Akademie výtvarných umění v Praze
Studijní program Výtvarná umění
Ateliér Architektury

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MOL Smíchov - transformace čerpací stanice na hybridní dům

Vypracovala: Bc. Justýna Kaislerová
Vedoucí diplomové práce: prof. Miroslav Šik Arch.BSA Prof.ETHZ em. Dr.h.c.CVUT
Oponent diplomové práce: Ing. arch. Ing. David Neuhäusl

Akademický rok 2023/2024

TRANSFORMACE ČERPACÍCH STANIC

NA HYBRIDNÍ MĚSTSKÉ DOMY V PRODUCTIVE CITY



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

DIPLOMOVÁ PRÁCE - TEORETICKÁ ČÁST
AKADEMICKÝ ROK 2023/2024

VYPRACOVALI
LUKÁŠ FOLTÝN
JUSTÝNA KAISLEROVÁ
ANASTASIIA KHLEBUSHKINA
JOSEF KUČERA
MAX MOHL
ŠIMON SEMERÁK

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

ASISTENTI
MGA. LENKA MILEROVÁ
LENKA.MILEROVA@AVU.CZ
737 146 862

MGA. ING. ARCH. DOMINIK VÁCHA
DOMINIK.VACHA@AVU.CZ
777 617 721

KONZUNTANTKA DIPLOMNÍ SEMINÁRNÍ PRÁCE
ING. ARCH. MARIA TOPOLČANSKÁ, PH.D.

TECHNICKÝ ASISTENT
MGA. ING. ARCH. ADAM WLAZEL
ADAMWLAZEL@GMAIL.COM
730 401 082

ODBORNÉ KONZULTACE

ČERPACÍ STANICE
ING. MAREK VOPLAKAL
MAREK.VOPLAKAL@MOLCESKO.CZ
604 298 234

KONSTRUKCE
ING. ONDŘEJ HOFMEISTER
ONDREJ.HOFMEISTER@PROJEKTIL.CZ
222 365 003
776 161 676

KRAJINA
ING. ARCH. LUCIE VOGELOVÁ
VOGELOVA@TERRAFLORIDA.CZ
606 603 203

ING. ZUZANA ŠTEMBEROVÁ
STEMBEROVA@TERRAFLORIDA.CZ
603 185 858

DOPRAVA
ING. KVĚTOSLAV SYROVÝ
SYROVY.K@GMAIL.COM
731 701 027

POŽÁRNÍ BEZPEČNOST
DOC. ING. DANIELA BOŠOVÁ, PH.D.
DANIELA.BOSOVA@CVUT.CZ
224 356 478

ENERGETIKA
ING. JAN ŽEMLIČKA, PH.D.
HONZAZEMLICKA@HOTMAIL.COM
604 635 345

URBÁNNÍ ANTROPOLOGIE
BC. VOJTĚCH ELIÁŠ
ELIAS.VOJ@GMAIL.COM
737 745 828

HISTORICKÝ KONTEXT
DOC. PHDR. RICHARD BIEGEL, PH.D.
RICHARD.BIEGEL@AVU.CZ
604 873 674

OBSAH

ANOTACE 6
TÉMA_ SPOLEČNÉ ZADÁNÍ 8
HYBRIDNÍ MĚSTSKÝ DŮM 10
ČERPAČKY V PRAZE 16
KRITERIA VÝBERU KONKRETNÍCH MÍST 20
PRODUCTIVE CITY 22
ČERPACÍ STANICE 26
ČERPACÍ STANICE HISTORIE 28
ČERPACÍ STANICE JAKO FENOMÉN 32
BUDOUCNOST ČERPACÍCH STANIC 34
VÝCHODISKA 36
ZDROJE 38

DIRIXKA HUB 44
NOVÁ BURIANKA 48
OSTROV HOLEŠOVICE 52
MOL SMÍCHOV 56
BALABENKA 60
PODBABA 64

ANOTACE



Následující brožura se skládá ze dvou částí: společné a individuální. Společná část definuje základní rámec společného zadání všech diplomových prací. **Stanovuje sdílená východiska a teoretické úvahy o programové náplni.** Individuální část se pak zaměřuje na vybrané území, jeho historii a je doplněna dalšími individuálními analýzami.

TÉMA

SPOLEČNÉ ZADÁNÍ

Transformace čerpacích stanic na hybridní domy v Productive city.

HYBRIDNÍ MĚSTSKÝ DŮM

S ohledem na rozvoj udržitelné mobility a trend zahušťování měst, vidíme jako nezbytné revidovat řídce zastavěné a monofunkční plochy čerpacích stanic formou hybridních městských domů.

Cílem práce je navrhnout svébytný městský dům s hybridní typologií. Dům který by měl svou polyfunkčností přispět jak svému bezprostřednímu okolí, tak městu jako celku. Pro nalezení míst, na kterých by v Praze takovéto domy měly stát, jsme použili jednoduchý klíč. Čerpací stanice. Místa fungující v kontextu městské automobilové dopravy, ale téměř nefunkční jako živý městotvorný prvek. V rámci rozvoje udržitelné mobility a tendence zahušťování měst považujeme revizi těchto řídce zastavěných monofunkčních ploch za nezbytnou. Náplní a funkčním využitím reagujeme na požadavky konkrétních parcel. Téma čerpacích stanic, jako fenoménu doby a paměti místa přejímáme a po vzoru mnoha zahraničních referencí jej do projektu implementujeme. Pracujeme také s typologií řemesla ve městě. Ta je a bude závislá na dobré dopravní obslužnosti. Spolu s čerpacími stanicemi tak mají potenciál tvořit funkční symbiózu.



Londýn, Velká Británie



Dallas, USA



Filderstadt, Německo



Westminster, Velká Británie



Athény, Řecko



Budapešť, Maďarsko



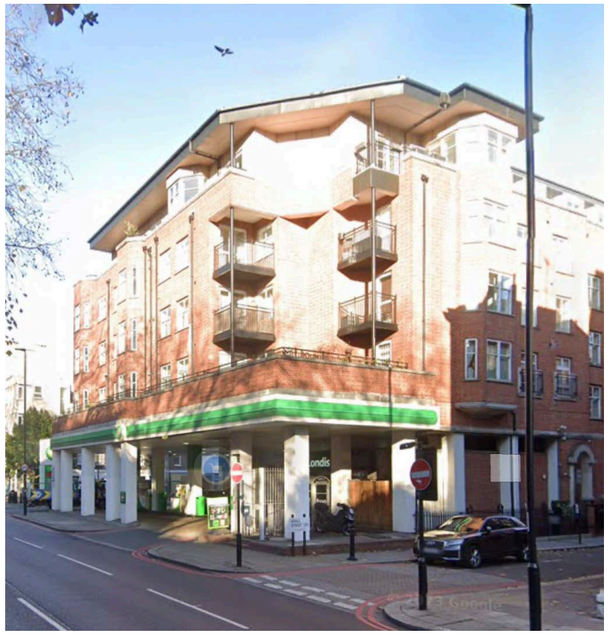
Vídeň, Rakousko



Barcelona, Španělsko



Bergen, Norsko



Londýn, Velká Británie



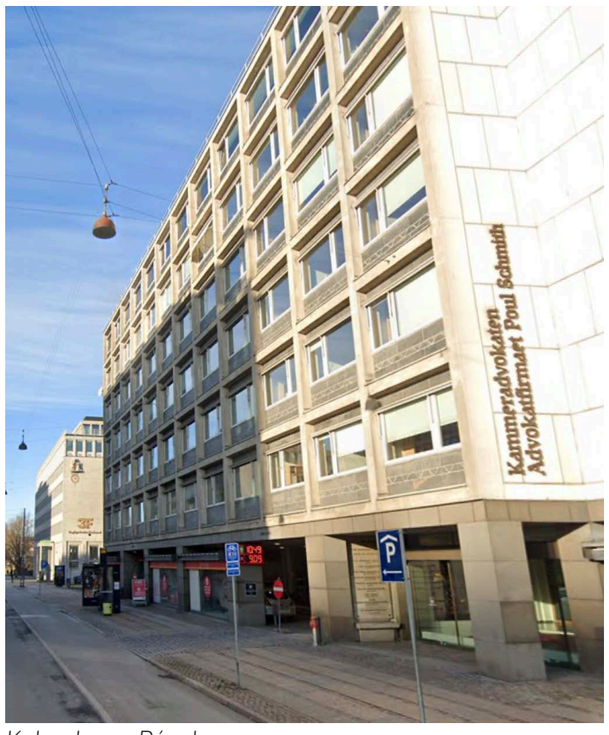
Vídeň, Rakousko



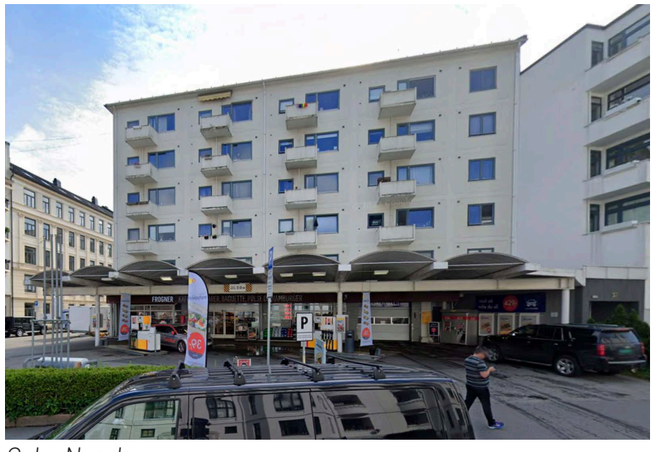
Barcelona, Španělsko



København, Dánsko



København, Dánsko



Oslo, Norsko



Oslo, Norsko



Schaerbeek, Belgie

ČERPAČKY V PRAZE

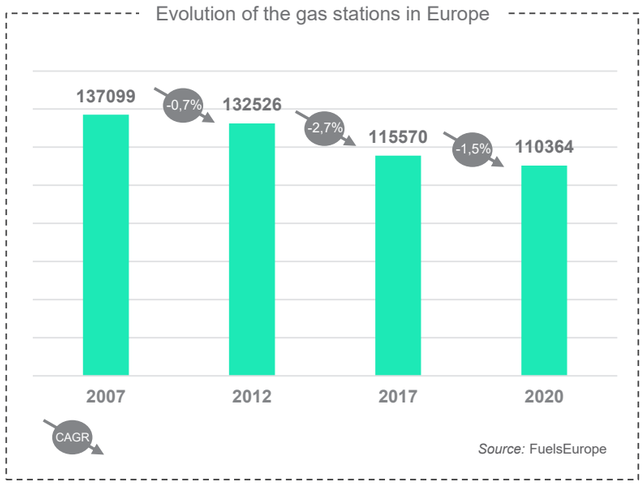
V rámci vybraných parcel sledujeme důležitost vybraného dopravního uzlu a jeho vytížení. Vycházíme z předpokladu, že místo bude i v průběhu několika následujících desetiletí fungovat jako aktivní bod dopravy a umožní případnou konverzi na alternativní zdroje.

Ze studie „The future of gas stations“ zpracované společností siapartners v roce 2021 vyplývá, že do roku 2050 klesne počet čerpacích stanic v Evropě o 43%. Důvodem je mimo jiné přechod na nízkoemisní vozidla. Například Španělsko plánuje do tohoto roku zcela zakázat prodej vozidel se spalovacím motorem, což již teď zapříčiňuje značné rozšíření sítě nabíjecích stanovišť pro elektrická vozidla. Dalšími aspekty jsou například i vyšší daně na pohonné hmoty a s tím spojené snížení jejich spotřeby.

Čerpací stanice budou ubývat také v závislosti na své poloze. Dá se předpokládat, že k nejmenšímu úbytku dojde na dálnicích a nejvíce ubydou ty na vesnicích. Ve městech budou čerpací stanice za účelem zachování provozuschopnosti nuceny diverzifikovat svou nabídku pro generování dodatečných příjmů, uzavírat strategická partnerství a zkvalitňovat zákaznický servis. Jejich síť ve městě bude muset být zefektivněna a rozsáhlé nevyužité plochy, které je obklopují, budou integrovány do městské struktury.

SIAPARTNERS (HECQUET, Jean-Baptiste a LEBOUTEILLER, Luc.) The future of gas stations - How fuel distribution networks will have to reshape by 2050. 2021, Online, [cit. 2024/05].

THE FUTURE OF GAS STATIONS



Due to a mature economy in Europe, the number of gas stations has peaked in the 80's and is **now decreasing to reach around 110 000 in 2020**.

Highest petrol stations in Europe:

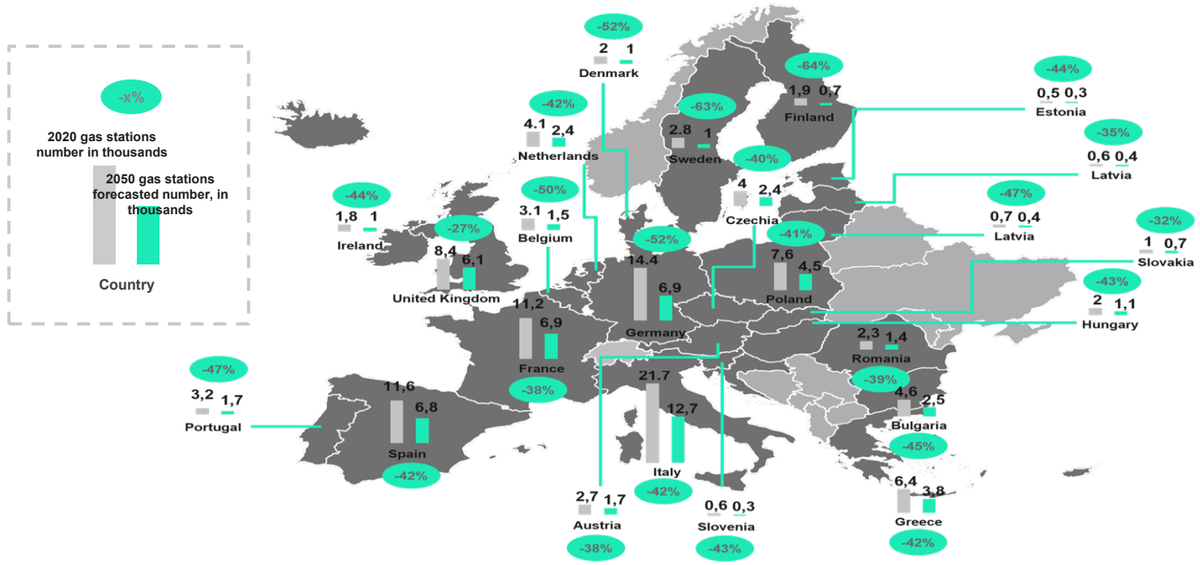
1. 21 700
2. 14 500
3. 11 600
4. 11 000

The reduction in the number of gas stations in Europe can be explained by a restrictive environment linked to:

