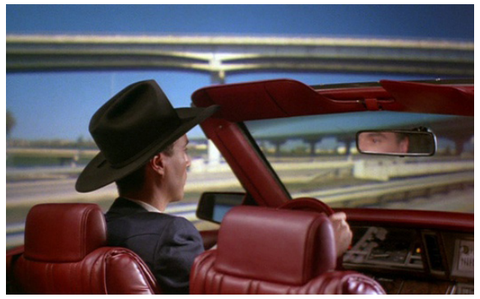
SEVEROJÍŽNÍ MAGISTRÁLA A PARK TĚŠNOV

agps architecture ltd. atelier girot IBV Hüsler AG
MOBA studio Tomáš Cach & Petr Tej

version 03



“Freeways are the cathedrals of our time.”

David Byrne, *True Stories*, 1986

1945

1966

1989

content

an introduction 7
Magistrála and Těšnov Park

spatial layers 14

chapter one 27
A New Public Space

chapter two 35
A New Viaduct

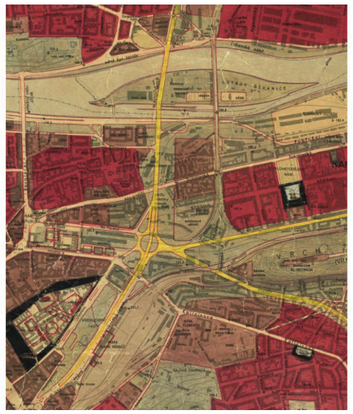
chapter three 45
Politics of Traffic

chapter four 55
Tomography

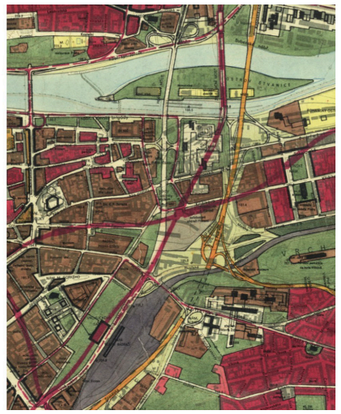
chapter five 79
Transformation Scenarios

impressum 99

1958



1964



1971

Magistrála and Těšnov Park

Two Urban Actors Meeting Face to Face – a White Book on a Pas de Deux

To say the least, the relationship between Prague and its Magistrála is marked by ambivalences.

On the one hand, there are those citizens who – in the name of a better, livelier, and more human city – would rather dispose of the Magistrála altogether, seeing it as an antiquated piece of infrastructure dating from another era and as an eyesore disfiguring the beauty of Prague's townscape. On the other hand, there are those citizens who – in the name of an efficiently accessed city – cherish the value of connectivity and of the Magistrála's fundamental economic and functional role in sustaining a prosperous city, arguing that the circulation of goods and people within the city and between the inner city and its outlying districts must be maintained.

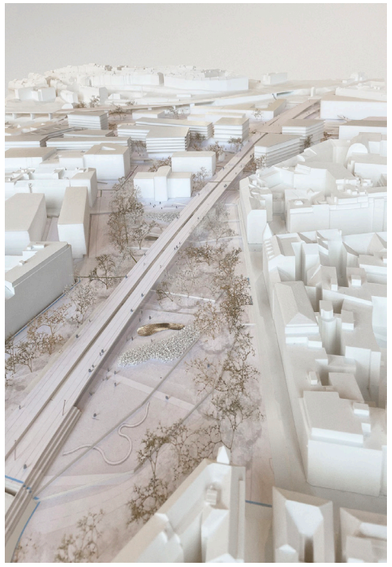
Rather than pitting opponents against proponents, this report – envisioned as a 'white book' or 'idea study' for guiding future action – aims to find common ground between seemingly unresolvable positions. Avoiding clearcut 'either/or' answers in favor of 'both/and' propositions, the question at the center of this study has been: How to resolve the dilemma?

Embarcadero Freeway, San Francisco, 1965

section through the Einhausung Schwamendingen, agps

Interestingly, this predicament is not particular to Prague. One encounters similar debates concerning the fate of transportation infrastructure in many cities of the developed world. It might be worthwhile mentioning that developing countries – particularly those relying on so-called transnational development assistance – still seem to follow the 'modernist route.' Be it as it is, some municipalities in the United States and Europe have recently opted to go all the way and remove their freeways from city centers, such as in the case of the demolition of the Embarcadero Freeway in San Francisco, which not surprisingly necessitated a significant rerouting of traffic to other locations across the region. Other cities, among them the city of Boston (known for its 'Big Dig'), decided in favor of a more elaborate alternative, moving, for example, their freeways below ground – "out of sight, out of mind," as it were. Other cities in turn have chosen to partially cover their freeways with public parks, be it in Paris, Madrid, or Zurich.

Prague, in other words, is in good company. Here as well, a discussion has erupted on what to do with its traffic arteries from the early 1970s. This very question was at the core of the recent two-stage urban design competition Florenc 21 (held in 2021) and its attendant public symposia, exhibitions, and citizen engagement platforms. It soon became clear that simply wishing the Magistrála away was not an option. Instead,

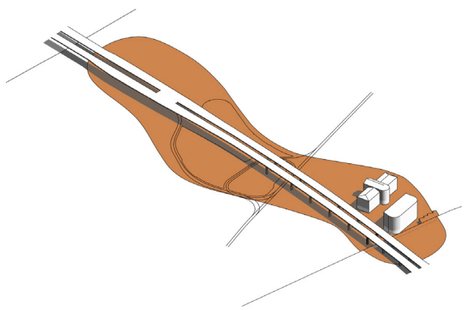


competition model Florenc 21, agps

an alternative was sought, one that would be economically affordable and politically sensible. The proposed solutions are summarized in this document. They offer a set of ideas – in the form of a toolbox – on how to keep the Magistrála as a vital urban infrastructure, while nonetheless transforming it to improve its socio-spatial properties and relations to the city – at the risk of sounding too corny, as in the story of the frog being kissed by the princess, and so forth.

Yet it might be a mistake to exclusively focus on the Magistrála. There are other urban actors or elements of Prague's urban fabric that are as much of importance when addressing the future of the city. One of these actors is the existing and sadly ignored Těšnov Park (a rather grand name for what is currently there) above which the infrastructure has been placed without much consideration for what might happen below. What this study foresees are forms of cohabitation between freeway and park, between the infrastructure flyover and the public space below – optimistically imagining a pas de deux between ostensibly irreconcilable characters. As with the Magistrála, a transformation of Těšnov Park must be taken into consideration – and hopefully implemented – in order to significantly improve the status quo. At stake is nothing less than a transformation of a non-place into a habitable public amenity, one giving justice to the park's noble name.

Oscar Schlemmer, *Triadic Ballet*, 1927



the body of the Magistrála and the Těšnov Park

A range of other urban elements or actors (adjacent structures, cross streets, back yards, tramway lines, the river front, historically protected buildings, the train tracks, and the like) are also addressed by this study. For the quality of place – it's genius loci – is always delimited by elaborate constellations of characters, as much in Prague as in other cities. Multiple relationships are always in play. That said, however, this study deliberately foregrounds the specific relation between the Magistrála and Těšnov Park, a relation that for too long has been neglected. These two characters are set into dialogue, in which one addresses the limitations of the other while strengthening their respective qualities – a pas de deux played out in multiple episodes of encounter, gradually engaging with other urban actors in multiple movements.

This study is structured in five chapters.

Chapter one – entitled "A New Public Space" – foregrounds Těšnov Park as an urban actor, highlighting measures to turn it into a livable public space by improving its qualities.

Chapter two – "A New Viaduct" – focuses on the Magistrála, treating it less as a piece of the technical infrastructure than as a viaduct crossing the park below.

Chapter three addresses the "Politics of Traffic" that will establish – also in view of the

Florenc Fly-over, 1978

politics public space – the legal grounds for implementing the measures.

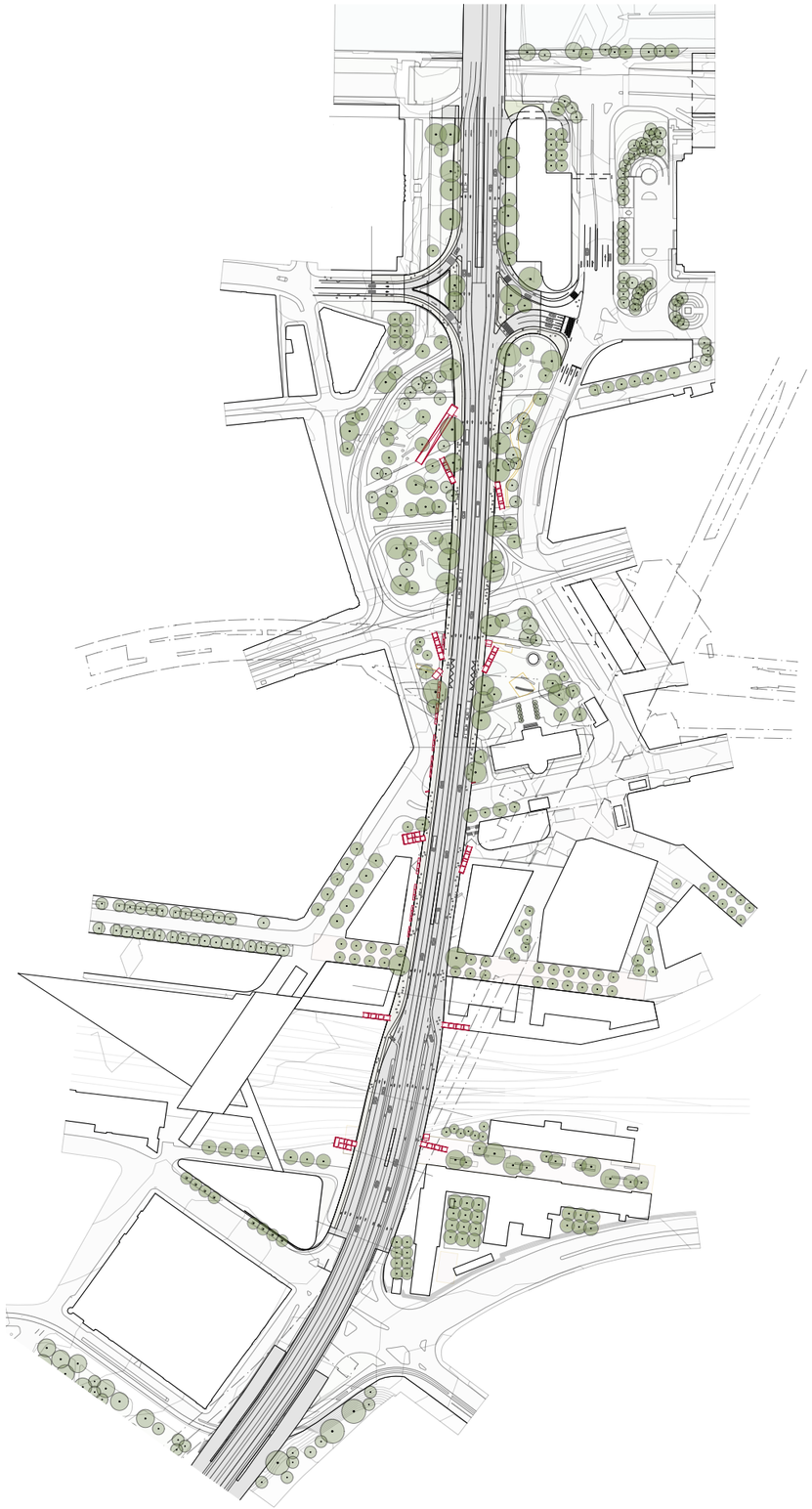
Chapter four – under the heading "Tomography" – offers a narrative in form of sections of the park and freeway, underscoring the specificity of on-site interventions.

Chapter five proposes a set of "Transformation Scenarios" in space and time, moving incrementally from small- to large-scale measures for improving the quality of place.

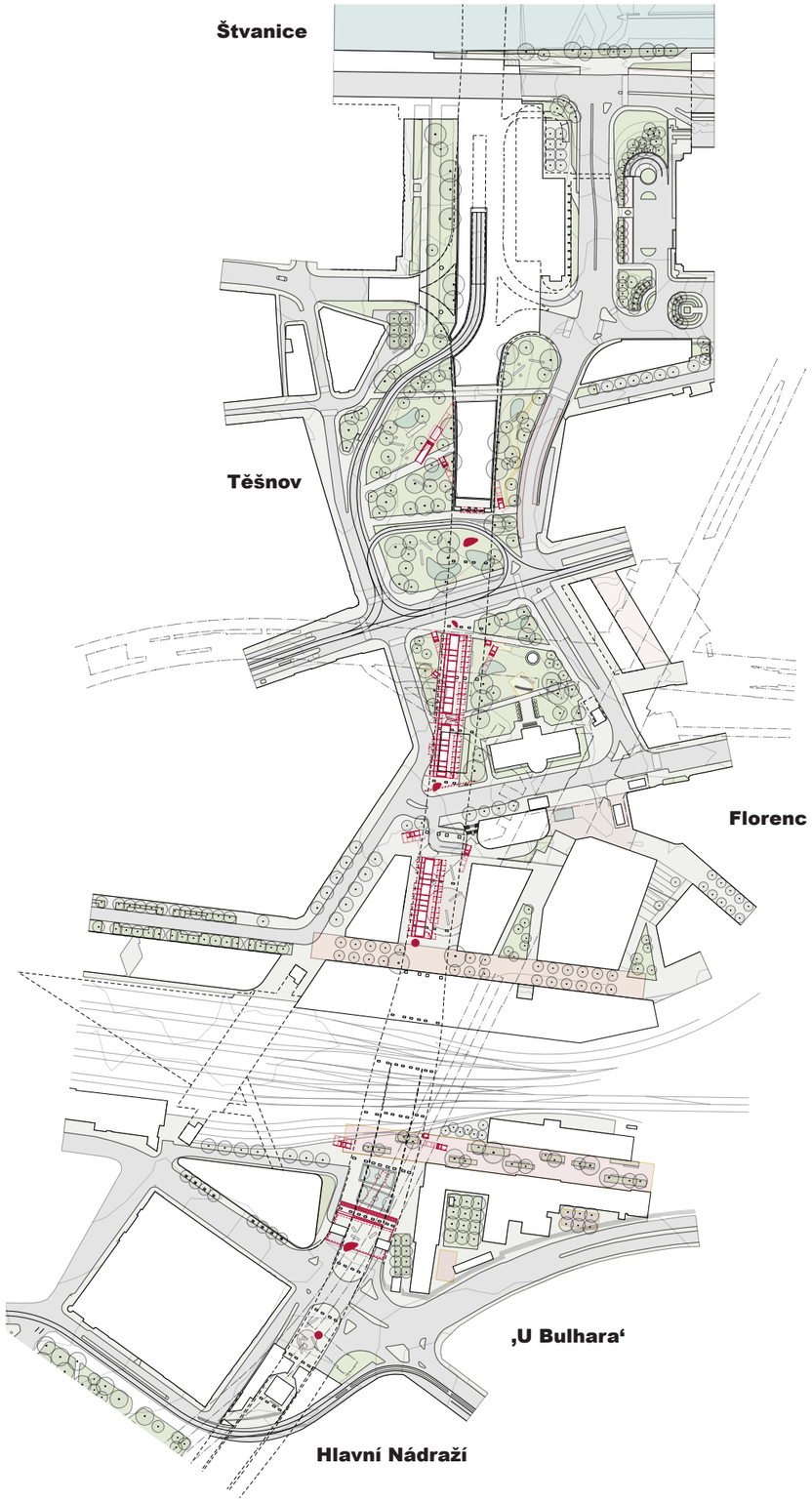
All in all, the five chapters offer comprehensive principles that could enrich the political debate among stakeholders to decide on how to initiate a transformation of both the Magistrála and Těšnov Park. Resulting from the encounter between park and freeway in the future are distinct urban spaces – namely, spaces with specific qualities and atmospheres that have the power to transform the current non-site into a place for human encounter. Returning to the abovementioned fairytale, the question remains as to whether a kiss can do the job.

