



Hlavní třídy Prahy pro 21. století

Diplomní projekt

Hlavní třídy Prahy pro 21. století

Diplomní projekt

Sandra Guthová

Zpracovaný v ateliéru 1+XX Romana Kouckého, Zdeňka Jirana a Edity Lisecové
FA ČVUT v Praze
ZS 2014/ 2015

konzultace:

dopravní inženýrství: Ing. Jan Špilar

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Sandra Guthová

datum narození: 29.10. 1989

akademický rok / semestr: 2014 - 2015 / zimní semestr

ústav: 15118 Ústav nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. arch. Zdeněk Jiran

téma diplomové práce: Hlavní třídy Prahy pro 21. století

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ Tématem diplomové práce je návrh úprav Severojižní magistrály, které povedou k přeměně dopravního koridoru na jednu z hlavních tříd Prahy.

Cílem projektu je nalezení vize pro Severojižní magistrálu, která prochází skrz celé město od periferie přes historické centrum k periférii. Hlavní třída by neměla být jen dopravním koridorem a bariérou pro město, ale měla by být spojujícím, propojujícím a žijícím veřejným prostranstvím.

2/ Práce bude řešit Severojižní magistrálu od celku k detailu. Nejdříve bude dokumentována poloha Severojižní magistrály ve městě, v rámci dopravní sítě a veřejných prostorů. Následně budou určeny jednotlivé lokality a jejich charaktery. Na základě předchozích poznatků bude proveden výběr 3 – 5 ohnisek potenciálního rozvoje, na kterých bude představena vize hlavní třídy Prahy pro 21. století. V jednotlivých ohniscích bude jasně definován veřejný prostor a jeho struktura.

3/ Návrh vize a její ověření v detailu jasně představí názor, jakým směrem by se hlavní třída – Severojižní magistrála měla ubírat.

Projekt bude zpracován od celku města Prahy 1: 25 000, přes charakter částí 1: 5 000 a vybrání konkrétního místa 1: 1 000 až po detail uličního profilu 1: 200.

Měřítko výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

4/ Součástí práce bude portfolio a fyzický model schématického vyobrazení řešeného území.

Datum a podpis studenta

22.9.2014

Sandra Guthová

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

15.9.14

[Podpis děkana]

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
<p>AUTOR, DIPLOMANT: SANDRA GUTHOVÁ AR 2014/2015, ZS</p> <p>NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: HLAVNÍ TRÍDY PRAHY PRO 21. STOLETÍ (ČJ)</p> <p>MAIN STREETS OF PRAGUE FOR THE 21ST CENTURY (AJ)</p> <p>JAZYK PRÁCE: ČESKÝ</p>	
Vedoucí práce:	Doc. Ing. arch. Zdeněk Jiran Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Severojižní magistrála, transformace, městská třída, hlavní třída, rozšíření centra, zklidňování dopravy, veřejný prostor, sdílení, pobyťová kvalita, prostupnost
Anotace (česká):	Diplomní projekt představuje návrh transformace SJ magistrály a jejího okolí na městskou třídu – jednu ze dvou hlavních tříd Prahy. Celková koncepce je aplikována na jednotlivé části SJ magistrály. Celková koncepce je založena na sdílení veřejného prostoru, na zklidňování dopravy, na podpoře MHD a bezmotorové dopravy, na utváření prostupného, vrstevnatého a žijícího prostoru, který komunikuje s okolím a do kterého by se mělo rozšířit pražské centrum.
Anotace (anglická):	The diploma project formulates overall view on transformation of SJ magistrála motorway and its surroundings to a boulevard. SJ magistrála motorway is able to become one of the two most important streets in Prague. The overall concept is applied to specific parts of SJ magistrála motorway. The overall concept is based on traffic calming, sharing of public space, support of public transportation and non-motorized transportation and creating penetrable, layered, living space. This space interacts with its surroundings and Prague center may be able to extend into it.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 5.1. 2015

podpis autora-diplomanta



OBSAH

00 Úvod

Téma
Místo
Historie

01 Celek

Analýzy |
Koncept

SJ magistrála ve struktuře Prahy
Stabilní a transformační plochy
Využití
SJ magistrála jako městská třída
Na terénu, nad terénem
Prostupnost území
Doprava

02 Části

Části SJ magistrály
Krycí list
Legenda

Část [01]
Část [02]
Část [03]
Část [04]
Část [05]
Část [06]
Část [07]
Část [08]
Část [09]
Část [10]
Část [11]

Vyznačení a popis
Ortofoto
Uliční prostranství
Dopravní schémata stav a návrh
Uliční profily stav a návrh
Foto

03 Závěr

Shrnutí
Poděkování
Zdroje

00 ÚVOD

Téma
Místo
Historie

Průvodní zpráva

Severojižní magistrála a její okolí představuje prostor celoměstského významu, který má potenciál stát se městskou třídou - jednou ze dvou **hlavních tříd Prahy**.

Druhou hlavní třídu Prahy představuje západovýchodní Severní diametr. Hlavní třídy Prahy jsou na sebe kolmé a protínají se v Holešovicích.

Prostor SJ magistrály se rozprostírá **uvnitř Městského okruhu** a prochází, jak **předměstím** a **městem** na severu a jihu, tak **centrem** Prahy. Tento prostor bychom neměli řešit po částech, ale měli bychom k němu přistupovat jako k **celku**, který se z jednotlivých částí skládá. Mezi jednotlivými částmi by měl být vyvážený vztah. Proto jsem si dala za **cíl** ve své diplomové práci vytvořit celkovou koncepci transformace Severojižní magistrály na městskou třídu a tuto celkovou koncepci **aplikovat** na jednotlivé části SJ magistrály.

Na začátku diplomové práce představuji řešené **místo** a jeho polohu v České republice a v Praze.

Poté zařazuji SJ magistrálu do **kontextu historie**. Díky tomu pochopíme širší souvislosti, proč ji v Praze máme a jak se k tomuto prostoru v minulosti přistupovalo.

Následuje **celkový pohled** na stávající stav SJ magistrály, který prezentuje strukturu, využití, prostupnost, silné a slabé stránky tohoto prostoru a jeho začlenění do dopravní infrastruktury.

Koncept shrnuje zásady transformace SJ magistrály na městskou třídu.

Zásady:

- **celková koncepce** prostoru SJ magistrály a jejího okolí
- **rozšíření centra**
- **komunikace** prostoru hlavní třídy s městem
- **podpora** městské třídy - přimykání objektů k městské třídě
- **sdílení prostoru**
- **pobytová kvalita prostoru**
- podpora **průhledů**
- výsadba **stromořadí**
- transformace SJ magistrály na městskou třídu po dostavbě hlavních částí **PO, MO a metra D**
- transformace maximálního počtu mimoúrovňových křižovatek na **úrovňové**
- **zklidňování dopravy** - vyrovnání poměrů mezi jednotlivými druhy dopravy (IAD, MHD, cyklistická doprava, pěší)
- doplnění dopravní obslužnosti (MHD)
- doplnění **přestupních terminálů** s P+R, B+R
- doplnění **pruhů pro cyklisty**
(vyhlídková paralela k údolní cyklostezce podél Vltavy)
- automatické **půjčovny kol**, parkoviště pro kola
- odstranění nevhodných návěstidel a svodidel

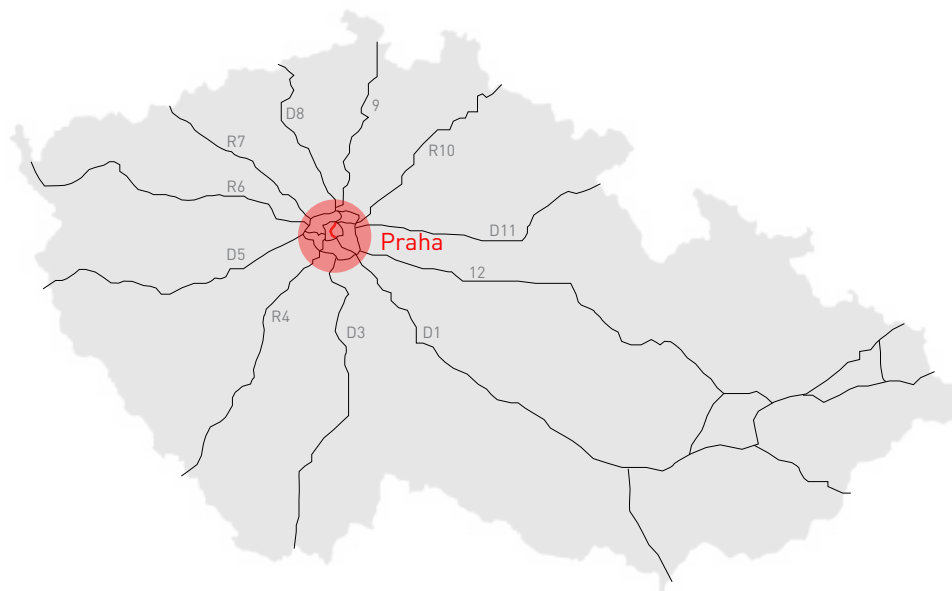
Po celkovém měřítku následuje detailnější. Zásady koncepce transformace SJ magistrály na městskou třídu **aplikuji** na jednotlivé části.

SJ magistrálu a její okolí jsem si rozdělila do **11 částí**. Každá část je zpracovaná **v šesti krocích**:

- v prvním kroku **vyznačuji území** části a **popisuji** její lokalizaci, zajímavosti, stav a návrh
- druhý krok, **ortofoto**, nám blíže představuje, co se v dané části nachází
- ve třetím kroku zachycuji **uliční prostranství**, které je vymezeno stavebními bloky a parky
- ve čtvrtém kroku na **dopravních schématech** nejdříve zachycuji stávající stav dopravního uspořádání a dějů v dané části a poté prezentuji aplikaci celkové koncepce transformace SJ magistrály na městskou třídu
- v pátém kroku **uliční profily** zachycují uspořádání typické ulice dané části jak stavu, tak návrhu
- v posledním a šestém kroku **foto** zachycuje stav konkrétního místa v části a představuje vybrané navrhované změny

V jednotlivých částech **nenavrhuji** přesná dopravní řešení, ale na schématech představuji aplikaci celkové koncepce a uspořádání veřejného prostoru.

Díky stanovenému cíli diplomního projektu (vytvoření celkové koncepce transformace Severojižní magistrály na městskou třídu a aplikace této koncepce na jednotlivé části SJ magistrály) vznikla **kompaktní práce**, do které vkládám své názory a ve které také potvrzuji, anebo vyvracím názory v již zpracovaných studiích a podkladech.



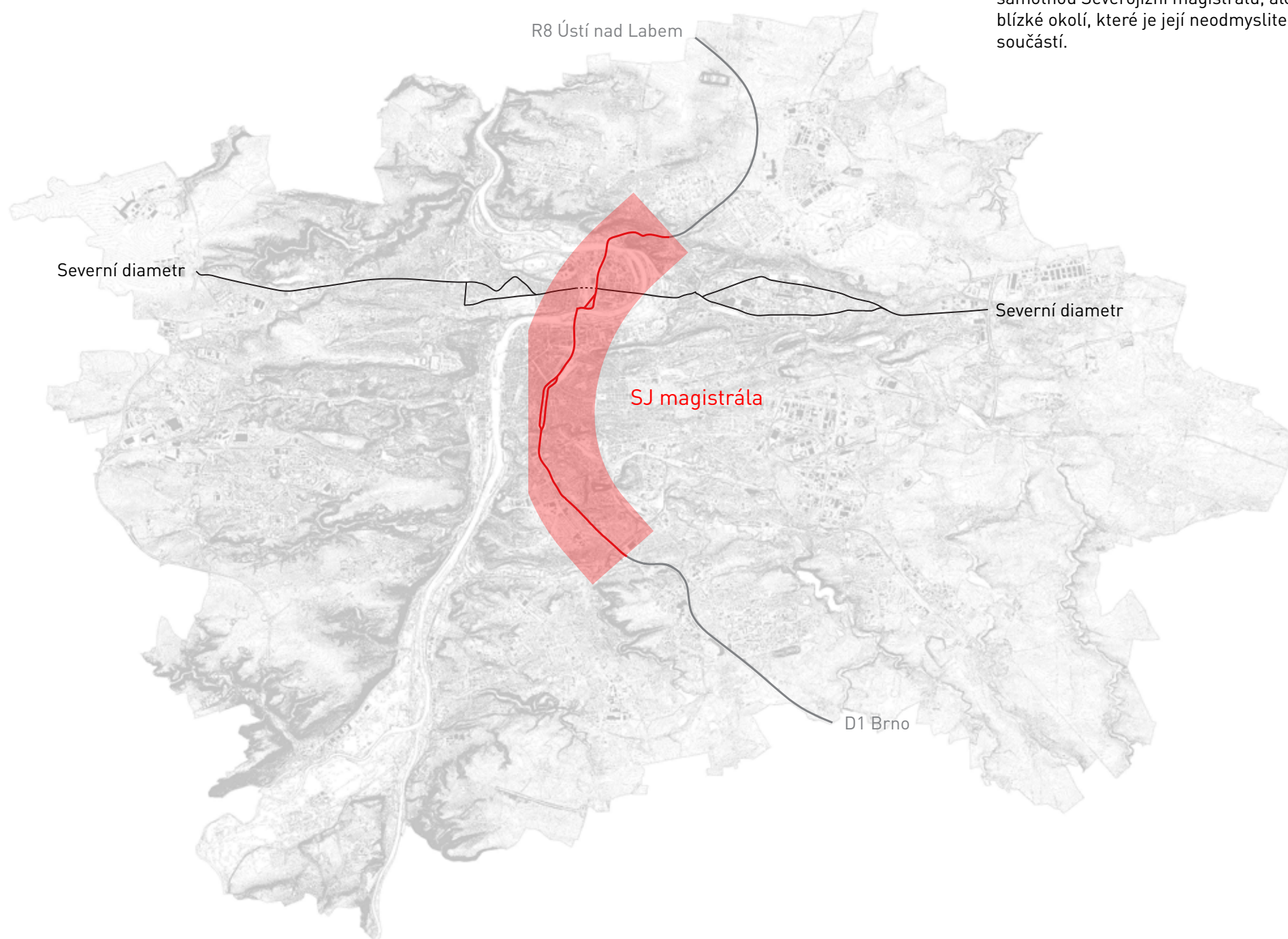
Severojižní magistrála se nachází v Praze uvnitř Městského okruhu. Je tečnou k pražskému centru a na obou koncích plynule přechází do silnic pro motorová vozidla. Na jižním konci do D1 směřující na Brno, na severním do R8 směřující na Ústí nad Labem.

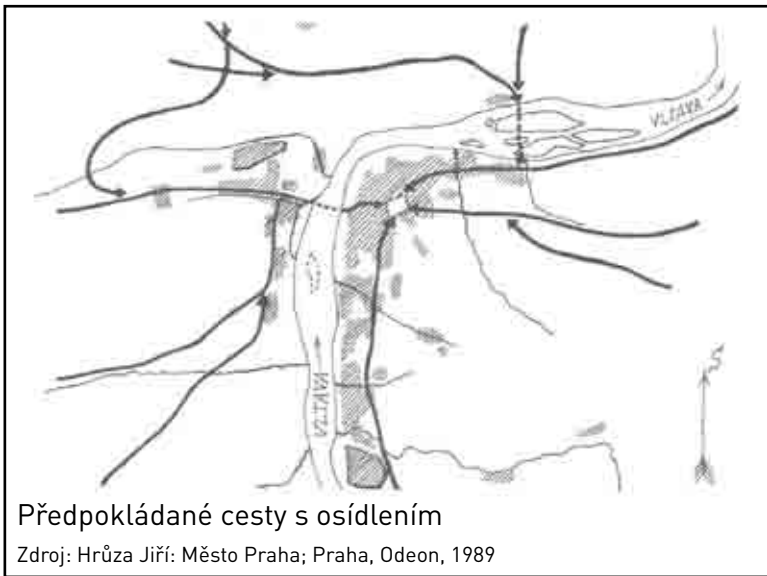
Severojižní magistrála představuje pozůstatek nedokončeného konceptu roštového systému komunikací z 60. let. Roštový systém byl o deset let později nahrazen systémem okružně radiálním, kterého se držíme do dnes.

Severojižní magistrála se obrací k městu zády, zapomíná na to, že není silnicí, ale ulicí ve městě. V Praze vytváří bariéru, která město rozděljuje.

Severojižní magistrála by se měla stát jednou ze dvou hlavních tříd Prahy a tím pomoci k hierarchizaci veřejných prostorů a lepší orientaci ve městě.

V diplomové práci neřeším pouze samotnou Severojižní magistrálu, ale i její blízké okolí, které je její neodmyslitelnou součástí.





Abychom pochopili širší souvislosti, proč máme v Praze Severojižní magistrálu, podíváme se do historie, která nám tuto skutečnost osvětlí.

Naše vyprávění začnu ve **12. století**. Před ulicemi a silnicemi byly **cesty**. V Praze byly hlavní ty, které se sbíhaly k Vltavě a jejím brodům. Tyto cesty můžeme stále rozpoznat v dnešní uliční síti v historickém jádru a v původních předměstích. Hlavní cesty se během času měnily, např. jejich význam, užívání, šířka, povrch, ale jejich trasa zůstala. Postupně se začaly obestavovat, což jen ukotvilo jejich polohu. Praha byla ve 12. století řízena z návrší Hradu na levém břehu Vltavy. Pod Hradem se rozprostíralo historické město s rozvrženou osnovou, se základními uzly, trasami a dominantami.



Ve 13. století byl nahrazen hlavní prostor Starého Města, sběžiště cest, **Staroměstským náměstím**. To ovlivnilo trasy ulic, které vybíhaly radiálně z tržiště.

Staré Město se také rozrostlo o prostor **Nového města okolo sv. Havla**, který nechal vystavět Václav I. pro německé kolonisty. Jednalo se o zcela neobvyklý dlouhý a přímý prostor v tehdejším evropském urbanismu.



Ve 14. století, přesněji roku **1348**, bylo Karlem IV. založeno **Nové Město**. Nové Město obklopovalo Staré Město, zabíralo vhodný terén, bylo v kontaktu s řekou a navazovalo na dopravní trasy a na starší osídlení. Konceptem Nového Města bylo vytvoření kompaktního celku ze tří pravoúhlých měst. Tato města se rozprostírají kolem tří hlavních prostorů situovaných na třech osách. Václavské náměstí leží na prostřední ose, která navazuje na spojnici Rejdiště, Staroměstského náměstí a Havelského tržiště. Jednotlivá města jsou vzájemně propojena příčnou trasou.

Nyní se podíváme co se událo na **styku Starého a Nového Města**, kde se postupně rozpadalo staroměstské opevnění.

Staroměstské opevnění se ocitlo po založení Nového města uprostřed tehdejší Prahy. Karel IV. měl v plánu jeho odstranění, ale k tomu nedošlo a opevnění se postupně rozpadalo.

Do **16. století** to bylo bolavé místo, ze kterého se stala skládka.

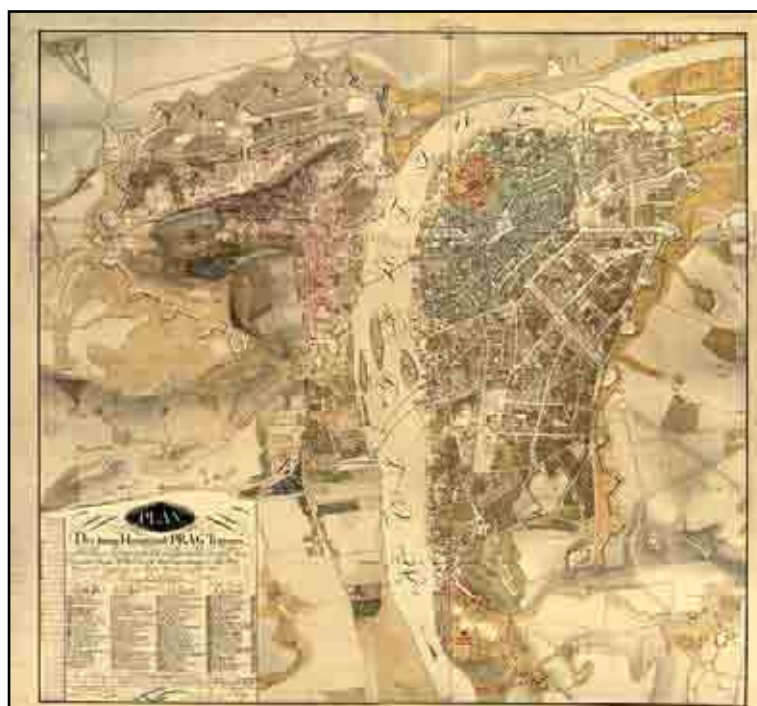
K zasypání příkopu staroměstského opevnění v místě tzv. **Na Příkopě** a k úpravě terénu na tomto místě došlo v polovině **17. století**.

