

FILHARMONIE NA VLTAVSKÉ

OBSAH DOKUMENTACE

Identifikační údaje

Zpráva

C 01	Situace - ortofoto	1 : 2000
C 02	Situace - stávající stav	1 : 2000
C 03	Situace - návrh	1 : 2000
C 04	Schema - doprava návrh	1 : 2000
C 05	Schema - doprava stávající stav	1 : 2000
C 06	Majetkoprávní vztahy a návrh	1 : 2000
C 07	Územní plán a návrh	1 : 2000
C 08	Detail Vltavská - ortofoto	1 : 1000
C 09	Detail Vltavská - umístění filharmonie	1 : 1000
C 10	Detail Vltavská - situace	1 : 1000
C 11	Detail Vltavská - 1.NP	1 : 1000
C 12	Detail Vltavská - 1.PP	1 : 1000
C 13	Detail Vltavská - 2.PP	1 : 1000
C 14	Detail Vltavská - 3.PP	1 : 1000
C 15	Detail Vltavská - provoz parkingů	1 : 1000
C 16	Detail Vltavská - 1.PP / obalové křivky autobusu	1 : 500
C 17	Řez A	1 : 1000
C 18	Řez B	1 : 1000
C 19	Řez C	1 : 1000
C 20	Řez D	1 : 1000
C 21	Řez E	1 : 1000
C 22	Umístění radnice Praha 7	1 : 2000
C 23	Nábřeží Kapitána Jaroše - ortofoto	1 : 1000
C 24	Nábřeží Kapitána Jaroše - situace návrh	1 : 1000
C 25	Foto - Vltavská nadhled	
C 26	Vizualizace - nová filharmonie a nábřeží od jihu	
C 27	Vizualizace - podjezd a předpolí Hlávkova mostu od západu	
C 28	Vizualizace - klesání k podjezdu Hlávkova mostu	
C 29	Vizualizace - podjezd mostu s odbočením do parkingů	
C 30	Vizualizace - pohled z podjezdu ve směru k nábřeží	
C 31	Vizualizace - pohled z nábřeží k podjezdu Hlávkova mostu	
C 32	Vizualizace - rampa od nábřeží a podjezdu	
C 33	Vizualizace - pohled na nové předpolí Hlávkova mostu	
C 34	Vizualizace - nové předpolí Hlávkova mostu s filharmonií a galerií	
C 35	Vizualizace - jižní holešovické nábřeží s budovou radnice u Negrelliho viaduktu	
C 36	Vizualizace - pohled z Hlávkova mostu k Negrelliho viaduktu	
C 37	Vizualizace - krytý prostor mezi filharmonií a galerií a rampa stoupající z vestibulu metra	
C 38	Vizualizace - vestibul metra a rampa stoupající do krytého prostoru	
C 39	Vizualizace - jižní holešovické nábřeží	
C 40	Vizualizace - jižní holešovické nábřeží	
C 41	Vizualizace - nábřeží u Negrelliho viaduktu	
C 42	Vizualizace - pohled z úrovně Negrelliho viaduktu	

C 43	Vizualizace - pohled z úrovně železnice k Elektrickým podnikům a věžím kostela sv. Antonína	
C 44	Příkladové foto - příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	
C 45	Příkladové foto - příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	
C 46	Příkladové foto - příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	
C 47	Příkladové foto - negativní příklad řešení nábřeží v Libeňských docích	

Koncepce urbánního rozvoje Holešovic - odborný posudek, 10/2017, D3A

A 04	Ortofoto	
A 05	Situace - stav	
A 06	Situace - návrh / veřejné prostory	
A 07	Situace - návrh	
A 09	Principy návrhu	
A 10	Schéma - veřejná doprava	
A 11	Schéma - automobilová doprava	

Podklady od Metroprojektu

	Přehledná situace B.1.	
	Situace	
	Půdporýs nového podchodu - varianta 1 B.4.1.	
	Řez novým podchodem - varianta 1 B.5.1.	
	Mostní objekt, podjezd pod ŽST Praha Bubny B.6.	
B 01	Soutisk Metroprojekt a D3A (var. násep)	1 : 000
B 02	Soutisk Metroprojekt a D3A (var. most)	1 : 000

FILHARMONIE NA VLTAVSKÉ

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název:	Prověřovací studie - umístění koncertního sálu na Vltavské, Praha 7 - Holešovice
Klient:	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 zastoupený: MgA. Markem Kopečem, vedoucím Kanceláře projektů a soutěží tel.: 236 005 627 email: kopec@ipr.praha.eu www.iprpraha.cz
Architekt:	D3A, spol. s r.o. Přístavní 5, 170 00 Praha 7 tel.: +420 266 712 410 mobil: +420 776 083 737 email: d3a@d3a.cz www.d3a.cz
Autoři:	Ing. arch. Jaroslav Zima, ČKA 00193 Ing. arch. Tomáš Prouza, ČKA 00197
Spolupráce:	Milan Bulva Bc. Tereza Filová Ing. arch. Jana Moudrá Ing. arch. Jan Pech Ing. Jan Příklad MgA. Ing. arch. Marek Šilar MgA. Ing. arch. Milan Valeš
Stupeň dokumentace:	prověřovací studie
Datum:	28. 02. 2018

Zadání prověřovací studie (citace části textu):

„PREAMBULE

Myšlenka postavit v Praze nový koncertní sál se vrací jako téma odborných a veřejných diskuzí již řadu desetiletí. Praha má dva slavné koncertní sály – Dvořákovu síň Rudolfinu z roku 1885 a Smetanovu síň Obecního domu z roku 1911. Tyto sály však neodpovídají požadavkům 21. století a požadavkům na hraní symfonické hudby. Zároveň v Praze neexistuje koncertní sál s kapacitou větší než 1300 míst.

Záměrem hl. m. Prahy je vznik nového společenského centra, jehož jádrem bude koncertní sál s kapacitou zhruba 1800 míst. Hlavní prioritou bude dosažení špičkové akustiky pro hraní symfonické hudby. Součástí budovy filharmonie bude také sál pro komorní koncerty s kapacitou cca 450 míst.

Lokalita Vltavská byla přijata Radou hl. města Prahy usnesením číslo 2033 ze dne 29.8.2017. Území nazývané Vltavská se nachází na rozhraní čtvrti Letná a brownfieldu po bývalém nákladovém nádraží Bubny, leží při jižním nábřeží holešovického meandru Vltavy a nachází se zde stejnojmenná stanice metra. Dnes je území determinováno zejména vedením dopravní infrastruktury a úpravami nivelity terénu. Řeka je odříznuta vytyčenou komunikací Nábřeží Kapitána Jaroše a nájezdy na Hlávkův most.

Bariéru tvoří i těleso severojižní magistrály a železniční trať ve východní části území.

Jak přetvořit území ve fungující veřejný prostor, který bude náležitým nástupem do budovy filharmonie, je jednou z klíčových otázek, na kterou je třeba v rámci této studie odpovědět. Výstavba

koncertního sálu je příležitostí pozdvihnout na vyšší úroveň celou lokalitu Vltavská – potenciál vybraného místa je velmi vysoký.

Investice do této části města se může vysoce zúročit i díky návaznosti na nejdůležitější transformačních území v Praze - Holešovice Bubny.

ÚČEL PROVĚŘOVACÍ STUDIE

Účelem studie je prověřit možnosti umístění budovy filharmonie v lokalitě Vltavská v souvislosti s významným záměrem hlavního města Prahy. Prověřovací studie bude sloužit pro:

- *Podrobné prověření lokality Vltavské v návaznosti na zpracování odborného posudku Holešovice - Bubny,*
- *připravované zadání budovy filharmonie a úpravy jejího okolí.*

CÍLE PROVĚŘOVACÍ STUDIE

Cílem studie je v území detailně prověřit:

- *Nejvhodnější polohu pro budovu filharmonie, včetně vymezení vstupů do objektu,*

- *řešení dopravní infrastruktury,*
- *uspořádání a charakter veřejných prostranství,*
- *výškové poměry v území.“*

Úvod

Filharmonie na Vltavské je pokračováním práce, které jsme se společně se čtyřmi dalšími vyzvanými týmy (CMC architects, GABU Heindl Architektur, Pelčák a partner architekti, Thomas Müller Ivan Reimann Architekten) zúčastnili v září 2017. Týmy se měly formou odborného posouzení vyjádřit k možnostem rozvoje plochy bývalého holešovického nádraží Bubny a jeho přilehlého okolí. Na toto území bylo v minulosti zpracováno množství urbanistických studií. Práce pěti týmů měla přispět k vytvoření zadání pro zpracování územní studie, na základě které bude z území sejmuta pověstná stavební uzávěra. Ta zde byla vyhlášena v rámci začlenění ploch nádraží do tzv. velkého rozvojového území. Tímto názvem jsou na území Prahy označena území, kde je nutno komplexně řešit problémy infrastruktury (zejména dopravy) a možnosti zástavby (rozsah zastavitelných a nezastavitelných ploch). Odborný posudek koncepce urbánního rozvoje Holešovic, jak se práce pěti týmů jmenovala, byl zadavateli prezentován a předán na začátku října 2017.

Kancelář profesora Pelčáka a naše kancelář D3A byly poté pověřeny zpracováním ověřovací studie umístění koncertního sálu – nové filharmonie v lokalitě Vltavská. Oba týmy v předcházející práci budovu filharmonie do oblasti Vltavské skutečně umístily. Nyní dostaly příležitost svůj názor na umístění zpřesnit. Principiální rozdíly v práci obou týmů se objevují zejména v řešení dopravy a způsobu řešení holešovického nábřeží.

Filharmonie na Vltavské

S myšlenkou stavby nového koncertního sálu přišla již na začátku devadesátých let skupina znalců a obdivovatelů vážné hudby. Byli v ní také architekti Miroslav Masák a Josef Pleskot. Právě od těchto dvou architektů jsem měl možnost si na jedné gremiální radě IPRu poslechnout celou historii boje o postavení nové filharmonie. V průběhu let byla v Praze prověřována řada míst. Pozornost se nyní soustředila na prostor okolo Vltavské. Pan architekt Masák upozorňoval na technická úskalí výběru tohoto místa. Jsou jím vibrace od všech druhů dopravy. Zejména je to ale celkový stav, v jakém se území nachází. Bez důsledného a nákladného přebudování celého prostoru mu umístění filharmonie v těchto místech nedává smysl. V tomto názoru se s panem Masákem naprosto shodujeme. Pokud se má nová filharmonie na Vltavskou umístit, je třeba stav území zásadně proměnit.

Stávající stav

Dnešní stav Vltavské je dán mimoúrovňovou křižovatkou v předpolí Hlávkova mostu. Většinu území zabírají dopravní stavby a mezi nimi se nacházející plochy zbytkové izolační zeleně. To zde vytváří nepříjemné neměstské prostředí periferie. Vltava a

její nábřeží jsou od prostoru města odděleny dopravní tepnou. Chodec se k řece nemá šanci dostat. K nápravě tohoto stavu musíme najít odvahu, všeobecnou shodu a pochopení. Změna bude stát nemalé prostředky, v každém případě se ale městu v budoucnu vyplatí.

Umístění filharmonie

V území je třeba nalézt dostatečně velkou plochu pro umístění nové budovy. V zadání studie je uvedeno, že předpokládaná zastavěná plocha pro budovu filharmonie bude cca 7 000 – 12 000 m², kapacita hlavního sálu bude 1 800 míst a komorního sálu 450 míst. Nechceme filharmonii umisťovat nad autobusy metra, ani do úplné blízkosti železnice. Domníváme se, že i v určitém odstupu od dopravní infrastruktury bude řešení problémů akustiky náročné. V případě odlišného pohledu na organizaci automobilové dopravy (oproti dnešnímu stavu) je možné v území najít místo, které splňuje všechna výše uvedená kritéria. Navíc bude budova filharmonie blízko řeky a bude součástí zklidněného nábřeží.

S projektováním moderního koncertního sálu jsou v České republice poměrně čerstvé zkušenosti. V roce 2003 proběhla veřejná architektonická soutěž na budovu Janáčkova kulturního centra (JKC) v Brně. V soutěži jsme postoupili do druhého kola. Soutěžní návrh měl kapacitu 1 700 diváků v hlavním sále a 250 diváků v komorním sále. Budova JKC se realizuje podle vítězného návrhu Atelieru M1. Se znalostí prostorových možností brněnského návrhu (zastavěná plocha činila 4 970 m²) můžeme konstatovat, že nová budova filharmonie se do předpolí Vltavské vejde a že je možno zde na další volný prostor ležící mimo autobusy metra umístit například budovu galerie. Návrh nového koncertního sálu doprovázeného novou galerií posiluje vnímání Holešovic jako kulturního distriktu spojeného s Národní galerií ve Veletržním paláci a známou galerií DOX nalézající se v rekonstruovaném industriálním objektu.

Automobilová doprava

- automobilovou dopravu rozdělujeme do dvou hlavních stop, do upraveného uličního profilu Bubenské a Argentinské ulice
- na jihu zklidňujeme nábřeží a automobilovou dopravu vedeme až v tzv. druhém plánu, až za budovami nové filharmonie, radnice a areálu tržnice
- na nábřeží tak vzniká výjimečný souvislý chráněný prostor pro chodce a cyklisty, plně určený pro odpočinek a zábavu
- toto řešení je umožněno kompletní přestavbou předpolí Hlávkova mostu. Hlavní tah ve směru z centra pokračuje dál před Elektrické podniky a doprava k Argentinské odbočuje až na prodloužení ulice Antonínská
- odbočení vlevo ve směru od centra na Malou Stranu je umožněno na první světelné křižovatce do ulice před budovou Elektrických podniků
- od Malé Strany se do Argentinské dostaneme podjetím mostu, do kterého sklesáme novou rampou. Opakujeme tím řešení známé z jiných pražských mostů (například Čechova a Štefánikova mostu). Po podjetí zabočíme do směru souběžného s osou

Hlávkova mostu. Zde nás připojovací rampa vyveze nahoru k hlavnímu tahu ve směru z centra.

- nová prodloužená Antonínská je rušnou městskou třídou, jakou známe z okolí náměstí I.P.Pavlova. Nestydíme se za to. K městu patří život s auty i bez nich. Důležité je, aby bylo možno ulici bezpečně přecházet. K tomu slouží světelná signalizace u přechodů. Auta se v městském prostoru budou pohybovat se stejnými omezeními jako v případě zklidněné magistrály.

- rozložení hlavních směrů automobilové dopravy do Bubenské a Argentinské ulice pokládáme za nesmírně důležité. Soustředění obou směrů do Argentinské vyvolává násobně složitější řešení křižovatek doprovázené všemi nutnými odbočovacími pruhy, ostrůvky pro přecházení, pruhy pro cyklisty apod. Holešovice budou tímto řešením navždy rozděleny vedví.

- přivedení aut na Vltavskou v této jedné stopě (Argentinskou) jenom potvrdí současný nepřijatelný stav. Záměr zklidnit nábřeží a propojit filharmonii s řekou se nezdaří.

Železnice

Ve studii „Koncepte urbánního rozvoje“ jsme přinesli alternativní návrh železnice včetně umístění nové železniční zastávky Bubny. Návrh sice vzbudil silné emoce, nebylo o něm však seriózně jednáno a nadále se prosazuje řešení železnice projektované společností Metroprojekt.

Pro ověřovací studii Vltavská jsme obdrželi aktualizovanou dokumentaci Metroprojektu. V podkladu se řeší přestupní uzel veřejné dopravy Vltavská s ohledem na možnost úrovněvého vedení tramvaje z ulice Antonínská, úpravy vestibulu metra a návaznost na novou železniční zastávku. Návrh Metroprojektu pracuje s železnicí na náspu a betonovým podjezdem v předpolí budoucí železniční zastávky. Trasování železnice zpracované Metroprojektem jsme vložili do našeho návrhu. Na několika výkresech prokazujeme, jak se urbanistický koncept lokality Vltavská v podání naší kanceláře D3A dokáže s návrhem Metroprojektu vypořádat.

Domníváme se, že celkové předpolí Negrelliho viaduktu má mít městský charakter a že prodloužení Antonínské přes Vltavskou k Argentinské má mít charakter městské třídy. Tomu má také odpovídat řešení železnice. Vedle budovy nové filharmonie nemají být ozeleněné násypy s otvorem podjezdu určeného tramvaji. Tvrdíme, že násypy mají být nahrazeny novým mostním tělesem. Konstrukce železničního mostu má být nově řešena od prvního kamenného pilíře stávajícího Negrelliho viaduktu. Zde má nahradit nepůvodní železobetonové mostní pole rozkročené nad dnešními silnicemi a tramvajovou tratí.

Předpokládáme, že prostor pod mostem lze využít jako rozšíření specifického veřejného prostranství. Může tu být například velké cyklistické parkoviště s půjčovnou kol.

Tramvaje

- v zastávce Vltavská je měněno výškové uspořádání celé lokality a s tím souvisí také úpravy tramvajové trati
- mimoúrovňové vedení tramvaje z Antonínské k vestibulu metra rušíme. Niveletu Antonínské vyrovnáváme na původní úroveň ulice. Na křížení s ulicí Bubenská vzniká standardní světelně řízená křižovatka.
- zastávky tramvajů před Elektrickými podniky zůstávají ve své pozici, jsou ale součástí úrovňového řešení křižovatky
- tramvajová zastávka s vazbou na metro Vltavská se posunuje mezi stanicí metra a přístup k železniční zastávce Bubny
- část tramvajové zastávky je kryta železničním mostem. Na lidi čekající na tramvaj v případě nepříznivého počasí neprší
- tramvaj je z nábřeží před tržnicí přeložena do Jateční ulice
- tramvajovou dopravu v oblasti Holešovic navrhujeme posílit další trasou vedenou středem rozvojového území Bubny

Metro

- nástupiště stanice Vltavská je na úrovni 173,2 m. Nahoru z něj stoupají eskalátory na úroveň 183,6 m. Zde se nachází jižní vestibul.
- měníme jižní vestibul výstupu metra stanice Vltavská. Mění se nejen rozloha vestibulu, ale mění se i polohy výstupů na povrch. Nejbližší od výstupu z eskalátorů od nástupiště se nachází na jedné straně výtahy a na druhé eskalátory spolu s širokým schodištěm. Spojují vestibul s úrovní nové ulice.
- vestibul podchází pod komunikaci (úroveň 183,6 m) a mezi objekty nového koncertního sálu a nové galerie vystupujeme na nábřeží k řece (úroveň 187 m)
- nebo nás rampa z výše popisovaného podchodu (vestibulu) vyvede do další úrovně (191,2 m) do krytého prostoru mezi oba nové objekty. Tato rozlehlá plošina má přímé propojení z ulice, kde navazuje na úroveň chodníku. Ve směru k řece hledíme na lidi vycházející ze spodní úrovně vestibulu a kráčející k řece nebo se náš pohled stáčí ke Štvanici a výhledům na město.
- v krytém prostoru jsou proti sobě umístěny hlavní vstupy do nové filharmonie a nové galerie
- vestibul má ještě svoji druhou část. Ta vede pod prodlouženou ulicí Antonínskou až do předpolí nové zastávky Bubny. Může mít formu jednoduchého propojení, tj. například zde může být pouze koridor pro pěší vybavený pojízdnými chodníky nebo to může být obchodní pasáž s nejrůznější vybaveností. V každém případě má tato část vestibulu zajistit spojení metra s železnicí „suchou nohou“.
- dobré spojení mezi stanicí metra a nástupním prostorem železniční zastávky Bubny nabízí také podloubí ve frontě domů podél Antonínské. Do podloubí ústí z vestibulu metra eskalátory spolu s širokým schodištěm. Na druhé straně podloubí, přerušené ulicí, navazuje na halu, ze které se eskalátory a výtahy vyjíždí do patra na úroveň železniční zastávky Bubny.

Nábřeží

Díky změně automobilové dopravy a přeložení tramvajové trati do Jateční ulice se podařilo vytvořit souvislý veřejný prostor nábřeží propojující město s řekou. V širokém pásu se tu podél řeky pohybují pouze chodci a cyklisté. Nové budovy filharmonie a galerie se stávají součástí veliké pěší zóny, která začíná v novém předpolí Hlávkova mostu a pokračuje podél tržnice až k ulici Komunardů. Toto je nové Bubenské nábřeží. Jsou tu velkorysé dlážděné plochy, široká venkovní schodiště a rampy klesající k náplavce u řeky. Představujeme si opravdové městské nábřeží, jaké má Praha například na Výtoni podél Rašínova nábřeží. Také Holešovice mají obrovský potenciál a město zde může sestoupit až k řece. Na nábřeží bez aut mohou být parkové plochy, z dláždění mohou vyrůstat skupiny stromů ...

Umístění radnice

V zadání „Konceptce urbánního rozvoje Holešovic“ odevzdané v říjnu 2017 byl vznesen požadavek na umístění nové radnice pro Prahu 7. V našem řešení jsme radnici umístili do oblasti Vltavská do budovy stojící v těsném sousedství Negrelliho viaduktu. Výměra navržených ploch činila 6 650 m².

Od doby zadání „Konceptce“ se plošné nároky na budovu radnice zvýšily. Nyní je Prahou 7 požadováno 10 000 m². Původně navrženou budovu nechceme „nafukovat“. Proto se snažíme nabídnout jiné řešení. Je zde několik variant.

1. Radnice u viaduktu
Ke dříve navržené budově navrhujeme přidat plochy budovy přiléhající k Negrelliho viaduktu na jeho protější straně. Viadukt uvažujeme od první levobřežní podpory vybudovat ve směru k zastávce Bubny jako nové mostní těleso. Pod mostem pak může vzniknout velký krytý prostor, ze kterého se vstupuje do obou částí radnice. Další částí krytého prostranství je veliký prostor pro kola, jak jej známe z mnoha zahraničních realizací.
2. Radnice při Bubenské
Logickým pokračováním Hlávkova mostu je Bubenská ulice, široká městská třída. Na nároží s Antonínskou ulicí může být důstojné místo pro novou radnici.
3. Radnice u zastávky Bubny
Takto pojatá radnice by mohla přímo sousedit s novou železniční zastávkou Bubny. Budova by se mohla rozkročit nad kolejištěm a část krytých prostor určených pro vstup na horní úroveň nástupišť by mohla sloužit ke vstupu do veřejných částí radnice.
4. Radnice při ulici Za Viaduktem
Radnice by mohla vzniknout na lichoběžníkové parcele mezi stávající ulicí Za Viaduktem a novou ulicí, kterou projíždí trasa tramvaje. Čelo radnice by

dominovalo vzniklému veřejnému prostranství. Také v tomto případě by občané měli blízko k tramvaji, vlaku i metru.

Parkování

Všechny nově budované domovní bloky v oblasti Vltavské a Bubnů budou mít společné podzemní parkinky a vjezdy do nich. V ulicích bude pouze nezbytné množství parkovacích stání. Otázkou je, jak vyřešit parkování pro novou filharmonii a galerii. V návrhu se snažíme chránit kvality veřejného prostoru, který tu může vzniknout. Proto zde neumistujeme žádné vjezdové rampy, jak je známe z náměstí Republiky a jak je budeme brzy znát z Václavského náměstí. Vjezdové rampy žádné veřejné prostranství nevylepší.

Při přestavbě předpolí Hlávkova mostu se nabízí elegantní řešení, kam vjezd aut do podzemí uklidit. V půdoryse 1PP (úroveň 186 m) ukazujeme, jak za protipovodňovými vraty mizí vjezdové a výjezdové koridory k podzemním podlažím pod novou filharmonií a galerií. Kromě osobních aut zde řešíme také možnost odstavení zájezdových autobusů.

Podzemní parkování osobních aut může být propojeno s parkováním pod objektem radnice umístěným při novém Negrelliho viaduktu.

Protože nemáme přesné a úplné informace o hloubkách tunelů metra a jejich technologickém vybavení, držíme se raději v uctivém odstupu a parkovací plochy nad trasu metra nenavrhujeme. Na úrovni vestibulu metra (183,6 m), pod kterým dnes tunely reálně procházejí, máme pouze propojení obou parkingů. Při dvoupodlažním řešení parkingů, které nezasahuje pod stabilizovanou hladinu nedalekého říčního ramene (180,0 m) máme pod objekty navrženou kapacitu cca 850 stání pro osobní automobily a cca 11 odstavných stání pro autobusy.

Další parkovací stání jsou navržena pod domem, který by mohl vyrůst v „uchu“ dnešní mimoúrovňové křižovatky před jižní fasádou Elektrických podniků. Vjezd a výjezd máme nakreslen z ulice mezi El. podniky do přízemí nové budovy. Další vjezd se nabízí z vjezdu do podzemí nové filharmonie (úroveň 1PP 186,0 m). Za protipovodňovými vraty je připraveno jednoduché odbočení doleva a za ním již následuje vlastní parkovací podzemí nového objektu.

Zásobování

V zadání studie byl požadavek na prověření zásobování objektu. Budovu filharmonie obsluhujeme odbočením z hlavního tahu při jízdě ve směru z centra. Odbočením vpravo (těsně před novým železničním mostem) sjedeme novou ulicí podél východní fasády filharmonie z kóty 188,5 m na kótu 187 m. Na fasádě budovy filharmonie jsou vrata, která se odsunou a kamion zacouvá do zásobovacího dvora skrytého uvnitř budovy. Při vyjetí kamion pojedje Negrelliho viadukt a zamíří podél fronty stávajících domů na Bubenském nábřeží k ulici Argentinská. Nová ulice je v principu pěší zónou a vjezd je dovolen pouze vozidlům zásobování.

Běžné zásobování budovy nové galerie předpokládáme z prostoru 1PP z úrovně 184,8 m. Zde je v prostorech určených pro obrátku autobusů umístěn zásobovací dvůr. Je pod uzavřením a mohou do něj zacouvat menší nákladní auta. Dvůr je nákladním výtahem propojen se všemi patry galerie. Zásobovací dvůr pro občasné překládky z kamionu je v 1NP na úrovni 192 m. Také k tomuto dvoru vede příjezd plochou pěší zóny. Zásobování touto cestou je výjimečné a pouze při přepravě větších exponátů.

Křižovatka nábřeží Kapitána Jaroše a Dukelských hrdinů

Při konzultacích nad rozpracovanou dokumentací jsme se s objednatelem dostali až k tématu této křižovatky. Je sice mimo hranici řešeného území, jak byla definována v zadání studie, ale s obsahem studie velmi souvisí. Již zde je možno kultivovat prostor nábřeží a rozumnější řešení křižovatky by Holešovicím jistě pomohlo. Navíc je křižovatka smutně proslulá pomníčkem od Krištofa Kintery, který připomíná tragickou smrt neúnavného propagátora cyklistiky Jana Bouchala.

