

Veleslavín - doplnění městské struktury | Jan Ptáček

Diplomová práce | atelier Kuzemský Synek | FA ČVUT | LS 2013/2014

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Jan Ptáček
AR 2013/2014, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ)
VELESLAVÍN – DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY

(AJ)
VELESLAVIN - COMPLEMENT OF THE URBAN STRUCTURE

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing. Arch. Michal Kuzemenský
Oponent práce:	Ústav: 15119 Ústav urbanismu Ing. Arch. MgA. Jiří Biza
Klíčová slova (česká):	Veleslavín, potok, vlak/metro/tram, město, bydlení, periferie, doprava, romantika
Anotace (česká):	Diplomová práce řeší území ve Veleslavíně, kde nová stanice metra nastolila novou situaci. Městská část, jako zadavatel se rozhodla toto území využít a zhodnotit. Je jasné, že to není nejatraktivnější rozvojové území v okolí. Zadavatel si je vědom dalších potenciálů, které Veleslavín nabízí. Veleslavín není kompaktní město, ale také už dávno není vesnice.
Anotace (anglická):	Master's thesis aims an area in Veleslavín, where are the new urban situation, because of now metro station. Citysite, as a contractor, decide to use and valorize this area. It is clear that this is not the most attractive area of development around. The contracting authority is aware of the other potentials that Veleslavín offers. Veleslavín is a compact city, but also no longer a village.

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-stazeni)

V Praze dne

30.5.2014

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je podléhající pravidlům ucelení diplomové práce a je součástí CD

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jan Ptáček

datum narození: 15.5.1988

akademický rok / semestr: 2013/2014 LS

ústav: 15119

vedoucí diplomové práce: Michal Kuzemenský

téma diplomové práce:

Doplnění městské struktury - reakce na novou stanici metra Veleslavín

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
pracovní teze: Praha 6 se rozhodla reagovat na nově vedení linky metra A a investovat do rozvoje Valeslavína, kde vyústění stanice metra nastoluje novou urbanistickou situaci a nabízí nový potenciál. Městská část si je vědoma toho, že to není nejatraktivnější rozvojové území v okolí, ale je si vědoma i dalšího potenciálu, které Veleslavín nabízí (vlak, ulice Evropská, možný dopravní uzel? Šárka) a hodlá je využít. Městská část vlastní na Veleslavíně velký pozemek a hodlá ho spolu se soukromými co-investory zhodnotit tak, aby z neatraktivní křižovatky vzniklo prosperující území. Nechce pouhý dopravní uzel s negativním vlivem na své okolí, ale čitelnou část města s fungujícím a diverzním jádrem, kde je preferován určitý poměr bydlení a vhodných služeb. Jedním z úkolů od zadavatele je prověřit kapacitu a strukturu a vhodnou typologii resp. cílovou skupinu obytné funkce.
Je důležité najít adekvátní intenzitu využívání – Veleslavín není kompaktní vnitřní město, ale také už dávno není vesnice. Návrh je dokončením stávající relativně rozsáhlé struktury. Hledání architektury, která je odpověď na typologickou i chronologickou pestrost. Samozřejmostí je kvalitní řešení veřejného prostoru a vztahu k potoku.
V dynamické době a v nejistotě, co linka metra přinese, je flexibilita možné změny funkcí kladem návrhu. Projekt musí počítat i s možností pozdější výstavby na pozemcích na sever od Evropské.

témata k řešení:

život u frekventované silnice
městské veřejné funkce
veřejný prostor
co přiveze (odveze) metro
propojení dvou čtvrtí
přestupní bod
jak zacelit ránu ve městě aby se zahojila
stevba v nesourodé lokalitě
dokreslování obrazu města
ověření možnosti rozdělení území na investiční či vlastnické celky
vztah Valeslavín – Dejvice – Praha

2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Stanovení podrobného stavebního programu (kapacity, náplň, ..) je součástí diplomové práce a načež jej předem uvést.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

širší vztahy v podrobnosti 1:2000 (1:5000)

situace v podrobnosti 1:500

pohledy + řezopohledy „uliční panoráma“ v podrobnosti 1:200

půdorysy v podrobnosti 1:200

řezy v podrobnosti 1:200

3 velké vizualizace

nadhledová perspektiva

Realistický pohled - výřez fasády v podrobnosti 1:20

Autorský text (počet znaků vč. mezar: 3600 z toho perex 400, tělo 3200)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- povinné výkresy odpovídající velikosti 4xA1

- kniha/portfólio A3 2x

- zadání s podpisem vedoucího DP a děkana FA, naskenované bude součástí portfólia

- prohlášení autora, které je součástí portfólia i CD

- projekt uložený v souvislosti s odst. 1 § 47b zákona č. 111/1999 Sb. o vysokých školách v platném znění_Povinnost zveřejnění diplomové práce

- CD

- model 1:500 – vkládací část do modelu kontextu

Datum a podpis studenta 20.2.2014

Datum a podpis vedoucího DP

20.2.2014

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Obsah

řešené území	3
historie	4-7
potok	8
doprava	9
charaktery	10-11
schwarzplan	12
autorský tet	13
situace	14
vizualizace	15-16
nadhledová perspektiva	17
řezopohledy	18-20
perón	21
vizualizace	22-23
vybrané dispozice	24-27
výseky fasád	28-29



Založení osady Veleslavín je datováno asi do 20. století. Zmínky o ní souvisí se založením kláštera v Břevnově, ke kterému měla osada patřit. Majetkem Starého Města pražského se stává v průběhu husitských válek. V 16. století vlastnil rozsáhlý dvůr Štěpán Adam z Veleslavína, otec Daniela Adama z Veleslavína, humanistického spisovatele a knihtiskaře. Z roku 1555 pochází vodovodní domek, který byl součástí vodovodu přivádějícího vodu na Hrad z Libocké studánky.