18. století přineslo celkovou proměnu prostoru po staroměstském opevnění. V druhé polovině 18. století byla Na příkopě vysázena lipová alej a místo se nově nazývalo **Staré aleje**.

Později došlo ke srovnání terénu a výsadbě kaštanů i ve zbývající části staroměstského opevnění, od Koňského trhu k Vltavě. Toto místo neslo název **Nové aleje**.

Z nevábneho místa po sloučení Starého a Nového Města vznikla městská třída, kam se přesouval život i stavební ruch.

Staré aleje (lipová alej) - Na Příkopě
Nové aleje (kaštany) - Národní třída
Trubní / Rourová - Revoluční třída
Hyberské náměstí - náměstí Republiky



Jüttnerův plán Prahy

Zdroj: <http://cs.wikipedia.org>

Zaměřování probíhalo v letech 1811 - 1815. Plán zachycuje předměstskou krajinu s usedlostmi a s přímými silnicemi lemovanými alejemi.



Staré aleje kolem roku 1890

Zdroj: <http://cs.wikipedia.org>

Konec 19. století s sebou přináší po pěti stoletích růst města všemi směry. Obce se urbanizují a počet obyvatel roste. **Předměstí** jako Karlín, Libeň, Vysočany, Smíchov, Košíře, Vinohrady, Žižkov, Holešovice a Bubny se stávají novými městy pro Prahu.

Tak jako byl využit prostor po staroměstském opevnění, kdy se z něho stala městská třída, tak mohl být využit i prostor po novoměstském opevnění. Byl předložen i návrh na širokou třídu v prostoru na styku Nového Města s předměstím před vznikajícím nádražím Františka Josefa.

Hurtigův plán Prahy z roku 1891 zachycuje město před asanačním zákonem. V té době se bourají novoměstské hradby, reguluje se vnitřek města a předměstí se stabilizují.



Zdroj: <http://mapy.vugtk.cz>

Pražská asanace probíhající na Starém Městě kompozičně rozrušila mnohé prostory. Nejvýraznějším prvkem měla být diagonála skrz celé město, ze které se naštěstí realizovala pouze Pařížská ulice.

16. století 17. století 18. století

19. století

A už jsme se ocitli ve **20. století**, ve století velkého budování.

Roku **1922** byla založena **Velká Praha** připojením 37 obcí a nazvána Hlavní město Praha.

Obce Bohnice, Hloubětín, Karlín, Kobylisy, Prosek, Střížkov, Troja, Vysočany, Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hlubočepy, Jinonice, Košíře, Liboc, Motoly, Radlice, Sedlec, Smíchov, Střešovice, Veleslavín, Vokovicem, Braník, Hodkovičky, Hostivař, Krč, Michle, Nusle, Podolí, Vršovice, Královské Vinohrady, Záběhlice, Hrdlořezy, Malešice, Staré Strašnice, Žižkov, Malá Chuchle, Modřany se spolu s původními čtvrtěmi a obvody, Staré Město, Nové Město, Malá Strana, Hradčany, Josefov, Vyšehrad, Holešovice a Bubny, Libeň, staly součástí hlavního města.

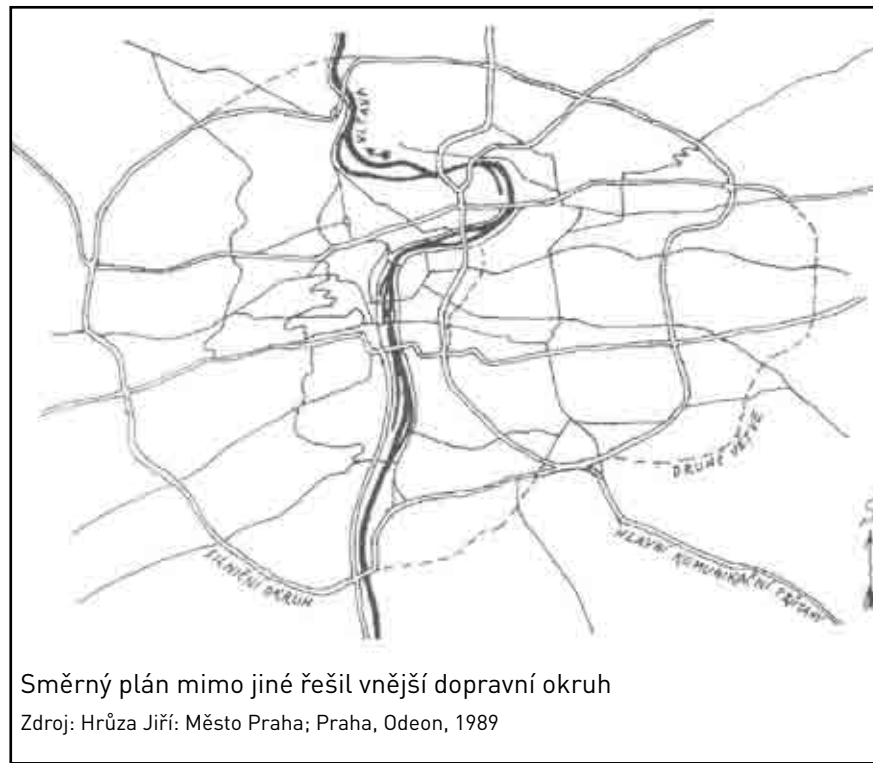


Ve **30. letech 20. století** se začalo mluvit o vnějším okruhu Prahy v souvislosti s výstavbou první dálnice (Praha - Brno). Mimo jiné se řešila v dopravní soutěži pražská síť MHD.

Spolu s tím se objevilo téma křížení dvou významných pražských os. Jedna vedla ze severu na jih, druhá ze západu na východ a křížily se v Holešovicích.

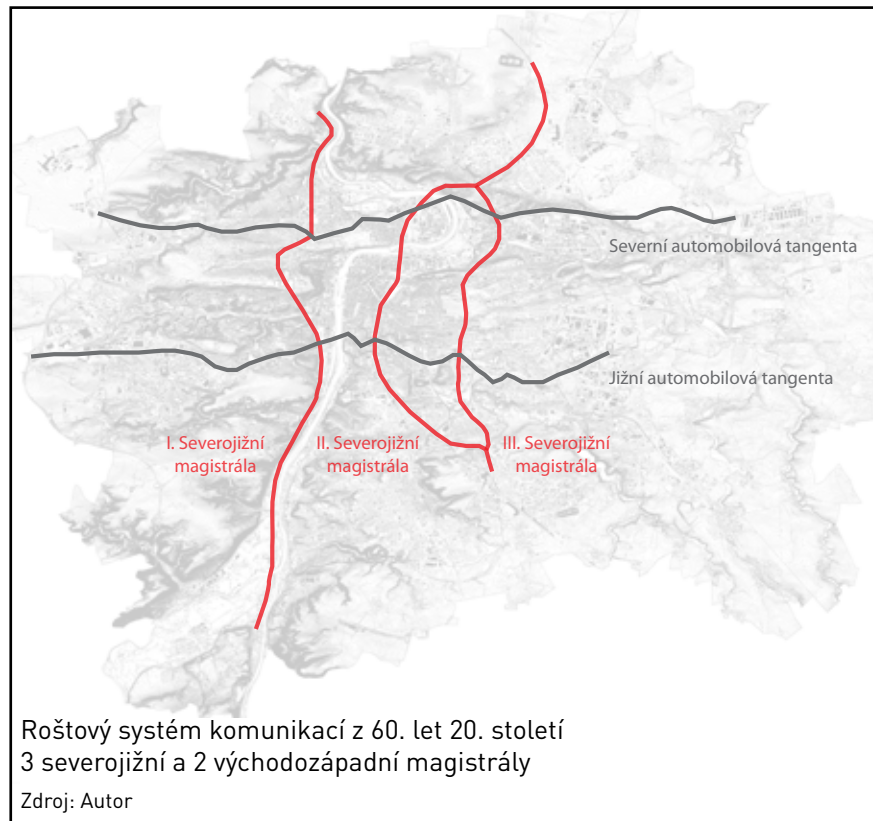


40. léta přinesla **Směrný plán**, kde se mimo jiné řešila komunikační síť spolu s MHD, radiály, vnějším dopravní okruh, přestavba železničního uzlu, rychlodráha a poprvé v Čechách i obytný okrsek.



Směrný plán mimo jiné řešil vnější dopravní okruh

Zdroj: Hrůza Jiří: Město Praha; Praha, Odeon, 1989



Roštový systém komunikací z 60. let 20. století
3 severojižní a 2 východozápadní magistrály

Zdroj: Autor



Ve Směrném plánu z **50. let** se již objevilo téma Severojižní magistrály

Základní komunikační systém

ZÁKOS představuje koncepci rozvoje silniční sítě v Praze v letech **70. a 80.** ZÁKOS nahrazuje koncepci roštového systému z 60. let (tři severojižní a dvě východozápadní magistrály) okružně radiálním systémem.

Ze ZÁKOSU byla realizovaná SJ magistrála, některé radiály a JZ část středního okruhu zahrnující Barrandovský most.



V 90. letech byl ZÁKOS nahrazen **hlavním uličním skeletem HUS**. HUS se zaměřoval na odstranění nejničivějších záměrů budovatelského období, ale koncepce Městského a Pražského okruhu zůstaly. Začalo se ve velkém tunelovat. Dokončila se výstavba Strahovského tunelu a mnohé další úseky byly svedeny pod zem.



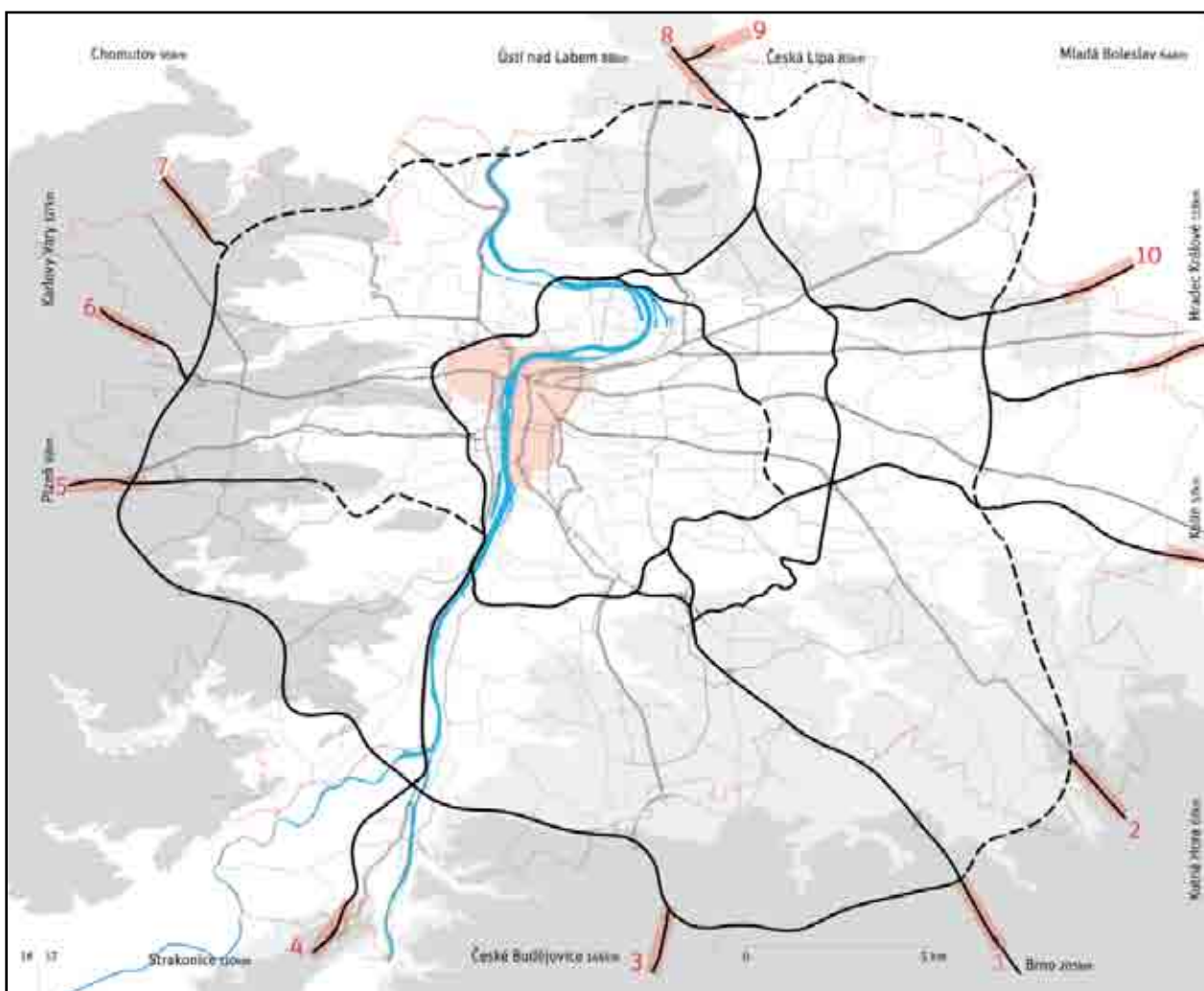


Schéma širších dopravních vztahů, stávající komunikace, historické stezky

Zdroj: IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu; Praha, IPR Praha, 2014

Hlavní zásadou dopravního řešení ve **21. století** je **hiearchizace silnic a ulic**. Na celostátní síť dálnic a rychlostních silnic je napojena pražská nadřazená komunikační síť (Pražský, Městský okruh a příslušné radiály).

Dalšími zásadami jsou doplnění chybějících propojení, zkvalitnění veřejného prostoru, který bude sloužit jak automobilům, tak i chodcům a cyklistům a hiearchizace železniční dopravy, ve které se podpoří dálková rychlostní doprava, ale i příměstská, která se zapojí do pražského systému hromadné dopravy. V MHD se usiluje o podporu tramvajových tratí, metra a přestupních terminálů IAD a VHD, včetně P+R a B+R. ¹

¹ IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu, Cesty lidí a zboží; Praha, IPR Praha, 2014, s. 9

Díky **hiearchizaci ulic** se lépe orientujeme, jak na lokální úrovni (čtvrť, lokalita), tak na celoměstské. Z urbanistického hlediska máme následující typy ulic: lokální ulici, obslužnou ulici, významnou ulici a městskou třídu.²

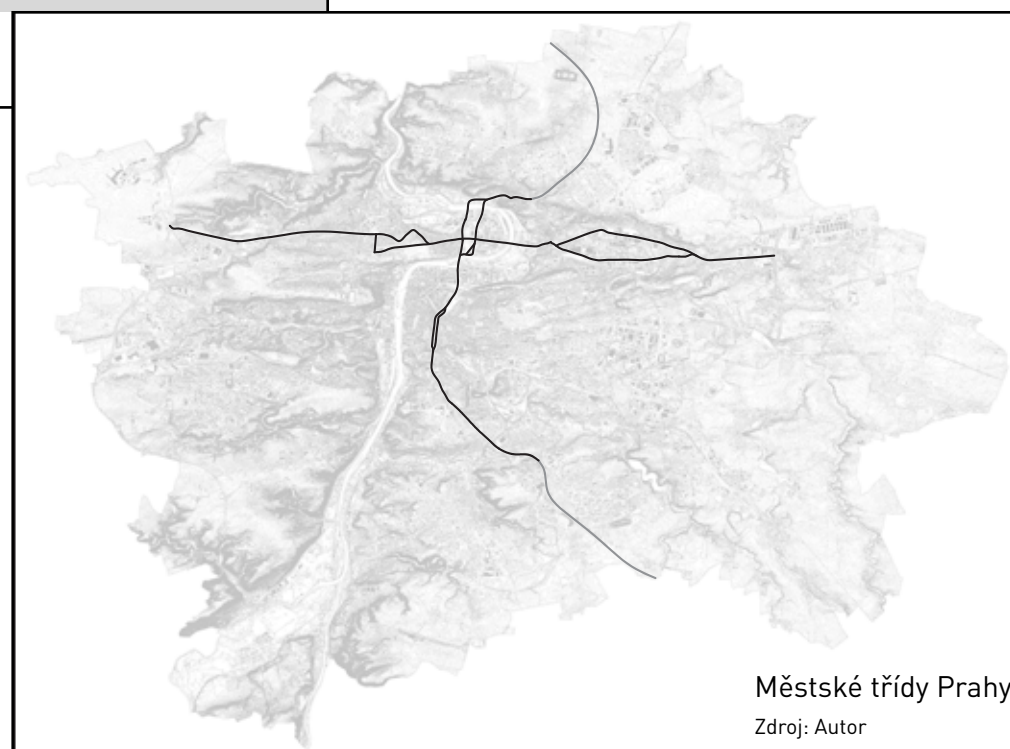
V celoměstském měřítku v Praze chybí Městské třídy. **Městská třída** představuje životem pulzující **veřejný prostor**, který propojuje město s okolím a zároveň propojuje jednotlivé části města.

Dále zde dochází k provázanosti hmoty objektů s veřejným prostorem města, která se projevuje využitým a žijícím **parterem**.

