

**PALMOVKA**  
**PRAHA LIBEŇ**

**diplomová práce**

**Ondřej Blaha**

**vedoucí práce**

**Ing. arch. Michal Kuzemský**

**FA ČVUT**

**2017/2018**



# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

### AUTOR, DIPLOMANT:

AR 2017/2018, ZS

### NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) Palmovka – Dolní Libeň

(AJ) Palmovka, the

### JAZYK PRÁCE:

<b>Vedoucí práce:</b>	Ing. Arch. Michal Kuzemský	<b>Ústav:</b>
<b>Oponent práce:</b>	Mgr. akad. arch. Pavel Joba	15119 Ústav urbanismu
<b>Klíčová slova (česká):</b>	Palmovka, křižovatka, rozvojové území, městské subcentrum, periferie	
<b>Anotace (česká):</b>	Oblast Dolní Libeň je dnes na hraně intenzivní přeměny z vnitřní periferie na městské subcentrum. Zároveň je v paralýze z množství nejasných souvislostí a vazeb, nečitelné urbánní struktury a nepředvídatelného vývoje. Fyzická neexistence přirozeného těžiště, uzlového bodu křižovatky Palmovka, podporuje urbanistickou svébytnost navazujících rozvojových ploch. S její výstavbou se nepočítá. Bez centra se buduje periferie. Navrhují alternativní postup. Navrhují centrum vystavět. Křižovatku označují za další a to prioritní rozvojovou plochu.	
<b>Anotace (anglická):</b>	The area of Dolní Libeň, finds itself on the edge of an intensive transition from an internal periphery into a city's subcentre. At the same time it's in a paralysis by the amount of unclear coherence, connections, illegible urban fabric and unpredictable development. The physical absence of a natural centre, the nodal point of the intersection Palmovka, encourages an urbanistic peculiarity of an adjacent developing areas. Its own construction is excluded from any future schemes. Without a centre, a periphery is being constructed. Let's assume an alternative approach. Let's erect the centre and say this is the preferred area to transform.	

## 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

**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

jméno a příjmení:

ONDŘEJ BLAHA

datum narození:

30. 3. 1992

akademický rok / semestr:

2017/2018

obor:

ARCHITEKTURA &amp; URBANISMUS

ústav:

URBANISMUS

vedoucí diplomové práce:

MICHAL KUŽENENSKÝ

téma diplomové práce:

PALMOVKA – Praha Libeň

zadání diplomové práce:

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

Diplomant se bude zabývat řešením území křižovatky „Palmovka“ (křížení Libeňský most – Na Žertvách x Zenklova) a souvisejícím územím. Určit velikost řešeného území – a písemné vysvětlení určení území, je prvním úkolem diplomanta, vyplývajícím z logiky zadání.

Úkolem je v území nazývané „Palmovka“ navrhnout ucelenou městskou strukturu (včetně veřejného prostoru), která pomůže stanovit pomyslné těžiště jižní části Libně, definuje potenciál a vyřeší problémy dnes především dopravní křižovatky. Stanovení přesného rozsahu řešeného území, jako nezbytného k dosažení cíle, je úkolem diplomanta. Území a jeho řešení bude mimo jiné definováno návazností na novou, a historickou zástavbu.

Vedoucí práce si je vědom širších souvislostí řešeného území, avšak respektuje myšlenku diplomantů úkol záměrně obrátit: nalézt ideální rozsah dotčeného území, zde učinit libovolně radikální zásahy, které povedou ke zpevnění struktury místa a čitelnosti křižovatky Palmovka - ideálně aniž by podvázaly dlouhodobé záměry, strategie či investiční činnost a rozhodování v území. **Úloha je zadaná jako ideová, akademická s předpokladem, že opačný (od punktu k souvislostem) pohled na problematiku může přinést poznání a řešení jednoho z klíčových míst Prahy 8.**

Na dotčené území v současné době existuje mnoho podkladů, záměrů, výsledků participačních jednání, aktivistických návrhů ... diplomant je může vzít v potaz a pracovat v kontextu „co nejvíce známého“ takzvané realisticky. Stejně tak může učinit opak. Pracovat záměrně bez těchto souvislostí, či je selektovat tak, aby diplomant naplnil cíl své práce – ukázat nezátížený pohled a návrh „Palmovky“.

**2/ jasně a konkrétně specifikovaný stavební program:**

Přesný stavební program nemůže být určen, vyplývá z podstaty zadání.

**3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování**

- situace širší vztahy v podrobnosti 1:2000
- schémata dějů 1: 500 (a).chodci, b.cyklo c.auta d.mhd ...)
- situace v podrobnosti 1:500
- výřezy situace v podrobnosti 1:100
- vysvětlující schemata
- axonometrická zobrazení
- pohledy + řezpohledy případně „uliční panorama“ v podrobnosti 1:200 všechny podstatné pro pochopení principu
- řezy - všechny podstatné pro pochopení principu, v podrobnosti 1:200
- 6 vizualizací – zákresů do fotografií
- **fotorealistický nadhledový zákres do fotografie**
- Průvodní zpráva (počet znaků vč. mezer: není omezen z toho perex/anotace 600):
  - a) autorský narativní text
  - b) popis a zdůvodnění architektonicko-urbanistického řešení
  - c) popis pohybu, činností, funkcí, sumarizace ploch, připaně nových kubatur - zdůvodnění a obhajoba řešení

*pozn<sup>1</sup>*: uvedená měřítko jsou jako úzus rozlišení, jejich skutečná tisková velikost na papíře může být v menším měřítku nebo bez měřítko s uvedením grafického měřítko

**4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu:**

- digitální nosič (na něm: plachta, portfolio, v tiskové kvalitě ve formátu pdf)
- 2x portfolio vzor FA ČVUT
- plachta viz vzor FA ČVUT
- fyzický vkládací model řešeného území v měřítku 1:500 (odevzdán bez společného okolí, do kterého jsou modely vkládány, ten slouží celému atelieru)

Datum a podpis studenta

16.10.2017

*Blaha*

Datum a podpis vedoucího DP

16.10.2017

*[Signature]*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

27 -10- 2017

*[Signature]*

registrováno studijním oddělením dne

16-10-17

*[Signature]*

## **OBSAH**

<b>teze</b>	<b>8-9</b>
<b>historický vývoj</b>	<b>10-13</b>
<b>I. transformační území</b>	<b>14-25</b>
<b>I.a železniční nádraží</b>	<b>28-31</b>
<b>I.b autobusové nádraží</b>	<b>32-35</b>
<b>I.c hybridní blok</b>	<b>36-39</b>
<b>II. křižovatka</b>	
<b>II. korzo Zenklova</b>	<b>48-49</b>
<b>II. náměstí</b>	<b>50-51</b>
<b>II. Nová synagoga</b>	<b>52-55</b>
<b>II. Libeňský most</b>	<b>56-57</b>
<b>II. křížení</b>	<b>58-59</b>
<b>II. ul. Palmovka</b>	<b>60-61</b>
<b>schema postupu vývoje</b>	<b>62-63</b>

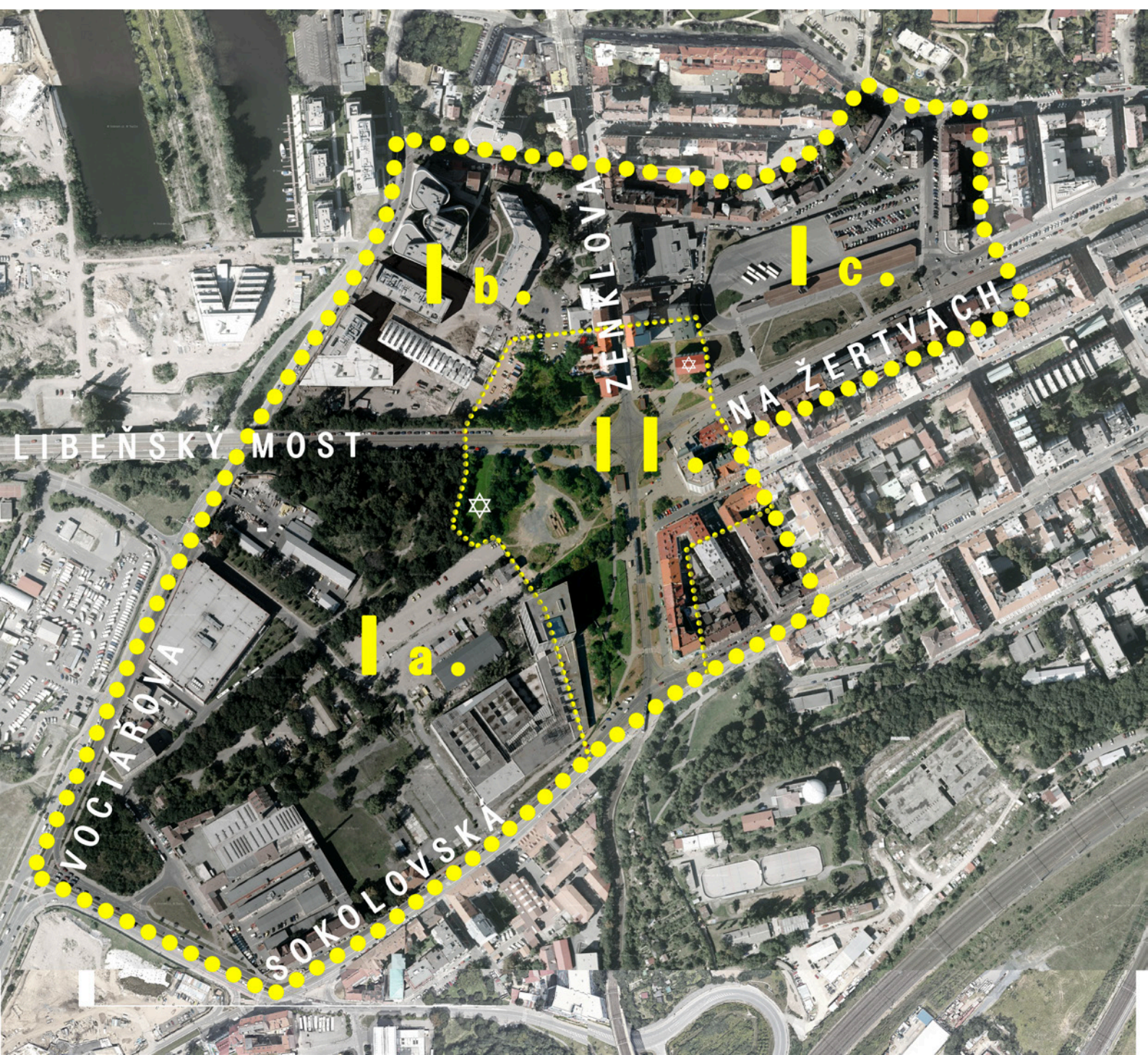
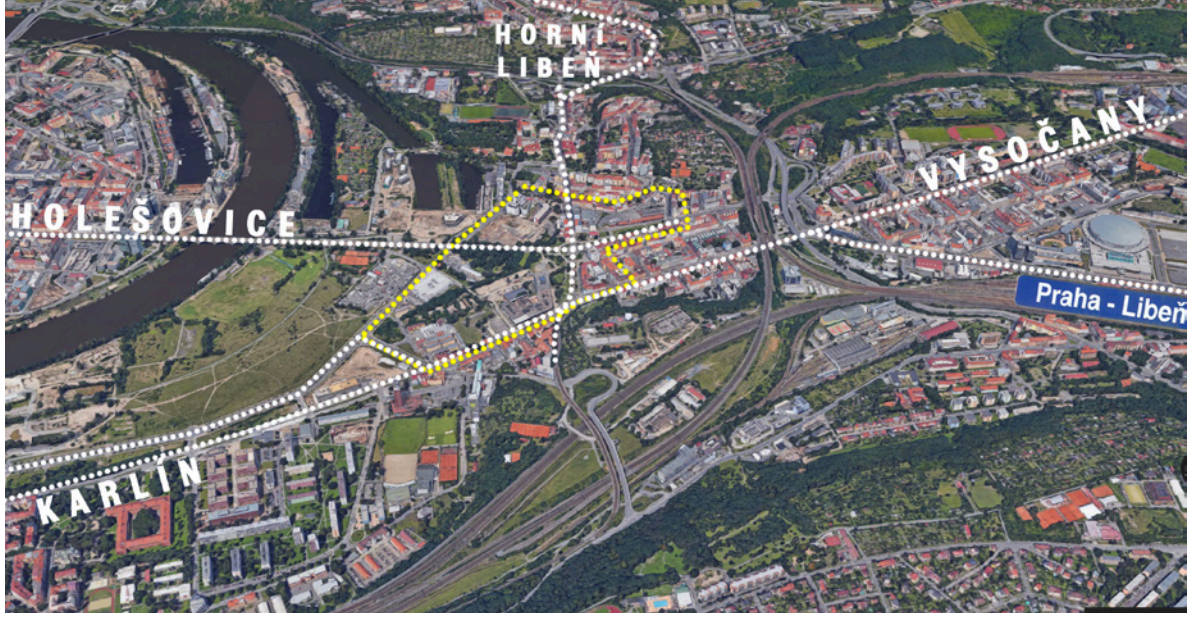


**PALMOVKA**

## **MOTIVACE**

Oblast Dolní Libňe v současnosti prochází rozsáhlou a nekoordinovanou přeměnou. Vnímám jako klíčové místo lokality křižovatku Palmovka, prostor zdánlivě nahodilého řádu různých vrstev města a jako problematické, že se nepočítá s její výstavbou. Navrhuji alternativní scénář. Křižovatku označuji za těžiště lokality a tedy prioritní rozvojovou plochu, obracím dnešní směr vývoje.

Motivací práce je terénní průzkum a osobní fascinace územím. Motivací práce je v diskuzi o vývoji Palmovky připomenout, jestli se na křižovatku nezapomnělo nebo zjistit proč.





## TEZE

Oblast Dolní Libně je dnes na hraně intenzivní přeměny z vnitřní periferie na městské subcentrum. Zároveň je v paralýze z množství nejasných souvislostí a vazeb, nečitelné urbánní struktury a nepředvídatelného vývoje. Fyzická neexistence přirozeného těžiště, uzlového bodu křižovatky Palmovka, podporuje urbanistickou svébytnost navazujících rozvojových ploch. S její výstavbou se nepočítá. Bez centra se buduje periferie. Navrhují alternativní postup. Navrhují centrum vystavět. Křižovatku označují za další a to prioritní rozvojovou plochu.