Domníváme se, že řešení, jak křižovatku výrazně zlepšit, existuje. Navrhujeme tu ve směru od Strossmayerova náměstí zřídit zastávku vídeňského typu. Úprava tramvajové trasy vytvoří velký ostrůvek, kde může být případně umístěna tramvajová zastávka v opačném směru. Ostrůvek je tak velký, že je na něm možno vysázet skupinu stromů. Zlepšila se část křižovatky s odbočením aut do Dukelských hrdinů. Křižovatka je světelně řízena, stejně tak jako křížení tramvajové trasy s jednopruhovou komunikací ve směru ke Štefáníkovu mostu. V prostoru křižovatky jsme naznačili jízdní pruhy pro cyklisty a dvě zastávky pro příležitostné zastavení autobusů nebo zřízení další plnohodnotné městské linky.

Kultivace prostoru pokračuje odbočením z Dukelských hrdinů do ulice Na Ovčínách. Dnes je to prostor zcela věnovaný dopravě. Auta tu projíždějí nebo parkují. V souvislosti se stavbou nového objektu v uchu křižovatky se nabízí řešení. Část parkovacích stání v podzemí objektu může být financována městem a sloužit obyvatelům Holešovic. Ulice V Ovčínách se potom může proměnit na městský prostor s širokými chodníky a dvěma alejemi stromů.

Zobrazení návrhu

V rámci ověřovací studie jsme zakreslili nejdůležitější principy návrhu. Zejména je podrobněji zakresleno řešení dopravy, principy parkingů, polohy zásobovacích dvorů a několik důležitých vertikálních propojení. Dispozice nové filharmonie rozdělené v našem případě do dvou objektů (sál filharmonie a provozní budova filharmonie), ani budova nové galerie, nejsou předmětem této studie. Studie měla za cíl ověřit prostorové vztahy v lokalitě a limity dopravních řešení.

Závěr

Studie „Filharmonie na Vltavské“ názorně ukazuje, co vše pozitivní by se na Vltavské mohlo v budoucnu udít. Jsme přesvědčeni, že propojení města s řekou a vytvoření krásného nábřeží je přístup hodný tohoto století. Domníváme se, že vedení města by mělo mít ambice vytvářet důstojné prostředí a napravovat chybná rozhodnutí, která v minulosti tvář města poškodila. Vedení magistrály středem města takovým chybným rozhodnutím bylo. Napravování chyb by nemělo končit na Václavském náměstí u Muzea, ale mělo by pokračovat přes Florenc, Holešovice, Holešovičky až k Bulovce. V případě naší studie se detailně věnujeme oblasti Vltavské.

Z hlediska automobilové dopravy je to mimoúrovňová křižovatka v předpolí Hlávkova mostu. Některými odborníky jsou navrhována polovičatá řešení: „tuhle půlku křižovatky zachováme, tuhle upravíme...“. Domníváme se, že podoba křižovatky, jak ji známe dnes a kterou přinesl konec 70. let minulého století, má zmizet do nenávratna. Má být nahrazena normálními úrovnovými křižovatkami. Doprava ve městě se má přizpůsobit městu a nemá vytvářet dopravní koridory. Tvrdíme, že investice do dopravní infrastruktury uvnitř města má být zároveň investicí do kvalitního veřejného prostoru. Jednoznačnou podporu má mít rozvoj veřejné dopravy.

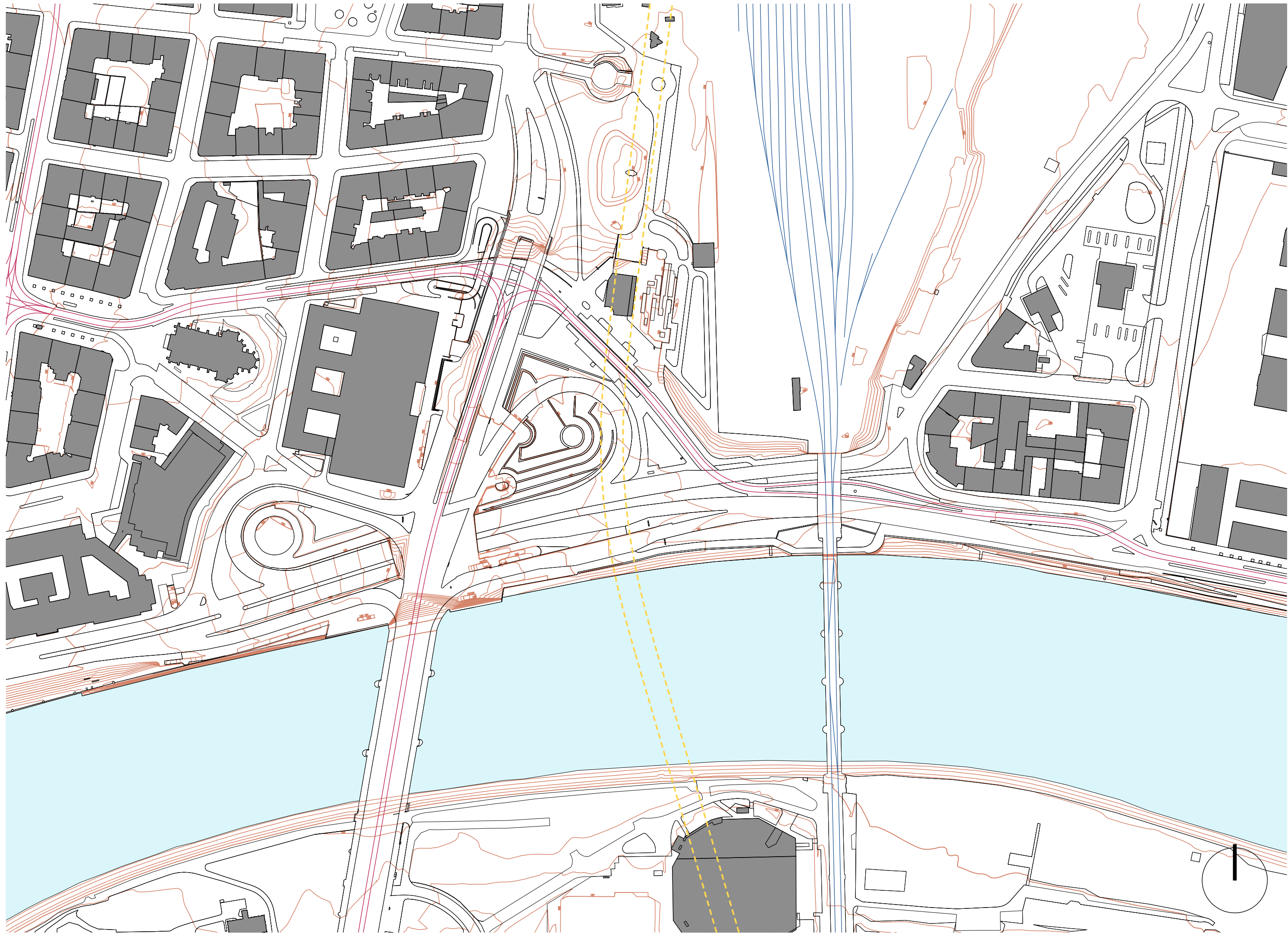
Obdobný problém jako jsou investice do staveb určených automobilové dopravě a jejich dopadu na kvalitu veřejného prostoru, jsou investice do železniční dopravy. Argumentace, kterou často slyšíme, směřuje k tomu, že na nic nejsou peníze. Domníváme se, že v případě tak citlivého místa, jakým je předpolí Negrelliho viaduktu, a při posouzení možnosti jeho dalšího rozvoje nemůže společnost akceptovat řešení železnice na zemním valu. Tvrdíme, že pokračování Negrelliho viaduktu má být provedeno novým mostním tělesem. Tvrdíme, že je třeba železnici připravovat v souvislostech budoucího města. Investované peníze se v místech, kde se budou denně pohybovat desetitisíce lidí, vyplatí. My se naším návrhem snažíme bojovat za to, abychom pokračovali v důstojném rozvoji Prahy tak, jak to dokázali předcházející generace.

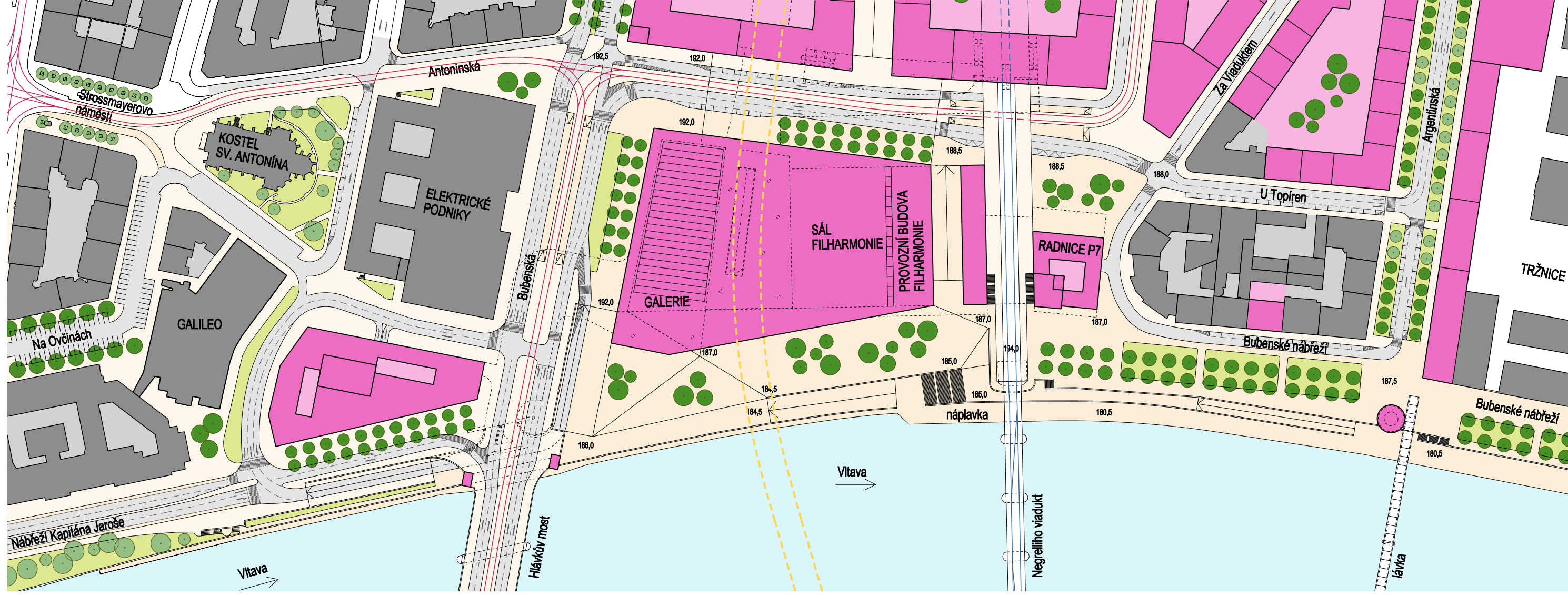
Pokud někde hledáme prostor pro umístění něčeho tak výjimečného jako je budova nové filharmonie, musí na tom spolupracovat všechny složky řízení města, ale i státu. Budova filharmonie v hlavním městě je stavbou celoměstského, svým přesahem ale i celostátního významu. Shodu musí najít městská část, magistrát, ale i ministerstvo dopravy. Stále jsou otevřené všechny možnosti. Nejsou realizovány žádné nové stavby, které by učinily zlepšení celkové situace na Vltavské nereálným. Je to jen otázka dohody a přeprojektování některých staveb, které jsou zatím jen na papíře. Jejich zhmotněním se ale některé možnosti uzavřou a šance bude promarněna. Ještě je čas...

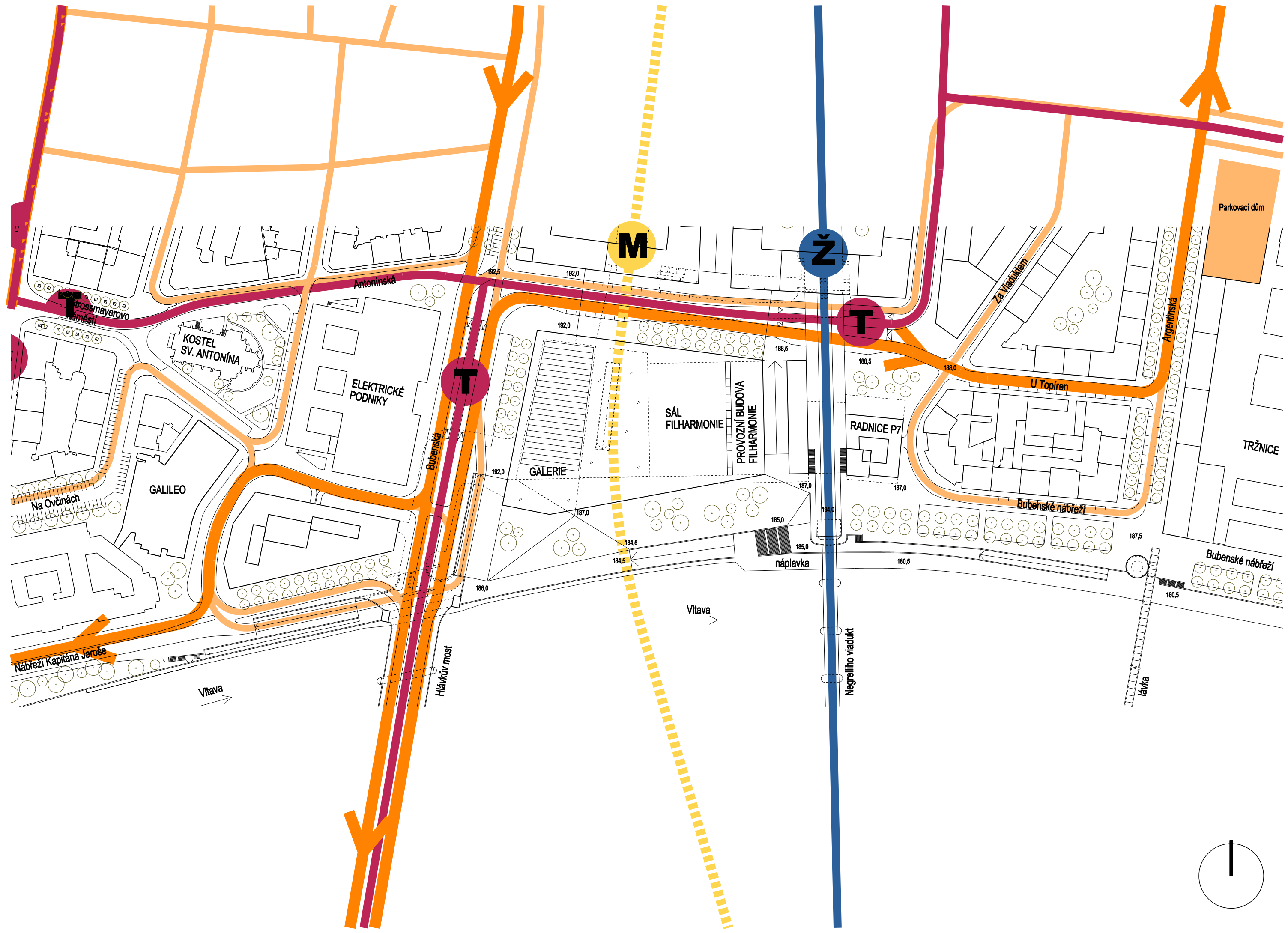
V Praze dne 28.2.2018

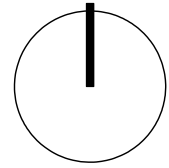
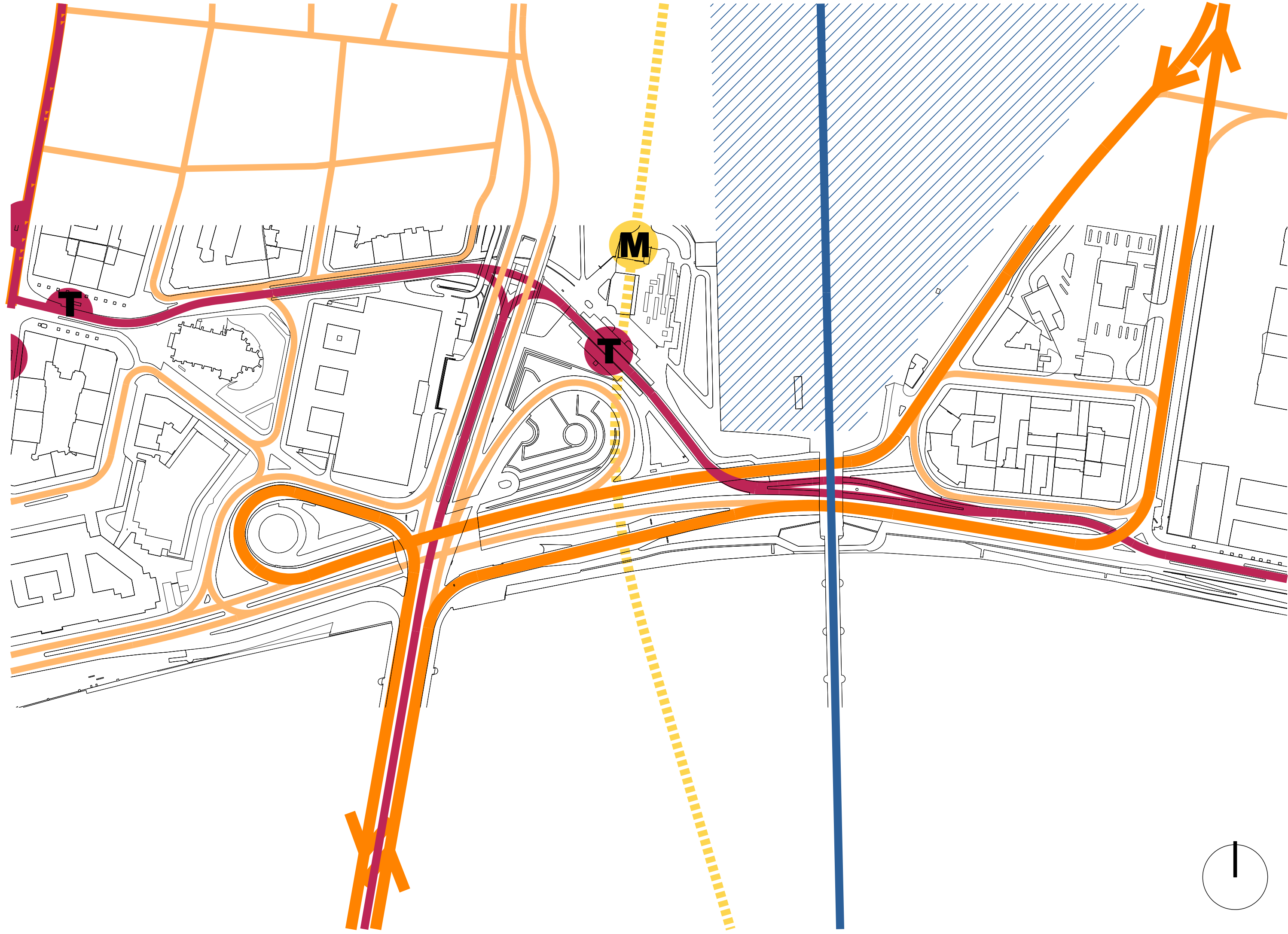
Jaroslav Zima