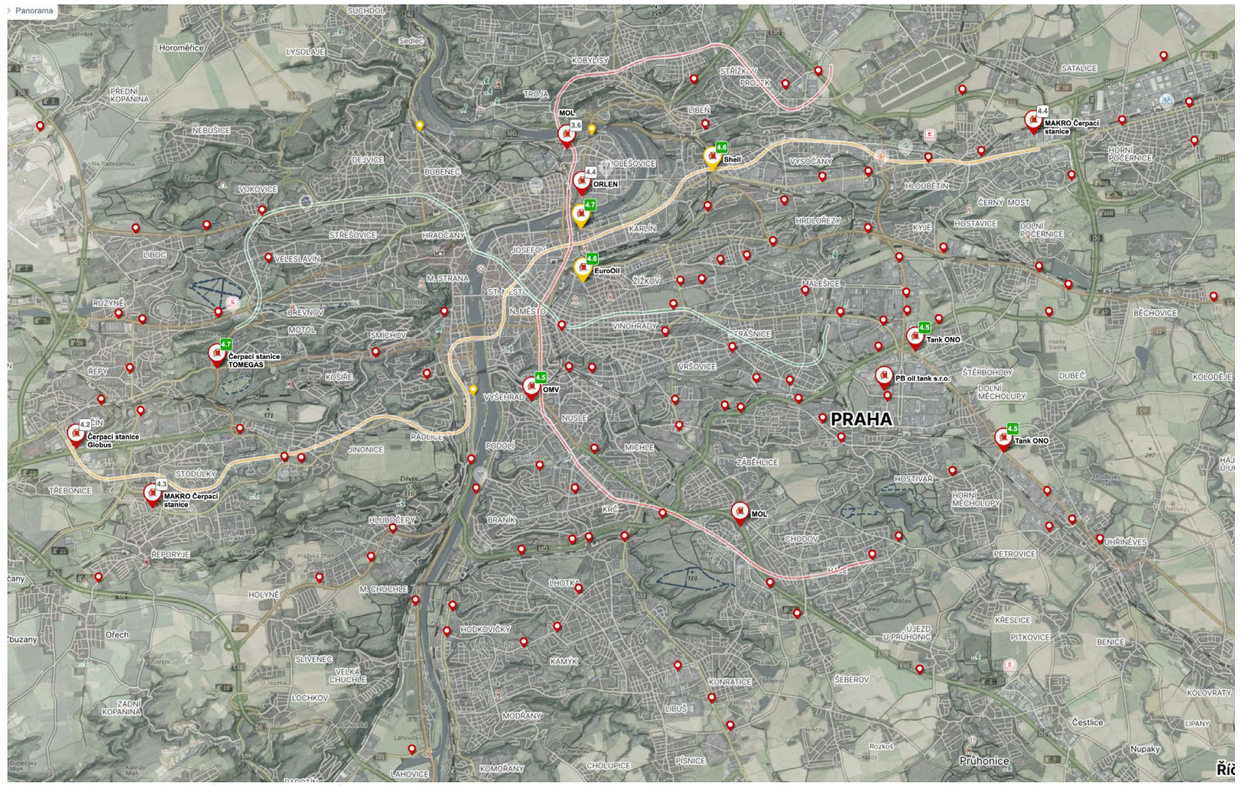
- **Regulations** imposing strong safety and environmental constraints.
- **Significant taxation** on petroleum products resulting in low profitability in the distribution sector.
- **Fuel consumption** with an underlying downward trend

III. The gas stations market in 2050

European gas stations will fall by 43% between 2020 and 2050



SIAPARTNERS (HECQUET, Jean-Baptiste a LEBOUTEILLER, Luc.) The future of gas stations - How fuel distribution networks will have to reshape by 2050. 2021, Online, [cit. 2024/05].



čerpací stanice v Praze (zdroj: Mapy.cz)

Město	počet čerpaček	počet obyvatel	rozloha	obyvatel/čerpačka	čepaček/km2
Praha	128	1,357,326	496	9712	0.26
Vídeň	141	1,897,491	415	12530	0.34
Londýn	25	9,002,488	1577	336661	0.02
Paříž střed	41	2,148,271	105	54727	0.39
Bratislava	69	475,503	368	6272	0.19
Varšava	171	1,756,534	360	10084	0.48
Berlín	295	3,644,826	892	12346	0.33
Budapešť	179	1,711,491	517	9819	0.35
Amsterdam	42	921,402	219	19644	0.19

Porovnání počtu čerpacích stanic ve městech. Jako měrnou jednotku lze použít buď počet čerpacích stanic na jednoho obyvatele, nebo jejich počet na jeden kilometr čtvereční plochy města. Oba tyto parametry jsou validní v rámci zkoumání hustoty jejich sítě. Při porovnání s vybranými Evropskými městy (viz tabulka) je počet stanic v Praze nadprůměrný. Je tedy opodstatněné uvažovat o jejich redukci.

Zdrojem dat byla webová stránka *fuelto.net*

KRITÉRIA VÝBĚRU KONKRÉTNÍCH MÍST

+ Nacházejí se v širším centru Prahy - naším cílem je zahuštění města a vytvoření nových polyfunkčních prostorů.

+ Jedná se o čerpací stanice, které kolem sebe generují problematické urbánní vztahy.

+ Konverze čerpací stanice na hybridní dům je přínosem pro řešenou lokalitu.

+ Vybrané čerpací stanice se nacházejí na dlouhodobě důležitých městských tepnách



schwarzplan M1:25 000

PRODUCTIVE CITY

"The essential investigation becomes how to urban design factories, or redesign them, humanistically and sustainably, for future dense cities."

– Nina Rappaport

RAPPAPORT, Nina. Building in the Productive City. In: TRANS ARCHITECTUUR, STEDENBOUW. City Made. Nai010 Publishers, 2019. ISBN 978-9462084582.



ARCHITECTURE WORKROOMS BRUSSELS [online]. Picture Series Atelier Brussels. 2016. Photo: Bas Bogaerts. Dostupné z: www.architectureworkroom.eu

Co pro nás znamená termín “productive city” v současném kontextu města jako je Praha?

Především vytvářet město, které v sobě dokáže udržitelně obsáhnout nejširší škálu pracovních aktivit. Práce ve městě však neznamená pouze služby, office a komerce. Ani do budoucna se neobejdeme bez výroby, řemesla a městské logistiky. Pokud máme vytvářet města krátkých vzdáleností, nesmíme se spokojit s vytlačováním těchto funkcí na okraj. Je potřeba navrhovat město, které je nejen koncentrované, ale i hybridní a flexibilní. Základním článkem takového města jsou jednotlivé městské domy, které v sobě dokážou tuto funkční rozmanitost integrovat.

Od nástupu průmyslové revoluce se stal průmysl nedílnou součástí společenského fungování. V evropském prostředí se průmysl usadil přímo ve středu dění: v rozvíjejících se městech. Továrny stavěné v nových čtvrtích na okraji historických center byly v relativně krátkém čase integrovány do městských struktur. Důsledkem modernistického plánování měst a poválečné vlny globalizace dochází od druhé poloviny 20. století k odsunu průmyslu na okraj. Sériová výroba a logistika se přesouvá na periferie měst do průmyslových business center nebo na druhý konec světa do ekonomicky výhodných zemí Asie.

Převážná část bývalých továrních areálů tak s časem ztratila svou původní funkci. V principu postindustriálního města byly tyto areály často konvertovány na mixed-use projekty s rezidenční, kancelářskou, komerční a občasnou kulturní funkcí. S produkčními funkcemi se zde málokdy počítalo. Ty jsou tak postupně vytlačovány na okraj měst z nedostatku ekonomicky dostupných a funkčně vyhovujících prostor. Jsou ale naše města opravdu mixed-use bez produkčních funkcí jako je výroba, logistika nebo stavební průmysl? A patří tyto funkce do současného města nebo se jedná pouze o romantickou nostalgii?

Během posledních několika let pozorujeme velké změny na úrovni produkce. V logistice je to přesun z centralizovaných skladů na cyklodepa. Nové formy moderního a udržitelného průmyslu (robotika, recyklace, urbánní zemědělství ad.) vyžadují prostory, které by měly být situované v centrech, pokud mají být skutečně udržitelné. Stejné parametry platí i pro takzvaný kreativní průmysl. “Tradiční” profese jako dělníci a řemeslníci jsou i do budoucna potřebné a měly by mít možnost operovat ve městech bez nuceného dojíždění z periferií. Všechny tyto proměny mají potenciál nejen snížit zbytečnou automobilovou zátěž, ale též zajistit rozmanitější a odolnější skladbu ekonomiky. Cílem konceptu productive city není navrátit do města hutě a ocelárny, ale vytvořit ekologicky i sociálně udržitelnější města pro budoucnost. Jedná se o základní otázku práce ve městě a společenského vztahu ke zdrojům ve 21. století.

Téma productive city je v posledních letech bohatě zkoumáno teoreticky i návrhově. Byla vydána řada literatury (např. texty od Nina Rappaport), byly uspořádány dva ročníky soutěže Europan na téma Productive city, i na úrovni městského plánování již dochází k integraci do plánovacích strategií a regulativů. Příkladem může být město Brusel, které se věnuje výzkumné, naučné i developerské činnosti v oblasti produkce ve městě (BMA Brussels).



ARCHITECTURE WORKROOMS BRUSSELS [online]. Picture Series Atelier Brussels. 2016. Photo: Bas Bogaerts. Dostupné z: www.architectureworkroom.eu

ČERPACÍ STANICE



Library of congress [online]. Crossroads store. Sprott, Alabama original Dostupné z: www.loc.gov

HISTORIE ČERPACÍCH STANIC

První "čerpací stanicí" v Evropě byla lékárna v německém městě Wiesloch, kde v roce 1888 doplnila palivo Bertha Benz při své cestě z Mannheimu do Pforzheimu. Tehdy se jednalo o marketingovou událost propagující jedno z prvních vozidel se spalovacím motorem, jehož vynálezcem byl Carl Benz. Lékárny tehdy ve svém sortimentu skladovaly tzv. Ligroin (ropná frakce - tzv. těžká nafta), který se používal jako laboratorní rozpouštědlo.

První benzínové čerpadlo vynalezl v roce 1885 a o dva roky později nechal v USA patentovat Sylvanus Bowser. Nejprve sloužilo pro doplňování petrolejových lamp a na začátku 20. st. bylo upraveno také pro čerpání paliva do automobilů.

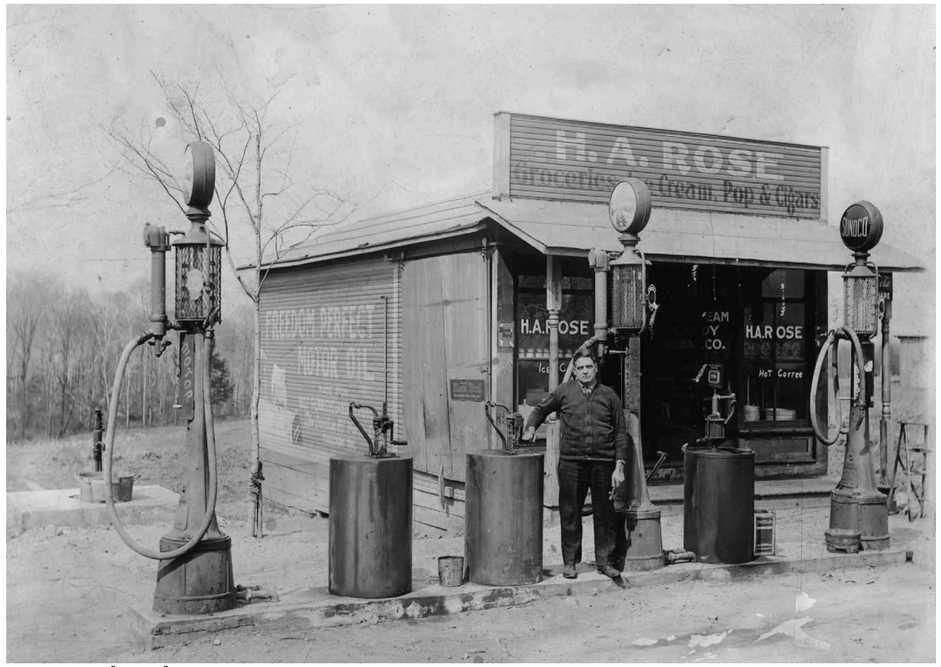
V roce 1900 jezdilo po USA asi 4000 aut. Benzin byl tehdy považován za vedlejší produkt při výrobě petroleje, prodával se v obchodech se smíšeným zbožím, železářstvích, drogeriích nebo místních rafineriích. Specializované čerpací stanice pro auta měly teprve vzniknout. Tou dobou se však již startoval překotný vývoj na poli automobilismu a ropných produktů.

V roce 1905 vznikla první specializovaná benzinová stanice v ST. Louis. Ona i další následně vybudované stávaly přímo na chodnících u silnic a skládaly se z několika málo stojanů a barelů s pohonými hmotami.

Důležitou roli při rozšiřování automobilismu mezi širokou populaci sehrál první sériově vyráběný automobil Ford model T. Mezi léty 1908 - 1927 se jich vyrobilo na 15 miliónů. I proto v roce 1933 bylo v USA již zhruba 170 tisíc čerpacích stanic a jejich podoba se začala sjednocovat a zjednodušovat do podoby kiosku s plochou střechou jako nadkrytím pro výdejní stojany. Výjimečně tuto uniformitu narušily některé, na řetězcích nezávislé, benzínky, např. v podání Frank Lloyd Wrighta, nebo Miese Van der Rohe. Ve 30. letech postupně začaly vznikat distribuční řetězce nezávislé na ropných společnostech. Důležitý pro ně byl marketing. Snaha přilákat a udržet si zákazníky vedla ke zdůrazňování firemních log a barev a vytvoření "ikon".



Wikipedia [online]. *Bertha Benz se svým manželem Karlem ve voze Benz Victoria, model 1894* Dostupné z: www.wikipedia.org



The Old Motor [online]. *Benzínová pumpa, patentovaná Sylvanusem F. Bowserem r. 1895 před čerpací stanicí H. A. Rose v Jackson, Pennsylvanii (r. 1920)* Dostupné z: www.theoldmotor.com



ville montreal [online]. *Čerpací stanice navržená Ludwigem Miesem van der Rohem, postavená roku 1968 na ostrově Jeptišek v Montrealu* Dostupné z: ville.montreal.qc

HISTORIE ČERPACÍCH STANIC V ČR

Vývoj čerpacích stanic na území ČR je podobný jako v zahraničí. Palivo se původně prodávalo na kilogramy a převáželo se v demižonech, dalo se sehnat u drogistů v lékárnách, nebo v některých hotelech. Síť benzinových stanic na našem území začala vznikat od roku 1904, kdy bylo u nás první sčítání automobilů a motocyklů (73 aut a 228 motorek). V tomto roce se klub motocyklistů usnesl, že je třeba zřídit specializovaná prodejní místa pro pohonné hmoty. Jejich výstavba se ale plně rozběhla až po první světové válce. První distribuční společností v Československu se stala firma BZ (Bratři Zikmundové) z Prahy-Karlína. Jejich první pumpa začala fungovat v roce 1922 na Náměstí Republiky. O šestnáct let později už šlo o distribuční společnost, když vlastnila 1093 pump a 27 skladů.

Pumpy vznikaly nejdříve hlavně na náměstích a v centrech měst a obcí. Vzhledem k nebezpečnosti (požár, znečistění podzemních vod) daného provozu se však po druhé světové válce začaly stěhovat dále od center. Distribuci pohonných hmot a jejich odbyt do té doby zajišťovaly prodejní organizace zřizované rafineriemi, přičemž rozvoj této praxe spadá především do druhé poloviny dvacátých let. Tyto společnosti však byly společně s rafineriemi 1. ledna 1946 znárodněny. Před začátkem 60. let obsluhovalo čerpací stanice téměř 1300 pracovníků, téměř ¾ z nich tvořily ženy. V polovině 70. let už bylo čerpadlářů v republice jednou tolik.

Z firmy BZ (Bratři Zikmundové) se stal národní podnik Benzinol, pro obchod s pohonnými látkami, mazacími oleji, tuky, výrobky z uhlí a jejich derivátů a ošetřování motorových vozidel. V roce 1954 dostala společnost na starost ropovod Družba a v sedmdesátých až devadesátých letech pečovala také o státní hmotné rezervy v pohonných hmotách a dalších ropných produktech. V roce 1994 byl koncern již pod názvem Benzina privatizován a stal se tak největším nestátním zpracovatelem a distributorem ropných produktů v ČR.



