PROMISED

Brožura obsahuje hledání společného zadání diplomního projektu. Po shrnutí hledání zadání se věnuje metodě, tématu a místu. Popisuje způsob práce v kolektivu a myšlenku celkového díla. Nalezené místo je analyticky zkoumáno a zjištěné informace jsou aplikovány pro nalezení urbanistických východisek a principů. Analýzy a principy jsou východiskem pro návrh úvodního masterplanu.

AKADEMIE VÝTVARNÝCH UMĚNÍ V PRAZE
STUDIJNÍ PROGRAM VÝTVARNÁ UMĚNÍ
ATELIÉR ARCHITEKTURY / ŠKOLA ARCHITEKTURY - ATELIÉR ŠIK

DIPLOMOVÁ PRÁCE - TEORETICKÁ ČÁST
USKUPENÍ STAVEB JAKO VÝSLEDEK KOLEKTIVNÍ SPOLUPRÁCE
ENSEMBLE OF BUILDINGS AS A RESULT OF A COLLECTIVE COOPERATION
PROMISED PANKRÁC

VYPRACOVALI:
SAUSAN HAJ ABDOVÁ
VERONIKA HUŠKOVÁ
MICHAL LISKA
JURAJ MIŠÍK
DOMINIK VÁCHA

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:
PROF. MIROSLAV ŠIK ETHZ ARCH. BSA SIA DR.H.C.

KONZULTANTKA TEORETICKÉ ČÁSTI:
ING. ARCH. MARIA TOPOLČANSKÁ, PH.D.

AKADEMICKÝ ROK 2022/2023

ANOTACE

Jak stavět ve světě s vědomím tížící enviromentální úzkosti? Nebo snad raději nestavět? Je vůbec v budoucnosti místo pro architekty? A jak najít kouzlo v místě, které zdánlivě postrádá veškerou romantiku?

Promised Pankrác je doplnění existujícího urbanismu a návrh nové čtvrti na pražském Pankráci, vytvoření plnohodnotného lokálního centra Prahy. Nechceme dělat zbytečná velká gesta, ani demonstrovat jediný možný přístup k řešení udržitelného urbanismu. Věříme, že síla projektu tkví v modelu spolupráce, v rozdílných přístupech spojených jednotící myšlenkou.

Nesoutěžíme spolu. Naopak se učíme jeden od druhého, ukazujeme si naše nápady, průběžně konzultujeme a spojujeme síly, aby náš hlas byl více slyšet. Je to hlas spolužáků, kolektivu, kamarádů, generace. Tak jako v otázkách celé společnosti i v řešení tohoto konkrétního návrhu se snažíme pochopit chyby, které jako obyvatelé měst, světa dědíme od našich předchůdců, a které se jako poslední musíme ještě pokusit napravit. Přeměňujeme frustraci a žal z rozpadajícího se světa, který teprve nedlouho plně vnímáme v globálních souvislostech, v náznak východiska z krize zhmotněný obrazem „nového“ města, vykreslujeme svět, jaký bychom chtěli žít.

Jak by mohlo naše žité prostředí vypadat, kdybychom se přestali k životnímu prostředí chovat jako ke zdroji, a začali respektovat zemi jako domov, který sdílíme s ostatními lidmi, rostlinami a jinými bytostmi ve vzájemné symbióze? Pankrác je v tomto ohledu dostatečným manifestem selhání deregulace volného trhu projevující se i v urbanismu – čtvrť zničená automobilovým provozem a sídly korporací v mrakodrapech, kde zdánlivě jediná možnost trávení volného času je v obřím nákupním centru.

Jsme si vědomi toho, že ani v této debatě nejsme nestranní. Uvědomujeme si výraznou zaujatost role architekta*ky, která je důsledkem vzdělávání. Ale vnímání pozice architekta*ky jako další naslouchající profese, je klíčem k vnímání okolních hlasů, které hájí pozice jiné jako enviromentální či sociální. Víme, že ke zhmotnění takového úkolu, jakým je město pro všechny a bez zvyšující se ekologické zátěže, je zapotřebí součinnosti a zohlednění daleko více stran než jen a pouze architektonické vize. Ale snažíme se dělat to, co v rámci architektury můžeme. A to předkládat možné myslitelné a někdy i těžko představitelné podoby budoucího městského uspořádání. Ne ani tak ve smyslu fyzickém, ale spíše symbolickém.

Náš návrh je malým příspěvkem k sílícímu diskurzu ekologického urbanismu. Má inspirovat k zamyšlení, v čem všem nám brání nastavený systém neoliberálního kapitalismu. Toužíme po spravedlivé společenské transformaci a sníme o nerůstu, environmentální zodpovědnosti a o hodnotách měřených jinými kritérii, něž finančními.

VIZE: *PROCITNUTÍ*

KOLEKTIVNÍ SPOLUPRÁCE

Jako diplomanti máme tu výhodu, že si můžeme sami vymyslet zadání našeho diplomního projektu. Ještě než jsme se dohodli na konkrétním zadání a vybrali společné téma a místo, měli jsme představu o společném architektonickém návrhu jako o výsledku kolektivní spolupráce. Shodli jsme se na odmítnutí zaběhlého systému soutěže o nejlepší projekt. Nechtěli jsme proti sobě soupeřit, chtěli jsme spolupracovat, učit se od sebe. Chtěli jsme spojit síly a tak vytvořit dílo, které má jednotnou myšlenku a poselství, protože si uvědomujeme, že tak bude naše práce mít silnější hlas.

Pojmy jako kolektiv vnímáme perspektivou nezatíženou konotacemi z minulých let. I když jsme každý jiná osobnost, dokázali jsme v důležitých aspektech najít shodu a svým způsobem tak simulovat spolupráci na reálném urbanistickém zadání v nehierarchickém týmu, ve kterém jsou si všichni rovni, stejnou měrou přispívají k společnému dílu prací i názory a vzájemně se respektují – protože bytostně věříme, že tak by měla spolupráce mezi architekty vypadat i v praxi.

Výsledkem je kolektivní návrh městské čtvrti skládající se z pěti doplňujících se různorodých částí, dohromady tvořící srozumitelný celek.

TRVALÁ UDRŽITELNOST

Žijeme v přelomové době. Každý*á se denně rozhodujeme, zda budeme proměňující se svět kolem nás ignorovat a žít včerejškem, pozorovat ho v jeho transformacích, nebo zda budeme sami těmi, kteří si budou jeho změny vyvolané klimatickou krizí plně uvědomovat, zajímat se o budoucí rizika a aktivně pronikat do procesu adaptace na nové podmínky.

Nezaujaté nahlédnutí do prognóz klimatických vědců, které se v posledních 60 letech konstantně stále potvrzují, zpřesňují a doplňují nemůže nechat nikoho na pochybách, že pokud velmi rychle nezměníme způsoby, jakými se jako společnosti organizujeme, obchodujeme a využíváme přírodní zdroje, čeká nás brzký kolaps.

Vlastně by to měla být pro všechny naprostá samozřejmost a přece nás neznalost, strach z neznámého, snad i neochota přijmout velmi rychle potřebné kroky, drží v zajetí statutu quo.

Nechceme stále dokola nikomu ukazovat grafy korelace skleníkových plynů v atmosféře a zvyšující se teploty. Nechceme znovu nikomu vysvětlovat, proč je potřeba jednat teď hned. Nechceme nikoho přesvědčovat, proč se otázka změny klimatu týká všech obyvatel planety včetně nás. Ani proč nevěříme ve schopnost neoliberalismu docílit spravedlivější společnosti. Nechceme už vést debatu nad vědeckými fakty, které stále velká část globální společnosti zpochybňuje a relativizuje. Je to vyčerpávající.

Změny klimatu se dotknou nás všech. Nemáme už ani minutu na to, abychom se zaobírali diskuzemi, zatímco naše planeta je doslova v plamenech. Neexistuje na světě pro lidi důležitější cíl, než zachovat planetu obyvatelnou pro nás, další generace i ostatní bytosti.

Proto je hlavním kritériem naší společné práce trvalá udržitelnost. Navrhování neudržitelných staveb, prostranství, čtvrtí a měst je buď neznalost, cynismus, nebo politický kompromis, který si dnes nemůžeme dovolit. Věříme, že udržitelné městské čtvrti budou prospěšné pro všechny a že je mitigace změny klimatu a adaptace na ni dnešním duchem doby.

Základní parametry, které by kvalitní městské čtvrti měly splňovat jsou:

I. UDRŽITELNOST
— energetická (hustota, čtvrťová komunitní energetika, využívání zbytkové energie, OZE, dešťová voda, upřednostňování pasivních technologií před aktivními)
— materiálová (využívání zdrojů, šedá energie, re-use, redukce terénních úprav)
— ekonomická a sociální (státní, městská a družstevní výstavba, podpora komunit, lokální centra, maximální důraz na dostupnost a sociální vyváženost bydlení a práce)

II. KONTEXTUALITA
— architektonická (charakter místa, okolí, města, vliv podnebí)
— politická a socioekonomická (standard, typologie, způsob financování, krize bydlení, cena za m^2, cenová dostupnost)

III. INKLUZIVITA
— prostor pro všechny bez rozdílu (lidi různého věku, gendru a původu, faunu a flóru)

IV.PROSTUPNOST,POBYTOVOST,SPOLEČENSKOST
— bezbariérové řešení (úrovňová křížení, sklony ulic, vstupy do domů, vodící linie)
— efektivita mobility (preference pěší a cyklo dopravy, omezení parkování, MHD)
— podmínky pro setkávání (hustota, přiměřené množství veřejných prostranství, místa)

V. POLYFUNKČNOST
— dostatečné zastoupení bydlení, práce, staveb pro obchod, kulturu, sport atd., hustota a překrývání funkcí

VI. FLEXIBILITA A ADAPTABILITA
— přizpůsobitelnost městských bloků i jednotlivých domů a racionalizace, optimalizace jejich konstrukcí

WORKSHOP

HLEDÁNÍ ZADÁNÍ

- metóda
V prvých stretnutiach teoretickej časti sme sa zaoberali metódou a témou našej práce. Rýchlo sme sa zhodli na princípe kolektívneho diplomu. Chceli sme (a chceme) navrhovať na spoločnej ploche, kolektívne, vedome či podvedome na seba reagovať a ovplyvňovať sa.

- téma
Tematicky nás zaujímal re-use, whitefield, brownfield a cyklo- doprava. Témy sme nazvali: Re-use: obchodné centrá, Mestský brownfield - slepá škvrna v tkanive mesta a Cyklo Praha - Napojenie Prahy na svoje prírodné okolie pomocou siete cyklotrás. Nadchli sme sa pre tému Města zdí - nákupnéch centrá. Nákupné centrá dnes v meste zaberajú neprirodzene veľké zrná introvertných, do seba hľadiacich ostrovov. Napriek často špecifickej architektúre prinášajú rovnakosť náplne vo forme globálnych značiek obchodov s topánkami a mletým mäsom v žemli. Niektoré prevádzky sú neobsadené už dnes. Veľa z nich čaká otázka adaptácie. Rozmýšľali sme nad náplňou a podstatou týchto štruktúr do otáznych zajtrajškov. Odpovedáme ideou vysneného centra - promised center - miesta cirkulárnej ekonomiky - priesečníku práce, bývania, voľnočasového vyžitia, produkcie, ...

- miesto
V ďalšej časti sme sa sústredili na rozvoj témy nákupných centier (ďalej OC). Od sídliskových obchodných domov, cez prímestské
obchodné domy (Újezd nad Labem), mestské OC (Eden, Vivo Hostivar), hobbymarket (Bauhaus Pankrác), automobilové distribučné a servisné centrum (Auto Jarov) a periférne OC typu “mall” (Nové Butovice).
Riešili sme potrebu zapojiť tieto heterotopie - zámerne segregované objekty do väziva mesta a teda riešiť aj okolité trávniky. Museli sme premyslieť spôsob delenia projektu na individuálne diplomové práce. Už vieme, že všetci jeden dom robiť spolu nemôžeme. Môžeme ale robiť jednu lokalitu.
V semifinálovom výbere sme hodnotili kritériá ako: ikonickosť objektu OC, podnetnosť okolia, potenciál vyplývajúci z polohy v meste a možnosť nadelenia na päť. Pankrác a Auto Jarov vyšli z hodnotenia najlepšie.

- nález
Auto Jarov a jeho orbit je montovaná planéta áut na periférií. Od Prahy oddelená divnými cestičkami, cestami a trávnikmi. Ikonická a veľmi lákavá na reuse - adaptáciu. Okolie je už zaujímavé menej. Cesta, bytovky, styk s voľnou krajinou. Bauhaus na Pankráci je verejnou dopravou najdostupnejší hobby market v Prahe. Svojou náplňou a stavebnou podstatou dáva základ budúcej práce v meste. Jeho orbit je veľmi rozmanitý. Obsahuje “mrakodrapy”, mestskú diaľnicu, pražský prah, zarastajúci šport, ... ikonické miesto.
Rozhodli sme sa navrhovať vysnívané mesto, Promised Pankrác

- workshop
Základním kamenem spolupráce byl intenzivní dvoutýdenní workshop, na kterém jsme nejprve společně sbírali informace skrze analýzy řešeného území Pankráce. Konzultace s odborníky (Magdalena Havlová věnující se družstevnímu a obecnímu bydlení, Michela Kloudová z Pražské developerské společnosti, krajinářské architektky Zuzana Štemberová a Lucie Vogelová, dopravní odborníci Tomáš Cach, Vratislav Filler a Petr Preininger, urbánní ekonom Lukáš Makovský) nás díky jejich znalosti místa rychle dostaly do problematiky spojené s řešením zvoleného území. Následně jsme si odsouhlasili perimetr zásahu, navrhli hrubou podobu urbanismu, promysleli jsme jednotící koncepce.
Výsledkem workshopu pak byl MASTERPLAN zobrazující zastavitelné plochy, přibližné pozice jednotlivých solitérů, městských bloků a zejména veřejných prostranství v podobě ulic, náměstí, parkových propojení atd. Po rozdělení návrhu do 5 území podle 5 hlavních ulic / os pohybu jsme se pak pustili do práce na jednotlivých částech.

