



OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

T.1 POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

GRAFICKÁ ČÁST

G.1	TYPOLOGIE PRAŽSKÝCH PŘEDMOSTÍ	
G.2	KONCEPČNÍ SCHEMATA	
G.3	KONCEPČNÍ SCHEMA - ZELENÝ OKRUH	
G.4	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	1:3333
G.5	DOPRAVNÍ SCHEMATA	
G.6	KONCERTNÍ SÁLY	
G.7	SITUACE	1:1500
G.8	SITUACE VARIANTNÍ VEDENÍ TRAMVAJE	
G.9	PŮDORYSNÝ ŘEZ ÚZEMÍM - ÚROVEŇ 187,5	1:1500
G.10	BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ	
G.11	SEVEROJIŽNÍ ŘEZ ÚZEMÍM A-A	1:1000
G.12	VÝCHODOZÁPADNÍ ŘEZ ÚZEMÍM B-B	1:1000
G.13	VÝCHODOZÁPADNÍ ŘEZ ÚZEMÍM C-C	1:1000
G.14	NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA	
G.15	PERSPEKTIVY	
G.16	PERSPEKTIVY	
G.17	NUTNÁ OPATŘENÍ NA PROJEKTU ŽELEZNICÍ STANICE BUBNY	
G.18	NUTNÁ OPATŘENÍ NA PROJEKTU ŽELEZNICÍ STANICE BUBNY	

a) Popis a zdůvodnění základních principů k návrhu

Severnímu předpolí Hlávkova mostu, tvořenému mimoúrovňovou křižovatkou dálničního charakteru vč. obloukových ramp, mimoúrovňovými tramvajovými kolejišti a podivným tvarováním terénu připomínajícím těžkým bombardováním zasažené území z poválečných fotografií Evropy, je třeba vrátit městský charakter a atmosféru. To je možné pouze reformováním terénu tak, aby měl vztah k základní niveletě ulice a parteru domů okolního města a dále vytvořením prostorů srozumitelné funkce a formy, tedy prostorů respektujících tradiční urbánní typologii.

Návrh vychází z následujících myšlenek a principů:

- Pražská radiála zůstává ve stávající, částečně modifikované stopě Argentinskou ulicí, která poskytuje dostatek prostoru a plochy pro vytvoření opatření reagujících na dopravní zátěž. Této dopravní zátěži tak zůstane ušetřena nynější relativně klidná „obytná“ ulice Bubenská. Dále tak také může městská textura na západě území sestoupat z Letné až k železniční trati a to souvisle, bez přetnutí dopravní tepnou.
- Dálniční typ křižovatky z obloukovými rampami a mimoúrovňovým křížením s tramvají bude nahrazen prostorově kompaktnější a plošně úspornou, částečně mimoúrovňovou křižovatkou s přisazenými rampami, tzv. Holanďanem.
- Předpolí Hlávkova mostu je nově upraveno typologicky shodně se všemi analogickými pražskými pobřežními zaústěními mostů, tzn. jako k řece otevřené náměstí s veřejnými budovami formy městského paláce se vstupy z terasy náměstí.
- Nábřeží je upraveno tak, aby umožňovalo vizuální i fyzické propojení přiléhajícího města s řekou a také pohyb a pobyt u vodní hladiny (a podél ní). Současně je na nábřeží ponechána vozovka, protože doprava vytváří důležitý, přirozený bezpečnostní faktor města. Tramvaj je přemístěna hlouběji do urbánní textury Holešovického „poloostrova“, čímž se zlepšuje její obsluha území.

b) Popis a zdůvodnění umístění budovy filharmonie

Úpravou předpolí Hlávkova mostu vzniká náměstí na městské terase. Ta vytváří terénní hranu k nábřeží, která jednak otevírá výhled na řeku, jednak vytváří přirozenou prostorovou distanci od automobilové dopravy. S náplavkou je přitom fyzicky a funkčně propojena vycházkovým „molem“ vedoucím k řece. Na této městské terase jsou v tradici typologických pražských předmostí umístěny metropolitní paláce veřejných budov se vstupy z plochy náměstí. Zde je tato trojice tvořena stávající budovou Elektrických podniků na západě, navrženou radnicí městské části Prahy 7 na severu v čele náměstí a budovou filharmonie na jeho východní hraně. Taková situace je přehledná a srozumitelná, přináší snadnou orientaci, důstojnou a bezpečnou pozici filharmonie, její snadnou dostupnost a rovněž nezávislost její realizace na budování jiných staveb. Tato poloha současně umožňuje umístění jakéhokoliv typu hudebního sálu požadované kapacity a to v ploše ležící mimo tubus metra. Důležité rovněž je, že poloha filharmonie umožňuje vizuální propojení foyerů sálů s řekou a adekvátní městský vstupní předprostor - živé náměstí, avšak současně náměstí nezatížené průjezdní dopravou.

c) Popis a zdůvodnění návrhu dopravní infrastruktury

Tranzitní Pražská radiála zůstává v modifikované současné stopě. Ulice Bubenská tak může být atraktivním městským obytným prostorem, stejně tak nové náměstí na městské terase v předpolí Hlávkova mostu, na kterém jsou umístěny veřejné budovy filharmonie a radnice Prahy 7. Urbánní textura Letné nepřerušována dopravní tepnou sestoupá až k železnici a stanici Bubny. Automobilová komunikace jako důležitý a přirozený bezpečnostní faktor města je ponechána na nábřeží. Z něho je naopak vymístěna tramvaj, a to hlouběji do zastavěného území Holešovic, do ulice Jateční nebo Dělnické. Odtud je dále na západ vedena po terénu pod železničním mostem do ulice Antonínská, jejíž niveleta bude zarovnána s niveletou okolního města (zářez tramvaje bude zrušen). Současná snížená niveleta terénu předpolí mostu jako důsledek dnešní dálniční mimoúrovňové křižovatky bude využita pro umístění podzemních garáží na povrchu dnešního terénu.

Nábřeží / náplavka bude upraveno pro pohyb a pobyt chodců, vznikne „zelený“ pěší okruh kolem Holešovického poloostrova. Návrh řeší rovněž co nejsnazší, přirozený, všesměrný pohyb cyklistů, jak je zřejmé z grafických schémat.

d) Popis a zdůvodnění návrhu veřejných prostranství

Všechna veřejná prostranství jsou navržena v tradici urbánní typologie, zakládající jejich přirozenou srozumitelnost, snadnou orientaci, jasnou funkci, jednoznačnou formu, přehlednost, bezpečnost i ucelenost jednotlivých etap výstavby. Ulice Bubenská zůstane klidnou obytnou ulicí, náměstí v předpolí Hlávkova mostu s budovou filharmonie důstojným veřejným prostorem nezatíženým tranzitní dopravou. Budou zde umístěny významné budovy a instituce města na terénní terase, která je vizuálně i fyzicky, tzn. promenádní plochou propojí s řekou. Nábřeží je městskou promenádou. Na náplavce, v předpolí filharmonie je k řece otevřené pobytovým amfiteátr. Před holešovickými jatkami je dopravně zklidněno lineárním parkem, pěší lávkou propojeným jak s navrženým centrálním parkem Holešovic, tak se Štvanicí. Ostatní ulice jsou standartními městskými ulicemi.

Zadáním určené vedení tramvaje pod železnicí v prostoru mezi nábřežím a stanicí znemožňuje vytvoření nádražní haly ve středu nástupišť a tedy též nádražního náměstí na ose této haly. Znemožňuje tedy formální zviditelnění železniční stanice ve struktuře veřejných prostorů města. Proto jsme navrhli variantní řešení s podjezdem tramvaje pod železniční trati ve středu nástupiště v ose Jateční ulice, které považujeme za městsky vhodnější. Umožní totiž jednodušší uspořádání stanice s centrální nádražní halou i její jednoduché (pouze jedním koridorem) napojení na metro a zbudování adekvátního náměstí před stanicí, které ji otevírá městu.

e) Popis zdůvodnění návrhu výškového uspořádání

Veškerá navržená zástavba předmostí výškově nepřevyšuje budovu Elektrických podniků. Jedinou výjimku tvoří radniční věž, adekvátně k typologické tradici i významu sídla městské samosprávy.

HLÁVKŮV MOST

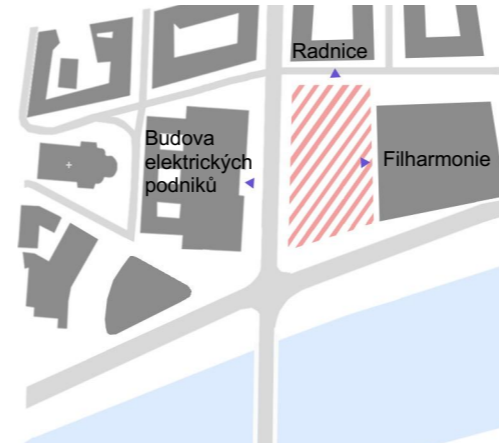
Předmostí Hlávkova mostu

Spojení čtvrtí Holešovice a Bubny s Prahou i morfologií terénu a zejména s Vltavou, ale i navrácení jejich městského charakteru lze dosáhnout jedině úpravou bubenského předmostí Hlávkova mostu. Mimoúrovňová křižovatka neměstského, dálničního typu musí být nahrazena světelně řízenou křižovatkou. Stávající podjezd bude upraven a využit pro přímé vedení nábrežní komunikace, napojené přímknutými příjmy rampami na most resp. ulici Bubenskou. Uliční terén v okolí paláce Elektrických podniků a stanice metra Vltavská bude navrácen do původní úrovně. Jeho stávající snížení lze využít např. pro umístění „podzemních“ garáží bez hloubení terénu. Navrácení uliční nivelety zpět na „rostlý terén“, které je umožněno mimo jiné též přetrasováním tramvajové linky z Bubenského nábreží, rehabilituje palác Elektrických podniků, ulici Antonínskou, Bubenskou i Strossmayerovo náměstí.

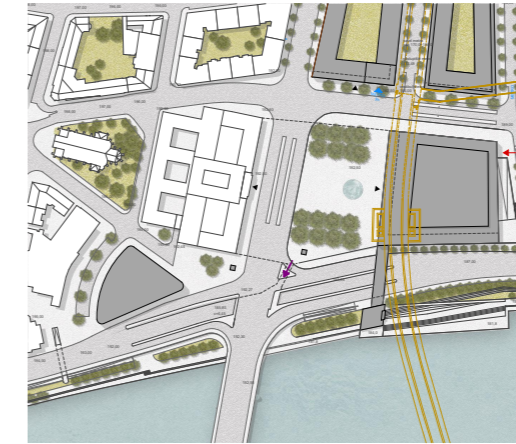
současný stav



schéma řešení



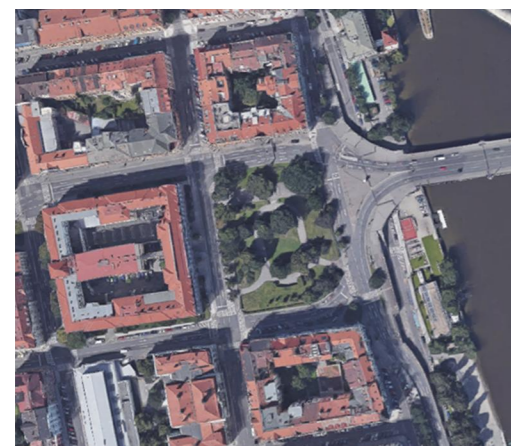
návrh řešení



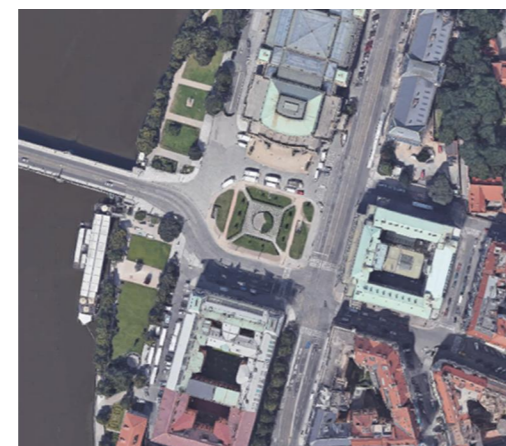
Koncertní sál a radnice Prahy 7

Na předmostí Hlávkova mostu tak vznikne na terase náměstí s významnými budovami charakteru městského paláce. Těmi jsou v této situaci stávající budova Elektrických podniků na západě, navrhovaná radnice Prahy 7 tvořící point de vue mostu v čele náměstí a Koncertní sál na jeho východní hraně. Typologicky tak vznikne situace analogická ke způsobu zaústění historických mostů do urbanistické situace nábreží - tedy zaústění do náměstí vymezeného významnými stavbami (náměstí Jana Palacha, Staroměstské předmostí Karlova mostu, nám. Curieových atd.)

