

MUZEJNÍ OÁZA

*Diplomní projekt
bc. Hana Pleskačová
ateliér doc. Ing. arch. Jana Jehlíka*

<i>Obsah</i>	Anotace / Prohlášení autora	Koncept dopravního řešení
	Zadání diplomové práce	Vizualizace
	Úvod	Detaily <ul style="list-style-type: none">- uliční profily- povrchy- stromy- detaily veřejného prostoru
	Řešené území	Poděkování
	Historie	Zdroje
	Fotodokumentace	
	Kontext území	
	Čelakovského sady	
	Národní muzeum	
	Federální shromáždění	
	Státní opera	
	Historie dopravy	
	Podklady <ul style="list-style-type: none">- magistrála- veřejné prostory	
	Návrh <ul style="list-style-type: none">- axonometrie- půdorys- řezy	
	Situace širších vztahů	
	Kontext budov	
	Budova <ul style="list-style-type: none">- půdorysy- pohledy- příčný řez	
	Dopravní schémata	

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Hana Pleskačová AR 2014/2015, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) MUZEJNÍ OÁZA (AJ) MUSEUM OASIS	
JAZYK PRÁCE: ČJ	
	Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Klíčová slova (česká):	Národní muzeum, magistrála, veřejný prostor
Anotace (česká):	Tématem mé diplomové práce je regenerace oblasti nacházející se v okolí Národního muzea. Tzv. „Muzejní oáza“ je vymezená Severojižní magistrálou, místem jejího rozdělení a areálem Národního muzea. Jedná se o veřejný prostor, jehož důležitost je v celopražském kontextu zásadní. Nachází se v klíčové pozici na spojnici Nového Města a Vinohrad, v těsné vazbě na Václavské náměstí a Vinohradskou třídu. Sídlí zde významné kulturní instituce, obě budovy Národního Muzea a Státní Opera.
Anotace (anglická):	Topic of the Master thesis is regeneration of area around the National muzeum in Prague. So called „Museum Oasis“ is defined by the traffic artery Severojižní magistrála and the area of the National Museum. It is a public space with significant importance in the context of the whole city of Prague. It is placed in the position in between two parts of Prague with a direct connection to the Wenceslas Square and Vinohradská Street. There are important cultural institutions, both buildings of the National Museum and the State Opera house.

Prohlášení autora

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

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Hana Pleskačová**

datum narození: 18. 05. 1988

akademický rok / semestr: **2014 – 2015 / ZS**

ústav: 15119 ústav urbanismu

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

téma diplomové práce: **Muzejní oáza / Museum Oasis**

zadání diplomové práce:

1/ Jedná se o studii v měřítku souboru staveb. Tématem diplomové práce je regenerace oblasti okolo Národního muzea, tzv. „Muzejní oáza“. Řešené území je vymezené Severojižní magistrálou, místem jejího rozdělení a areálem Národního muzea. Nachází se na spojnici Nového Města a Vinohrad, v těsné vazbě na Václavské náměstí a Vinohradskou třídu. Sídlí zde významné kulturní instituce, obě budovy Národního muzea a Státní Opera. Jedná se o veřejný prostor s celoměstským významem, který má potenciál stát se kulturní oázou v centru města. Cílem diplomové práce je návrh regenerace této oblasti s ohledem na důležitost, kterou v celopražském kontextu má.

2/ Výsledkem práce bude celkové řešení tohoto území včetně návrhu veřejného prostoru a základního architektonického řešení nově navrhovaných budov. Součástí bude návrh řešení úprav veřejného prostoru Severojižní magistrály v daném území se zapracováním dopravních změn plánovaných v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka. Součástí práce bude též návrh zapojení všech území na rozhraní, tedy především Václavského náměstí, Vinohradské ulice a Čelakovského a Vrchlického sadů. Nově navržené objekty budou jak svojí náplní, tak svojí architekturou odpovídat významu místa ve všech odpovídajících měřítkových úrovních (dálkové pohledy / kontext stávajících monumentů a prostorů / paralaxa dopravní cesty). Jejich program bude vycházet z prostorových a technických omezení daného místa a současně z jeho výjimečnosti až symboličnosti v kontextu celého města.

Práce bude zpracovaná v těchto měřítcích:

- a) Kontext 1:10000 - 1:25000
- b) Širší vztahy 1:5000 (vazby na sousední území)
- c) Řešené území - půdorys, řezy, pohledy 1:500 (parter, struktura objektů a povrchů)
- d) Objekty - půdorysy, řezy, pohledy 1:500 (1:200)
- e) Schémata - doprava, funkční využití, zeleň apod.
- f) Vizualizace - charakteristické pohledy na klíčová místa řešení
- g) Detaily - uliční profily, struktury a textury apod.

Práce bude strukturovaná v těchto rovinách:

- a) Širší vztahy, kontext, vazby
- b) Celkové urbanistické řešení
- c) Architektonické řešení veřejných prostorů
- d) Architektonické řešení objektů

Práce bude mít tyto přílohy:

- a) Portfolio s průvodní zprávou (základní údaje, bilance, popis analýzy, konceptu a návrhu), všemi relevantními výkresy v příslušném zmenšení, fotodokumentací a případně ukázkou referenčních projektů
- b) Výkresy dle požadavků FA ČVUT (2xA0 nebo 4xA1)

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

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

Datum a podpis studenta

Pleskačová

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

Jehlík
A. J.

ÚVOD

Tématem mé diplomové práce je regenerace oblasti nacházející se v okolí Národního muzea. Tzv. „Muzejní oáza“ je vymezená Severojižní magistrálou, místem jejího rozdělení a areálem Národního muzea. Jedná se o veřejný prostor, jehož důležitost je v celopražském kontextu zásadní. Nachází se v klíčové pozici na spojnici Nového Města a Vinohrad, v těsné vazbě na Václavské náměstí a Vinohradskou třídu. Sídli zde významné kulturní instituce, obě budovy Národního muzea a Státní Opera.

Veřejný prostor, ve kterém se „Muzejní oáza“ nachází, má potenciál stát se kulturní oázou v centru města, cílem cesty za odpočinkem, místem zastavení pro turisty, ale i pro obyvatele Prahy. „Muzejní oáza“ by mohla plnit funkci „urbánního uzlu“, areálu, který zceluje a doplňuje své okolí.

Vzhledem ke složité provázanosti s celoměstským dopravním systémem se však současně jedná o jedno z nejproblematičtějších míst v Praze. Severojižní magistrála přetížená automobilovou dopravou a trpící nedostatkem přechodů prostor degraduje, vytváří bariérové sevření „Muzejní oázy“ a její výrazné odříznutí od zbytku města.

Řešený prostor navazuje na Václavské náměstí a Vinohradskou třídu, což jsou lokality s výrazně městským charakterem. Veškerý pěší pohyb mezi oběma těmito částmi, včetně přestupů v rámci veřejné dopravy, prochází napříč Muzejní oázou. Důležité je intenzivní napojení místa na okolní komunikační strukturu, což znamená vytvoření kvalitního pěšího a cyklistického propojení mezi Václavským náměstím a Vinohradskoutřídou, které by zlepšilo návaznost Vinohrad a Nového města. Důležitá je také přítomnost dalších funkcí, které činí z veřejného prostoru místo pro městské aktivity, místo pro lidi.

Ve své práci navrhuji úpravy veřejného prostoru Severojižní magistrály v daném území se zapracováním dopravních změn plánovaných v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka. Cílem návrhů je přiměřené snížení průjezdnosti úseku pro automobilovou dopravu. Řeším zapojení všech území na rozhraní (především

Václavského náměstí a Vinohradské ulice), fyzickou i psychologickou návaznost Nového města a Vinohrad a propojení Národního muzea s Hlavním nádražím a Václavským náměstím.

Cílem je zajistit maximální plošnou prostupnost a liniovou průjezdnost území pro pěší a pro cyklistickou dopravu, především s ohledem na přirozené a historické trasy a dopravní vazby.

Součástí mého návrhu je i vytvoření uliční fronty a návrh budov veřejného vybavení celoměstského významu, které odpovídají charakteru magistrály jako městské třídy.

Ve svém projektu jsem vycházela ze všech prostorových a technických omezení daného místa a současně z jeho výjimečnosti až symboličnosti v kontextu celého města.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ





HISTORIE

Historie

Oblast okolo Národního muzea se nachází v území, které bylo historicky (až do poslední čtvrtiny 19. století) hradebním okrskem pražské pevnosti. Bastionovým opevněním bylo možné projít třemi branami, a to Žitnou bránou z Žitné ulice, Koňskou bránou ústící z Koňského trhu (dnes Václavské náměstí) a Novou bránou, která navazovala na Senovážné náměstí. Z těchto bran pak vycházely hlavní silnice směrem na Kutnou Horu (dnes Vinohradská třída), do Nuslí (dnes Škrétova a Bělehradská), do Vršovic (dnes Anglická ul.) a na Český Brod (dnešní Husitská třída). Území vně hradeb (dříve Viničné hory, dnes Královské Vinohrady) mělo charakter volné krajiny se sady, zahradami, vinicemi a samostatnými usedlostmi.

Již od 30. let 19. století mělo bastionové opevnění v této lokalitě sadovou úpravu (v prostoru mezi Žitnou a Novou bránou vznikly první veřejné pražské sady).

V poslední třetině 19. století prošel prostor v okolí hradeb významnými změnami. Roku 1866, kdy byla Praha obsazena pruským vojskem a prohlášena otevřeným městem. Hradební systém tak ztratil svůj původní obranný význam a barokní opevnění mělo být zbouráno. Celý tento proces se však značně protáhl z důvodu řady legislativních a majetkoprávních obstrukcí. Reálně byl odstartován zbouráním městského opevnění a Koňské brány v 70. letech 19. století. K dalším větším stavebním zásahům došlo až koncem 70. a v průběhu 80. let 19. století. Nová urbanizace hradebního obvodu pak byla prakticky dokončena koncem 19. století, kdy byla definována bloková struktura navazující Vinohradské oblasti.

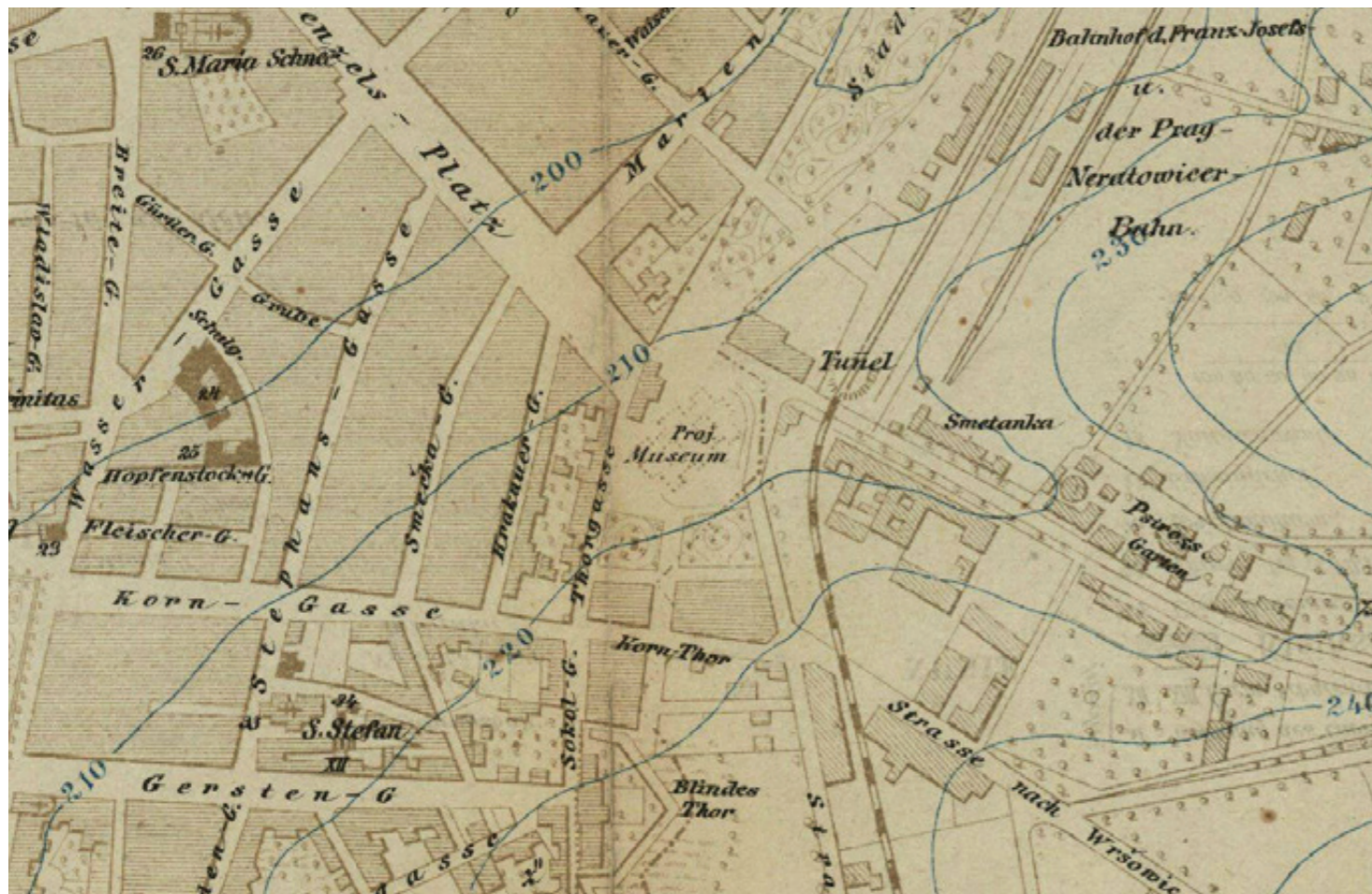
Novodobá historie území souvisí s realizací některých významných staveb. Roku 1871 bylo dokončeno nádraží Františka Josefa (nynější Hlavní nádraží) a koncem 60. let vzniklo v blízkosti Koňské brány dřevěné Německé divadlo. Pozemek v oblasti Koňské brány, zakončující prostor Koňského trhu, byl vybrán pro stavbu budovy Muzea. Tato budova byla projektovaná architektem Schulzem a realizovaná v letech 1885-1890. Koncipována byla jako solitér značně ignorující stávající parcelaci a uspořádání daného prostoru. Koncept budovy zdůrazňoval především středovou

osu Václavského náměstí. Urbanistické vztahy Muzea k okolní struktuře dodnes působí značně neuspořádaně, jsou vyplněny plochami zeleně (Čelakovského sady, prostor mezi Washingtonovou a železnicí).