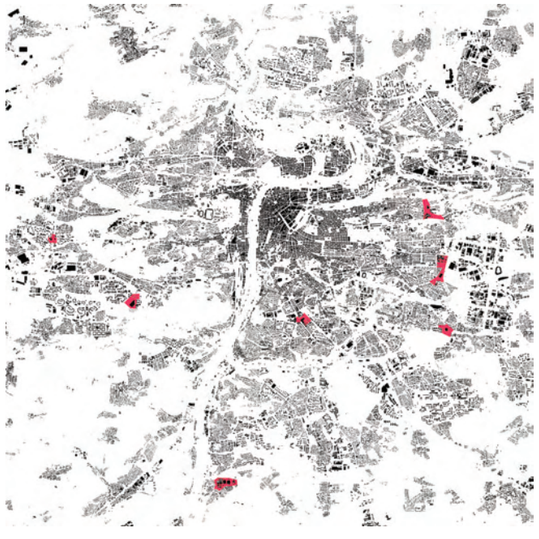








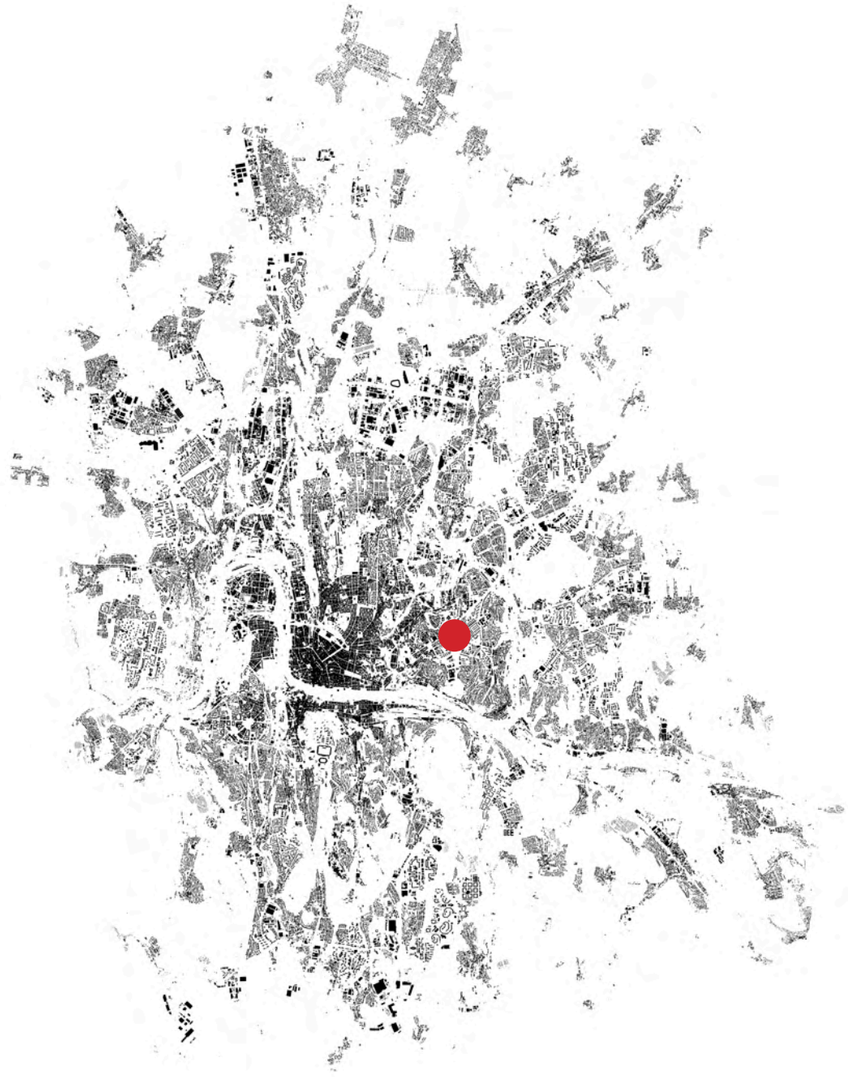




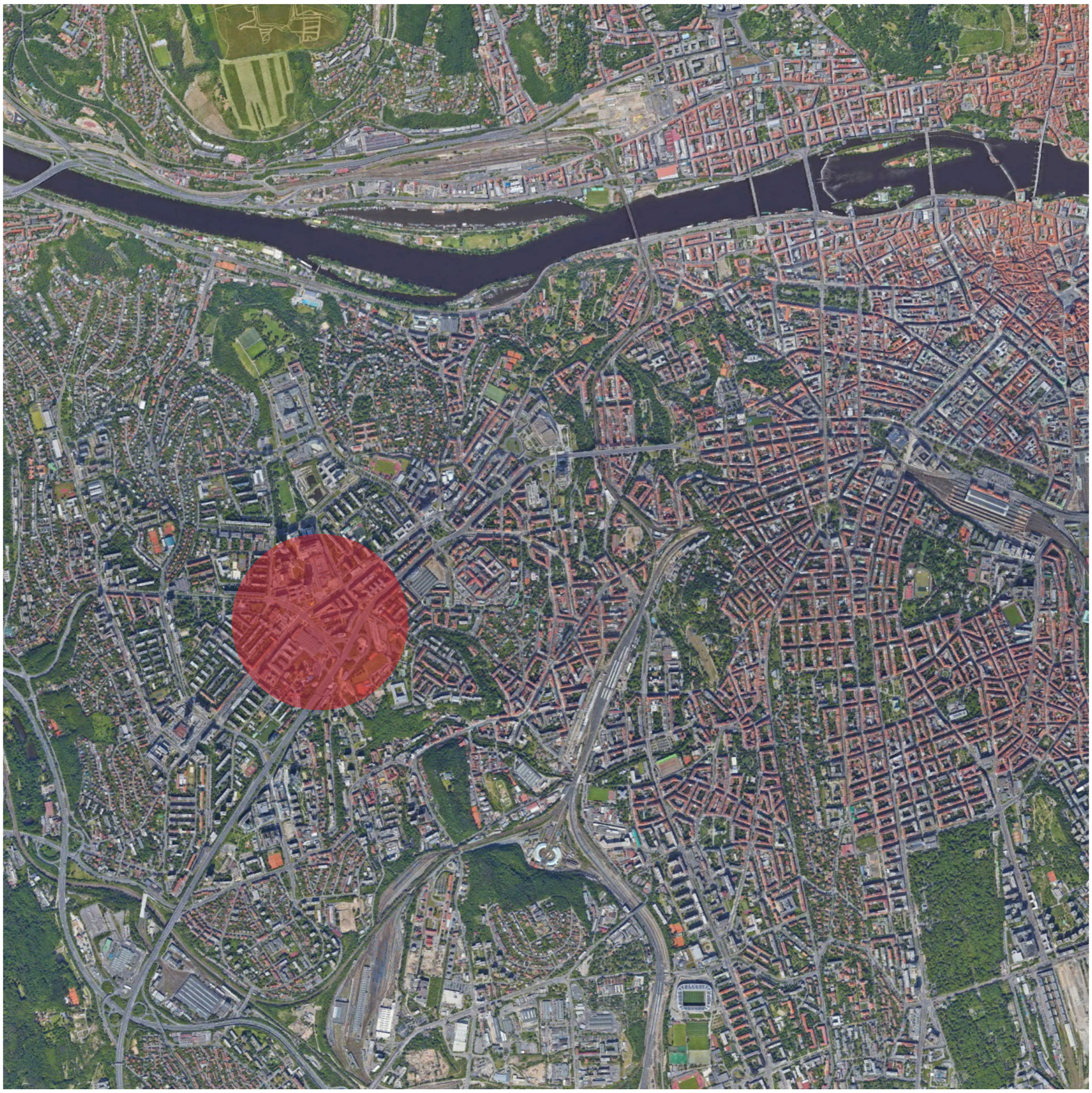


PANKRÁC - URBANISTICKÉ ANALÝZY

PROMISED



PROMISED



PANKRÁC



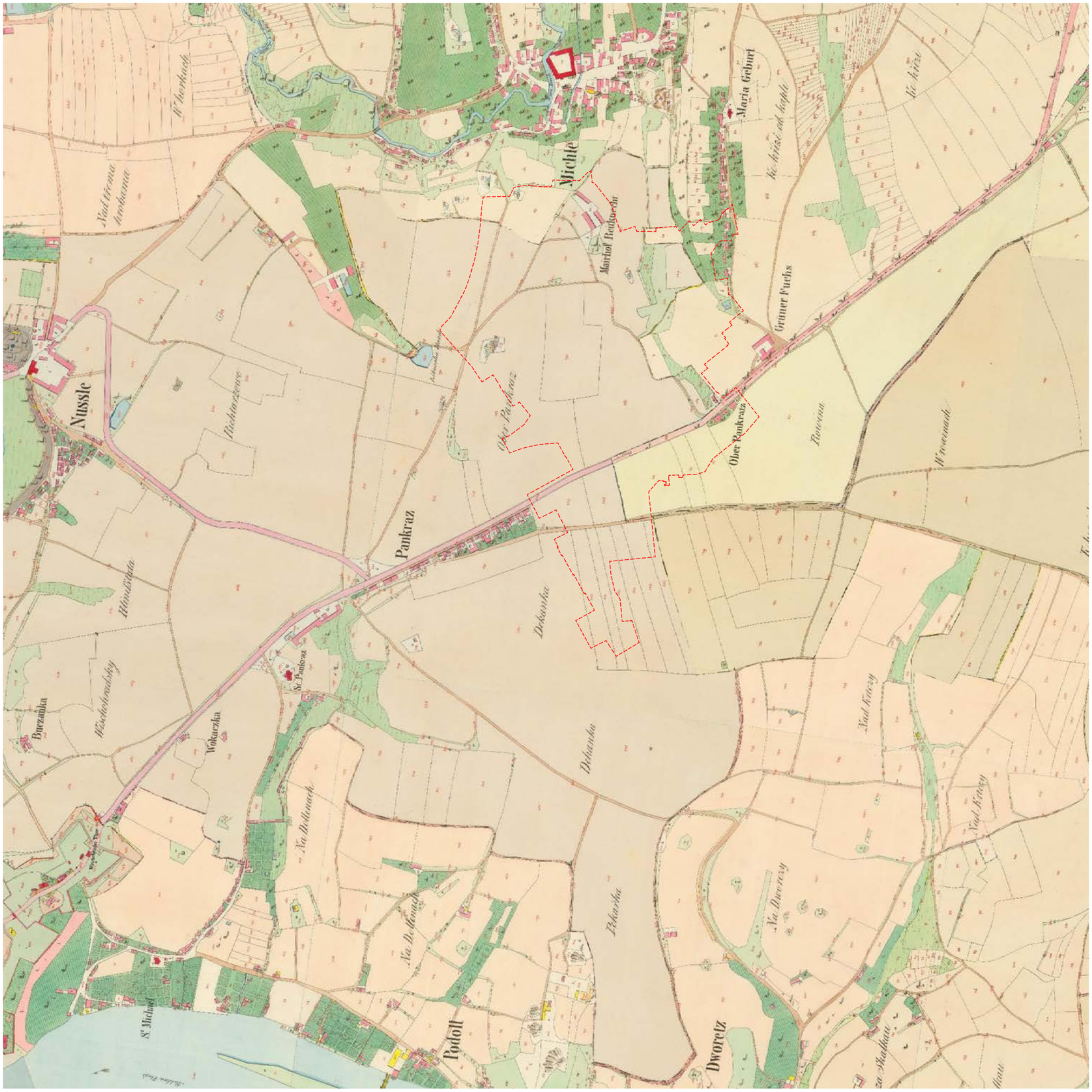
ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Katastrální území: Nusle, Krč, Michle
Městská část: Praha 4
Výměra řešeného území: 462 171 m2
Zastavěno: 69 352 m2 (15 %)
Ochranné pásmo: Pražské památkové rezervace
Nejvyšší bod terénu :266 m n. m.
(82 m nad Vltavou v Podolí)
První zmínka v území:Reitknechtka počátek 18. století
První zmínka nedaleko: kostel sv. Pankráce 11. století

HISTORICKÉ MA

COPY

PROMISED


Nussle
Pankraz
Michle
Maria Geburt
Grüner Fuchs
Ober Pankraz
Rotloff
Dworetz
St. Michael
St. Pankraz
Na Dworcich
Na Bořanech
Na Dworcich
Dekanka
Dekanka
Dekanka