Práce předkládá dvě úrovně návrhu:

### I.

V rámci širších vztahů bylo nezbytné předpovědět možnou podobu navazujících rozvojových ploch, aby navržené zásahy neznemožnily na křižovatku smysluplně a synergicky navázat. Konkrétních řešení je možná stejné množství jako architektů. Zásadních parametrů, které by je měly limitovat, rozvíjet, tedy generovat, je již menší množina. Návrh pak může napomoci ke stanovení regulativů, pomocí kterých bude rozvoj vyznačených ploch koordinován. Důležité bylo město kolem křižovatky uvidět. Nakreslit a ošahat si. Bez této zkušenosti řešení svádí k provizorním zásahům první pomoci. Palmovka se však možná stane spíše Andělem východu.

### II.

Definováním a výstavbou křižovatky pak doplňují další zásadní parametr, potřebný pro rozvoj transformačních ploch – existenci, jistotu centra, jasný směr a orientaci. Větší klid na práci, o úkol méně. Bez jasného těžiště nová zástavba vytváří vlastní, nemá vepředu ani vzadu, nemožňuje synergicky navázat. Centrum by se nemělo stát výsledkem takové rovnice svého okolí, může se totiž rovnat holému nesmyslu.

### I.

Rozvojové plochy vymezují hranice řešeného území.

**a** Území bývalého **železničního nádraží** je jasně ohraničeno místními komunikacemi I. třídy, ulicí Sokolovská (Karlín – Vysočany), Voctářova a Libeňským mostem při severní hraně.

**b Hybridní blok** moderní solitérní zástavby, torza bloku a zbylých kusů domků bývalého židovského ghetta, je vymezen okolní blokovou zástavbou, ulicí Voctářova a Libeňským mostem při hraně jižní.

**c** Dnes již téměř zcela nevyužívané **autobusové nádraží**, na místě dvou bloků původního židovského ghetta je vymezeno okolní stabilizovanou blokovou strukturou.

### II.

Transformační plocha křižovatky Palmovka zahrnuje:

SV Zbouraný blok domů se stojící budovou Nové synagogy.

JV Kvazínáměstí před budovou Metrostavu, dnes Komerční banky, včetně budovy samé.

JZ Vzniklý meziprostor, pás mezi novou budovou radnice a ulicí Zenklova včetně navazující

plochy před historickou budovou nádraží Dolní Libeň, a zasypaného židovského hřbitova.

SZ Pozemek navazující na torzo bloku, ukončené slepým štítem po zbouraném nárožním domě.

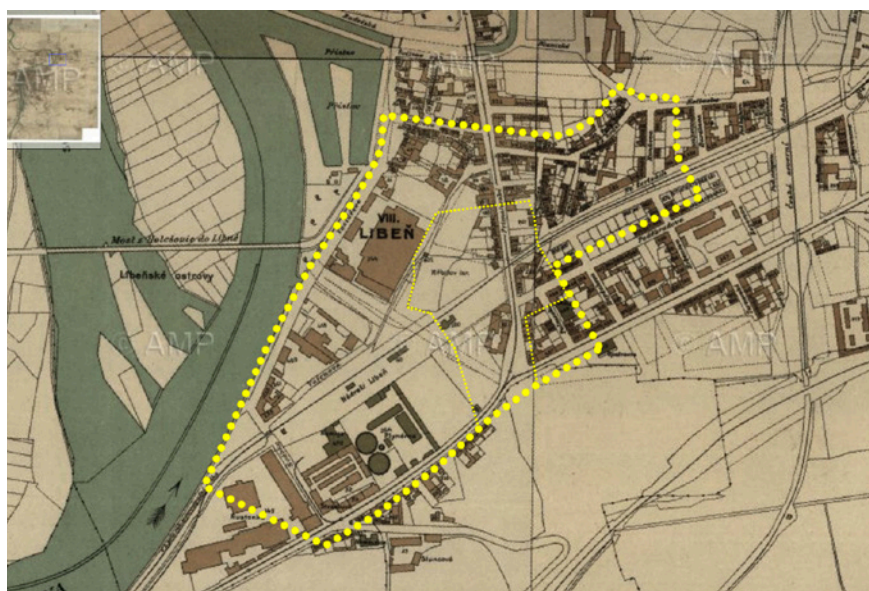


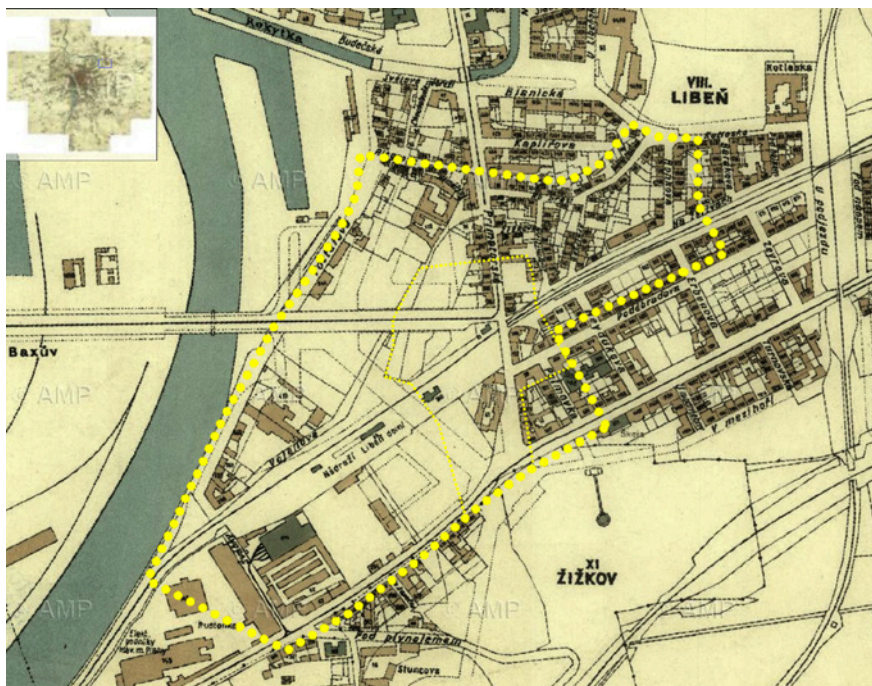
# HISTORICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ

První zmínka o osadě Libni je z r. 1363. Vznikala podél Rokytky, kolem tvrzí, později Libeňského zámku a **podél Staré cesty směrem na Starou Boleslav. Dnes zvaná Zenklova, která tvoří rostlou osu Dolní Libně.**

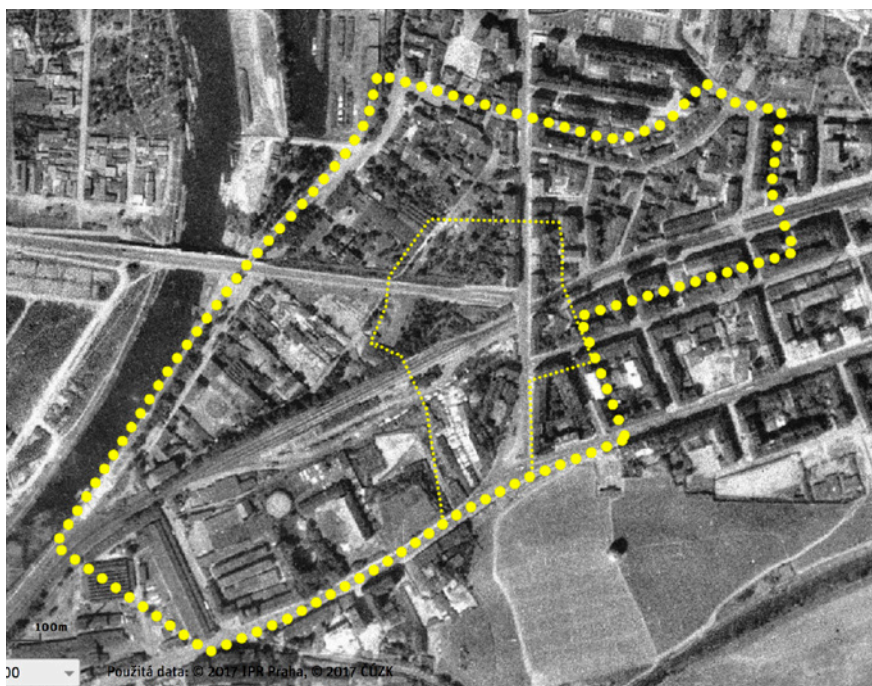


Převratným obdobím ve vývoji je devatenácté století, kdy se venkovská obec přeměnila v průmyslové předměstí. Viniční a zemědělské usedlosti byly přeměněny na továrny (strojírna Ruston, ČKD, Gottlasova t., Perutz, Grabova t., aj.) a **zavedena byla železnice – Severní státní dráha, později Rakouská severozápadní dráha. Průmyslový rozvoj vyvolal rozsáhlou stavební činnost. Zakládá se nová parcelace, staví se dělnické činžovní domy s pavlačemi i občanská vybavenost. Buduje se nejdříve provizorní mostní spojení s Holešovicemi, travmajové spojení s Karlínem a r. 1901 je Libeň připojena k Praze jako její 8. čtvrť. Do roku 1914 vzniklo na Zenklově (tehdy Palackého) třídě několik významných veřejných budov v historizujících slozích nebo ve slohu secesním. Budova pošty, hotel U Deutschů, kostel sv. Vojtěcha, Vychovatelna, sokolovna, výstavné gymnázium a palác Palmovka. Pravidelná bloková mřížka se mísí s bloky vyznkajícími ve stopě původní zástavby.**





Po vzniku Československé republiky byly k Praze 8 připojeny predměstske obce Kobylisy, Střížkov, Troja a Bohnice. Vznikají bloky vícepatrových činžovních domů, další významné meziválečné stavby (Bulovka, palác Svět a dominanta plynojemu). Bylo dokončeno zkrácení meandru Vltavy a v roce 1928 výstavba Libeňského mostu. Ta způsobila zasypaní části židovského hřbitova a přerušení průběhu některých severojižních cest. **Původnímu záměru vytvořit nové libeňské předpolí s navazujícím veřejným prostranstvím se nová zástavba vyhýbá i dnes a most tak přirozeně nepřechází v ulici, ale jako parkoviště pokračuje až na úroveň křižovatky.**

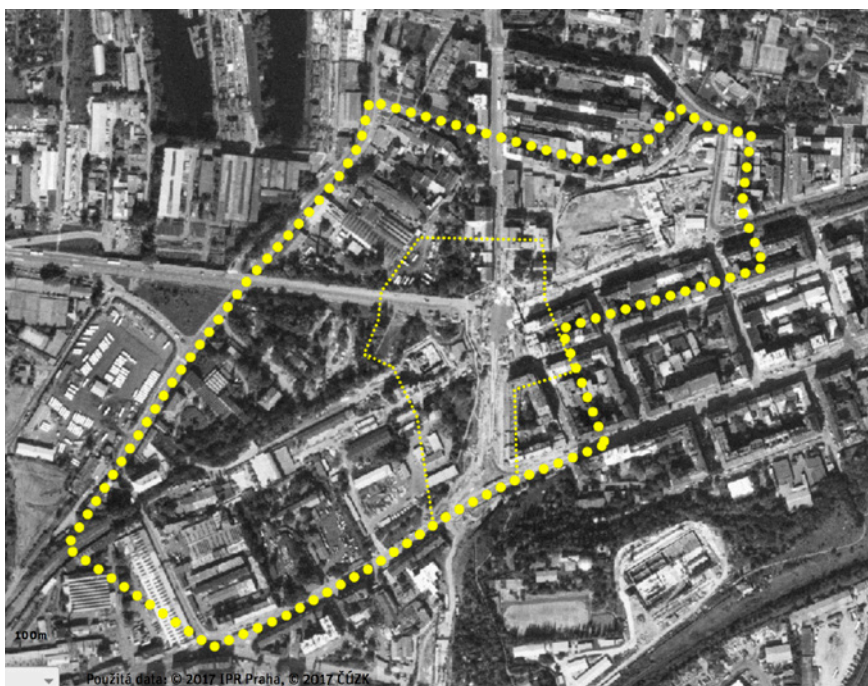


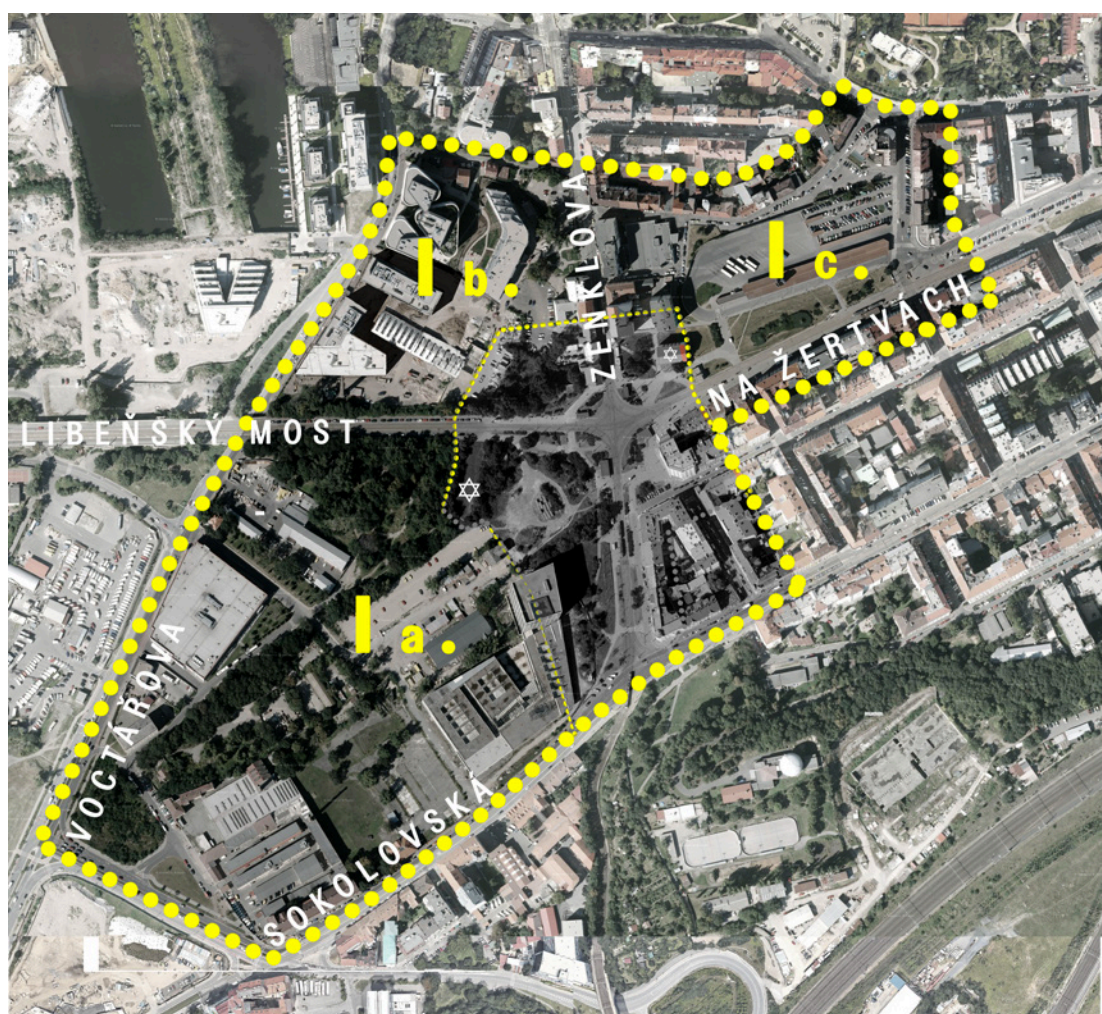
Válečné období znamenalo zboření několika židovských domů, ale celková struktura zůstala neporušená.