Florenc and Těšnov, 2021

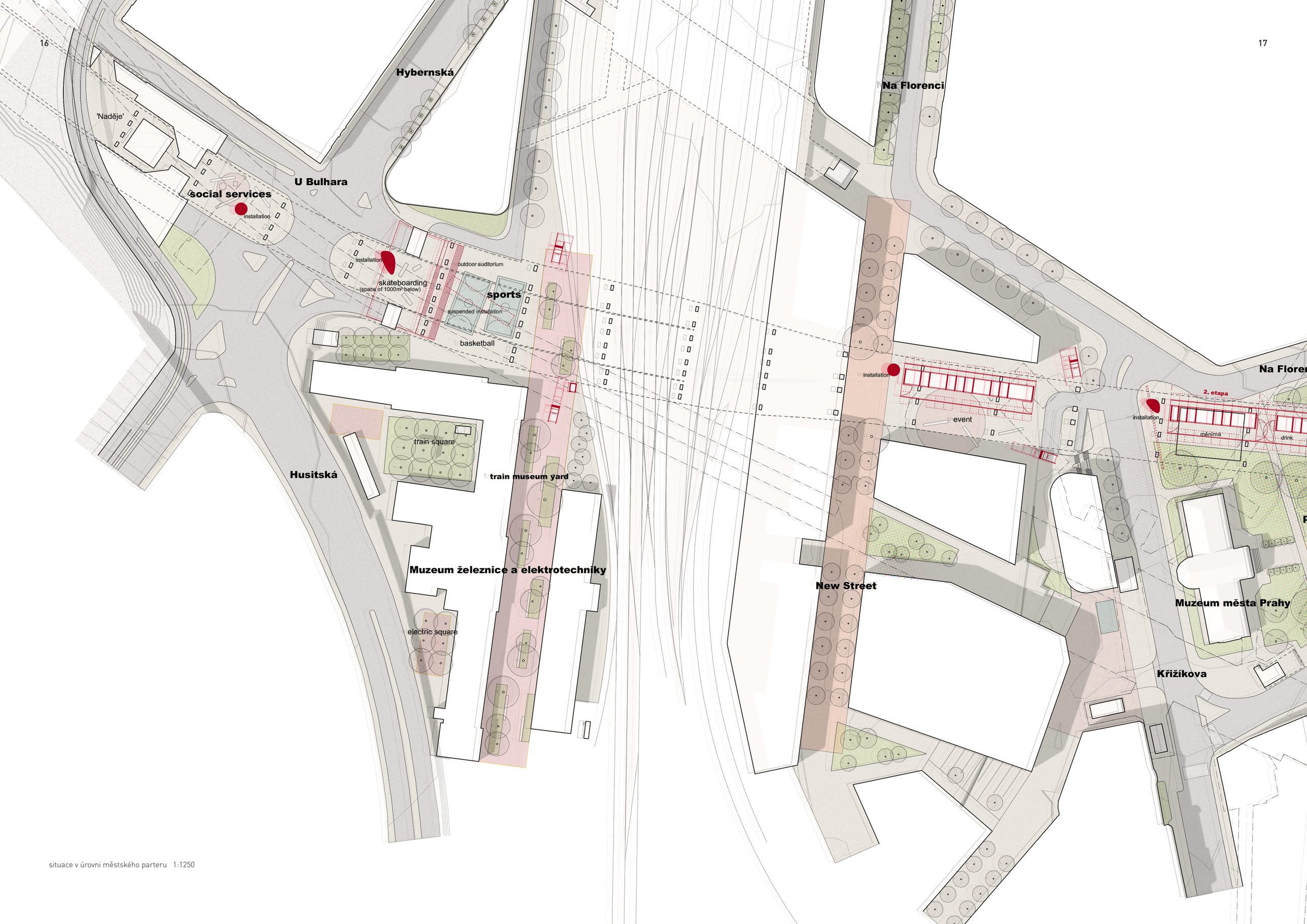
cv layers



situace v úrovni magistrály 1:4000

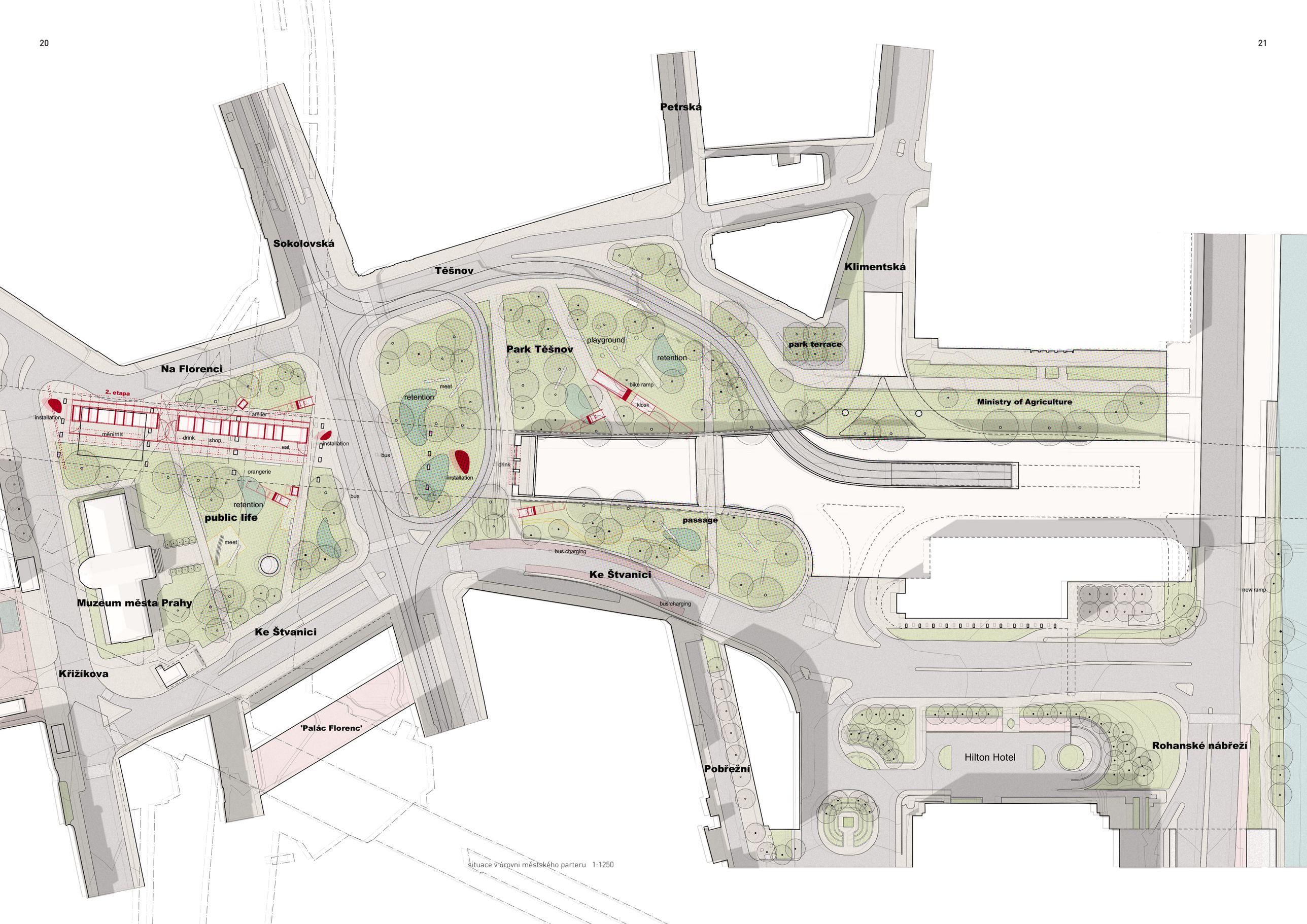


situace v úrovni městského parteru 1:4000

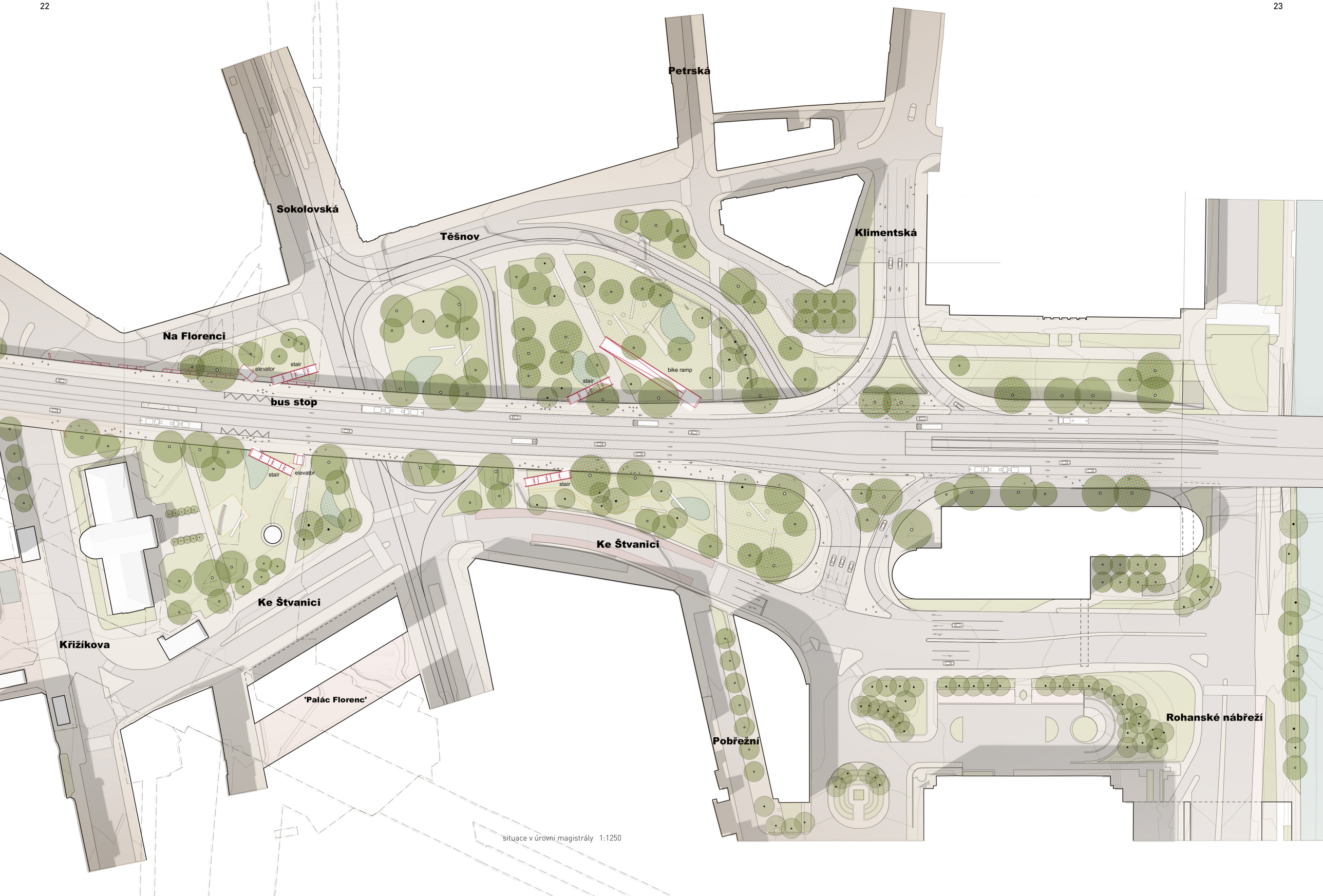


situace v úrovni městského parteru 1:1250

situace v úrovni magistrály 1:1250

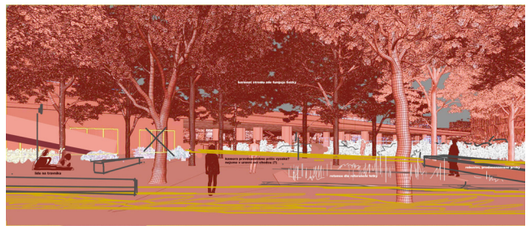


situace v úrovni městského parteru 1:1250



situace v úrovni magistrály 1:1250

Magistrála and Těšnov Park



working image

A New Public Space

– Těšnov Park Revisited

reading of the urban fabric

spatial sequence between two edges and desired continuities

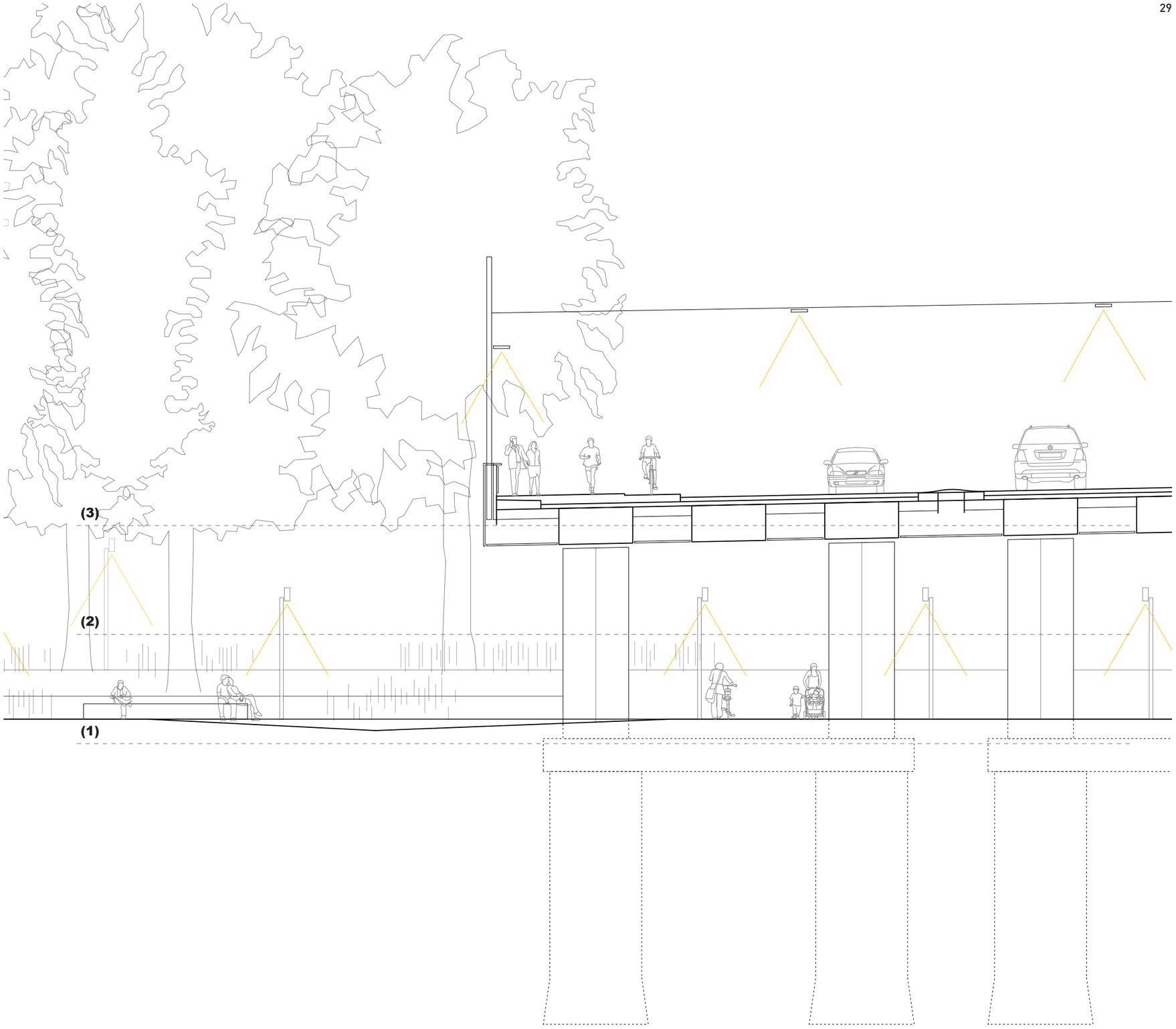
Let us begin with the park. Having historically evolved as a green belt outside the walls of the New Town expansion, the park's recent history offers little to be proud of. It has not only been neglected as a public space but also been misused as a dumping ground for any kind of infrastructure in the past. This is unacceptable and must be changed. Interestingly, there is general agreement – among citizens and public officials alike – that Těšnov Park has indeed the potential of being transformed into a stunning place of collective identification. Of importance in this regard is the continuity of Prague's longstanding armature of public spaces – a public-space continuum specific to Prague's identity – to which Těšnov Park could contribute.

The entries to the Florenc 21 competition offered two potential strategies for rethinking the park as **a new public space** within the city's urban fabric. The first solution (a) envisioned a large green space reaching from the river in the north to the Masaryk Railway Yard in the south. The second solution (b) proposed a smaller park conceived as a series of green chambers, each with its own properties and qualities. In both cases, Těšnov Park was viewed as the new focal point of the neighborhood. Whereas the first strategy seemed compelling in its generosity, the competition jury decided to pursue the second one, highlighting in its argumentation the proposal's modesty, the value of identifiable site-specific differences between park segments, and the possibility of an incremental implementation.

This report accordingly focuses on the second solution. Working with what is already there on site, it offers practice-oriented measures for upgrading Těšnov Park, including the recommendation to plant new trees and integrate new functions. Uses could, for instance, range from informal sports activities to more formal public amenities (such as a new archaeological museum under the Magistrála).

Concerning the park's design, the following three park-layers shall be distinguished: (1) the park's topography or **micro-topography** (the materials used on the ground, their modulation in section, the placement of retention pools, etc.); (2) the park's furniture or **equipment** (benches, rails, lanterns, waste disposal bins, and the like); and (3) the precise location of **tree canopies** as a natural roof over Těšnov Park.

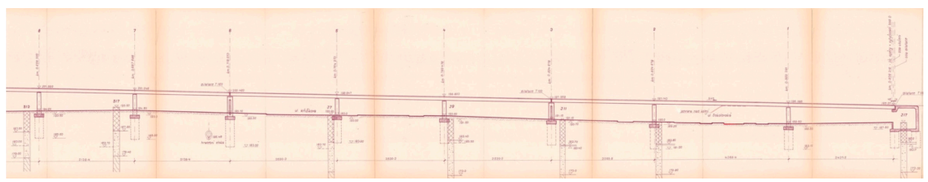
Lastly and most important, the proposal considers the park – particularly in view of the above-mentioned design recommendations – as an important element of Prague's blue and green infrastructure. The park's landscape must be designed in such a way as to retain rainwater and reduce the impact of urban heat islands in the summer. In short, Těšnov Park is not only upgraded to become a place for collective gathering but is also improved to become an ecological agent in beneficially contributing to Prague's urban climate in the future.



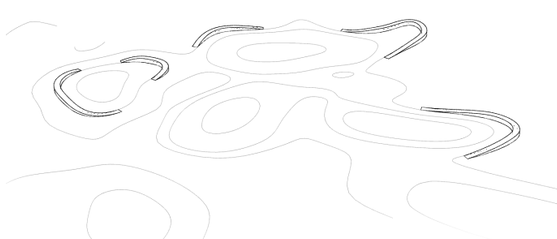
section of the park layers 1 : 125

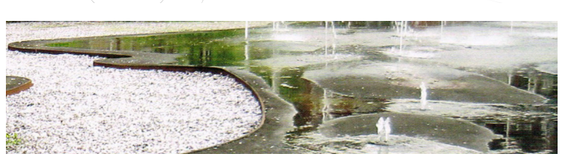
blue and green infrastructure

tree canopies



edges and retention areas





micro-topography and park equipment

Základní koncepce modrozelené infrastruktury:

Koncepce je rozdělena do dvou úrovní:

1. horní úroveň magistrály – červené povodí,

2. spodní úroveň navazujících veřejných prostranství a parků – modré povodí.

Srážková voda z horní úrovně bude využita ve spodní úrovni.

Magistrála – červené povodí

Magistrála je velmi zatížená dopravní tepna, která produkuje velmi znečištěné srážkové vody, které nelze jednoduše řešit objekty hospodaření s dešťovou vodou (HDV) v provedeních blízkých přírodě. Pokud by byl zájem poměrně značné množství vody z magistrály využít, bude nutné tuto vodu technologicky předčistit. K tomu je potřeba sladit odvodnění nové úpravy magistrály a parkovými úpravami spodní úrovně modrého povodí.