PROMISED



PROMISED



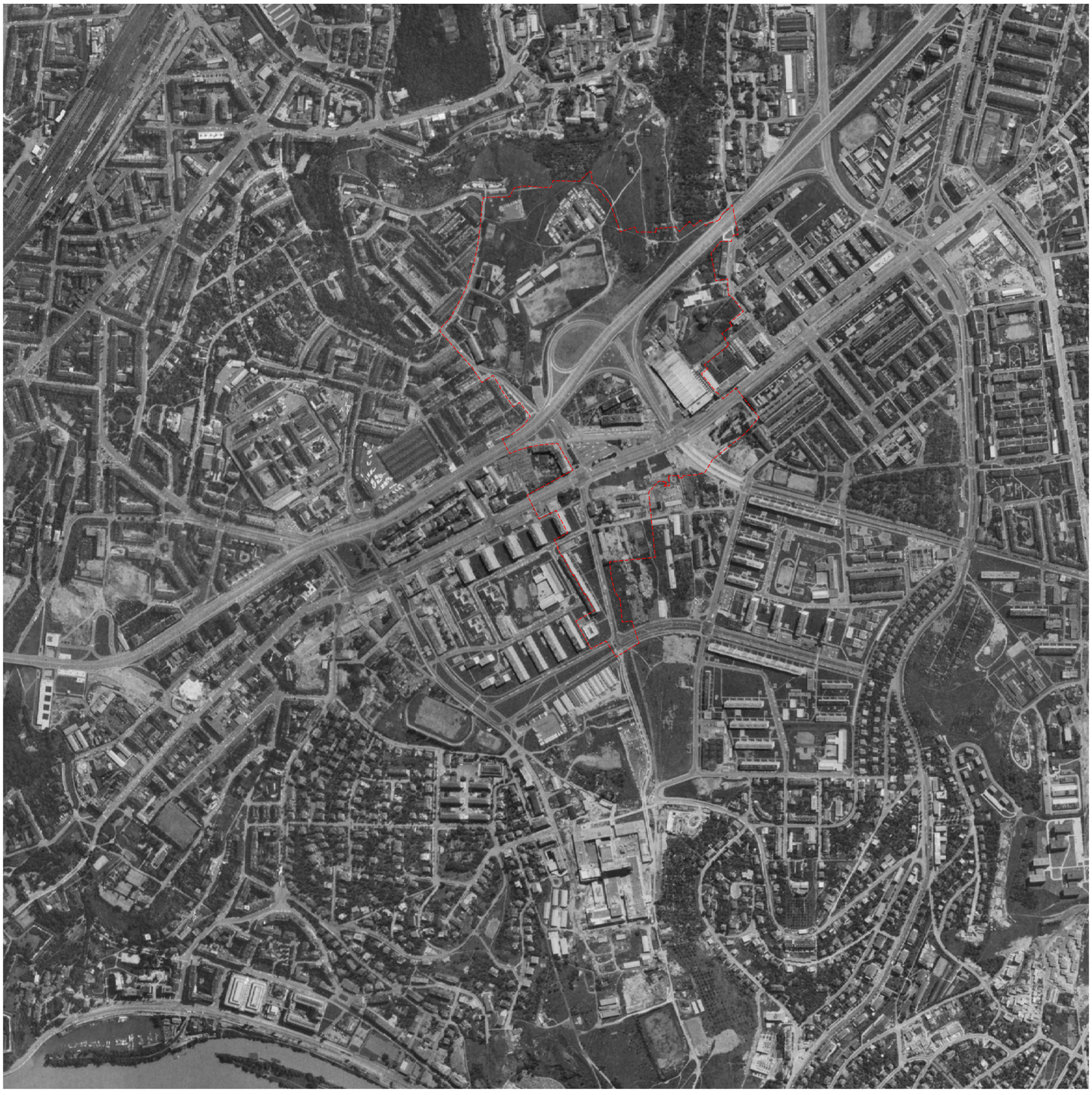
32 ORTOFOTO 1938, 1:10 000

PROMISED



34 ORTOFOTO 1966, 1:10 000

PROMISED



36 ORTOFOTO1975, 1:10 000

PROMISED



PROMISED



PROMISED

ANALYTICKÉ MAPY

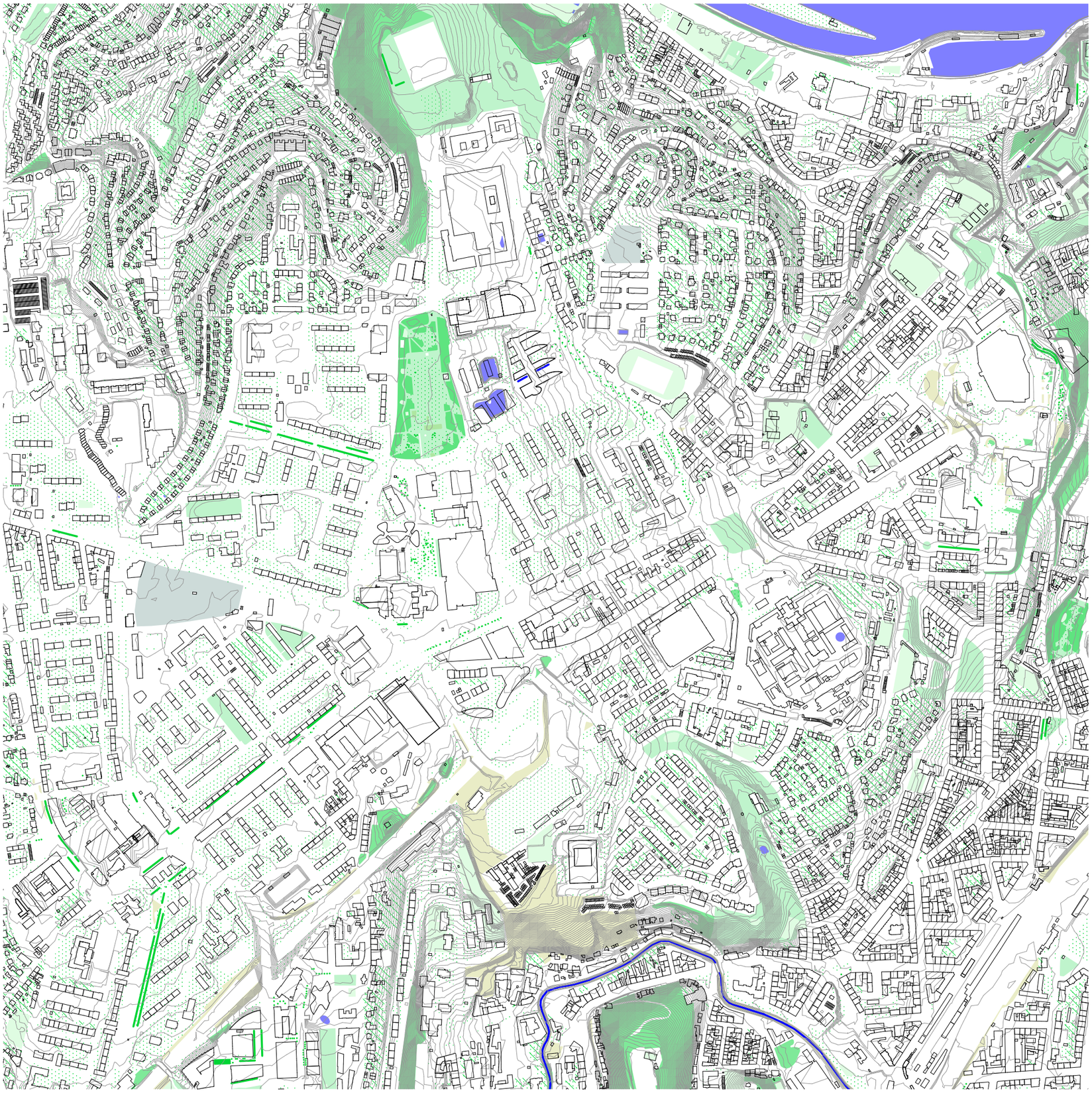


PROMISED

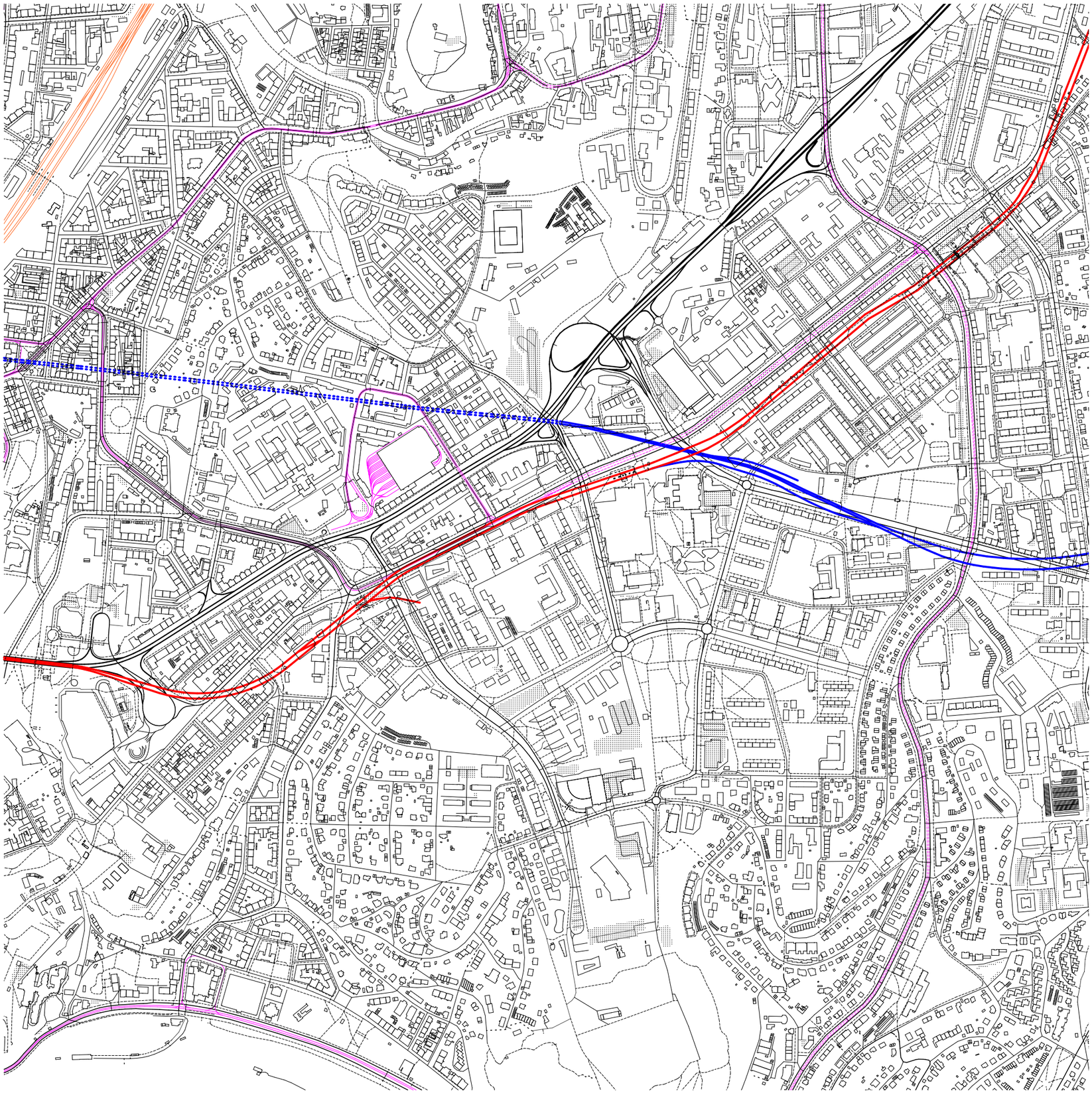


PROMISED

PROMISED



PANKRÁC



PROMISED

50 DOPRAVA, 1:10 000

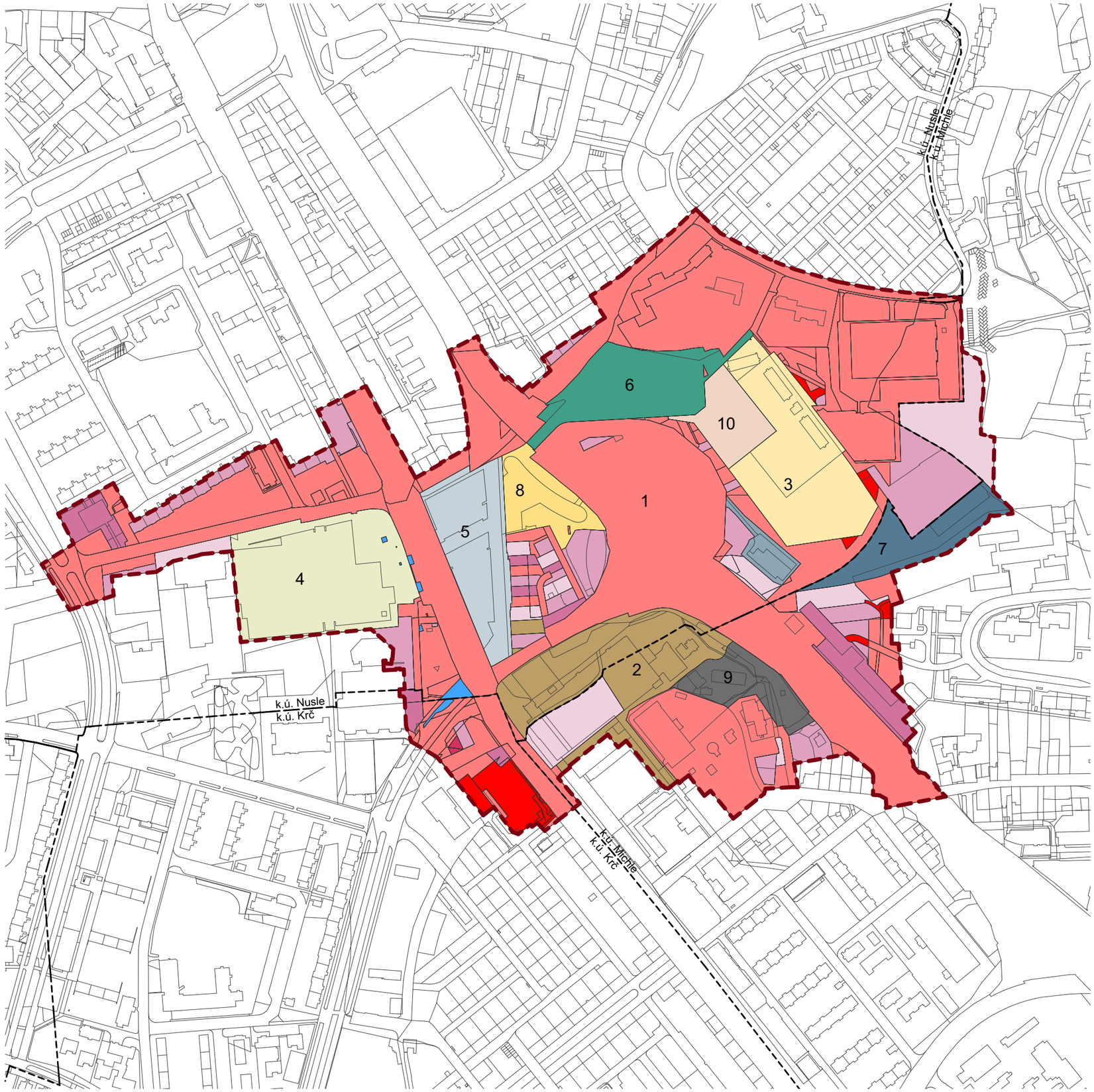


52 POHYB CYKLISTŮ, BĚŽCŮ A PĚŠÍCH, 1:10 000

PROMISED

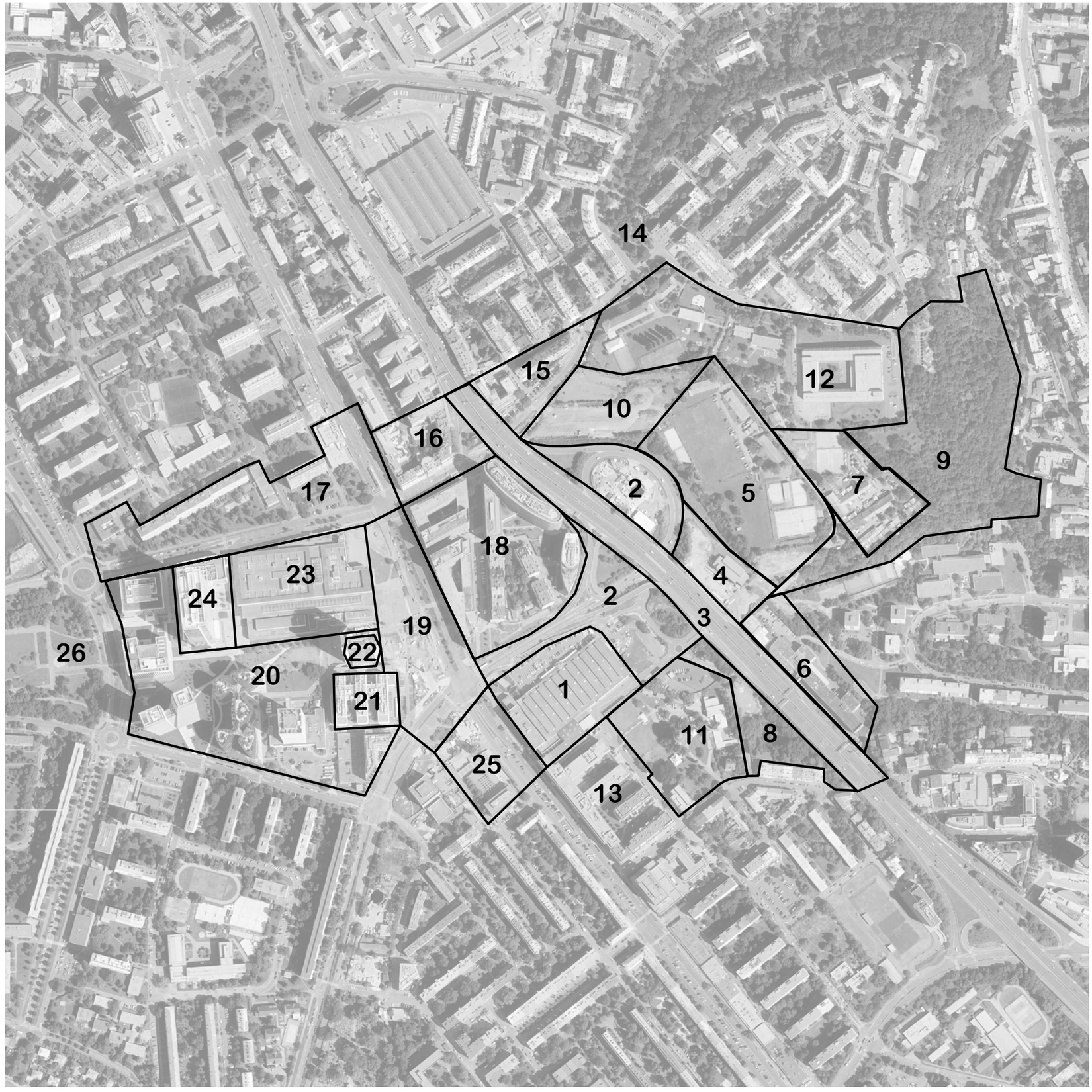


PROMISED



	jméno/název vlastníka	m²	% podíl
	1 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	250 880	54,23%
	2 Pankrác, a.s.	25 820	5,58%
	3 Tělovýchovná jednota Pankrác, spolek	24 574	5,31%
	4 Pankrác Shopping Center k.s.	20 137	4,35%
	5 Gemini Office s.r.o.	18 289	3,95%
	6 Skanska Zeta Project Company, s.r.o.	16 053	3,47%
	7 SJM Tran Nhuan Tam RNDr. CSc. a Thai Quynh Chi	8 303	1,79%
	8 Starship Enterprise, a. s.	8 299	1,79%
	9 Vivus Michle s.r.o.	7 063	1,53%
	10 Reitknechtka a.s.	7 000	1,51%
	11 Česká republika	6 702	1,45%
	X Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1 121	0,24%

MÍSTA, CHARAKTERY, PRVKY

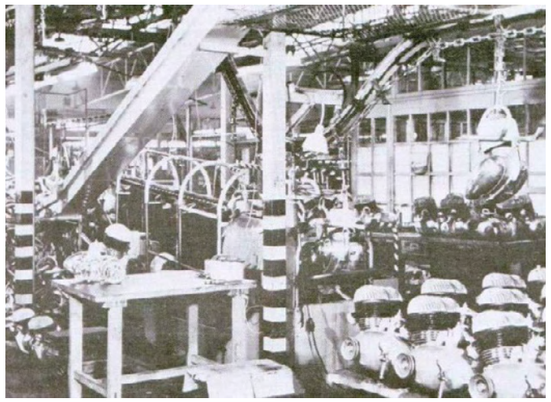


MÍSTA, CHARAKTERY, PRVKY

V rámci analýz jsme území rozdělili do jednotlivých lokalit, které jsme blíže analyzovali. Každá lokalita je typická určitou strukturou, infrastrukturou nebo charakteristickým přírodním prvkem.

