



AXONOMETRIE CELKU

VELESLAVÍN | VSTUP DO MĚSTA PRAHY

Ondřej Lebeda

vedoucí práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

asistent: Ing. arch. Vítězslav Danda

ZS 2021/2022 | FAKULTA ARCHITEKTURY

ANOTACE

Řešené území v okolí Nádraží Veleslavín se nachází při západním okraji Prahy. Pro tuto lokalitu je typická její rozstrůbenost a komplikovaná prostupnost. Místo postrádá řád a tvář města. Cílem je tento řád a prostupnost místa stanovit a nastinit představu o západní vstupní bráně do hlavního města. Hlavním předpokladem je definice nového těžiště lokality ve vztahu mezi Vokovicou a školou a nově budovanou železniční stanicí Veleslavín.

Díl I: Oblast hotelu Krystal, nový Veleslavínský park

První detailnější odvětví návrhu se týká především doplnění městské struktury v okolí hotelu Krystal a dotvoření tak poměrně městského bloku. Dále je v návrhu také uvážováno se sanací hotelového komplexu a dotvoření dalšího vstupu do hotelu směrem do města - tedy s orientací do parku.

SILNICE

V automobilové dopravní síti doplňují lokalitu o novou křižovatku, která má přímo napojit a obsluhovat hotel Krystal a jeho bezprostřední okolí.

PĚŠÍ CESTY

Dominantní pěší cestou návrhu je cesta podél Litavického potoka. Významově důležitá nová spojnice rekreačních lokalit Divoké Šárky a Obory Hvězda.

NOVÉ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY

K nové struktuře navrhuje z důvodu nevyhovující docházkové vzdálenosti doplnění novou tramvajovou stanicí.

HOTEL

Sanaci nákopadlažních částí komplexu se mí uvolňuje 5870 m² zastavěné plochy. Ta je čistbuována mezi Nový veleslavínský park a nově doplněnou zastávkou.

PĚŠÍ CESTY

Dominantní pěší cestou návrhu je cesta podél Litavického potoka. Významově důležitá nová spojnice rekreačních lokalit Divoké Šárky a Obory Hvězda.

KŘÍŽENÍ

Další významný zásah do cestní sítě je zpřístupnění ulice Josefa Martho a její pokračování skrze nově navrhovaný park od Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy až po novou železniční stanicí.

Díl II: Nový Veleslavínský park

Druhý díl se zabývá zpřístupněním současných barier. V místě křížení potoka a Evropské třídy jsou jimi samostatně Evropská třída, Litavický potok, protihluková stěna a samostatná morfologie místa.

PROUD

Reprezentanty jednotlivých proudů jsou v návrhu uvážované cesty podél potoka a cesta od hotelu skrze park až k železniční stanicí. Do této tržně u stanice směrem shora dále zapojují i cyklotrasy, která dále vede ve stopě Bušěhradské dráhy.

KŘÍŽENÍ

Veškeré cesty pěšího a cyklopojetu se kříží v místě u potoka a tedy zároveň u Evropské třídy. Navrhuje proto rozšíření celého profilu pod mostem o oboustranný přístup ke korytu potoka. Součástí návrhu je i přizpůsobení terénu k výšce hladiny potoka.

Díl III: Nové centrum lokality

Nové těžiště (tržště) lokality je navrženo mezi dvěma budovami lokálního významu (železniční stanice a škola). Tento prostor by se měl nově stát centrem dění v lokalitě a nabídnout tak příznivé největší koncentraci pohybu lidí skrze tento prostor. Překážkami dosavadní barier Evropské třídy je řešeno novými přechody s intergrací tramvajových stanic a mimo-úrovňové pěší lávkou.

PĚŠÍ LÁVKA

Nově navrhuje a umísťují lávku pro pěší a cyklisty, která přemostí nově vzniklý centrální prostor mezi školou a železniční stanicí. Lávka umožní propojit systém městské infrastruktury.

METRO

Metro látky v prostoru před nádražím, na poměrně novými náměstí.

