

DOSTAVBA JIŽNÍ ČÁSTI
SMÍCHOVA

DIPLOMOVÁ PRÁCE | KATEŘINA DAŇKOVÁ



DIPLOMOVÁ PRÁCE
FAKULTA ARCHITEKTURY ČVUT V PRAZE
ATELIER JANA SEDLÁKA
KVĚTEN 2012

VEDOUCÍ PRÁCE
ING ARCH. JAN SEDLÁK

VYPRACOVALA
BC. KATEŘINA DAŇKOVÁ

OBSAH

00 PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA A ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

01 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, FOTODOKUMENTACE, ŠIRŠÍ VZTAHY

02 ANALÝZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

03 KONCEPT - PRINCIPY NÁVRHU, PRŮVODNÍ ZPRÁVA

04 NÁVRH

05 POUŽITÉ ZDROJE

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Kateřina Daňková

datum narození: 15.5.1987

akademický rok / semestr: 2011/2012

ústav: 15129 navrhování III

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce: DOSTAVBA JIŽNÍ ČÁSTI SMÍCHOVA, PRAHA 5
(COMPLETION OF SOUTH SMICHOV, PRAGUE 5)

zadání diplomové práce:

- 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
- 2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování
- 3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Předmětem diplomní práce je návrh řešení dostavby volných a konverze dnes nevhodně nebo nedostatečně využívaných ploch jižní částí území Smíchova. Z hlediska způsobu funkčního využití bude přiměřeným způsobem přihlédnuto k platnému územnímu plánu. Součástí návrhu bude návrh jeho změny.

OBSAH DIPLOMNÍ PRÁCE:

Širší vztahy	1: 5.000 - 10.000
Hlavní plán – prostorový návrh	1:2.000
Hlavní plán – funkční využití	1:2.000
Urbanistický detail	1:1.000 – 1:500 (dle dohodnutého výběru)
Urbanistické pohledy – řezy	(dle dohodnutého výběru)
Perspektivní zobrazení	(celek – např. axonometrie)
Perspektivní zobrazení	(detail – horizont chodce)
Výkres návrhu ev. změny úz. plánu	(v měřítku a legendě platného Územního plánu města)
Bilance	(text/tabulka)
Průvodní zpráva	
Portfolio	
Model	

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: KATEŘINA DAŇKOVÁ AR 2011/2012, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: DOSTAVBA JIŽNÍ ČÁSTI SMÍCHOVA, PRAHA 5 (ČJ) COMPLETION OF SOUTH SMICHOV, PRAGUE 5 (AJ)	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce: Ústav: Oponent práce:	Ing. arch. Jan Sedlák 15129 navrhování III Ing. arch. Dvořák
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, Smíchov
Anotace (česká):	Cílem diplomové práce bylo vytvořit obyvatelný živoucí prostor na území v okolí Smíchovského nádraží narušeném nevhodně řešenou dopravou a bez životapřátelských lokalit. Urbanistická studie vytváří silná přirozená centra, vhodně propojuje jednotlivé části území a postupně přechází z města do příměstského prostoru. Významným prvkem je dopravní uzel v podobě Smíchovského nádraží a řešení propojení nábřeží Vltavy s ostatními částmi území.
Anotace (anglická):	Diploma thesis is focused on creating habitable living area in the Smichov station locality, which is interrupted by inappropriate solution of transporting and without friendly places for people living here or passing through. Urban study creates strong natural centres, adequately connects each part of the area and gradually passes from the city to a suburban area. The considerable element is the transport hub in the form of Smichov station and solution of connection between Vltava river quay and other parts of the area.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“
(Celý text metodického pokynu je na [www.FA-studium/ke-stažení](#))

V Praze dne 18. května 2012

podpis autora-diplomanta

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
FOTODOKUMENTACE
ŠIRŠÍ VZTAHY



VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

PRAHA



SMÍCHOV - JIŽNÍ ČÁST



FOTODOKUMENTACE

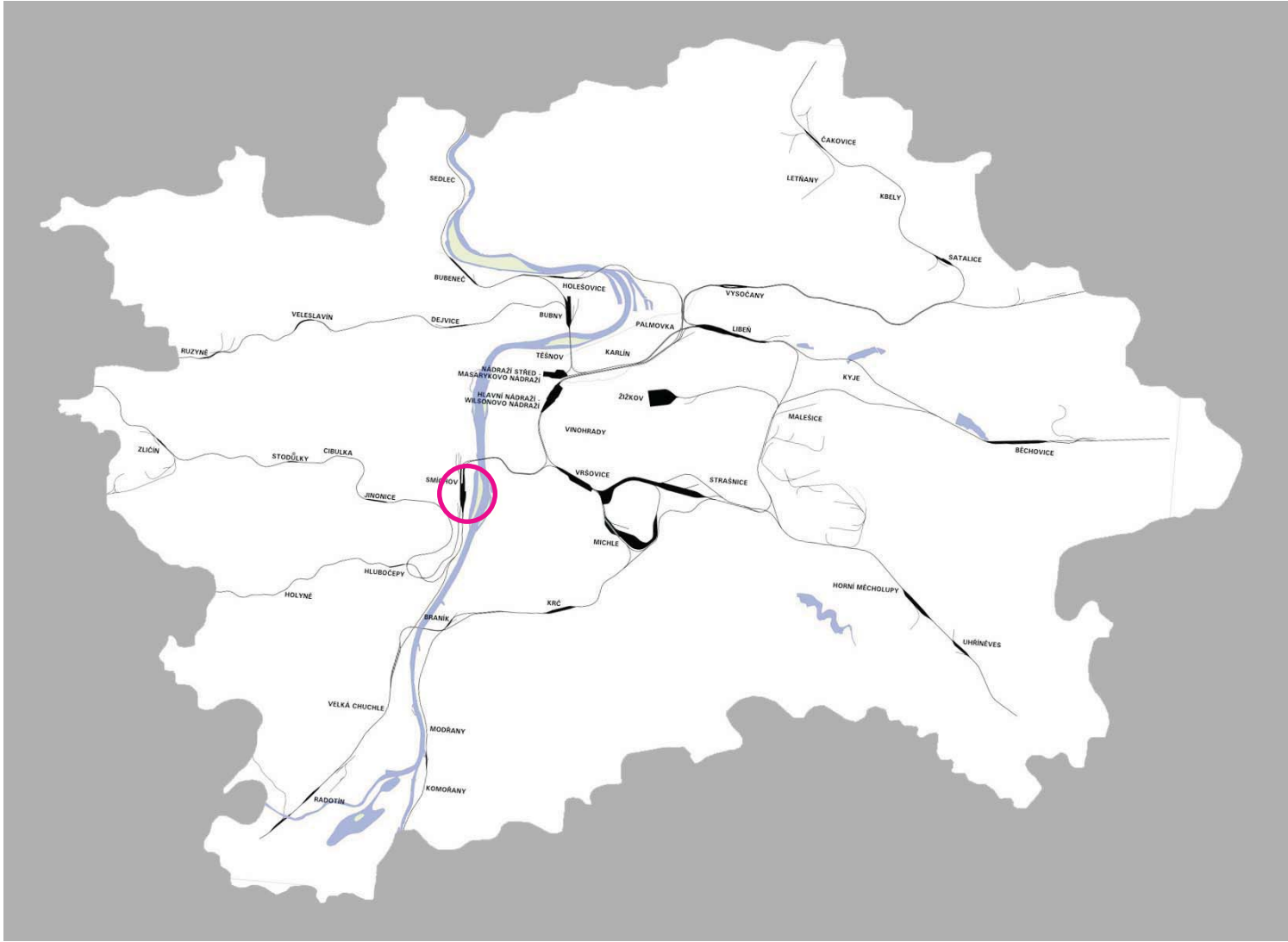


FOTODOKUMENTACE

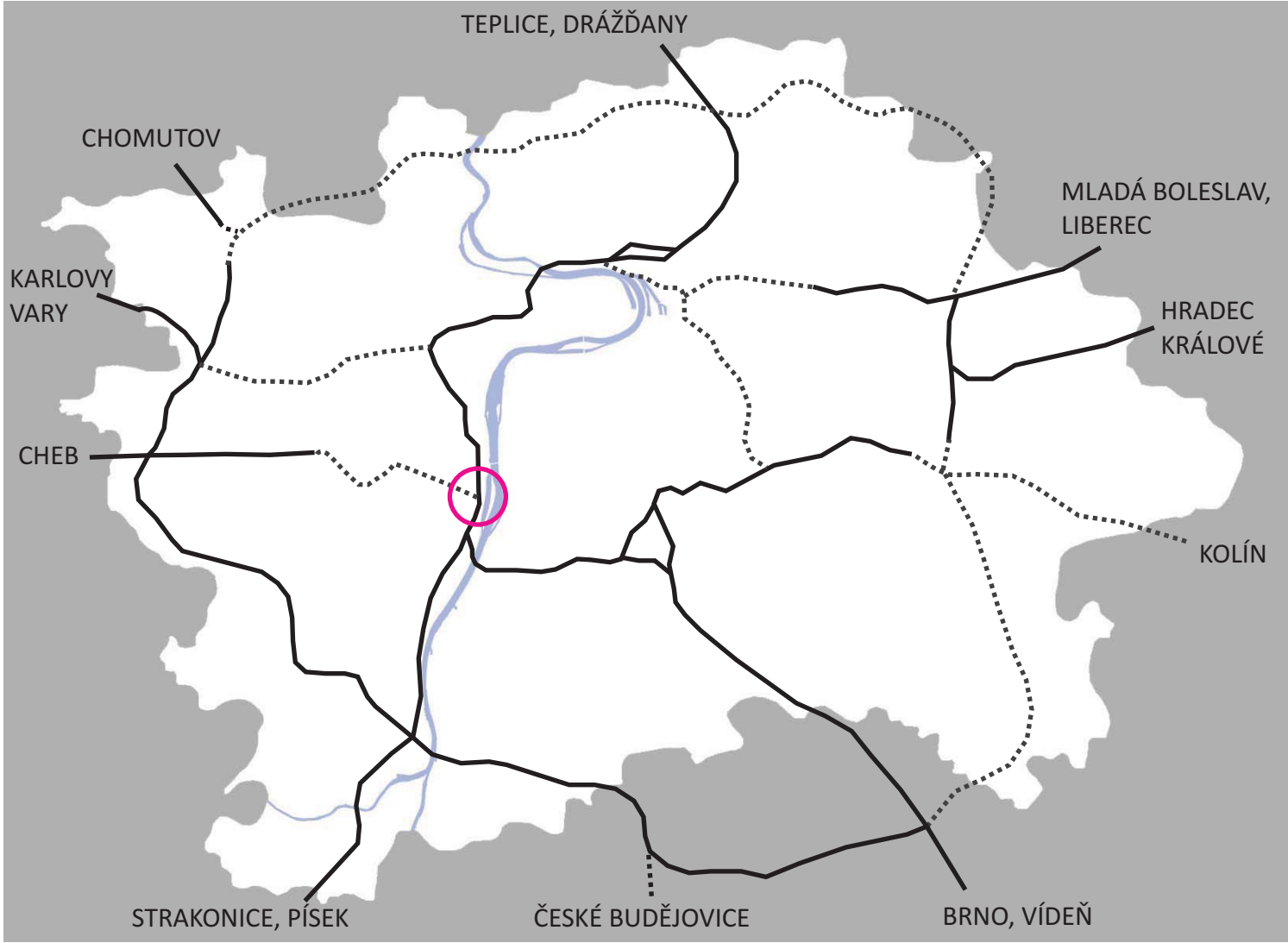


ŠIRŠÍ VZTAHY

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (ŽELEZNIČNÍ UZLY)



SILNIČNÍ DOPRAVA (MALÝ MĚSTSKÝ A VELKÝ PRAŽSKÝ OKRUH)