Auto.cz [online]. Pohlednice - Čerpací stanice v Nové Bystřici na Mírovém náměstí. Dostupné z: www.auto.cz



Auto.cz [online]. Čerpací stanice nad Vranovskou přehradou v roce 1964, foto Jana Fialy pro knihu F. A. Elstnera - "Třkluci a kilometry".
Dostupné z: www.auto.cz



Orlen.cz [online]. Obsluhující v uniformě, se znakem společnosti Bratři Zikmundové ve firemních barvách.
Dostupné z: orlen.cz



Wikipedia [online]. 2024. Marylebone: Dorset House, NW1 by Nigel Cox. Dostupné z: en.wikipedia.org

ČERPACÍ STANICE JAKO FENOMÉN SOUČASNOSTI

Čerpací stanice, benzinová pumpa, hovorově benzinka, čerpačka, pumpoška. Místo které primárně slouží k doplňování paliv, ale v průběhu let si získalo svá jedinečná kulturně sociální specifika. Dlouhá historie stanic sahá až do doby, kdy se automobily začaly masově používat. Od svého vzniku se v průběhu let vyvinuly z jednoduchých pump do komplexů nabízejících širokou škálu služeb. Čerpací stanice mají v naší společnosti důležité místo. Jsou symbolem mobility.

Jsou to nezbytné body na mapě, uzly, které propojují naše cesty. Jejich atmosféra je zřejmě důsledkem mnoha specifik. Jsou to místa, kde se střetávají lidé různých sociálních tříd, věkových skupin a kultur. Přesto, že jsou primárně tranzitním bodem, obsadily i další funkce. Jsou zdrojem alkoholu, cigaret a potravin v pozdních nočních hodinách, místem schůzek a odpočinku unavených řidičů.

Benzinové stanice na izolovaných místech jsou díky své anonymitě snadným terčem kriminální činnosti jako jsou krádeže nebo přepadení. Stanice podél páteřních tahů a v oblasti pohraničí vytváří prostředí, které je zasaženo prostitucí. Často jsou situovány v okolí nevěstinců a kasin. Příkladem z Českého prostředí je páteřní silnice E55 a pohraniční Dolní Dvořiště, které je výrazně poznamenáno sexuálním turismem.

Díky své specifické atmosféře zaujaly benzínky své místo i v kinematografii. V mnoha filmech fungují jako prostředí klíčových scén, nečekaných událostí a poskytují prostor pro dějový vývoj. Ikonické scénky z benzinek se objevují např. v Pulp Ficton (1994), Mad Max 2 (1981) nebo The Texas Chain Saw Massacre (1974). Jedním z fenoménů souvisejících s čerpacími stanicemi je i jejich ekonomický význam. Čerpací stanice jsou klíčovými body v distribučním řetězci paliv a představují důležitý ekonomický motor v mnoha regionech. Jejich umístění může mít značný vliv na okolní podniky i na celé komunity.

BUDOUCNOST ČERPACÍCH STANIC

Otázka budoucnosti čerpacích stanic se pojí s řadou aspektů, jež budou mít vliv na proměnu dopravního průmyslu. Postupné zintenzivňování globální iniciativy zaměřené na snížení emisí uhlíku tlačí průmysl k přechodu na více udržitelný systém dopravy. V souvislosti s tím se i role dobíjecí infrastruktury stává klíčovou. Z hlediska ekologické problematiky se dá počítat s postupnými tendencemi, které budou cílit na omezení osobní dopravy, jež je z dlouhodobé perspektivy ekologicky neudržitelná. Dá se předpokládat posilování a zkvalitňování hromadné dopravy a podpora alternativních forem dopravy.

Nejzásadnější proměnu lze v blízké budoucnosti očekávat v souvislosti s postupným nástupem elektroaut a odklonu od spalovacích motorů, které jsou zásadní z hlediska snahy o snížení uhlíkových emisí. Proměny v souvislosti s přechodem k elektromobilitě budou mít pravděpodobně vliv jak na podobu samotných čerpacích stanic, tak na jejich umístění v městské struktuře. Ačkoliv se dá opřít o výběr analýz a technologický pokrok, není jisté, v jakém časovém horizontu a jakým směrem se vývoj bude ubírat.

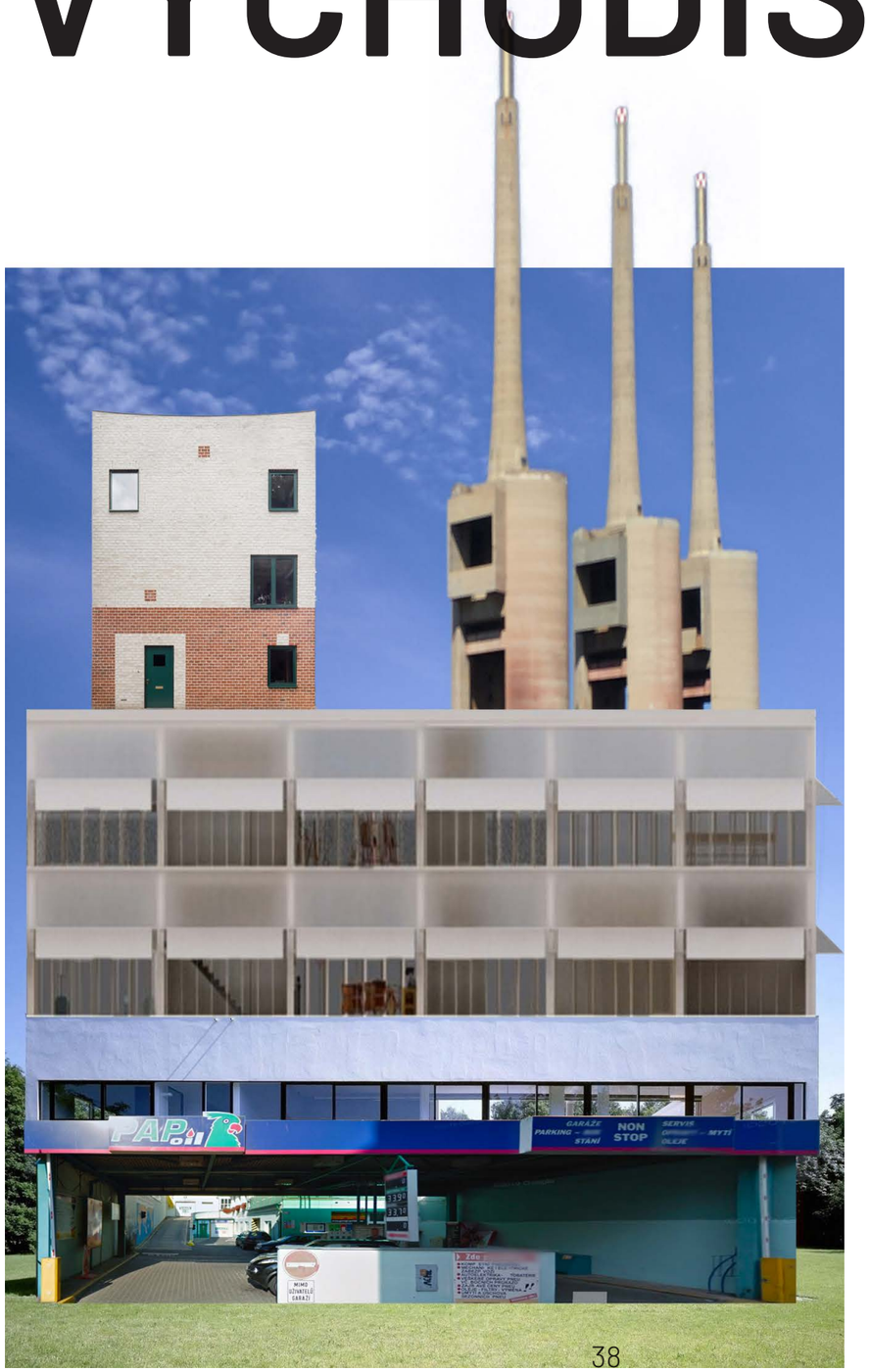
Současná legislativa svazuje možnost integrace čerpacích stanic do obytné zástavby zejména z hlediska požárních předpisů a vlivu na životní prostředí, které vycházejí z problematiky pohonných hmot. Konkrétní problémy se projevují ve formě požárně nebezpečného prostoru a znečištěné dešťové vody ropnými látkami. V případě elektro nabíjecích stanic se tato problematika značně eliminuje. Díky nižší hlučnosti a absenci zápachu by se stanice na elektroauta mohla snáze začlenit do veřejného prostoru/bytové zástavby.

V otázce budoucnosti čerpacích stanic je nutné přihlédnout i k tomu, že se jejich funkce neomezuje pouze na doplnění paliv. Slouží také jako místo pro odpočinek na dlouhých cestách, pro nákup občerstvení nebo jako meeting point.



Cowboy StateDaily [online]. Aerial photo of supercharger Tesla station at the Harris Ranch in California. 2022. Photo: Manuela Durson. Dostupné z: www.cowboystatedaily.com

VÝCHODISKA



+ Navrhujeme hybridní městské domy na místě stávajících čerpacích stanic v širším centru Prahy

+ Čerpací stanice netvoří hlavní funkce návrhů, jsou pouze jednou z možných náplní v polyfunkčních domech

+ Podoby a kapacity stávajících čerpacích stanic jsou revidovány

+ Projekty zacelují mezery v okolní urbánní struktuře

+ Domy v sobě dokážou obsáhnout rozmanité podoby práce jako jsou dílny, výroba, kanceláře, ateliéry, městská logistika, gastro provozy, služby a komerce

+ Flexibilita funkční náplně

+ Součástí návrhů je promyšlené řešení okolní krajiny a dopravní infrastruktury

+ Předpokládáme celkové snížení počtu čerpacích stanic v širším centru Prahy

ZDROJE

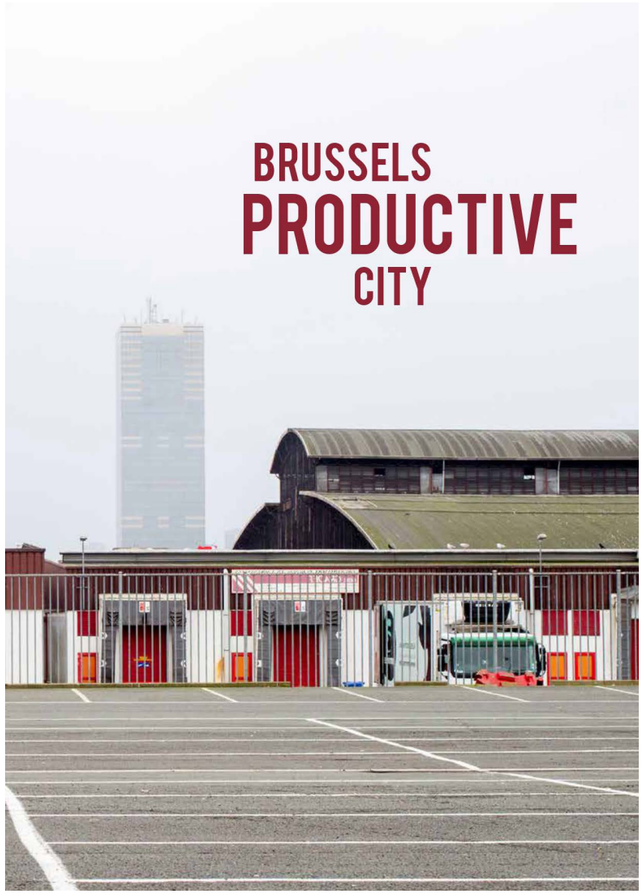
Brussels productive city (2019).

Magazine: EUROPAN 14 RESULTS. 1 (2018)

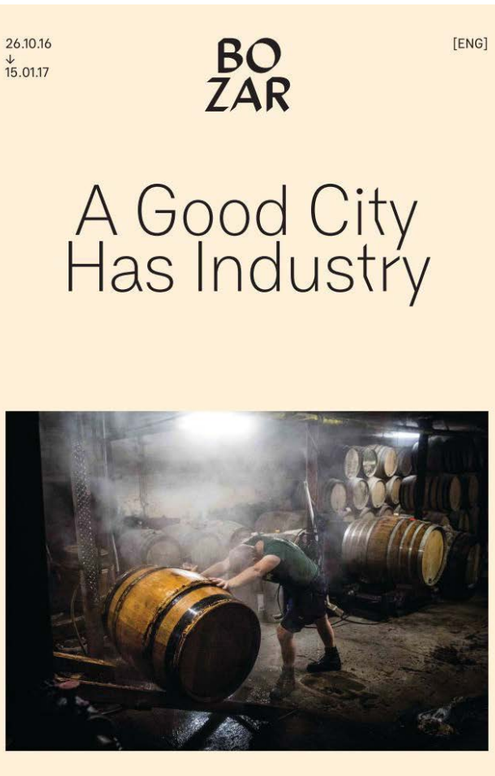
EUROPAN 15 RESULTS. 2 (2019)

Exhibition: A good city has industry. BOZAR (2016)

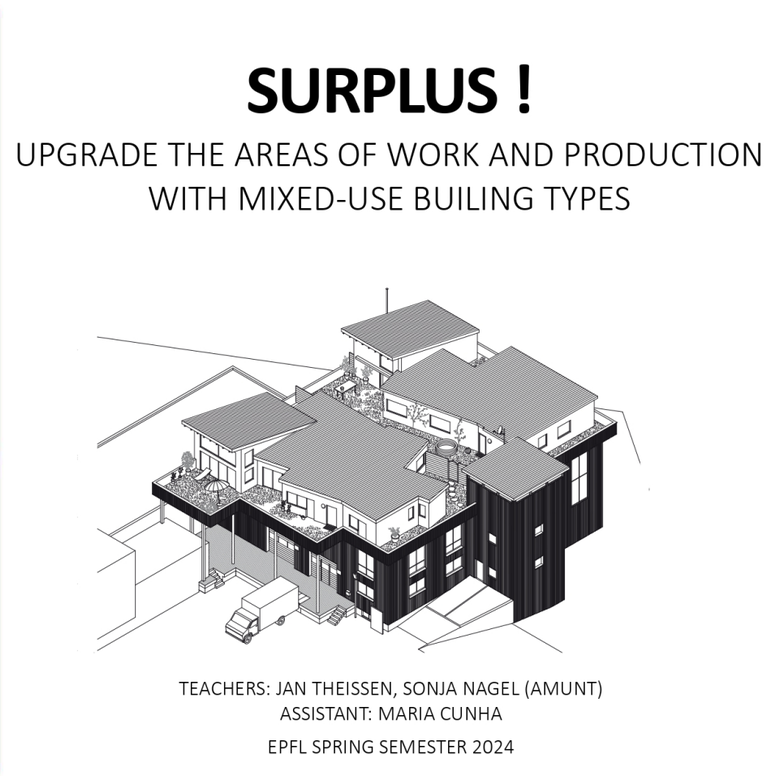
SCHOOL EPFL :
SURPLUS !
Upgrade the areas of work and production with mixed-use building types . Teachers: JAN THEISSEN, SONJA NAGEL (AMUNT)
Assistant: MARIA CUNHA
EPFL spring semestr 2024