Konečné zasypání ramen vltavy i židovského křbitova v 60. letech a vybudování železniční Holešovické přeložky znamenaly úpadek významu železnice v Libni. **Nádraží bylo postupně zrušeno a na jeho místě tak vzniká místo pro dodnes prázdné transformační území.**

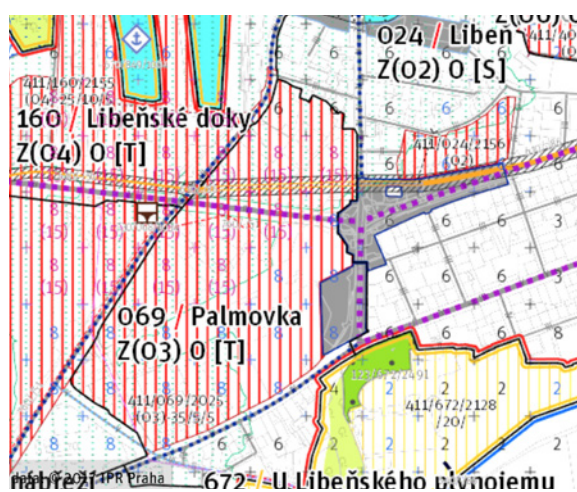


V 80. letech byla **odstraněna železniční trať a nahrazena podzemní dráhou metra** a nadzemním autobusovým nádražím, které však po dokončení trasy metra B téměř ztratilo význam. Výstavba znamenala asanaci dvou celých bloků židovského ghetta včetně domu Bohumila Hrabala a části bloku s židovskou synagogou. Na místě křižovatky vzniká budova Metrostavu, která nejasně panoramaticky definuje okolní prostranství a vytváří bariéru. Další moderní výstavba, která znamenala asanaci zbytků nejstarší židovské osady se omezila na jednotlivé solitérné stojící komerční stavby.

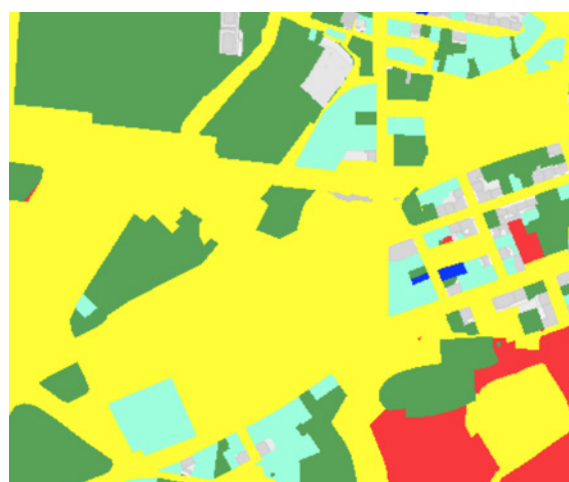




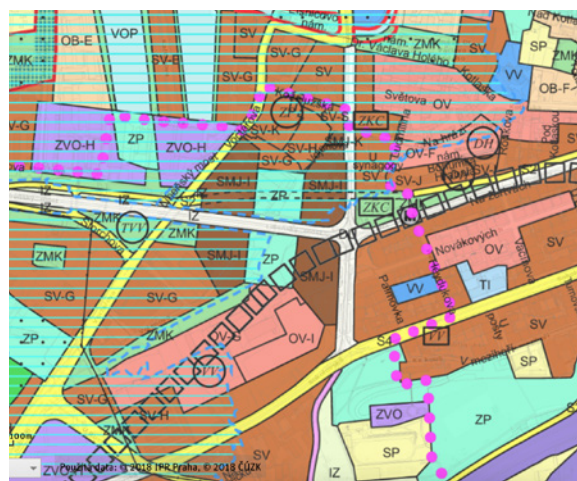
# I. TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ



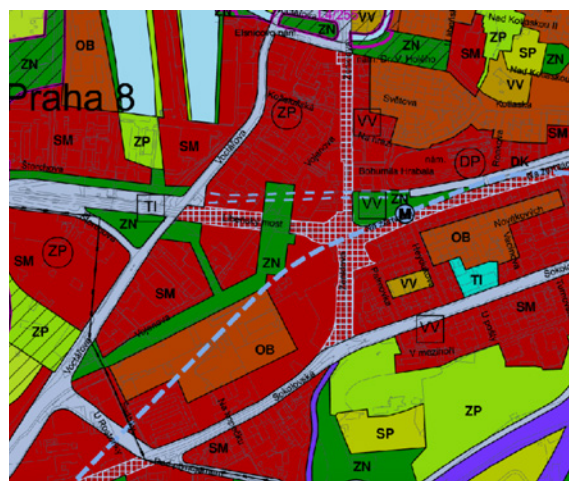
Návrh MP  
 Plochy určené k transformaci



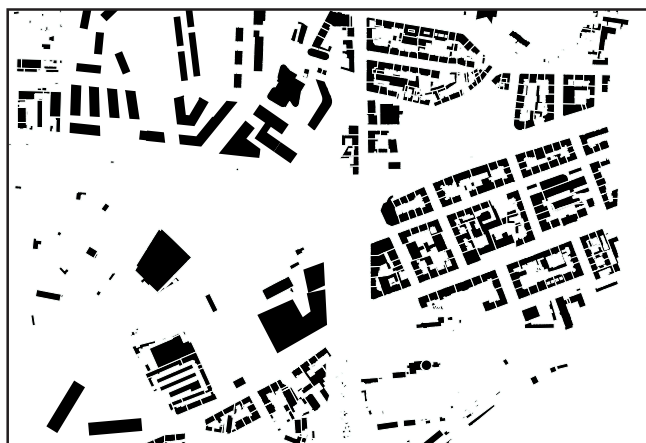
Majetkoprávní vztahy  
 ČR vč. státem ovládaných subjektů  
 Hl. m. Praha  
 Městské části hl. m. Prahy  
 Zbývající tuzemské práv. osoby  
 Tuzemské fyzické osoby



ÚP Hl. m. Prahy 1999



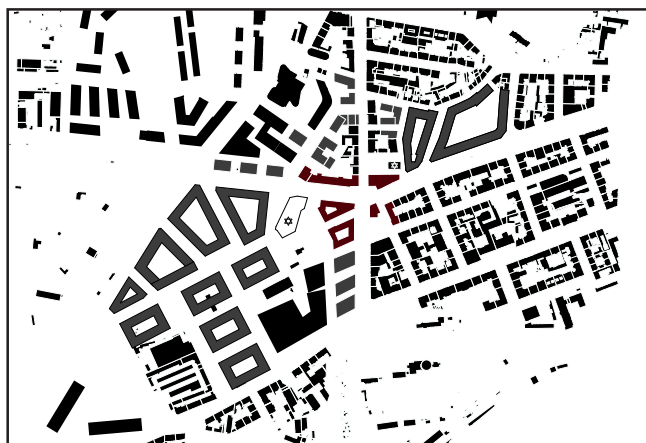
Koncept ÚP 2009



Dnešní stav



Variantní schémata struktury rozvojových ploch

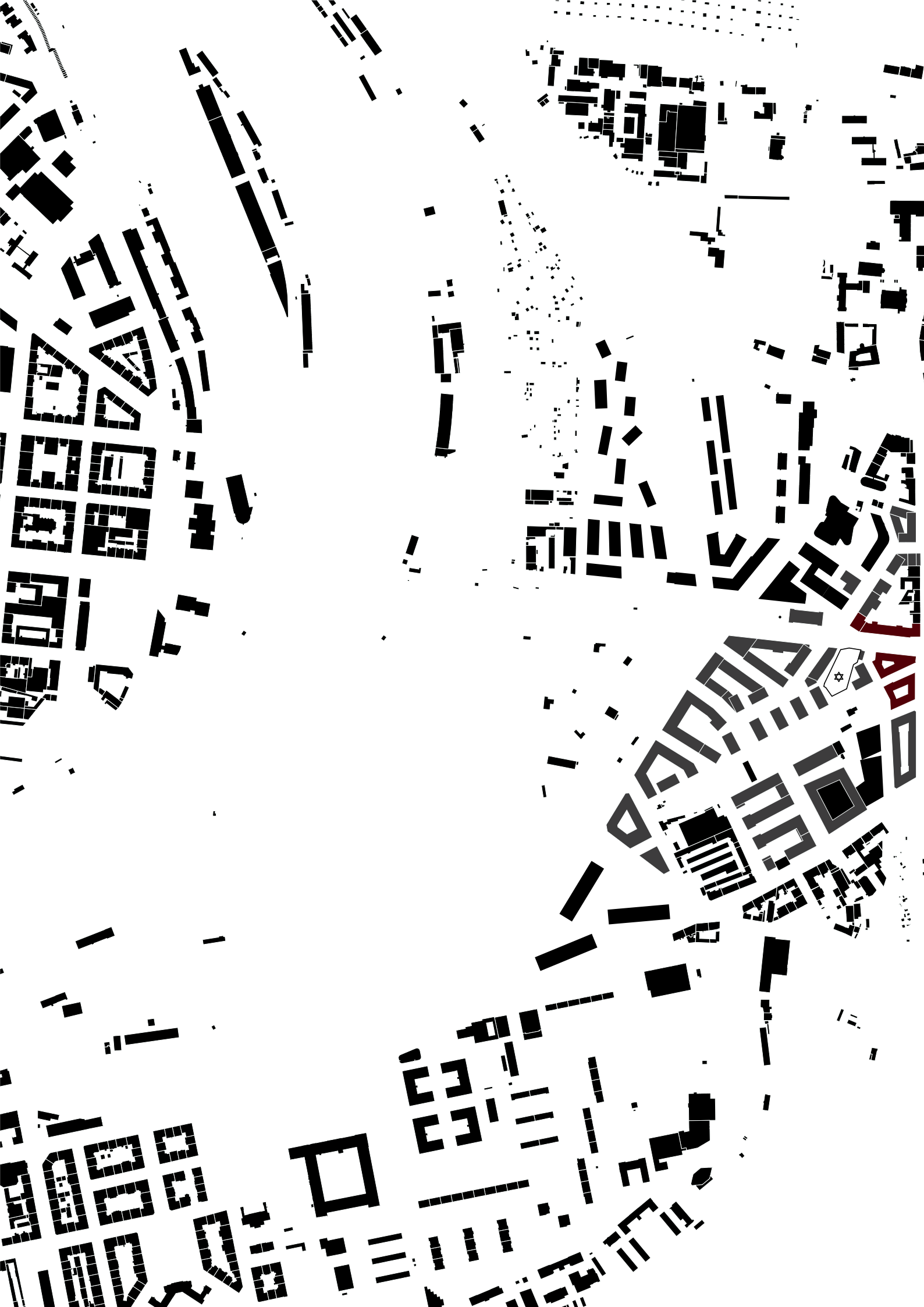




# I.NÁVRH



Širší vztahy





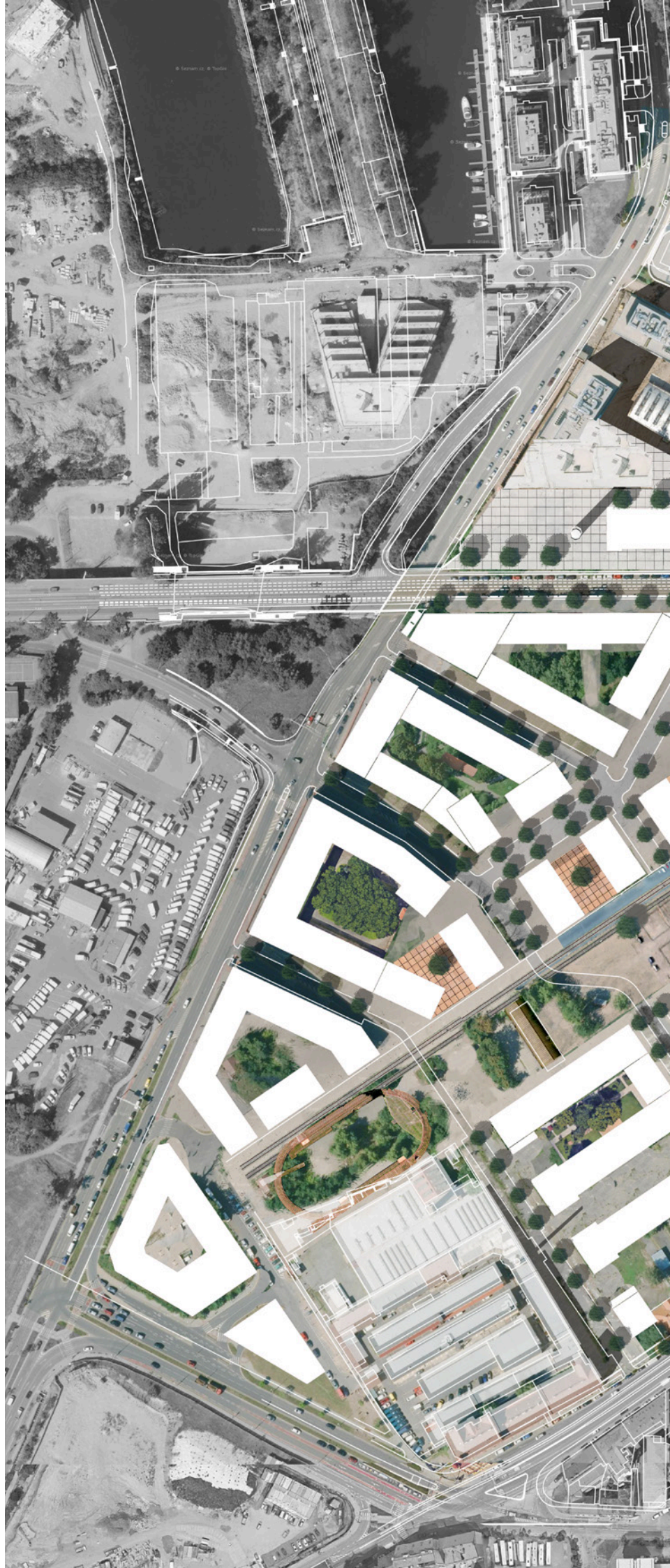








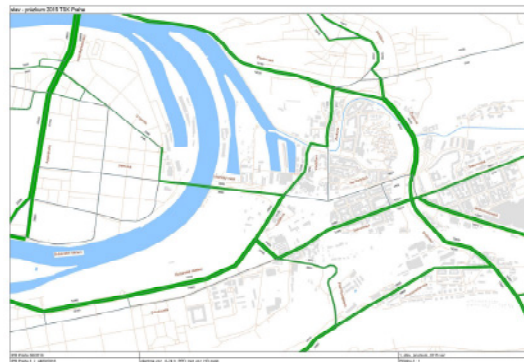
V rámci širších vztahů bylo nezbytné předpovědět možnou podobu navazujících rozvojových ploch, aby navržené zásahy neznemožnily na křižovatku smysluplně a synergicky navázat. Konkrétních řešení je možná stejné množství jako architektů. Zásadních parametrů, které by je měly limitovat, rozvíjet, tedy generovat, je již menší množina. Návrh pak může napomoci ke stanovení regulativů, pomocí kterých bude rozvoj vyznačených ploch koordinován. Důležité bylo město kolem křižovatky uvidět. Nakreslit a ošahat si. Bez této zkušenosti řešení svádí k provizorním zásahům první pomoci. Palmovka se však má stát spíše Andělem východu.



