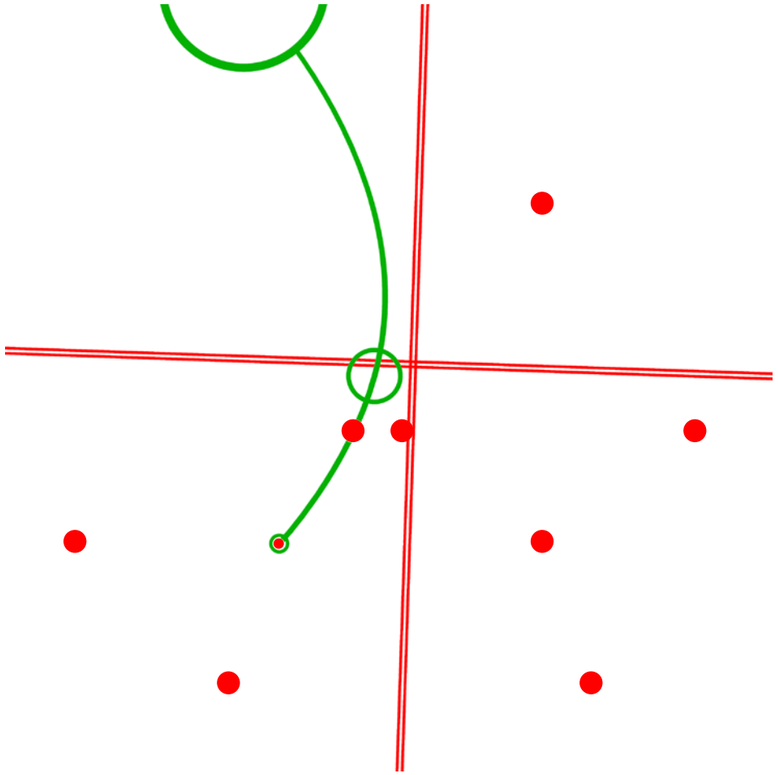
VRŠOVICKÁ RESIDUA



ÚVOD_0

KONTEXT

Území mezi Vršovicemi a částí praha Michle přejímá charakter elementu železnice, který působí na okolní městskou strukturu omezujícím nátlakem.
Tomuto prvku se zásadně podřizuje veškeré jeho okolí, je jím bez schovívavosti přeřezáno.
Následkem je část městské struktury, která díky nedostatku přísunu živin a kyslíku odumíra jak v rovině materiální, reprezentováno nezakořeněnou změtí neměstotvorných objektů, tak v rovině lidksé úvahy.
Nedostačující propojenost severní a jižní strany linie železnice negativně ovlivňuje kvalitu pobývaní v jejím okolí. Uchopitelnou hodnotou je naopak kvalitní integrace v systému mhd, která může být potenciálně využita.

VRŠOVICKÁ RESIDUA

Následkem přímého řezu železnice tkání města vznikají podél této hrany odříznuté zbytky struktury zdravého města_fragmenty.
Jejich sdělení je; snažíme se vypořádat s problematikou propasti, která fyzicky stojí před námi.
Tyto doposud přežívající zbytky struktur jsou důkazem existence jasně daného směru, kterým by se měla udávat transformace této lokality. Jejich spávně přečtení a uznání jejich hodnot je neobkročitelnou podmínkou pro kontextuální dotváření.

Fagmenty; drážní budova, sugestivní směr pokračování uliční sítě, rastr zájmových míst, formy a tvarování bloků, rastr městské zeleně, pohledové osy, uliční čára

RESILIENCE

Odolnost závisí nejen na těle, ale i na duchu. Tělesná resilience architektury se stává postupně standardem. Mluví se o zelené architektuře a o materiální udržitelnosti. Tato část je nezbytná pro efektivitu objektu nebo území. I přes splnění podmínek materiální odolnosti a zelenosti nemusí být prvek odolný. Pro komplexní odolnost je nutné splnit i podmínku odolnosti myšlenky. Ta vychází z místa, času a vztahů, které je nutné popsat a vzít v potaz. Správné pochopení kontextu místa a času je dalším bodem do seznamu splnění podmínek pro odolnou architekturu. Návaznost území na přečtené fragmenty a jejich rozvíjení je nutností stejně jako materiální udržitelnost projektu.

ANALÝZA_1

analytické podklady pro práci s územím

SITUACE ÚZEMÍ
1/20000

HODNOTY A SLABINY

Liniové prvky, hrany, které zásadně ovlivňují další formaci prostředí, určují směr a hranice transformace území.

Všechny tři zmíňované linie zprostředkovávají hlavní dopravní obslužnost v tomto území. Jsou na ně navázány zásadní prvky MHD.

S

dostupnost veřejné dopravy
možnost využití Botiče
četnost zelených_parkových ploch
fragmenty industriálního charakteru
pivovar_nádražní budovy
napojení na hlavní dopravní uzly
přímé spojení - PRAHA HL.N - LINZ

W

neprostupnost liniových hranic
hluková centra
odumírání tkáně města
porušená uličná struktura
prioritizace autodopravy
kontextuální nenapojení břehů železnice
nevyužití potenciálu parteru
vysoká rychlost míjení atraktorů pozorovatelem
neprovázanost parkových ploch

O

využití hodnoty linie železnice
využití potenciálu živého městského okolí
využití industriálních stop
přizpůsobení dopravní infrastruktury pěším
zpomalení vnímání atraktorů kolemjdoucím
propojitelnost parkové zeleně
propojitelnost městské struktury
přijmutí železniční dráhy
poskytnutí plného potenciálu MHD

T

úplně odumření tkáně kvůi hraně dráhy
zvyšující se intenzita dopravy
přemnožení parkovacích ploch
zvyšování hradby železnice
zvyšování hradby Vršovická
zvyšování hradby železnice
zvyšování hradby Vršovická

LINIOVÉ PRVKY

Liniové prvky, hrany, které zásadně ovlivňují další formaci prostředí, určují směr a hranice transformace území.

Všechny tři zmíňované linie zprostředkovávají hlavní dopravní obslužnost v tomto území. Jsou na ně navázány zásadní prvky MHD.

LINIE ŽELEZNICE

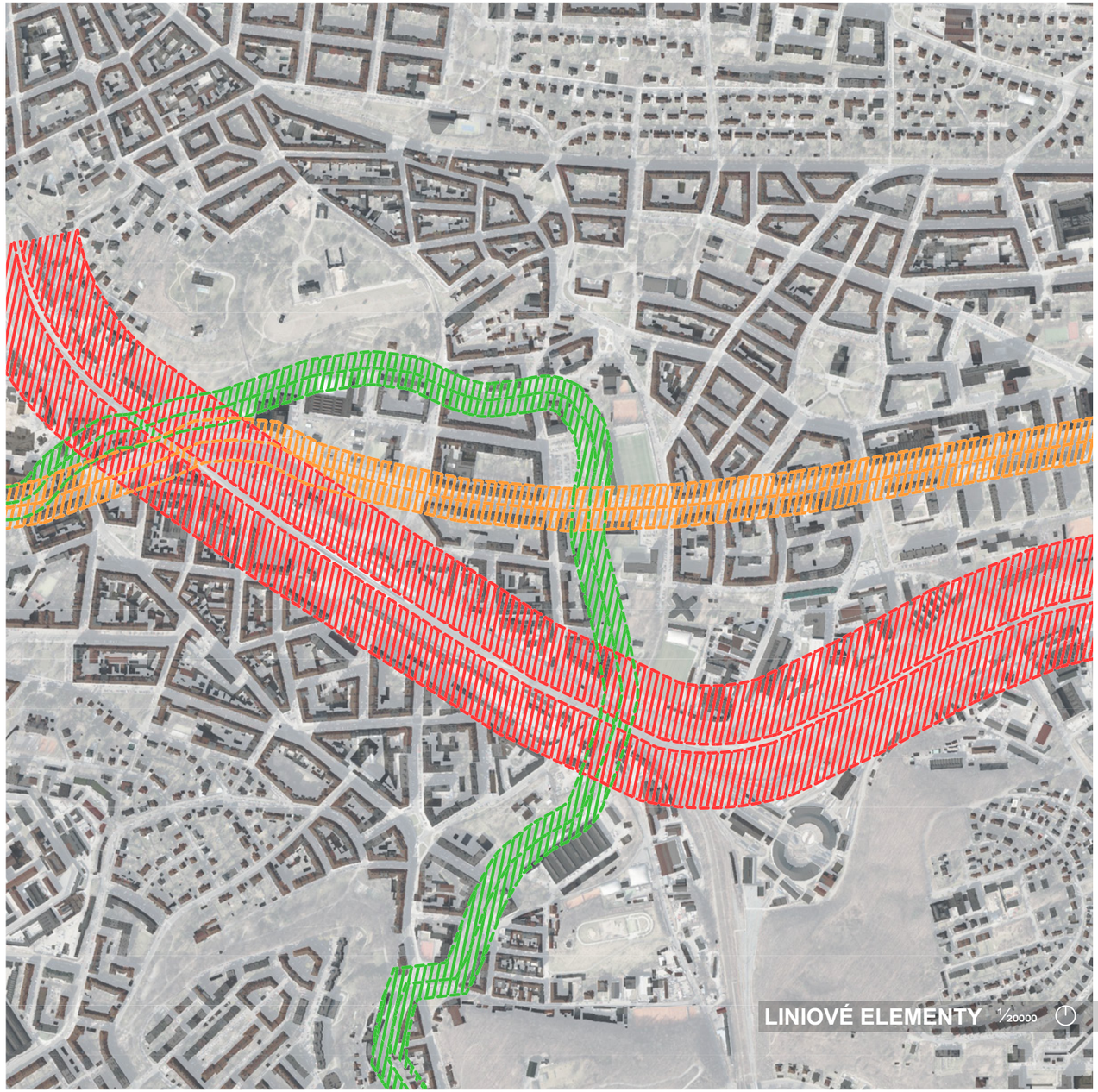
Působí v současné době zejména jako bariéra ve smyslu průchodu ve směru Vinohrady_Vršovice.
V přilehlém pásu železnice je zvýšený výskyt objektů s logistickým využitím, které nijak nepodporují tvorbu příležitostí pro využívání této železniční krajiny.
Zásadním vstupním parametrem je i zvýšená hluková zatěž v okolí této linie.

LINIE POTOKU BOTIČ

Jedná se o organickou zelenou hranu, která podporuje rozvinutí tématických strun v jejím okolí, jako jsou sportovní a relaxační. V některých místech je tato možnost svázání nedostupná z důvodu nezpracování potenciálu navazujících břehů nebo přílišné neprostupnosti související zeleně. Botič v několika místech protíná obě zbylé probírané hrany.

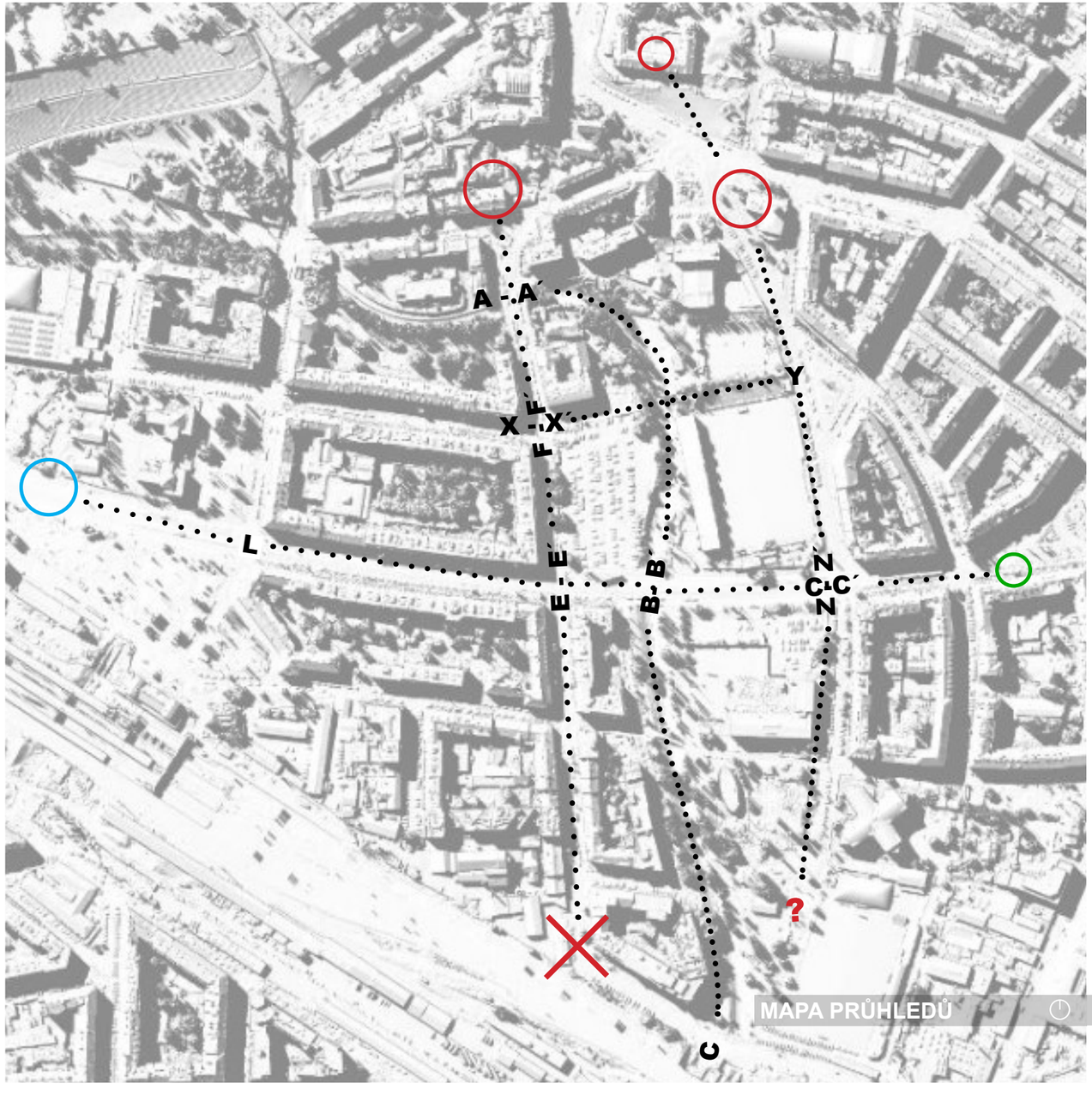
LINIE ULICE VRŠOVICKÁ

Třetím určujícím prvkem je ulice Vršovická, která má úlohu zásadního dobravního propojení ve směru V_Z. V téměř paralelním směru s železnicí tvoří další bariéru prostupu ve směru Vinohrady_Vršovice. Jedním z možných problémů ve smyslu nevyužití potenciálu je nedostatečné využití parteru při této linii.



PRŮHLEDY

Zaznamenané jsou průhledy, které se vlastním způsobem snaží vypořádat s překročením hraničních linií.



PRŮHLEDY

Zaznamenané jsou průhledy, které se vlastním způsobem snaží vypořádat s překročením hraničních linií.

A

A

A’

A’

B

B’

B’

C

X

E

E’

E’

X

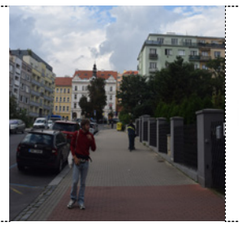
X’

X’

Y

E

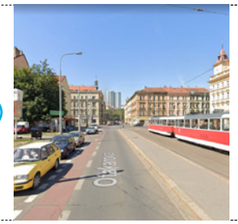
F



F’

O

O



L

L

L

B

C

C’

O

HISTORICKÝ VÝVOJ

Historický vývoj oblasti a směřování rozvoje sídel.
Hlavní dvě centra rozvoje (osada Vršovice a historické jádro Michle) určují dále rozvoj struktuy města při napojení na rozrůstající se Prahu 19.století.

HISTORICKÉ JÁDRO VRŠOVICE

Jádro sídla Vršovice s vršovickou tvrzí se nachází v dnešní části území stadionu Ďolíček. Postupným rozvojem města Prahy je historické jádro Vršovic obklopováno zástavbou ze Západního směru.
Výsledkem je obkročení a sevření struktury starých Vršovic novou Prahou.

JÁDRO MICHLE

Obdobná situace jako u starých Vršovic je odlišná následujícím; rozvíjející se struktura města Prahy se k tomuto vzdálenějšímu bodu dostává až v 50. letech 19. století. Vazba jádra Michle a Prahy je mladší a tak pekvě zakotvená v prostoru.
Tato skutečnost může znamenat větší segregaci oblasti a vnímání jí jako periferie_v současnosti teprve začíná dorůstat zdravá struktura města Prahy k tomuto bodu.

CENTRUM PRAHY

Naznačený směr centrálního rozvíjení města Prahy s racionální strukturalizací uliční sítě. Tato postupně splývá s již stávající strukturou oblasti sídla starých Vršovic a následně části Michle.

- **Plocha zástavby do 1840**
- **Plocha zástavby do 1880**
- **Plocha zástavby do 1920**
- **Plocha zástavby do 1950**
- **Plochá zástavby do 1970**
- **Plocha zástavby do 1990**
- **Plocha zástavby do 2010**

ZELENÉ PLOCHY

Znázornění frekvence parků a dalších zelených ploch. Většina ploch jako park Grébovka nebo zelené plochy a sousedící lesy v jižní oblasti Michlí, oblasti kapitolu, vychází z morfologie terénu a ze struktur zástavby, které oklešťují a omezují jejich expanzi.

transformační zelené plochy
Ostatní plochy nevycházející přímo z morfologie terénu, ale vznikající jako zbytkové hodnoty zastavěných ploch_v případě tohoto území například parkovitá linie přiléhající k nádraží Vršovice nebo zelená plocha okolí stadionu Ďolíček a gymnázia, která ani není dle analytických podkladů označována jako parková zeleň_jsou otázkou možného koncepčního řešení.

ANALÝZA HLUKU

Hlukoová data poukazující na hlukovou vytíženost hlavních hraničních linií_dopravních. Jako hlavní zdroje hluku působá ulice Vršovická, Nuselská, které slouží jako hlavní automobilové a tramvajové dopravní spojky. Dalším zdojem hluku je přilehlá oblast železnice.

zvuková bariéra
Jako zvuková beriéra, která se projevuje zejména v oblasti železnice, působí kombinace tvrdých, mechanických překážek ve formě budov a měkkých zelených bariér v podobě stromů nebo morfologie terénu.

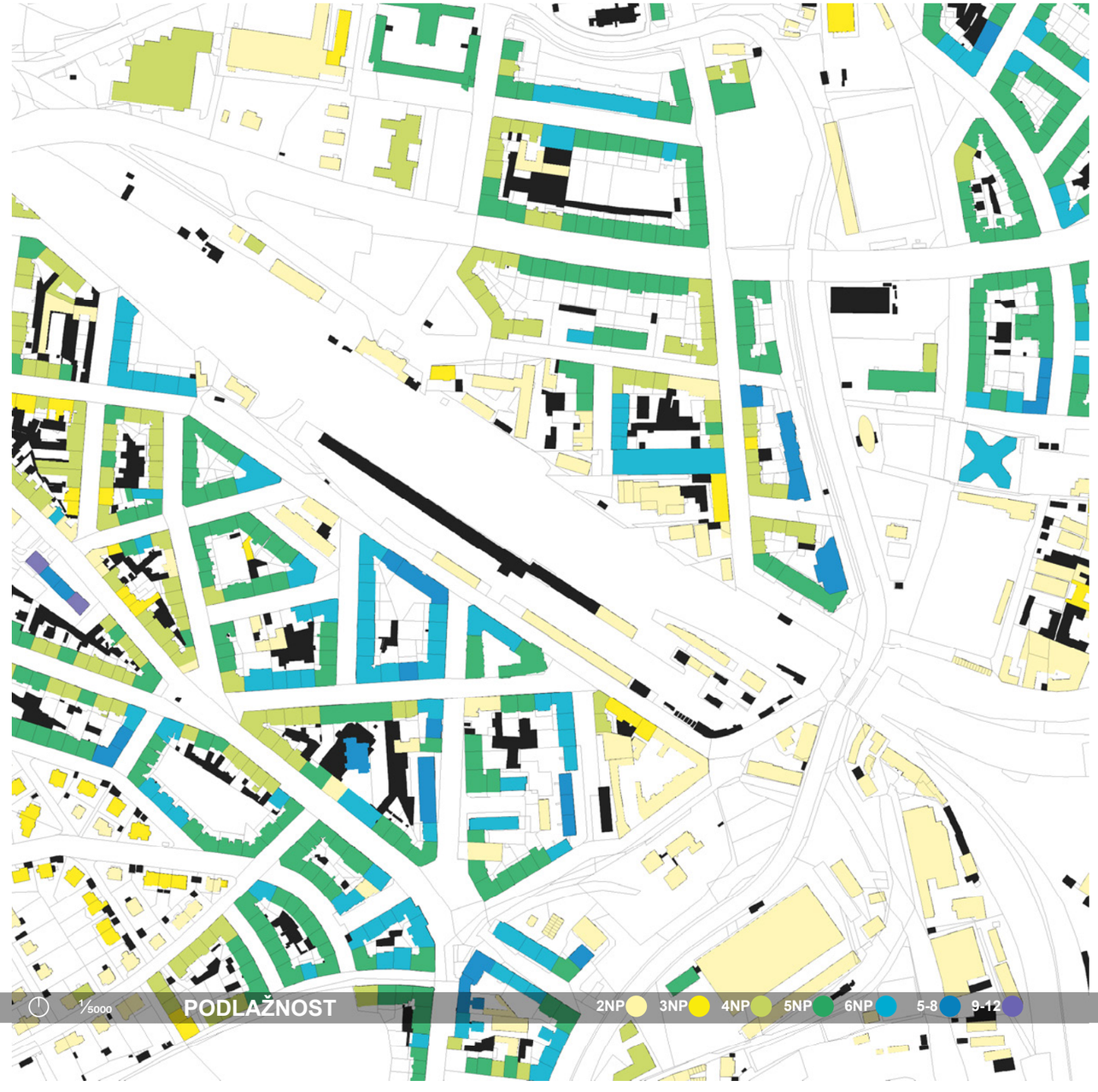
Hlavní hlukové hotspoty vznikají v okolí zastávek PID a železničních zastávek.

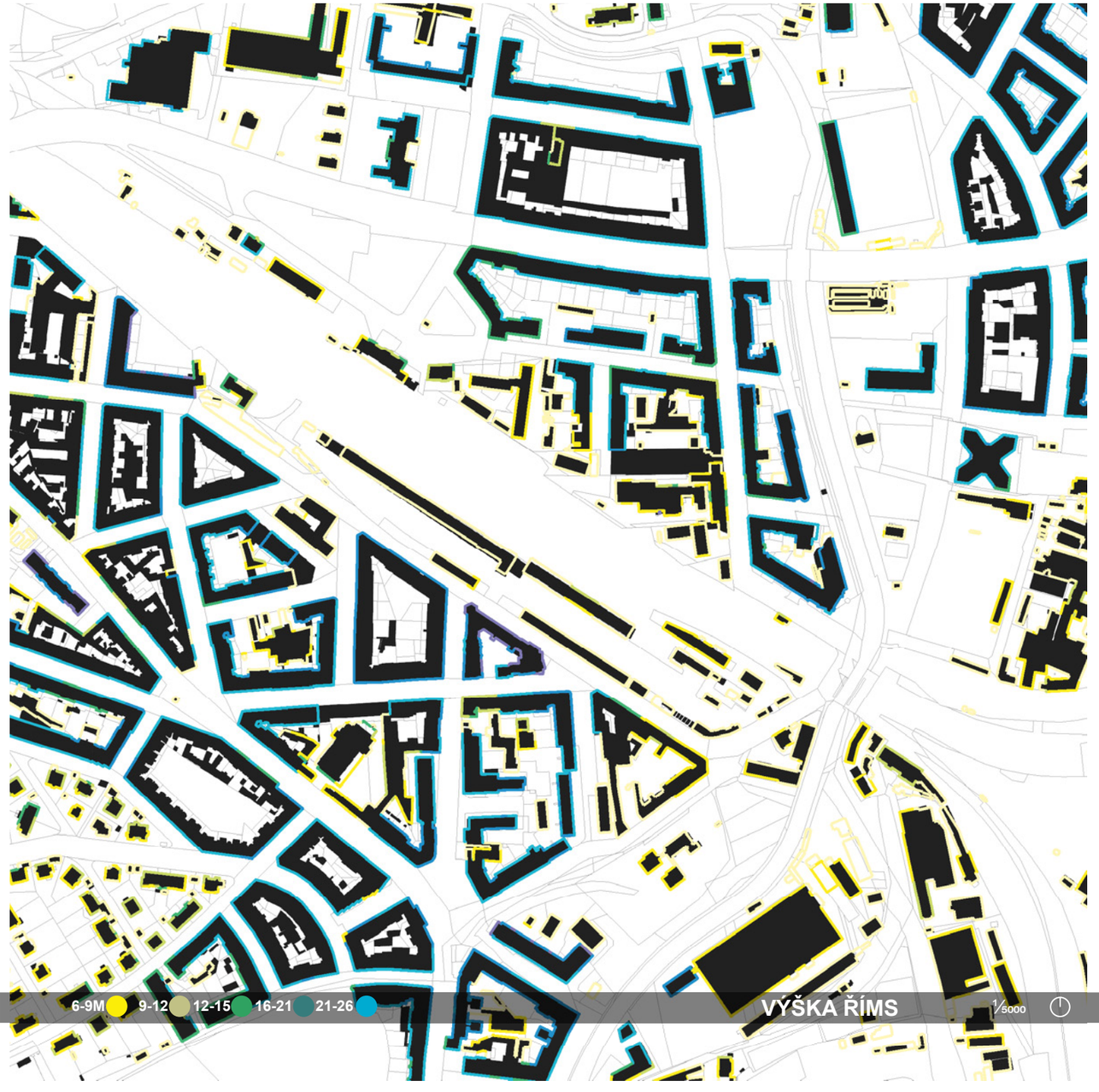
ANALÝZA VSAKOVOSTI

Mapa poukazuje na schopnost povrchu vsakovat a vstřebávat vodu. Využitelnost území pro vsakování s největší efektivitou se nachází zejména v perimetru kolem nádraží a dále jihovýchodním směrem podél dráhy.