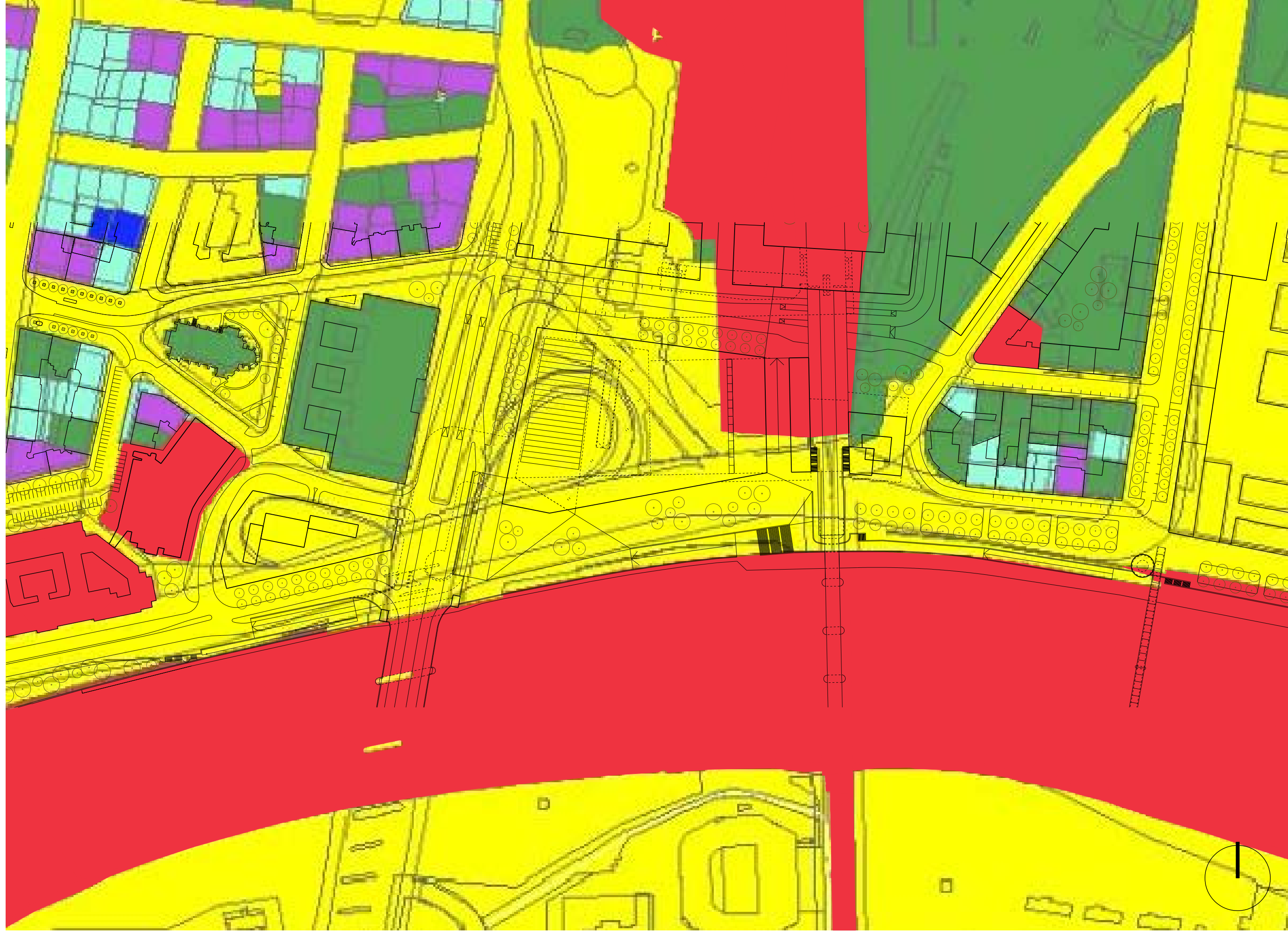


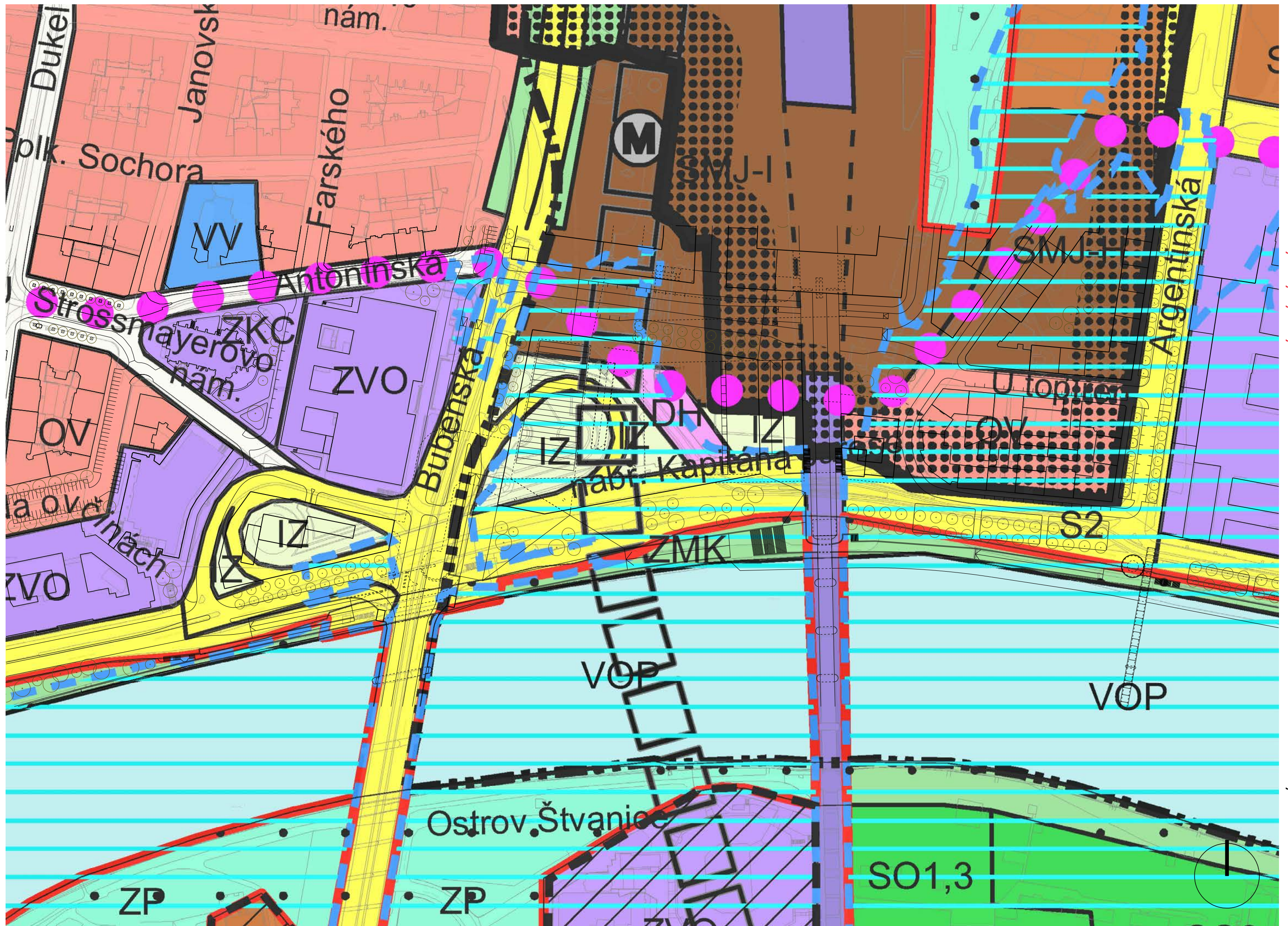




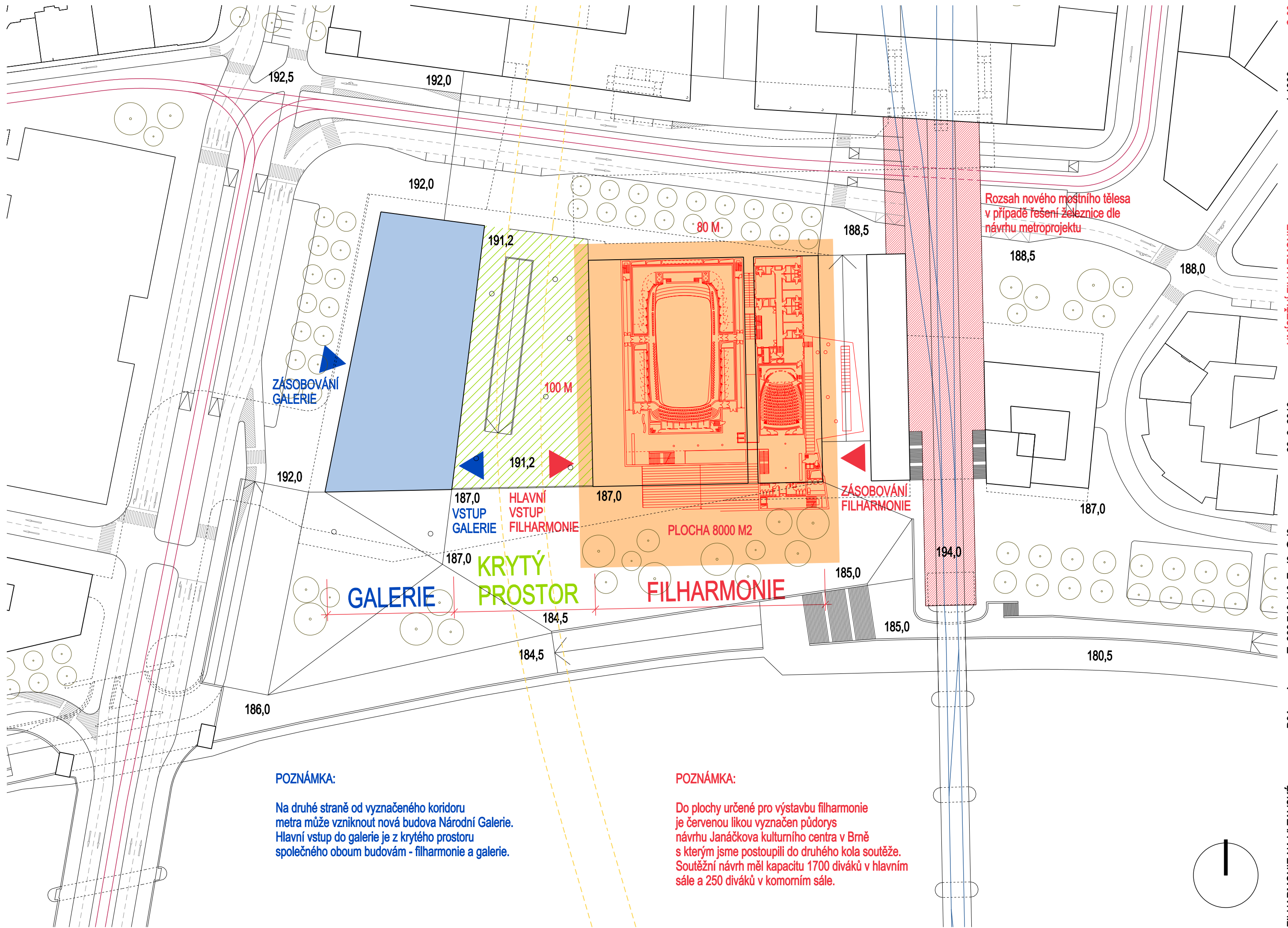










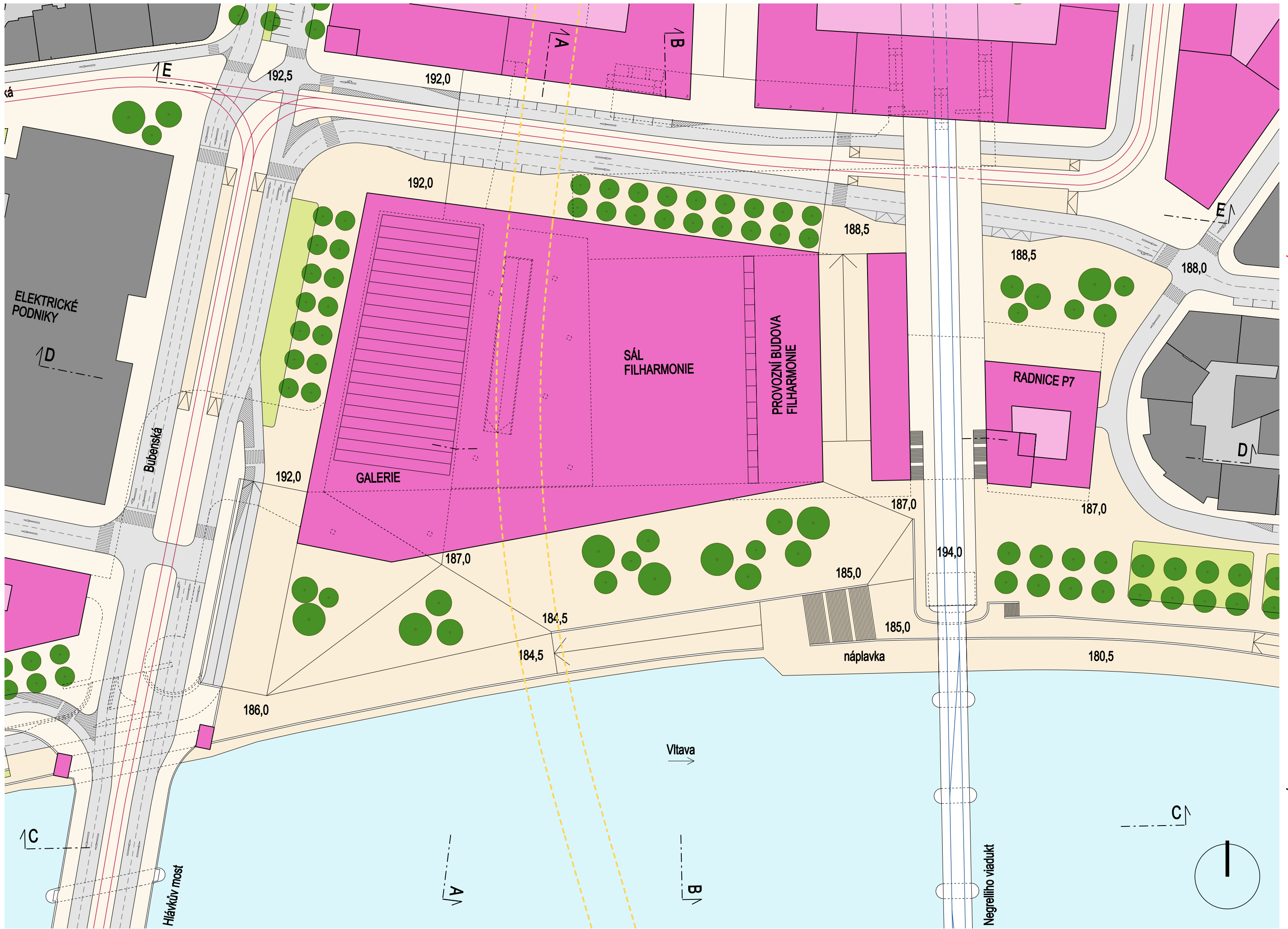


POZNÁMKA:

Na druhé straně od vyznačeného koridoru metra může vzniknout nová budova Národní Galerie. Hlavní vstup do galerie je z krytého prostoru společného oboum budovám - filharmonie a galerie.

POZNÁMKA:

Do plochy určené pro výstavbu filharmonie je červenou linkou vyznačen půdorys návrhu Janáčkova kulturního centra v Brně s kterým jsme postoupili do druhého kola soutěže. Soutěžní návrh měl kapacitu 1700 diváků v hlavním sále a 250 diváků v komorním sále.