Koncepce systému modrozelené infrastruktury:

a) volba sběru srážkové vody z magistrály bude přizpůsobena nové úpravě povrchu (jiné výškové uspořádání) a tomu, kam ji bude potřeba přivést;

b) místa svodu budou zvolena podle toho, do jakých míst veřejných prostranství a parků bude vhodné určité množství srážkové vody přivést, aby byla vhodně využita;

c) srážková voda bude před vtokem do akumulací upravena, aby se dala využít k provozu parků – po vyhodnocení míry znečištění je možné zavést letní a zimní režim;

d) za akumulacemi, resp. za rozvody srážkové vody k zeleni bude navržen systém HDV podle Standardů hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy;

e) regulovaný odtok bude odveden do řeky nebo jednotné kanalizace.

Veřejná prostranství a parky – modré povodí

Srážková voda z horní úrovně steče do parků a veřejných prostranství. Po jejím využití zelení bude její přebytek sveden do objektů HDV, které budou navrženy podle Standardů hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy, které předepisují:

1. četnosti návrhových dešťů pro dimenzování retenčních objektů k jejich zadržení;

2. maximální (regulovaný) odtok z těchto retencí;

3. dobu prázdnění, za kterou se retenční objekty regulovaným odtokem budou vyprázdnit.

K těmto parametrům by byla přidána akumulační rezerva pro hospodárné využití srážkové vody pro závlahu či jinou údržbu komunikací a parků.

Systém modrozelené infrastruktury bude plně propojený – voda se zelení, tzn. odváděná srážková voda bude nejdříve přivedena do zeleně a až zbytek posléze bude přes retence regulovaně odváděna.

Při návrhu zelené části infrastruktury budou respektován Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

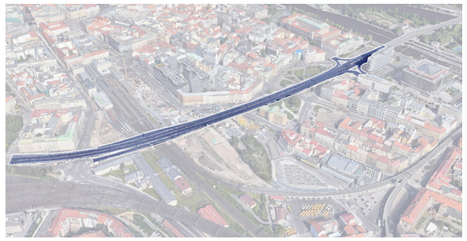
Jiří Vítek

the **body** of the Magistrála, an ‚**infill**' and a ‚**add-on**'

A New Viaduct

– Magistrála Revisited

construction of the Florenc fly-over

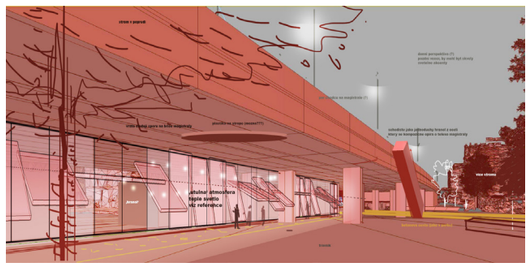


the Magistrála as an object

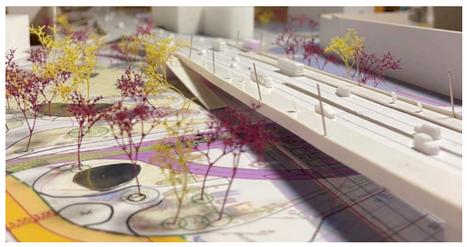
It goes without saying that the Magistrála is an important element of Prague's transportation infrastructure. Yet it is also ugly and does hardly contribute to the quality of Prague's urban spaces. The two observations, though justified when argued from specific vantage points, are certainly at odds with one another. Here again, the Florenc 21 urban design competition took on this challenge head-on.

Various possibilities for dealing with the Magistrála were explored. There was consensus among the competition participants that the Magistrála's specific purpose – as a circulation artery vital to the city's operations – had to be maintained. The solutions, however, ranged in their scale and feasibility. Rejecting proposals that either submerged parts of the Magistrála below grade or partially relocated its lanes along the park's edges, the jury expressed a preference for a more straightforward approach – at least for now.

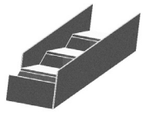
The selected concept keeps the Magistrála in place and retains its function as a piece of Prague's transportation infrastructure. In so doing, the proposal nonetheless aims to fundamentally alter the Magistrála's public perception, at least in this part of the city. Instead of seeing the Magistrála as a freeway, why not view it – in analogy to the Negrelli and Karlín Viaducts that contribute to the character of the neighborhood – as a **new viaduct** integrated in its context?



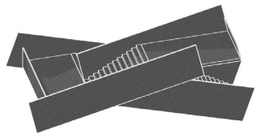
working image



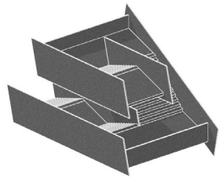
working model of the new viaduct



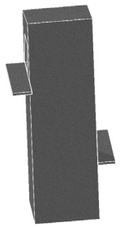
001 stair



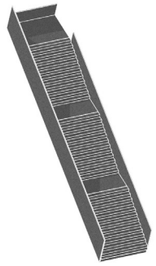
005 stair



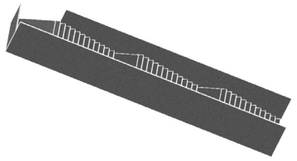
007 stair



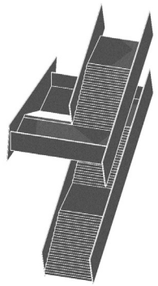
009 elevator



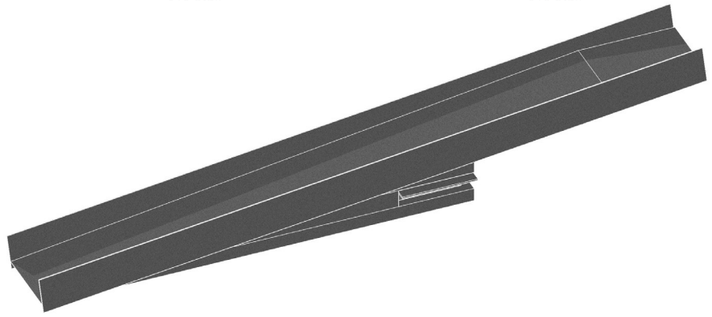
013 stair



015 stair

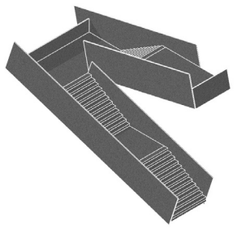


016 stair

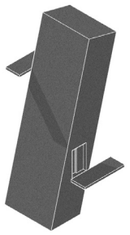


017 ramp

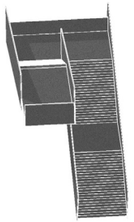
018 kiosk



019 stair

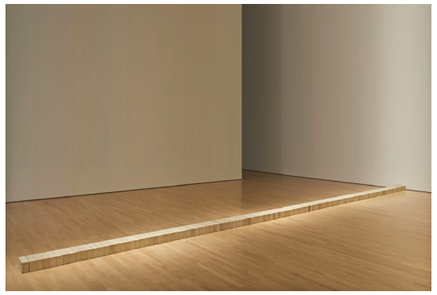


020 elevator

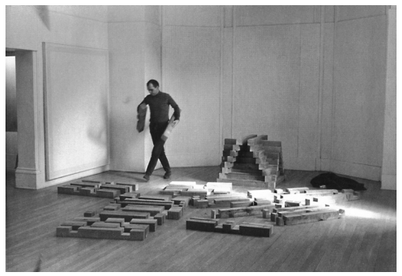


021 stair

collection of add-ons



(i) the body
Carl Andre, *Lever*, 1966



(ii) add-ons
Carl Andre, *Cedar Piece*, 1964, process of assembly

(iii) infill
Carl Andre, *Fall*, 1968

The following three general recommendations should guide the transformation of the Magistrála:

(a) An **economy of means** shall define all measures that are to be implemented – as straightforward as possible and based on realistic assumptions.