Ve vztahu Nového města a Vinohrad, který byl značně poznamenán bariérou v podobě nádraží, hraje roli jediné významné spojující osy Vinohradská třída, která navazuje na Václavské náměstí a na blok mezi tratí a původní zástavbou, kde bylo v letech 1886-1887 postaveno Německé divadlo (dnes Státní opera).

Další významné období z hlediska vývoje sledovaného území bylo období po vzniku samostatné republiky, kdy v roce 1920 vznikla koncepce tzv. Velké Prahy. Do tohoto období spadají i první snahy o nalezení nové dopravně-urbanistické koncepce (jednalo se v podstatě již o zárodky pozdější Severojižní magistrály). Přesto, že bylo zrealizováno pouze její tzv. „etapové řešení“, došlo k výraznému zásahu zejména do prostoru před Hlavním nádražím a okolí Muzea a k degradaci Vinohrad (dříve klidné rezidenční čtvrti) na dopravní koridor. Lze konstatovat, že existence Magistrály znamená extrémní dopravní zatížení jednoho z hlavních urbanistických prostorů městského centra.

V rámci sledování historických vlivů je nutno zmínit i převážně nepříznivý vývoj lokality v 70. a 80. letech 20. století. Na změnu charakteru území měly dopad stavby, jako je budova Federálního shromáždění, stanice metra Muzeum, nová odbavovací hala Hlavního nádraží či garáže Slovan.





budova Národního muzea, kolem roku 1900, autor neznámý



roh Vinohradské třídy a Václavského náměstí, listopad 1966, foto archiv rodiny Podráských



pohled od historické budovy Národního muzea



roh Vinohradské třídy a Václavského náměstí



podchod pod Legerovou ulicí



podchod pod Legerovou ulicí



podchod pod Mezibranskou ulicí



zúžený chodník ve Vínohradské ulici



podchod pod mezibranskou ulicí



Vínohradská ulice



bariéra SJM



zúžený chodník v legerově ulici



bariéry železnice



Čelakovského sady



Státní opera



Národní muzeum



Čelakovského sady



Národní muzeum



Národní muzeum



Národní muzeum



analýzy historického vyvoje | hrady

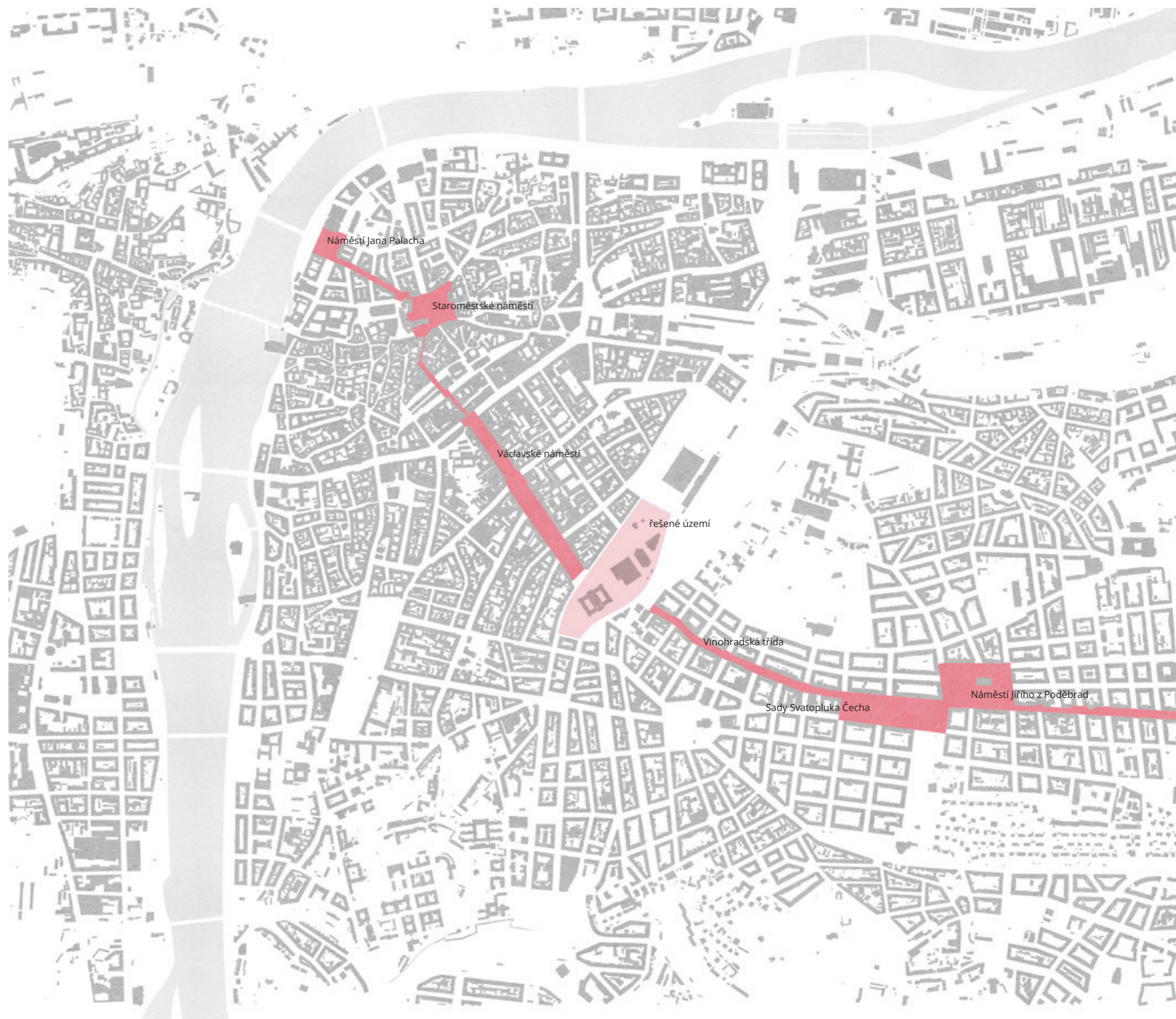


analýzy historického vyvoje | hrady

KONTEXT

Řešené území v širším kontextu Prahy

Řešené území se nachází na trase, která v rámci centra Prahy spojuje celoměstsky významné veřejné prostory. Jedná se o Malostranské náměstí, náměstí Jana Palacha, Staroměstské náměstí, Václavské náměstí, Vinohradskou třídu, Sady Svatopluka Čecha a náměstí Jiřího z Poděbrad, které jsou prokosené významnými pěšími tahy. Současná situace spojitost této osy narušuje a vytváří bariéru na spojnici Nového města a Vinohrad.



ÚZEMÍ

Čelakovského sady

Sady jsou pojmenovány po českém vědci, básníku a literátovi Františku Ladislavu Čelakovském. Jedná se o relativně malý park (má výměru pouhých 1,3 hektaru), ležící na mírně se svažující ploše (nadmořská výška 215-226 m n. m.) u Národního muzea, mezi ulicemi Vinohradská, Škrétova a Mezibranská.

Před výstavbou budovy Národního muzea býval v těchto místech na zrušených hradbách jako součást Dlouhé promenády tzv. Malý park, který koncipoval František Malý. Čelakovského sady vyprojektoval a začal budovat již v roce 1885 pražský zahradní architekt František Thomayer.

Současný stav parku je poznamenán předchozími necitlivými zásahy. Rozloha původní zeleně byla v sedmdesátých letech minulého století značně omezena díky stavbě metra a magistrály. Park byl rozdělen na dvě části, z jeho původní kompozice se nezachovalo prakticky nic. Magistrálou rozdělené části jsou spojené podchody, vedení sítě cest je plně podřízeno vstupům do metra. Park není oplocen, veřejnosti je přístupný bez omezení. Slouží ke krátkodobému odpočinku, uplatňuje se především jako zklidňující prostředí frekventovaného pěšího tahu.

Autorkou projektu výsadby (bez možnosti ovlivnit novou základní dispozici parku) je zahradní architektka Zdena Friedrichová. Dřeviny jsou v parku rozmístěny volně, jejich sortiment reprezentuje přibližně 30 druhů. Z listnatých stromů jsou ve větší míře zastoupeny jeřáb japonský (*Sophora japonica*), lípa malolistá (*Tilia cordata*), javor mléč (*Acer platanoides*). Můžeme zde najít pár pěkných dubů letních (*Quercus robur*) a po pravé straně budovy muzea (při pohledu od Václavského náměstí) exemplář platanu javorolistého (*Platanus hispanica*) s obvodem kmene 230 cm. Úlohu ochranného pláště po obvodu parku plní zahuštěné výsadby keřů. Patří k nim například zimolez tatarský (*Lonicera tatarica*), pustoryl věncový (*Philadelphus coronarius*), ptačí zob obecný (*Ligustrum vulgare*), tavolník van Houtteův (*Spirea vanhouttei*), hlohyně šarlatová (*Pyracanta coccinea*) a další.

Pokud bychom na území Čelakovského sadů chtěli hledat

zajímavosti, je možné zmínit mramorový pomník herečky Otýlie Sklenářové Malé od autora Ladislava Šalouna, který stojí od roku 1933 na pravé straně budovy Muzea. Za zmínku stojí také „lípa svobody“, která se nachází po levé straně muzea přímo v ploše chodníku, kterou společně vysadili roku 1990 Václav Havel a Alexandr Dubček. Po pravé straně muzea se nachází lípa malolistá vysazená členy hudební skupiny Elán a členy souboru tanců Lúčnica na paměť česko-slovenského přátelství. Bohužel u těchto stromů nejsou instalovány žádné pamětní desky ani jednoduché popisky.

Národní muzeum

Národní muzeum, nejstarší muzejní ústav v Čechách, bylo založeno jako „Vlastenecké muzeum“ roku 1818. Prvním stálým sídlem muzea se stal r. 1819 Šternberský palác na Hradčanech, ve kterém jen dnes jedno ze sídel Národní galerie.

Roku 1840 vypracoval František Palacký návrh na zbudování novostavby muzea v rámci střediska vědy a kultury, které mělo být postaveno pod názvem Francisceum na dnešním Smetanově nábřeží. K realizaci však nedošlo a muzeum se stěhovalo r. 1846 do Nostického paláce na Příkopě, který byl pro ten účel zakoupen. Z kapacitních důvodů se však myšlenka na vznik nové samostatné budovy muzea stala na počátku 60. let 19. století opět aktuální.

Teprve roku 1876 darovala městská rada pro novou muzejní stavbu velmi cenný a výhodný pozemek na horním konci Václavského náměstí, nad právě bořenou Novou Koňskou branou.

Až roku 1883 byl vypsán veřejný konkurs na předběžné skici pro novou muzejní stavbu, v němž zvítězil návrh Josefa Schulze, jehož projekt zaujal a zvítězil především ideou ústředního slavnostního Panteonu. Stavba byla dokončena v květnu roku 1891. Téhož roku byla zhruba dokončena i umělecká výzdoba budovy, spočívající především ve vybavení hlavních prostor sochami a nástěnnými obrazy.

Počátkem 90. let se upravovalo bezprostřední okolí budovy na veřejný park. Spor mezi architekty Schulzem a Hlávkou o umístění jezdeckého pomníku sv. Václava byl v r. 1893 rozhodnut ve prospěch Josefa Hlávky, který navrhl, aby pomník nebyl umístován na muzejní rampu, ale stanul samostatně na Václavském náměstí. Monumentální bronzový pomník pak byl vytvořen J. V. Myslbekem, odhalen r. 1913 a zcela dokončen r. 1922. Žulový sokl, který již na schodišti rampy pro sochu sv. Václava stál, byl odstraněn a nahrazen schody v dubnu 1898.

Již po několika letech od otevření budovy bylo zřejmé, že ani tento obrovský palác nestačí rostoucím potřebám

muzea. V letech 1912 a 1913 byl vypracován prof. Janem Koulou, tehdejším ředitelem historickoarcheologického oddělení, projekt na přístavbu k muzejní budově v prostoru Čelakovského sadů. Projekt však nebyl nikdy realizován, stejně jako ostatní pozdější návrhy.