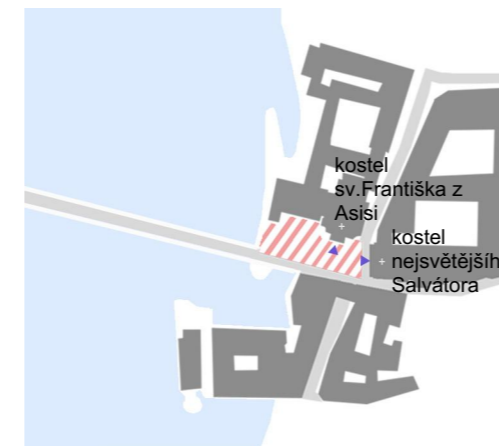
JIRÁSKŮV MOST



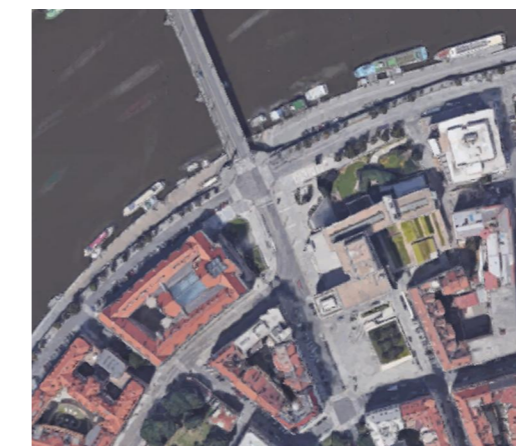
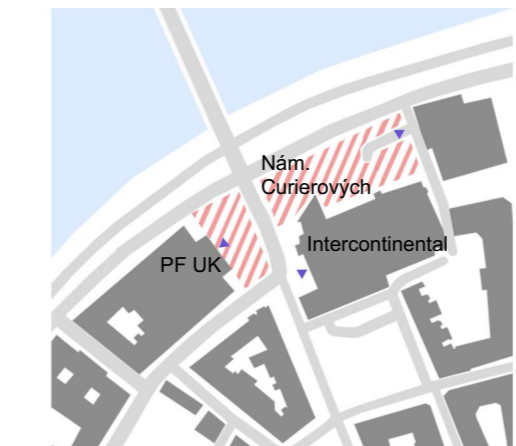
MÁNESŮV MOST