Veleslavínská ulice, směřující ke Strahovské bráně, byla páteřní cestou osady. Podél ní se nacházely převážně hospodářské usedlosti ukazující původní zaměření. Na původní návsi se dochovaly dvě usedlosti (Pod Petřinami 14/II a U zvoničky 26/I) a zvonička.

Roku 1730 vzniká zámek, inspirovaný stavbami Kiliána Ignáce Dientzehofera, jenž patřil Pražskému hradu. Ze soukromého vlastnictví byl prodán roku 1903, kdy pro účely Ústavu pro duševně choré byla dostavěna dvě křídla, později se z něj stalo plicní sanatorium.

Obce Veleslavín a Vokovice (pův. Okovice, zal. 14. stol.) nebyly původně spojeny. Staré Vokovice vznikly kolem návsi s rybníkem. Mezi osadami, v místě Evropské, se nacházel hřbitov.

Zásadní změnu pro území přinesla Lánská koněspřežka, kterou od roku 1827 nechali stavět hrabě Kašpar Šternberk a Eugen Vrbna. Vedla přes Kladno a Stochov do Lán. Provoz byl ale pro ekonomický neúspěch zastaven v roce 1834 a trať chátrala. V roce 1836 si ji pronajal podnikatel Schimann, aby na ní mohl vozit dřevo. Na parní provoz byla přestavěna 1863 a prodloužena přes tunel ve Stromovce na Bubny. Ze stejného roku je i budova Veleslavínského nádraží.

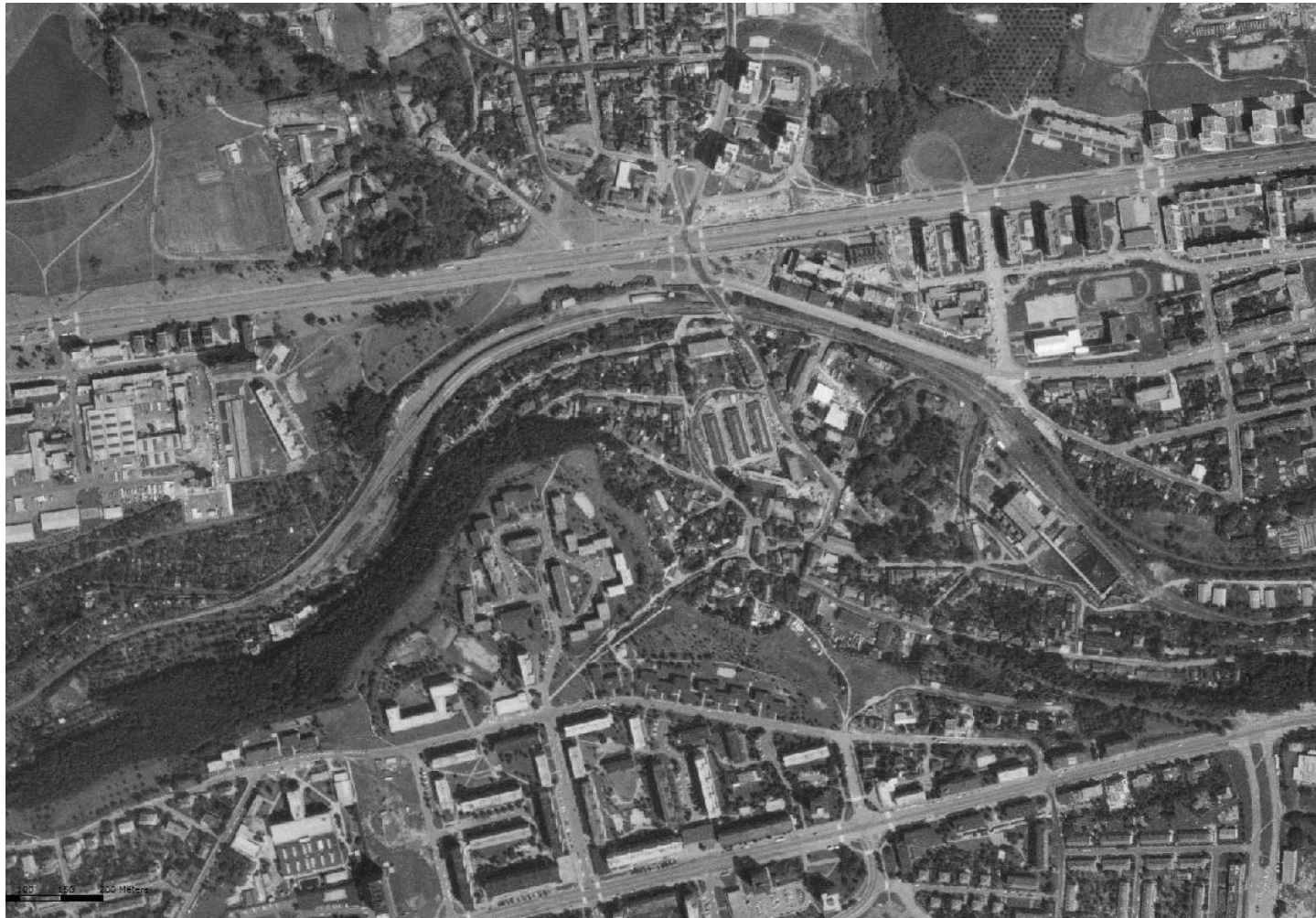
V první polovině 20. století se Veleslavín rozrůstá pod svah Petřin a na východ. Na pomezí obou obcí se rozrůstá průmysl. Čokoládovna Standard vzniká v Kladenské ulici roku 1903. Závod se dále rozrostl v letech 1922 – 24.