V Praze bychom mohli mít dvě navzájem kolmé městské třídy, které se kříží v Holešovicích, **Severojižní magistrálu** a **Severní diametr**.³

² Hnilička, P., Faltusová, E., Pintová Králová, R., Plos, J., Tichý, D., Tittl, F.: Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním; Praha, IPR Praha, 2014, s. 67

³ IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu, Duch plánu; Praha, IPR Praha, 2014, s. 25

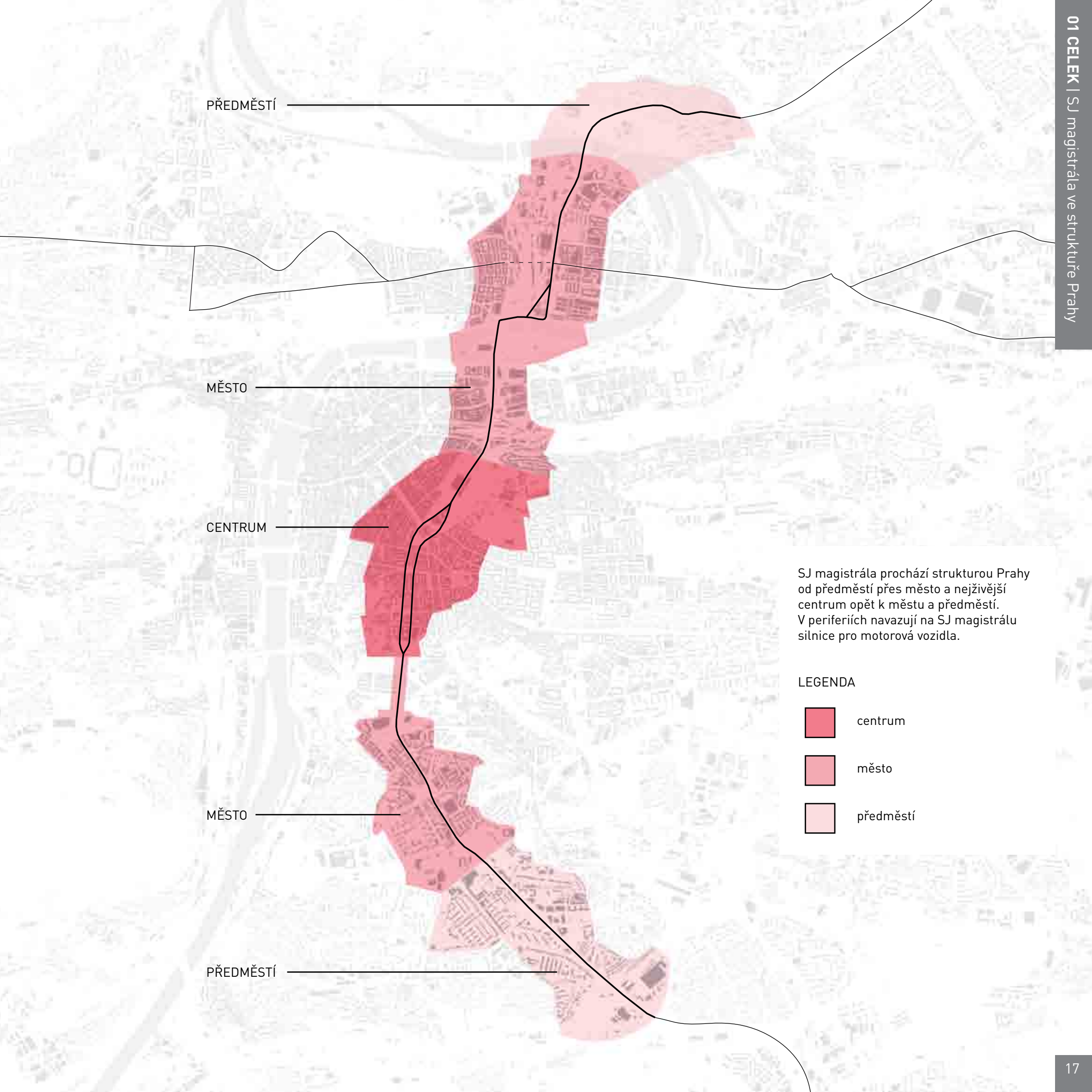


Městské třídy Prahy

Zdroj: Autor

01 CELEK

Analýzy
Koncept



PŘEDMĚSTÍ

MĚSTO




CENTRUM

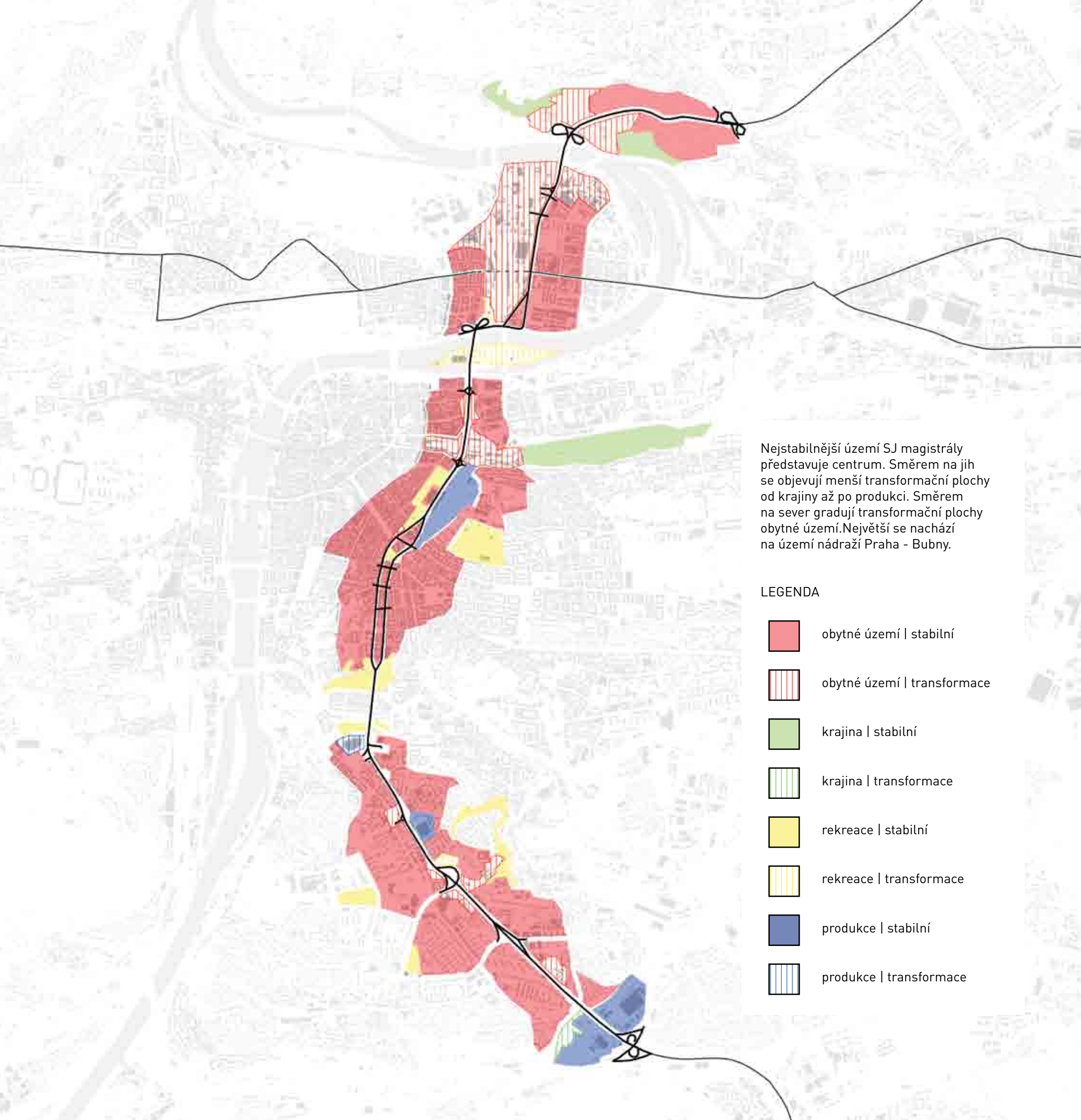
MĚSTO

PŘEDMĚSTÍ

SJ magistrála prochází strukturou Prahy od předměstí přes město a nejživější centrum opět k městu a předměstí. V periferiích navazují na SJ magistrálu silnice pro motorová vozidla.

LEGENDA

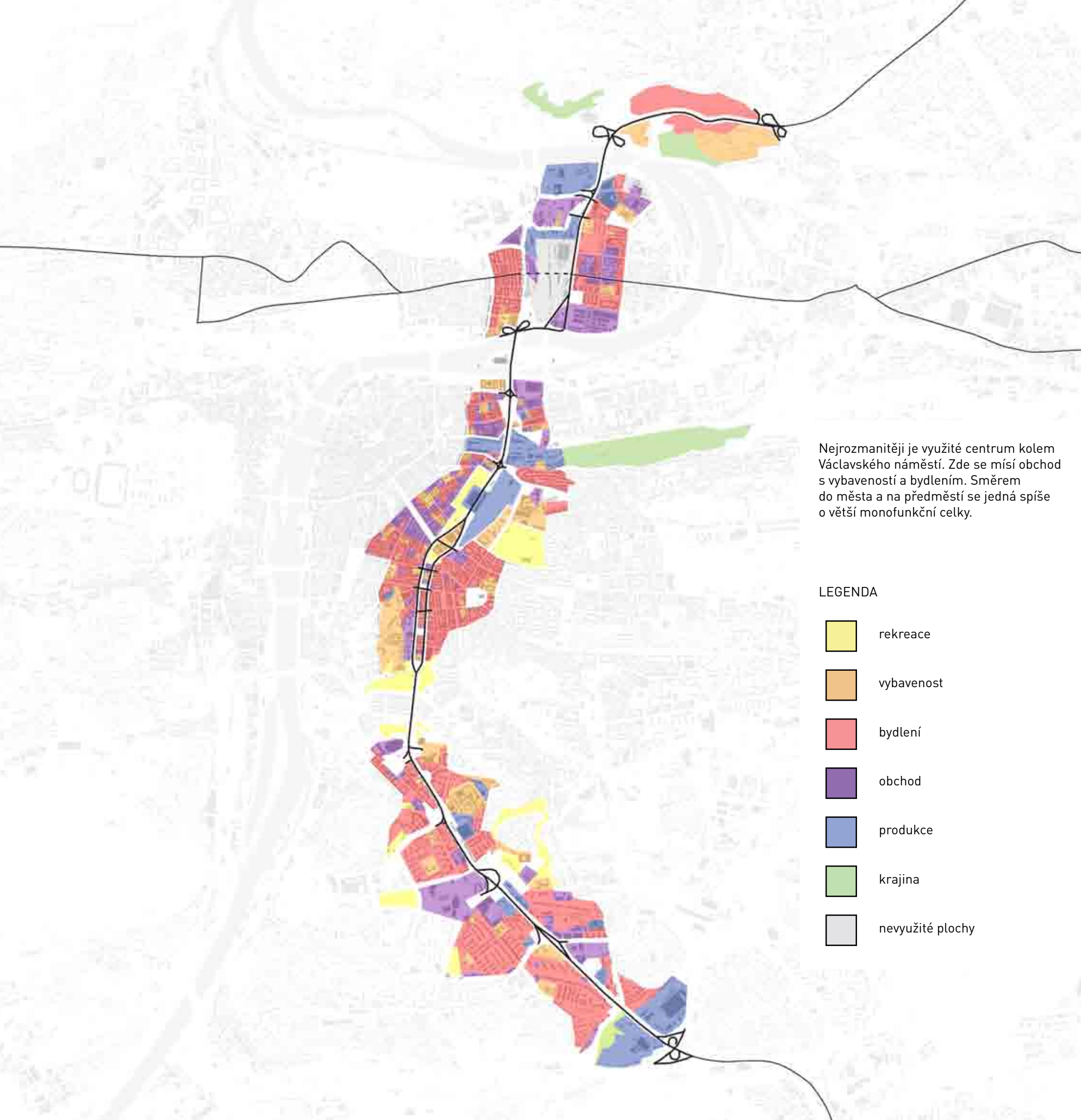
-  centrum
-  město
-  předměstí



Nejstabilnější území SJ magistrály představuje centrum. Směrem na jih se objevují menší transformační plochy od krajiny až po produkci. Směrem na sever gradují transformační plochy obytné území. Největší se nachází na území nádraží Praha - Bubny.

LEGENDA

- obytné území | stabilní
- obytné území | transformace
- krajina | stabilní
- krajina | transformace
- rekreace | stabilní
- rekreace | transformace
- produkce | stabilní
- produkce | transformace



Nejrozmanitěji je využité centrum kolem Václavského náměstí. Zde se mísí obchod s vybaveností a bydlením. Směrem do města a na předměstí se jedná spíše o větší monofunkční celky.

LEGENDA

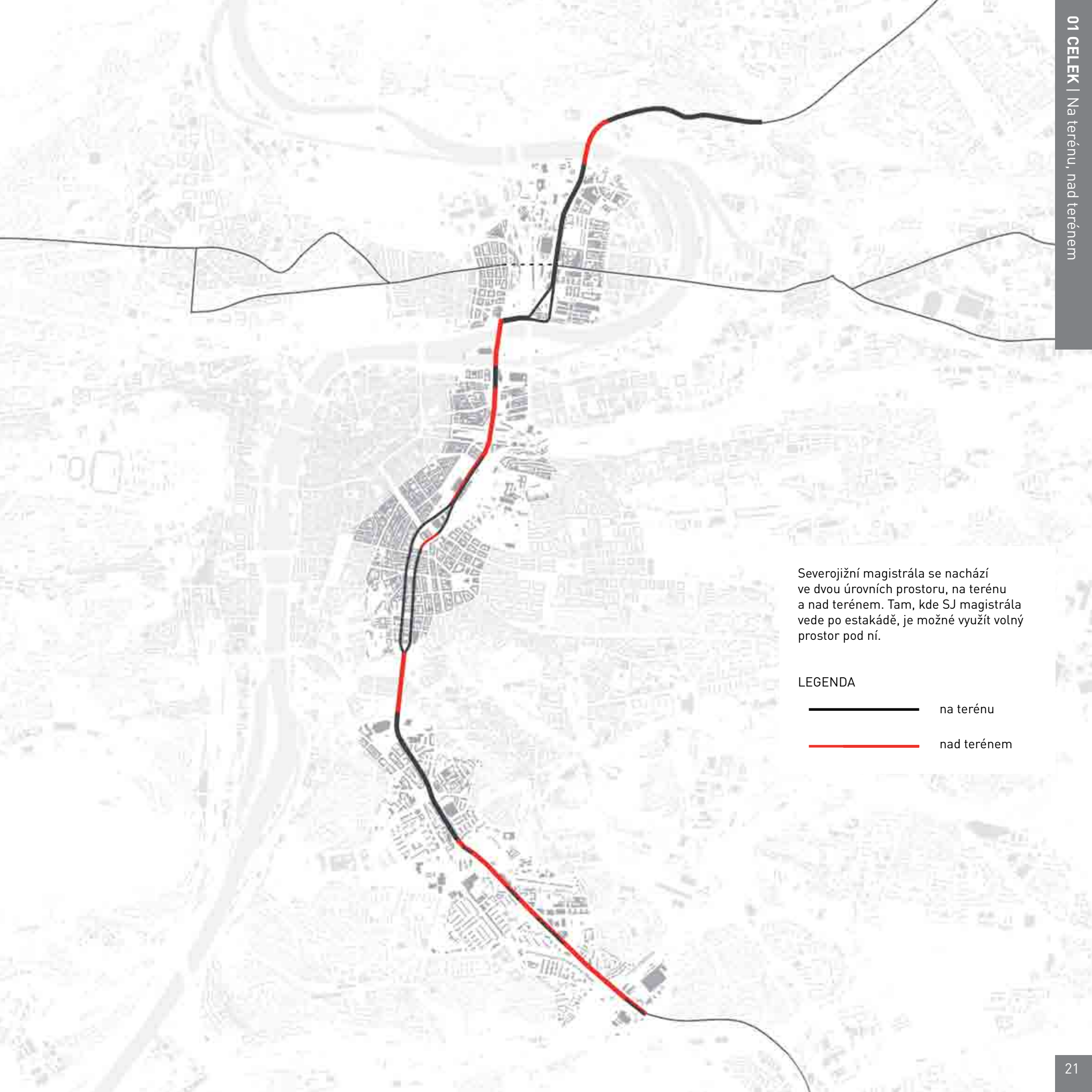
- rekreace
- vybavenost
- bydlení
- obchod
- produkce
- krajina
- nevyužité plochy



Tak jako se transformoval prostor po staroměstském opevnění na městskou třídu, kterou lemovaly významné objekty, tak i prostor po novoměstském opevnění měl a má tuto šanci. Transformaci prostoru po novoměstských hradbách překazil koncept roštového systému z 60. let 20. století, díky kterému byla vybudována SJ magistrála. V současné době, kdy automobilová doprava na centrálním kordonu klesá, probíhá výstavba MO a PO a roste využívání MHD a cyklistické dopravy, nastala opět možnost transformovat tento prostor na městskou třídu lemovanou významnými objekty a rozšířit tak centrum směrem na východ, kam se přesouvá i těžiště Prahy. Na SJ magistrálu se také můžeme podívat jako na jedno z dalších lineárních center. Lineární centra byla v Praze patrná již v historii. S postupem času přibývala a navzájem na sebe navazovala. Na Karlův most kolmo navazovalo Havelské tržiště, na které podélně navazovalo Václavské náměstí a na to nyní kolmo navazuje SJ magistrála.

LEGENDA

- 1 Praha hlavní nádraží
- 2 Státní opera
- 3 Nová budova Národního muzea
- 4 Národní muzeum
- 5 Palác Fénix
- 6 hotely
- 7 1. lékařská fakulta UK
- 8 Všeob. fakultní nemocnice v Praze
- 9 Zemská porodnice
- 10 hotely
- 11 Muzeum Policie ČR
- 12 ŽST Praha - Bubny
- 13 kostel sv. Antonína Paduánského
- 14 The Chemistry Gallery
- 15 Úřad MČ Prahy 7
- 16 Holešovická tržnice
- 17 Ministerstvo dopravy
- 18 Ministerstvo zemědělství
- 19 Hilton Prague Hotel
- 20 Muzeum hl. m. Prahy
- 21 Hudební divadlo Karlín
- 22 autobusové nádraží Florenc
- 23 Masarykovo nádraží
- 24 Kongresové centrum
- 25 Corinthia Hotel Praha
- 26 Kraj. ředitel. policie hl. m. Prahy
- 27 SŠ a VOŠ zdravotní
- 28 Vrchní soud v Praze
- 29 Vazební věznice Pankrác
- 30 OC Arkády Pankrác
- 31 Michelská vodárenská věž
- 32 BB Centrum
- 33 Kolej UK - 17. listopadu
- 34 Univerzita Karlova
- 35 Nemocnice Na Bulovce



Severojižní magistrála se nachází ve dvou úrovních prostoru, na terénu a nad terénem. Tam, kde SJ magistrála vede po estakádě, je možné využít volný prostor pod ní.

LEGENDA

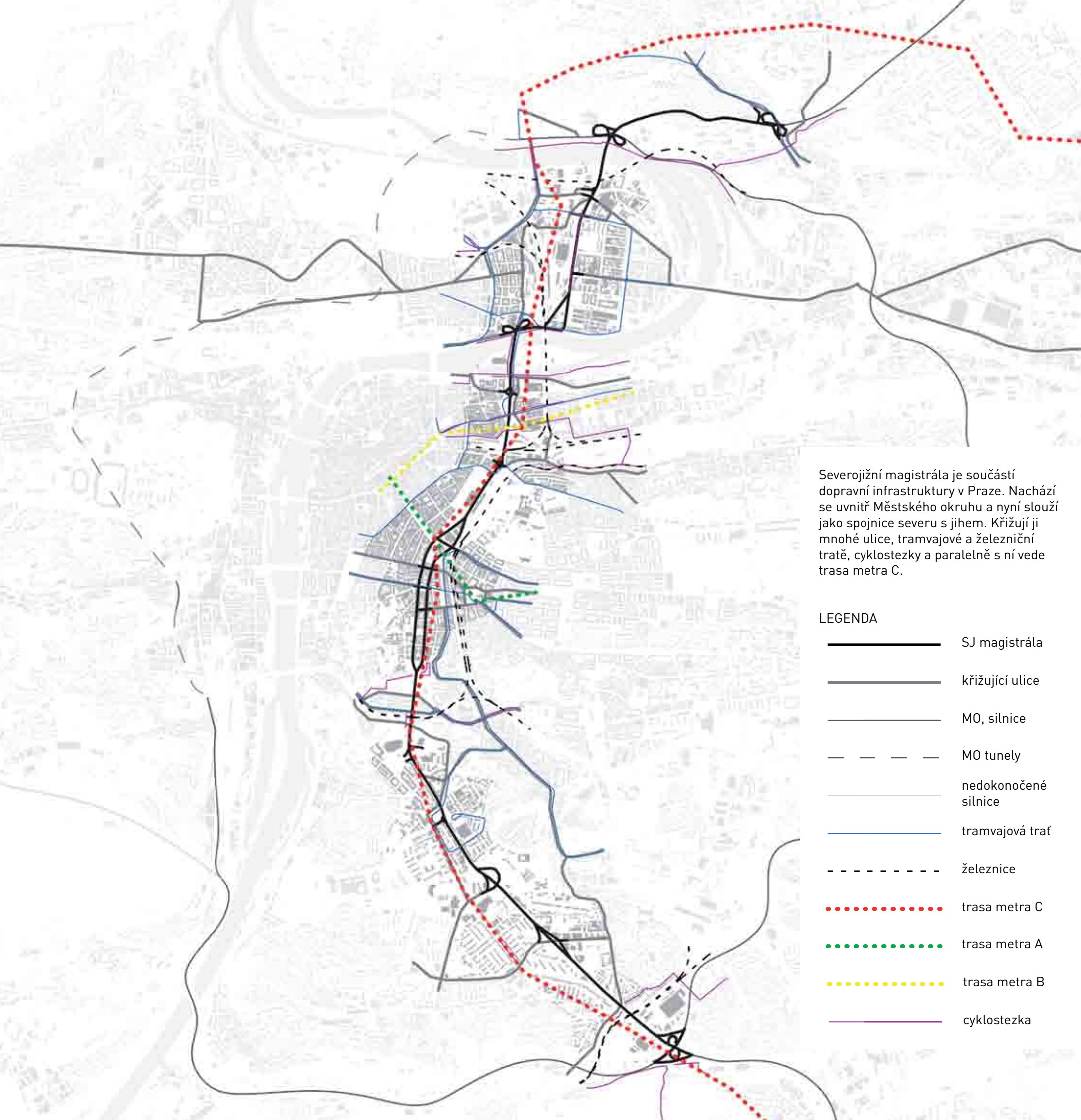
- na terénu
- nad terénem



SJ magistrála vytváří v Praze bariéru, která město rozděluje a kterou je možné překonat převážně jen mimoúrovňovými pěšími vazbami. Pouze v centru a Holešovicích se vyskytují úrovnňové pěší vazby.












