

AXONOMETRIE CELKU 1:750

VELESLAVÍN | VSTUP DO MĚSTA PRAHY

Ondřej Lebeda

vedoucí práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

asistent: Ing. arch. Vítězslav Danda

LS 2020/2021 | FAKULTA ARCHITEKTURY

ANOTACE

Řešené území v okolí Nádraží Veleslavín se nachází při západním okraji Prahy. Pro tuto lokalitu je typická její rozšířenost a komplikovaná prostupnost. Místo postrádá řád a tvář města. Cílem práce je tento řád a prostupnost místu stanovit a nastinit představu o pomyslné západní vstupní bráně do hlavního města. Celkový návrh je v práci rozdělen do třech částí, které se zaměřují na rozdílné aspekty a místa celého návrhu. V těchto jednotlivých dílech detailněji formulují představu a popisují detailní faktory návrhu.

Díl I: Oblast hotelu Krystal, nový Veleslavínský park

První oddíl návrhu se týká především rozvržení nové cestní sítě v místě Hotelu Krystal, rekultivaci potoka, adaptaci nového parku a doplnění městské struktury podél Evropské třídy, tedy o definici ulice.

SILNICE

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

PEŠÍ CESTY

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

Další významný zásah do cestní sítě je zprůchodnění ulice Josefa Martho a její pokračování skrze nové navrhovaný park od Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy až po nově budovanou železniční stanici Praha-Veleslavín.

Mimě pasováním pozici mostu přes Litavický potok, který je nově umístěn do vzdálenější polohy od zahradkářské kolonie a redefinují tak křížení cest od Krystalu, od potoka směrem z centra a od zahradkářské kolonie – z Liboce.

Celkově je síť doplněna menšími cestami, které zajišťují přírodní propojení a průchodnost novou zástavbou.

HOTEL

Sanační nízkopodlažních částí komplexu se má uvolňovat 5870 m² zastavěné plochy. Nově navržená struktura podél Evropské třídy (objekty A4, A5 a B1) má zastavěnou plochu osletem 2865 m². Plocha parku tak může být rozšířena o dalších 3205 m².

Díl II: Nová příčná propojení

Základním atributem veřejného prostoru je jeho energie.

Jedná se o spolupůsobení hmoty, prostoru a dějů, nicotí jeden element implikuje prvek druhých. V rámci veřejného prostoru lze proto rozlišit tyto typy energie: proud jako energii pohybu, koncentraci jako energii klidovou a křížení jako energii napětí.

KŘÍŽENÍ POTOKA A EVROPSKÉ TŘÍDY PROUD

Reprezentanty jednotlivých proudů jsou v návrhu uvázané cesty podél potoka a cesta od hotelu skrze park až k železniční stanici. Do této těsně u stanice směrem shora dolů zapojují cyklotrasu, která dále vede ve stopě Búřtšovské dráhy.

KŘÍŽENÍ

Všesměrné cesty pěšího a cyklo pohybu se kříží v místě u potoka a tedy zároveň u Evropské třídy. Navrhují proto rozšíření celého profilu pod mostem a oboustranný přístup ke korytu potoka.

KONCENTRACE

Element koncentrace, zklidnění energie zde zastupuje navrženo struktura, která se obrací aktivním parterem k nově tvořené pěší a cyklistické vrstvě v úrovni potoka.

NOVÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA

Slouží jako doplnění úrovňové dopravní infrastruktury. Nová křižovatka umožňuje překonání Evropské třídy v příčném směru a má uliční hlavní křižovatce směrem do centra obsloužením části zástavby Vokovic. Zároveň slouží jako obslužná komunikace pro novou železniční stanici a mírou navrhovanou strukturu.

