



SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

diplomová práce
vedoucí práce: Ing.arch. Ivan Plicka, CSc.

Vanda Pálková
FA ČVUT 2011/12

SEZNAM DOKUMENTACE:

část A

- A1 DEFINICE ZADÁNÍ list č. 1
- A2 FOTODOKUMENTACE list č. 2-4

část B - urbanistická část

B1 ANALÝZY A PROBLÉMY

- potenciál území list č. 5
- pražské přístavy list č. 6

B2 NÁVRH

- koncept území list č. 7
- situace 1:2000 list č. 8
- řezopohled list č. 9

část C - architektonická část

C1 AUTORSKÁ ZPRÁVA list č. 10

C2 MARINA

- funkční schema a
schema půdorys. uspořádání
s charakteristickými řezy list č. 11

C3 OBYTNÁ VĚŽ

- varianty skladby typ. podlaží,
katalog bytů list č. 12
- půdorysy typického podlaží,
k-ční schema,
bilance podlahových ploch list č. 13

C4 VIZUALIZACE a ZÁKRESY list č. 14-16

část **A** - analýza místa a úkolu

A1	definice zadání
A2	fotodokumentace



Tato práce si klade za **cíl** analyzovat vybraný výsek území, najít jeho nejzásadnější problémy a nalézt pro něj vhodnou funkční náplň a formu uspořádání a toto dále zpracovat formou urbanisticko-architektonického návrhu.

Vybraným výsekem území se stalo **předmostí železničního mostu na Smíchově**; cíp vymezený řekou Vltavou z východu a jihovýchodu, ulicí Strakonickou, resp. Svornosti ze západu a ulicí Vltavskou ze severu.

Jedná se o cennou lokalitu, ležící sice přímo **v širším centru města**, avšak zároveň na samém jeho **okraji**, ve velké rozvojové oblasti Smíchova. Ocítáme se na rozhraní pevného "kamenného města" a jeho suburbie; v místě jakési brány do města při příjezdu z jihu.

Výsledkem je **koncept nového využití území**, zahrnující změny dopravního systému, funkční a prostorové vymezení nově navrhovaných i regenerovaných obytných městských bloků a **rámcová studie dvou nově navrhovaných objektů** zásadně kvalitu území ovlivňujících.



SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU







SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

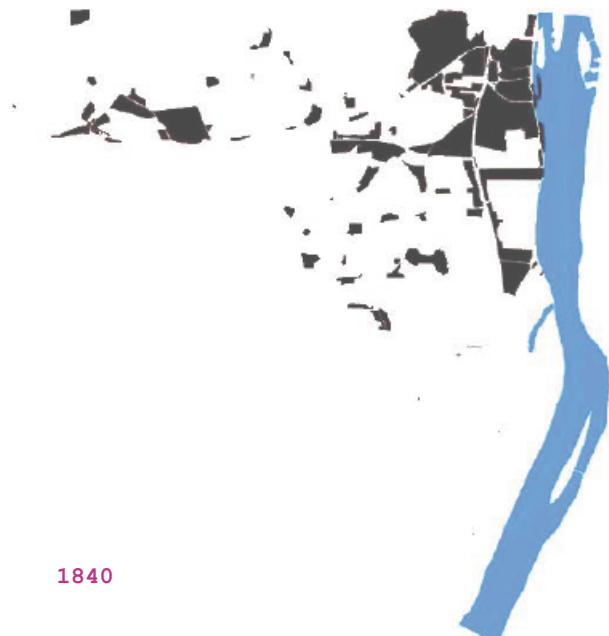




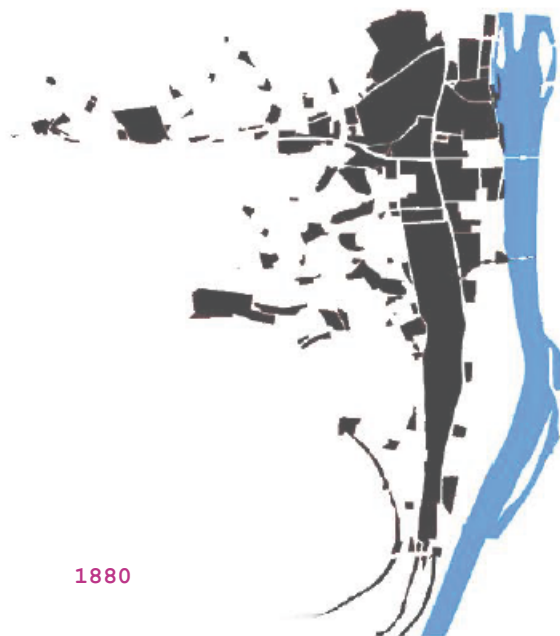


část **B** - urbanistická část

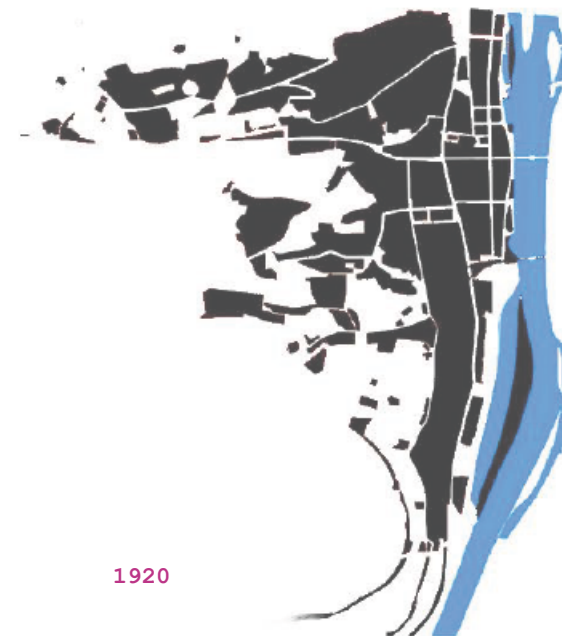
B1 analýzy a problémy
B2 návrh - masterplan