Veleslavín byl propojen s Prahou v roce 1910 (Vokovice až 1922). Budova současné Vokovické školy pochází z roku 1885, tramvajová trať (vedoucí Kladenskou ulicí) zde byla zbudována roku 1930.

Dnešní situace vznikla roku 1967 spojením ulic a vznikem Leninovy třídy (Evropská). Při výstavbě zdemolovali některé objekty, např. známou restauraci U Vlasty. Zůstávají zde torza několika původních továren.









orto 1953



orto 1971

Litovicko - Šárecký potok

Název odkazuje na dvě části potoka. Horní tok, od pramene poblíž Chýně, až ke Džbánu je nazýván Litovickým. Napájí tři rybníky v Hostivici. V délce asi jednoho kilometru je zatrubněn a protéká pod Ruzyňskou věznicí. Podél něj vede červená turistická značka. V nedávné době byly jeho části v Dolní Ruzyni a Liboci revitalizovány.

Šáreckým se označuje dolní tok od nádrže Džbán až k soutoku s Vltavou u konce Císařského ostrova. Zarývá se zde do tvrdých bulžňíkových hornin přírodního parku Šárka-Lysolaje. Oblíbená rekreační oblast Prahy, jejíž kontinuita je ale přerušena Evropskou ulicí.

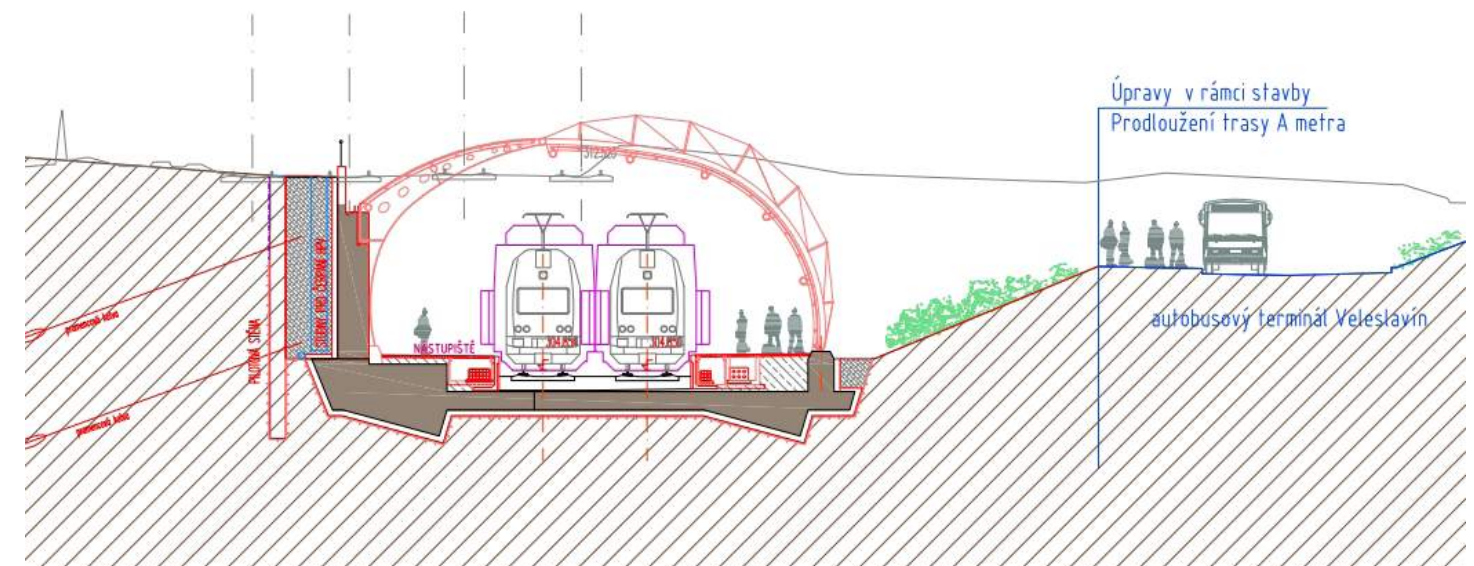
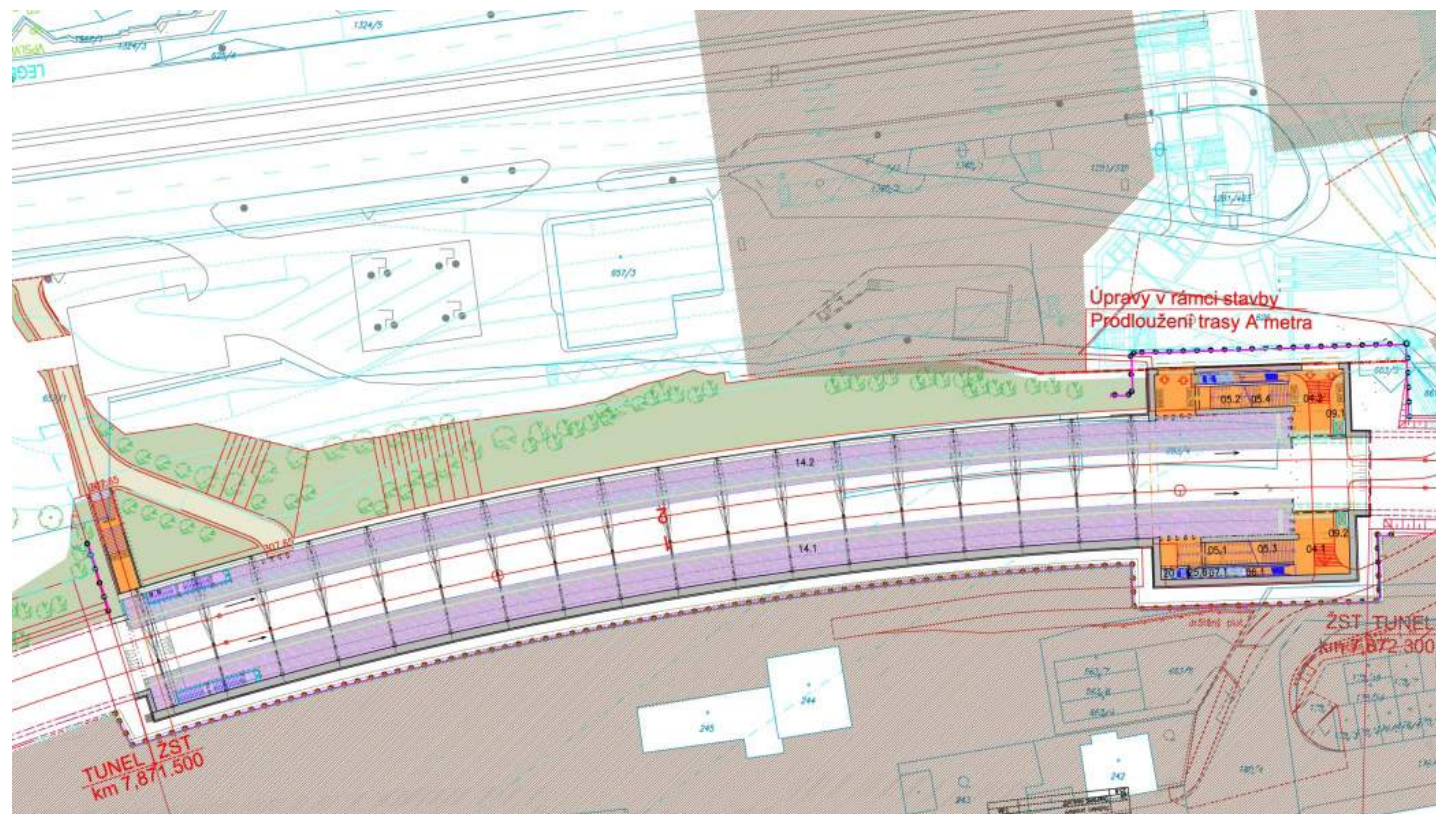
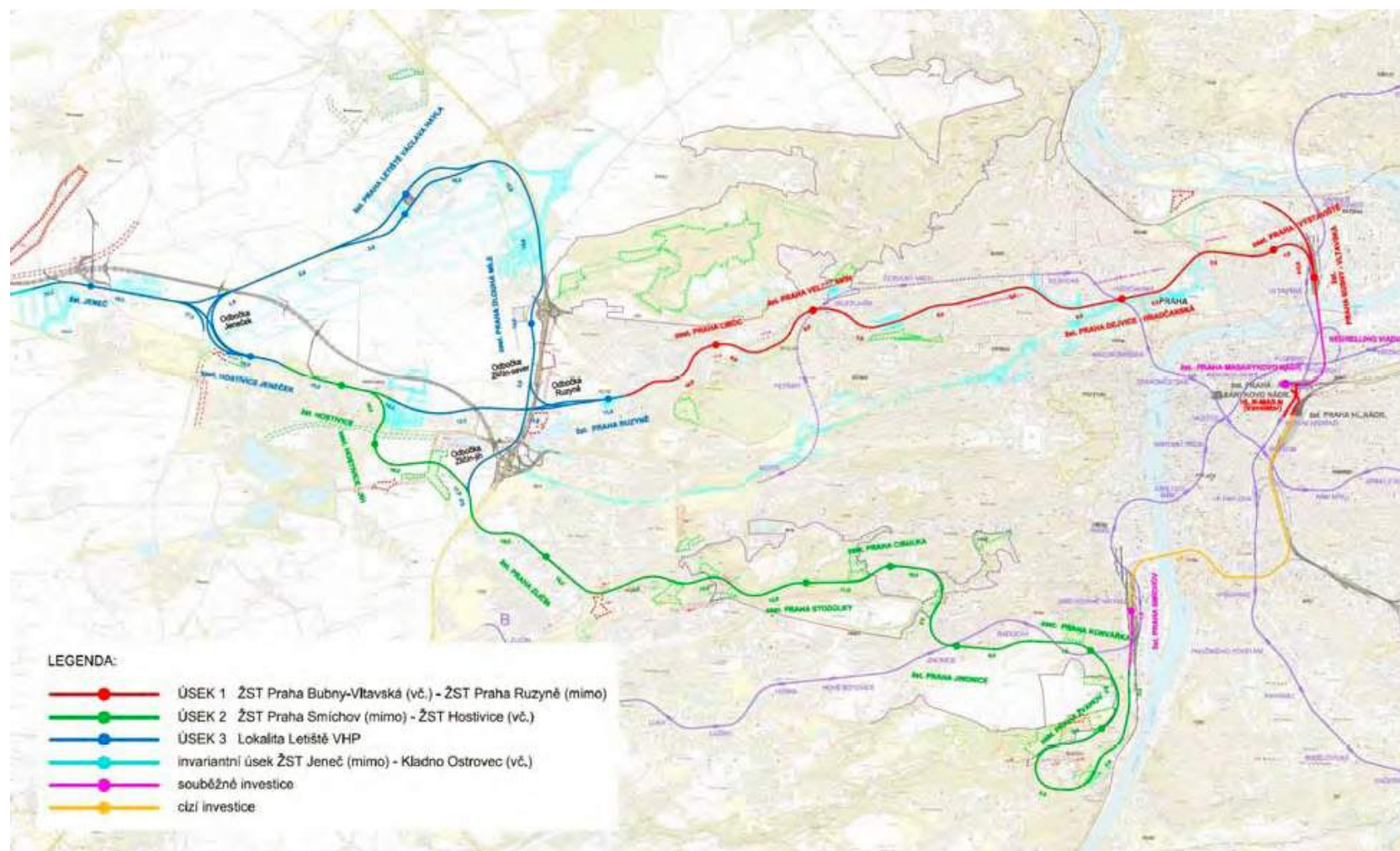