(b) All interventions should be defined in such a way as to be **progressively applied**, without compromising the flow of traffic when realized.

(c) The proposed alterations must be **site-specific** – they should react and positively contribute to the Magistrála's immediate urban context.

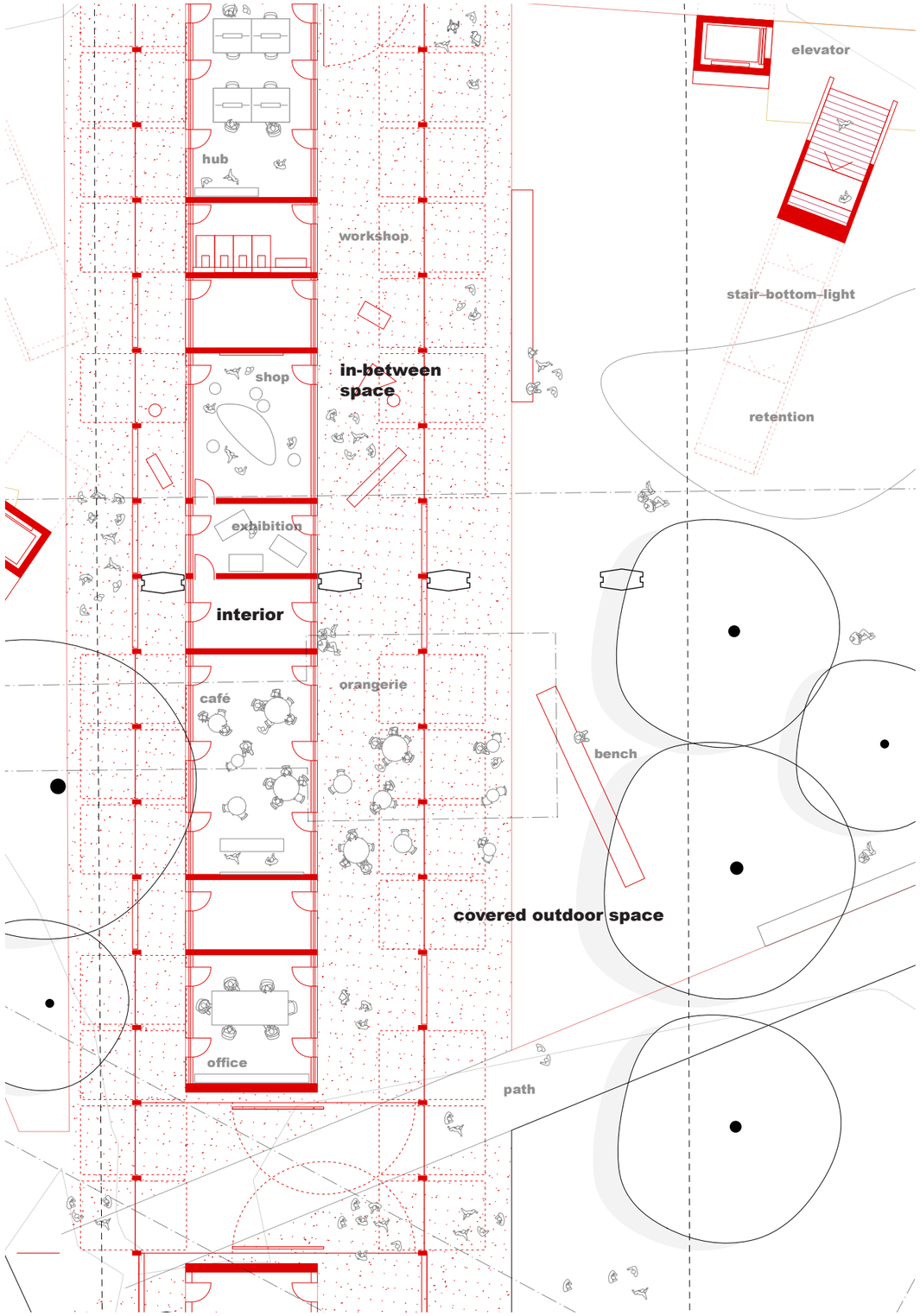
In order to foreground the notion of the Magistrála as viaduct, three architectural components shall be distinguished:

(i) **the body** of the Magistrála conceived as a continuous artefact placed in its urban context;

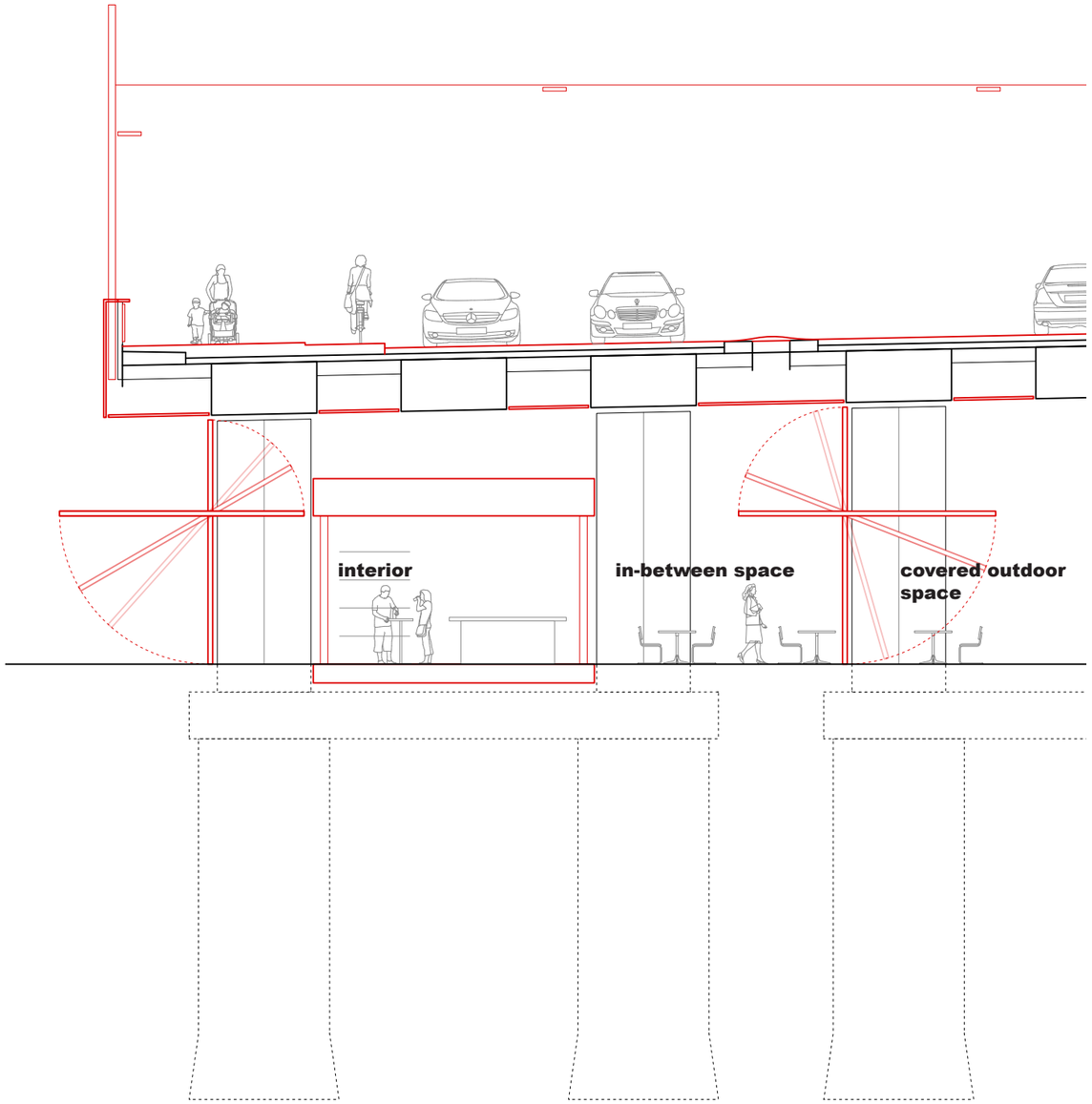
(ii) the attachment of **add-ons** to the Magistrála's body – stairs, ramps, and the like;

(iii) the insertion of **infills** below the Magistrála, incorporating specific functions accessed from the park.

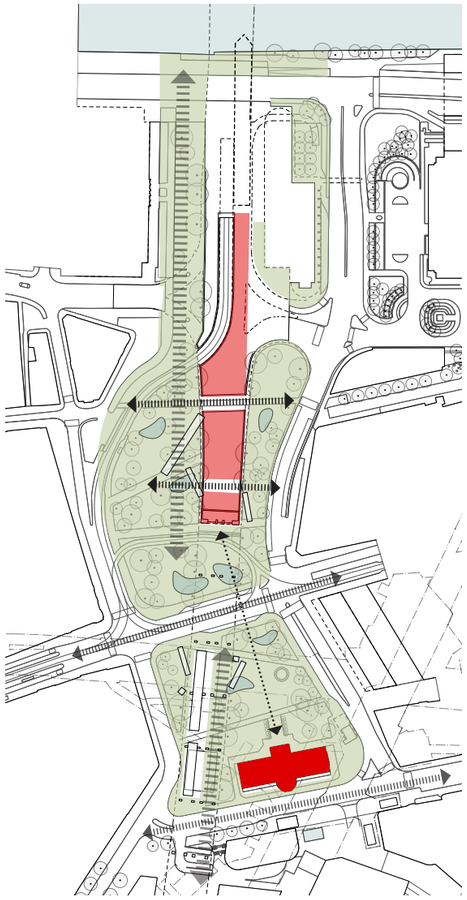
In the long run, the Magistrála could be transformed by means of a series of additional measures. These could include: a re-dimensioning of the lanes made possible by a reduction of the allowed speed; the partial removal of the central portion of the structure to allow light to pass through or alternatively the removal of the median strip to accommodate side lanes for bicycle and pedestrian circulation; and replacing the on- and off-ramps with less obstructive structures.



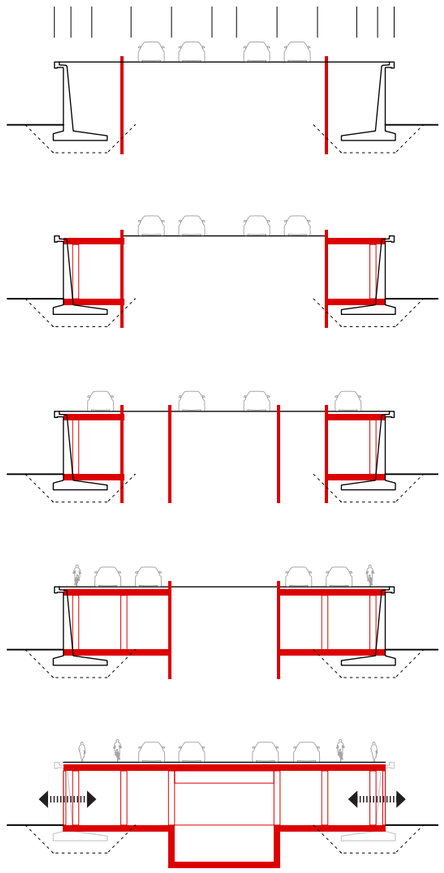
floorplan of an infill 1 : 250



section of an infill 1 : 125



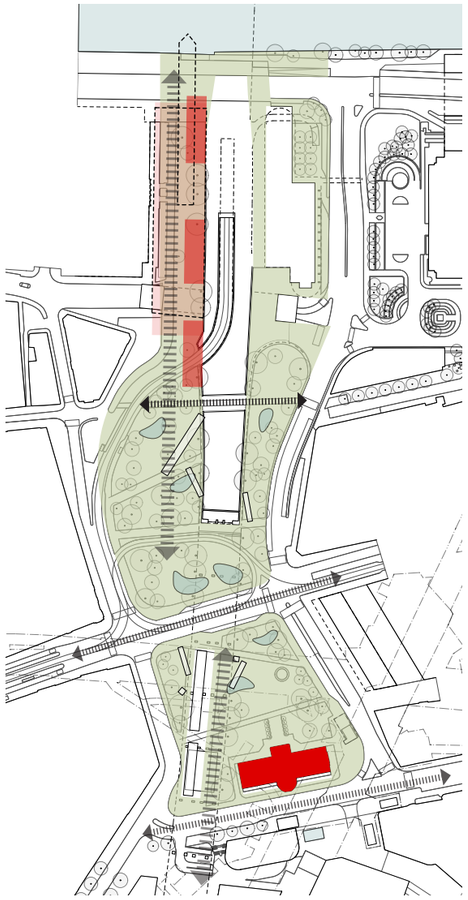
varianta 1 umístění muzea v souvislosti valu;
total 8´500 m² na dvou patrech (přízemí a první suterén, lokálně druhý suterén)



Konstrukce Varianta A: Postupná náhrada komunikace umístěné na terénním valu konstrukcí v podélném směru při zachování částečného provozu na magistrále. Komunikace je rozdělena do podélných úseků, z nichž by se vždy jeden odtěžil při stabilizaci zbývající části a nahradil prefabrikovanou konstrukcí. Postup až do plného nahrazení.

Konstrukce Varianta B: Proražení otvoru/ otvorů pod magistrálou v příčném směru metodami výstavby tunelových staveb s postupným odtěžováním zemního tělesa a ražením pevného pažení klenby budoucího prostoru.

an archeological museum?



varianta 2 umístění muzea jako sokl s veřejným prostorem;
total 10´000 m² na čtyřech úrovních (přízemí a suterén, lokálně dvou patrové stavby na úrovni magistrály)

Park na Těšnově vnímáme jako hodnotné zelené prostředí symbolizující původní pozici hradeb historické Prahy. Revitalizací parku Těšnov a současně parku před Muzeem hl. m. Prahy vznikne kontinuální zelený prostor, regulující klima a hluk v této značně vytížené lokalitě. Revitalizovaný park s vysokým poměrem nově vysázené vegetace a stromů bude vyvažovat rušné prostředí kolem Florence. Domníváme se, že by nová další výstavba do prostoru parku Těšnov jen více přetížila daný prostor a její dopad jako aktivátor veřejných aktivit by byl na daném místě minimální. Nový park s kavárnou v soklu rampy a dobře navrženým osvětlením bude vytvářet v místo pro odpočinek a relaxaci. Rovněž je dané místo důležitou přírodně utvořenou spojnicí s nábřežím Vltavy, kde je důležité posílit průchodnost směrem k řece.