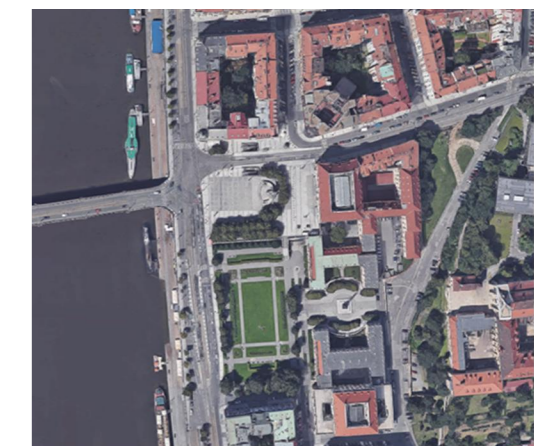
KARLŮV MOST



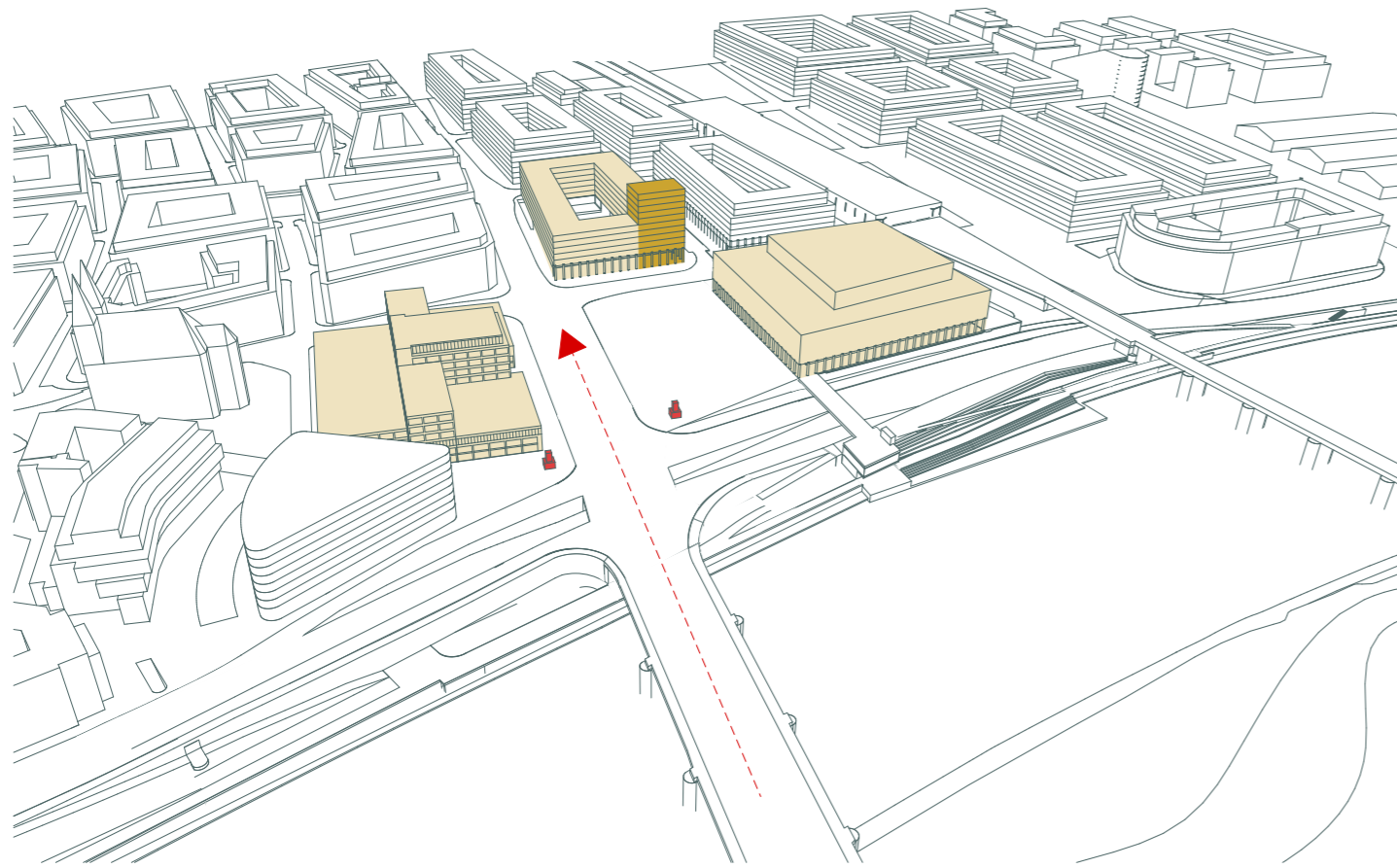
ČECHŮV MOST



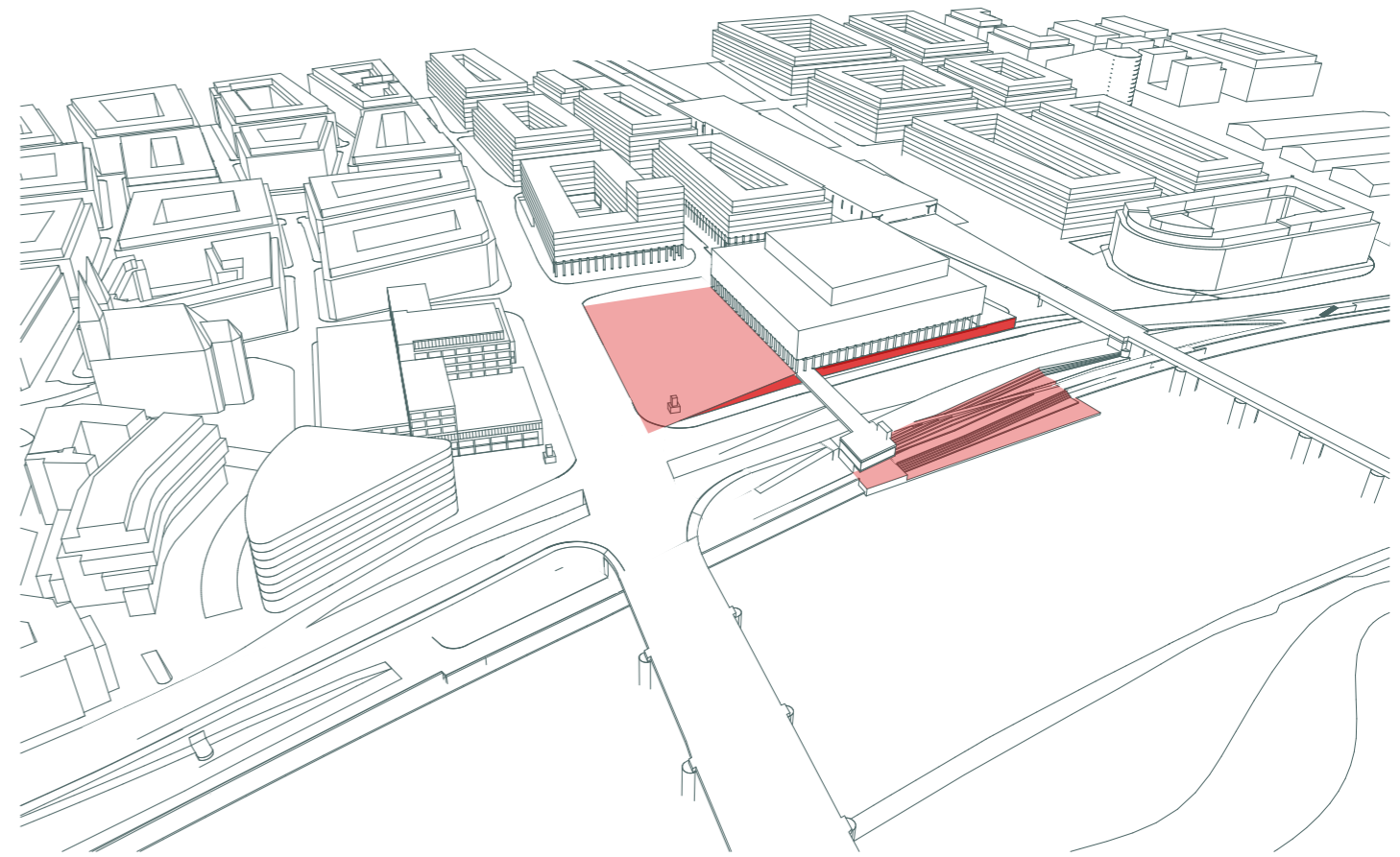
PALACKÉHO MOST



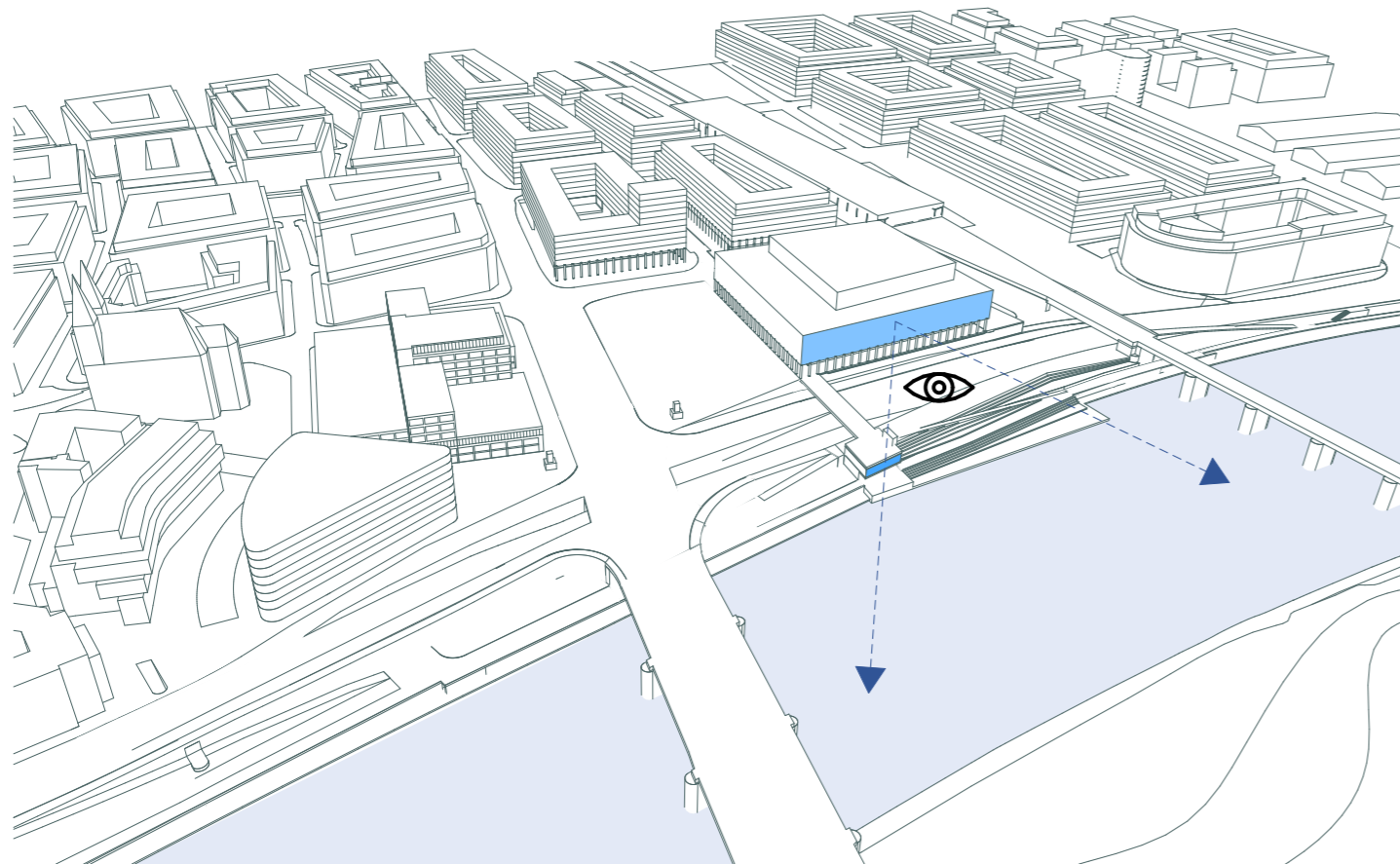
MĚSTSKÉ PALÁCE



MĚSTSKÁ TERASA



SPOJENÍ S ŘEKOU



NAPOJENÍ NÁBŘEŽÍ NA SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



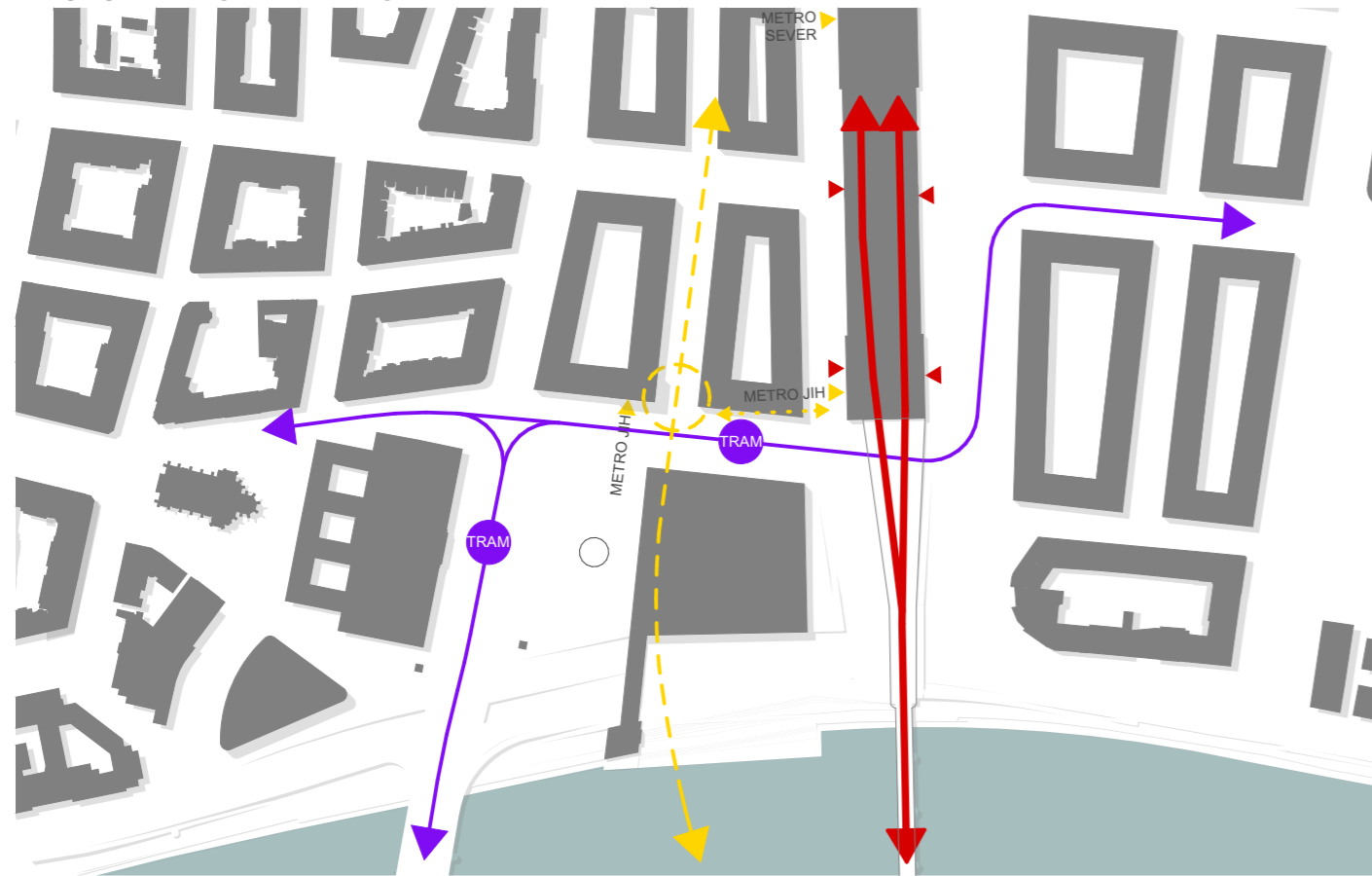
ZELENÝ HOLEŠOVICKÝ OKRUH

pěší a cyklistické propojení nábřeží Vltavy a centrálního parku okružním zeleným pásem