Neopak území s nízkou schopností vsakovat existuje podél linií Vršovická a Nuselská.

Práce hospodaření s vodou vzhledem k prvku Botič _je nutné pamatovat na nižší efektivitu vsakování do podloží s ohledem na retenci vody toku Botič.


1/5000
PODLAŽNOST
2NP
3NP
4NP
5NP
6NP
5-8
9-12


6-9M
9-12
12-15
16-21
21-26
VÝŠKA ŘÍMS
1/5000

VÝCHOZÍ FORMA_2

vstupní parametry návrhu

PLOCHA TRANS-FORMACE

Území transformace se formuje hlavně podél dráhy železnice a linie Botiče. Tyto liniové prvky zásadně ovlivňují jejich okolí a vytváří plochy “nikoho”, kterým je třeba věnovat pozornost.

Další body, které vytváří perimetr transformačního území je dolní část Michlí, kapitolský les a jeho okolí, Vršovické depo..

transformační morfologie
Hranice území značně ovlivňuje morfologie. Přírodní překážky v podobě terénu vytvářejí náročnější situace pro ukotvení městské struktury, a proto také vytvářejí pásy neukotvené městské struktury, které je třeba věnovat pozornost.

STÁVAJÍCÍ STRUNY

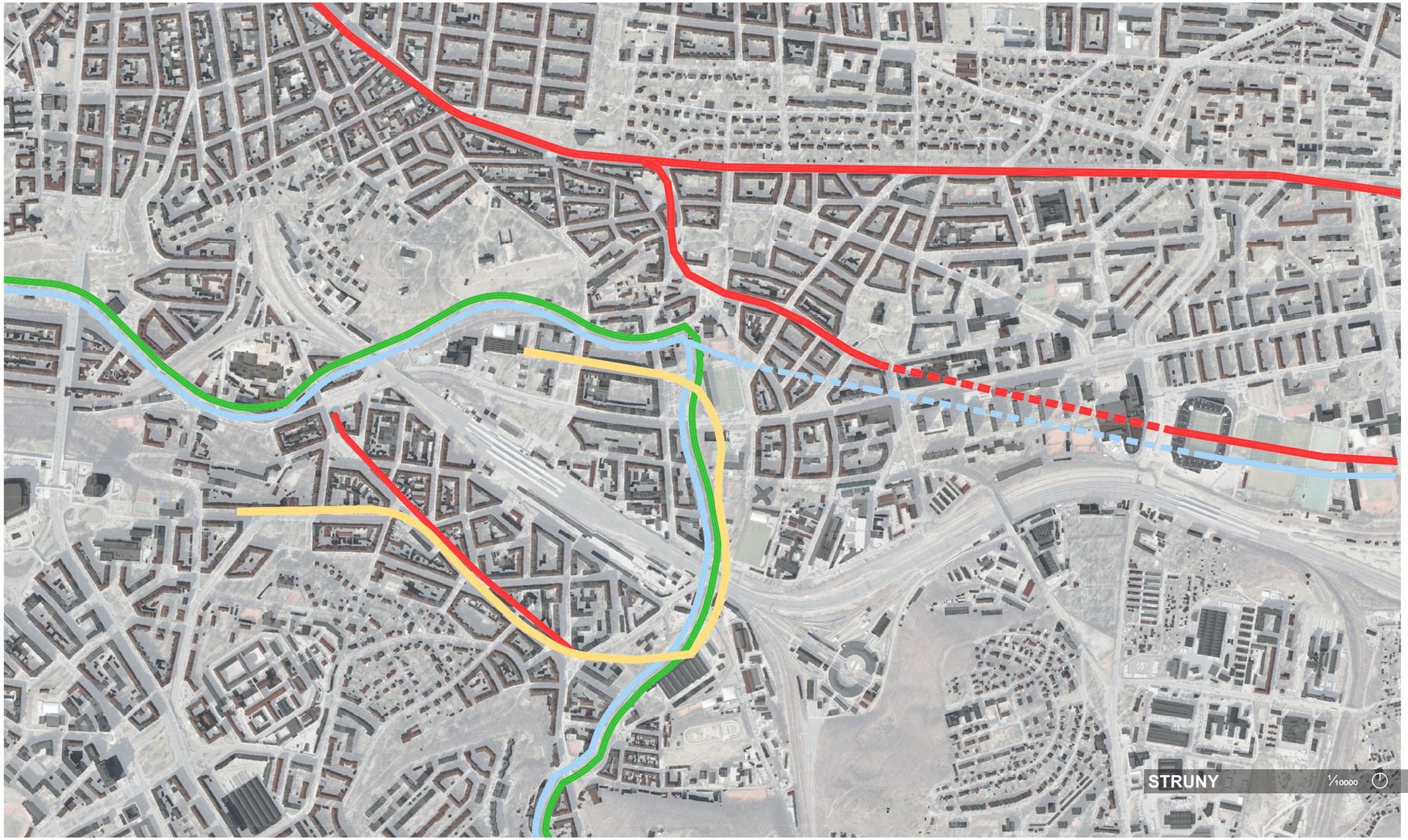
Tématické linie s koncentrací prvku, atraktorů s konkrétní funkcí nebo tématem. Pro správně zakořenění nové struktury do staré, tyto prvky nabízejí konkrétní kotevní body, které je možné využít.

Komerční struna
Linie s vysokou koncentrací aktivního parteru, který oživuje značným způsobem jeho blízké okolí. Prvky většího měřítku mohou ovlivňovat lokalitu i městskou část.

Struna vzdělávací
Vysoká frekvence škol na této linii může ovlivňovat další umísťování školských zařízení v jejím okolí a v hlavních bodech zájmu na této struně.(*ZUŠ, zš, mš areál)*

Zelená struna
Botič je hlavním nositelem zeleného tématu územím. Další zelené prvky mají podobub rastru (parková zeleň a její frekvence).

Sportovní struna
Prvek, umožňující liniový pohyb, pěší nebo cyklo, a propojuje území jakožto dopravní tepna, která není ohrožena rychlou městskou dopravou.



PLÁNOVANÉ STRUNY

Doplnění náznaků a fragmentů stávajících strun. Jejich provázanost a snaha vést struny skrze hraniční linie železnice a Vršovické může přispět k propojenosti území.

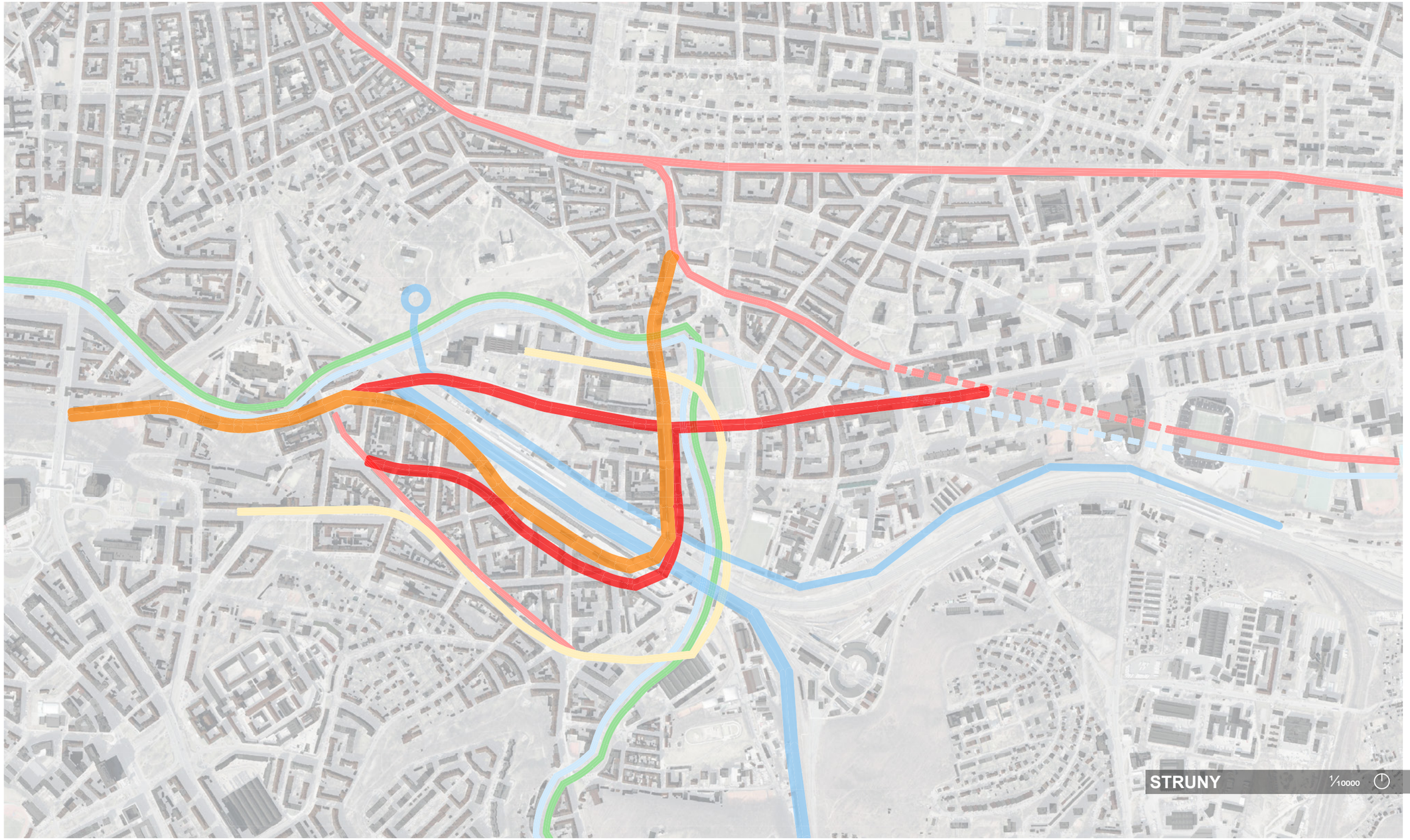
Kulturní/relaxační struna
Posílění potenciálu kulturních hot spotů a zintezinění možnosti nerušeného, příjemého pobytu v okolí této struny.

Komerční struna
Linie s vysokou koncentrací aktivního parteru, který oživuje značným způsobem jeho blízké okolí. Prvky většího měřítku mohou ovlivňovat lokalitu i městskou část.

Struna vzdělávací
Vysoká frekvence škol na této linii může ovlivňovat další umísťování školských zařízení v jejím okolí a v hlavních bodech zájmu na této struně.(*ZUŠ, zš, mš areál)*

Zelená struna
Botič je hlavním nositelem zeleného tématu územím. Další zelené prvky mají podobub rastru (parková zeleň a její frekvence).

Sportovní struna
Prvek, umožňující liniový pohyb, pěší nebo cyklo, a propojuje území jakožto dopravní tepna, která není ohrožena rychlou městskou dopravou.



PROSTUPNOST

Znázornění koncových prvků nebo samostatně stojícíh fragmentů, které disponují hodnotou historickou, kulturní, zelenou nebo hodnotou kvality struktury (nedokončená forma bloku), a měly by být využity pro následné zpracování a rozvoj území.

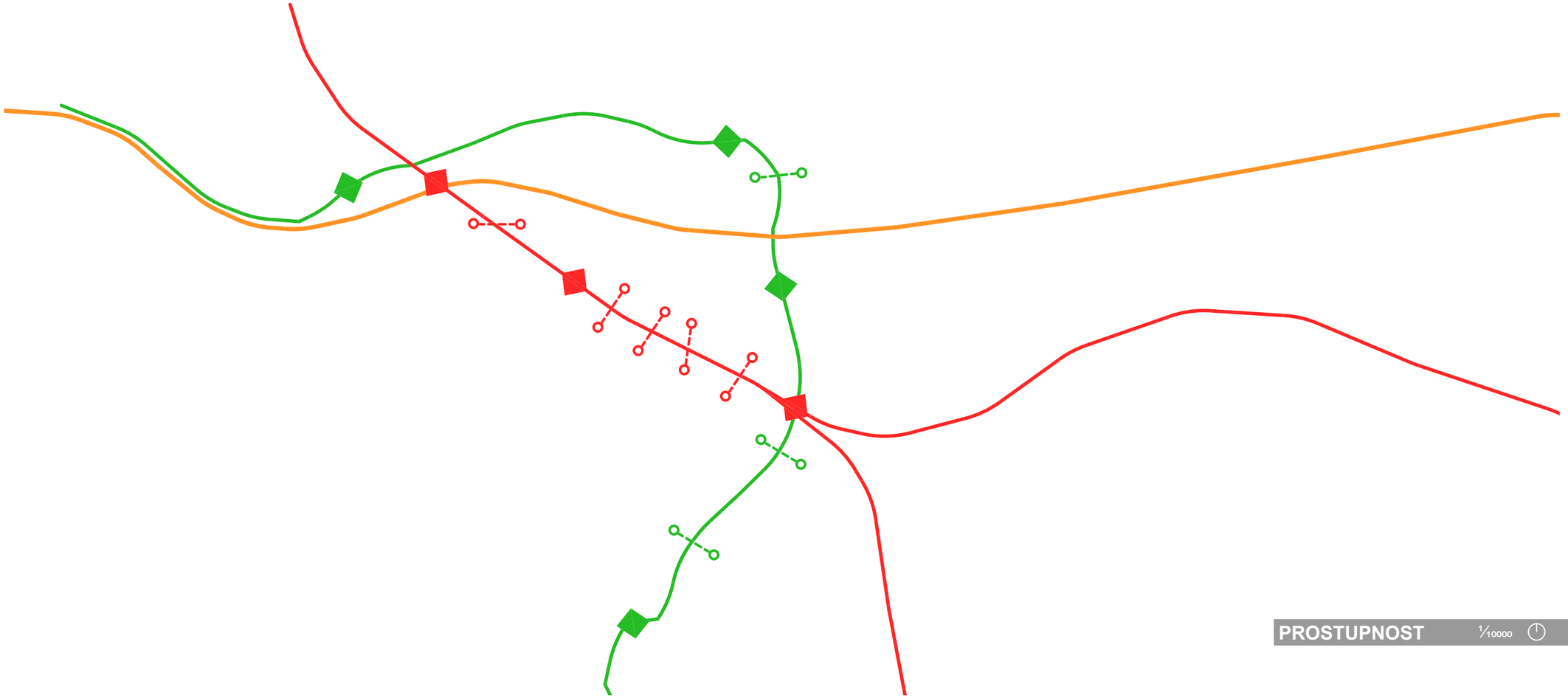
Uvažované přechody přes hranice. Zvýšení frekvece přchodů přispěje k lepší provázanosti částí města.

Stávající přechody skrze hranice_ hlavní přemostění.

Hranice železnice_bariéra

Hranice Vršovická_bariéra

Hranice Botič_bariéra



PROSTUPNOST 1/10000

PLOCHA TRANS-FORMACE

Území transformace se formuje hlavně podél dráhy železnice a linie Botiče. Tyto liniové prvky zásadně ovlivňují jejich okolí a vytváří plochy “nikoho”, kterým je třeba věnovat pozornost.

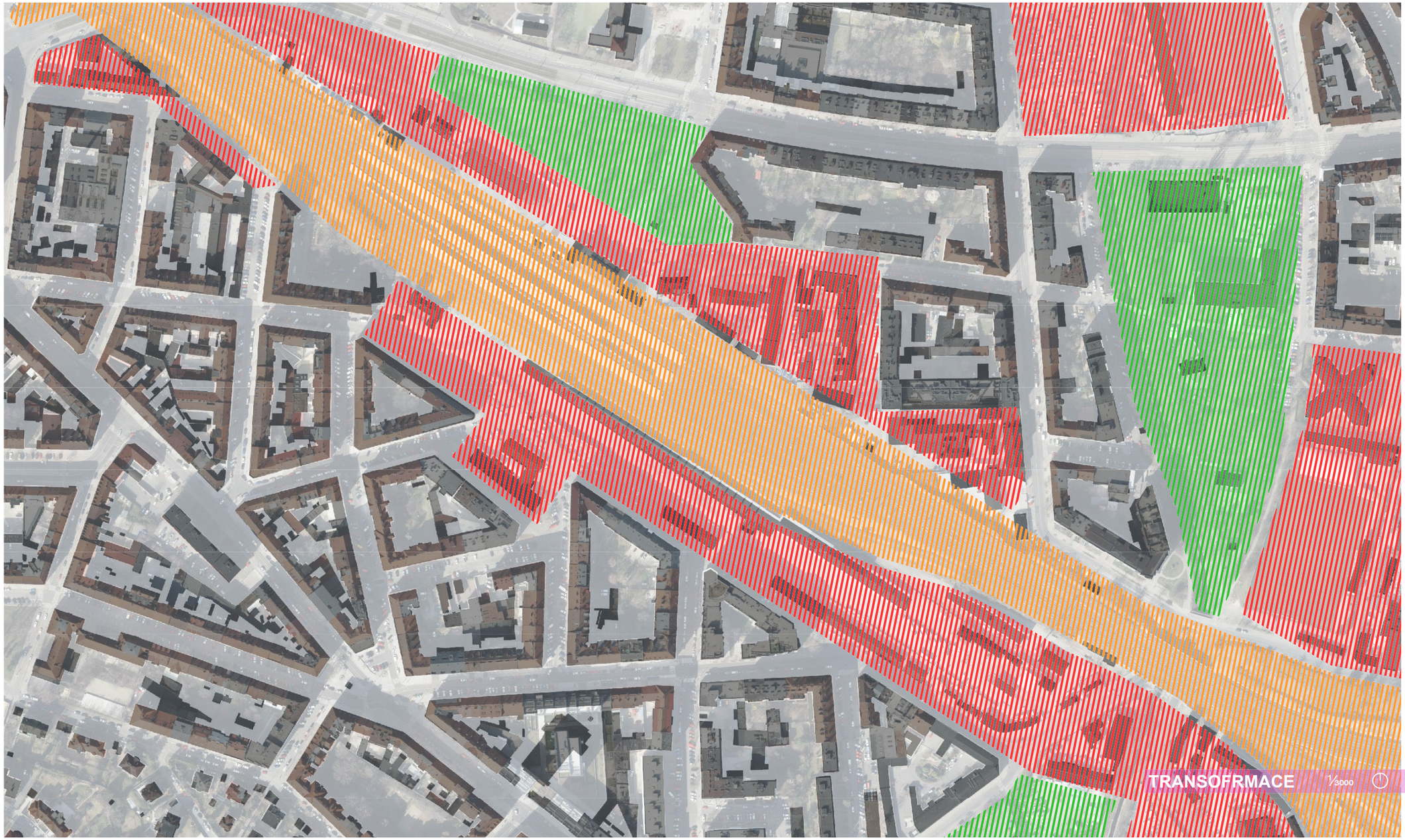
Další body, které vytváří perimetr transformačního území je dolní část Michlí, kapitolský les a jeho okolí, Vršovické depo..

transformační morfologie
Hranice území značně ovlivňuje morfologie. Přírodní překážky v podobě terénu vytvářejí náročnější situace pro ukotvení městské struktury, a proto také vytvářejí pásy neukotvené městské struktury, které je třeba věnovat pozornost.

Transformační plocha zastavitelného území poblíž rozhraní území

Transformační ploha železnice a jejího nejbližsího okolí (budoucí území využité pro drážní promenádu).

Transformační plochy stávající zeleně s neurčitým konceptem řešení. Jejich hodnota jakožto zeleného prostranství je uznána.



FRAGMENTY NÁVAZNOSTI

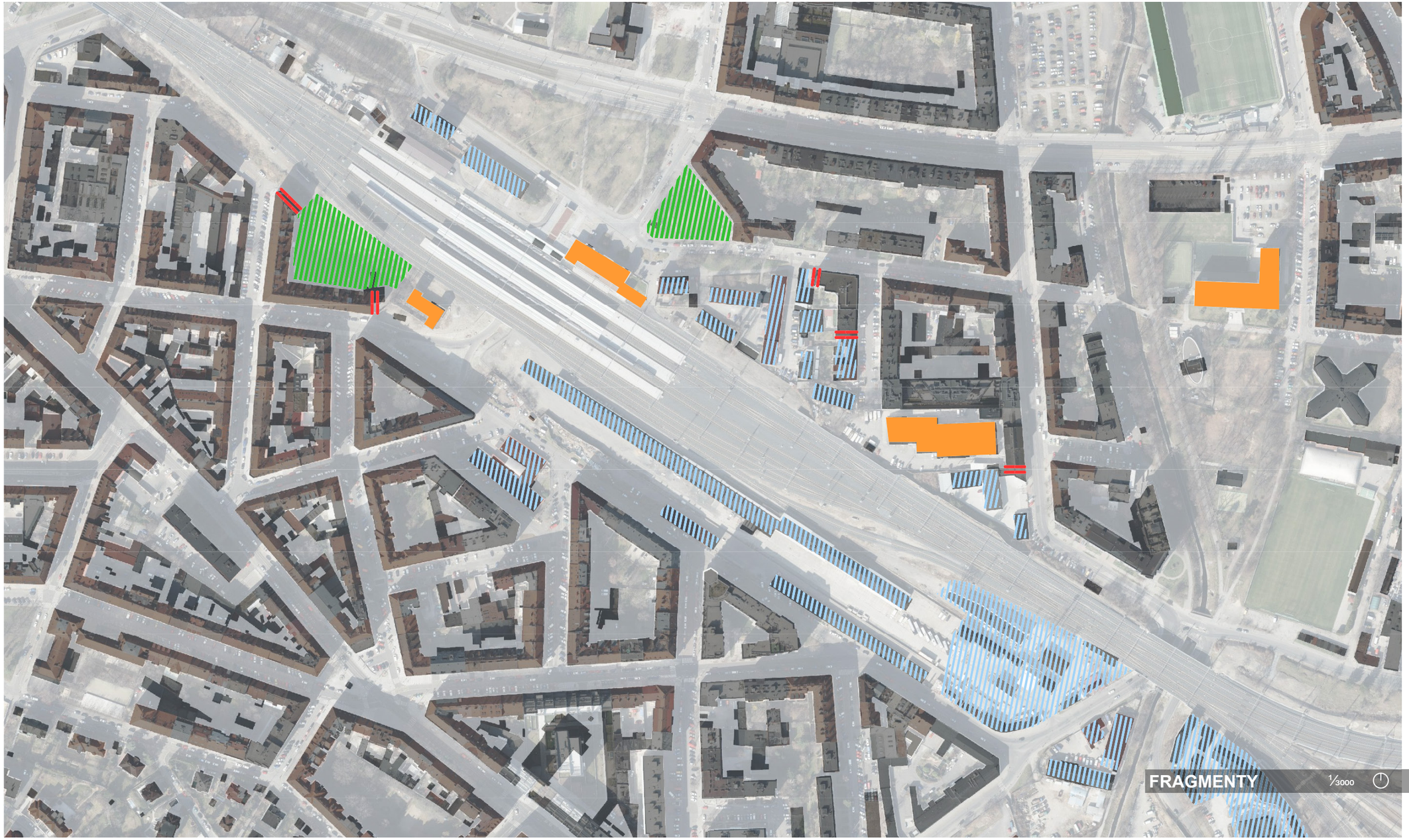
Znázornění koncových prvků nebo samostatně stojících fragmentů, které disponují hodnotou historickou, kulturní, zelenou nebo hodnotou kvality struktury (nedokončená forma bloku), a měly by být využity pro následné zpracování a rozvoj území.