LEGENDA

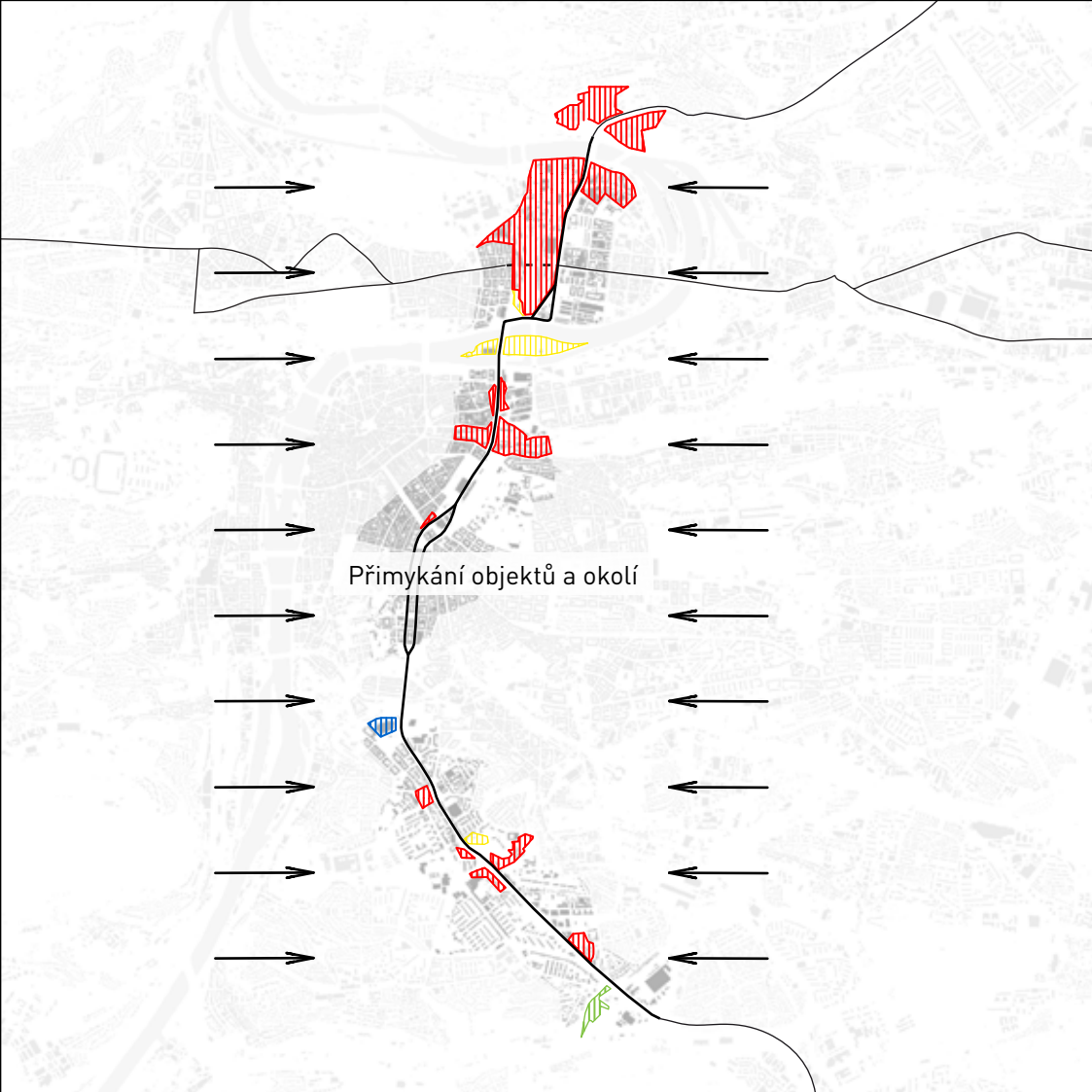
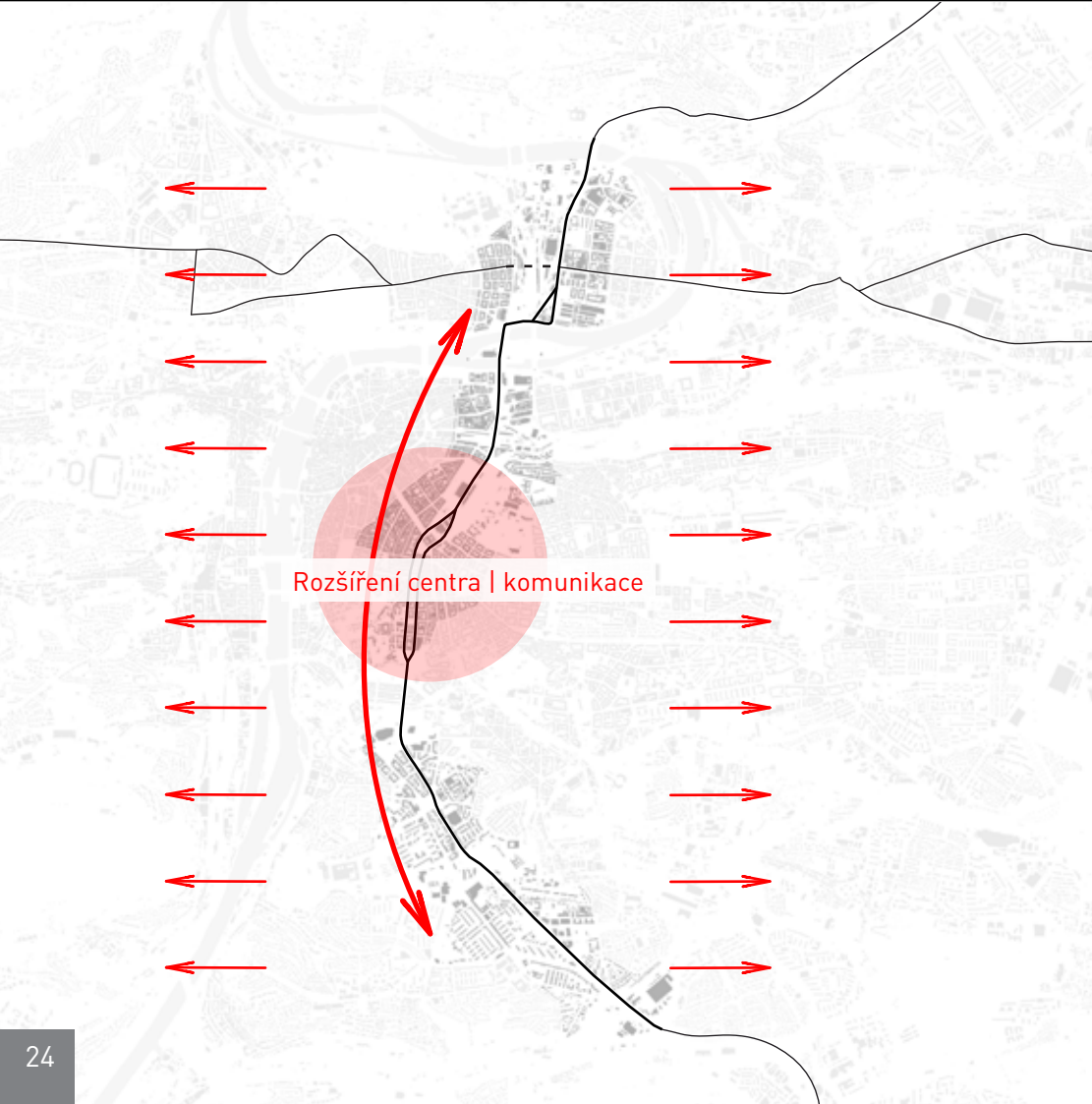
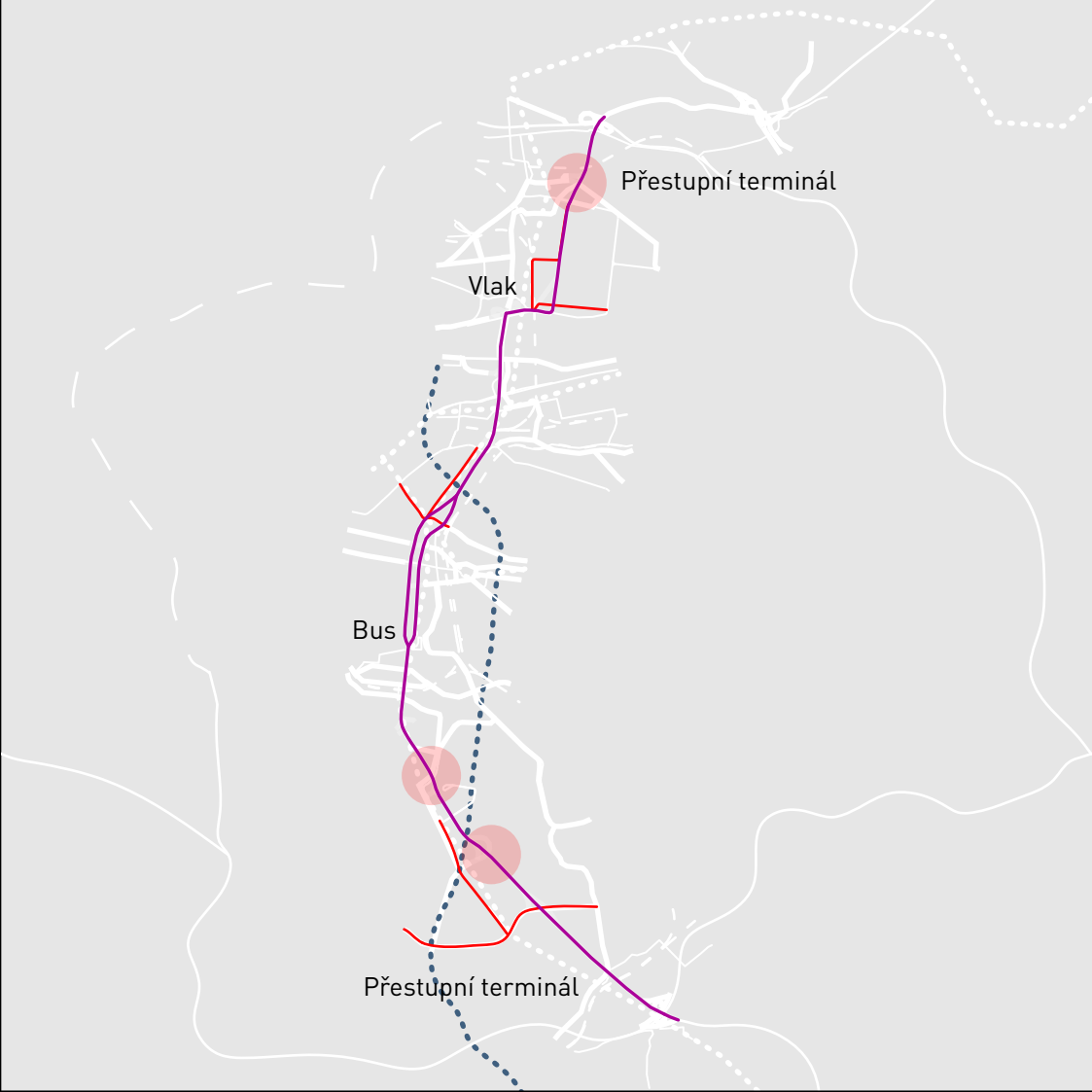
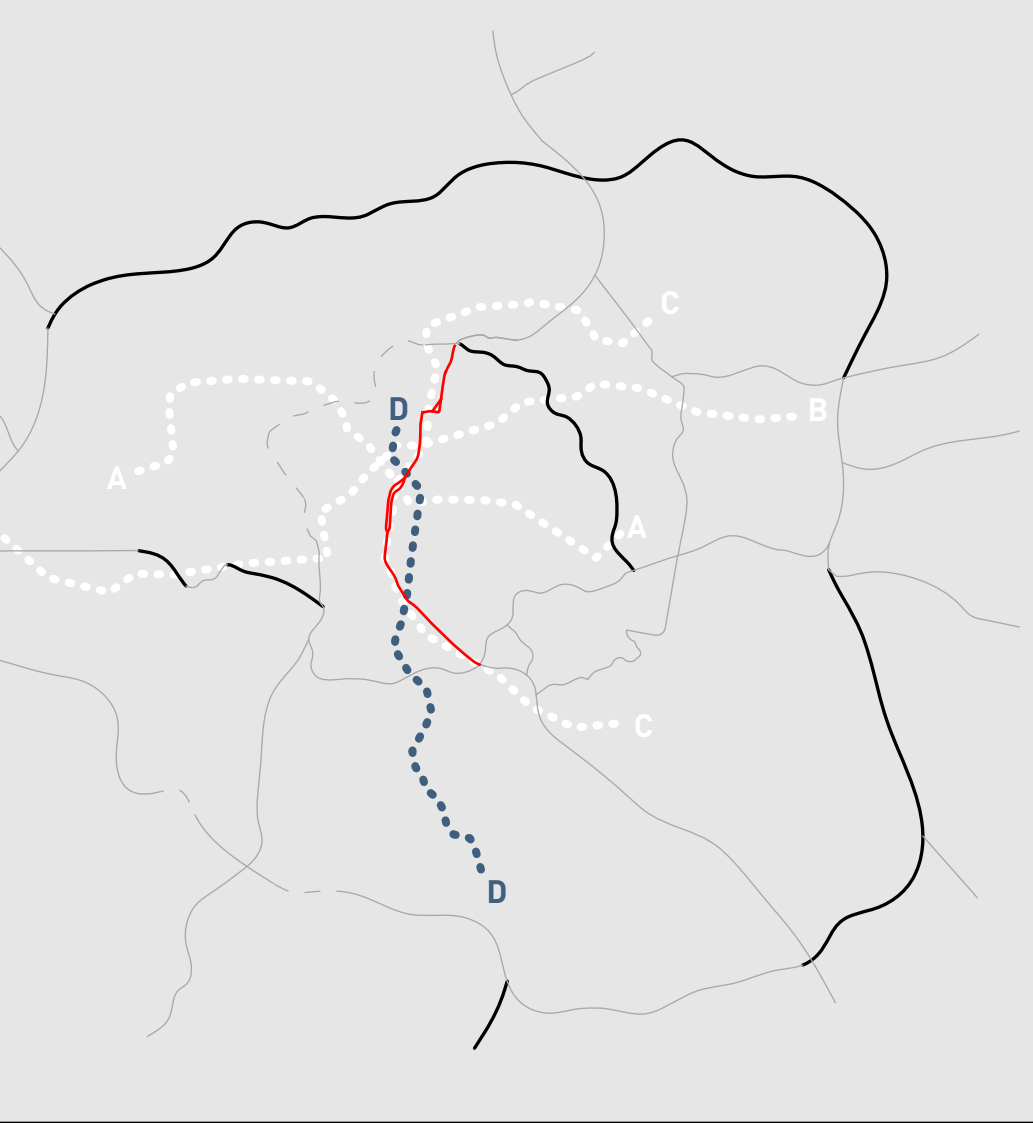
- ↔ úrovnňová pěší vazba
- ↔ mimoúrovňová pěší vazba



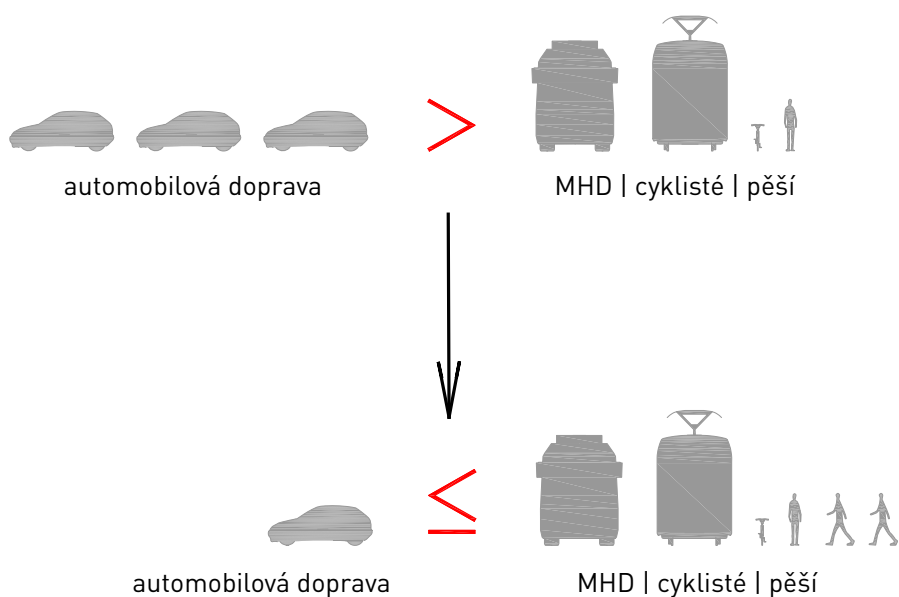
Severojižní magistrála je součástí dopravní infrastruktury v Praze. Nachází se uvnitř Městského okruhu a nyní slouží jako spojnice severu s jihem. Křižují ji mnohé ulice, tramvajové a železniční tratě, cyklostezky a paralelně s ní vede trasa metra C.

LEGENDA

-  SJ magistrála
-  křižující ulice
-  MO, silnice
-  MO tunely
-  nedokonočené silnice
-  tramvajová trať
-  železnice
-  trasa metra C
-  trasa metra A
-  trasa metra B
-  cyklostezka



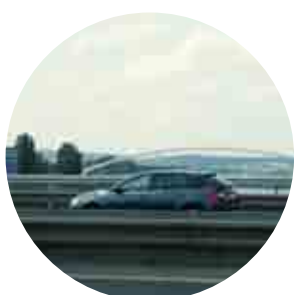
Vyrovnaní poměrů mezi jednotlivými druhy dopravy



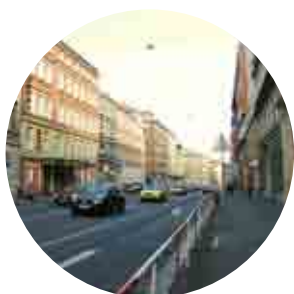
Směrování SJ magistrály



od dálnice k **ulici / městské třídě**



od rychlosti k **pobytu**



od monofunkce, uzavřenosti a bariérovosti k **vrstevnatosti, otevřenosti a prostupnosti**



Využijme možnost a transformujme prostor SJ magistrály na městskou třídu, jednu ze dvou hlavních tříd Prahy.

SJ magistrála představuje prostor celoměstského významu, ke kterému bychom tak také měli přistupovat. Neměli bychom ho řešit po částech, ale jako celek i s jeho okolím od křížení s Jižní spojkou po mimoúrovňovou křižovatku za Mostem Barikádníků.

SJ magistrála se obrací k městu zády. Zapomíná na to, že nemá sloužit výhradně automobilové dopravě, ale i MHD, bezmotorové dopravě, chodcům, městu a hlavně životu. Proto navrhuji vyrovnaní poměrů mezi jednotlivými druhy dopravy a veřejný prostor s rozličnými ději.

SJ magistrála se může transformovat na městskou třídu po dostavbě hlavních částí MO a PO, díky čemuž se na magistrále sníží intenzita provozu. Ke snížení intenzity provozu přispěje i výstavba trasy metra D, která zároveň odlehčí v současné době přetíženému metru C.