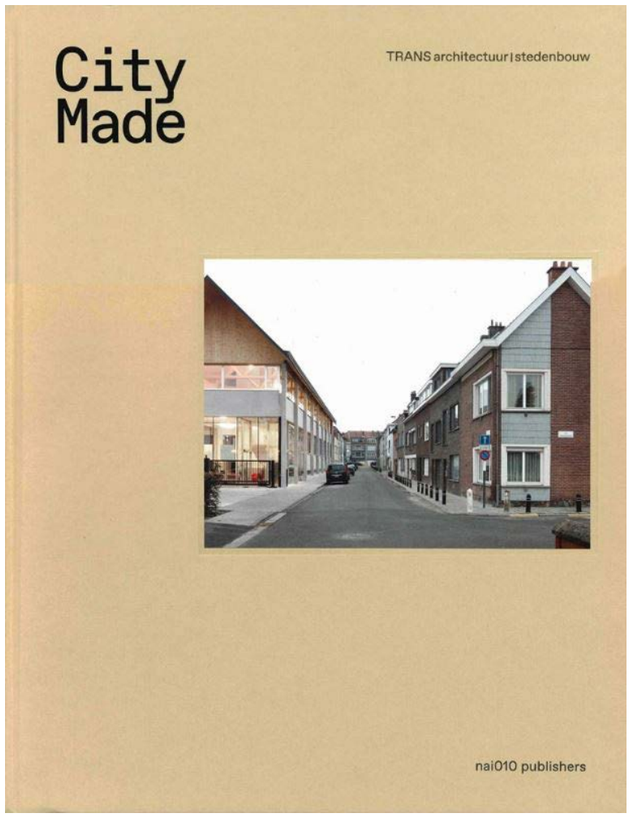


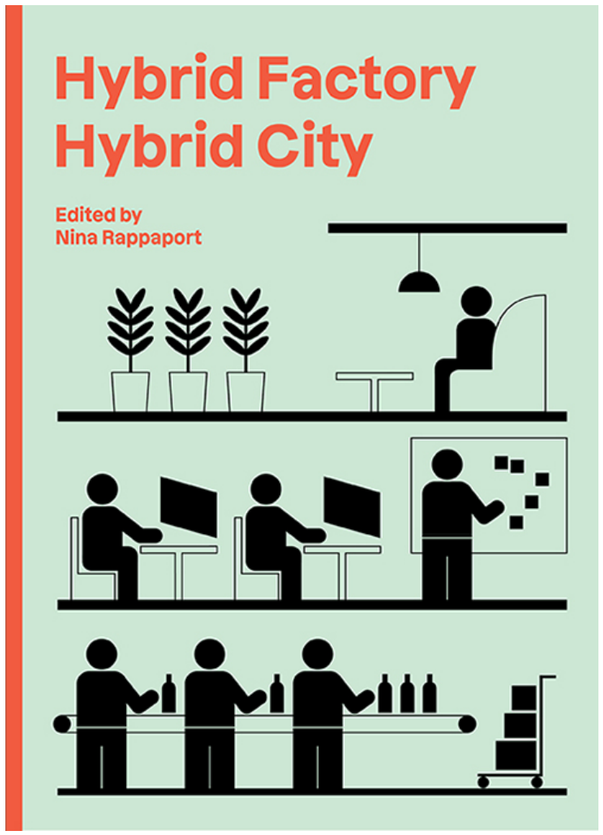


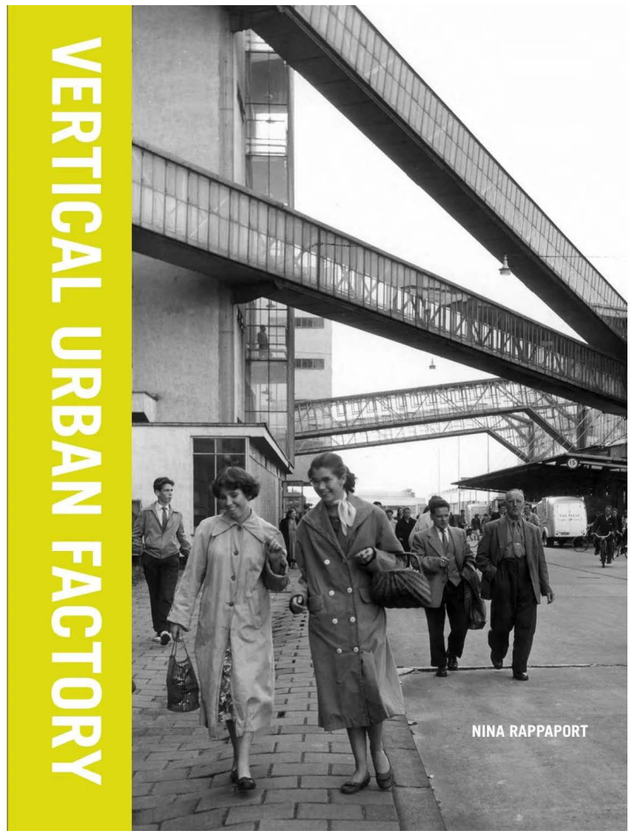


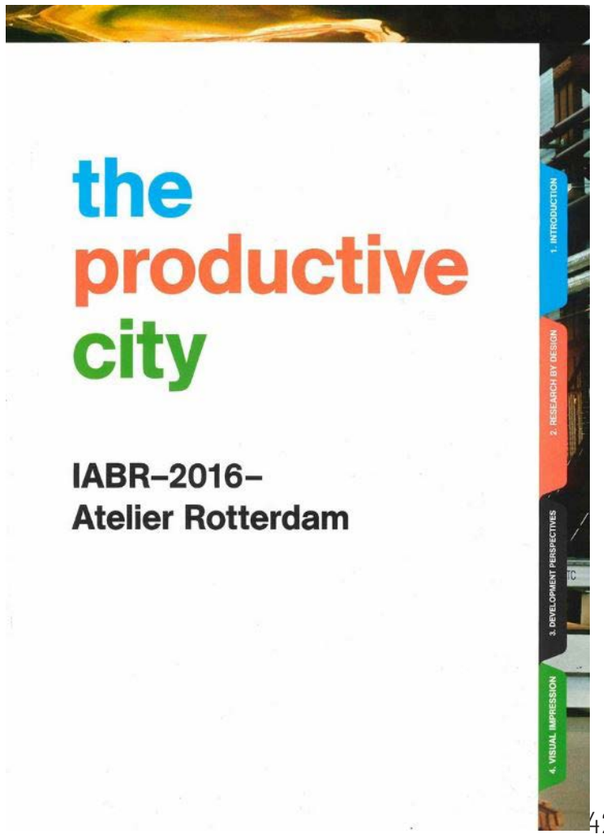


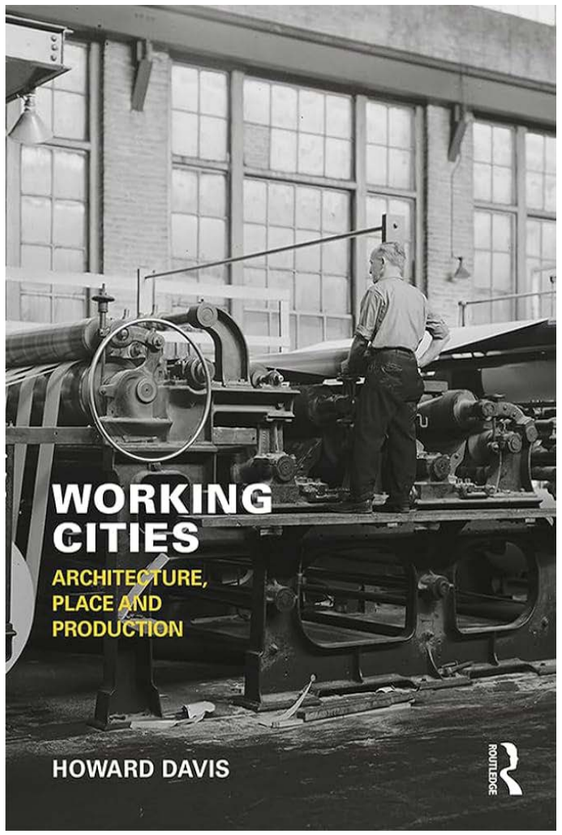


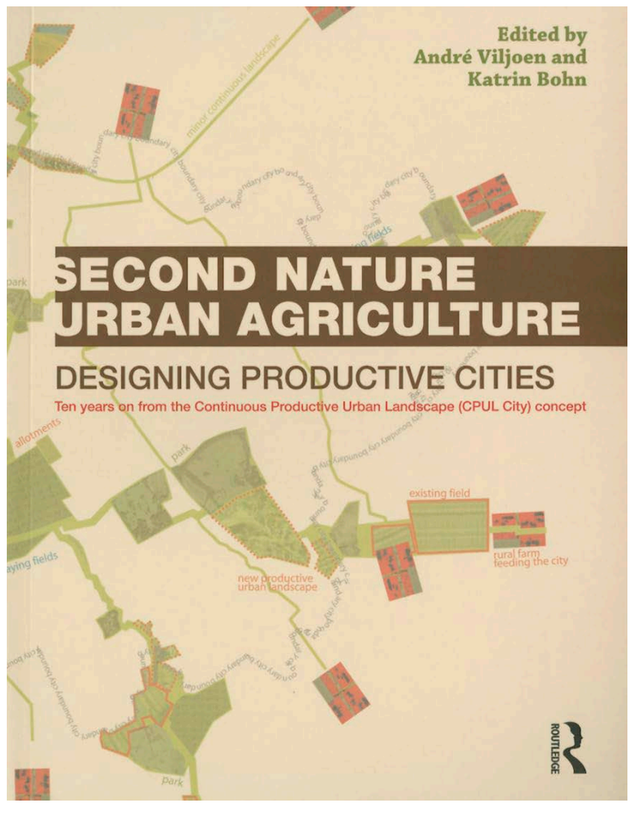












Floris. J., Rappaport, N., Brearley M. (2018). City Made

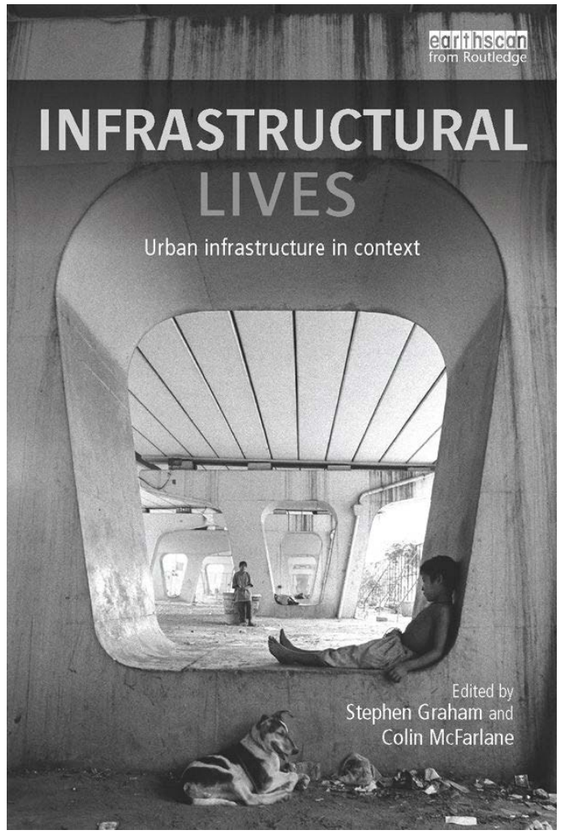
BURA. (2015-2016). IABR–2016–THE NEXT ECONOMY. Atelier Rotterdam: The Productive City.

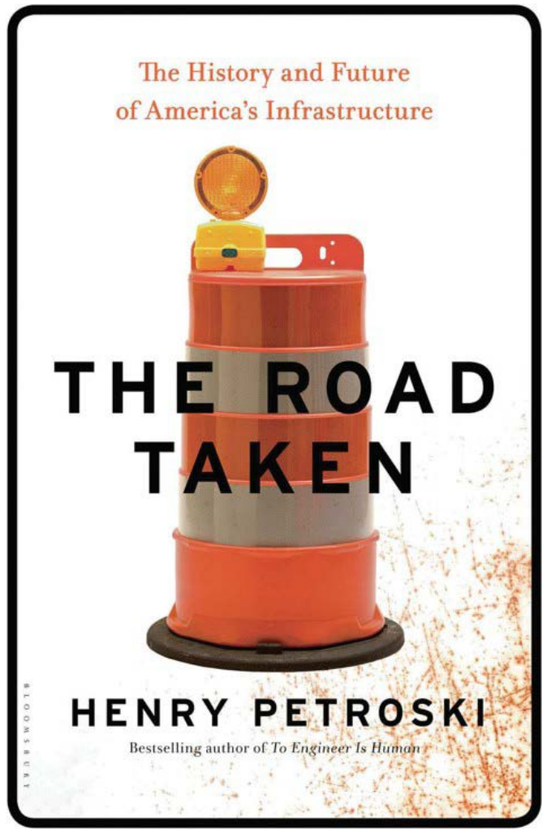
Rappaport, N. (2017). Hybrid Factory | Hybrid City. Built Environment, 43(1), 72–86.

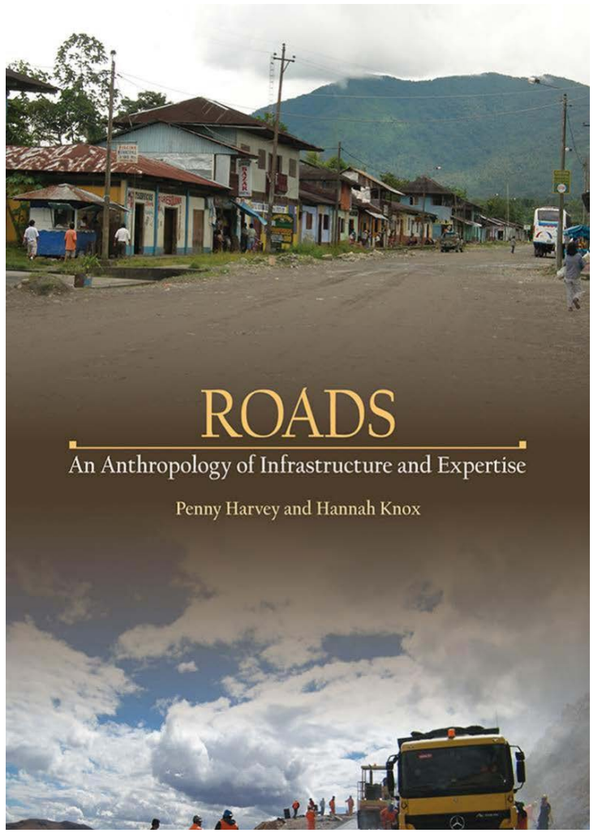
Rappaport, N. (2016). Vertical Urban Factory.

Davis, H. (2020). Working Cities Architecture, Place and Production.

Viljoen, A., & Bohn, K. (2014). Second nature urban agriculture.







Z diplomové práce Dálniční odpočívka ŠA AVU, 2020 Vojtěcha Berana a Terezy Dvořakové:

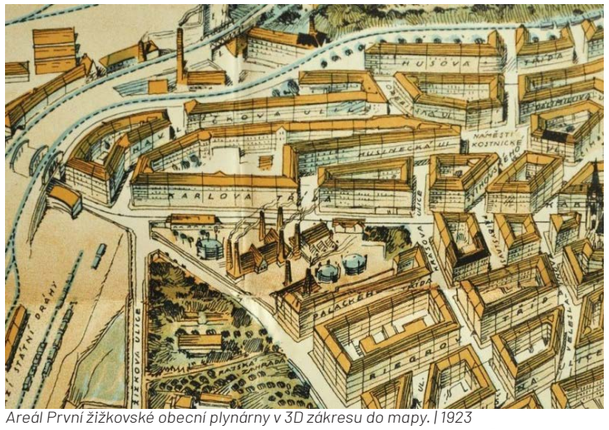
Rowland, N. J. (2015). Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in context. Science & Technology Studies,

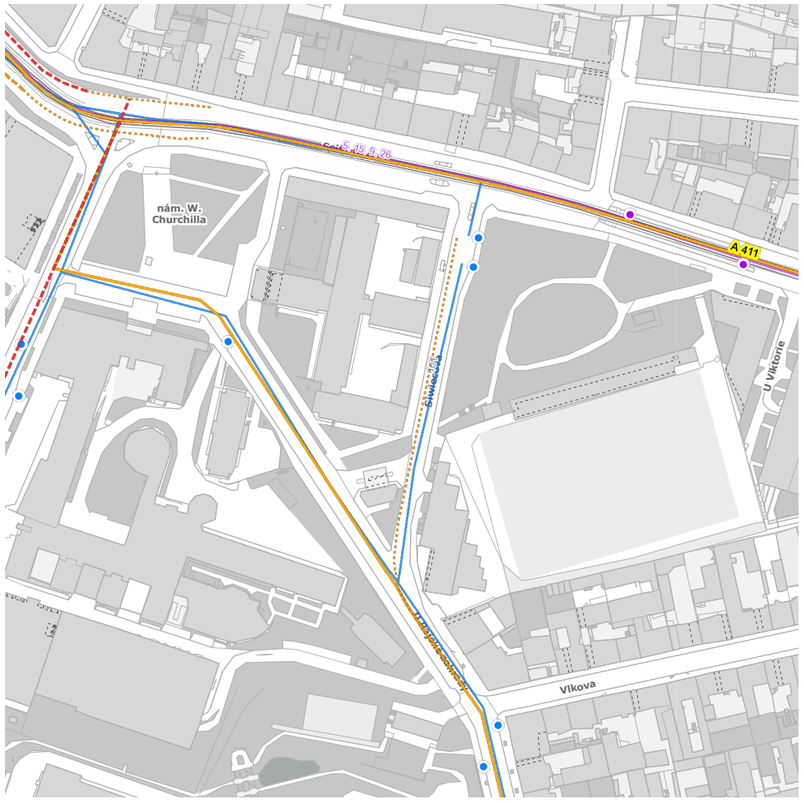
Petroski H.(2017). The Road Taken: The History and Future of America's Infrastructure

Harvey P., Knox H.(2015). Roads. An anthropology of infrastructure and expertise

DIRIXKA HUB

ŠIMON SEMERÁK


HUŠOVA
KAROLINY SVĚTLÉ
KAROLINY SVĚTLÉ
KAROLINA
KAROLINA
KAROLINA



Díky umístění parcely v centru městské struktury je její dostupnost městskou hromadnou dopravou velmi dobrá. Dostupnost i cyklistickou dopravou může být dobrým důvodem pro umístění stanice sdílených městských kol v parteru nově vzniklé budovy.