Doprava

Páteřní trasy regionální dopravy velice výhodně zprostředkovávají železniční rychlodráhy. Jsou asi o 25% rychlejší než metro. Radiální systém známý z mnoha evropských měst, ale není v Praze systematicky využíván. Ve směru na Kladno je nejvýhodnější trasa právě přes Veleslavín. Existuje sice ještě varianta semeringu, který by ale pravděpodobně nešel tak jednoduše využít. Modernizací současné trati by měla být elektrizovaná, dvoukolejná, s mimoúrovňovým křížením a návrhovou rychlostí 80 km/h. Jsou dvě možnosti vedení. V tunelech a zářezech, nebo na estakádě. Tunely jsou městotvornější, estakády oprotitomu levnější, ale vyžadují protihluková opatření atp. Otázkou dále zůstává odbočka na letiště. S velkou pravděpodobností v dnešní době nedojde k prodloužení realizovaného metra V.A (Dejvice – Motol). Otázkou zůstává, zda má pražské letiště takovou velikost, aby bylo přímo napojené na metro nebo rychlodráhu. Stanici Veleslavín to každopádně neovlivní.

Významným trikem železniční dopravy je její přimknutí k metru a tramvaji. K tomu dochází (kromě Masarykova nádraží) na Veleslavíně a Hradčanské. Hradčanská je mnohem jasnějším dopravním uzlem, na druhou stranu vede metro ve Veleslavíně těsně pod povrchem a přestup se tak stává rychlejším a pohodlnějším.

V návrhu počítám s projektem modernizace rychlodráhy, který je již ve fázi územního rozhodnutí. V okolí Veleslavína je veden hloubeným dvoukolejným tunelem. Niveleta trati, směrové oblouky apod. jsou tak už dané.



z návrhu modernizace rychlodráhy (metroprojekt)







Skladba prostorů i zástavby je ve Veleslavíně až neuvěřitelná. Původní jádro s návsí, zámkem a charakterem vesnice a maloměsta. Dnes už fakticky nedaleko Dejvic. Hned vedle areál autosalonu, neprostupný a degradující své okolí. Svah, na němž jsou tušit Petřiny je zalesněný, zakousávají se do něj uličky domů. Zdánlivá periferie, konec města a přechod do krajiny. V průhledu se ale najednou objeví moloch hotelu Krystal. Veleslavín naráží na železnici a zastavuje se. Pod ním je už pouze torzo bývalé čokoládovny fungující jako office. Ale to už jsme u Evropské, kolem které nic není. Pocit nepatřičnosti je skoro neúnosný.

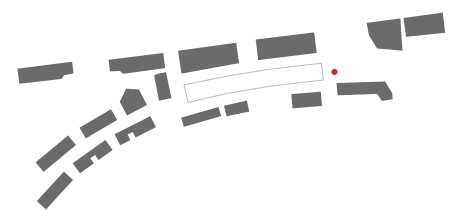
Řešené území je jasně definované Evropskou a nejasně hranou svahu a domy na něm. Ze západu přitéká potok, ale jakoby zde nebyl. Z východu zase původní páteř ulice Kladenské, bez pokračování. Jako celek lokalita vykazuje spousty problémů a otázek. Spolu s rozvojem dopravní infrastruktury, přináší příležitost doplnit město o koherentní a jasně čitelnou novou část.

Hledám adekvátní míru zastavění. Ambicí není postavit nové velké centrum na dopravním uzlu a maximálně vytěžit území, ale obyčejně fungující část diverzního města. S jiným typem komfortu oproti vnitřnímu městu. Chci zachovat určitou romantiku, autentičnost, jako alternativu pevného města a paneláků směrem k Dejvicím. Zároveň chci ale nabídnout vhodnou strukturu současného bydlení a zůstat efektivní. Rozhodnutí modernizovaný dráhu umístit pod zem, umožňuje zprostitnit celé území. Otevření jeho nástupiště do veřejného prostoru je městotvorným prvkem. Stává se další vrstvou. Foyer metra propojené s perónem umožňuje rychlý a pohodlný přestup.

Vytvším jemnou hierarchii prostorů, jejichž společným jmenovatelem je právě otevřené nástupiště, stává se osou území, nábřežím. Na křižovatce ulic Kladenské, Veleslavínské a Evropské vzniká přehledný prostor otevřený k Evropské. Zde je největší tok lidí, vstup do metra, jsou vidět zastávky tramvají. Z Evropské zase klikatá Veleslavínská. Jeho vrchní část je klidnější, vlak zde má samostatné výstupy na terén. Do tohoto prostoru se také orientuje většina veřejného parteru. Jinde není potřeba, pravděpodobně by se ani neutilizoval. Veleslavín je zde čitelně napojen na systém dopravy, stává se z něj plnohodnotná část města, která si ale zachovává autenticitu. Druhá strana nádraží je oproti tomu klidnější. Neformální plácek, za ním obytná ulice. Zde Veleslavín postupně steče z kopce až k potoku. Zkratka k němu vede skrze poloveřejný vnitroblok. Prostupnost je zachována, ale nabízí různé možnosti, podobně jako celý Veleslavín. Prostor u potoka, výrazně ovládaný mohutnou budovou hotelu Krystal, nabízí další korálek na různorodé niti cesty podél něj.