ká

ELEKTRICKÉ
PODNIKY

Bubenická

Hlávkův most

192,5

192,0

192,0

192,0

186,0

187,0

184,5

184,5

185,0

185,0

188,5

188,5

188,0

187,0

187,0

194,0

náplavka

180,5

SÁL
FILHARMONIE

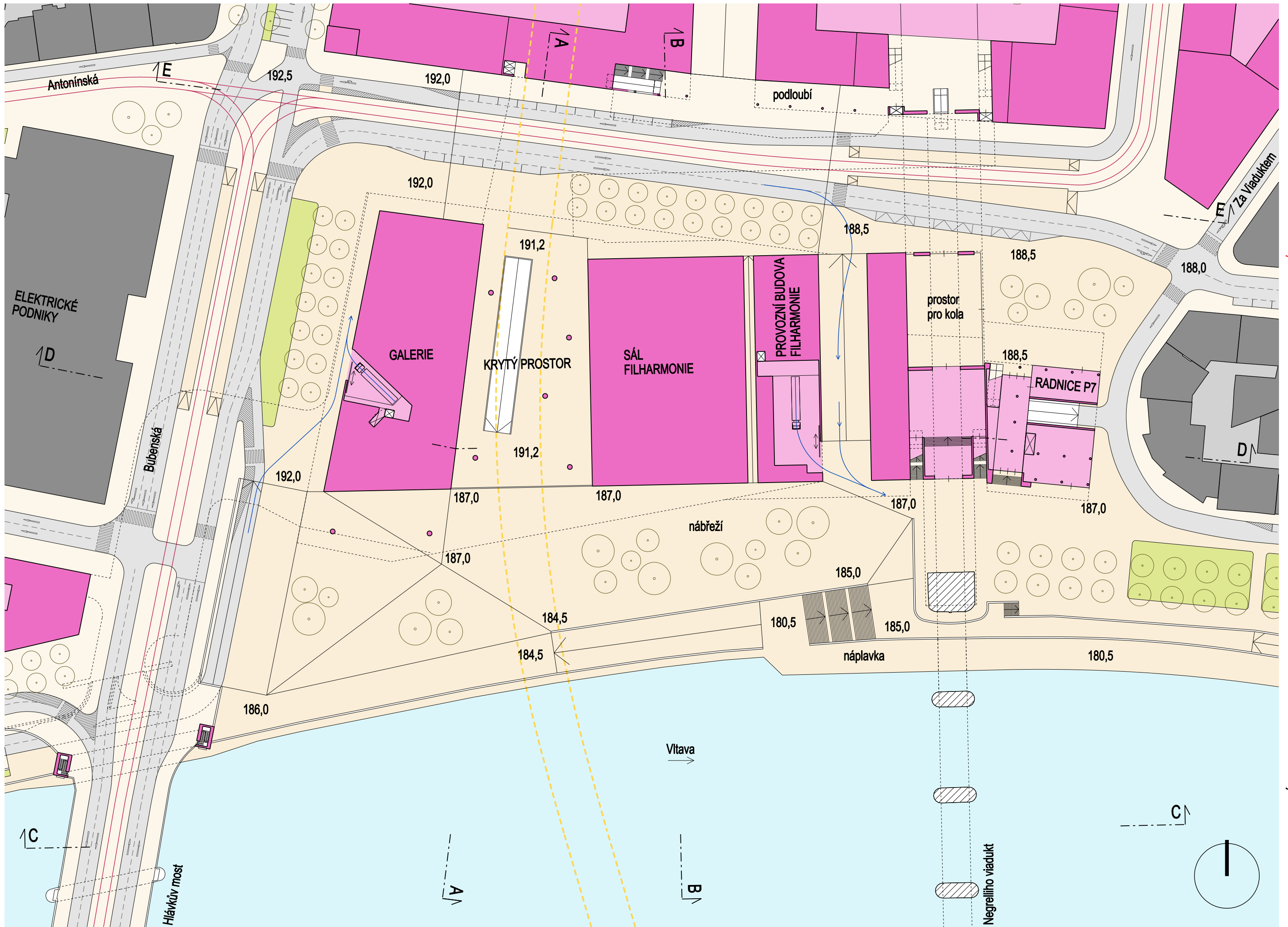
PROVOZNÍ BUDOVA
FILHARMONIE

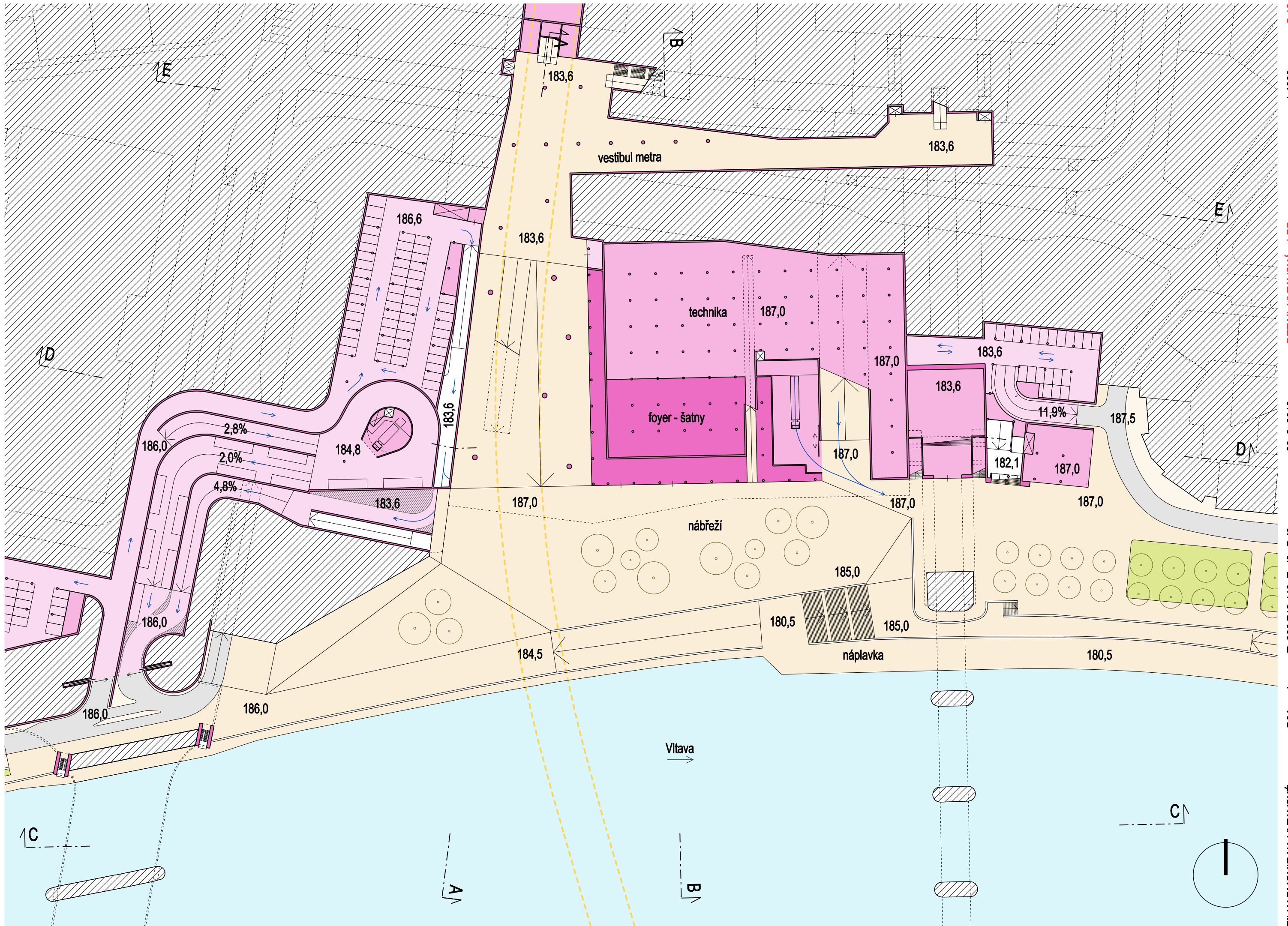
GALERIE

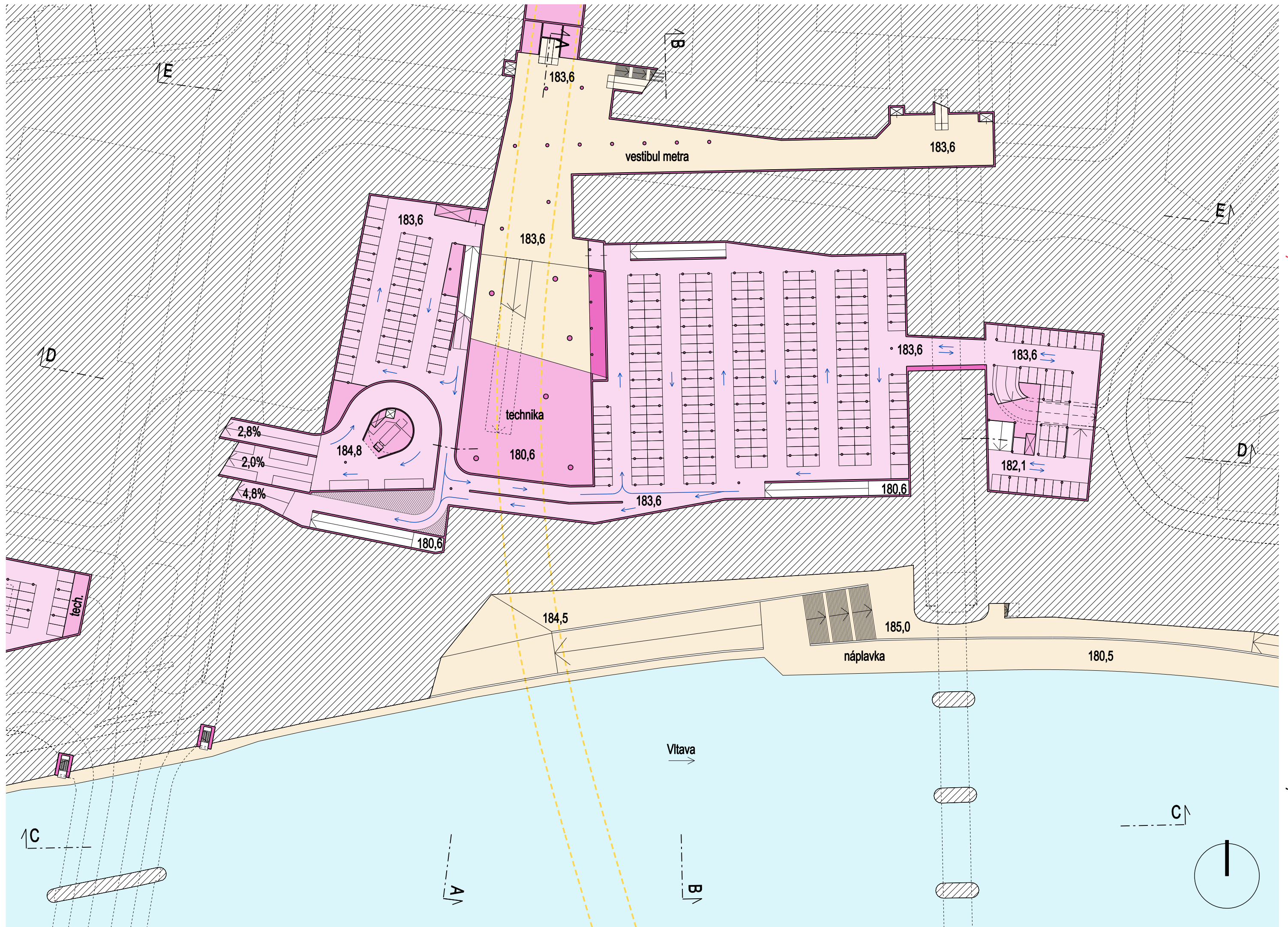
RADNICE P7

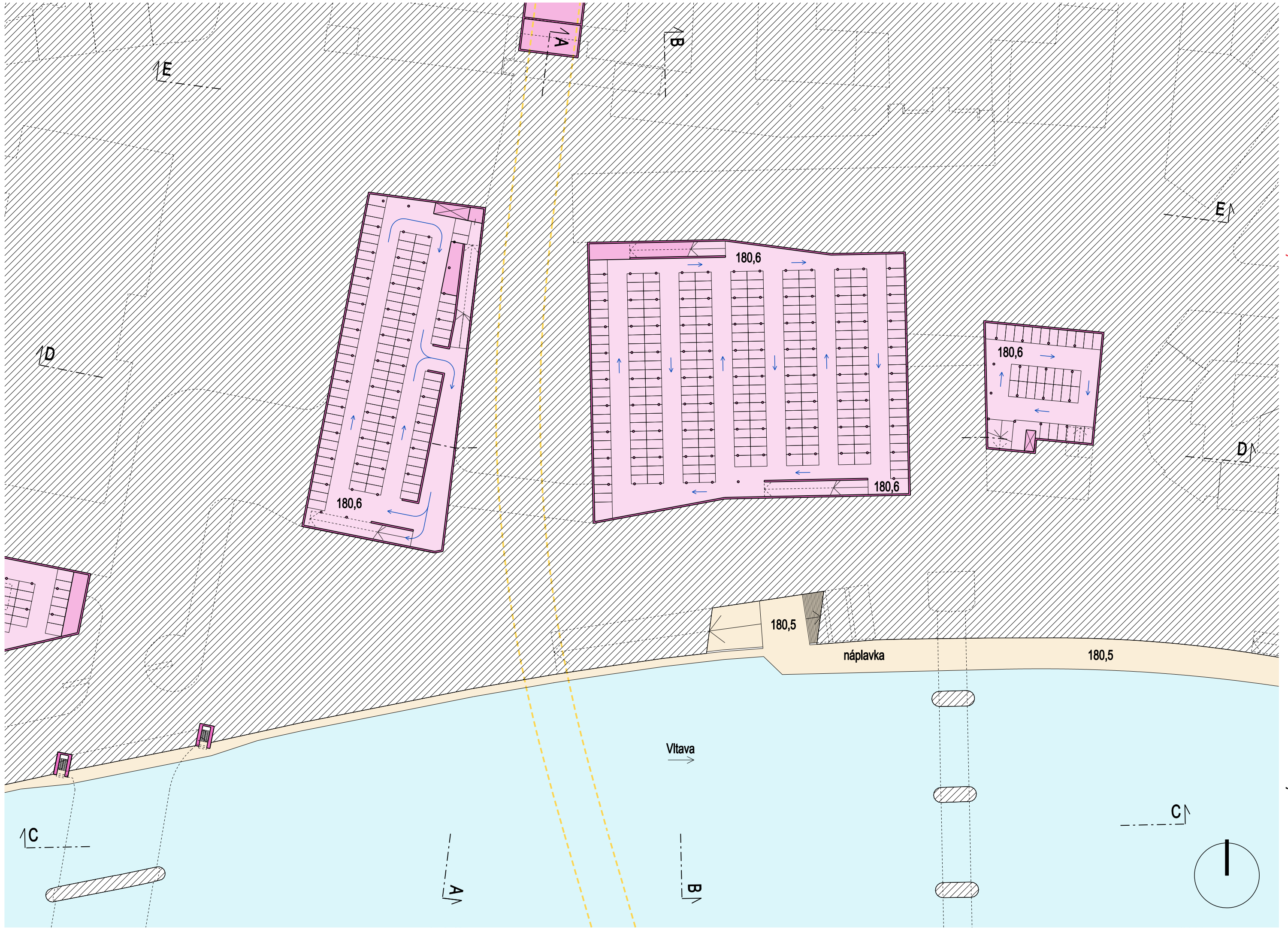
Vltava

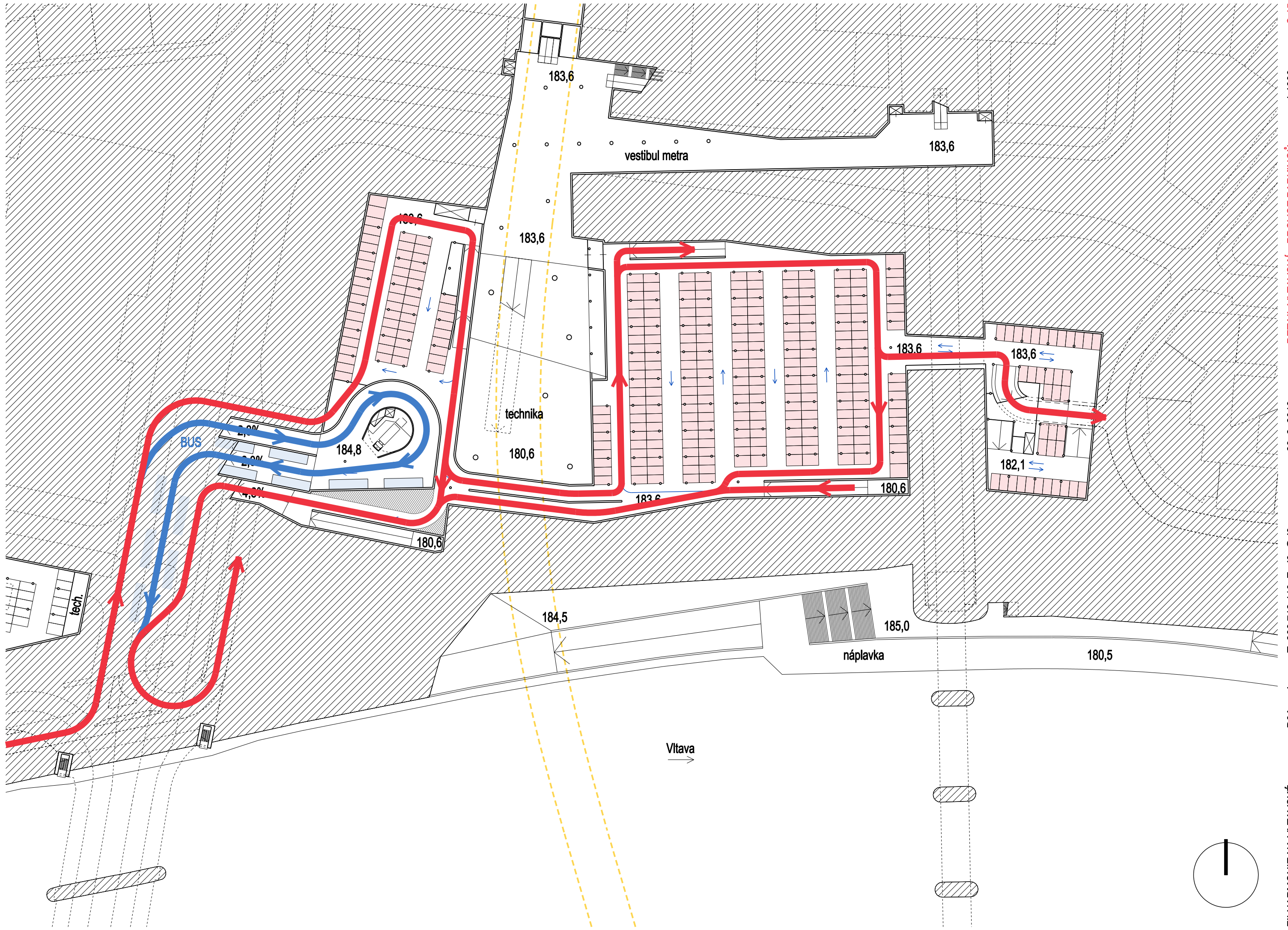
Negrelliho viadukt

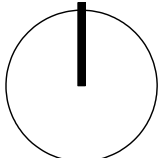
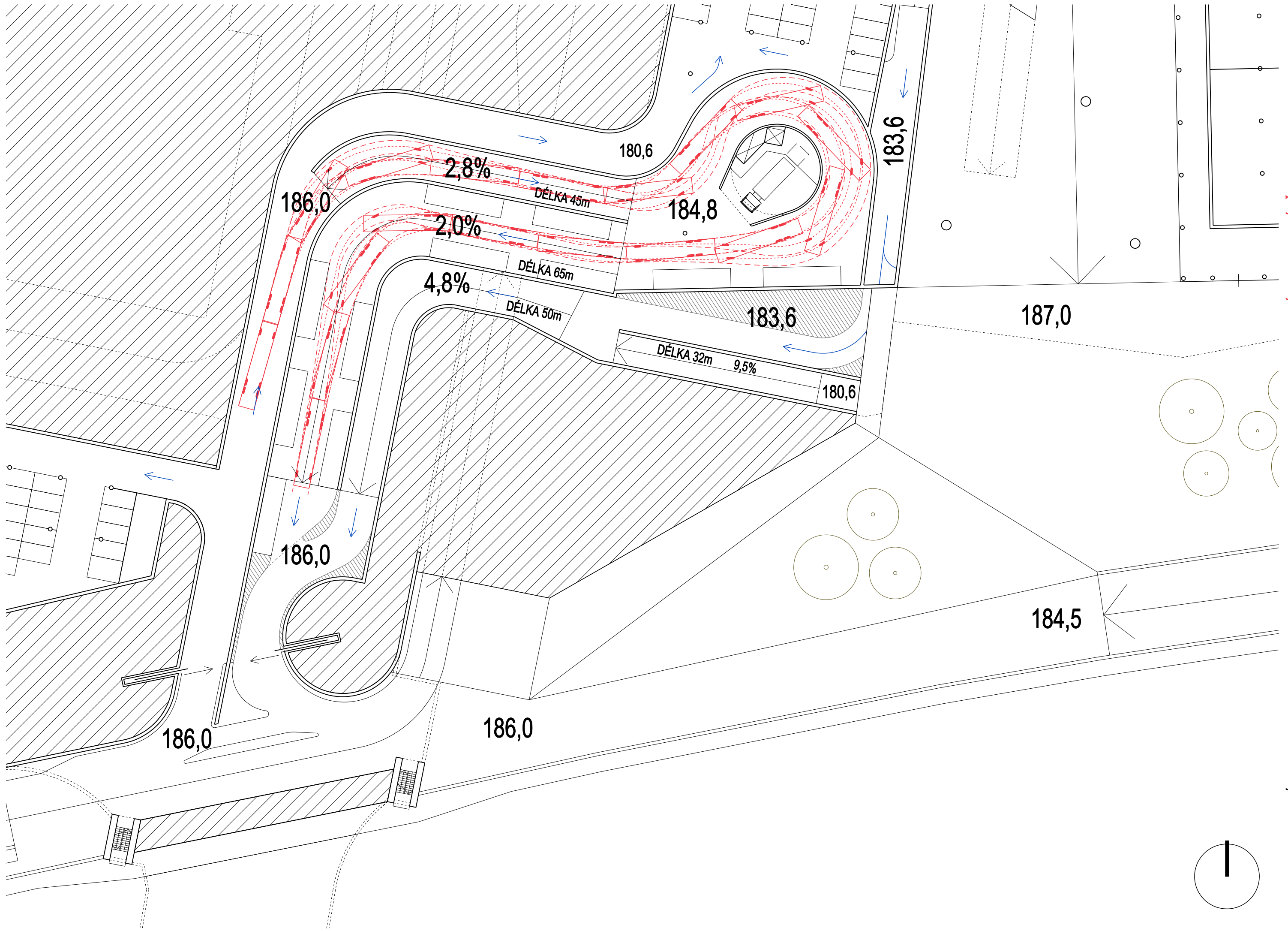


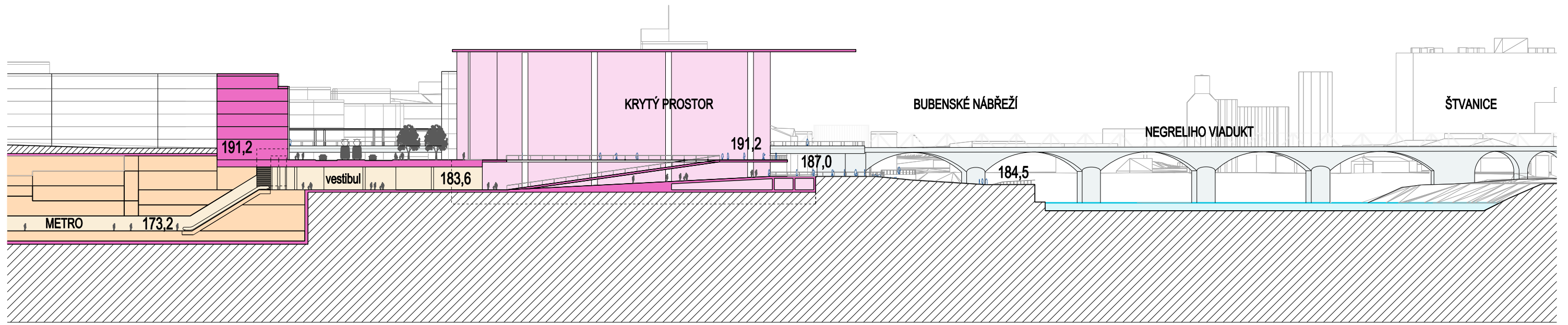


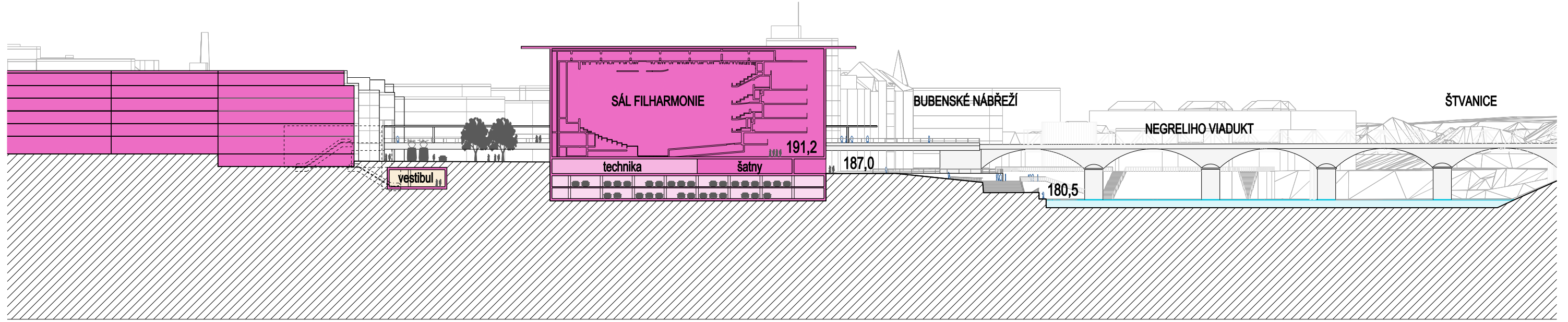


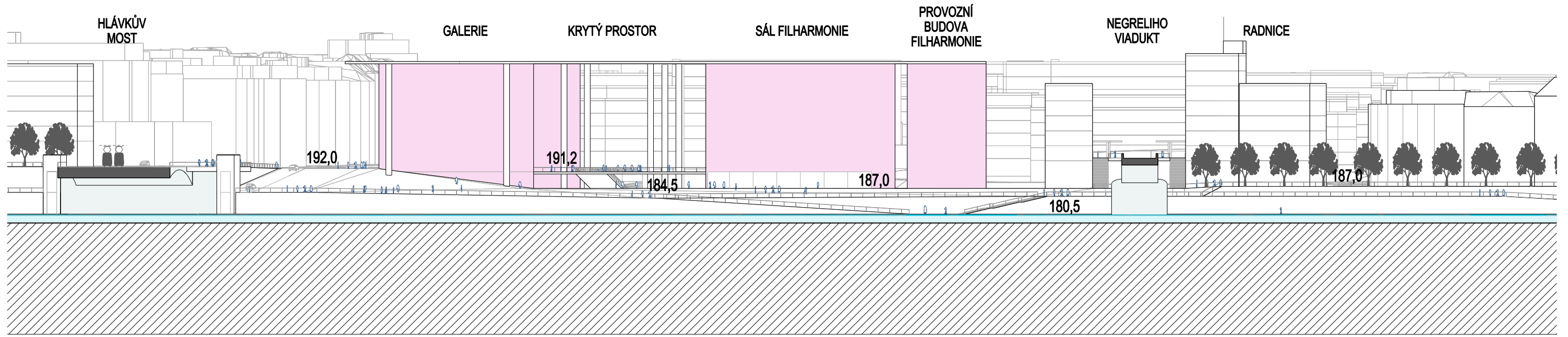


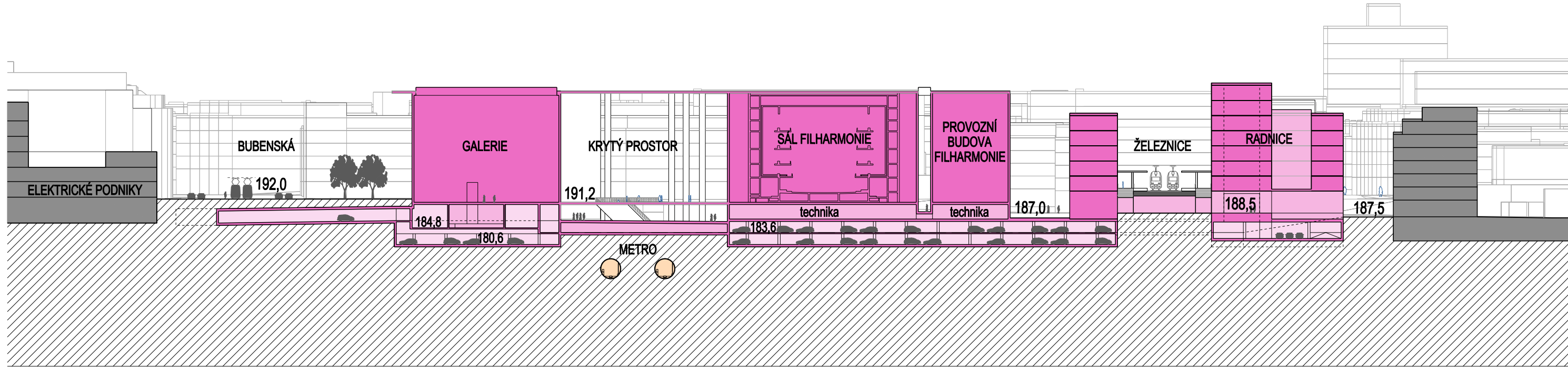


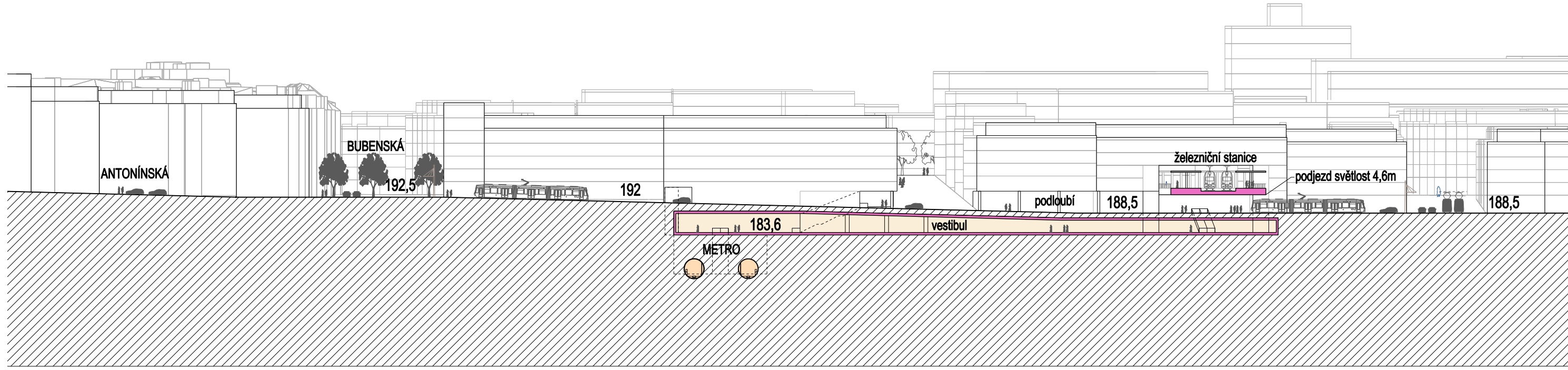


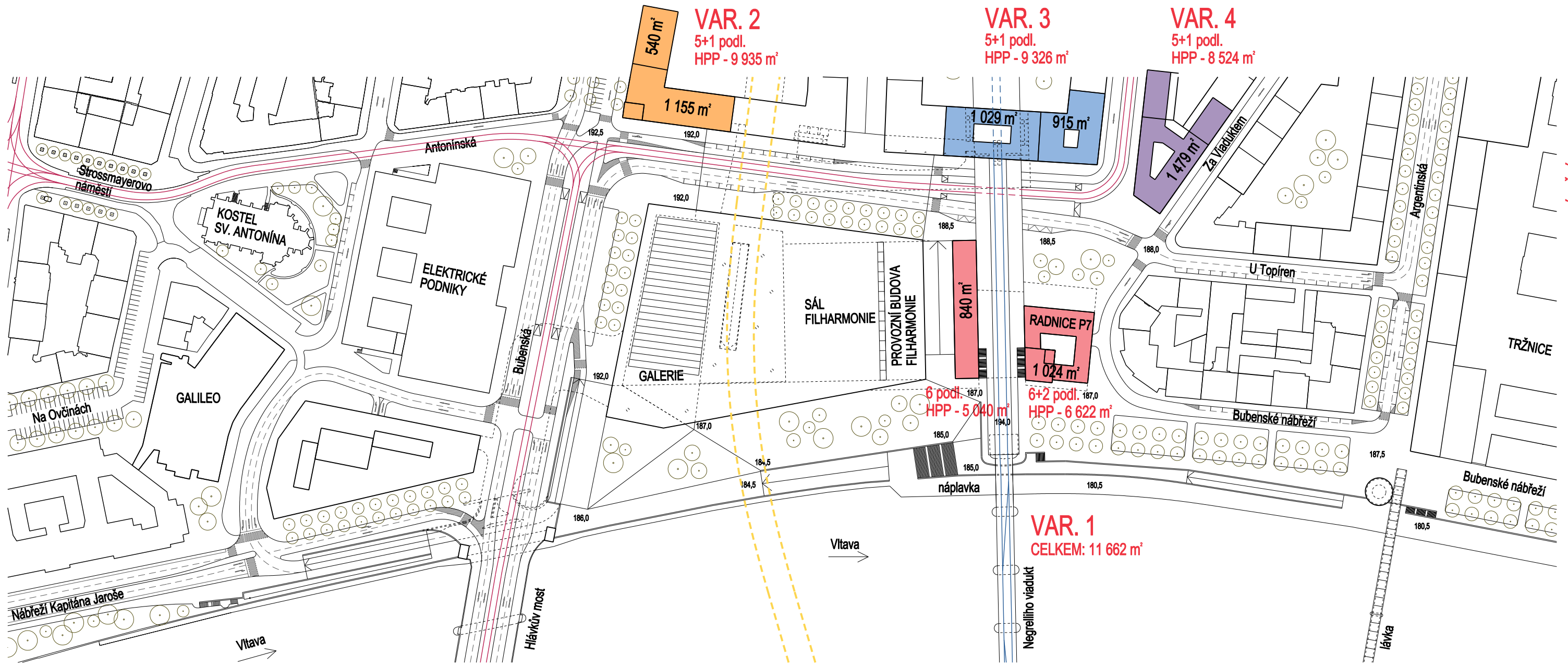












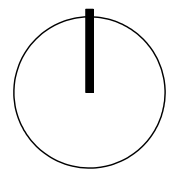
VAR. 2
5+1 podl.
HPP - 9 935 m²

VAR. 3
5+1 podl.
HPP - 9 326 m²

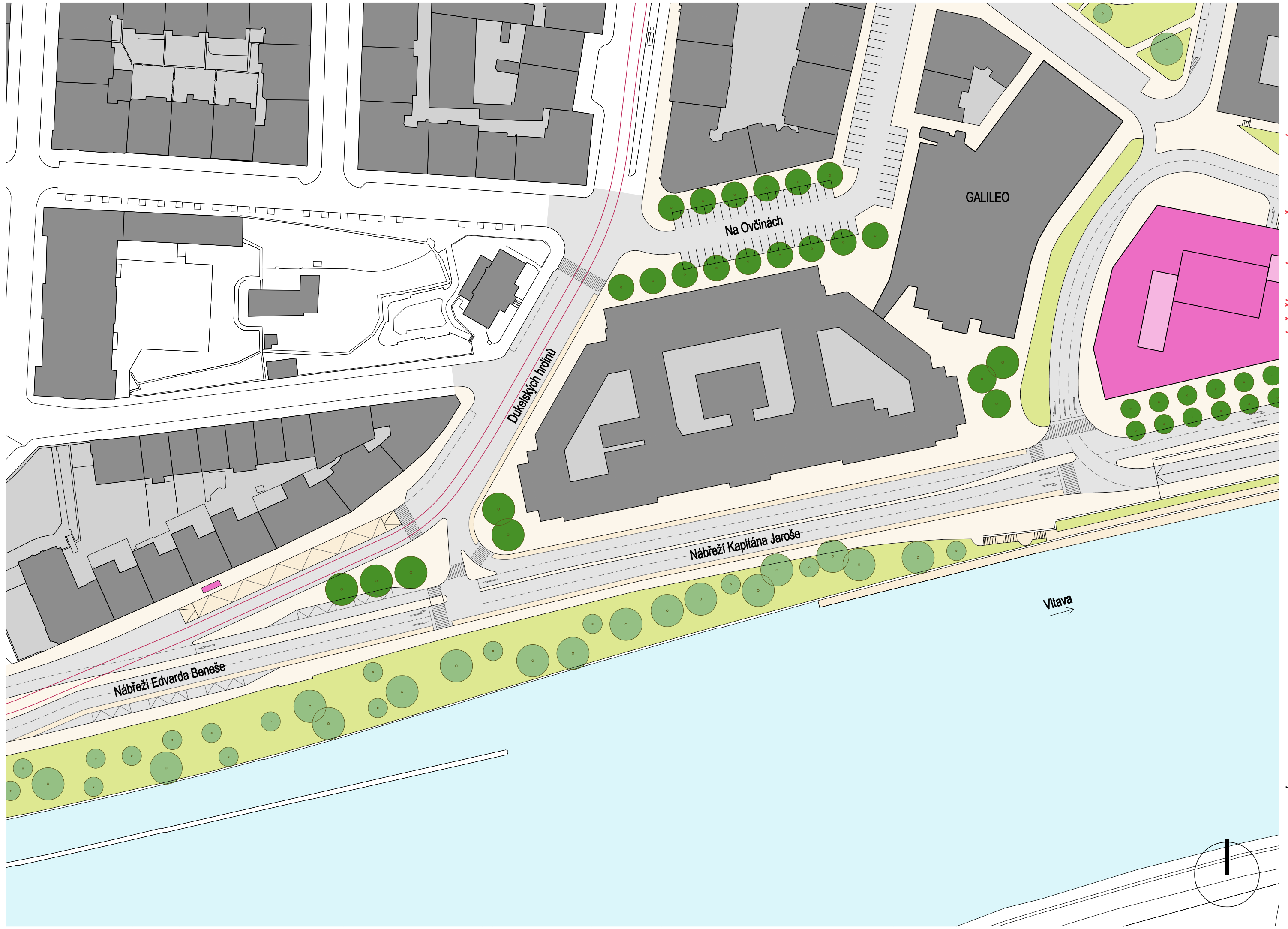
VAR. 4
5+1 podl.
HPP - 8 524 m²

VAR. 1
CELKEM: 11 662 m²

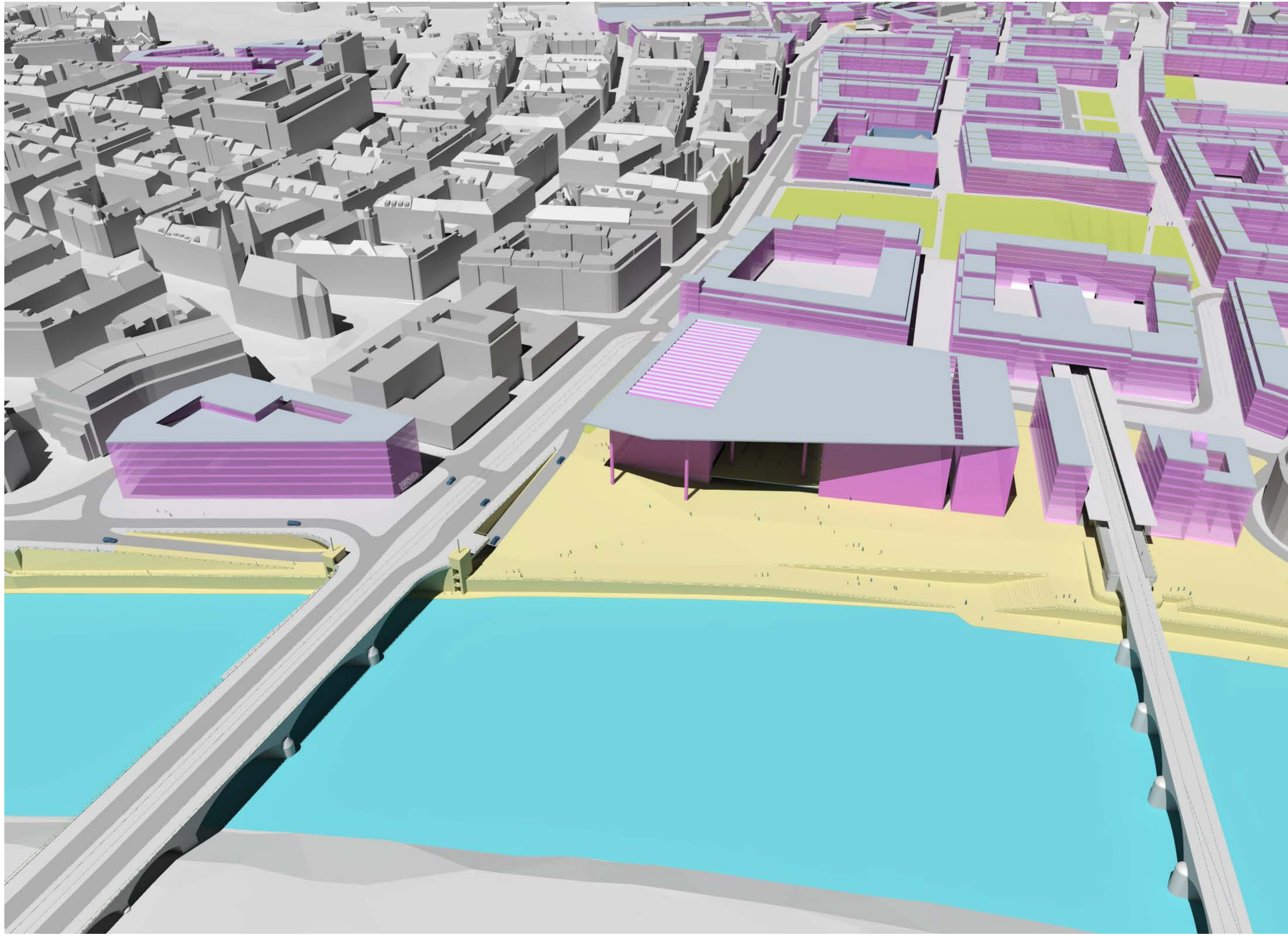
- VAR. 1 - Radnice u viaduktu
- VAR. 2 - Radnice při Bubenské
- VAR. 3 - Radnice u zastávky Bubny
- VAR. 4 - Radnice při ulici Za Viaduktem