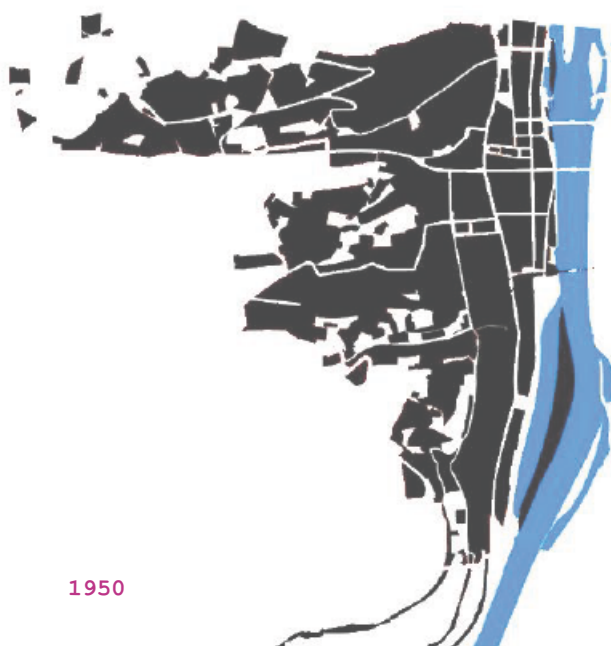
1840



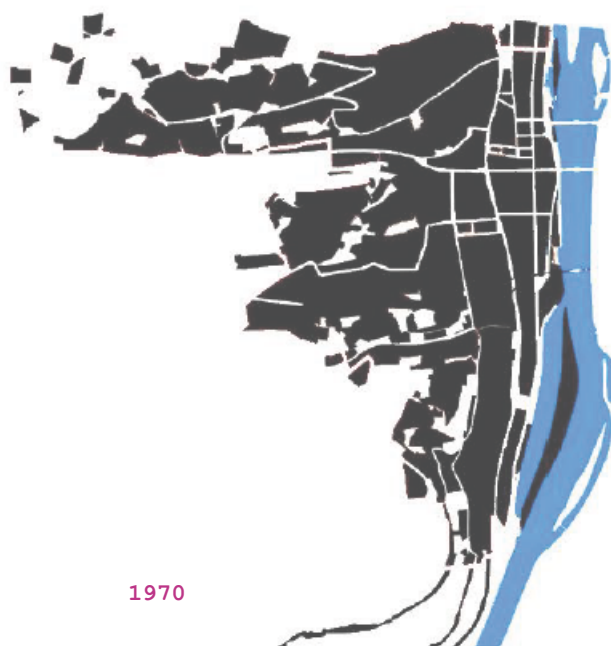
1880



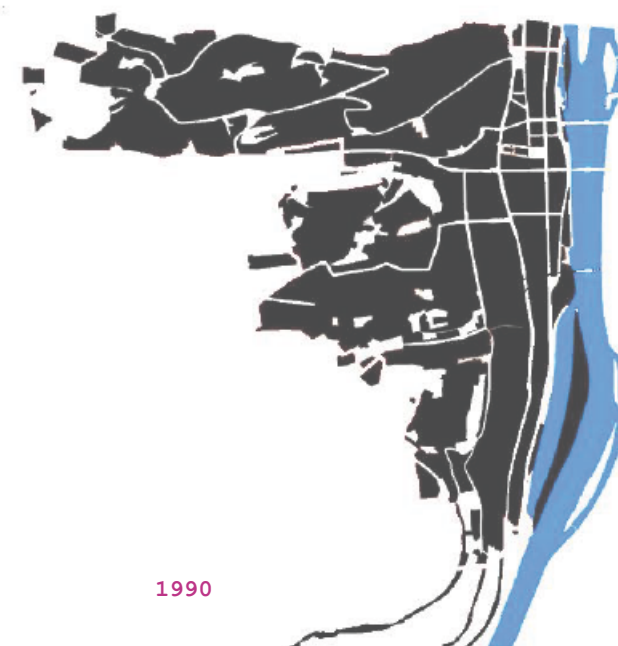
1920



1950



1970



1990

Smíchov byl dlouhá léta převážně dělnickou čtvrtí. Sídli tam významné podniky, například pivovar Staropramen. V současné době však prochází a bude procházet proměnou, ambiciózní projekty počítají se zcela nově přebudovanou multifunkční čtvrtí.



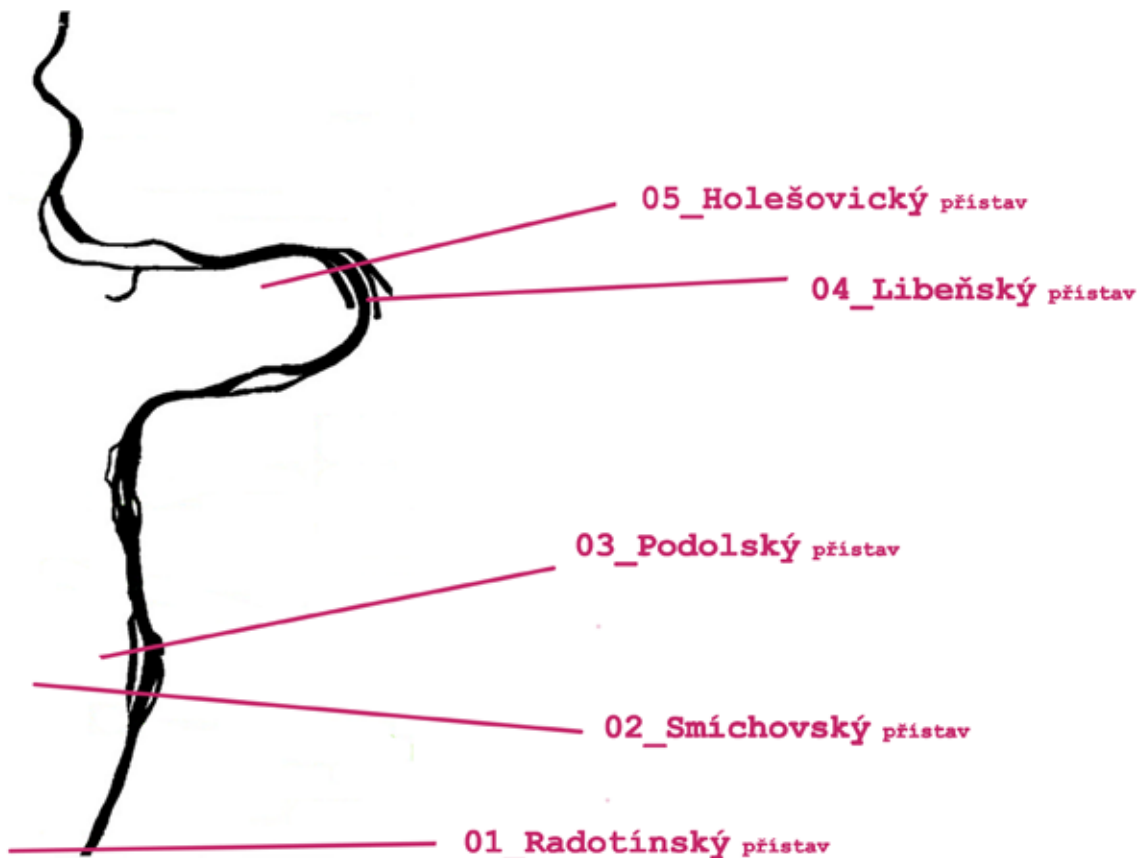
Panoramatický pohled na část Smíchova z roku 1872

Historické mapky Smíchova ukazují kromě rozrůstající se zástavby hlavně na umělé zásahy do levého břehu Vltavy; lze pozorovat vydělení Císařské louky a tak vzniklý "cíp území" >> nevylučuje se možnost razantního zásahu.



vhodnost rezidenční funkce

Výhodná poloha vůči centru a výborná dostupnost, blízkost Vltavy, zeleně. Dosluhující sídliště z dob socialistického Československa jsou problémem většiny českých měst. Praha nevyjímaje - pokud chceme zamezit další dezintegraci městské struktury a obnovit rezidenční život v centru, musíme vytvořit vhodné podmínky pro přesun rezidentů ze sídlišť zpět do centra.



V těch dobách, kdy se toho po řekách dopravovalo podstatně víc než dnes, měla Praha postavení veledůležitých dopravních tepny. Byla důležitým bodem na lodní cestě labsko-vltavské, po které mohlo být zboží posláno po vodě až do Hamburku, odkud pak mohlo putovat po moři, stejně jako po ní mohlo být posíláno zboží, které dorazilo ze zámoří do Hamburku, zase k nám. Většina zboží v Praze končila nebo v Praze začínala. V zárodku dálkové lodní dopravy na Vltavě stáli habsburští panovníci, kteří od počátku svého nástupu na český trůn podporovali splavňování řeky – první loď naložená rakouskou solí připlula do Prahy z Českých Budějovic v roce 1550. Na přelomu 18. a 19. století byla lodní doprava velmi životaschopným dopravním odvětvím. Jejím rozvoji napomohlo roku 1825 vybudování první veřejné železnice na evropském kontinentě – nejezdily po ní ale vagony tažené lokomotivami, nýbrž koňskými potahy. Většinu zboží, která dovezla z Rakouska do Českých Budějovic, odevzdávala koněspřežná železnice vltavské lodní přepravě, která je pak transportovala po vodě do centra Čech či dál na sever do Německa. Avšak už v 70. letech 19. století železnice, která původně přinesla impulz k rozmachu plavby na horním toku Vltavy, nakonec způsobila její útlum, protože postupem času převzala většinu dálkové dopravy. Pořád však bylo co po vodě do Prahy dopravovat – do Prahy se vozilo uhlí, kterého bylo potřeba mnohem více než dnes, kdy velkou část vytápění v metropoli obstarává plyn či dálkově dodávané teplo z tepláren. Přes Holešovice se do Prahy dovážela káva, to všechno ztratilo postupem času význam. Význam nákladní lodní dopravy stále více klesal, zároveň se město rozrůstalo a z toho, co původně byly průmyslové plochy na samé periférii města, se stávala součást velkoměsta. Už ve 30. letech minulého století, tedy už v dobách první republiky, se začalo uvažovat o možnostech jiného využití pražských přístavů, které ztrácely na významu. A co se tedy děje v pražských přístavech dnes? S funkcí přístavu to mnoho společného nemá. Slouží v lepším případě jako „parkoviště“ hausbótů, většinou ale jako skladiště všemožných firem, které si tu pronajímají prostorové kapacity na skladování zboží a podobně. Areály přístavů jsou veřejnosti nepřístupné.