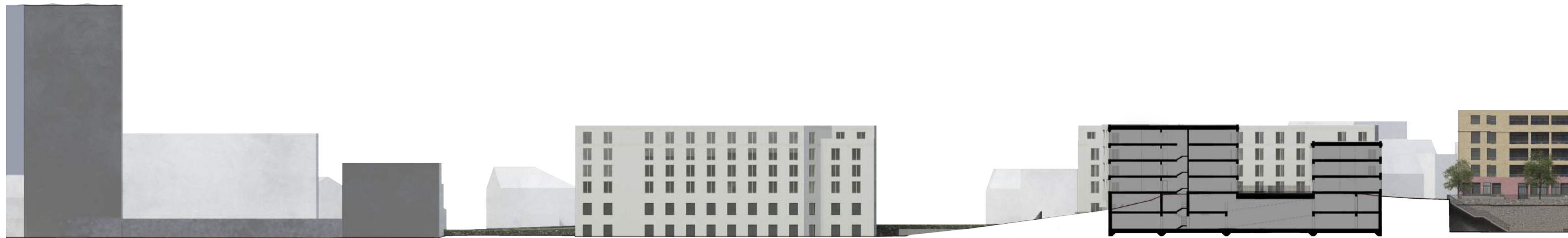
Evropskou ukotvují tlusté domy. Zmenšují volné prostory a naznačují předpokládanou zástavbu i na vokovické straně Evropské a její profil. Nesnaží se ale sebrat na významu škole, která se po proražení Evropské dostala do pohledově exponované polohy. Domy jsou tady hranou, za kterou je jiný charakter. Zůstávají průhledy, na zachovanou budovu nádraží, na kopec Petřin, prostě do Veleslavína. Typologická skladba bydlení přechází od prostorných severojižně orientovaných bytů, přes menší byty až k řadovým rodinným domům s vlastní zahradou. Dílny pod svahem přispívají k celodennímu koloběhu života a zabraňují tak vzniku prázdné rezidenční čtvrti. Podobně administrativní budova na rohu bývalých továren, svojí plochou umírněná, oproti jiným, často prázdným, projektům podél Evropské.