V období německé okupace za 2. světové války bylo z Panteonu konfiskováno 10 bronzových soch, které byly později navraceny zpět. Na konci války, v květnu 1945, byla muzejní budova zasažena leteckou bombou, která značně poničila střední trakt, dva roky po osvobození byla proto budova opravována a sbírky, uschované ve válečných dobách na různých místech, se stěhovaly zpět a expozice se postupně zpřístupňovaly. Tečkou za válečnými událostmi bylo pořízení nových nápisů na pamětní desky při vstupu do Panteonu v r. 1947.

Nedostatek místa, po válce opět velmi akutní, byl zčásti řešen výstavbou podstřešních depozitářů kolem obou dvorů, zahájenou r. 1948.

Cenným doplňkem budovy bylo zřízení slavnostního exteriérového nočního osvětlení v r. 1960, které následovalo po generální opravě fasád v předchozích letech.

1962 byl historický a umělecký význam budovy Národního muzea zhodnocen jejím zařazením mezi 33 národních kulturních památek.

Okupace Československa v srpnu 1968 armádami Varšavské smlouvy měla pro muzejní budovu tragické následky. Hlavní průčelí Muzea bylo těžce poškozeno, stejně jako kamenné sochy a reliéfy, či některé vnitřní vybavení a některé depozitáře. Tato těžká devastace fasády si vynutila v letech 1970-72 její generální opravu. Plomby ve starém ztmavlém hořickém pískovci jsou však podnes patrné.

S touto opravou časově souvisely rozsáhlé podzemní práce na stavbě pražského metra, kde se budoval podzemní vestibul stanice Muzeum. Této práci padly za obětí oba litinové umělecky zdobené vlajkové stožáry, které stály po stranách

fontány. Budování metra bohužel poškodilo budovu muzea i mnohem vážnějším způsobem, když se při stavbě trasy A v r. 1978 se v důsledku podzemních odstřelů uvolnil přední levý nárožní rizalit.

Patrně největším ohrožením budovy bylo bezohledné a necitlivé vybudování tzv. severojižní magistrály, která byla vedena středem města a Národní muzeum obklopila ze dvou stran oběma svými jízdními pruhy. Budova byla spodním pruhem dálnice komunikačně i opticky odříznuta od Václavského náměstí a začala trpět nadměrným hlukem, nebezpečnou prašností a stálou vibrací. Situace není dosud vyřešena.

Federální shromáždění

Nejstarší částí dnešní muzejní budovy je téměř dochovaný objekt bývalé Pražské burzy peněžní a zbožní.

Na místě, kde v současnosti stojí nová budova Národního muzea, se původně nacházely gotické hradby z doby Karla IV. Po jejich zbourání v 19. století tu byla postavena dřevěná novoměstská divadelní aréna. Od Německého divadla koupila pozemek začátkem 30. let dvacátého století Pražská burza, aby zde vystavěla svoji novou budovu. Ta byla slavnostně zprovozněna v únoru roku 1938. Objekt vyprojektoval ve stylu klasicistní moderny český architekt Jaroslav Rössler, žák Jana Kotěry.

Pražská burza tu ale dlouho nefungovala, její činnost ukončila okupace. Na začátku druhé světové války bylo v budově vojenské skladiště. V září roku 1943 byla před nálety evakuována do Prahy opera z Duisburgu v Porýní, která hrála v Německém divadle a v budově Pražské burzy měla zázemí. Na konci války byl v prostorách Burzy lazaret.

Po roce 1945 se hledalo nové sídlo pro parlament, neboť budova Rudolfiny byla během války přestavěna opět na koncertní sál. Volba padla na budovu bývalé Pražské burzy. Parlament zde sídlil od roku 1946.

Ještě v 60. letech zde bylo Národní shromáždění umístěno provizorně, uvažovalo se o stavbě sídla parlamentu na Letné, jak to bylo určeno již za první republiky. K tomu však nedošlo a na konci 60. let bylo rozhodnuto, že budova bude rozšířena a bude dále provizorně sloužit pro účely parlamentu.

V roce 1964 byla vyhlášena architektonická soutěž, kterou vyhráli tři přední čeští architekti - Karel Prager, Jiří Kadeřábek a Jiří Albrecht.

Podmínkou projektu byly minimální změny stávající budovy Národního shromáždění tak, aby po zamýšleném přestěhování parlamentu bylo objekt možné využít pro kulturní účely. Autoři přišli s řešením přístavby, kdy nechali zachovanou budovu Pražské burzy, vedle ní zbourali dva činžovní domy směrem k Václavskému náměstí a na jejich

místě vytvořili přístavbu. Zároveň vztyčili unikátní nadstavbu jak nad novou přístavbou, tak nad starou budovou Burzy. Tato nadstavba byla řešena v ocelovém svařovaném nosníku. Nadstavba je dvoupodlažní a je nesená na čtyřech sloupech.

Zajímavou kapitolou je vznik umělecké výzdoby budovy Federálního shromáždění v letech 1969 až 1974. Původním záměrem architekta Pragera bylo soustředit zde umělecká díla předních soudobých českých a slovenských výtvarníků (např. Mikuláše Medka, Olbrama Zoubka či Vladimíra Preclíka). Z politických důvodů zde však být instalováni nemohli. Architekt Prager prosadil dlouhodobé zápůjčky či repliky děl ze sbírek Národní galerie v Praze, ze Slovenské národní galerie a z Galerie hlavního města Prahy (např. díla Otty Gutfreunda, Jana Štursy, Stanislava Libenského, Jaroslavy Brychtové, Cyrila Boudy nebo Jiřího Nováka).

Přestavba byla dokončena a zkolaudována v roce 1973. Československý parlament se sem již vrátil jako Federální shromáždění, neboť k 1. lednu 1969 se náš stát stal federací.

Objekt doznal částečných stavebních změn ještě v době rekonstrukce v 80. letech, při které byl vybaven nejnovější technikou.

Federální shromáždění v budově sídlilo od roku 1973 až do roku 1992. V letech 1995 až 2009 vysílalo z budovy Rádio Svobodná Evropa/Rádio Svoboda.

Poslední dějiny budovy se začaly psát v listopadu 2006, kdy vláda objekt přidělila Národnímu muzeu pro jeho trvalé rozšíření. K slavnostnímu předání došlo 1. června 2009 po odstěhování Rádia Svobodná Evropa/Rádia Svoboda.

Od roku 2011 probíhá generální rekonstrukce historické budovy, během níž mají být obě budovy spojeny do jednoho celku podzemním tunelem.

Budova je dokladem architektury konce 60. let a byla prohlášena za kulturní památku České republiky.

Státní opera

Svým prostorným hledištěm stejně jako svou neorokokovou výzdobou patří budova dnešní Státní opery k nejkrásnějším scénám v Evropě.

Historie divadelní budovy, která od 1. dubna 1992 nese jméno Státní opera Praha, se začala psát ve druhé polovině 19. století. Čechy tehdy náležely k mnohonárodnostní rakousko-uherské monarchii a v Praze žila poměrně početná německá menšina. Zrození velkolepého českého Národního divadla v roce 1883 nepřímo způsobilo, že i pražská německá obec zatoužila po reprezentativnějším sídle divadelních múz. Ve stejném roce byl ustaven Německý divadelní spolek (Deutscher Theaterverein), jehož cílem bylo v první řadě nashromádit potřebné finanční prostředky.

Architektonické plány byly svěřeny zavedené vídeňské firmě Fellner und Helmer, která přizvala ke spolupráci architekta tamního Burgtheatru Karla Hasenauera. Vedením stavby byl pověřen pražský architekt Alfons Wertmüller, který se zhostil svého úkolu a za dvacet měsíců předal k užívání dokončenou a plně funkční divadelní budovu. Divadlo zahájilo činnost 5. 1. 1888. Z hlediska historické kontinuity může být považováno za jednoho z legitimních předchůdců dnešní Státní opery.

Nové německé divadlo se postupně stalo operní scénou mezinárodního významu, jehož dramaturgie obsáhla nejvýznamnější díla soudobé opery. Ve 30. letech 20. století, v době silného nacistického nebezpečí, patřilo Nové německé divadlo v Praze k demokratickým baštám, kam se uchýlovali umělci, jejichž působení v sousedním Německu bylo pro jejich pokrokové postoje či rasový původ již nežádoucí. Vývoj politických událostí krátce před podepsáním Mnichovské dohody, klesající návštěvnost a s tím spojené finanční problémy vedly Německý divadelní spolek k rozhodnutí ukončit v září 1938 činnost divadla. Scéna tak uzavřela svou první významnou etapu. O budovu projevil zájem československý stát. Než však stačilo dojít k odkoupení nemovitosti, zabránila tomu nacistická okupace Československa v březnu roku 1939 a vytvoření Protektorátu Čechy a Morava. V době okupace divadlo pod novým názvem Německá opera (Deutsches Opernhaus) sloužilo pro politická

shromáždění NSDAP a k příležitostným pohostinským představením souborů z Říše. Od 1. 9. 1944 až do skončení války byla všechna divadla uzavřena.

V květnu 1945, bylo na tamní scéně založeno Divadlo 5. května. Po roce se operní a baletní složka osamostatnila pod názvem Velká opera 5. května, která byla od sezony 1948/49 začleněna do svazku Národního divadla jako jeho třetí scéna. Tak skončila druhá významná etapa v životě divadla.

Od listopadu 1949 byla budova přejmenována na Smetanovo divadlo. Jevištní dispozice předurčovaly tuto scénu k provádění operního repertoáru, významné místo zastával balet.

Historie dopravní situace

Stav území a městské struktury, které vznikly v období od bourání hradeb do prvního desetiletí 20. století, vyhovovaly fungování městského organismu prakticky až do počátku poválečného období. Automobilová doprava, jejíž vzrůst a dominantní úloha markantně vzrostla zejména v období meziválečném a poválečném, začala do městského organismu přinášet skutečně vážné problémy. V plánování rozvojové městské struktury postupně nabývalo na významu utvoření komunikační a dopravní kostry města. Zde lze spatřovat zárodek úvah o vzniku dnešní „Severojižní magistrály“.

Názor na význam řešení problému dopravy ve městě a jeho nadřazení dalším hodnotám se dále radikalizoval. Přesto, že světový vývoj již v 50. a 60. letech poukazoval na škody, působené dopravou v organismu měst, v Praze došlo k určitému vystřízlivění teprve tvář v tvář realizaci některých moderních dopravních staveb, zejména právě Severojižní magistrály.

Úsek Severojižní magistrály u Národního muzea se postupem let stal jedním z nejproblematičtějších dopravních míst v samotném srdci Prahy. Magistrála v současné době v tomto prostoru výrazně degraduje městské prostředí, zhoršuje jeho obyvatelnost, rekreační potenciál přilehlých parkových ploch a ponižuje městský význam tohoto místa. Nezanedbatelným důsledkem tohoto stavu je nízká atraktivita okolí Národního muzea pro užívání a rozvíjení městotvorných funkcí. Život města a městské funkce zde fakticky stagnují.

Silniční infrastruktura a automobilová doprava v současnosti dominují celému prostoru. Kapacita Magistrály je nyní asi 100 000 aut denně, tvoří ji 3 až 4 pruhy v každém směru. V současné době není v podstatě možné pohodlně přejít z Václavského náměstí k Muzeu. Tento stav je z dnešního úhlu pohledu pocíťováno jako výrazně negativní a pro současné potřeby hlavního města naprosto nedostačující.

Pěší přístup na řešené území vede podchodem pod Legerovou ulicí a dále po extrémně zúženém chodníku okolo historické budovy Národního muzea. Veškerý pěší pohyb mezi Novým Městem a Vinohrady je sveden do podchodu pod Legerovou

ulicí. Severojižní magistrála vytváří bariéru, kterou není možné jednoduše přejít. Většina přímých logických historických vazeb zcela zanikla. Všechny pěší pohyby po Václavském náměstí je u SJM sveden na jediný přechod pro chodce a do podchodů metra. Zcela chybí pěší propojení Vinohradské ulice a Hlavního nádraží. Přístup ke Státní opeře je možný pouze podchodem. Lidé jsou v tomto místě stavěni do podřadné role, což je v historickém centru hlavního města naprosto nepřijatelné.

PODKLADY

Magistrála

Urbanistická analýza SJM,
Útvar rozvoje hlavního města Prahy

CITACE:

Z porovnání bylo zřejmé, že se zvětšující se šířkou chodníku jednoznačně roste také intenzita rozvoje parteru, přičemž tento růst je navíc poměrně vyrovnaný. Následně byla pro potřeby grafického porovnání míry korelace také šířka chodníku rozdělena do pěti kategorií, optimálně zvolených dle primárního srovnání (konkrétně v krocích „do 1,5m – do 4,5m – do 6m – do 7,5m – nad 7,5m“). Z obrázku je patrná celoplošná vysoká míra korelace. Ze srovnání lze vyvodit doporučení pro návrh šířky chodníků na magistrále - minimálně 6m, optimálně 7,5m.