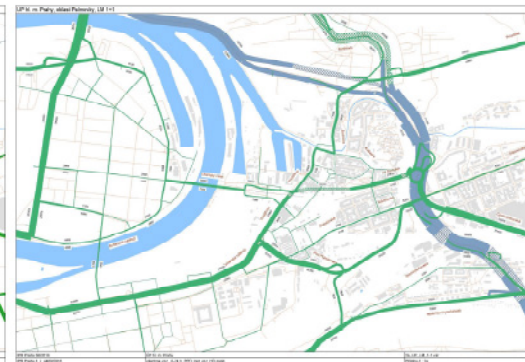




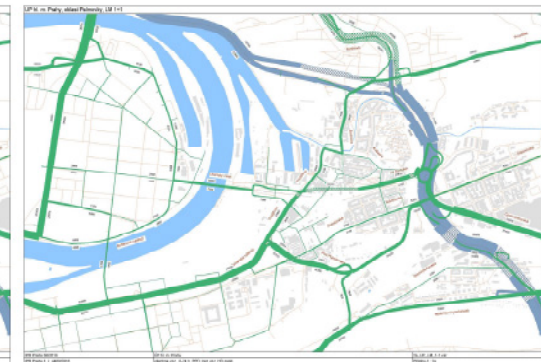
Varianta C. 1: Současný stav – ordočum TSK Praha 2015



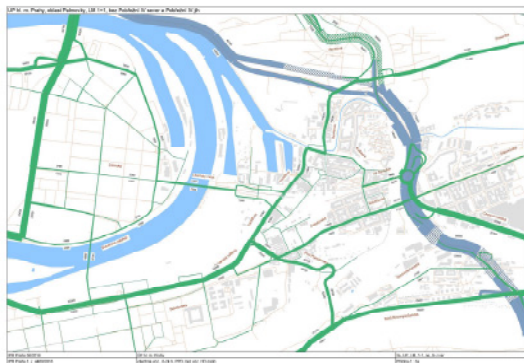
Varianta C. 2 a: Územní plán hlavního města Prahy (OP N. m. Prahy), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



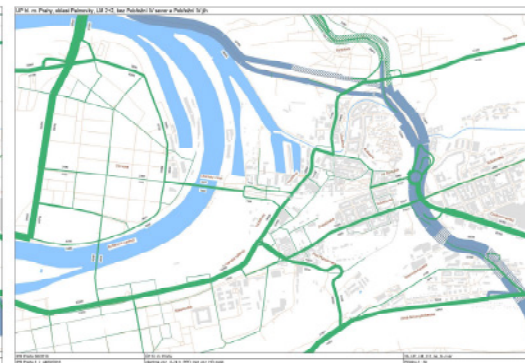
Varianta C. 2 a: Územní plán hlavního města Prahy (OP N. m. Prahy), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



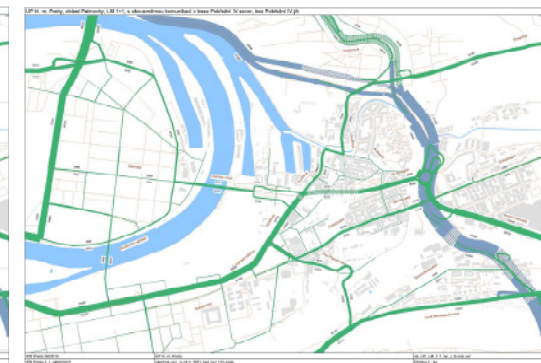
Varianta 3 a: Bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



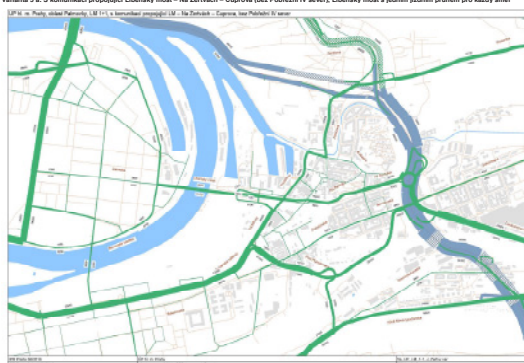
Varianta 3 b: Bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh), Libeňský most se dvěma jízdními pruhy pro každý směr



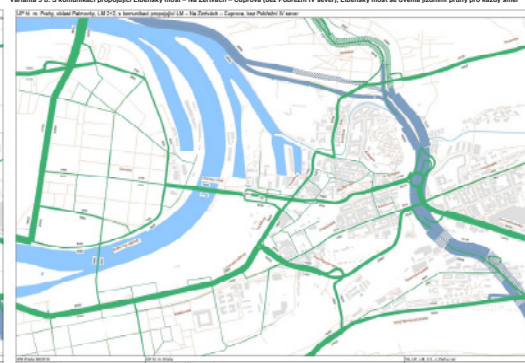
Varianta 4 a: S obousměrnou komunikací v trase Pohřební IV sever, bez Pohřební IV (Jh), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



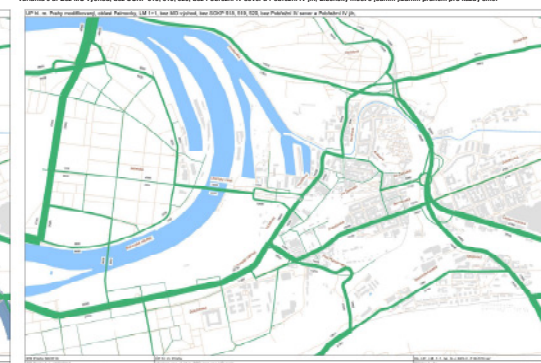
Varianta 5 a: S komunikací propojující Libeňský most – Na Žerzavích – Čupřova (bez Pohřební IV sever), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



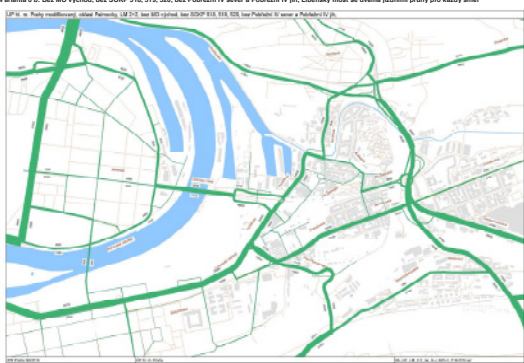
Varianta 5 b: S komunikací propojující Libeňský most – Na Žerzavích – Čupřova (bez Pohřební IV sever), Libeňský most se dvěma jízdními pruhy pro každý směr



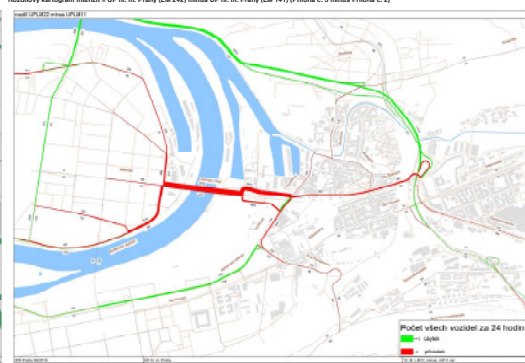
Varianta 6 a: Bez MO východ, bez SOKP 518, 519, 520, bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh), Libeňský most s jedním jízdním pruhem pro každý směr



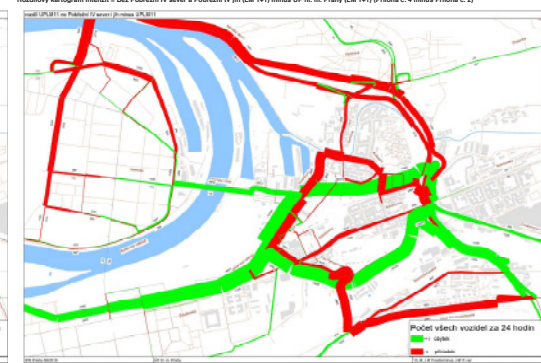
Varianta 6 b: Bez MO východ, bez SOKP 518, 519, 520, bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh), Libeňský most se dvěma jízdními pruhy pro každý směr



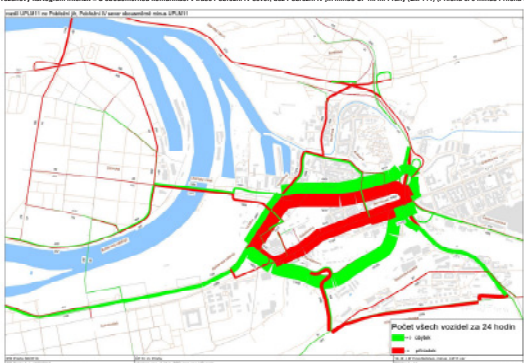
Rozdílový kartogram intenzit = OP N. m. Prahy (LM 2+2) minus OP N. m. Prahy (LM 1+1) (Příloha C. 3 minus Příloha C. 2)



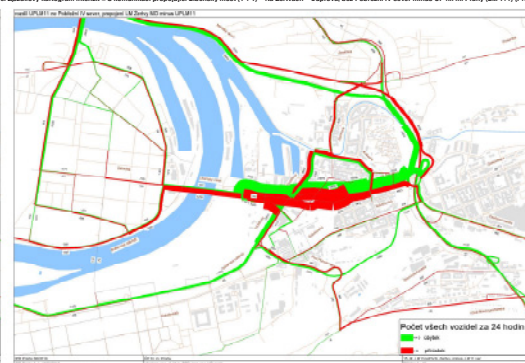
Rozdílový kartogram intenzit = Bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh) (LM 1+1) minus OP N. m. Prahy (LM 1+1) (Příloha C. 4 minus Příloha C. 2)



Rozdílový kartogram intenzit = S obousměrnou komunikací v trase Pohřební IV sever, bez Pohřební IV (Jh) minus OP N. m. Prahy (LM 1+1) (Příloha C. 5 minus Příloha C. 2)

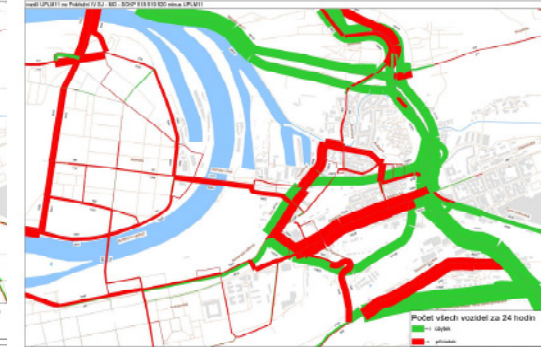


Rozdílový kartogram intenzit = S komunikací propojující Libeňský most (1+1) – Na Žerzavích – Čupřova, bez Pohřební IV sever minus OP N. m. Prahy (LM 1+1) (Příloha C. 6 minus Příloha C. 2)



Příloha C. 16 – rozdílový kartogram intenzit srovnávací dopravy

Rozdílový kartogram intenzit = Bez MO východ, bez SOKP 518, 519, 520, bez Pohřební IV sever a Pohřební IV (Jh) minus OP N. m. Prahy (LM 1+1) (Příloha C. 10 minus Příloha C. 2)



# DOPRAVA

Některá kritéria rozhodování o vhodném dopravním řešení mají Palmovce nadřazený celoměstský význam. Nedokážu pracovat s reálnými dopravními čísly a vyhodnotit nejvhodnější variantu. Velmi zjednodušeně – v současné chvíli jsou vyhodnocovány principiálně tyto možné varianty:

1. Zachování současného stavu. Ulice Sokolovská je zatížena dopravou, Palmovka zůstává pěší zónou, Libeňský most parkovištěm. Bez snadné obsluhy území



2. Napojení na městský okruh podzemní komunikací. Palmovka zůstává pěší zónou, doprava je průjezdná, řešení neznamená lepší dopravní obluhu území. Znemožněno je doplnění Libeňského mostu a ulice na Žertvách frontou domů.



3. Povrchové napojení na městský okruh. Objem dopravy, kterým je zatížena ulice Sokolovská se přesouvá na ulici Na Žertvách a Libeňský most.



4. Bez napojení na městský okruh. Palmovka zůstává objížděnou pěší zónou.





Rozvojové plochy



Současný stav



Nová zástavba nepodléhá regulačnímu plánu. Plánované podzemní propojení znamená odklon od uliční čáry v délce 500 metrů. Absence uliční sítě a jasného centra zapříčiňuje nejasnou orientaci nových zásahů a znemožnění synergicky navázat tak, aby výsledkem byl ucelená městská struktura.

Současný stav automobilové obsluhy území. Palmovka dnes spíše trpí izolovaností a absencí sítě zklidněných ulic. Je pěší, řídkou zónou, se souvislým parterem pouze v ulici Zenklova.