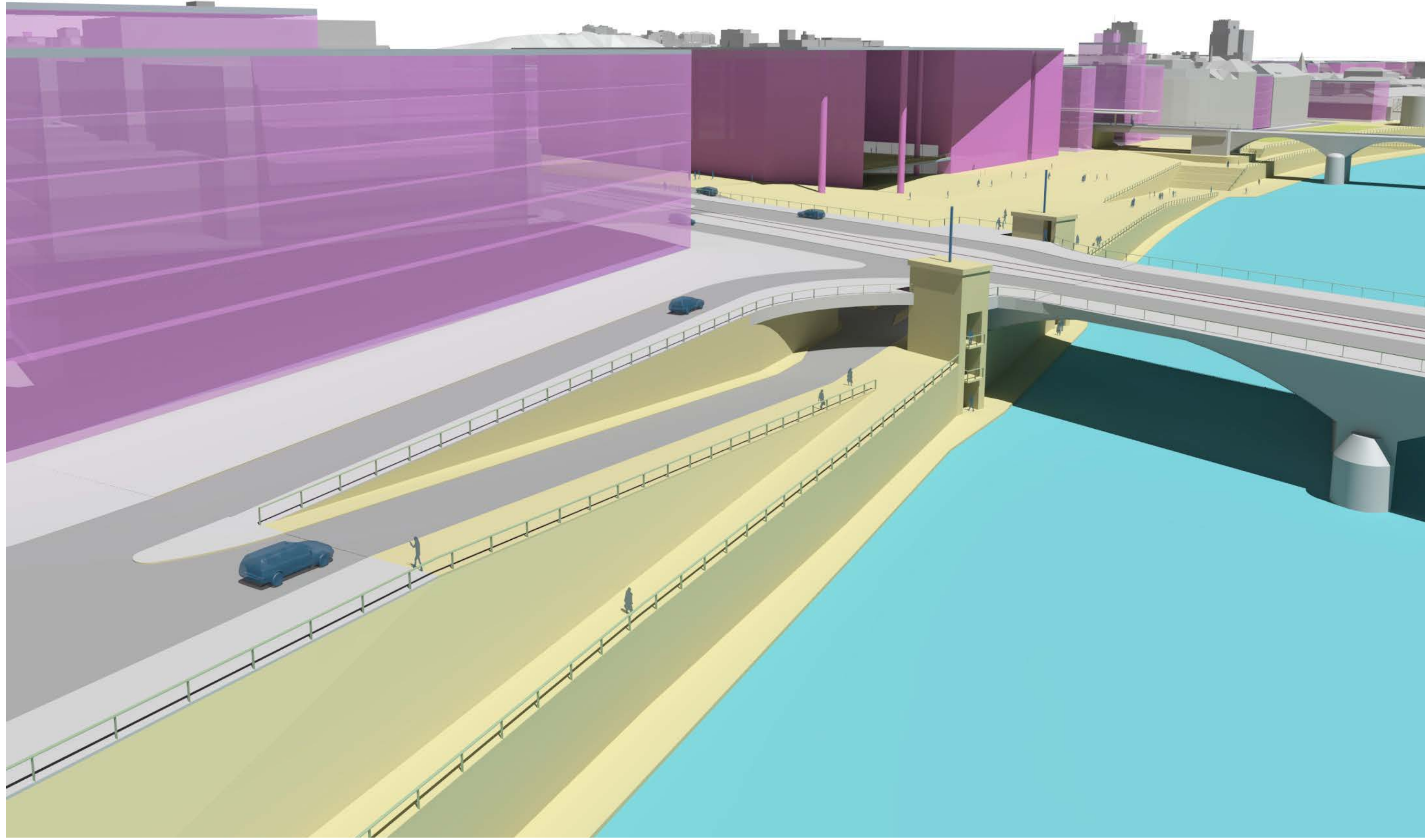


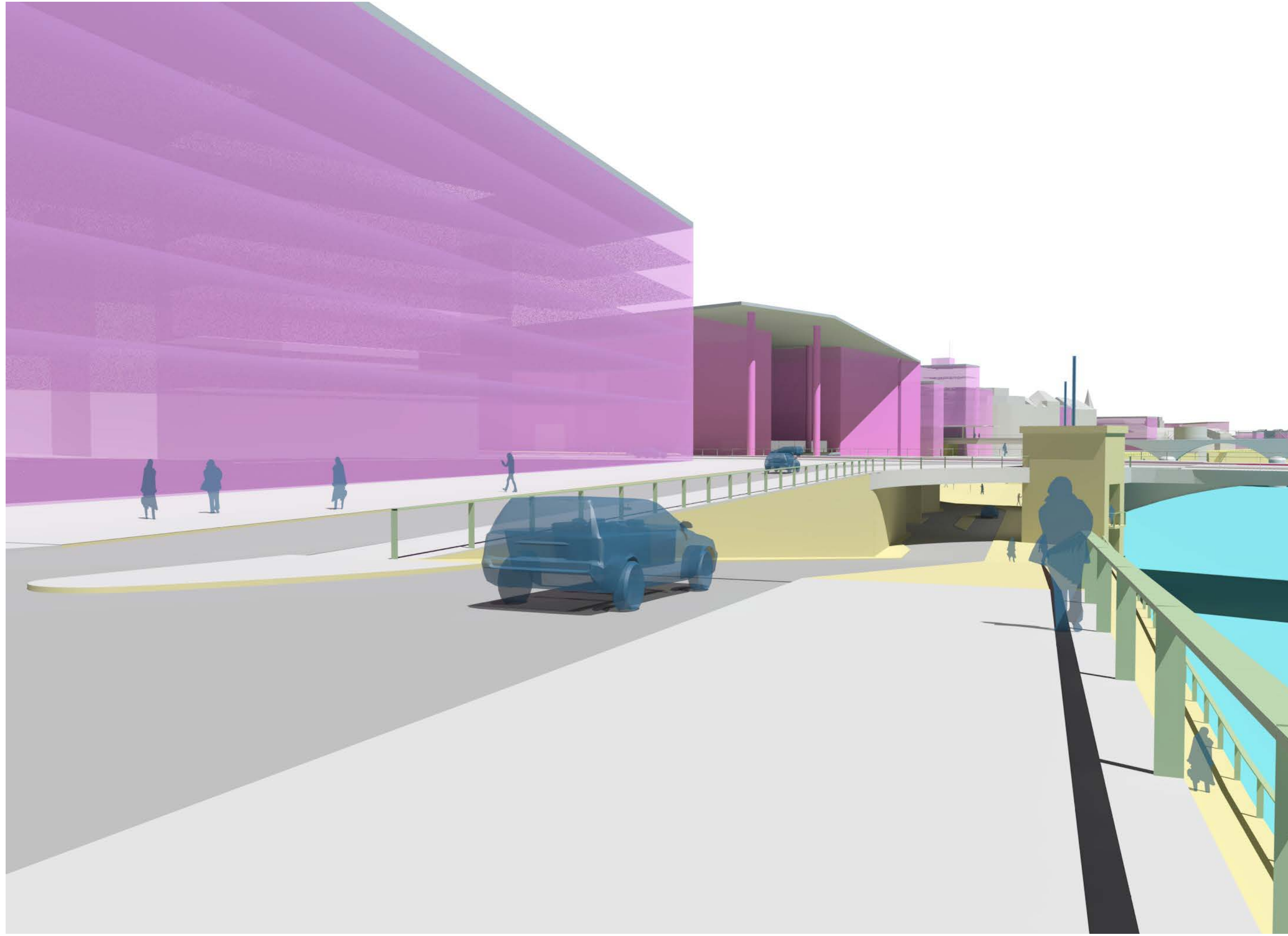


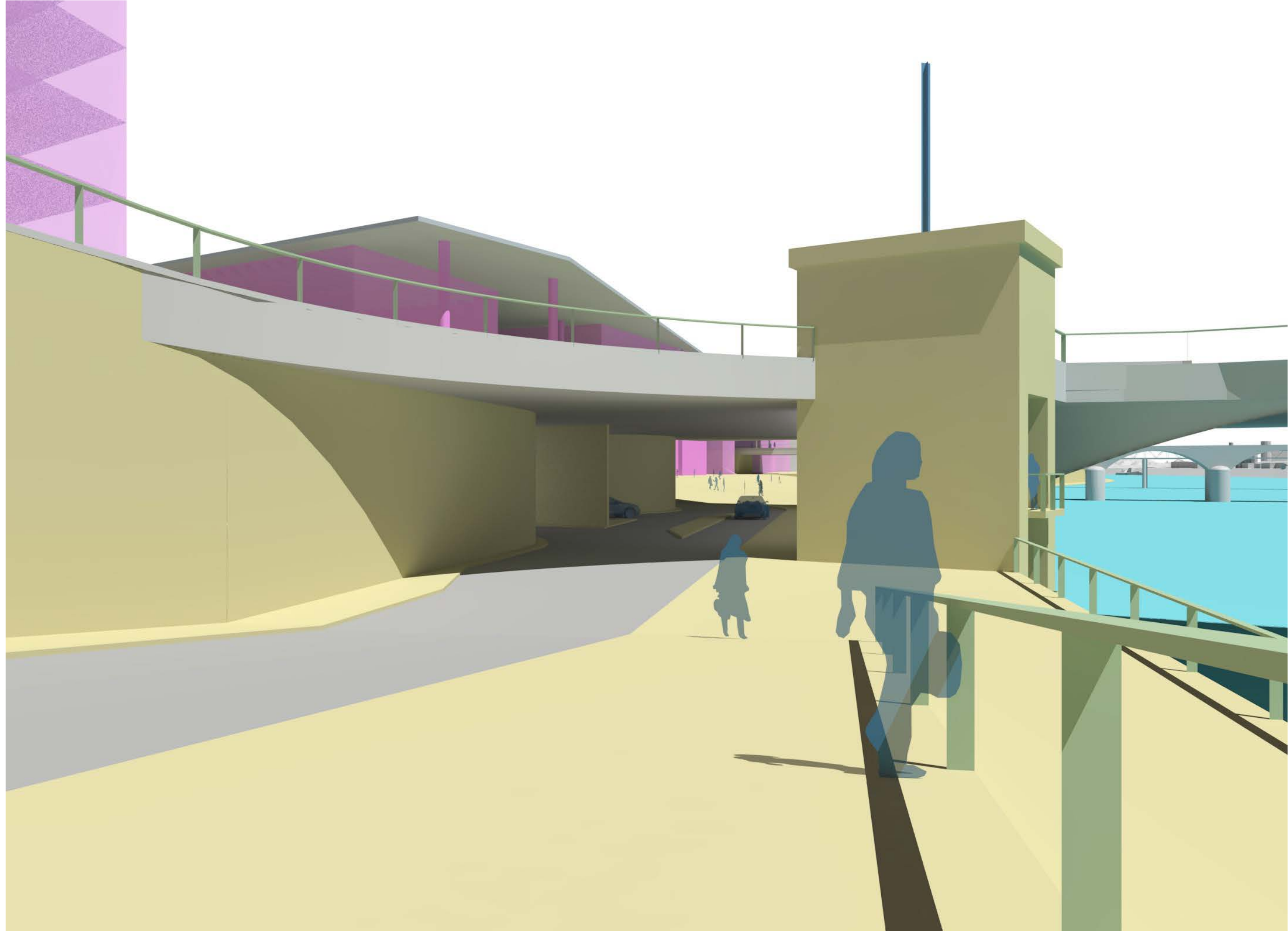


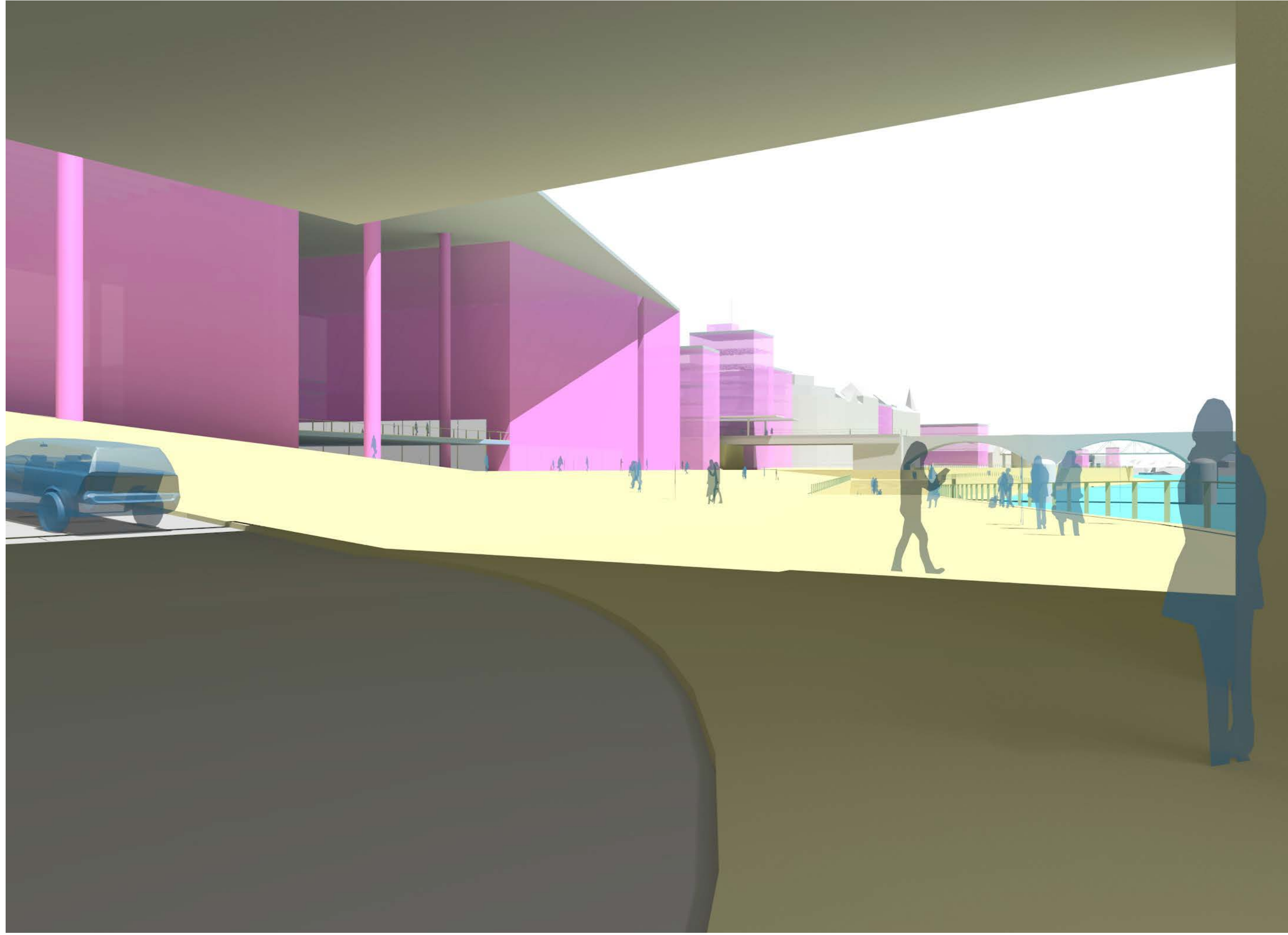




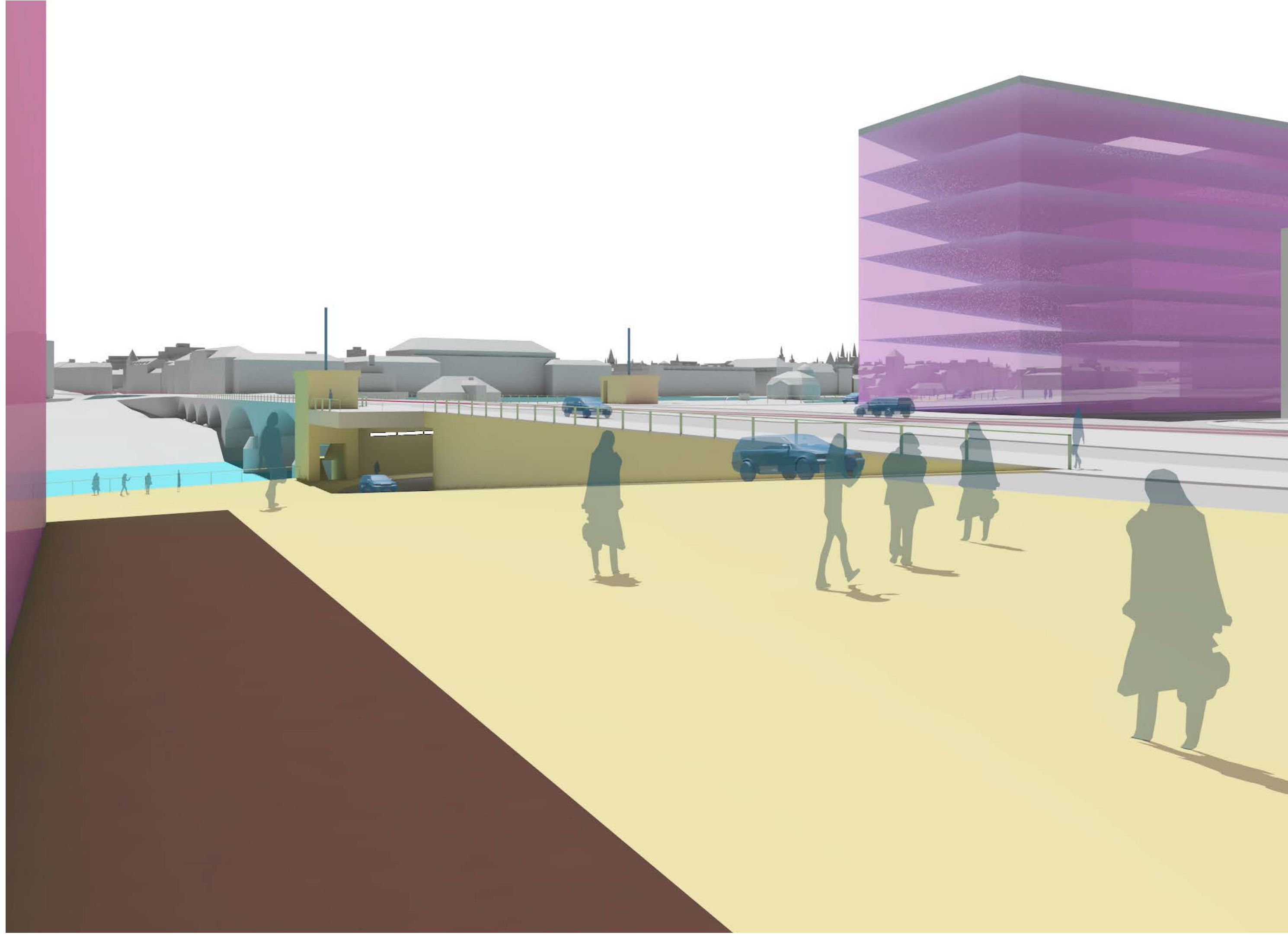


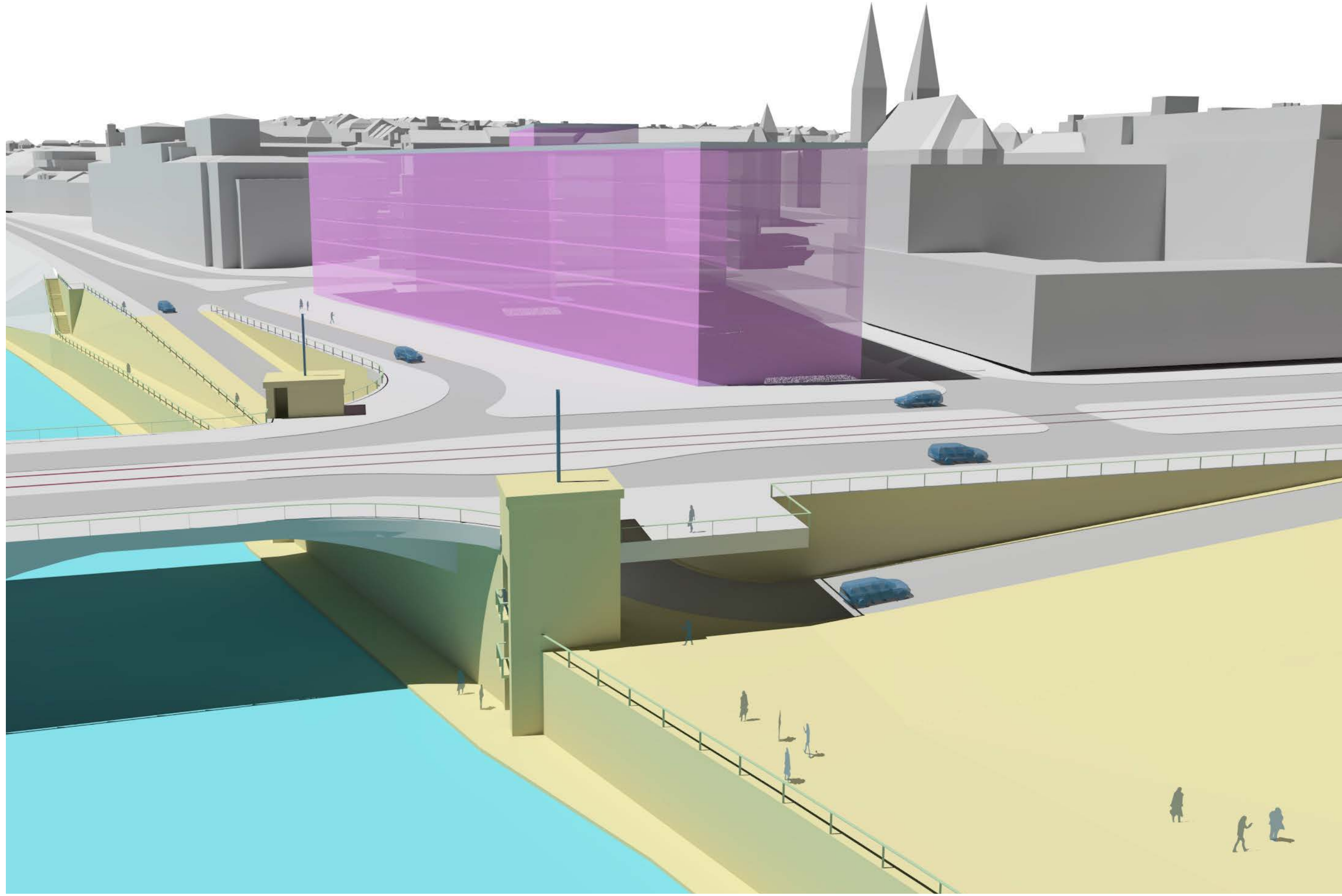


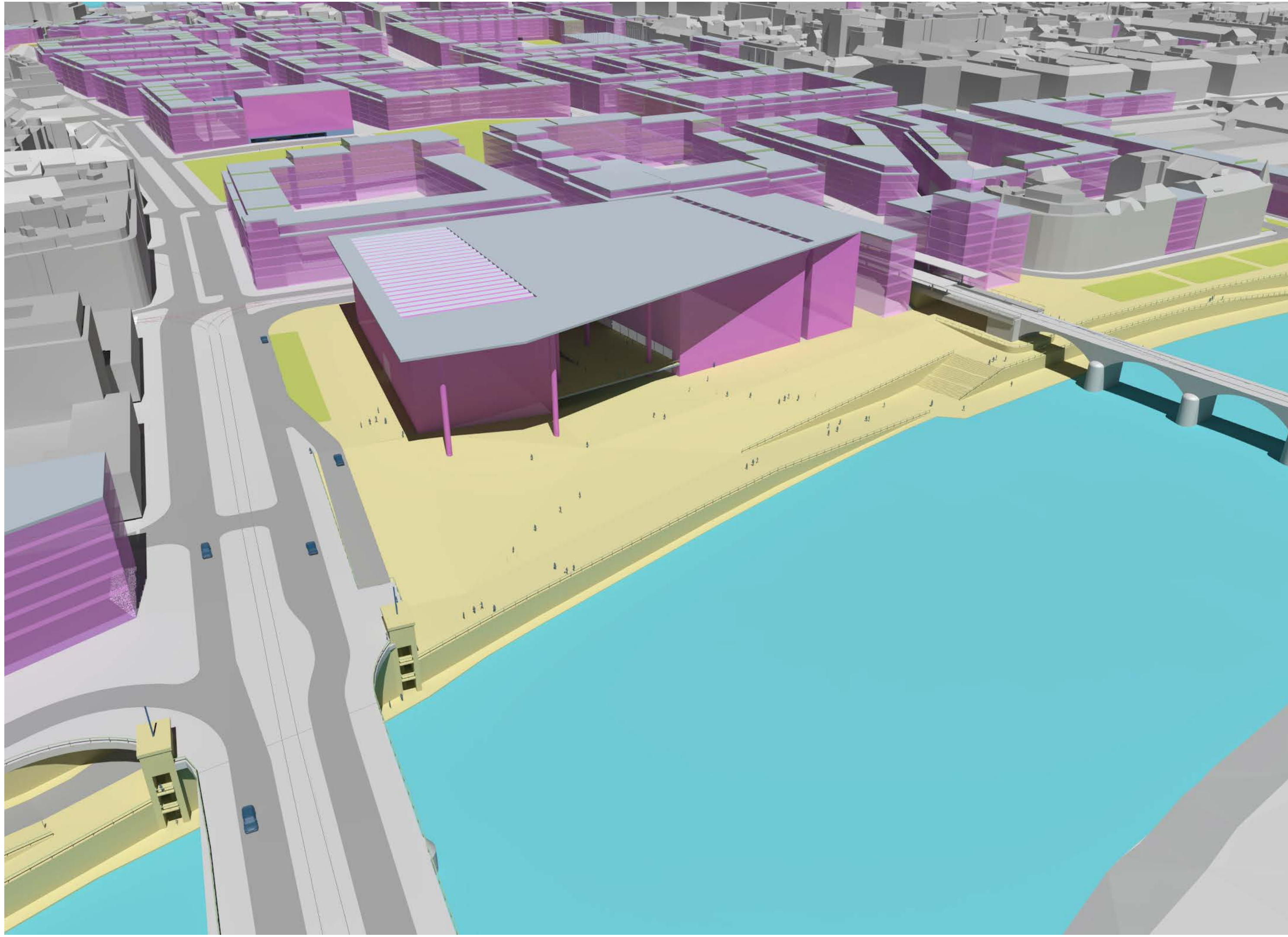


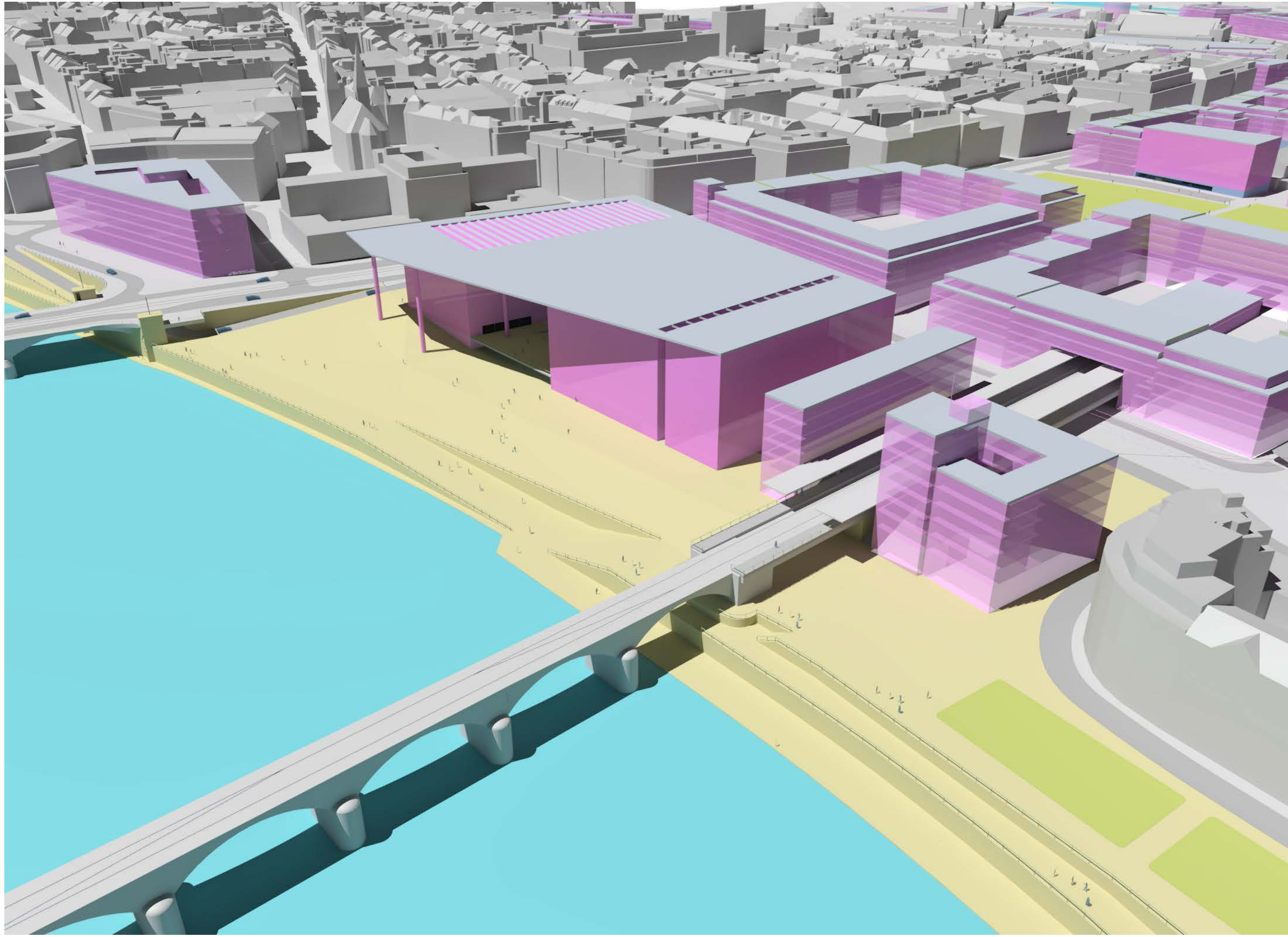


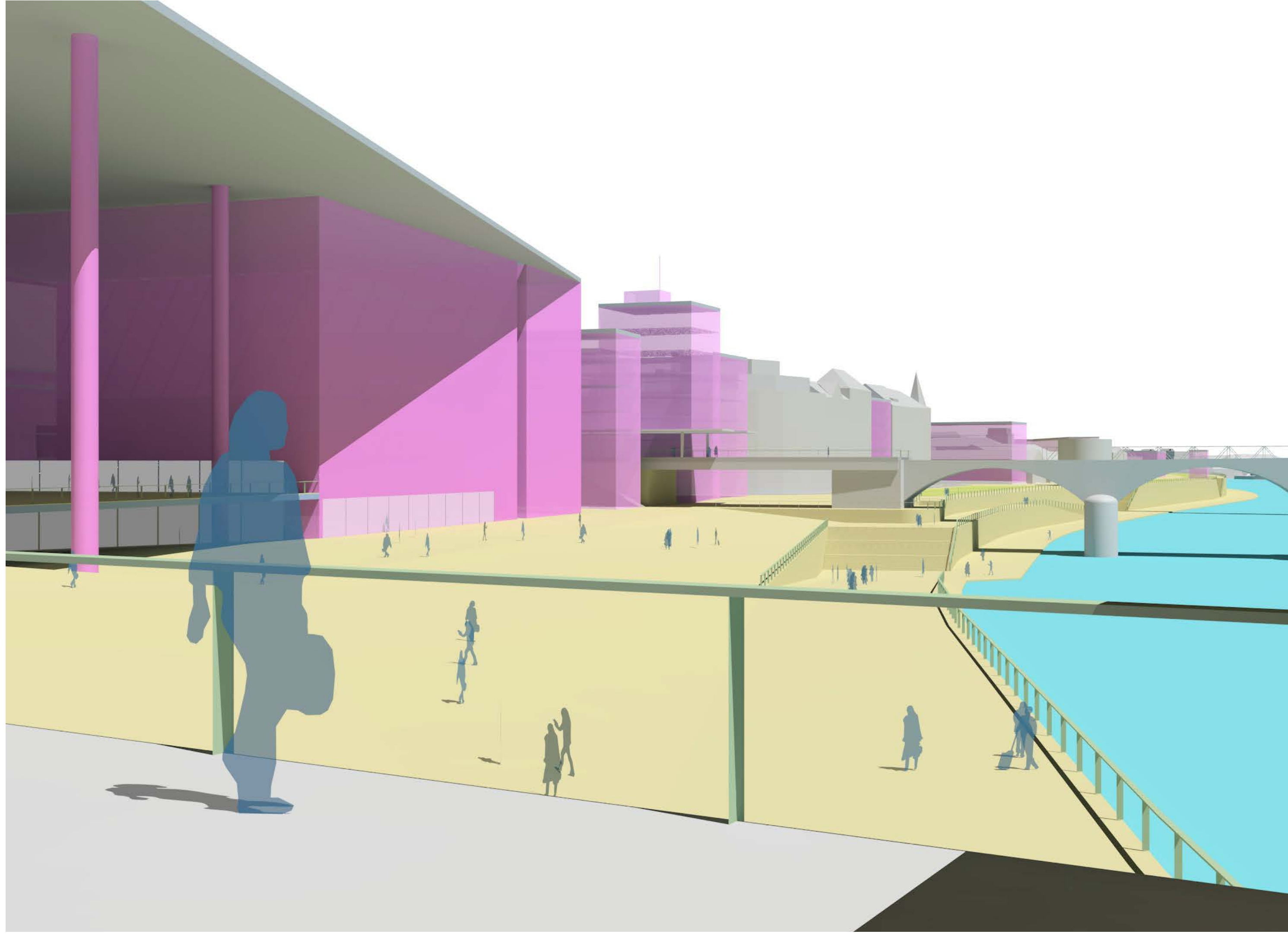


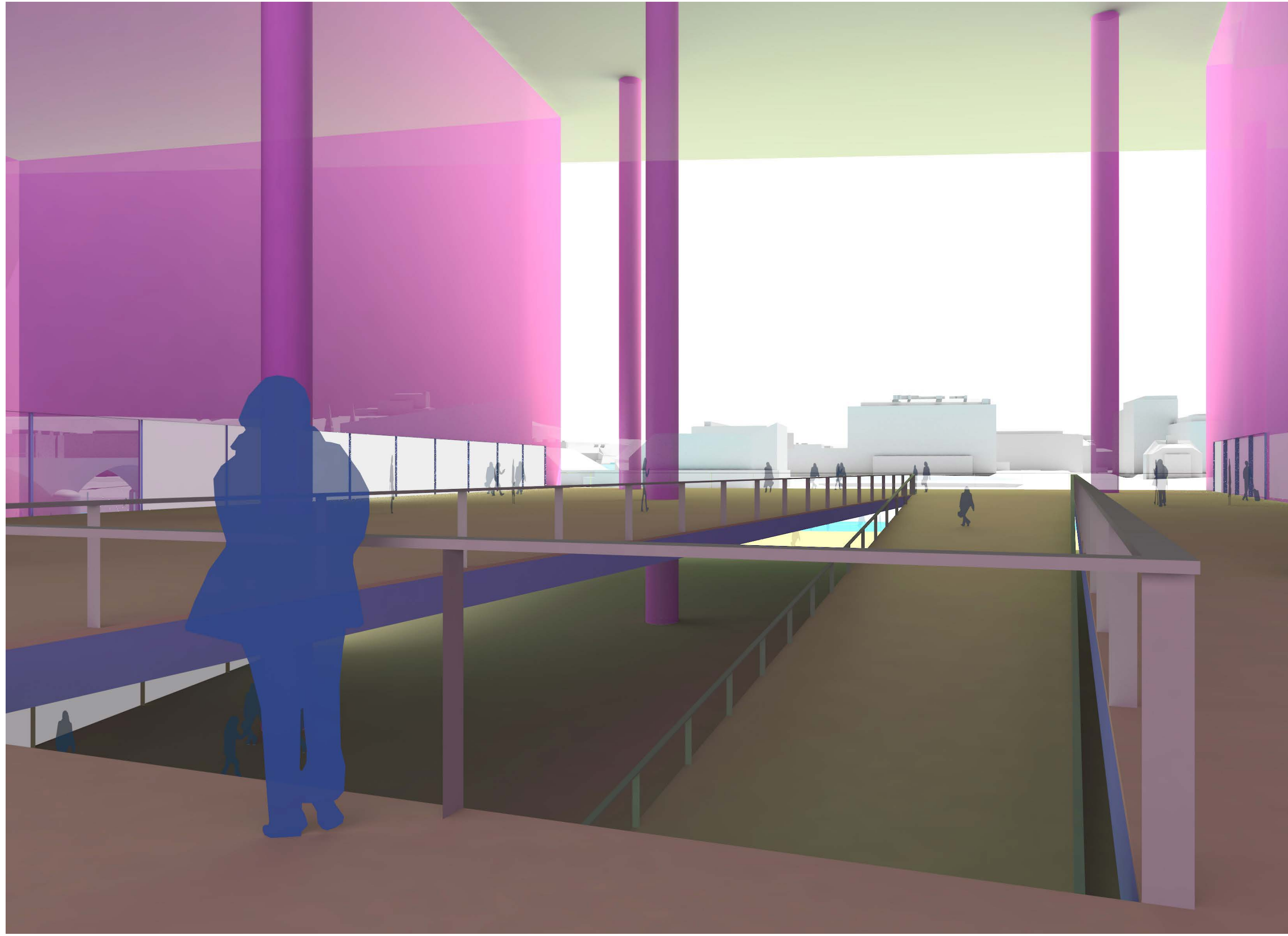


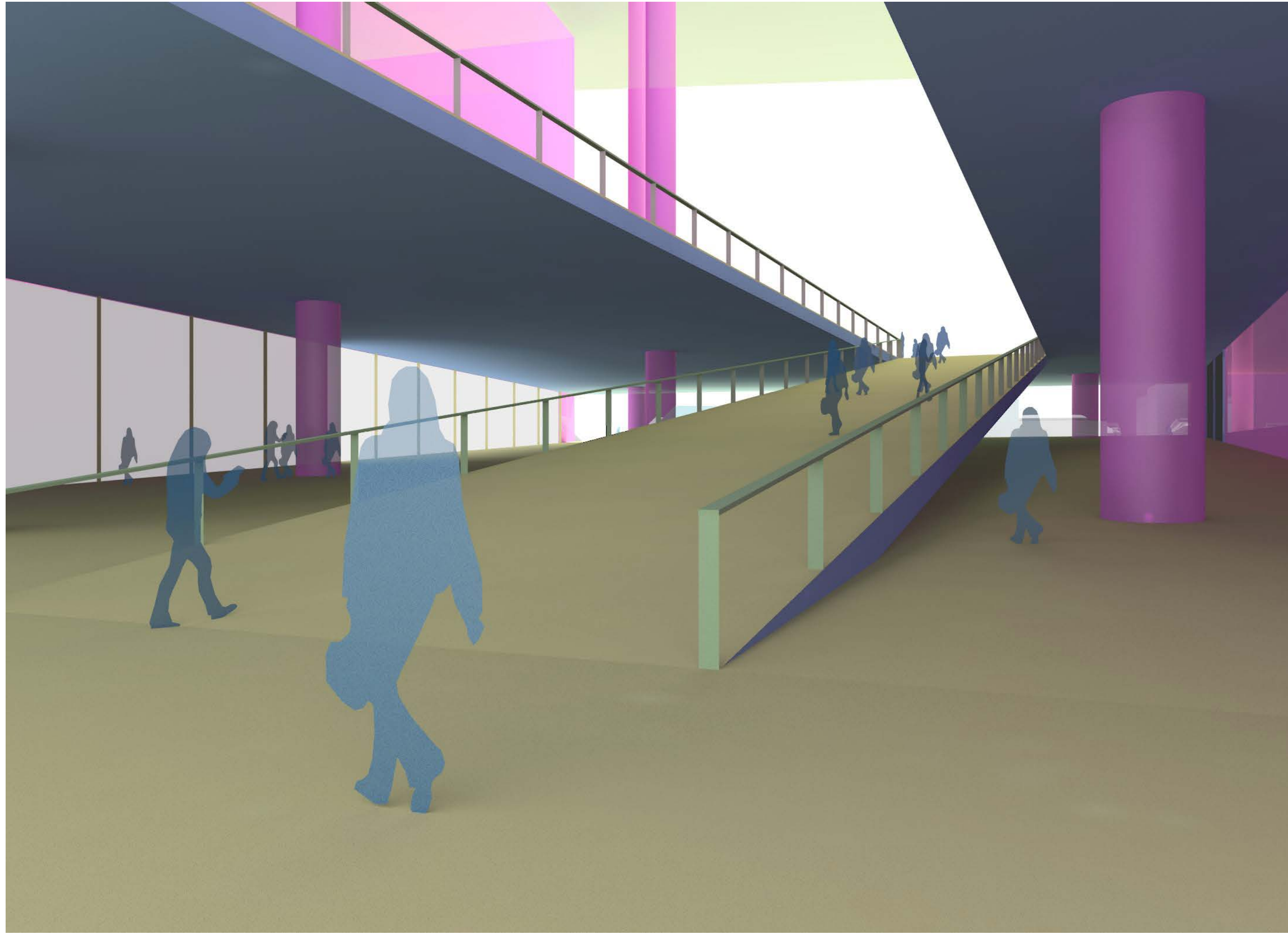


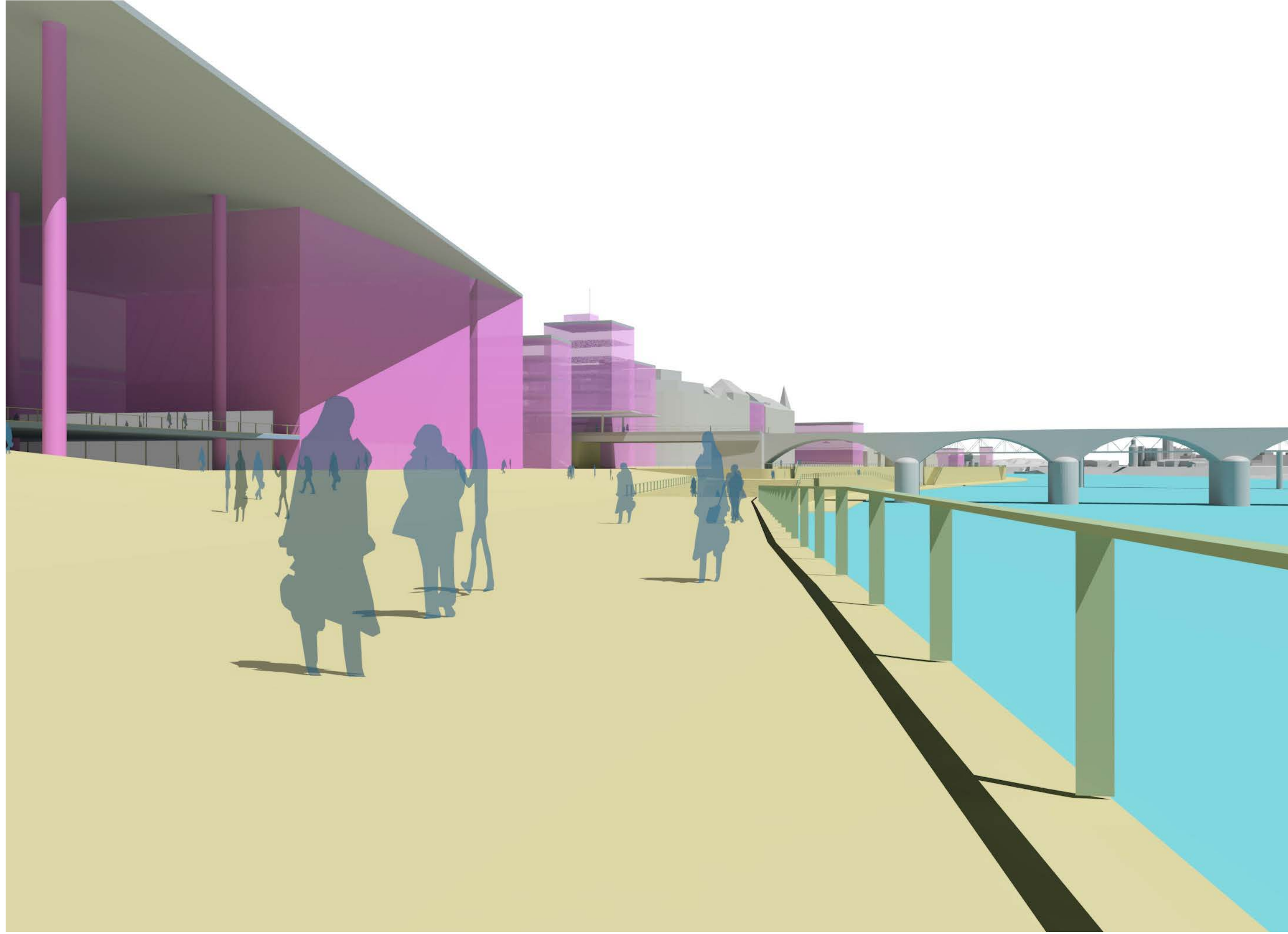


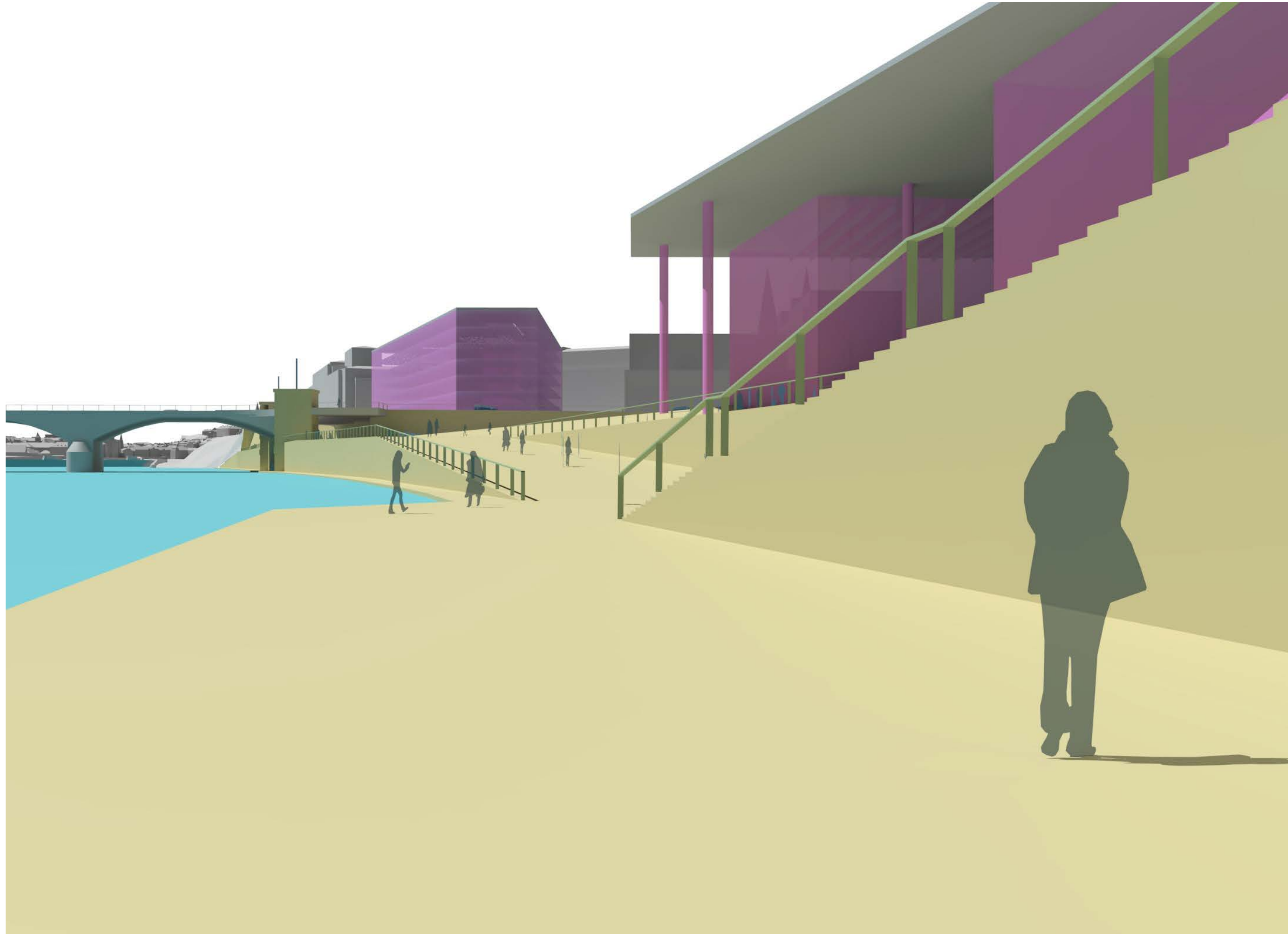


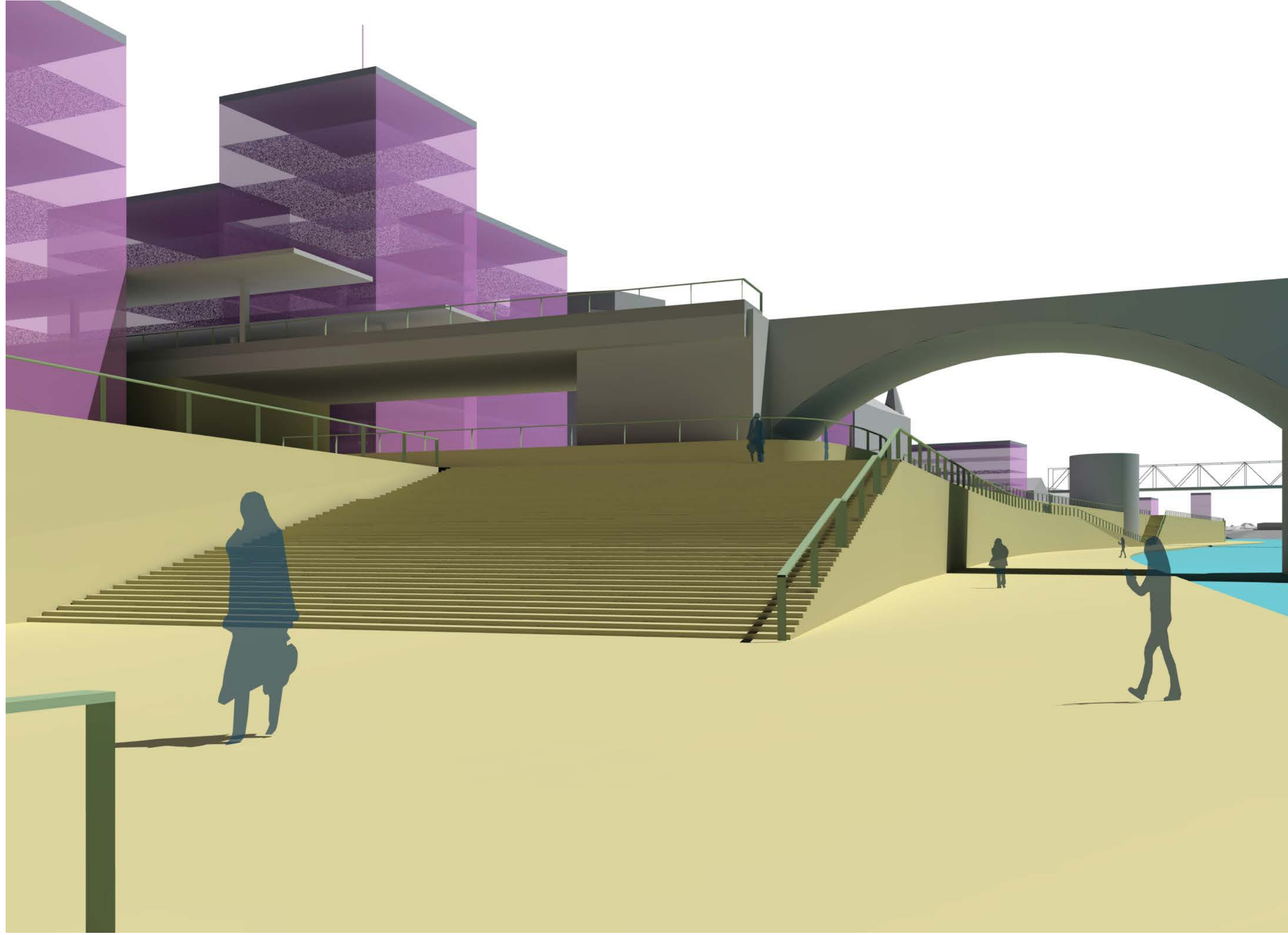


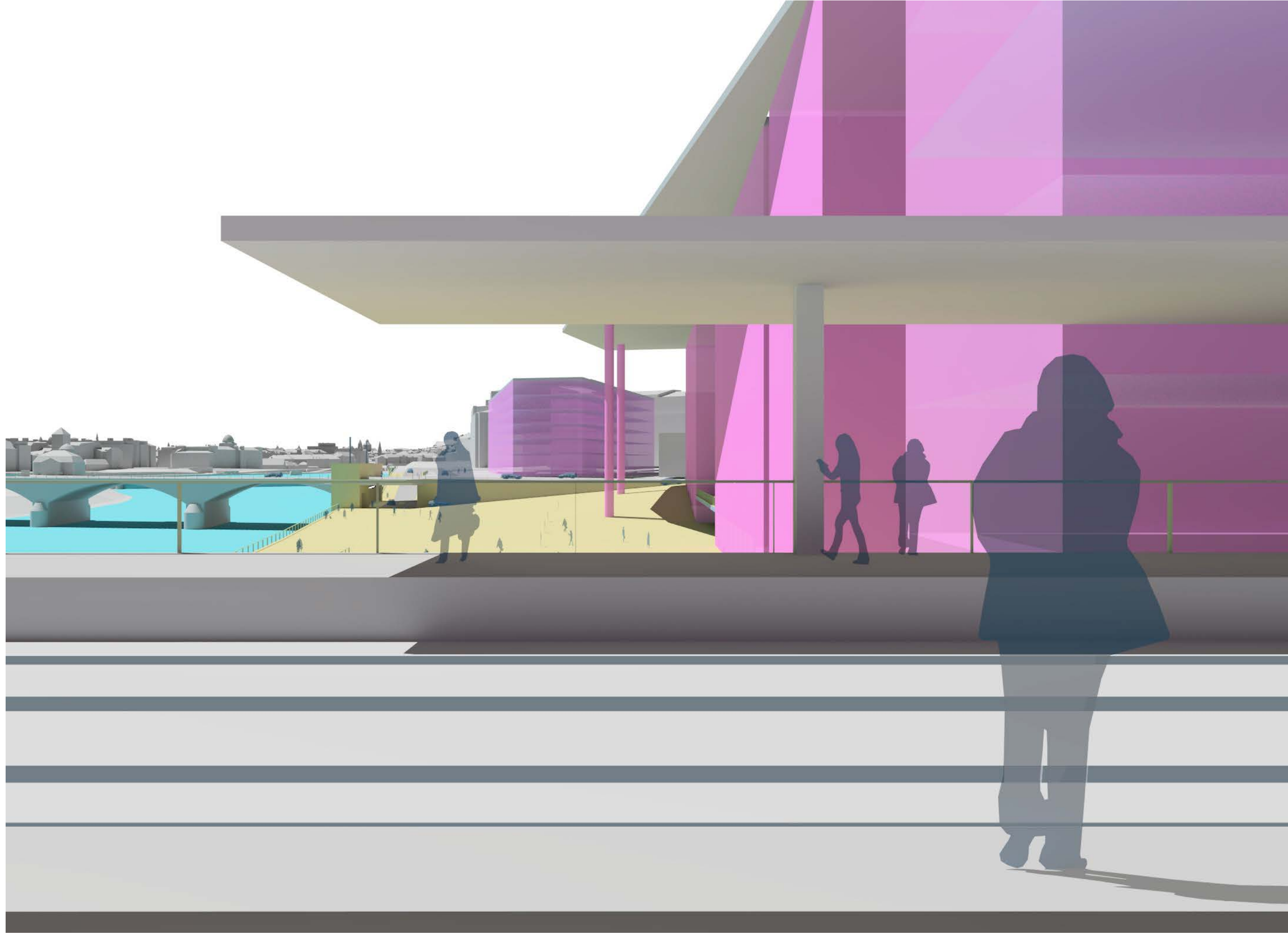






















Koncepce urbánního rozvoje Holešovic (Holešovice – Bubny – Zátory)

Zadání odborného posudku (citace části textu):

„Holešovice – Bubny – Zátory je lokalita, která v rozvoji Prahy může sehrát klíčovou pozitivní roli, anebo se může stát promarněnou příležitostí, která z dlouhodobého hlediska a možná nezvratně předurčí provinciální charakter metropole...“

Dotvoření obrazu metropole předurčuje fenomenální poloha území ve Vltavském meandru s jižním a severním nábřežím, související morfologie terénu i vzdálenější horizonty pražského terénního reliéfu. Výzvou je možnost dotvoření lokality v souvislostech širšího městského jádra a na křížení významných městských os ve směru sever – jih (severojižní magistrála) a východ – západ (Severní diametr); v lokálních souvislostech ve vazbách Hlávkův most – most Barikádníků respektive Trojský most a Libeňský most – Dělnická – Veletržní. V nejtěsnějších urbánních vazbách lokalitu vymezují blokové struktury převažující v jižních částech bezprostředně souvisejícího území a heterogenní struktury převažující v částech severních. Svěbytný je fragment nejstarší dochované zástavby mezi ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynární. Určující pro rozvoj území jsou stávající a rekonstruované železniční tratě, nádraží Praha Holešovice a zastávky na rekonstruovaných tratích na Letiště Václava Havla a Kralupská spojka. Území má kvalitní rozvojové předpoklady díky dobře založenému systému veřejné dopravy.