Budovu Archeologického muzea vnímáme jako veřejnou investici, která nemá zaplnit „prázdné" místo ve městě ale její rolí je transformovat a aktivovat problematické prostředí. Navrhujeme proto využít val magistrály na území Těšnova a archeologické muzeum zakomponovat pod estakádu pro danou stavbu se může využít i podzemních prostor. Dnes slepé a nevyužité místo pod magistrálou by získalo nový aktivní parter otevřený směrem do parku – **varianta 1**. Další možností je situovat archeologické muzeum do prostoru dnešního parkoviště u Ministerstva zemědělství. Daný prostor potřebuji komplexní revitalizace i nový program. Jedná se o zásadní prostor, který je spojnicí mezi Vltavou a Florencem. Nová stavba bude co nejvíce prostupná, aby podpořila právě spojení s Vltavou. Počítá se s pochozí rovinou ve rovině magistrály a současně je příležitost v rámci dané veřejné stavby řešit a upravit nájezdy a výjezdy z magistrály, které mají periferní charakter a transformovat je na městské komunikace- **varianta 2**.

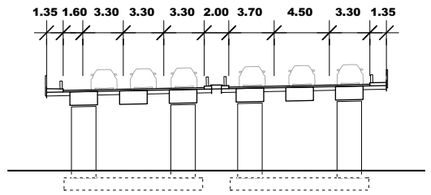
Obě řešení vyžadují hlubší technický a ekonomický průzkum. Nicméně jsme přesvědčeni, že veřejné investice mají zhodnocovat své prostředí a vkládat přidanou hodnotu do zdánlivě neřešitelných městských prostorů.

on the Magistrála

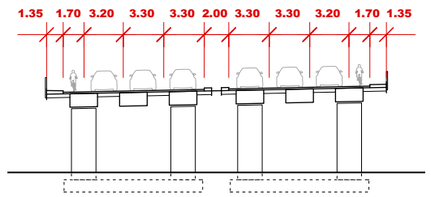
working image

The Politics of Traffic

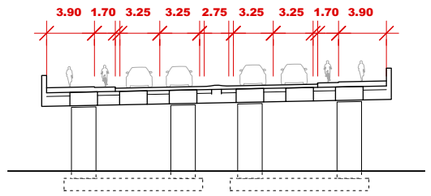
– and of Public Space



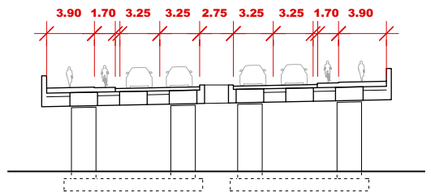
status-quo



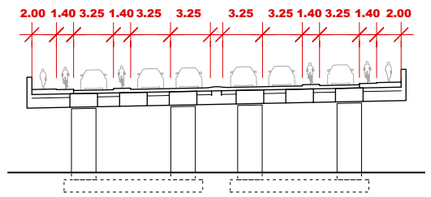
introduction of bicycle lanes



bicycle lanes and pedestrians with use of detour lanes...



... and partial opening of central zone ...



... or use of central zone for detour lanes

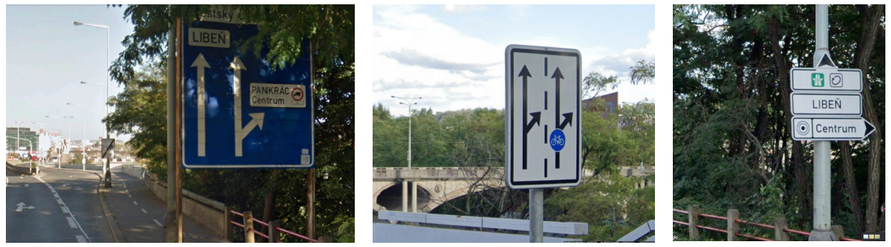
This report argues that what is required is nothing else than a change of political mindset in order to improve Prague's public spaces and, in so doing, contribute to the city's quality of life and possibly also to its ranking among other cities in Europe and beyond. This is easier said than done.

This chapter thus touches on one of the most "wicked problems," to borrow an expression by planner and scholar Horst Rittel, concerning the transformation of Prague – and of the Magistrála in particular – namely, the politics of traffic. There is a well-known saying among urbanists that traffic engineering determines the makeup of our cities, for better or worse. The politics of traffic, however, must in our age be complemented by what could be termed the politics of public space. Any change in a city's transportation infrastructure has always an effect on the constitution of urban space. Hence, both – the politics of traffic and of public space – must be addressed concurrently and consequently debated among public officials, political parties, politicians, and the constituencies they represent.

In this process, the question that will recurrently be asked is whether to maintain the status quo – and do nothing – or whether other solutions deserve consideration.

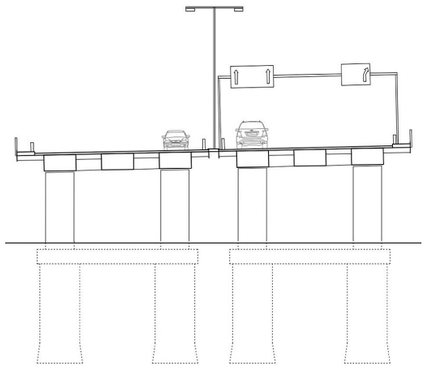
To be clear, this 'white book' cannot solve anything per se. It can only be used as an instrument in a political process to nurture and clarify public opinion and, ultimately, determine public policy. It is in this respect that it should be used as a communication, participation, and negotiation tool for reaching a consensus. This document outlines a long-term vision, which should be at the center of the debate, and offers a range of steps to implement said vision.

The vision encompasses several principles concerning the transformation of the Magistrála and Těšnov Park. The vision builds on the notion that the Magistrála will stay elevated and remain an important arterial road of Prague's

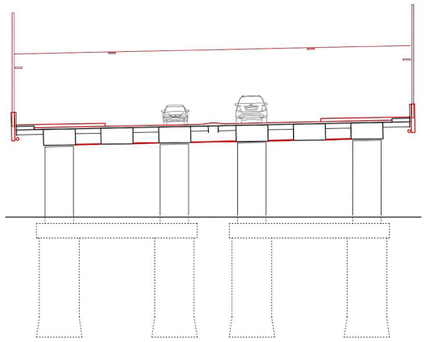


stav ‚před' a ‚potom', Nábřeží Kapitána Jaroše

Velkoformátové dopravní značení na portálech nebo nad chodníkem, které evokuje dálniční charakter, bylo nahrazeno pomocí značek v základní nebo zmenšené velikosti vedle vozovky tak, aby napomáhalo vnímání komunikace jako součásti městského uličního prostoru. Jednotlivé informace (o cílech a způsobu řazení) lze často navíc oddělit a postupně dávkovat (informovat nejprve o cílech a následně způsobu řazení), takže značení může být ještě méně výrazné a přitom uživatelsky přívětivější.



status-quo

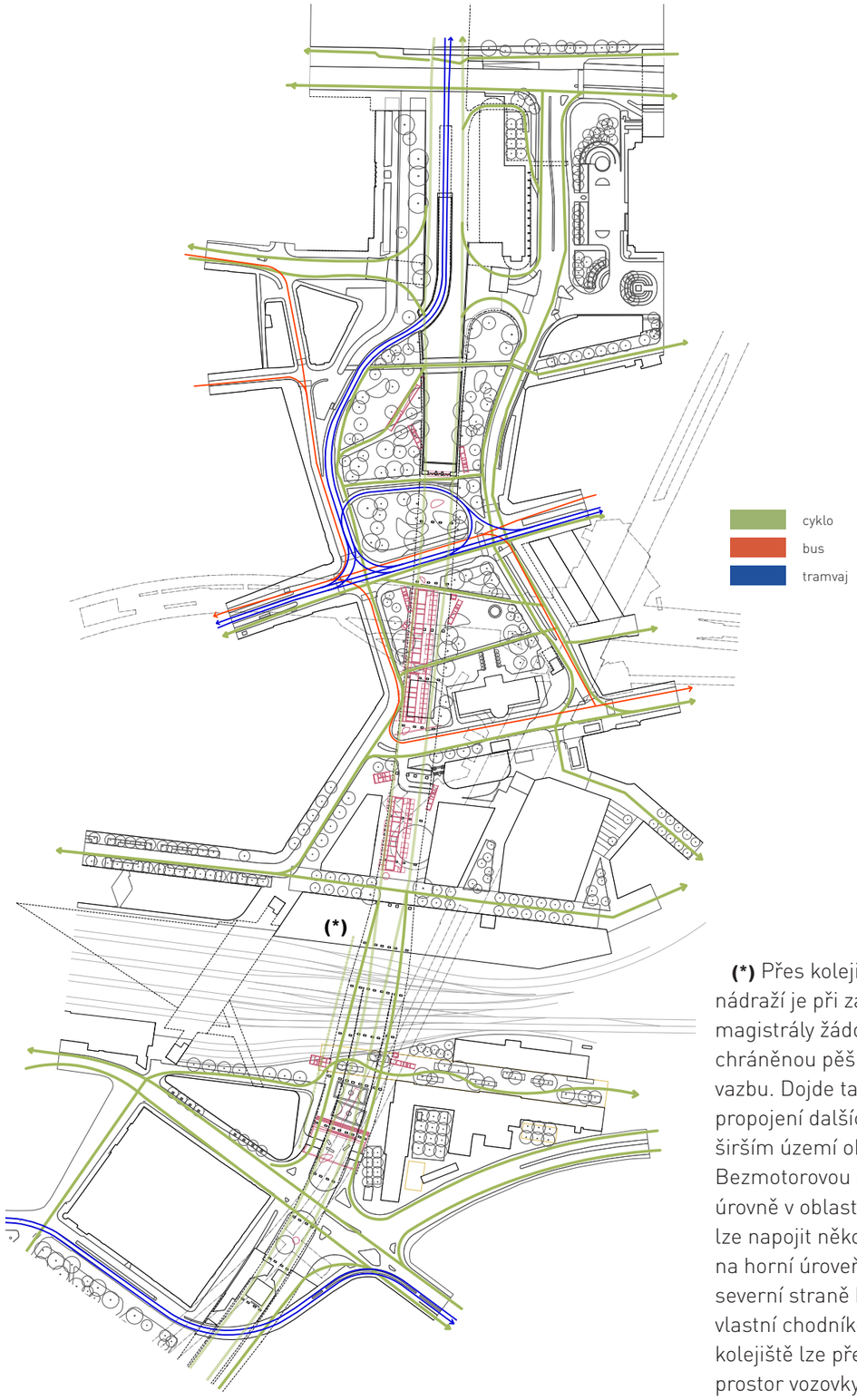


proposal

transportation network, while potentially evolve into an urban axis for pedestrians and bicycles, reaching from the main train station in the south to the new philharmonic north of the river. The vision also covers measures to upgrade Těšnov Park, which would require the removal of various elements that clutter the space (billboards, a fast-food outlet, a bicycle depot, parking spaces) and avoid more cluttering in the future (the planned bus charging station, for example) – all this in order to free space for trees, the introduction of new uses, landscape features, water retention elements, and the like.

Conflicts between interest groups will surface – involving supporters of public transportation, advocates of private mobility, investors attentive to the value of real estate, not-in-my-backyard constituencies, those citizens in favor of and those against more parking. Disagreement will only exacerbate when infrastructure costs will enter the debate. What will it cost? Who will profit from it? Who will pick up the bill? Is it all to be covered by the public hand? Or are the costs to be equally shared by the private and public sectors? … questions that are 'wicked,' indeed!

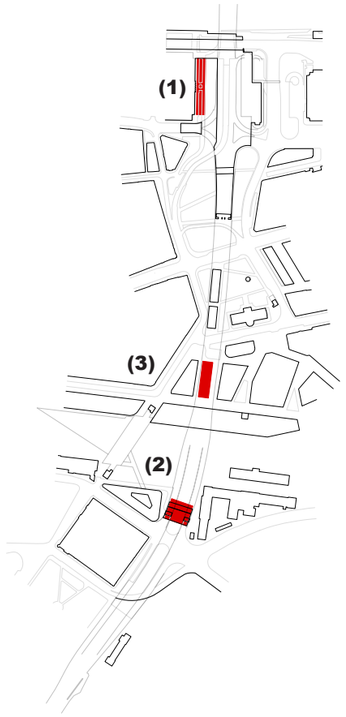
In order to address them, this report recommends that public discussions be professionally moderated, not in order to find the lowest common denominator or compromise among stakeholders but to maintain the vision alive and hopefully guarantee its implementation.



schema dopravy 1:4000

(*) Přes kolejiště Masarykova nádraží je při západní straně magistrály žádoucí zajistit chráněnou pěší a cyklistickou vazbu. Dojde tak k poptávanému propojení dalších vazeb v širším území okolo magistrály. Bezmotorovou rampu z dolní úrovně v oblasti ulice Na Florenci lze napojit několika způsoby na horní úroveň magistrály při severní straně kolejiště. Pro vlastní chodníkovou stezku přes kolejiště lze přednostně využít prostor vozovky na magistrále a sjízdné rampě na úkor jednoho jízdního pruhu pro vozidla.