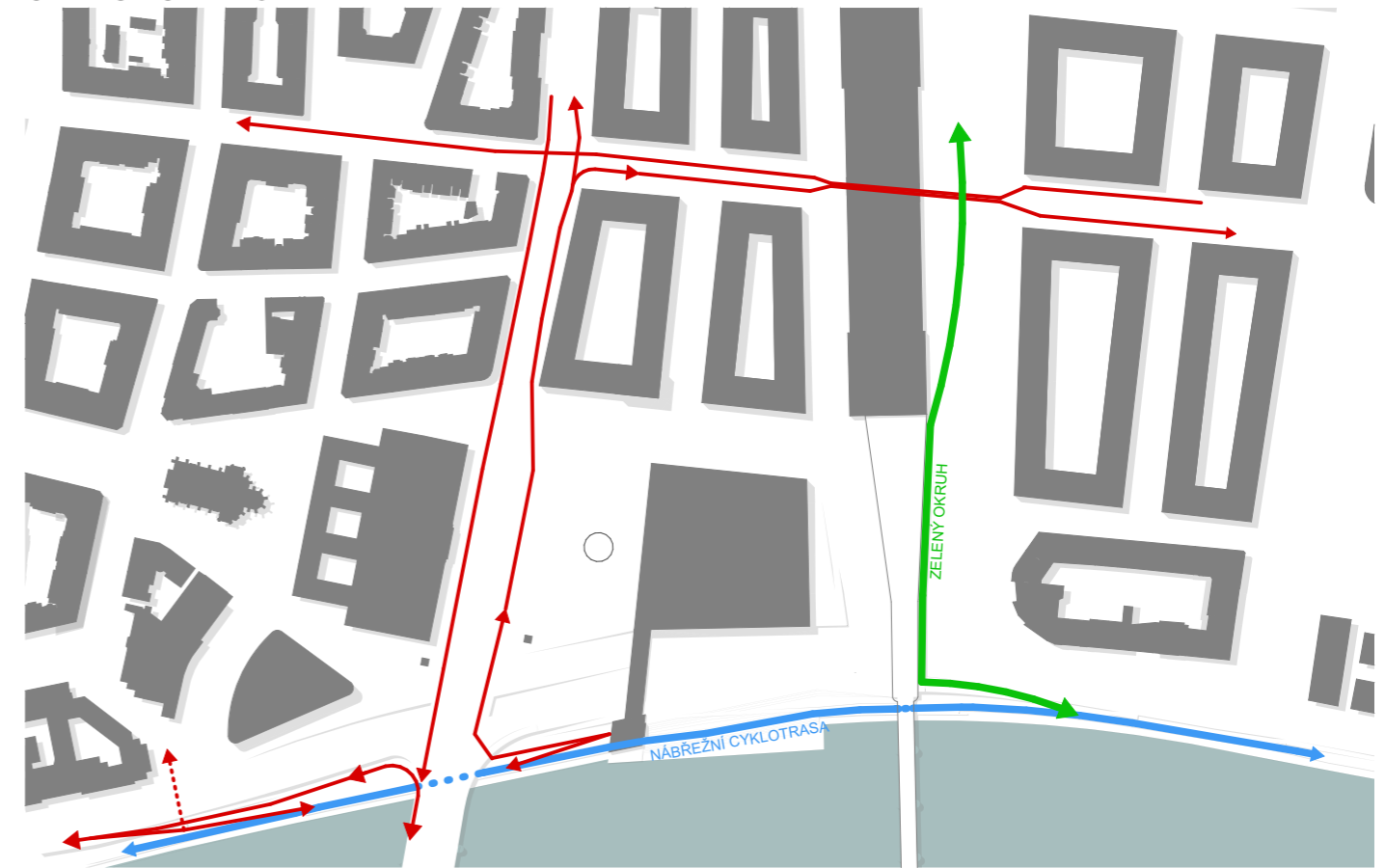




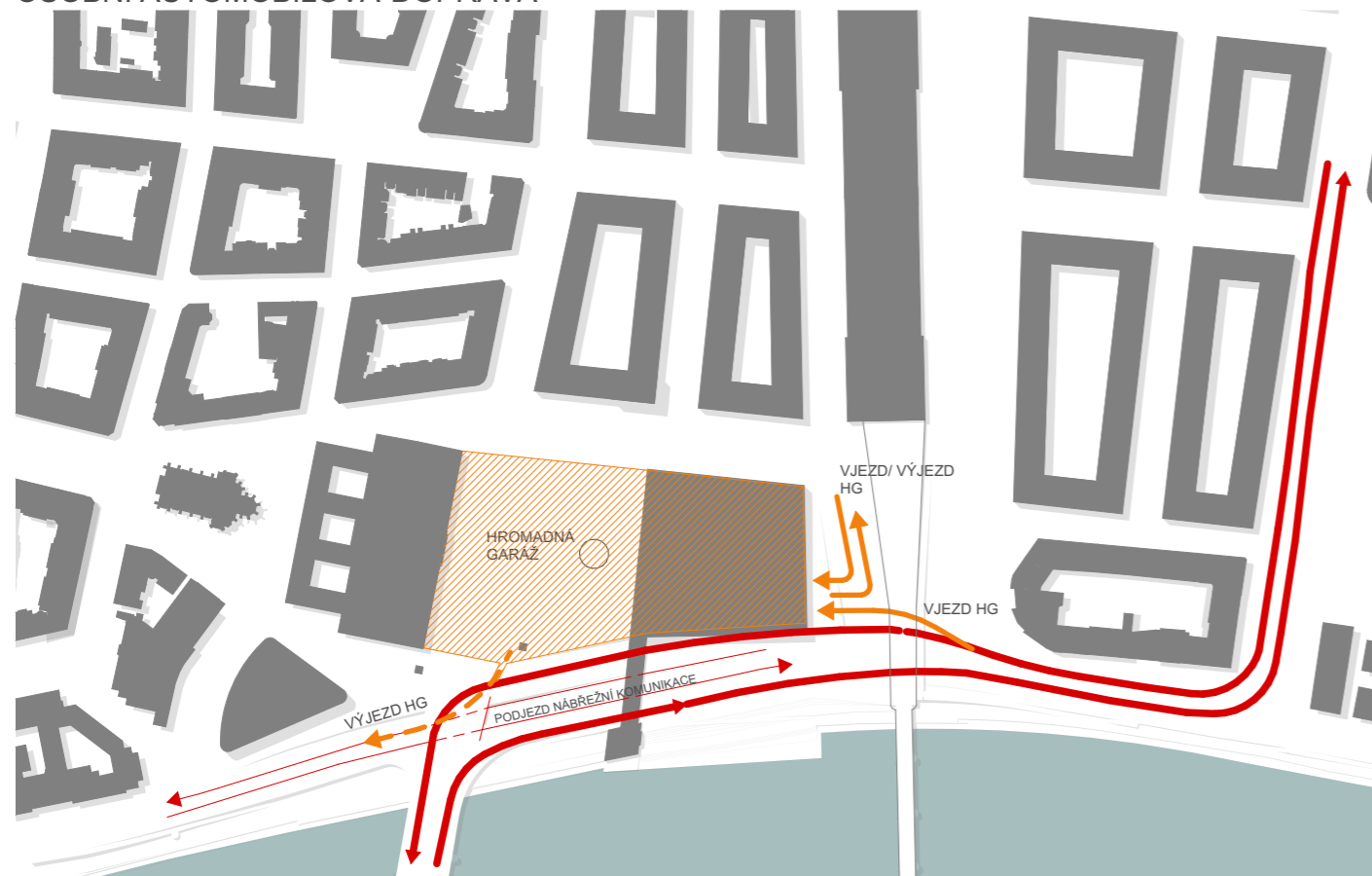
MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA



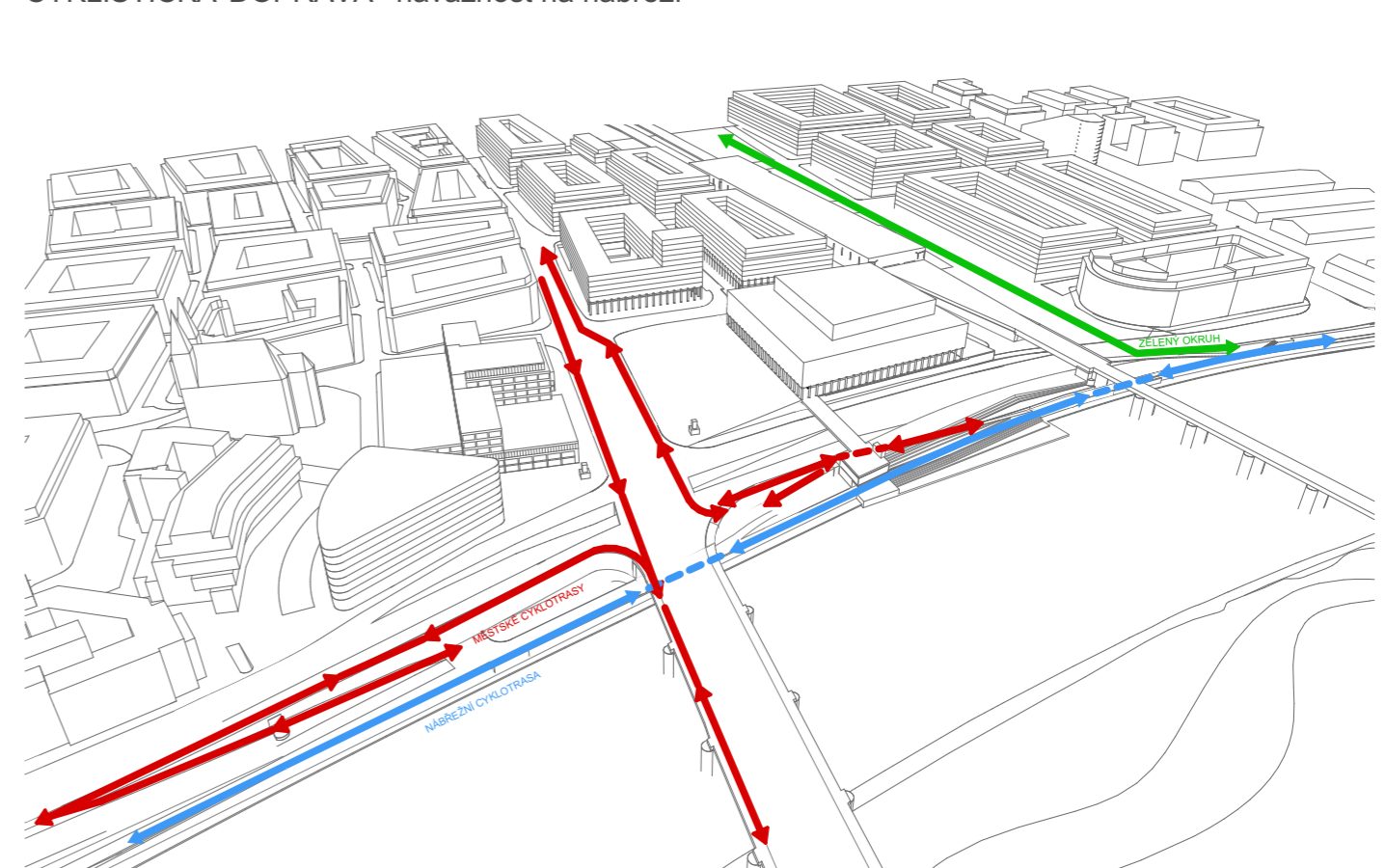
CYKLISTICKÁ DOPRAVA



OSOBNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA



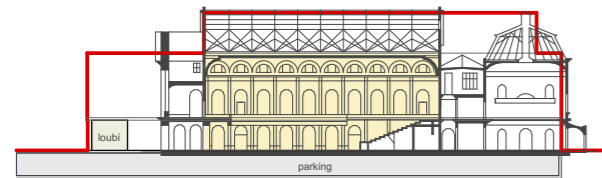
CYKLISTICKÁ DOPRAVA - návaznost na nábřeží



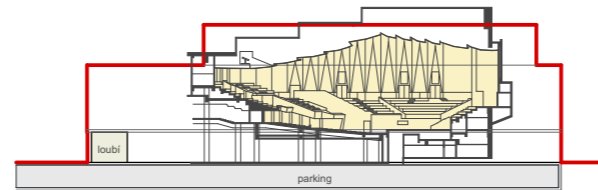
HLAVNÍ SÁL FILHARMONIE MIMO TUBUS METRA

Objekt filharmonie je umístěn tak, že je možné navrhnout hlavní sál mimo tubus metra. Sál tak může být lépe dilatován od vibrací a hluku. Hmotové řešení umožňuje hlavní sál filharmonie navrhnout jak v uspořádání "krabice od bot", tak ve viničním uspořádání. Referenčně jsou vloženy do objemu existující sály.

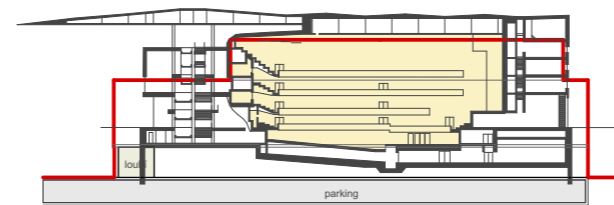
Concertgebouw v Amsterdamu
uspořádání - krabice od bot
kapacita sálu 1974 míst