ANALÝZY
ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



ANALÝZY



ORTOFOTO MAPA



MORFOLOGIE TERÉNU

ANALÝZY

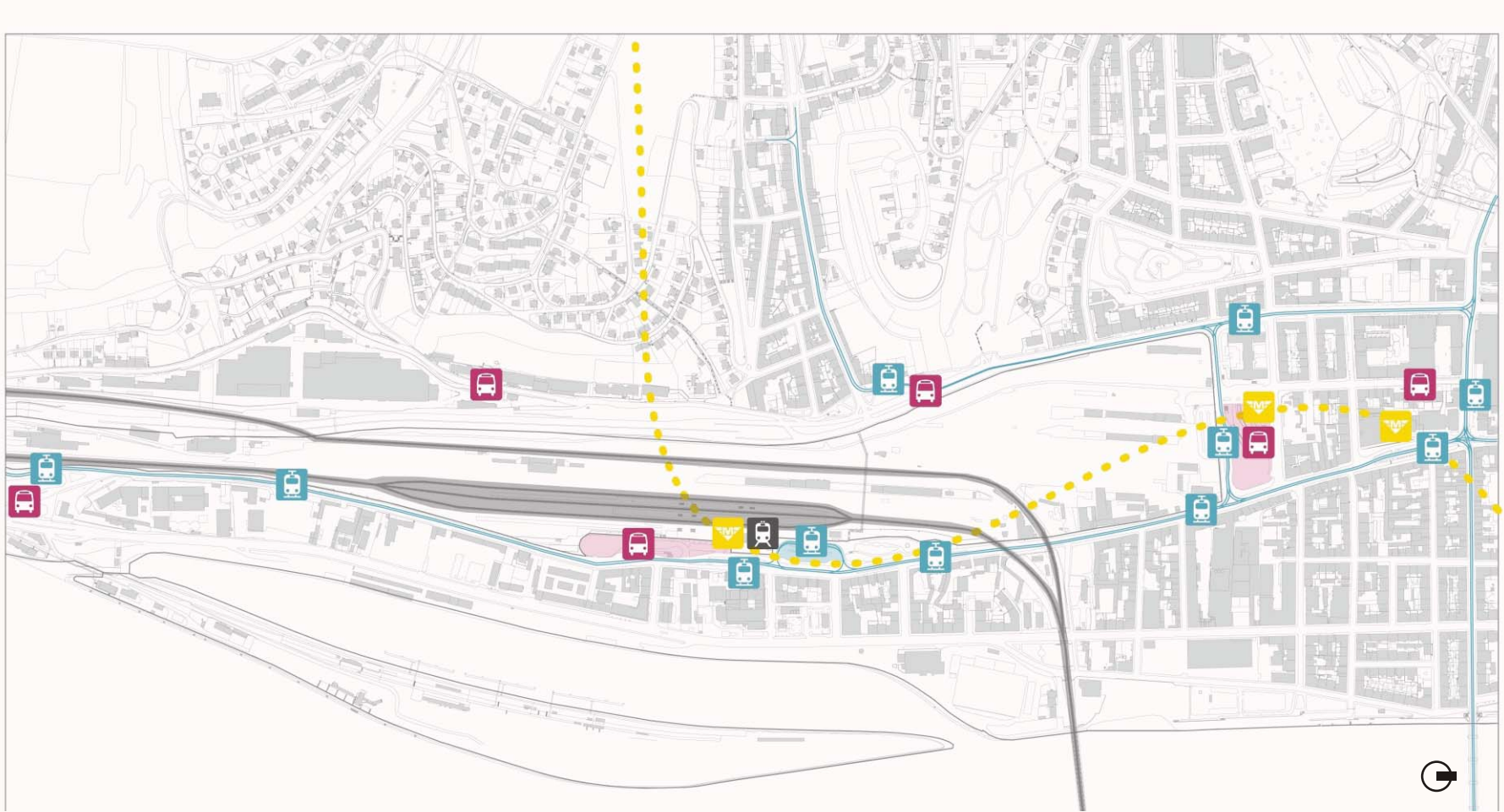


SCHWARZPLAN

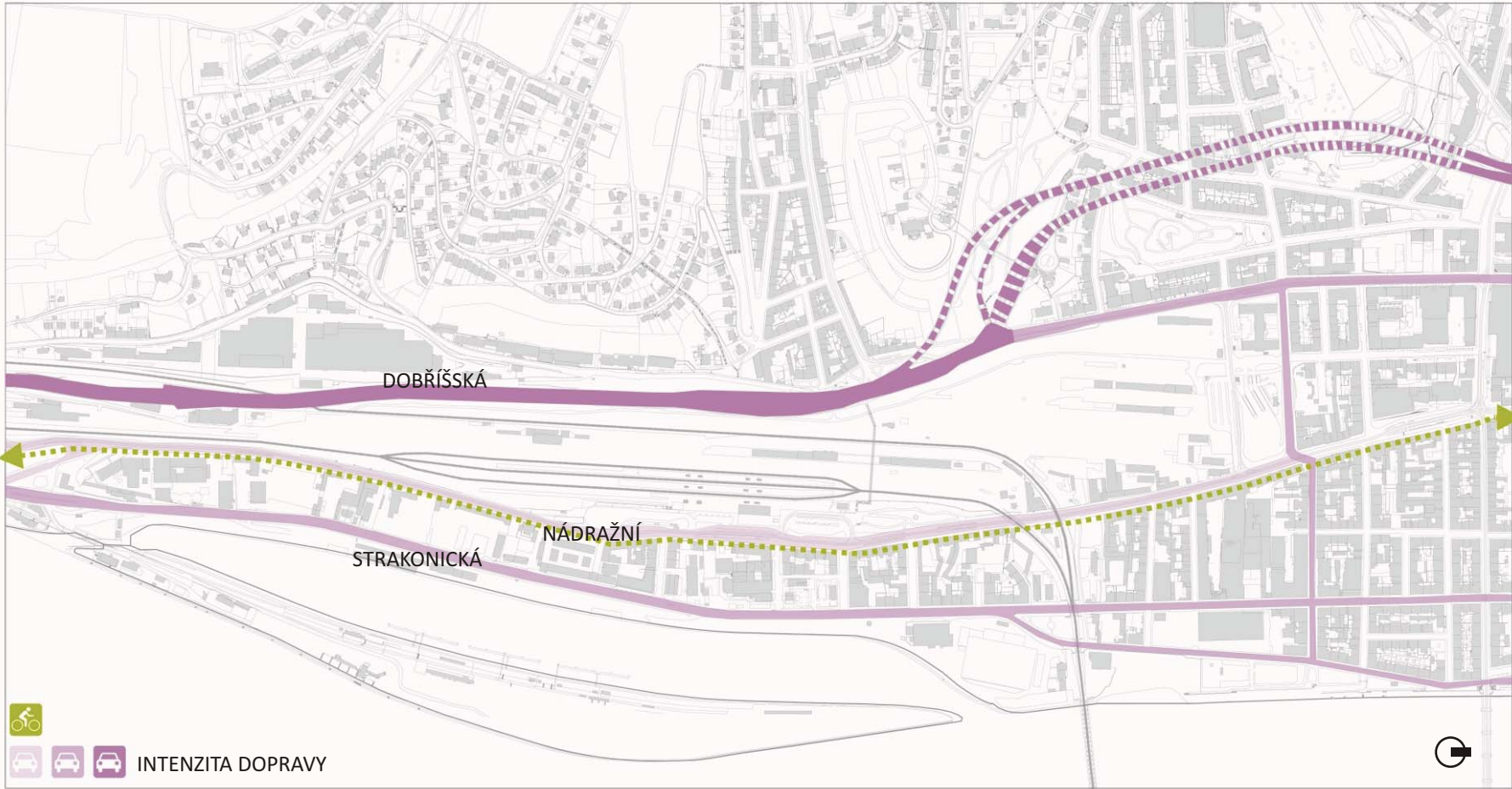


VEŘEJNÉ PROSTORY

ANALÝZY

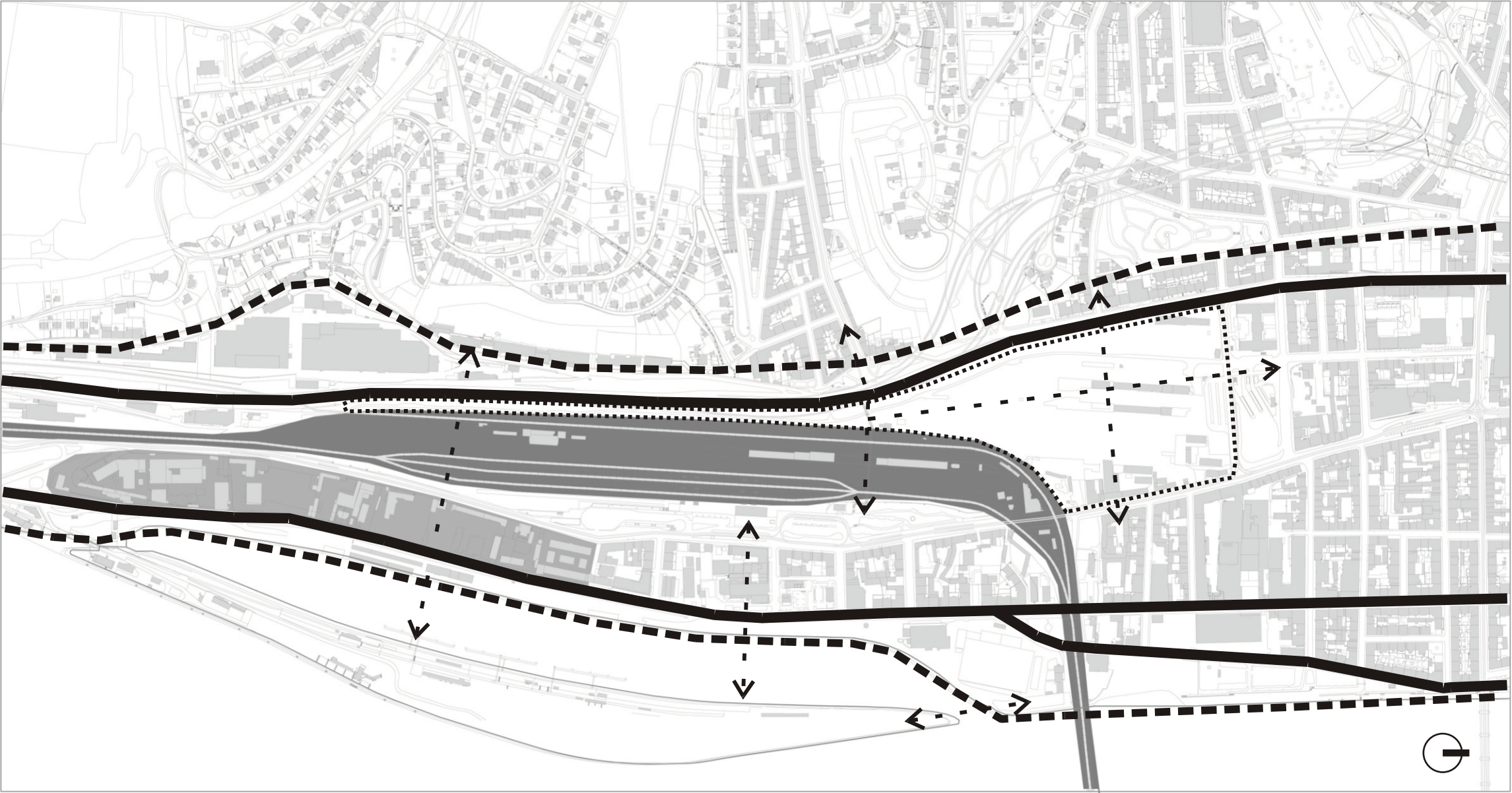


MĚSTSKÁ HROMADNÁ
DOPRAVA



AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