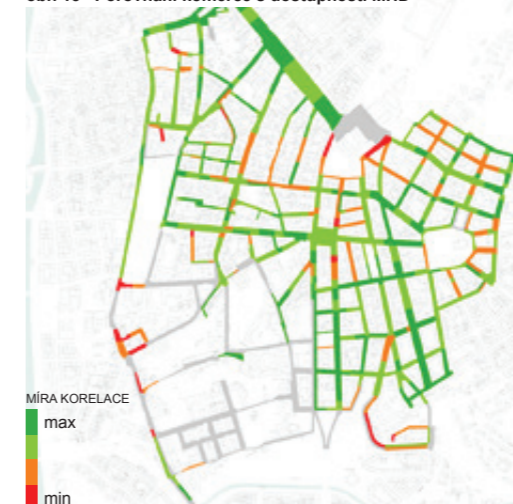
Na obrázku č. 17 je srovnán výskyt obchodního parteru s možností u příslušného chodníku zaparkovat. Zobrazeny jsou uliční segmenty s rozvinutým parterem a barevně je odlišena přítomnost parkování. V rámci červených odstínů (bez parkování) jsou ještě sytě červenou zvýrazněna místa s vysokou mírou rozvoje parteru. V tomto případě se předpoklad závislosti nepotvrdil. Přítomnost parkování není pro rozvoj parteru rozhodující. Možnost parkování zákazníků není v centrální části města nutná a zásobovací vozy mohou využívat stání na chodníku (pozn. chodníky s rozvinutým parterem bez parkování dosahují minimální šířky 4m bez ohledu na přítomnost stromořadí, výjimečně 3,5m).

Dále bylo provedeno srovnání rozvoje parteru v závislosti na imisích (obr. 18) a hluku. Závislost v tomto případě neexistuje. Obchodní parter vzniká na výhodných místech bez ohledu na imisní či hlukovou situaci.

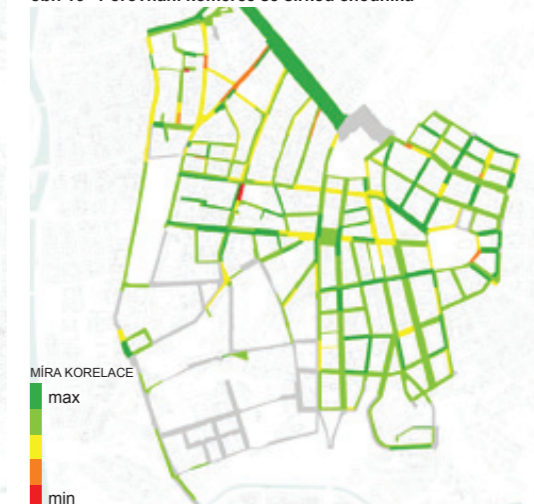
DŮLEŽITÉ INFORMACE:

- s šířkou chodníku roste intenzita rozvoje parteru
- doporučená šířka chodníků na magistrále je minimálně 6m, optimálně 7,5m
- možnost parkování zákazníků není v centru města nutná
- chodníky s rozvinutým parterem bez parkování dosahují minimální šířky 4m bez ohledu na přítomnost stromořadí, výjimečně 3,5m

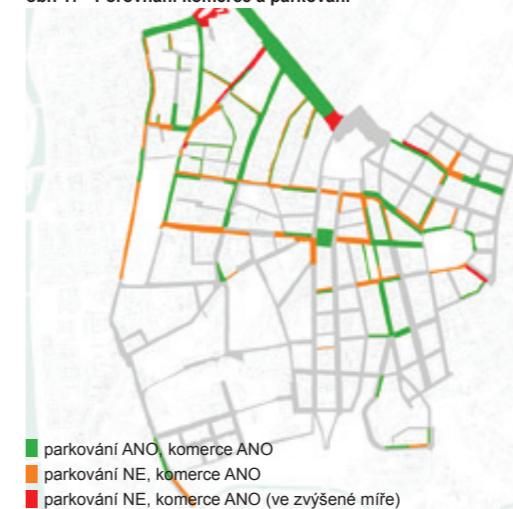
obr. 15 Porovnání komerce s dostupností MHD



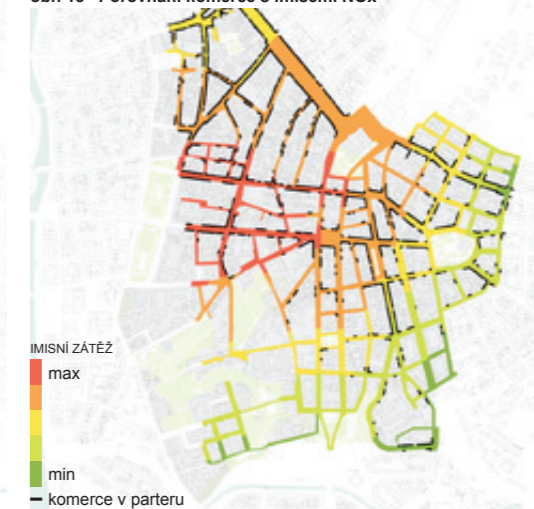
obr. 16 Porovnání komerce se šířkou chodníků



obr. 17 Porovnání komerce a parkování



obr. 18 Porovnání komerce s imisemi NOx



Veřejné prostory

Urbanistická analýza SJM . . .

>> CITACE:

Z porovnání bylo zřejmé, že se zvětšující se šířkou chodníku jednoznačně roste také intenzita rozvoje parteru, přičemž tento růst je navíc poměrně vyrovnaný. Následně byla pro potřeby grafického porovnání míry korelace také šířka chodníku rozdělena do pěti kategorií, optimálně zvolených dle primárního srovnání (konkrétně v krocích „do 1,5m – do 4,5m – do 6m – do 7,5m – nad 7,5m“). Z obrázku je patrná celoplošná vysoká míra korelace. Ze srovnání lze vyvodit doporučení pro návrh šířky chodníků na magistrále - minimálně 6m, optimálně 7,5m.

Na obrázku č. 17 je srovnán výskyt obchodního parteru s možností u příslušného chodníku zaparkovat. Zobrazeny jsou uliční segmenty s rozvinutým parterem a barevně je odlišena přítomnost parkování. V rámci červených odstínů (bez parkování) jsou ještě sytější červenou zvýrazněna místa s vysokou mírou rozvoje parteru. V tomto případě se předpoklad závislosti nepotvrdil. Přítomnost parkování není pro rozvoj parteru rozhodující. Možnost parkování zákazníků není v centrální části města nutná a zásobovací vozy mohou využívat stání na chodníku (pozn. chodníky s rozvinutým parterem bez parkování dosahují minimální šířky 4m bez ohledu na přítomnost stromořadí, výjimečně 3,5m).

Dále bylo provedeno srovnání rozvoje parteru v závislosti na imisích (obr. 18) a hluku. Závislost v tomto případě neexistuje. Obchodní parter vzniká na výhodných místech bez ohledu na imisní či hlukovou situaci.

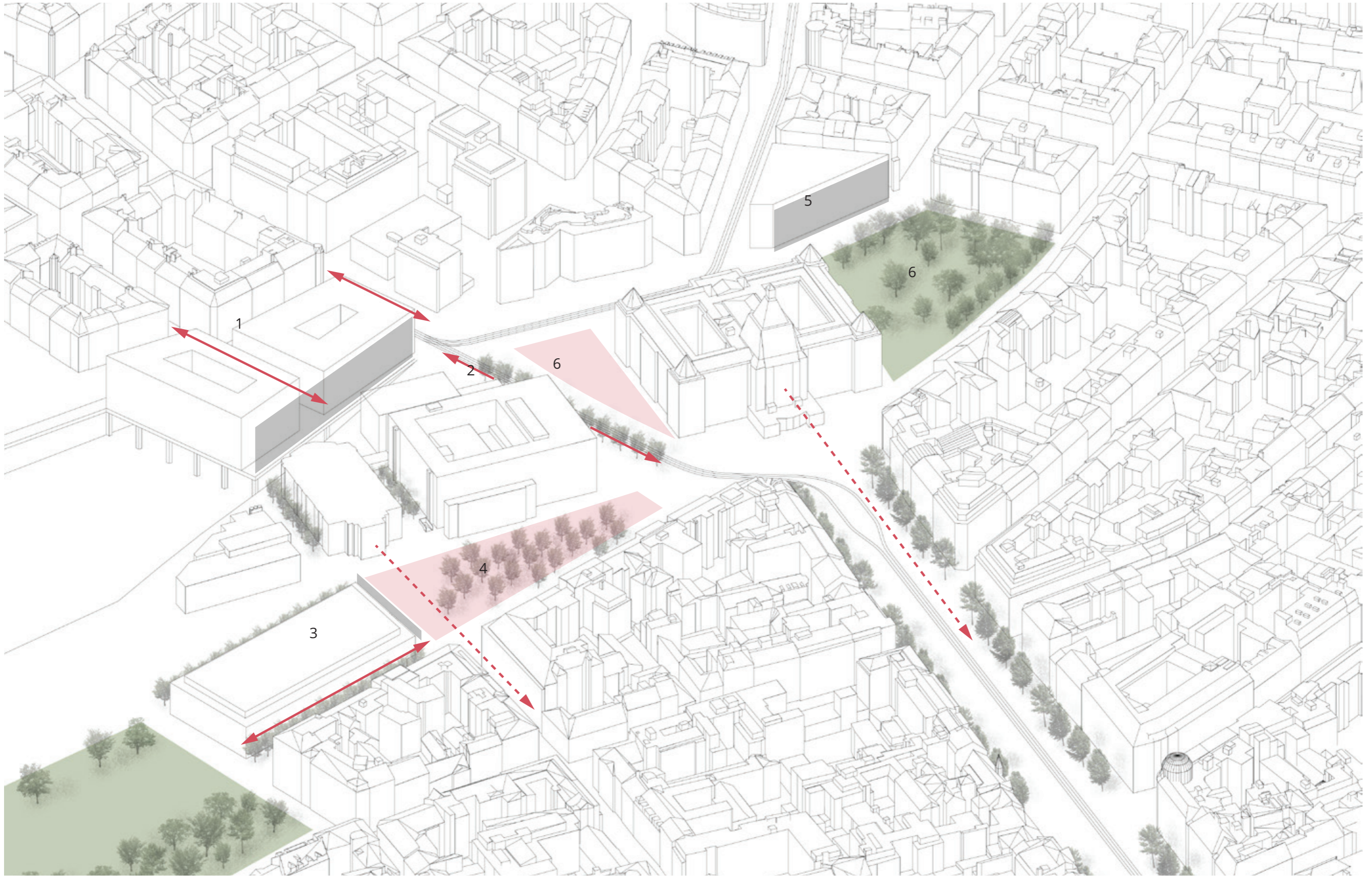
>> DŮLEŽITÉ INFORMACE:

- s šířkou chodníku roste intenzita rozvoje parteru
- doporučená šířka chodníků na magistrále je minimálně 6m, optimálně 7,5m
- možnost parkování zákazníků není v centrální části města nutná
- chodníky s rozvinutým parterem bez parkování dosahují minimální šířky 4m bez ohledu na přítomnost stromořadí,

výjimečně 3,5m

NÁVRH





Návrh

Návrh si klade za cíl logické rozčlenění prostoru “Muzejní oázy” a vytvoření její návaznosti na okolní veřejné prostory Václavského náměstí, Vinohradské třídy a Hlavního nádraží.

1. Bloky nad kolejištěm dotváří chybějící hranu Vinohradské ulice, vytváří novou vazbu mezi Novým městem a Vinohrady a zároveň tvoří jakousi oporu budovám Státní opery a nové budově Národního muzea.

2. Stromořadí ve Vinohradské ulici a znovuobnovení tramvajového spojení mezi Vinohradskou třídou a Václavským náměstím zceluje tyto lokality a posiluje chybějící vztah mezi těmito významnými městskými bulváry.

Stromořadí i tramvajová trať zároveň podtrhují historické prostorové souvislosti mezi starou a novou budovou Národního muzea. Historická budova byla navržena a postavena jako solitér dominující Václavskému náměstí. Budovy Německého divadla (na místě dnešní Státní opery) a Pražské burzy byly historicky součástí dnes již zbouraného bloku. Budovy Státní opery a bývalého Federálního shromáždění jsou i dnes součástí městského bloku, i když tvořeného solitérními objekty.

3. Navržený blok tvoří frontu nově vzniklému prostranství a podporuje osu budovy Státní opery. Svou SZ fasádou také tvoří ulici, která se stává pěší promenádou v ose bývalého novoměstského opevnění. Blok je navržen pro umístění celoměstsky významné veřejné funkce a má potenciál stát se veřejnou budovou na výhodné pozici s přímou vazbou na severojižní magistrálu.