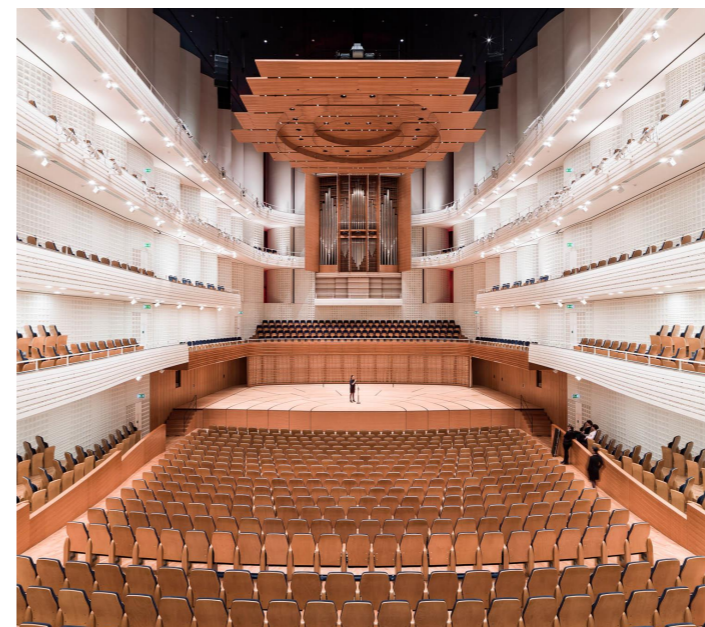
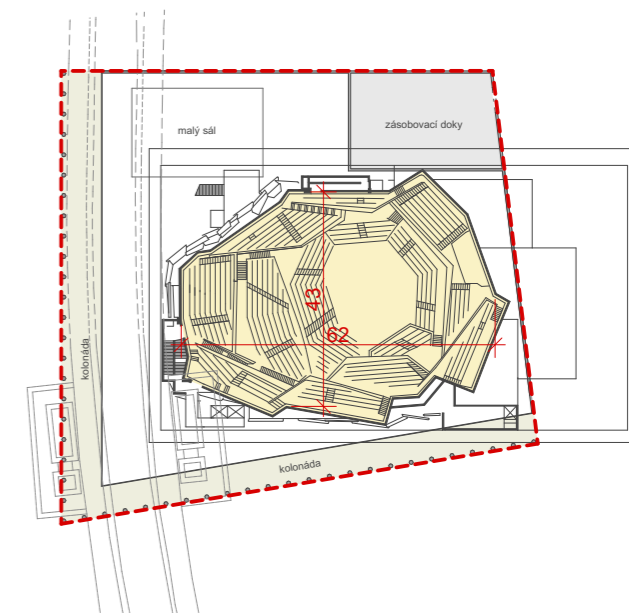
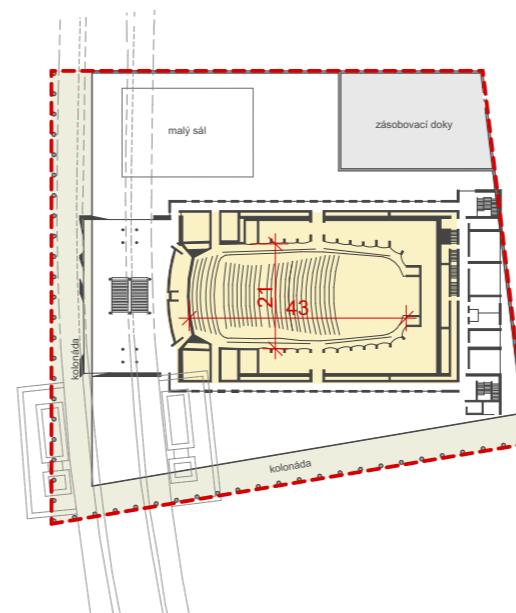
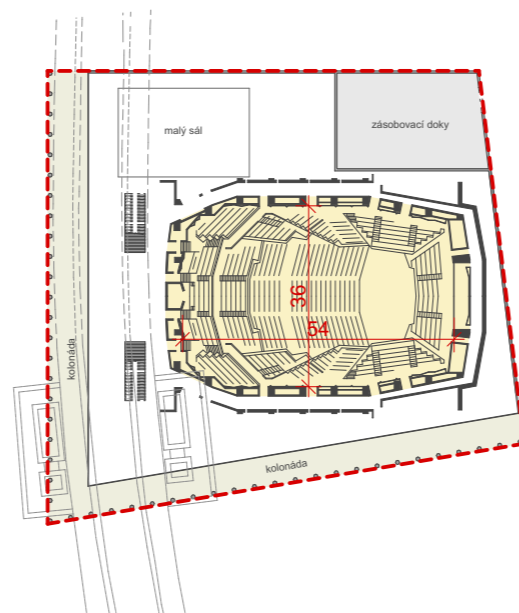
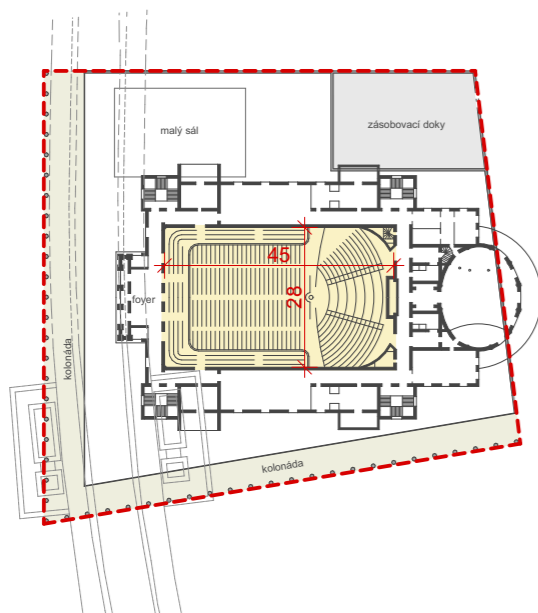
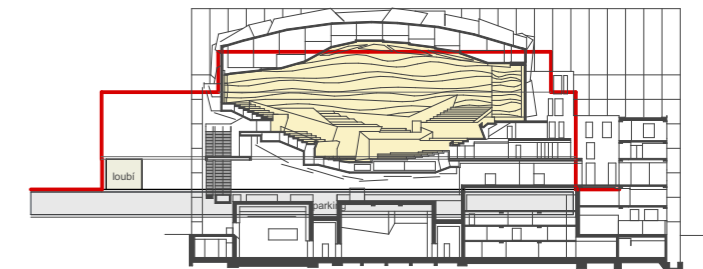
Suntory Hall v Tokiu
viniční uspořádání
kapacita sálu 2006 míst