CYKLOTRASY

PROBLÉMOVÁ MAPA

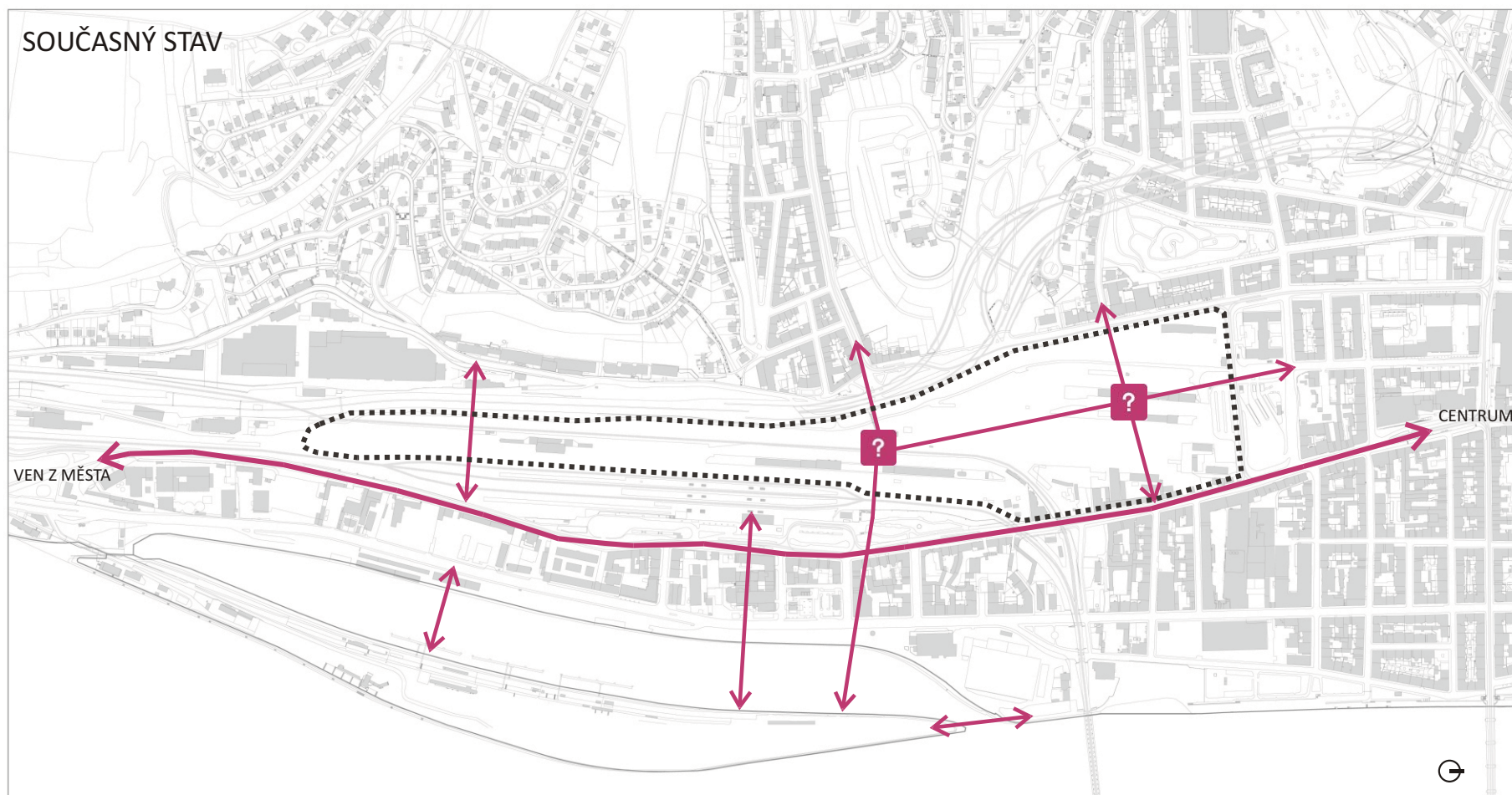


- BARIÉRA DOPRAVNÍ - ULICE DOBŘÍŠSKÁ A STRAKONICKÁ
- BARIÉRA PŘÍRODNÍ - ŘEKA, TERÉNNÍ PŘEVÝŠENÍ
- BARIÉRA - PLOCHY KOLEJIŠTĚ
- BARIÉRA Z PRŮMYSLOVÝCH OBJEKTŮ
- NEVYUŽITÉ PLOCHY NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ SMÍCHOV
- ŠPATNÁ PROSTUPNOST ÚZEMÍ NEBO CHYBĚJÍCÍ PROPOJENÍ