01_Radotínský přístav leží na břehu Berounky asi 600 m nad soutokem s Vltavou. Byl budován od roku 1983. Je určen pro překládku šterkopísku a dalších stavebních hmot a velmi těžkých a rozměrných výrobků. Slouží také jako pronajímatelná skladová plocha.



02_Smíchovský přístav byl vybudován v letech 1899–1903 jako ochranný vorový přístav. Podnětem k výstavbě přístavu byla katastrofální povodeň z roku 1890 (zejména poškození Karlova mostu strženými vory). Vytěžením 605 200 m³ zeminy vznikl přístavní bazén, který oddělil území Císařské louky od smíchovského břehu. Dnes slouží jako ochranný přístav právě v případě povodní, jinak je využíván pro skladové účely a parkoviště hausbótů.



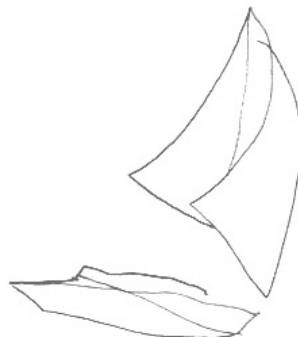
03_Podolský přístav byl postaven jako vorový přístav v letech 1869 až 1872. Jako v Praze jediný byl přístav vyhrazen pro kotvení sportovních plavidel, jeho kapacita je však velice malá a v současné době zde zakotvit s osobní lodí není možné.



04_Libeňský přístav byl vybudován v letech 1893-1896. Přístav byl dimenzován na současné vykládání 15 velkých labských lodí (o nosnosti 700 tun). Měl dvě ramena oddělená rozšiřujícím se molem. Při Vltavě byla vybudována ochranná hráz. V konkurenci protilehlého přístavu holešovického však význam libeňského přístavu postupně upadal. Roku 1924 přístav zakoupila Vltavsko-labská společnost a zřídila zde opravnu lodí. Asi v letech 1927-1928 byl východní bazén přístavu zasypán, druhý bazén byl upraven pro potřeby loděnice. Pro odstavování lodí bylo možno využít nyní zaslepené rameno Vltavy na západě přístavu. V roce 1931 se oddělil samostatný podnik Loděnice Praga. Po roce 1945 byl podnik znárodněn a jako České loděnice vyráběl sací bagry a jiná specializovaná plavidla. V 90. letech byly loděnice zrušeny.

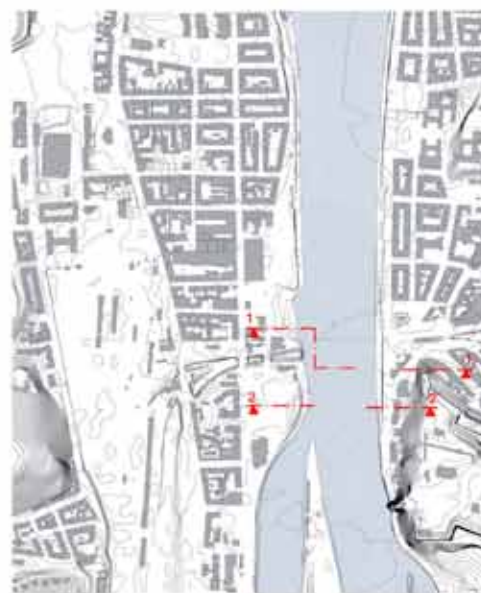


05_Holešovický přístav byl budován ve dvou etapách: původně jako přístav ochranný a zimní (1892-1895), později byl upravován na přístav obchodní (1896-1910). Celý přístav byl vyhlouben uměle, vytěženo bylo 513 900 m³ zeminy. Přístavní bazén na délku 750 m a je široký 100 m. V roce 1906 bylo při přístavu vybudováno seřaďovací nádraží. Ze severní i jižní strany bylo napojeno vlečkou na nádraží Bubny. Z roku 1906 pochází také největší počet budov - ty jsou většinou vysoké do jednoho patra a mají bohatě členité fasády (červené režné zdivo a krémová omítka). Další objekty pocházejí z roku 1927 a 1936. Kolem roku 1926 při překládání koryta Vltavy v oblasti Manin byla zúžena přístavní kosa. V 90. letech 20. století přístav přestal sloužit lodní dopravě a roku 2005 byly vytrhány i koleje seřaďovacího a nákladového nádraží. V současné době probíhá konverze celého areálu přístavu pro obytné a administrativní využití.



Ve světě je běžné, že i malá města mají kromě nákladních i své rekreační a sportovní přístavy, pokud bychom ale chtěli v Praze zakotvit s menší osobní lodí, narazíme na problém. Oblast rekreační plavby je u nás zanedbávána; v evropských i světových městech ležících na řekách je možné nejen zakotvit svou loď, ale dokonce je tu možnost si na každém rohu loď zapůjčit. Tímto způsobem strávená dovolená nebo i jen volný víkend přitahuje stále více lidí; oblast rekreační plavby všude tam, kde se rozvíjí, láká spousty turistů a zajišťuje i pracovní místa.

řezy územím - stávající stav:



STÁVAJÍCÍ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA

ŘEZ 1-1'

NEVYUŽITÉ VOLNÉ PLOCHY

PŘÍRODNÍ BŘEH



VEŘEJNÝ PROSTOR - NÁPLAVKA

VYŠEHRADSKÝ OSTRH



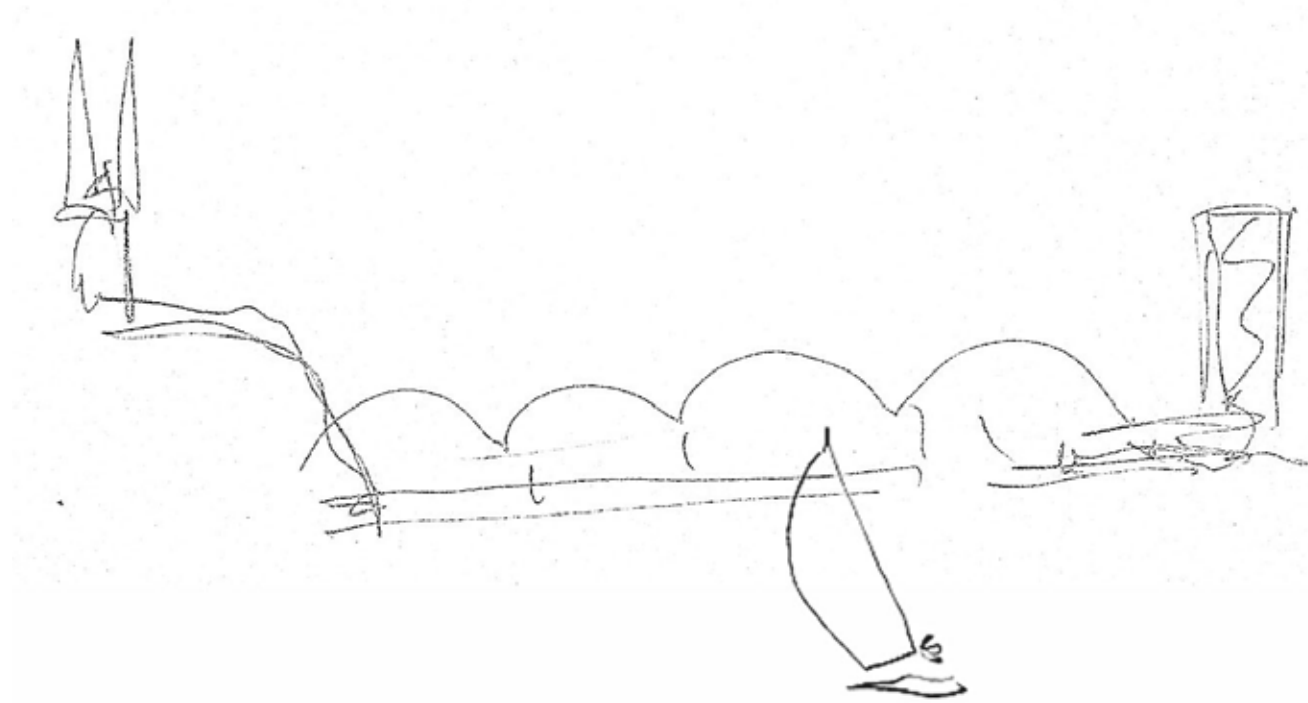
ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ

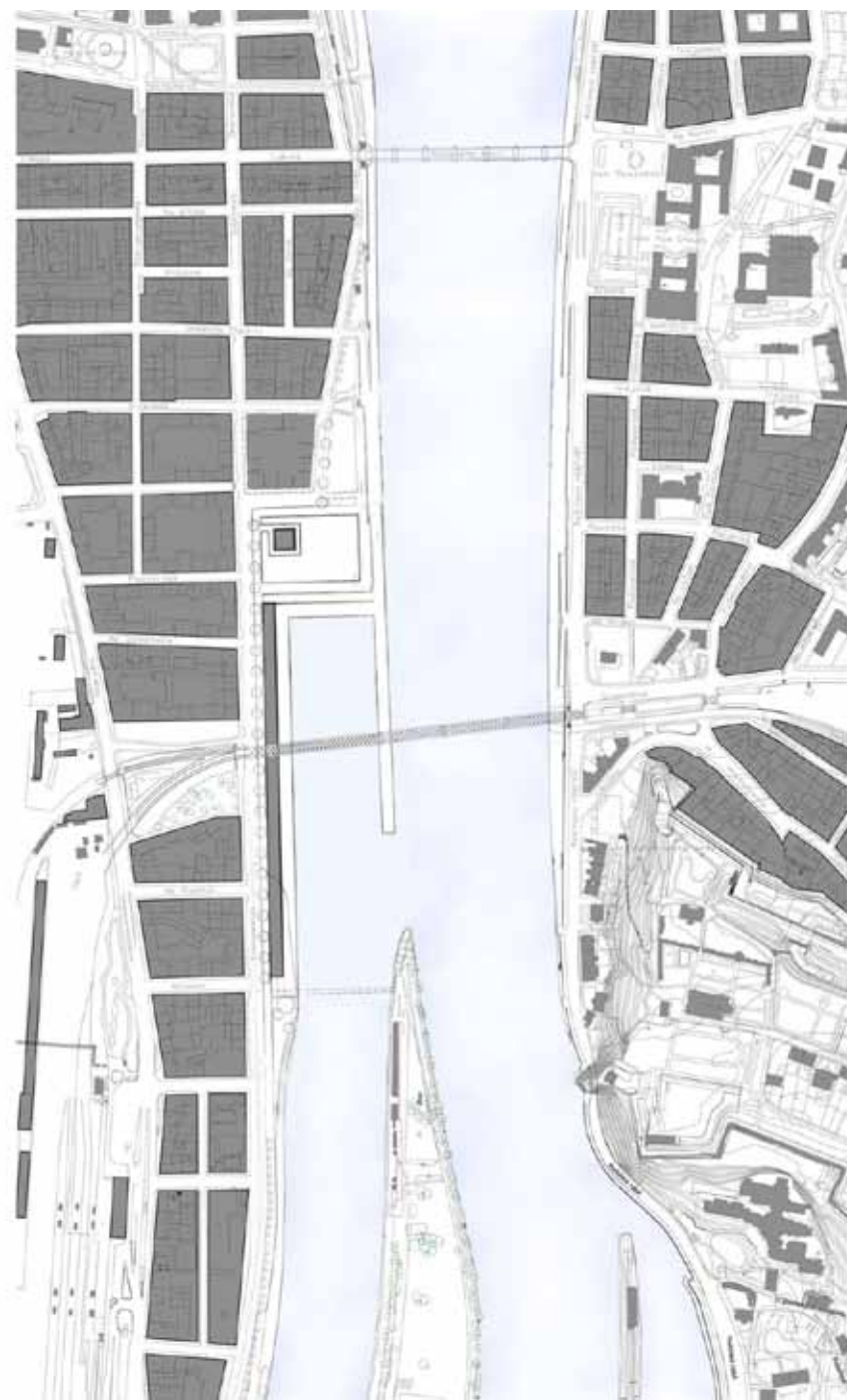


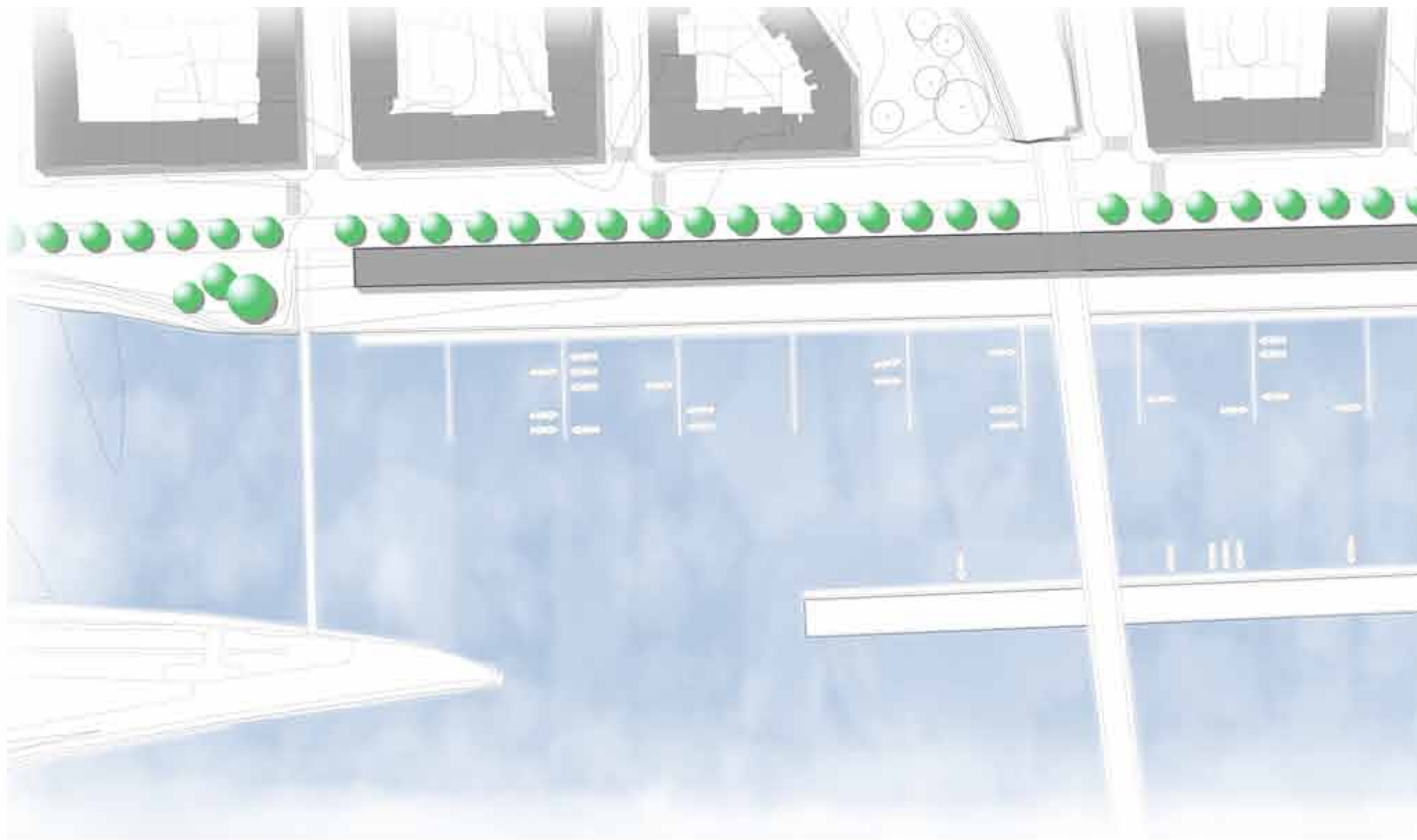
VOLNÝ PŘÍRODNÍ BŘEH

ŘEZ 2-2'

návrhový stav - skica:

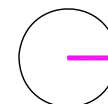


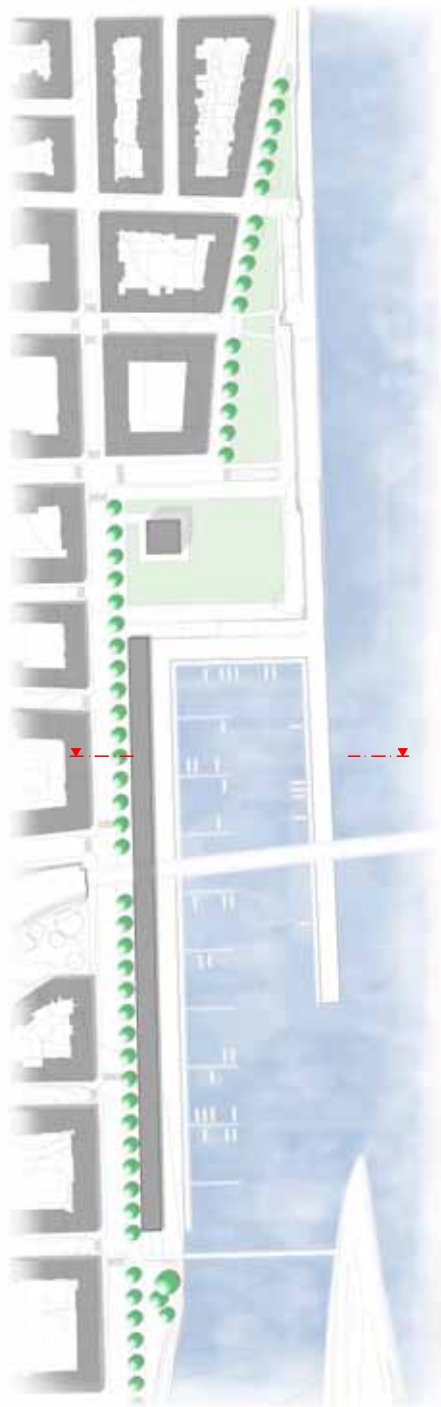






0 10 50 100m



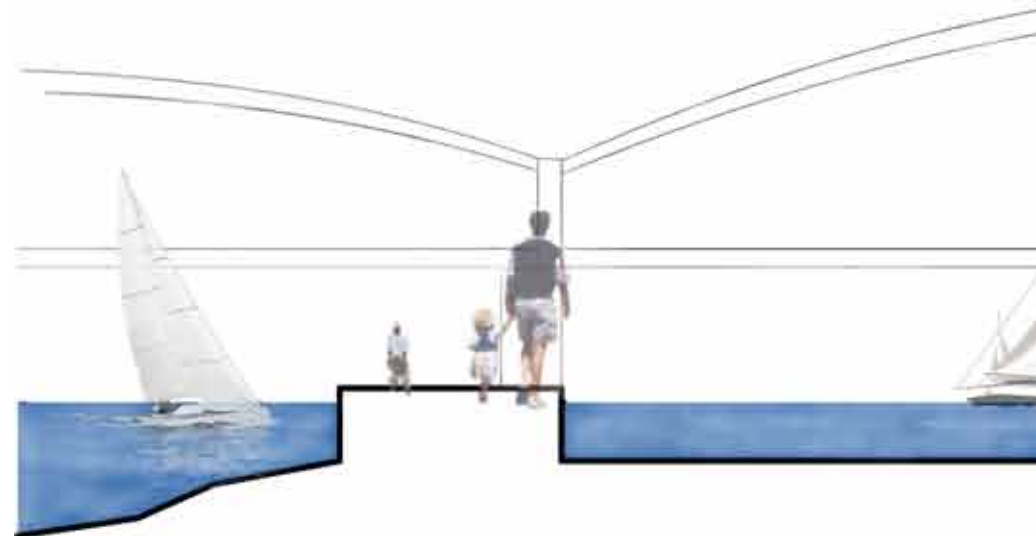


Vltava

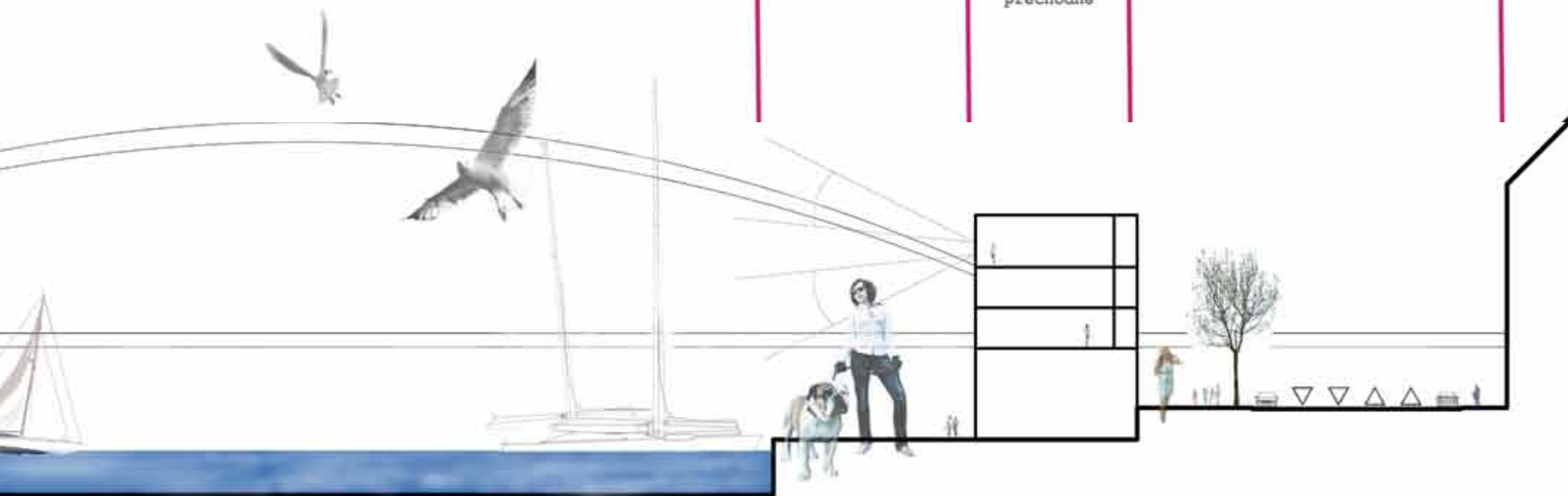
promenáda přístavní bazén

průtočné koryto

pevný okraj
přístavního bazénu



en kotviště pro rekreační a sportovní plavidla ~ do 10 m
 břeh mariny
 veřejně přístupný prostor
 >> pokračování "náplavky"
 doky
 +
 bydlení
 pronajimatelné,
 přechodné
 Strakonická třída
 revitalizovaná, rozšířená o podélná stání
 bloková
 zástavba
 stávající



část **C** - architektonická část

C1 autorská zpráva

C2 MARINA
- funkční schema a
schema půdorys. uspořádání

C3 OBYTNÁ VĚŽ
- varianty skladby typ. podlaží
- katalog bytů
- půdorysy - typické podlaží
- konstrukční schema
- bilance ploch

C3 VIZUALIZACE a ZÁKRESY

rámcová studie objektu mariny a obytné věže v předmostí železničního mostu na smíchově

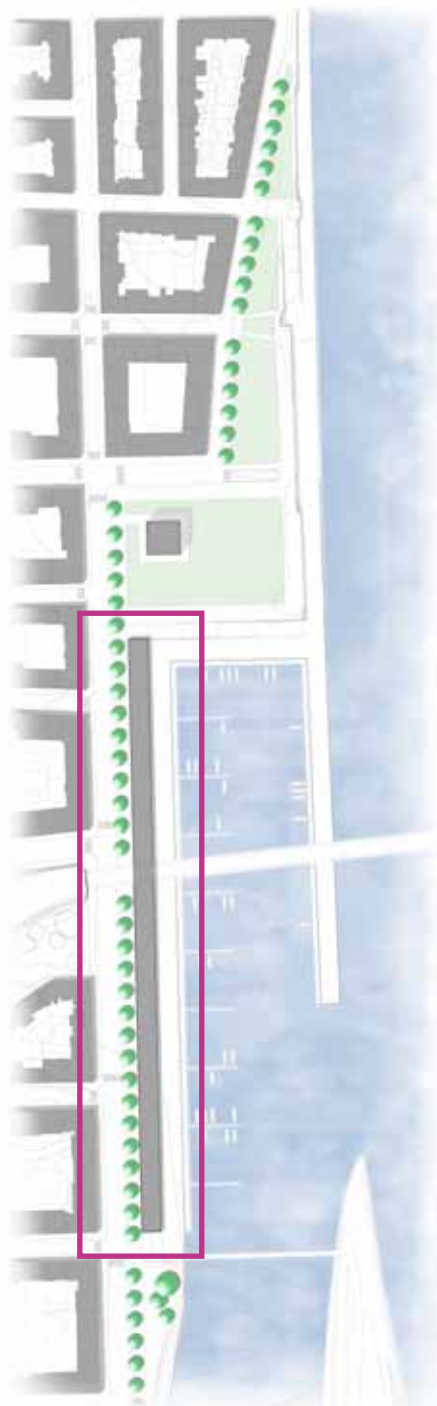
Základní půdorysná stopa budov vy-
chází ze širšího urbanistického schematu.