Díl III: Křížení ulic Evropská - Veleslavínská - Vokovická

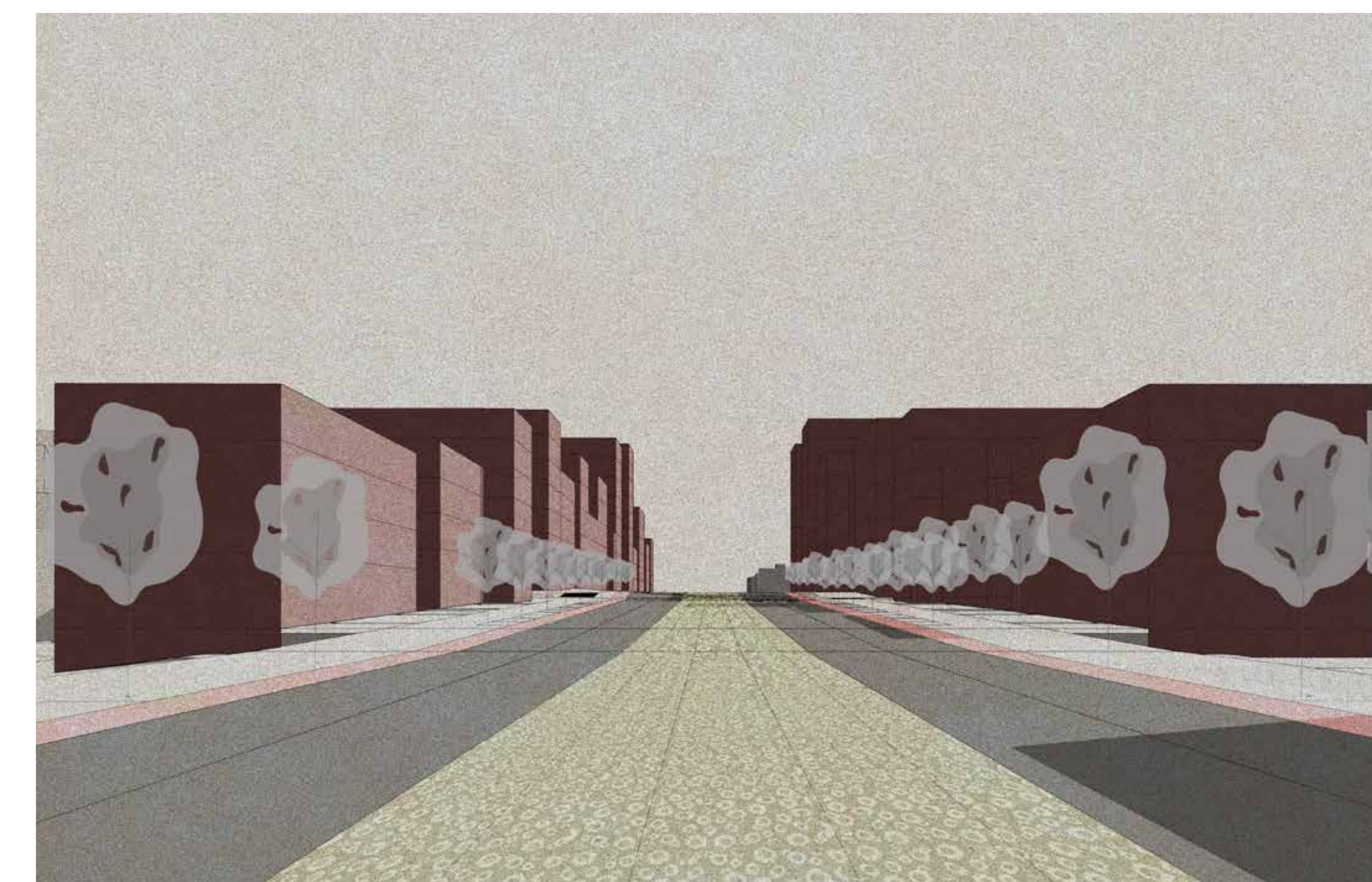
NAVĚH

Navrhují zásadní přeměnu celého území z nezasvěšeného v hustě zastavěné. V návrhu se snažím zohlednit velkou dopravní hierarchii, definovat jako dominantu hlavní křižovatku, předprostor nové železniční stanice Praha-Veleslavín. Z důvodu prostupnosti volím strukturu nejčastěji složenou z bioových či deskových objektů. Zároveň dokončují a zřetelněji definují současnou uliční síť v okolí Evropské třídy, na kterou v některých případech navazují hybridní strukturu.