4. Prostranství se stromy dává vydechnout budovám Státní opery a bývalého Federálního

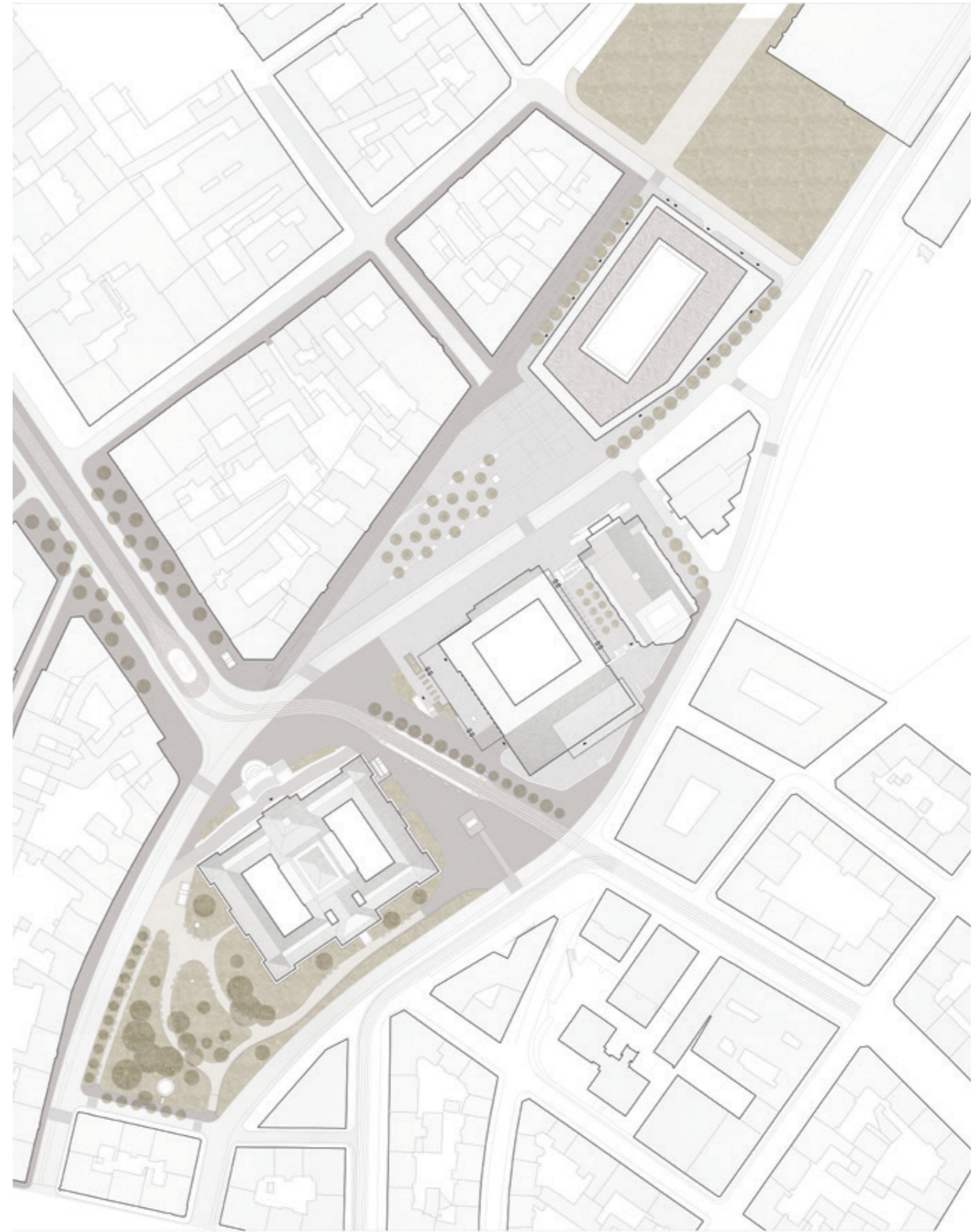
shromáždění. Nechává prostor fasádám, které jsou formálně orientované tímto směrem. Schody, které sestupují směrem od budov dolů také akcentují jejich význam a důstojnost.

5. Nová budova se smíšeně obytnou funkcí zaplňuje prázdný prostor, který zůstal po zmenšení Čelakovského sadů a přetnutí tohoto zbytku severojižní magistrálou. Veřejným parterem pomáhá přeměnit magistrálu v městskou třídu.

6. Tyto prostory patří k historické budově Národního muzea, které jim dominuje.

Koncept prostoru muzejní oázy ve směru od Nového města k Vinohradům tvoří spojku, která umožňuje plynulé propojení a jasnou orientaci. Ve směru magistrály je pak v rámci tohoto konceptu vytvořen přechod z parku Vrchlického sadů přes veřejné prostranství se stromovou výsadbou před novou budovou Národního muzea zpátky do zeleně Čelakovského sadů.

Pūdorys



*Půdorys - výsek
Prostranství před budovami Státní opery a Federálního
shromáždění*



Příčný řez územím



Podélný řez územím



Návrh širší vztahy

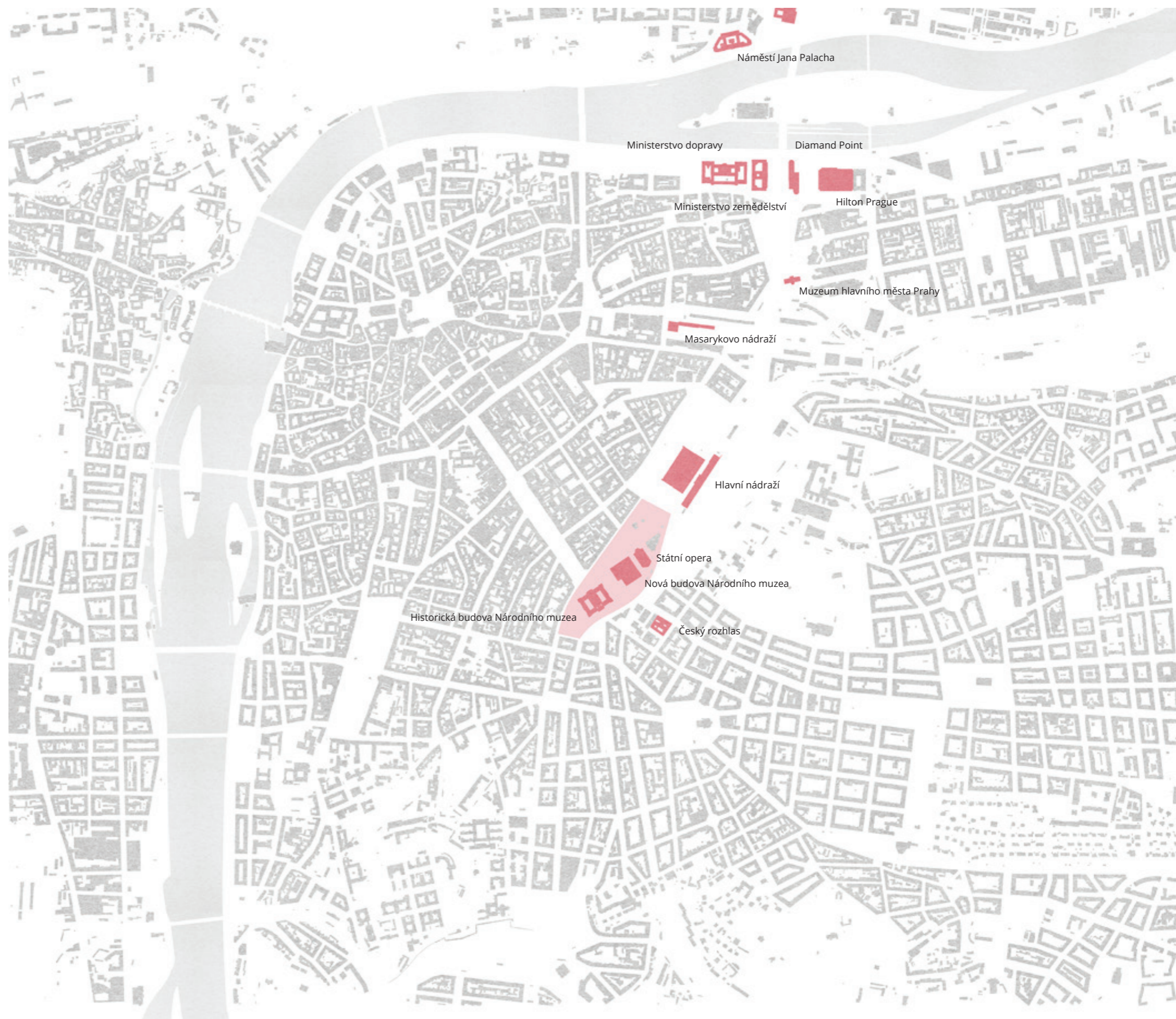


budova s celoměstský významnou veřejnou náplní

budovy s celoměstský významnou veřejnou náplní

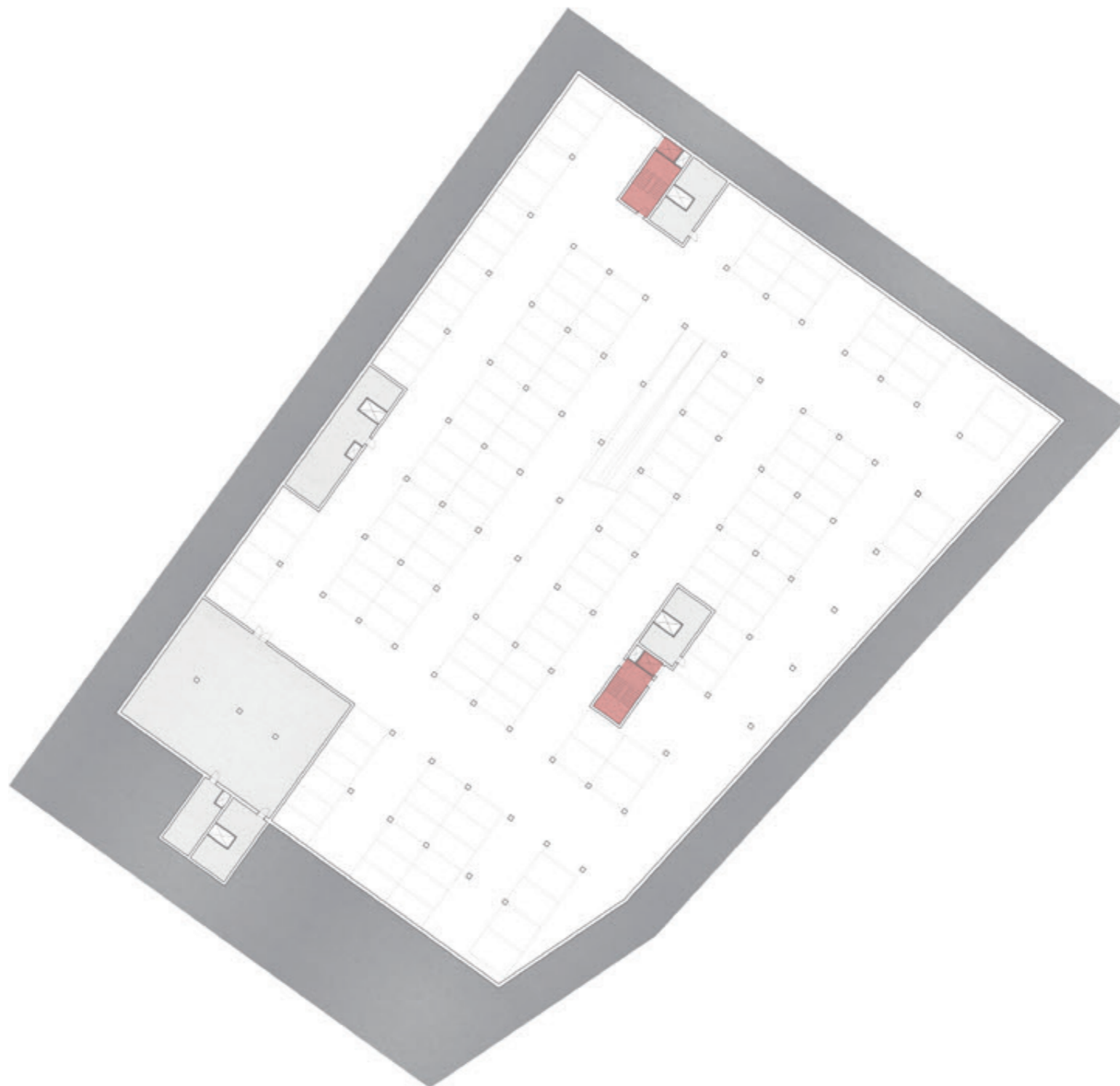
obytně smíšená funkce

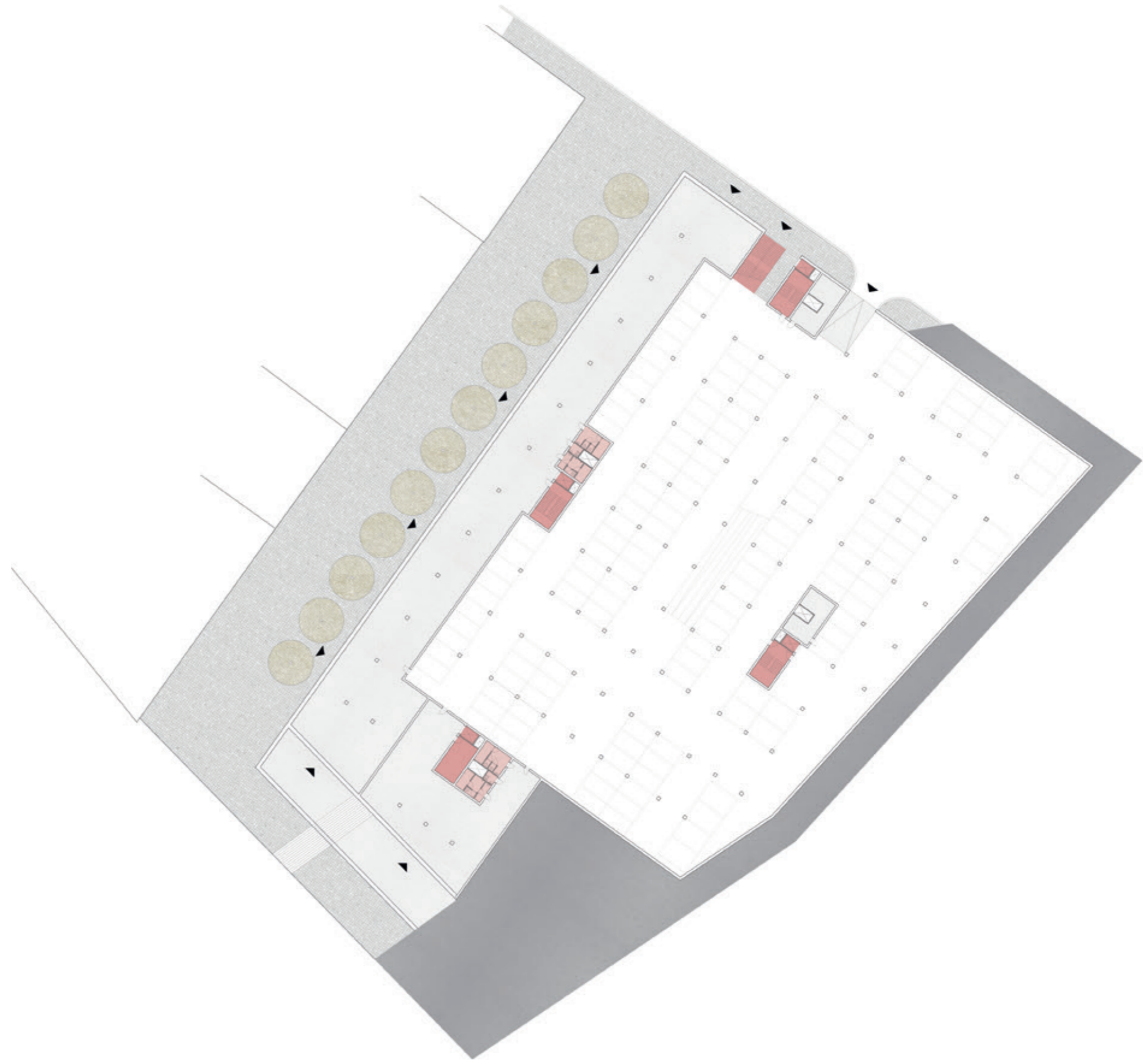
*Fenomén významných solitérních budov veřejného vybavení
v okolí magistrály*