Podélná hmota objektu lemuje okraj přístavního bazénu a funguje jako filtr od Strakonické, zároveň je však pro pěší prostupná. Tato půdorysná stopa také odpovídá funkci objektu - je tvořená vedle sebe poskládanými "lodními kontejnery" = doky pro lodě, další jejich náplní jsou doplňkové provozy mariny a také stání pro automobily; v patrech jsou to potom byty určené převážně pro pronajimatelné krátkodobé bydlení.

Obytná věž je jakýmsi "majákem" v území a zároveň signálem "Vstupujete do města." Zároveň logicky uzavírá blokovou zástavbu směrem od severu k jihovýchodu - k Vltavě - a stává se jasným orientačním bodem. Vyšší podlažnost dovolí využít potenciálu místa - otevírá výhledy na pražské dominanty, včetně Pražského hradu a Vyšehradu. Stejně jako v případě objektu mariny přebírá věž **systém "stavebnice"** - racionální modulární schema umožňuje vybírat a skládat jednotlivé dané "stavební kostky" - v rámci stanovených základních schemat uspořádání typického podlaží. Základní modulová jednotka je v případě obytné věže "kostka" o půdorysné stopě **4 x 8 m**, celá věž je potom půdorysně čtverec o straně 6 x 4metrový modul.

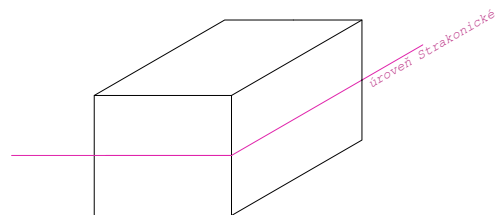
Jsou stanoveny **dvě základní varianty uspořádání typického bytového podlaží**; první je složená ze základních bytů 2 + kk (= 2x kostka ~ 60 m²) a bytů "3x kostka" (~ 85 m²), druhá varianta z bytů "4x kostka" (~ 110 m²). Samozřejmostí je prostorná terasa/lodžie u každého bytu; u komfortní varianty pak terasy dvě. Tyto dvě varianty typického podlaží lze v libovolném poměru skládat nad sebe (viz. schemata uspořádání).

Další rovina "skládání kostek" se odehrává v rámci jednotlivých bytů, kde byt "3x kostka" nabízí při stejné plošné výměře variantu dispozice 3+kk nebo 2+1 a stejně tak byt "4x kostka" dává možnost výběru mezi dispozicí 4+kk a 3+1. Toto samozřejmě umožňuje jednoduše změnit dispozici i v průběhu života stavby dle aktuální vůle či potřeby...



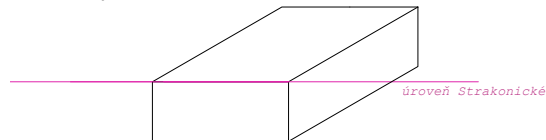
stavební kostky - "katalog":

1.



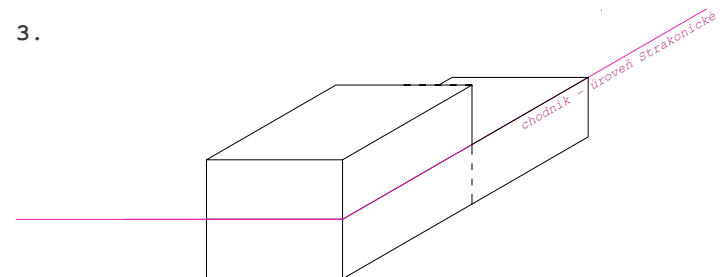
>> DOKY (= parking pro **lodě**)

2.



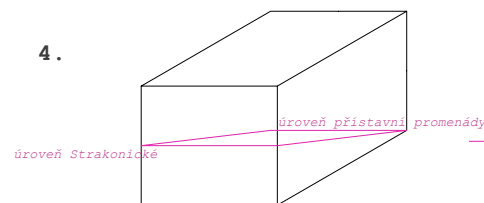
>> DOKY - nízké - poloviční světlost - 3m
(= pro malé lodě)

3.



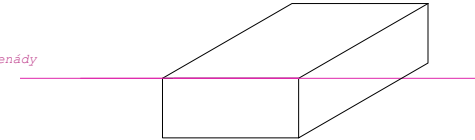
>> parking **auta**

4.



>> PRŮCHOD / **bistro-snack bar**
s průchodem - *propojení výškových úrovní Strakonické a přístavní promenády*

5.



>> **kapitanát** přístavu se zázemím

Přístav pro menší rekreační a sportovní lodě Praha nemá, lokalita předmostí železničního mostu je pro jeho umístění ideální - přímo v širším centru města, takže má výbornou **dostupnost** třeba i pro turisty; zároveň leží ve špatně využitelném cípu území a v místě, kde byly již v historii podobné zásahy do břehu provedeny, nehrozí tedy narušení přírodního charakteru břehu.

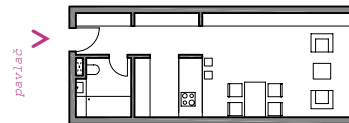
Přístav leží mimo hlavní proudnici, tudíž je **chráněný** a v případě velké vody bude navíc možnost jej uzavřít ochrannou protipovodňovou stěnou.

Funkční náplň přístaviště je rovněž vhodná z hlediska zvýšení atraktivity území, vyrušení zbytkových ploch. Zapadá do schématu plánovaných velkorysých změn velké rozvojové oblasti Smíchova. Nábřežní promenáda lemovaná novými budovami má ambici stát se součástí veřejného prostoru; nová zástavba samozřejmě respektuje **záplavové zóny** a protipovodňová opatření - v těchto místech hladina vody při povodních v roce 2002 nedosáhla úrovně Strakonické ulice, proto byla Strakonická určena jako základní úroveň, od které níž jsou situovány pouze prostory, které lze zaplavovat. Jedná se o **doky** pro parkování a údržbu lodí, parkovací plochy a **zázemí mariny**, vždy po určitém úseku je jeden modul vynechán, zajištěn je tak průchod od Strakonické.