Z dopravního hlediska navrhuji na SJ magistrále snížení počtu jízdnic pruhů (v každém směru by měly být maximálně dva), transformaci některých mimoúrovňových křižovatek na úrovňové, doplnění některých zastávek MHD a doplnění tramvajových tratí dle konceptu odůvodnění Metropolitního plánu. Na přechodu mezi periferií a předměstím by u SJ magistrály měly být situovány přestupní terminály na MHD, které podpoří její využívání. Po celé délce SJ magistrály navrhuji pruhy pro cyklisty, jejichž využívání budou podporovat automatické půjčovny kol. Prostor pro cyklisty na nové městské třídě by měl být vyhlídkovou paralelou k přeplněné údolní cyklostezce podél Vltavy. Pěší mimoúrovňové vazby navrhuji udržovat v čistotě s funkčním osvětlením.

Díky transformaci SJ magistrály na městskou třídu lemovanou významnými objekty, se rozšíří centrum Prahy a s ním i život směrem na východ. Rozšíření centra přispěje k rozšíření prostoru, kde se pohybují turisté a k promísení turistů pohybujících se v centru s obyvateli Prahy.

Kolem SJ magistrály se nachází transformační plochy, které by se měly využít pro novou výstavbu, či pro realizaci kultivovaných parků. Nové objekty by se neměly k nové městské třídě stavět zády, ale měly by s ní komunikovat a podporovat ji.

SJ magistrála by měla být otevřená, prostupná, vrstevnatá městská třída, na které pulzuje život.

02 ČÁSTI

Části SJ magistrály
Krycí list
Legenda

Část [01]
Část [02]
Část [03]
Část [04]
Část [05]
Část [06]
Část [07]
Část [08]
Část [09]
Část [10]
Část [11]

[01] - [11]

Území Severojižní magistrály a její okolí jsem rozdělila do 11 částí. Každá část je celistvá a má svůj typický charakter.

Část [01] se rozprostírá na předměstí Prahy kolem stanice metra Kačerov. Nachází se zde depo Kačerov, vilová čtvrť i sídliště.

Část [02] se také nachází na předměstí. Jedná se o prostor kolem Vyskočilovy ulice, kde můžeme nalézt sídliště a nově budovaný multifunkční komplex BB Centrum.

Část [03] se již nachází ve městě. Zahrnuje prostor kolem mimoúrovňové křižovatky na Pankráci. Probíhá zde výstavba administrativních, obchodních i bytových budov jak menšího, tak i velkého měřítka.

Část [04] se nachází nakraji Pankrácké terasy, kde jsou situovány významné objekty celoměstského významu a obytné domy.

Část [05], Nuselský most, představuje pomyslnou bránu do centra Prahy.

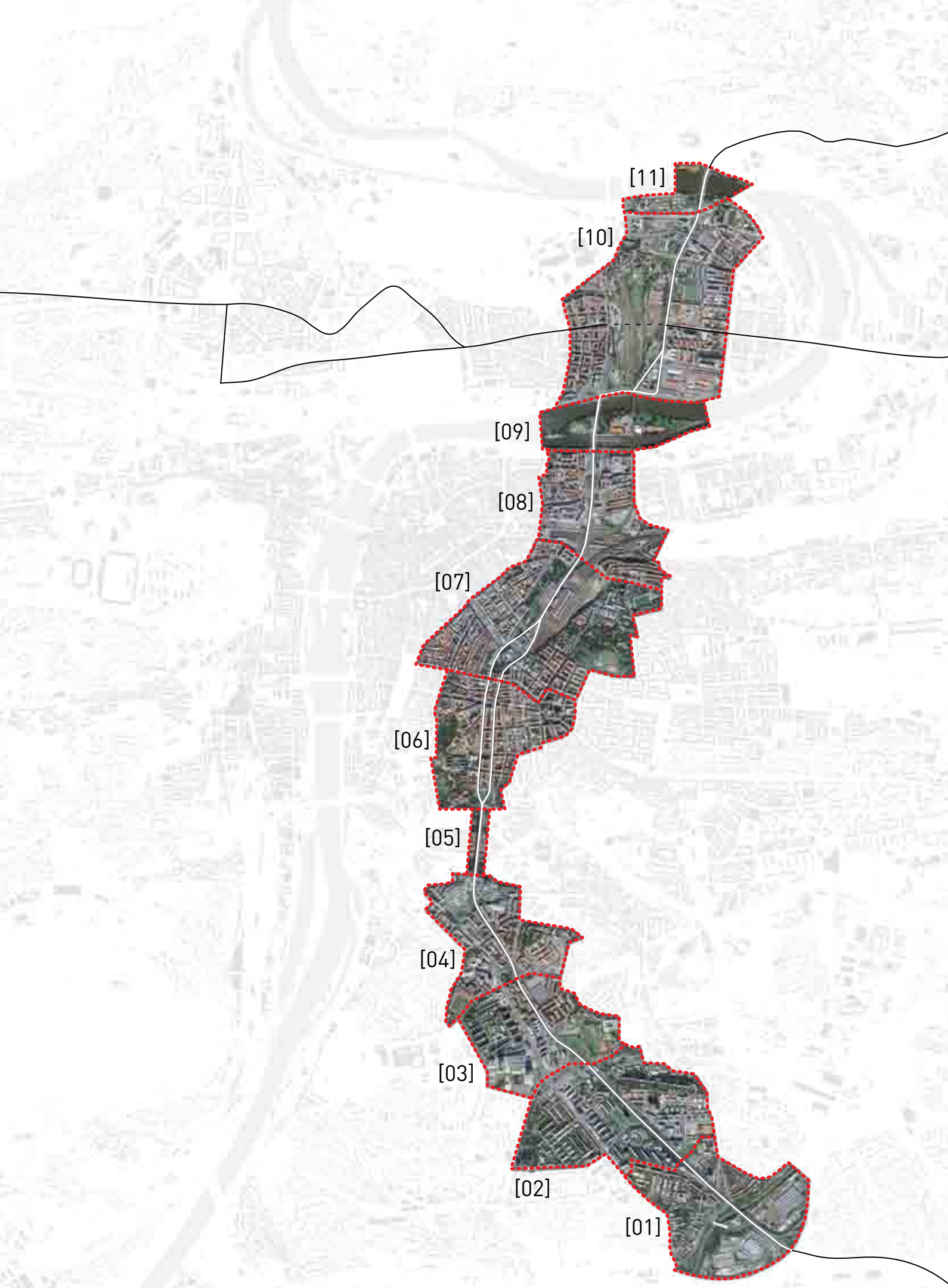
Část [06] je částí hotelů, hostelů, penzionů a objektů celoměstského významu rozléhajících se kolem Fügnerova náměstí a náměstí I. P. Pavlova.

Část [07] zahrnuje střed Prahy s významnými historickými objekty, službami a s turistickým ruchem.

Část [08] leží na rozhraní Petrské čtvrti a Karlína. Ocitá se již mimo centrum.

Část [09], Hlávkův most, nám otvírá cestu do vnitřní části meandru Vltavy, kde se rozprostírá **část [10]**, Holešovice. Ty se rozléhají kolem (v současné době nevyužitě) plochy nádraží Praha - Bubny. Cestu z města nám uzavírá **část [11]**, Most Barikádníků.

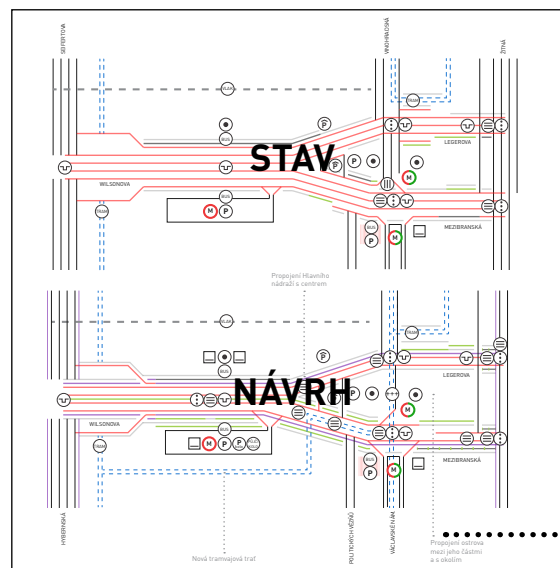
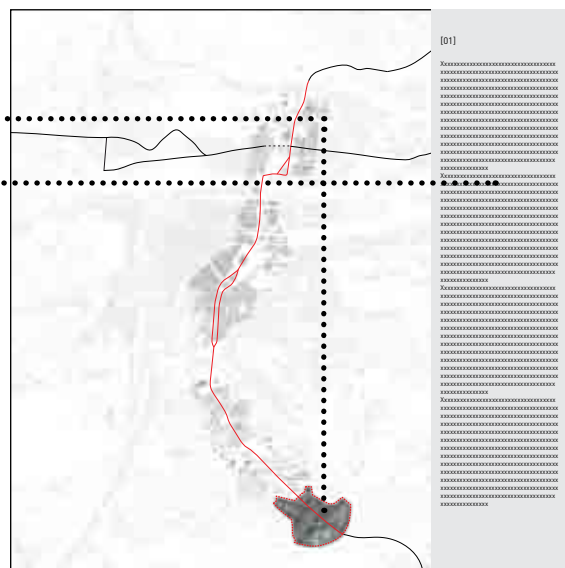
Na předchozích řádcích jsem Vás seznámila s rozdělením území SJ magistrály. Následně Vám představím detailnější pohled na jednotlivé části.



1| Vyznačení a popis

Na úvodu každé části se nachází její vyznačení.

Na každé úvodní stránce je umístěn text, ve kterém popisují lokalizaci, zajímavosti, stav a návrh.

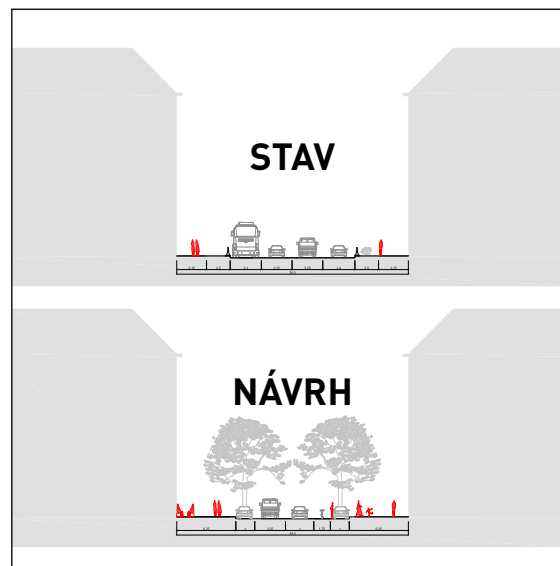


4| Dopravní schémata

Dopravní schémata představují děje v daném prostoru. V horní části stránky je vždy umístěn stav, v dolní návrh. Jednotlivé linky značí jízdní pruhy, parkování, chodníky atd. Značky doplňují informace, např. kde se nachází pěší vazby atd. Odkazové čáry upozorňují na důležité skutečnosti v návrhu. Měřítko 1: 5000

2| Ortofoto

Ortofoto nám blíže představí, co se v konkrétní části nachází. Měřítko 1: 5000.

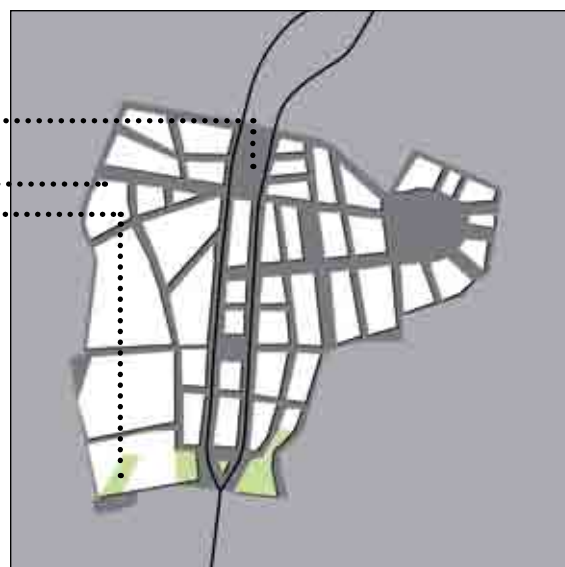


5| Uliční profily

Uliční profily zachycují uspořádání typické ulice v části. V horní části stránky je situován stav, v dolní návrh. Měřítko 1: 200.

3| Uliční prostranství













Uliční prostranství části (tmavě šedá barva) je vymezeno stavebními bloky (bílá barva) a parky (zelená barva). Měřítko 1: 5000.



6| Foto


























Černobílé foto zachycuje stav konkrétního místa v dané v části. Červené informace představují vybrané změny, které navrhuji.

Legenda

	jízdní pruh
	odstavný pruh
	křižující jízdní pruh
	parkování
	zálivy pro parkování se stromy
	tramvajová trať
	železnice
	pruh pro cyklisty, cyklostezka
	vedlejší pruh pro cyklisty, vedlejší cyklostezka
	chodník
	zelený pás
	stromy
5.KVĚTNA	názvy ulic

Transformační plochy

	obytné území
	krajina
	rekreace
	produkce

	stanice metra
 	přestupní stanice metra
	zastávka autobusu
	zastávka tramvaje
	zastávka vlaku
	parkoviště
	kryté parkoviště
	parkoviště typu park + ride
	parkoviště typu bike + ride
	parkoviště pro kola
	půjčovna kol
	čerpací stanice
	světelná signalizace
	úrovňová pěší vazba - přechod pro chodce
	mimoúrovňová pěší vazba - nadchod
	mimoúrovňová pěší vazba - podchod
	propojení - schodiště
	propojení - rampa
	propojení - výtah
	sdílený prostor s motorovou dopravou
	místo rozhledu
	dominanta
	infocentrum
	využití parteru

[01]

Část [01] se nachází na počátku naší cesty po SJ magistrále. Část [01] se rozprostírá kolem SJ magistrály od mimoúrovňové křižovatky s Jižní spojkou až ke garážím u Hodonínské ulice na pravé straně a sídlišti Antala Staška na levé straně. SJ magistrála vede nad depem Kačerov, nad ulicí Michelskou a dále na valu kolem rozestavěné administrativní budovy Green line. V ulici Michelské jsou situované stanice metra, vlaku a autobusu. V blízkosti části [01] se nachází Michelský a Kunratický les.

V návrhu doplňuji chybějící sjezd na Jižní spojku ve směru na Spořilov. Tím podporuji dopravu po MO a odkláním ji od centra. Postupné dávkování vozidel směrem do centra zajistí světelná křižovatka při nájezdu na městskou třídu z MO.

Od konce rychlostní silnice a počátku městské třídy ruším středová svodidla a nahrazuji je zeleným pásem s veřejným osvětlením. Boční svodidla ruším v místech, kde je to možné. Ruším veškerá nevhodná návěstidla dálničního typu.

V návrhu propojuji obytná území s Michelským a Kunratickým lesem, jak pěší vazbou, tak prostorem pro cyklisty. Navrhuji prodloužení cyklotrasy z Michelského lesa až k městské třídě, kde se plynule napojí na cyklopruhu. Prostor pro pěší je od prostoru pro vozidla oddělen zeleným pásem, nebo zálivy pro parkování prostřídanými se stromy.

U stanice metra Kačerov navrhuji přestupní terminál s P+R, B+R, s půjčovnou kol a infocentrem. Přestupní terminál podpoří využívání MHD. Val, po kterém vede městská třída, dorovnáвам. Transformační plochy obytné území navrhuji zastavět objekty, které se budou přimykát k městské třídě a podpoří ji.

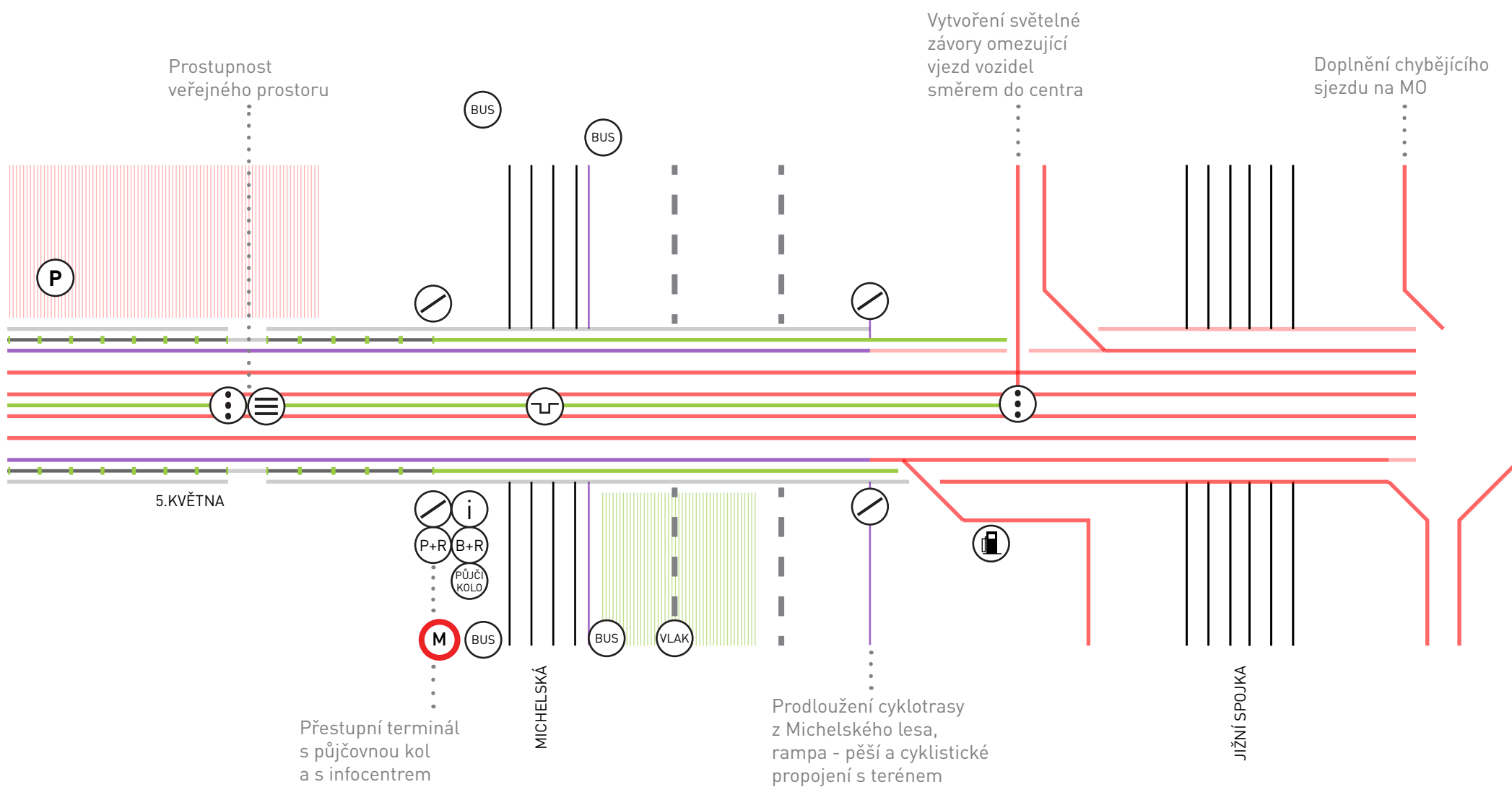
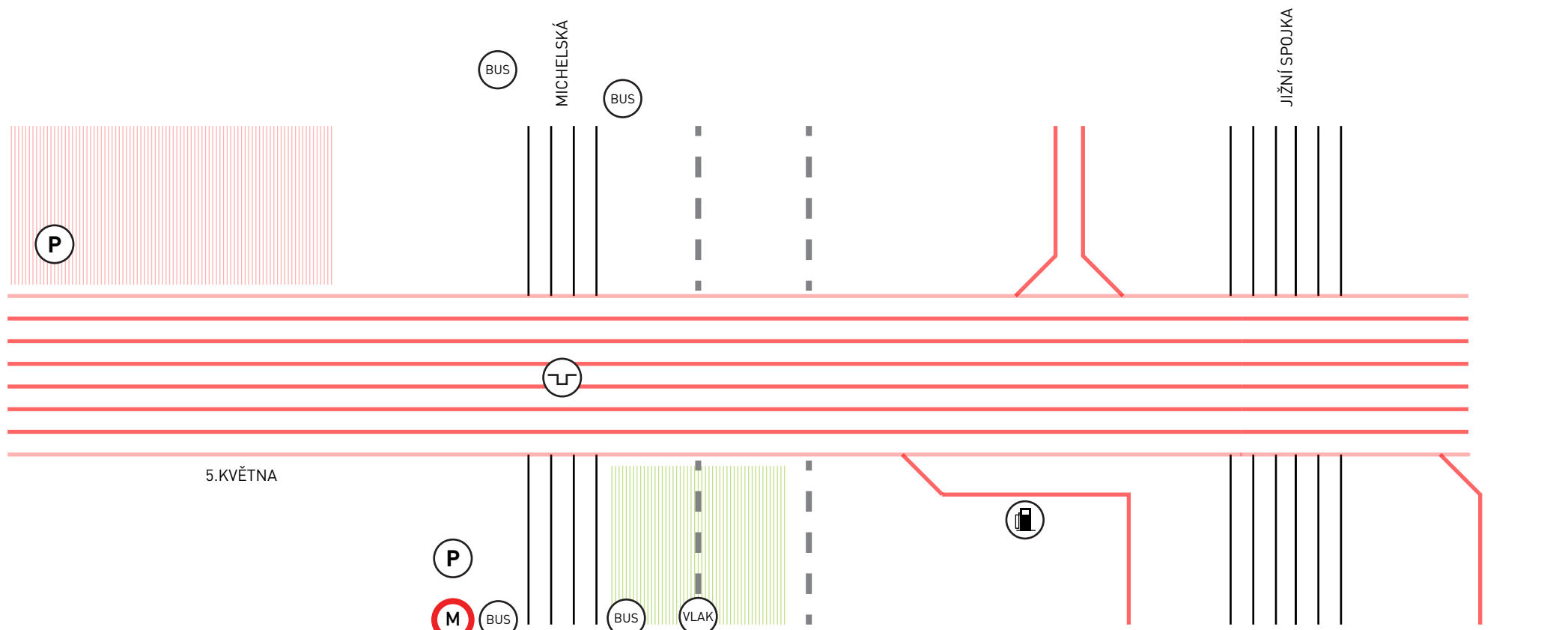
Podklady:

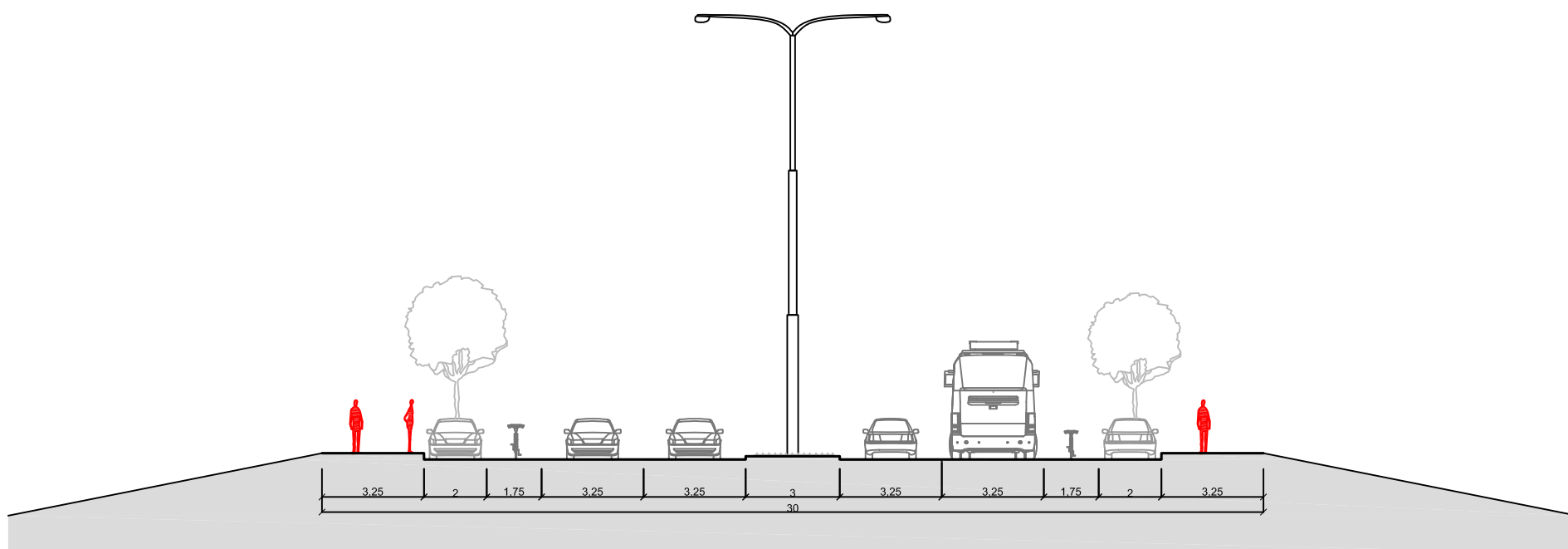
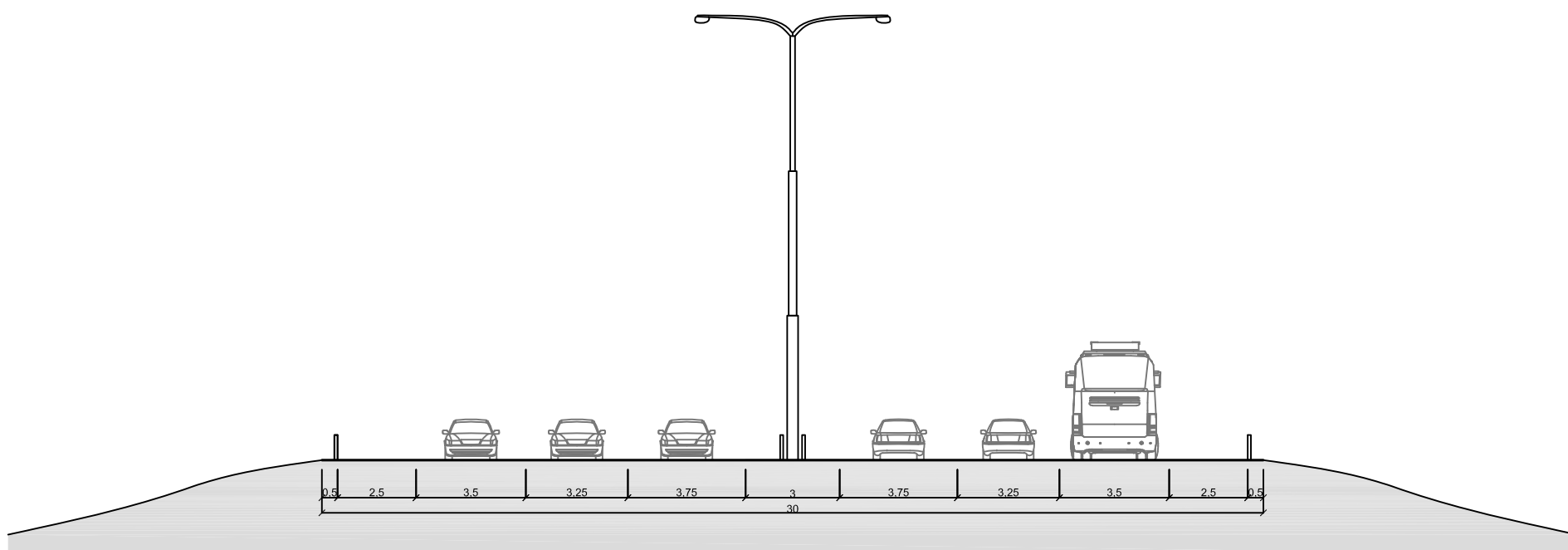
- Moba studio: Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály "plán krátkodobých opatření do roku 2014" (studie); Praha, 2012
- IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu; Praha, IPR Praha, 2014

[01]





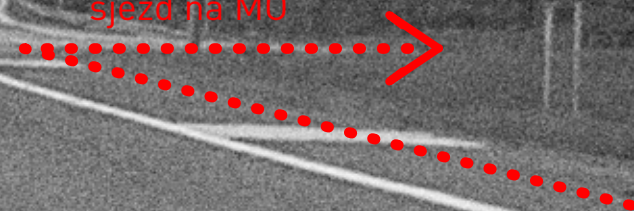




omezení vjezdu vozidel směřem do centra



sjezd na M0



[02]

Část [02] se rozprostírá od garáží u Hodonínské ulice a od sídliště Antala Staška až k mimoúrovňové křižovatce s ulicí Na Strži. SJ magistrála vede podél multifunkčního komplexu BB Centra, které se stále rozrůstá, nad ulicí Vyskočilovou, kolem sídliště Michelská a kolem Michelské vodárenské věže.

V části [02] upravují především uspořádání městské třídy. Doplní prostor pro pěší a cyklisty a jejich propojení s okolím. Kontinuitu chodníků zajišťují navržené podélné pěší vazby a prostupnost územím kolmé pěší vazby. Prostor pro pěší je od prostoru pro vozidla oddělen buď zeleným pásem, anebo záclivy pro parkování prostrádanými se stromy. Ruším středová svodidla, která nakrazují zeleným pásem s veřejným osvětlením. Boční svodidla ruším v místech, kde je to možné. Ruším veškerá nevhodná návěstidla dálničního typu.

Ve Vyskočilově ulici navrhuji, dle konceptu odůvodnění Metropolitního plánu, novou tramvajovou trať, která bude procházet multifunkčním komplexem BB Centra. Doplní chybějící nájezd na městskou třídu ve směru na Kačerov.

Transformační plochy obytné území navrhuji zastavět objekty, které se budou přimykát k městské třídě a budou ji podporovat.

Michelská vodárenská věž, dominantní a krásná, by se měla otevřít veřejnosti a tím se stát jedním z významných objektů na městské třídě.

Podklady:

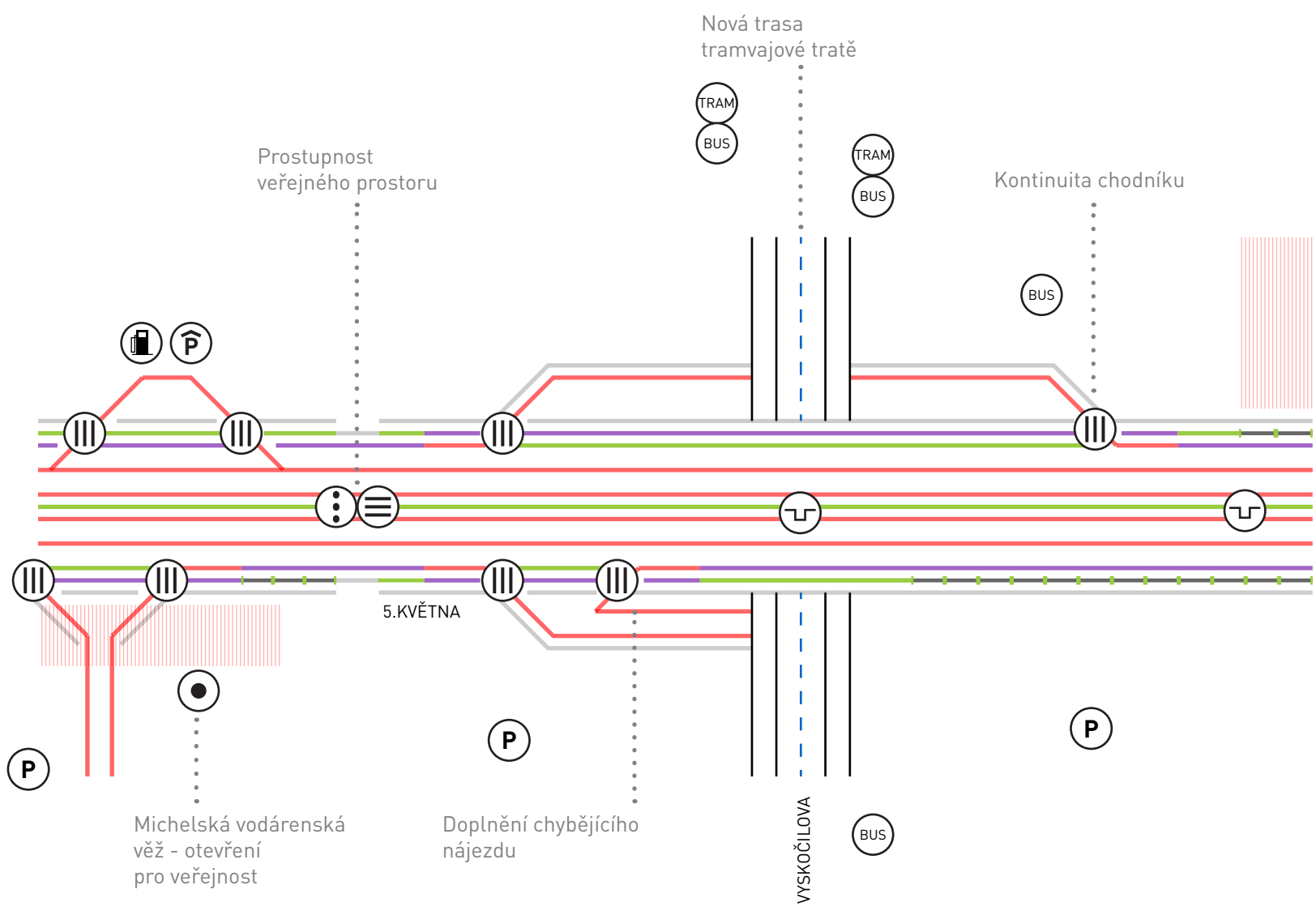
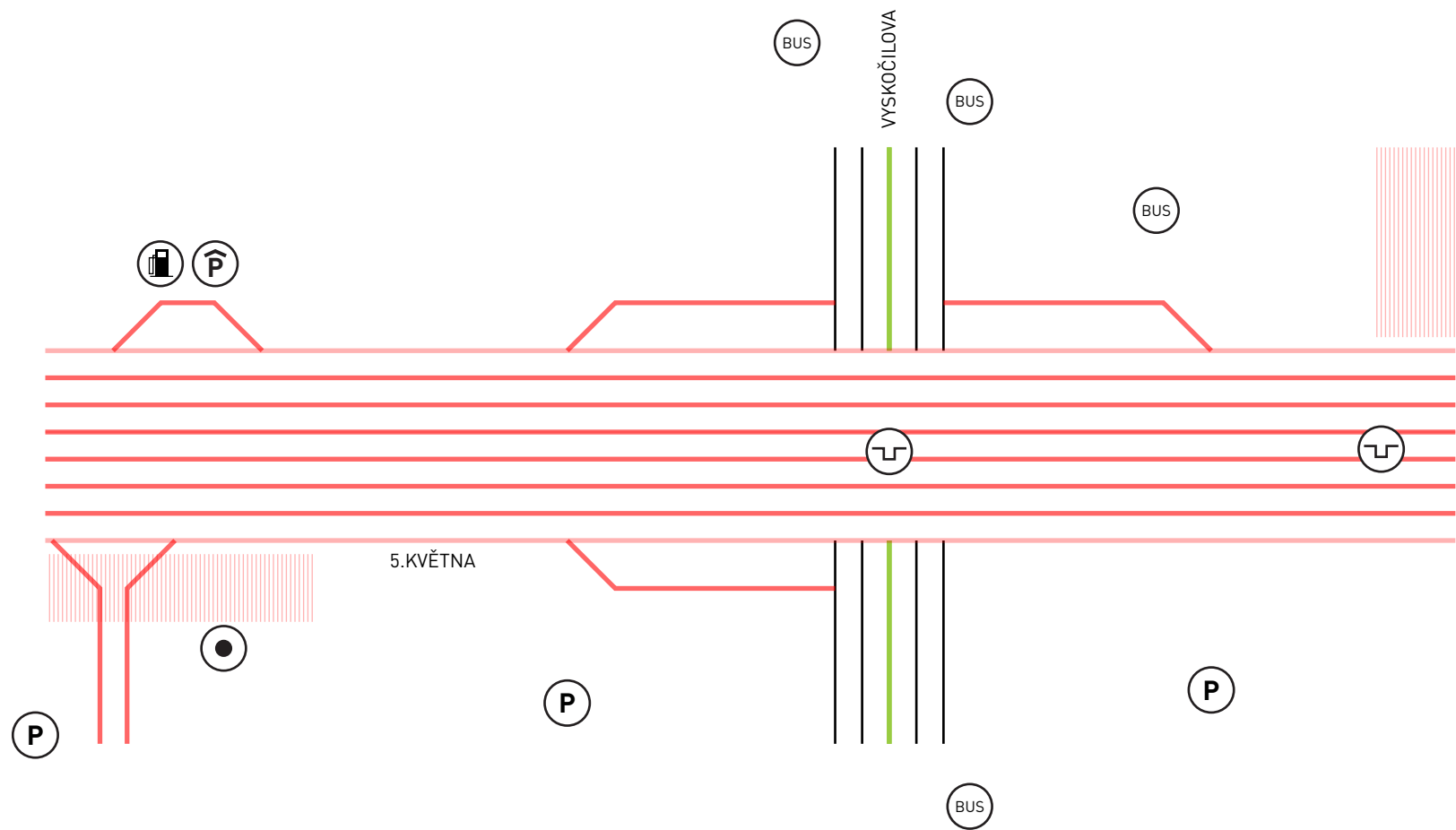
- Moba studio: Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály "plán krátkodobých opatření do roku 2014" (studie); Praha, 2012
- IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu; Praha, IPR Praha, 2014