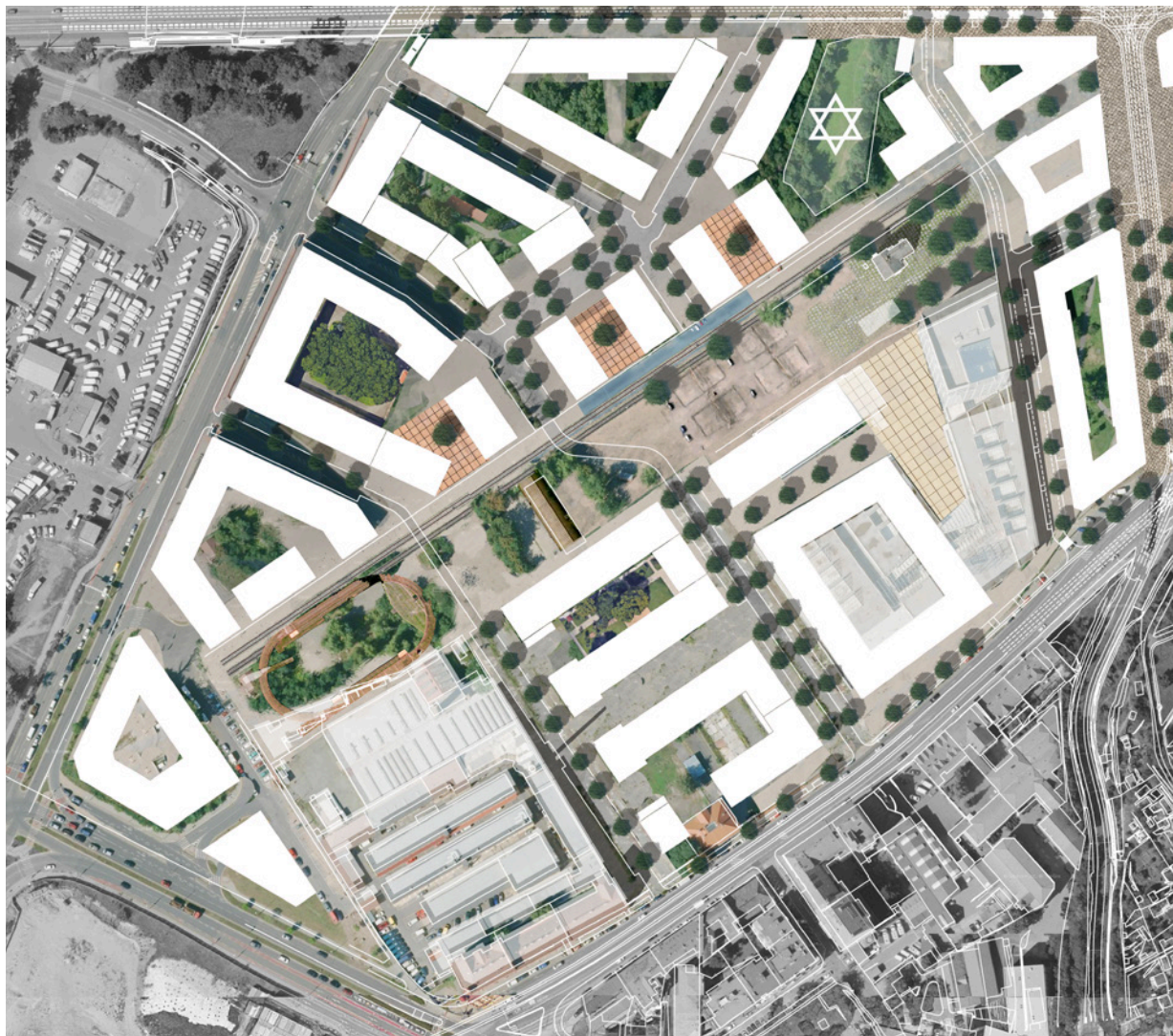
Nelze uvažovat všechna dopravní řešení naráz. V návrhu uvažují dopravní řešení, které nepočítá s napojením na městský okruh skrze Palmovku. Vznikl by tak nový ventil, kterým roste celkový objem dopravy ve městě. Povrchové i podzemní vedení komunikace si nárokuje takové dimenze a stavební uzávěry, že znemožňuje výstavbu přímo v těžišti již tak nestabilizované oblasti.

Navrhují zklidněné automobilové propojení Libeňského mostu a navazující ulice Na Žertvách nez napojení na M0, z důvodu snadnější obsluhy území. Snažím se prověřit, co by pro řešené území znamenalo, jaké jsou výhody zastavění těchto klíčových ploch na úkor dopravní infrastruktury. Částečně umožňují alternativní dopravní řešení např. volbou rozměrů uličního profilu zejména ve směru Libeňského mostu.



Návaznost a souvislá uliční síť je jedním z parametrů, který definuje možnou zástavbu transformačních ploch. Pěší zónou zůstává ulice Zenklova, kde úzký uliční profil neumožňuje souběh veřejné a automobilové dopravy při zachování komfortního prostoru pro cyklo a pěší. Zůstává tak umožněn vjezd pouze pro účely zásobování.





Nádraží Dolní Libeň



Dnešní stav

## I.a ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ

Konečné zasypaní ramen Vltavy i židovského křbitova v 60. letech a vybudování železniční Holešovické přeložky znamenaly úpadek významu železnice v Libni. Nádraží bylo postupně zrušeno a na jeho místě tak vzniká místo pro dodnes prázdné transformační území.

Železniční dráha po sobě zanechala výraznou morfologickou stopu. Zůstala stát historická budova nádraží s několika halami.

Poloha zasypaného židovského hřbitova mezi dráhou a Libeňským mostem.

Definovaný obvod ulicemi celoměstského významu – paralelně běžící východo–západní osy protilehlých břehů Vltavy. Vytváří zároveň možné body napojení a obsluhy území. Skrze Libeňský most obnovují zaniklé napojení s blokem C ulicí Vojenova.

Docházková vzdálenost zastávek MHD nevytváří potřebu zavádění další veřejné dopravní infrastruktury

Hlavními vlastníky pozemků jsou Havní město Praha, Městská část Praha 8, Dopravní podnik hl. m. Prahy



Zastavění obvodu potvrzuje význam ulic a vytváří klidnější rezidentní střed.

Železniční dráha je centrálním brownfield parkem. Velkým vnitroblokem. Je vynechaným pásem navazující blokové struktury, který železnice zúžila do té míry, že není dovoleno v něm v současném městě obdobně pokračovat.

Dražní haly jsou skateparkem, dvůr radnice se otevírá k nádražce.

Čára železniční je čarou uliční v navazující ulici Na Žertvách. Zakřivení domů podle velkého poloměru dráhy je propsáno i do parcelace domů. Tento řez otevírá bloky bytových domů.

Tram i metro v docházkové vzdálenosti.



Židovský hřbitov před  
zasypáním  
32

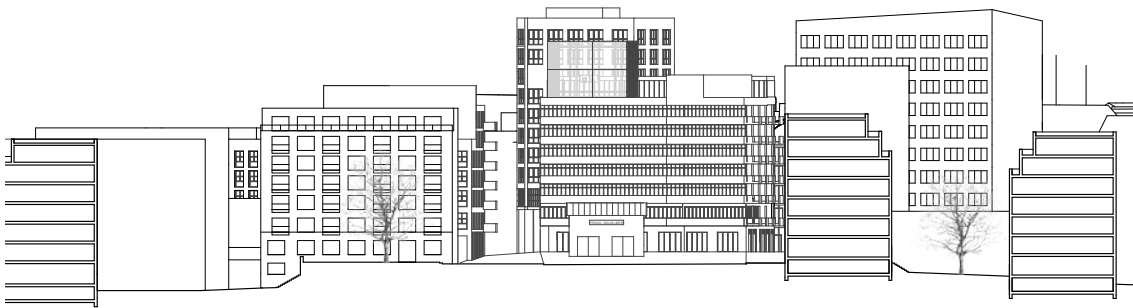
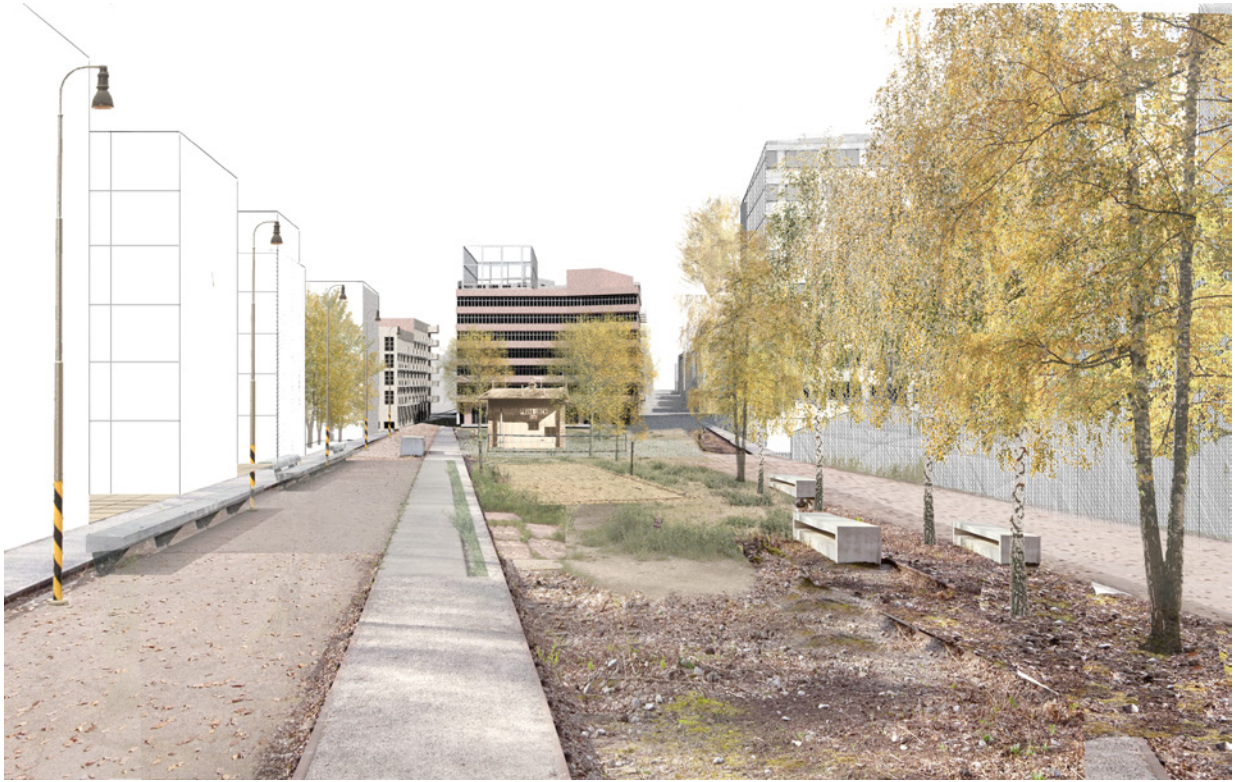


Židovský hřbitov dnes



Rozvojová plocha







Vyústění automobilového tunelu Na Žertvách  
34

Dnešní stav

## I. c AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

V 80. letech byla odstraněna železniční trať a nahrazena podzemní dráhou metra a nadzemním autobusovým nádražím, které však po dokončení metra B postupně zcela ztratilo význam. Výstavba znamenala asanaci dvou celých bloků židovského ghetta včetně domu Bohumila Hrabala a části bloku s židovskou synagogou.

Ulice Na Žertvách je dnes pěší zónou, neadekvátně širokým širokým bulvárem s nesouvislým parterem. Plánovaný podzemní dopravní tunel znemožňuje vytvoření synergického zásahu navazující městské struktury, kvalitního veřejného prostranství a dále podporuje periferní charakter centra vnitřní městské části.



Nová struktura doplňuje okolní blokovou zástavbu.  
Zklidněná ulice znamená lepší obsluhu území.



