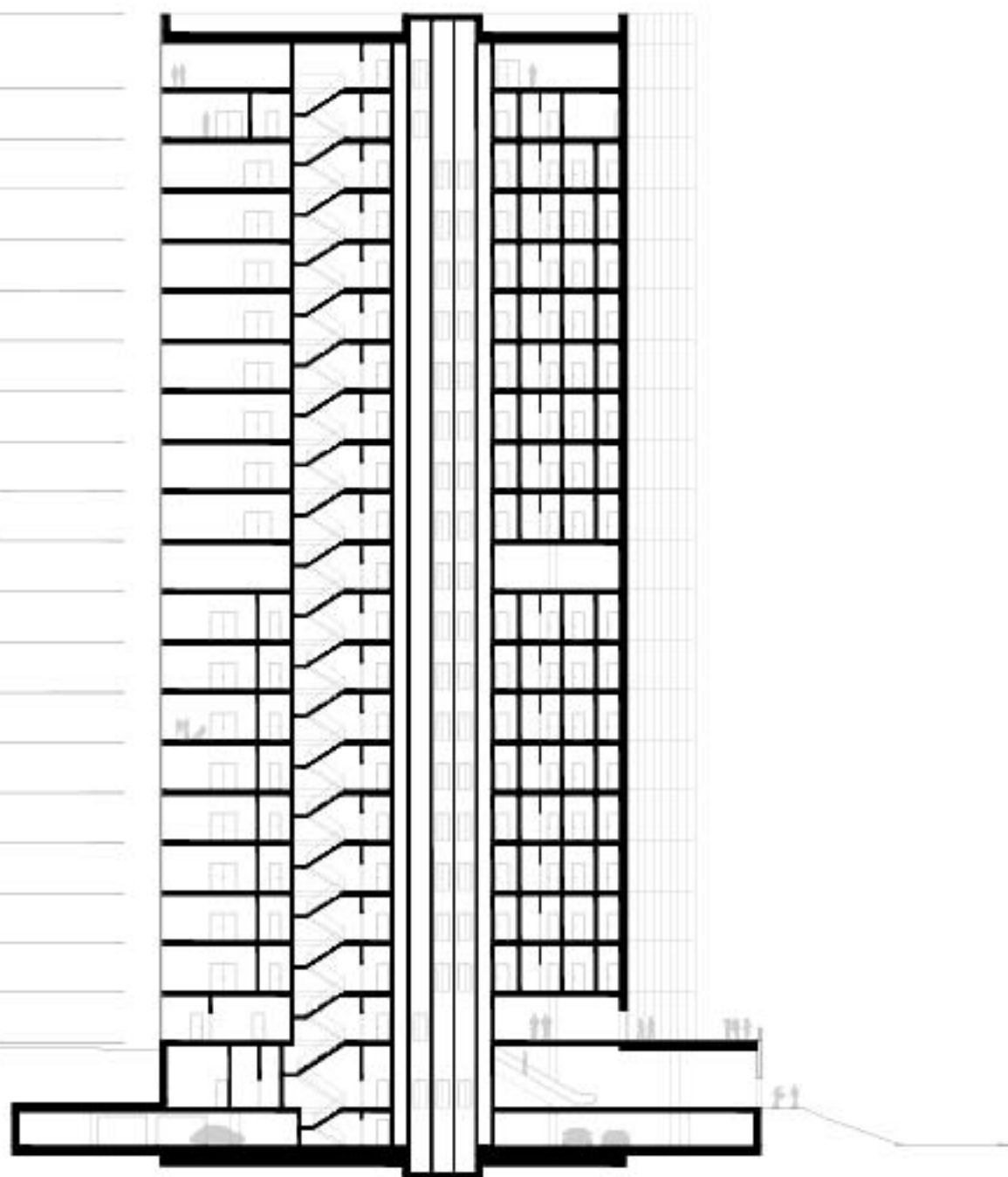
+12,6 m | 4 np | administrativa

+8,8 m | 3 np | administrativa

+5,0 m | 2 np | informační centrum

±0,0 m | 1 np | recepce, kavárna

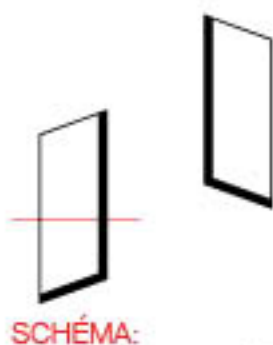
-2,9 m | 1 pp | garáže



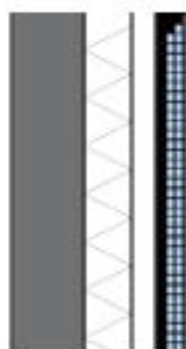
# fasáda

Fasáda brány je tvořena obrazem města a představuje první vizuální kontakt s cílem cesty. Na objektu jsou použity dva typy fasád - mediální a lehký obvodový plášť. Mediální fasáda je formou promítaných obrazů na fasádách směrem ven z města, vítající přijíždějící a na vnitřních stranách věží k magistrále pro umocnění průjezdu. Na pravé věži vidíme obraz, vlevo informace. Vždy se na fasádu promítá aktuální pohled, ať prší, je tma nebo se děje nějaká významná událost. Ziskáváme tak místočasoprostorové určení vjezdu do města. Naopak při pohledu z města se dům tváří nenápadně a brána se nám odhalí znovu až při průjezdu z města ven.

Mediální fasáda je tvořena zavěšenými panely s obrazovkami s LED technologií, které dohromady vysílají a vytvářejí obrazy. Fasáda je neprůhledná, jsou k ní proto orientována jádra a další prostory které nepotřebují přímé světlo (hygienická zařízení, technické místnosti, u administrativy např. kuchyňky, konferenční místnosti, archivy, sklady, apod.). Fasády orientované k městu tvoří lehký obvodový plášť ve stejném rastru jako mediální panely, jihovýchodní fasáda je navíc opatřena vnějším stíněním. Tato fasáda je hlavní pro uživatele domu, jsou k ní umístěna pracovní místa administrativy a z výstavních prostor nabízí výhled na město.