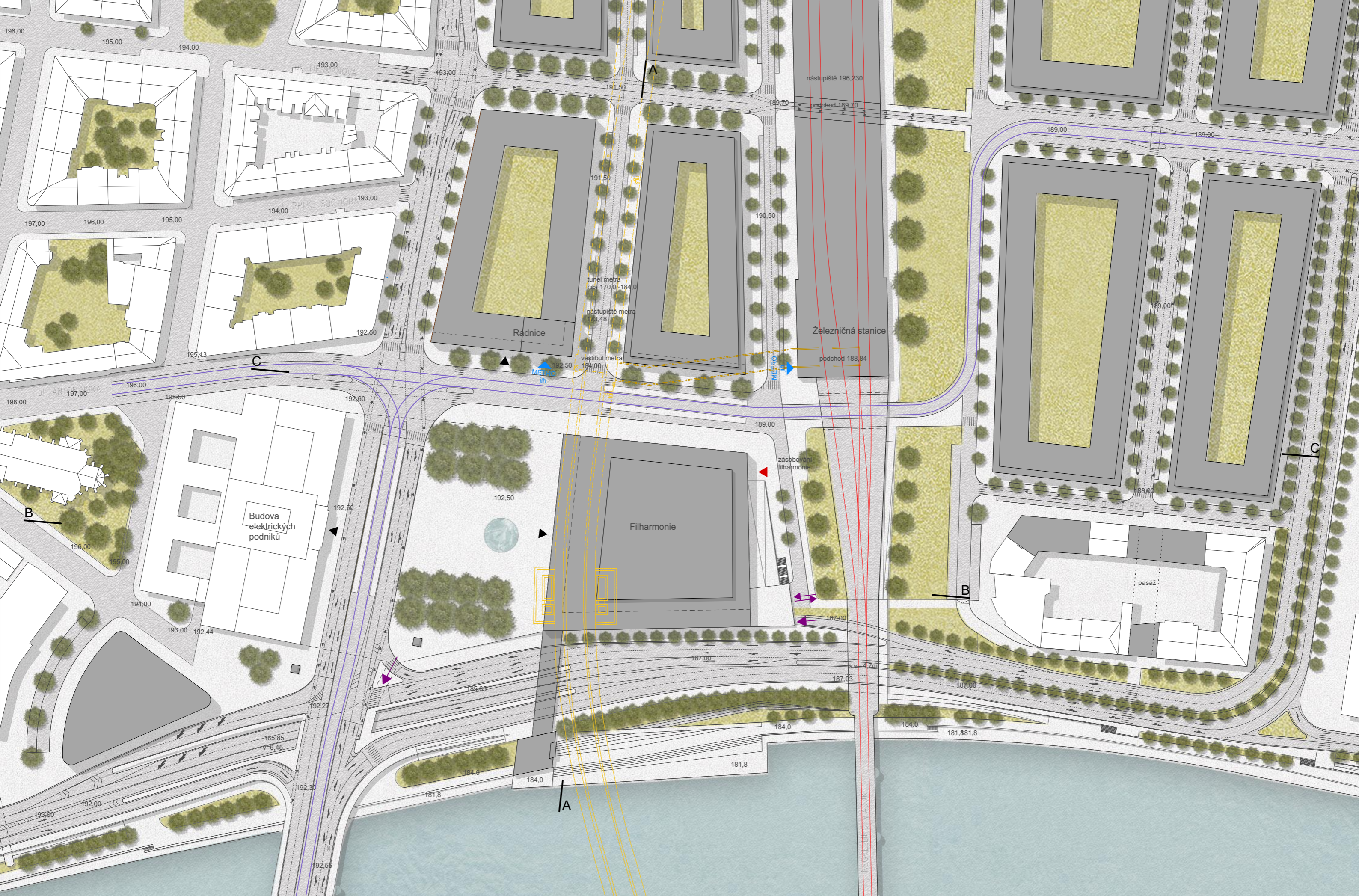


KKL Lucern
krabice od bot
kapacita sálu 1840 míst

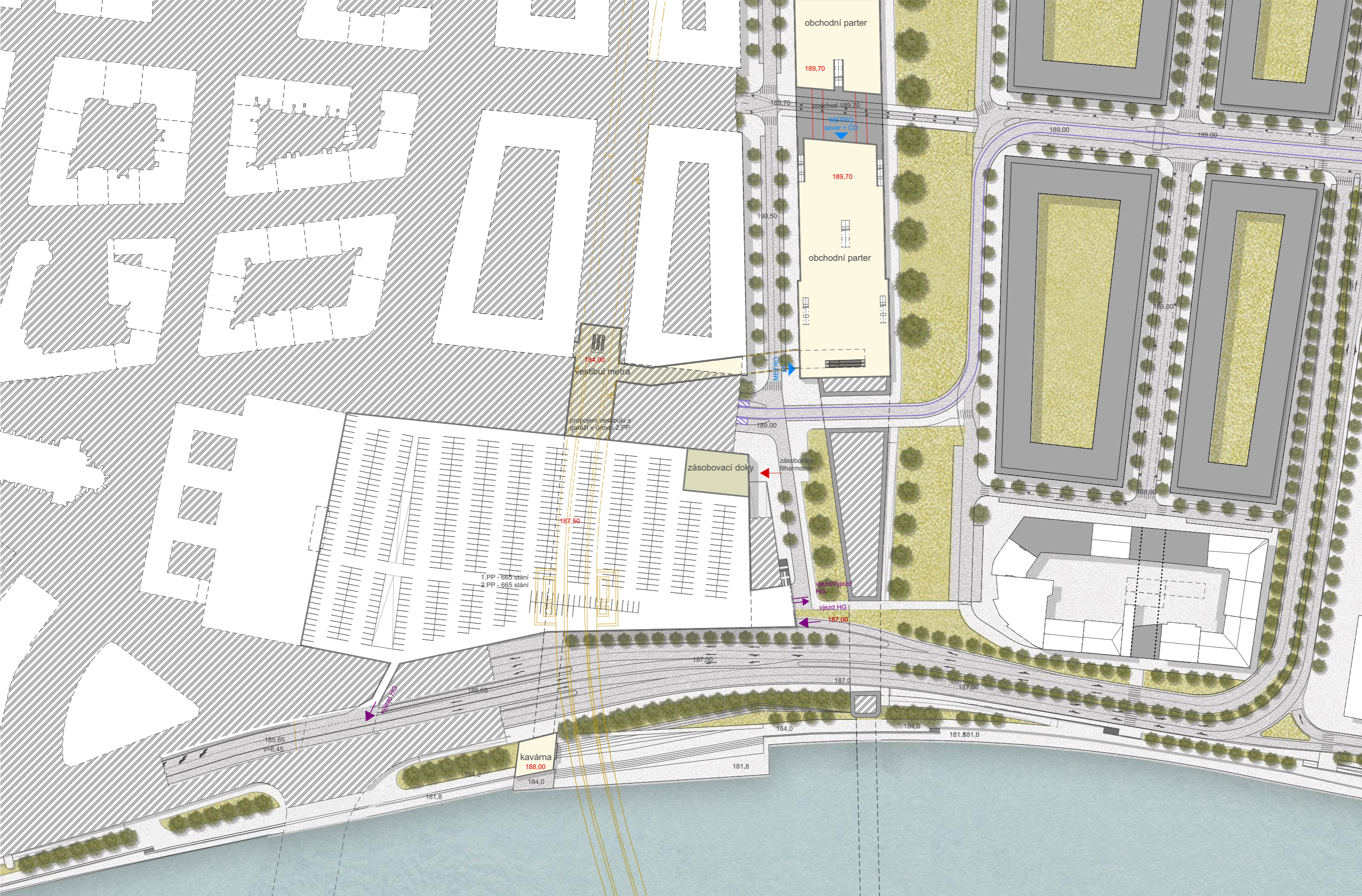


DR Koncerthuset v Kodani
viniční uspořádání
kapacita sálu 1800 míst

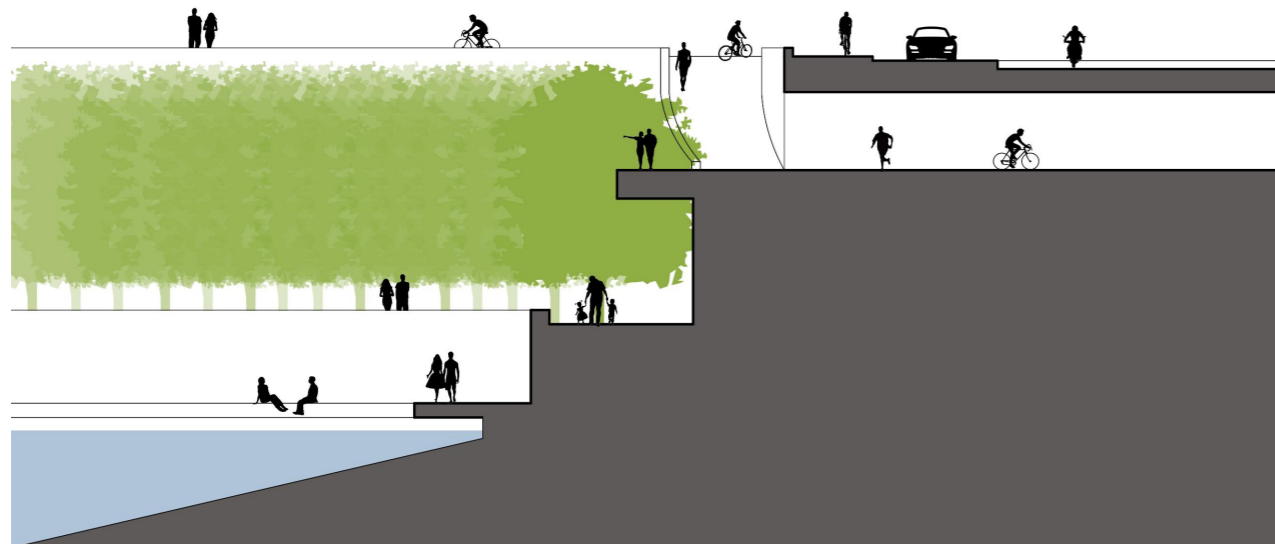








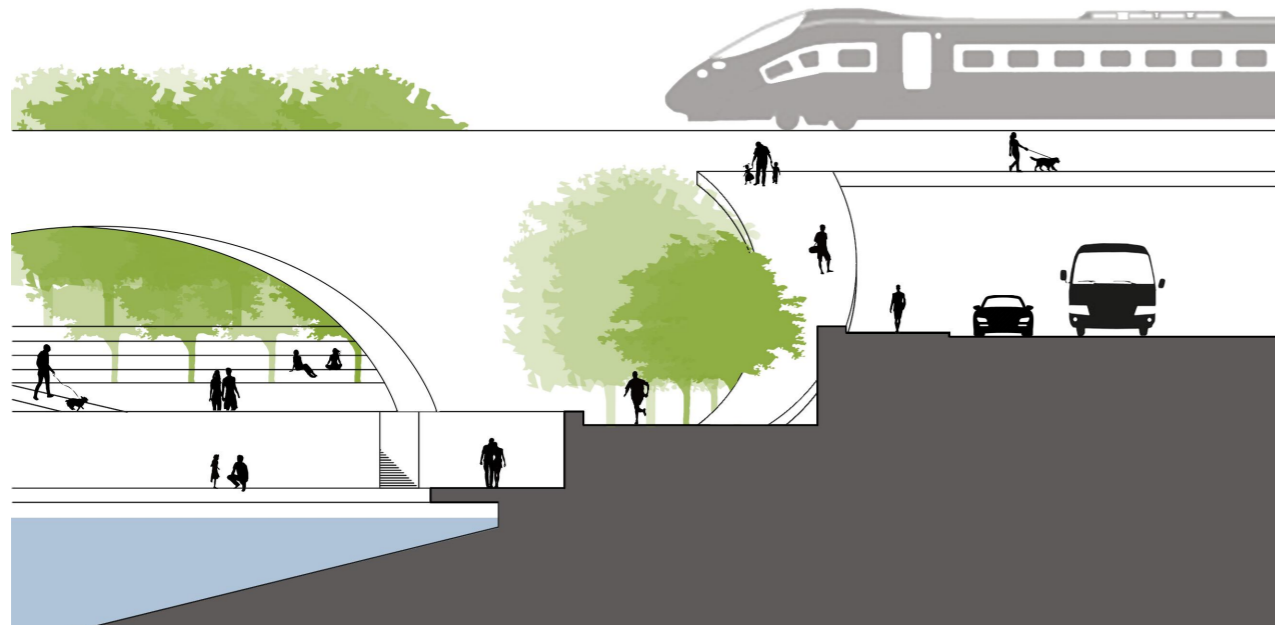
ŘEZ A NÁBŘEŽÍ PŘED ÚŘADEM



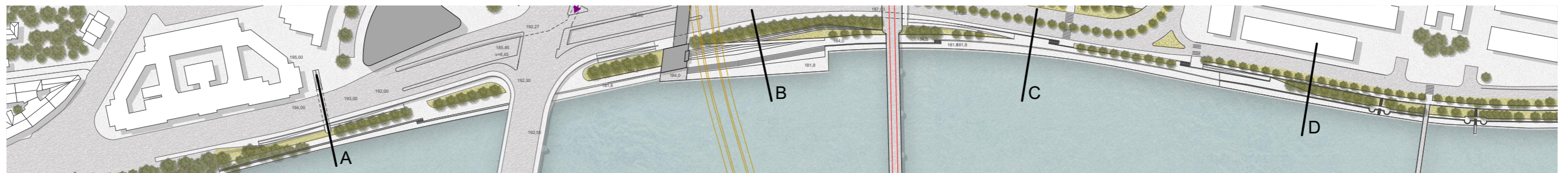
ŘEZ B NÁBŘEŽÍ PŘED FILHARMONIÍ

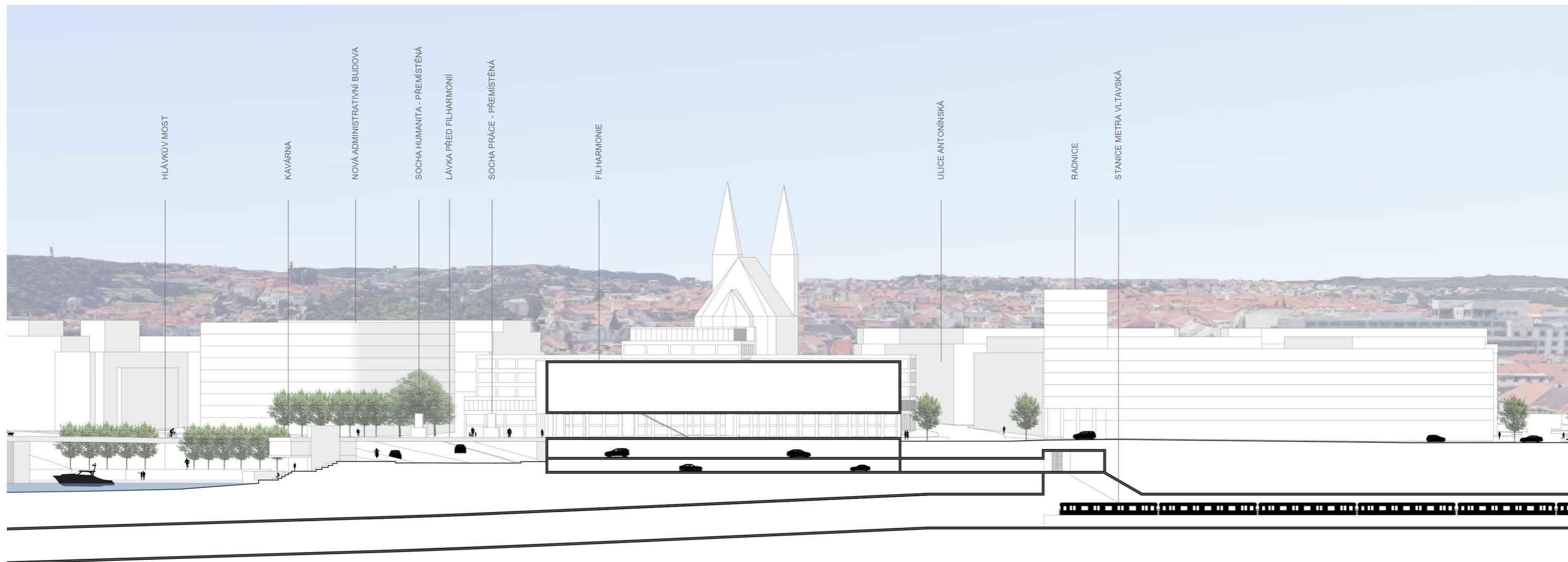