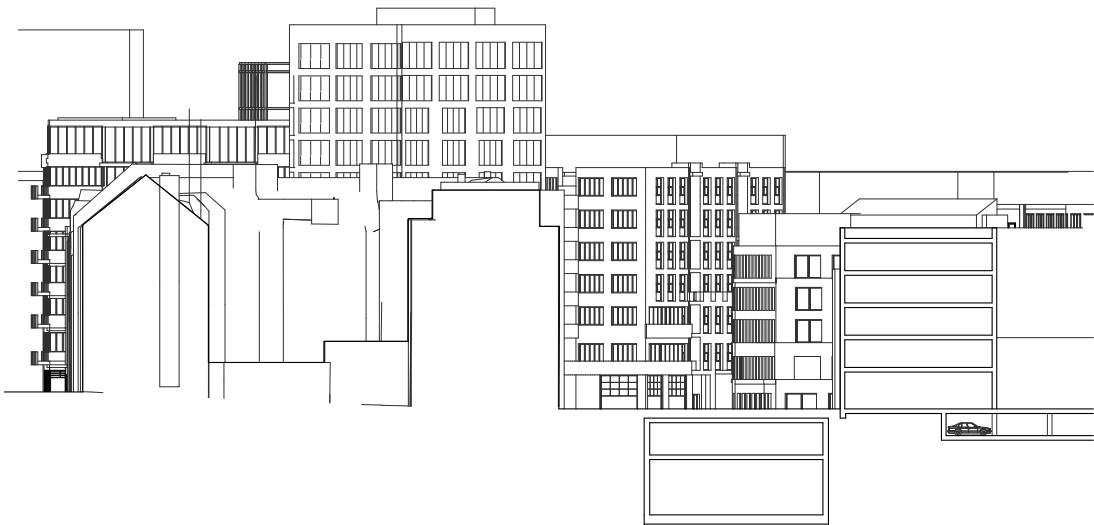
Domy židovského ghetta

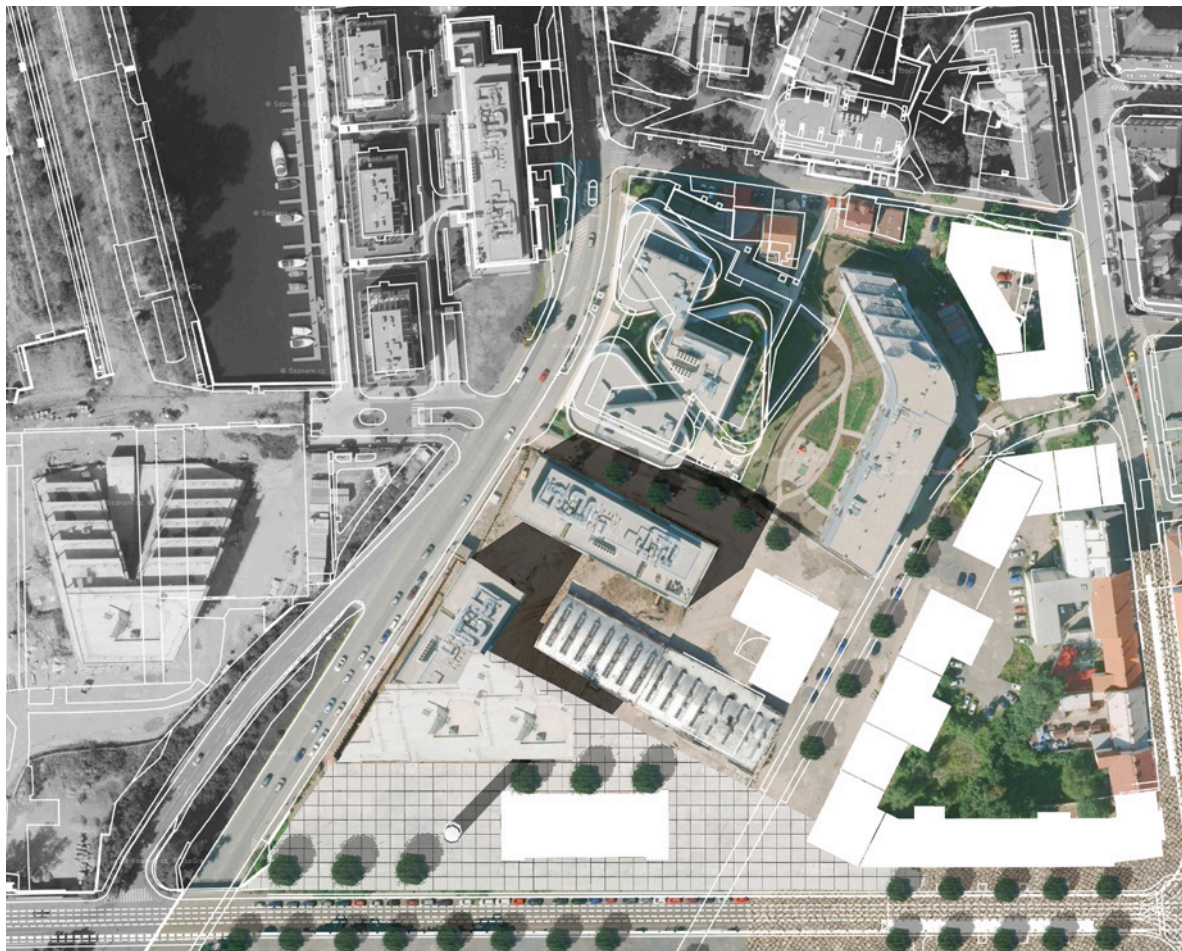


Bývalá železniční dráha



Dnešní stav





Jeden ze dvou posledních domů židovského ghetta



Dnešní stav

## I. c HYBRIDNÍ BLOK

Z původní struktury židovského ghetta zůstávají dva domy. území chápu jako megablok solitérů. Nelze na truc obestavět bloky. Navrhuji syntézu obou tak, aby jednotlivé části neodumíraly a bylo je možné obnovovat, tedy udržovat. Na torzo nebo lépe zárodek nikdy nedostavěného bloku podél ulice Zenklova navrhuji bez mezery navázat. Z vnitřní strany se blok rozpadá, umožňuje kombinovat výhody solitérního postavení a rozhraní veřejných a soukromých prostor.



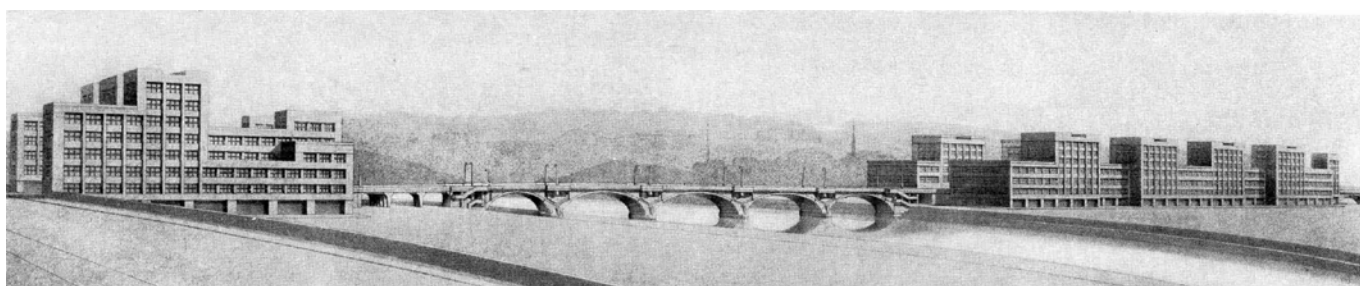
Libeňský most v této úrovni dávno není mostem. Není však ani ulicí. Plánovaná výstavba automobilového tunelu s vjezdem pod komínem vytváří paralelní nezastavitelný pás před i za křižovatkou. Mezi Vysočany a Holešovicemi tak vzniká příliš dlouhá pomlka. Nově vznikající objekty si však udržely od ulice takový odstup, že stále zůstává rezerva pro řadu domů. Doplnuji blok solitérů. Vytvářím navazující veřejné prostranství. Navržený uliční profil 30m znamená rezervu pro alternativní dopravní řešení.



Plánované řešení předpolí Libeňského mostu

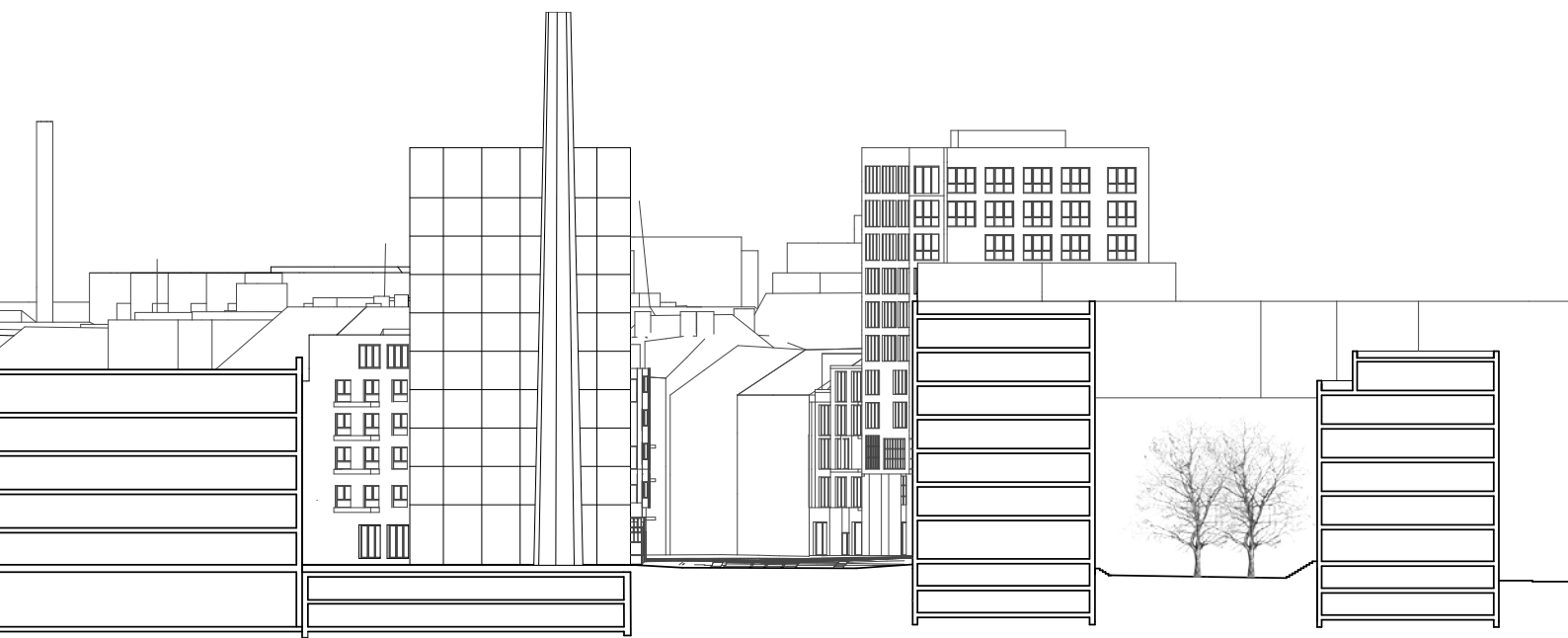
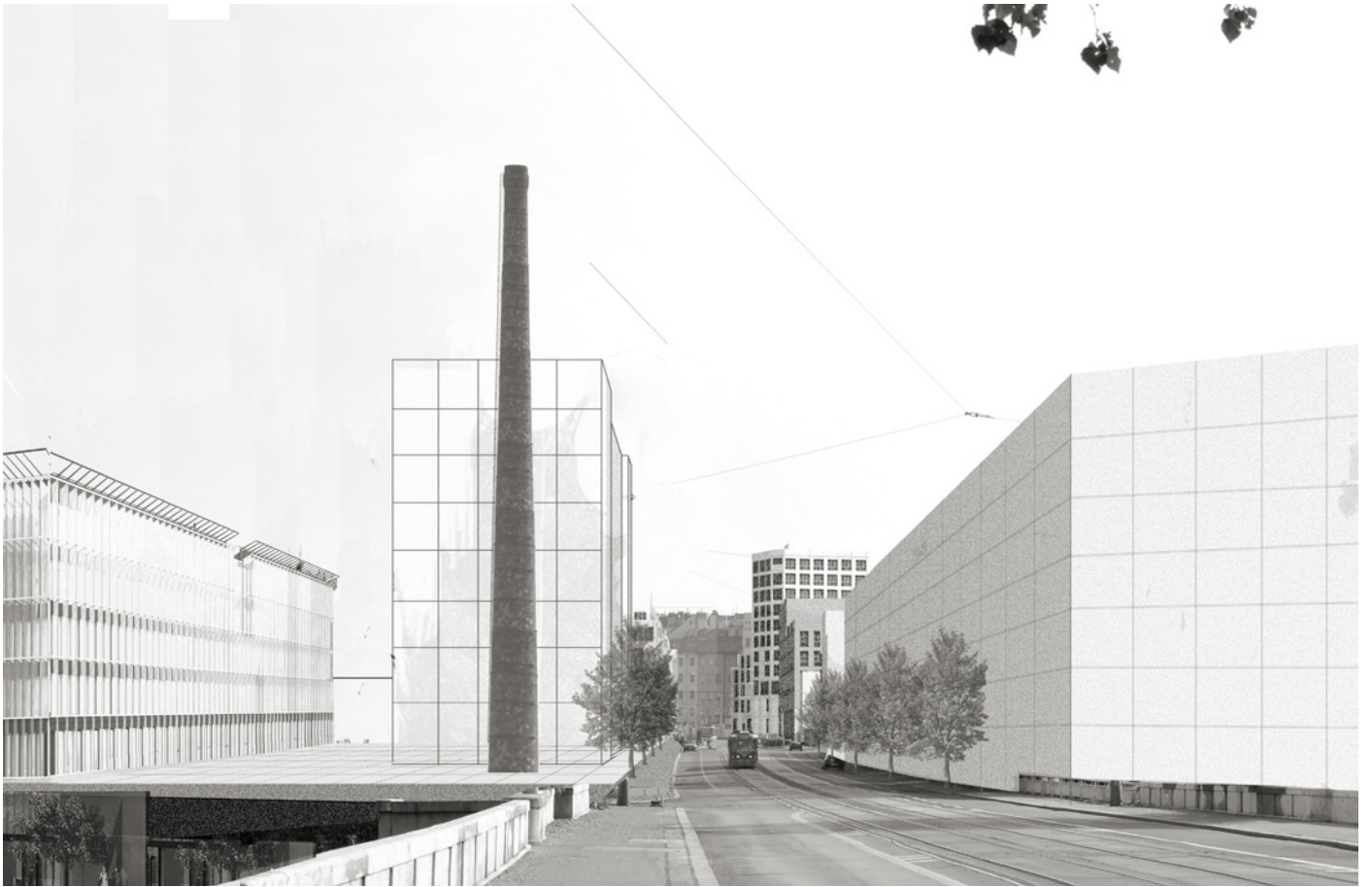


Dnešní stav



Návrh na obestavění mostu dle P. Janáka

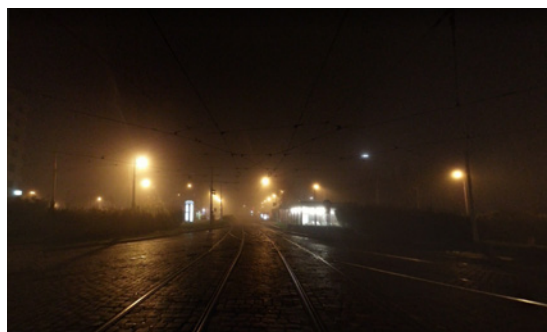








## **II. KŘIŽOVATKA PALMOVKA**







V současném stavu má prostor křižovatky charakter periferie. Volná nároží dovolují tramvajím nárokovat si přehnaně velké poloměry.



Sloučeno je odlišné do sdíleného.  
 Vše je křižovatkou,  
 ulice i náměstí, koleje,  
 Židovská synagoga s hot dog stánky,  
 stromy i stromky, keře  
 grilované kuře,  
 – vše je jedním,  
 v mírném svahu jsou nad horizontem  
 stříšky,  
 sakrální i světské si rovny.



Libeň je nedokončeností, napůl uskutečněnými plány, odchylkami či pomlkami charakteristická. Znamenají specifickou kvalitu, životnost, rezervu pro proměnné veličiny života ve městě. Vytvářejí neformální místa, které se vymanily z diktátu plánování a regulace, potřebná vybavenost a rozmanité scénáře obsazují místa, na kterých s nimi nikdo nepočítal. Na místě křižovatky Palmovka se však struktura rozpadá zcela a právě touto, jinde kvalitou, prostor trpí. Poměr vystavěného a prázdného je obrácený. Snažím se jednotlivé vrstvy rozklíčovat a ty platné návrhem definovat, artikulovat jejich charakter. Zakládající struktury najít a posílit. Provéřít prostorové možnosti a míru zastavění křižovatky.