- hlavní cyklotrasy
- doporučená cyklotrasa v provozu
- doporučená cyklotrasa v silném p.
- tramvajová zastávka
- autobusová zastávka
- autobusová linka
- tramvajová linka



V bezprostředním okolí řešené parcely se nenachází téměř žádná veřejná vybavenost či jiná forma aktivního parteru.
Byť se po plánované přestavbě paláce VPÚ tato skutečnost částečně změní, je vhodné v návrhu uvažovat s posílením veřejné vybavenosti v parteru nezbytné pro oživení ulice U Rajské zahrady.

- v suterénu
- v přízemí
- v přízemí a patře
- v patře s vnějším přístupem



Global heatmap

Mapa pohybu z aplikace strava je výslednicí pohybu běžců, cyklistů a chodců, kteří aplikaci používají. Je zde jasně zřetelné, že mimo hlavní tahy je nejvíce užívána ulice U Rajské zahrady, byť na ni narozdíl od ulice Siwiecova není umístěn cyklopruh.

DŮM VEDLE PALÁCE

Řešená parcela se nachází v Praze na Žižkově na křížení ulic U Rajské zahrady a Siwiecova. Severní hranicí řešeného území je dům Všeobecného penzijního ústavu později známý jako Dům odborových svazů. Jedná se o velmi významnou funkcionalistickou budovu realizovanou v letech 1932-34 podle návrhu architektů J. Havlíčka a K. Honzíka, která je zapsána jako kulturní památka. Z východní strany parcela sousedí s budovou Ústavu pro studium totalitních režimů a postranním vjezdem na fotbalový stadion FK Viktoria Žižkov. Ze západní a severní strany parcela sousedí s kampusem Vysoké školy ekonomické. Projekt uvažuje s již realizovanou úpravou Všeobecného penzijního ústavu od ateliéru Quarta. Tedy s nastavěnými patry nad křídly rovnoběžnými s ulicí Seifertova, s návrhem nového využití budovy (parkování, komunitní nájemné bydlení, kino, restaurace, kanceláře, služby a obchody, ubytování, lázně a multifunkční sál) a zastavěnými dvory. V rámci analýz veřejné infrastruktury budou tyto nové funkce brány v potaz a program využití budovy bude navržen v návaznosti na ně.
Základní aspekty práce: Aktivování a funkční propojení opomíjeného cípu pozemku paláce. Náves, konírna, humna, stodola, ...

URBANSMUS

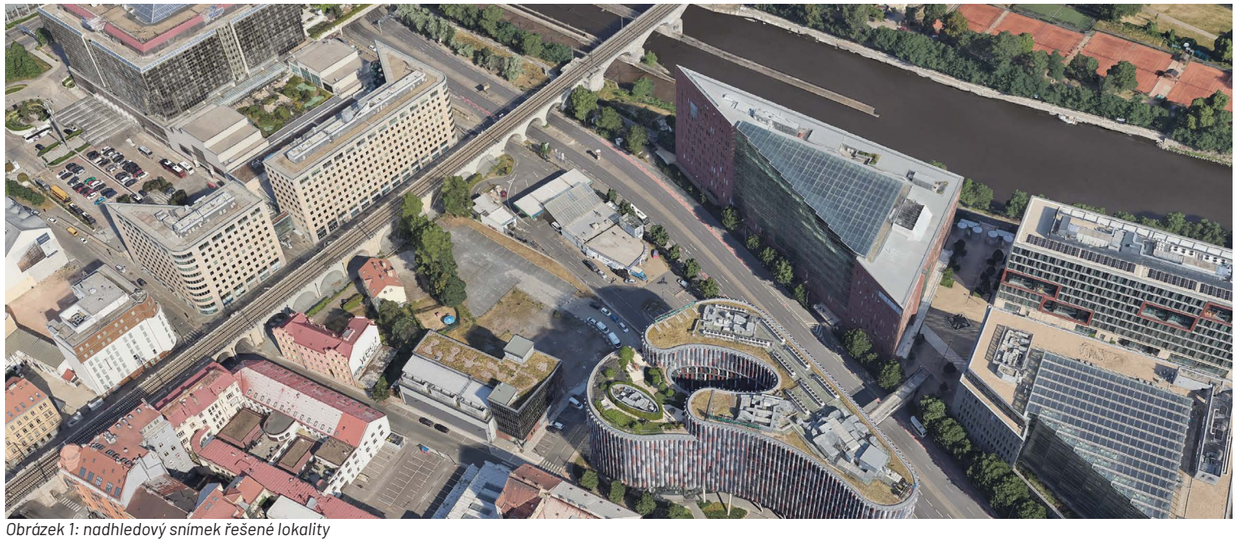
Redefinice dopravního schématu kolem VPÚ a celkové překoncipování veřejných prostor mezi budovami VŠE a VPÚ. V současné době je palác VPÚ obklopen dvěma nefunkčními náměstími (parky) a kolem dokola obklopen parkovacími stáními. Součástí práce jsou širší úvahy nad funkčním a dopravním schématem. Z dostupných informací totiž projekt na úpravu VPÚ tyto aspekty neřeší.
Ulice U Rajské zahrady vedoucí od čerpací stanice směrem k náměstí Winstona Churchilla i samotné náměstí by mohlo být pojato jako smíšená zóna jen s minimálním pohybem aut. Spolu s doplněním veřejného parteru a propojením roztříštěných prostranství, bude území fungovat jako svébytný městský celek.

EUROOIL NA ŽIŽKOVĚ

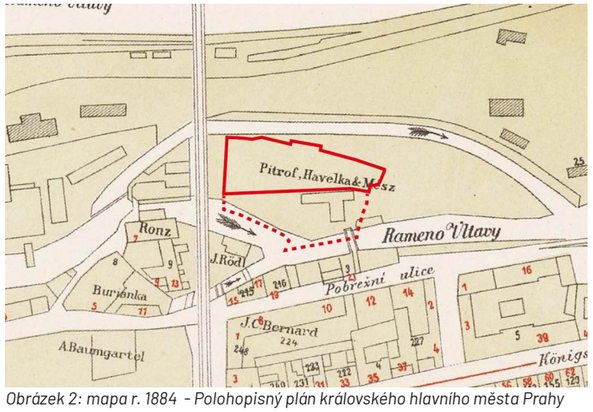
Městská benzina. Specifická velikost i pozice vedle paláce a na okraji obytné čtvrti. 50 let na stejném místě. Svébytný prvek městské infrastruktury. Paměť místa, nedílná součást kulturní krajiny. Nonstop provoz.

NOVÁ BURIÁNKA

MAX MOHL



Obrázek 1: nadhledový snímek řešené lokality



Obrázek 2: mapa r. 1884 - Polohopisný plán královského hlavního města Prahy



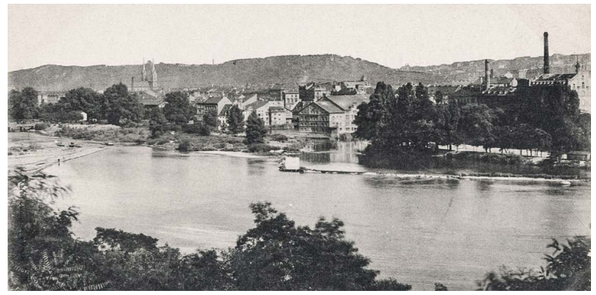
Obrázek 3: mapa r. 2023 - ortofoto

HISTORIE

Karlín byl po větší část své historie velmi řídce osídlen. Až do 19 století se zde nacházely především pole, pár státku a mlýny na početných ramenech Vltavy. Unikátně malebnému místu za hradbami se před rozvojem přezdívalo Velké Benátky. Karlín ve své podobě, jak jej známe dnes, pochází z počátku 19. století podle návrhu architekta Jiřího Fischera. Jedná se o šachovnicovou blokovou zástavbu městských domů. Čtvrť byla úzce provázana s průmyslem a řekou. Vzniklý přístav generoval velkou obchodní i průmyslovou aktivitu a tvořil architektonicky velice unikátní část Prahy.

Během 20. století postupně dochází k zasypávání ramen vltavy a vzniku nových průmyslových areálů a nákladového nádraží napojeného na nádraží Těšnov. Karlín ztrácí přímý kontakt k řece a nábřeží se posouvá za průmyslové areály k hlavnímu korytu Vltavy.

Po roce 1989 počínaje hotelem Hilton v roce 1991 vzniká podél Karlínského nábřeží nová výstavba převážně monofunkčních, často atriových budov. Původně průmyslové areály podél řeky jsou nahrazeny kancelářskými komplexy a komerčním bydlením. Tato nová zástavba se nejenom měřítkem zcela odvrací od stávající okolní zástavby, ale i fasádami obrací svou pozornost dovnitř, do poloveřejných meziprostor a uzavřených atrií. Nová zástavba pramálo rozvíjí a navazuje na stávající urbánní tkáň místa. Aktivní parter je minimální a vztah k řece je v podstatě neexistující. Ulice Rohanské nábřeží, bývalé rameno Vltavy, dnes slouží jako silnice dálničního charakteru.



Obrázek 4: historická fotografie Karlína



Obrázek 5: historická fotografie Karlína



Obrázek 6: historická fotografie Karlína

MÍSTO

Nová zástavba podél Rohanského nábřeží se měřítkem zcela odcizuje od okolní stávající zástavby. Budovy na Rohanském nábřeží svým měřítkem přeměnili i panorama Prahy z levého břehu, kde nejen zakryly historický Karlín, ale i převyšují a dominují sousedícímu Novému městu.

Historická čtvrť Karlín disponuje rozsáhlým živým parterem obchodů a služeb. Nejen podél hlavní tepny Sokolovská, ale i v okolních ulicích se vyskytuje vysoká míra aktivního parteru. Ulice Rohanského nábřeží a okolní nová zástavba jsou naprostým opakem. Poměr obchodů a služeb je relativně nízký. V některých případech je orientován do vnitřních atrií místo do ulice. Parter je tak na mnoha místech buď neexistující nebo redukován na vjezdy do podzemních garáží a vstupů do technických zázemí.

V okolí se v současné době nachází velké množství bariér. Uměle navršený terén pod čerpací stanicí generuje neprostupnou podélnou bariéru přímo na řešené parcele. Větší bariérou je samotná ulice Rohanské nábřeží. Čtyřproudová silnice dálničního typu je v rozsahu od Těšnovského tunelu po křižovatku u Karlínského náměstí překročitelná pouze přes pěší lávku budovy Main Point. Výskyt přechodů je i ve zbývající části relativně nízky oproti paralelní ulici Sokolovská. Karlín je tím odříznutý od řeky a od území Rohanského nábřeží.

V širším se kontextu Prahy se řešená čerpací stanice nachází na křížení dvou automobilových tepen. Blízká návaznost na magistrálu a umístění na komunikaci vedoucí směrem na Palmovku, Vysočany, Hloubětín a Černý most zapříčiňuje v místě velký automobilní provoz i do budoucna. S výstavbou čtvrtě Rohanského ostrova a rozvojem Palmovky lze v blízské budoucnosti očekávat ještě větší nárůst automobilové dopravy oproti dnešní situaci. V roce 2022 bylo společností TSK naměřeno poblíž parcely 8058 aut denně.



Obrázek 7: fotografie současného stavu



Obrázek 8: fotografie současného stavu

PROGRAM

S ohledem na stávající širší kontext a plánovaný rozvoj území se dá očekávat, že míra automobilové dopravy radikálně neklesne, spíše mírně stoupne. V roce 2022 bylo vedle čerpací stanice v ulici Rohanské nábřeží naměřeno přes 8000 aut za jeden pracovní den.

Flexibilní dispozice městského hybridního domu by měla umožnit neinvazivní integrování čerpací stanice v rámci parteru nebo i její konverzi na jinou funkční náplň v budoucnu. Efektivní dopravní napojení vybízí k doplnění parcely o program na principu productive city. Tím mohou být různé formy dílen, menší kreativní nebo gastronomická výroba nebo decentralizovaná logistika v podobě menšího cyklodepa.

Řešená parcela se nachází v lokalitě, která byla naplněna monofunkčními objekty s převážně kancelářskou funkcí. Její blízkost k funkčně hybridní struktuře historického Karlína je argumentem k doplnění navrženého programu o určitou formu rezidenční funkce. Pozemek má potenciál se stát kouskem živého heterogenního města mezi kancelářskými komplexy.

V ideálním případě by v takovémto území proběhla spolupráce soukromého developera a města jako aktivního účastníka a investora. Prostředníkem této spolupráce by mohla být Pražská developerská společnost. Vzory této formy spolupráce (a to i na principu productive city) najdeme například ve městě Brusel. Takovýto druh spolupráce má možnost zajistit vyvážený poměr nájemního a komerčního bydlení, a zmírňovat efekty gentrifikace. V kombinaci se strategií productive city má tento přístup potenciál zajistit bytově i pracovně udržitelné městské prostředí.

1 *Google maps [online]. 2024. Dostupné z: https://www.google.com/maps/*

2–3 *Geoportal Praha [online]. 2024. Dostupné z: https://www.dveprahy.cz/*

4 –6 *POLÁČEK, Dan, KLÉZL, Tomáš a ŠVEC, Pavel. Tenkrát v Karlíně. Historické fotografie čtvrti, kterou demolovaly války i povodně. In: zpravy.aktualne.cz [online]. 2023. Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/domaci/foto-tenkrat-v-karline/r~9c059ebedfec11ec8b4e0cc47ab5f122/*

7–8 *zdroj: fotografie autora*

OSTROV HOLEŠOVICE

JOSEF KUČERA



Obr. 1 - Nadhled řešené parcely. Místo je od urbánní struktury oddělné dopravními stavbami



Obr. 2 - Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory (2020)



Obr. 3 - foto současný stav (2024)

MÍSTO

Řešená parcela se nachází v Praze, Holešovicích, na předpolí mostu Barikádníků při ulici Argentinská, která tvoří její západní hranici. Ze severu je vymezena Vltavou, resp. jejím nábřežím a protipovodňovou stěnou. Jih a východ je definován železničním viaduktem „Pod Bulovkou“. Ten vytvváří jasné ohraničení, ale je prostupný jak pro pěší tak pro automobily. K němu přiléhá neuzavřený obytný blok ze 30. let 19. století a srostlice skladových budov.

Zastavitelnost dle MP je 67% což podle součtu uvažovaných dotčených parcel (5050 m^2) může být asi 3400 m^2. Podlažnost je dle MP stanovená na 6-8 pater s možností odpodstatněných výjimek.

Parcela leží na okraji transformačního území “Holešovice-Bubny-Zátory“, na které byla uvalena stavební uzávěra, kvůli zpracování územní studie, jako dokumentu pro alespoň částečně městem regulovaným rozvojovým plánem. Studii společně zpracovala v roce 2020 studia Pelčák a partner architekti a Thomas Müller Ivan Reimann Architekten. Zároveň již probíhá revitalizace nábřeží mezi bývalou betonárkou a Holešovickým přístavem.