jižní, osou dráhy



severní, středem území



severní, z Evropské

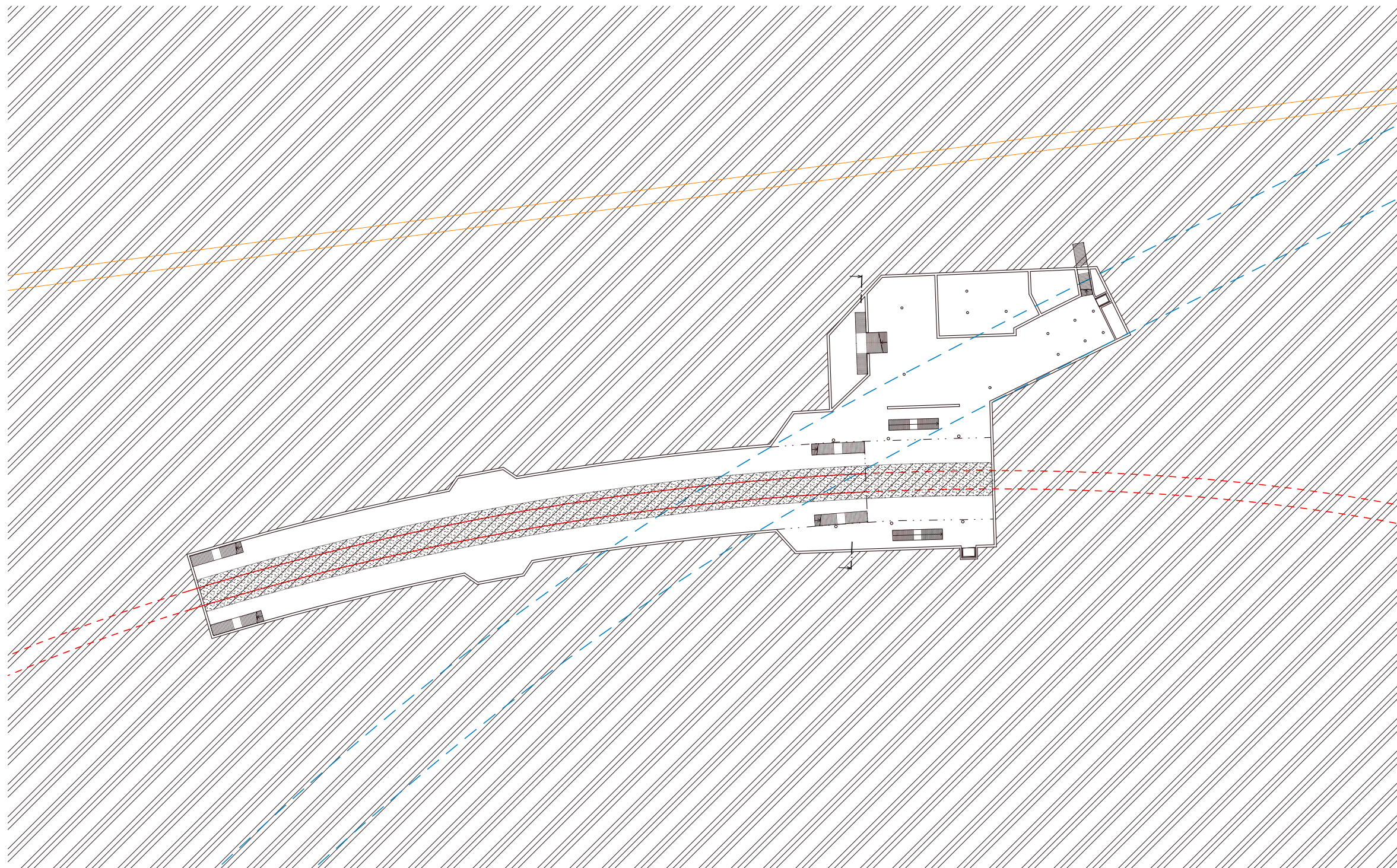




západní, parkem u potoka

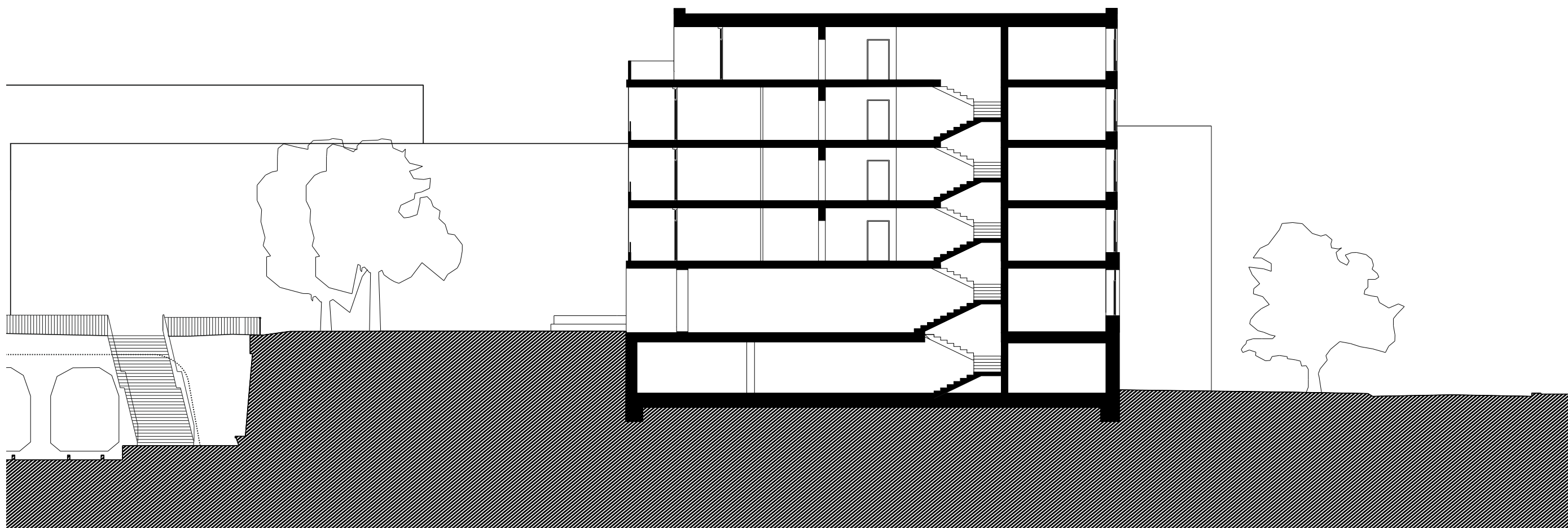


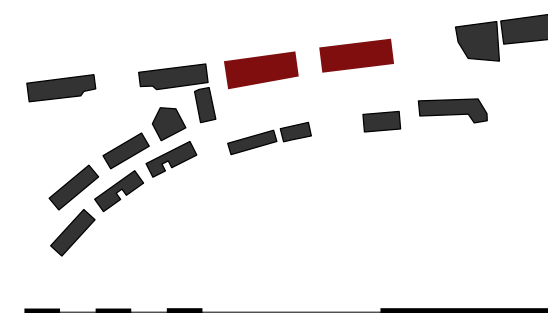
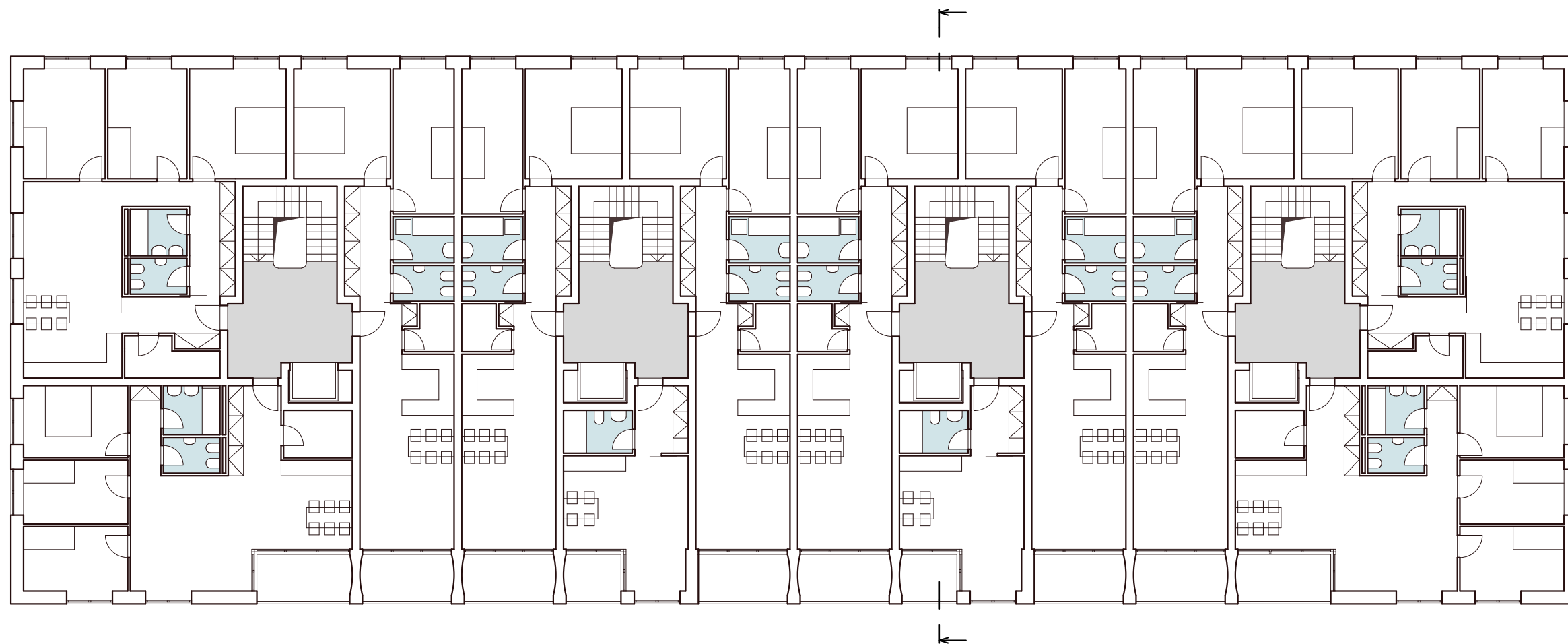
východní, náměstím