1 TOVÁRNÍ HALA - BAUHAUS

Tovární hala postavená v 50. letech jako rozšíření lehkých průmyslových závodů Jawa. Historie výroby motocyklů na Pankráci je ovšem mnohem delší a datuje se již do roku 1911, kdy byla zakoupena licence na výrobu z Německa. Vyrábělo se tu ale již dříve a to v původní budově hostince Na Zelené lišce, který se nachází na druhém konci dnešního bloku. V 60. letech však byla výroba motocyklů delokalizovaná mimo Prahu a do haly se usídlily závody ČKD. Jedná se o jednopodlažní podsklepenou halu, která byla v 90. letech upravena do dnešní podoby projekční kanceláří FSP s.r.o. V suterénu se nachází podzemní parkoviště a supermarket, v přízemí v hale je situován hobby market, který je svou polohou ve městě a dostupností jedinečný. Jedná se o jedinou dochovanou součást Pankráckých závodů Jawa. K hale náleží také





2 NÁJEZDY NA MAGISTRÁLU

Velkokapacitní mimoúrovňová křižovatka Pankrác zabírá obrovskou plochu a vytváří bariéru v území pro chodce a cyklisty. Její dálniční charakter neodpovídá vzdálenosti jen několik kilometrů od centra města a umožňuje vozidlům jezdit zvýšenou rychlostí.



3 MAGISTRÁLA

Pražská magistrála leží ve stopě historických hradeb a téměř sto let byla městskou třídou s příjemným profilem. Později se ale stala dálnicí protínající střed města a rozdělující ho na dvě části. Tato asi 50 let stará podoba zmiňované pražské spojnice, s sebou nese spoustu stigmat. V městské struktuře vytváří bariéru, pro pěší a cyklistickou dopravu je nevhodná. Je spojena s dalšími problematickými jevy, jako je zhoršená kvalita ovzduší či hlukové znečištění. Její proměna znamená pro Prahu velký potenciál.







4 ELEKTRICKÁ ROZVODNA PANKRÁC

Elektrická rozvodna Pankrác je součástí hlavní infrastrukturní elektrické sítě. Byla vybudována v roce 2007. Je hlavním bodem napojení do silnoproudé sítě pro Pankrác a přilehlé okolí. Jedná se o solitérní stavbu uprostřed území nikoho a dopravně je v současné době napojena na nájezd na magistrálu z ulice Na Strži. Stojí v původní stopě historické cesty, která je dnes už zcela nečitelná. Stavba je obklopena vágním terénem, který plynule navazuje na sídlištní zeleň.



5 TJ PANKRÁC - SPORTOVNÍ AREÁL

Sportoviště vzniklo v první polovině 70.let a už tehdy se zde nacházela 2 fotbalová hřiště a dva tenisové/volejbalové antukové kurty. Zároveň se vznikem sportovních ploch byly postaveny i budovy zázemí, které mají charakter dočasných staveb. Většina z původního areálu je dnes v zanedbaném stavu a má špatnou pěší dostupnost. V roce 2009 bylo realizováno rozšíření jižních tenisových kurtů na úkor původního nevyužívaného fotbalového hřiště. Dnes tato část areálu tvoří zázemí pro tenisový oddíl TJ Pankrác.





6 GARÁŽE PANKRÁC

Parkovací dům s blízkou benzínovou pumpou leží v terénním zlomu podél magistrály. Budova má 7 podlaží a byla postavena v 80. letech spolu s výstavbou sídliště. Tvoří také pomyslná záda sídlišti, to je ovšem jediný vztah který k němu má. Garáže jsou jinak zcela orientované vjezdem na dálnici D1 ve směru do Prahy. Okolí parkovacího domu je obklopeno neudržovanou distanční zelení. Konstrukci tvoří železobetonový skelet se standardní dispozicí parkovacího domu - 3 trakty - 2 boční pro příčné parkování a střední s obousměrnou obslužnou komunikací. Současná deklarovaná kapacita provozovatelem je 350 míst pro parkování automobilů a 40 míst pro parkování motocyklů. Současným provozovatelem a majitelem jsou Reality Pankrác, a.s. Benzínová pumpa se nachází na dodatečně přistavěné mostní konstrukci nad valem magistrály.
Jižně od garáží se nachází podchod (pod magistrálou). Ten tvoří jedno z mála pěších propojení mezi sídlištěm s zástavbou na druhé straně magistrály. Umožňuje tak dopravní obsloužení sídliště mimo jiné i metrem C (skrze stanice metra Budějovická a Pankrác).

7 USEDLOST REITKNECHTKA - AUTOKLUB

Zemědělská usedlost Reitknechtka z 18. století dala jméno celému svému okolí. Okolní pozemky, které jsou dodnes z části stále nezastavěné náležely k tomuto statku. Od 60. let v budovách sídlí spolek Autoklub Reitknechtka a všude kolem parkují auta. Za tímto účelem probíhá na sousedním pozemku výstavba nových montovaných garáží.



8 DIVOČINA POD VODÁRNOU

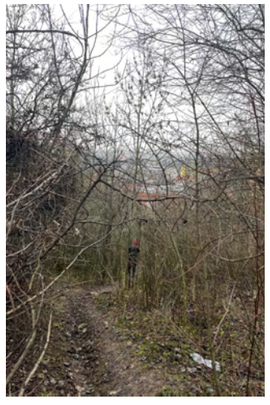
Část území mezi areálem vodárny a magistrálou je nepřístupná, neprůchozí a zarůstá náletovou zelení. Během posledních 10 let zde bylo několik pokusů tuto část kterou z většiny vlastní soukromý investor, zastavět kancelářskými budovami. Na jižním okraji je ukončena frekventovaným podchodem. Severní kus je momentálně využitý jako autobazar.



9 DIVOČINA REITKNECHTKA

Divoký svah Reitknechtka se historicky odvíjí od stejnojmenné usedlosti. Svou morfologií zapadá do systému pražských prahů. V minulosti byl nezalesněný, využívaný hospodářsky jako ovocný sad. Územím vedly dodnes zachované chodníčky. Postupné zarůstání nastává od 80. let s urbanizaci okolí. V této době se stává vágním územím. Dnes je Reitknechtka zarostlá přirozenou sukcesí, spolu s původním ovocným sadem tvoří houštinu. Obsahuje několik chodníčků, krizových osad a biotopů.











10 PANELOVÉ PARKOVIŠTĚ U NADJEZDU

Parkoviště/plocha u mimoúrovňové křižovatky se dá nazvat vágním prostorem. Plocha vznikla koncem 80. let a sloužila jako parkoviště. Od roku 2019 je uzavřená a nachází se na ní skládka stavebního odpadu. Dominuje mu řada družstevních domů z první poloviny 20. století. Podobný urbanistický celek měl pode pražské plánovací komise (1929 - 39) stát i na zmíněné ploše. Pro území je zpracovaný projekt kancelářské budovy.





11 VODÁRNA

Věž je součástí vodárenského systému vybudovaného městem Vršovice v letech 1906-07 a patří k němu také zemní vodojem, přečerpávací stanice a obytný dům. Byla postavena podle návrhu architekta Jana Kotěry ve stylu pozdní geometrické secese. Po uvedení do provozu vodárenská věž zásobovala pitnou vodou Vršovice, Michli, Braník a menší část území Nuslí. Svoji funkci přestala plnit v roce 1975. Věž kruhového půdorysu je vysoká 42 metrů, postavena byla z režných červených cihel.



12 AREÁLY ŠKOL A ŠKOLEK

Školní areál spravují dva subjekty: Základní škola a Mateřská škola, Praha 4, Sdružení 1080 sídlí v objektu při ulici Sdružení v budově z roku 1956, pavilonky mateřských škol jsou vybudovány později někdy mezi lety 1960 a 1975, a Střední průmyslová škola stavební Josefa Gočára sídlící ve stavbě z doby kolem roku 1989. Areál je dnes obtížně prostupný, celý oplocený s množstvím distanční zeleně a několika venkovními hřišťmi.





13 BYTOVÝ A ADMINISTRATIVNÍ BLOK

Blok administrativních a bytových budov stojí na místě původních hal továrny JAWA. Hřebínek budov vytváří vnitroblok a otvírá tyto prostory směrem k Vršovické vodárně. Průměrná výška budov je šest podlaží s ustoupeným patrem do přilehlých ulic. Podzemní garáže, které se nacházejí pod blokem jsou hluboké 4 podlaží pod úroveň terénu. Nachází se zde 23 000 m^2 kancelářské plochy a 560 parkovacích stání. Původně se na nároží ulic Budějovická a Hanusova nacházel hostinec Na Zelené lišce.

14 PARK JEZERKA

Byl vybudován v roce 1946 v místě historické usedlosti Šustrovka, kde se rozkládaly její zahrada a vinice. Jihozápadně od usedlosti se původně nacházel pramen s tůní Libušina koupel, která byla nejstarším přivaděčem vody pod do okolí pod Vyšehradem. Počátkem 20.století byla usedlost přestavěna na výletní restauraci s kuželnou. Později zde byl vybudován i divadelní sál. Dnes zde sídlí Divadlo Na Jezerce. V současné době je park Jezerka jedním z nejatraktivnějších míst pro rekreaci pod pankráckou plání.



15 BLOK I.

Blok na východ od ulice 5. Května je tvořen především družstevní výstavbou, podle regulačních plánů z konce 20. let. Dostavován byl i v poválečných letech podle původních záměrů. Jedná se o čtvrť liniových domů v zeleni, které jsou složeny ze čtyř družstevních domů majících společnou linii zahrad. V 70.letech, kvůli výstavbě magistrály byl zbořen krajní dům, který definoval původní ulici stopu ulice Budějovické. Ve stejnou dobu vznikl i projekt na nové ukončení uliční fronty, která sloužila armádní administrativě. Dnes v této budově sídlí Policie ČR.



16 BLOK II.

V první vlně zastavování pankrácké pláně na přelomu 20. a 30.let vznikala výstavba podle regulačních plánů, mezi nimi i blok v ulici Hvězdova
Jeho půdorysná stopa je historickým otiskem původní ulice Budějovická, která dříve navazovala na dnešní ulici 5. Května. Uliční frontu domů tvoří činžovní domy s parterem. Od 30. let severní část bloku tvořila továrna, která se byla v roce 2007 přestavěna na administrativní sídlo pojišťovny Generali.



17 SÍDLIŠTĚ PANKRÁC II.

Sídliště Pankrác II bylo postaveno podle projektu architekta Jiřího Lasovského. Jde o druhé ze tří sídlišť na pankrácké pláni. Je postaveno ze sytému T08B, který je použitý v různých variacích. Sídliště je zakončeno z jihovýchodní částí sérií nižších domů pouze obchodní funkce, které tvoří uliční frontu ulice Na Pankráci. V kontrastu k tomu další řadu tvoří bytové domy o 12 podlažích, které mají v parteru drobné komerční provozy. Jižní hranu sídliště uzavírá osmipodlažní podélný panelový dům tvořený kaskádou tří liniových domů, který definuje pevnou a neprostupnou hranici. V jihozápadní části se nachází na okraji sídliště budova polikliniky, která je v i dnes v téměř původním stavu a uvažuje se o jejím rozšíření.



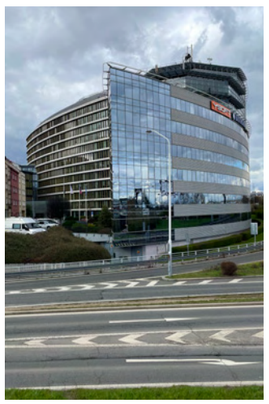




18 CENTRÁLNÍ BLOK

Vnitřní geometrie urbáního bloku je definována původním tvarem třídy 5.května před výstavbou magistrály, čehož důkazem jsou bytové domy ze 30. let. Tyto domy jsou nově obestavěny kancelářskými budovami. Největším komplexem je Gemini otevřené roku 2009 s plochou 35 000 m² pro až 3000 zaměstnanců. V přízemí Gemini je plánován nový vstupní vestibul metra D. Další výraznou stavbou je jedenáctipodlažní 50m stavba Enterprise s 29 000 m² kanceláří.







19 CENTRÁLNÍ „NÁMĚSTÍ“ PANKRÁC

Dnes neutěšený prostor definovaný obchodním centrem Arkády Pankrác, kancelářským komplexem Gemini a mrakodrapem City Empiria. Velmi nejednotné řešení veřejného prostoru je způsobeno i komplikovanými majetkovými vztahy a velkým důrazem na individuální automobilovou dopravu. Ve středu se dnes nachází výlezy z metra, jehož vestibul je umístěn velmi nízko pod povrchem. Samotná stanice metra se poté nachází v hloubce 17m.

20 PENTAGON

Pankrácká pláň či Pankrácká terasa je území pětiúhelníkového tvaru v okolí stanice metra Pankrác. Je místem nejvyšších budov v Praze, většina z nich slouží jako kanceláře. Dále se zde nachází čtyřhvězdičkový hotel Panorama, obchodní centrum Arkády Pankrác a bytový dům V Tower. V rámci pentagonu se v podzemí nachází více než 4000 parkovacích míst.;



21 TRIMARAN

Trimaran je kongresová a kancelářská budova postavená mezi lety 2012 a 2018. Uvnitř se nachází kongresové centrum Cubex o rozloze 4500 m² s hlavní konferenční místností pro 1000 lidí. Budova je přímo propojena s konferenčním centrem City v sousední City Empiria. Ve čtyřech podzemních podlaží se nachází 430 parkovacích míst.