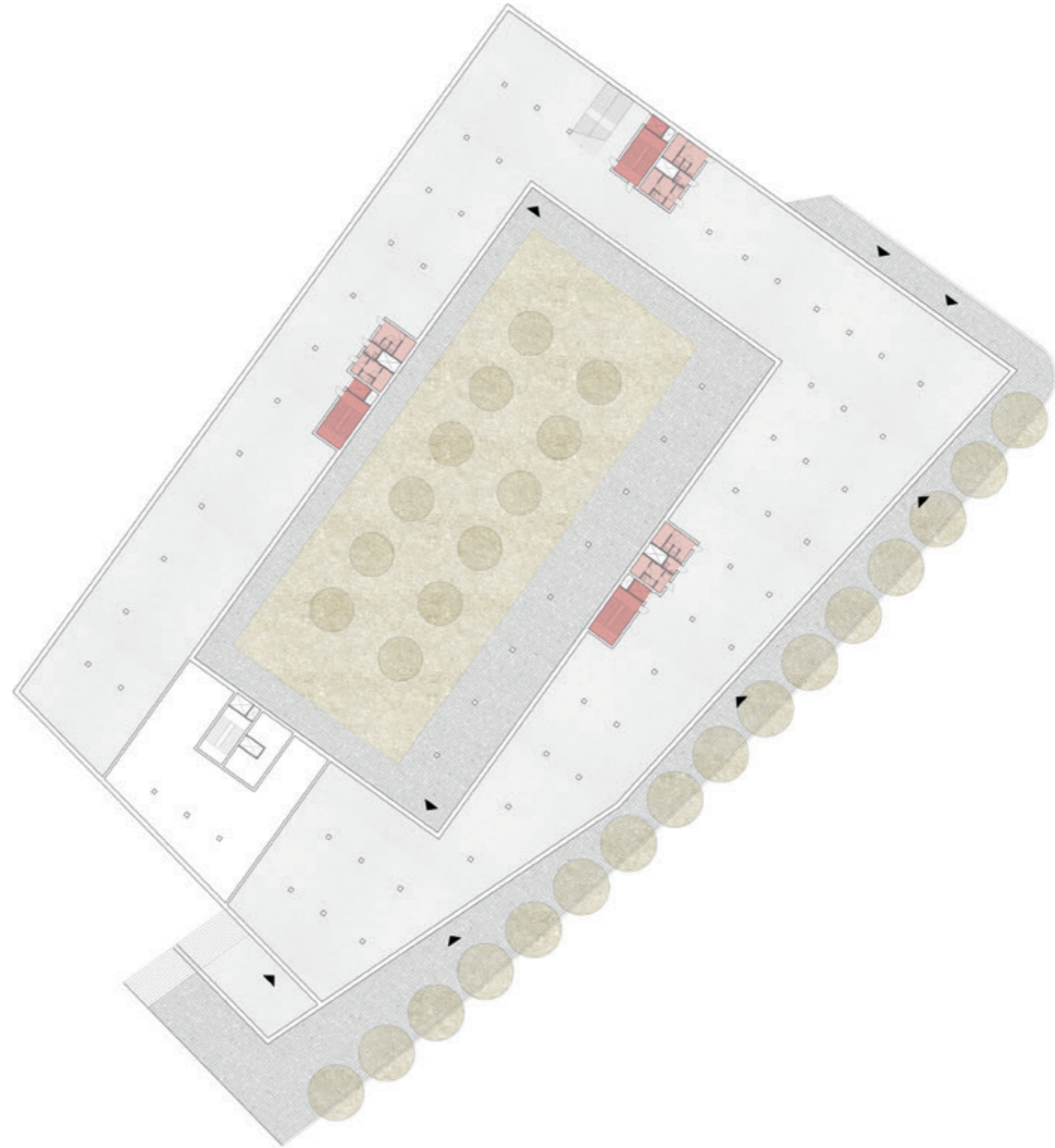


BUDOVA

*Budova ve Washingtonově ulici
Půdorys m 1:500*

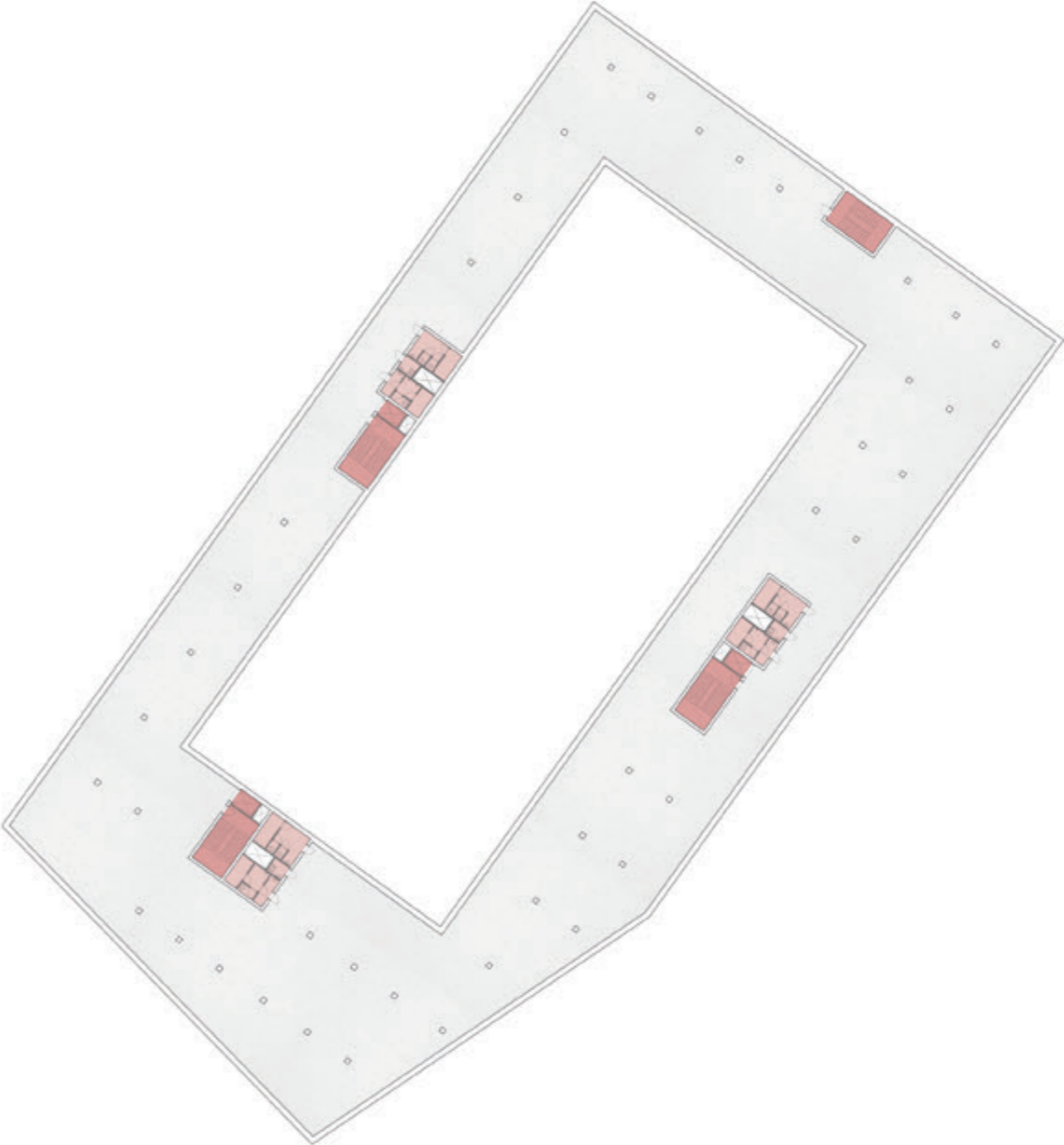








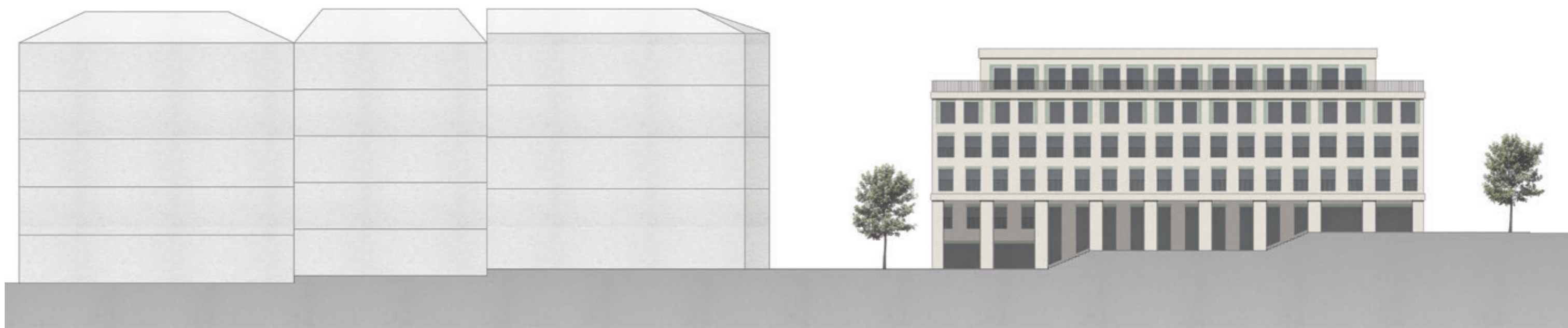




*Budova ve Washingtonově ulici
SZ pohled*



*Budova ve Washingtonově ulici
JZ pohled*

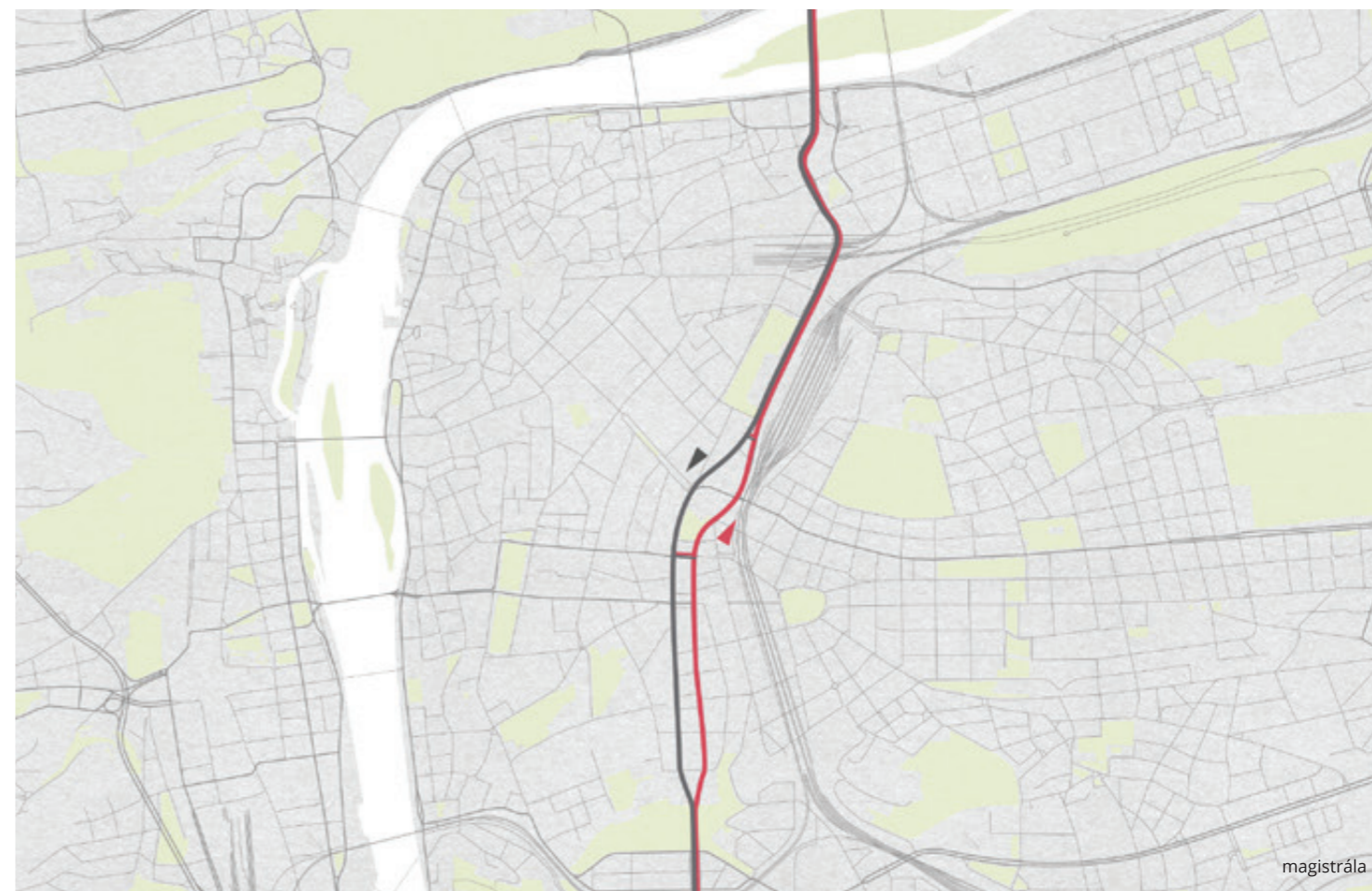
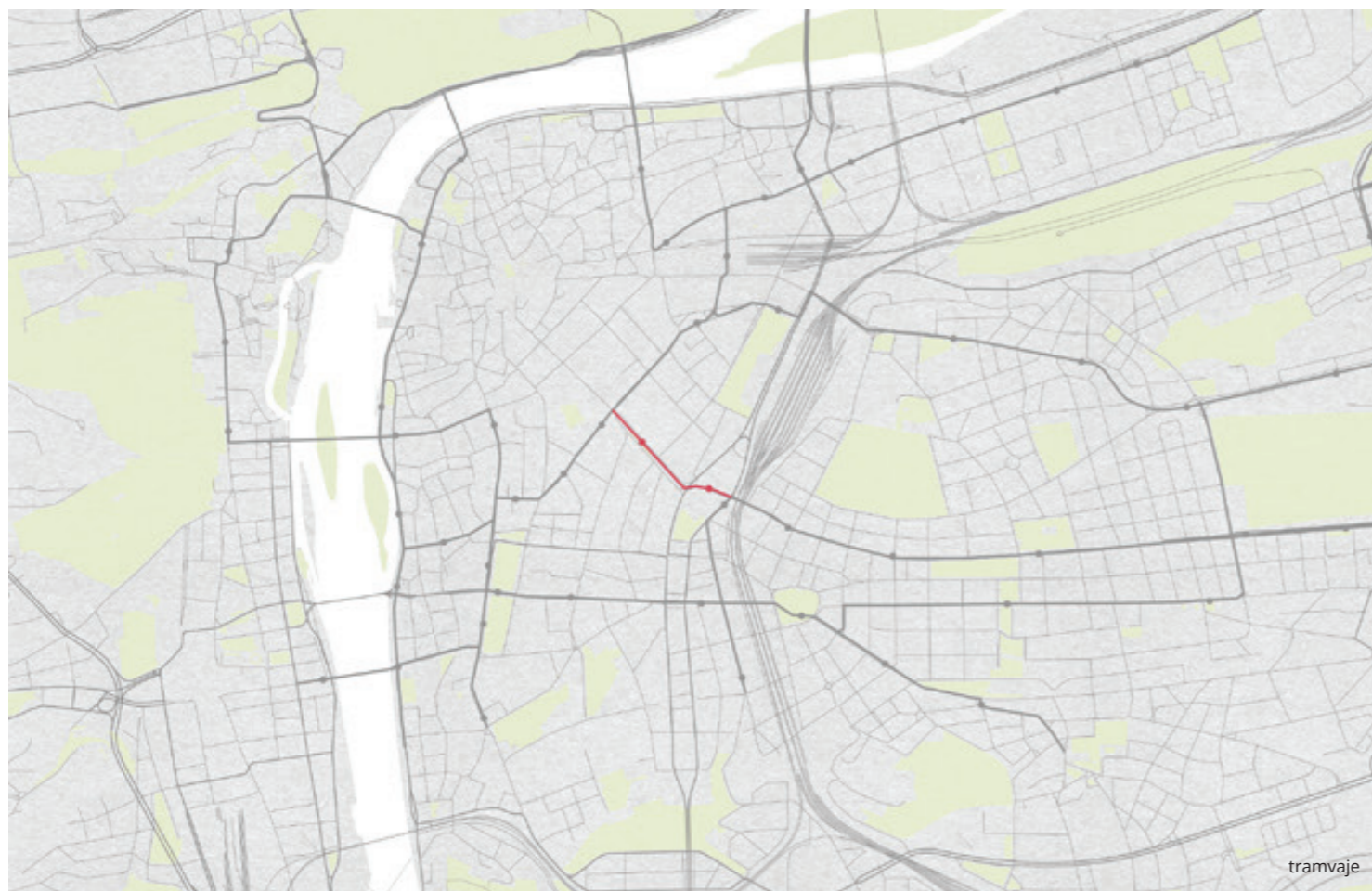


Budova ve Washingtonově ulici
Příčný řez m 1:500



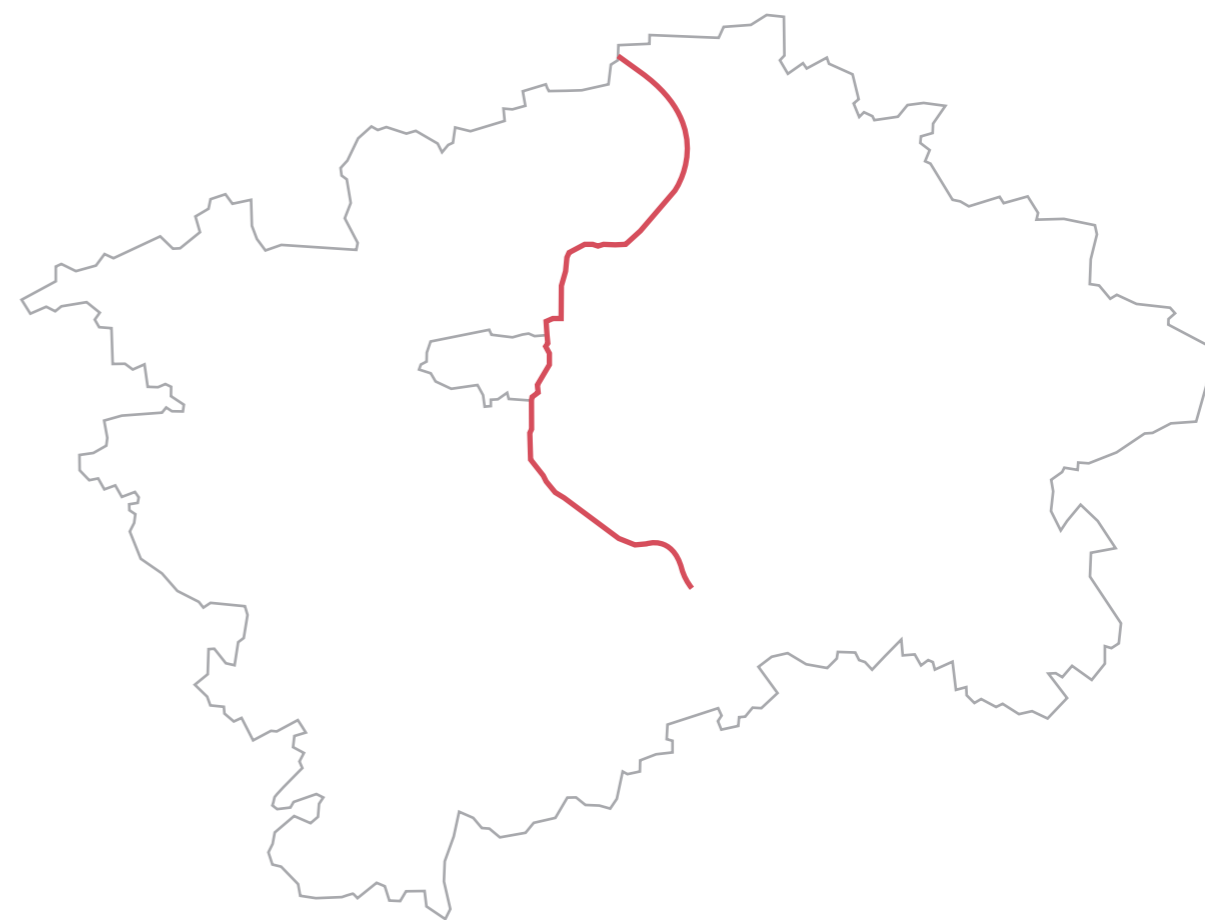
SCHÉMATA

Doprava



Koncept dopravního řešení

Magistrála jako městská třída, již se dle Pražských stavebních předpisů rozumí druh veřejného prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství celého města, s vyšší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit, s vyšší intenzitou peší a cyklistické dopravy a s vyšší vybaveností prostoru; spolu s významnými ulicemi tvoří základní osnovu uliční sítě, základní urbanistickou strukturu města a základní prvek pro orientaci v měřítku celého města.



Navržené dopravní řešení



Na základě konzultací s Ing. Václavem Malinou vznikl návrh dopravního řešení, které napomůže ke zlepšení stávající situace. Důsledkem navrhovaného řešení je snížení dopravní kapacity Magistrály o 30% (tranzitní doprava dnes činí 15%, tranzitní vnitroměstská 25%, cílová a zdrojová 60%), tj. asi na 65 000 aut denně. Humanizaci magistrály podpoří také nově navržená zástavba, zejména její veřejný parter a stromořadí, které ulici dodá lidské měřítko.