Fragmenty hran objektů, na které lze navazovat při dalším řešení území. Hrany jsou zejména prvky nedokončených struktur bloků, které jsou přerušen řezovou linií železnice.

Samostatně stojící stopy, objekty, residua. Tyto objekty disponují hodnotou, která by měla být při další práci s územím zachována a použita. *drážní budova, pivovar, nádraží, gymnázium*

Využitelné fragmenty zbytků zeleně v mezoměřítku. Možná je napojitelnost rastru zeleně z makroměřítka na tyto prvky.

Objekty a plochy, které z pohledu transformace území nedisponují žádnou zásadní hodnotou. Hodnota nových struktur převyšuje hodnotu těchto.

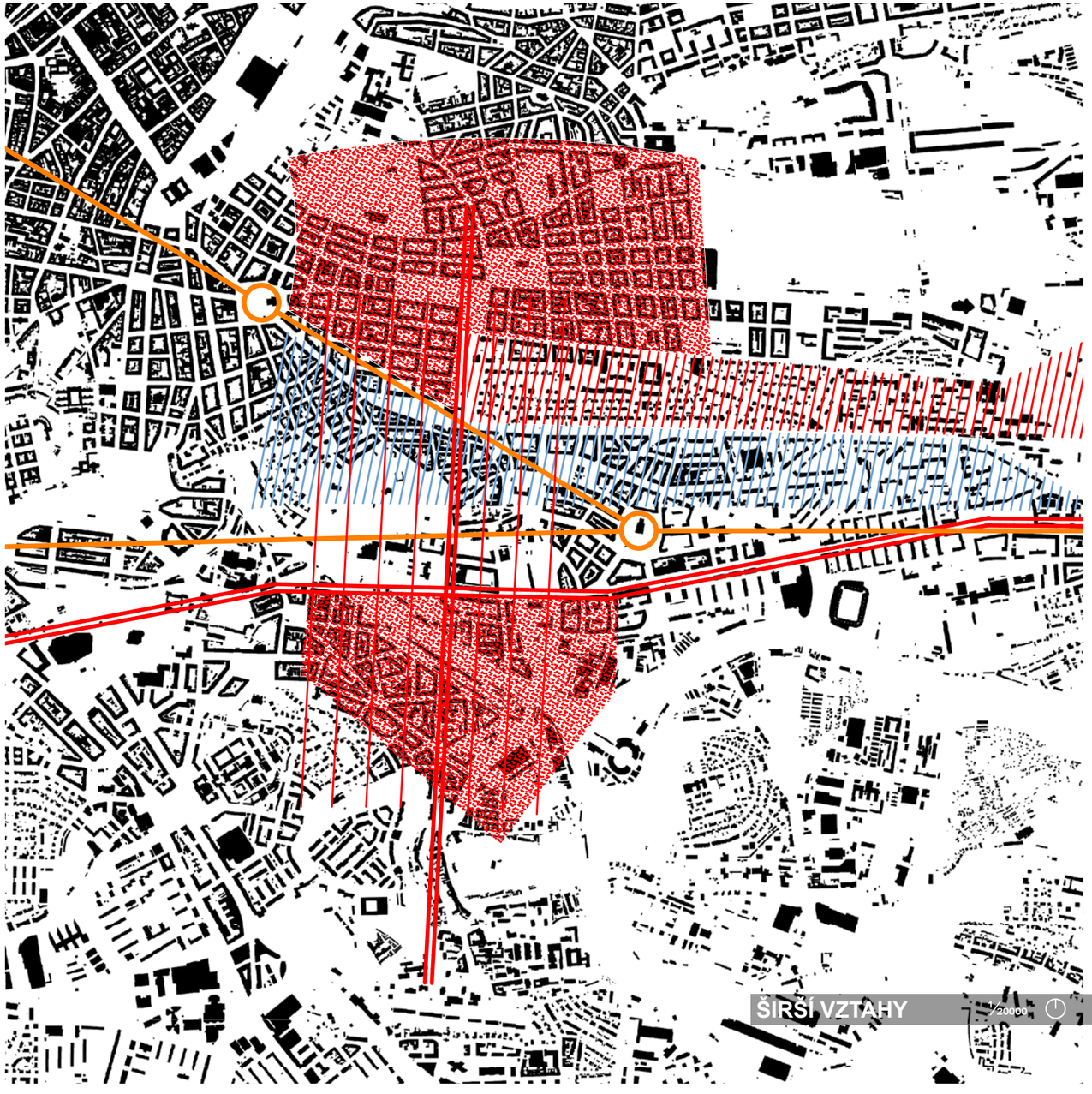


VAZBOVÁ ANALÝZA_3

analýza geometrie stávajících struktur

ZÁKLADNÍ GEOMETRIE

Geometrie makroměřítka, která se snaží analyzovat širší souvislosti geometrie města jednotlivých městských částí. Směrovost primárního osového rozdělení do tématických celků a hlavní osy, ke kterým se lze v tomto měřítku upnout.

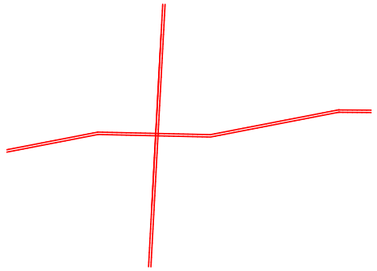


ZÁKLADNÍ GEOMETRIE

Geometrie makroměřítka, která se snaží analyzovat širší souvislosti geometrie města jednotlivých městských částí. Směrovost primárního osového rozdělení do tématických celků a hlavní osy, ke kterým se lze v tomto měřítku upnout.

PRIMÁNRNÍ OSY DĚLENÍ

Osa ulice Vršovická a na ní kolmá osa, která navazuje část Vršovic na uliční strukturu Vinohrad. Rozděluje území do čtyř základníh částí, které se chovají každá podobným způsobem, podobným způsobem zacházejí se směrováním uličního rastru, nebo jejich velká část obsahuje důležité krajinné prvky (Grébovka), podle kterých daná část přebírá parametry.



ULIČNÍ RASTR

Vzájemně na sebe navazující uličná rastr části území Vinohrad a části území Vršovic a Michlí. Tento navazující rastr je přerušen morfologickou prohlubní v oblasti severních Vršovic. Vzniká zde pomlka, která svým uličním rastrem reaguje na tvarování terénu, nikoliv na racionální, ortogonální urbanistický plán.

NEGATIV

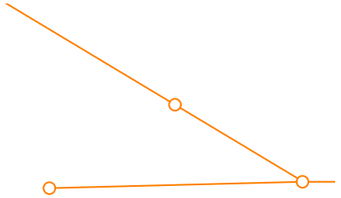
Znázornění pomlky, která vzniká mezi uličním rastrem Vinohrad a Vršovic díky terénnímu zlomu. Chová se jako samostatný aktér při práci s ulicí a formou bloku.

VILOVÁ ČTVRŤ

Spadá a je ohraničená primárními osami dělení. Chová se jako samostatný aktér ve smyslu práce s uličním rastrem, který je zde závislý na morfologii terénu a na tématu vilové čtvrti.

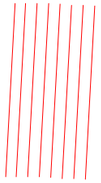
ZÁJMOVÁ MÍSTA

Frekvence zásadních městských veřejných prostranství a bodů zájmu pro velké měřítko. Jednotlivé body vytvářejí ve spojení osy. Při analýze ještě většího měřítka by vytvořili rastr. Tento rastr je dále možé využít pro nalezení možné lokace pro podobná místa s důležitostí pro velké měřítko.



SMĚROVÁNÍ ULIC

Jednotlivé ulice se společným jmenovatelem směrovosti v daném území. Návaznost těchto ulic může prozrazovat, kde je se možné na tyto ulice napojit a pokračovat v udaném směru.

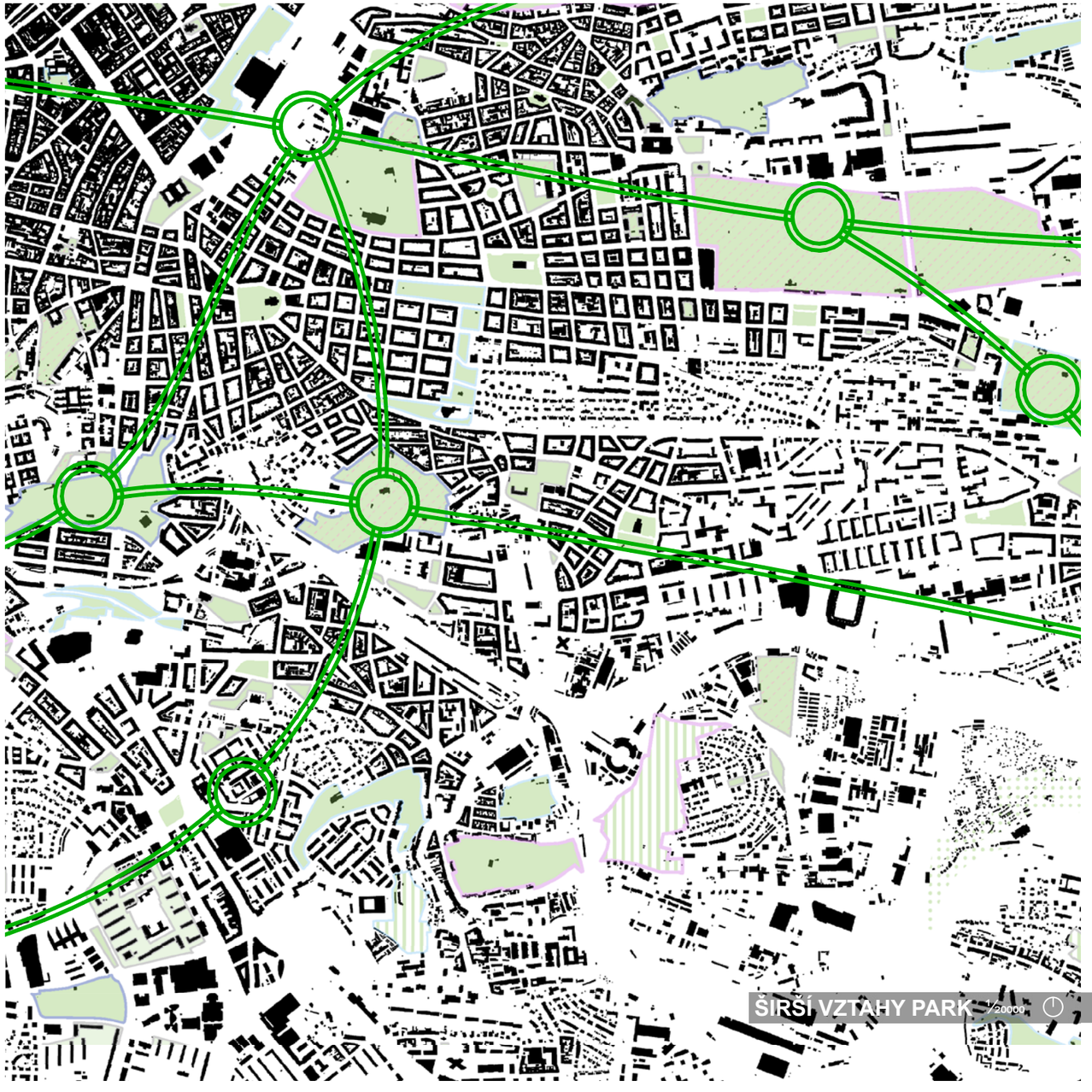


ZELENÁ GEOMETRIE

Rastr parků a městské zeleně v širších souvislostech. Tvorba rastru zeleně a navázání na něj je potřebnou podmínkou pro myšlenkovou propojenost nově navrhovaných zelenýhc prostranství.

Jednotlivé body parků vytvářejí po jejich spojení síť. Na jejích jednotlivých spojujících liníích lze umisťovat zelené ostrovy s významem pro mezoměřítko.

Zakořenění těchto ostrovů pak spoléhá na rastr o měřítko nadřazenější.
Mikro měřítko a umisťování menších zelených celků s významem pro něj je pak závislé na rastru ostrovů mezoměřítka.

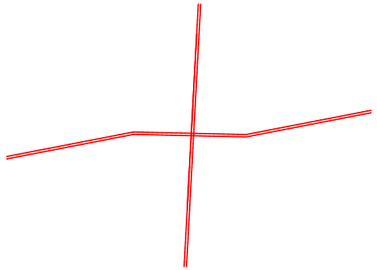


FREKVENCE ATRAKTORŮ_VELKÉ MĚŘÍTKO

Pokrytí a frekvence zájmových míst v přesahu do makroměřítka. Jedná se o prvky významu pro fungování veřejných prostranství, zásadních bodů dopravní infrastruktury (nádraží), nebo staveb beřejné vybavenosti s městským významem.

PRIMÁRNÍ OSY DĚLENÍ

Dělení na čtyři oblasti vychází z předchozí analýzy širších vztahů. Ulice vršovická a na ní kolmá osa spojující uliční linii a hlavní rozhraní, které se táhne od Vinohrad k Vršovicím a dále na jih. Zeleně znázorněné jsou úseky os, které se vypořádávají s překážkou morfologie terénu nebo zásadního přerušení osy jinou významnou hranou (železnice). Tvoří pro osu neprostupnou překážku.

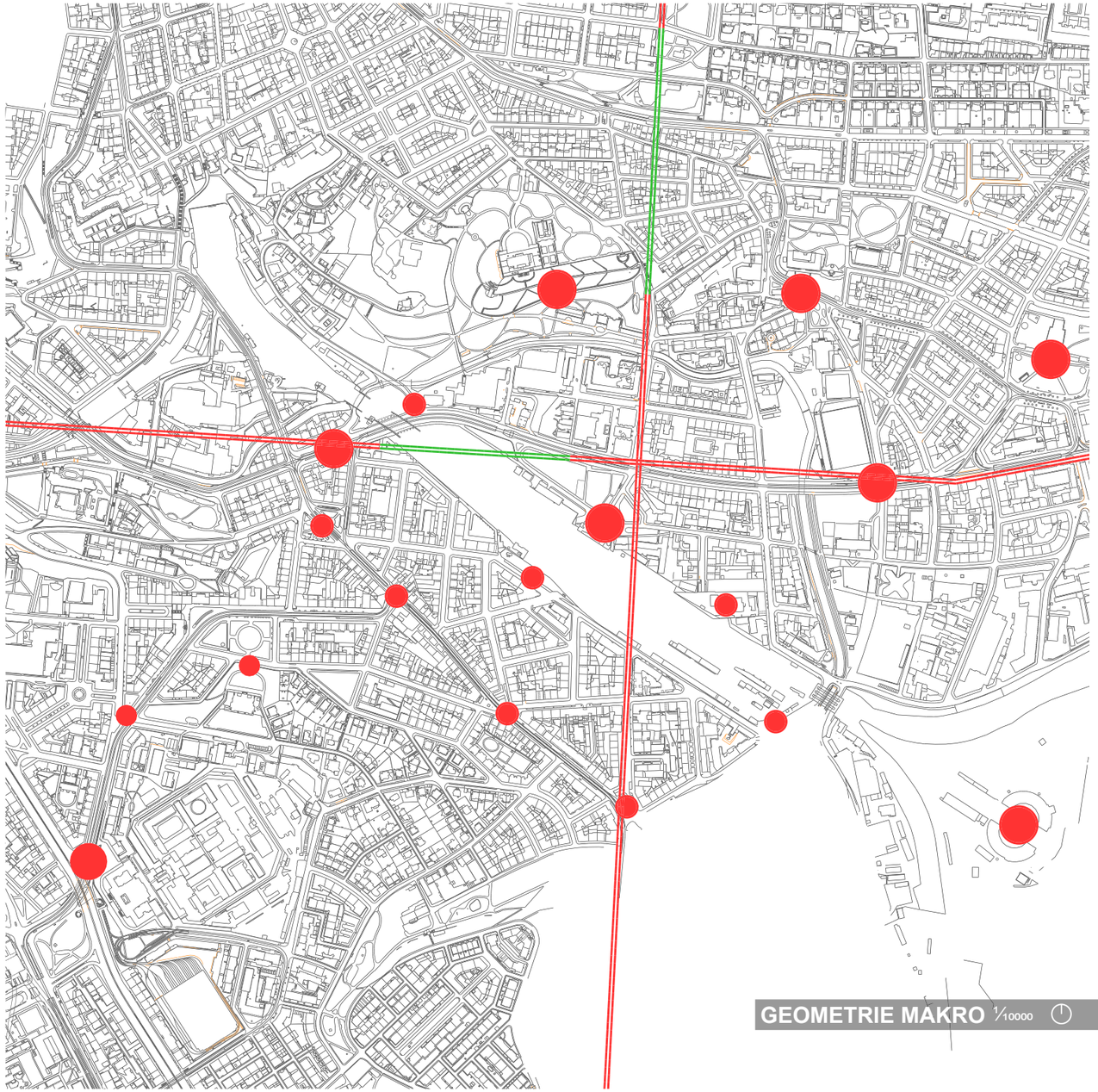


OHNISKA DĚNÍ

Hlavní náměstí a oblasti parků s důležitostí velkého měřítka. Rastr lze použít při posunutí se o stupeň níže, do mezo měřítka.

OHNISKA DĚNÍ S LOKÁLNÍM VÝZNAMEM

Menší veřejné plochy a body lokálního zájmu jako jsou kostely nebo veřejné budovy. Body zahrnují i možná ohniska, která by se do rastru dala doplnit, jako je kulturní bod pivovaru a transformační oblast depa Všovice.



PRIMÁRNÍ OSY MORFOLOGIE

Primární osy jsou v některých místech fyzicky přerušené, ale myšlenkově stabilní. Tato místo jsou zejména morfologicky oddělená od zbylé úrovně osy, nebo přerušená umělým prvkem jako je železnice.

PRAHA VRŠOVICE_MICHLE

Území na jih od teréninho zlomu zahrnuje zejména území Vršovic a Michlí. Pro veětšinu plochy území lze definovat společné charakteristiky jako jsou směry ulic a forma bloků.

PRAHA VRŠOVICE OSA KODAŇSKÁ

Morfologická pomlka, která pracuje s uliční strukturou jinak, než zbytek města podél primární osy SEVER-JIH.

PRAHA VINOHRADY

Navazující část Praha Vinohrady. Pokračující struktura Vršovic má zde svoje kořeny.

PRIMÁRNÍ OSY 1/10000

PRIMÁRNÍ PLOCHY HLAVNÍ URBANISTICKÉ MASY

Rozdělení do 4 sektorů čte základní tvarování struktury ulic a bloků, zahrnuje důležité urbanistické celky a zelená prostranství.
Analyzuje převládající směry ulic v objemnějších urbanistických strukturách.

hrana kříže
Primární osy_kříž_svazuje svazuje urbanistické struktury se stejným jmenovatelem a určuje jejich přibližné rozhraní ve vazbě na struktury s rozdílným charakterem nebo tvarováním.

Hrana kříže je aproximací reálné sledované hranice, která nemá charakter linky, ale spíše pásu.

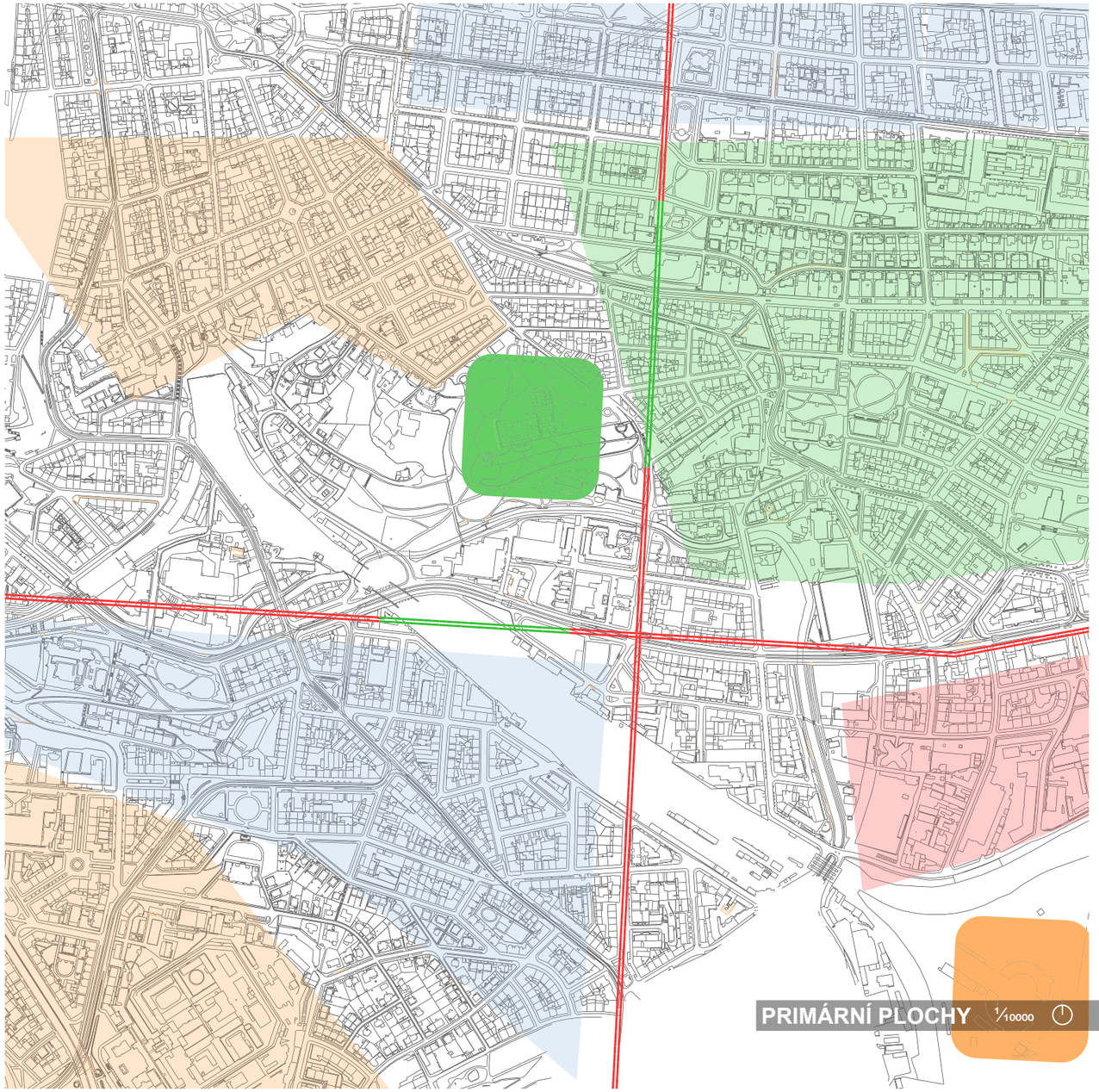
Reálné rozhraní prostředí není těmito primárními osami definováno exaktně, ale zaujímá širší nedefinovanou oblast.

PRIMÁRNÍ PLOCHY_DĚLENÍ

Aproximované znázornění ploch, které se chovají jako suverénní a určující pro jejich širší okolí.
Nezbarvené plochy znázorňují přechodová území, kde se potkávají druhy struktur, které nelze zařadit. Jedná se o území změny charakteru zástavby nebo morfologie terénu_anomální území.

Do tohoto anomálního území se řadí i okolí železnice a celá oblast středu kříže_ *primárních os*.

hodnota přechodového území
Tato jasně nedefinovaná (strukturně) území jsou nezbytná pro plynulý přechod mezi částmi s jasnější definicí.
Z podstaty “hranice”, která je zde chápána více v ploše, než lini, je třeba předcházet naplnění tohoto významu slova v celém území. Práce s tímto prvkem by měla umožnit prostupnost a komunikace mezi jednotlivými částmi s jasnou definicí a sloužit jako mediátor/moderátor.