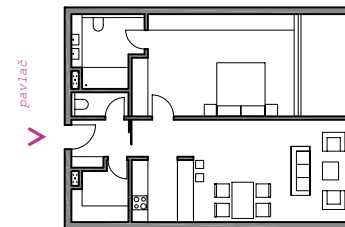
Nad doky - od úrovně Strakonické výše - jsou navrženy **byty o menší plošné výměře**, sloužící zejména ke krátkodobějšímu pronájmu nebo pro potřeby mariny -- např. jako "letní byty" pro majitele jachet. Byty nabízí luxus výhledu jednak na samotnou marinu, jednak na vyšehradský ostroh.

katalog bytů:

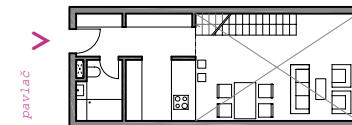
ekonomický
(garsonka)



standardní
(2+kk)



loftový
(2+kk)

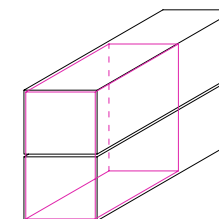
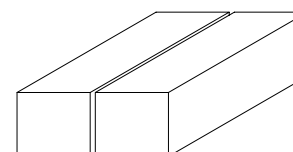
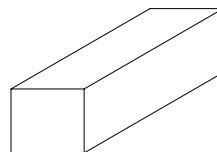


0 2 10 20m

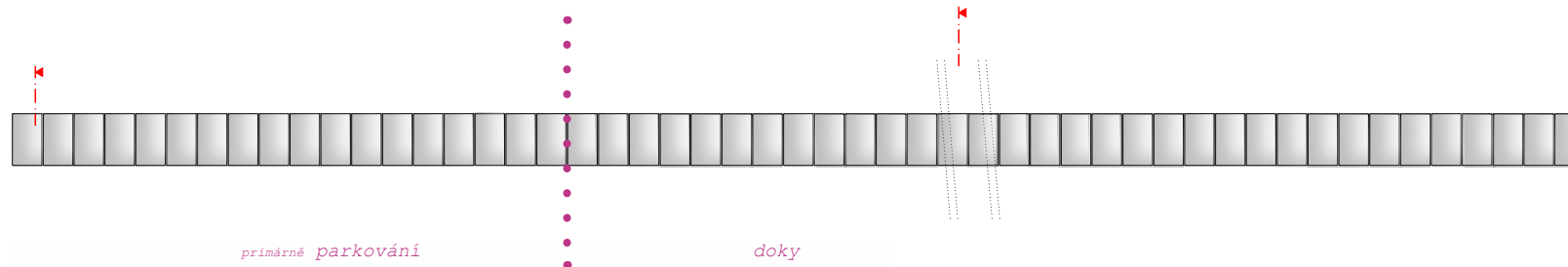
6.

7.

8.

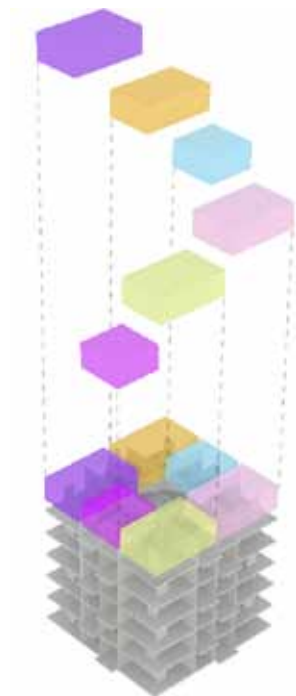


schema půdorysného uspořádání a charakteristické řezy:



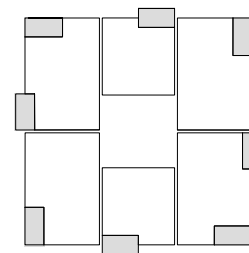
základní varianty uspořádání typického bytového podlaží:

A

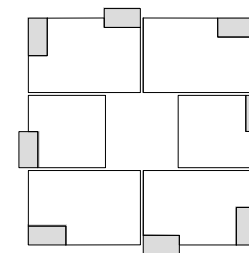


začlenění teras/lodžií do schematu:

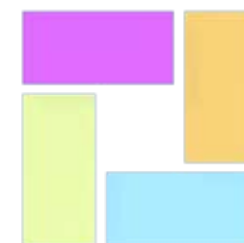
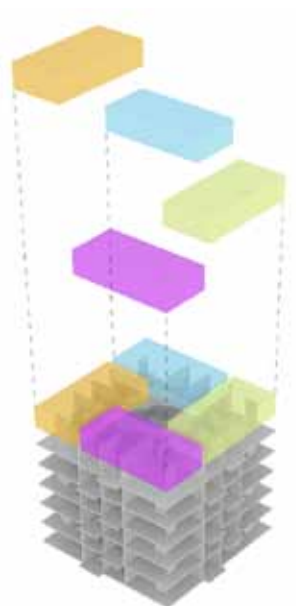
A1



A2

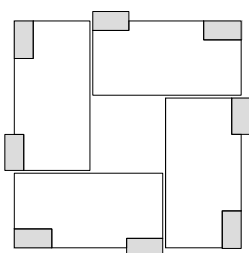


B

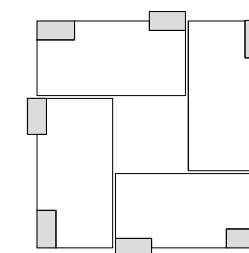


začlenění teras/lodžií do schematu:

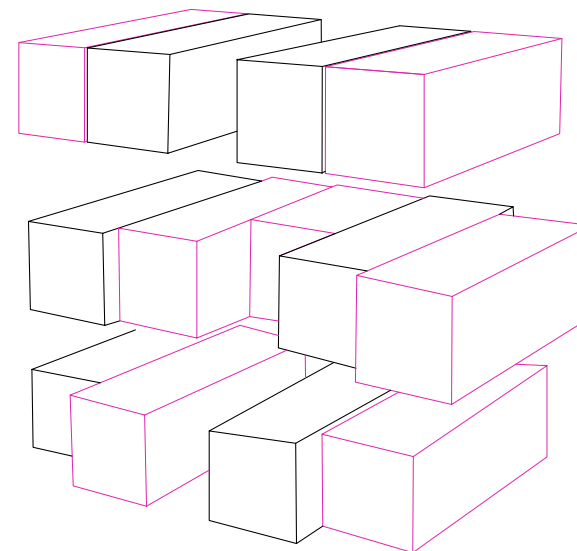
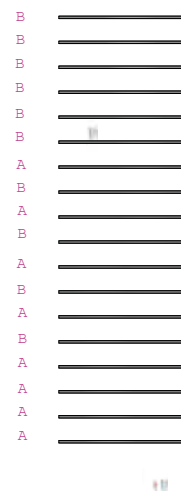
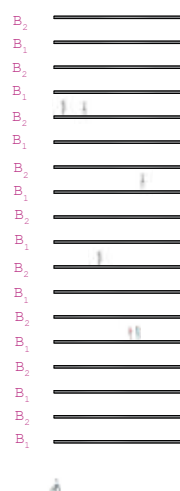
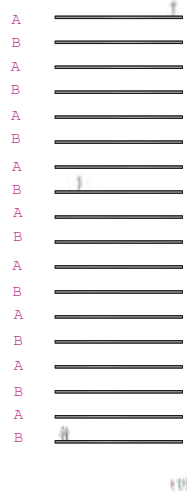
B1



B2



vybrané možnosti skladby typ. podlaží nad sebou (v řezu):

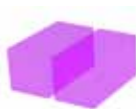


stavební kostky - katalog bytů:

základní stavební kostka = n



základní byt ekonomický = 2n

 $2+k$ 

přidáním další stavební kostky

 $2n+1$

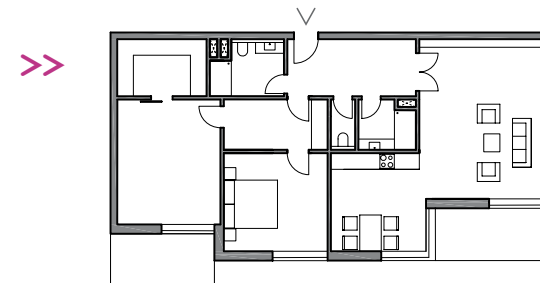
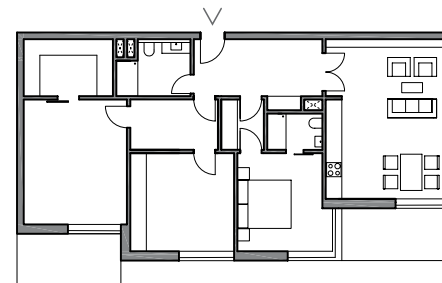
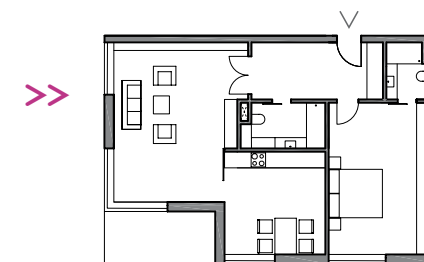
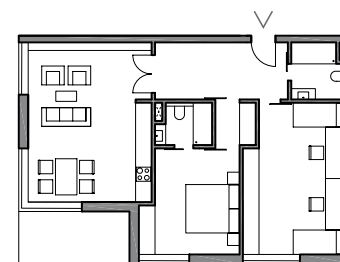
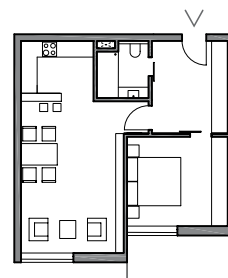
ekonomická varianta 3+kk, 2+1

