

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ HISTORICKÉHO CENTRA PRAHY

BARBORA NADĚJOVÁ

diplomová práce
letní semestr 2020
FA ČVUT

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ATELIÉR SEDLÁK

VEDOUcí PRÁCE: ING. ARCH. JAN SEDLÁK

ODBORNÝ ASISTENT: ING. ARCH. IVAN HNÍZDIL

15129 ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ III

FA ČVUT, LS 2019 / 2020

OBSAH

1. ÚVOD	5
1.1 ZADÁNÍ A PROHLÁŠENÍ AUTORA	6 - 7
1.2 ANOTACE	8
2. ANALYTICKÁ ČÁST	11
2.1 LOKALITA	13 - 35
2.2 DOPRAVA	37 - 47
2.3 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	49 - 57
2.4 REŠERŠE	59 - 67
2.5 VÝSTUP	69 - 73
3. NÁVRHOVÁ ČÁST	75
3.1 AUTORSKÝ TEXT	77 - 78
3.2 KONCEPT	81 - 87
3.3 CELKOVÉ ŘEŠENÍ	89 - 95
3.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	97 - 105
3.5 ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ	107 - 153
3.6 REFLEXE	155 - 156
4. ZDROJE	159

1. ÚVOD

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
PROHLÁŠENÍ AUTORA
ANOTACE

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: BARBORA NADEJŮVÁ

datum narození: 31.10.1993

akademický rok / semestr: 2019 / 2020 / LETNÍ

obor: ARCHITEKTURA A URBANISMUS

ústav: 15129 ÚSTAV NAURHOVAŇI III

vedoucí diplomové práce: ING. ARCH. JAN SEDLÁK

téma diplomové práce: VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ HISTORICKÉHO CENTRA PRAHY
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešené území se nachází ve stabilizované části historického centra hl. m. Prahy, obsahující však veřejná prostranství, která neodpovídají požadavkům doby a centrum města tak strádá na reprezentativnosti. Cílem diplomové práce je návrh regenerace a vytvoření veřejných prostorů v území pohledu nového města, vymezeného ulicemi Na Příkopě, Hlbočanskou, Washingtonovou a Václavským náměstím. Ambicí řešením je vytvořit zelené území do hierarchie města a zvláštní veřejné prostranství, která se v něm nachází.

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

stavební programem je harmonizace všech typů intervencí doprava v daném území, se zvláštním zřetěním pohledové a estetické kvality prostoru.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Textová část: úvod, analýzy, požadavky, řešení
Grafická část: širší ústava, grafická schémata
- Podrobné řešení vybrané oblasti M 1:2000
- Urbanistické řešení vybrané situace, půdorysy, řezy veřejných prostorů
- Detailní řešení zvoleného úseku M 1:1000-500
- situace půdorysy, řezy/pohledy, vizualizace
Měřítka může být přizpůsobeno čitelnému zobrazení jednotlivých etap dle velikosti úvodu

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model vybrané oblasti

odkaz na koncept všechna část

diplomové práce, tj. 2x portfolio formátu A4

predepsané výkresy technické plochy 4x4, 2x CD

Datum a podpis studenta 20.2.2020 

Datum a podpis vedoucího DP 20.2.2020 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.3.2020



registrováno studijním oddělením dne

27.2.2020



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT:
AR 2019/2020, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ HISTORICKÉHO CENTRA PRAHY

(AJ) PUBLIC SPACE IN HISTORICAL PART OF PRAGUE

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:

Ing. arch. Jan Sedlák

Ústav: 15129 Ústav navrhování III.

Oponent práce:

Klíčová slova
(česká):

Veřejný prostor, náměstí, park, koncepce veřejných prostranství

Anotace
(česká):

Předmětem diplomové práce je vytvoření urbanistického konceptu koordinovaných úprav hlavních městských prostorů historického centra Prahy. Práce se zabývá upevněním pozice vybraného území v hierarchii města a zkvalitněním veřejných prostranství, která se v něm nachází. Detailně řeší vybrané prostory v rámci vymezeného území. Definuje, čím se tyto prostory vyznačují a určuje jejich specifickou roli v rámci celku. Vybraným prostorům navrhuje konkrétní řešení úprav.

Anotace (anglická):

The thesis deals with creating an urban concept of coordinated adjustments of the main city spaces within the historical centre of Prague. Furthermore, the scope of the thesis comprises reinforcing the position of a selected area in the city hierarchy and improving the quality of the contained public spaces. The work designs particular spaces within the frame of a designated area. Distinguishing features of these spaces are defined along with its specific purpose in the whole. Selected spaces receive concrete suggestions for modifications.

Prohlášení autora

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

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

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

ANOTACE

PŘEDMLUVA

V rámci diplomové práce jsem se rozhodla zpracovat revitalizaci Václavského náměstí.

Jako rodilý Pražan vyrůstající v jejím centru, mám k tomuto místu silný vztah.

Uvědomuji si ovšem, že samotné náměstí není přívětivé místo a že jsem na něm nikdy netrávila více času, než bylo nezbytně nutné. Přesto jsem se na něj vždy ráda vracela.

Bohužel jsem ale přesvědčená, že si mou loajalitu v podstatě nezaslouží. To co z něj dělá charakterní prostor je jeho poloha, jeho historie, mé vzpomínky a jeho symbolika. Rozhodně to ovšem není dané pobytovou kvalitou samotného prostoru.

Proto mým prvotním impulsem bylo navrhnout tomuto prostoru kvalitní a reprezentace schopnou podobu. Tak, aby odpovídalo kráse a honosnosti zbylého historického centra.

Během analyzování náměstí a jeho okolí jsem však objevila jak pevně je zakotvené do struktury celého města. Je začleněno tak pevně, že se prakticky nedá považovat za samostatný orgán.

Začala jsem přehodnocovat a přeformulovávat své cíle a očekávání.

Problém nespočívá v kosmetických úpravách tohoto prostoru, je mnohem komplexnější.

Je potřeba podpořit existující systém města.

V rámci této struktury jsou rozmístěné na sebe navazující prostory, které vytvářejí velmi kompaktní síť. Převážná většina veřejných prostranství v tomto území však neodpovídá soudobým požadavkům.

Nastolením řádu a pozvednutím kvality stěžejních prostorů bude centrum výrazně čitelněji artikulované, získá onu kýženou reprezentativnost a celkovou kvalitu.

ZADÁNÍ

Řešené území se nachází ve stabilizované části historického centra hl. m. Prahy, obsahuje však veřejná prostranství, která neodpovídají požadavkům doby a centrum města tak ztrácí na reprezentativnosti.

Cílem diplomové práce je návrh regenerace a dotvoření veřejných prostorů v území Dolního nového města pražského, vymezeného ulicemi Na Příkopě, Hybernská, Washingtonova a Václavským náměstím.

Ambicí řešení je celkové začlenění území do hierarchie města a zkvalitnění veřejných prostranství, která se v něm nachází.

CÍLE

Vytvoření urbanistického konceptu koordinovaných úprav hlavních městských prostorů historického centra Prahy.

Upevnění pozice vybraného území v hierarchii města a zkvalitnění veřejných prostranství, která se v něm nachází.

Detailní řešení vybraných prostorů v rámci vymezeného území.

Formulování charakterických rysů a chování těchto prostorů, určení jejich specifické role v rámci celku a návrh konkrétních řešení úprav.

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1 LOKALITA

HISTORIE
CHARAKTERISTIKA
URBANISMUS
ANALÝZY
REŠERŠE
VÝCHODISKA

HISTORIE

NOVÉ MĚSTO



HISTORICKÝ VÝVOJ NOVÉHO MĚSTA

Nové Město založil roku 1348 Karel IV. Přes původní záměr spojit Nové i Staré Město do jednoho celku, zůstala obě města samostatně spravována a oddělena gotickými hradbami s příkopem.

V 15. století bylo složení obyvatelstva Nového Města, na rozdíl od staroměstských převážně německých patricijů, výrazněji zastoupeno českým obyvatelstvem a nižší sociální vrstvou.

V 17. století bylo vybudováno barokní bastionové opevnění. Roku 1784 se stalo Nové Město součástí nově vzniklého Královského hlavního města Prahy. Následně byly zrušeny příkopy oddělující Staré Město a na jejich místech vznikly reprezentativní třídy.

V 19. a 20. století zde byly vybudovány významné veřejné budovy (nádraží, Národní divadlo, Národní muzeum) a bylo zrušeno vnější opevnění, na jehož místě vznikla severojižní magistrála. Roku 1992 bylo historické centrum zapsáno na seznam Unesco.



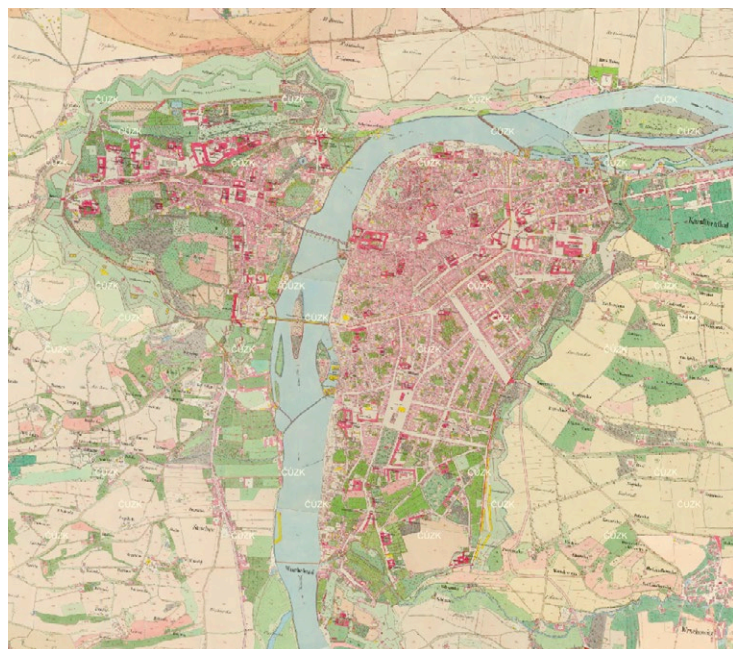
I. vojenské mapování, 1760-80



II. vojenské mapování, 1806-69



III. vojenské mapování, 1869-85



Stabilní katastr, 1840



1938



1919

HISTORIE

KONCEPCE ZALOŽENÍ NOVÉHO MĚSTA

Budování Prahy jako hlavního města bylo hluboce rozváženo. Karel IV. očekával, že zvolí-li Prahu za své sídlo, přivede do ní značné množství obyvatel. Takto rychle zalidněné město nemůže růst bez urbanistické koncepce. Jeho úvahy vycházeli z pozorování růstu Avignonu.

Karel IV. proto pečlivě zkoumal kapacitu města, možnosti jeho rozšíření, ale i zemědělské zázemí, nutné k zásobování. Cílem bylo zajistit podmínky rozvoje, aby zde mohli být ubytováni dosavadní i noví obyvatelé. Musel být proto správně odhadnut současný stav a určena perspektiva rozvoje. Po technické stránce bylo nutno zajistit kvalitu stavebních pozemků, vodní zdroje a komunikační napojení. Pak bylo třeba vypracovat urbanistický projekt, hospodářskou i materiálovou bilanci a určit časový rozvrh.

Poněvadž byl záměr na výstavbu Nového Města publikován již jako projednaný v prvních dnech dubna 1347, muselo jednání probíhat koncem roku 1346. Podkladem pro jednání byl nutně projekt, který si vyžádal čas. Lze předpokládat, že projekční a přípravné práce musely začít v roce 1345, nebo dokonce již v roce 1344.

Karel IV. měl zcela jasnou představu o tom, jak Nové Město má vypadat, že to má být zvláštní urbanistický útvar mimořádného rozsahu a originálně koncipovaný. Už od začátku mu tanula na mysli myšlenka spojit a sjednotit větší Staré Město s nově zakládaným Novým a vytvořit z obou sídlištních útvarů jeden ohromný celek.

Obě města, Staré i Nové, byla od počátku pevně spojena skladbou svého půdorysu s vzájemným tuhým navázáním dvou městských částí, Havelského města a dolního Nového Města. Plán Havelského města je nápadný svou přímočarostí a kolmým navazováním ulic a náměstí. Je zde zřejmě aplikován princip převzatý z antiky - zakládání měst po vzoru castrum. Je to patrně jeden z důvodů, proč se na napojení hodilo nejvíce.

Obě tyto části Prahy vytvořily podle pokynu Karla IV. skutečně jeden kompoziční celek.

Kolmo na jihovýchodní frontu Havelského tržiště je trasováno Václavské náměstí (Koňský trh) a k němu kolmé nebo s ním rovnoběžné ulice - dnešní Příkopy, Jindřišská, Opletalova, Panská, Politických vězňů. V přímé závislosti na uliční čáře a na ně důsledně kolmé jsou i hranice jednotlivých stavenišť. Všechny míry, jako rozměry ulic nebo stavenišť, jejich šířky i délky, jsou ve vzájemných vztazích a v pevné vazbě zcela podle klasických antických vzorů tradovaných celý středověk podle zkušeností římských zeměměřičů.

Sousední jižní část - horní Nové Město - mělo za své jádro Karlovo náměstí (Dobytčí trh). Tato část Nového Města má jiné skladebné schéma zdánlivě volnějších kompozičních zásad. Ale v obou případech, jak u dolního, tak u horních Nového Města, jsou výrazným znakem rozsáhlá tržiště a přímé široké ulice, jakož i stavenišť, která jsou tak velká, že mohou uspokojit potřeby i nejnáročnějších stavebníků. V polovině východní strany hlavního tržiště je nasazena Ječná ulice, hlavní spoj tohoto náměstí, s městskou branou.

Důležitou spojnicí obou tržišť - Koňského a Dobytčího (Václavského a Karlova náměstí) - je Vodičková ulice. Na ni směrově navazuje Jindřišská ulice, která se ve svém prodloužení k severovýchodu napojovala na cesty pod horou Vítkov.

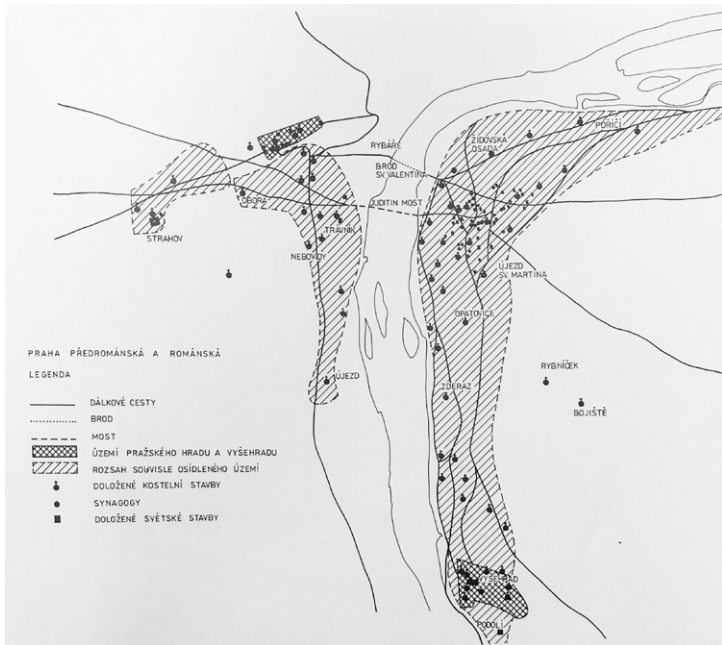
Plán Nového Města je jednoznačně dílem architekta, majícího teoretické vědomosti a znajícího antické klasiky.

V projektu se pečovalo o to, aby každý prostor i každý objekt byl správně umístěn i dimenzován a aby se při realizaci důsledně zachovával stanovený řád.

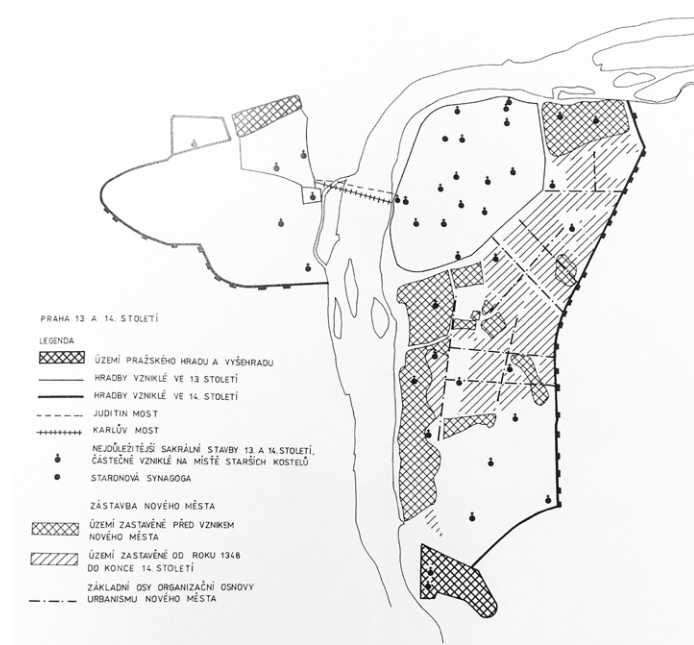
Byl navržen přesný pořádek ve funkcích bydlení, práce, distribuce i duchovních potřeb.

Organizace dopravy byla fixována stanovením poloh městských bran, dopravních uzlů a vybudováním přímých a širokých ulic.

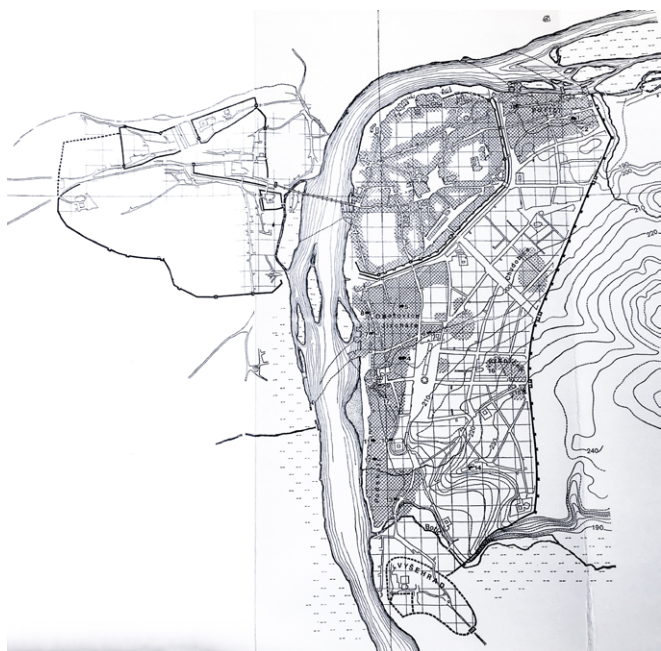
Byla určena přesná funkce jednotlivých ulic a tržišť.



Praha předrománská a románská



Praha 13. a 14. století



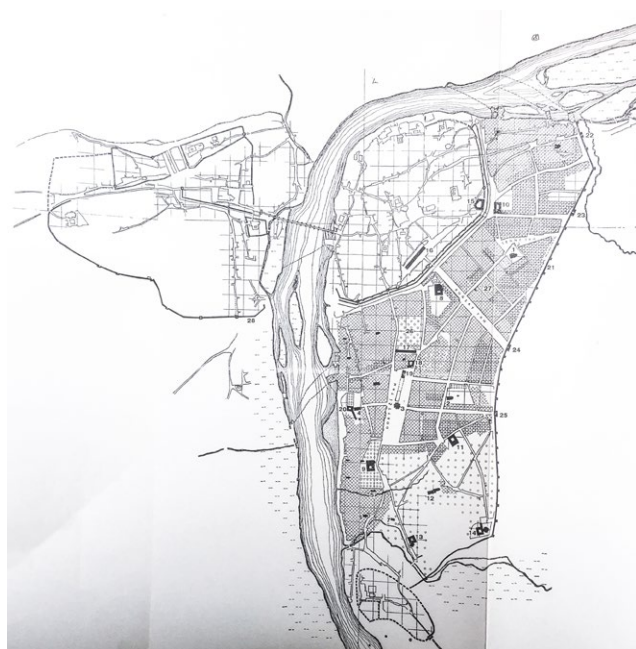
Nové Město, stav před výstavbou



Nové Město, stav kolem 1348 -1350



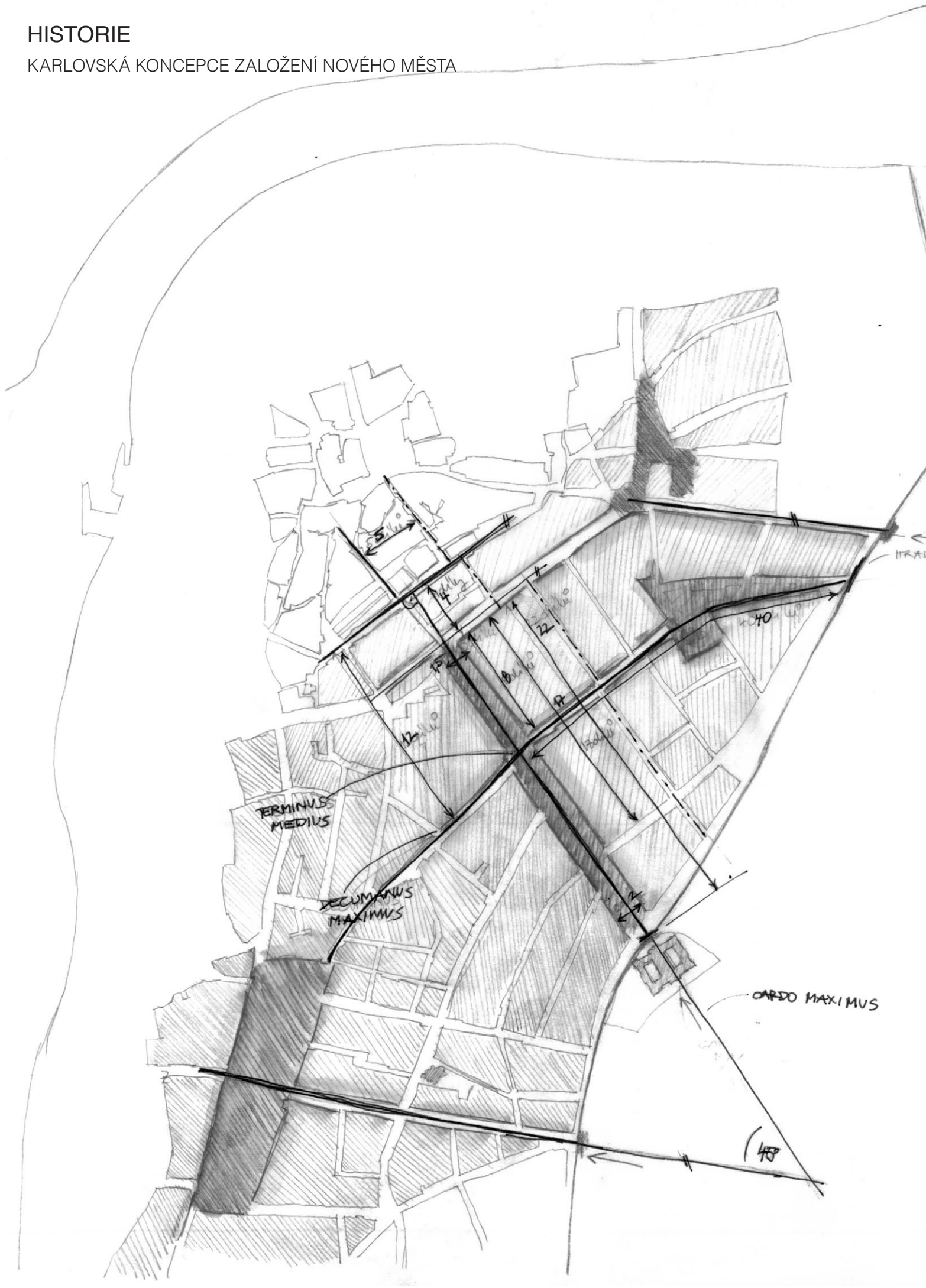
Nové Město, stav kolem 1360



Nové Město, stav kolem 1380

HISTORIE

KARLOVSKÁ KONCEPCE ZALOŽENÍ NOVÉHO MĚSTA





→ CENTURIARUM ORDO : KLASICKÁ OSNOVA OS
CARDI MAXIMUS, DECUMANUS MAXIMUS
1 PÍL = 30,794 m = 1 PROVAZEK



HISTORIE

HISTORICKÝ VÝVOJ VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ

14. století

- 1331 - obecní nařízení o dláždění pražských ulic
- 1348 - vznik, tvoří hranici mezi dolním a horním Novým městem, v horní části uzavřeno Koňskou bránou (dnes budova Národního musea)
- 1362 - pojmenování Koňský trh
- do roku 1877 - obchodování s koňmi, senem, slámou a obilím

18. století

- střed náměstí zdobí empírové kašny, barokní socha sv. Jana Nepomuckého a kašna se sochou sv. Václava
- koncem 18. století náměstí vydlážděno

19. století

- 1847 - plynové osvětlení
- 1848 - přijat název Svatováclavské náměstí
- 1875-1876 - bourání hradeb a hradebních bran, vysázení stromoví, zavedení koňky
- 1879 - přemístění původního jezdeckého pomníku sv. Václava do Štulcových sadů na Vyšehradě
- 1884 - Křižkovy elektrické obloukové lampy
- 90. léta - postupná přeměna náměstí na bulvár

20. století

- 1913 - umístění jezdecké sochy sv. Václava J. V. Myslbeka
- 1918 - vyhlášení vzniku Československa u pomníku sv. Václava
- 1927 - vznik nových parkovacích míst a pruhu zeleně ve středu náměstí
- 1945 - Pražské povstání
- 1968 - sovětská okupace, boj o Český rozhlas
- 80. léta - četné demonstrace proti komunistickému režimu



1800



1899



1934



1955



1970



2019

CHARAKTERISTIKA LOKALITY

HISTORICKÉ JÁDRO

Historické jádro města je Pražskou památkovou rezervací o rozloze 866 ha.

Patří sem Vyšehrad, Pražský hrad, Staré Město včetně Josefova, Malá Strana, Hradčany a Nové Město.

Historického jádro Prahy je zapsáno do Seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO.

DEMOGRAFIE

obyvatelstvo Nového Města (sčítání 31.12.2015)

počet obyvatel celkem	25 918
průměrný věk obyvatel	42

hustota zalidnění	7 760 obyv./km ²
-------------------	-----------------------------

NOVÉ MĚSTO

Nové Město je městská čtvrť a katastrální území Prahy na pravém břehu Vltavy.

Nachází se ve třech městských částích, na Praze 1, 2 a 8.

Část severně od hranice vedoucí po Jiráskově mostě, ulicích Myslíkově, Lazarské a Žitné (1,75 km²) patří do obvodu a městské části Praha 1, část jižně od této hranice do obvodu Praha 2 a malá část spadá do obvodu Praha 8.

Městskou část Praha 1 tvoří celá katastrální území Staré Město a Josefov a části katastrálních území Hradčany, Malá Strana, Nové Město, Holešovice a Vinohrady.

Městskou část Praha 2 tvoří celá katastrální území Vyšehrad a části katastrálních území Nové Město, Vinohrady a Nusle.