bicycle depot

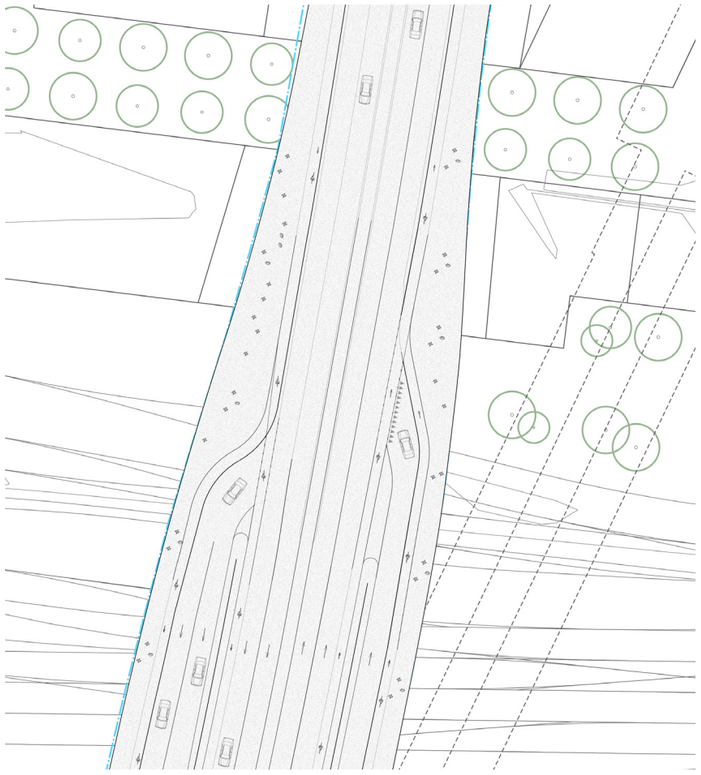


užší výběr lokalit Cyklodepa

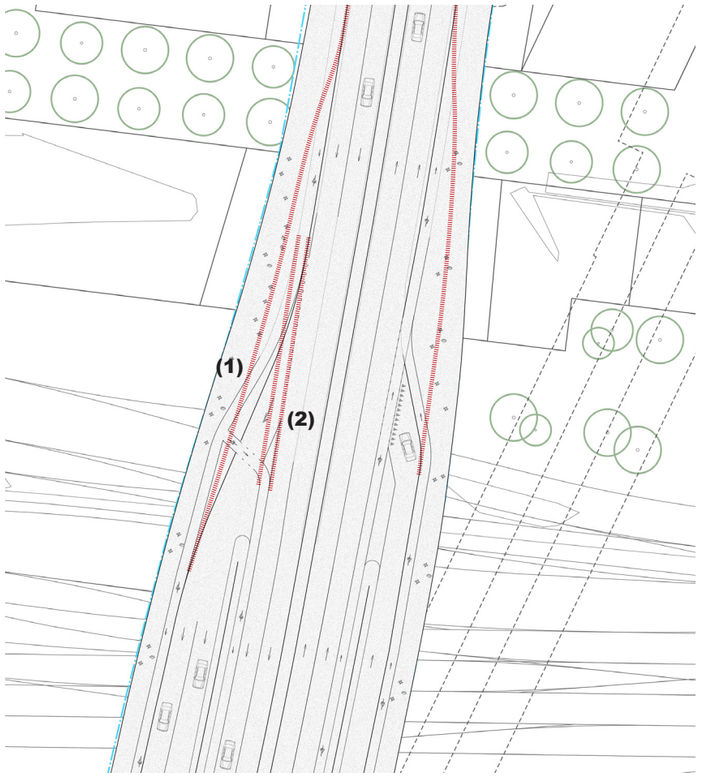
Cyklodepo je dnes umístěno v ose ulice Na Poříčí – Sokolovská pod estakádou magistrály – vedle tramvajové smyčky. Ulice Na Příkopech a ulice Sokolovská představují hlavní městský bulvár spojující historické centrum Prahy 1 s Karlínem. Tato výrazná pražská osa má potenciál stát se živelnou promenádou, intenzivně využívanou chodci, což také dokazuje současný vývoj v daném místě. Prostory kolem a pod estakádou by v daném místě měly co nejvíce vytvářet aktivní parter a navazovat programově na charakter ulice Na Poříčí a Sokolovskou.

V rámci transformace daného území navrhujeme Cyklodepo City logistiky umístit do jiné vhodnější lokality v řešeném území. Jako nejvhodnější řešení doporučujeme Cyklodepo umístit blíže k řece, kde je rychlé napojení na trasu A2 podél řeky a současně se cyklista lehce dostane na transformovanou úroveň magistrály, kde je plánovaná cyklostezka. Jako potenciální místo vnímáme pro Cyklodepo využít prostor soklu budovy Ministerstva zemědělství u parkoviště podél nájezdu na magistrálu – **(1)**. Další možným místem pro Cyklodepo je prostor pod estakádou v prostoru u navrhovaného sportoviště v blízkosti budoucího muzea ČD daný prostor je vhodný pro přízemní stavbu, která rovněž na své střeše vytvoří nový veřejný prostor. Jedná se o místo dobře dostupné s možnosti vhodné obslužnosti lokality – **(2)**. Obě dvě varianty by se mohly realizovat v krátkodobém horizontu. V rámci dlouhodobější časového horizontu je vhodné uvažovat o možnosti umístění Cyklodepa pod estakádu magistrály v prostoru mezi nově navrženými stavbami u ulice Na Florenci – **(3)**.

Všechny navržené varianty program Cyklodepa integrují pod estakádu či v blízkosti estakády a hledají řešení vyhovující provozu cyklo – logistiky a současně takové řešení, kde daný program aktivuje hluché prostory pod estakádou.



jih varianta 1



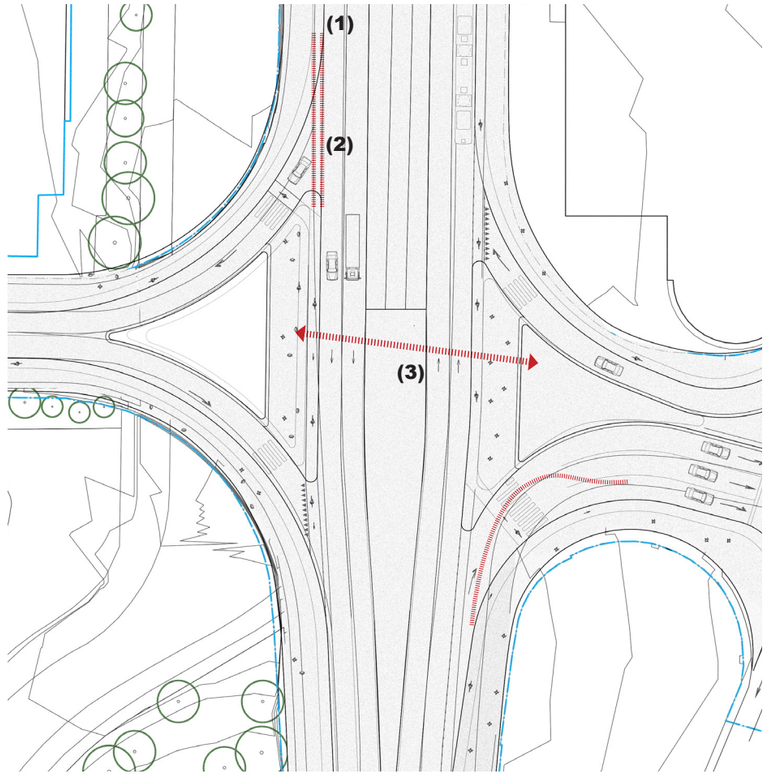
jih varianta 2

Varianty severní křižovatky v rámci stávající podoby estakády – **‚sever varianta 1'** a v rámci úprav ramp v prospěch veřejného prostoru – **‚sever varianta 2'**.

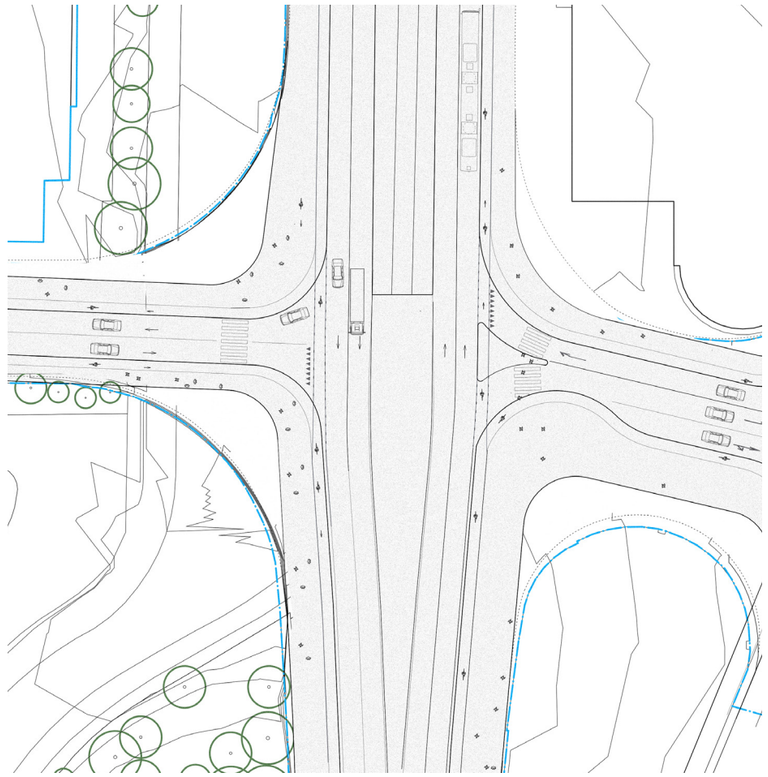
(1) U obou variant byli zvažovány i varianty zahrnující odbočovací pruhy o délce ~ 50m.

(2) Křížení cyklopruhů s odbočujícími motoristy bylo předmětem intenzivních debat a též prověřováno ve variantě s přímým vedením cyklistů.

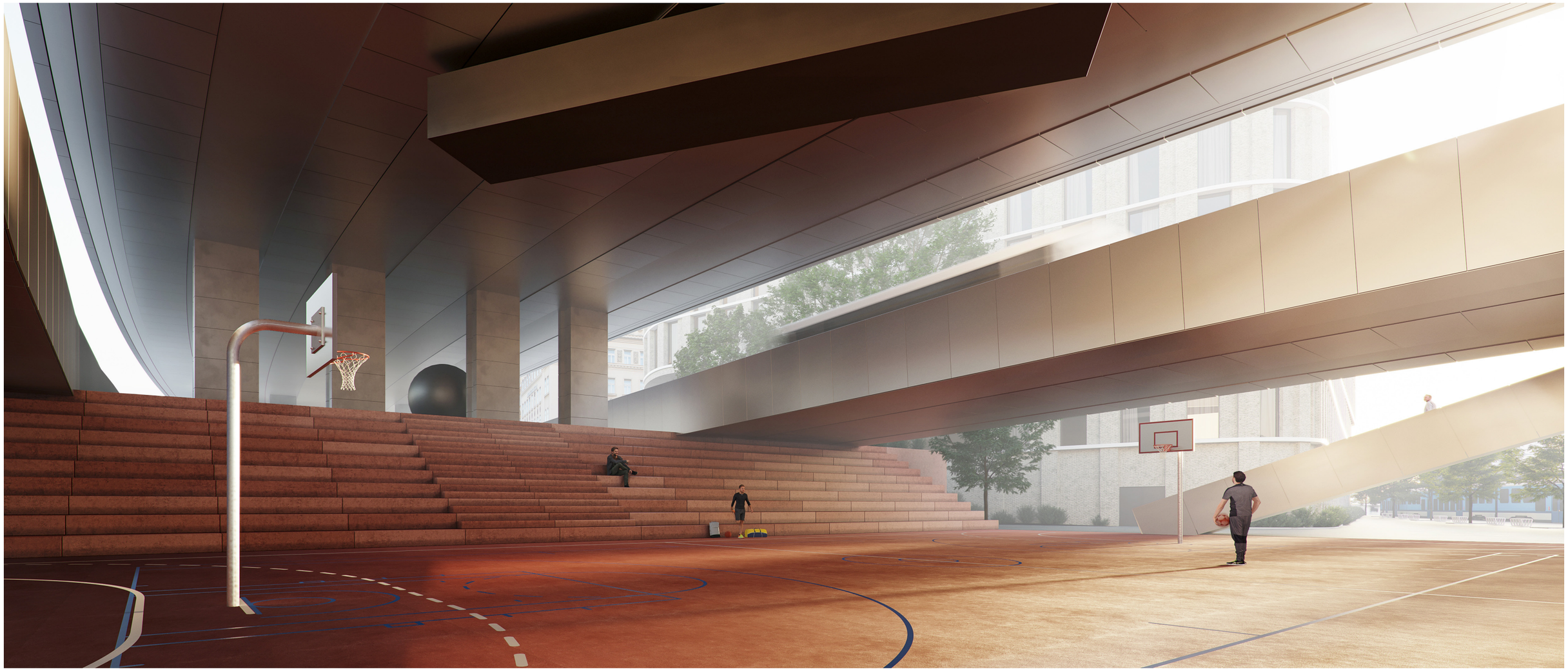
(3) Diskutovaná, zavrhnutá, možnost přechodu pro chodce



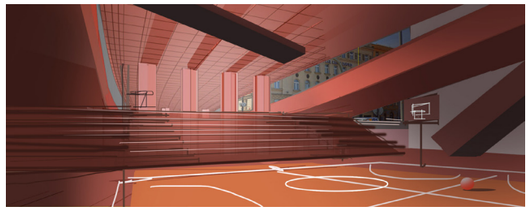
sever varianta 1



sever varianta 2



‚U Bulhara'



working image

Tomography

– a Sectional Narrative

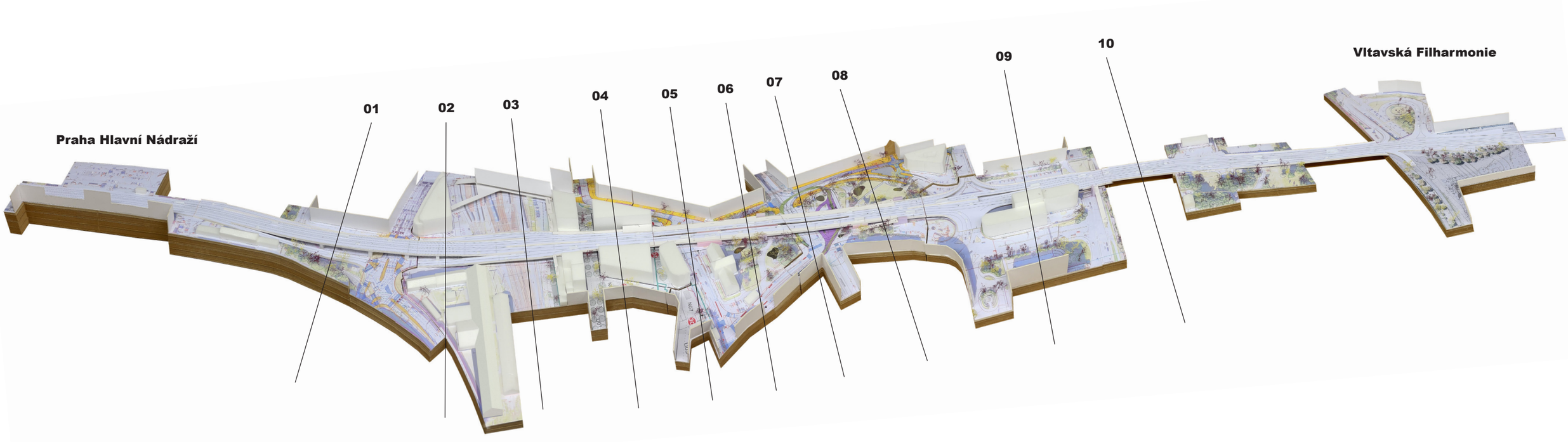
The following chapters foreground a selection of methods on how to initiate, accelerate, and maintain the discussion among all parties involved – experts, investors, public officials, politicians, and citizens. These methods are visual representations foregrounding specific aspects of the project. Their purpose is not to sell an idea but to highlight potential future conditions in order to foster dialog concerning prospective transformations of the Magistrála and Těšnov Park – and of the city of Prague in general. They are fundamental to the public debate that will ensue within what has been described above as the politics of traffic and of public space.