PRIMÁRNÍ PLOCHY SMĚRY

Rozdělení do 4 sektorů čte základní tvarování struktury ulic a bloků, zahrnuje důležité urbanistické celky a zelená prostranství. Analyzuje převládající směry ulic v objemnějších urbanistických strukturách.

barevné rozdělení ploch určuje jejich vzájemnou návaznost

SEKTOR A

Hlavním určujícím prvekm sektoru A je park Grébovka. Ten sahá až do středu primárních os. Další urbanistickou strukturou je část uličního rastru

SEKTOR B

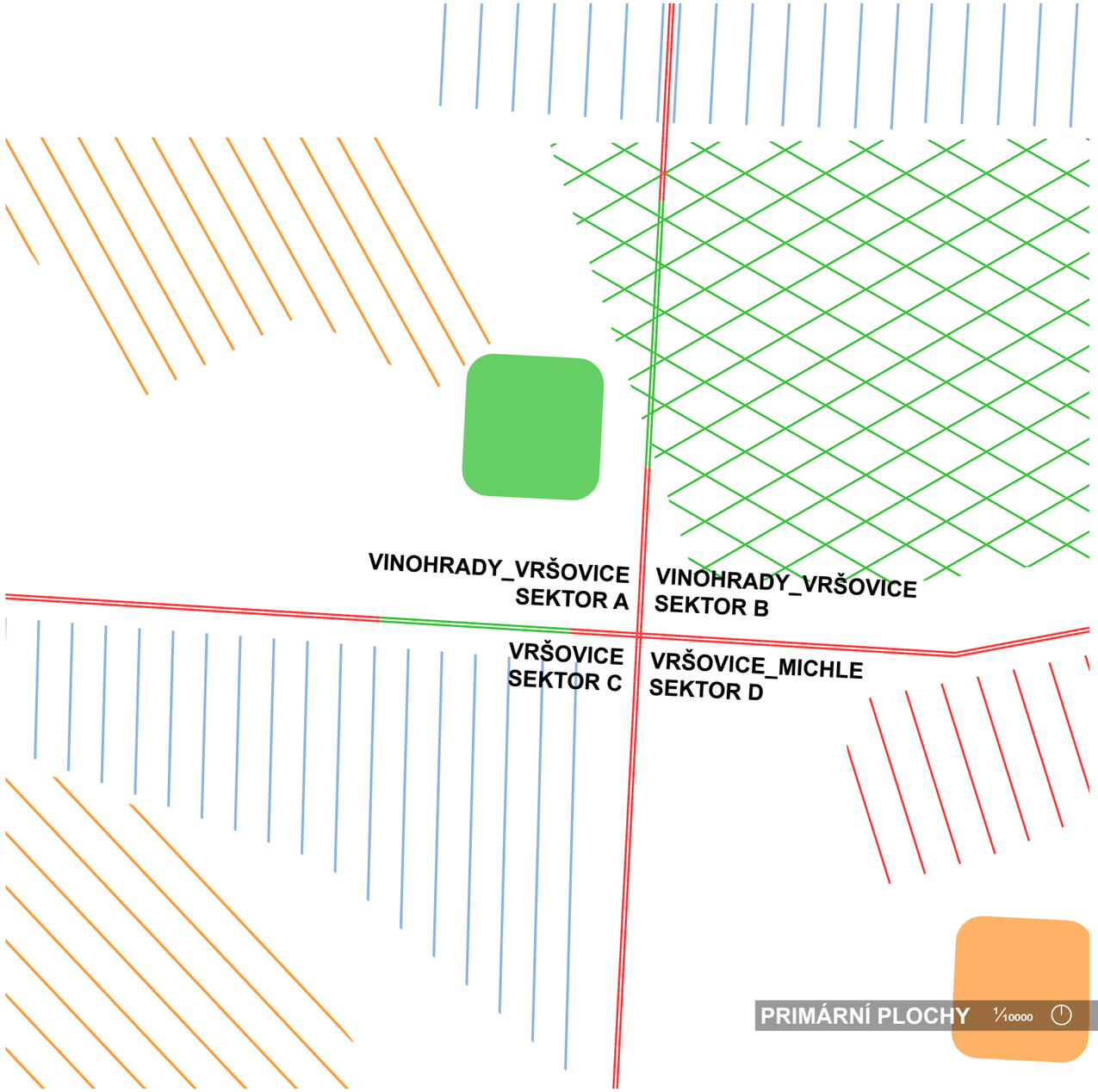
Zahrnuje členitější území Vršovic včetně prvku Botiče a dálé korespondující části Vinohrad. V tomto případě je to Vilová část Vinohradské zástavby na rozhraní s Vršovicemi.

SEKTOR C

Transformační území okolo nádraží na severní i jižní straně dráhy. Uliční rastr v návaznosti na uliční strukturu Vinohrad. Vizuálně oddělený od VInohrad je parkem Grébovka a terénním zlomem Vršovice-VInohrady.

SEKTOR D

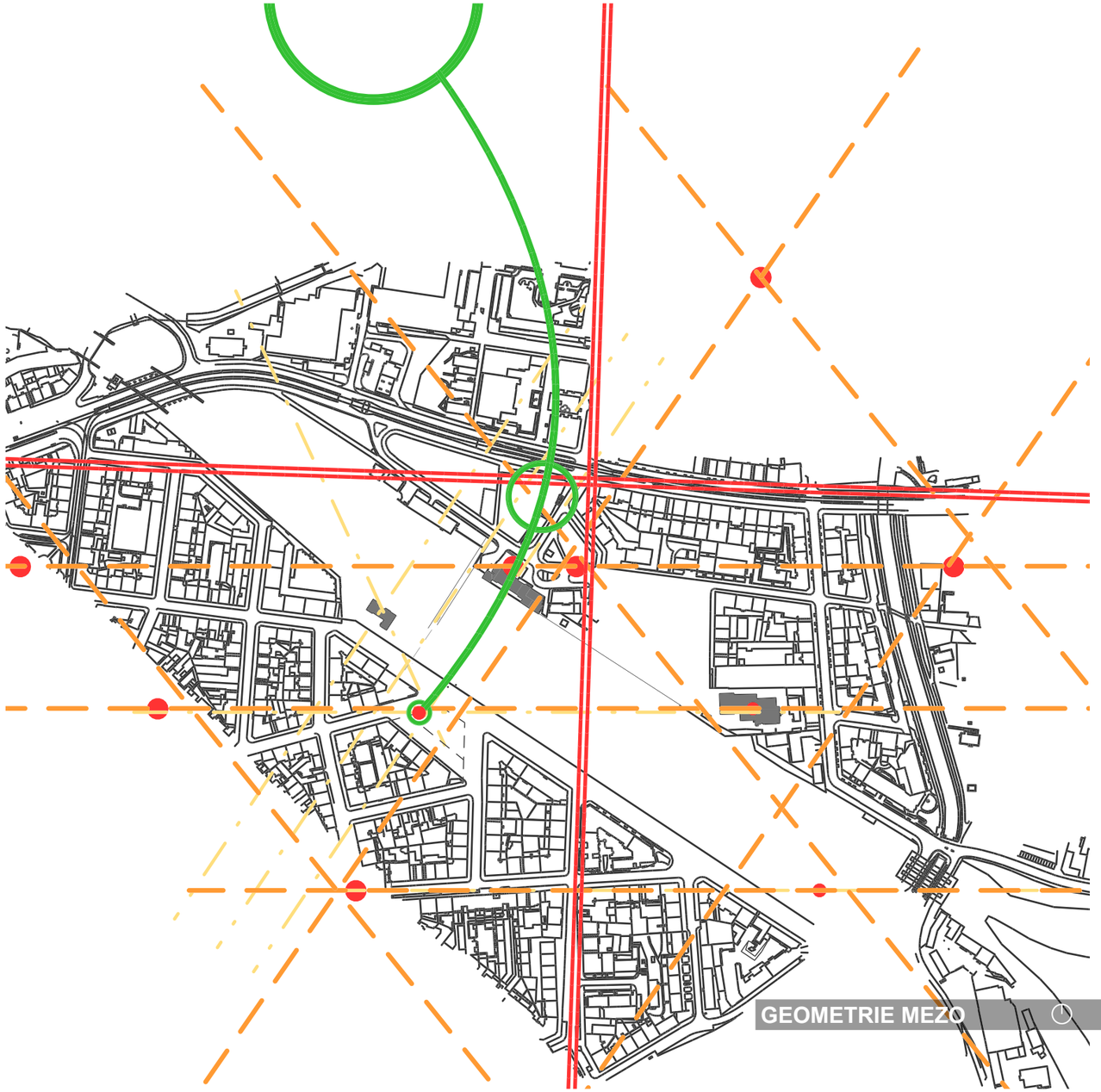
Obsahuje transformační území depa Vršovice spolu s areálem Praha Eden. Charakter zástavby je zásadně odlišný od zbylých 3 částí. Je zde přerušeno pokračování formy bloků a přichází na scénu solitérní způsob modernistické zástavby s orientaci k ulici Vršovická.



GEOMETRIE MEZOMĚŘÍTKA

Zpřesnění rastru bodů zájmu a návaznost na rastr parků makroměřítka udává možný směr pro práci s menším územím a pro konkretizaci umístění a odůvodnění prvků veřejných prostranství a zaleně.

Hlavní výhledové a tématické osy ve vztahu k železnici a kdůležitým budovám (pivovar, drážní budova, nádraží) určují možné důležité vizuální propojení objektů na severní straně řeky a na jižní straně řeky.



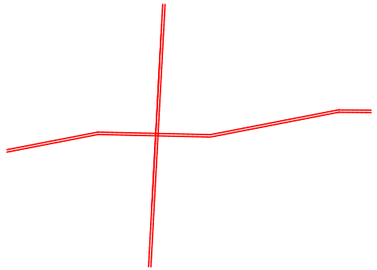
GEOMETRIE MEZOMĚŘÍTKA

Zpřesnění rastru bodů zájmu a návaznost na rastr parků makroměřítka udává možný směr pro práci s menším územím a pro konkretizaci umístění a odůvodnění prvků veřejných prostranství a zaleně.

Hlavní výhledové a tématické osy ve vztahu k železnici a kdůležitým budovám (pivovar, drážní budova, nádraží) určují možné důležité vizuální propojení objektů na severní straně řeky a na jižní straně řeky.

PRIMÁRNÍ OSY DĚLENÍ

Dělení na čtyři oblasti vychází z předchozí analýzy širších vztahů. Ulice vršovická a na ní kolmá osa spojující uliční linii a hlavní rozhraní, které se táhne od Vinohrad k Vršovicím a dále na jih. Zeleně znázorněné jsou úseky os, které se vypořádávají s překážkou morfologie terénu nebo zásadního přerušení osy jinou významnou hranou (železnice). Tvoří pro osu neprostupnou překážku.

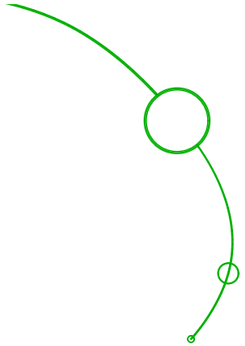


OHNISKA DĚNÍ S LOKÁLNÍM VÝZNAMEM

Menší veřejné plochy a body lokálního zájmu jako jsou kostely nebo veřejné budovy. Body zahrnují i možná ohniska, která by se do rastru dala doplnit, jako je kulturní bod pivovaru a transformační oblast depa Všovice.

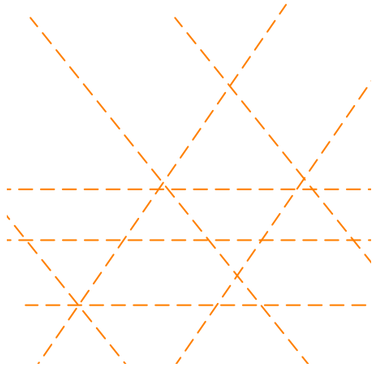
NAPOJENÍ NA ZELENOU STRUNU

Napojení na rastr parků z makroměřítka určuje směr a pozice dalších zelených ostrovů slokálním významem. Tato zelená linie se v některých případech kryje s ohnisky s lokálním významem. Na takových místech mohou vznikat komplexní zeleno-kulturní hostspoty.



RASTR OHNISEK DĚNÍ

Rastr ohnisek určuje linie, na kterých je možné umisťovat další zájmová místa. Zároveň vizuálně ukazuje frekvenci a pokrytí ohnisek v ploše.



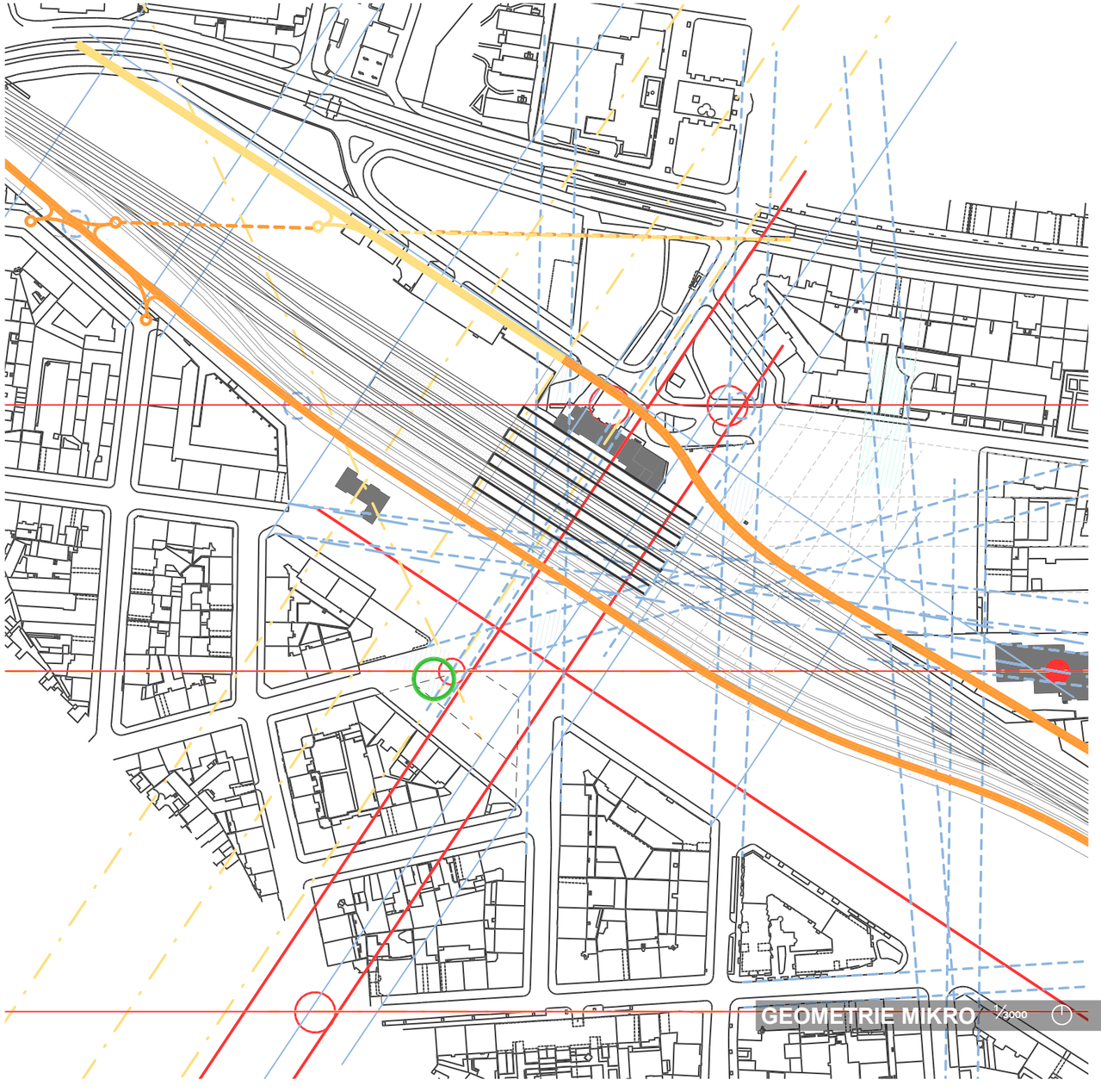
LOKÁLNÍ OSY DŮLEŽITOSTI

Vychází z důležitých objektů s uznanou hodnotou. Převážně jsou to fragmenty spojené s dráhou (drážní budova, nádraží) a pivovar. Ty určují důležité osy spojitosti jížního břehu se severním břehem dráhy. Působí jako prvek švu, který sešívá dvě roztržené látky k sobě.

GEOMETRIE MIKROMĚŘÍTKA

Bližší analýza rastru ulic a předpokládaných směrů pokračování těchto ulic. Analýza návaznosti hran a uličních čar, které mohou pomoci v dalších krocích práce s územím.

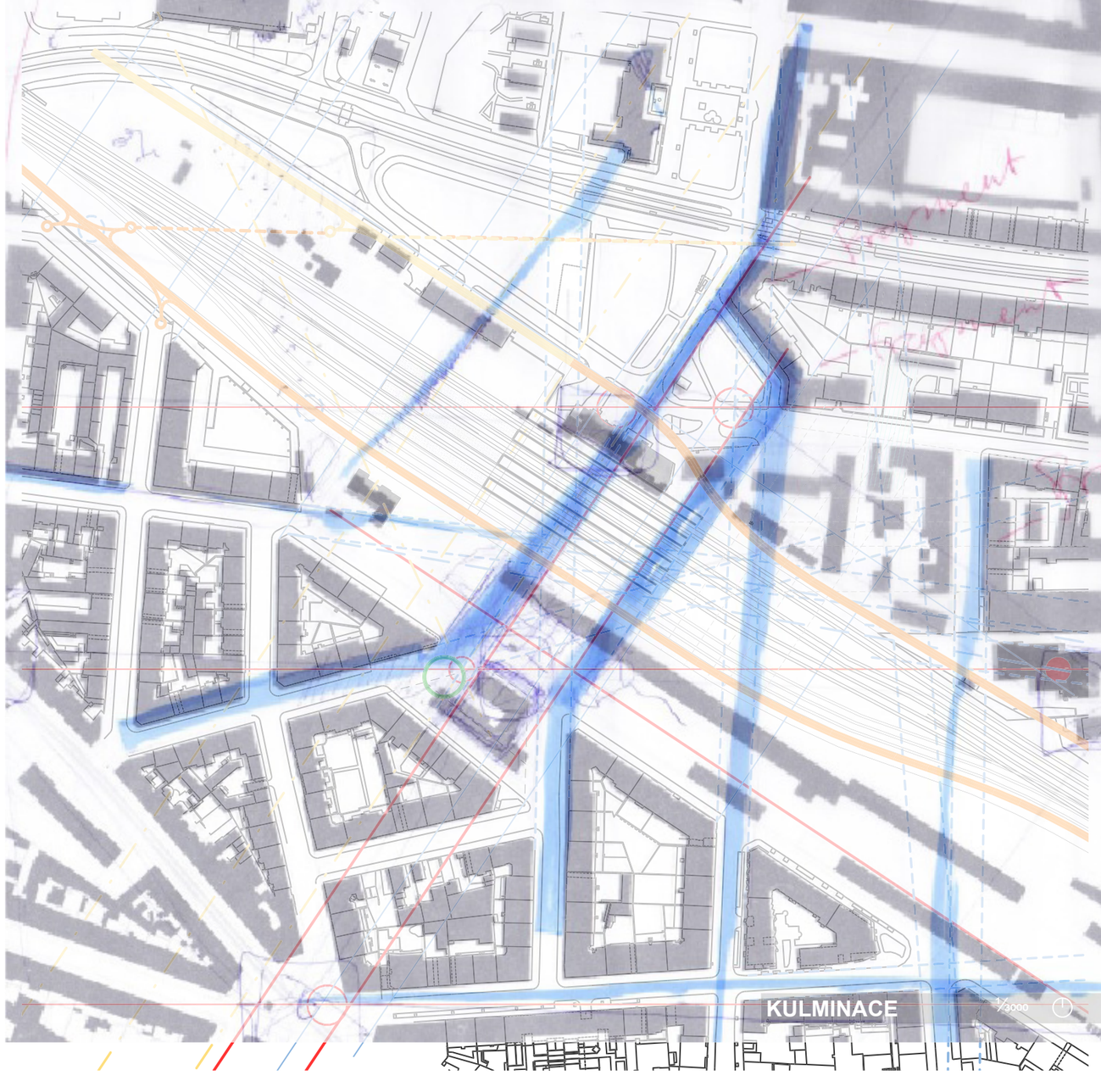
Je zde uvažován krok kolmého přístupu k prvku železnice. Ten vychází z konstrukce rastru ulic a jejich směrovosti.



GEOMETRIE MIKROMĚŘÍTKA

Rastr ulic na jižním směru v ose nádraží kulminuje, vytváří trychtýř, který je táké jedním z odůvodněním, proč by se právě v tomto místě měla nová struktura města stavět k železnici kolmým směrem.

Jednotlivé směry ulic se sráží v přibližném jednom konkrétním bodě. Tento bod pak udává střed osy propojenosti JIH_SEVER. V tomto bodě je interkace mezi jednotlivými břehy řeky nejsilnější.



GEOMETRIE MIKROMĚŘÍTKA

Bližší analýza rastru ulic a předpokládaných směrů pokračování těchto ulic. Analýza návaznosti hran a uličních čar, které mohou pomoci v dalších krocích práce s územím.

Je zde uvažován krok kolmého přístupu k prvku železnice. Ten vychází z konstrukce rastru ulic a jejich směrovosti.

RASTR ULIC

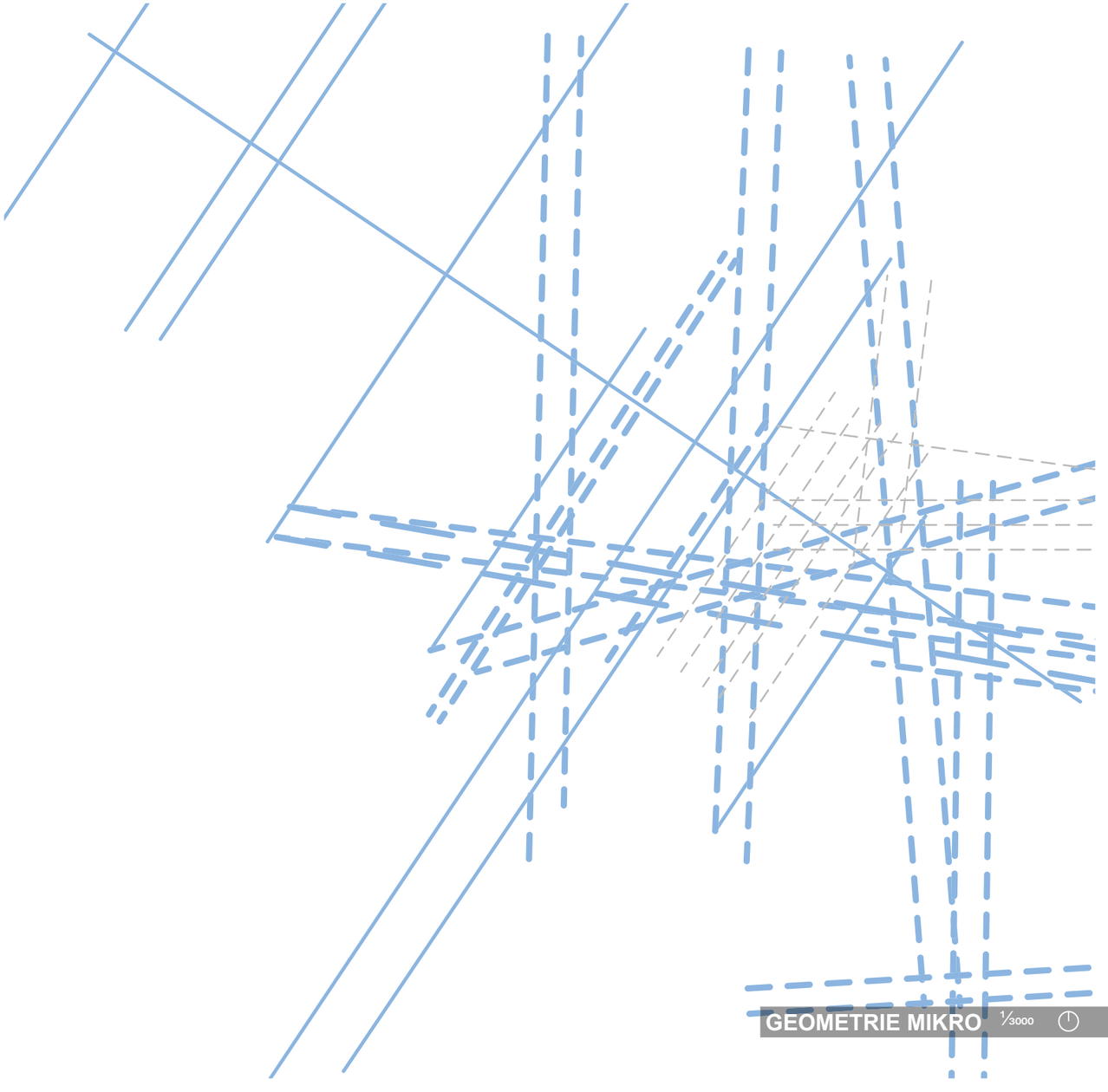
Prodloužení směru ulic stávajících ukazuje možnou formu doplnění struktury tak, aby byla v návaznosti na stávající.
Směry ulic nejsou vypovídající jen dokud nedorazí k hraně žeeznice, ale lze je prodloužit až na druhý břeh železnice, kde je lze využít jako odkaz. Propojitelnost břehů nemusí být zajištěna pouze fyzicka, ale i formou myšlenky a odkazu pokračující geometrie ulic.