Argentinská jako propojka mezi magistrálou a výpadovkou na Ústí nad Labem se v daném místě měnit na městský bulvár velmi pravděpodobně nebude a její charakter tak vytváření propojeného města krátkých vzdáleností komplikuje.

Místo by se tedy dalo charakterizovat jako vnitřní periferie, odříznutá od okolí, které má samo o sobě neutěšený charakter, stejně jako velká část Holešovic. Přitom se nabízí návaznost na exkluzivní park s přímým přístupem k vodě a přítomností vltavského údolí. Propojení s okolním městěm je tématem samo o sobě. Východiskem je snaha vytvořit životaschopný „blok“, který bude průchozí a zároveň bude možnou destinací pro širokou škálu místních obyvatel.

PROGRAM

Cílem projektu je zpřesnit definici toho, co znamená hybridní dům v rámci productive city na daném místě a program tedy recipročně upravovat až do výsledné podoby. V rámci akademického zadání, bez partnera v podobě konkrétního investora sám sebe virtuálně stavím do role Pražské Developerské Společnosti koncepčně směřuji k flexibilnímu domu s pronajímatelnými prostory, který unese různě náročné pracovní provozy a bude je umět propojit i s nájemním bydlením. Vnímám toto propojení jako potenciál pro vznik komunitního prostoru s lokálním přesahem i za hranice vybrané parcely.

Kromě cíle vytvořit lokální centrum, které by pozitivně ovlivnilo své okolí má projekt nastínit možnosti provozu, který by dával ekonomický smysl a do budoucna by mohl sloužit jako ideový základ pro transformaci komplikovaných parcel a jejich zapojování do městské struktury, ať už na nich benzínka stojí, či nikoliv.



Obr. 4 - foto současný stav (2024)



Obr. 5 - foto současný stav (2024)

HISTORIE

Název Holešovice se odvozuje od oblasti s holou, chudou krajinou, která tvořila meandr Vltavy do první poloviny 19. století, což souvisí s tím, že ležela v záplavové oblasti. Na jihu byla ves Bubny u strategického brodu přes Vltavu (první zmínky z r. 1105), na severu ves Holešovice (první zmínky z r. 1228). Byla to zemědělská oblast s polnostmi, usedlostmi, pastvinami a cesty mezi nimi se staly základem pro dnešní ulice. Obce byly hlavně rybářské, ale rozvíjelo se zde i převoznictví, vorařství a později přístav. Severní Holešovice vznikaly podél cesty rovnoběžné s Vltavou a původně k nim patřil také, dnes již zaniklý, ostrov.

Po r. 1846 proťala území trať Pražsko-drážďanské dráhy. Zásadní význam pro rozvoj čtvrti mělo otevření řetězového mostu Císaře Františka Josefa I. v r. 1868, přivedení trati Buštěhradské dráhy přes Stromovku a vybudování nákladového nádraží v r. 1873. Tím byly splněny podmínky pro následný průmyslový rozvoj. V r. 1882 stálo již 32 továren. V r. 1884 potom byly Holešovice-Bubny připojeny k Praze jako její 7. část. Ve stejném roce byl přijat regulační plán, který počítal s pravoúhlou sítí silnic a dvěma náměstími.

Mezi podniky celopražského významu d o konce 19. st. patřily: nová plynárna, jatka, První pražský měšťanský pivovar a elektrárna. Vyvíjel se i kulturní život - od 80. let 19. st. vznikala řada spolků. Velký význam pro čtvrť i celou Prahu mělo postavení Výstaviště v Královské oboře r. 1891, ze kterého se v r. 1902 na své místo přenselo i dřevěné divadlo Uranie.
V meziválečném období bylo přeloženo koryto Vltavy a zbudovány další dva mosty - Libeňský a Trojský (Barikádníků), byly zastavěny poslední volné plochy v holešovickém meandru. Průmyslové objekty byly postupně vytlačovány od západní strany Bubenské ulice, kde tím pádem mohl vzniknout Veletržní palác, budova Elektrických podniků a Dělnická úrazová pojišťovna. Rostl význam holešovického přístavu a jeho obchodování s Hamburkem. Kontinuitu vývoje narušila 2. sv. válka, před kterou v Holešovicích koexistovali Česi, Němci i Židé. Během války zde probíhaly tuhé boje s nacisty a díky tomu získal Trojský most své nové jméno - Barikádníků.

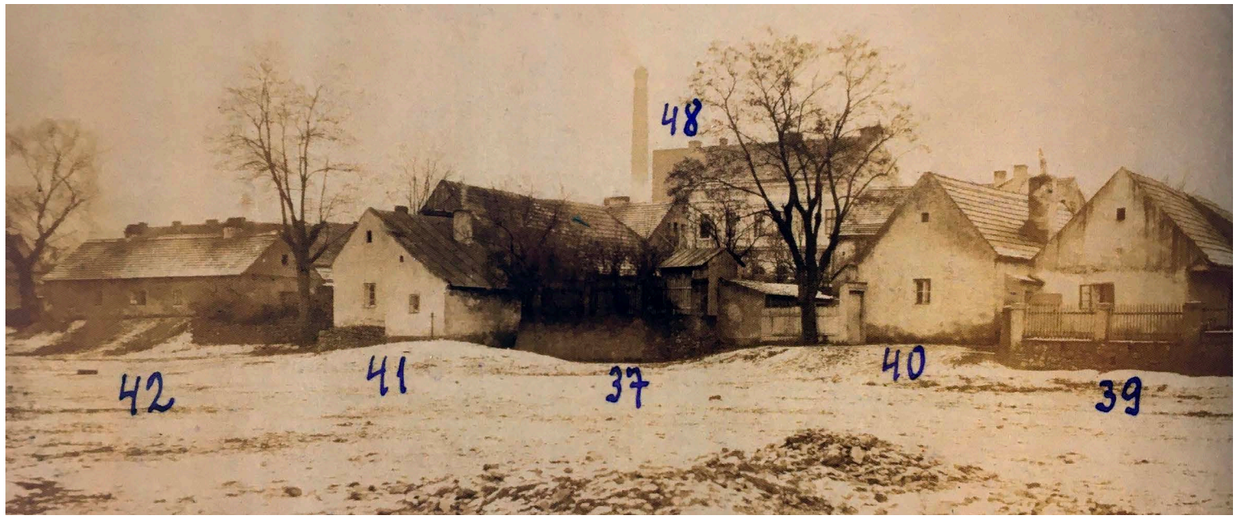
Maloměstský charakter zbytků starých Holešovic byl narušen v 50. letech stavbou betonárky v severní části meandru a později zpečetěn koncem 70. let stavbou nádraží Holešovice.

Po r. 1989 začala rychlá deindustrializace (již v 80. letech byl zrušen provoz jatek). Původně tovární budovy se začaly bořit, nebo transformovat na jiné provozy (bydlení, administrativa, kultura). Po povodni v r. 2002 skončil také provoz v Holešovickém přístavu, což byla pomyslná tečka za industriální érou Holešovic.

Obr. 1 - Apple maps 2024., upraveno
Obr. 2 - Územní studie Holešovice-Bubny-Zátory, 2020
autoři: Sdružení Pelčák a partner architekti - Müller Reimann Architekten
Obr. 3,4,5 - vlastní fotografie, 2024
Obr. 6, 7, 8, 9, 10, 11 - JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. [Praha]: Muzeum hlavního města Prahy, c2014. ISBN 978-80-87828-11-3.
Obr. 12, 13 - Geoportal Praha [online]. 2024. Dostupné z: https://www.dveprahy.cz/, upraveno



Obr. 6 - Holešovice ve 20. letech 20. st.



Obr. 7 - Domy na východní části Holešovického nábřeží, částečně zbourané při stavbě Trojského mostu (před 1. sv. válkou)



Obr. 8 - Trojský most dle návrhu Fr. Mencla J. Chochola, zbourán r. 1975



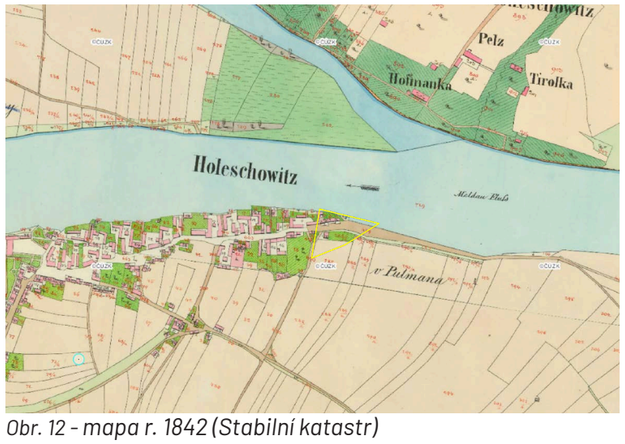
Obr. 9 - zástavba na parcele v r. 1941



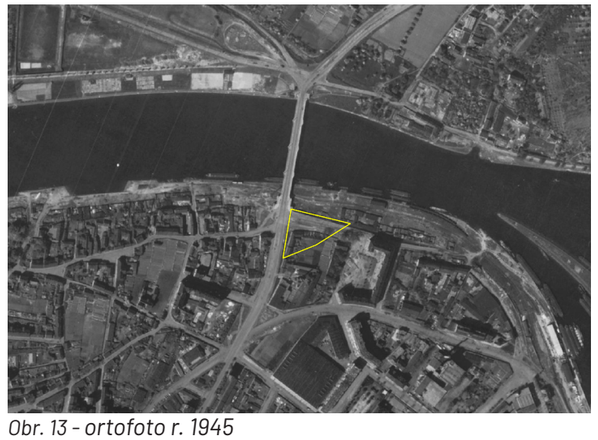
Obr. 10 - Holešovický přístav (30. léta 20. st)



Obr. 11 - okolí parcely, domy zbořené při výstavbě Trojského mostu 1927



Obr. 12 - mapa r. 1842 (Stabilní katastr)



Obr. 13 - ortofoto r. 1945

MOL SMÍCHOV

JUSTÝNA KAISLEROVÁ



Obr. 1 - Nadhledový snímek řešené lokality



Obr. 2 - Fotografie současný stav

HISTORIE

Zásadní etapou, která Smíchovské čtvrti vtiskla její specifika je především 19. století. V souvislosti s průmyslovou revolucí se Smíchov stal důležitou průmyslovou čtvrtí a zaznamenal významný nárůst obyvatel. V první třetině 19. století získal status předměstí, v roce 1903 se stal samostatným městem a v roce 1920 součástí Velké Prahy.

První Smíchovské manufaktury vznikaly již od poloviny 18.století. Docházelo k rozvoji textilního, chemického a potravinářského průmyslu. Později se stalo významným také strojírenství a sklářství. Mezi nejvýznamější továrny patřili například strojírenské Ringhofferovi závody, zlíchovský Lihovar nebo pivovar Staropramen.

Silný průmyslový chrakter si Smíchov zachoval až do 80. let 20. století, kdy do jeho podoby začly silně pronikat dopravní stavby (stavba metra, proražení Strahovského tunelu a tunelu Mrázovka). Klíčovými tepnami se stala Strakonická a Plzeňská. Důležitou roli hraje i vlakové nádraží, které funguje od roku 1862. Smíchov tak tvoří jeden ze zásadních uzlů městské dopravy.

V 90. letech byl Smíchov finančně dostupnou, nikoli příliš lukrativní čtvrtí k bydlení. Zásadní proměna funkce na rezidenční a obchodně adaministrativní se udála až na přelomu 20. a 21. století. Průmyslové areály byly nahrazeny obchodními a kancelářskými komplexy, především kolem křižovatky Anděl, ze které se stalo nové centrum.

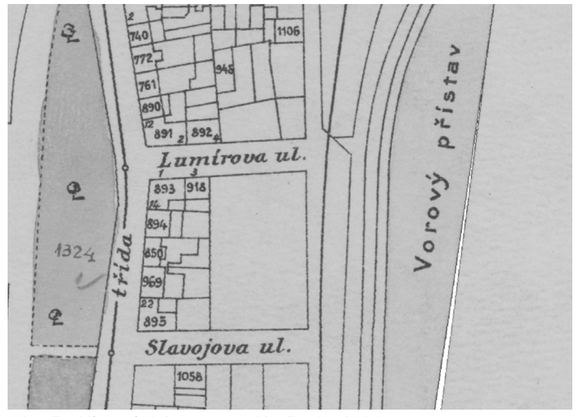
Ačkoli jsou stopy po průmyslovém duchu čtvri stále přítomné, dochází k postupné transofrmaci, která cílí na stávající brownfieldy a opuštěné chátrající stavby. Productive city ve formě výroby nahrazuje productive city v podobě administrativy a obchodu.



Obr. 3 - Historická fotografie rozvoz lahvového piva 1947



Obr. 4 - Pohled přes Smíchovské nádraží 1936



Obr. 5 - Historická mapa - plán Prahy 1909

MÍSTO

Řešená parcela se nachází v těsné blízkosti Smíchovského nádraží. Nedokončený blok činžovních domů leží mezi dvěmi dopravně vytíženými ulicemi - ul. Strakonická a ul. Nádražní. V lokalitě je čitelná nesourodá struktura zástavby, která je pro Smíchov typická. Nedokončené bloky činžovnách domů, proluky, zastavěné vnitrobloky a slepence definují chrakter jižního cípu čtvrtvi.

Přítomnost vlakového nádraží, metra a plánovaného autobusového nádraží lokalitě přináší zhlediska dopravní infrastruktury opodstatněnou signifikanci, která oblast činí důležitým dopravním uzlem. Dopravní zatížení zároveň vytváří mnoho bariér a značně omezuje pěší prostupnost a pobytovost. Ulice Strakonická znemožňuje snadný přístup k nabřeží, jehož potenciál je v současné době nevyužit.

Čtvrť prochází výraznými proměnami z nichž nejvýraznější je developerský projekt Smíchov City a plánovaná přestavba Smíchovského nádraží, kde má dojít ke spojení vlakového a autobusového nádraží do jednoho terminálu.
Přímo na pozemku se v současnosti nachází čerpací stanice, automyčka a McDonald. Blok je rozdělen obousměrnou silnicí, která zajišťuje vjezd do drive-in a na přilehlé parkoviště jižně od pozemku. Místo funguje jako odříznutý dopravní ostrov.

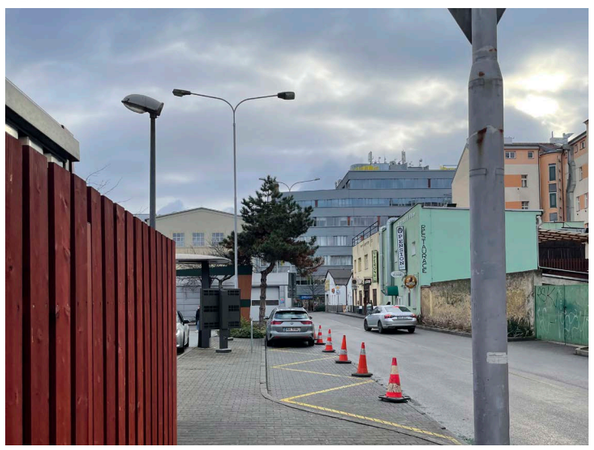
Podstatou návrhu je vytvořit symbiózu mezi funkcemi sloužícími dopravní infrastruktuře a občanské vybavenosti.