komfortní varianta



ekonomická varianta 4+kk, 3+1

komfortni varianta

 $2n+2$ 

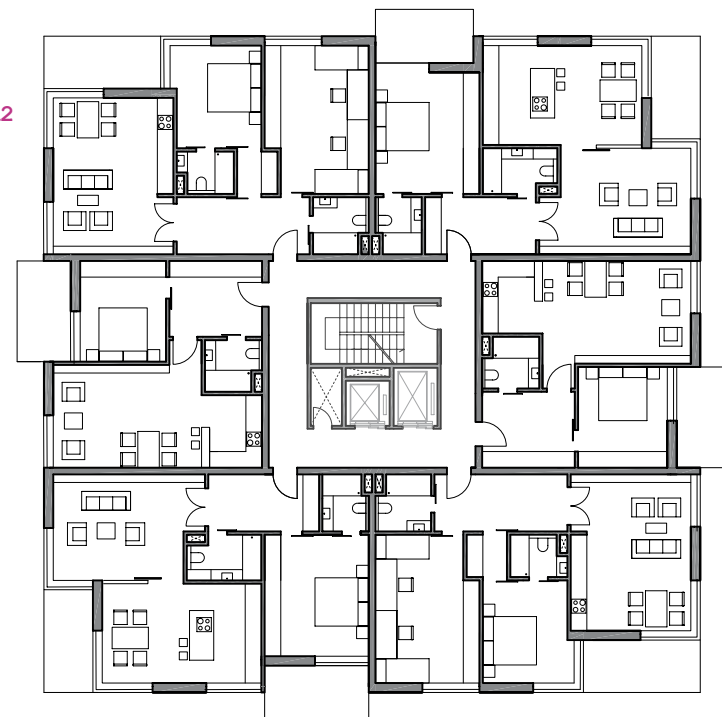
TYPICKÉ PATRO -varianty:

A

A1

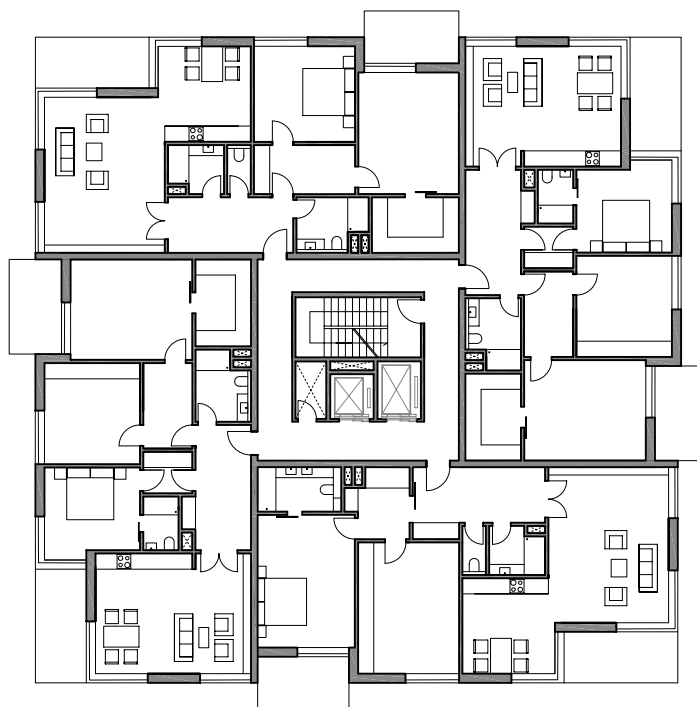


A2

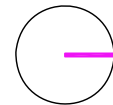
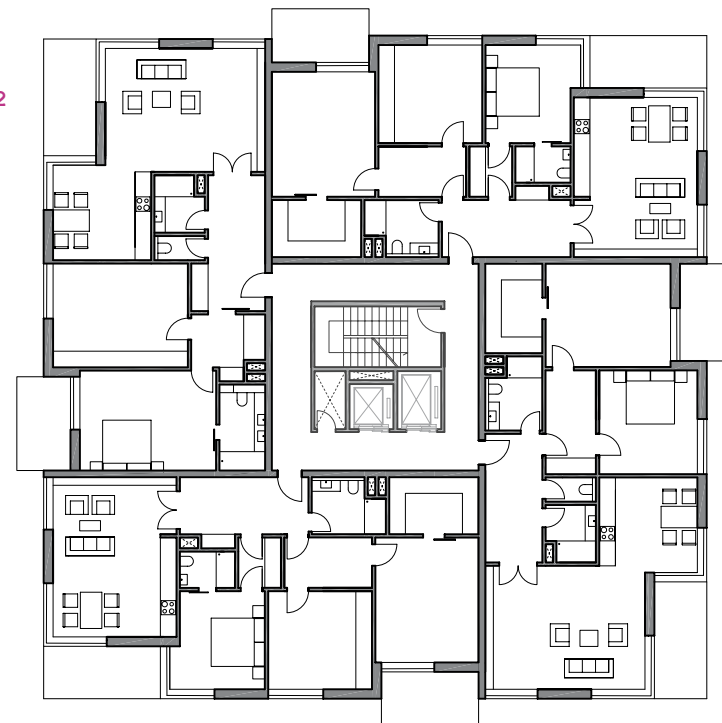


B

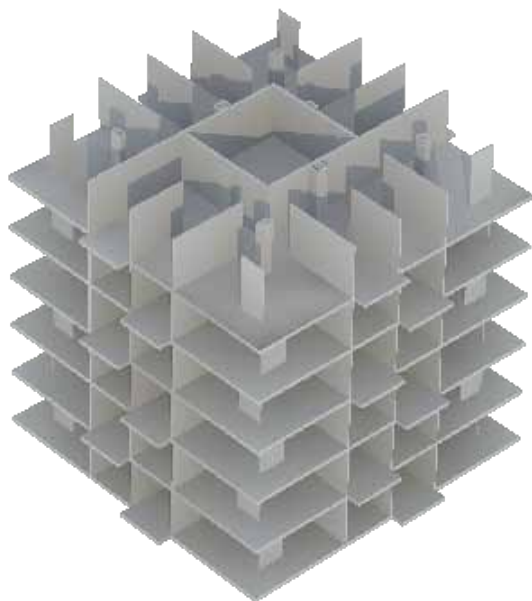
B1



B2



k-ční schema skladby pater vč. umístění jader:



balance extrémů:

<u>ekonomická</u>	<u>varianta</u>	<u>komfortní</u>	<u>varianta</u>
celkem	120 bytových jednotek	celkem	80 bytových jednotek
-	40 bytů 3+kk (~80m ² + 8m ² terasa)	-	80 bytů 4+kk nebo 3+1
-	40 bytů 2+1 (~75m ² + 16m ² terasa)	-	(~110m ² + 16m ² terasa/lodžie)
-	40 bytů 2+kk (~55m ² + 8m ² terasa)		

<u>celková</u>	<u>užitná</u>	<u>plocha</u>	<u>všech</u>	<u>bytů</u>	<u>>></u>	<u>8500m²</u>
celková	plocha	teras/lodžii		>>	1200	m2

smíchovská obytná věž v bodech:

- 20 bytových podlaží
- 80 - 120 bytů
- podlahová plocha 55 - 110 m²
- variabilní skladba bytů na podlaží
- variabilní dispozice jednotlivých bytů
- prostorné terasy / lodžie
- lukrativní lokalita přímo v širším centru města, výborná dopravní dostupnost
- výhledy na panorama Prahy včetně Pražského hradu a Vyšehradu
- bydlení u Vltavy, v sousedství nově vzniklého kotviště rekreačních a sportovních lodí









SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU



Zdroje, prameny a literatura:

- Wikipedie
- Zpravodaj Prahy 5
- Praha.eu, portál hl. m. Prahy
- Zpravodajský server Lidových novin
- web firmy České přístavy, a.s.