Díl IV: Nové centrum lokality

Navrhuje zásadní přeměnu celého území z nezaostřené v hustě zastavěné. V návrhu se snažím zohlednit veškerá dopravní hlediska. Dotvářím a definuji křižovatku, dokončuji a zřetelněji definuji současnou uliční síť v okolí modernistické zastávky v severní části lokality. Struktura je také doplněna s ohledem na nově vystavěný kancelářský komplex. Z důvodu prostupnosti území volím strukturu hybridní.

ÚROVNĚVÉ ZPŘÍČODNĚNÍ KŘÍŽOVATKY

Křižovatku reorganizují se začleněním tramvajových ostrovů. Ruším tříproudé řešení s odbočovacími pruhy v ose Evropské třídy. Zavádím do všech směrů křižovatky cyklopruhy a pro pěší pohyby doplňují přechod tak, aby byla křižovatka ve všech směrech bezbariérová a průchozí.





SITUACE CELKU 1:1000



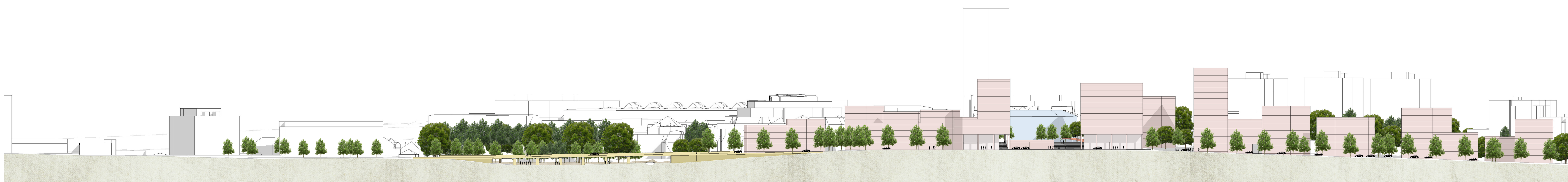
NÁVRH - průhled novým centrem lokality s pohledem od školy k železniční stanici



NÁVRH - průhled novým centrem lokality s pohledem od výstupu z železniční stanice ke škole



NÁVRH - pohled na křížení systémů městské zeleně v Novém Veleslavínském parku



ŘEZ EVROPSKOU TŘÍDOU | POHLED NA DIVOKOU SÁRKU A VEESLAVÍN 1:1000

ZVOLENÝ PŘÍSTUP
 Předložený návrh je vizí, která nebyla omezena na současné předpisy všeho druhu a omezení v majetkoprávním směru. V návrhu jsou však tyto předpisy brány v potaz. Ne ve všech případech, pouze tam, kde jsem je považoval za prospěšné, tedy městotvorné. Pro návrh je však klíčové slovo vize, která počítá i s vizí budoucnosti v rovině technologické. Jedná se o vizi v oblasti elektromobility a obecně větší zapojení technologií do města 21. století. V práci uvážuji s tendencemi nového definování pojmu automobil a obecně pojmu mobilita ve městě. Dnes je veřejnost automobil vnímá jako společenský statut, ale zároveň jako velká zátěž pro městskou

dopravu jako takovou ve svém množství a zdravotních dopadech na obyvatele města. Objevuje se však čím dál tím víc diskuze o nových způsobech pojetí osobní dopravy. Jako v zahraničí jsou vidět určité trendy v dopravě a přístupu k jejímu řešení uvnitř měst, tak i u nás s jistým zpožděním můžeme pozorovat některé proměny ve vnímání osobní automobilové dopravy ve městě. Předpokládám tedy, že doprava ve městě bude muset být dříve či později nějakým způsobem regulována podobně, jako je tomu v sousedních zemích směrem na západ od nás.

Ve svých úvahách neuvažuji o aktivistickém totalním vymýcení automobilů z prostředí měst, předpokládám jejich regulaci a nové způsoby využívání, stejně tak jejich parkování apod. Uvažuji o automobilu, který bude nadále v městském prostředí přítomen, ale domnívám se, že je potřeba jeho pohyb a dominanci ve městě nastavit tak, aby ostatní druhy dopravy – např. pěší či cyklistická doprava nebyla v ústísku automobilů amsavována, jako tomu je na některých místech dnes. Nekompromisní jsem byl také v případě osazení některých míst nebo přímo některých částí budov, které jsem považoval za možně brázy ideálního rozvoje území.



NÁVRH - pohled z ulice Evropská směrem do centra města