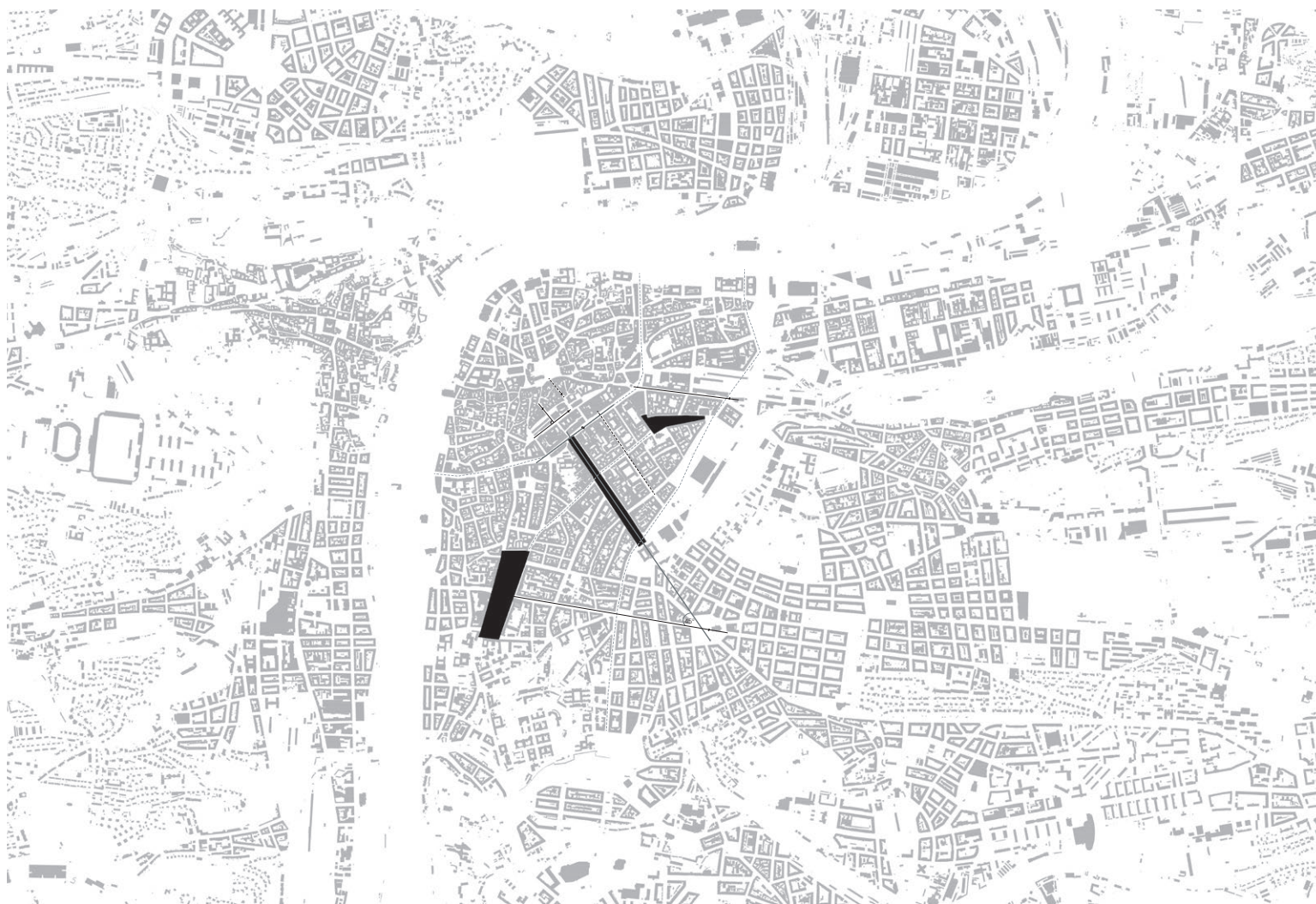
Celková katastrální výměra 334 ha





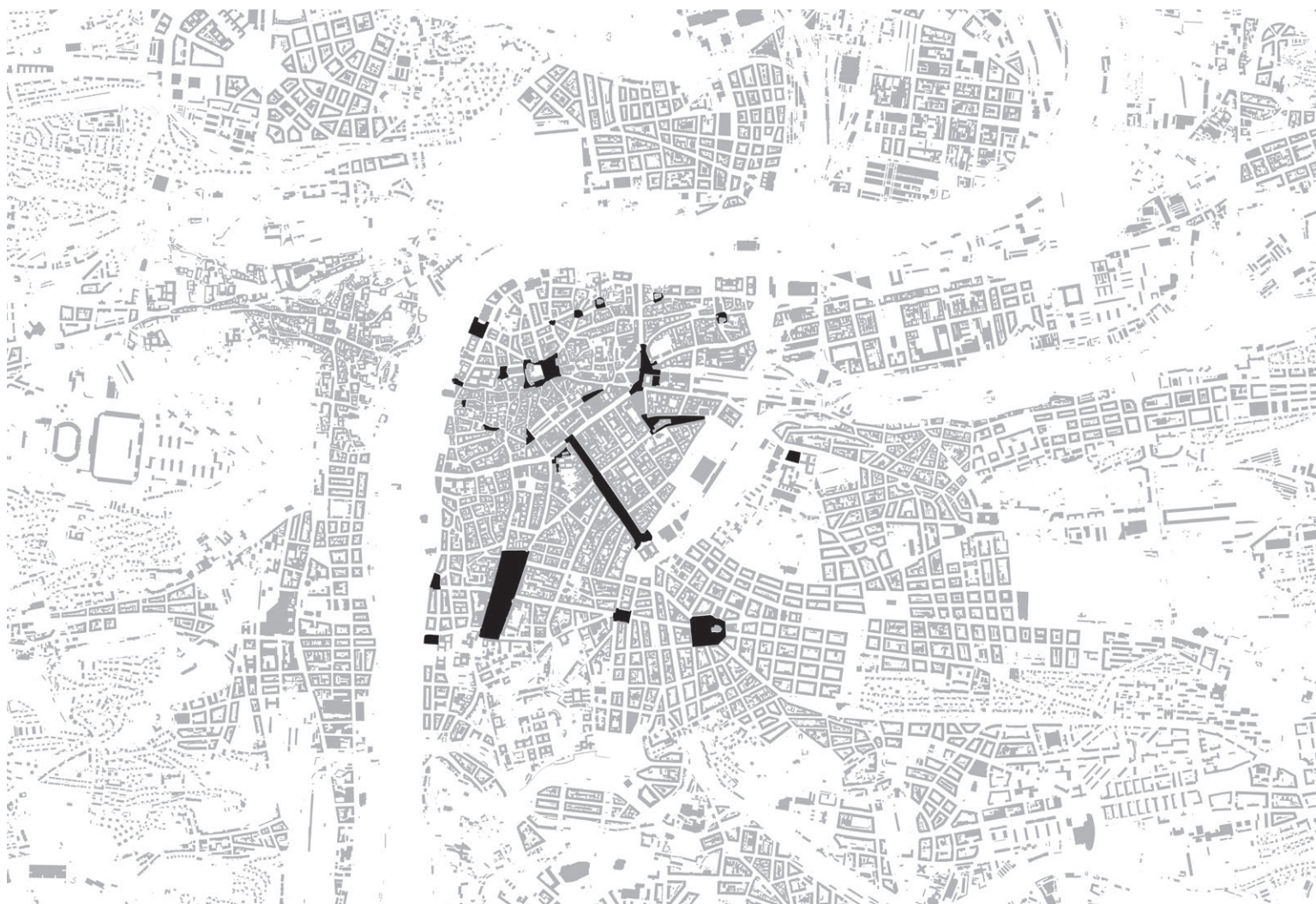
URBANISMUS

KOMPOZIČNÍ OSY



URBANISMUS

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



URBANISMUS

PROSTUPNOST



URBANISMUS

PASÁŽE



■ přístupné zpevněné cesty






■ pasáž

▨ loubí, podchod

URBANISMUS

VÝZNAMNÉ STAVBY



-  novorenesance, novobaroko, 19. století
-  klasicismus, 20. století
-  secese, 20. století
-  funkcionalismus, 20. století
-  20. století

URBANISMUS

HRADEBNÍ KORZO



1. MPO
2. Pojišťovna Victoria
3. OD Kotva
4. Obecní dům
5. U Hybernů
6. Prašná brána
7. Česká eskomptní banka a úvěrový ústav
8. ČNB
9. Slovanský dům
10. Myslbek

- J. Fanta
F. Lehmann
Machoninovi
A. Balšánek, O. Polívka
J. Zobel, G. Fischer
J. Mocker
K. Jaray, J. Sakař

B. Bendlmayer
I. A. Palliardi, F. Heger
AHK Architekti

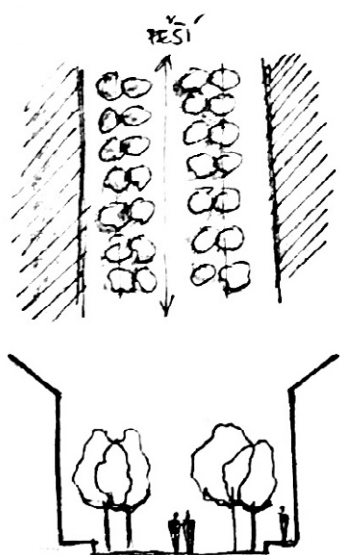
11. kostel sv. Kříže
12. Savarin
13. Palác Koruna
14. ČKD
15. Palác Ara
16. Palác Adria
17. kostel sv. Voršily
18. Nová scéna
19. Akademie věd ČR
20. Národní divadlo

- J. Fischer
K. I. Dentzhofer, A. Lurago
A. Pfeiffer, M. Blecha
Šrámkovi
M. Babuška
J. Zasche, P. Janák
M. Canevalle
K. Prager a kol.
I. Ullmann, F. Schachner
J. Zitek, J. Schulz

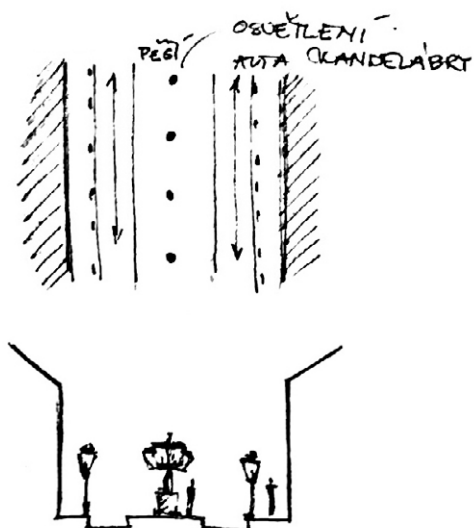
URBANISMUS

PROMĚNA VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ

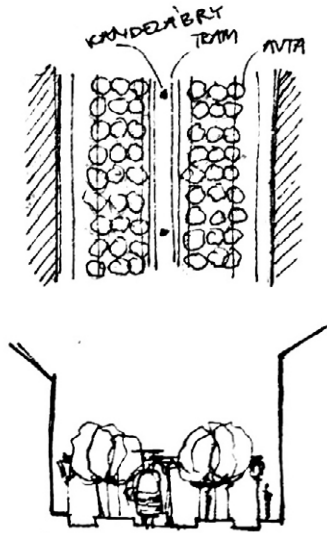
V průběhu let došlo na Václavském náměstí k značnému množství změn. Nevyvratitelný vliv na jeho změny má především vzniklá a rozmáhající se doprava, jak hromadná, tak osobní. Vždy si ale udrželo charakter bulváru. Náměstí bylo a je vyživováno především pohybem a to zejména lineárním. V principu se měnilo především rozmístění a vztah dopravy vs. pěších.



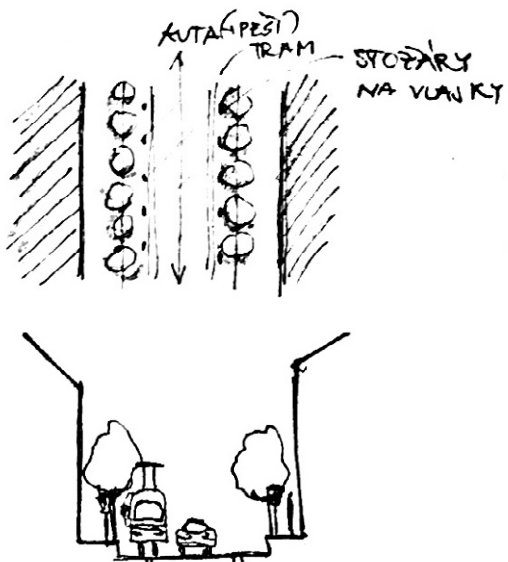
1847



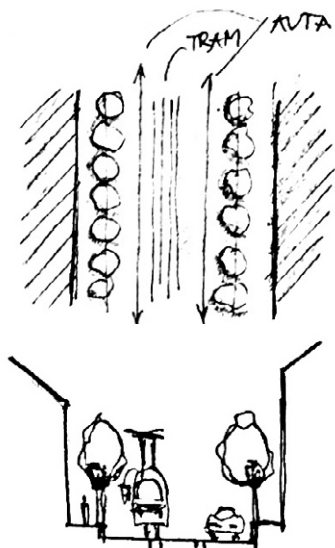
1875



1884



1905



1927-80

URBANISMUS

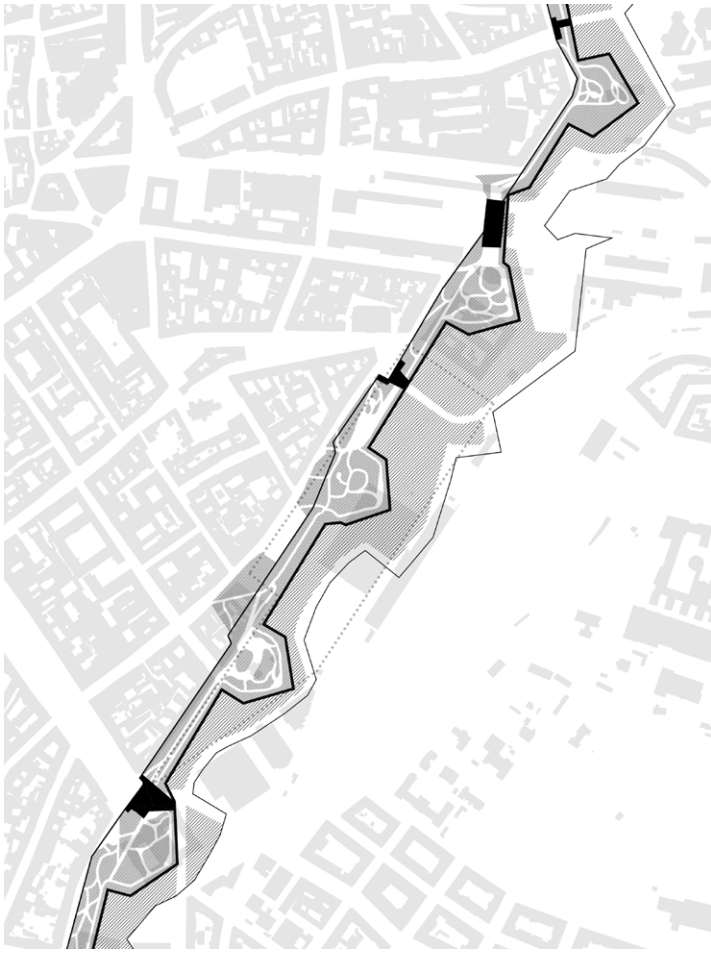
PROMĚNA VRCHLICKÉHO SADŮ

Podél historických hradeb běžně vznikaly travnaté plochy neudržované náplavové zeleně.

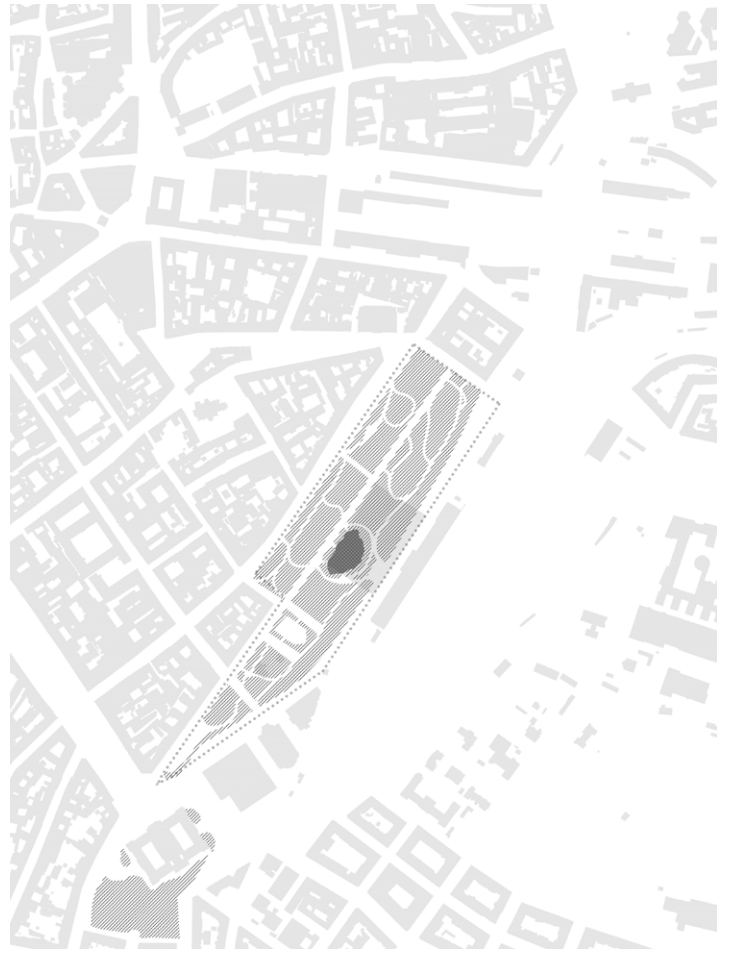
Z podoby místa v 19. stol. je patrná snaha úpravy zeleně v prostoru bastionů. Po zbourání hradeb města byla ve vzniklém prostoru vybudována síť vlakových nádraží kopírujících historické cesty. Jako doplnění těchto prostorů vznikl park.

Parkový prostor se postupně vyvíjel a zjednodušoval. V průběhu času se vytratila síť cest a rybník.

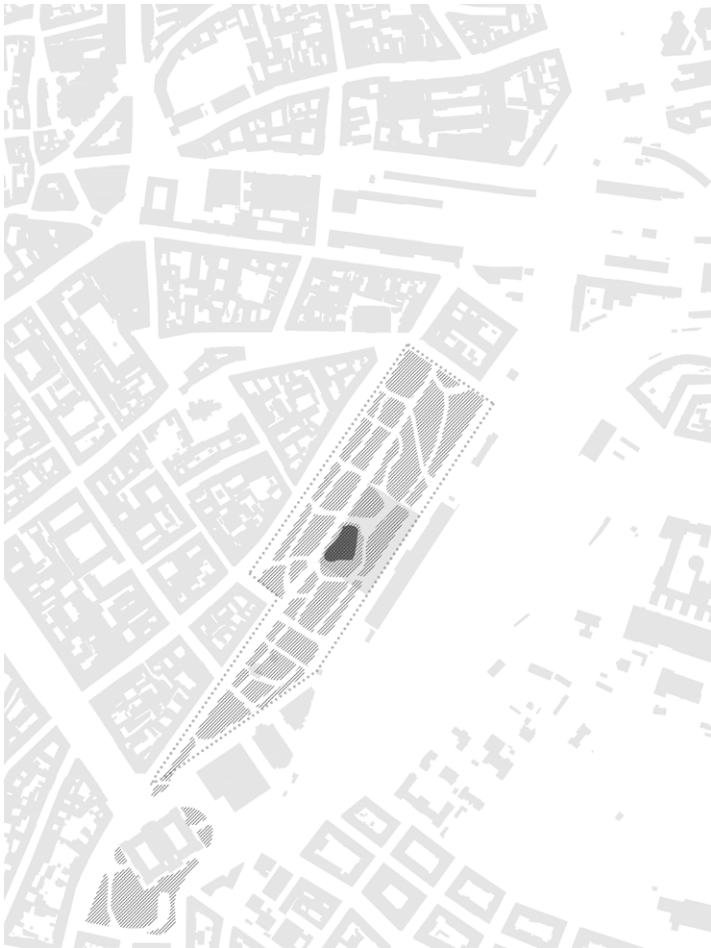
Celý prostor se přizpůsobil především potřebám odbavovací haly Hlavního nádraží.



1842



~1920



~1944



~2020

ANALÝZY

MANUÁL VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, IPR VEGETACE

Stromy na veřejných prostranstvích významně přispívají k pobytové kvalitě prostoru a zlepšení zdravého prostředí.

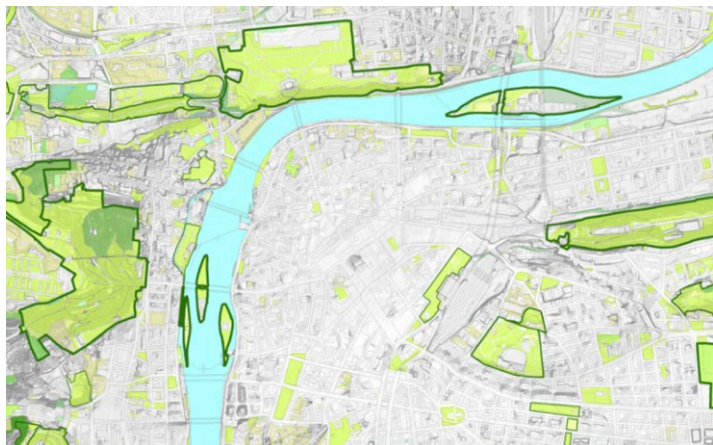
Pokud to podmínky dovolují, je potřeba upřednostnit výsadbu velkých a středních druhů stromů, jejichž přínos zejména s ohledem na jejich ekologické vlastnosti (odpar, transpirace a stínění) je mnohonásobně vyšší než v případě malých stromů.

Přínosy vzrostlých stromů, zejména jejich schopnost stínit a ochlazovat prostředí a kompenzovat tak negativní důsledky rozlehlých zpevněných ploch značně převyšuje jejich negativní vlivy v podobě opadu listů, plodů a jiných nečistot.

V ulicích širokých nad 18 m je dobré navrhovat výsadbu stromů 4 - 6 m od fasády vícepodlažních budov a tam, kde to není možné, je výsadba velkého stromu přípustná i blíže za předpokladu volby vhodného druhu a správné péče o koruny stromů. Spon (vzdálenost jednotlivých stromů) uličního stromořadí může být mezi 6 - 20 m.

Koruna stromů v ulicích zpravidla zasahuje nad vozovku komunikace nebo nad pěší profil, v takovém případě musí být možné strom postupně vyvětvovat na cílovou výšku koruny, která je nad vozovkou min. 4,5 m a nad chodníkem 2,5 m. Cílová výška nasazení koruny by měla být úměrná měřítku ulice a možnostem zvolené tvarové formy stromu.

Mluvíme-li o stromořadí a aleji jako o architektonických elementech, pak je stromořadí vhodné definovat jako prostou „řadu stromů“, jejichž podstatným znakem je rytmus a linearita. Alej je prostorem mezi dvěma řadami stromů a potvrzením „významné cesty“, zpravidla pěší. Tvoří důležitý urbanistický prvek ve městě a v krajině organizující osu. Jejimi znaky jsou zpravidla pravidelný rytmus, jednotný prostor a jednoznačný směr.

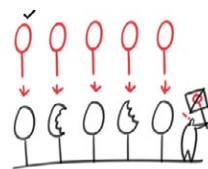


parkové plochy

PRAVIDLA: STROMOŘADÍ, ALEJE A SKUPINY STROMŮ



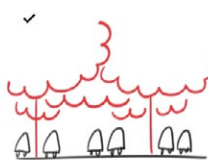
Pro stromořadí by měl být zpravidla volen takový strom, který umožňuje postupné vyvětvování kmene.



Ucelené aleje a stromořadí se mají přednostně obnovovat jednorázově v rámci celkové rekonstrukce ulice.



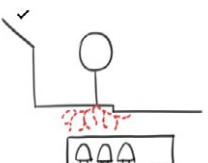
Uliční stromořadí je potřeba navrhnout v kontextu celé čtvrti či města.



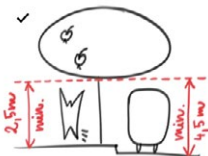
Na parkovišti je potřeba vysazovat středně velké a velké stromy.



Správně uspořádaná skupina stromů je schopna vytvářet kompozici podobnými prostředky, jaké používá architektura.



Pokud neexistuje jiné řešení, musí umístění podzemních prostorů v ose výsadbového pásu umožnit výsadbu středně velkých a velkých stromů.



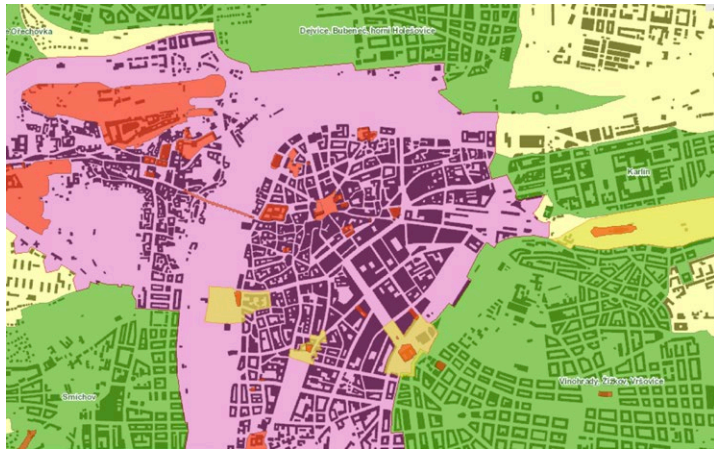
Koruna stromů, která zasahuje nad vozovku, nesmí mít nasazení níže než 4,5 a nad chodníkem níže než 2,5 metru.



stromořadí

ANALÝZY

UAP



- nemovité NKP - plochy
- ochranná pásma NKP
- památkové rezervace
- památkové zóny

památkově chráněná území



- archeologické stopy
- významné archeologické plochy

archeologie



- bytové domy

bydlení



- veřejné služby
- komerční služby

vybavenost



- ≤ 40 dB
- > 40 - 45
- > 45 - 50
- > 50 - 55
- > 55 - 60
- > 60 - 65
- > 65 - 70
- > 70 - 75
- > 75 - 80
- ≥ 80 dB

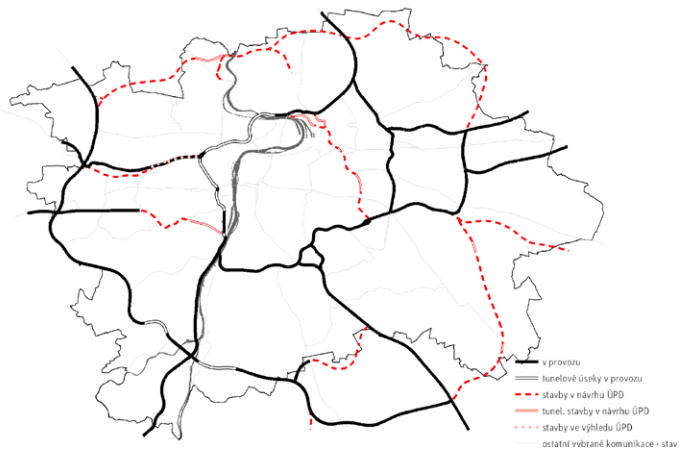
hluková mapa

2.2 DOPRAVA

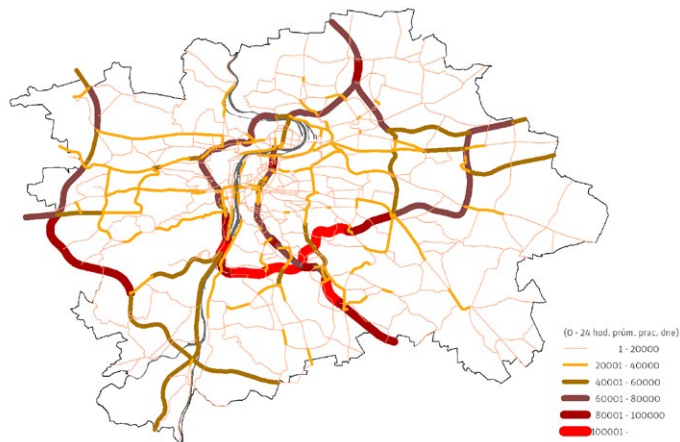
ŠIRŠÍ VZTAHY
HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ
PLÁNOVANÉ TRAMVAJOVÉ VEDENÍ

DOPRAVA

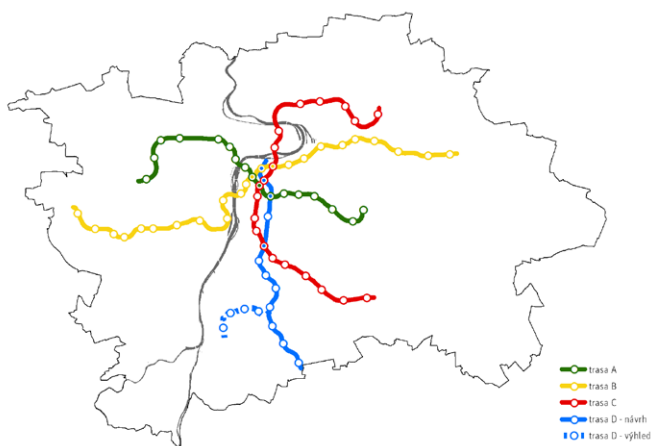
ŠIRŠÍ VZTAHY



nadřazená komunikační síť města



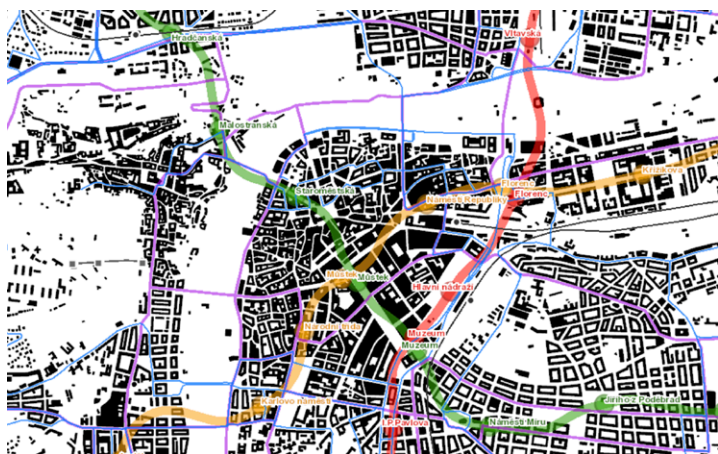
profilové sčítání automobilové dopavy, 2015



metro



tramvajová doprava



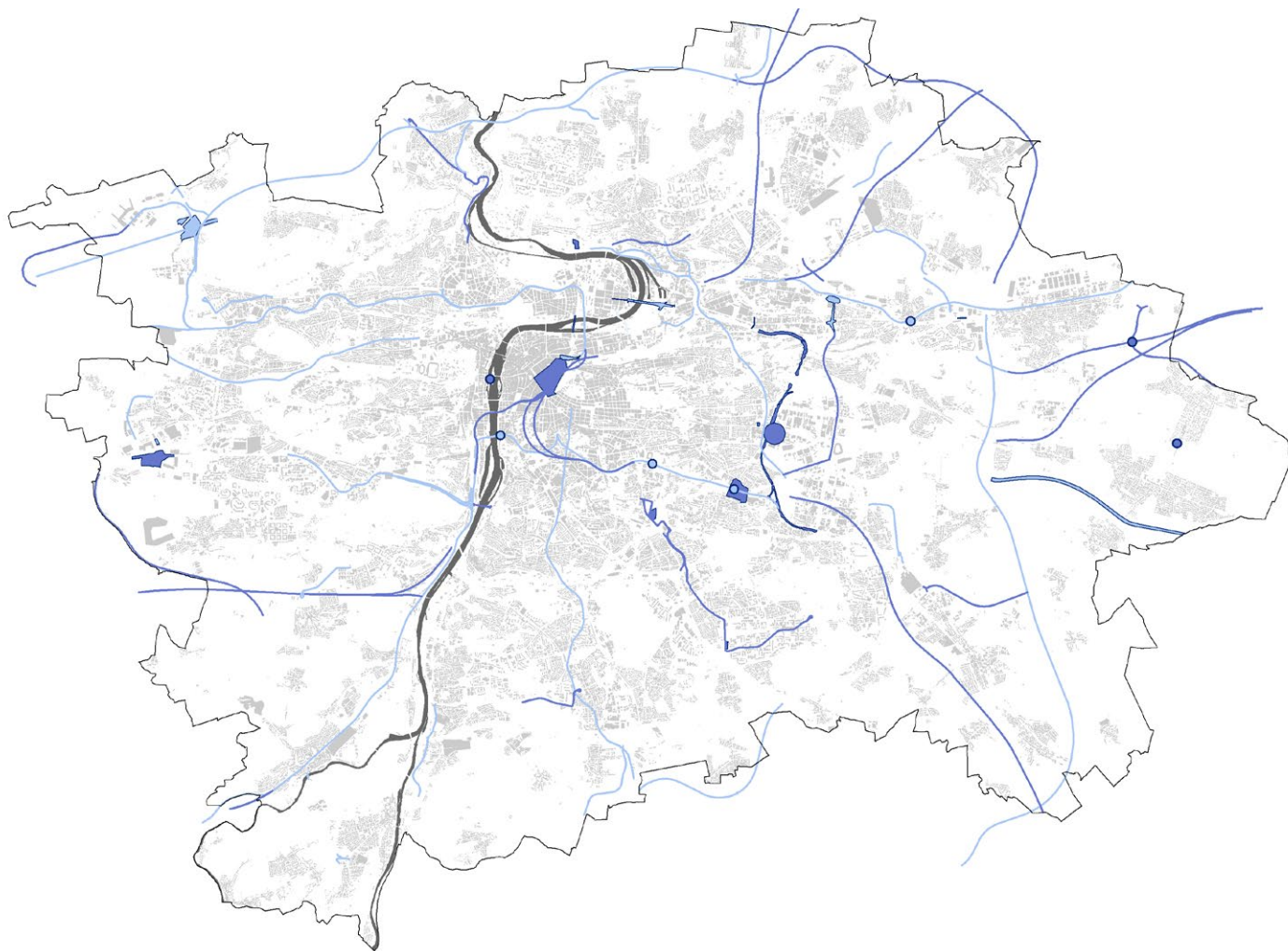
současné linky PID



generel cyklistických tras

DOPRAVA

PODNĚTY, ZÁMĚRY A PROJEKTY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY



- podněty dopravní infrastruktury
- záměry dopravní infrastruktury
- projekty dopravní infrastruktury

DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ

- 23. září 1875 - 1. tramvaj, koněspřežná, jednokolejná trať Karlín - Národní divadlo (3,5 km)
- úsek Václavské náměstí, Muzeum - Můstek
- postupně se koňka dostala k západnímu nádraží na Smíchov, přes Karlův most na Malostranské náměstí, do Královské obory, ke karlínské Invalidovně, na Vinohrady, do Nuslí a na Žižkov
- 1880 - Elektrické podniky královského hlavního města Prahy začaly s elektrifikací (dokončeno 1901)
- 18. července 1891 - 1. elektrické dráhy: lanová dráha na Letné do Královské obory
- 1896 - elektrické dráhy Praha - Libeň - Vysočany
- 1897 - Smíchov - Košíře, městská elektrická dráha Královských Vinohrad
- 1907 - odkoupen poslední soukromý provozovatel tramvajové dopravy
- 1884 - na Václavském náměstí se objevily první tramvaje tažené koňmi
- 1900 - definitivní vystřídání tramvají tažených koňmi tramvajemi elektrickými
- 1930 - na křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí uveden do činnosti první pražský automatický semafor
- 1947 - na křižovatce Můstek se objevily poprvé v Praze třetí rozřad'ovací koleje, které výrazně urychlily provoz tramvají
- 1967–1968 - na křižovatce s Vodičkovou ulicí se objevil při výstavbě podchodu ojedinělý provizorní most ve tvaru kříže, na který byla převedena tramvajová doprava jak v podélném, tak i v příčném směru
- 1969 - tramvaje přestaly jezdit ulicí Mezibranskou, protože u Muzea pokročila stavba stanice metra
- 25. března 1978 - ukončení tratě Hlavní nádraží - Muzeum
- 13. prosince 1980 - tramvaje opustily Václavské náměstí
- 1982 - byly odstraněny koleje vedoucí podél Václavského náměstí, středový pás zaplněn květinami, keři a šestibokými betonovými květináči
- 1985 - tramvaje zmizely i z ulice Na Příkopě a od té doby projíždějí Václavským náměstím jen napříč z ulice Jindřišské do Vodičkovy

DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ, ROK ~ 1875 - 1900



vůz koněspřežné soupravy



křižovatka na Můstku s novými oblouky
k Národnímu divadlu, 1900



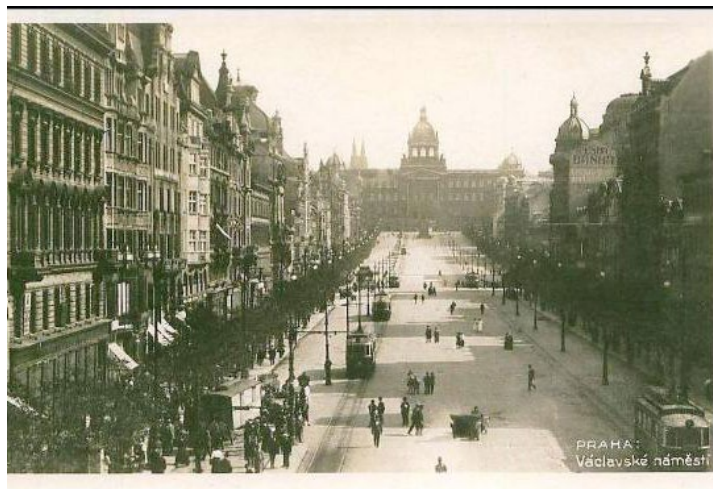
vedení tramvajové tratě, ~ 1884

DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ, ROK ~ 1901 - 1919



1901



1916



DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ, ROK ~ 1920 - 1930



1925



přeložení kolejí do středu náměstí
na zvýšené těleso, 1928



vedení tramvajové tratě, ~ 1920 - 1930

DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ, ROK ~ 1931 - 1970



1930



1945



vedení tramvajové tratě, ~ 1931 - 1950

DOPRAVA

HISTORIE TRAMVAJOVÉHO VEDENÍ, ROK ~ 1971 -1980



srpen 1968



po otevření tratě metra v roce 1976



vedení tramvajové tratě, ~ 1951 - 1980

DOPRAVA

SOUČASNÉ TRAMVAJOVÉ VEDENÍ



DOPRAVA

PLÁNOVANÉ TRAMVAJOVÉ VEDENÍ



2.3 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

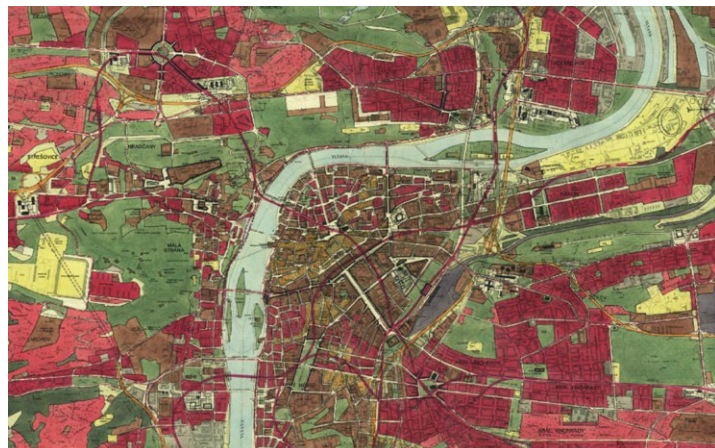
HISTORICKÉ ÚZEMNÍ PLÁNY
HISTORICKÉ REGULAČNÍ PLÁNY
SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN
METROPOLITNÍ PLÁN

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

HISTORICKÉ ÚZEMNÍ PLÁNY



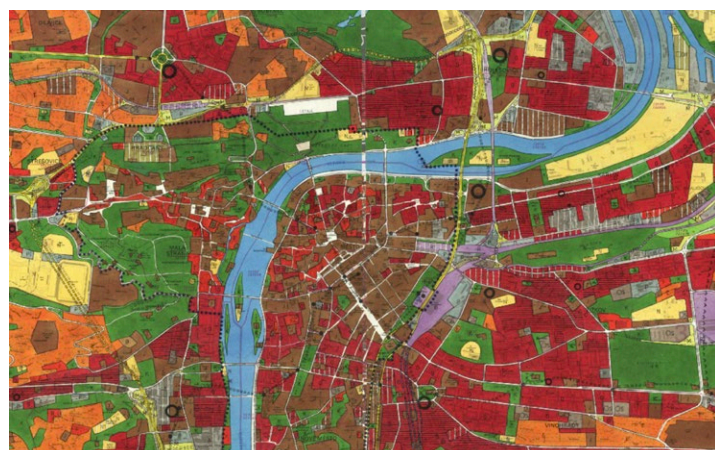
1964



1971



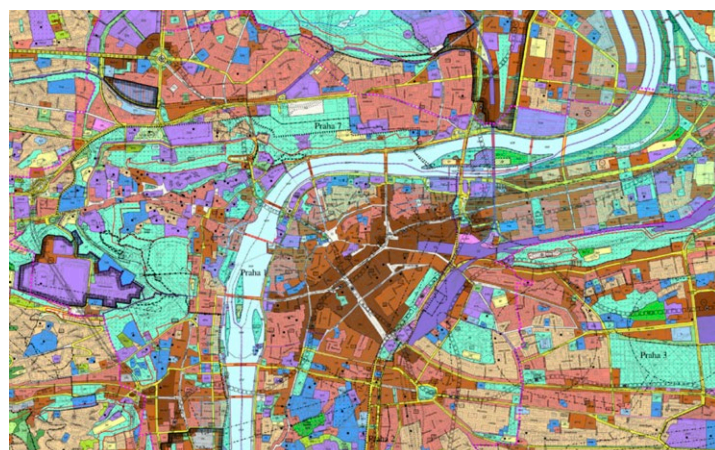
1976



1986



1994



2009

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

HISTORICKÉ REGULAČNÍ PLÁNY



státní regulační komise pro hl. m. Prahu a okolí

1924

- | | | | |
|---|--------------------|---|----------------------|
|  | staré domy |  | pozemky drážní |
|  | pozemky průmyslové |  | plány veřejné budovy |



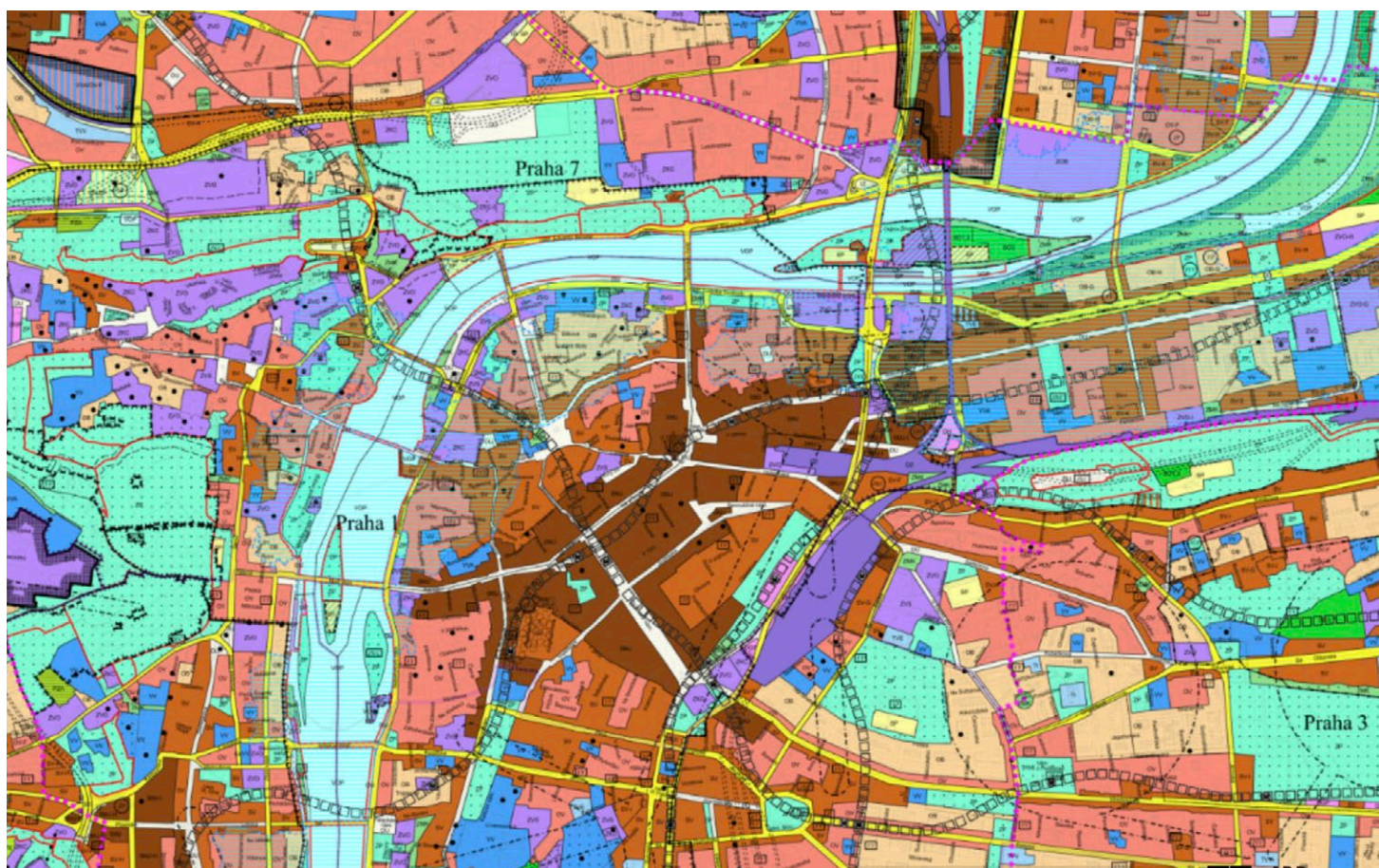
regulační a zastavovací plán hl.m. Prahy, 1930















plán velké Prahy, 1939

- | | |
|---|---------------------------------|
|  | čínžovní domy v blocích |
|  | rodinné domy |
|  | veřejné sady a nezastav. plochy |
|  | význačné veřejné budovy |
|  | úpravy železniční |

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

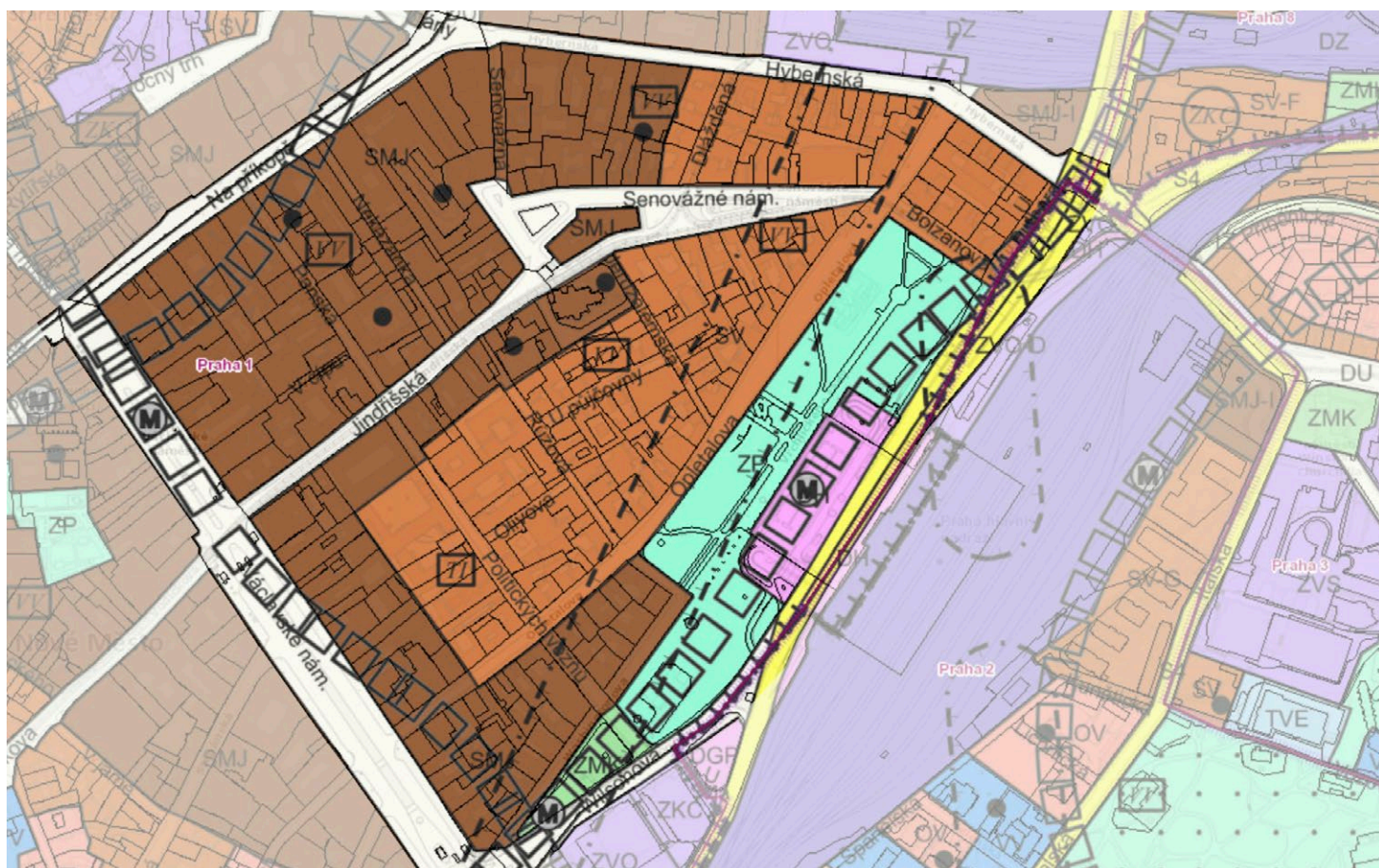
SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN, LOKALITA
GRAFICKÁ ČÁST



	všeobecně smíšené		trasy a stanice metra
	smíšené městského jádra		záplavová území
	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství		celoměstský systém zeleně
	zeleň městská a krajinná		hranice památkových rezervací (ve smyslu Zákona č.20/1987 Sb.)
	parky, historické zahrady a hřbitovy		ochranná pásma telekomunikačních zařízení (ve smyslu zákona č. 127/2005 Sb.)
	plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P+R		
	tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály		
	vybranná komunikační síť		
	veřejné vybavení		

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN, ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
GRAFICKÁ ČÁST



- | | |
|-----|--|
| SV | všeobecně smíšené |
| SMJ | smíšené městského jádra |
| DU | urbanisticky významné plochy a dopravní spojení,
veřejná prostranství |
| ZMK | zeleň městská a krajinná |
| ZP | parky, historické zahrady a hřbitovy |
| DH | plochy a zařízení veřejné dopravy,
parkoviště P+R |

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN TEXTOVÁ ČÁST

SMJ - smíšené městského jádra

Hlavní využití:

Smíšené (kombinované) využití ploch v centrální části města a centrech městských čtvrtí, zejména občanské vybavení a bydlení.

Přípustné využití:

Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech, obchodní zařízení (< 20 000 m²), zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, školy, školská, vysokoškolská a ostatní vzdělávací zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, sportovní, kulturní, zábavní, církevní zařízení, zařízení zdravotnická a sociálních služeb, stavby pro veřejnou správu, nerušící služby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury. Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily.

Podmíněně přípustné využití:

Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím. Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení (< 80 000 m²), hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, drobná nerušící výroba, čerpací stanice pohonných hmot. Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

SV - všeobecně smíšené

Hlavní využití:

Plochy pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby, při zachování polyfunkčnosti území.

Přípustné využití:

Polyfunkční stavby pro bydlení a občanské vybavení v souladu s hlavním využitím, s převažující funkcí od 2. nadzemního podlaží výše, obchodní zařízení s celkovou (< 8 000 m²), stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací a vysokoškolská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociálních služeb, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, stavby pro veřejnou správu, sportovní zařízení, drobná nerušící výroba a služby, hygienické stanice, veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, malé sběrné dvory.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury. Parkovací a odstavné plochy, garáže.

Podmíněně přípustné využití:

Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím v odůvodněných případech, s přihlédnutím k charakteru veřejného prostranství a území definovanému v ÚAP.

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN TEXTOVÁ ČÁST

ZMK - zeleň městská a krajinná

Hlavní využití:

Městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami.

Přípustné využití:

Krajinná zeleň, skupinové, rozptýlené či liniové porosty dřevin i bylin, záměrně založené plochy a linie zeleně (parkové pásy), pobytové louky.

Nekrytá veřejně přístupná hřiště s přírodním povrchem bez vybavenosti stavebního charakteru, dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory a komunikace účelové, drobná zahradní architektura.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: parkovací a odstavné plochy, zahradní restaurace, hvězdárny a rozhledny, záchrané stanice pro volně žijící živočichy. Komunikace vozidlové, technickou infrastrukturu, stavby a zařízení pro provoz PID, a to i nad rámec potřeb dané plochy za podmínky prokázání, že zájem vyjádřený potřebou umístit dopravní a technickou infrastrukturu převažuje nad ostatními veřejnými zájmy.

ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy

Hlavní využití:

Parky a ostatní záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy městské zeleně sloužící rekreaci; pohřebiště a pietní místa.

Přípustné využití:

Parky, zahrady, sady a vinice, to vše na rostlém terénu; plochy určené pro pohřbívání, urnové háje, kolumbária, rozptylové louky.

Drobné vodní plochy, pěší komunikace.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: komunikace účelové, technickou infrastrukturu.

Dětská hřiště, cyklistické stezky, jezdecké stezky. Zahradní restaurace, nekryté amfiteátry, hvězdárny, rozhledny, kostely, modlitebny, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, drobná zahradní architektura.

DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství

Hlavní využití:

Plochy zahrnující vybraná náměstí, shromažďovací prostory, lávky a další plochy plnící funkci veřejných prostranství.

Přípustné využití:

Náměstí, shromažďovací a pěší prostory.

Obslužné a nemotoristické komunikace funkční skupiny C5 a D5, cyklistické stezky, pěší komunikace, lávky.

Upravené zpevněné plochy podél vodních ploch, náplavky a tělesa hrází, snížená nábřeží.

Drobné vodní plochy, drobná obchodní zařízení a služby sloužící pro provoz a obsluhu veřejných prostranství, technická infrastruktura, nezbytná zařízení související s provozováním vodních ploch, zařízení přístavišť osobní lodní dopravy.

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Zeleň související s hlavním využitím.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: parkovací a odstavné plochy, podzemní parkoviště.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

METROPOLITNÍ PLÁN
TEXTOVÁ ČÁST, NOVÉ MĚSTO

NOVÉ MĚSTO

Správní obvod	Praha 1, Praha 2, Praha 8
Městská část	Praha 1, Praha 2, Praha 8
Katastrální území	Nové Město, Staré Město, Vinohrady
Rozloha	169 ha

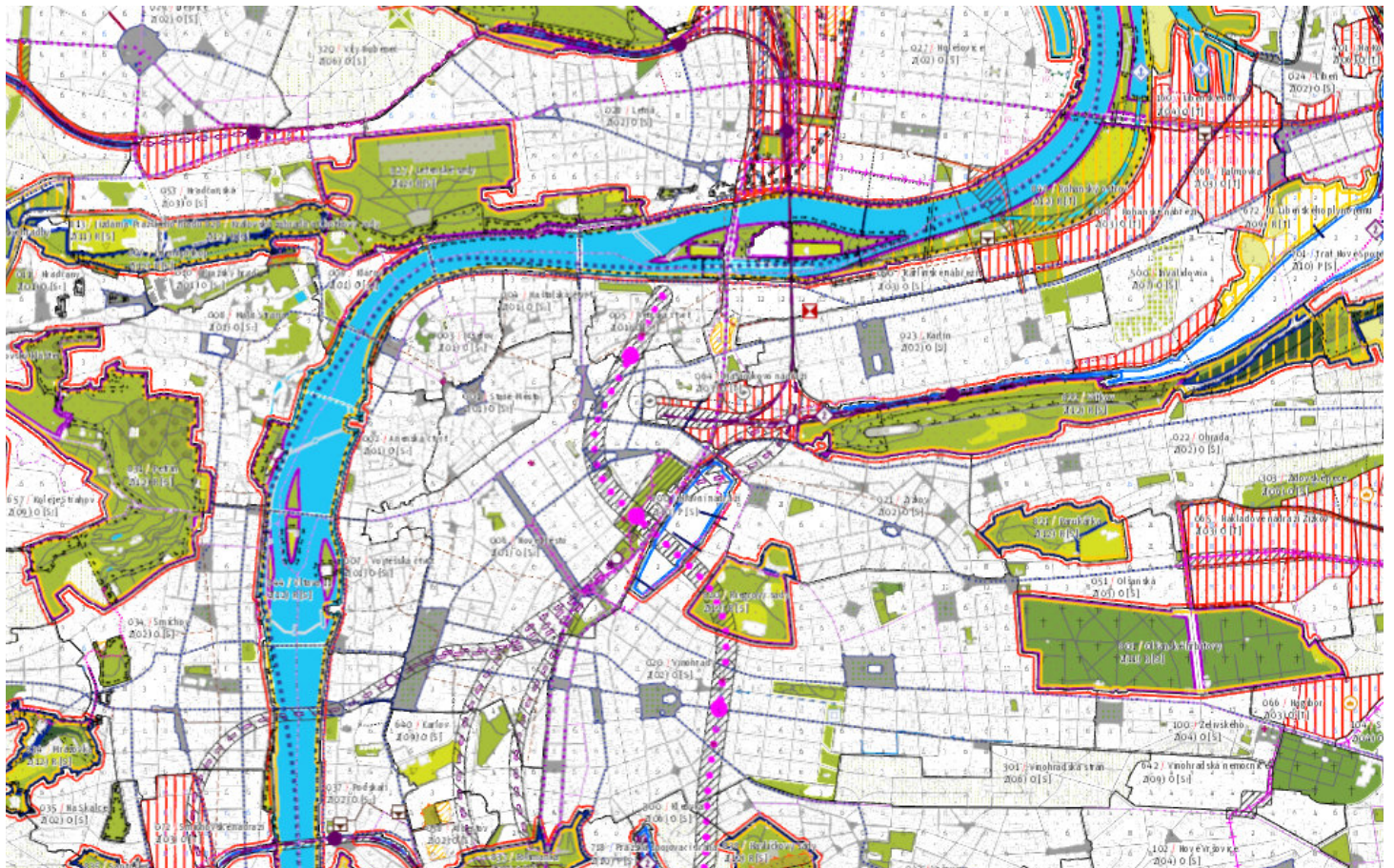
Zastavitelnost	zastavitelná stavební
Typ struktury	rostlá
Využití území	obytné
Stabilita	stabilizovaná









Cílový charakter lokality

Chránit a posilovat cílový charakter zastavitelné stavební, stabilizované chráněné, obytné lokality Nové Město se strukturou rostlou. Lokalita Nové Město je vymezena jako lokalita historického jádra Prahy. Cílem navržených regulativů je zachování prostorového uspořádání a ochrana charakteristických prvků, jakými jsou zejména výšková kompozice s jednou horizontální úrovní doplněná vertikálami věží kostelů a dalších staveb, propojení uličních prostranství sítí průchodů, průjezdů, pasáží a zástavba uspořádaná do kompaktních, hustě zastavěných bloků.

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN GRAFICKÁ ČÁST



-  plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (územní rezerva)
-  ulice čtvrt'ové úrovně
-  náměstí čtvrt'ové úrovně
-  náměstí lokální úrovně
-  zastavitelná transformační plocha s obytným využitím
-  trať metra (návrh)
-  tramvajová trať (návrh)
-  konvenční železniční trať v tunelu (územní rezerva)

2.4 REŠERŠE

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ
VRCHLICKÉHO SADY

REŠERŠE

REVITALIZACE VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ

AUTORSKÝ TEXT

Dopravně – urbanistické řešení vychází z požadavku na rehabilitaci Václavského náměstí, spojeného s postupným návratem tramvajové dopravy.

Požadavek na sjednocení použitých materiálů, jasné vymezení jednotlivých prostorů náměstí pro různé druhy dopravy, současné rozšíření chodníků pro chodce a umístění dalších stromořadí, vede k návrhu nových stromořadí do zvýšených obrub, umístěných přímo do komunikace.

ZADAVATEL Městská část Praha 1

AUTOR JAKUB CIGLER ARCHITEKTI, A.S.

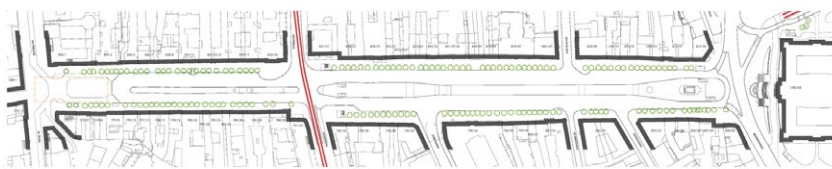
STAV

2005 soutěžní návrh 1. cena,

2012 územní rozhodnutí

(I. fáze, úsek Na příkopě – Vodičkova)

2020 zahájení prací



SOUČASNÝ STAV



PO REALIZACI TRAMVAJOVÉ TRATĚ



REŠERŠE

REHABILITACE VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ VČETNĚ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

ZADAVATEL Město Praha

AUTOR Martin Klejna, Zuzana Koltářová,
Pavel Podlipný

SOUTEŽ 03/2005

Návrh mezi oceněnými



REŠERŠE

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ - PROSTOR NOVÉ DOBY

AUTORSKÝ TEXT

Návrh, odpovídající na základní otázku budoucího vývoje Václavského náměstí v Praze, odhaluje prostor v jeho původních historických proporcích a bez zeleně. Po celé ploše náměstí jsou navrženy městské atrakce a zóny se specifickou náplní.

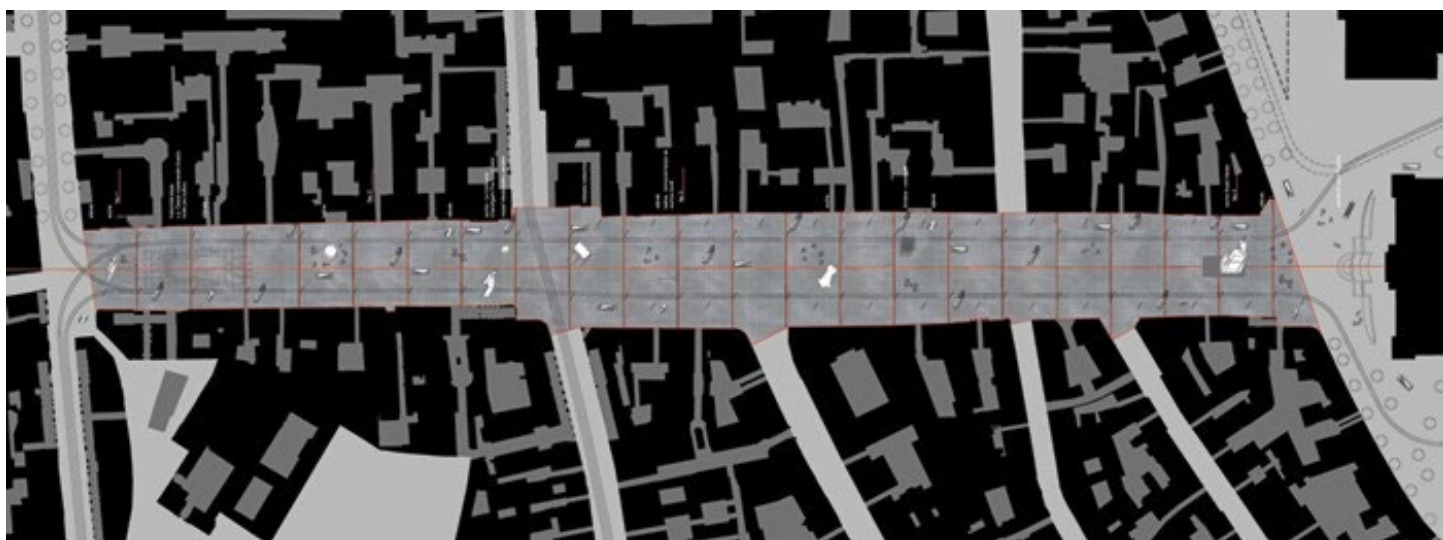
Pod úrovní náměstí navrhujeme městskou galerii – pasáž, která přebírá některé funkce náměstí včetně zásobování. Prosklená plocha náměstí vytváří prostor pro umění a prezentace.

ZADAVATEL Město Praha

AUTOR monmon

SOUTĚŽ 2005

Návrh oceněn čestnou zmínkou



REŠERŠE

NOVÉ VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

AUTORSKÝ TEXT

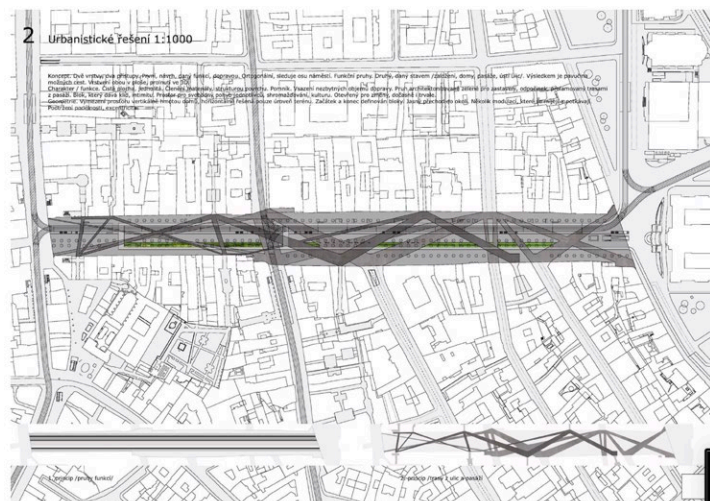
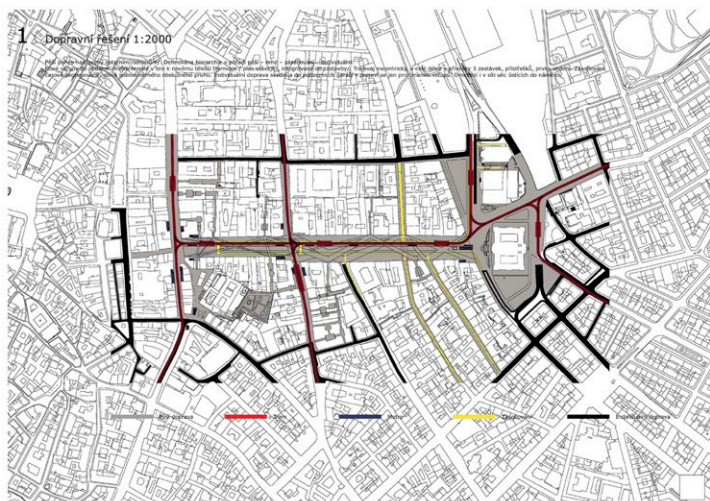
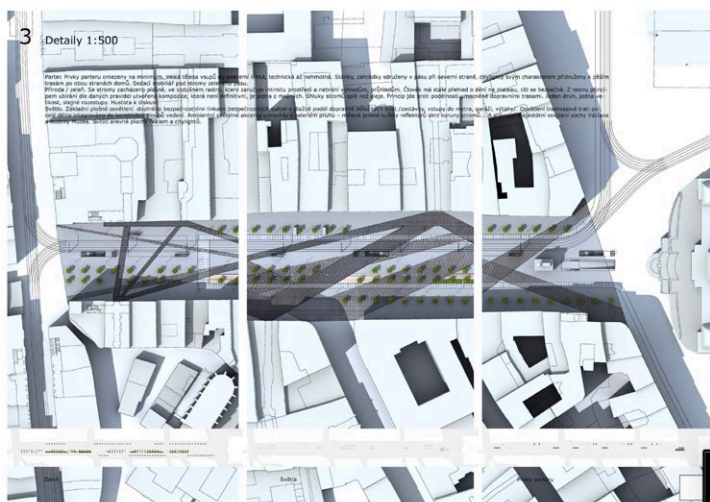
Horní část jako plocha pro shromažďování, oslavy a demonstrace. Střed náměstí jako volné klidové prostory s kašnami, baldachýnem, sochami, lavičkami a modelem náměstí.