Obr. 6 - Ortofoto



Obr. 7 - Fotografie současný stav



Obr. 8 - Fotografie současný stav

PROGRAM

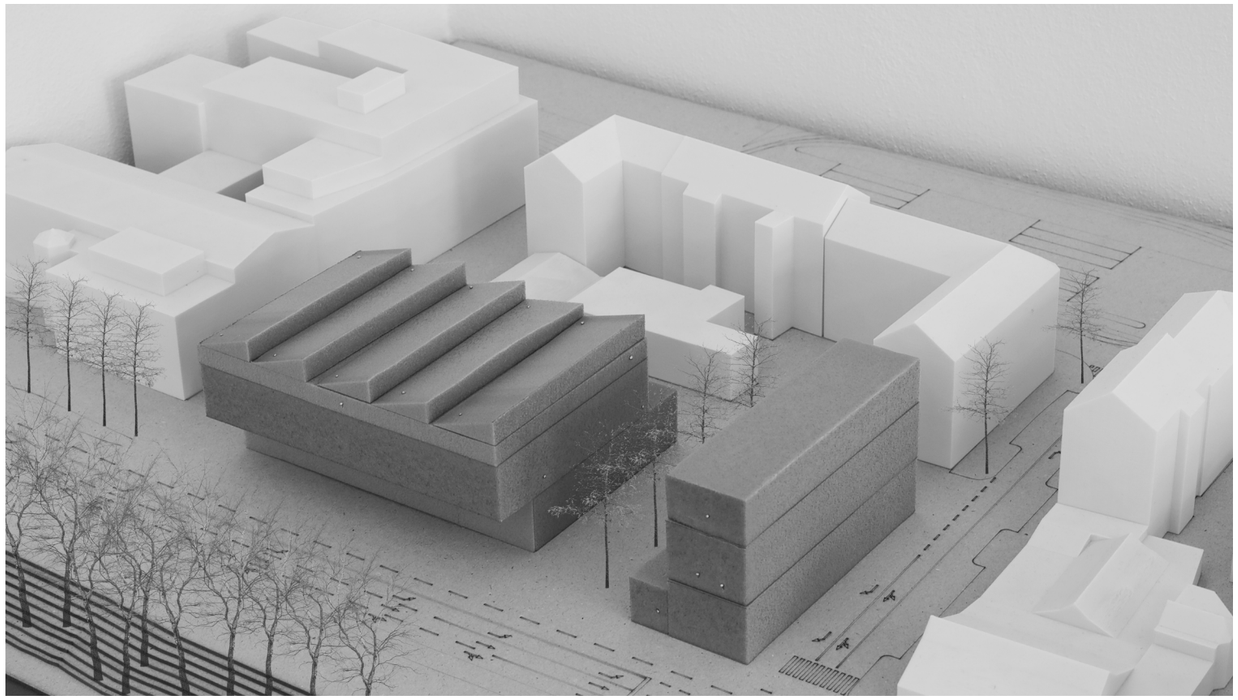
Programová náplň vychází z konceptu productive city. Na pozemek umisťuji dva objekty jejichž hlavní náplní je práce a bydlení. Východiskem je hybridní využití, které koncentruje rozdílné funkce. Zachování čerpací stanice a McDonaldu je předpokladem.

Urbanistickým cílem návrhu je inetgrace území do přilehlé struktury a regulace dopravní situace, která omezuje pěší prostupnost a nenabízí téměř žádné pobytové plochy.

Pointou návrhu je vytvoření symbiotického vztahu zdánlivě rozdílních světů. Symbióza napříč typologické různosti, symbióza pobytovosti a dopravní infrastruktury. Forma i konstrukce obou domů je založena na principech variability a transformovatelnosti.

Objekt dílen je určen pro řemeslnou výrobu menších a středních měřítek, která se v současnosti ve městech uplatňují, ale zpravidla pro ně nejsou prostory v dostatečné míře a kvalitě. Dílny fungují jako soukromé pronajímatelné jednotky/ateliéry se sdíleným zázemím. Cílovou skupinou jsou drobní podnikatelé, řemeslníci, umělci etc. Část prostor a funkcí je přístupna veřejnosti (fab lab, tiskové centrum, bike hub, diy opravna nábytku etc.) Parter je doplněn o komerční funkce.

Bytový dům je koncipován jako sociální bydlení, které je z hlediska ekonomického modelu dotováno městem. Jsou navrženy dvě typologie bytů - startovní byty 1 KK a sídlené byty 5KK.



Obr. 9 - Fotografie modelu

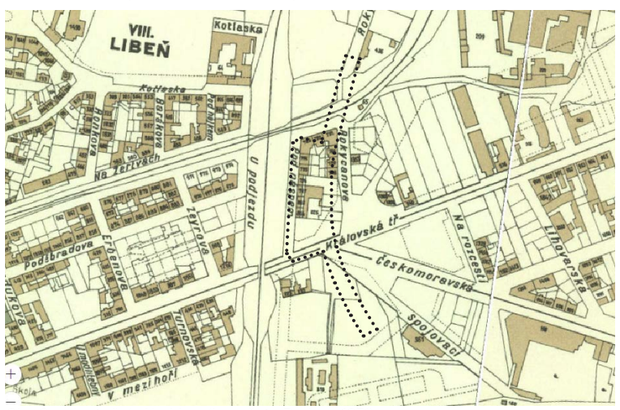
Obr. 1 - *Google Earth [online], 2024.*
Obr. 2 - Vlastní fotografie
Obr. 3,4 - Aktuálně.cz *[online]*, Snímky rozvoje čtvrti, jež se z letoviska stala jádrem průmyslu, Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/foto-tenkrat-na-smichove/r~8a335c54da7311ec9ae20cc47ab5f122/
Obr. 5 - *Geoportal Praha [online], 2024 Dostupné z:* https://www.dveprahy.cz/
Obr. 6 - Geoportal *Praha [online], 2024 Dostupné z:* https://www.geoportalpraha.cz/
Obr.7,8 - Vlastní fotografie
Obr. 9 - Fotografie modelu

BALA BENKA

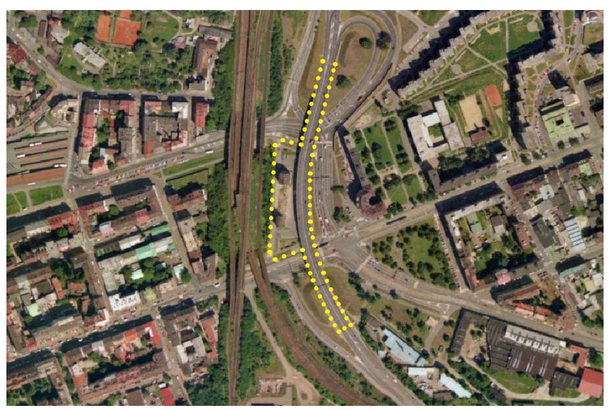
LUKÁŠ FOLTÝN



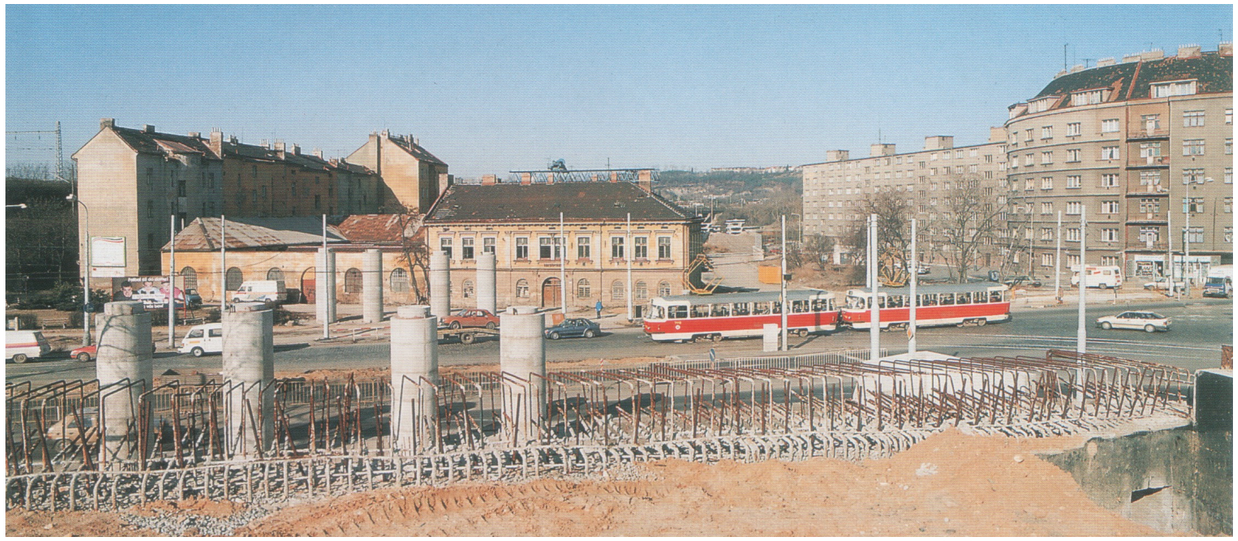
Obr. 1: nadhledový snímek řešené lokality



Obr. 2: orientační plán hlavního města Prahy r. 1938



Obr. 3: mapa r. 1996 - ortofoto



Obr. 4: výstavba viaduktu Městského okruhu (MO) r. 1994

HISTORIE

Balabenka se nachází na rozhraní městských částí Praha 8 a 9, Palmovky a Vysočan. Zároveň jde o místní název křižovatky ulic Sokolovská, Českomoravská, Čuprova a Spojovací. Název místu dala hospodářská usedlost s vilou a zahradou, které zde koncem 18. století nechal vybudovat pražský bankéř italského původu Karel Anton Ballaben.

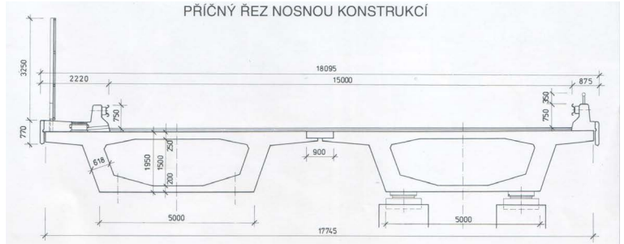
Od počátku 20. století procházela oblast bouřlivým průmyslovým rozvojem. Zanikla zahrada s vinicí, budova a nádvoří Balabenky sloužily jako řemeslnické provozovny, zázemí zde rovněž měla povoznická firma, a tak tu byly rozlehlé stáje pro koně, prostory pro vozy, opravárenské dílny a kanceláře.

Usedlost byla v roce 1992 zapsána mezi kulturní památky, ale v následujícím roce vyškrtnuta a v roce 1995 zbořena v souvislosti s výstavbou viaduktu Městského okruhu. Zbořeny byly rovněž přilehlé činžovní domy, dodnes se z bývalého bloku dochoval jediný dům Pod Náspem 795/12.

Lokalitu rovněž protíná dvojitá železniční estakáda, po níž vede železniční trať z nádraží Praha - Vysočany směrem na pražské hlavní nádraží, druhý železniční most patří Holešovické přeložce mezi nádražím Praha - Holešovice a nádražími Praha - Libeň a Praha - hlavní nádraží. Železniční infrastruktura zde bude posílena v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní tratě a oddělováním příměstské a dálkové dopravy.

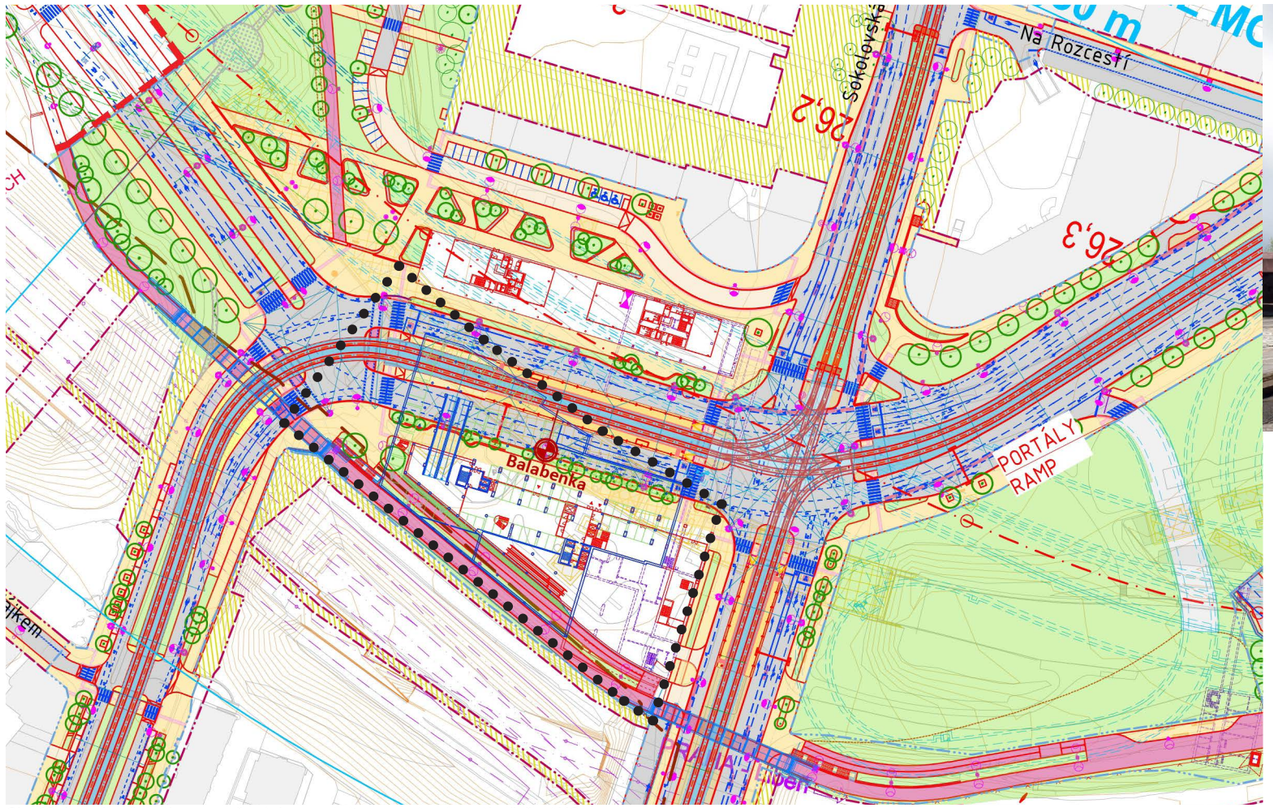


Obr. 5: původní vzhled usedlosti Balabenka cca r. 1980





Obr. 6, 7, 8, 9: podklady z výstavby viaduktu MO



Obr. 10: koordinační výkres navržené dopravní situace v rámci nového řešení MO

MÍSTO

Železnice České severní dráhy překonává údolí na valu, ten je ve dvou místech přerušen průtahy hlavních ulic Sokolovská a Na Žertvách. Tuto situaci doplňuje viadukt Městského okruhu (MO), postavený v roce 1995, který vychází z dopravní koncepce tzv. Základní komunikační systém, zkráceně ZÁKOS, což byla koncepce rozvoje silniční sítě v Praze v letech 1974–1990.

Viadukt má být v souvislosti s výstavbou nové trasy MO zbořen a nahrazen podpovrchovou trasou ve Vysočanském tunelu. Ulice Čuprova má být posunuta v návaznosti na nové křížení s ulicí Na Žertvách, kam bude svedena páteřní trasa tramvají s novou zastávkou. Z toho vyplývá, že místo je značně dopravně zatížené a v budoucnu intenzita ještě vzroste.

Městský okruh Pelc-Tyrolka – Balabenka (0081) a Balabenka – Štěrboholská radiála (0094), a dále tzv. Libeňská spojka (8313)

Hlavní architekt souboru staveb MO + LS:
Ing. arch. Jan Kasl, JK ARCHITEKTI s.r.o.

Výsledkem nového návrhu je změna koncepce řešení založená na maximální možné integraci stavby nadřazené komunikační sítě do městského prostředí. Řešení využívá vedení Městského okruhu a Libeňské spojky převážně v podzemí, zatímco na povrchu jsou vytvořeny podmínky pro místní městské dopravní vazby, rozvoj dotčeného území a krajiny.