**Místo, jenž během posledních 70 let bylo Libeňským korzem, železniční tratí, autobusovým nádražím, tramvajovou spojkou, centrem i periferií, stanicí metra, peší zónou, které bylo asanováno, zasypáno, i podkopáno, nechť je vystavěno znovu!** Křižovatku navrhuji sevřít v každém rohu. Jednotlivé vrstvy rozklíčovat a ty platné definovat, artikulovat jejich charakter. Zakládající struktury najít a posílit,

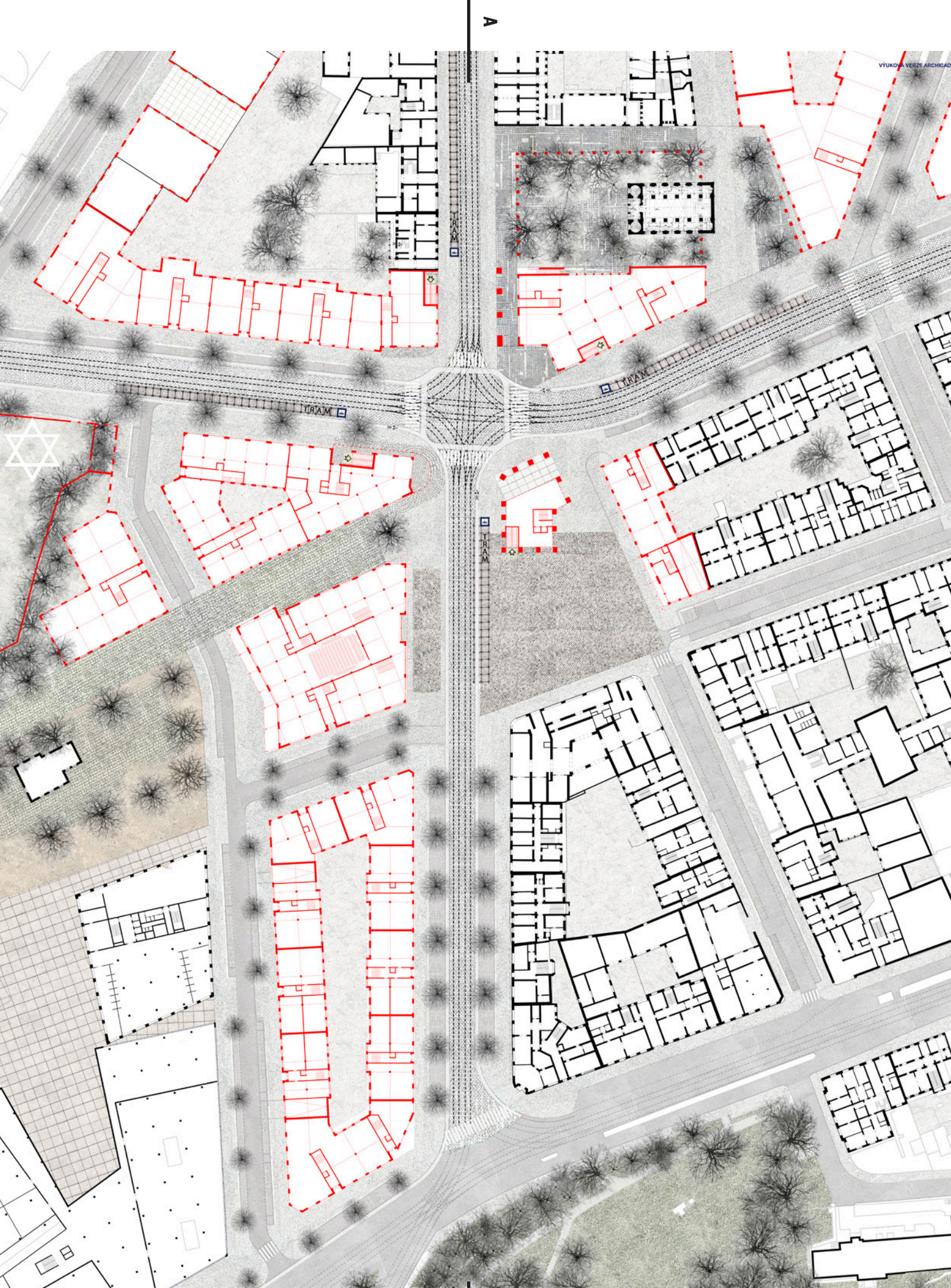
V současném stavu má prostor charakter periferie. Volná nároží dovolují tramvajím nárokovat si přehnaně velké poloměry. Sloučeno je odlišné do sdíleného. Volný prostor dovoluje velké poloměry. Provéřuji prostorové možnosti, míru a způsob zastavění křižovatky. Rozvrhuji zástavbu tak, aby umožňovala typologicky proměnlivé využití.





situace původní stav





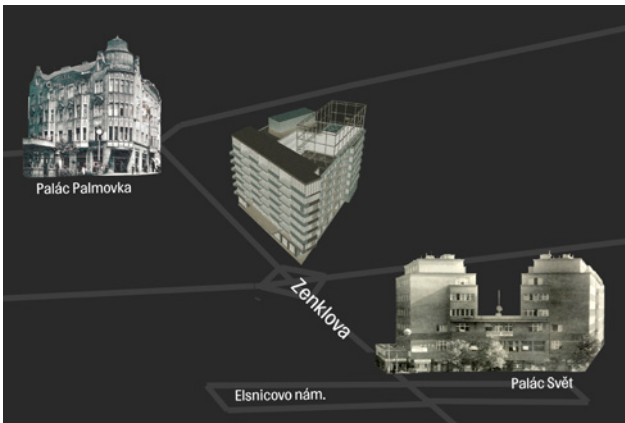
situace návrh

A

# KORZO ZENKLOVA



Palác Svět



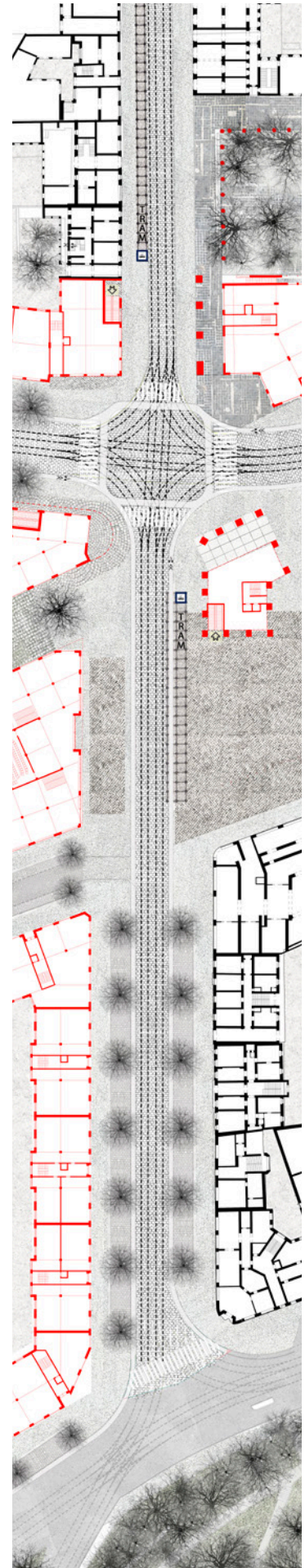
Nový palác na náměstí



Palác Palmovka



Dnešní stav





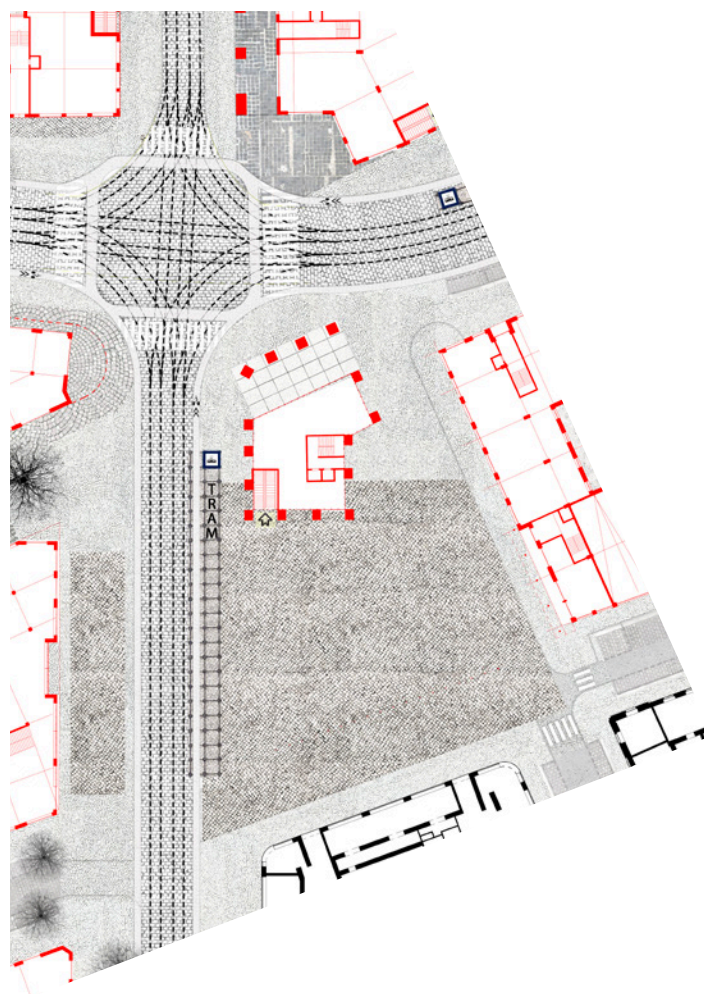
Křižovatka Palmovka je dnes pěší zónou v každém směru. Tváří se jako náměstí, ale nikdy jím nebyla. Nemá parter, dostatečně hustou zástavbu kolem, ani vlastní název. Je v mírném severním svahu. Centrum vnímám lineárně podél úseku ul. Zenklovy. Historicky označován jako Libeňské Korzo, na kterém

jsou navěšeny nejvýznamnější veřejná prostranství a budovy Dolní Libně. Elsnicovo náměstí s Palácem Svět, Sokolovna, Katolický kostel sv. Vojtěcha, Libeňský zámek, úřad městské části, divadlo Pod Palmovkou, Židovská synagoga nebo rohový Palác Palmovka v záběru.



řez A-A`

# NÁMĚSTÍ

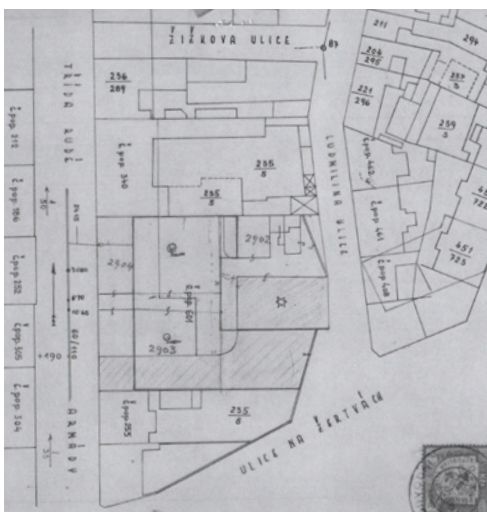
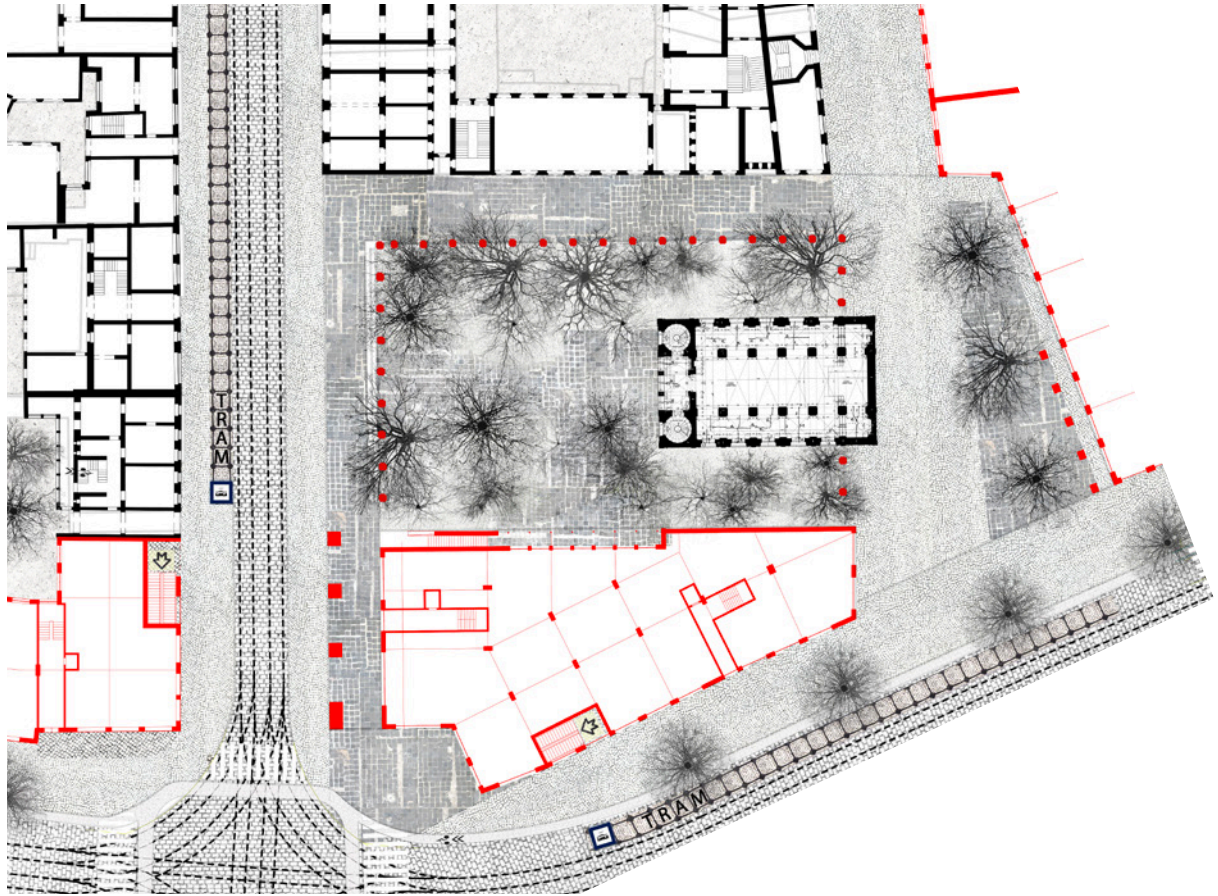


Dnešní stav

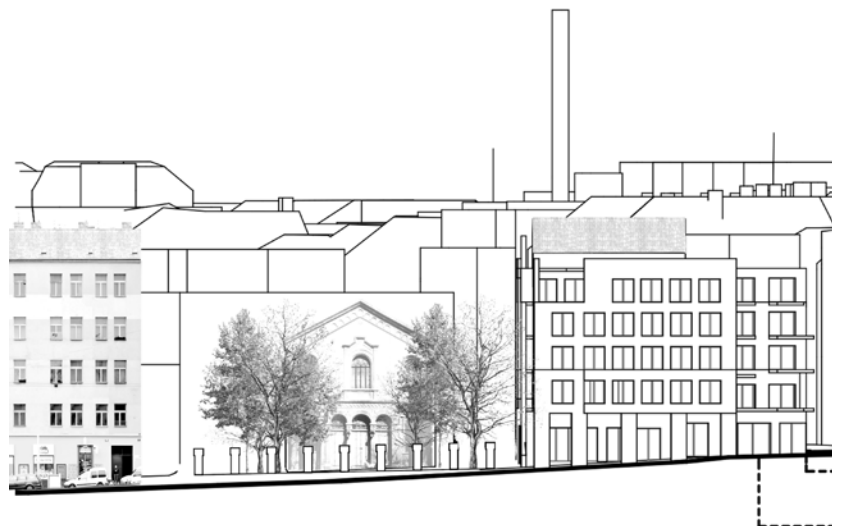


Vytvářím náměstí oddělené od křižovatky špalíčkem/rozcestníkem. Nahrazuji budovu metrorostavu. Domy absorbovaly střechy vstupů do metra. Secesní palác Palmovka a konstruktivistický palác svět doplňuji na korzu dalším palácem se sálem v přízemí. Domy jsem chtěl navrhnout a zobrazit jako diagramy, aby každý znárodněl, čím je. Nezbyl mi dostatek času a energie. Snad i proto, že to dost dobře nelze. Na křižovatkách se potkává rozdílné, křižovatka je střetem, konejším se. Nechte palác stavět Tyla s Fuchsem a nároží Chochola, ať vyhraje ten nejlepší!