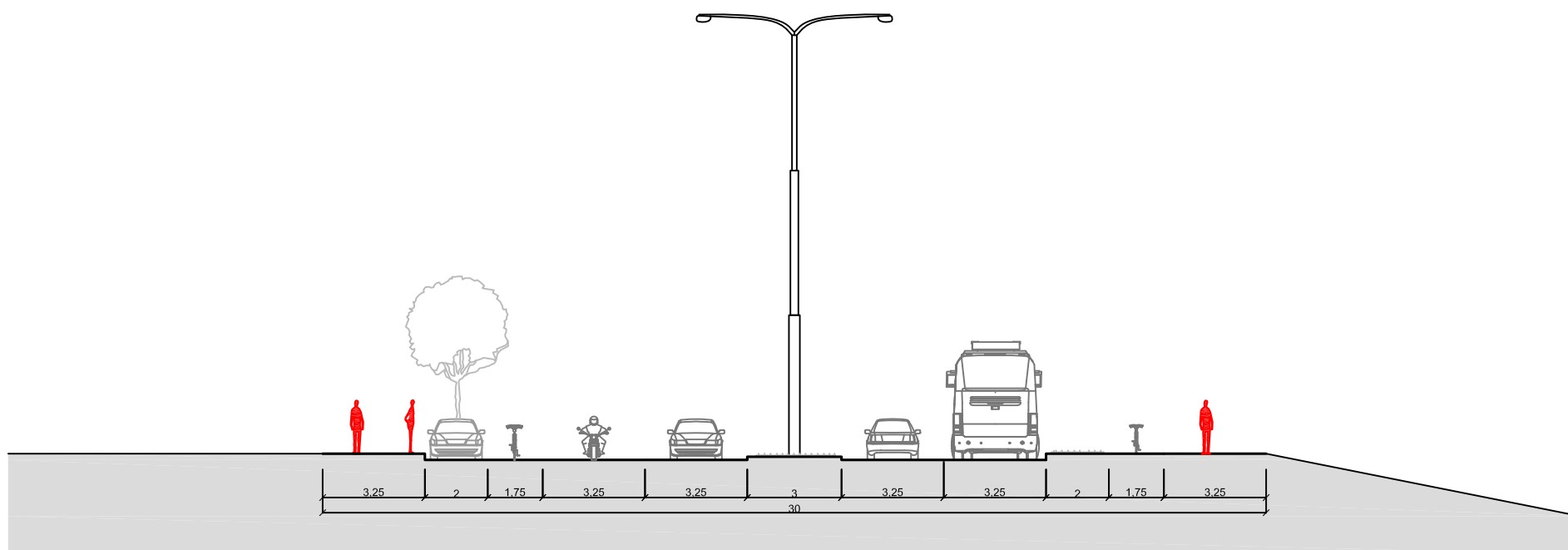
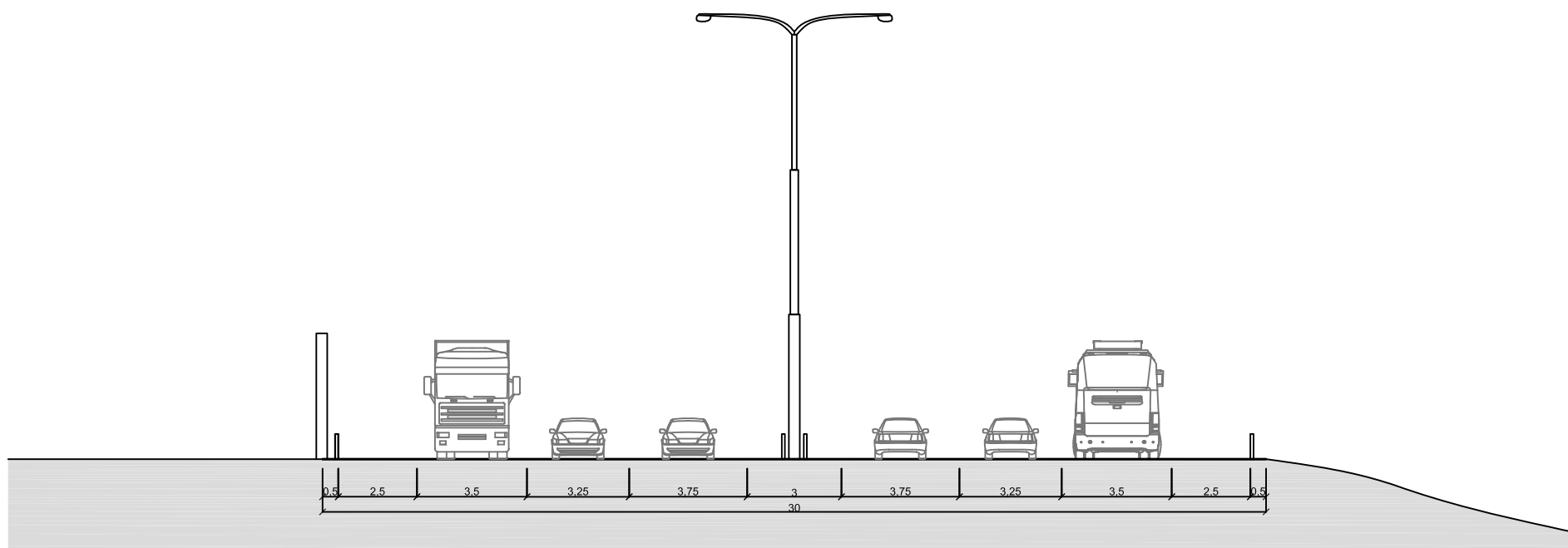
[02]



50 100 150 200 250 m









pruh pro cyklisty

zelený pás

chodník

[03]

Část [03] se rozprostírá od mimoúrovňové křižovatky s ulicí Na Strži až k náměstí Hrdinů a Vozovně Pankrác na Pražském povstání. SJ magistrála vede kolem volné plochy na pravé straně, kde se v současné době nachází parkoviště a v jeho blízkosti jsou situována mnohá hřiště, a kolem probíhající výstavby administrativních, obchodních i bytových budov na levé straně. Poté SJ magistrála vstupuje do města a ocitá se v sevření obytných domů.

Největší změnou v části [03] je transformace mimoúrovňové křižovatky na úroňovou. Navrhují odstranění „ucha“, díky čemuž se uvolní velká plocha pro zastavení a finance vložené na demolici by se tak mohly navrátit. Díky vzniklé úroňové světelné křižovatce budou vozidla postupně dávkována na další cestě.

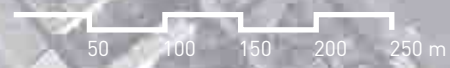
V ulici Budějovická navrhují, dle konceptu odůvodnění Metropolitního plánu, novou tramvajovou trať, která povede před obchodním centrem Arkády Pankrác.

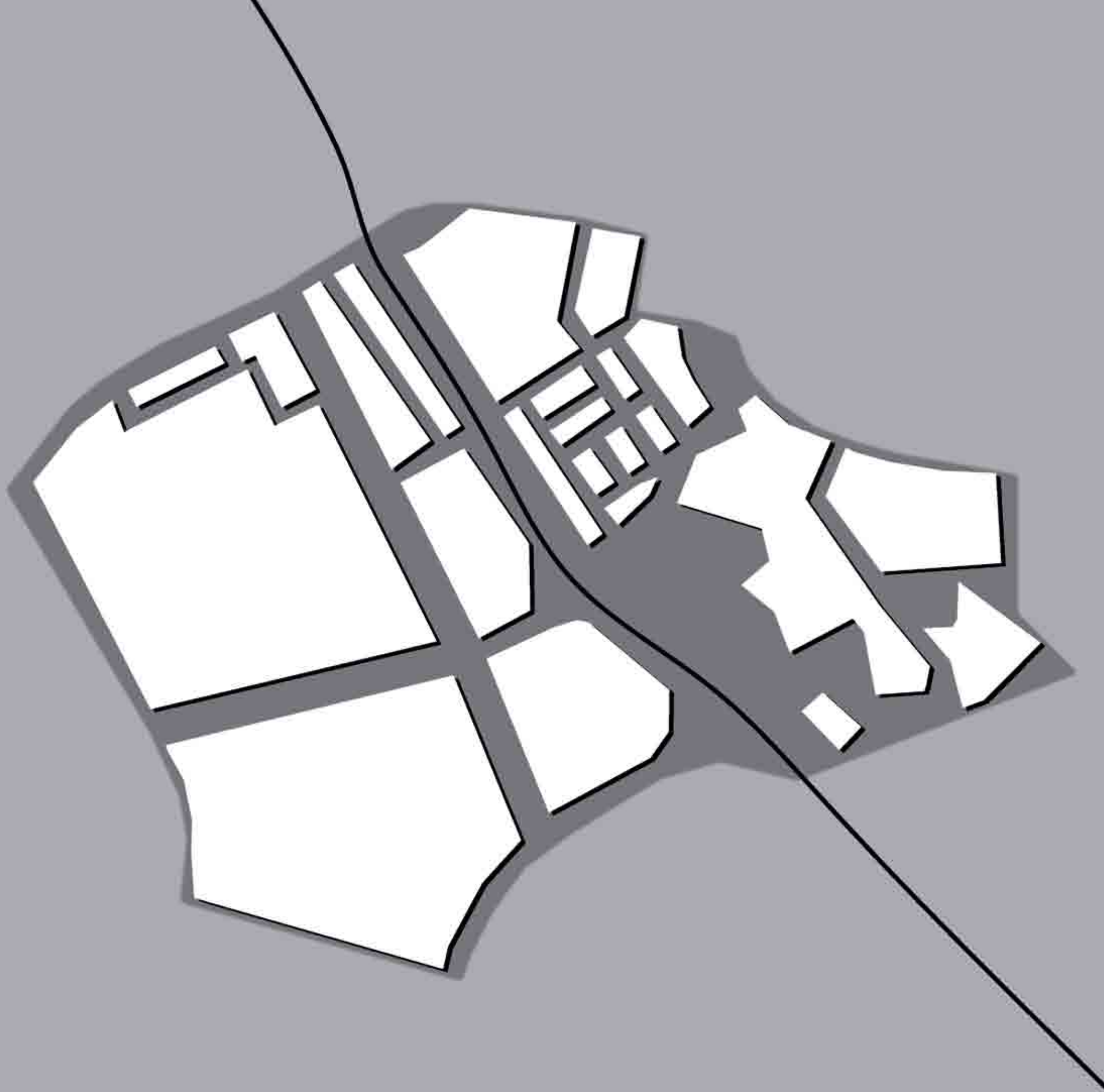
Doplňují pruhy pro cyklisty, jejichž využívání podpoří půjčovny kol u stanice metra Pankrác a mezi obytnými domy. Doplňují prostor pro pěší jak u obytných domů, kde chodníky mají šířku více jak 6 m, tak uprostřed ulice, kde jsou vysázeny velké stromy. Prostřední dělicí pás usnadní přecházení městské třídy a zároveň se může využít pro mnohé aktivity (např. parkování kol, Nizozemí - skate park s hřištěm). Prostor pro pěší je od prostoru pro vozidla oddělen zálivou pro parkování prostřídanými s menšími stromy, které nezastiňují obytné domy. Navrhují živé rozhraní mezi veřejným a soukromým, které zajistí využitý parter. Díky širokým chodníkům se parter může rozšířit až do prostoru ulice, kde je možné umístit sezení a tím rozšířit množství dějů v prostoru ulice. Příčné pěší vazby zajistí volnost pohybu a bezproblémové užívání parteru. Žijící parter zajistí i život na městské třídě.

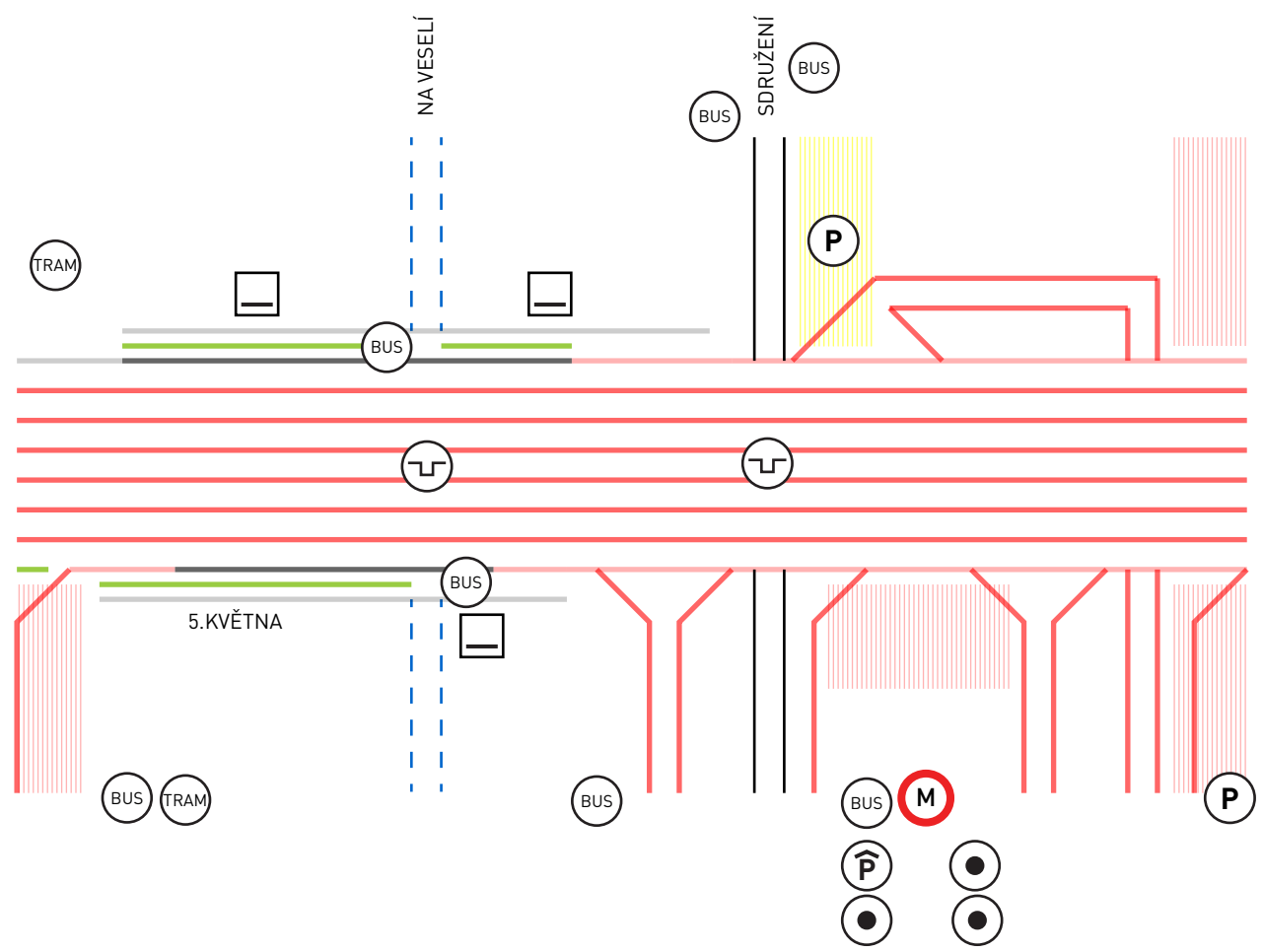
Podklady:

- Moba studio: Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály "plán krátkodobých opatření do roku 2014" (studie); Praha, 2012
 - IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu; Praha, IPR Praha, 2014
 - Ateliér K2: Humanizace severojižní magistrály (studie); Praha, 2012
 dostupné online: <http://www.uzemneplany.sk>

[03]



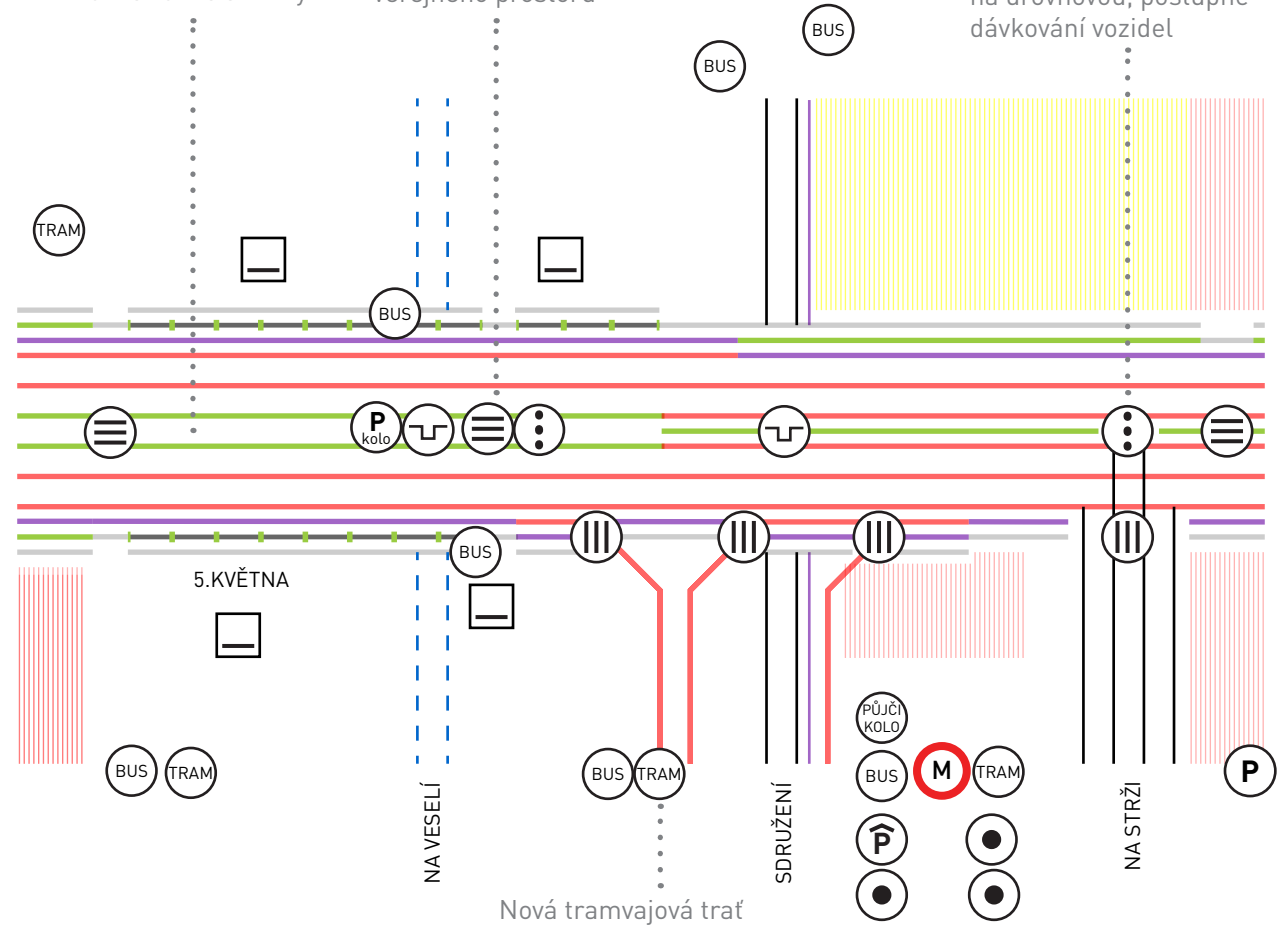




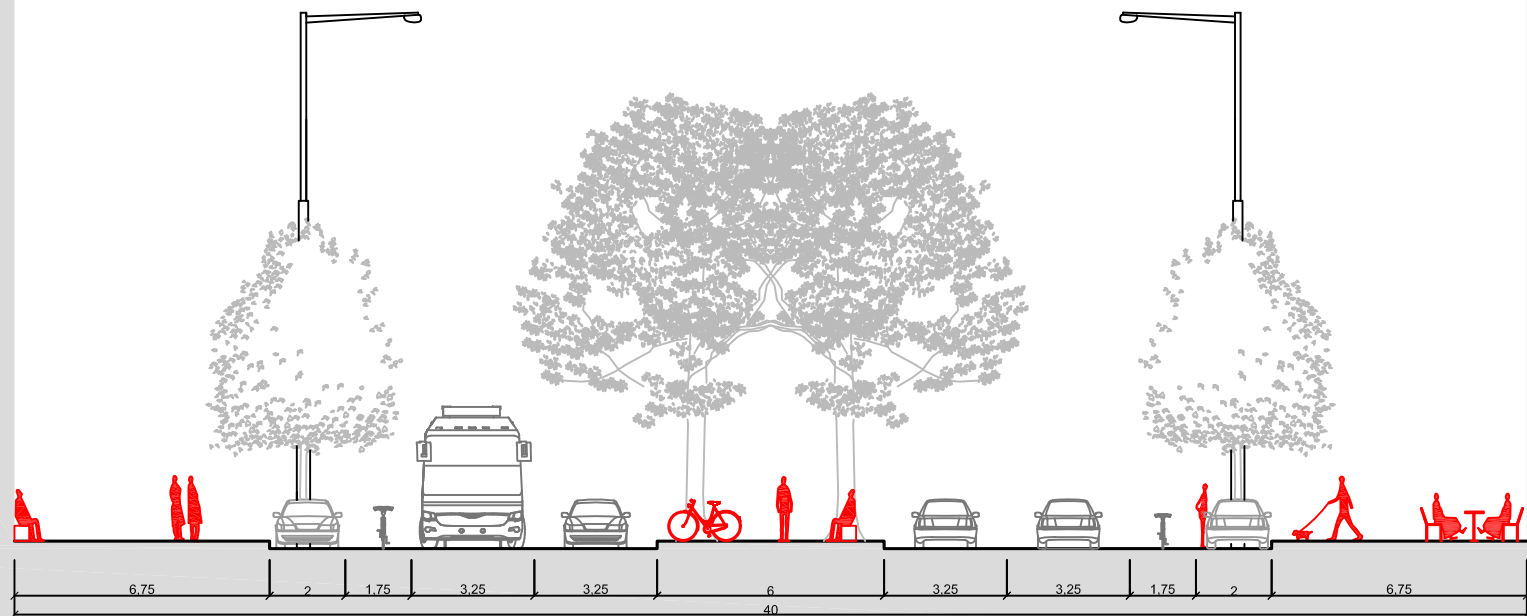
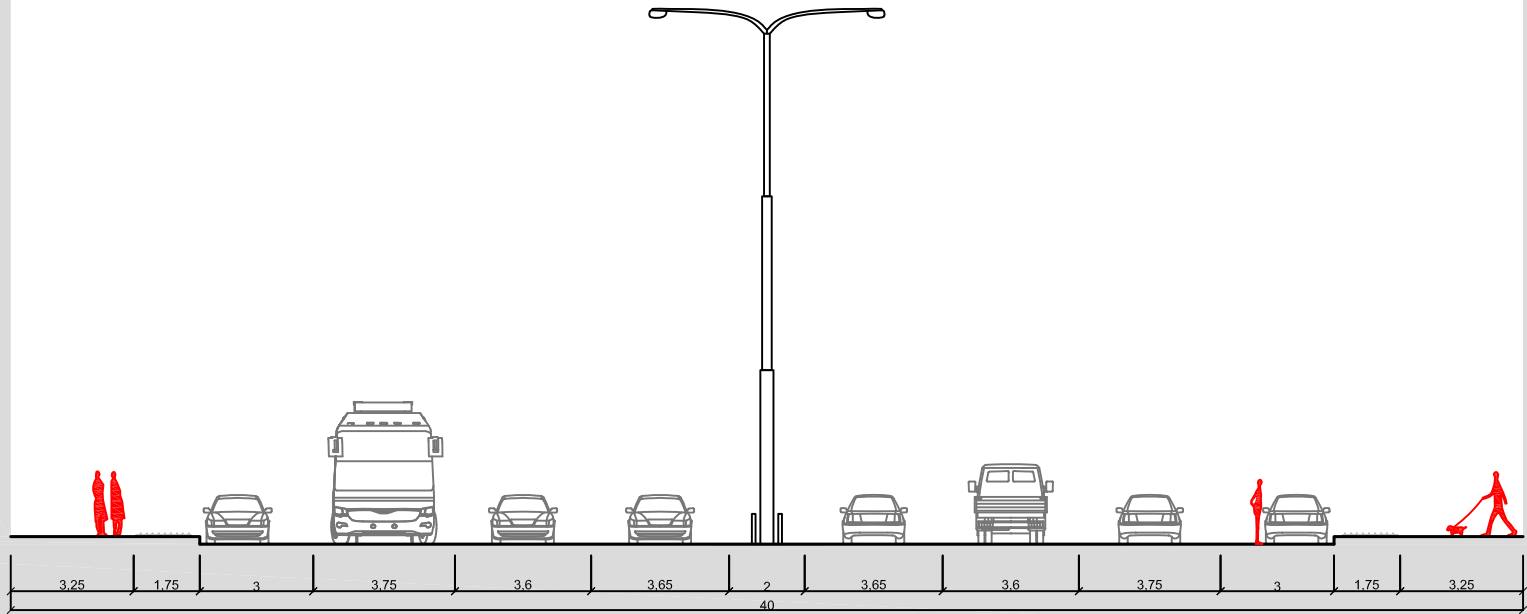
Široký dělicí pás se stromy, možné různé aktivity