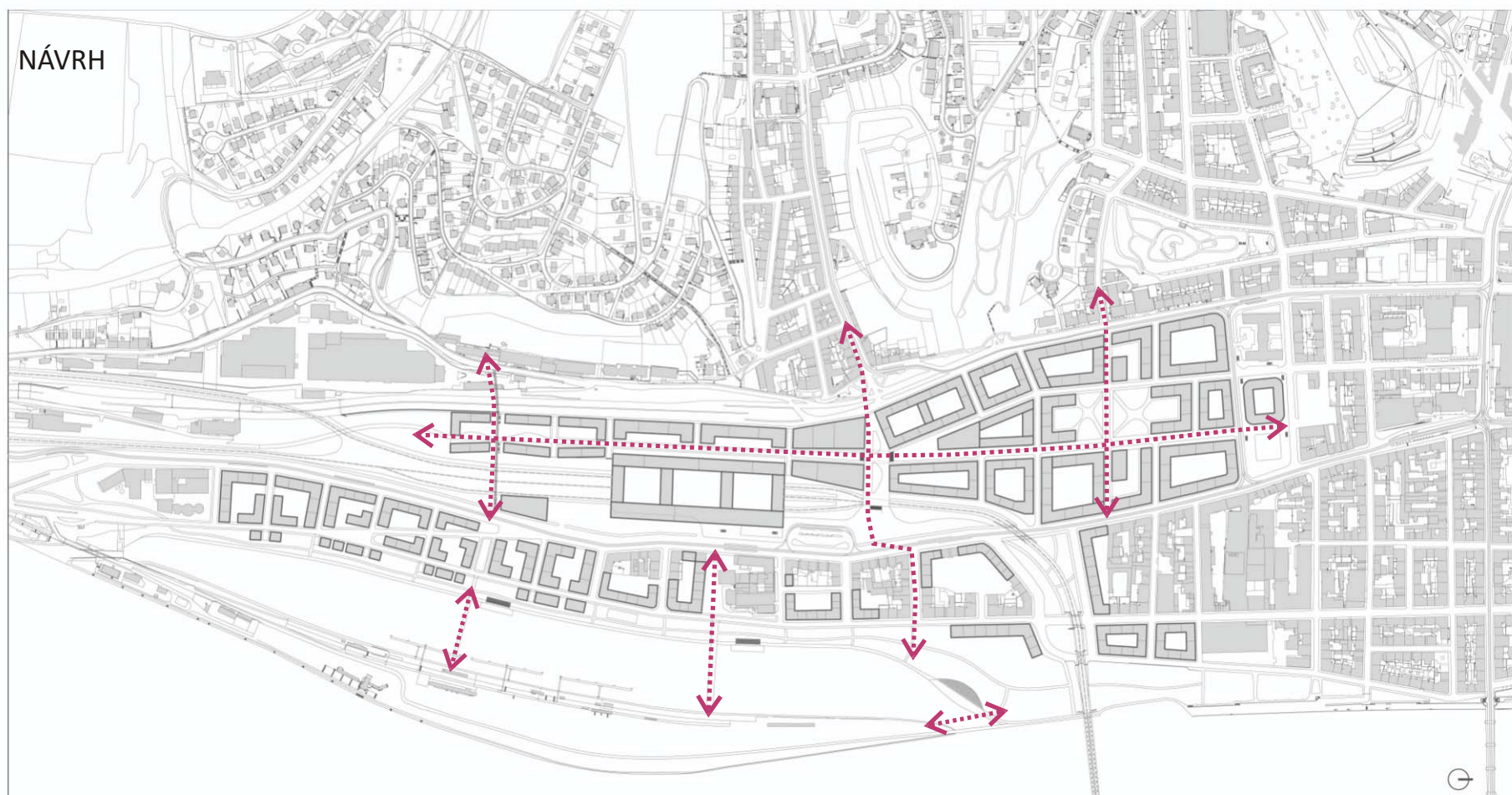
KONCEPT
PRINCIPY NÁVRHU
PRŮVODNÍ ZPRÁVA



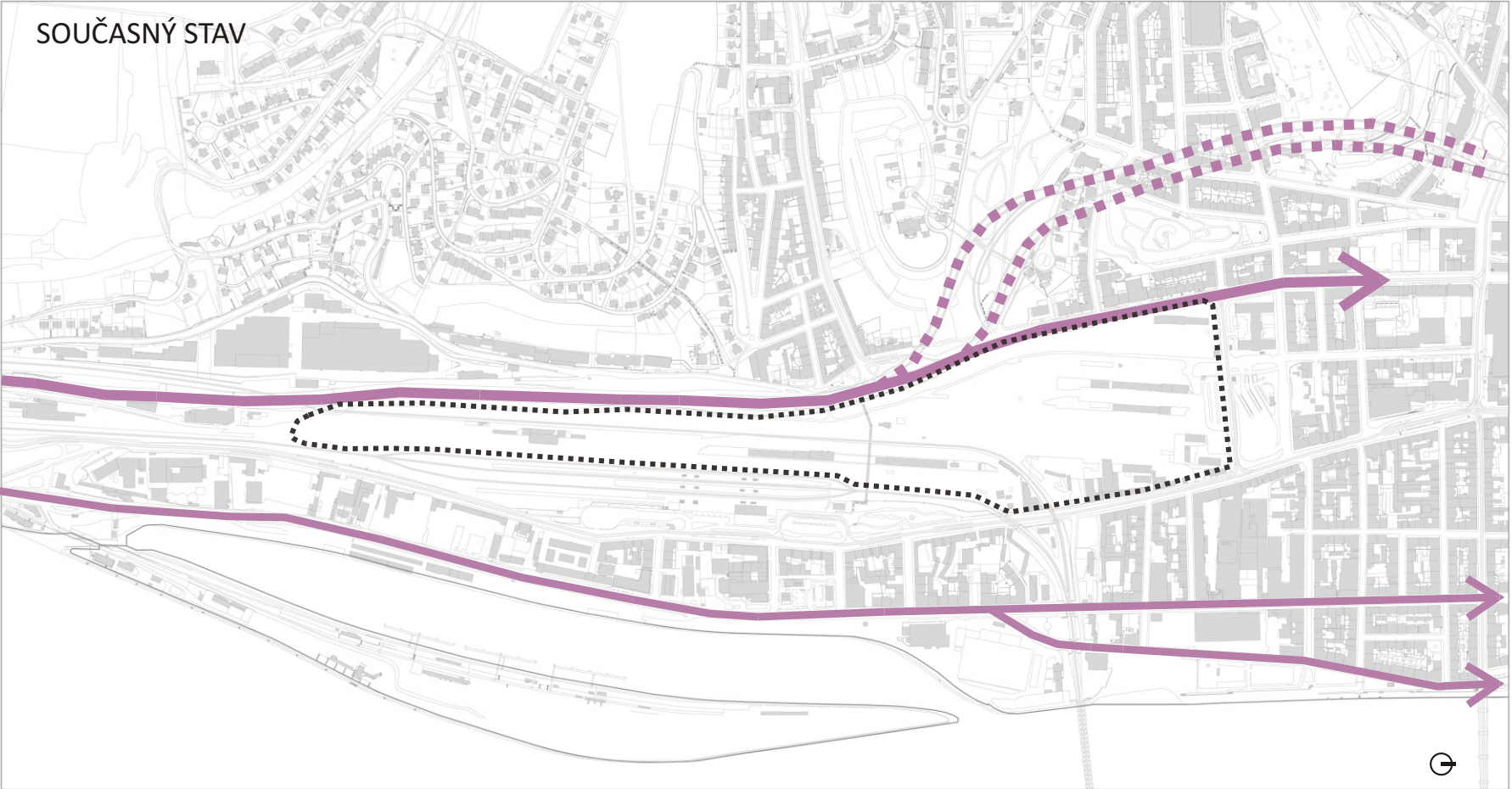
1. PROPOJENÍ



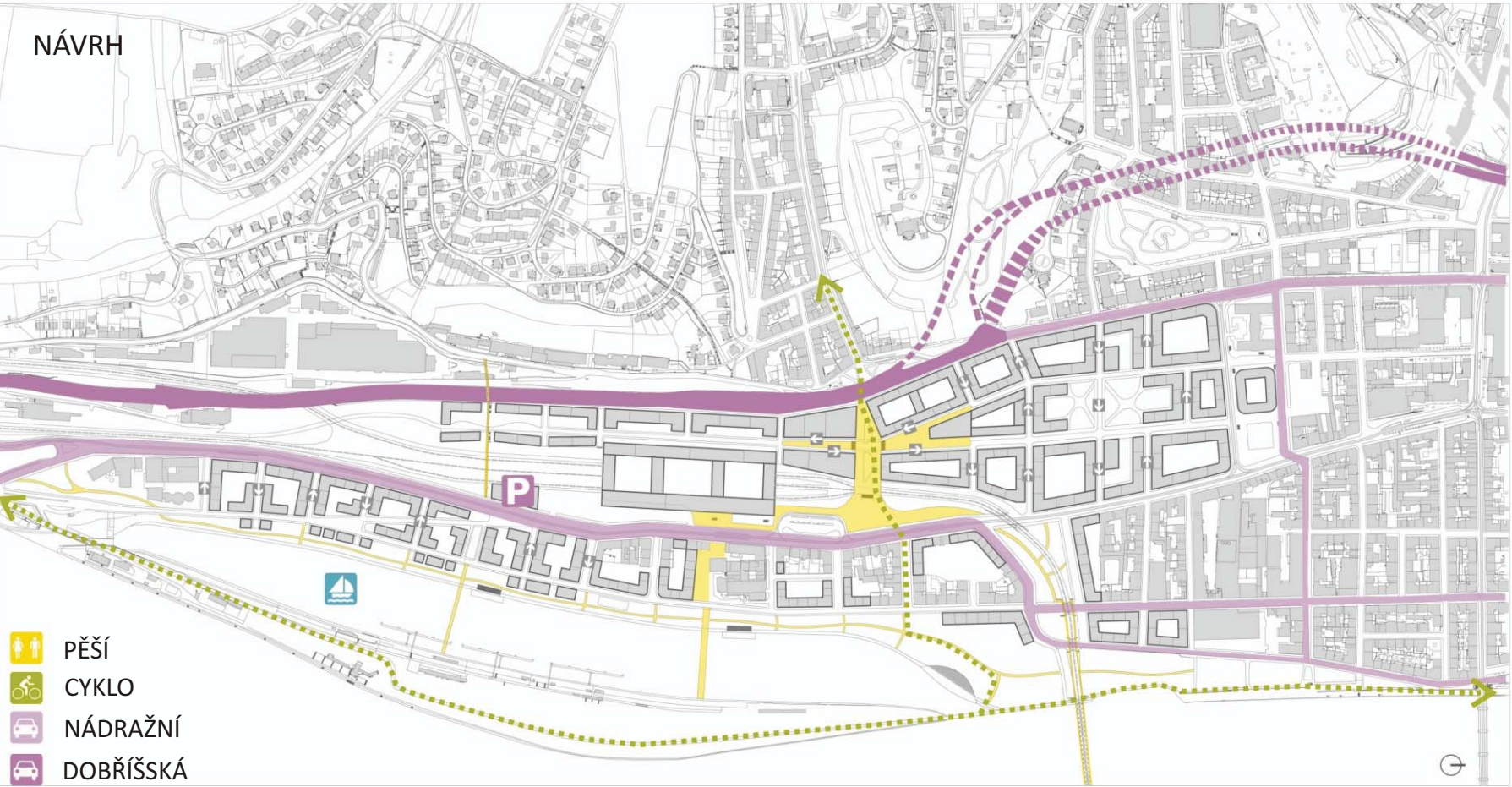
- CÍLE:
- SITUACE POTŘEBUJE PŘÍČNÉ PROPOJENÍ
 - ZPŘÍSTUPNĚNÍ ÚZEMÍ PRO PĚŠÍ
 - PROPOJENÍ S JIŽ EXISTUJÍCÍM CENTREM



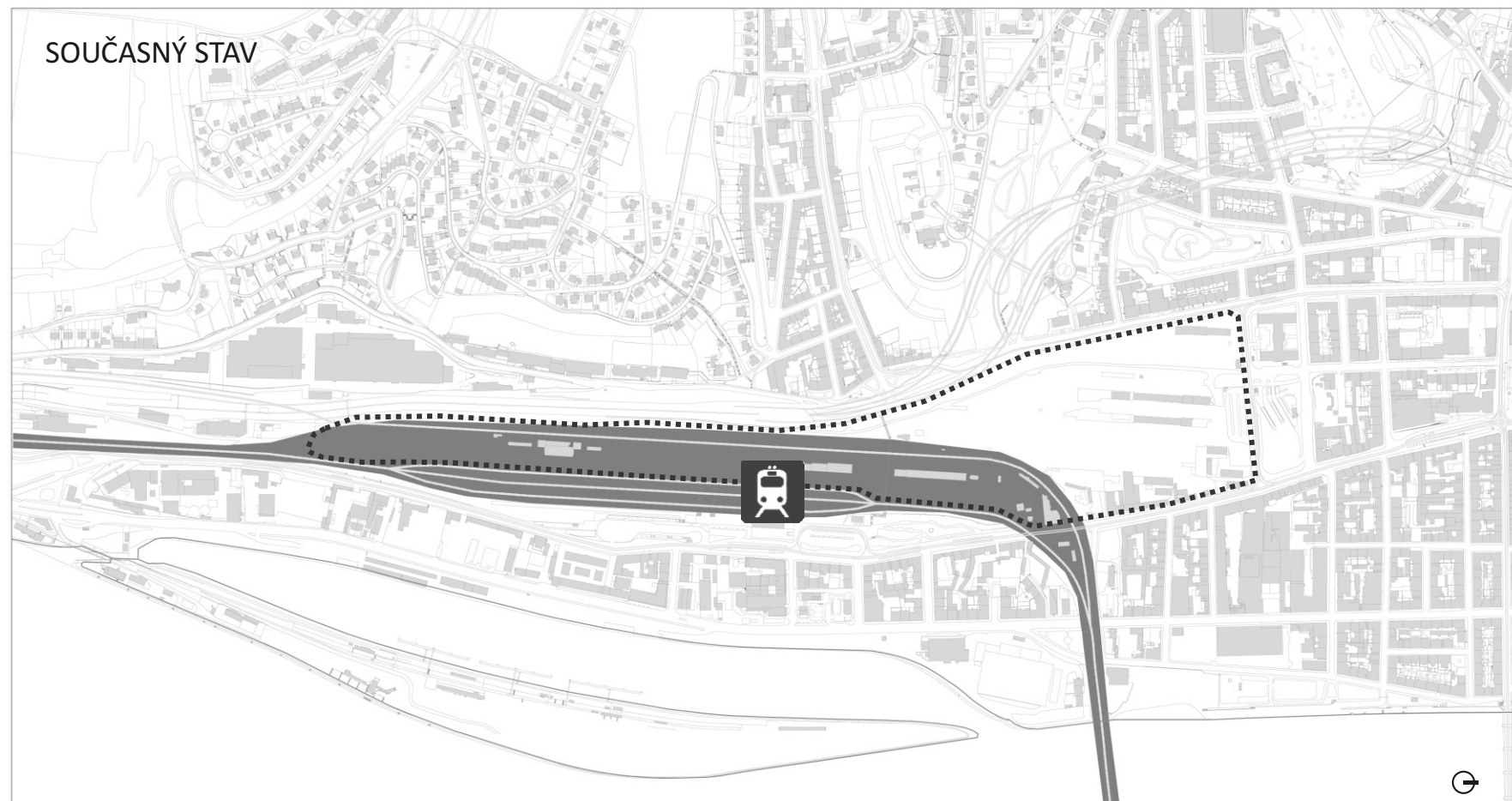
2. DOPRAVA



- CÍLE:
- UVOLNĚNÍ NÁBŘEŽÍ OD DOPRAVY
 - ODSUNUTÍ DOPRAVY ZE STRAKONICKÉ
 - DOPRAVA VEDENA PO ULICI DOBŘÍŠSKÉ A NÁDRAŽNÍ
 - VYTVOŘENÍ PĚŠÍCH ZÓN
 - CYKLOTRASA VEDENÁ PŘES CÍSAŘSKOU LOUKU