22 MOTOKOV/ CITY EMPIRIA

Někdejší nejvyšší stavba ČR s výškou 104m. Původně postavena dle návrhu architekta Zdeňka Kuny pro 1500 zaměstnanců PZO Motokov mezi lety 1975-77. Budova je postavena z ocelového skeletu s železobetonovým vnitřním jádrem. Mezi lety 2001 a 2004 byla rekonstruována a dostala současný název City Empiria.





23 ARKÁDY PANKRÁC

Jedno z největších pražských obchodních center bylo otevřeno v roce 2008. Nabízí 40 000 m² prodejní plochy (140 obchodů a restaurací), 2000 pracovních a 1100 parkovacích míst. Parkování se nachází v 2.-5.NP. Obchodní plochy jsou umístěny v podzemním podlaží a prvním a druhém nadzemním podlaží. Podzemní podlaží je přímo napojeno na vestibul metra C.





24 CITY TOWER

Budova původně stavěna od pro Český rozhlas je nejvyšší budova v Praze (109m). V roce 2008 byla dokončena její přestavba dle projektu Richarda Meiera a Václava Aulického. Nabízí podlahovou plochu 42 000 m2 kanceláří. V suterénu se nachází 800 parkovacích stání. Ze severní strany má 5 podlažní přístavu která se snaží utvářet uliční frontu parter bohužel moc funkční není. V sousedství se nachází další kancelářské stavby od Richarda Meiera.



25 POŠTA

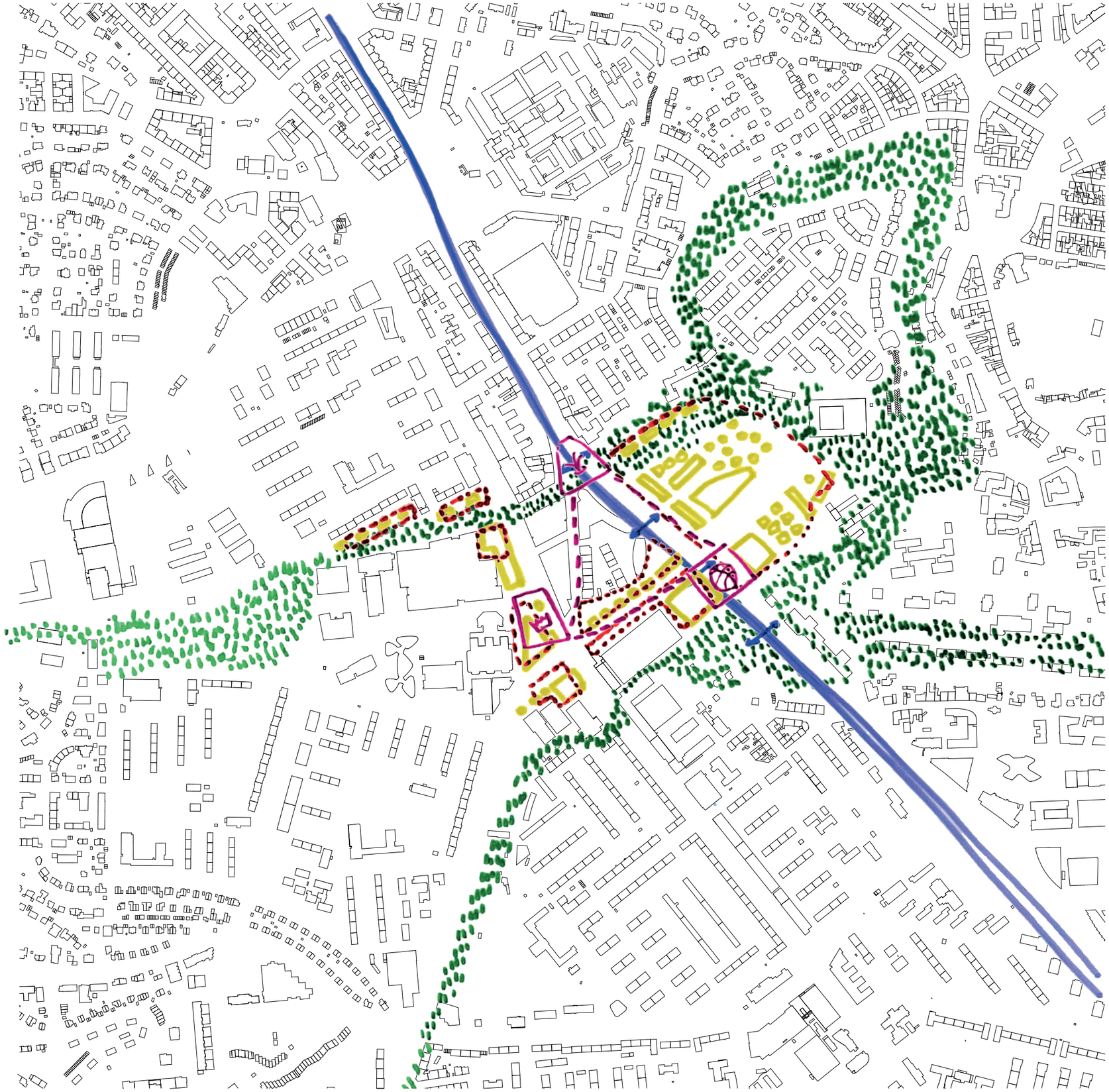
Obvodní pošta Prahy 4 je z roku 1985 dle návrhu architektky Oľgy Ondreičkové. Stojí přímo nad tunely metra. Vstupní fasáda je z pohledového betonu s umělecky ztvárněným reliéfem. Stavba je celá vyzvednuta o půl patra nad terén, pod stavbou se nachází z venku přístupné parkování které je dnes v neudržovaném stavu.



26 CENTRAL PARK

Central Park, původně oblast nazývaná na Děkance, je parkem čtvrťového významu. Jeho plocha byla vydefinovaná výstavbou panelových sídlišť Pakrác I, Pankrác II a Pankrác III. Realizován byl na přelomu 70. a 80.let až po dokončení sídlištní bytové výstavby. V současnosti je hlavní rekreační plochou na pankrácké pláni. Směřuje sem významné množství, chodců, běžců a ostatních lidí za rekreací. Důležitá je jeho blízkost a napojení na divoký práh Kavčích hor.

KODEX



Důležitým výsledkem kolektivní spolupráce je soubor urbanistických pravidel nazvaný KODEX. Jde o stanovení základních pěti principů zásahů do území, které představují výchozí bod našeho společného urbanistického návrhu. Pomocí systematizace budoucích kroků se snažíme ujasnit si celkovou koncepci území. Zároveň tyto zásady pomáhají i kriticko-analyticky objevit kvality a výzvy v lokalitě.

Tyto body pomohly navést orientaci návrhu a také nadále budou provázet všechny projekty i v detailnějším rozpracování.

Body kodexu jsou:

I. ZAHUŠŤOVÁNÍ

II. PROPOJOVÁNÍ

III. ZKLIDŇOVÁNÍ

IV. DIVERZIFIKOVÁNÍ

V. HIERARCHIZOVÁNÍ



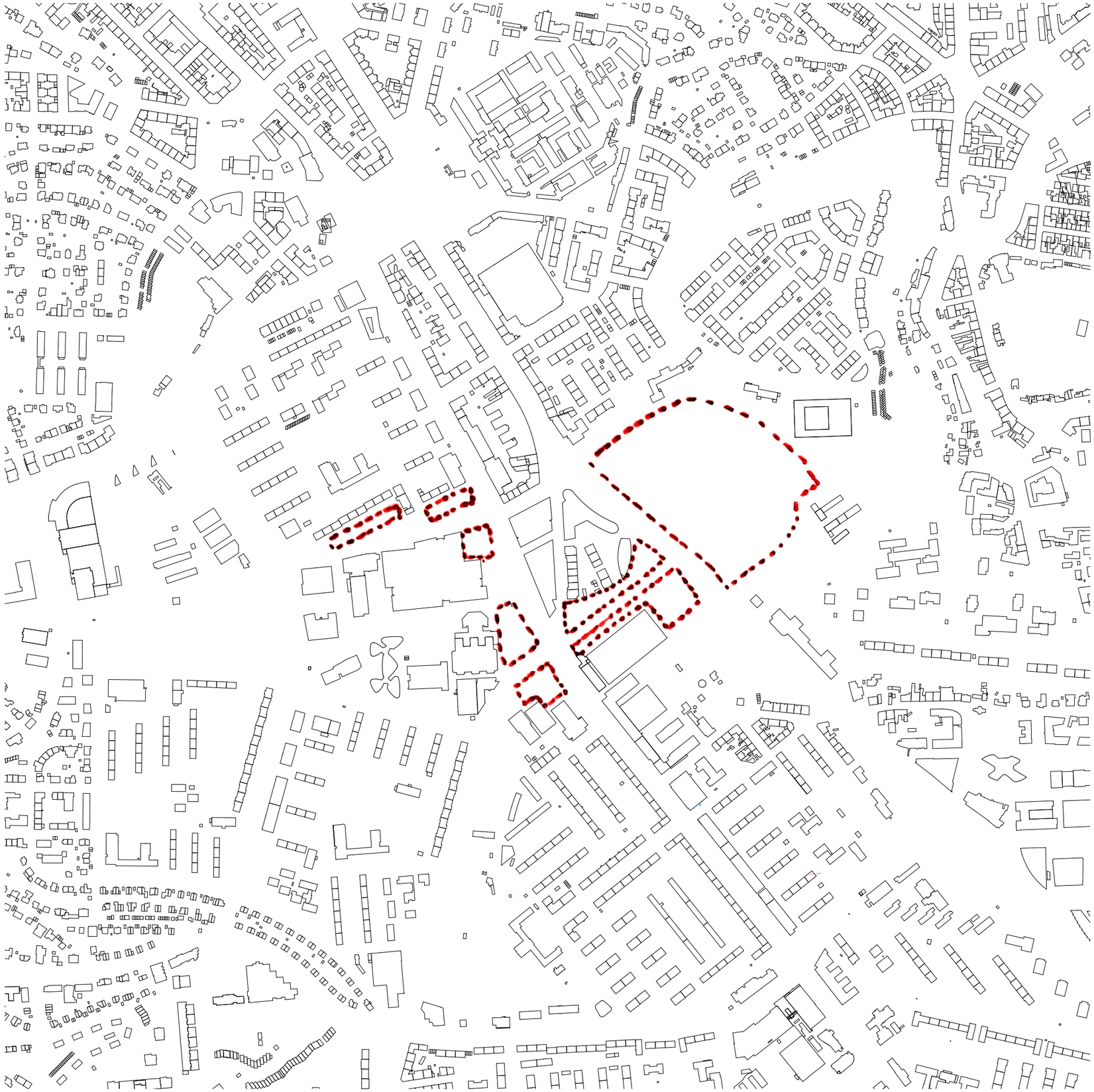
I. ZAHUŠŤOVÁNÍ

Praha je v principu monocentrické město, kde se většina obchodů, kulturních staveb a pracovních míst soustředí v jejím širším centru tvořeném blokovou zástavbou z konce 19. století. Pankrác má po stránce infrastruktury velký potenciál stát se plnohodnotným lokálním centrem pro jih Prahy a to nejen díky jeho silničnímu napojení na periferii a Středočeský kraj, ale především díky dobrému dopravnímu napojení na městskou hromadnou dopravu, které bude ještě v budoucnu podpořeno výstavbou linky metra D, silnějším zapojením vlakové dopravy do systému MHD a protažením tramvajové trati.

K tomu ale dnes chybí v lokalitě městskost a hustota. Silně heterogenní charakter území ji sice nabízí v extrémní podobě výškových staveb, ovšem městotvorná uliční struktura téměř chybí a lokalita má na mnoha místech periferní, až vágní charakter. Z tohoto pohledu Pankrác představuje ve městě velkou vnitřní jizvu.

Pečlivě analyzujeme volné plochy a možnosti přiměřeného zahuštění. Nemyslíme si, že je potřeba místo „vytěžit“, ale díky promyšlené dostavbě by bylo možné nabídnout jihu Prahy alternativu k čistě komerčnímu využití v podobě široké škály veřejných budov, neziskových institucí, kulturních a sportovních staveb, dostupného bydlení. I proto může být nová výstavba v tomto místě v souladu s myšlenkami nerůstu, protože čtvrť bude podporovat sdílení, kooperaci a komunity.

Promised Pankrác je novým plnohodnotným lokálním centrem, které umožní Prahu posunout blíže k cíli patnáctiminutového města.





II. PROPOJOVÁNÍ

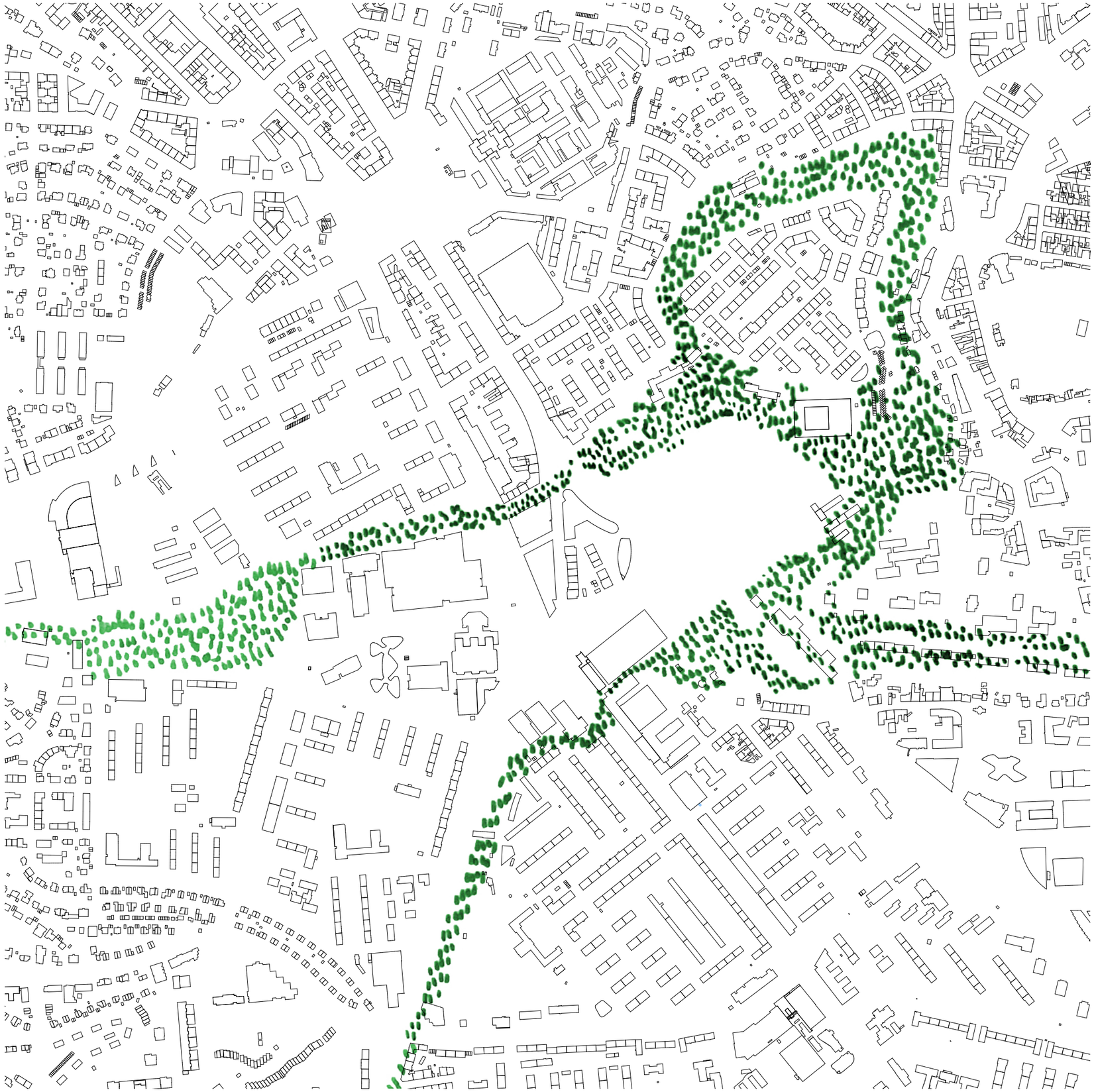
Praha je město plné zelených oáz a není tomu jinak ani v případě Pankráce. V jeho perimetru nachází zalesněný svah údolí Botiče - Reitknechtka, frekventovaný park na Jezerce, prostupný Krčský hřbitov a rozlehlý „Central park“ s potenciálem napojení na Kavčí Hory. Propojením těchto oáz za pomocí zelené infrastruktury je možné dovést zeleň do samotného středu lokality a vytvořit rozlehlý systém celoměstského významu.