Soudobý povrch, sklobeton, v celé ploše v jedné rovině. Nově navržené pronajimatelné prostory pasáže, Nové Galerie (24320 m²), pod náměstím, propojující všechny podchody. Magistrála přeložena do tunelu za Muzeem, parkování pod povrchem. Okružní jednokolejná linka tramvaje po obou stranách náměstí s okruhem za budovou.

ZADAVATEL Město Praha

AUTOR Marcela Steinbachová, Bronislav Stratil

SOUTĚŽ 2005



REŠERŠE

PROMĚNA SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

AUTORSKÝ TEXT

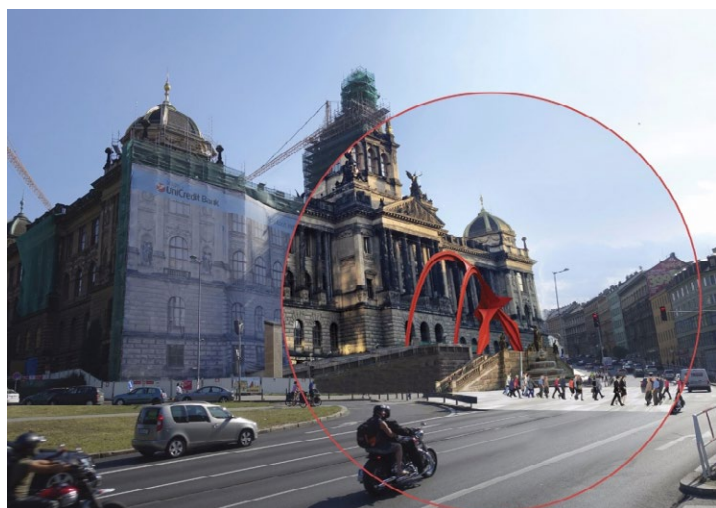
Projekt se zabývá tříkilometrovým úsekem Severojižní magistrály mezi Hlávkovým a Nuselským mostem. Dopravní tepna zde protíná hustě obydlené čtvrti centra města a míjí mnoho významných institucí: Národní muzeum, Státní operu či Muzeum hlavního města Prahy.

Klíčové principy: prostředí, lidé, mobilita

- propojit veřejné budovy s prostorem města
- učinit z Národního muzea jednu z pražských ikon a propojit jej s Václavským náměstím
- zlepšit kvalitu parků okolo magistrály
- osadit přilehlé ulice stromořadím a propojit magistrálu s okolními parky skrze „zelené koridory“
- přidat přechody
- vytvořit jasný orientační systém
- upravit veřejná prostranství, kde se lidé již nyní zdržují
- zastavět mezery ve struktuře města: jasně vymezit hranu ulice novými budovami s živým parterem

- podpořit živé využívání území skrze nabídku nových aktivit
- otevřít magistrálu veřejné dopravě – zřídít autobusovou linku či tramvaje, vyhradit jim jízdní pruh
- zrušit parkoviště v centru města a nahradit je P+R po okraji městského centra

ZADAVATEL Město Praha
AUTOR Gehl Architects
SOUTĚŽ 2017



REŠERŠE

OKOLÍ BUDOVY NÁRODNÍHO MUZEA A REVITALIZACE ČELAKOVSKÉHO SADŮ

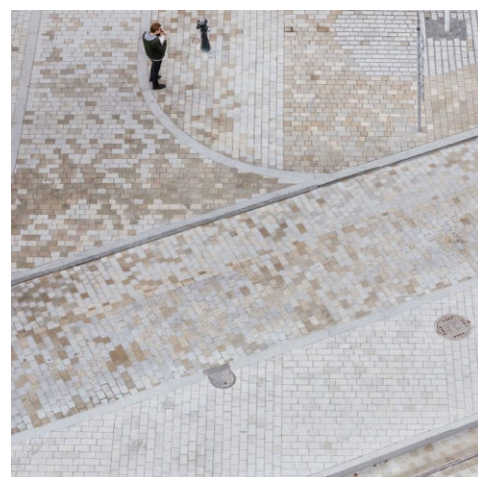
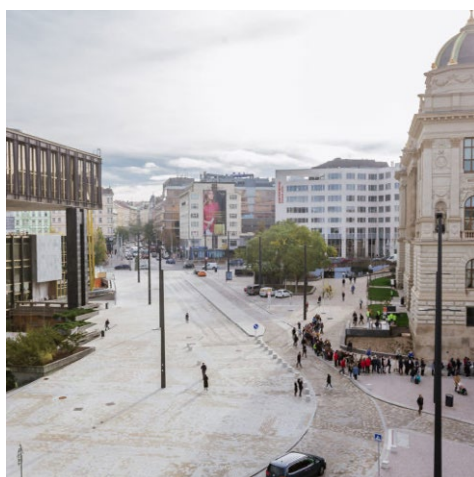
AUTORSKÝ TEXT

Vstupní Území je členěno na několik částí, z nichž každá má jinou atmosféru a charakter, ale například i řešení povrchů.

Předprostor muzea si zachovává svou reprezentativní funkci a váže se na Václavské náměstí. Toto propojení bylo zdůrazněno rozšířením a doplněním přechodů pro chodce. Prostor mezi oběma budovami muzea je řešen primárně pro pěší a je doplněn zatím slepým úsekem tramvajové tratě se zastávkami, který do budoucna umožní propojení tramvajemi Vinohradské a Václavského náměstí i pokračování ve směru přes Vrchlického sady.

Průjezd automobilové dopravy je nově pouze ve směru k Vinohradské, současně je posílena možnost průjezdu cyklistů. Charakteristickým a sjednocujícím prvkem celého prostoru je specifická světlá žulová dlažba v pražském formátu velké kostky, barevně navazující na obnovenou fasádu Národního muzea.

ZADAVATEL Město Praha
AUTOR Pavla Melková a kolektiv
SOUTĚŽ 2018



REŠERŠE

VRCHLICKÉHO SADY - REHABILITACE PROSTORU

AUTORSKÝ TEXT

Cíl zadání studie

- rehabilitace ploch veřejné zeleně s ohledem na celoměstský význam parku
- návrhy na redukci a odstranění negativních prvků, vlivů atd.
- zvýšení standardu chůze

Základní funkce parku

- okrasná a reprezentativní, pobyt a relaxace uskutečňovány vhodným způsobem

Charakteristika návrhu

- revitalizace parku v rozsahu mezi Bolzanovou ulicí a Václavským náměstím
- soudobé řešení splňující požadavky na veřejnou zeleň v atraktivní poloze centra města
- architektonické řešení odpovídá významu jednoho ze „vstupů“ do hlavního města republiky
- návrh podporuje zajištění bezpečnosti, pořádku a čistoty
- návrh respektuje existující hodnotnou zeleň
- cesty umožňují pohodlnou a bezpečnou chůzi
- park je harmonickým doplňkem urbanistické struktury Nového Města

ZADAVATEL Město Praha

AUTOR Hana Zachová ing.akad.arch. projekční ateliér

SOUTĚŽ 2018



STAV spojka Opletalova – odbovovací hala: dnes z hlediska chodců poněkud nepřehledná a podřadná pěší trasa



NÁVRH spojka Opletalova – odbovovací hala: zlepší orientaci v parku i komfortu chůze, park je vzhledem akcentem nové fontány



STAV nevyužívaná část parku



REŠERŠE

IDEOVÝ NÁVRH ÚPRAV VRCHLICKÉHO SADY

AUTORSKÝ TEXT

Hlavním problémem místa je neexistence koncepčního prostorového a funkčního řešení parku a navazujících ulic a náměstí.

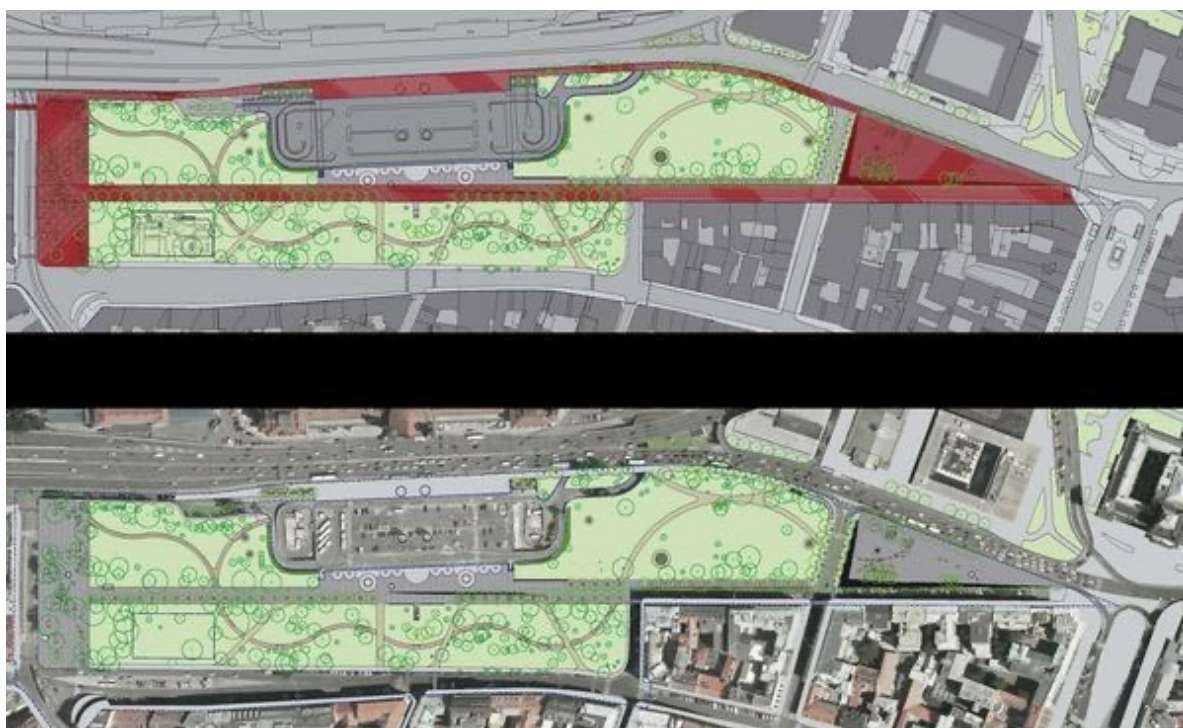
Stávající stav vznikl jako druhotný dopad výstavby nové budovy nádraží, která vyvolala masivní terénní a prostorové zásahy bez současného řešení celkové koncepce parku. Na tento stav pak navázala řada dalších autonomních zásahů řešících odděleně jednotlivé potřeby bez začlenění do neexistující celkové koncepce.

Výsledkem je nepřehledný prostor bez jasných kompozičních os a členění.

Prostor před nádražím – „brána do města“ je rozdrobený do přemíry drobných detailů při současné absenci jednotící prostorové kompozice a bez jasné orientace pro návštěvníka.

Nejasné je napojení na Václavské náměstí i do Bolzanovy ulice. Neřešený je pěší průchod podél Wilsonovy ulice (SJM). Nový koncept pracuje s očištěním, vyzdvihnutím, posílením a doplněním hlavních prostorových principů místa

ZADAVATEL Město Praha
AUTOR MCA Ateliér
SOUTĚŽ 2012



2.5 VÝSTUP

CHARAKTER A IDENTIFIKOVANÉ NEDOSTATKY
PROBLÉMOVÝ VÝKRES

VÝSTUP

CHARAKTER A IDENTIFIKOVANÉ NEDOSTATKY

Charakter území je dán jeho polohou, historií a vznikem. Byl založen na základě důmyslného urbanistického plánu a jeho struktura je jasně definovaná. Každý prostor i objekt má určenou funkci, dimenzi i návaznosti. Veřejná prostranství mají jasně stanovenou hierarchii.

Ačkoliv se během staletí fungování města vlivem společenských potřeb, způsobem života a vlivem narůstající dopravy značně proměnilo, jeho struktura zůstala stejná.

Došlo však k upozadění hlavních tepen území a jejich stěžejních prostorů.

Vzhledem ke stabilizovanosti území není potřeba prostředí přetvářet, pouze dotvářet a podpořit již existující systém, který byl během staletí potlačen.

Je potřeba se zaměřit na veřejná prostranství území, pozvednout celkovou kvalitu území a zjasnit čitelnost původní struktury a hierarchie a přizpůsobit území současnému způsobu života.

Dále je potřeba zjasnit vliv a fungování dopravy skrze území. Ta je v dnešní době častokrát určujícím prvkem. Je potřeba dopravu přijmout jako nezbytnou součást, ale není nutné se jí podřizovat.

V území se nachází místa, která se dopravě zcela podřizují (magistrála) a naopak se zde nachází místa, která absencí dopravního spojení trpí (propojení Hlavního nádraží a Václavského náměstí hromadnou dopravou).

Výstupem analýz je problémový výkres, na kterém jsou znázorněna problematická místa, kterým se plánuje v návrhu věnovat.

Jedná se především o exponované veřejné prostory, které nespĺňují požadavky doby.

Náměstí v území nemají odpovídající charakter vzhledem k jejich poloze, nejsou dostatečně reprezentativní či úplně ztratila svou funkci.

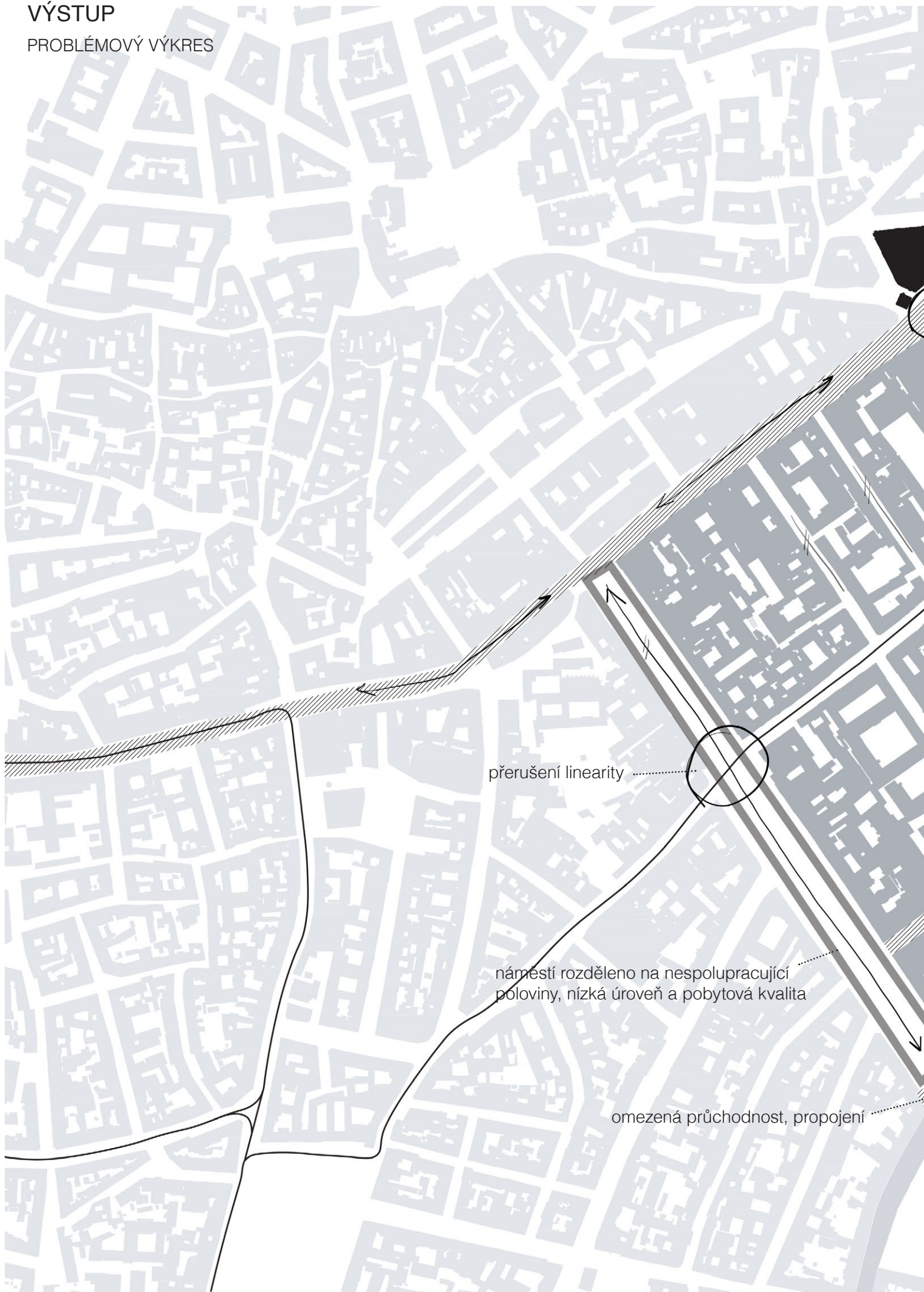
Obdobně jsou na tom ulice, které tato náměstí propojují. Vzhledem k tomu, že se území nachází v historickém centru, je zde zvýšený pěší pohyb a i proto by měla být věnovaná větší pozornost kladený důraz na kvalitu pěších spojení a také na propojení hromadnou městskou dopravou.

Především by však veřejná prostranství měla navazovat, navzájem se podporovat a vytvářet pospolitý celek.

Tento nedostatek spatřuji jako zásadní problém území.

VÝSTUP

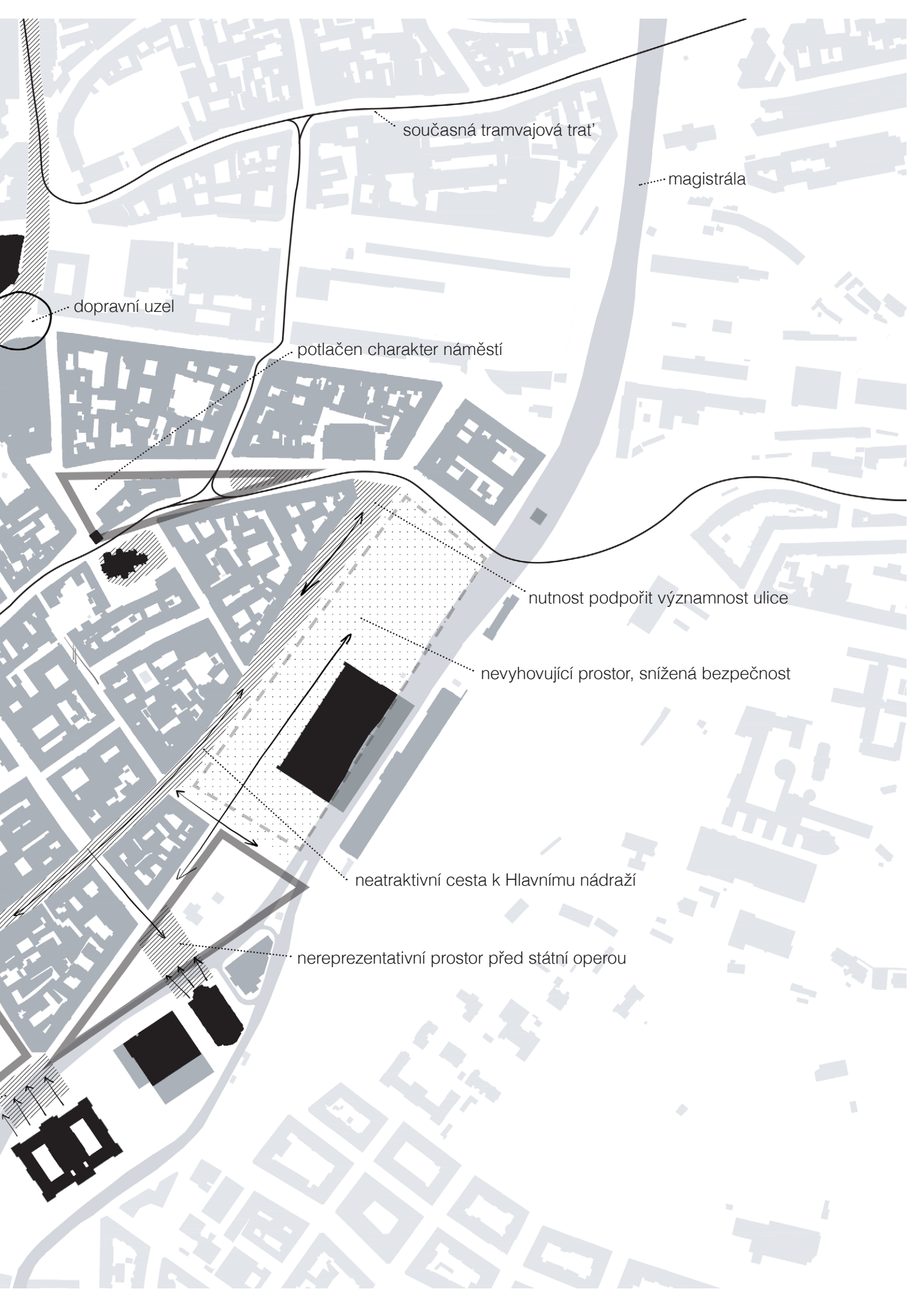
PROBLÉMOVÝ VÝKRES



přerušení linearity

náměstí rozděleno na nespolupracující poloviny, nízká úroveň a pobytová kvalita

omezená průchodnost, propojení



současná tramvajová trať

magistrála

dopravní uzel

potlačen charakter náměstí

nutnost podpořit významnost ulice

nevyhovující prostor, snížená bezpečnost

neatraktivní cesta k Hlavnímu nádraží

nereprezentativní prostor před státní operou

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 AUTORSKÝ TEXT

AUTORSKÝ TEXT

ZADÁNÍ

Tématem projektu je celkový urbanistický koncept koordinovaných úprav hlavních městských prostorů historického centra Prahy.

Projekt definuje čím se tyto prostory společně vyznačují a určuje jejich specifickou roli v rámci celku.

Ambicí projektu je upevnění pozice území v hierarchii města a zkvalitnění veřejných prostranství, která se v něm nachází.

Určení hierarchie os a jejich významu v celkovém kontextu stanovuje koncepci území a vymezuje detailnější podobu jednotlivých prostorů na ně napojených.

Konkrétní řešení úprav, regenerace a dotvoření těchto prostorů je hlavním cílem zadání.

KONCEPT

Pozornost projektu je upřena na definování páteřních os, podpoření hierarchie města a zkvalitnění na ně navazujících prostorů v jeho centru. Dalšími tématy je obnovení hradebního korza a vedení tramvajové tratě skrze historické centrum, zkvalitnění prostorů podél magistrály a podpoření muzejní míle.

Praha je definovaná radiálami a tangentami (okruhy).

Chování radiál ve městě je specifické tím, že ve svém průběhu mění charakter a často i intenzitu života.

Hlavní radiální osa centra Prahy začíná na Staroměstském náměstí, vede skrze Václavské náměstí a pokračuje směrem na Náměstí Míru. Její proměna je velmi patrná především v kontextu dopravy.

Na Staroměstském náměstí je její charakter velmi intimní, je určená především pro pěší. Intimita se postupně vytrácí vlivem přibývajících dopravy.

V bodě prvního střetu s ulicí Na Příkopě přibývá tramvajová doprava. V bodě druhého střetu s Vodičkovou ulicí se k tramvajové dopravě připojuje i automobilová doprava. V bodě třetího střetu s okruhem (magistrálou) je intimita zcela potlačena a dominuje na ní automobilová doprava.

Směrem k Náměstí Míru dominance automobilové dopravy ustupuje a opět se přidává doprava tramvajová.

Tangenty a okruhy se vyznačují tím, že jsou stejnorodé. Jejich charakter se v celém jejich průběhu zásadně nemění.

Hlavní tangenciální osou centra je linie Jindřišská - Vodičkova. Její potenciál je velmi městský.

Propojuje lokální centra v podobě intimnějších náměstí (jedinou výjimkou je zde Karlovo náměstí) a zákoutí. Dále je posílena energií, kterou do ní vnáší četně se vyskytující pasáže.

Tímto umožňuje podporovat vnitřní život města.

Tuto osu považujeme za páteřní městskou třídu území.

Dále definujeme dva okruhy.

Jedním je linie ulice Na Příkopě. Tu vnímám jako vnitřní okruh území. Je přizpůsobena lidem a životu města. Skrze ní projíždí tramvajové vedení.

Druhým je linie magistrály. Ta reprezentuje vnější okruh území. Má především tranzitní funkci. Je ovšem obohacena o přilehlé významné stavby (muzejní míle) a prostory.

Na základě tohoto pojetí definujeme role jednotlivých prostorů a jejich utváření.

Vytvářím tak prostor pro práci s detailem.

3.2 KONCEPT

ŠIRŠÍ VZTAHY

DĚLENÍ ČTVRTÍ HISTORICKÉHO CENTRA

VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ PLOCHY

KOMPOZIČNÍ VZTAHY

ŘEŠENÉ PROSTORY

KONCEPT
ŠIRŠÍ VZTAHY



LETNÁ

NÁMĚSTÍ
J. PALACHA

HALŠTATSKÉ
NÁMĚSTÍ

STAROMĚSTSKÉ
NÁMĚSTÍ

JIRÁSKOVO
NÁMĚSTÍ

VÁCLAVSKÉ
NÁMĚSTÍ

KARLOVO
NÁMĚSTÍ

PALACKÉHO
NÁMĚSTÍ

PODSKALÍ,
PODOLÍ

I. P. PAVLOVA

doprava TRAM
- vnitřní okruh
- malé měřítko, pěší

doprava AUTO
- vnější okruh
- velké měřítko, tranzit

3

4

PETRSKÉ
NÁMĚSTÍ

TĚŠNOV

KARLÍN

NÁMĚSTÍ
REPUBLIKY

Hlavní tangenciální osa
- stejnorodý charakter v celé délce
- energie, proměny přinášené z periferií
- oživení intimními prostory, pasážemi

ŽIŽKOV

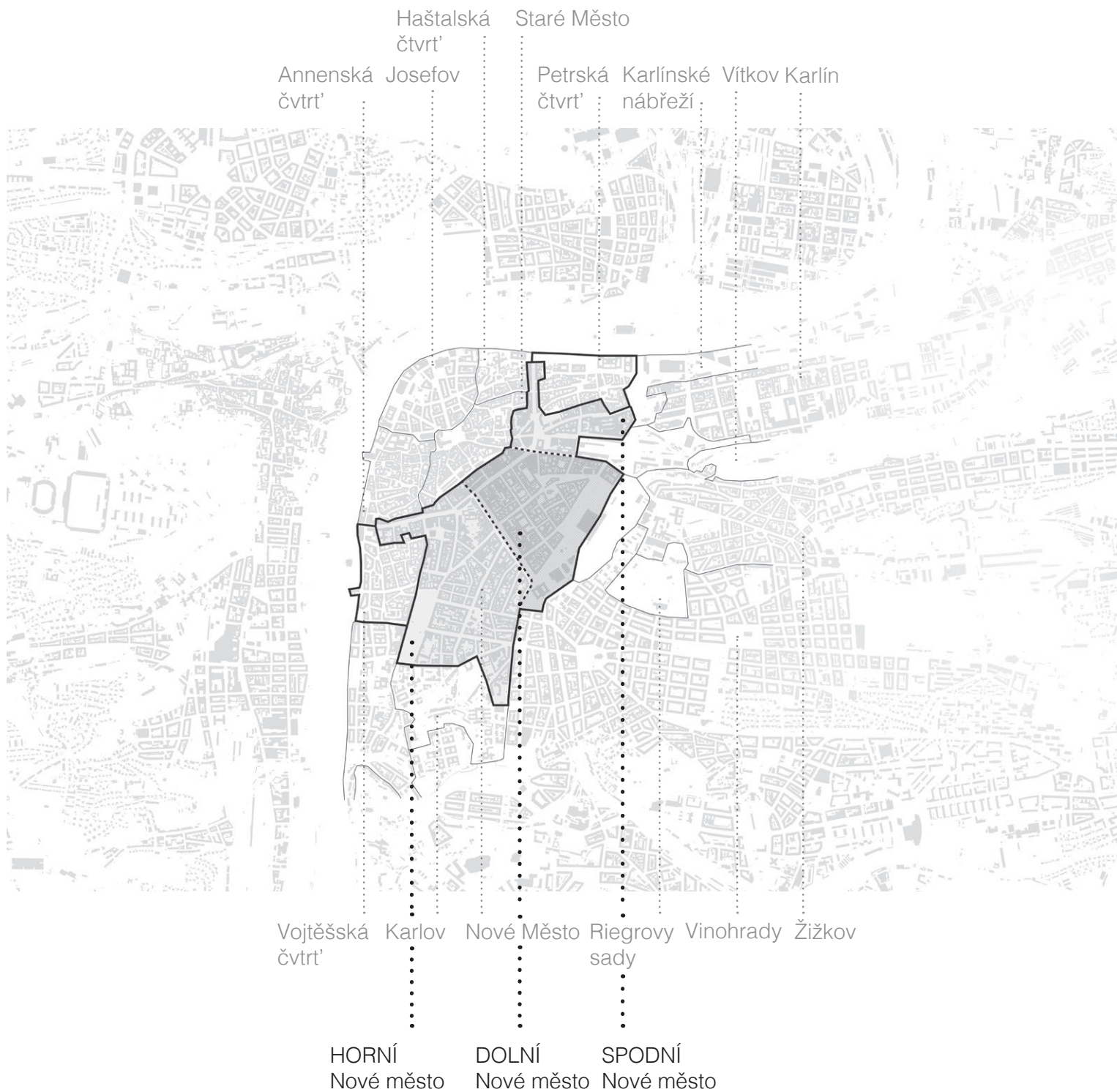
Hlavní radiální osa
- proměna charakteru
- postupné vytrácení intimity, lidského měřítka
- od preference pěších po dominanci dopravy