STÍNĚNÍ  
PROSKLENÁ FASÁDA



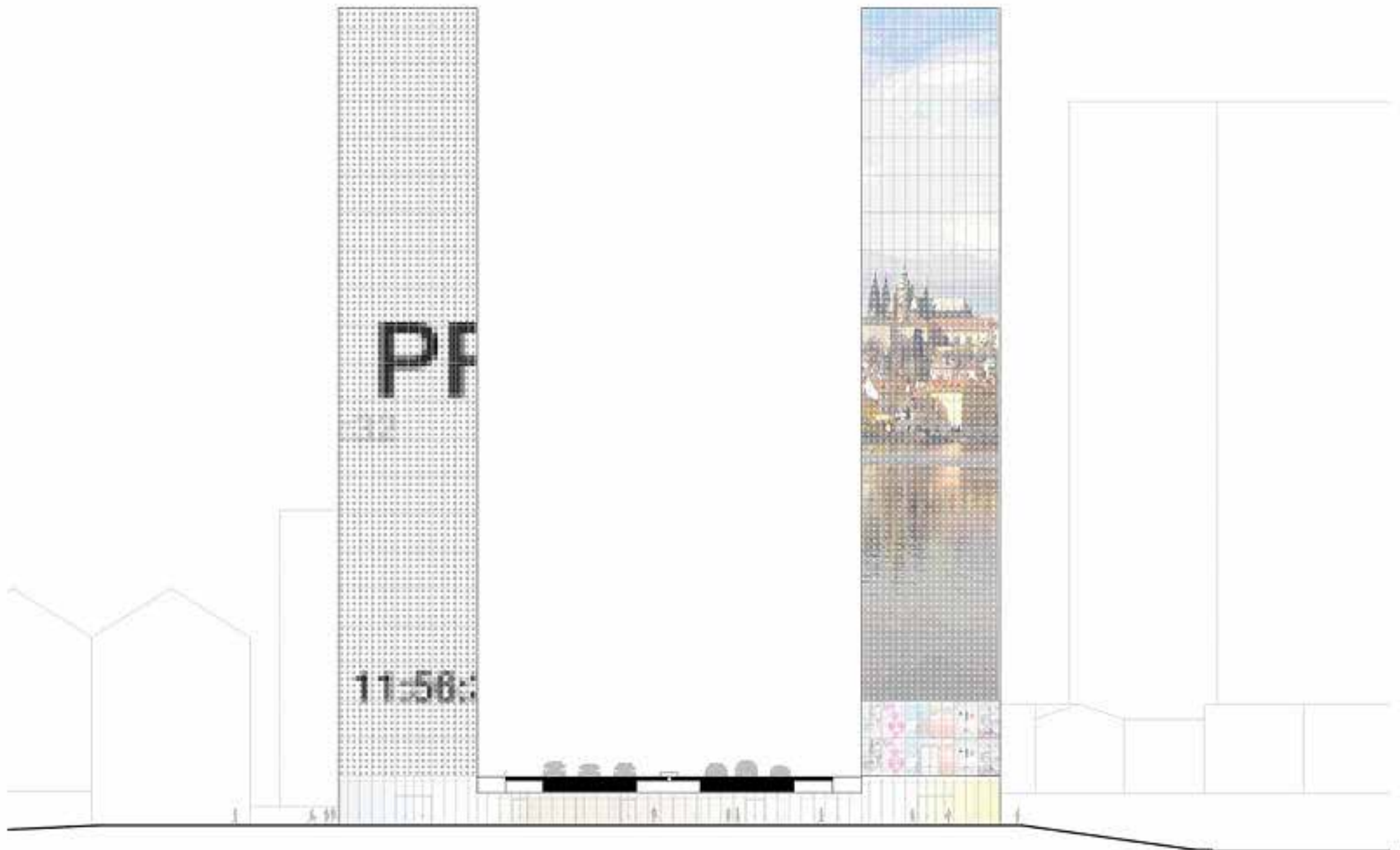
ŽB NOSNÁ STĚNA

ISOLACE

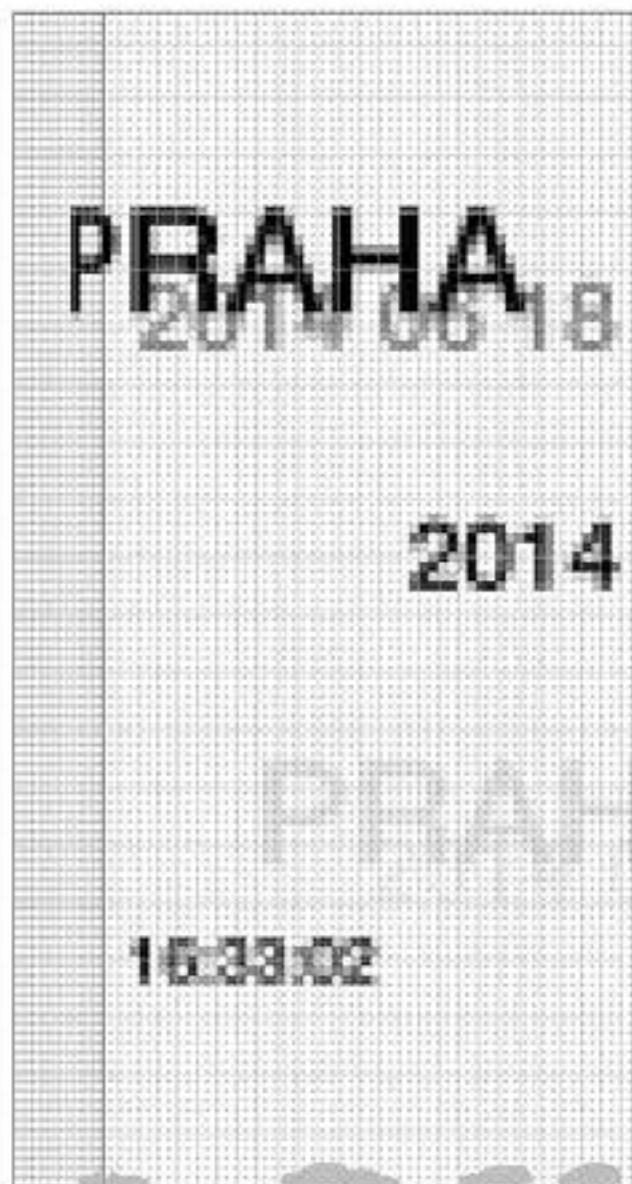
VĚTRANÁ MEZERA

ZAVĚŠENÝ MEDIALNÍ PANEL

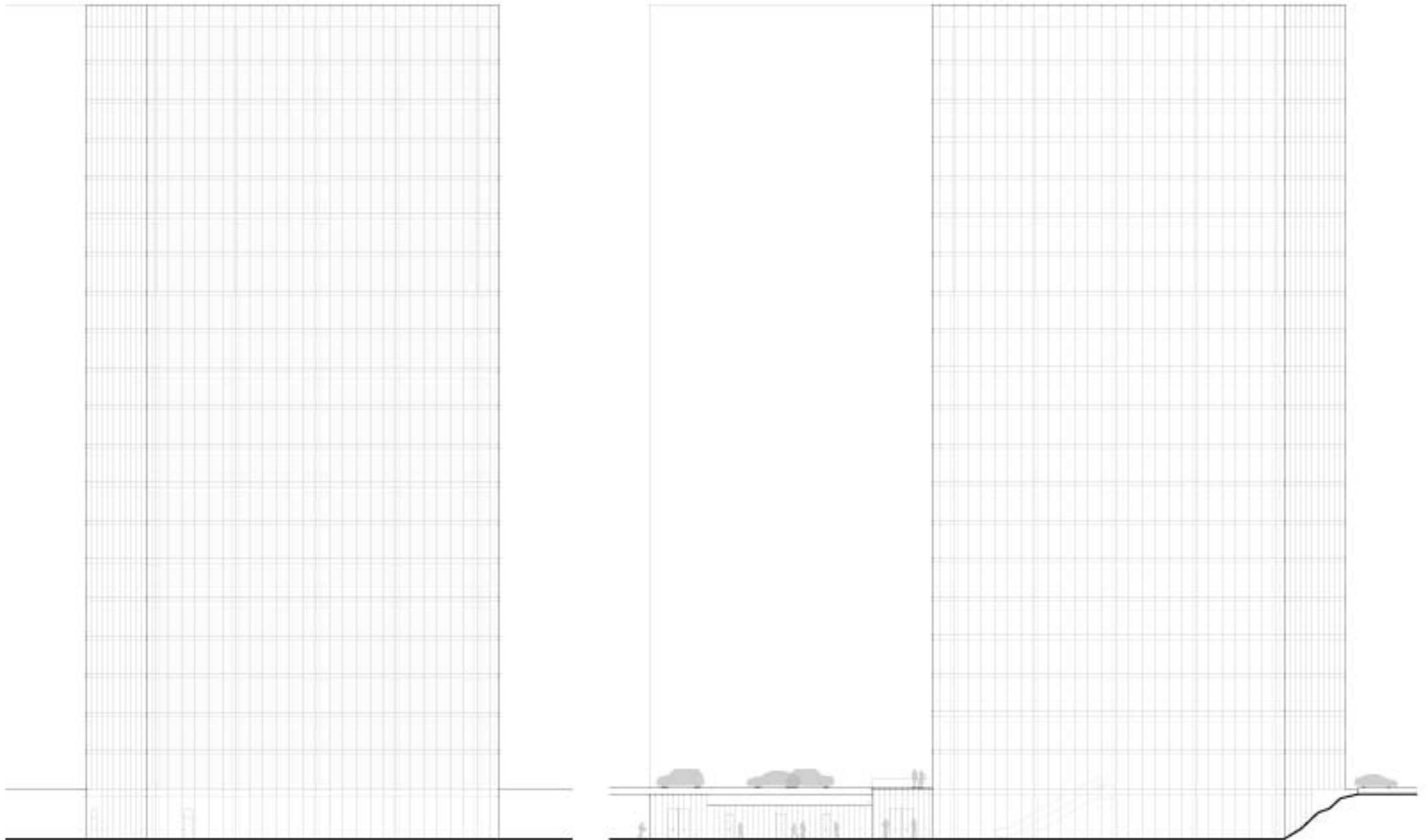
# pohledy příjezd do města | JV



z magistrály | SV, JZ



z města | JZ, SV











Mit kar...  
31. 6. 20...  
300...  
od ní

Vyberte si svou reklamní kampaň

FALLEN-HOLETT





Nosnou konstrukci domu tvoří železobetonový monolitický skelet. V horních sedmi patrech jsou sloupy průměru 400 mm a nosné stěny tloušťky 200 mm. Ve zbylých patrech níže jsou nosné prvky zesíleny na průměr sloupu 600 mm a tloušťku stěny 300 mm a je použit kvalitnější beton.

Dům je založen na základové desce tloušťky 1500 mm pod věžemi a 700 mm pod jednopatrovou částí objektu. Zároveň je použito hlubinné založení tahovými pilotami, které roznáší zatížení sloupů a stabilizují objekt.

Objekt je dilatován na tři části - věže a jednopodlažní část pod magistrálou. Do konstrukce magistrály nebude při stavbě zasahováno.

Vnitřní dělení příčkami, podhledy, podlahy a interiéry v jednotlivých podlažích budou přizpůsobeny podle požadavků jednotlivých nájemců.

## TZB A POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

V 11. np, tedy asi v polovině pater věží, je umístěno technické zázemí se strojovnou vzduchotechniky. Rozvody jsou vedeny v šachtách umístěných v jádrech, na ně jsou navázány hygienická zařízení a kuchyňky. Ohřev vody je vzhledem k malému objemu zajištěn lokálně v jednotlivých patrech.

V každé z věží je jedno vertikální jádro s komunikacemi. V něm se nachází vždy dva výtahy pro administrativu a jeden výtah zvlášť obsluhující pouze informační centrum a výstavní síň. Výtahy mají rozměr kabiny 1100 x 2100 mm a zároveň slouží jako evakuační.