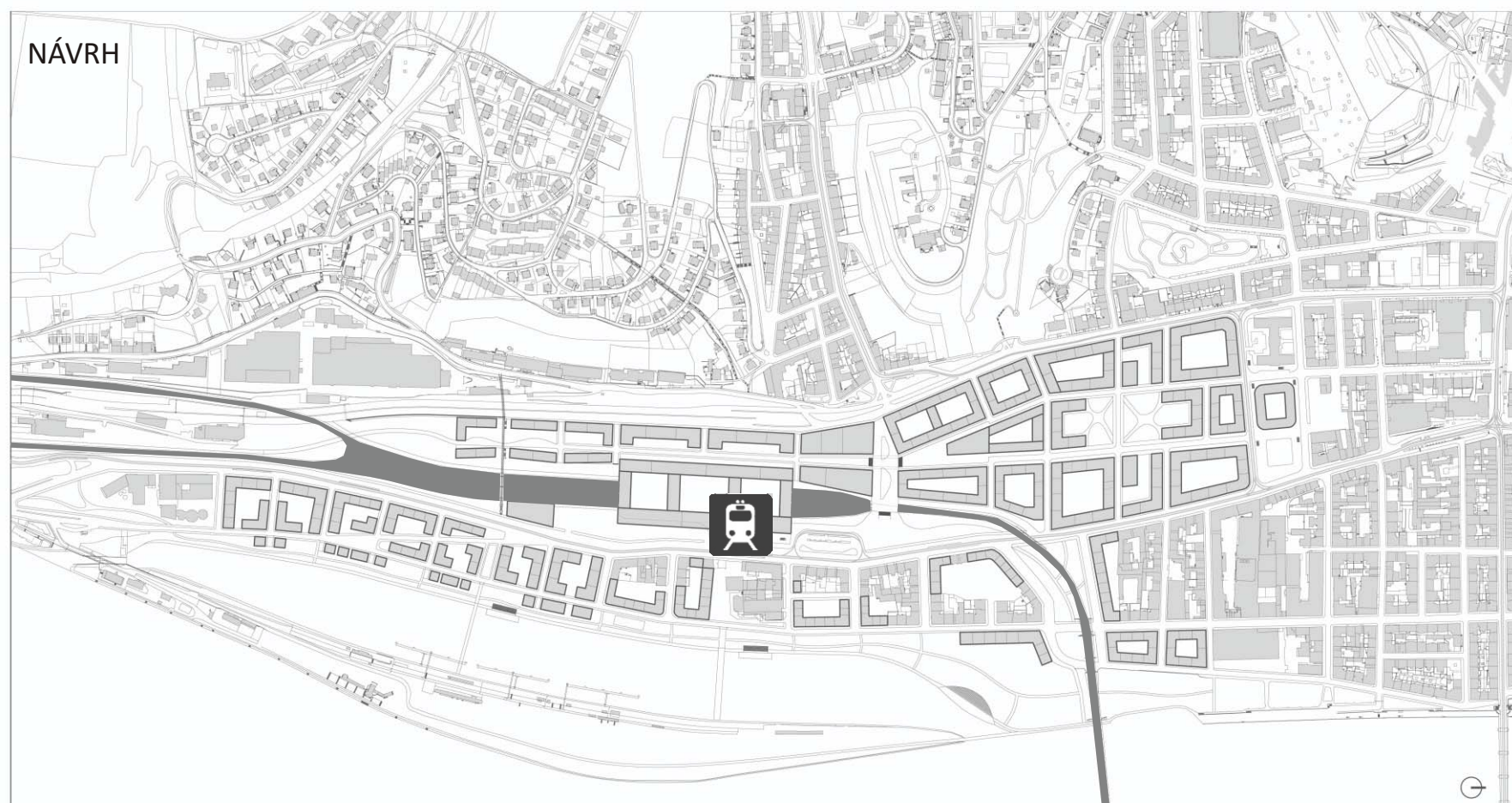


3. ŽELEZNICE

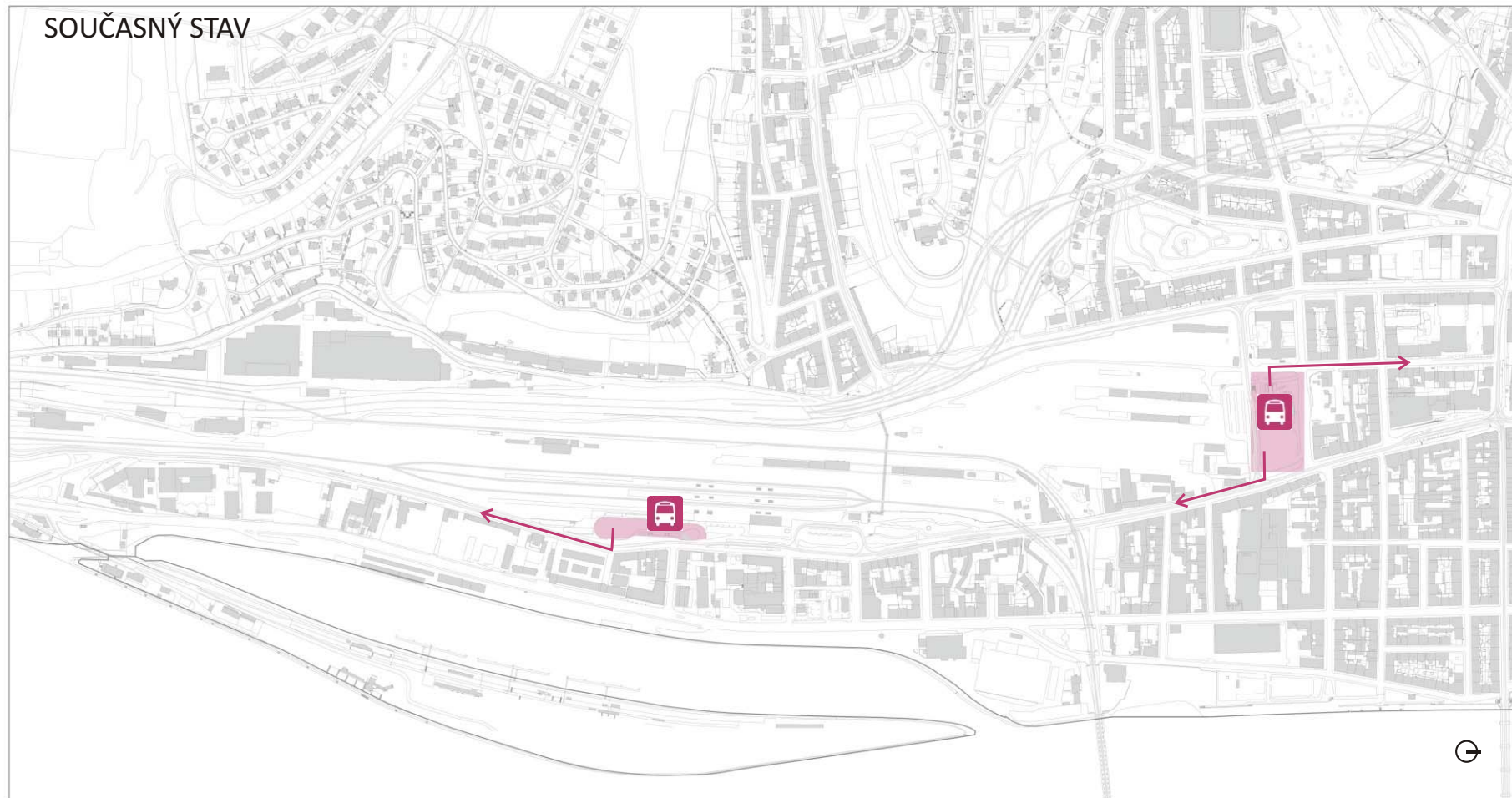


CÍLE:

- REDUKCE KOLEJIŠTĚ
- NALEZENÍ NOVÉHO VYUŽITÍ PRO NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ
- PŘEKRYTÍ KOLEJIŠTĚ V MÍSTĚ NÁDRAŽÍ

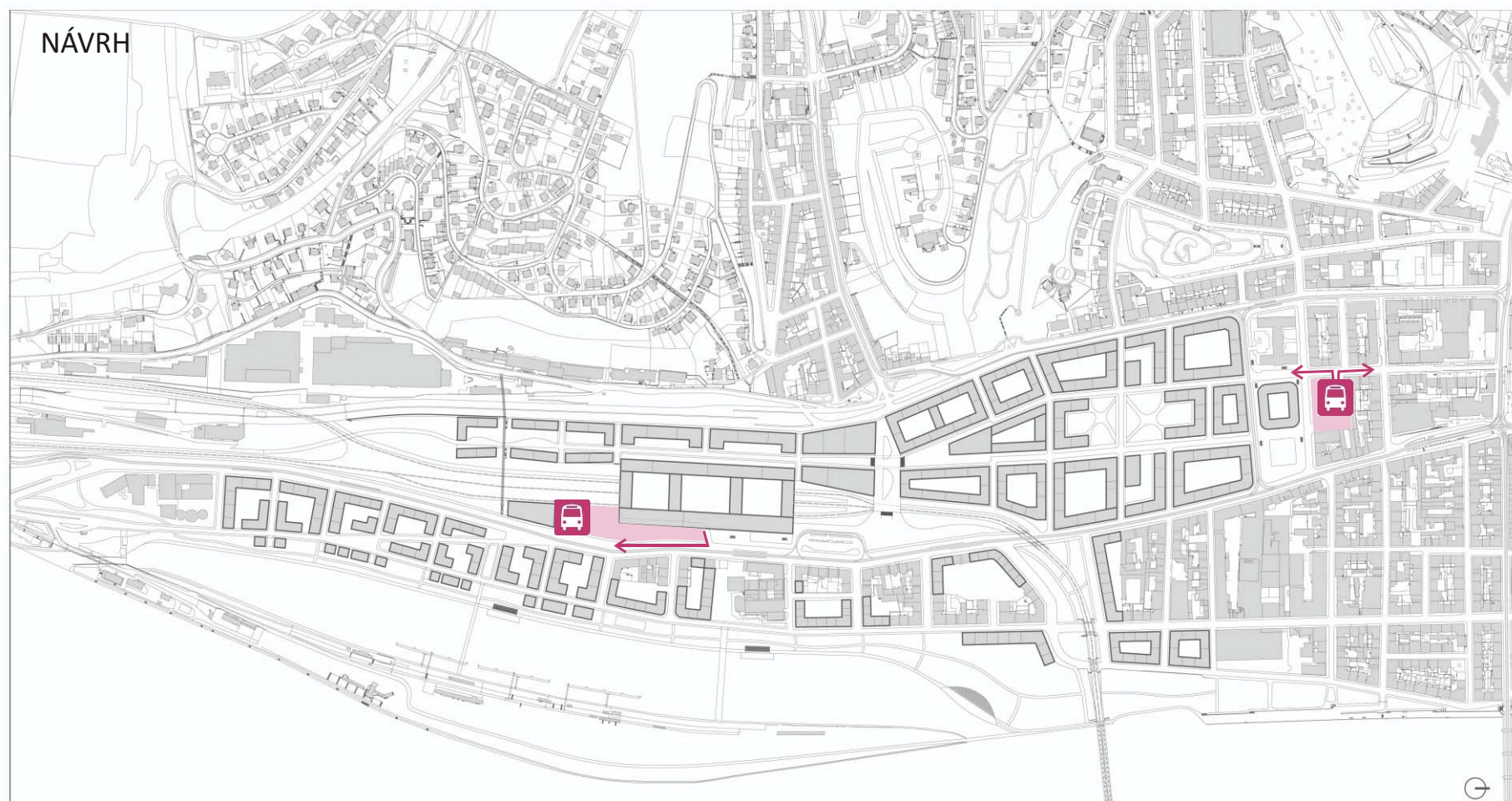


4. AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

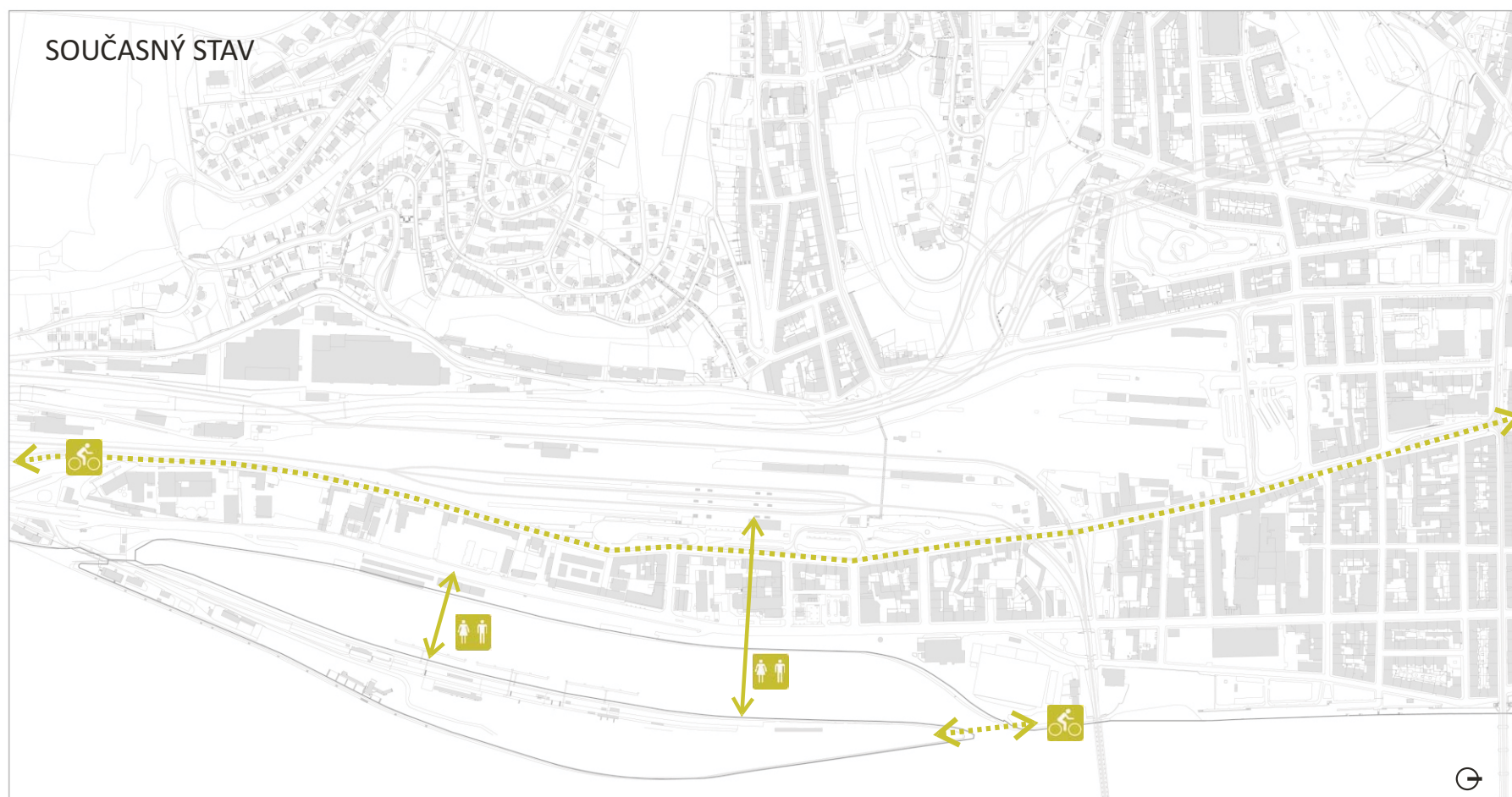


CÍLE:

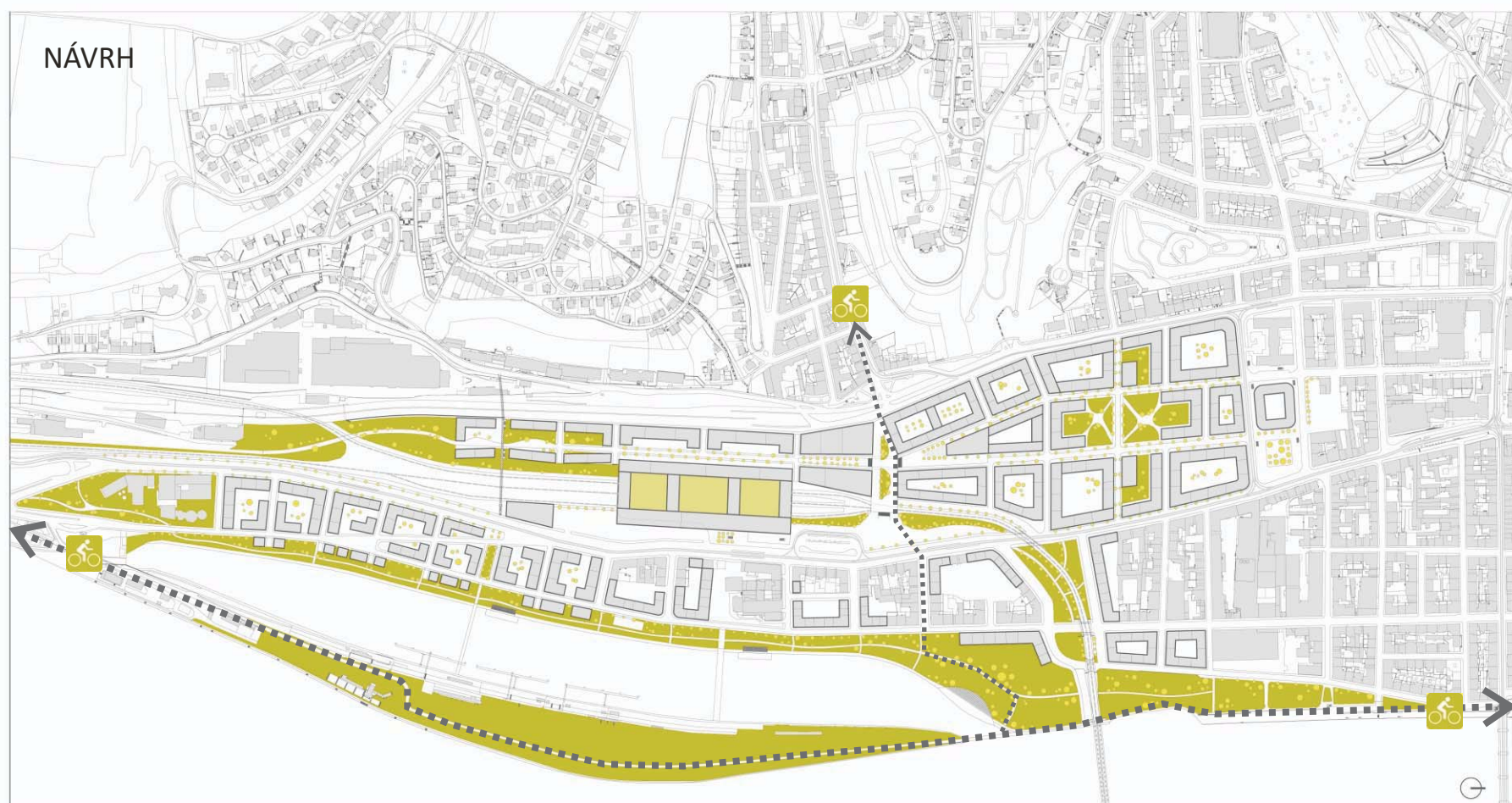
- ZRUŠENÍ AN NA KNÍŽECÍ
- VYTVOŘENÍ AN PRO MHD MÍSTO TRŽNICE VEDLE KNÍŽECÍ
- ZBYTEK AUTOBUSŮ BUDE PŘESUNUT NA ROZŠÍŘENÉ SMÍCHOVSKÉ AN



5. NÁBŘEŽÍ



- CÍLE:
- VYTVOŘENÍ PĚŠÍ PROMENÁDY
 - PŘESUNUTÍ DOPRAVY Z NÁBŘEŽÍ
 - MOSTY SPOJUJÍCÍ CÍSAŘSKOU LOUKU S NÁBŘEŽÍM
 - REKREAČNÍ ZÓNA
 - CÍSAŘSKÁ LOUKA - AKTIVNÍ ODPOČINEK



PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Předmětem diplomní práce je návrh řešení dostavby volných a konverze dnes nevhodně nebo nedostatečně využívaných ploch jižní části území Smíchova. Z hlediska způsobu funkčního využití bude přiměřeným způsobem přihlédnuto k platnému územnímu plánu. Součástí návrhu bude návrh jeho změny.

2. POLOHA ÚZEMÍ

Oblast kolem nádraží Praha- Smíchov leží v městské části Praha 5. Nachází se na levém břehu Vltavy naproti Vyšehradu a Podolí, v blízkosti stanice metra trasy B. Ze severní strany je hranicí řešeného území osa současného autobusového nádraží Na Knížecí. Západní strana je izolována masivem kopců, zvedajících se od ploché nábřežní oblasti ve směru na Radlice. Jižní hranicí území je komplex bývalého lihovaru a napojení Císařské louky na nábřeží.

HISTORIE : SMÍCHOV - STŘEDNÍ ČÁST

Osídlení levého břehu Vltavy naproti Vyšehradu je doloženo už v době bronzové. Místní název podle legendy vznikl v momentě, kdy se šťastný Horymír usmíval směrem k Vyšehradu, odkud na Šemíkovi uprchnul. Zásadní rozvoj původně okrajové zemědělské části Prahy však začíná v první polovině 19. století s příchodem průmyslové revoluce. Nejúspěšnější a technologicky nejvyspělejší podnik - Ringhofferovy strojírny – zde vyráběly kotle, lokomotivy a vagony; byla zde továrna na výrobu cukrovinek a také byl založen dodnes fungující pivovar. Historie nádraží Smíchov začíná v roce 1862, kdy byl slavnostně zahájen jeho provoz. Původní budova nádraží byla v padesátých letech zbourána pro svou nedostatečnost a byla nahrazena novou budovou. Nádraží funguje dodnes a s jeho provozem se počítá i do budoucna. Nádraží má zásadní význam pro dojíždění mimopražských obyvatel do zaměstnání, ale i pro rekreanty vyjíždějící mimo Prahu směrem na Berounsko, Karlštejn, či Brdy. Městská část Praha 5 společně s Českými drahami a developerskou společností plánuje revitalizaci smíchovského nádraží a jeho okolí.

3. CÍLE NÁVRHU

Hlavním cílem návrhu je protažení živoucího města dále na jih do prostor, které jsou momentálně pro obývání spíše nepřátelské. Struktura navazuje na stávající přirozené centrum v okolí Anděla, vytváří prodloužení obytných čtvrtí s veškerou vybaveností a nastavuje podmínky pro lepší využití nábřeží pomocí jeho zpřístupnění pro chodce. Neméně důležitým cílem je vytvoření propojení jednotlivých částí území, Radlic a Císařské louky a odstranění překážek pro pohyb pěších. Současná situace je rozdělena v podélném směru dopravními komunikacemi.

Dalším cílem je vytvoření druhého centra Smíchova jako protiváhy prostoru Anděla a vytvoření přirozeného přechodu mezi městskou zástavbou a mimoměstskou oblastí. Množství komunikací v současnosti vedoucích podélně oblastí způsobuje roztržité prostředí a proto je cílem odklonit část dopravy do ulice Dobříšská a zbytek dopravy koncentrovat do ulice Nádražní a uvolnit tak prostor nynější exponované Strakonické ulice. Takovéto řešení umožní lepší propojení nábřeží s Císařskou loukou a povede k vytvoření klidné obytné a rekreační oblasti, která bude doplněna nyní chybějící zelení. Smíchovské nádraží ležící na nově vzniklé rušné ulici se stane dopravním uzlem, kde bude možné využít všech typů hromadné dopravy a bude sem přemístěno autobusové nádraží z lokality Na Knížecí pro zajištění alternativní příměstské a dálkové přepravy.

Posledním a neméně důležitým cílem je minimalizace prostoru železničního zázemí nádraží, plochy kolejového seřadiště a odstavných ploch a využití tohoto prostoru pro obytné, administrativní a obchodní budovy.

4. KOMPOZICE

Návrh navazuje v severní části na stávající zástavbu jak typem zastavění, tak podobnou strukturou a vytváří tak přirozený přechod mezi současným živým prostorem a nově plánovanou oblastí. V severní části řešeného území je vytvořeno centrum s dominantou nové radnice, kterou obklopuje obytná zástavba s úplnou občanskou vybaveností. Oblast dále přechází do drobnější bytové zástavby v návaznosti na řeku a směrem k nově vzniklému dopravnímu uzlu. Na tento navazují kancelářské a obchodní komplexy postupně přecházející v obytnou část. Jižní konec území je obsazen nově vzniklým kulturním centrem využitím bývalého lihovaru.

5. FUNKCE

Prvotní funkcí je vytvoření obytného prostoru okolo radnice umístěné na místě současného autobusového nádraží Na Knížecí. Před radnicí se nachází veřejný prostor vhodný pro setkávání a trávení volného času a stanice veřejné dopravy. Radnice vytváří počátek území, kde jsou umístěny obytné budovy s občanskou vybaveností, mateřská a základní škola, kulturní centrum pro děti a centrální park spojující prostory mezi zástavbou a vytvářející přirozené centrum obytné čtvrti.

Navazuje hlavní spojení protínající bariéru nádraží, propojující podélné směry a navazuje na prostor za nádražím. Toto je řešeno administrativně – obchodním komplexem, který směrem k jihu přechází do zástavby sociálního bydlení. Umístění bydlení do kritického prostoru mezi mnohaproudovou silnicí a kolejištěm není ideální, avšak ze stejného důvodu je finančně dostupnější. Tato zástavba zajišťuje život v lokaci a je prostoupěna parkem vedoucím dále na Dívčí hrady a do přírody za město.

Integrace dopravy do jedné ulice vytváří potenciál využití ostatního prostoru. Redukce hustoty dopravy vede ke zklidnění oblasti a vytvoření příjemného obytného prostoru.

Nádražní komplex s kancelářskými a obchodními budovami zajišťuje především přemostění a překrytí kolejiště pro pěší ve směru mezi Radlicemi a nábřežím. V prostoru před nádražím vzniká dopravní uzel a živý parter. Zástavba je doplněna o nové bloky většinou obytné funkce s veřejnými prostory mezi budovami, které vytváří vhodné podmínky pro setkávání a pobyt lidí. Směrem z města pokračuje obytná zóna. Ukončením území je multikulturní centrum vystavěné z bývalého lihovaru v blízkosti dnešní Meet Factory, jejíž funkci rozšiřuje a obohacuje.

Nábřeží plní několik funkcí; vzniká na něm malometrážní individuální ubytování, klidová pěší zóna, na severním konci je plocha oddělena od kapacitní komunikace sportovním centrem se zaměřením na indoor aktivity. Vytváří se mostní propojení s Císařskou loukou pro pěší a cyklisty, tato slouží pro rekreace, venkovní sporty a další volnočasové aktivity.

6. DOPRAVA

Hlavní dopravní uzel se koncentruje ve Smíchovském nádraží, které si ponechává dopravní spojení železnicí, metrem a tramvají. Na ploše před nádražní budovou je dále vytvořeno autobusové nádraží pro integraci městské, příměstské a dálkové přepravy, které je sem přesunuto z lokality Na Knížecí (Městská hromadná doprava z autobusového nádraží Na Knížecí je přemístěna na místo současné tržnice). Důsledkem spojení všech možných typů přepravy do jednoho uzlu je vytvoření vhodných podmínek pro redukci množství automobilů pokračujících dále do městského centra. Na místě je pro tento účel vybudován několika podlažní parkovací dům.

Okolo nádraží prochází kapacitní komunikace s 4 pruhy pro automobily a středovým tramvajovým pásem. Tato rušná silnice zajišťuje přístup do oblasti a případný průjezd, význam a hustota dopravy se však bude postupně snižovat s otevíráním částí pražského okruhu. Dalším faktorem pro redukci rušnosti je omezení rychlosti a plynulosti množstvím křížení jednak s tramvajovou dopravou, tak s přechody pro chodce a průjezd exponovanou zónou u nádraží.

Pohyb po oblasti je možný nejenom s využitím veřejné hromadné dopravy, ale i pěšky či na bicyklu. Celý prostor je koncipován s důrazem na chodce a jednotlivé části rozmístěny jsou v rámci docházkové vzdálenosti. Územím také prochází cesty vhodné pro cyklisty a bruslaře a Císařská louka jako rekreační prostor je dostupná mosty určenými pouze chodcům a cyklistům.