What is a **tomography**? Borrowed from the field of anatomy (the study of the human body's structure), the term is here used as a representational technique made up of a series of cross sections through the 'body' of the Magistrála seen in its context. Each section is taken in a particular location and addresses the specificity of the site's spatial and material condition, while highlighting the relation between the Magistrála, Těšnov Park, and the surrounding city fabric (streets, buildings, squares, back yards, etc.).

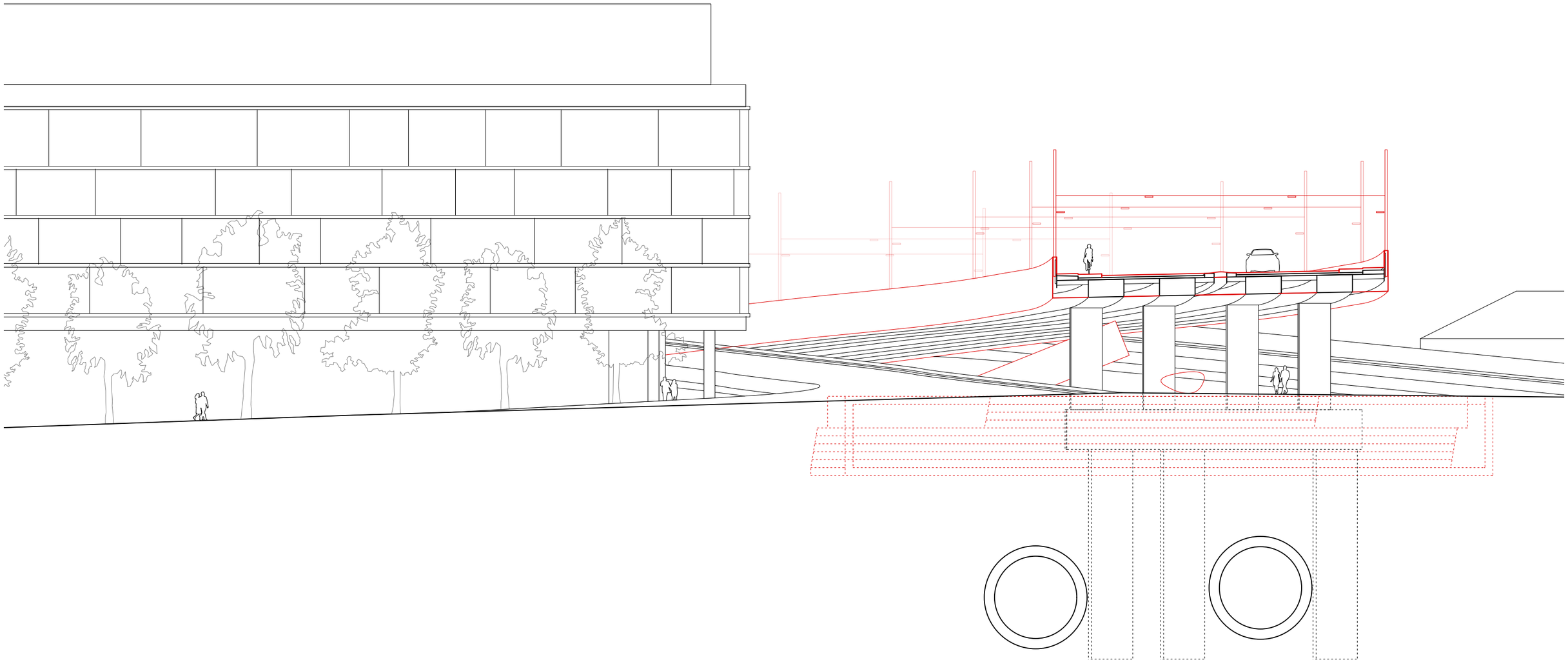
A total of ten sections are shown, starting at the city's main train station Praha hlavní nádraží south of the site, gradually moving north across the Florenc neighborhood toward the river Vltava in order to finally reach the site of the new and long-anticipated philharmonic across the river. Each sections offers a precise focus and shows what is currently existing and how that condition could be altered in the future. Complemented by a model of the site, the tomography's cross sections can be used, for example, in the context of a public forum to communicate ideas, foreground potential conflicts, discuss alternative solutions, address questions of budget, and so forth. They also serve as the basis for discussion when trying to resolve technical questions with experts and the city's planning and civil engineering departments.

Take, for instance, the site surrounding the Prague City Museum or Muzeum města Prahy. The section here shows an ensemble of elements that carefully relate to one another to create a new civic space. The Magistrála frames an urban portico facing the park and provides shelter for a series of pavilions. Trees define the edge of the park. A water basin reflects sunlight illuminating the undersurface of the Magistrála. A bench directs pedestrian traffic to the Florenc subway station. And a new building completes an urban block across the street.

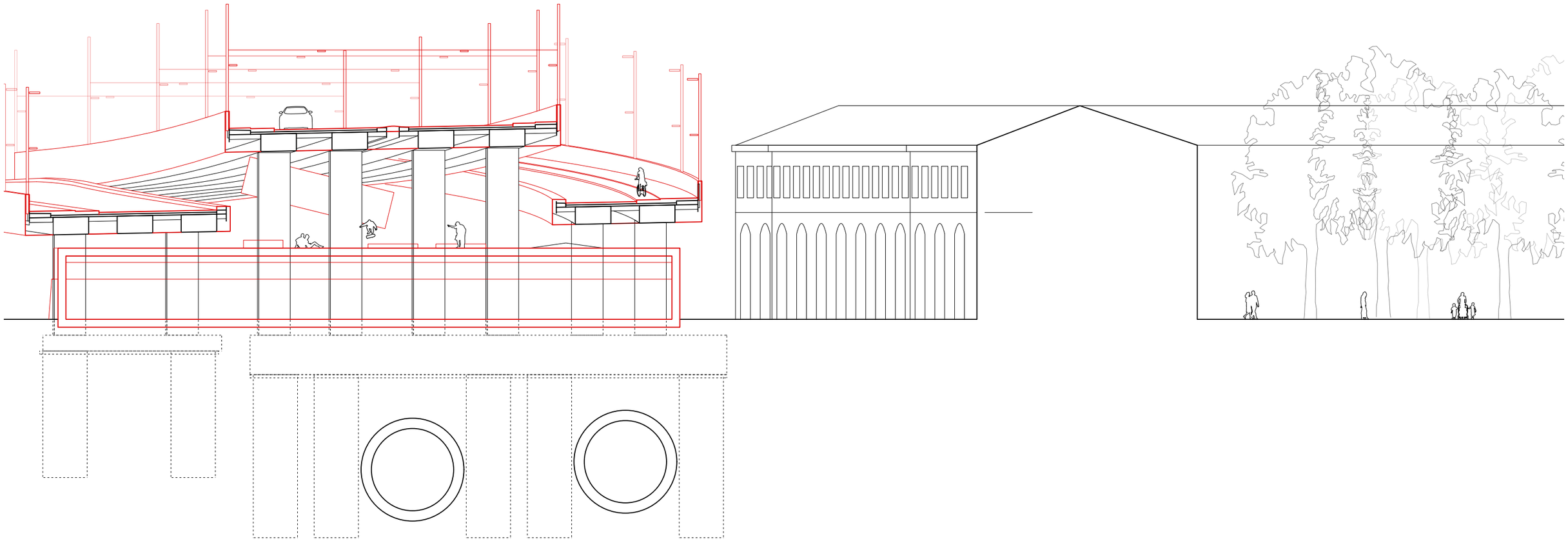
Taken together and in order not to lose sight of the bigger picture, the sections offer a visual narrative across the entire site, situating the genius loci of specific places along the Magistrála and Těšnov Park in the broader context of the city of Prague and its genius loci at large.



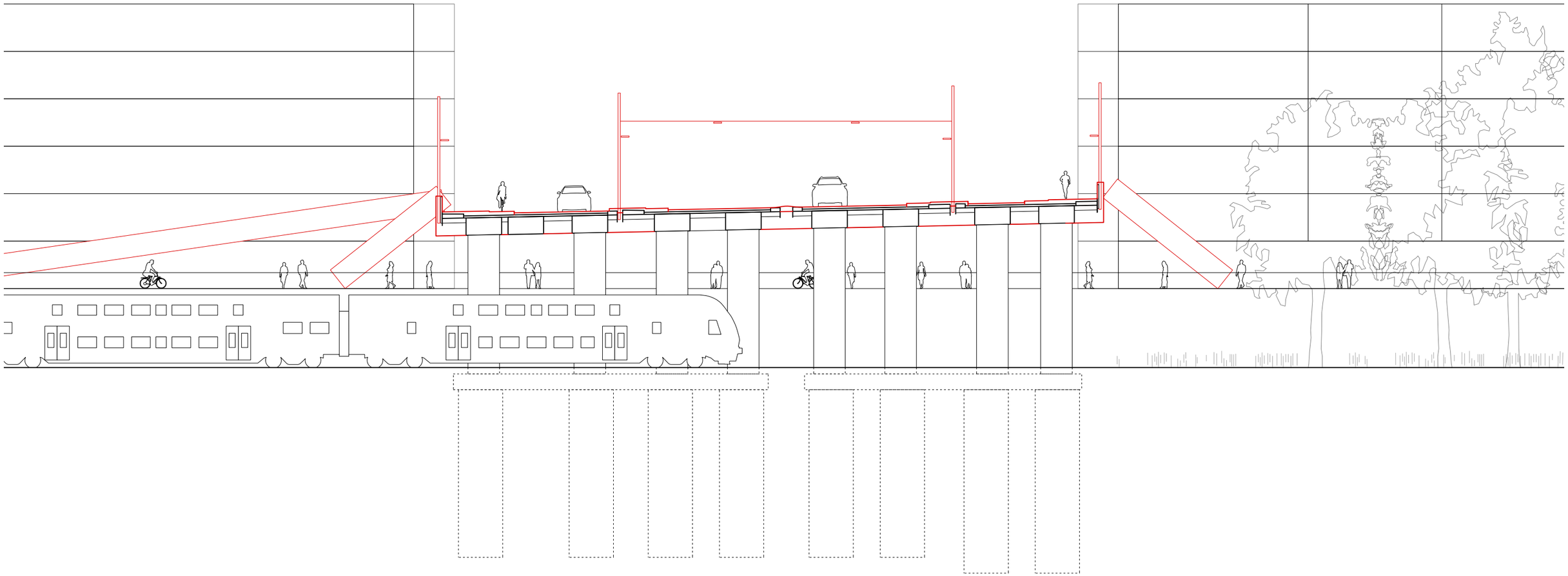
working model of the body of the Magistrála