Prostupnost veřejného prostoru

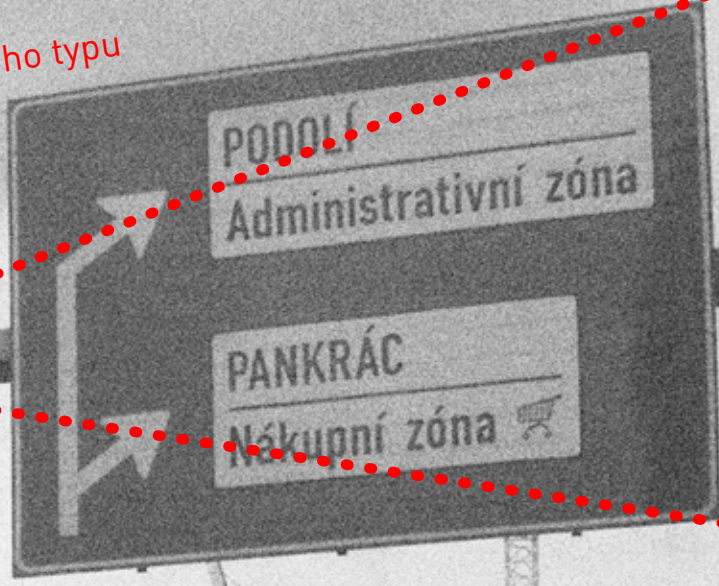
Transformace mimoúrovňové křižovatky na úroňovou, postupné dávkování vozidel



Nová tramvajová trať



odstranění nevhodného návěstidla dálničního typu



[04]

Část [04] se rozprostírá od náměstí Hrdinů na Pražském povstání až k Nuselskému mostu. SJ magistrála vede skrz otevřený prostor náměstí Hrdinů, který odtrhává od budovy Vrchního soudu, následně je opět sevřena obytnými domy, kde se nachází SŠ a VOŠ zdravotní. Na konci části SJ magistrála vstupuje do otevřeného prostoru Pankráckého náměstí, u kterého je situované Kongresové centrum Praha. Na pravé straně je umístěna výšková dominanta Corinthia Hotel Praha.

V části [04] městská třída vede střídavě otevřeným a uzavřeným prostorem. Různorodost prostorů zajišťuje rozličné děje, které jsou nejpestřejší na rozhraní těchto prostorů.

První prostor se nachází na začátku části [04], jedná se o otevřený prostor náměstí Hrdinů. Navrhují zde transformaci mimoúrovňové křižovatky na úroveň, což zajistí celistvost a přehlednost prostoru.

Následuje uzavřený prostor s širokým dělicím pásem s vysázenými velkými stromy a širokými chodníky. Parter navrhují využít v největší možné míře. Druhý otevřený prostor se rozprostírá před SŠ a VOŠ zdravotní. Zde navrhují úpravu parku a sjezdu a nájezdu na městskou třídu.

Následuje opět uzavřený prostor, který má stejný charakter jako předchozí uzavřený prostor.

Na konci části se před námi otevírá prostor Pankráckého náměstí s Kongresovým centrem a prostor mezi hotelem a Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy. Navrhují zde úpravu parku a pěší úrovňovou vazbu mezi těmito prostory.

Kongresové centrum Praha je stavba velkého měřítka nacházející se na významném a dopravně dobře obsluženém místě. Snažme se ji i její okolí používat a nezahalovat ji do velkoformátových reklam. Kongresové centrum je jedním z reprezentativních objektů na městské třídě.

Podklady:

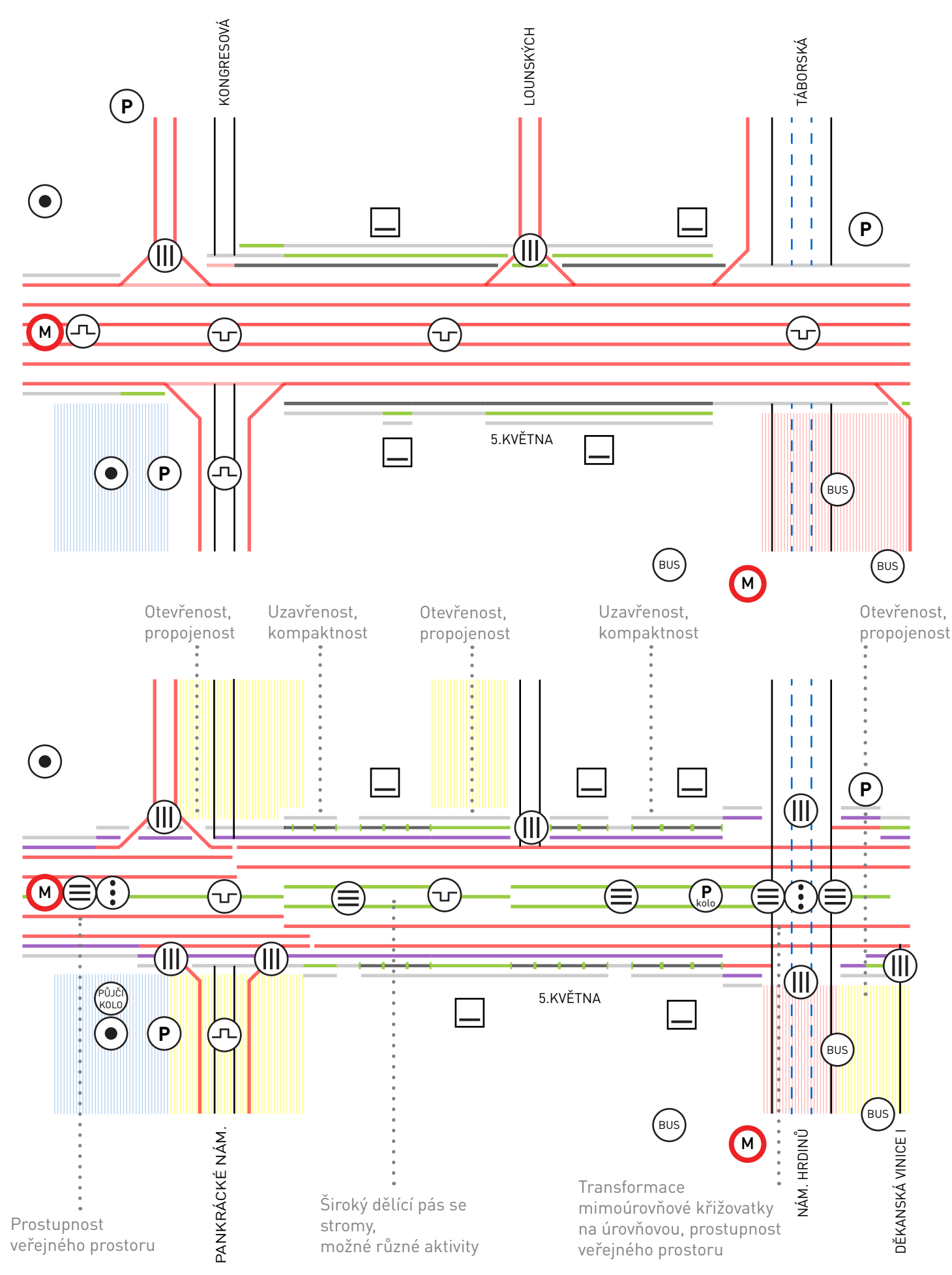
- Moba studio: Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály "plán krátkodobých opatření do roku 2014" (studie); Praha, 2012
 - IPR Praha: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu; Praha, IPR Praha, 2014
 - Ateliér K2: Humanizace severojižní magistrály (studie); Praha, 2012
- dostupné online: <http://www.uzemneplany.sk>

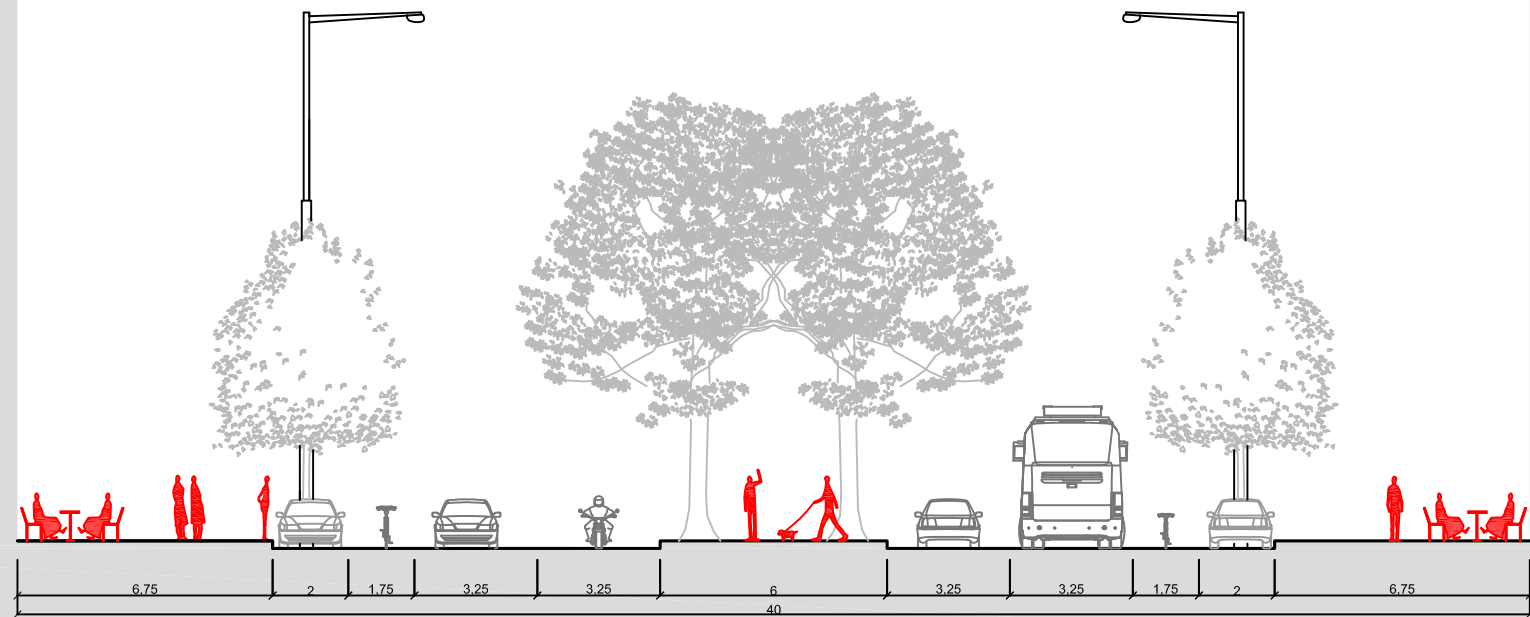
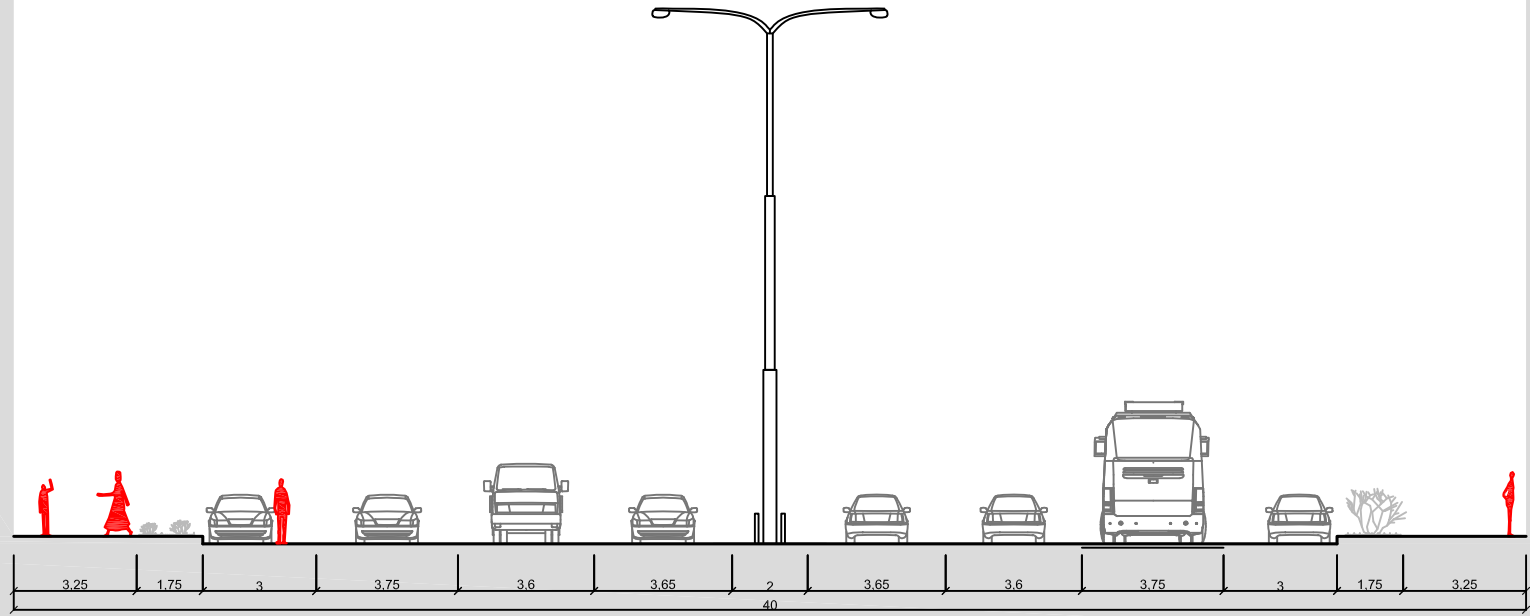
[04]

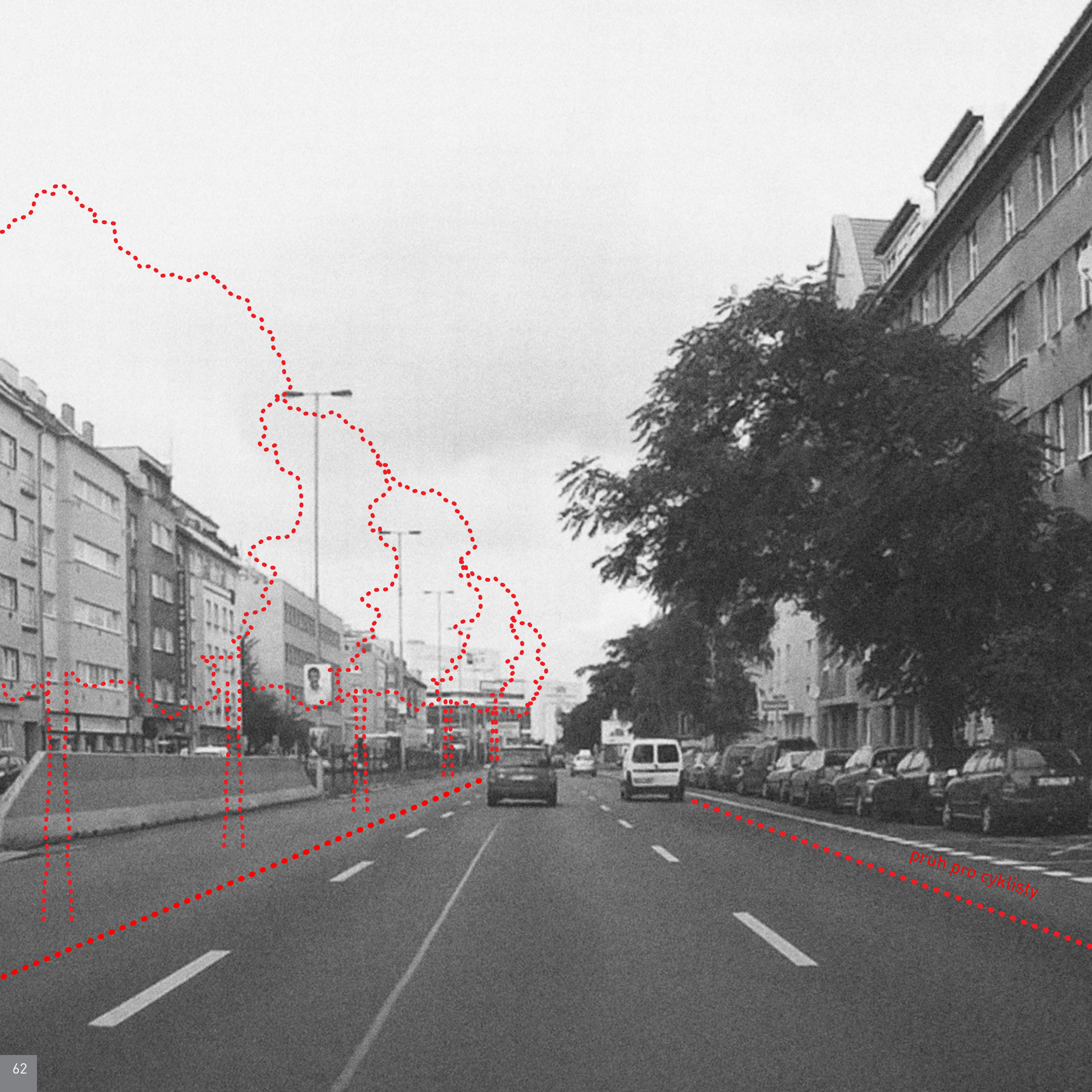


50 100 150 200 250 m









pruh pro cyklisty