KOLMÝ SMĚR

Pro další práci s územím je vybrán kolmý směr k železnici jako k překážce. V tomto přípdě je odůvodněný 1) vazbou na osu nádraží, která e také orientuje kolmo k dráze; 2) dále bodem kulminace ulic u jižního břehu dráhy_”vektorový” součet těchto ulic určuje výslednici, která je taktéž kolmá;3) racionální analogie řezání dřeva-překonávání překážky- nejoptimálnější a nejefektivnější směr řezu je v kolmici na poleno.

DOPLŇUJÍCÍ RASTR

Pro konstrukci bloku při ulici Ukrajinská bylo nutné vytvořit sekundární síť, která je do jisté míry spekulací. Analyzuje přibližnou šířku parcel a promítá jí do rastru, který je výchozí pro prácí s touto částí území.
Tento krok bylo nutné podstoupit kvůli nedostatku fragmentů pro rozvinutí geometrie.



GEOMETRIE MIKROMĚŘÍTKA

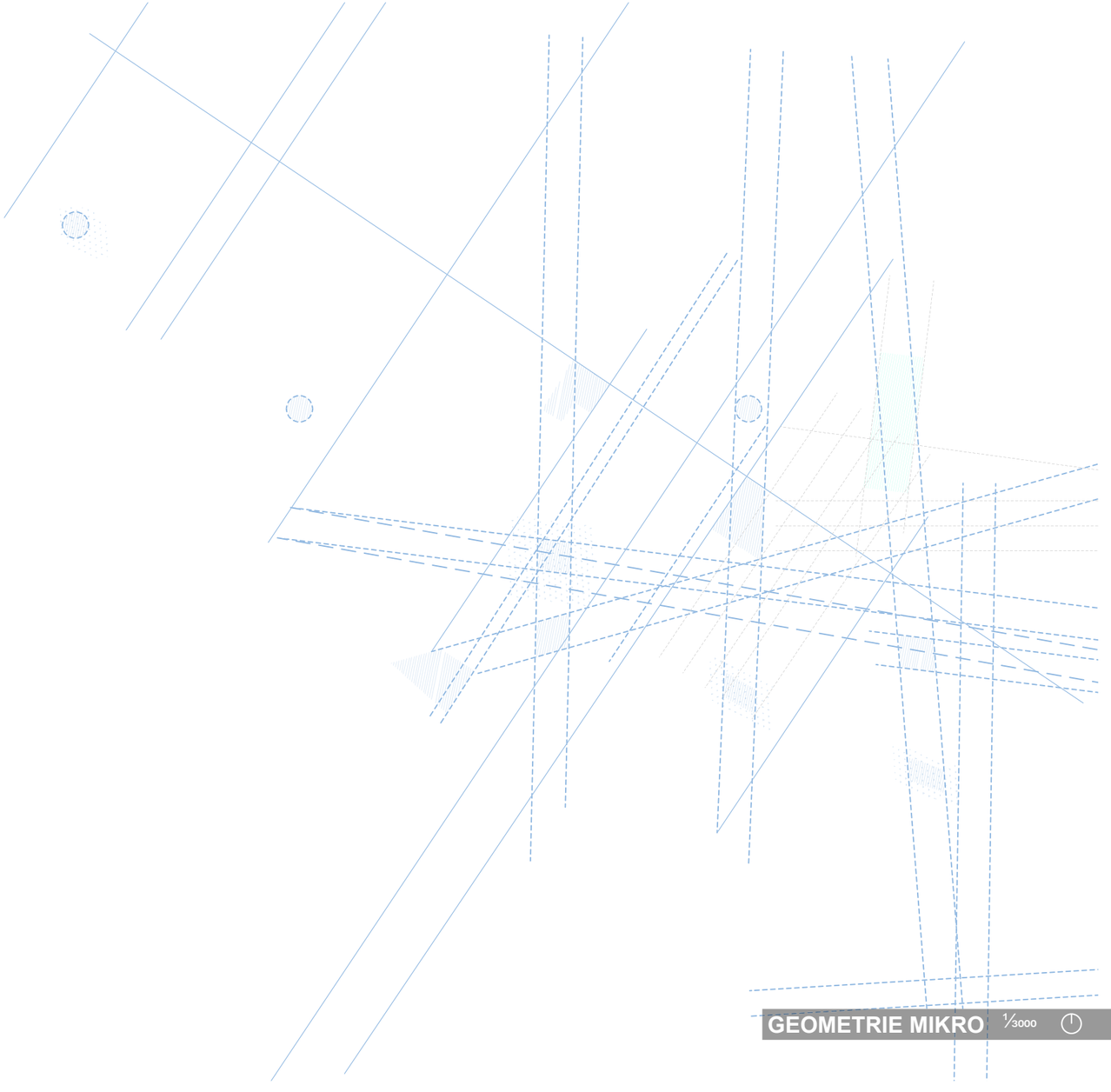
Bližší analýza rastru ulic a předpokládaných směrů pokračování těchto ulic. Analýza návaznosti hran a uličních čar, které mohou pomoci v dalších krocích práce s územím.

Je zde uvažován krok kolmého přístupu k prvku železnice. Ten vychází z konstrukce rastru ulic a jejich směrovosti.

OSTROVY V PRŮSEČIKU

Při překrývání prodloužených ulic vznikají “křižovatkyy” v prostoru. Jako u fyzicky existující ulice existují křižovatky, u této mentální ulice jsou taktéž středem děje.

Zde v prostoru je možné tyto křížení využít jako možné místo pro umístění ostrovů pro setkávání. Ty mohou mít podobu malé architektury nebo zeleného ostrova. Tyto zelené ostrovy mají pak funkci checkpointu v cestě jednotlivých lidí, poskytují stín a záliv pro zpomalení cesty.

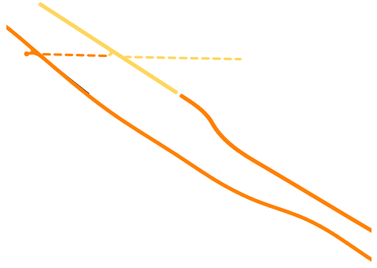


VÝCHOZÍ GEOMETRIE PRO PRÁCI S ÚZEMÍM

Výchozí geometrie spojuje všechny analyzované prvky a linie do jednoho obrazu, který je pak použit jako podklad pro práci s územím.

KOSTRA PŘEDPOKLÁDANÉ DRÁŽNÍ PROMENÁDY

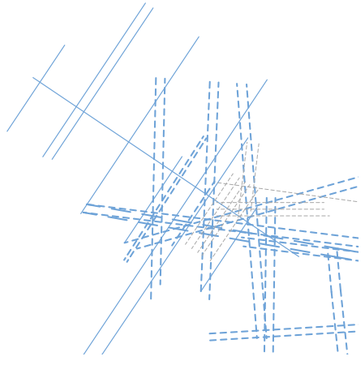
Předpokládaná kostra drážní promenády uvažuje optimální směr a optimální výstupy z této promenády. Jako “vchody” většinou slouží body, které jsou konstrukcí z prodloužené sítě ulic. Tento prvek oživí nejbliží okolí železnice, která se stane součástí veřejného prostoru.-



ODVOZENÁ GEOMETRIE ULICE

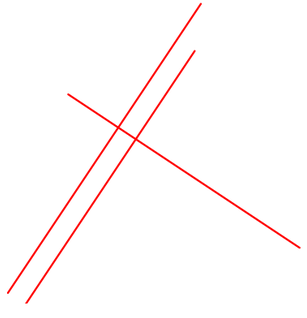
+

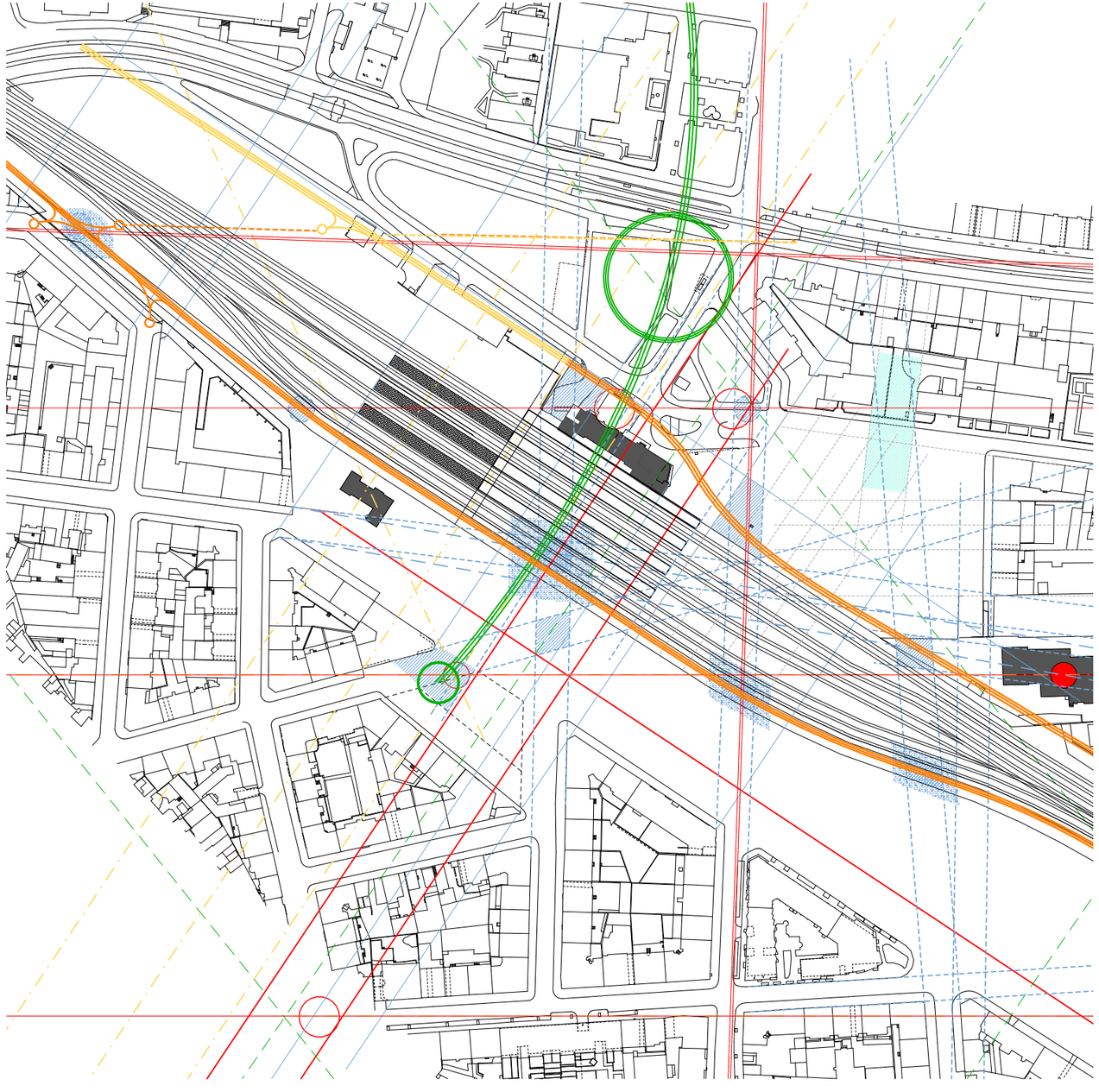
Prodloužení směru ulic stávajících ukazuje možnou formu doplnění struktury tak, aby byla v návaznosti na stávající. Směry ulic nejsou vypovídající jen dokud nedorazí k hraně žeeznice, ale lze je prodloužit až na druhý břeh železnice, kde je lze využít jako odkaz. Propojitelnost břehů nemusí být zajištěna pouze fyzicka, ale i formou myšlenky a odkazu pokračující geometrie ulic.



NEPŘEKROČITELNÉ STAVEBNÍ LINIE

Nepřekročitelné linie ukazují stavební čáru, která by neměla být překročena. Jsou vyneseny v návaznosti na současné struktury a zbytek geometrické anlýzy. Určují zásadní nároží a fasádní linie, které ve výsledku zčitelní prostor pro pozorovatele.





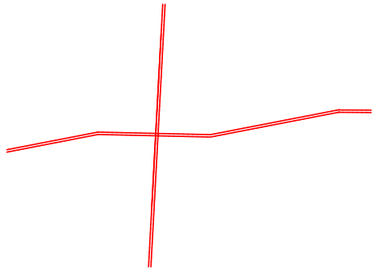
GEOMETRIE MEZOMĚŘÍTKA

Zpřesnění rastru bodů zájmu a návaznost na rastr parků makroměřítka udává možný směr pro práci s menším územím a pro konkretizaci umístění a odůvodnění prvků veřejných prostranství a zaleně.

Hlavní výhledové a tématické osy ve vztahu k železnici a kdůležitým budovám (pivovar, drážní budova, nádraží) určují možné důležité vizuální propojení objektů na severní straně řeky a na jižní straně řeky.

PRIMÁRNÍ OSY DĚLENÍ

Dělení na čtyři oblasti vychází z předchozí analýzy širších vztahů. Ulice vršovická a na ní kolmá osa spojující uliční linii a hlavní rozhraní, které se táhne od Vinohrad k Vršovicím a dále na jih. Zeleně znázorněné jsou úseky os, které se vypořádávají s překážkou morfologie terénu nebo zásadního přerušení osy jinou významnou hranou (železnice). Tvoří pro osu neprostupnou překážku.

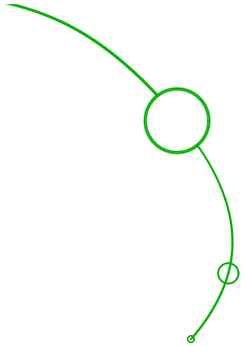


OHNISKA DĚNÍ S LOKÁLNÍM VÝZNAMEM

Menší veřejné plochy a body lokálního zájmu jako jsou kostely nebo veřejné budovy. Body zahrnují i možná ohniska, která by se do rastru dala doplnit, jako je kulturní bod pivovaru a transformační oblast depa Všovice.

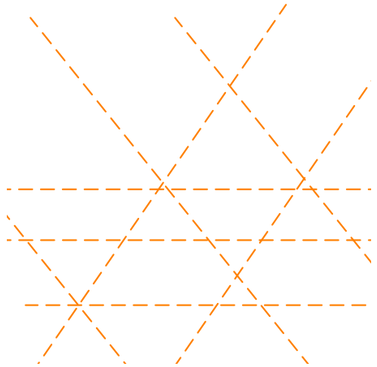
NAPOJENÍ NA ZELENOU STRUNU

Napojení na rastr parků z makroměřítka určuje směr a pozice dalších zelených ostrovů slokálním významem. Tato zelená linie se v některých případech kryje s ohnisky s lokálním významem. Na takových místech mohou vznikat komplexní zeleno-kulturní hostspoty.



RASTR OHNISEK DĚNÍ

Rastr ohnisek určuje linie, na kterých je možné umisťovat další zájmová místa. Zároveň vizuálně ukazuje frekvenci a pokrytí ohnisek v ploše.



LOKÁLNÍ OSY DŮLEŽITOSTI

Vychází z důležitých objektů s uznanou hodnotou. Převážně jsou to fragmenty spojené s dráhou (drážní budova, nádraží) a pivovar. Ty určují důležité osy spojitosti jížního břehu se severním břehem dráhy. Působí jako prvek švu, který sešívá dvě roztržené látky k sobě.

CÍLOVÁ FORMA_4

řešení problematických podmětů

BODY K ŘEŠENÍ

Pojmenování problémů území a návrh jejich řešení.

POJMENOVÁNÍ

PROSTUPNOST ÚZEMÍ

Území obsahuje několik prvků v podobě hranic (železnice, Botič, ulice Vršovická). Tyto prvky negativně ovlivňují průchodnost územím.

ADAPTACE ÚZEMÍ PRO PĚŠÍ

Současná dopravní infrastruktura a prostor ulice je málo přízpůsoben pěšímu pohybu. Vysoká rychlost dopravy zvyšuje míru znečištění, hluku a překročitelnosti ulice.

Dedikovaný prostor chodníku po pěší je v mnoha místech nedostačující.

ADAPTACE ÚZEMÍ PRO CYKLO

Nedostatek dedikovaných pruhů pro cyklisty. Pokud je pruh přítomný, často je součástí prostoru silnice, kde neposkytuje cyklistovi dostatečnou bezpečnost provozu.

ŘEŠENÍ

ADAPTACE PŘEKÁŽEK

Zvýšení frekvence prostupů skrze hraniční prvky a zajištění více příležitostí pro jejich překročení.

V případě rušných ulic co nejvíce omezit automobilový provoz a zpomalit dopravu pro přiblížení lidskému měřítku.

ADAPTACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Co největší rozšíření plochy chodníku pro pěší pohyb a příležitos pobytovosti v jeho profilu (předzahrádky).

Omezení rychlosti dopravy a omezení prostoru dedikovanému vozidlům. Toto omezení se vztahuje i na parkovací plochy podél silnic a plošné parkování ve veřejném prostoru.

ADAPTACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Začlenění pruhů pro cyklisty nebo rozšíření chodníku a sdružení pěší a cyklodopravy.
Kolem průběhu zelených linií a drážní promenády by tento pruh měl být, vzhledem k očekávaému zvýšenému provozu chodců a cyklistu naráz, oddělen při nedostatečné šířce profilu.

POJMENOVÁNÍ

REVIZE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Vysoká rychlost dopravy, znečištění a hluk v okolí silnice. Nepřekročitelnost ulice.

Přílišně velké plochy dedikované parkování a zamoření ulice stojícími auty. Toto zásadně znemožňuje pohyb v rámci chodníku a ulice.

PRVEK HRANY_ŽELEZNICE

Působící jako napřekročitelná hrana, zároveň zhoršující podmínky ve svém okolí_hluk, znečištění.

Obecná nepřívětivost prvku železnice v kombinaci s “odpadní” logistickou architekturou.

FREKVENCE PROSTUPNOSTI PRVEK_ŽELEZNICE

Na délku úseku, který se nachází v řešeném území, železnice nedisponuje dostatkem přemostění. V důsledku toho vznikají slepá, segregovaná místa tam, kde je těchto přemostění nedostatek.

ŘEŠENÍ

ADAPTACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Zpomalení dopravy na nižší limit než je 50 km/h. S tím související zúžení profilu aktivní vozovky.

Strategické řešení parkování a omezení parkovacích ploch v rámci uličního profilu na minimum.

EMBRACE ŽELEZNICE

Zpřístupnění prvku železnice pro veřejnost a začlenení ho do veřejného prostoru.

Konstrukce prvku drážní promenády, která nastaví myšlenku, že není třeba se k železnici stavět zády.

Akustické řešení hluku při železnici sazením pevných překažek a kombinace povrchů zeleně a stromů.

ZVÝŠENÍ KONCENTRACE PŘEMOSTĚNÍ

Nejlépe v intervalech ulice a bloku osazení a doplnění stávajícího počtu přemostění. Navození pocitu pokračování uliční sítě přes překážku železnice.

BODY K ŘEŠENÍ

Pojmenování problémů území a návrh jejich řešení.

POJMENOVÁNÍ

PRVEK HRANY_BOTIČ

Neprostupnost Botiče v příčném směru.

Nedostatečná prostupnost podél linie Botiče. Neprostupná zeleň a terén neumožňuje pohyb podél této zelené truny.

Nevyužití toku jako takového pro rekreaci nebo dopravu.

FREKVENCE PROSTUPNOSTI PRVEK_BOTIČ

Omezení prostupnosti prvku botič v příčném směru je odkázána na přemosťovací prvky, jako u železnice. Ty jsou zřízeny v liniích, které očekávájí velký provoz (Vršovická, park u gymnázia).

NABÍZENÍ PŘÍLEŽITOSTÍ V SEGREGOVANÝCH OBLASTECH

V současném území vznikají slepá místa, segregovaná, která jsou zapříčiněna omezenou prostupností hraničních prvků a lokálním umístěním přemostění. V místech, která přímo nejsou napojená na vitální tepny, které se vyskytují většinou v návaznosti na přemostění hranice.

ŘEŠENÍ

NOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

Kultivace krajiny podél linie Botiče pro zlepšení pobytovosti a využití.

KULTIVACE KRAJINY

Kultivace krajiny Botiče, která rozšíří využitelnost nejbližšího okolí.

Přemostění může mít podobu fyzického mostu, nebo brodu, který bude navazovat na upravenou krajinu Botiče.

Zvýšení frekvence přemostění.

OŽIVENÍ “MRTVÝCH” TKÁNÍ

Zvýšení frekvence přemostění.

Dodatečný vpich oživujících funkcí, jako jsou kulturní a relaxační příležitosti.

Vybudování nové tepny, která oživí mrtvé tkáně_promenáda.

POJMENOVÁNÍ

NEHODNOTNÉ OBJEKTY

Některá architektura je v současném stavu bez zásadní hodnoty. Jedná se hlavně o malé logistické budovy poblíž železnice nbeo sklady.

PARKOVÁNÍ

Příliš velké plochy dedikované pro parkování zejména v uličním profilu. Mnohdy jsou pro parkování určené i samotné chodníky. Jejich průchozí šířka je tak omezena na minimální, nekomfortní hodnotu.

VYUŽITÍ FRAGMENTŮ ÚZEMÍ

Území obsahuje fragmenty, které mají nezpochybnitelnou hodnotu stáří, charakteru, nebo příležitosti.
Tyto fragmenty jsou v současnosti většinou nedořečené.

ŘEŠENÍ

DEMOLICE

V odůvodněných případech je nutné přistoupit k demolici struktur, u kterých je jednoznačné, že nová struktura, která je nahradí, bude hodnotnější, než demolované objekty.

STRATEGIE PARKOVÁNÍ

Co největší omezení parkování v rámci ulice. Veškeré možné parkovací plocy by měly být umístěny v rámci nově budovyných objektů

Pro podzemní garáže je nutné myslet na možnost jejich budoucí konverze na hodnotný prostor, až nebude třeba jajich parkovacího využití.

NÁVAZNOST NA FRAGMENTY

Pro práci s územím a zachováním jeho kořenů, nevytržení jich, je třeba navázat na fragmenty struktur, které mohou být materiální, nebo jen myšlenkové.

Jejich zahrnutí do nábrhu nového území je potřebnou součástí pro zachování charakteru prostředí.

BODY K ŘEŠENÍ

Pojmenování problémů území a návrh jejich řešení.

POJMENOVÁNÍ

KONCEPCE ZELENĚ

Určujícím motivem veřejného prostoru a ulice je osazení zeleně, která má pozitivní vliv na ochlazení a zepšení pobytovosti prostředí.

KONCEPCE ZELENĚ V MIKRO MĚŘÍTKU

Osazení zelených ostrovů v mikro měřítku.

AKUSTICKÁ NÁROČNOST ŽELEZNICE

Hlavní hluková stopa území pochází z ulice Vršovická. Dalším emitorem je železnice a zejmíéna pak zastávka. Ve stanicích všech MHD je obecně větší hluk než podél tras MHD.

ŘEŠENÍ

OSTROVY

Kromě osazení alejové zeleně v uličním profilu je nutné vyřešit koncept osazení zeleně mimo ulici.
Pro tento úkol je možné využít geometrickou analýzu území a začenit zeleň na předem vytipovaná místa.

OSTROVY 2

Pro osazení malých shluků zeleně je opět využita geometrická analýza a dále faktory jako je stínění hluku z hlukových hotspotů a stínění slunečního a tepelného toku.

VYUŽITÍ ZELENĚ A MĚKKÝCH POVRCHŮ

Kombinace tvrdých zábran, jako jsou zdi nebo budovy, a měkkých povrchů zeleně a stromů.

Správné nastavení těchto prvků k hlukové překážce může pozitivně ovlivnit šíření hluku.

POJMENOVÁNÍ

KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTOR

Veřejná prostranství oživují prostor městské zástavby. V tomto případě jsou nedostatečně řešena v místě jižního břehu železnice.