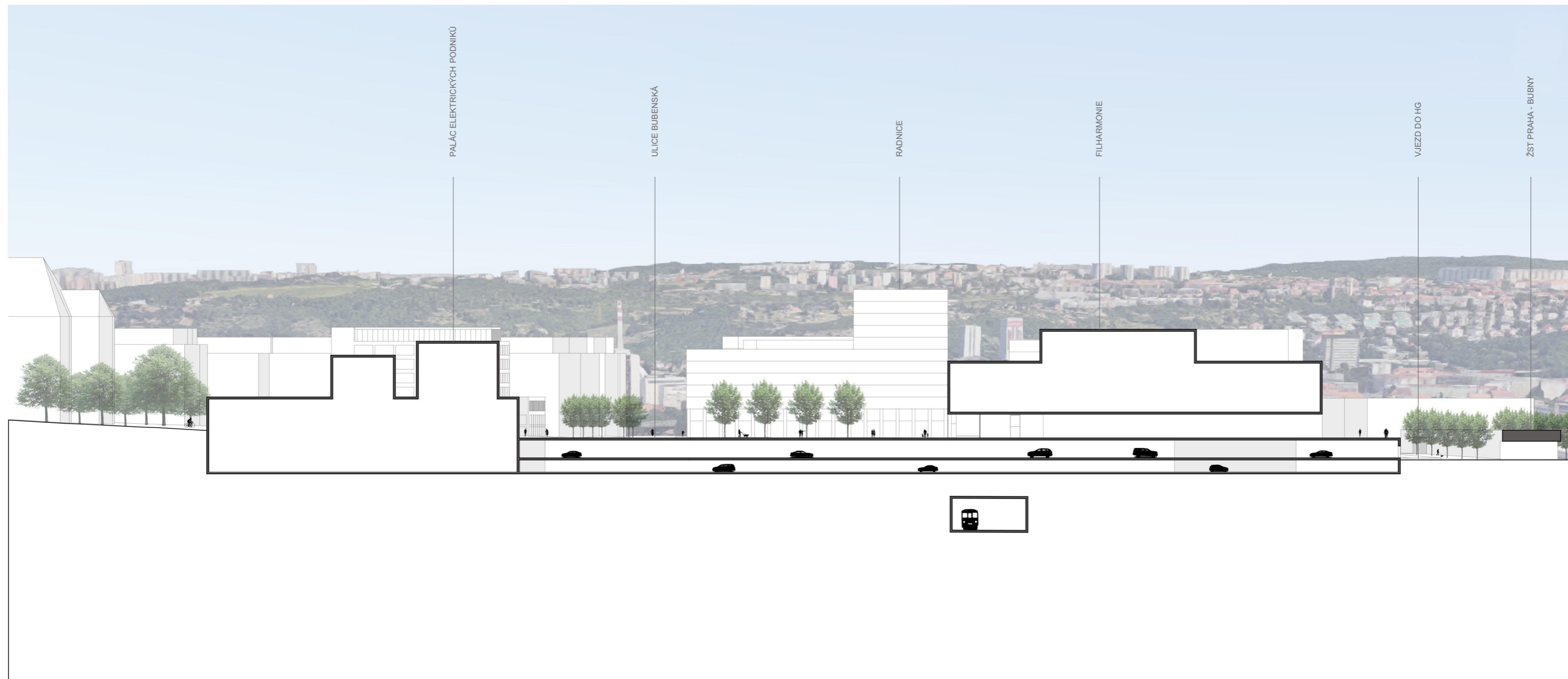
ŘEZ C NÁBŘEŽÍ PŘED VIADUKTEM

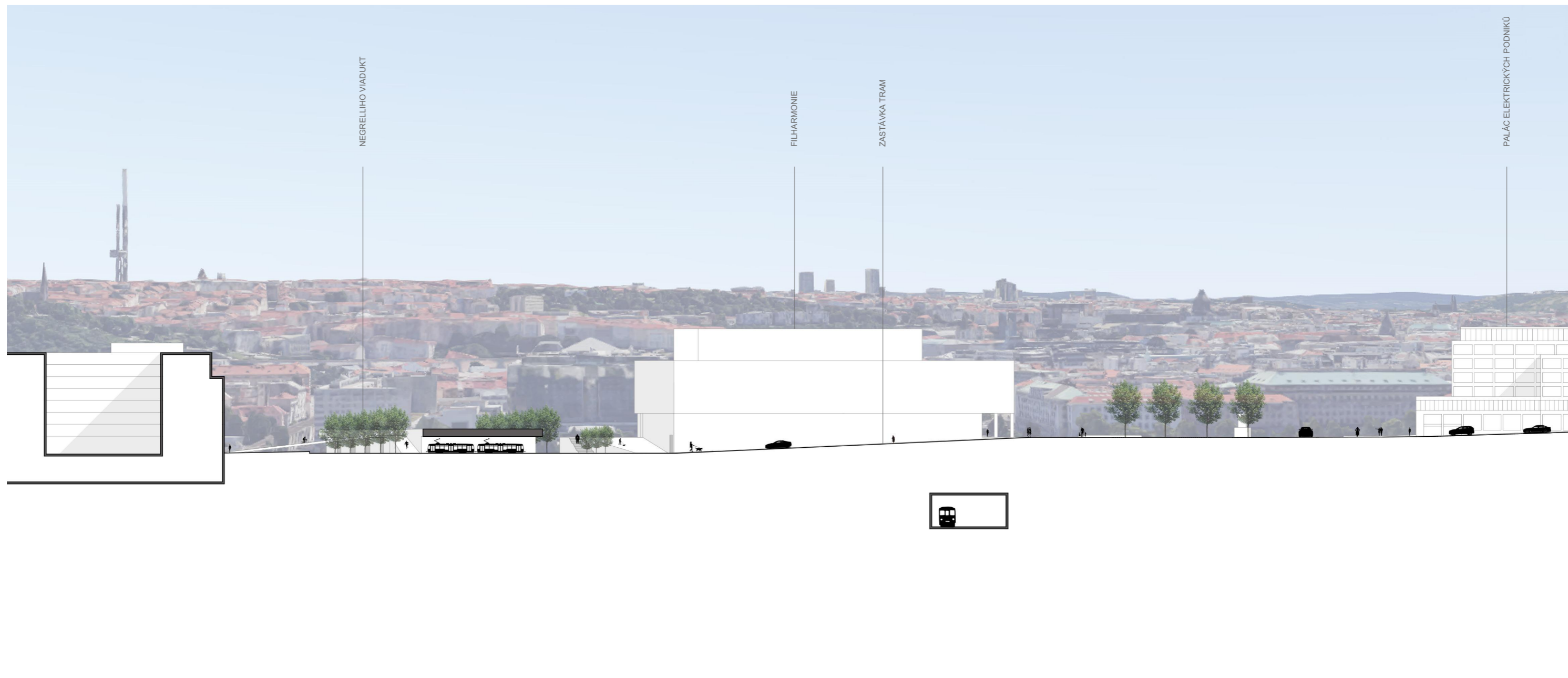


ŘEZ D NÁBŘEŽÍ PŘED PRAŽSKOU TRŽNICÍ

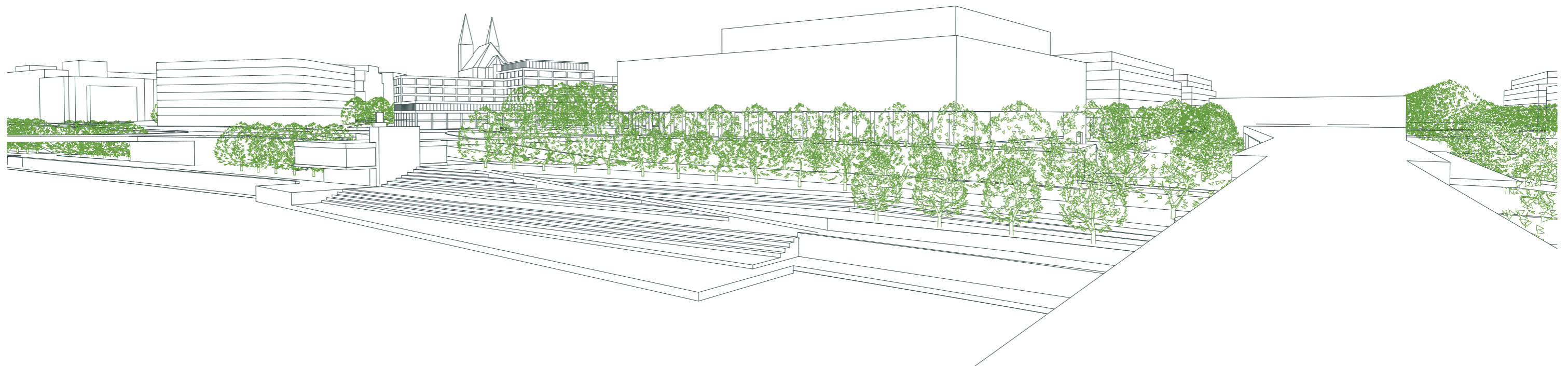
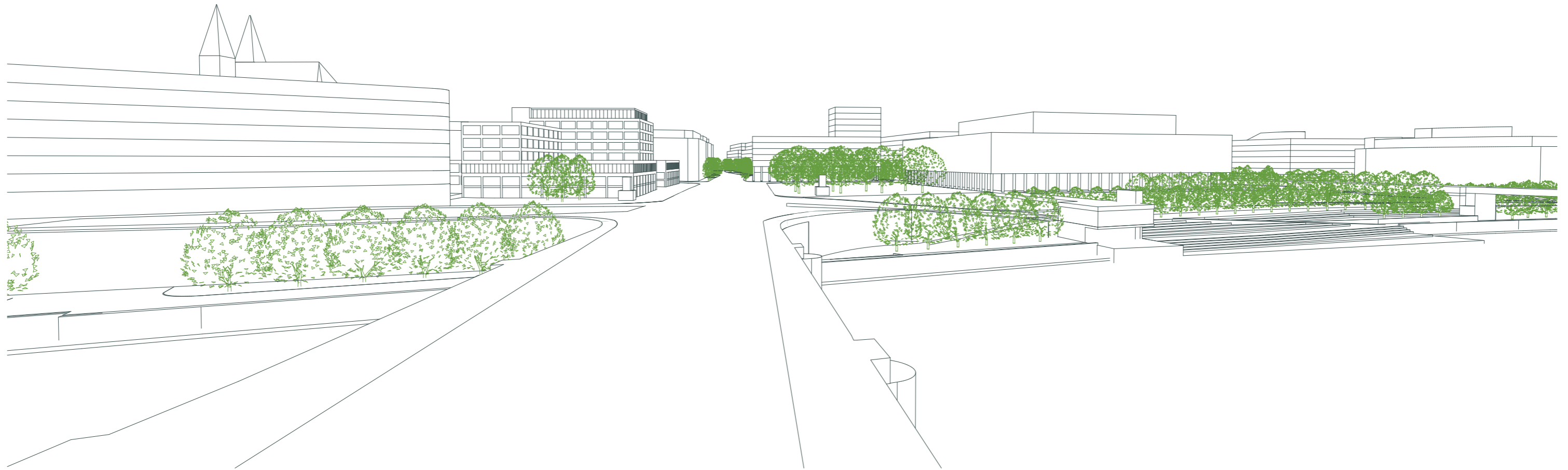










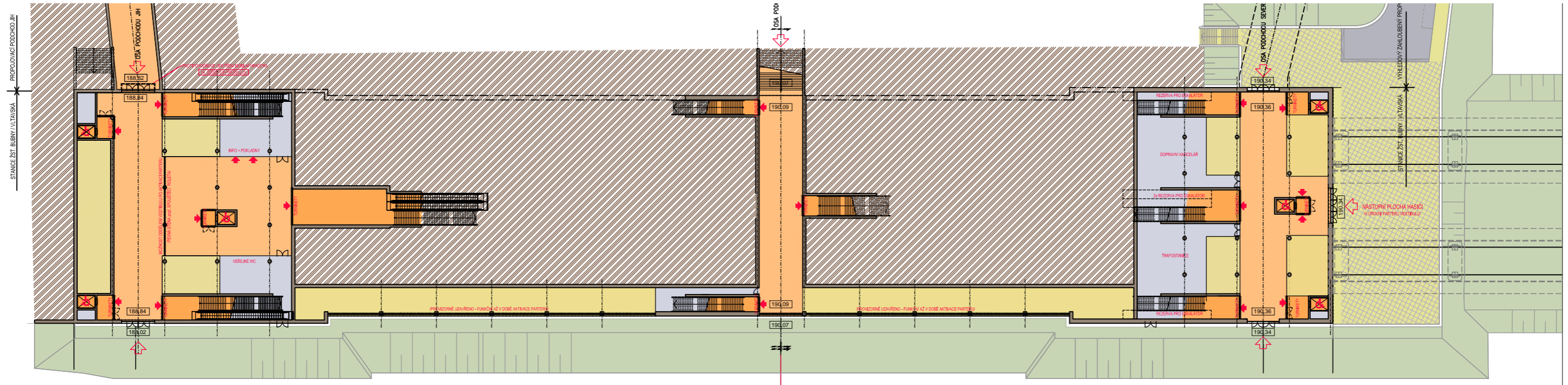




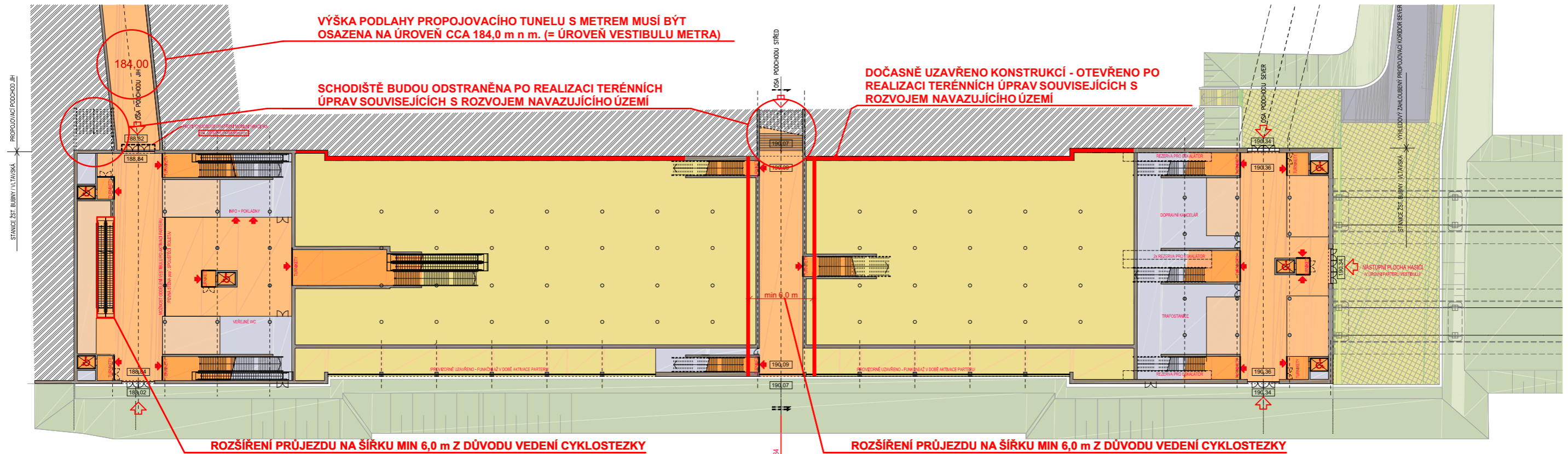
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY PROJEKTU ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-BUBNY