Koncept dopravního řešení Magistrály lze shrnout do těchto bodů:

> Snížení počtu jízdních pruhů na 2 v každém směru (3,25 m široké). Tato regulace je možná okamžitě, bez ohledu na dokončenost městského okruhu a tunelového komplexu Blanka.



> Návrh cyklotras, které odpovídají charakteru Magistrály jako významné městské třídy s lidským měřítkem.

> Návrh nových přechodů pro chodce zajišťujících dostatečnou propustnost magistrály v příčném směru a pěší úroňové propojení Nového města a Vinohrad. S tímto opatřením jde ruku v ruku také zrušení všech podchodů pod Magistrálou.



> Návrh nových tramvajových tratí, které obnoví historickou trasu mezi Václavským náměstím a Vinohradskou třídou.

> Snížení maximální povolené rychlosti po celé délce Magistrály na 50km/hod.



Ke zklidnění dopravy v daném místě přispěje také dokončení západní poloviny městského okruhu. Pro hlavní dopravní tah městem ve směru sever-jih se tak vytvoří alternativní trasa s nabídkou rychlejšího a plynulejšího průjezdu. Celý dokončený Městský okruh pak zajistí objíždou komunikaci širšího centra, takže bude možné významně omezit průjezdnou dopravu centrem. Případně je možné také přijetí dalších regulačních prvků dopravy, například mýto.



prostor mezi budovami Státní opery a Federálního shromáždění



pěší zóna mezi budovami Národního muzea a Federálního shromáždění



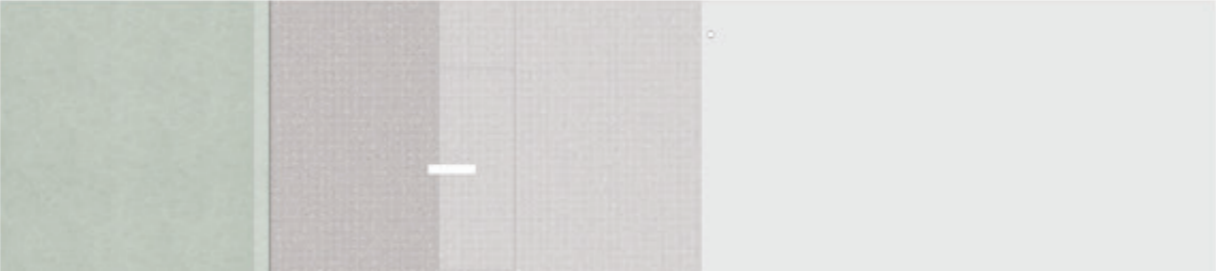
veřejné prostranství před budovami Státní opery a Federálního shromáždění