7. SOUHRN A KONEČNÉ ŘEŠENÍ

Sjednocením dopravy do jednoho uzlu v podobě Smíchovského nádraží, eliminací automobilové přepravy a její koncentrací do jedné ulice vede k vytvoření plnohodnotného prostoru. Podařilo se propojení situace a vznik center s vlastním charakterem. Situace se stává využitelnější pro bydlení, administrativní a komerční využití, plochy dostávají svůj smysl, funkci a řád. Eliminací bariér v podobě současného nádraží a dopravní zátěže Strakonické ulice se situace stává přístupnější a prostupnější. Vytvořením dopravního uzlu dochází ke konsolidaci dopravy v oblasti. V prostoru vznikají zelené plochy vytvářející příjemné prostředí. Na celém nábřeží a Císařské louce vzniká rekreační a klidová zóna lákající místní obyvatele i dojíždějící z jiných městských částí.

NÁVRH DOSTAVBY
JIŽNÍ ČÁSTI SMÍCHOVA



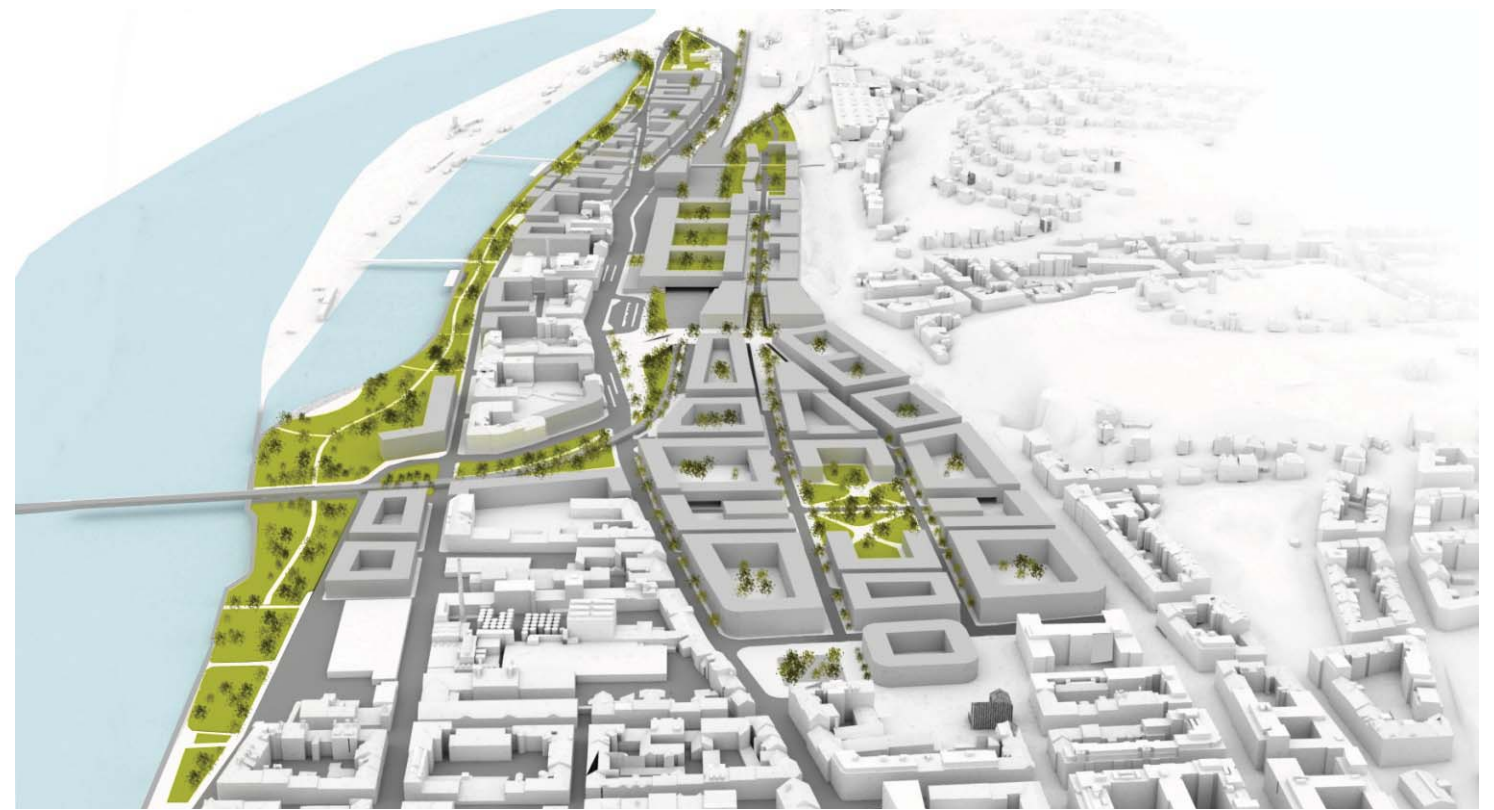
CELKOVÁ PERSPEKTIVA



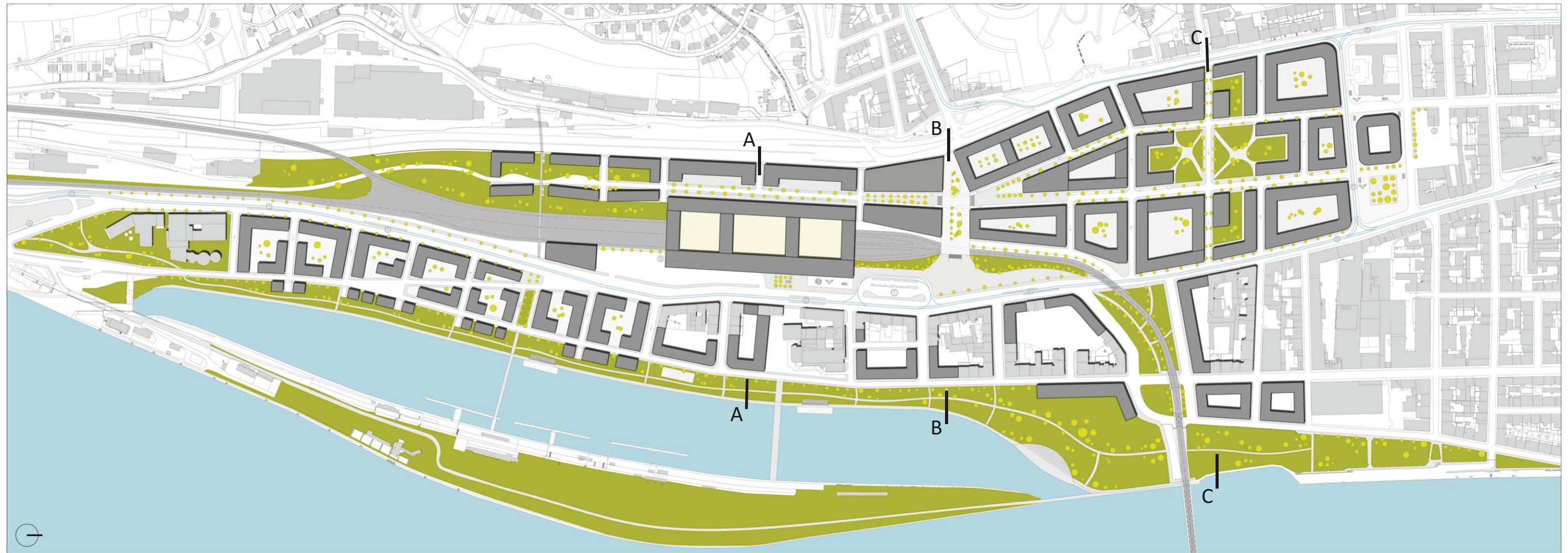
CELKOVÁ PERSPEKTIVA



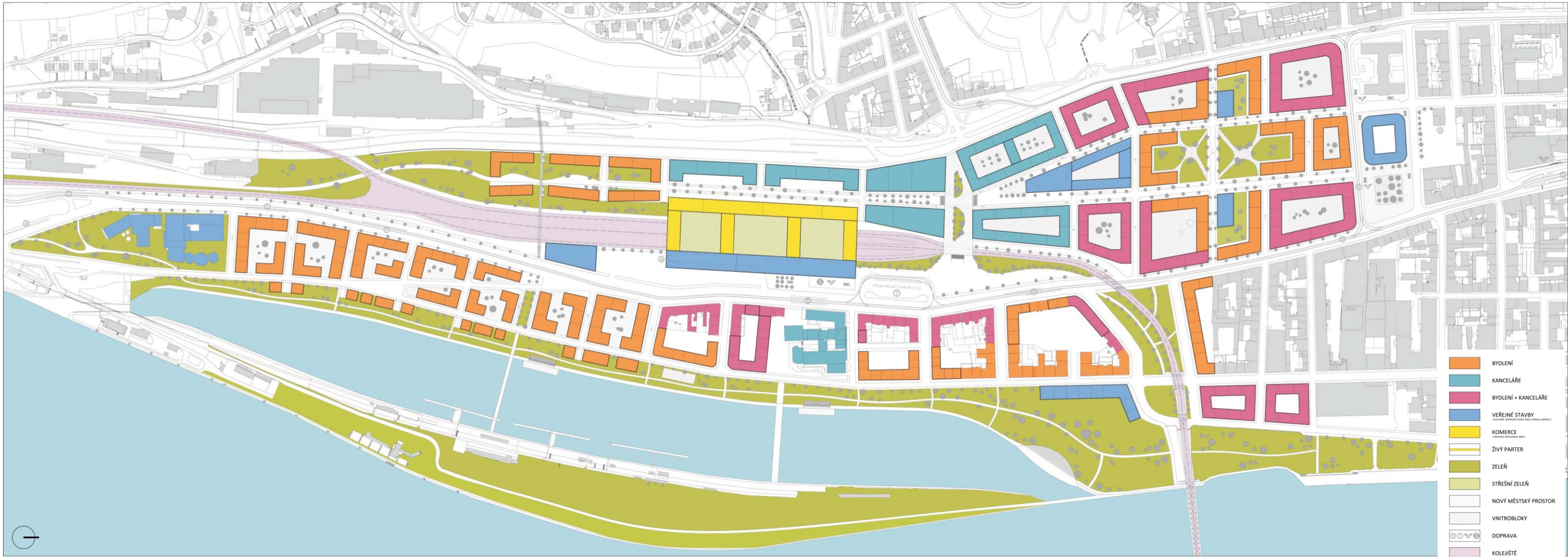
CELKOVÁ PERSPEKTIVA



PROSTOROVÝ NÁVRH

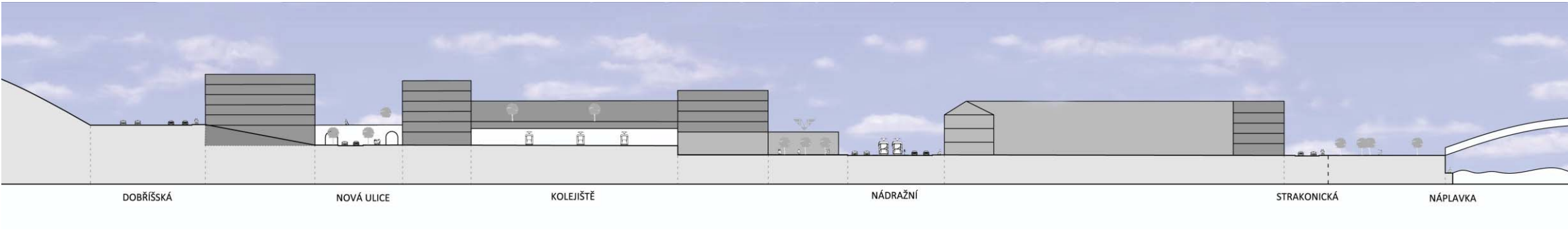


FUNKČNÍ NÁVRH

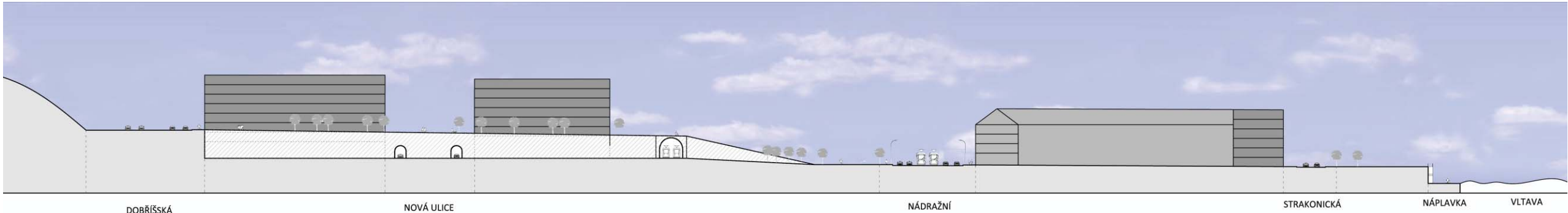


URBANISTICKÉ ŘEZY

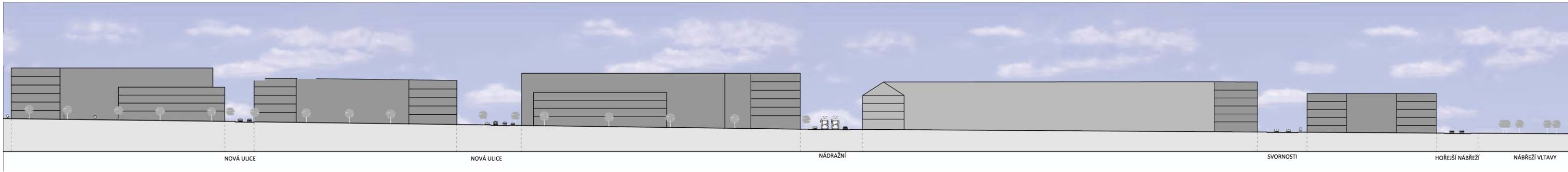
ŘEZ A-A