SITUACE CELKU 1:1000



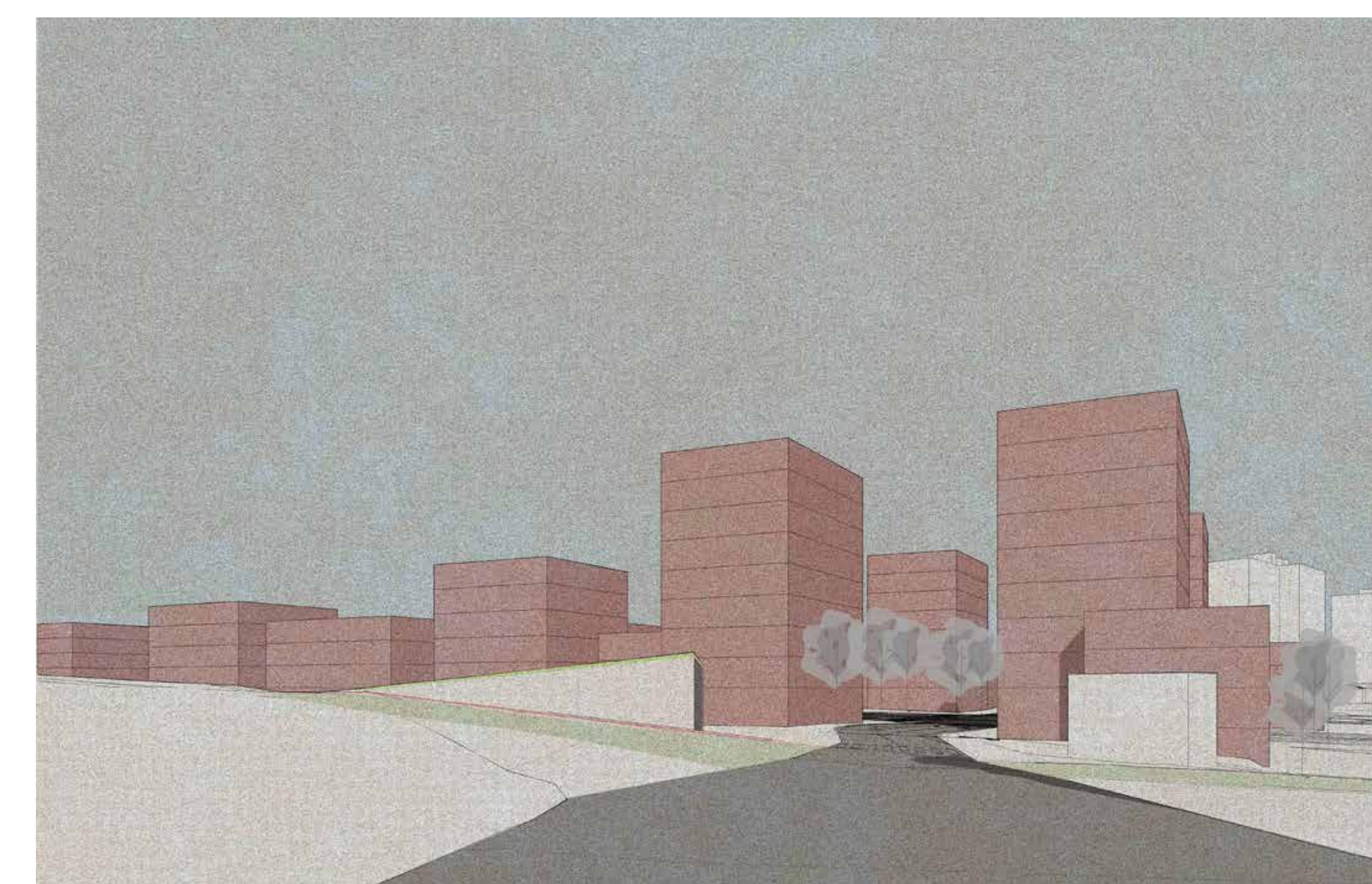
NÁVRH - pohled Evropskou třídou směrem do centra



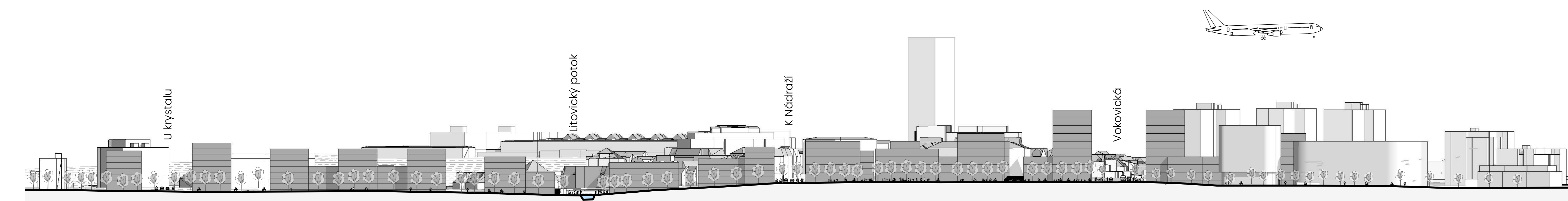
NÁVRH - pohled z ulice Vokovická směrem k hlavní křižovatce



NÁVRH - pohled na asanovaný komplex hotelu Krystal a nový Veslavský park



NÁVRH - pohled z ulice Veslavská směrem k hlavní křižovatce



ŘEZ SOUBĚŽNOU PĚŠÍ CESTOU S EVROPSKOU TŘÍDOU | POHLED NA DIVOKOU ŠÁRKU 1:2000

ZVOLENÝ PŘÍSTUP
 Předloženy 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 vizie, která počítá i s vizí budoucnosti v rovině technologické. Jedná se o vizii 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 veřejnosti automobil vnímán 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 diskuse 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 některá prameny ve vnitřní osobní automobilové dopravě 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 totálním vymýcení automobilů z prostředí měst, předpokládám jejich regulaci a nové způsoby využívání, stejně tak jejich parkování apod. Uvažuji o automobilu, který bude raději 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 důsledku automobilů omezoována, jako tomu je na některých místech dnes. Nekompromisní jsem byl také v případě asanace některých míst nebo přímo některých částí budov, které jsem považoval za možné brzdy ideálního rozvoje území.