SEGMENTACE VEŘEJNÝCH PROSTOR

Velkoměřítkové veřejné prostory se odpoutávají od lidského měřítka, což může být nebezpečné pro správnou funkci prostranství, které se může stát moc prázdné a velké pro komfortní užívání.

VYUŽITÍ VEŘEJNÝCH PROSTOR PRO HOSPODAŘENÍ S VODOU

Pro hospodaření s vodou je na této části území ideální pozadí ve formě velmi dobré vsakovosti povrchu.

ŘEŠENÍ

KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTOR

S využitím geometrické analýzy jsou vytipována místa a jejich forma pro umístění veřejných prostranství. Ty jsou dále ověřeny tokem lidí a integrací místa.

SEGMENTACE VEŘEJNÝCH PROSTOR

Velká veřejná prostranství je třeba dělit na menší celky, které jsou blíž eměřítku člověka, pokud není zásadní důvod dělat to jinak.

Vytvoření co největšího počtu zákoutí s různou atmosférou je pro toto prostředí výhodné.

VSAKOVACÍ BARIÉRY

Pro vsakování je dle sklonu terénu navržen “bariérovitý” veřejný prostor, který má formu lesíku s propustnou povrchovou pravou (mlat, trávník). Tento prostor díky sklonu ulice funguje jako kanál, který vodu neodvádí, ale zadržuje ji a postupně vstřebává.

BODY K ŘEŠENÍ

Pojmenování problémů území a návrh jejich řešení.

POJMENOVÁNÍ

ROZPAD STRUKTURY MĚSTA

Prvek hrany značně rozděluje strukturu města, která tímto trpí. Přeřezání struktury ulic a bloků resultuje v odumírající tkáň bez jasné formy

RUŠNOST NÁDRAŽÍ

Nádraží funguje jako hlavní atraktor této oblasti. Magnet pro lidi, kteří potřebují využít dopravního bodu.

S tím souvisí rušná plocha kolem nádraží a vysoká frekvence pohybujících se lidí.

KONCEPCE ŘEŠENÍ OBJEKTŮ

Nutnost myslet při návrhu nového území na správné rozvržení funkcí v objektech pro zajištění celodenního provozu a omezení odlivu lidí z oblasti v rámci denních dob.

ŘEŠENÍ

GEOMETRICKÁ ANALÝZA

Využití geometrie stávajícího města a fragmentů, které jsou použitelné pro další práci s územím, je nutné správně přečíst. Následně by mělo následovat uvážené doplnění struktury v souladu s kontextem místa.

ZKLIDNĚNÍ

Pro řešení tohoto problému by se mělo využít zklidňujících prvků, jako jsou ostrovy zeleně, měkké, zatravněné povrchy, a přívětivé, domácké materiály povrchů (dlažba, mlat).

MULTIFUNKČNOST

Řešení bloků by mělo vyvházet z umístění vzhledem k tématickým strunám.

Objekty by měly být řešeny jako multifunkční s důrazem na použitelnost komerčního parteru.

Otevřenost objektů směrem k hranám(železnici) je nutné pro vstřebání železnice jako součásti prostoru.

ZHODNOCENÍ PRVKŮ UTVÁŘEJÍCÍCH CHARAKTER OBLASTI

Konkrétní momenty území, které je nutné vzít v potaz při jeho řešení.

VYUŽITELNOST A PROSTUPNOST NÁBŘEŽÍ BOTIČE

Linie a nábřeží potoku Botič je v současnosti v mnoha místech nepřístupná veřejnosti. Způsobeno je to úpravou přiléhajícího terénu a zeleně, která působí jako bariéra přístupu k Botiči.

nábřeží řeky Loučné, Litomyšl

Botič, Vršovice

VYUŽITÍ BOTIČE JAKO KOSTRY

Podél části potoku Botič je zřízena souběžná promenáda, která je využívána k pěšímu a cyklo pohybu. Využívá tak organického tvarování Botiče a přimyká se k němu při prostupu městem.

V dalších částech je tento potenciál souběžnosti nevyužit.

Botič_promenáda, Vršovice

Botič, Vršovice

PARKOVACÍ PLOCHY

Parkovací plochy by neměly zabírat plochu využitelnou pro veřejný zájem. Jejich umístění by mělo být řešeno v rámci objektů s vyhlídkou konverze podzemního parkování v budoucnosti.

parkovací plocha, Ďolíček

parkovací plocha, Gymnázium

PŘÍVĚTIVOST ULICE

Prvky používané pro formace a zlepšení bezpečnosti ulice by měly být součástí komplexního řešení území.
Při nábrhu uličního profilu a jeho vybavení by tyto prvky měly být brány v potaz tak, aby nebylo nutné je následně doplňovat provizorním řešením.

ulice Sportovní, Vršovice

Vršovice

PROSTUPNOST FREKVENTOVANÉ ULICE

Aplikovatelné na ulici Vršovická
Transformace uličního profilu na co nejužší-upřednostnění pěší příčné prostupnosti. Omezení rychlosti dle omezení šířky jízdního pruhu.
Aplikace propustnějších povrchů menšího měřítka (kostky, dlaždice) pro přiblížení měřítka ulice měřítku člověka.

ulice Moskevská 2010, Vršovice

ulice Moskevská 2020, Vršovice

PARKOVACÍ PLOCHY

Omezení kapacity parkovacích ploch podél ulice, na chodníku.

Možnost zvýšení kapacity parkování implementací parkovacích “hnízd”, které koncentrují parkování do bodu. Zbylá doprava probíhá dochozí formou.
Parkovací hnízda by měla být schopna transformace v budoucnosti, při snížené potřebě parkovacích míst.

ulice Ukrajinská, Vršovice

ÚPRAVA OBLASTI ŽELEZNICE

Nejbližší okolí železnice je v současnosti ponecháno osudu. Přístup k problematice kultivace prostoru železnice řeší projekt Dážní promenády v oblasti Zahradní město.

Zahradní město, Praha

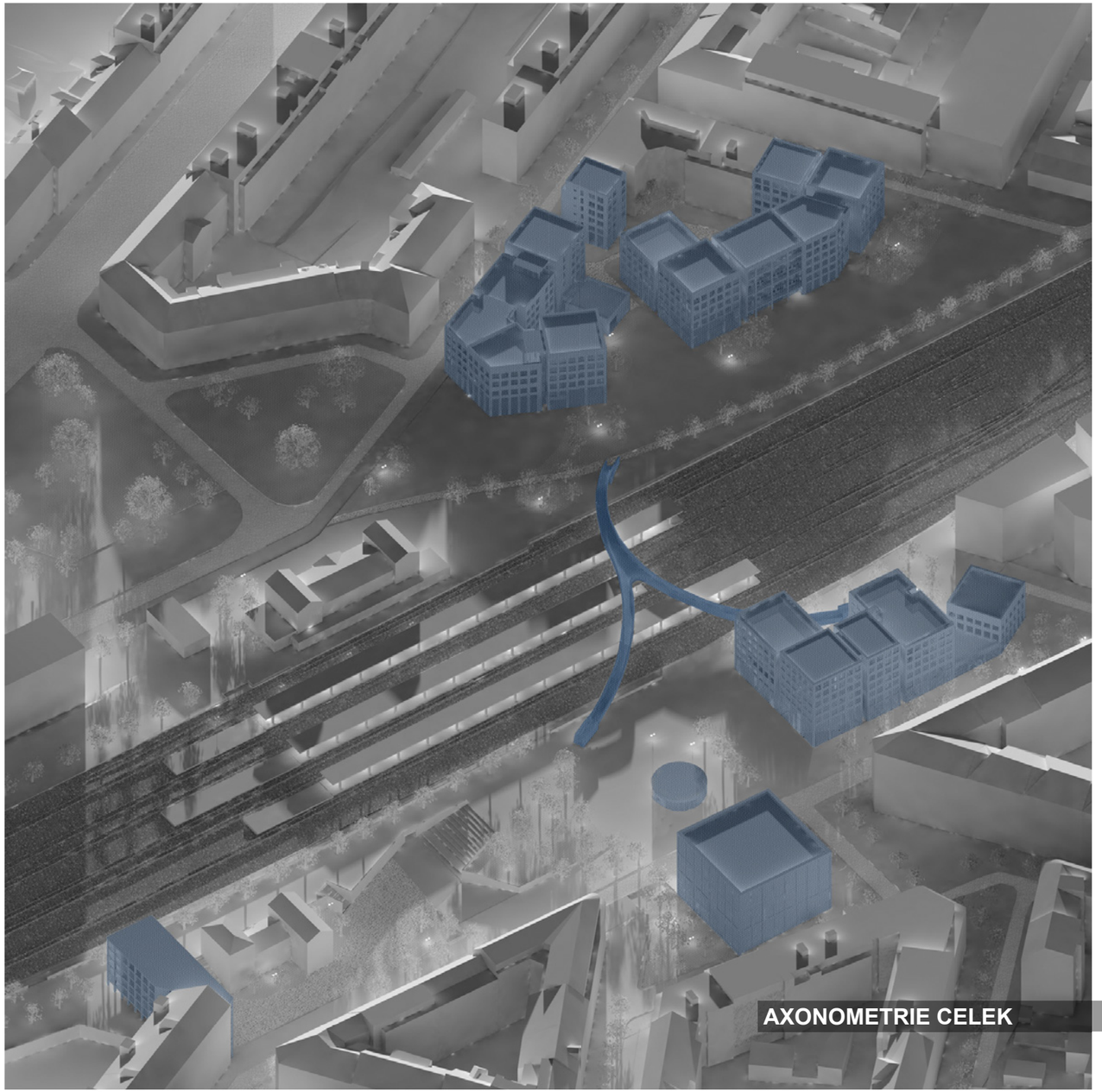
nádraží Vršovice

REKLAMNÍ PLOCHY

Reklamní plochy zabírají velkou část veřejného prostoru a část plochy fasád staveb.
Řešení reklamních ploch by mělo vycházet z komplexní úvahy o jejich umístění.

Vršovice

NÁVRH_5



AXONOMETRIE CELEK

OVERVIEW PROJEKTU

KONTEXT

Území mezi vršovicemi a částí praha michle přejímá charakter elementu železnice, který působí na okolní městskou strukturu omezujícím nátlakem. Tomuto prvku se zásadně podřizuje veškeré jeho okolí, je jím bez schovívavosti přeřezáno.
Následkem je část městské struktury, která díky nedostatku přísunu živin a kyslíku odumíra jak v rovině materiální, reprezentováno nezakořeněnou změtí neměstotvorných objektů, tak v rovině lidksé úvahy.
Nedostačující propojenost severní a jižní strany linie železnice negativně ovlivňuje kvalitu pobývaní v jejím okolí.
Uchopitelnou hodnotou je naopak kvalitní integrace v systému mhd, která může být potenciálně využita.

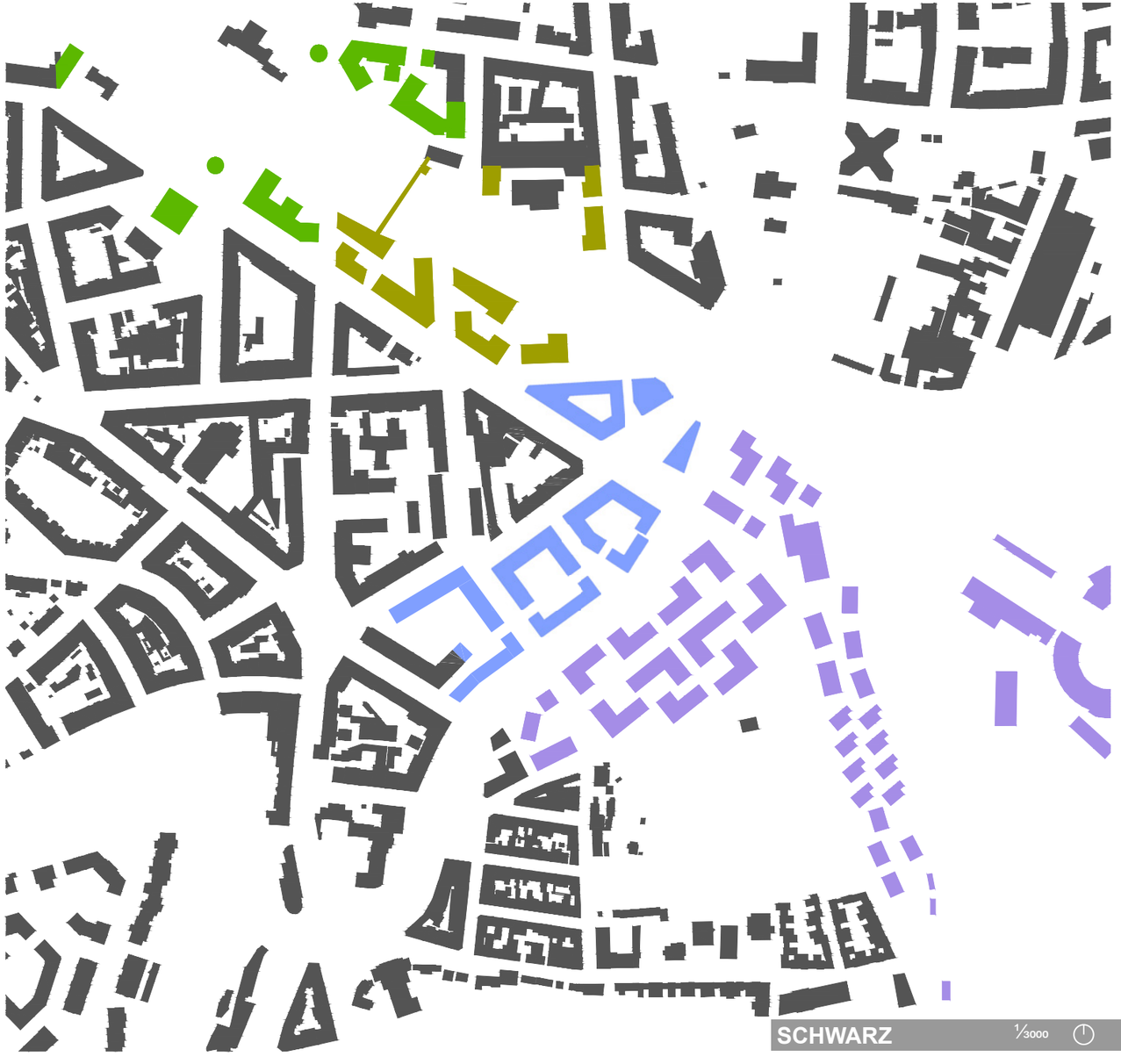
ŘEŠENÍ

Jako hlavní odpověd na situaci podél železnice je řešení prostupnosti a co nejefektivnější oživení přiléhající tkáně. Zvýšení frekvence jenotlivých přechodových míst této bariéry a návrh drážní promenády, oba tyto prvky působí pro zlepšení integrace železnice.
Odumřelé tkáně jako jsou sklady a menší logistická architektura jsou pro další krok transformace odstraněny. Další motivy, které mají prokazatelnou hodnotu, zůstávají v podobě fragmentu_drážní budova.

Pro rekonstrukci a nastavení ostatních fragmentů slouží analýza geometrie již stávajících struktur. Hlavními zkoumanými parametry jsou směrovost, osy ulic a hrany současného města. Z pohledu měřítka města je to pak napojení na síť parkové zeleně a rozdělení primárními osami, které navazují na širší urbanistické prvky.
Výchozí rastr pro práci s objekty je dále ovlivněn předpokladem kolmého přístupu k železnici jako k bariéře. Ten vychází zejména z motivu kulminace ulic na jižní straně železnice do „trychtýře“, který vyusťuje v ose s nádražím.

Práce s veřejnými prostranstvími je založena na úvaze zahrnutí prvku dráhy a nástupišť jako pomyslnou SOUČÁST těchto prostranství. Vznikají tak tři pásy veřejného prostoru_náměstí y_ železnice_náměstí x_ které jsou tématicky propojené díky zakořenění ve společném geometrickém základu.

Vytvářený prostor jeho tvarováním podporuje vznik variace míst s jinou atmosférou, které se snaží o zpomalení rychlosti chodce a vytvoření potenciálu zastávky pro jakoukoliv situaci. Teď je sterilní prostředí železnice domácké.

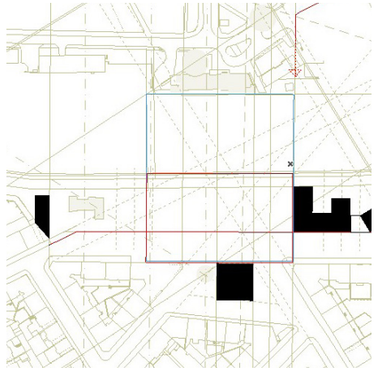


VÝCHOZÍ GEOMETRIE PRO PRÁCI S ÚZEMÍM

Výchozí geometrie spojuje všechny analyzované prvky a linie do jednoho obrazu, který je pak použit jako podklad pro práci s územím.

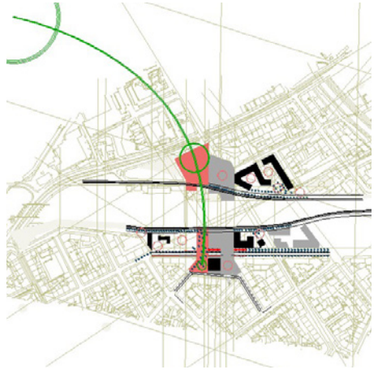
SKICA PRÁCE S HLAVNÍM NÁMĚSTÍM

Jako základní tvar geometrie náměstí je čtverec, který zahrnuje i prostor nástupišť do svého obsahu. Snaha tohoto konceptu je zahrnou nástupiště a oblast železnice do veřejného prostoru a tak propojit jižní a severní břeh železnice.
Geometrie čtverce navazuje na analýzu geometrie struktury ulic.



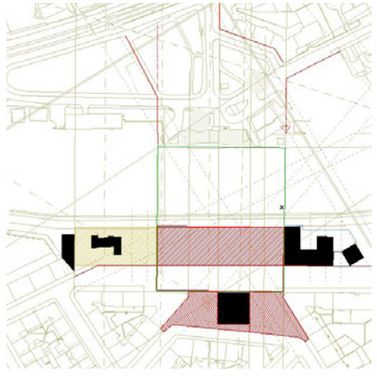
UMÍSTĚNÍ VEŘEJNÝHC PROSTOR

Umistění veřejných prostor se navazuje na linii Grébovky a dalších parků.
Dle této geometrie je pak dále zvoleno rozdělení prostor na ty s pevným pochozím povrchem, a na ty s měkkým nebo zeleným povrchem.



SEGMENTACE PROSTOR

Další rozdělení náměstí vychází z předchozí skici geometrie náměstí. Odděluje prostor před drážní budovou a vytváří zde samostatné intimější náměstí, které je poníženu vůčí dráze.



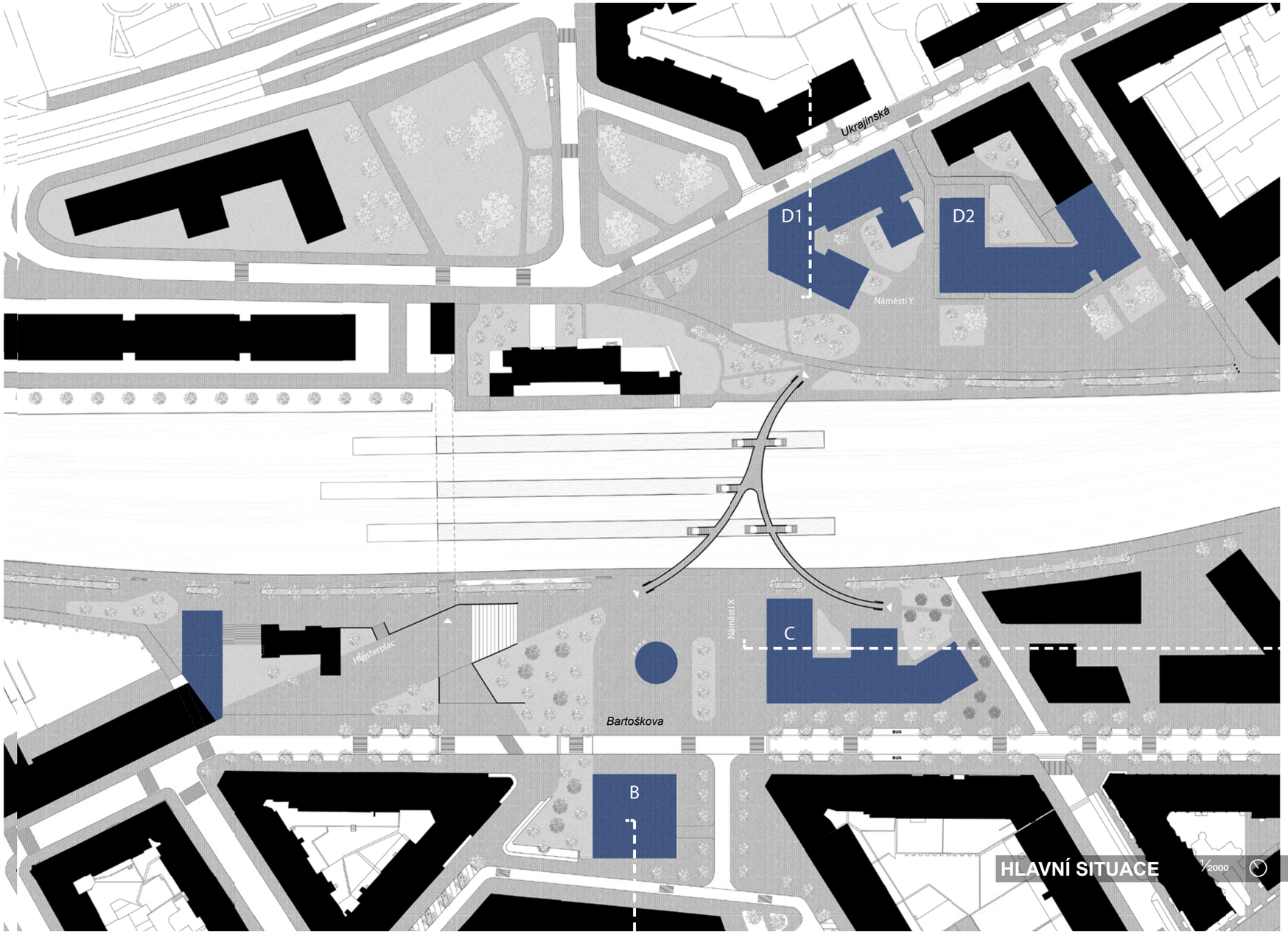
SITUAČNÍ VÝKRES

Znázornění území v kontextu severního a jižního břehu železnice.

Jednotlivé bloky jsou následně řešeny samostatně.

Zásadním prvkem situace tohoto měřítka je propojující přemostění_ lávka_která pokračuje v linii ulice Čestmírova a směřuje na prostor náměstí Y. Zároveň slouží jako propojka s jednotlivými nástupišti.

V oblasti Náměstí X a ulice Bartoškova je zřízen zpomalovací pás na vozovce pro zpomlaení provozu automobilové dopravy.



OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

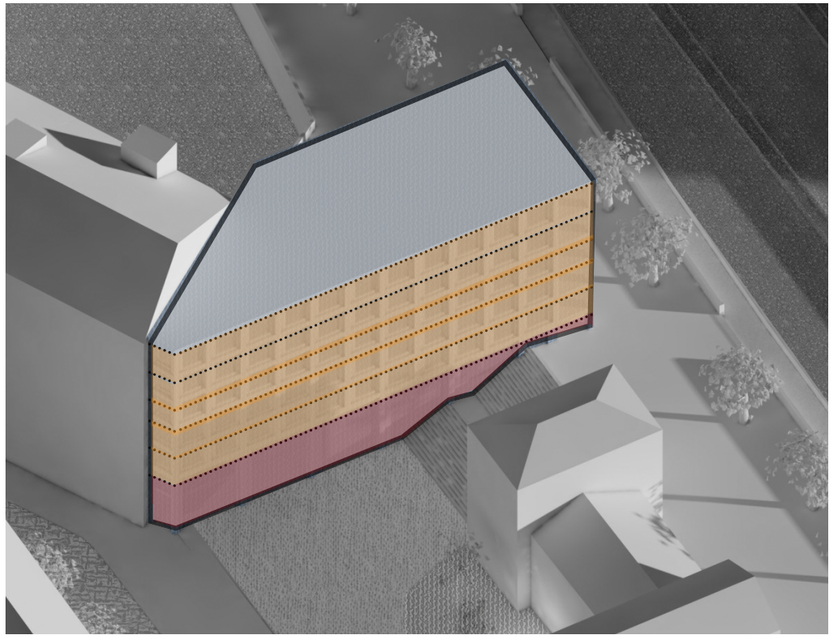
Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.