Díky tomu se zeleň dostane i do hustěji urbanizovaných prostranství v podobě stromů, podrostu keřů a bylin, vsakovacích nezpevněných ploch, v měřítku domů může být rozšířena o popínavky a ozeleněné střechy. Kromě zlepšení mikroklimatu v oteplujícím se městě (stín, méně prachu, ochrana před silným větrem, ochlazování výparem...) je tento systém významným útočištěm pro městskou faunu a tvoří potřebné biokoridory.

Mimo vytvoření propojujícího zeleného pásu je nutné v lokalitě vytvořit i chybějící pěší a cyklistická propojení. Nové cyklopruhy v ulicích, pěší promenáda po hraně kopce a zejména doplnění chybějících přechodů přes magistrálu, napomůže prostupnosti a zacelení celého území do struktury čtvrti.

V řešeném území se nachází fragmenty původní zástavby, které chceme pomocí navržených úprav potvrdit a vizuálně i fyzicky propojit. Vršovická vodárna, usedlost Reitknechtka i mrakodrapy pak budou fungovat jako orientační body a lokální dominanty.

Promised Pankrác je dobře prostupný, zelený a plný života.



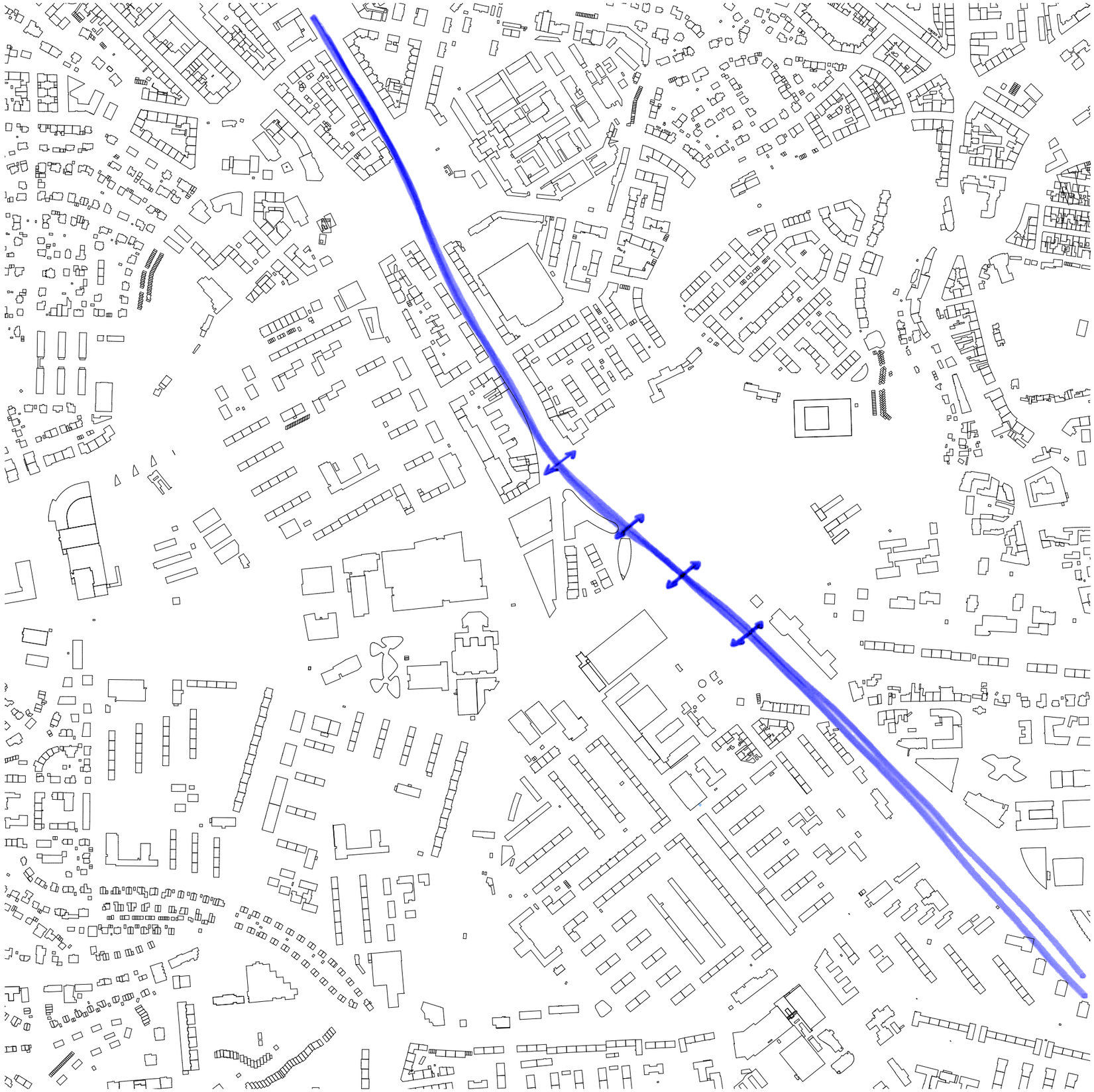


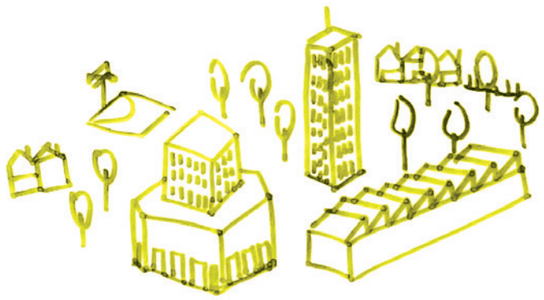
III. ZKLIDŇOVÁNÍ

Pankrácem prochází severojižní magistrála - bariéra, která ho dělí na dva oddělené světy. Dominance osobní automobilové dopravy způsobuje nadměrné zatížení čtvrti. Denně tu projíždí asi 85 tisíc aut. Počítáme s redukcí provozu celkově o 50%, takže by zde projíždělo asi 40 tisíc aut denně. Při takové intenzitě by už ulice mohla vypadat jako plnohodnotný městský bulvár.

Auta, silnice, dopravu a provoz nepovažujeme za něco, co je třeba od živých ulic oddělovat či schovávat. Stavíme na myšlence, že promícháním různých typů dopravy, častým křížením s pěší a dalšími typy dopravy se ta automobilová zpomalí, ztiší, a stane se bezpečnější a přijatelnější součástí našich ulic. Všechna mimoúrovňová křížení, nájezdy a sjezdy z magistrály rušíme a navrhujeme křížení úrovňová. Snížením úrovně dálničního tělesa o 1-2 metry by se získal dostatek hmoty pro zasypání mimoúrovňových křížení s nulovou bilancí zeminy.

Změna dopravní koncepce je běh na dlouhou trať, který se nedá řešit jednotlivými lokálními architektonickými a urbanistickými rozhodnutími, ale je třeba především tlačit na změny politického přístupu města k automobilové dopravě jako celku. Cílem je ukázat, jak by mohlo město v budoucnu vypadat za podmínky přijetí různých politických rozhodnutí jako například: omezení rychlosti na 30km/h, zavedení plošného mýta, zneprůjezdnění některých ulic, větší zdanění vlastnictví automobilů, zdražení parkování, zákaz spalovacích motorů, či více alternativ vlastnictví aut. Promised Pankrác je čtvrť, ve které se dá všude dostat pěšky i na kole.





IV. DIVERZIFIKOVÁNÍ

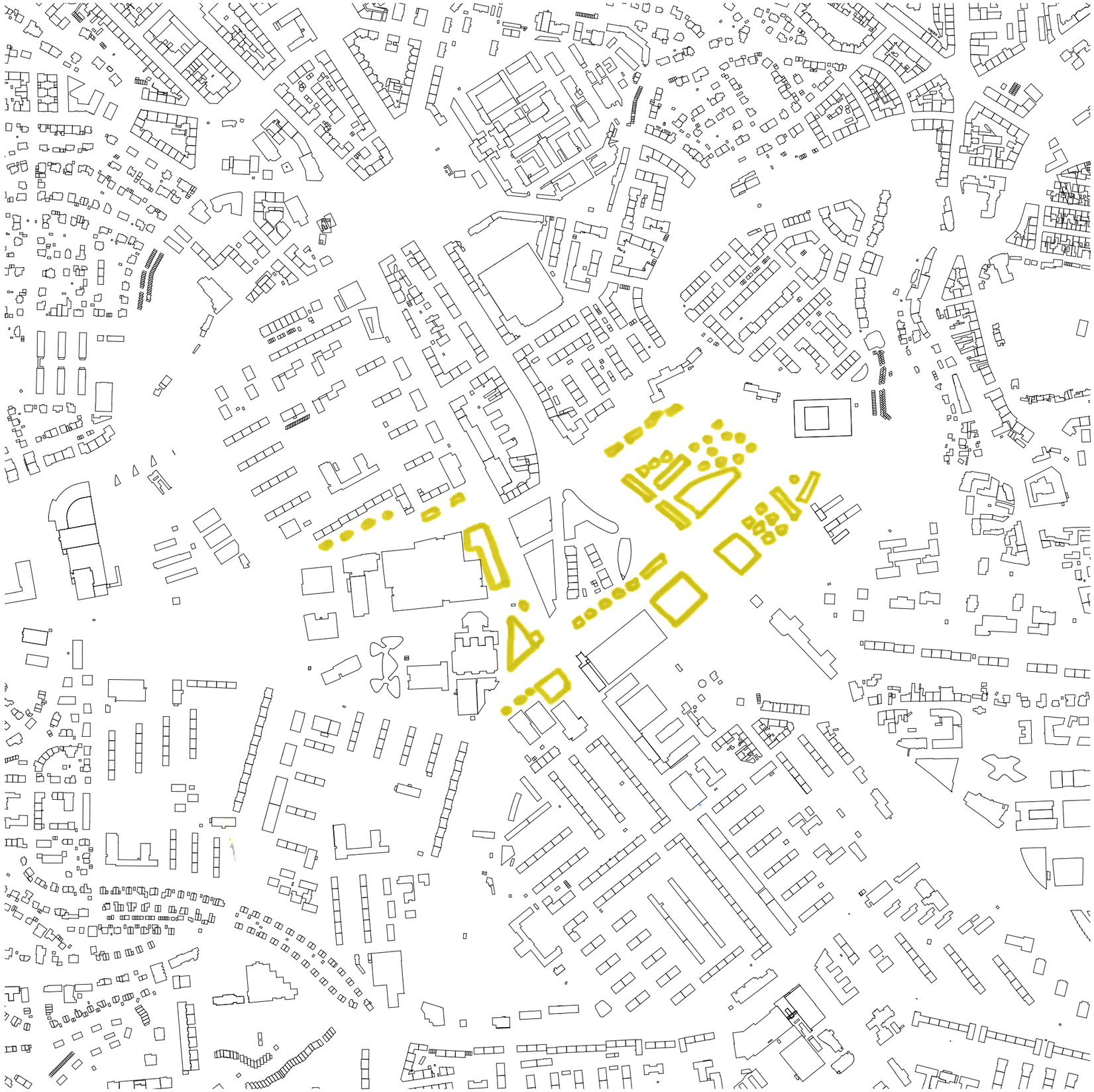
Střed pankrácké pláně je známý jako pražské byznys centrum. Je to funkčně převážně homogenní čtvrť, složená ze sídel korporací, nákupních ploch a vágních prostranství. Chybí zde místa pro jiné pracovní příležitosti, než je práce v kanceláři nebo v obchodním domě. Pankrác také postrádá místa pro kulturní a sportovně rekreační vyžití, zařízení péče, vzdělávací instituce.

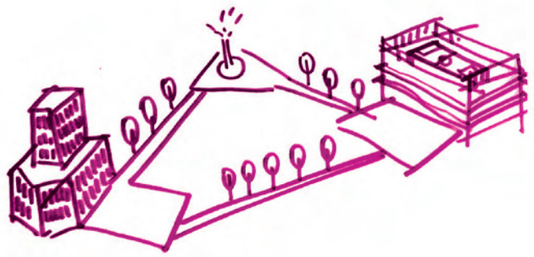
Pro vytvoření plnohodnotného lokálního centra je nutné lokalitu doplnit dalšími funkcemi včetně bydlení, k čemuž se nabízí rozsáhlé volné plochy. Podle propočtu je zde možné vystavět byty až pro 3 tisíce lidí, vytvořit pracovní místa pro 2 tisíce lidí.

Je v našem zájmu navrhnout inkluzivní čtvrť, kde bude v každou denní dobu pro každého dostatek možností. Navržená struktura musí být programově soběstačná a vyvážená, aby vzniklo polyfunkční prostředí. Nad rámec soběstačnosti nové čtvrti má nová vybavenost sloužit všem obyvatelům Pankráce a okolí, bude proto dimenzována dle druhu až pro deseti-tisíce možných uživatelů.

Měřítko domů (resp. parcel) má být zvoleno tak, aby v rámci celku byla maximalizována různorodost investorů a tím i bohatý sociální mix obyvatel.

Promised Pankrác je inkluzivní, bezpečný, pestrý a přitažlivý pro široké spektrum obyvatel.