NÁMĚSTÍ
MÍRU

VINOHRADY

KONCEPT

ČLENĚNÍ NOVÉHO MĚSTA



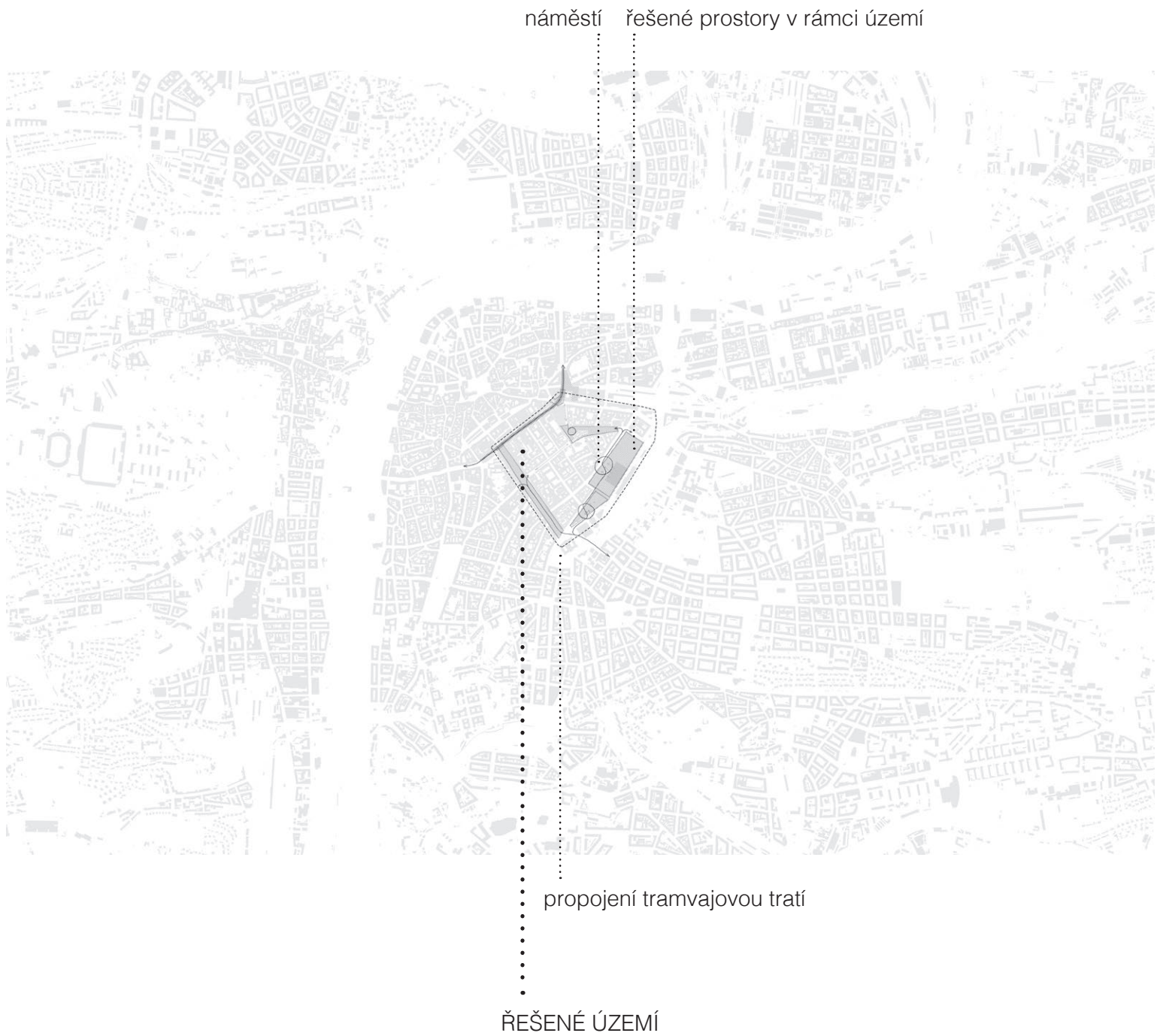
KONCEPT

VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ PLOCHY



KONCEPT

ŘEŠENÉ PROSTORY

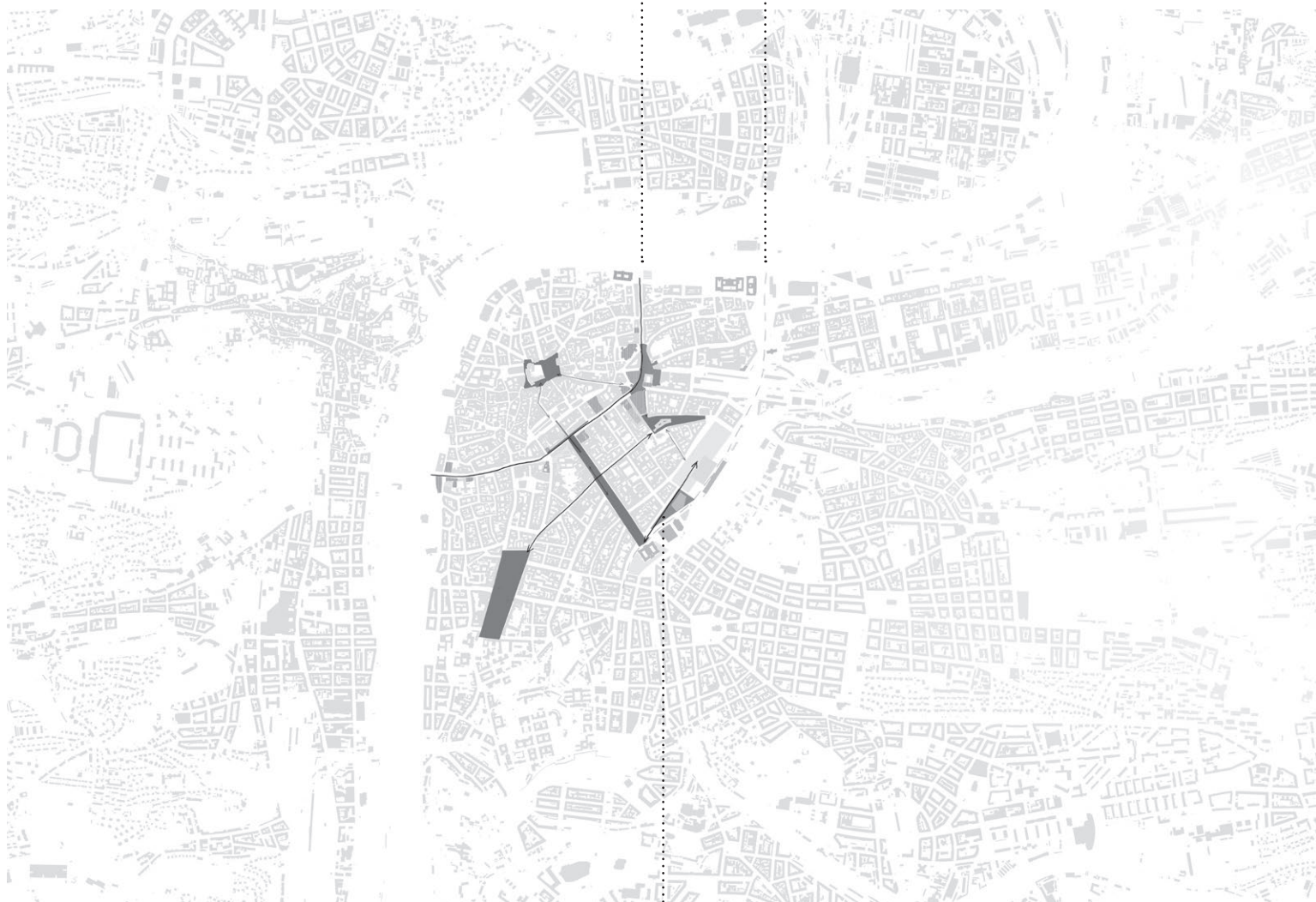


KONCEPT

KOMPOZIČNÍ VZTAHY

obnovení hradebního korza

podpoření muzejní míle



zkvalitnění pěší dostupnosti

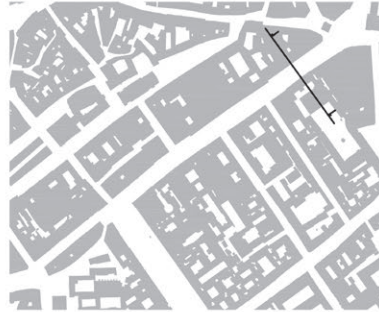
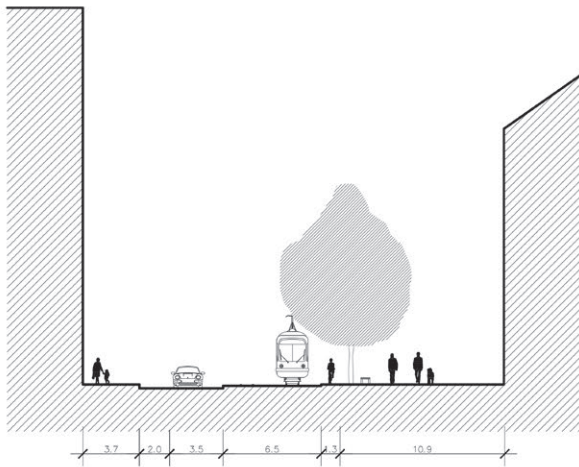
3.3 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

ŘEŠENÍ VEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ
PĚŠÍ ZÓNY
SCHÉMA AUTOMOBILOVÉHO PROVOZU
CYKLOSTEZKY

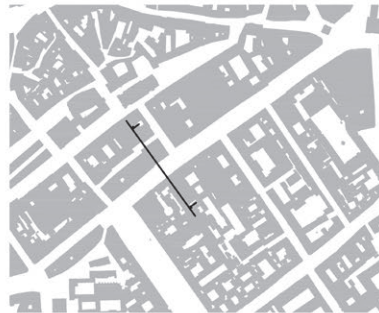
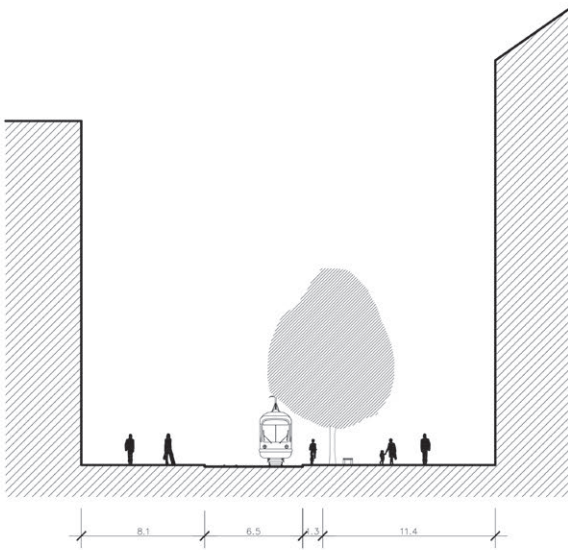
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

ŘEŠENÍ VEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ, ULIČNÍ PROFIL

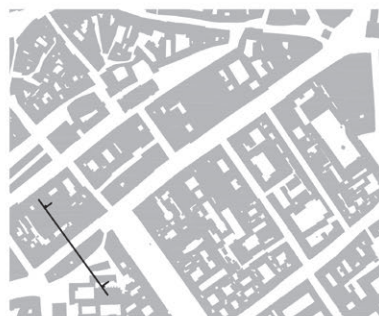
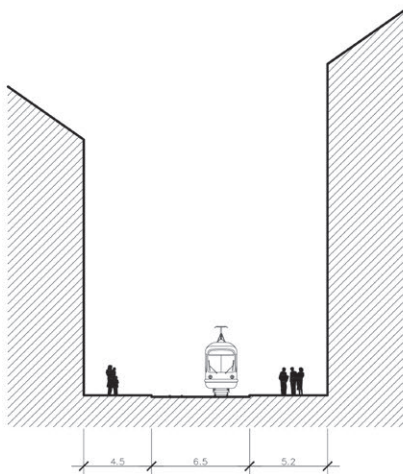
ulice Na Příkopě, automobily



ulice Na Příkopě, pěší zóna

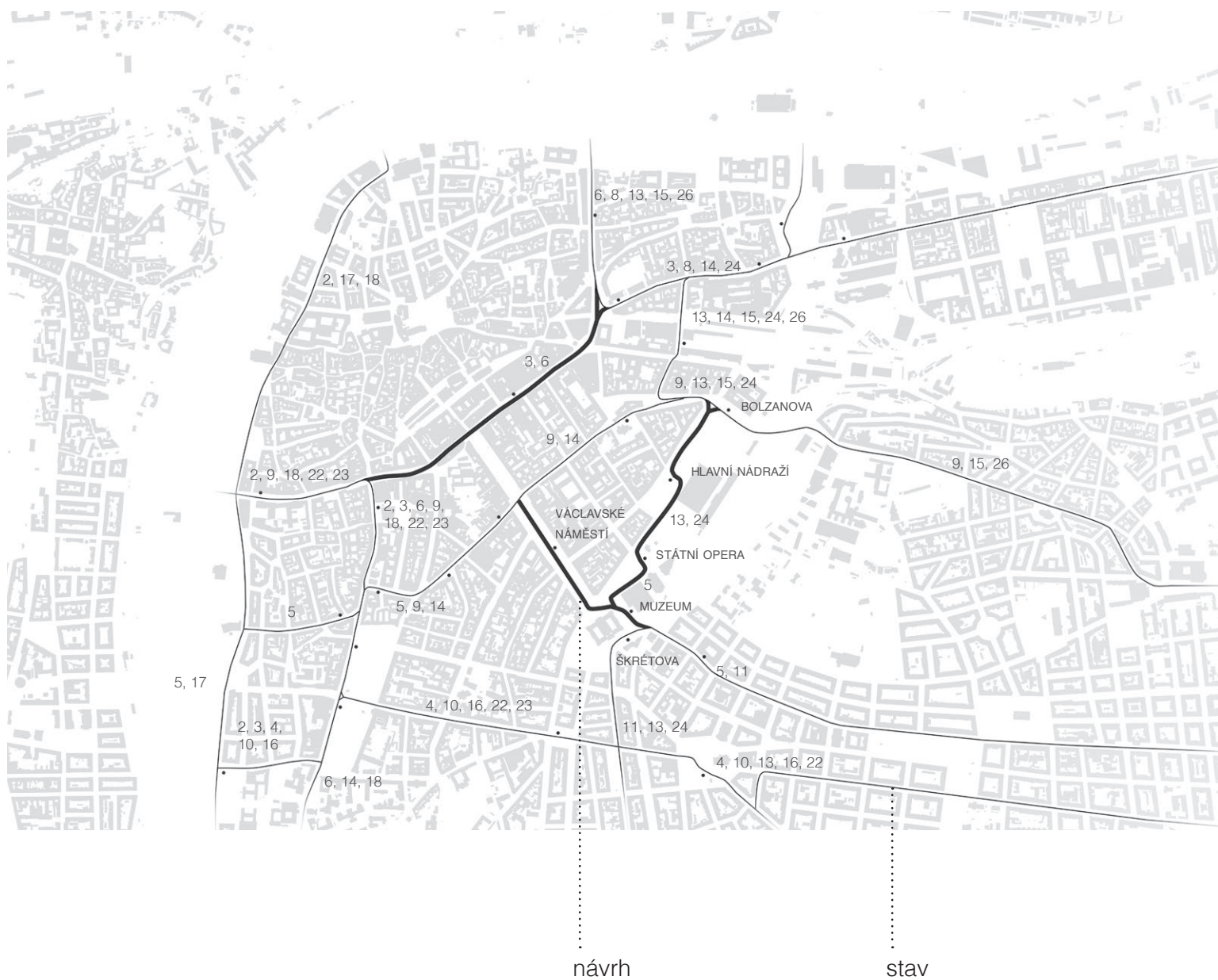


ulice 28. října



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

ŘEŠENÍ VEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

PĚŠÍ ZÓNY

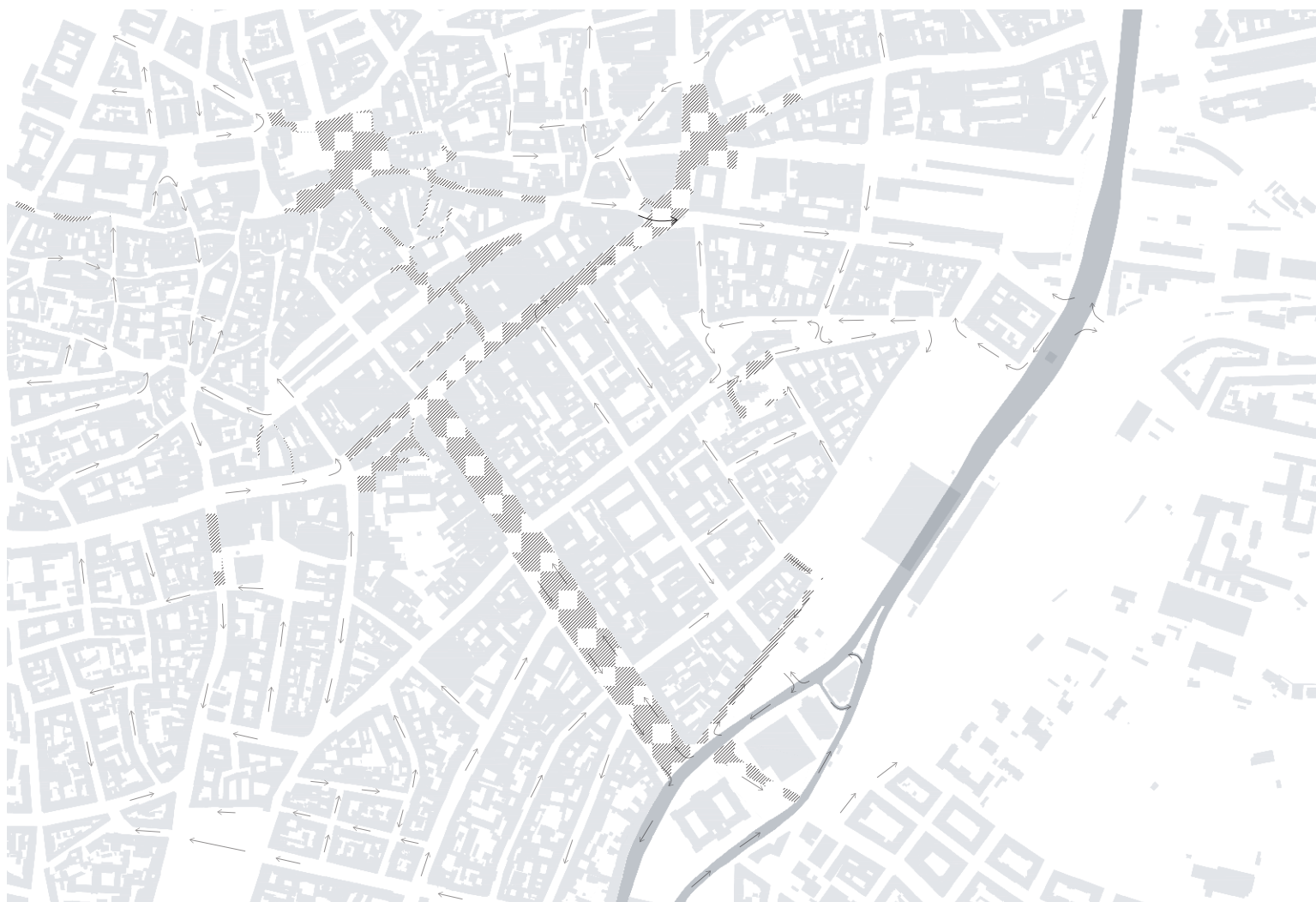


stav

návrh

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

SCHÉMA AUTOMOBILOVÉHO PROVOZU



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

CYKLOSTEZKY

sdílený prostor chodců a cyklistů



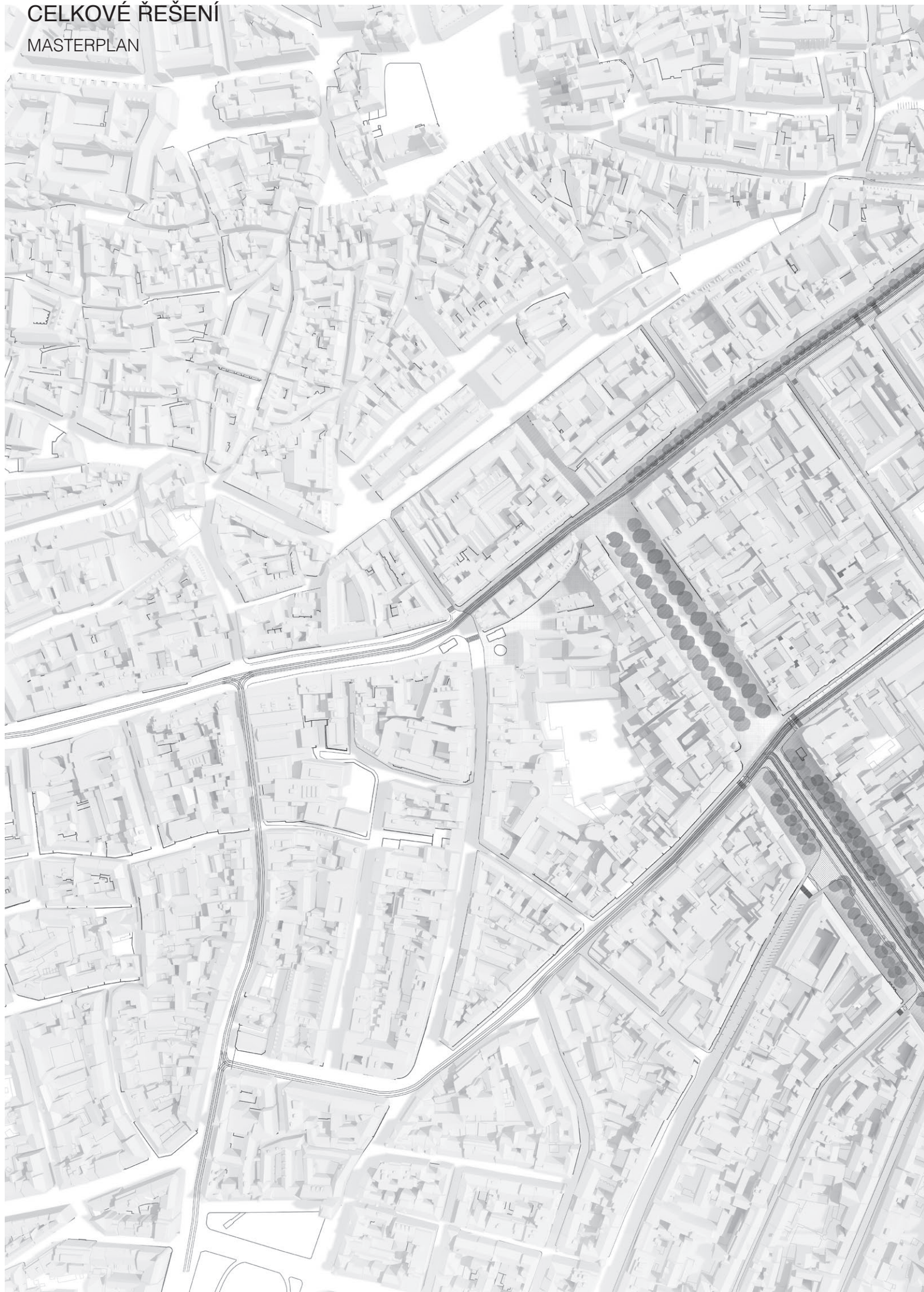
hlavní trasy

pátěrní trasy

3.4 CELKOVÉ ŘEŠENÍ

MASTERPLAN
POVRCHY
MOBILIÁŘ

CELKOVÉ ŘEŠENÍ
MASTERPLAN





CELKOVÉ ŘEŠENÍ

POVRCHY

1



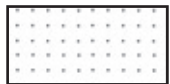
ŽULOVÁ DLAŽBA

2



CHODNÍKOVÁ MOZAIKA,
slivenecký vápenec

3



PRAŽSKÁ MOZAIKA,
měsícovité oblouky

4



PRAŽSKÁ MOZAIKA,
VZOR

5



VELKOFORMÁTOVÁ DLAŽBA

6



MLAT



1



2



3



5



4 sedmdesátka s dámou



4 sedmdesátka bez dámy



4 rámy s draky



4 šachovnice



4 kříže



6

CELKOVÉ ŘEŠENÍ

MOBILIÁŘ



lavička s opěradlem



lavička bez opěradla, malá



lavička bez opěradla, velká

CELKOVÉ ŘEŠENÍ

MOBILIÁŘ



koš



stojan na kola



pítko



zábrana

CELKOVÉ ŘEŠENÍ

MOBILIÁŘ



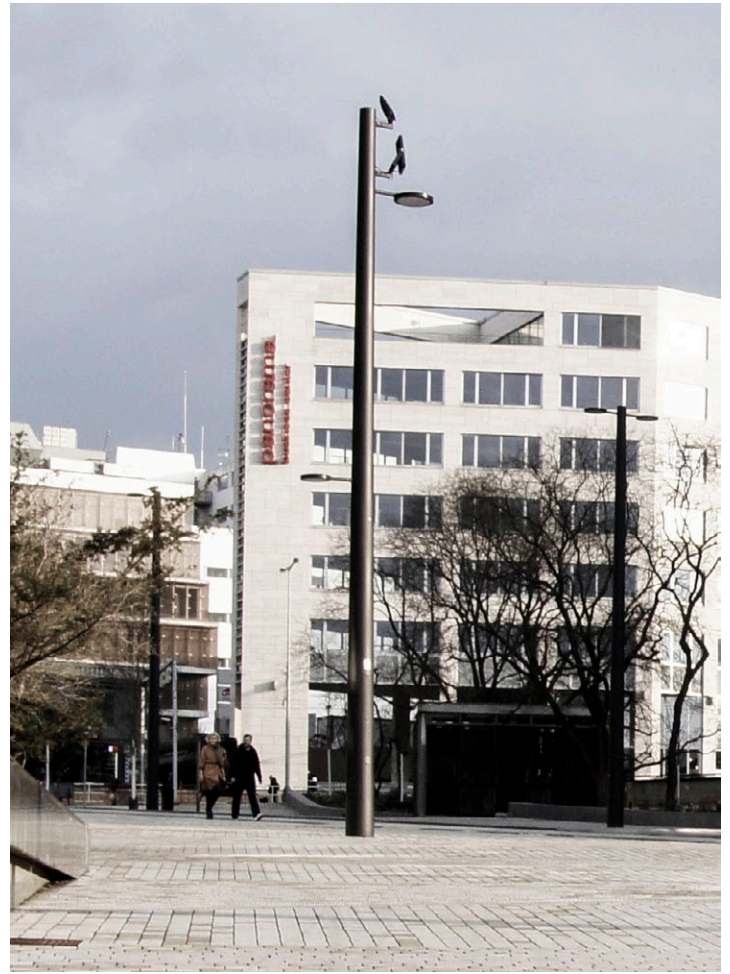
zastávkový přístřešek

CELKOVÉ ŘEŠENÍ

OSVĚTLENÍ



prazská lucerna



osvětlení a trakční stožár



3.5 ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ
VRCHLICKÉHO SADY
SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ
PROSTOR PŘED PRAŠNOU BRÁNOU

ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

Václavské náměstí vnímám jako bulvár. Jeho linearitu podporuji vedením tramvajové tratě v jeho středu a stromořadím po jeho stranách.

Hlavní energii náměstí vytváří středová osa, která je posilovaná vztahem karlovského kříže a budovy Národního muzea.

V dolní části náměstí jeho energie plynule navazuje na kolmý pohyb po hradebním korzu.

Náměstí je umístěné na radiále. Jejím znakem je proměnlivost. To náměstí předurčuje ke změně charakteru v celém jeho průběhu.

Jedná se o pozvolný přechod od klidného k rušnému. Intenzita dopravy postupně stoupá směrem k budově Národního muzea.

Navrhuji tři různé charaktery, které dělí náměstí na tři části.

Ve spodní části navrhuji klidnou pěší zónu. Je zde umožněn volný pohyb pěších. Po stranách je prostor pro umístění zahrádek restaurací. Tato část slouží především k odpočinku.

Ve střední části dominuje lineární pohyb, který vymezuje tramvajová trať. Po stranách jsou navrženy široké chodníky, které umožňují pěším nerušený promenádní pohyb podél obchodních domů.

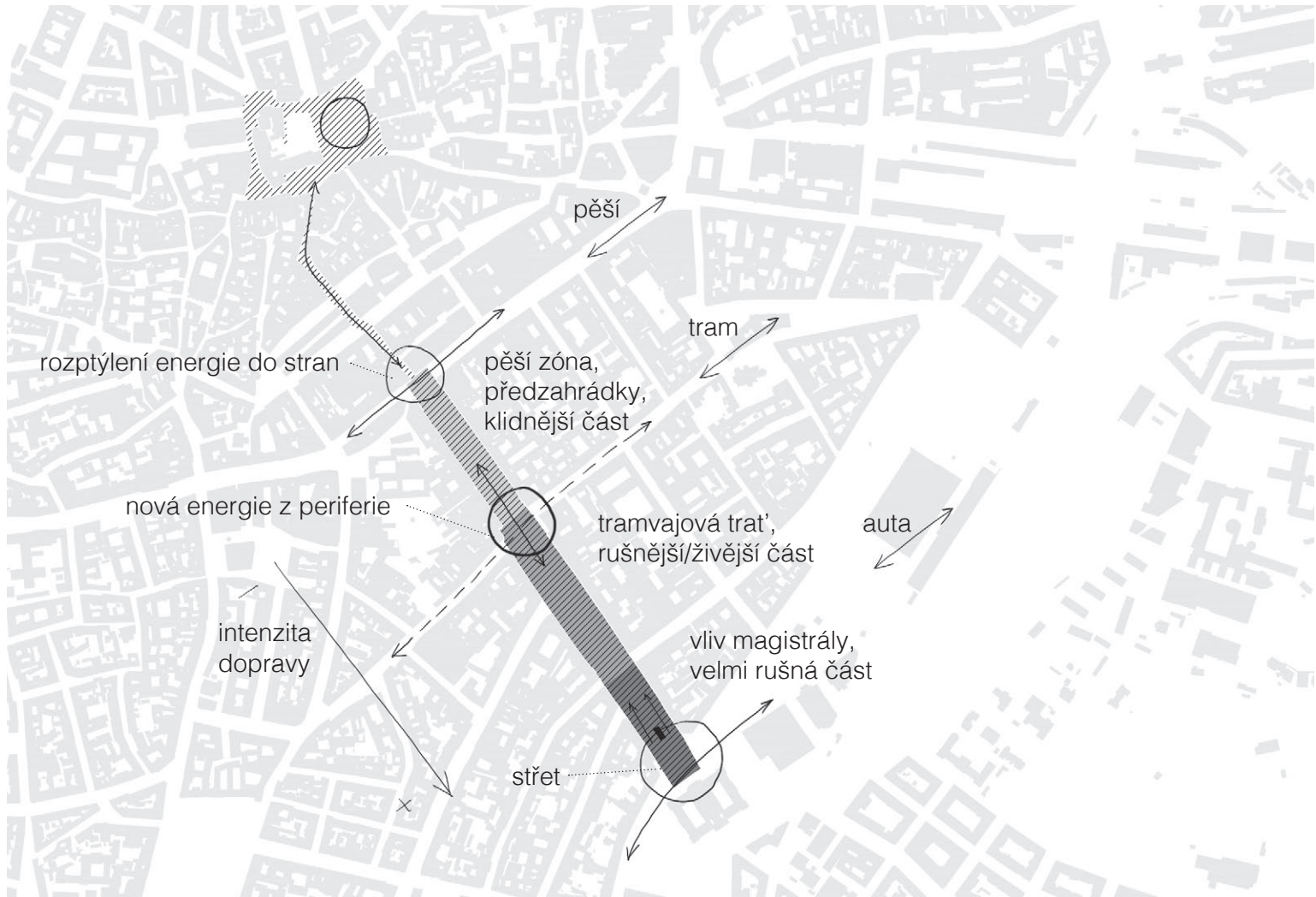
Dvě řady stromů po jeho stranách zjemňují dopravní ruch a umožňují klidné posezení na venkovních zahrádkách restaurací.