Schodiště mají sklon 33°, rozměry schodišťového stupně jsou 173 x 270 mm. V obou objektech jsou navržena jako chráněné únikové cesty typu C s požární předstíň 5 m<sup>2</sup> a přetlakovým větráním. Únikové cesty ústí ve 2. np na chodník před magistrálou.

V celém objektu jsou instalována požární čidla a sprinklery.

## BILANCE [m<sup>2</sup>]:

zastavěná plocha:	1 692
administrativa:	17 620
parter:	470
informační centrum:	470
výstavní síň:	940
garáže:	1 000



DĚKUJI  
Romanu Kouckému a Editě Lisecové

rodině  
Jiřímu Schwarzovi  
kamarádům

za konzultace práce děkuji:

Ing. Jan Špilar  
Ing. Pavel Štěpán  
Ing. Jan Žemlička

zdroje:

*Architektura a město*, Hašek Pavel, Kratochvíl Petr, Nový Otakar, Academia, Praha, 1996  
*Architektura v informačním věku*, ed. Tichá Jana, Zlatý řez, Praha, 2006  
*Časopis Arochitekt č.6/6*, 2011  
*Dějiny architektury pravěku a starověku*, Višek Pavel, Vydavatelství ČVUT, 2006  
*Encyklopedie městských bran v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Fišera Zdeněk, Libri, Praha, 2007  
*Inteligentní skleněné fasády*, Florián Miloš, Vydavatelství Čvut , Praha, 2005  
*Learning from Las Vegas*, Venturi Robert, The MIT Press, 1977  
*Metropoliss: Metrozonen*, IBA Hamburg, Jovis, Berlin, 2010  
*Městské zásahy/Urban Interventions*, Sadovský Oliver, Valto Matuš, Slovart, 2011  
*Pražská opevnění*, Kúpka Vladimír, Libri, 2008  
*S,M,L,XL*, Koolhaas Rem, Mau Bruce, The Monacelli Press, 1995  
*Střední kaše*, Hnilčíka Pavel, Host, Brno, 2012  
*Texty 2004-2010 architektura, urbanismus, krajina*, Jehlík Jan  
*Zlatý řez n° 29: Mediální fasáda*, 2007  
*Zlatý řez n° 36: Automobil, architektura a město*, 2012

[www.prpraha.cz](http://www.prpraha.cz)  
[www.okruhprahy.cz](http://www.okruhprahy.cz)  
[www.praha1.cz](http://www.praha1.cz)  
[www.praha9.cz](http://www.praha9.cz)  
[www.metroweb.cz](http://www.metroweb.cz)  
[cs.wikipedia.org](http://cs.wikipedia.org)

mapy:

IFFI Praha  
[maps.google.com](http://maps.google.com)  
[google earth](http://google.earth)  
[www.dveprahy.cz](http://www.dveprahy.cz)

obrázky:

(1) <http://www.panoramio.com/photo/62451002>  
(2) ilustrace z knihy *Encyklopedie městských bran v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*  
(3) [www.praguecityline.cz/prazske-pamatky/vysehrad-brana-spioka](http://www.praguecityline.cz/prazske-pamatky/vysehrad-brana-spioka)  
(4) <http://urattl.web.fc2.com/architecture/toyoo/windegg.html>  
(5) <http://www.theguardian.com/arts/gallery/2006/feb/26/architecture.china>  
(6) [http://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g188632-d4657172-t73646392-Rotterdam\\_Centraal\\_Station-Rotterdam\\_South\\_Holland\\_Province.html#73646392](http://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g188632-d4657172-t73646392-Rotterdam_Centraal_Station-Rotterdam_South_Holland_Province.html#73646392)  
(7) <http://www.oma.eu/projects/1888/zebrugge-sea-terminal>  
(8) <http://www.urbanismusbrno.cz/domains/urbanismusbrno.cz/studie/67-opevna-krajina>  
(9) Kůča, K., *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, V. díl: *Pař-Pra*, Libri, Praha, 2002  
(10) <http://www.kralovskacesta.cz/cs/prohlídka.html>  
(11) <http://zpravy.inred.cz/c1-61483360-praha-new-york-google-20-nejcastej-fotografovanych-mist>  
(12) [http://www.praha.eu/jnp/en/transport/by\\_car/illuminated\\_information\\_boards\\_on\\_roadis.html](http://www.praha.eu/jnp/en/transport/by_car/illuminated_information_boards_on_roadis.html)