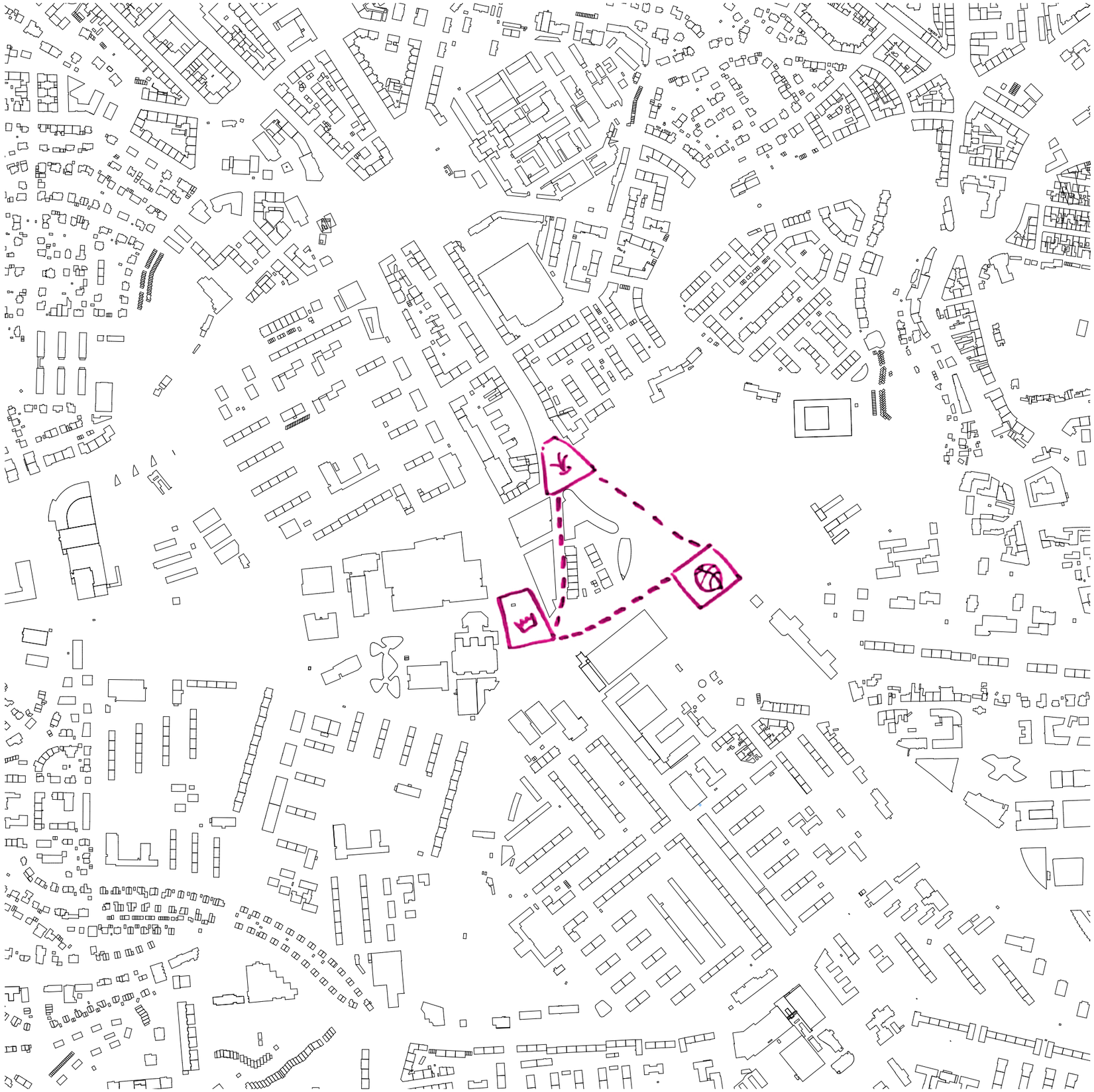
V. HIERARCHIZOVÁNÍ

Ve městě, které navrhujeme, jsou důležité stejně tak struktury a jejich typy a funkce, jako prostor mezi nimi. Veřejný prostor dnešního Pankráce je zcela opanován dopravou, zanedbanými trávníky, zbytkovými plochami. Nejsou se zde téměř žádná pobytová místa, která by umožňovala tuhle část města používat jinak, než ji jen projíždět nebo zde přežívat.

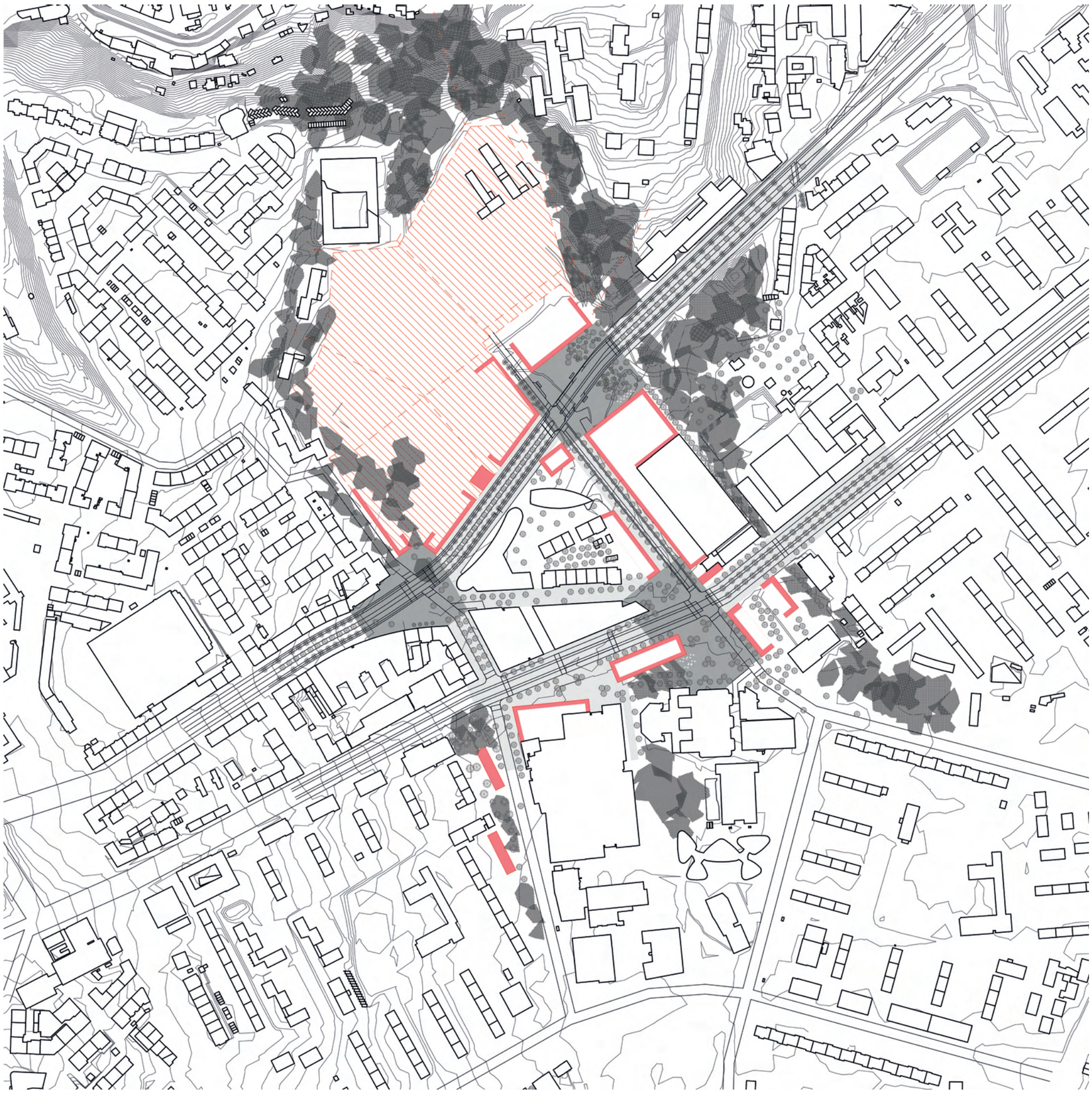
Proč se nám zdá Pankrác tak nehostinná a neměstská? Uvědomujeme si, že prostranství zde nemají žádný řád a hierarchii, že zde neexistuje struktura ulic a náměstí, přehršel prostranství není možné dostatečně udržovat. Zcela mrtvý parter nevytváří žádný uliční život.

Navrhujeme systém 3 náměstí, vzájemně dobře propojených a tvořících „kostru“ proměněné čtvrti. Další veřejná prostranství v podobě ulic, pěších zón a parků jsou jasně definovaná a mají každé svůj vlastní charakter. Vzniká tak bohatý repertoár veřejných prostranství, který nabízí prostor pro různé druhy pobytu. Hustota generuje děje, proto jsou jednotlivá prostranství přiměřeně veliká a mnoho prostorů patří k jednotlivým stavbám, má polosoukromý charakter.

Promised Pankrác má kvalitní pobytový veřejný prostor, kde se mohou odehrávat všechny druhy aktivit.



URBANISMUS: *HLEDÁNÍ*



REGULATIVY PRO NÁVRH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Každý by v návrhu své části měl hledat způsoby, jak ji dělat co nejudržitelnější ve všech ohledech, existují ale i obecná kritéria, kterými bychom se měli řídit všichni - regulativy. Chceme být radikální, zároveň by měla být navržená řešení alespoň částečně ozkoušená a realizovatelná. Důležitá je pro nás pochopitelnost – není účelem navrhovat super-radikální řešení vyžadující velké společenské změny, ale hledat cestu k udržitelnosti se znalostí minulosti a navrhovat tak, aby navržené řešení bylo pochopitelné a představitelné v jeho proveditelnosti…

Předpisy, normy a vyhlášky nerespektujeme. Studujeme je a bereme si z nich jen to, co považujeme za správné, ačkoliv si uvědomujeme, že právě právní rámec a regulace by měly být hlavním předmětem úvah v rámci spravedlivé transformace. Navrhujeme pro návrh čtvrti tyto vlastní regulativy:

(MODRO-) ZELENÁ INFRASTRUKTURA

— Veškerá dešťová voda je zadržována retencí v daném území, je částečně znovu využívána, jako koncový recipient přebytečné dešťové vody slouží zelený pás ohraničující řešené území, ke kterému se terén postupně svažuje.

— Navržený systém zeleně je nutné respektovat a rozšiřovat v rámci jednotlivých staveb o zelené střechy a fasády, pokud to účel a forma řešené budovy nevylučuje.

— Velká část území původně sloužila jako zemědělská plocha náležející k statku Reitknechtka, je žádoucí s tématem lokální agrikultury pracovat a obnovovat jeho význam ve městě.

DOPRAVA

— Všechna prostranství i řešené stavby musí být přizpůsobeny primárně pro pěší pohyb a další trvale udržitelné způsoby dopravy dle principů měst krátkých vzdáleností.

— Ve všech měřítcích je preferována pěší a cyklo-doprava, doplněná MHD. Auta a parkovací místa budou v nově navržené struktuře jen v naprosto nezbytném minimu (stěhování, opravy, svoz odpadu, úklid ulic, řemeslníci, IZS, hendikepovaní atd.).

— Závazné pro všechny jsou propojení v těchto směrech: Pěší a cyklotrasa od metra ke školám, pěší a cyklotrasa ze sídliště Ohradní do nové čtvrti a na ul. 5. května, pěší propojení z ulice Kvestorská do nové čtvrti, pěší a cyklo-propojení v průběhu zeleného pásu (možno řešit podchodem), pěší a cyklo-propojení ulic Hanusova a Barova (žádoucí je řešit úrovňově, bezbariérově).

— Předpokládáme redukci individuální automobilové dopravy skrze řešené území na maximálně 50% oproti současnému stavu (na ulici 5. Května předpokládáme redukci na 2+2 pruhy, v bočních ulicích na 1+1 jízdní pruh, které mohou být rozšířeny o odbočovací pruh před křižovatkou, křížení na ul. 5. Května budou úrovňová, světelně řízená)

— Navržené terénní úpravy (srovnání mimoúrovňových křížení do roviny) znamenají potřebu použití těžké techniky, ale z dlouhodobého hlediska mají jednoznačný přínos. Je možné v každé části navrhnout další opodstatněné úpravy terénu, v případě že celková bilance zeminy bude nulová.

ČTVRŤ

— Navržená čtvrť má být také co nejvíce materiálově a energeticky soběstačná, proto je potřeba uvažovat s lokální výrobou energie v rámci principů komunitní energetiky, využíváním šedé vody, minimalizací odpadů.

— Nová výstavba by měla být minimalizována na nezbytné minimum. To bude definováno v průsečíku environmentální zátěže nových staveb, potřeby konsolidovat stávající městské prostředí a potřeby zlepšení zesilující bytové krize způsobené mj. také nedostatkem bytového fondu v důsledku urbanizace.

— Území sportovního klubu TJ Pankrác bude zastavěno, sportovní plochy budou nahrazeny v nové zástavbě v takové míře, která kompenzuje sportovní plochy původního rozsahu a nabídne prostor i pro další sporty (plavání, atletika, halové sporty). Sportovní plochy škol a školek budou přeřešeny tak, aby bylo území využito účelněji. Plocha AMK Reitknechtka bude využita pro jinou funkci. Vlastnické vztahy v celém území budou respektovány a bude navržena vhodná pozemková úprava tak, aby byl návrh proveditelný.

— Umění je od pradávna v různých formách spjato s architekturou a vystavěným prostředím. Věříme, že integrace umění je dobrým nástrojem k přemýšlení, vzdělávání o tématu udržitelnosti a nerůstu, klimatu, biodiverzitě apod. Součástí výstavby nové čtvrti má být umění v hodnotě odpovídající 1% celkové investice. Umění může být umístěno na fasádách staveb, nebo ve veřejném prostranství. Umění nemůže být umístěno v neveřejných prostorech budov.

ULICE, NÁMĚSTÍ A DALŠÍ PROSTRANSTVÍ

— Ulice a náměstí mají každá / každé svůj specifický a silný charakter, ale jsou tematicky i funkčně provázané, jsou propojené architekturou i např. stejným mobiliářem, dlažbou, stromy. Tyto by měly být v návrhu jednotlivých částí koordinovány.

— Veřejná prostranství budou nadimenzována primárně pro potřeby chodců a cyklistů, ale měla by v každém místě umožnit i omezený průjezd vozidel (IZS, hendikepovaní, stěhování atd.).

— Základním požadavkem na prostor je jeho obytnost; musí sloužit všem věkovým i sociálním skupinám a dalším živým organismům.

— Veškerá prostranství jsou bezbariérově přístupná, pokud to morfologické podmínky nevylučují.

— Veřejná prostranství ve správě města budou omezena na minimum. Většina nezastavěných prostranství by měla patřit k jednotlivým stavbám (vlastníkům), aby byla zajištěna péče o daná prostranství a vztah uživatelů k danému místu. Přitom stále mohou být přístupná pro všechny (např. v podobě poloveřejných prostranství). Žádoucí je rozrůznění měřítek veřejných prostranství s různou mírou intimity (škála veřejné x privátní)

— Odsouhlasené šířky ulic jsou 40m na 5. května a Budějovické, 24/20/18 metrů v bočních ulicích. V ulicích pro pěší a cyklisty bude šířka ulice stanovena individuálně dle potřeb daného místa a významu propojení.

— Preferovány jsou ve všech měřítcích nezpevněné plochy a povrchy umožňující vsakování a výpar vody.