Horní část náměstí je ovlivněna přítomností magistrály. Její profil se oproti střední části zužuje. Je proto nejrušnější. Slouží jako předprostor Národního muzea a jako místo setkávání díky orientačnímu bodu sochy sv. Václava.

Pojízdné plochy jsou vyvýšené do úrovně pochozích ploch. Dochází tak ke sjednocení náměstí, zklidnění dopravy a upřednostnění pohybu pěších.

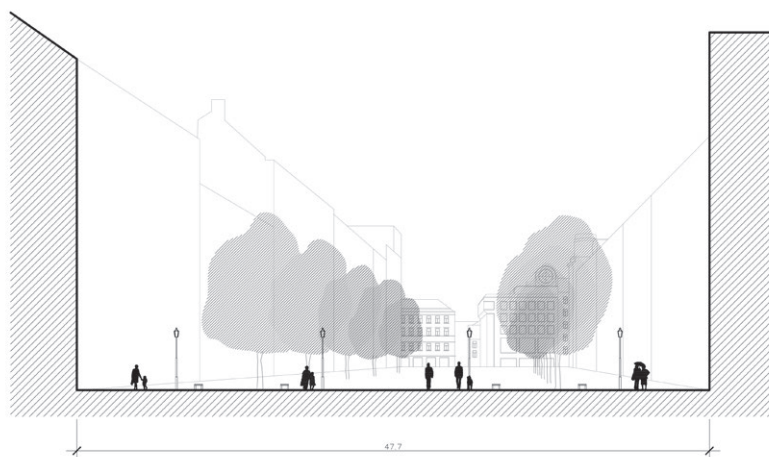
VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

KONCEPČNÍ SCHÉMA



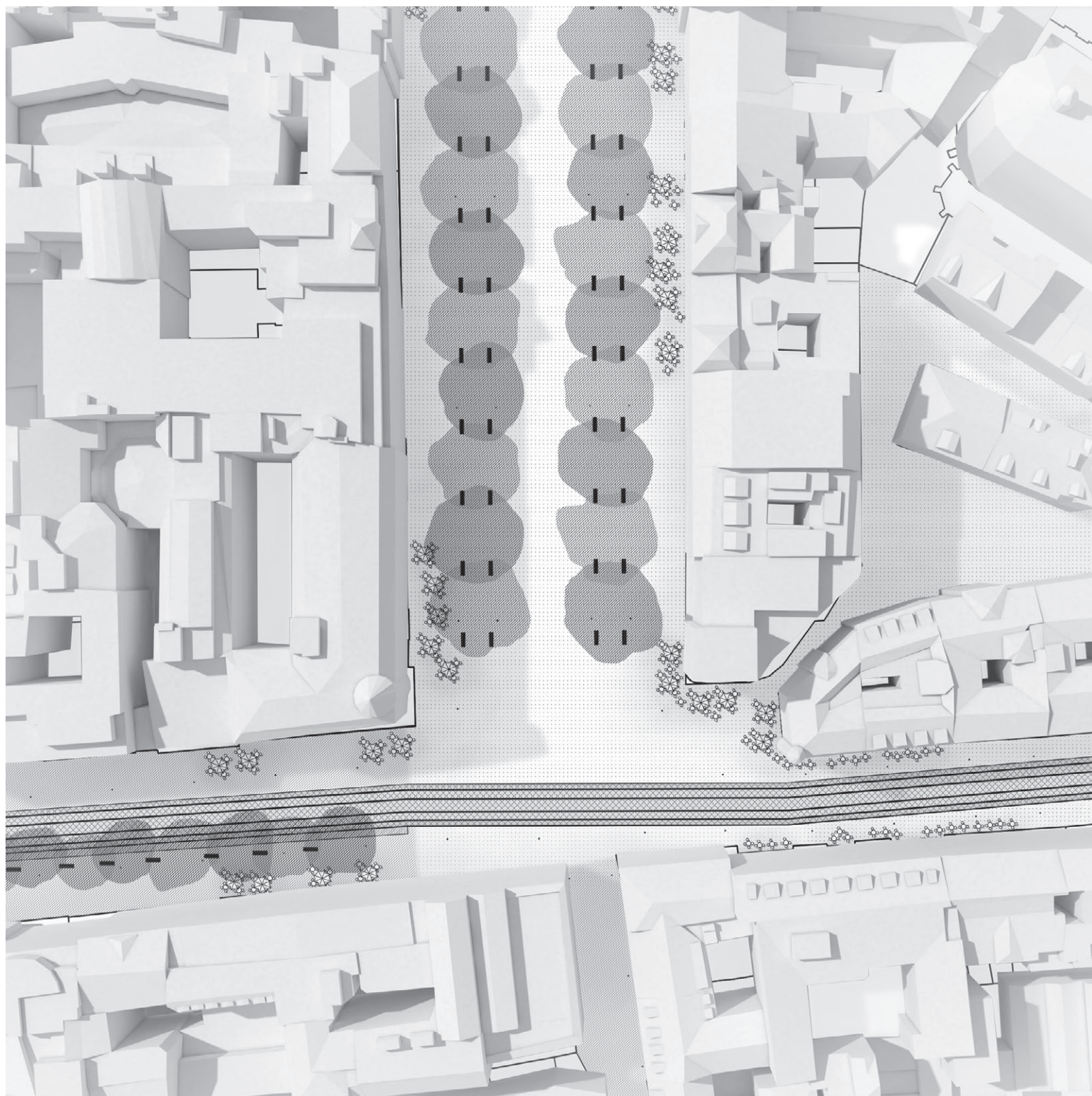
VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

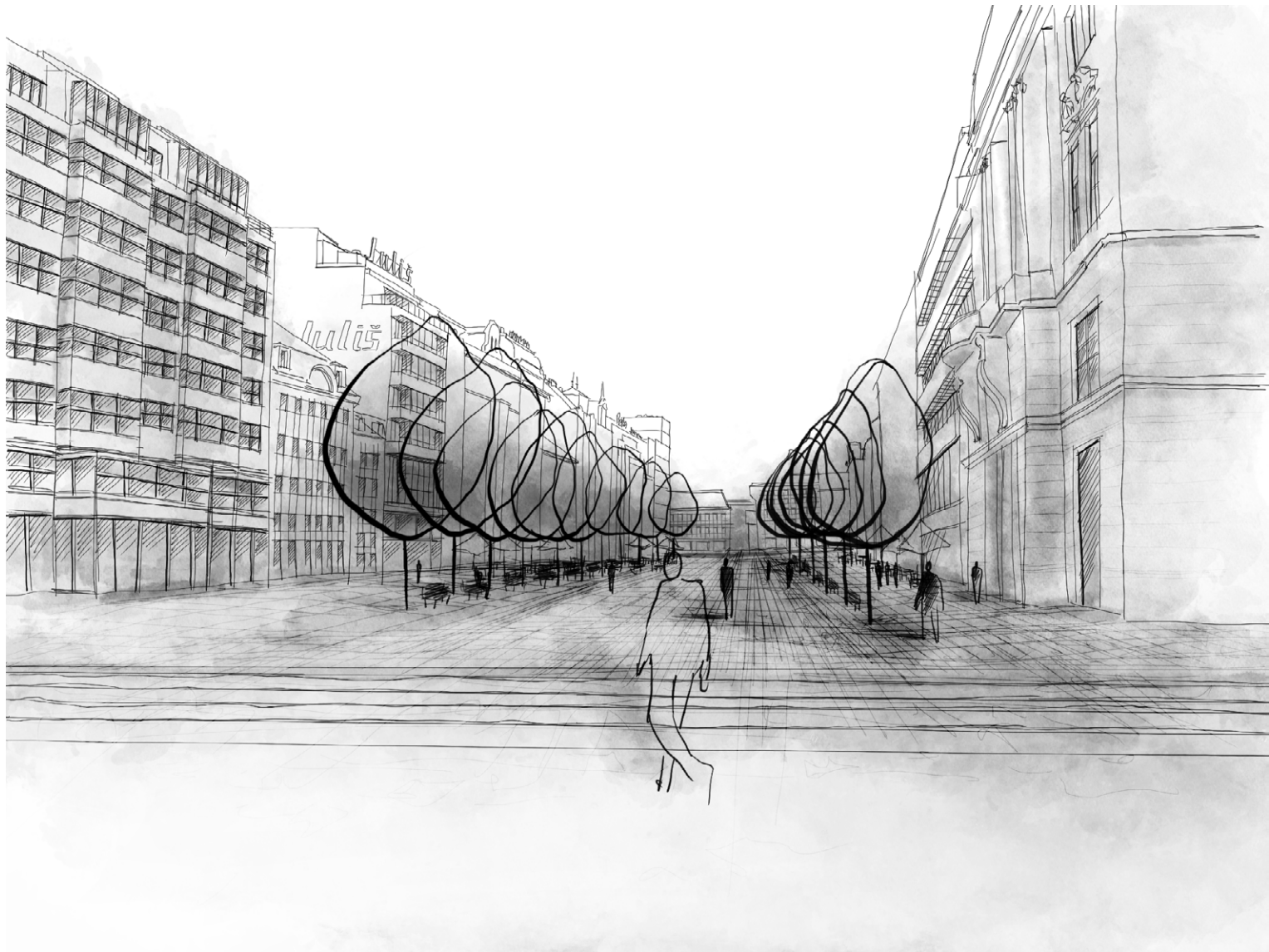
SPODNÍ ČÁST, ŘEZ



VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

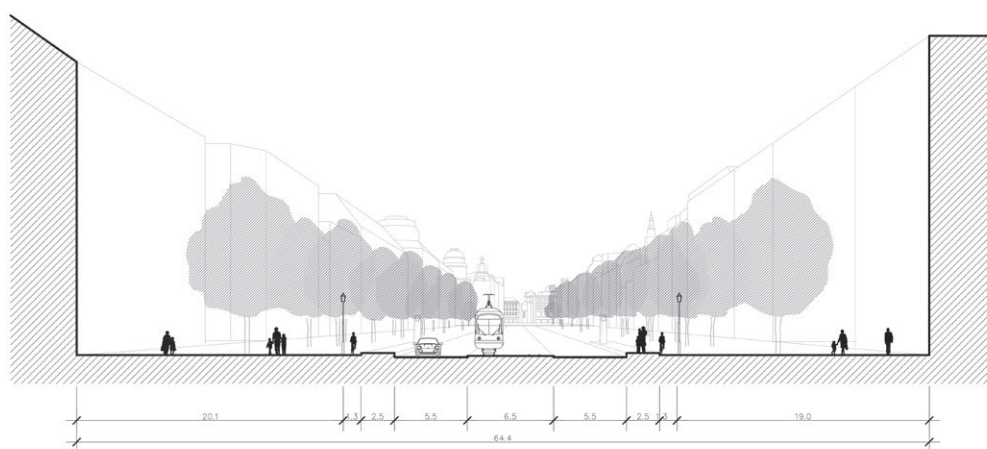
SPODNÍ ČÁST, SITUACE





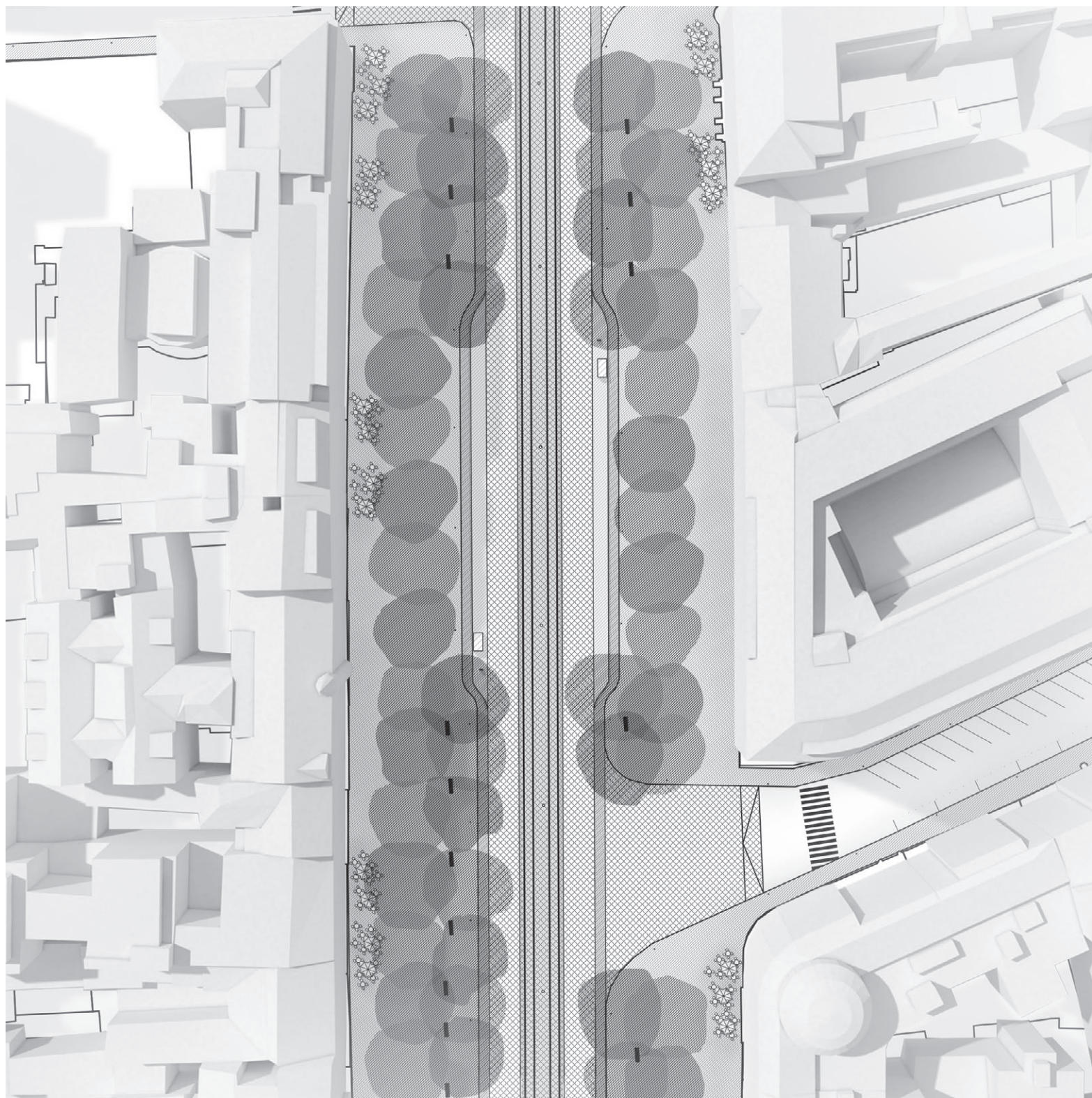
VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

STŘEDNÍ ČÁST, ŘEZ



VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

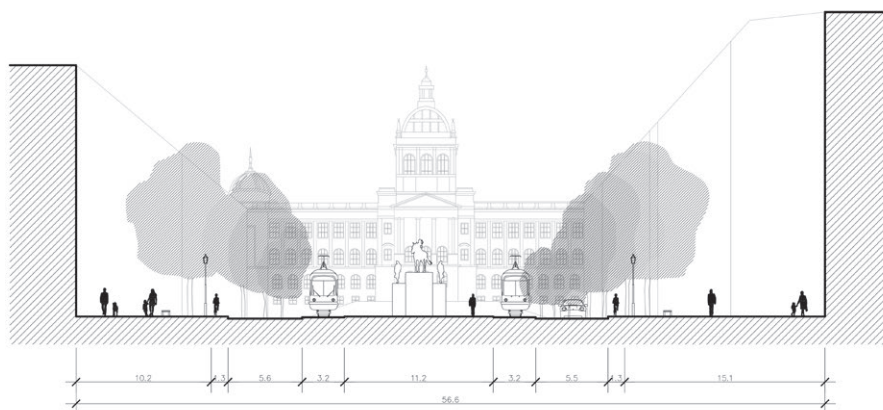
STŘEDNÍ ČÁST, SITUACE





VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

HORNÍ ČÁST, ŘEZ



VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

HORNÍ ČÁST, SITUACE





ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ

VRCHLICKÉHO SADY

Vrchlického sady dělím na dvě charakterově odlišné části. V severovýchodní části, kde obklopují halu Hlavního nádraží, mají přírodně parkový charakter. V jihozápadní části, v okolí veřejných budov, mají městský charakter.

Předěl mezi nimi vytváří navržená kulturní stavba, která kopíruje tvar původně situovaného bastionu barokního opevnění.

Těžištěm obou částí je náměstí umístěné na ose před významnými budovami.

Území je artikulované třemi hlavními historickými osami.

Dvě severojižní osy jenž definují vzniklá náměstí a západovýchodní osa, která zajišťuje propojení mezi Vrchlického sady a Václavským náměstím.

Osa Jeruzalémské ulice definuje náměstí před halou Hlavního nádraží.

Zde dochází ke střetu struktur historického a soudobého města. Tento střet harmonizují navázáním osy na pravouhlý systém nádražní haly.

Osa ulice Politických vězňů definuje náměstí před Státní operou. Toto náměstí je opeře podřízené, má reprezentativní charakter. Z východu je uzavřené kulturní stavbou, která podtrhuje vyznění budovy Státní opery v prostoru.

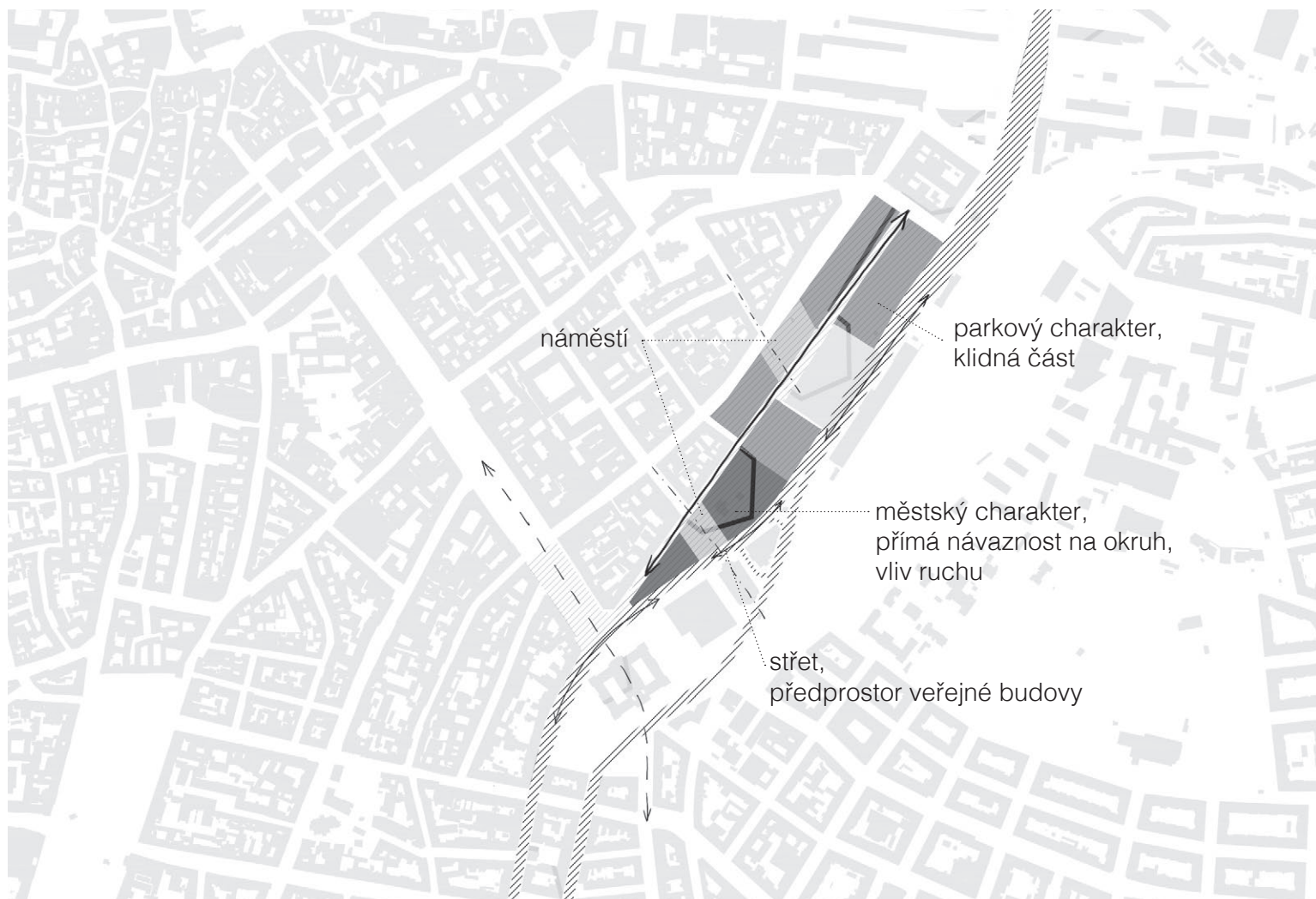
Hlavní osa je podpořena alejí a navrhovanou tramvajovou tratí. Vytváří kultivované pěší propojení. Tramvajová trať zvyšuje dostupnost jak budovy Státní Opery, tak Hlavního nádraží.

V prostoru navrhuji rekultivaci parku, vytvoření reprezentativních ploch před významnými budovami a vytvářím doplňková místa v rámci parku nabízející různorodé aktivity.

Obě náměstí jsou doplněna o vodní prvky a umělecká díla, která pomáhají dotvářet celkovou kompozici prostoru.