ŘEZ B-B

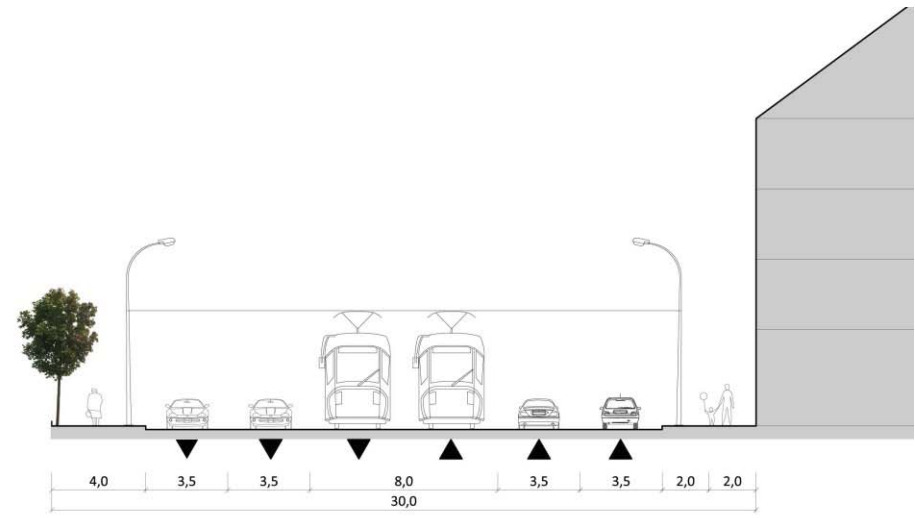


ŘEZ C-C

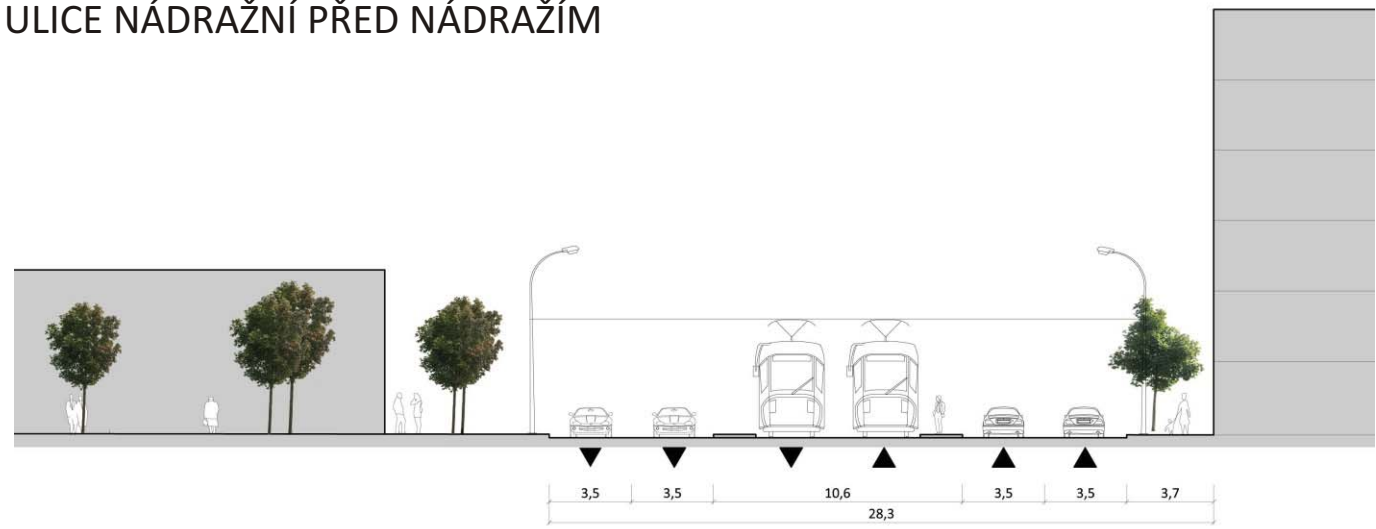


ULIČNÍ PROFILY

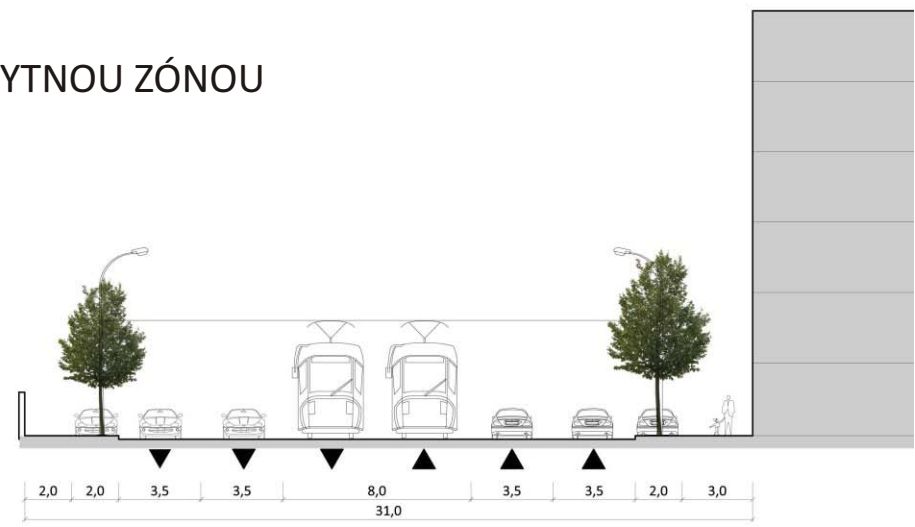
ULICE NÁDRAŽNÍ U PARKU



ULICE NÁDRAŽNÍ PŘED NÁDRAŽÍM

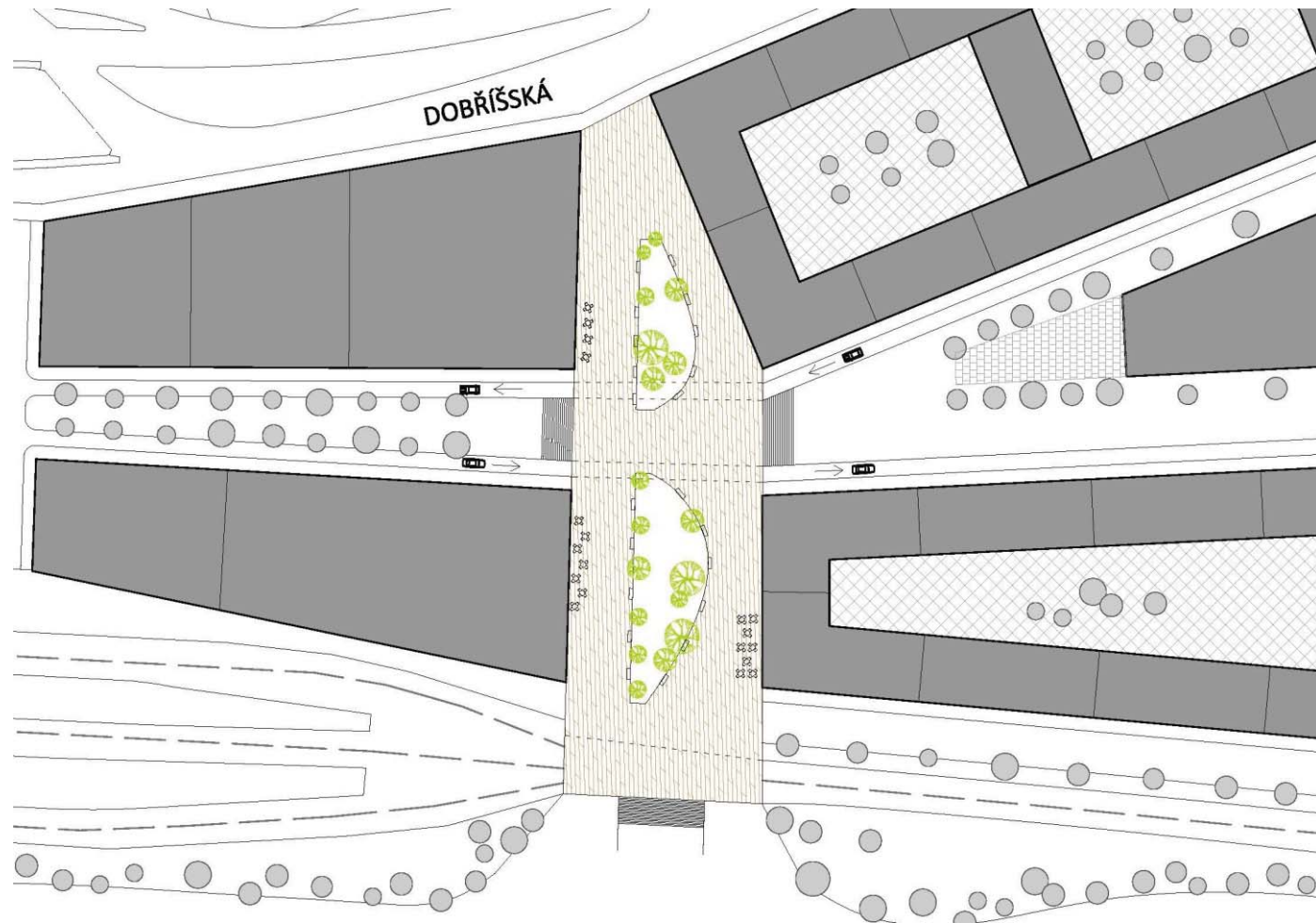


ULICE NÁDRAŽNÍ PŘED OBYTNOU ZÓNOU



URBANISTICKÝ DETAIL

PROPOJENÍ SMÍCHOV - RADLICE



POUŽITÉ ZDROJE



POUŽITÉ ZDROJE

POUŽITÉ ZDROJE:

www.wikipedia.com

www.arnika.org

Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje, zpráva evropského semináře University Wageningen, Praha 2009

Kotas Patrik: Dopravní systémy a stavby, vydavatelství ČVUT, Praha 2002

NORMA ČSN 736110

Vyhláška 26/ 1999 - Vyhláška hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze

INSPIRACE:

www.siadesign.cz - Návrh na proměnu nádraží Smíchov

www.iledenantes.com - Projekt Ile de Nantes

www.thehighline.org - Park High Line v New Yorku

www.gehlarchitects.com - veřejné prostory

pařížská čtvrť Masséna - čtvrť nad kolejíštěm

MAPY:

www.maps.google.com

www.mapy.cz

DWG, ORTOFOTO, 3D MODEL:

GIS FA ČVUT : digitální mapy IMIP

GIS FA ČVUT : digitální model Prahy IMIP

KONZULTACE:

Ing. arch. Jan Sedlák

Ing. arch. Ivan Hnízdl

Ing. Václav Pivoňka - doprava