- **OBCHODNÍ PARTER POD CELÝM NÁSTUPIŠTĚM:** v poskytnutém podkladu - projektu žst. Praha-Bubny 04/2017 - je navrženo využití parteru pouze na východní straně budovy železniční stanice. Západní část je zasypána. Toto řešení koliduje mimojiné i s přemístěním vedení tramvaje do nově navrženého podjezdu pod železniční trať na jižní straně železniční stanice. Vzhledem k budoucímu rozvoji území na západní straně železniční stanice je nutné, aby byl objekt založen na nižší úroveň a mohl zde v budoucnu vzniknout plnohodnotný obchodní parter.
- **ROŠÍŘENÍ STŘEDNÍHO PODJEZDU:** Pro lepší dopravní propojení městských čtvrtí Holešovice a západní Letná doporučujeme umožnění podjezdu nádražím také pro cyklisty. Střední podchod by měl mít tedy šířku aspoň 6 metrů
- **NAVRŽENÍ ESKALÁTORU A VÝTAHU DO TUNELU PROPOJUJÍCÍHO ŽST S METREM:** Výška podlahy v přístupovém tunelu z jižní části železniční stanice do jižního vestibulu metra Vltavská musí být osazena přibližně na kótě 184,00 m n.m. Tato výška je dle předaných podkladů výškou podlahy ve vestibulu

Půdorys úrovně pod nástupištěm - STÁVAJÍCÍ PROJEKT Metrostavu



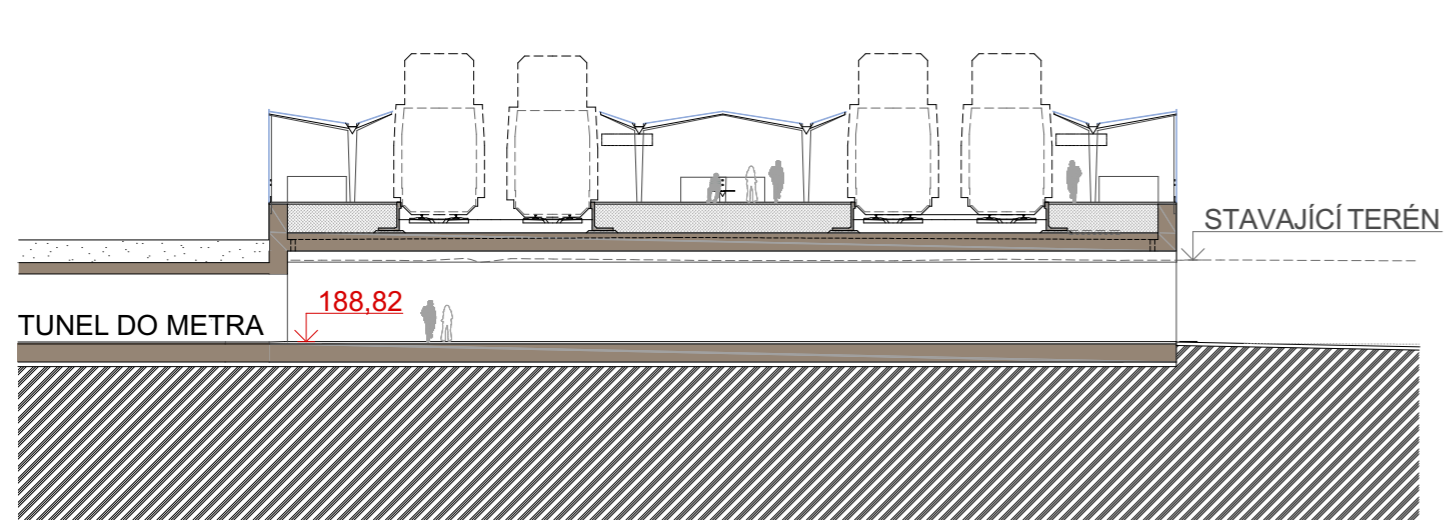
Půdorys úrovně pod nástupištěm - NAVRŽENÁ OPATŘENÍ



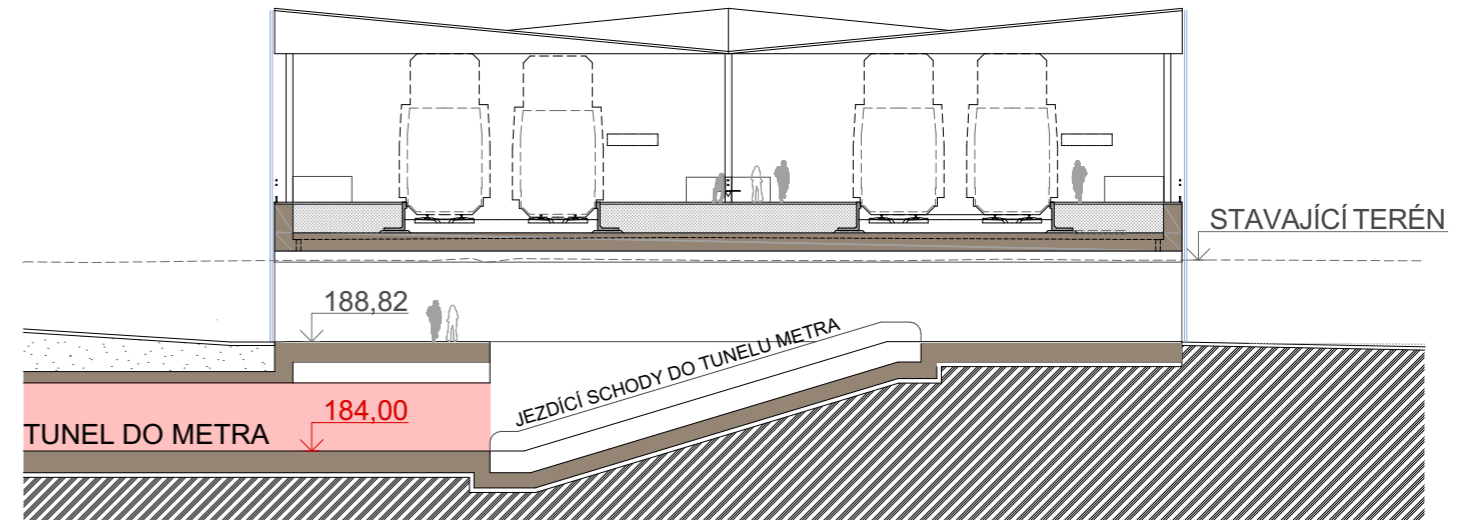
JINÉ VÝŠKOVÉ OSAZENÍ PODCHODU ÚSTÍČHO DO JIŽNÍHO VESTIBULU METRA

Výška podlahy v přístupovém tunelu z jižní části železniční stanice do jižního vestibulu metra Vltavská musí být osazena přibližně na kótě 184,00 m n.m. Tato výška je dle předaných podkladů výškou podlahy ve vestibulu. Pokud by byl podchod osazen na výškovou kótu 182,82 m n.m. (jak je uvedeno v projektu žst Praha-Bubny), ocitl by se po terénních úpravách souvisejících s urbanistickým rozvojem západní části řešeného území a s vedením tramvajové trati podjezdem pod železnici u jižní strany železniční zastávky na úrovni terénu a nebyl by tedy potřebný. Zároveň považujeme za důležité přímé a kryté napojení stanice metra a železniční stanice. Větší zahloubení tunelu je tedy z našeho pohledu nutné.

Příčný řez žel. stanic v místě podchodu Jih - STÁVAJÍCÍ PROJEKT Metrostavu



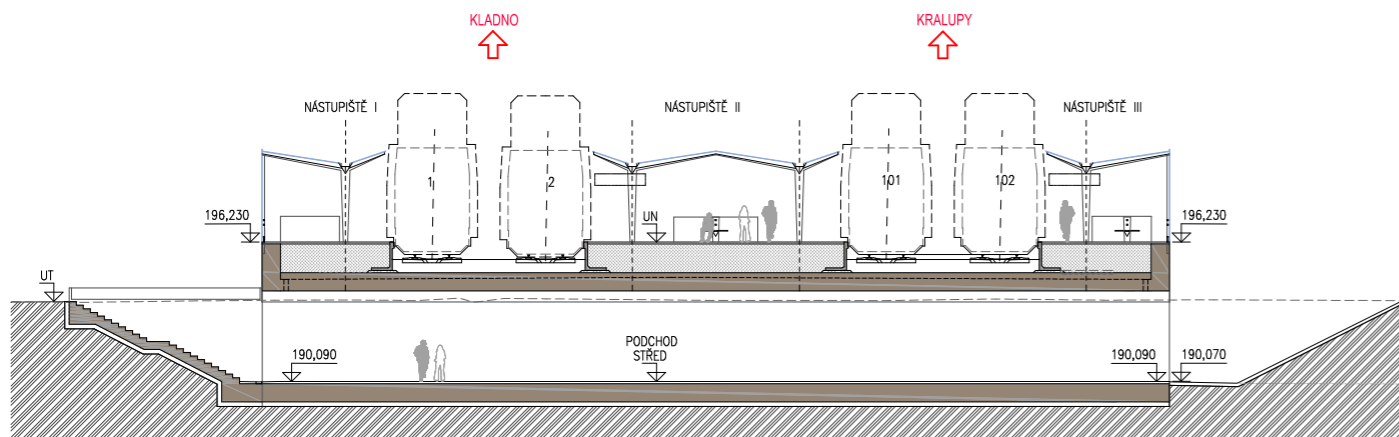
Příčný řez žel. stanic v místě podchodu Jih - **NAVRŽENÁ OPATŘENÍ**



ZASTŘEŠENÍ CELÉHO NÁSTUPIŠTĚ

Z hlediska hlukového zatížení doporučujeme zastřešení celého nástupiště. Usnadní se tak další rozvoj území především pro bydlení, které bude možno realizovat i v bezprostřední blízkosti železniční stanice.

Příčný řez žel. stanic v místě podchodu Střed - STÁVAJÍCÍ PROJEKT Metrostavu



Příčný řez žel. stanic v místě podchodu Střed - **NAVRŽENÁ OPATŘENÍ**