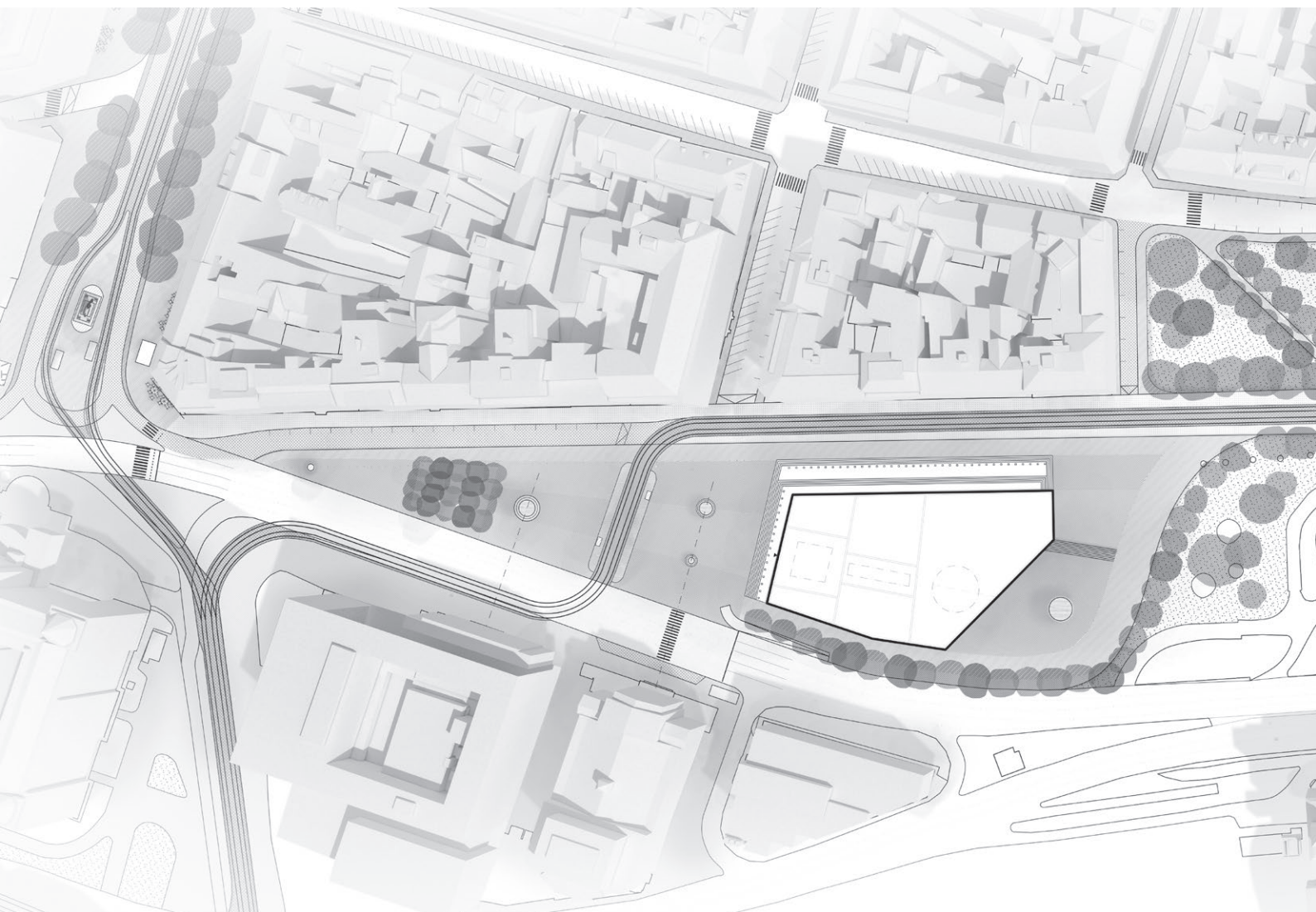
VRCHLICKÉHO SADY

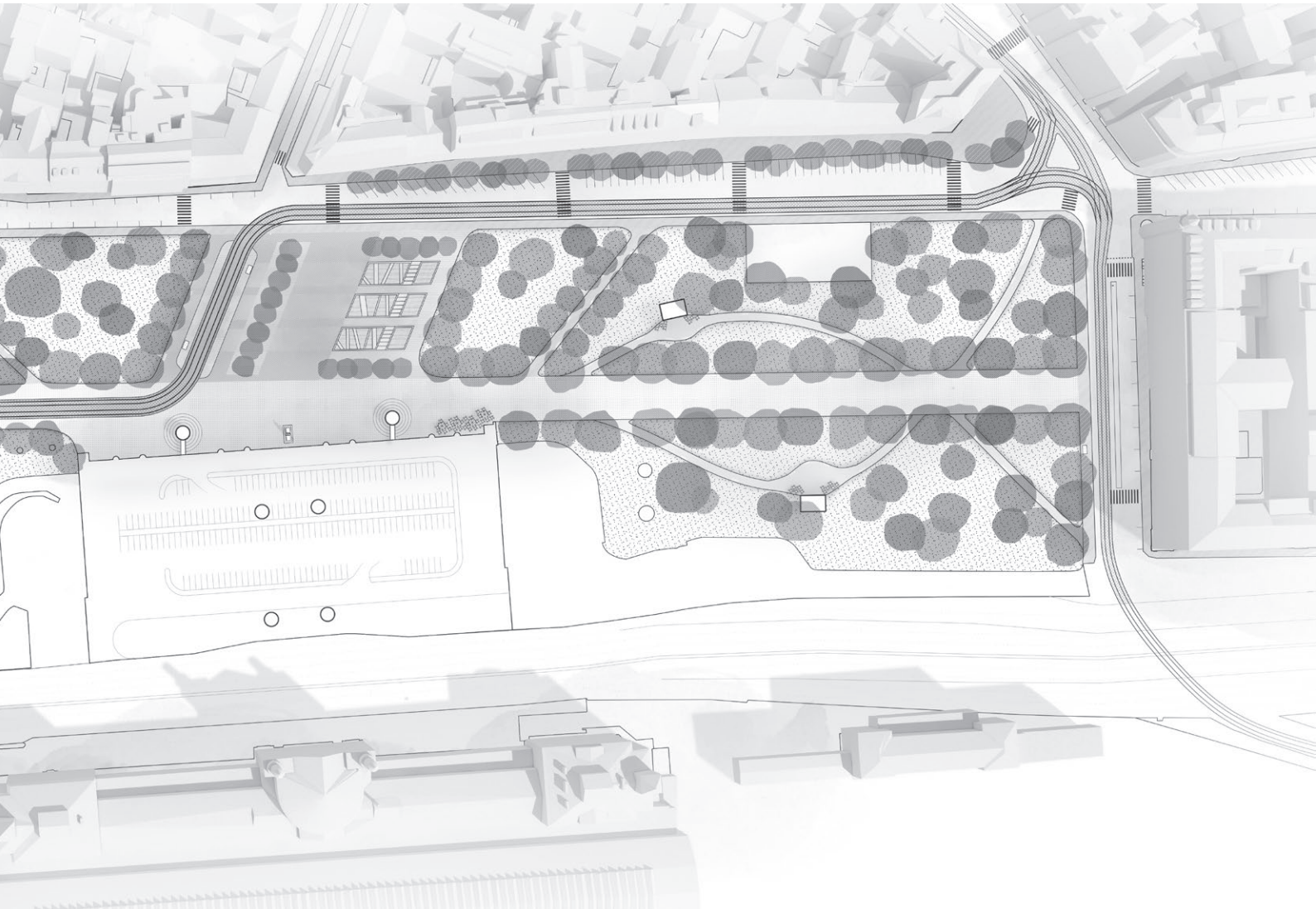
KONCEPČNÍ SCHÉMA



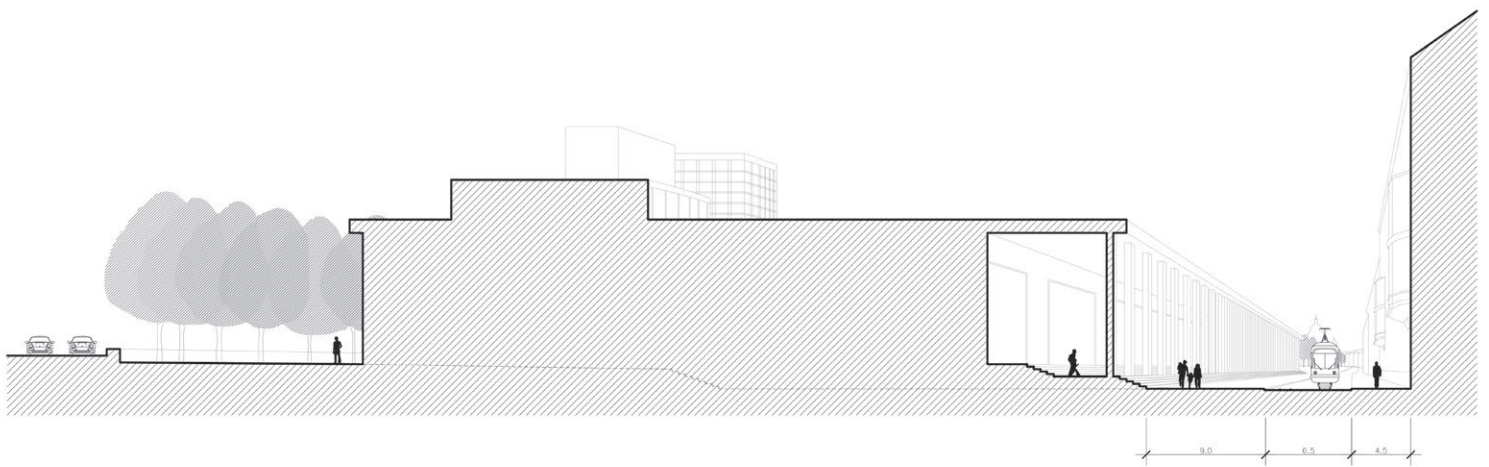
VRCHLICKÉHO SADY

SITUACE



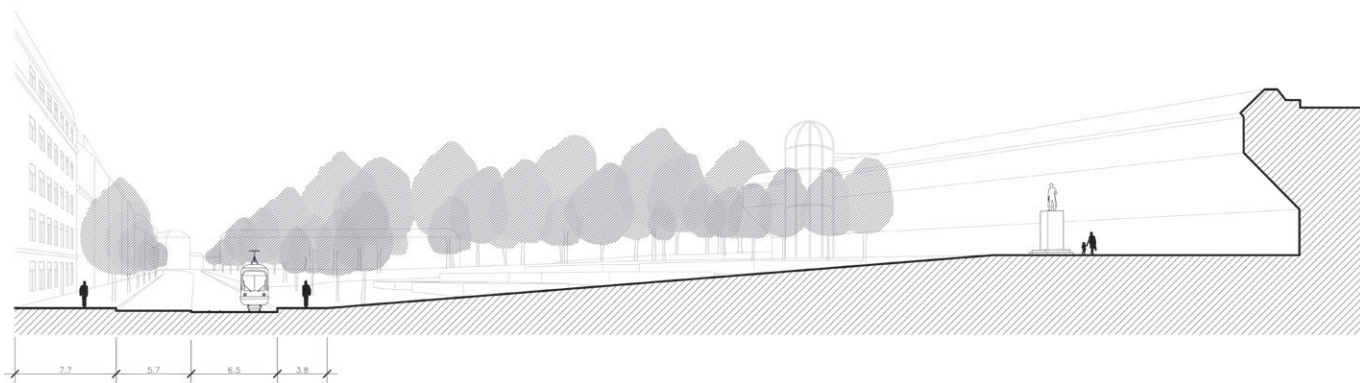


VRCHLICKÉHO SADY
WILSONOVA ULICE, ŘEZ



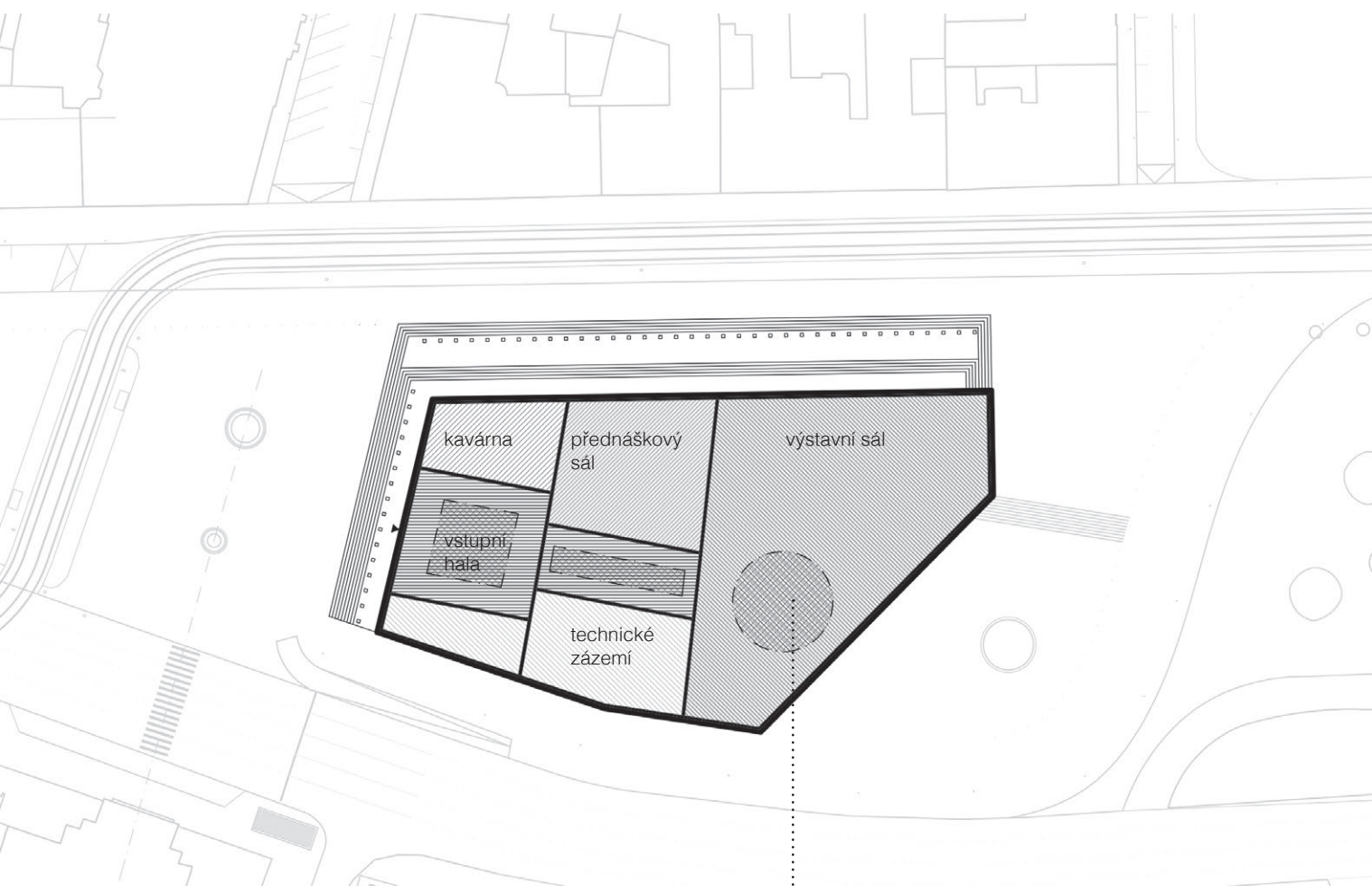
VRCHLICKÉHO SADY

OPLETALOVA ULICE, ŘEZ



VRCHLICKÉHO SADY

NAVRHOVANÁ STAVBA, FUNKČNÍ SCHÉMA



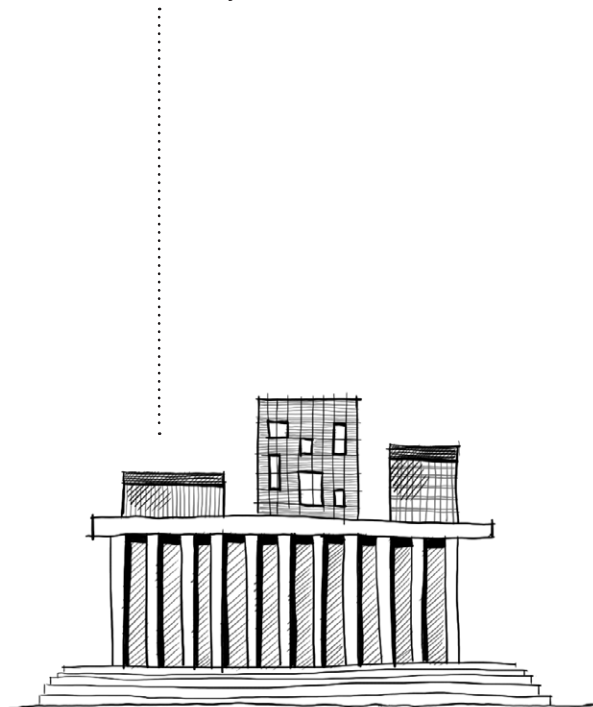
světlíky



VRCHLICKÉHO SADY

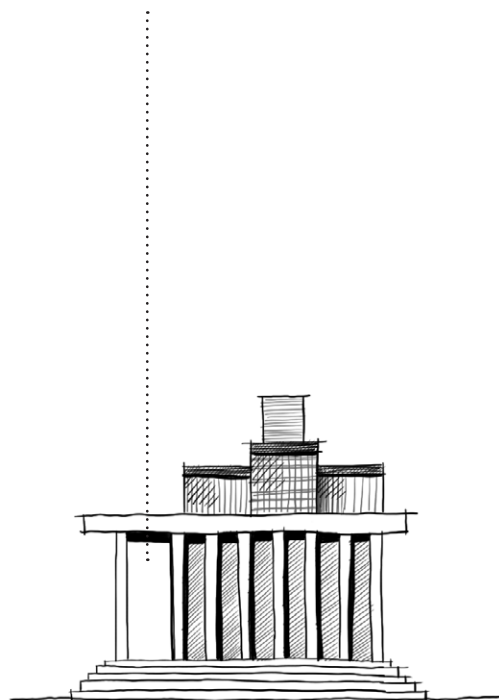
NAVRHOVANÁ STAVBA, HMOTOVÉ SCHÉMA

světlíky



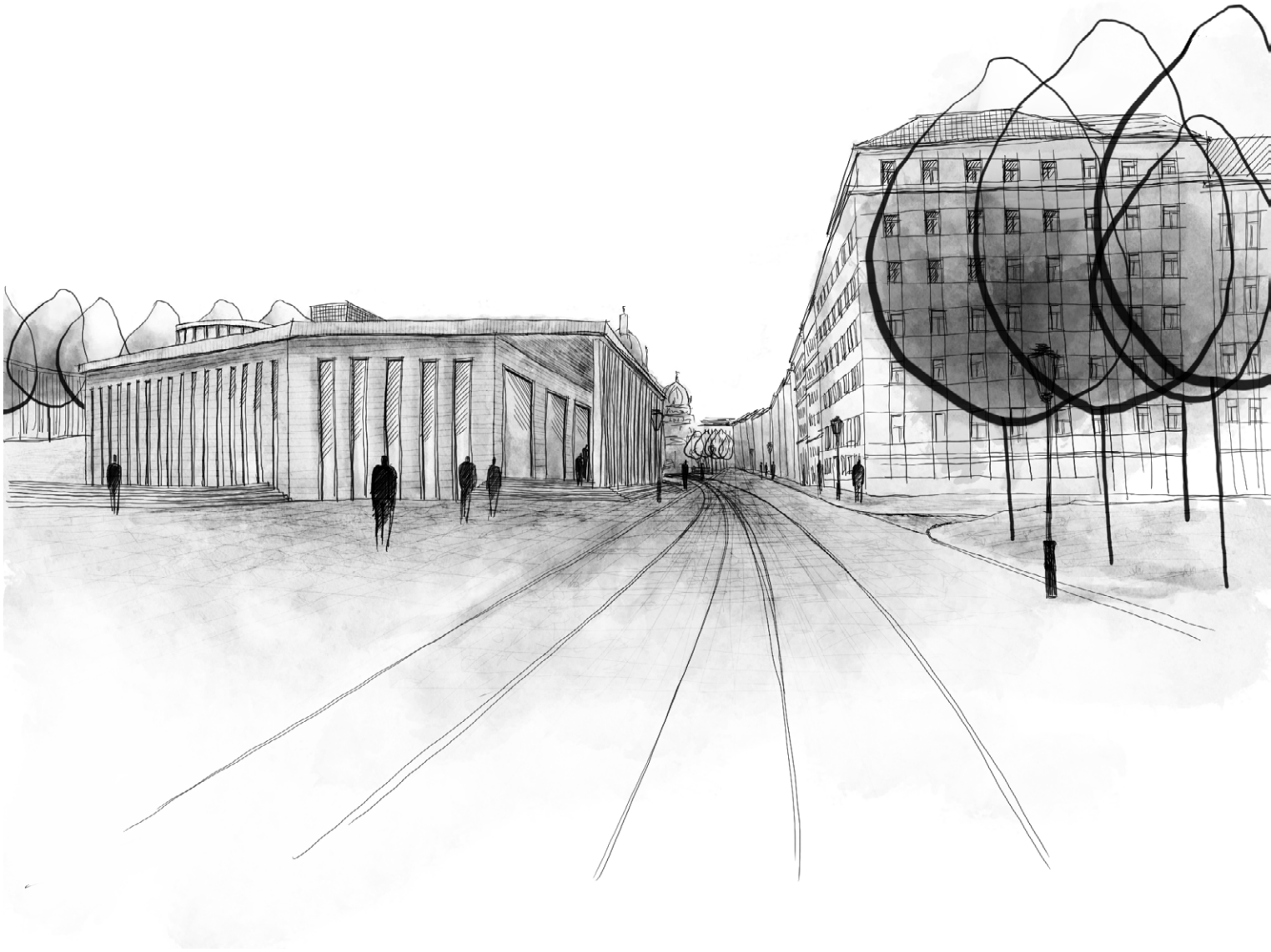
severozápadní pohled

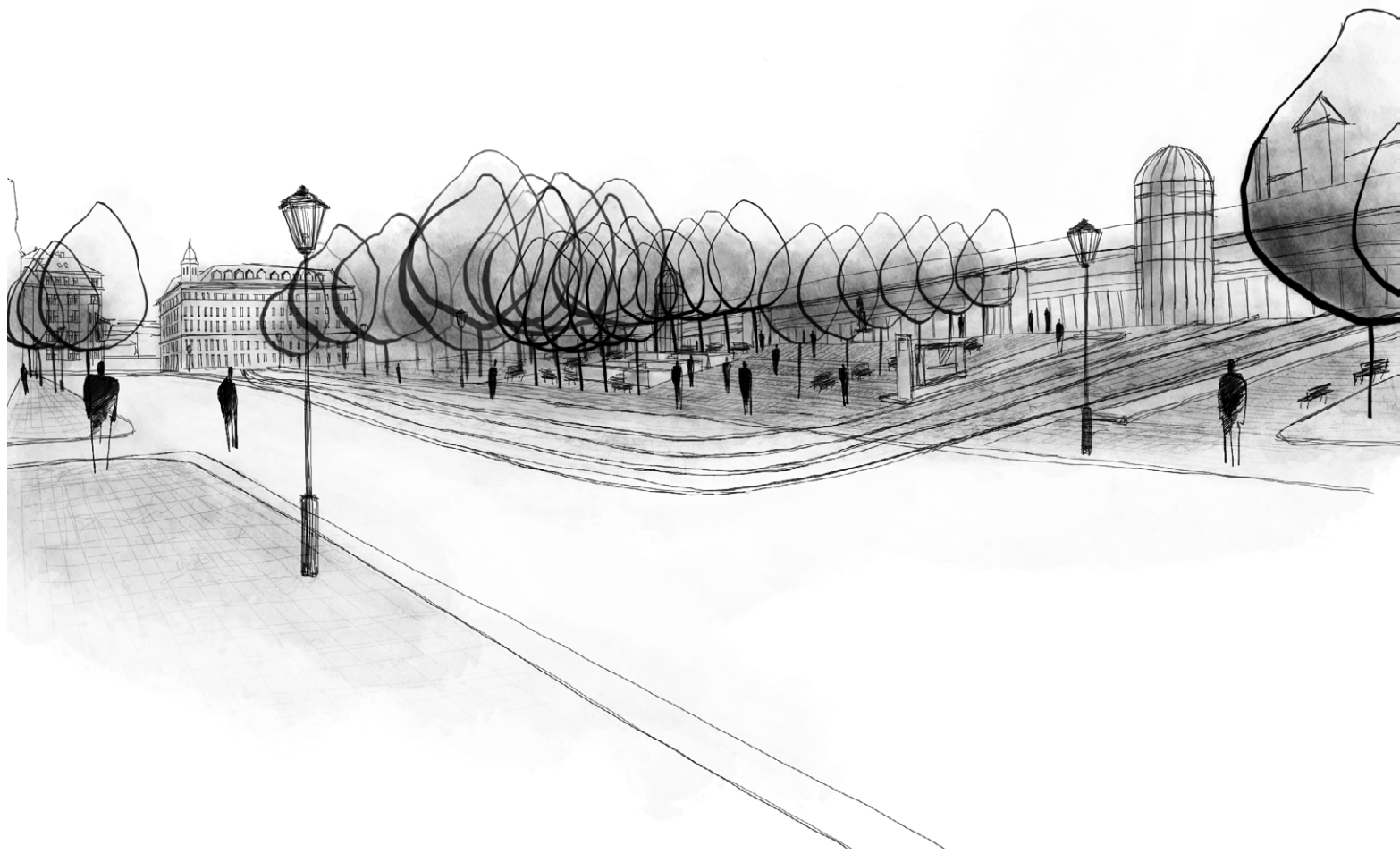
loubí



jihozápadní pohled







ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ

SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ

Ústředním tématem Senovážného náměstí je sjednocení celého prostoru v jednotný a navazující celek.

Náměstí leží na tangenciální linii po které vede tramvajová trať. Tato linie má menší měřítko, je městotvorná, přívětivá pro pohyb pěších. Náměstí je součástí intimních prostorů, které se na této linii nachází a zvyšují její rozmanitost.

Nosnou myšlenkou prostoru je sjednocení Jindřišské věže a kostela sv. Jindřicha a sv. Kunhuty.

Navrhují zklidnění před Jindřišskou věží zvýšením úrovně vozovky a změnou dlažby. Dlažba a úroveň je hlavní jednotící prvek.

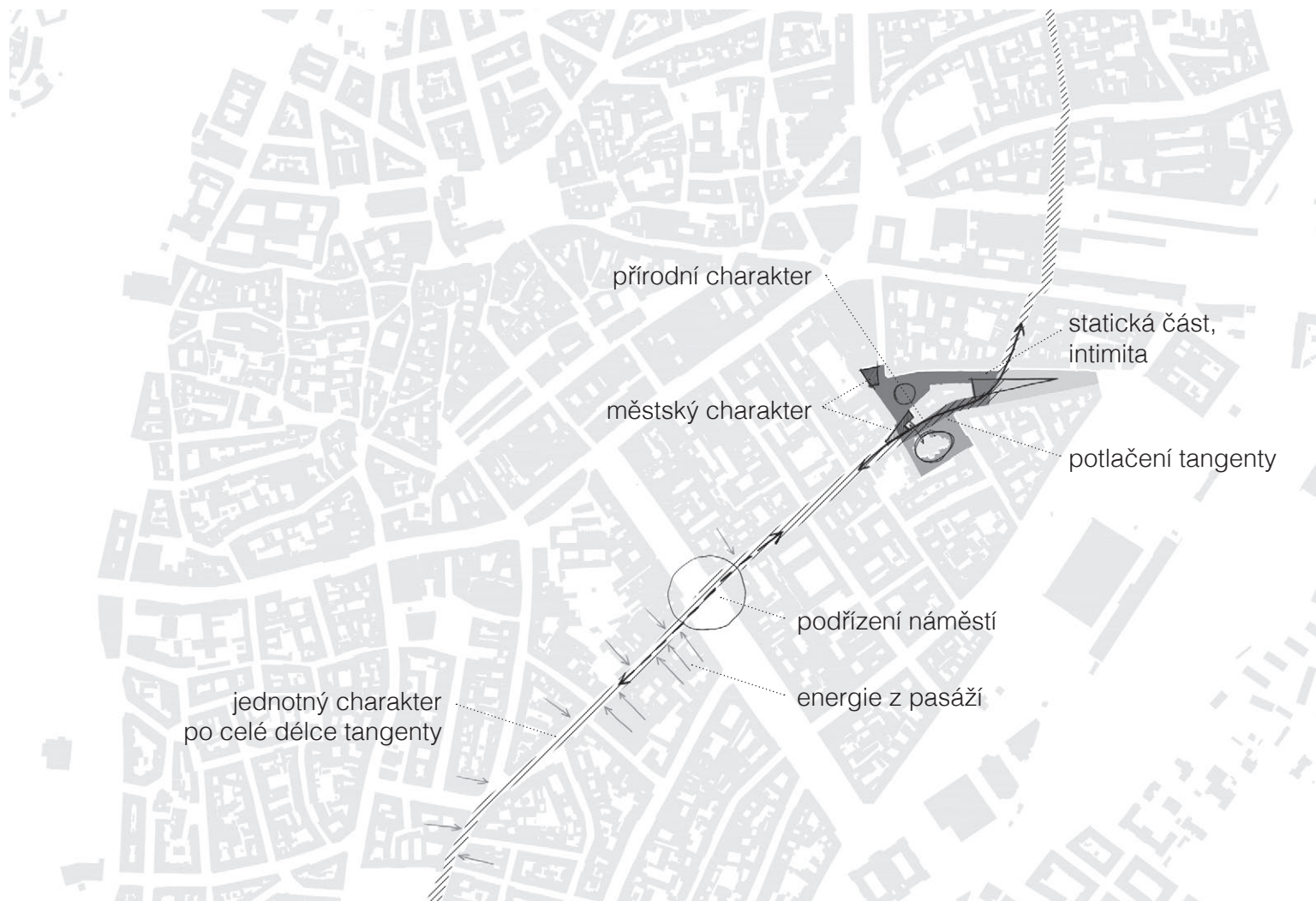
Celý prostor náměstí oživují vytvořením různorodých zákoutí. Ta se liší druhem aktivit, hlukem a ruchem. Všechna zákoutí spojuje jejich intimní charakter, čímž navazují na povahu tangenty.

Prostor okolo kostela a v severní části náměstí je klidný a přírodní. Ve východní části náměstí je převážně městský, dlážděný.

Náměstí je doplněno o vodní prvky a umělecká díla umístěná na osy jednotlivých prostorů.

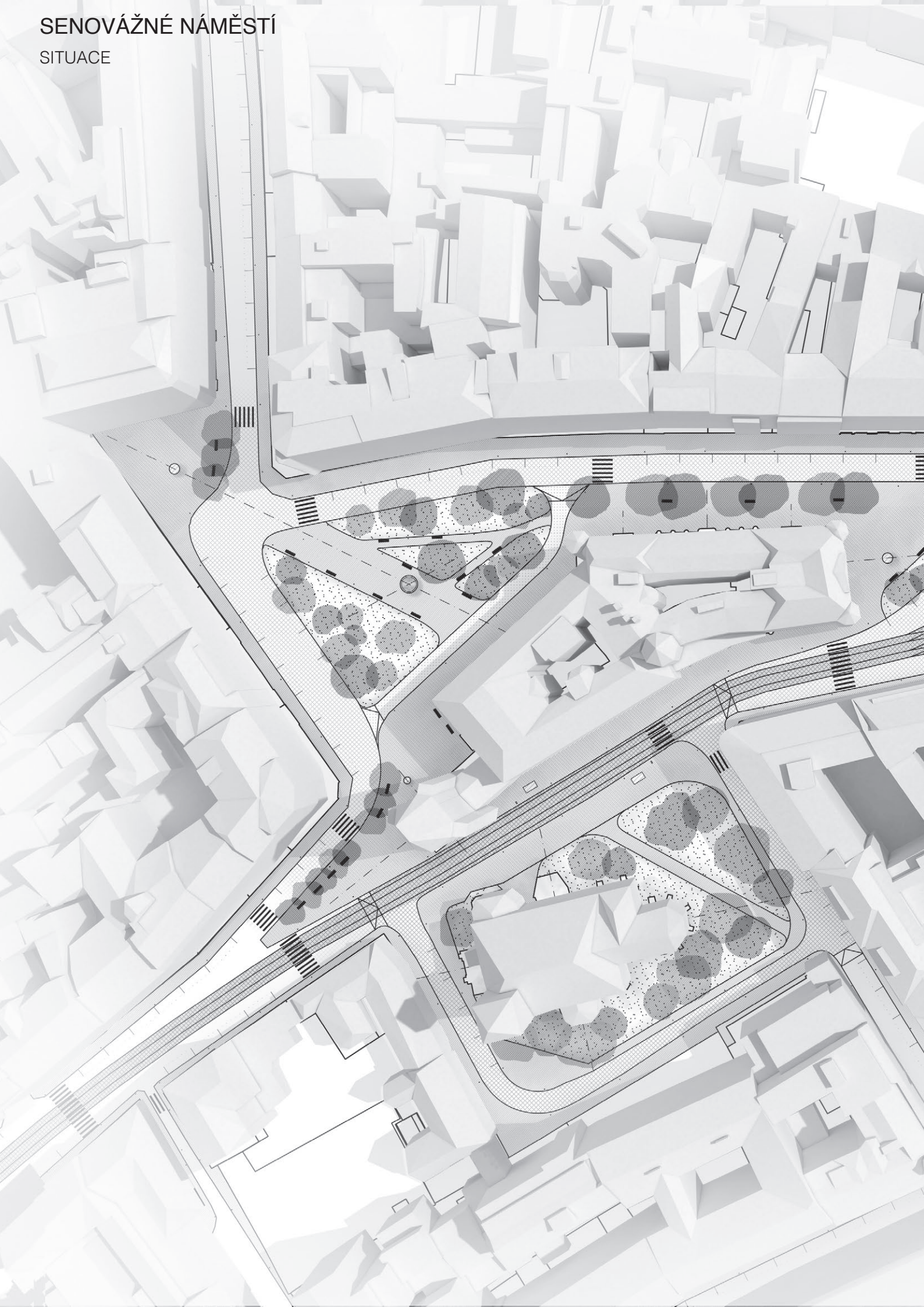
SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ

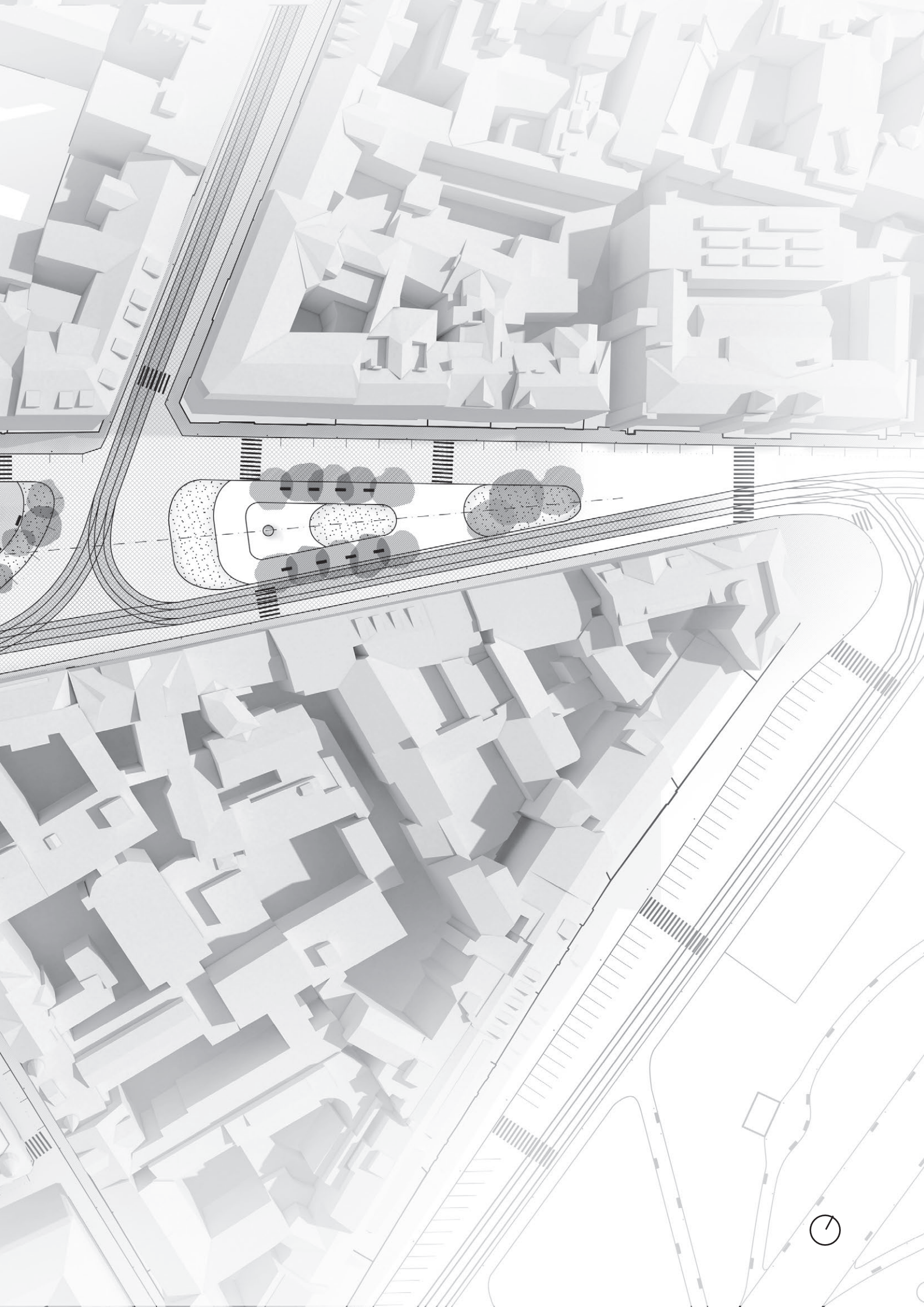
KONCEPČNÍ SCHÉMA



SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ

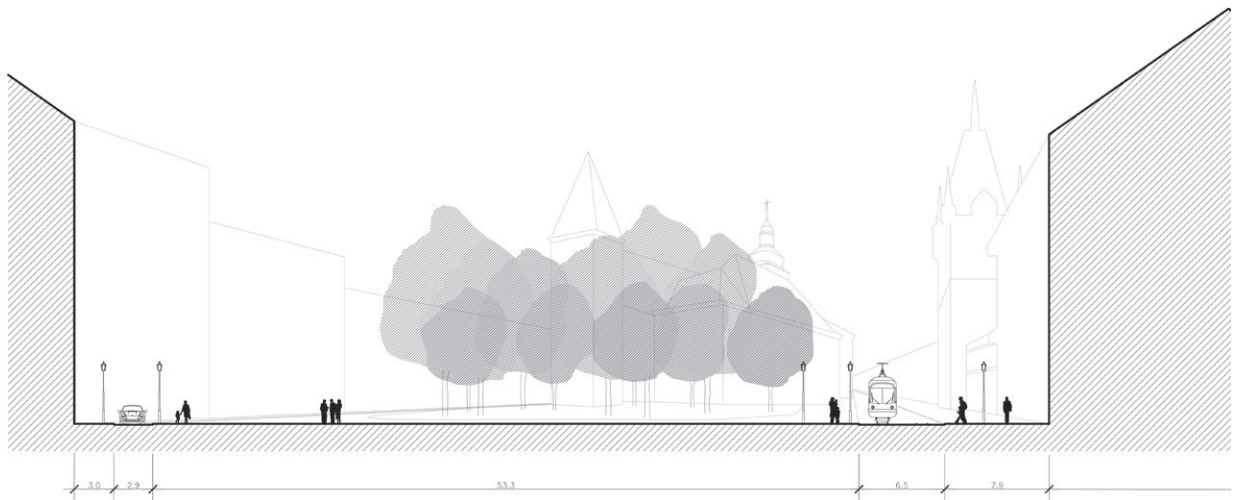
SITUACE





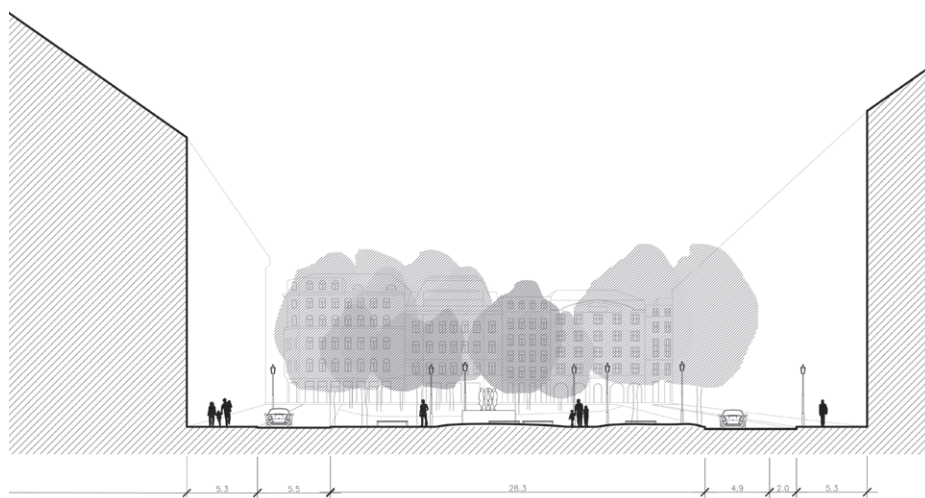
SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ

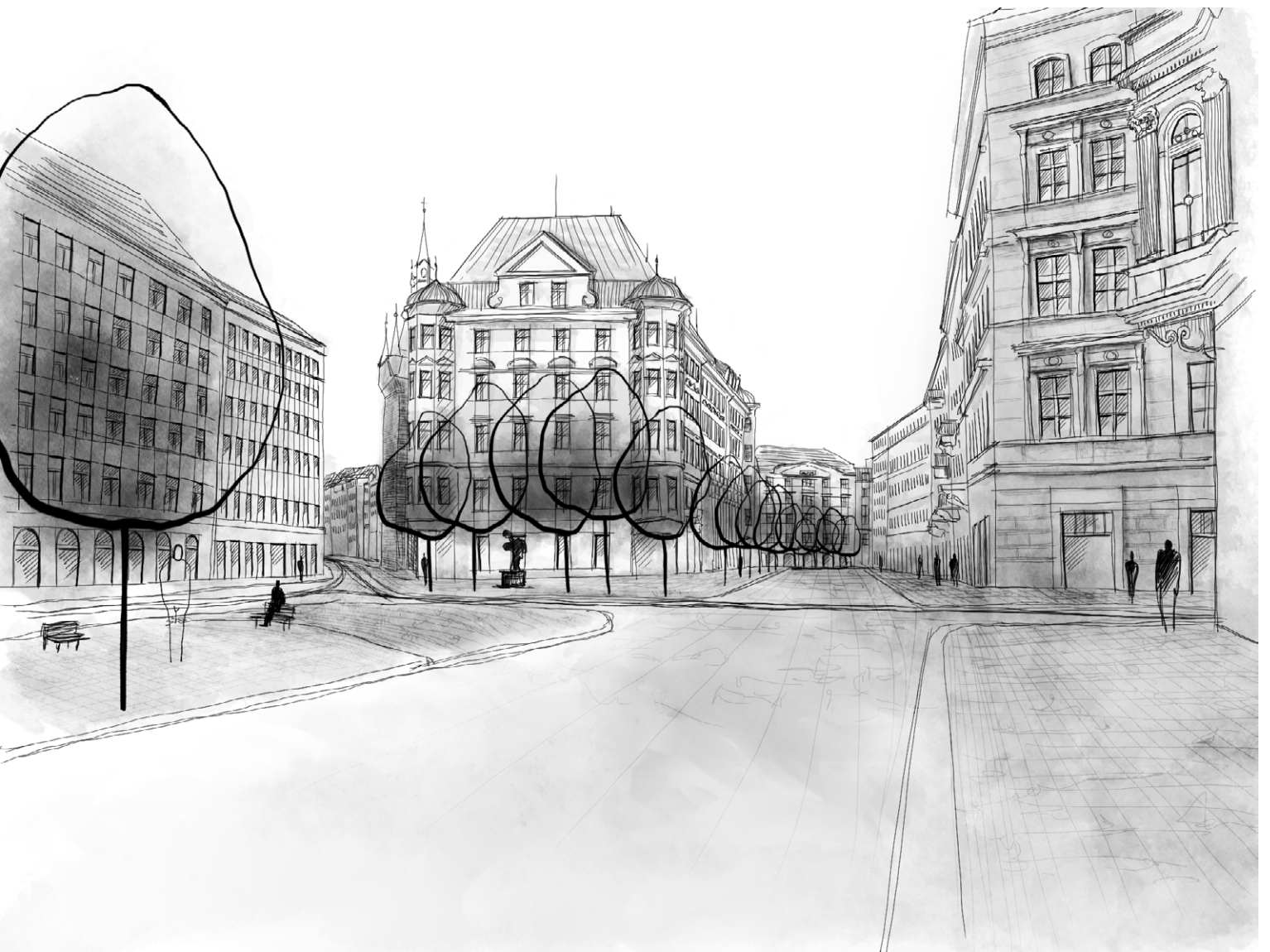
TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA, ŘEZ

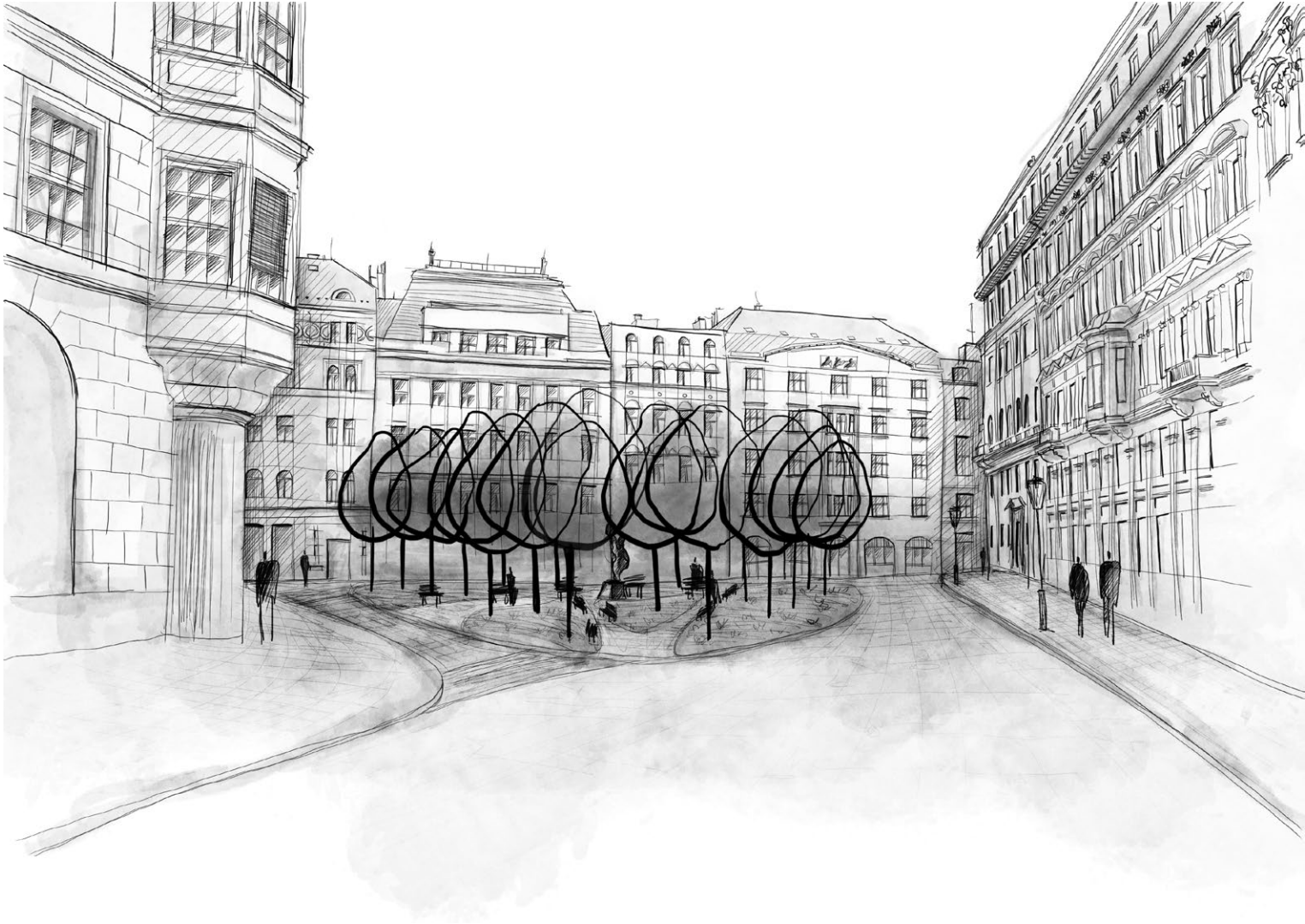


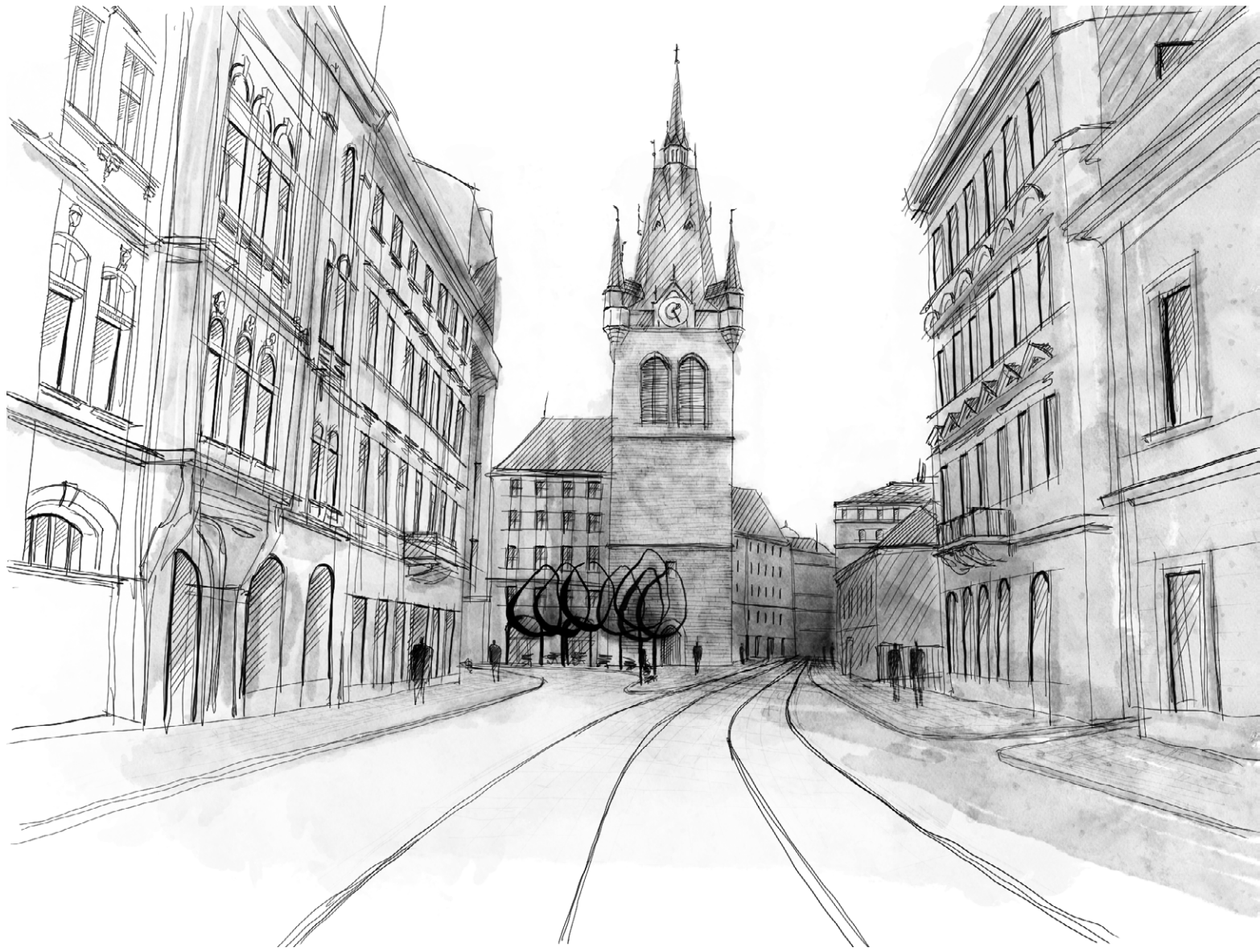
SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ

NÁMĚSTÍ, ŘEZ









ŘEŠENÍ DÍLČÍCH PROSTORŮ

PROSTOR PŘED PRAŠNOU BRÁNOU

Prostor před Prašnou bránou je součástí Náměstí Republiky. Jejich vztah je podobný jako vztah Malého a Staroměstského náměstí. Prostor je úvodem vstupu na hlavní část náměstí.

Charakter tohoto prostoru je reprezentativní. Slouží jako shromažďovací prostor pro návštěvníky Obecního domu a divadla Hybernia.

Prostor je situován na linii tangenty, kterou považují za vnitřní okruh města. Ta určuje materialitu prostoru. Je neměnná a materiál této linie je stálý.

Prostor před Prašnou bránou má oproti ní menší význam. Je primárně jejím doplněním, rozšířením a zajišťuje její různorodost. Leží na spojnici Václavského náměstí a Náměstí Republiky. Je vyústěním promenádní ulice na Příkopě.

Prochází skrze něj tramvajové vedení. Prvek městské dopravy přidává na městskosti prostoru, zvyšuje jeho dostupnost a podtrhuje dominanci tangenty. Cestujícími je tato trasa vnímána jako vyhlídková, jelikož projíždí okolo mnoha významných budov.

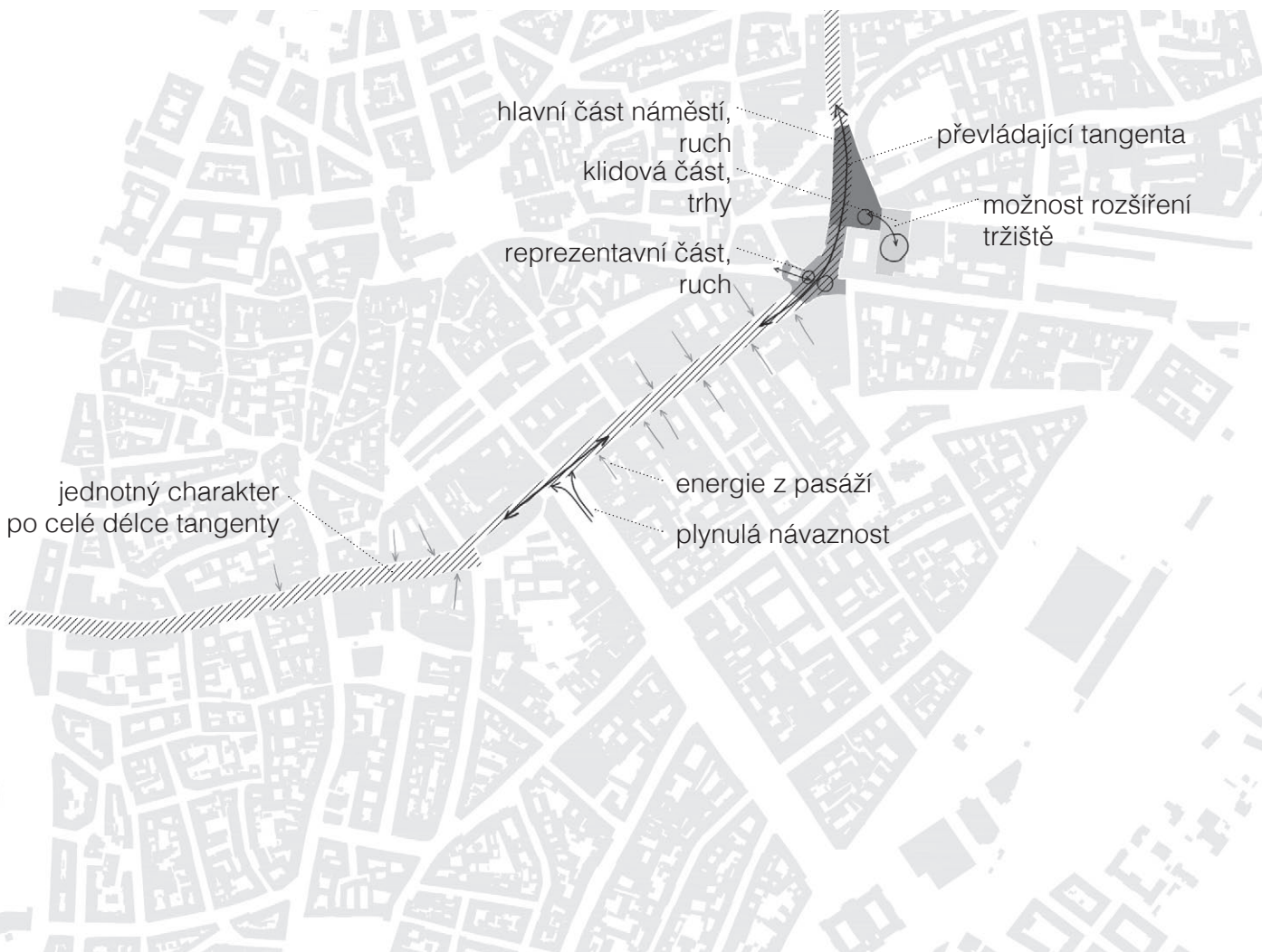
Tramvaj v dnešní době nahrazuje kočáry, kterými se dříve jezdilo na večerní představení.

Vozovku vyvyšují do úrovně pochozí plochy. Tím dochází ke zpomalení dopravy a ucelení prostoru, který tak slouží primárně pěším.

Prostor je doplněn o vodní prvky a umělecká díla umístěná na pohledové osy významných budov a ulic.

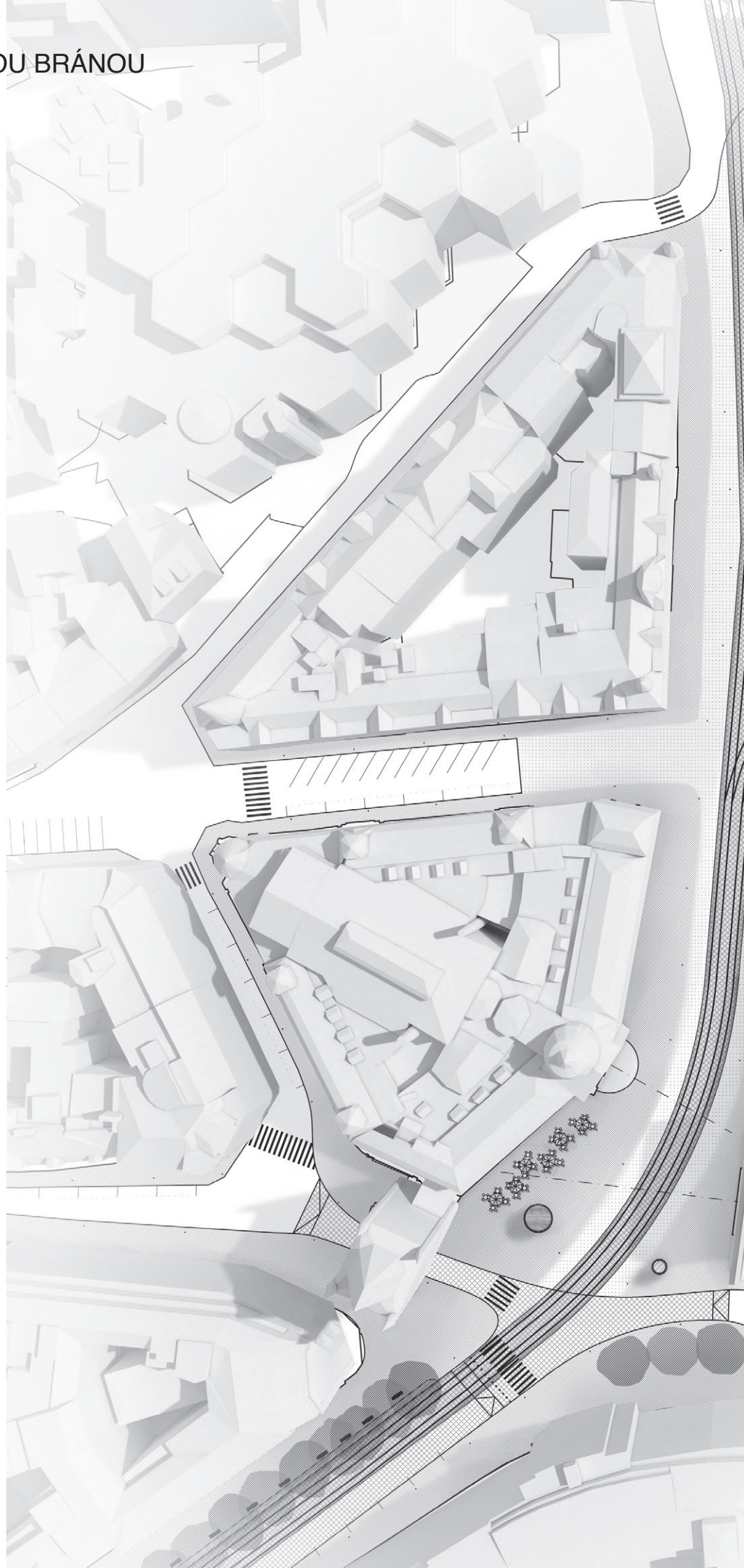
PROSTOR PŘED PRAŠNOU BRÁNOU

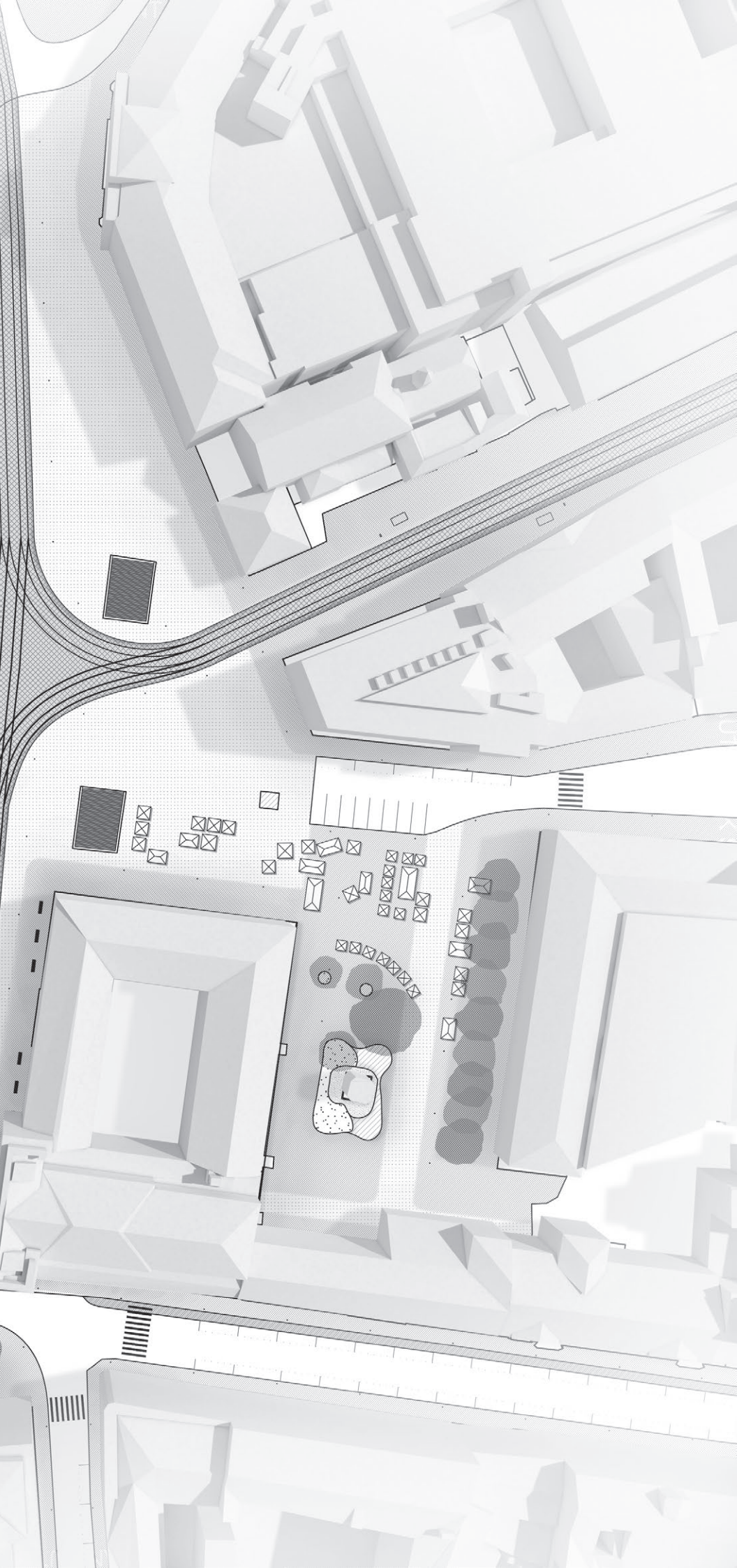
KONCEPČNÍ SCHÉMA



PROSTOR PŘED PRAŠNOU BRÁNOU

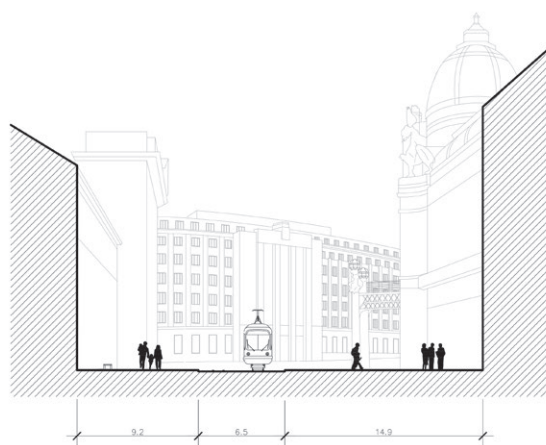
SITUACE





PROSTOR PŘED PRAŠNOU BRÁNOU

ŘEZ









3.6 REFLEXE

REFLEXE

Ústředním tématem projektu bylo poukázat na funkční a estetické nedostatky veřejných prostranství historického centra Prahy. Projekt si kladl za cíl tyto nedostatky identifikovat a navrhnout postup při jejich odstranění.

Postupem řešení mělo být vytvoření urbanistického konceptu koordinovaných úprav hlavních městských prostorů. V rámci zadání bylo vymezeno území Dolního Nového města, které bylo zpracováváno.

V rámci tohoto území projekt vytyčuje prostory, které zpracovává v detailu.

Cílem úprav je regenerace a dotvoření zvolených prostorů v návaznosti na celkovou koncepci.

Projekt předkládá urbanistickou koncepci, která napomáhá k lepší artikulaci území a jeho zčitelnění.

Koncepce vytváří kompoziční spojitost mezi veřejnými prostranstvími. Věnuje se propojení území intenzivní dopravou tak, aby nebyl omezen a upozaděn pohyb pěších.

V území jsou na základě stanovené koncepce identifikovány hlavní městské prostory, které jsou spatřeny za neodpovídající soudobým požadavkům města. Tyto prostory projekt detailně zpracovává. Návrh úprav těchto prostorů vychází z jejich charakteristických rysů a specifíků, které prostory vykazují samostatně i v celkové struktuře města.

Dochází tak ke souvztažnosti mezi vykazovanými znaky jednotlivých prostorů a vlastnostmi území jako celku.

Stěžejní prostory vytváří podklad pro utváření celkové koncepce, ta pak přenáší svá specifika a požadavky zpět na jednotlivé prostory.

Tímto postupem je návrh schopen pracovat na vícero měřítkových úrovních.

Vnáší tak do problematiky potřebný odstup.

Vytvořením silného a jasně uchopitelného konceptu, který je přenášen do detailního řešení jednotlivých prostorů, si práce zachovává kontinuitu.

Hlavní odlišností od očekávání je míra detailu návrhu Václavského náměstí. To bylo původně zamýšleno jako nosný pilíř a těžiště projektu. V průběhu práce na projektu se vlivem okolností a vývojem projektu dostalo do pozadí. Především proto, že se v území nachází prostory, které vyžadují více pozornosti.

Shledávám za důvodné prověřit návrhem kritičtější prostory na úkor Václavského náměstí. Neopomenutelnou skutečností je fakt, že Václavské náměstí má v současné době vytvořený vlastní projekt, který se v průběhu práce na diplomním projektu posunul do fáze zahájení realizace.

Je možno uvažovat, že současný projekt na Václavské náměstí lze zahrnout do celkového konceptu, který předkládá diplomní projekt. Navrhované řešení Václavského náměstí lze považovat za alternativní ke zmíněnému. Od celkového řešení projektu jej ovšem nelze odloučit, neboť se stává urbánním komplementem a utváří celistvost celkové koncepce.

Projekt vytváří prostor pro diskuzi o navázání na realizovanou úpravu Václavského náměstí a rozšíření zkvalitnění veřejných prostranství v území.

Diplomový projekt předkládá pohled na práci s celkovými kompozičními vztahy v území i na práci s detailem. Je argumentem pro postup při úpravách v území a prověřuje možnosti práce s intenzivní dopravou.

4.1 ZDROJE

ZDROJE

LITERATURA

- [1] BAŠEOVÁ, Olga a Milada VILÍMKOVÁ. Pražské zahrady. Praha: Panorama, 1991. Pragensia (Panorama).
- [2] BRABELCOVÁ, Jitka a Petra HRUBEŠOVÁ. Katalog soutěžních prací veřejné anonymní mezinárodní designerské projektové soutěže o návrh na nové prvky pražského mobiliáře – uličního vybavení. Praha, 2017.
- [3] EDERER, Antonín, AUGUSTA, Pavel, ed. Náměstí, trhy a plácky staré Prahy. Praha: MILPO MEDIA, 2002. Pragensie (Milpo media). ISBN 80-86098-24-9.
- [4] HAVRÁNEK, Edgar Theodor. Neznámá Praha. Praha: Paseka, 2004. ISBN 80-7185-675-4.
- [5] KUČERA, Jaroslav. Historie a současnost PRAHY 1. Praha: Novinář. 1990.
- [6] LORENC, Vilém. Nové Město pražské. Praha: SNTL, 1973. Řada stavební literatury.
- [7] MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.
- [8] RYBÁŘ, Ctibor. Ulice a domy města Prahy. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-29-7.
- [9] SITENSKÝ, Ladislav a Otakar MOHYLA. Praha mého mládí. Praha: Olympia, 1989. Rodné kraje.
- [10] SITTE, Camillo. Stavba měst: podle uměleckých zásad. Praha: ABF, 1995. ISBN 80-901608-1-6.
- [11] ŠPAČEK, Ladislav. Mozaiková dlažba a pražské chodníky. Za starou Prahu. 2009, 39(2), 16.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- [12] archiweb.cz. archiweb.cz [online]. Copyright © Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 06.05.2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/en/>
- [13] Atlas Praha 5000 | Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016. Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016 [online]. Dostupné z: <http://uap.iprpraha.cz/atlas-praha-5000>
- [14] dpp.cz > Před 30 lety přestaly jezdit podélně po Václavském náměstí tramvaje | Dopravní podnik hlavního města Prahy. Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/pred-30-lety-prestaly-jezdit-podelne-po-vaclavskem-namesti-tramvaje/>
- [15] Integrovaný informační systém archeologických pramenů Prahy. Integrovaný informační systém archeologických pramenů Prahy [online]. Dostupné z: <http://praha-archeologicka.cz>
- [16] Metropolitní Plán Prahy. 302 Found [online]. Copyright © [cit. 06.05.2019]. Dostupné z: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>
- [17] Povrchy tramvajových tratí hlavního města Prahy [online]. , Pavla Melková. s. 41 [cit. 2020-05-22]. Dostupné z: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/kvp/TED_Koncepce%20povrchu%20TT_RHMP_.pdf
- [18] ROPID, Odbor městské dopravy. Rozvoj linek PID 2019-2029: část B (nová infrastruktura) [online]. Praha, 2018 [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://pid.cz/wp-content/uploads/2018/09/DokumentB.pdf?x29026>
- [19] Trat' Muzeum - Můstek na Václavském náměstí. Pražské tramvaje.cz [online]. Copyright © Pražské tramvaje a uvedení autoři [cit. 06.05.2019]. Dostupné z: <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041480>
- [20] Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016. Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016 [online]. Dostupné z: <http://uap.iprpraha.cz>

PODĚKOVÁNÍ

Tímto děkuji vedoucímu diplomové práce Ing. arch. Janu Sedlákovi a asistentovi Ing. arch. Ivanu Hnízdilovi za vstřícnost, ochotu a vynalézavost při konzultaci diplomové práce, za rady a pomoc při práci přes nepříznivost podmínek při jejím vzniku.