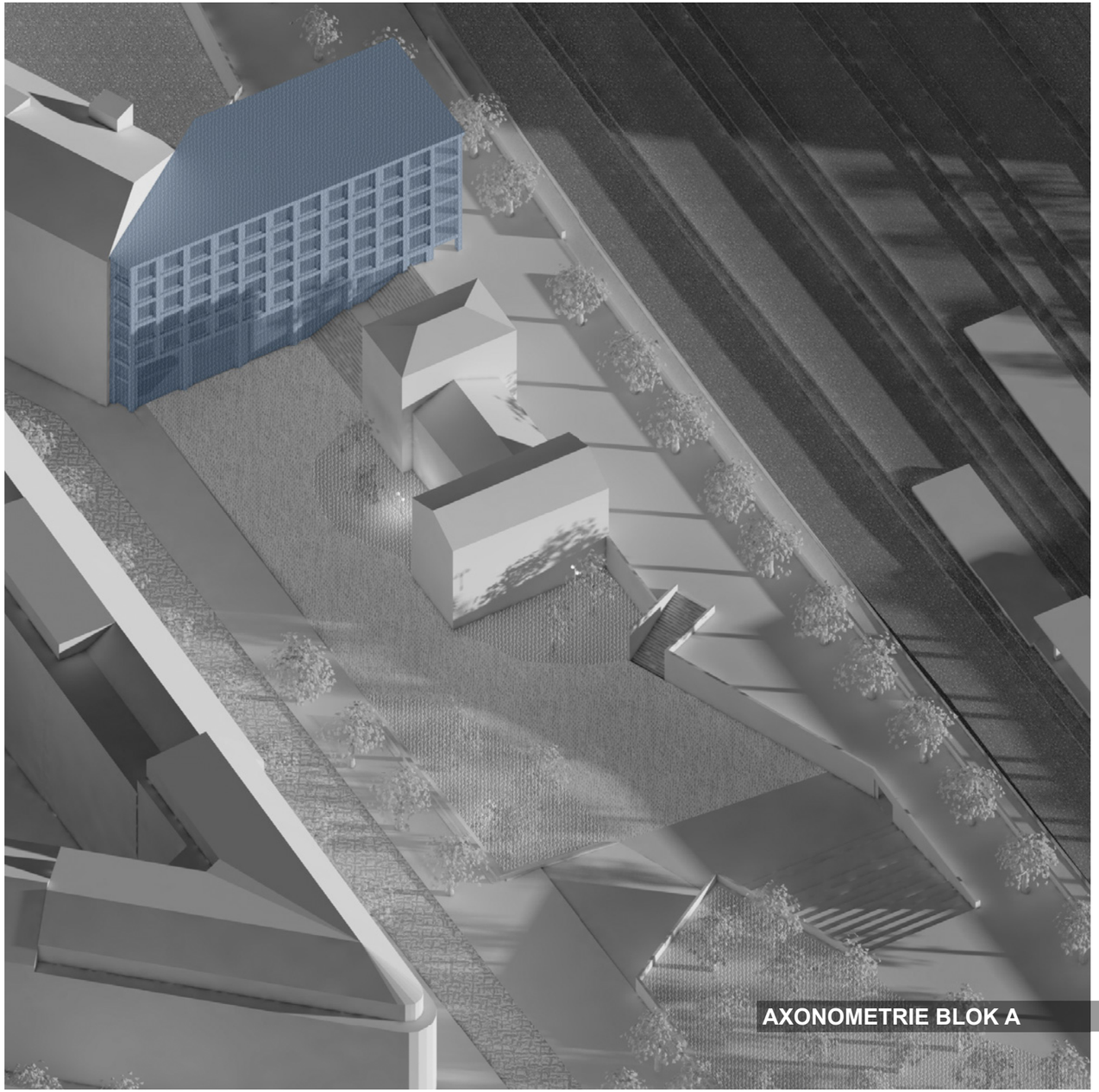
BLOK A

Kontext tohoto prostoru zásadně ovlivňuje element drážní budovy, která určuje jeho charakter. Okolní prostranství se přimyká k tomuto prvku a vytváří zákoutí s různou atmosférou.

Protíná se zde několik os_drážní promenáda, pokračující osa ulice Čestmírova, kolmá osa drážní budovy k železnici.

Výšková úrovňovitost prostranství tyto osy zčitelňuje v kontextu okolních struktur. Současně jsou ale vizuálně a pocitově propojené.





AXONOMETRIE BLOK A

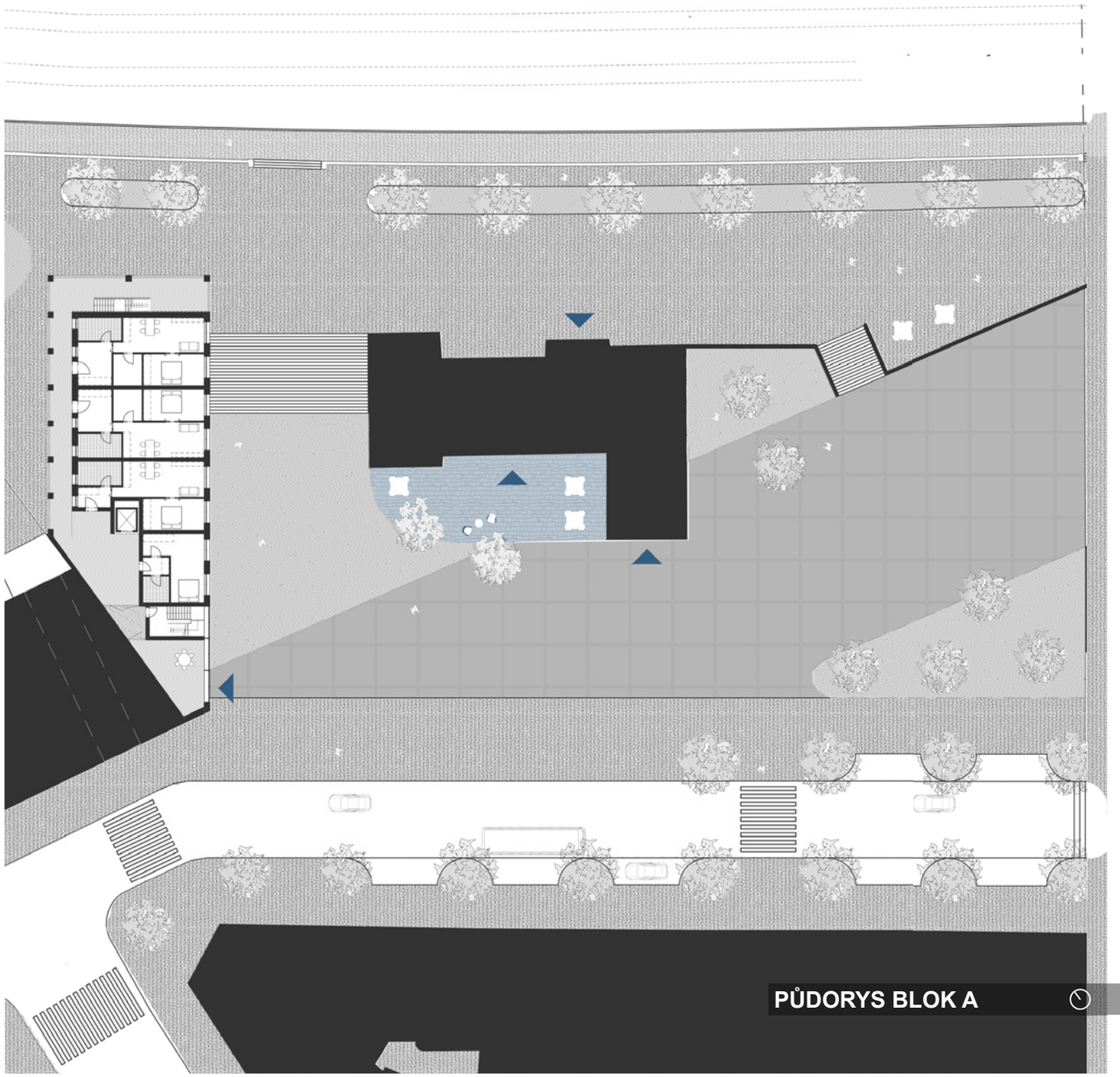
Komerční využití

Kanceláře/coworking

Bydlení

OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.



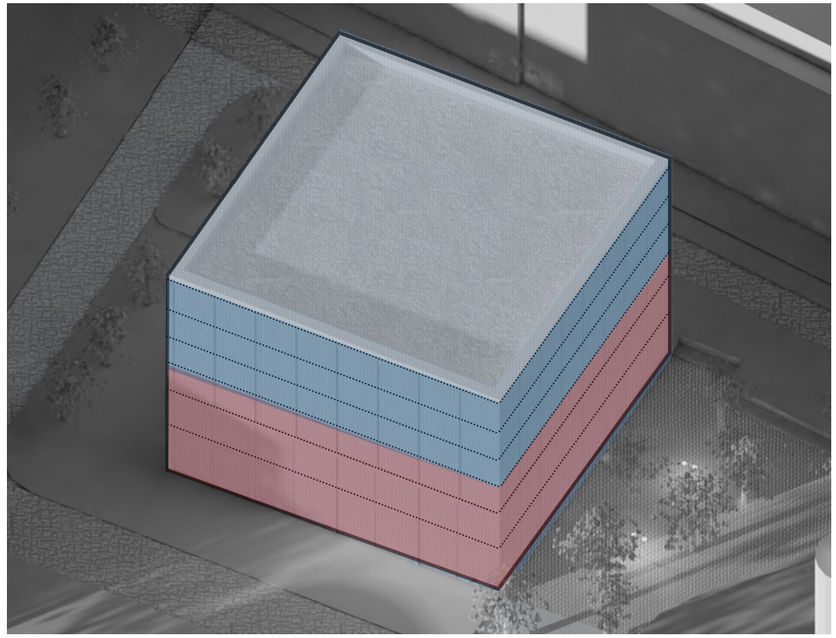
OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

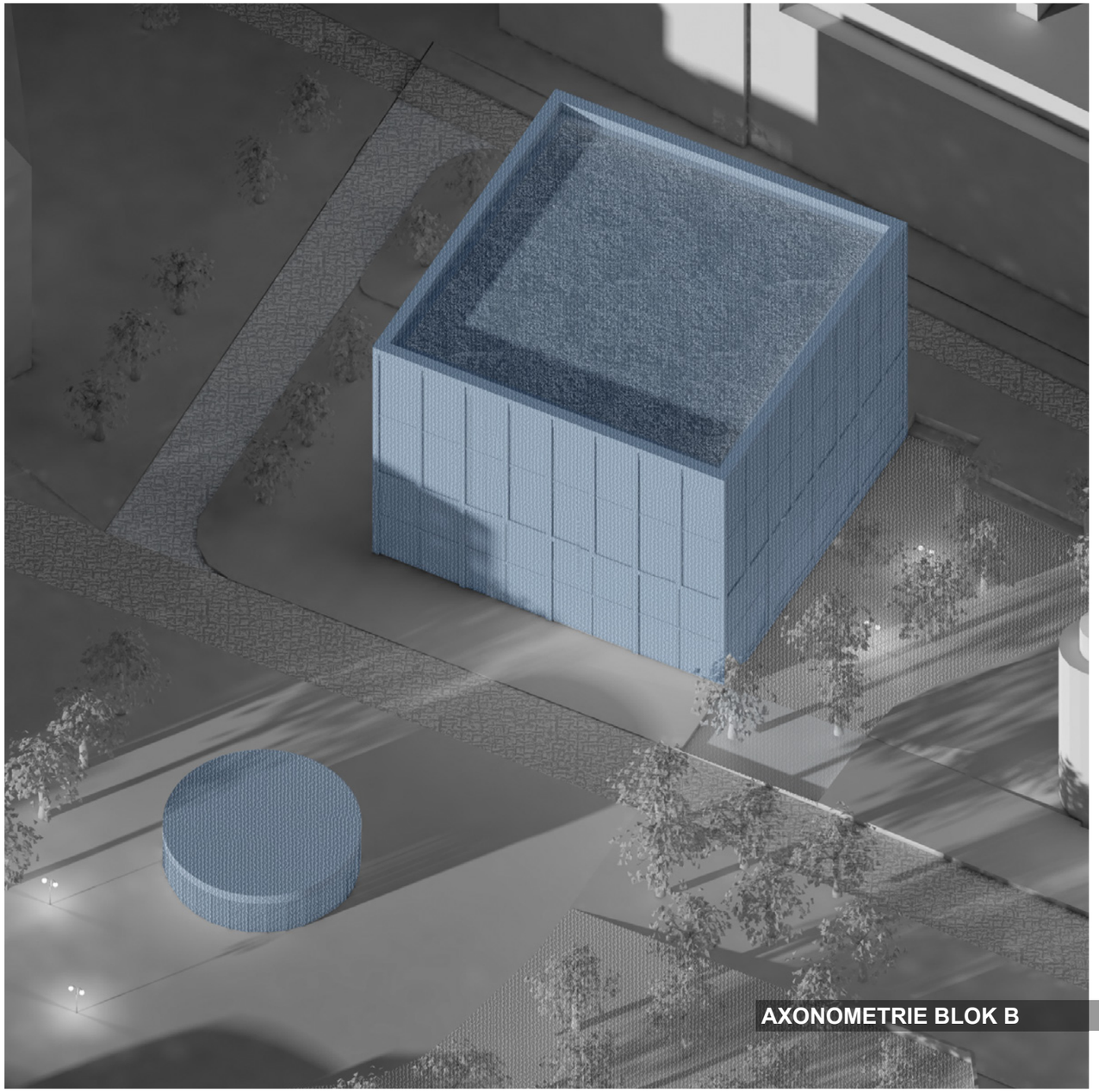
Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.

BLOK B

V místě kulminace uliční sítě na jížním břehu železnice, a jejího vyústění do osy nádraží, se nabízí usazení dominantního objektu pro přilehlý prostor náměstí X. V tomto případě se jedná o objekt s výraznou převahou komerčního a veřejného využití_knihovna_ a open space/coworking

Toto zintenzivněné místo geometricky navazuje na rastr městské parkové zeleně. Zelená struna je zde ukončena pointou ve formě lesíku X, který slouží zároveň jako hlavní vsakovač pro okolní pevno povrchová prostranství.



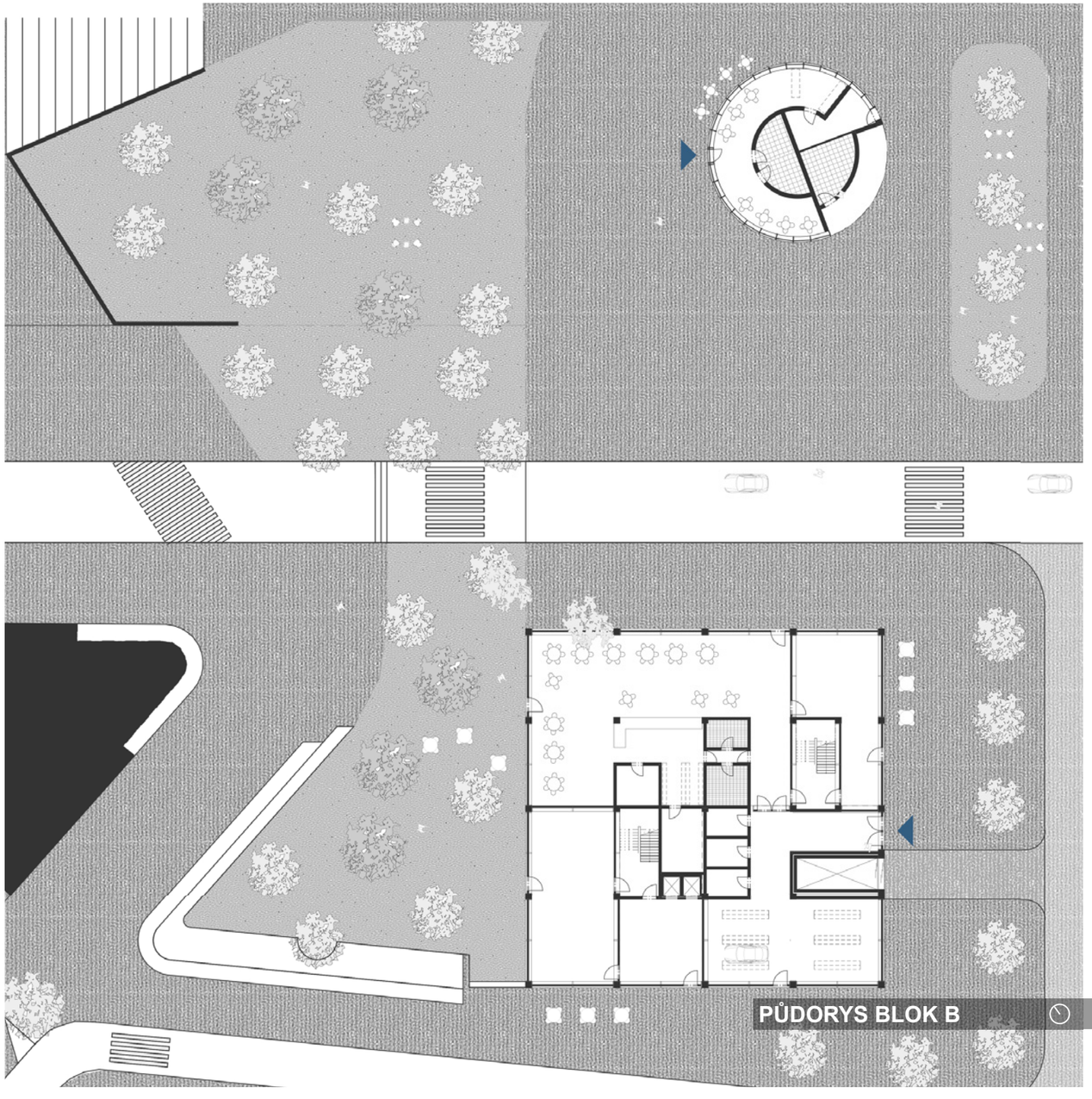


AXONOMETRIE BLOK B

- Komerční využití
- Kanceláře/coworking
- Bydlení

OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.



PŮDORYS BLOK B

OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

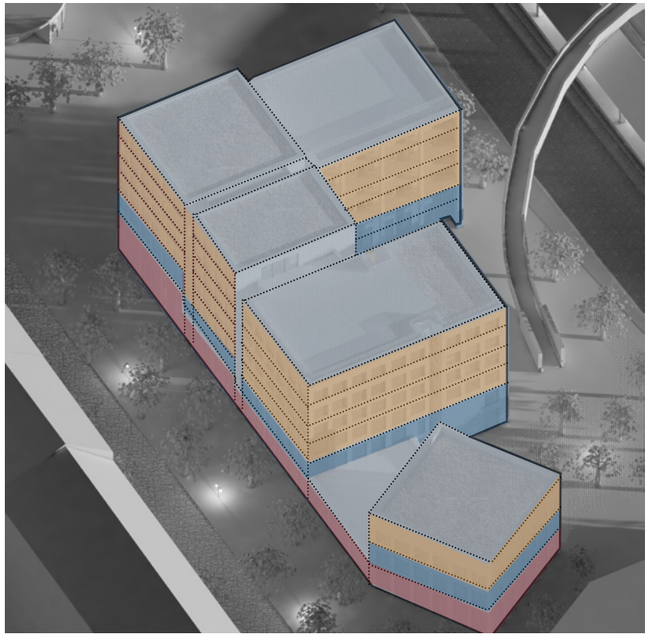
Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.

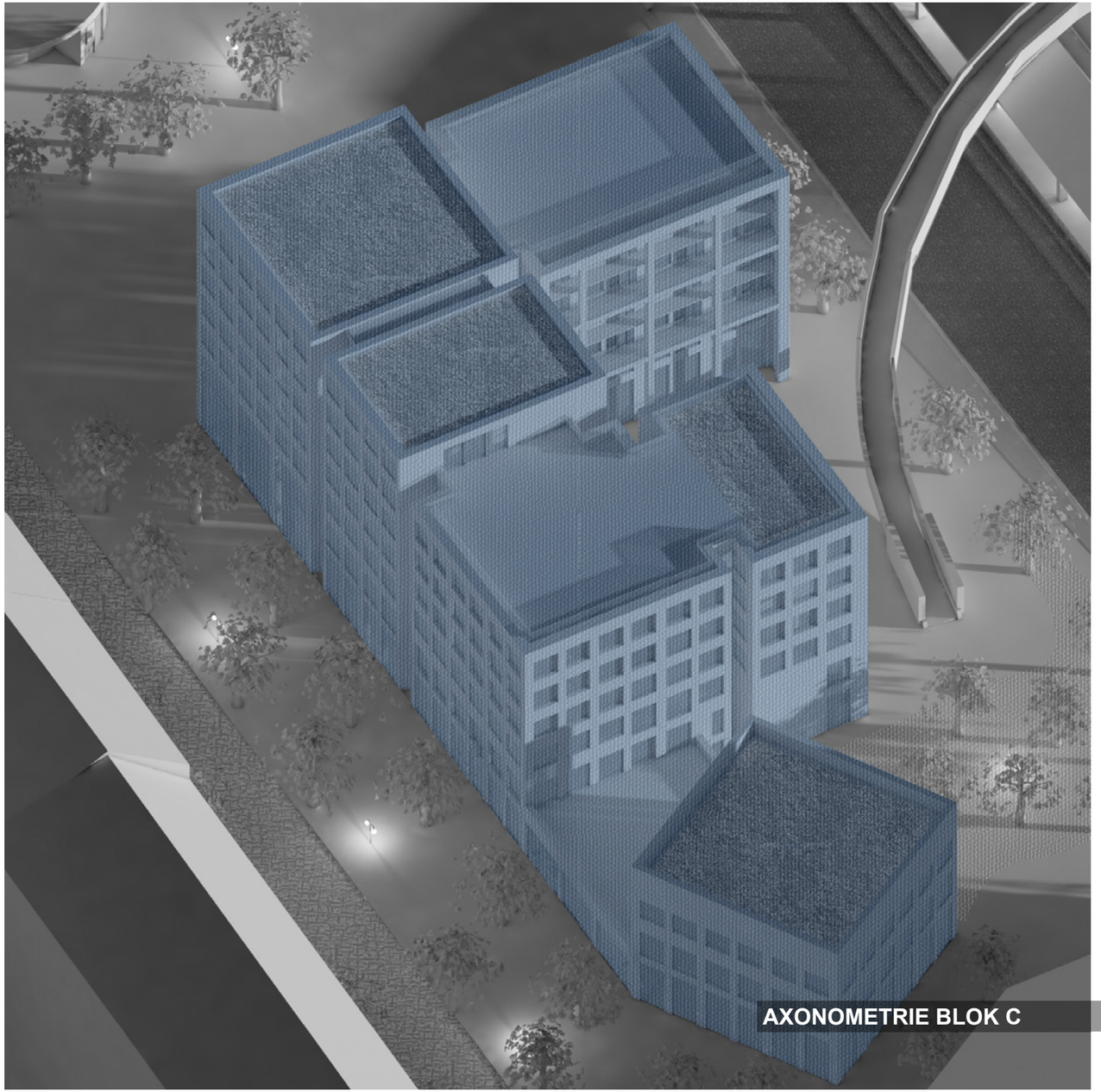
BLOK C

Zasazen do daného geometrického rastru nabízí objekt přesné rozhraní mezi strukturou zástavby ze západojižního směru podél železnice. Je to tečka ve větě, která se táhne od depa Vršovice. Striktní tváří natočený do uličního prostoru anááměstí X, neformální tváří natočený k nádražní promenádě, kde vytváří zálivy pro kolemjdoucí a usměrňuje rychlost míjení.

Do prostoru u promenády vyusťuje lávkový přechod železnice a směřuje směr pohybu k promenádě.

Zejména na nárožích existuje intenzivní perter o možné výšce 2 pater.