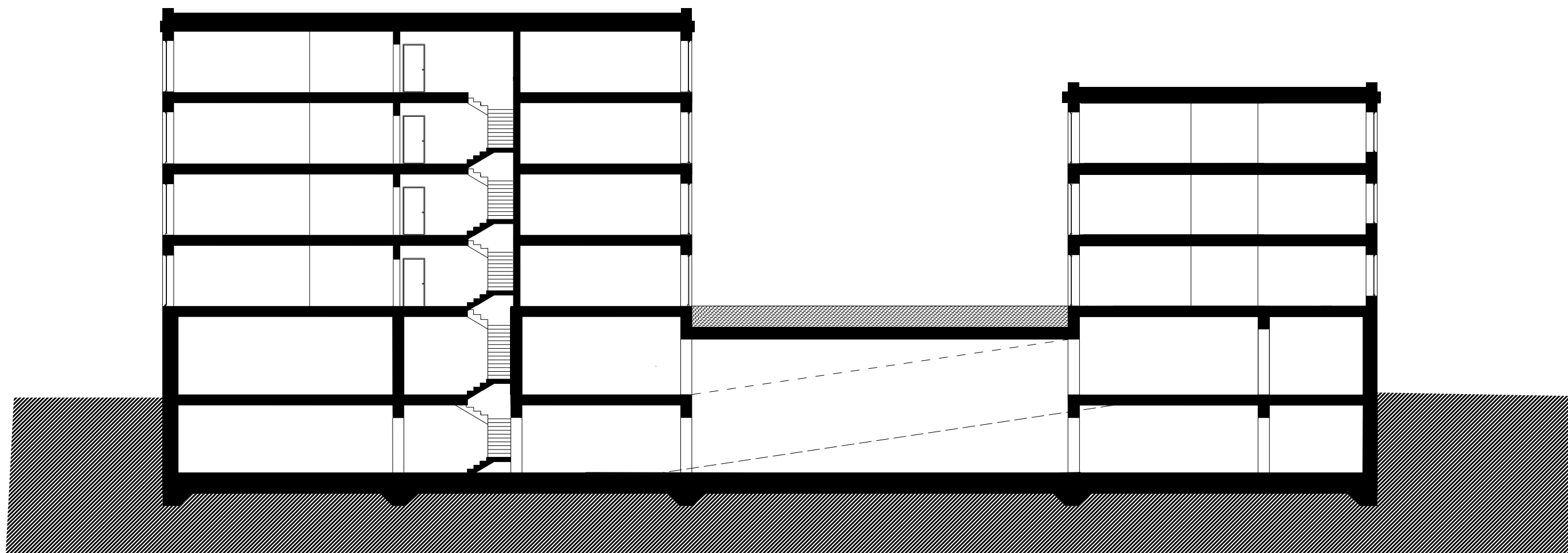


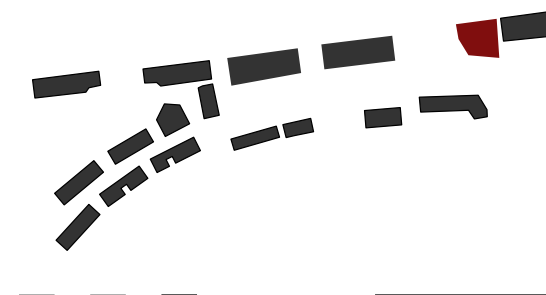
















Zdroje

Kniha o Praze 6 / ; editor Pavel Augusta. - 2. vyd. - Praha : MILPO, 2002
<http://www.metroweb.cz/metro/BUDOUCNOST/A/V-VIIA.htm>
http://cs.wikipedia.org/wiki/Rychlodr%C3%A1ha_Praha_%E2%80%93leti%C5%A1t%C4%9B_Ruzyn%C4%9B_%E2%80%93Kladno#cite_note-2
http://k612.fd.cvut.cz/ruzne/seminare/zobal-praha-kladno_ruzyne.pdf
<http://www.praha6.cz/galerie/galerie.php?IDgal=30&Typ=2>
facebooková skupina Vokovice
prahazelena.cz
Archiv hlavního města Prahy
ČÚZK
<http://mapy.vugtk.cz/muller/zoomify.php?rs=2&lg=cze>
Data ZABAGED pro zpracování práce zapůjčil Český úřad zeměměřický a katastrální
<http://www.diplomy.cz/index2.php?ack=projekt&id=1034>
<http://www.lhmp.cz/vt/prazske-potoky-2/litovicko-sarecky-potok/>
<http://www.leteckefotografie.cz/>
praha6ztracitvar.cz
www.metroweb.cz