1 *Google maps [online]. 2024. Dostupné z: https://www.google.com/maps/*
2–3 *Geoportal Praha [online]. 2024. Dostupné z: https://www.dveprahy.cz/*
4 ,6–9 *SOUBOR STAVEB BALABENKA, souhrnná brožura. TSK Praha + Inženýring dopravních staveb, a.s., 1995*
5 *Geocaching [online]. 2024. Dostupné z: https://www.geocaching.com/geocache/GC7EMA7*
10 *SOUBOR STAVEB, MĚSTSKÝ OKRUH A LIBEŇSKÁ SPOJKA, urbanisticko-dopravní studie [online]. 2018. Dostupné z: https://mestskyokruh.info/*
11, 12 *zdroj: koláže autora*



Obr. 11: koláž domu vedle a na viaduktu, na něm park; pohled z ulice Čuprova

PROGRAM

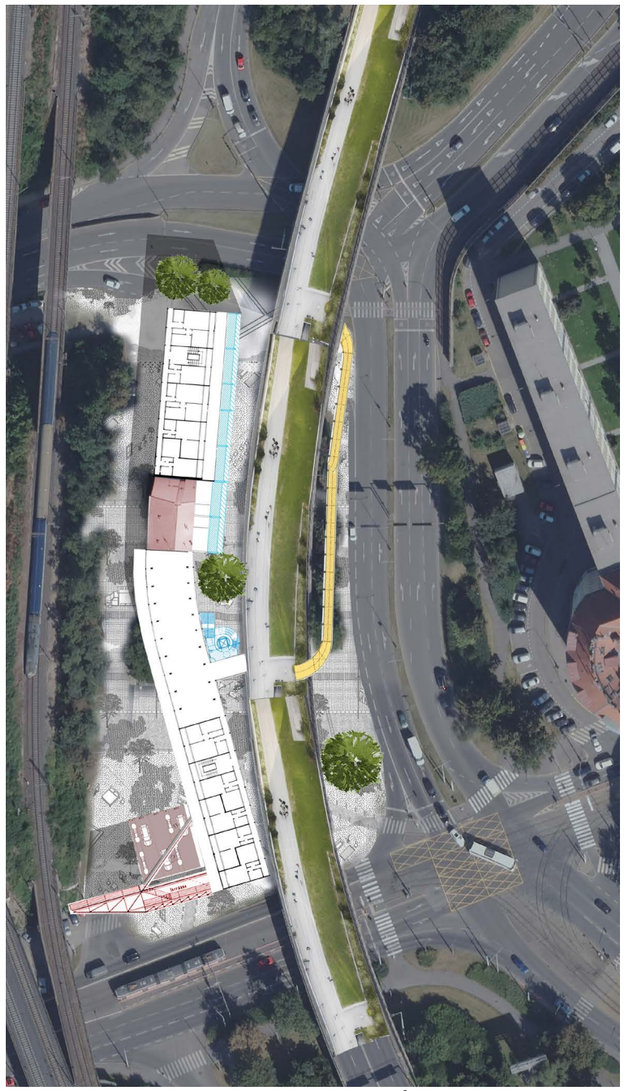
Lokalita je charakteristická několika nesouvislými kontexty a programem je soubor staveb čerpací stanice, cargo depa, logistických prostor a bydlení. Reaguje na dnešní ryze dopravní charakter místa porušeného liniovou stavbou viaduktu městského okruhu a pracuje s hypotézou jeho zapojení do života města po ztrátě jeho původní funkce.

Udržitelnost – nebourat, využít, revidovat!

Dnešní čerpací stanice pod viaduktem je jakýsi předobraz toho, jak si lze přizpůsobit problematický prostor kolem dopravních staveb - a ztělesňuje naději, že ho lze obydlet. Stavby v návrhu stojí nejen vedle viaduktu, ale dotýkají se ho a dokonce stojí na něm, pohlcují ho. Ze samotné mostovky se stává visutý park, cyklostezka.

S ohledem ke své poloze na dopravních tepnách a rozhraní městských celků, nabízí Balabenka příležitost pro vznik řemeslného centra se zachováním čerpací stanice a bydlením. Logistickou náplní bude městské cyklo-depo. To funguje jako překladiště zásilek z dodávek, které je dopraví z logistického centra na okraji města do skladového kontejneru, odkud jsou kurýrem umístěny na nákladní elektrokola a rozváženy po městě.

Jde o významný posun v budoucnosti Citylogistiky, jejíž strategie ‘Mission 2050: Zero emission‘ obecně podporuje ochranu místa, kde žijeme. Podle údajů sdružení (European Platform on Mobility Management) EPOMM až 42 % motorizovaných cest v městských oblastech by mohlo být nahrazeno cyklo logistikou (což odpovídá až 25 % všech cest).



Obr. 11: koláž domu vedle a na viaduktu, na něm park; půdorys

PODBABA

ANASTASIIA KHLEBUSHKINA







HISTORIE

BUBENEČ

Dávná vesnice Přední Ovenec, která později vyrostla do významného města Bubeneč, nyní tvoří pražskou čtvrť, rozdělenou mezi šestou a sedmou městskou část. Rozloha území Bubenče se rozkládá mezi Dejvicemi, Trojou a Holešovicemi, zabírá prostor od Vítězného náměstí k Výstavišti a od Letenské pláně k Podbabě. Tato čtvrť je charakterizována bloky obytných domů, vilami a v okolí Papírenské ulice průmyslovými stavbami.

PRAHA-PODBABA

Železniční stanice Praha-Podbaba, otevřená v roce 2014, leží v pražské čtvrti Bubeneč na trati z Prahy do Děčína (doprava na ní byla zahájena roku 1850). Stanice je pojmenována podle okolní oblasti Podbaba a je součástí výhybny Praha-Bubeneč. Zde zastavují osobní vlaky a některé rychlíky, a tvoří také klíčovou část přestupního uzlu, kde se napojují tramvaje a městské i příměstské autobusy integrovaného dopravního systému (PID).

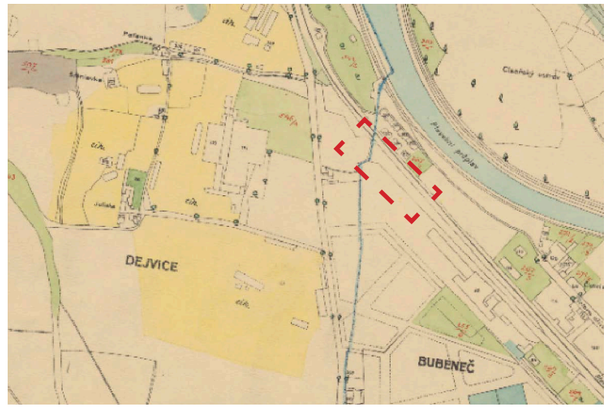
Mezi lety 1867 a 1949 fungovala původní zastávka Podbaba, později přejmenovaná na Praha-Podbaba, která se nacházela severněji na téže železniční trati, poblíž ústí Šáreckého potoka do Vltavy.

MÍSTO

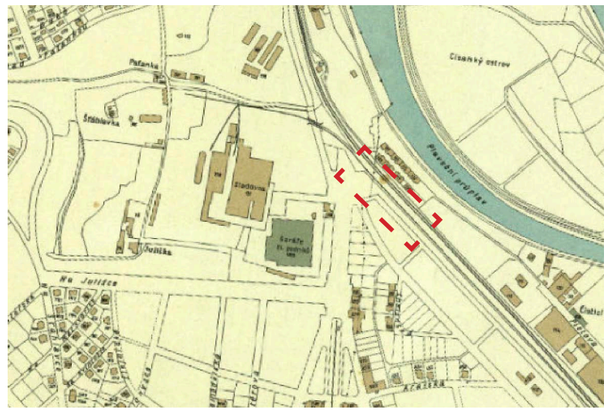
Parcela se nachází v Praze 6, v Bubenči. V okolí převažuje obytná zástavba s dobrou občanskou vybaveností. Je dobře napojena na MHD - tramvajovou linku, autobusy a železniční trať, k níž parcela přimyká. Řešené území zahrnuje stávající čerpací stanici a zelené ochranné pásmo železniční trati.

Pásma kolem železniční trati často představují zbytkové prostory ve městě. Mohou se stát místem, kde se hromadí odpadky, graffiti a nelegální osídlení, což vytváří dojem opuštěnosti a nebezpečnosti. Navíc mohou být považována za nevyužitý prostor, který není přístupný veřejnosti a nemá žádnou jasnou funkci. Tyto oblasti mohou být považovány za problematické z hlediska bezpečnosti a estetiky městského prostředí. Je proto důležité hledat způsoby, jak tyto prostory lépe využít a integrovat je do městského plánování, aby přispívaly k celkovému rozvoji a kvalitě života ve městě.

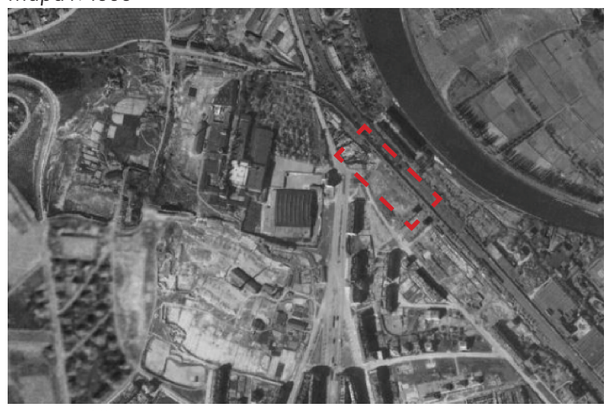
ROBIN OIL
Provozní doba: nonstop
Nabídka produktů: Natural 91, 95, 98 a nafta
Služby: Prodejna, bistro, kompresor, vysavač
Počet zaměstnanců: 10 stálých, 5 žen / 5 mužů
(8 prodavačů a 2 muži venkovní obsluha)



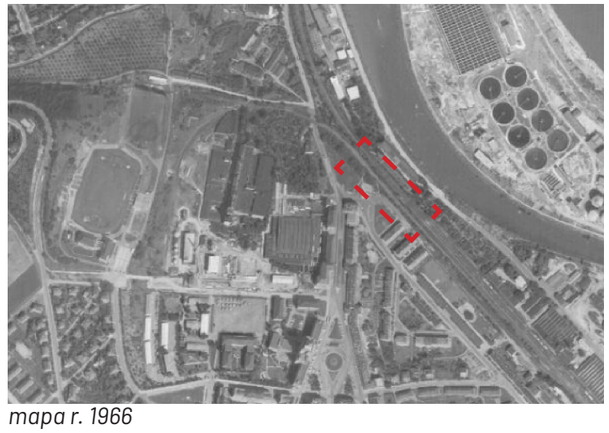
mapa r. 1909



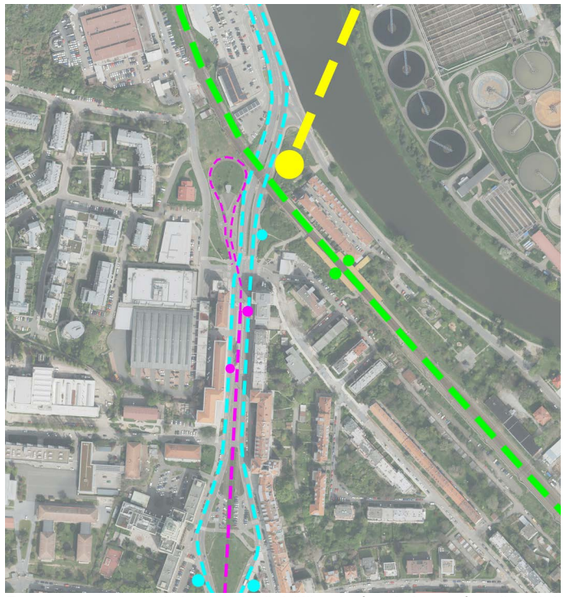
mapa r. 1938



mapa r. 1945



mapa r. 1966



Parcela se nachází na místě křížení různých typů městské dopravy a poskytuje rovněž možnost využití cyklistické dopravy a chůze, což přispívá ke snížení dopravní zátěže a zlepšení životního prostředí v dané oblasti.

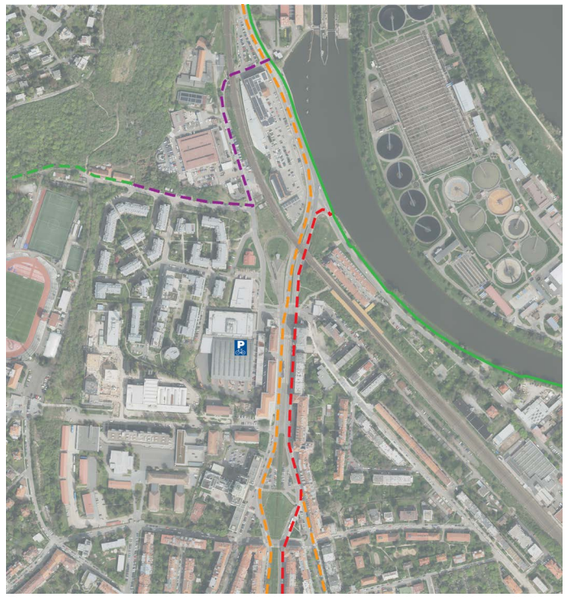
Autobusové linky a zastávky
Vlakové linky a zastávky
Tramvajové linky a zastávky
Podbaba-Troja-Bohnice - projekt

ŽELEZNIČNÍ STANICE

Železniční stanice jsou rozsáhlé infrastruktury, kterými denně proudí lidé, výrobky, materiál a energie. Obvykle v sobě sdružují množství funkcí a poskytují uživatelům širokou škálu služeb na základě příslušných specifických vlastností. Železniční stanice tak mají potenciál hrát rozhodující roli při přetváření měst udržitelným způsobem tím, že usnadňují ekologické způsoby dopravy a logistiky a shromažďují služby v blízkosti. (Lunardon & Vladimirova & Boucsein, 2023).

Nádraží hraje v městském prostředí jedinečné roli jako důležitá součást městských inženýrských sítí, dědictví neustálého rozvoje dopravy a spojnice města s okolním světem. Z prostorového hlediska je nádraží jak uzlem sítí, tak místem ve městě (Bertolini & Spit, 1998).

Železniční stanice přitom mají pro své městské okolí značný potenciál, neboť nabízejí ve společnosti řadu funkcí nad rámec instrumentální činnosti spočívající v usnadnění nástupu do vlaku (Alexander a Hamilton, 2015)



Podpora cestování a mobility směrem k udržitelnějším způsobům dopravy, zejména chůze a cyklistika, je jedním z nejlepších způsobů, jak omezit nárůst motorizace a zmírnit změnu klimatu (Caprì et al., 2016; Ignaccolo et al., 2018).

Doporučené cyklotrasy
doporučená trasa
chráněné řešení na doporučené trase
řešení v provozu na doporučené trase
silný provoz na doporučené trase
nezpevněná cesta na doporučené trase

Rozvoj stanic jako prostorů a infrastruktur sloužících veřejnosti by znamenal jejich proměnu na centra mobility, kde místní i jiné podniky slouží požadavkům obyvatel a podporují efektivní a udržitelné cestování.

Moderní dopravní politika se snaží podpořit přechod od letecké a silniční dopravy k železniční, což zahrnuje zvýšení komfortu a atraktivity cestování po železnici. V tomto procesu hrají důležitou roli železniční stanice, kde uživatelé tráví značnou část své cesty. Proto je nutné přeměnit tyto budovy na udržitelnou infrastrukturu s kvalitním vnitřním prostředím.

Zastavování ochranných pásů železniční trátě může přeměnit nevyužívané prostory na atraktivní a funkční veřejné prostory, které zlepšují kvalitu života místních obyvatel. Tyto pásy také mohou sloužit jako spojnice mezi jednotlivými částmi města a podporovat udržitelnou dopravu, jako je chůze a jízda na kole. Celkově zastavování zelených pásů kolem železničních tratí přispívá k vytváření příjemnějšího a udržitelnějšího městského prostředí.



DŮM U VLAKŮ

Návrh se vyznačuje různorodými kontexty sjednocené velkou střechou a jeho program zahrnuje čerpací stanici, železniční stanice, bike centrum, komerční prostory, garáží a sklepní koje, veřejné prostory. Tento koncept reaguje na aktuální liniarní charakter parcely. Tento projekt si klade za cíl integrovat železniční prostředí s městským životem a poskytnout komunitě nový veřejný prostor v blízkosti dopravní tepny.