BUDOVY

— Domy musí být nadimenzovány tak, aby si vzájemně příliš nestínily, neblokovaly výhled, nebo nezpůsobovaly komplikace ve vedení cest.

— Výška budovy musí být vždy opodstatněná a k návrhu výškových staveb by mělo být přikročeno pouze v případě, že bude výška v kontextu budovy pro její okolí prospěšná.

— Důležitá je koordinace navrhovaných staveb v rámci celku – logické umístění dominant, kompozice vystavěného prostředí, přívětivé měřítko, vzájemné estetické spolupůsobení staveb, z toho vyplývají ucelený obraz města.

— Bourání stávajících budov a konstrukcí by mělo být omezeno na minimum a hledány budou způsoby, jak se stávajícími objekty pracovat – primárně budou rekonstruovány, při nezbytné demolici by měl být materiál stavby využit pro nové objekty.

— Elektrická transformovna bude přesunuta na jiné místo v rámci řešeného území a nahrazena novou transformovnou stejného výkonu. Parkovací dům může být adaptován na nové využití a rekonstruován, v odůvodněném případně odstraněn.

— Je nutné respektovat požadavky požární ochrany – z toho vyplývající vzdálenosti od vchodů do budov, nástupní plochy, velikosti průjezdů apod.

— V zájmu celkového obrazu města je regulace barevnosti fasád. Jako povrchové materiály mohou být použity přírodní (primární) materiály bez barevné povrchové úpravy (jako dřevo, kámen, hlína, sklo, kovy atp.), nebo konstrukce s barevnou úpravou, která vychází z barevnosti typické pro Prahu (přírodní pigmenty, teplé tlumené tóny). Zvolená barevnost fasád by měla být podpořena referencemi existujících staveb v Praze a rozborem jejich barevnosti.

— Pokud to není z hlediska zvolené funkce nutné, domy nemají podzemní parkování a mají pouze nezbytné minimum návštěvnických / zásobovacích / obslužných uličních parkování.

— Naopak je vždy vyžadováno parkování pro kola, které by mělo být zajištěno co nejblíže u každé stavby (případně společně pro několik staveb).

— Domy jsou řešeny tak, aby co nejméně zatěžovaly dané místo přesuny zeminy a obecně aby při jejich výstavbě mohlo být použito co nejméně těžké techniky. Doporučuje se neumisťovat podzemní podlaží.

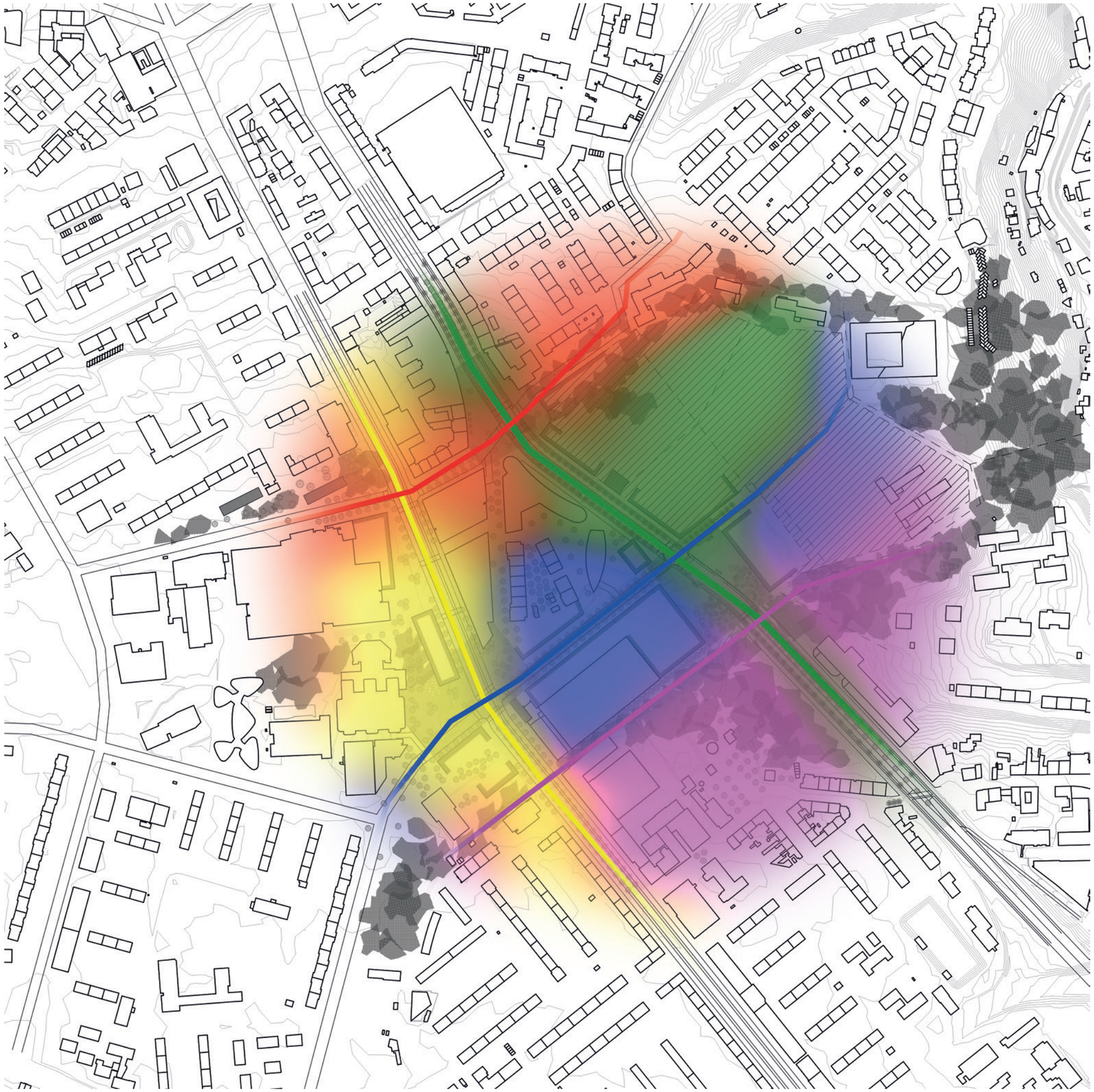
— Domy jsou co nejvíce adaptabilní, pokud je v daném místě logické uvažovat nad různým využitím daného domu v budoucnosti.

— I když se podaří globální oteplování zpomalit, či úplně zastavit, průměrná teplota v Česku se zvýší o několik stupňů Celsia oproti stavu před začátkem oteplování (už nyní je o 2°C vyšší, než před 60 lety). Proto musí být navržené budovy připraveny na vysoké teplotní rozdíly a využívat pokud možno pasivní řešení pro chlazení, větrání, stínění, vytápění.

— Součástí řešení je navržení vhodných stavebních úprav (nebo regulace) již existujících staveb v řešeném území tak, aby byly trvale udržitelné jak formálně, tak obsahově. Nedotknutelnost soukromého vlastnictví nebude brána v potaz, pokud je řešená stavba v soukromém vlastnictví z dlouhodobého pohledu neudržitelná – v takovém případě může být vyžadována úprava budovy.

ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ

PROMISED



5. KVĚTNA

BUDĚJOVICKÁ

NA STRŽI

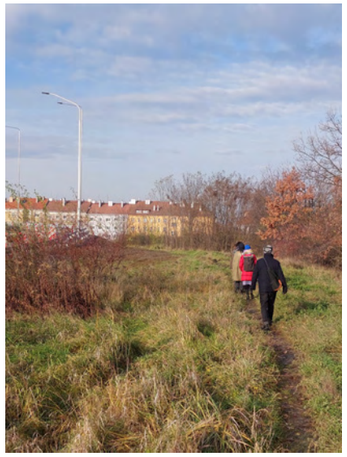
PO ZLOMU

SDRUŽENÍ HVĚZDOVA



5. KVĚTNA

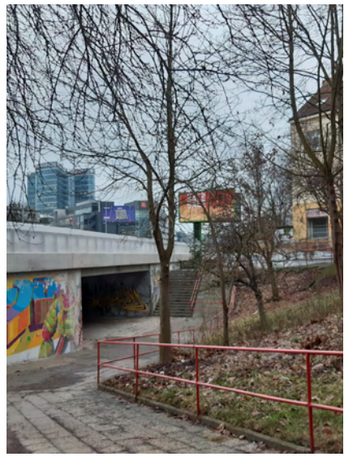
Ulice 5. Května ve svojí dnešní podobě dálničního tělesa procházejícího městem tvoří bariéru prostupnou jen na několika místech podjezdy a podchody. Dálniční charakter má i její okolí - vysoká svodidla, billboardy, distanční zeleň a čerpací stanice nepůsobí, jako kdyby byly jen několik set metrů od centra obytné čtvrti. Množství aut, které po ní denně projíždí není dlouhodobě udržitelné. I když by byla proměna dálnice na městskou třídu finančně i organizačně náročná, z dlouhodobého hlediska by byla pro čtvrť i město velkým přínosem. Velkorysá šířka ulice 40m umožňuje umístit oddělené chodníky s předzahrádkami, cyklopruhy, zelené pásy, parkování a stále zachovat průjezdnost až pro 40 tisíc aut denně.





















BUDĚJOVICKÁ

Čtyřicet metrů široký bulvár lemovaný zástavbou mnoha měřítek a typů - modernistická sídliště, administrativní budovy a obchodní centrum z nultých let či sídliště Zelená liška je dnes umrtvený velkým množstvím parkujících automobilů. Nacházejí se na něm 3 stanice metra C, dříve zde i jezdila tramvaj - ta se postupně navrací a vytlačuje auta parkující ve středovém pásu (hurá). Hlavním středobodem ulice je volný prostor v tzv. Pankrácké pentagonu nad vestibulem stanice metra ve stínu pražských mrakodrapů.









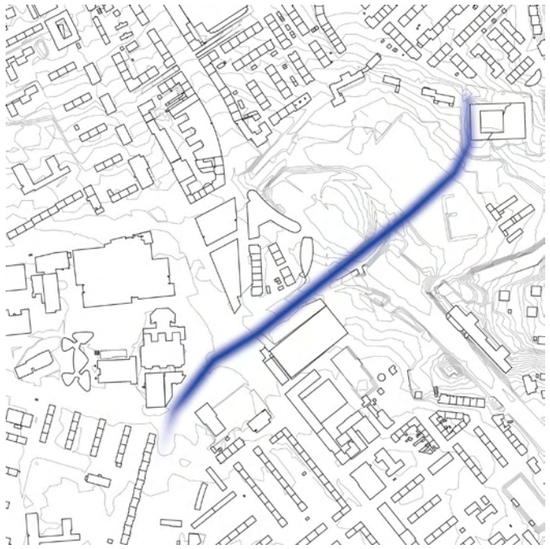






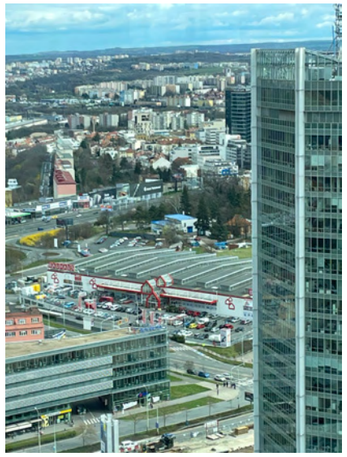






NA STRŽI

Ulice Na Strži je důležitou sběrnou komunikací napojující panelová sídliště Pankráce na magistrálu. Její periferní podoba vychází z oddělování páteřních komunikací od obytných okrsků. Šířka ulice až 40m a množství jízdních pruhů neodpovídá významu a dopravnímu zatížení ulice. Na magistrálu je ulice napojena mimoúrovňovým sjezdem, kvůli terénním rozdílům a technické infrastruktuře má ulice vágní podobu, jsou tu umístěny billboardy, domy jsou k ulici otočeny štítovými stěnami. Jediné místo zájmu je hobby market, který se k ulici prezentuje velikým parkovištěm. A přitom by mohla mít podobu jasně definované, hustě obestavěné městské ulice, do které se otvírá parter budov a která je příjemná pro průjezd i pro pobyt.



















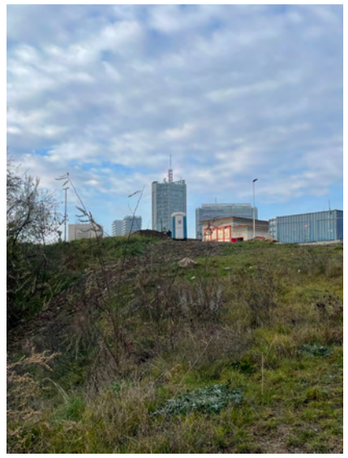


PO ZLOMU

Územie na zlomu je línia, súbor cestičiek lnúcich sa po hranici svahu. Trasa začína pri distribučnom centre Bauhausu, v prekvapivo veľkomestskom území. Prechádza popri vodárni, cez magistrálu. Za cestou sa rozvoľňuje a naberá vysoko vágny charakter s nepoznanými výhľadmi do pražskej krajiny. Smeruje ku obyčajnej usadlosti Rajtknechtka, ktorá územiu svojou vágnosťou kraľuje. Za ňou je už len divočina a cestičky kľučkujúce medzi stromami a núdzovými príbytkami do okolitých štvrtí.





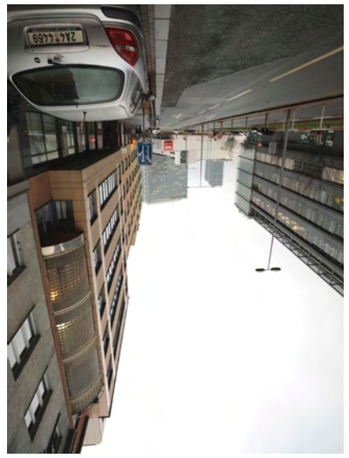













SDRUŽENÍ HVĚZDOVA

Ulice Sdružení a Hvězdova je rozhraním různých míst a mnohých struktur. Vede od zeleného pásu jezerky podél řadkových domů druţstevní výstavby. Podchází magistrálu a vynoří se u náznaku blokového města, aby se vzápětí ztratila mezi pochybnou zástavbou pentagonu a hranou modernistického města. Konfrontuje se s parcelovitostí činžovního bloku, zahradovitostí druţstevní výstavby, monumentalitou panelových sídlišť a monstróznost nákupního centra.



PROMISED

ŠKOLA ARCHITEKTURY AVU

Vedoucí diplomové práce:
Prof. Miroslav Šik ETHZ
Arch.BSA SIA Dr.h.c.

Konzultantka teoretické části diplomové práce:
Ing.arch. Mária Topolčanská Ph.D.

Odborné asistentky:
MgA. Anna Svobodová
MgA. Lenka Milerová

Technický asistent:
MgA. Ing. arch. Adam Wlazel

Konzultanti:
Ing. Ondřej Hofmeister
Ing. Zuzana Štemberová
Ing. arch. Lucie Vogelová
Ing. Vratislav Filler, Ph.D.
Ing. arch. Tomáš Cach
Ing. Petr Preininger
Ing. arch. Michaela Kloudová
Ing. arch. Magdalena Havlová, Ph.D.
Ing. arch. Lukáš Makovský

PANKRÁC