DETAILS

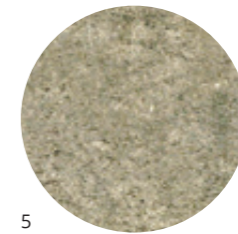
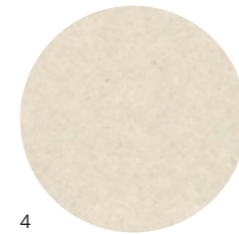
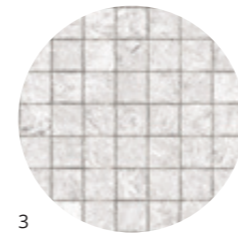
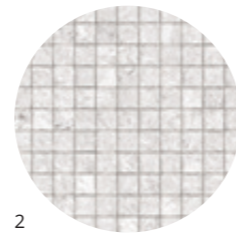
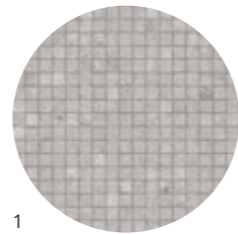
*Uliční profily
ulice Wilsonova před budovou Státní opery*



*Uliční profily
pěší zóna v ulici Washingtonova*



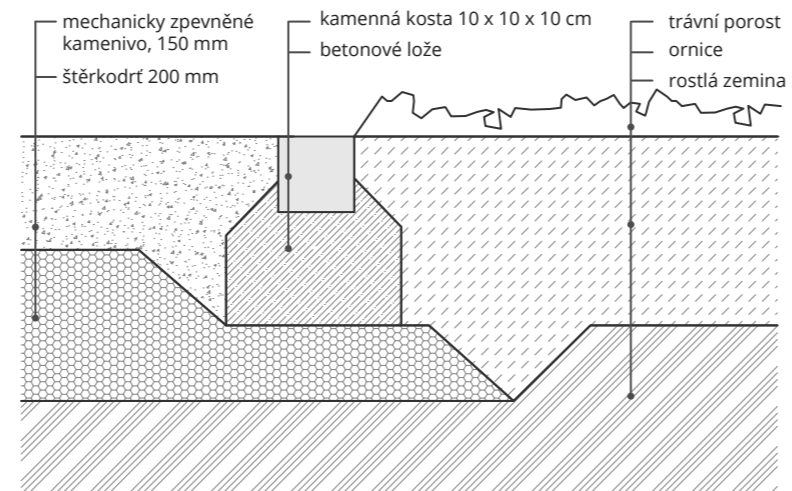
Povrchy



- 1 žulová dlažba z kostek formátu 10 x 10 mm (plocha okolo staré budovy Národního muzea a Václavské náměstí)
- 2 žulová dlažba z kostek formátu 14 x 14 mm (tramvajový pás v pěší zóně ve Vinohradské ulici)
- 3 žulová dlažba velkého formátu
- 5 mlat (cesty v Čelakovského sadech)
- 6 travnaté plochy (Člakovského sady)

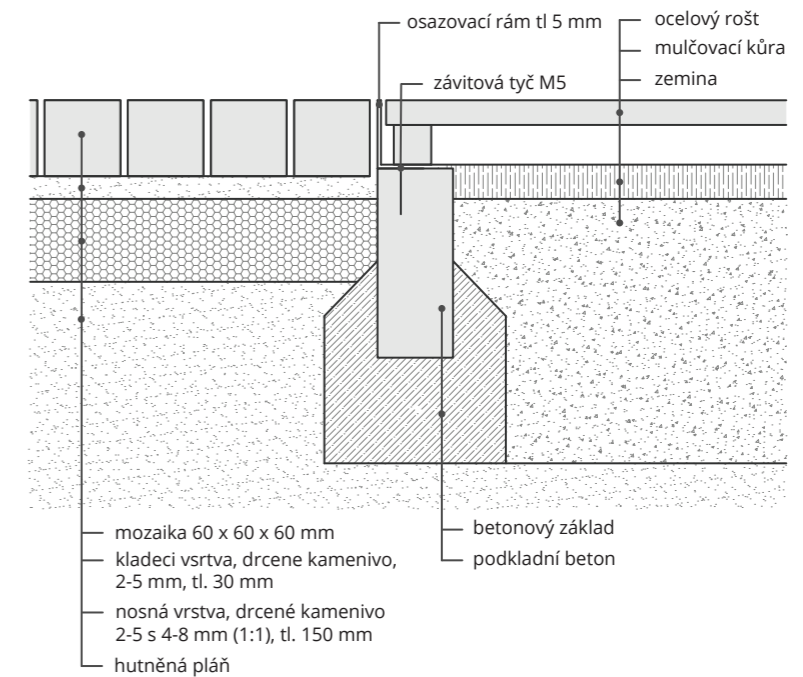
Detaily

Detail návaznosti mlatové cesty v parku a trávníku
(Čelakovského sady)



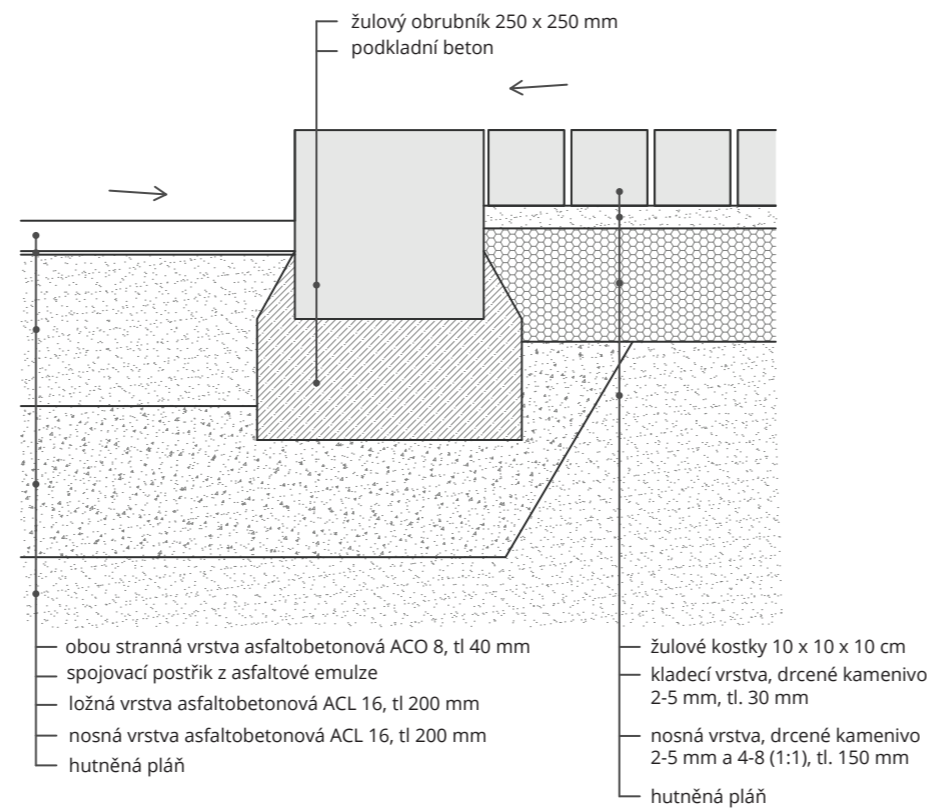
mechanicky zpevněné kamenivo, 150 mm
štěrkodrť 200 mm
kamenná kosta 10 x 10 x 10 cm
betonové lože
trávní porost
ornice
rostlá zemina

Detail návaznosti kamenné dlažby a stromové mříže
(nově navržená veřejná prostranství)

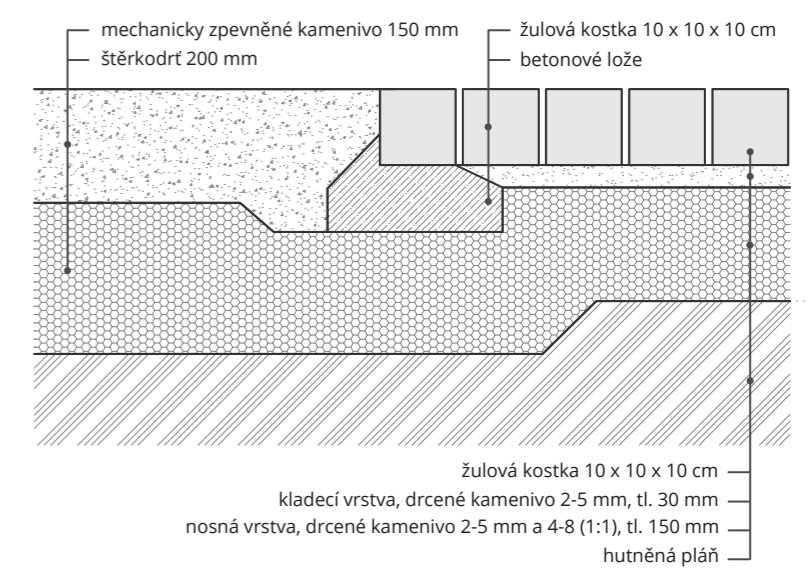


osazovací rám tl 5 mm
závitová tyč M5
ocelový rošt
mulčovací kůra
zemina
mozaika 60 x 60 x 60 mm
kladecí vsrtva, drcené kamenivo,
2-5 mm, tl. 30 mm
nosná vrstva, drcené kamenivo
2-5 s 4-8 mm (1:1), tl. 150 mm
hutněná pláň
betonový základ
podkladní beton

Detail návaznosti vozovky a dlažby (magistrála)



Detail návaznosti mlatové cesty v parku a trávníku (Čelakovského sady)



Stromy



1



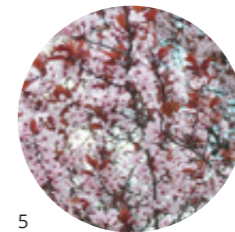
2



3



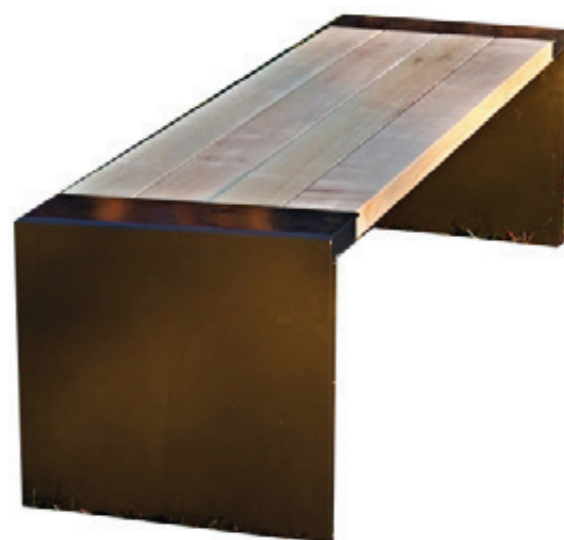
4



5

- 1 Platan javorolistý (*Platanus x acerifolia*)
Výška vzrostlého stromu 8 m, průměr koruny vzrostlého stromu 12 m. Ušlechtilý strom, který odpovídá významu a velkoleposti daného místa.
- 2 Jerlín japonský (*Sophora japonica*)
Výška vzrostlého stromu 20 m, průměr koruny vzrostlého stromu 16 m. Strom typický pro Prahu 19. století, často používaný Františkem Josefem Thomayerem.
- 3 Lípa stříbrná (*Tilia tomentosa*)
Výška vzrostlého stromu 25 m, průměr koruny vzrostlého stromu 10 m. Lípa jako národní symbol České republiky odpovídá svou symbolikou důležitosti místa.
- 4 Jinan dvoulaločný (*Ginkgo biloba*)
Výška vzrostlého stromu 4 m, průměr koruny vzrostlého stromu 4 m. Strom odpovídá jedinečnosti místa, je vhodný také z hlediska svojí odolnosti.
- 5 Višeň pilovitá (*Prunus serrulata*)
Výška vzrostlého stromu 6 m, průměr koruny vzrostlého stromu 6 m. Strom, který zejména v době květu navozuje příjemnou atmosféru. Je vhodný také z hlediska svojí odolnosti.

Mobiliář



PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych ráda poděkovala doc. Ing. arch. Janu Jehlíkovi za ochotu a trpělivost při konzultaci mé diplomové práce. Dále Ing. Václavu Malinovu a Ing. Radmile Fingerové za odbornou pomoc v oblastech dopravy a zahradní a krajinné architektury. V neposlední řadě také rodině a přátelům za podporu.

LITERATURA
ZDROJE

Kancelář veřejného prostoru - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Muzejní oáza 2014 / Severojižní magistrála - Studie základních úprav, 2013

Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Urbanistická analýza Severojižní magistrály / Úsek nové město - Vinohrady, 2012

Automat, Zklidnění severojižní magistrály u národního muzea / studie - koncept, 2009

Satra spol. s r. o., Koncepce zklidnění Severojižní magistrály - Studie, 2012

Časopis stavebnictví - Ing. Pavel Šourek, Zklidnění Severojižní magistrály a tunel Muzeum v české metropoli, 2014

Ing. arch. Tomáš Cach, Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP, 2010

Karel Ksandr, Nová budova Národního muzea, 2009

Zdeněk Novák, Dřeviny na veřejných městských prostranstvích: použití dřevin v ulicích a na náměstích památkově chráněných měst, 2001, ISBN 80-86234-21-5

Ing. Václav Štěpán, Stromy v ulicích a na parkovištích

www.auto-mat.cz
www.satraprojekt.cz
mestskyokruh.info
www.casopisstavebnictvi.cz

<http://www.nm.cz/>
<http://muzeum3000.nm.cz/>
<http://www.komaparking.cz/>

autorství použitých ikon:

Jens Tärning (auto)

Edward Boatman (kolo)

Jamison Wieser (tramvaj)