# NOVÁ SYNAGOGA



Původní umístění synagogy v bloku





Židovská synagoga dnes bezprizorně stojí opodál křižovatky. Není kostelem, nevytváří dominantu jako např. kostel sv. Antonína na Strossmayerově náměstí. Byla obestavěna stejně jako většina pražských synagog. Dvůr je dnes pěší zkratkou se stánky rychlého občerstvení a vyšlapanými cestičkami.

Židovské synagogy se zpravidla nesvětlí, provoz synagogy tak umožňuje zahrnout pravidelné kulturní akce.

Pražská židovská obec má zájem o výstavbu rabínského domu jako potřebného zázemí a požaduje oplocení objektu.

Původně slepé stěny proluky však dnes již jako na Libni mnohé, mají v přízemí parter a několik oken na fasádě. Zachovávám vzniklé pěší propojení, synagogu obestavuji do původní polohy. Domem tematizují proluku, místo světlíků rovnou s lodžii a terasou jako od architekta a stavitele Blechy v proluce nedalekého paláce Palmovka.



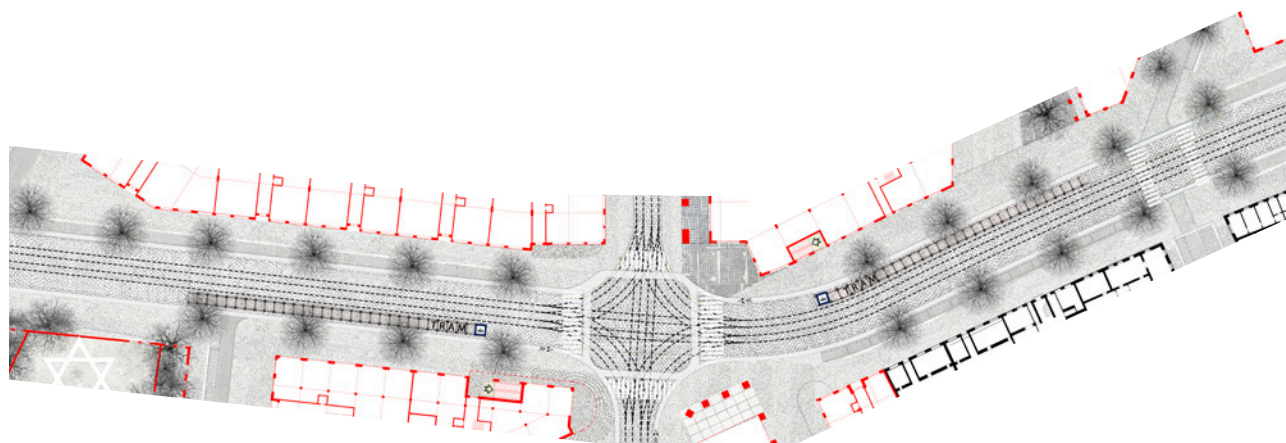
Dnešní stav

Stav před výstavbou metra





# LIBEŇSKÝ MOST



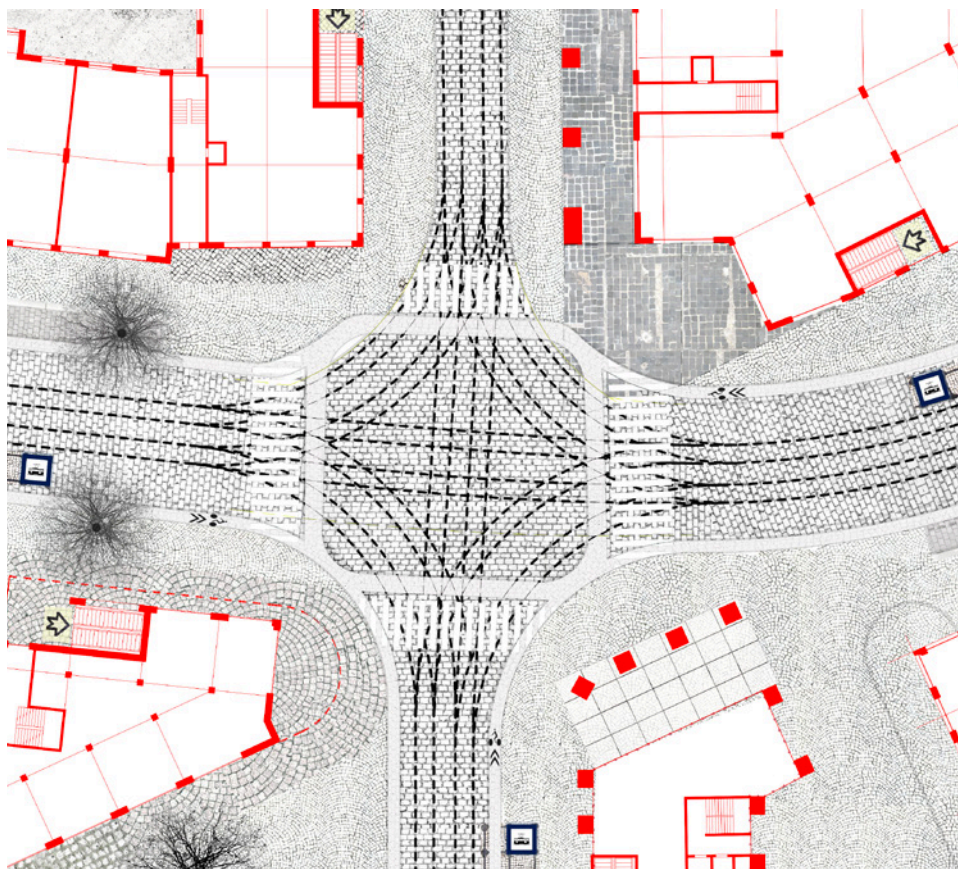
Dnešní stav



Dominantu budovy metrostavu, která se vyhýbá ose libeňského mostu, nahrazují novou ve stopě původního domu, kde je dnes na nároží umístěn vjezd do podzemních garáží. Výrazná Východo-Západní osa zde končí. Historicky dál nepokračovala. Její magický průběh přes Bubny až na Dejvice svádí k dalšímu protažení. Jako přirozené spojení se sousedící Bala-benkou a Vysočany je ulice Sokolo vská, která v navazujícím úze-mí tvoří výraznou osu. Ulice Na Žertvách končí o 300 metrů dále brýlemi sjezdu z městského okruhu.

Napravo v proluce sevřený židovský hřbitov, který pravděpodobně nebude odkryt. Není jasná poloha ostatků, židovská kultura přísně zakazuje jejich manipulaci. Zakonzervován tak zůstane spíše parkem.

# KŘÍŽENÍ



Křižovatka před výstavbou metra



Zbouraný nárožní dům

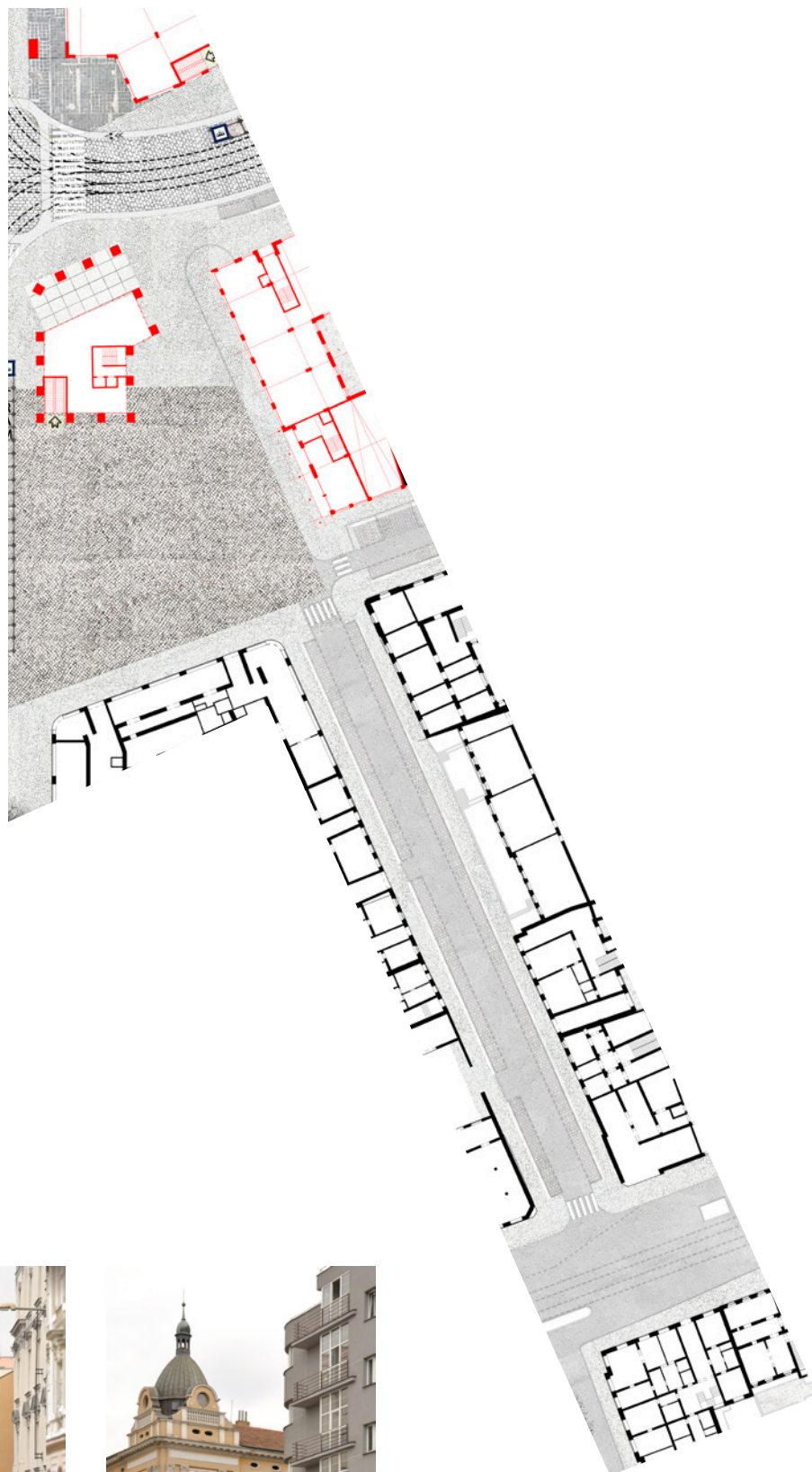


Dnešní stav



Křižovatku svírájí domy a zmenšují poloměry kolejí z 50 na 25 m. Dochází ke křížení tramvaje a cyklopruhů v obou směrech a ve směru Libeňský most - Na Žertvách křížení automobilů - to znamená také přesun tramvajových zastávek typicky před, nikoliv za průjezd křižovatkou. Vjezd garáží ve stopě původního domu nahrazují dominantou s podloubím, která prostorově uzavírá rozevřenou, původně železniční dráhu, dnes ulici Na Žertvách. Její uliční čarou se stala čára železniční. Dům je špalíčkem, odděluje křižovatku od vzniklého náměstí.

## ULICE PALMOVKA



Budova metrostavu (dnes KB)



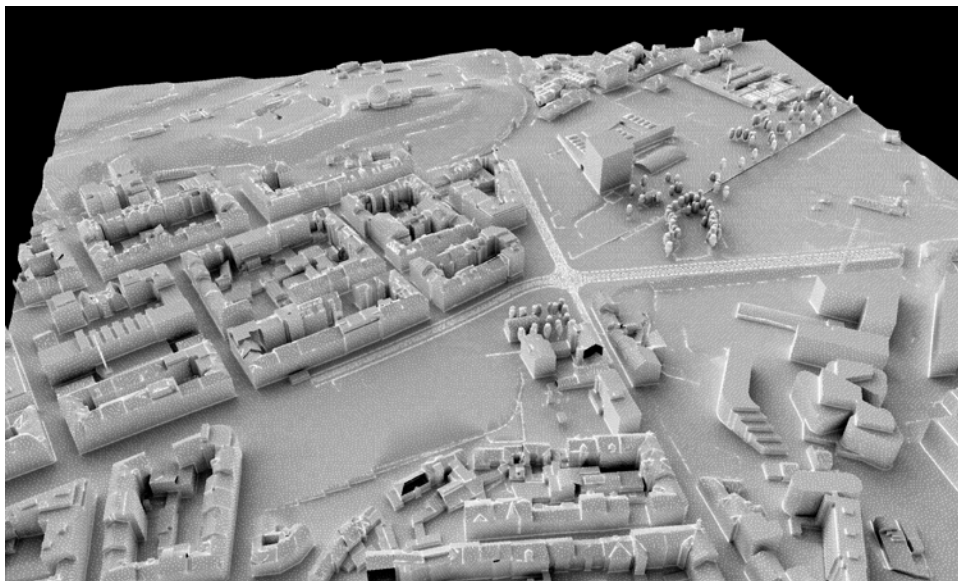
Náročí domů na náměstí



Pohled ulicí Palmovka, která propojuje ulici Sokolovská s křižovatkou. Budova metrostavu, dnes Komerční banky navazuje trafo stanicí. Navrhuji prodloužení ulice Palmovka na úroveň křižovatky.

## Schéma navrhovaného postupu vývoje Palmovky

Současný stav



Výstavba prioritní plochy křižovatky



Doplnění navazujících ploch