Rozvoj lokality budou determinovat metropolitně významné záměry:

- *Železniční trať Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla s již danou niveletou kolejového svršku a Kralupská spojka*
- *Umístění nového koncertního sálu pro 2 000 posluchačů v prostoru stanice městské hromadné dopravy Vltavská*
- *Památník holocaustu ve stávající nádražní budově*
- *Rozvaha o umístění moderní správní čtvrti pro státní správu s odhadovanou kapacitou 8 000 zaměstnanců*
- *Rozvaha o umístění nové budovy radnice městské části Praha 7“*

Text zadání území Holešovic dobře charakterizuje. Naznačuje, jaký velký význam pro budoucí tvář Prahy má jeho nadcházející vývoj. Při pohledu na další rozvojové lokality širšího městského centra si uvědomíme výjimečnost Holešovic. Ta není dána jen obrovskou plochou nezastavěného území, ale především jeho blízkostí a přímou vazbou na samotné centrum. Nechybí mu vazba na řeku, kterou v Praze doprovází umístění významných veřejných staveb, jako je například Národní divadlo, Rudolfinum, ale i budov úřadů a ministerstev, spojených výstavními nábřežími. Potom je tu vazba na severojižní osu, dnešní magistrálu. Také kolem ní se nacházejí další významné budovy muzeí, Hlavního nádraží a Státní opery.

Stávající podoba magistrály je neudržitelná a společnost se konečně shoduje v tom, že její podoba se musí změnit.

To nás obloukem vrací zpět do Holešovic. Předpolí rozšířeného Hlávkova mostu u Vltavské je smutným dědictvím dopravního plánování 70. let. Morálně ale i fyzicky opotřebované řešení je třeba zcela přebudovat, zejména pokud máme hovořit o umístění nové koncertní haly v místech dnešní Vltavské. Dalším tématem je kapacitní propojení Hlávkova mostu na jihu území s mostem Barikádníků a novým Trojským mostem na severu a organizace automobilové dopravy v celém holešovickém prostoru, tj. včetně propojení nábřeží, vazby na Libeňský most, Veletržní, Strojnickou a Milady Horákové.

Ještě zásadnějším problémem pro vývoj území se jeví koncepce železniční dopravy. Oficiálně sledované řešení v Holešovicích potvrzuje nadzemní vedení železniční trati směřující od Masarykova nádraží k letišti Václava Havla a také tzv. Kralupskou spojku v její dnešní poloze.

Nádraží Holešovice, budované jako nádraží mezinárodního významu, se v této koncepci mění na, odbornou terminologií řečeno, „nácestné místo zastavení“. Popsaná koncepce nedovoluje (zejména při požadovaném respektování nivelet kolejových svršků) účelné a rozumné využití hodnotného a cenného území, jakým Holešovice bezesporu jsou.

Ve zpracování tzv. „odborného posudku koncepce urbánního rozvoje Holešovic“, což jsou řádky, které právě čtete, spatřujeme jednu z posledních možností, jak se k výše uvedeným problémům můžeme vyjádřit. Je možno vyhodnotit pozitiva i negativa jednotlivých dopravních řešení. Co se nám ale samého počátku jeví jako nejdůležitější, že je třeba navrhnout dopravní systémy jako nedílnou součást struktury města a nikoliv jako něco, co je navrhováno bez ohledu na možnosti optimálního budoucího rozvoje.

Principy návrhu

Struktura města

- území navrhujeme členit vymezením sítě klasických veřejných prostranství ulic, náměstí a parků
- navržená síť veřejných prostranství musí umožnit dobré propojení Letné s oblastí dolních Holešovic
- severní holešovické nábřeží navrhujeme ve formě přírodního parku
- jižní holešovické nábřeží navrhujeme jako městský prostor s pevným nábřežím a novou náplavkou umožňující přístup k Vltavě
- pokud to je možné, navrhujeme nábřeží a jeho promenády zklidněné, bez automobilové dopravy
- pečlivě hledáme místa pro umístění veřejných staveb v kontaktu s řekou
- umístěním nového koncertního sálu doprovázeného novou galerií posilujeme vnímání Holešovic jako kulturního distriktu spojeného s Národní galerií ve Veletržním paláci a známou galerií DOX

- nově upravujeme prostory památníku holocaustu. Vedle stávající budovy bývalého nádraží přistavujeme objem nového muzea.
- požadovanou kapacitu moderní správní čtvrti pro státní správu umísťujeme do lokality nádraží Holešovice
- areál školy spolu s víceúčelovým sportovním areálem může být v místech zbořených dílenských hal při Argentinské ulici
- výšková hladina nových staveb navazuje na původní holešovickou zástavbu. Návrh se standardně pohybuje od pěti až šesti podlaží do sedmi až osmi podlaží. Převyšované dominanty nenavrhujeme. Dominantami jsou především významné veřejné stavby a budovy v osách a průhledech veřejných prostranství. Nejvyšším místem mohou být objekty pro státní správu situované nad holešovickým nádražím.

Nové holešovické bloky

- návrh pracuje s klasickou blokovou strukturou. Navrhujeme domovní bloky složené v nadzemní části z jednotlivých domů, které vyrůstají nad společným parkovacím podzemím. Tato struktura umožňuje nejružnější funkční využití, vedle sebe se v jednom bloku mohou potkat bytové projekty s kanceláři, hotely či dalšími funkcemi. Tak je to v běžném městě obvyklé. Tuto koncepci jsme realizovali pro rakouského developera na Smíchově mezi ulicemi Plzeňská, Radlická a Stroupežnického. Projekt je užívateli, ale i obyvateli čtvrti kladně přijímán, protože kromě jiného obsahuje mix funkcí. Měřítko a výška jednotlivých domů se odvolává a vychází z okolní starší zástavby. Je dodržována maximální výška římsy 22,5 m.
- z blokové struktury a uvedeného principu zástavby Holešovic vybočují významné veřejné stavby, které situujeme ve formě solitérů na nábřeží nebo jako místní dominanty dovnitř zástavby
- dalším vybočením z blokové struktury je návrh moderní správní čtvrti pro 8 000 zaměstnanců. Ze společné „podnože“ holešovického nádraží vyrůstají širší či vyšší objekty určené pro tyto úředníky. Rozdělením funkce do více objektů se snažíme udržet rozumné měřítko zástavby jak v pohledech z druhého břehu, tak i při pohybu návštěvníka mezi budovami nového úředního světa. Výška zástavby ke středu stoupá a v centru je zdůrazněna místní dominantou.
- jak vidno, bloková struktura nemusí být dogma. V odůvodněných případech ji sami narušujeme. Za povšimnutí stojí například tvarování zástavby v okolí nové školy.

Automobilová doprava

- automobilovou dopravu rozdělujeme do dvou hlavních stop, do upraveného uličního profilu Bubenské a Argentinské ulice
- důležité propojení obou směrů na severní straně území tvoří ulice Vrbenského
- na jihu zklidňujeme nábřeží a automobilovou dopravu vedeme až v tzv. druhém plánu, až za budovami nové filharmonie, radnice a areálu tržnice
- na nábřeží tak vzniká výjimečný souvislý chráněný prostor pro chodce a cyklisty, plně určený pro odpočinek a zábavu

- toto řešení je umožněno kompletní přestavbou předpolí Hlávkova mostu. Hlavní tah ve směru z centra pokračuje dál před Elektrické podniky a doprava k Argentinské odbočuje až na prodloužení ulice Antonínská
- odbočení vlevo ve směru z centra na Malou Stranu je umožněno na první světelné křižovatce do ulice před budovou Elektrických podniků a novým objektem
- od Malé Strany se do Argentinské dostaneme podjetím mostu, do kterého sklesáme novou rampou. Po podjetí zabočíme do směru souběžného s osou mostu. Zde nás připojovací rampa vyveze nahoru k hlavnímu tahu ve směru z centra.
- most přes Argentinskou mezi ulicemi Vrbenského a U Uranie zůstává, jeho okolí se však mění a most na obou stranách „zarůstá“ do nové zástavby
- most Barikádníků získá na straně Holešovic nové předpolí. Na místě zrušené benzinové pumpy je jedno oko křižovatky napojující prodlouženou ulici Varhulíkovu respektive Jankovcovu. V místech bývalé železniční vlečky most podjíždíme k druhému oku ve směru do centra.
- pro zlepšení podmínek parkování místních i návštěvníků navrhujeme tři kapacitní parkovací domy (tržnice, u Holešovického nádraží a u sportovní haly na Výstavišti)
- domovní bloky mají společné podzemní parkinky a vjezdy do nich

Železnice

- dovolujeme si nabídnout zásadní úpravy
- železnici vracíme na zrekonstruovaný Negrelliho viadukt
- zastávku Bubny přesouváme do přímé návaznosti na viadukt. Zde je umístěna na novém mostním tělese
- druhá půlka zastávky je již budována na terénu a je ukryta uvnitř bloku
- trať pokračuje hloubeným tunelem s 3% sklonem
- klesající tunel „nadzvedá“ tj. tvaruje plochu velkého parku. Po jeho podejití a průchodu dalším domovním blokem je již v hloubce, která neovlivňuje prostupnost navržených ulic
- Kralupskou spojku rušíme a trať zaustavujeme do nádraží Holešovice. V místech zrušených násypů navrhujeme zástavbu (ta musí být částečně projektována jako protipovodňová ochrana)
- na severní hraně nádraží Holešovice přidáváme další kolej a nástupiště v místech bývalé železniční vlečky
- ukrytí železnice pod zem si dovolujeme doporučit na základě toho, že většina trati na území Prahy 6 je vedena na žádost občanů a místní samosprávy pod zemí. Proč by tomu tak nemohlo být i na území Prahy 7? Navíc když samo SŽDC a IPR přichází s grandiozními plány podkopání středu Prahy novými mnohakilometrovými železničními tunely.
- také zastávka Výstaviště je hloubená z povrchu. Ve schématu je navíc zakresleno propojení trati od letiště s nádražím Holešovice. Trasa trati prochází volným prostorem mezi sportovní halou a Průmyslovým palácem. Trať vystupuje z podzemí v místě terénního zlomu. Dnes je zde široké venkovní schodiště propojující dvě rozdílné výškové úrovně Výstaviště. Schodiště překonává rozdíl 6 metrů. U paty

Průmyslového paláce je kóta terénu 191 m.n.m. a spodní úroveň výstaviště pod schodem je na kótě 185. Trať stoupá obloukem k niveletě nádraží (191). Stoupání je ve sklonu 1,8%.

- druhé alternativní spojení představuje ve schématu oblouk trati pod Strojnickou ulicí. Také ten směřuje do prostoru mezi halu a Průmyslový palác. Jeho případná realizace umožňuje směřovat do zastávky Bubny vlaky přijíždějící do nádraží Holešovice z východní části Prahy.

- řešení železnice, se kterým přicházíme, může být ve stejných cenových relacích jako stávající návrh na viaduktech. Ušetří se na náročných nadzemních stavbách, navíc je možné stavět komerční projekty na částech odstraněných železničních násypů. Nádraží Bubny je minimalizováno na jednoduchou zastávku Bubny. Plocha železnice se úměrně zmenšila. Pro organizaci struktury města je přínos podzemního trasování železnice stěží vyčíslitelný. Najednou máte možnost město doplňovat a propojovat logickým způsobem. Připomínkou je, že některé části domů musí umět trasu železnice (a také metra) překročit.

Tramvaje

- tramvajovou dopravu navrhujeme posílit další trasou vedenou středem rozvojového území
- v zastávce Vltavská je měněno výškové uspořádání celé lokality a s tím souvisí také úpravy tramvajové trati
- tramvaj je z nábřeží před tržnicí přeložena do Jateční ulice
- u holešovického nádraží je tramvaj vedena blíže k budově nádraží
- otevíráme možnost vedení tramvajové trati po mostu Barikádníků a do ulice V Holešovičkách

Metro

- měníme jižní vestibul výstupu metra stanice Vltavská
- podcházíme pod komunikací a mezi objekty nového koncertního sálu a nové galerie vystupujeme na nábřeží k řece
- nebo nás rampa z výše popisovaného podchodu (vestibulu) vyvede do další úrovně do krytého prostoru mezi oba nové objekty. Tato rozlehlá plošina má přímý vstup z ulice, kde navazuje na úroveň chodníku. Ve směru k řece hledíme na lidi vycházející ze spodní úrovně vestibulu a kráčející k řece nebo se náš pohled stáčí ke Štvanici a výhledům na město.
- budujeme nový severní výstup ze stanice Vltavská: je vyústěn pod novou budovou muzea holocaustu
- stanice metra Nádraží Holešovice je místně upravována v návaznosti na areál státní správy realizovaný v okolí nádraží a nad jeho kolejištěm

Autobusy

- zjednodušujeme jejich příjezdovou a odjezdovou trasu a přesouváme místo nástupu cestujících

- na nároží ulic Partyzánská a Vrbenského zřizujeme nový autobusový terminál. Nad ním je parkovací dům.

- autobusy přijíždějí po mostu Barikádníků, vjedou do terminálu a území opouštějí po novém Trojském mostě

- autobusová doprava je tedy méně konfliktní než za stávajícího stavu

Zeleň

- v území umísťujeme několik velkých veřejných parkových ploch. Parky jsou se Stromovkou a oběma nábřežími propojené systémem alejí. Aleje vysazujeme také v bočních ulicích.

- skupiny stromů vyrůstají z plochy dláždění nově navržených významných veřejných prostranství

- kromě ploch veřejné zeleně v ulicích a parcích počítáme s tím, že bloková struktura má volné nezastavitelné části vnitrobloků. Zde se na rostlém terénu nachází další parkové plochy se skupinami vzrostlých stromů. Nemají již ale statut veřejné zeleně, slouží obyvatelům a zaměstnancům tohoto konkrétního bloku.

- do části půdorysu vnitrobloku zasahují objekty podzemních garáží. Na nich je vrstva min. 30 cm substrátu, případně zde mohou být terasy bytů a přilehlých provozů.

- střechy nové zástavby navrhujeme s extenzivní zelení

Závěr

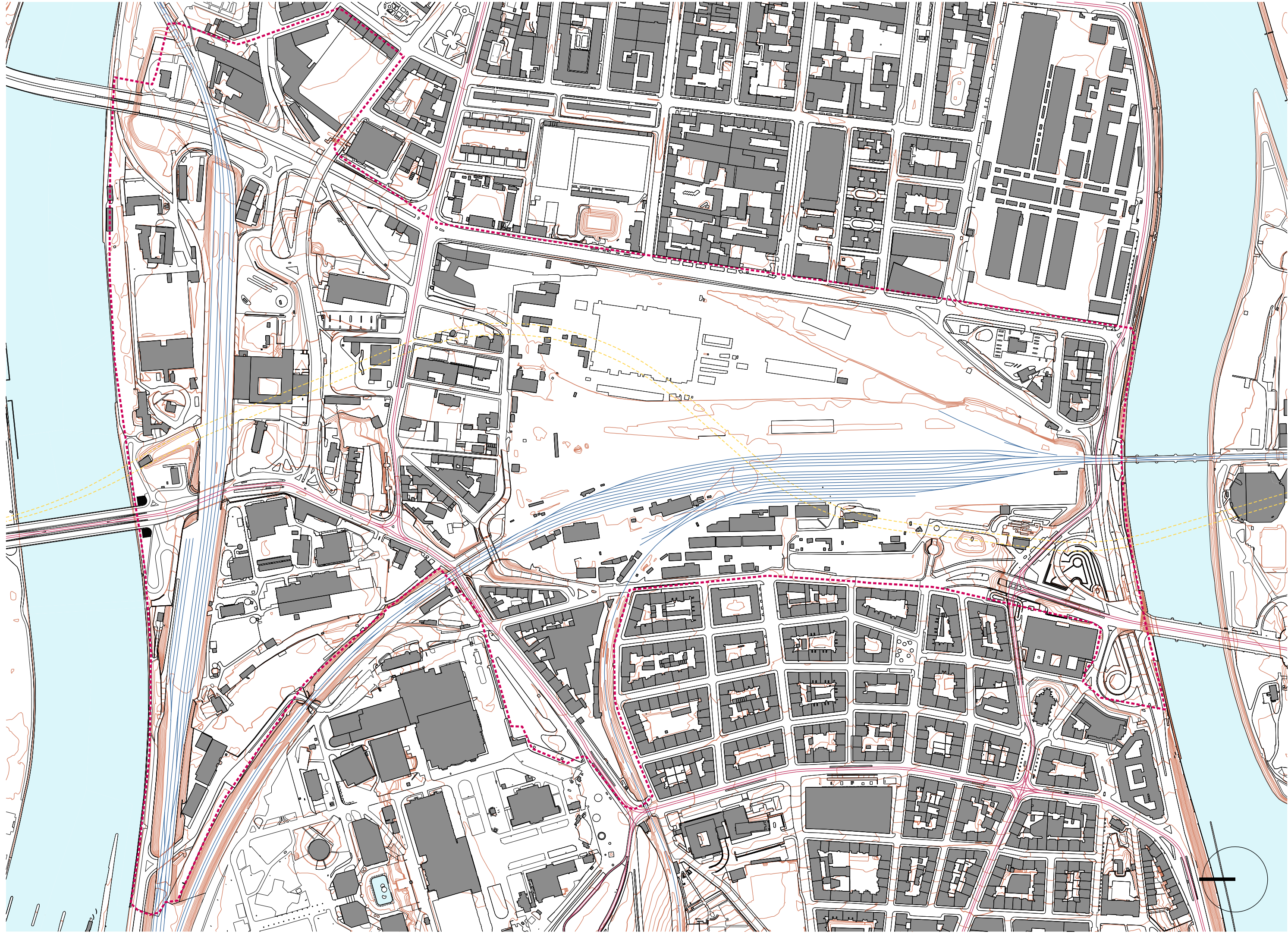
Odborný posudek jsme mohli odevzdat v rozsahu, kvalitě a termínu jen díky předchozím pracím, na kterých jsme se podíleli. Zejména jsme vycházeli z výzkumného úkolu zpracovaného pod vedením docenta Jehlíka na Fakultě architektury ČVUT. Výzkum byl zaměřen na zadávání územních plánů. Spolu s týmem hlavního řešitele, složeného z pracovníků fakulty, se práce účastnila celá řada externích spolupracovníků a externích kanceláří. Mezi tyto týmy patřila také naše kancelář D3A. Výsledky výzkumu byly v tištěné podobě vydány Fakultou architektury, jsou veřejně přístupné na internetu a naši práci jsme vydali také v samostatné knize s názvem „Trochu jiná Praha“.

Náš přístup k plánování města navazuje na práci D.A. studia, architektonické kanceláře, ve které jsme do roku 1999 působili společně s Martinem Rajnišem. Přístup k plánování, který jsme dodnes nezměnili a který vnímá město na základě prověřených hodnot a prvků, z nichž je tvořeno. Tedy nikoliv jako místo názorových pokusů a experimentů. Proto se v našich textech neustále opakují slova jako měřítko, blok, ulice, náměstí, dům, park, nábřeží...