AXONOMETRIE BLOK C

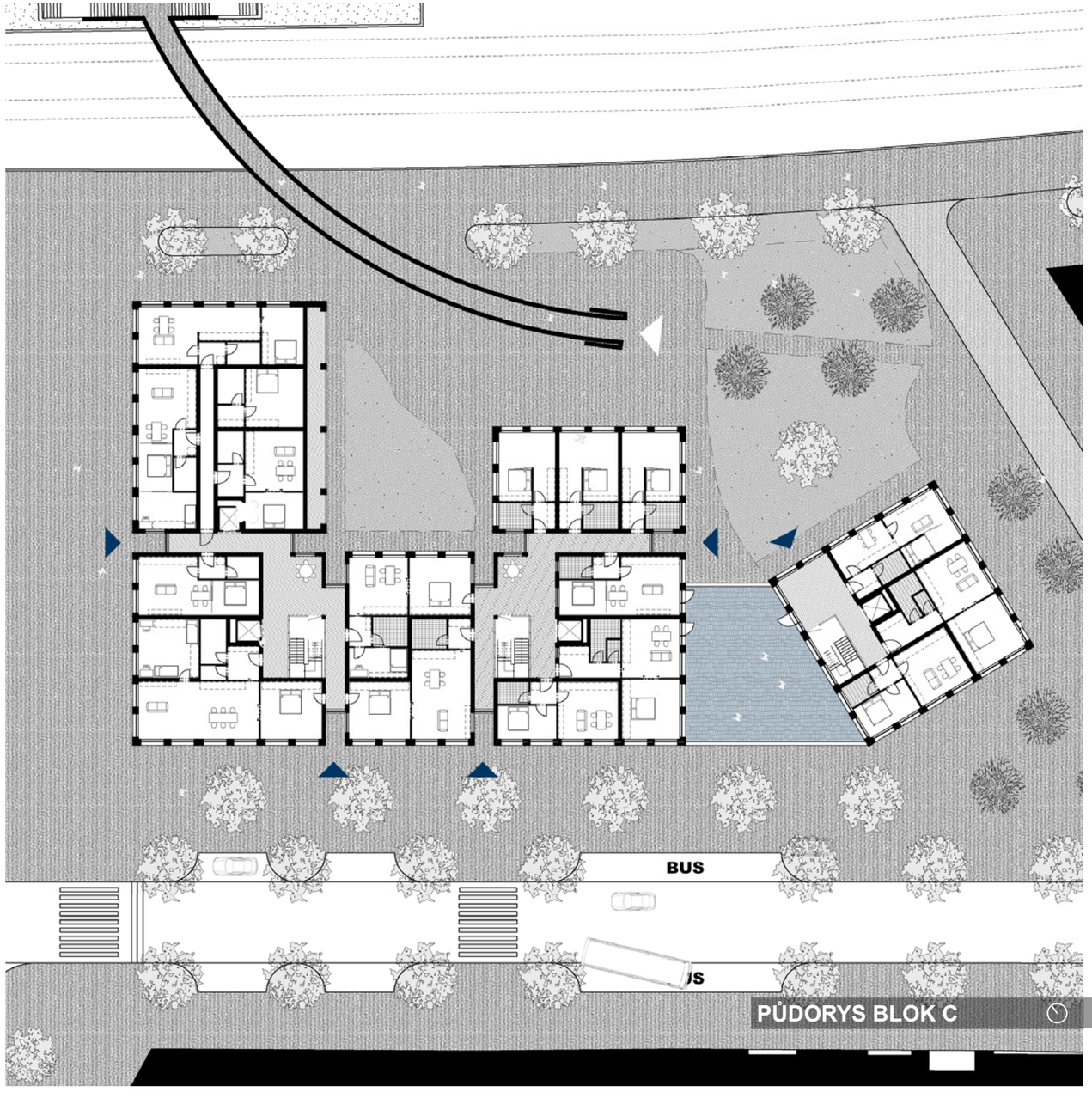
Komerční využití

Kanceláře/coworking

Bydlení

OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.



PŮDORYS BLOK C

OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

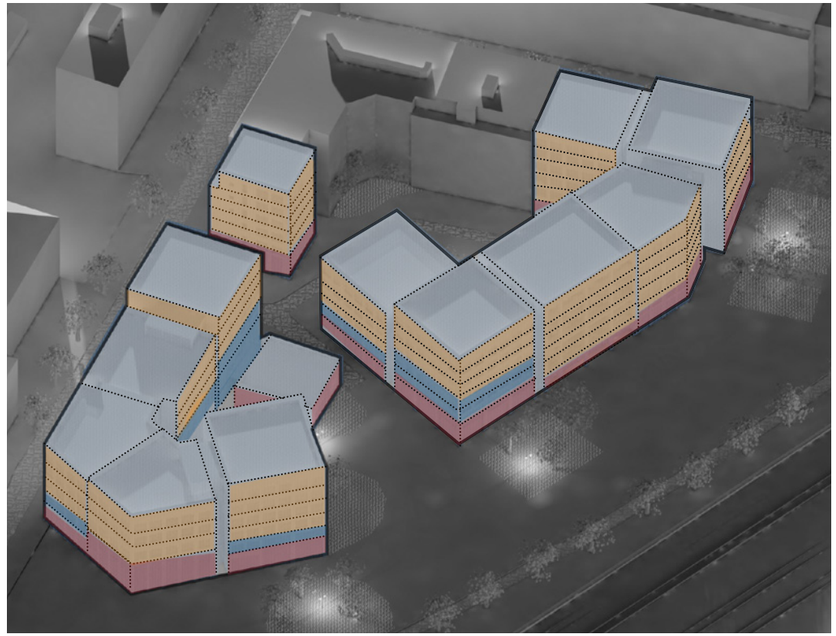
Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.

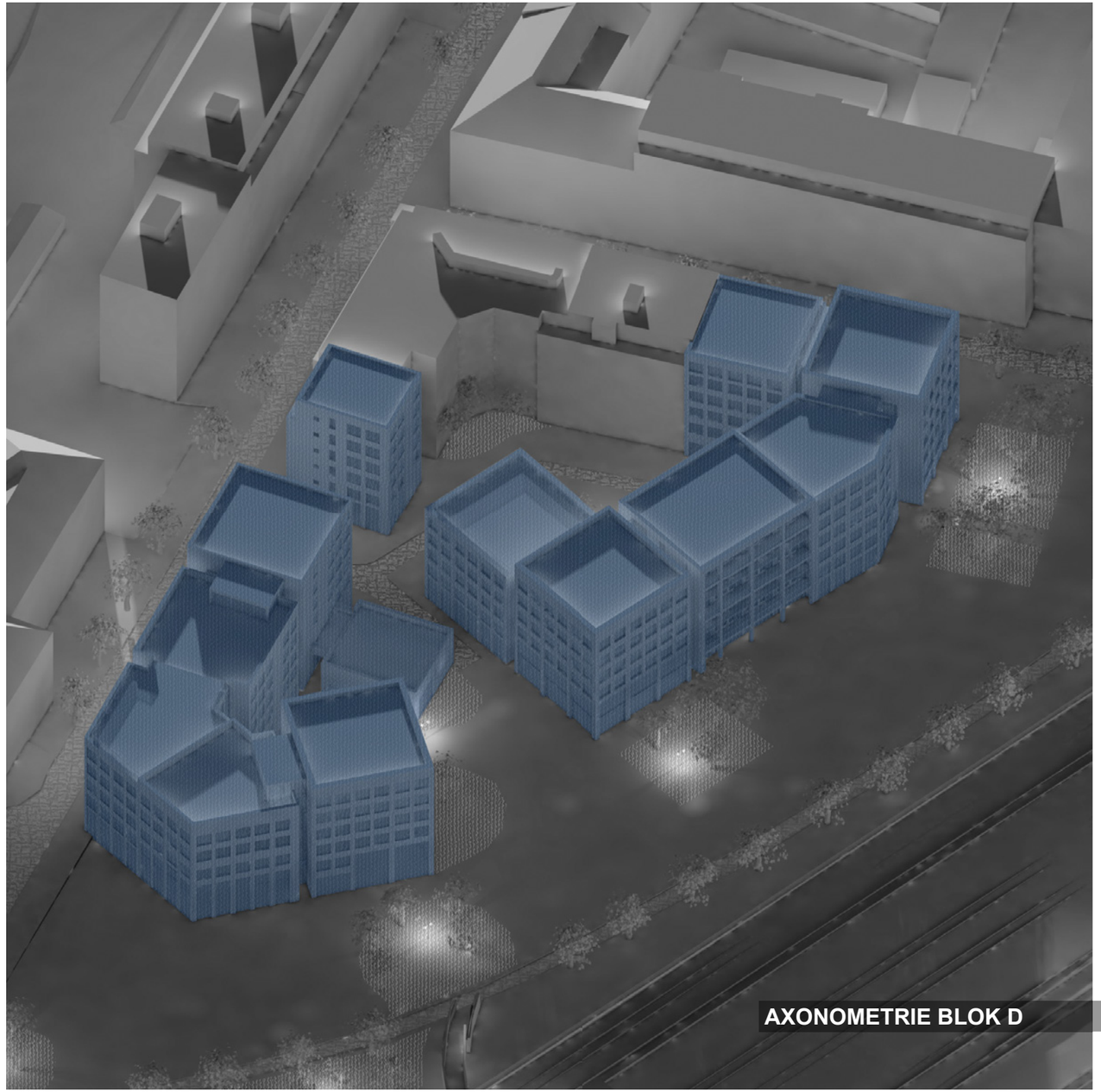
BLOK D

Zásadní problematikou, která je třeba řešit v tomto snímku je změna šikmého směřování rastru ulic na kolmé směřování, které vyžaduje přilehlý nádražní park a samotná budova nádraží.

Průchodnost bloků je vzhledem k mnohosměrnému přiléhajícímu provozu důležizým aspektem.

Tvarování vytváří zálivy pro zpomalení rychlost kolemjdoucích a upoutání jejich energie na příležitosti zde nabízené.





AXONOMETRIE BLOK D

- Komerční využití
- Kanceláře/coworking
- Bydlení

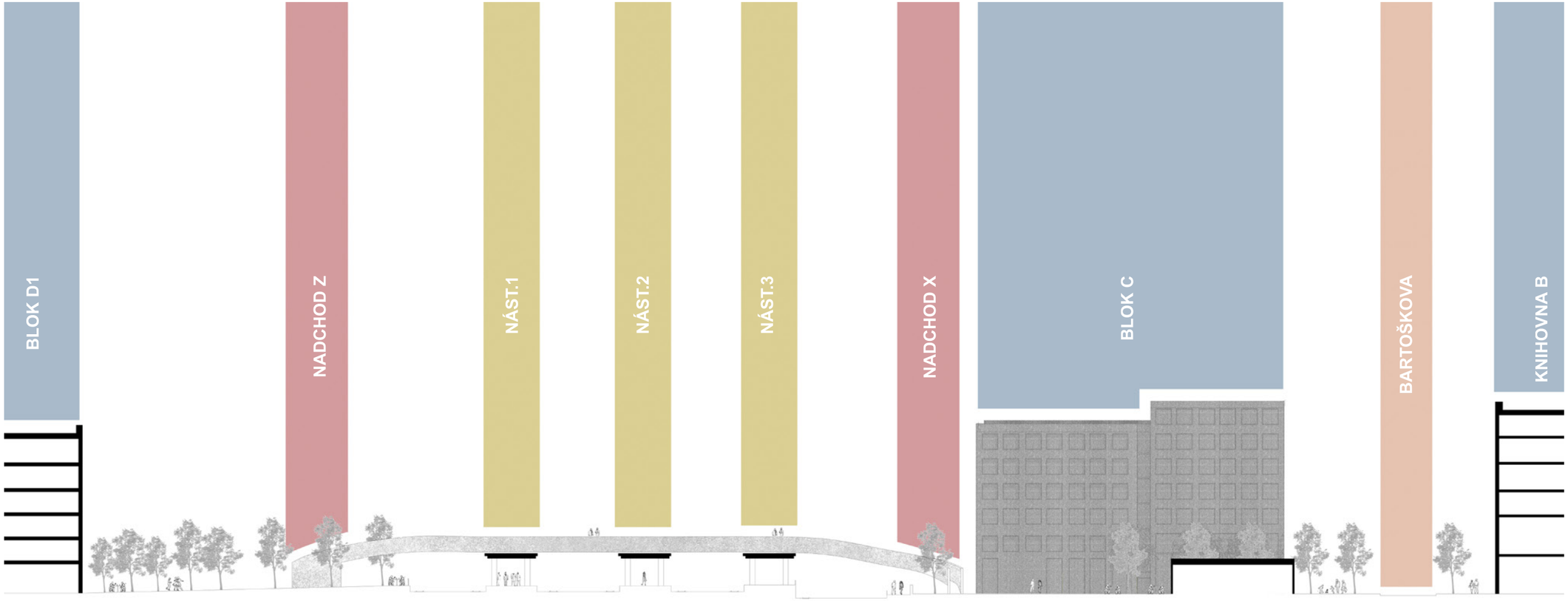
OBJEKTOVÁ ŘEŠENÍ

Rozdělení na menší tématické celky pro následné řešení v souvislosti objektů a jednotlivých částí veřejného prostranství.

PŮDORYS BLOK D

PŘÍČNÝ ŘEZ ÚZEMÍM

Ukazuje provázanost severního a jižního břehu železnice spolu s rozmístěním jednotlivých nástupišť.



NÁMĚSTÍ Z

Hlavní nehmotná konexe s jižní stranou kolejiště. Představuje předprostor pro nástup na linii parků Grébovka-Folimanka.

ŽELEZNICE

Původní prostor železnice je omezen o dvě koleje. Pro propojení náměstí X a Z je v tomto místě vytvořen nadzení přechod. Jako negativ podchodu ohraničuje vymezený geometrický tvar protranství.

NÁMĚSTÍ X

Hlavní nehmotná_neobjektová konexe se severní stranou bariéry kolejiště. Uliční síť v tomto bodě kulminuje a určuje tak zásadní bod relace struktury před a za kolejemi. Jasně ohraničený prostor náměstí je ve stejném horizontu jako jsou nástupiště a celá krajina železnice. Směřování ohraničení náměstí budovami umožňuje čitelnější propojení s budovou nádraží Vršovice a s přilehlým parkem. Souběžnost a stejná výšková úroveň s drážní promenádou a pohybem vlaku určují rychost pohybu na náměstí.

S/J ŘEZ ÚZEMÍM

PODÉLNÝ ŘEZ ÚZEMÍM

Ukazuje zásadní body zájmu v části území na jižním břehu železnice.

HIPSTR-PLAC

Jako část veřejného prostoru vzniká na jižní hraně dráhy, vzhledem k drážní promenádě, ponížené prostranství. Jeho těžištěm je stopa drážní budovy. Vytváří atmosféru benevolentního spojení všech, kdo se zde chtějí vyskytovat. Výškově ponížené je prostranství i vůči náměstí X_vytváří jakousi tůni, do které lze spadnout a vyhnout se tečícímu proudu rušné řeky. Nejadekvátnější aktivita_chillování.

NÁMĚSTÍ X

Hlavní nehmotná_neobjektová konexe se severní stranou bariéry kolejiště. Uliční síť v tomto bodě kulminuje a určuje tak zásadní bod relace struktury před a za kolejemi. Jasně ohraničený prostor náměstí je ve stejném horizontu jako jsou nástupiště a celá krajina železnice. Směřování ohraničení náměstí budovami umožňuje čitelnější propojení s budovou nádraží Vršovice a s přilehlým parkem. Souběžnost a stejná výšková úroveň s drážní promenádou a pohybem vlaku určují rychost pohybu na náměstí.

Z/V ŘEZ ÚZEMÍM

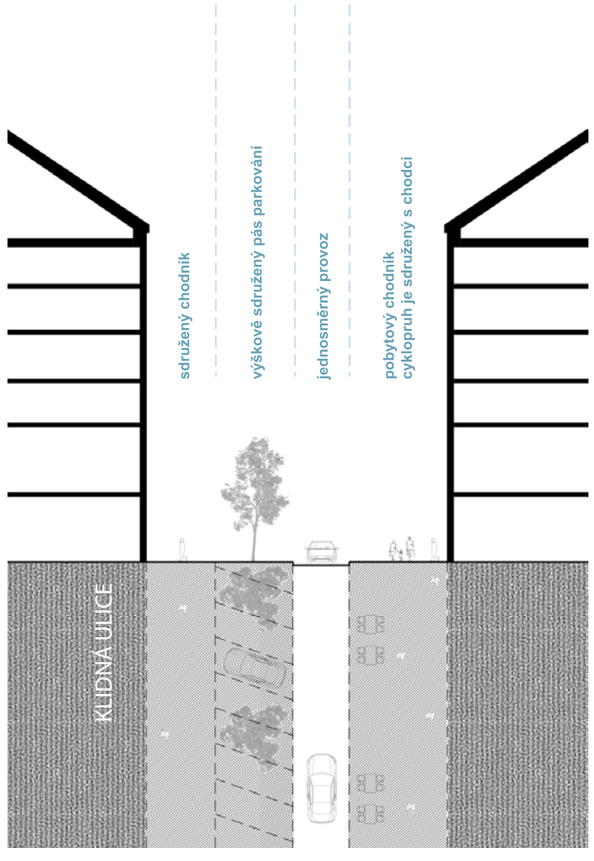
ULIČNÍ PROFLY

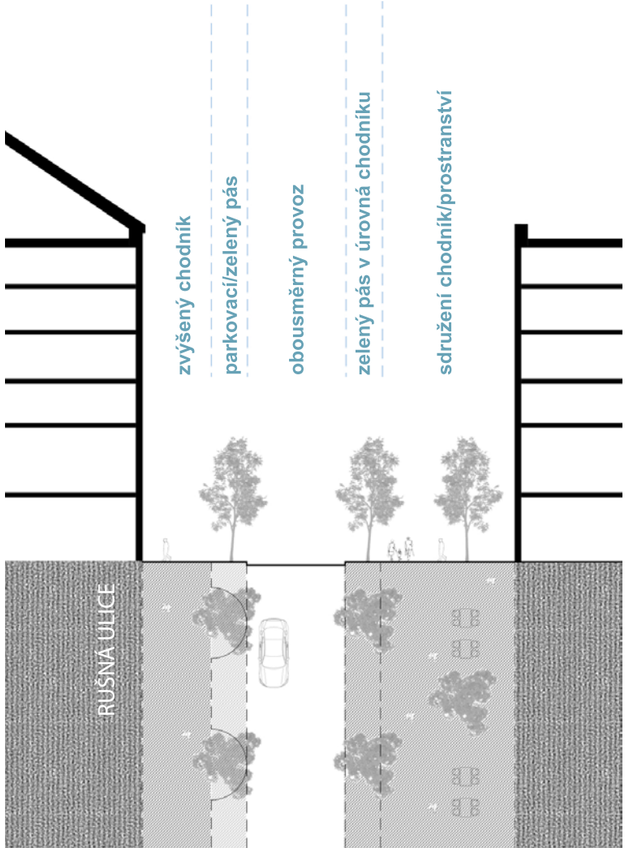
Použití optimálních uličních profilů, kter é jsou opakovatelné v rámci území.

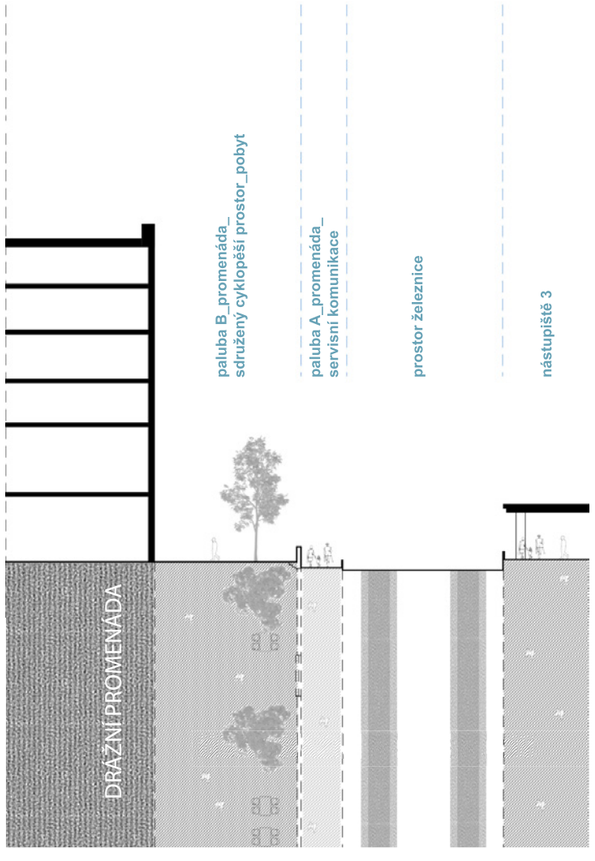
Profily upřednostňují pěší dopravu a omezují profil aktivní silnice na minimální.

Chodníky slouží jako pobytové s možností předzahrádek pro přiléhající parter.

Parkování je omezeno na minimální hodnoty a nachází se v zelených pásech. Při formě paralelního parkování je parkovací plocha ve stejné úrovni s vozovkou. Při formě šikmého parkování je parkovací plocha ve stejné úrovni s chodníkem. Je tak možné využívat celou šíři chodníku i s parkovacíí plochou, pokud zde auta neparkují.







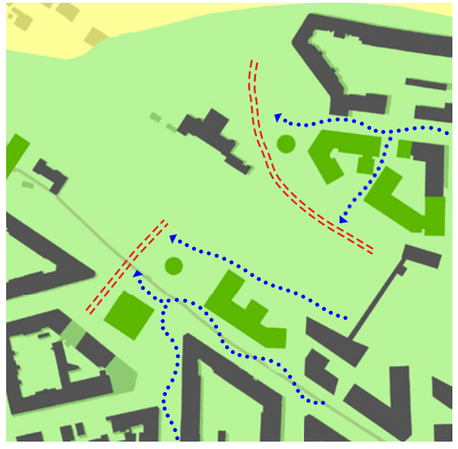
STRATEGIE

STRATEGIE PŘÍSTUPU K HRANĚ_OTEVŘENOST

Dráha nutí své okolí zaujmout suverénní postoj a nastavit ke bariéře záda. Pro přijmutí prvku hrany za prvek sjednocující je nutné zaujmout právě opačný postoj a snažit auru hrany vstřebat do okolních struktur a prostoru. Proto je v tomto názoru přistupováno k dráze jako k součásti veřejného prostoru, náměstí. Její využití jako katalyzátoru, shlukovače lidí do jednoho bodu prostoru_nástupiště_a využití její liniové formy jako osy další konstrukcí prostředí je hodnota.

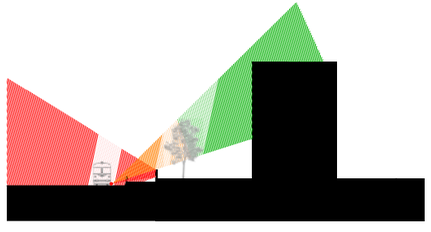
STRATEGIE MODRO-ZELENĚ

Pro veřejná prostranství a ulice je zásadní užití materiálů s lepším koeficientem odtoku. Hospodaření s vodou v měřítku celého řešeného území využívá sklonu ulic pro směrování vodního toku do „sběrných koridorů“ ve formě otrovů zeleně v kolmém směru ke sklonu terénu. Tato bariéra s pouze propustným povrchem_ zatravněná plocha/mlat_ zastavuje tok vody ze širšího území a slouží jako její akumlátor. (Koncepce lesíku x);
Situace podložena mapou vsakovosti



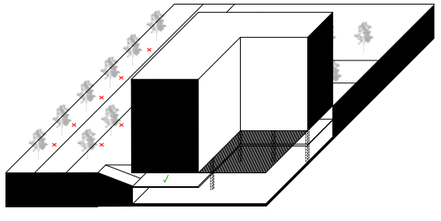
STRATEGIE OMEZENÍ HLUKU

Pro veřejná prostranství a ulice je zásadní užití materiálů s lepším koeficientem odtoku. Hospodaření s vodou v měřítku celého řešeného území využívá sklonu ulic pro směrování vodního toku do „sběrných koridorů“ ve formě otrovů zeleně v kolmém směru ke sklonu terénu. Tato bariéra s pouze propustným povrchem_zatravněná plocha/ mlat_ zastavuje tok vody ze širšího území a slouží jako její akumlátor. (Koncepce lesíku x);
Situace podložena mapou vsakovosti



STRATEGIE MODRO-ZELENĚ

Zdrojem hluku je železniční trať a to zejména v bodě nádražní zastávky. Omezení dopadu hluku na okolní zástavbu je možné díky prvku promenády řešit kombinací tvrdých zábran_zdí, které odrazí hlavní část hluku od kol vlaku_a měkkých houbovitých prvků ve formě zelených ploch a stromů, které vstřebají a rozptýlý zbylé hlukové nárazy.



OSA DRÁŽNÍ PROMENÁDY

PERSPEKTIVA POZORO-VATELE

Znázorňuje atmosféru možných zákoutí v prostranstvích. Pohled se odehrává v meziprostoru drážní budovy a bytového domu. Pohled směřuje po schodech na drážní promenádu.