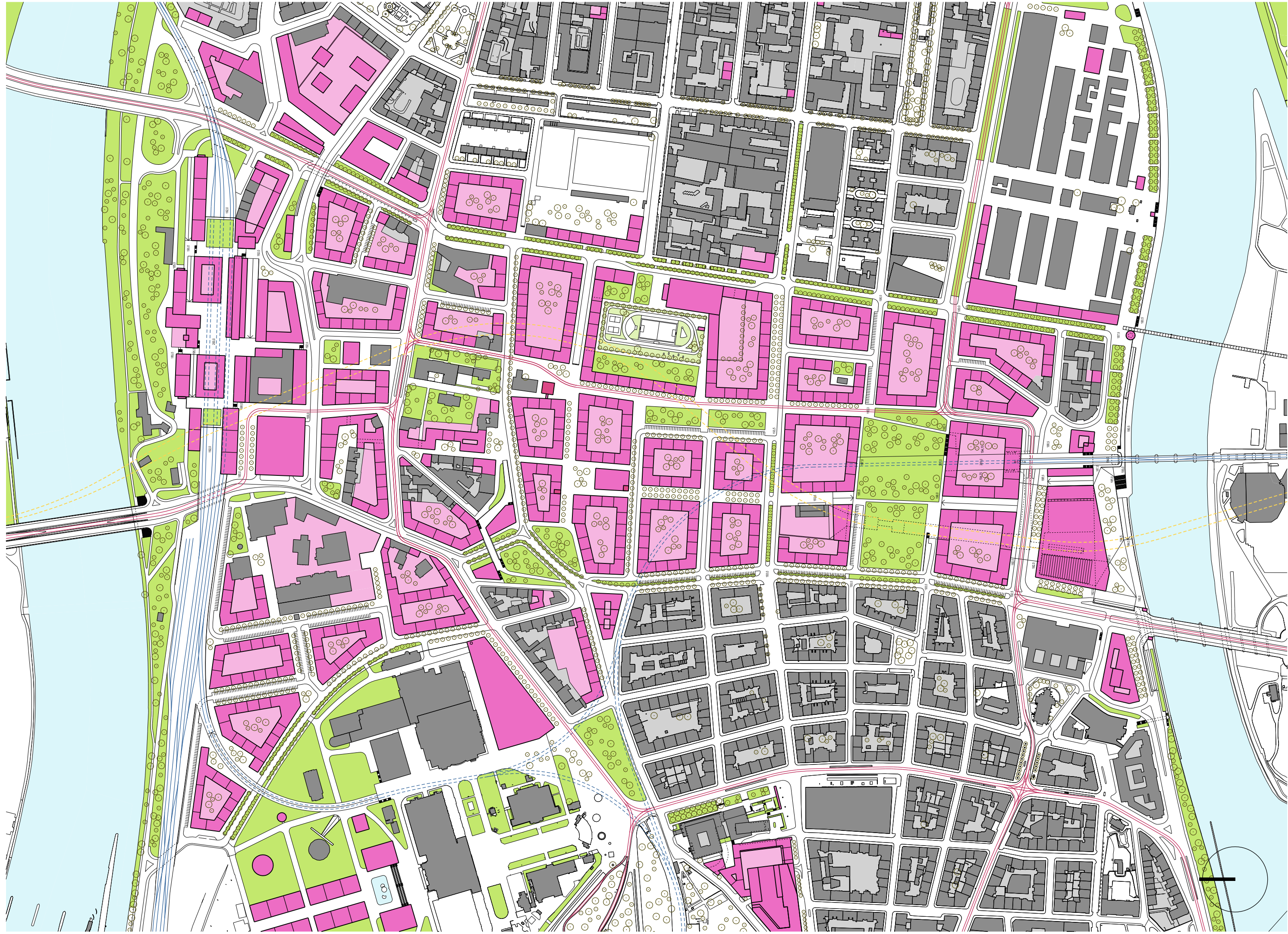
Jaroslav Zima

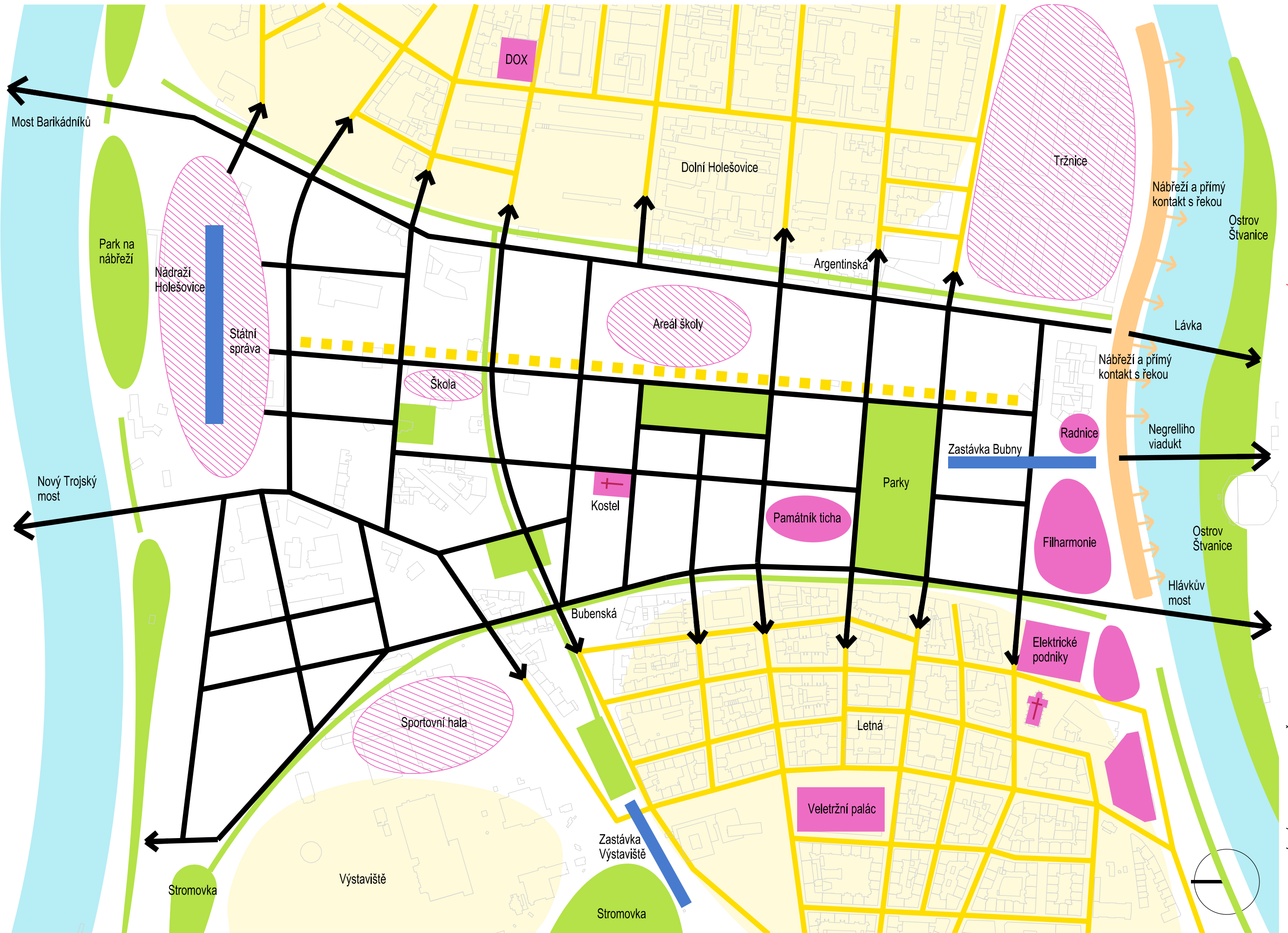
Říjen 2017



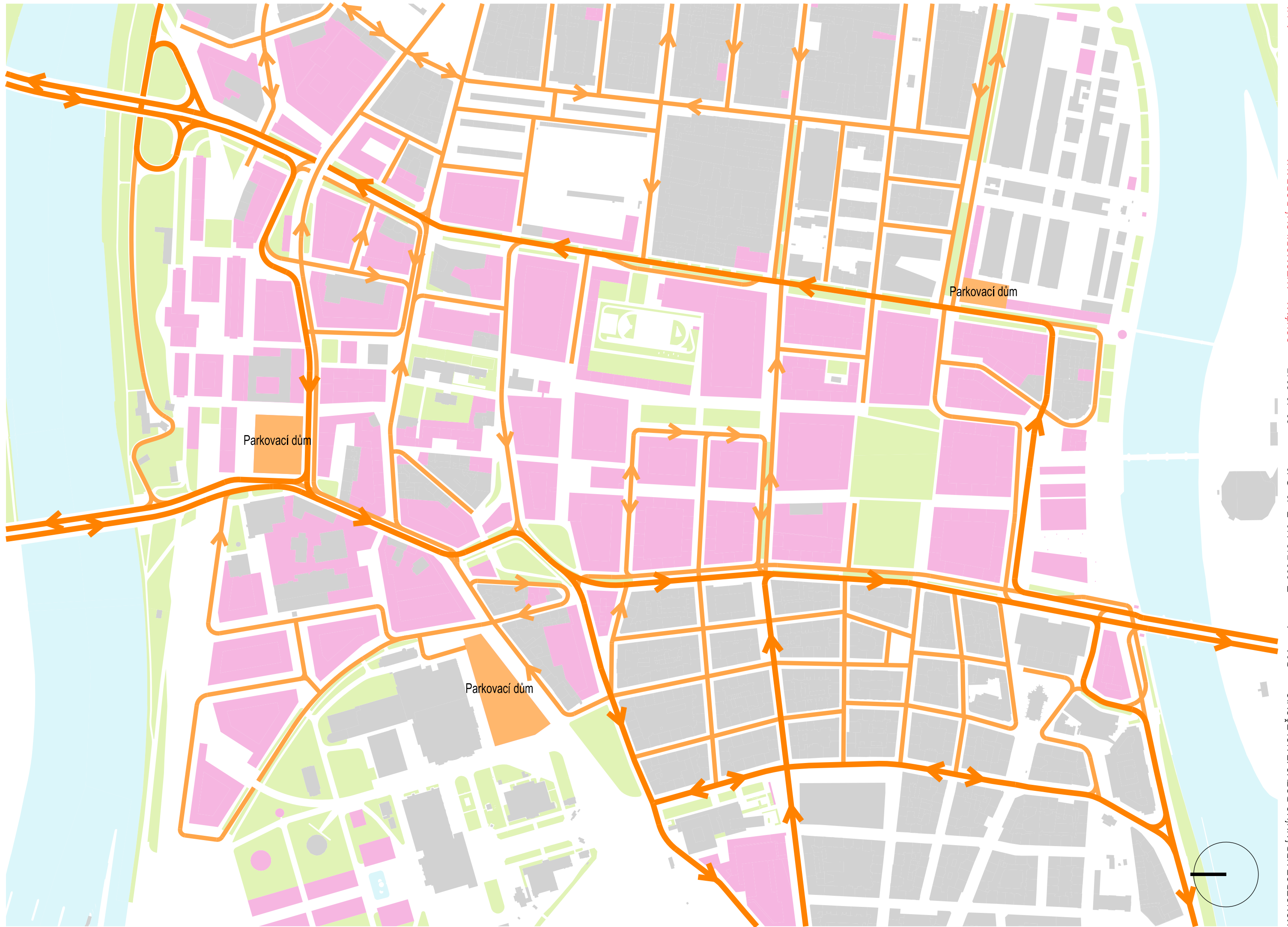








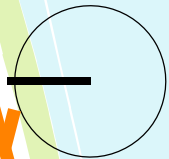


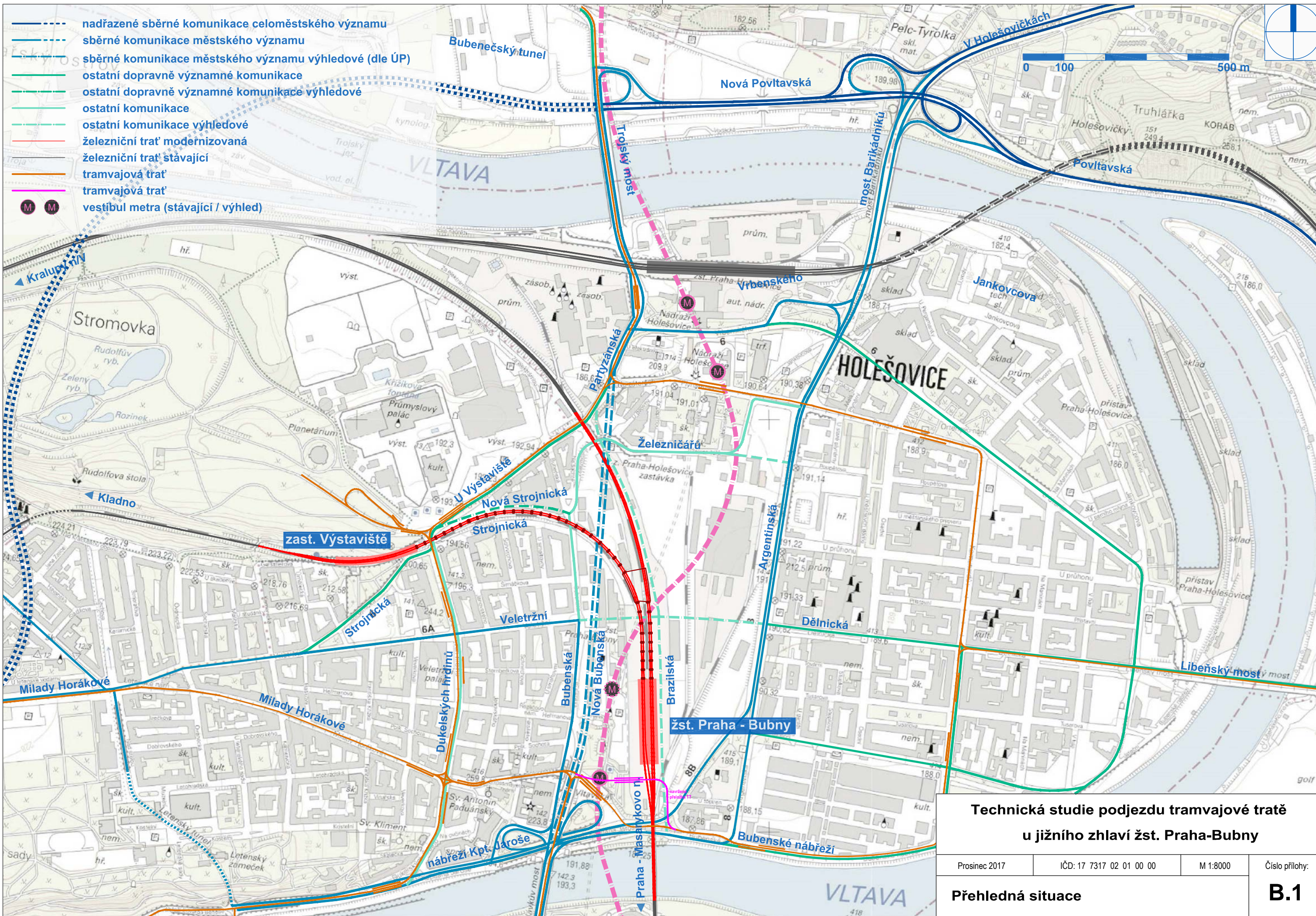


Parkovací dům

Parkovací dům

Parkovací dům



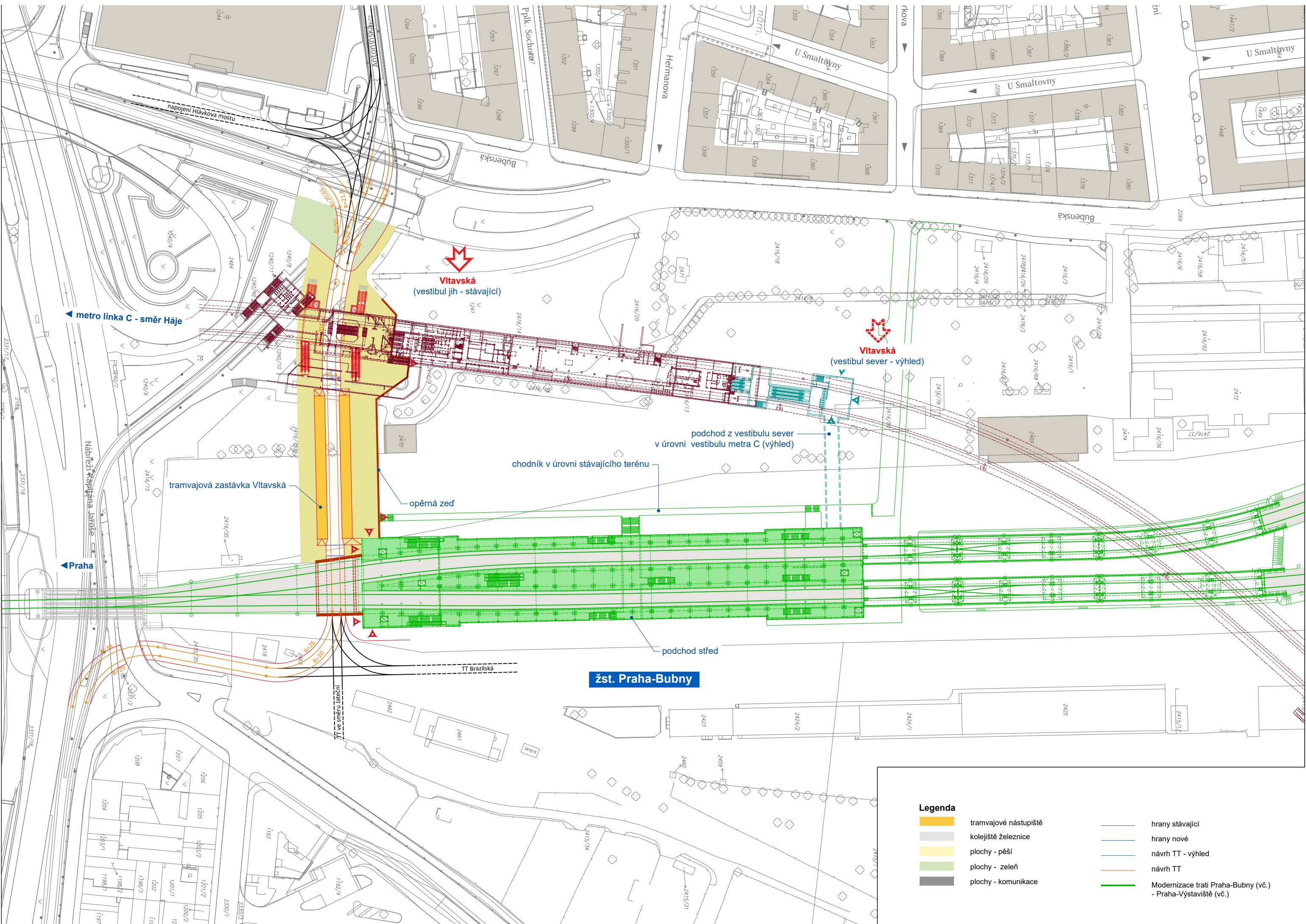


**Technická studie podjezdu tramvajové tratě
u jižního zhlaví žst. Praha-Bubny**

Prosinec 2017 IČD: 17 7317 02 01 00 00 M 1:8000 Číslo přílohy:

Přehledná situace

B.1



Vltavská
(vestibul jih - stávající)

Vltavská
(vestibul sever - výhled)

tramvajová zastávka Vltavská

žst. Praha-Bubny

Legenda

- | | |
|---|---|
| tramvajové nástupiště | hrany stávající |
| kolejnice železnice | hrany nové |
| plochy - pěší | návrh TT - výhled |
| plochy - zeleň | návrh TT |
| plochy - komunikace | Modernizace trati Praha-Bubny (vč.)
- Praha-Výstaviště (vč.) |

metro linka C - směr Háje

Praha

chodník v úrovni stávajícího terénu

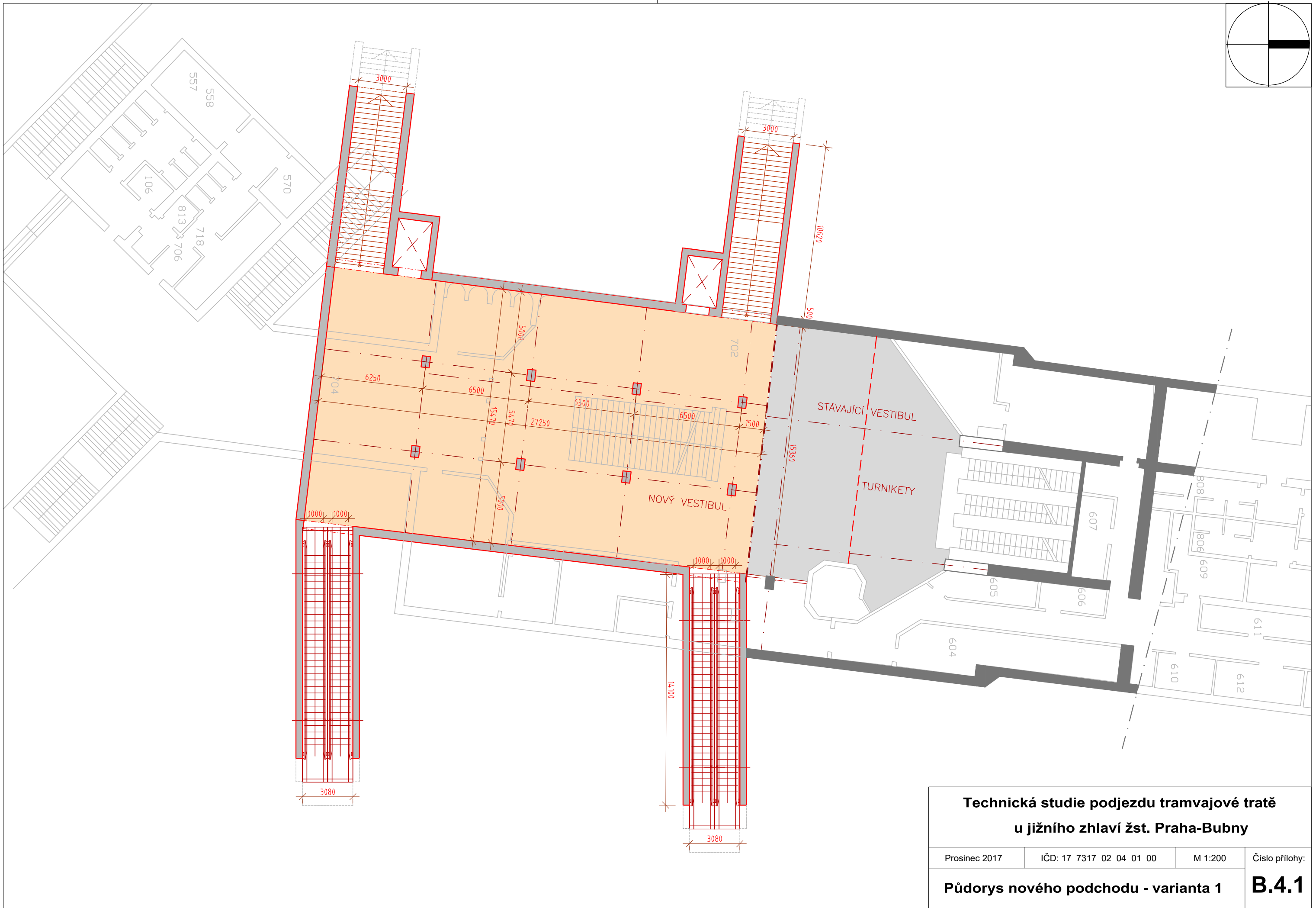
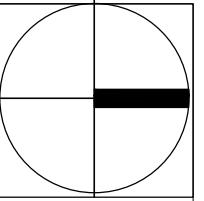
podchod z vestibulu sever
v úrovni vestibulu metra C (výhled)

opěrná zeď

podchod střed

TT Brazilejská

ústeční
ve směru na Jih



**Technická studie podjezdu tramvajové tratě
u jižního zhlaví žst. Praha-Bubny**

Prosinec 2017

IČD: 17 7317 02 04 01 00

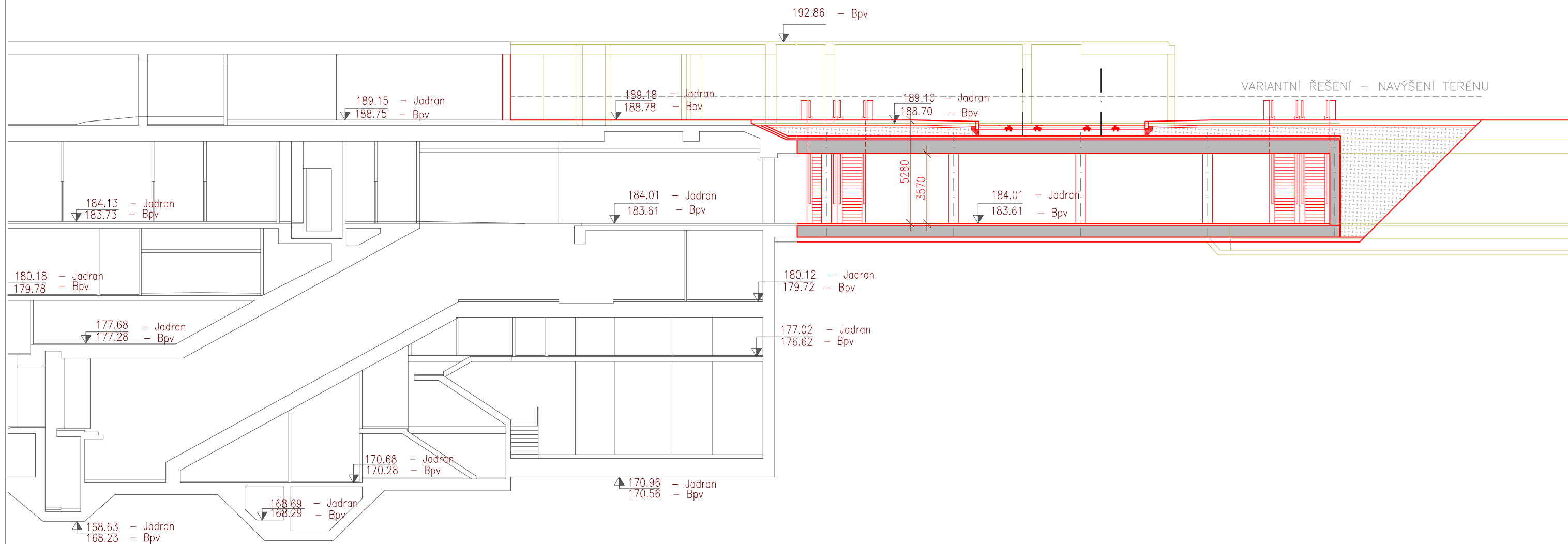
M 1:200

Číslo přílohy:

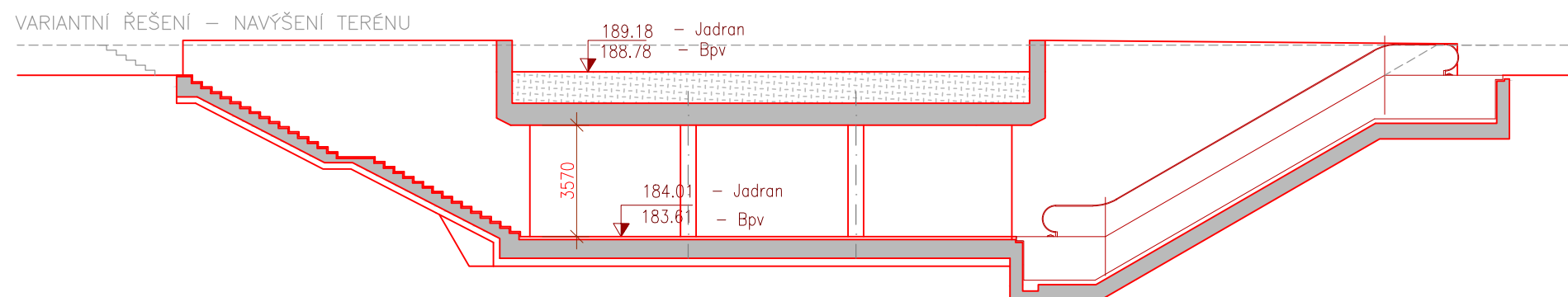
Půdorys nového podchodu - varianta 1

B.4.1

ŘEZ PODÉLNÝ
M 1:200



ŘEZ PŘÍČNÝ
M 1:200

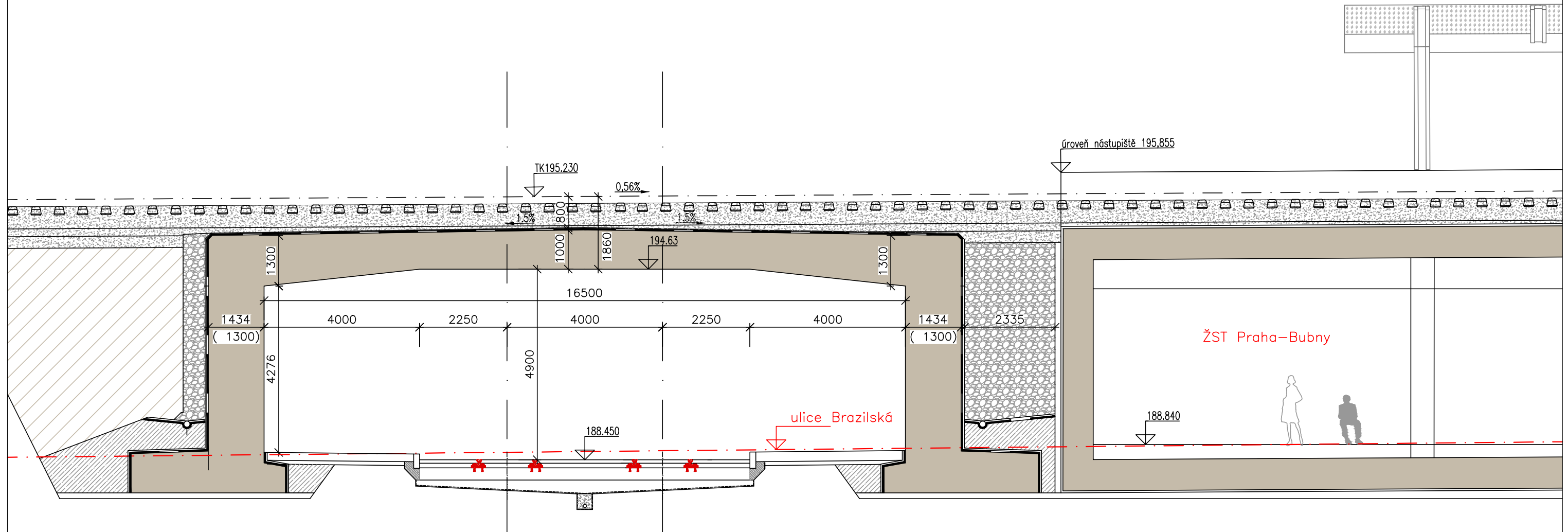


**Technická studie podjezdu tramvajové tratě
u jižního zhlaví žst. Praha-Bubny**

Prosinec 2017	IČD: 17 7317 02 05 01 00	M 1:200	Číslo přílohy:
Řez novým podchodem - varianta 1			B.5.1

← Praha Mas. n.

Kladno / Kralupy →



Komentář: V řezu je znázorněna poloha kolejí a mostu dle Varianty 1.
Varianta 2 je posunuta o 1m ve směru na ŽST Praha Mas. n.

**Technická studie podjezdu tramvajové tratě
u jižního zhlaví žst. Praha-Bubny**

Prosinec 2017

IČD: 17 7317 02 06 00 00

M 1:100

Číslo přílohy:

**Mostní objekt,
podjezd pod ŽST Praha-Bubny**

B.6