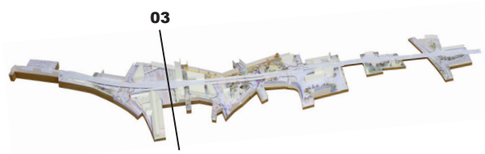
řez 01 ‚U Bulhara' 1 : 250

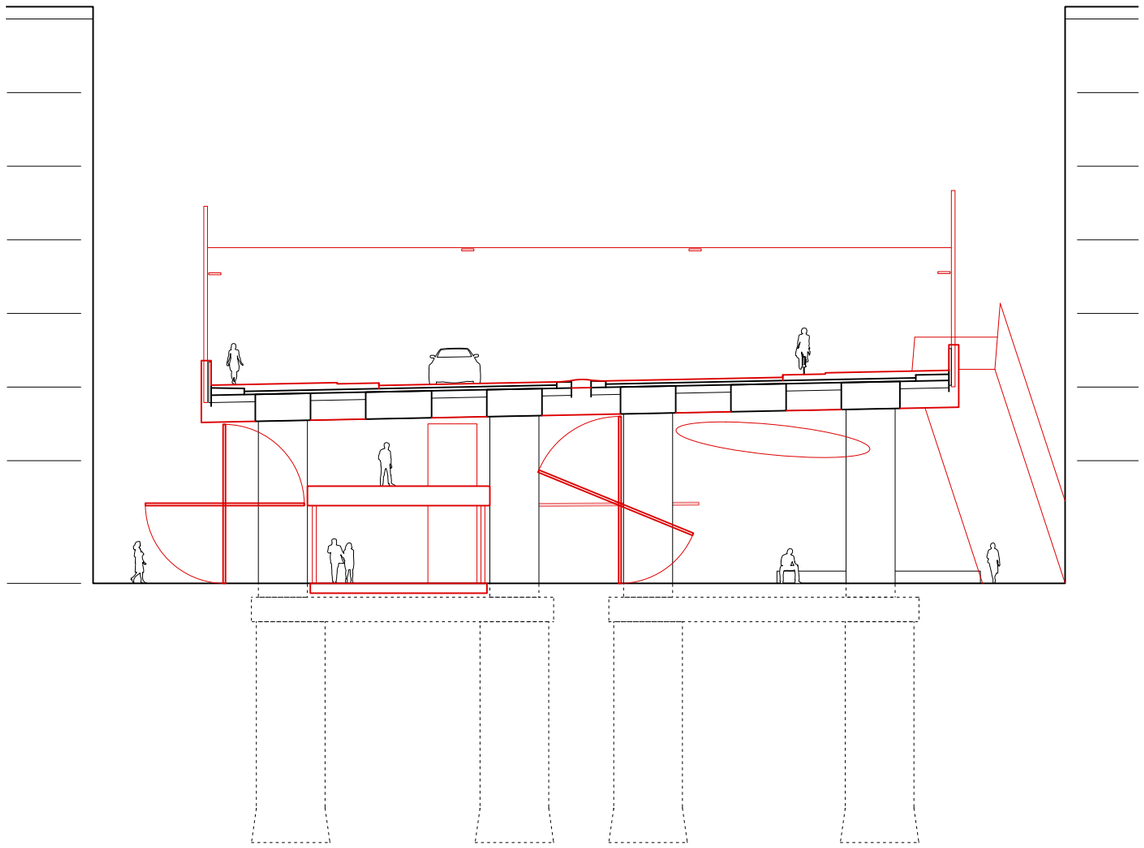


řez 02 Muzeum železnice a elektrotechniky 1 : 250

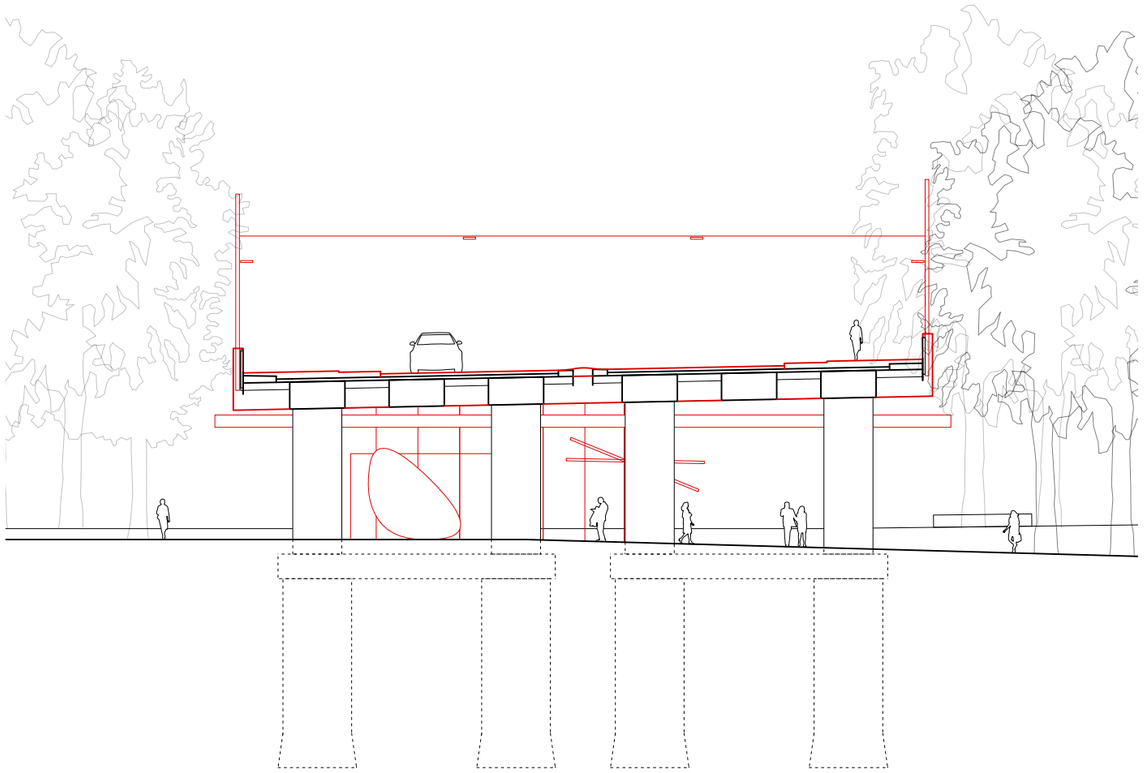


řez 03 kolejiště 1 : 250

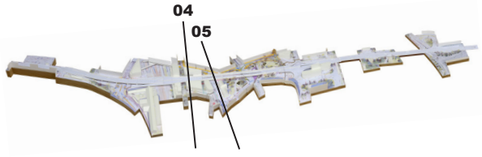


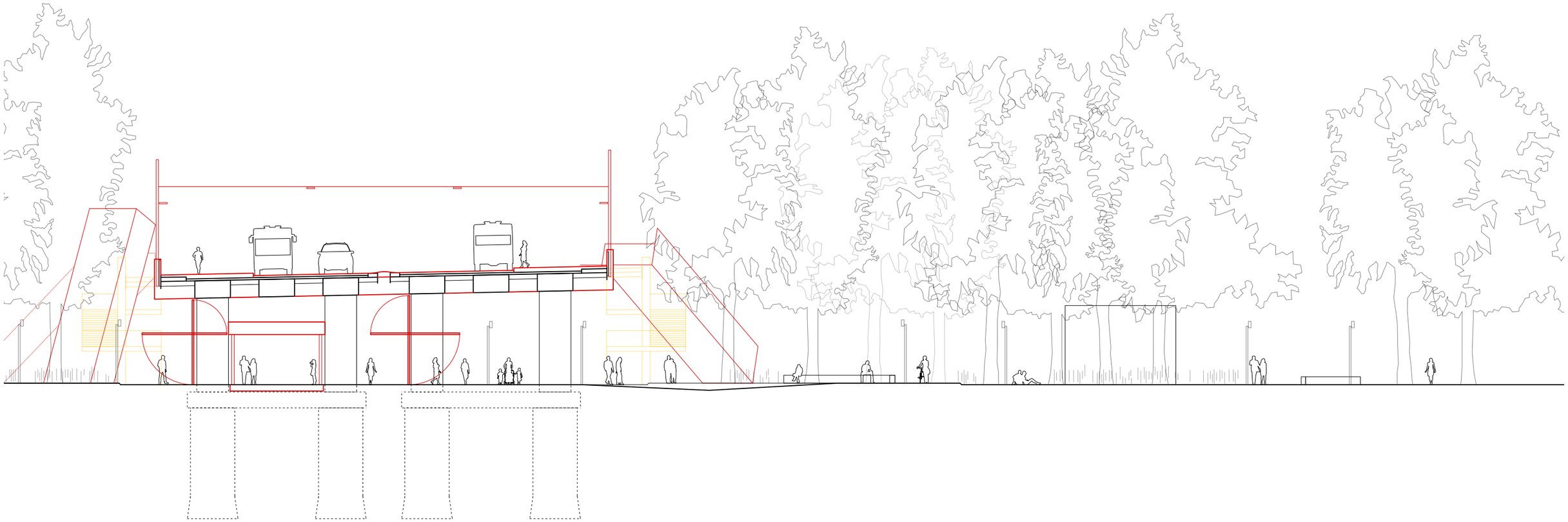


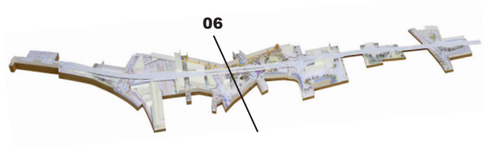
řez 04 Florenc 21 1 : 250



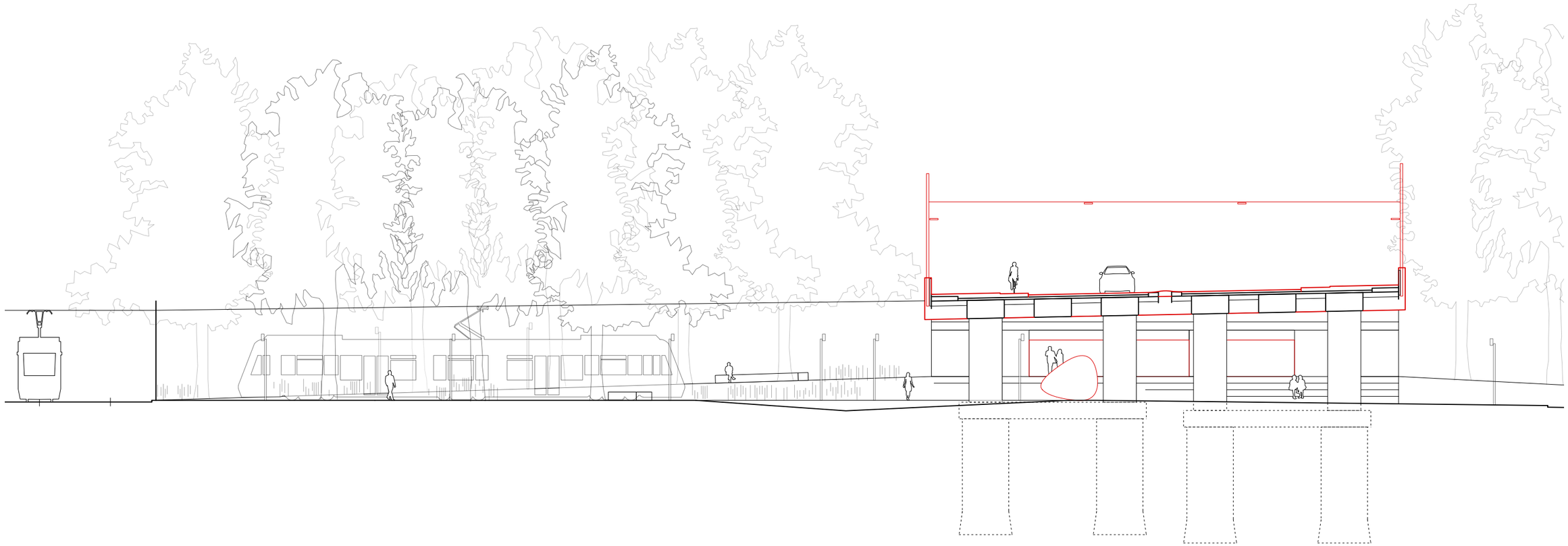
řez 05 Křižíkova 1 : 250



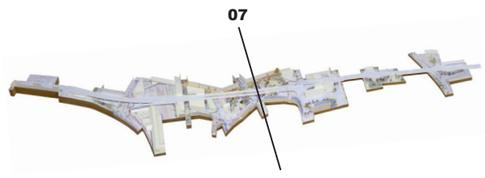


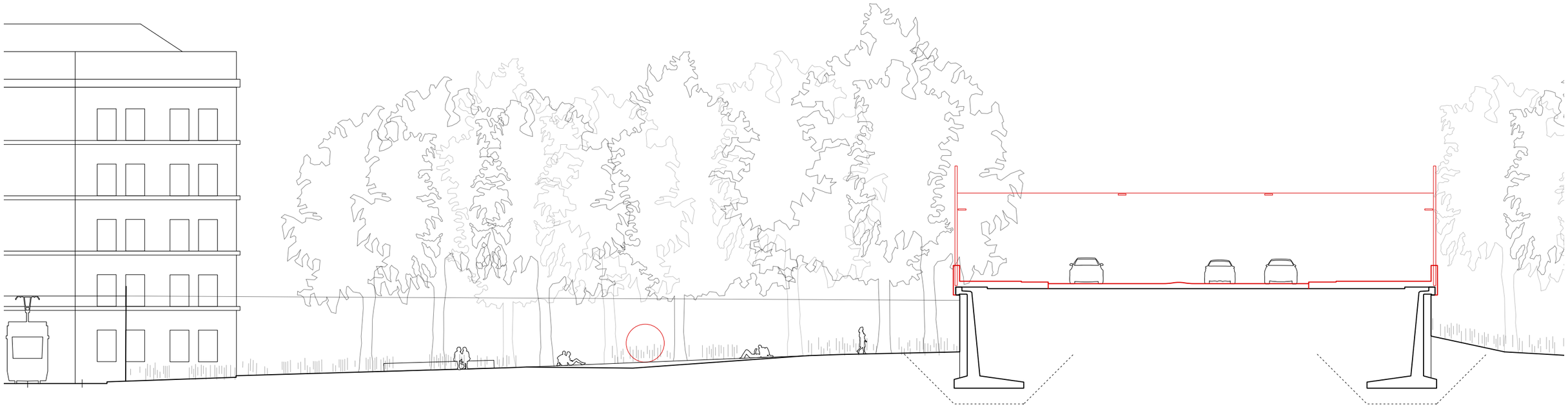


řez 06 Muzeum města Prahy 1 : 250

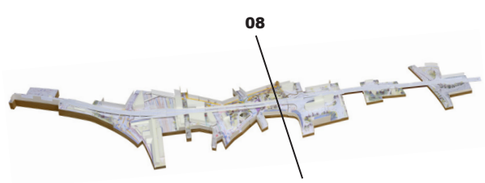


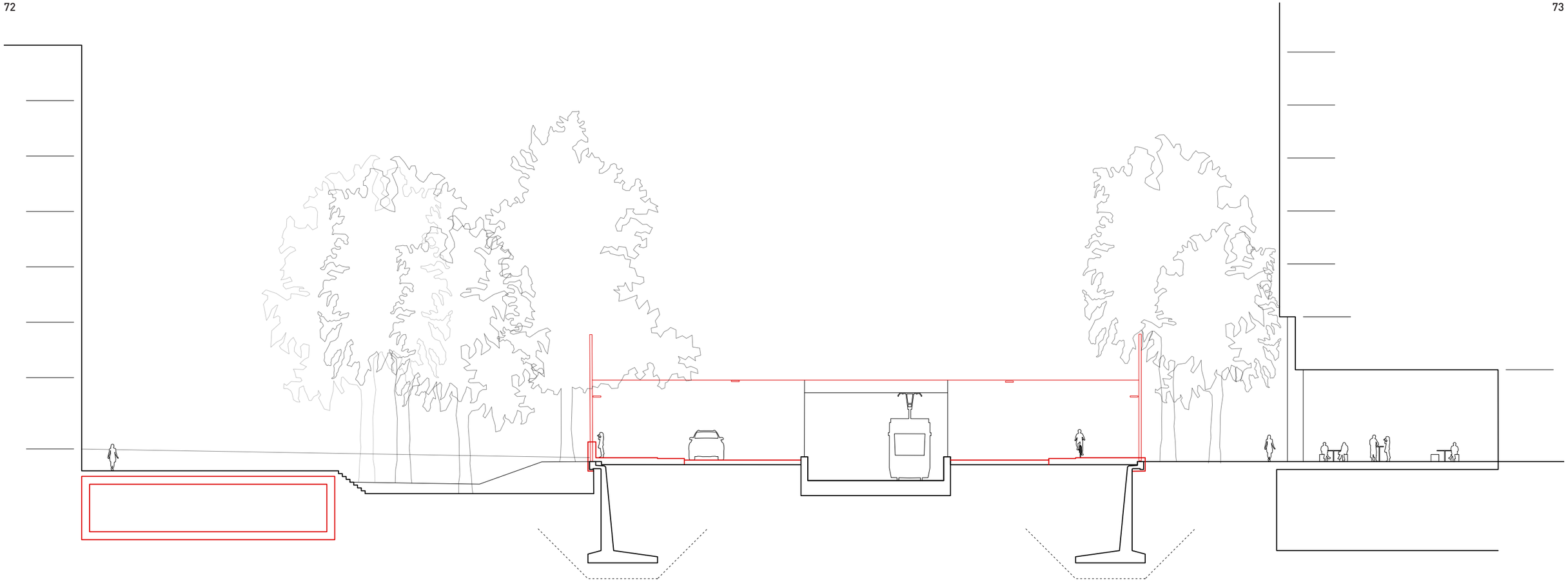
řez 07 tramvajová točna 1 : 250



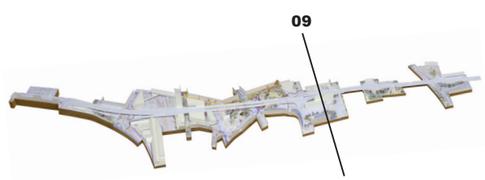


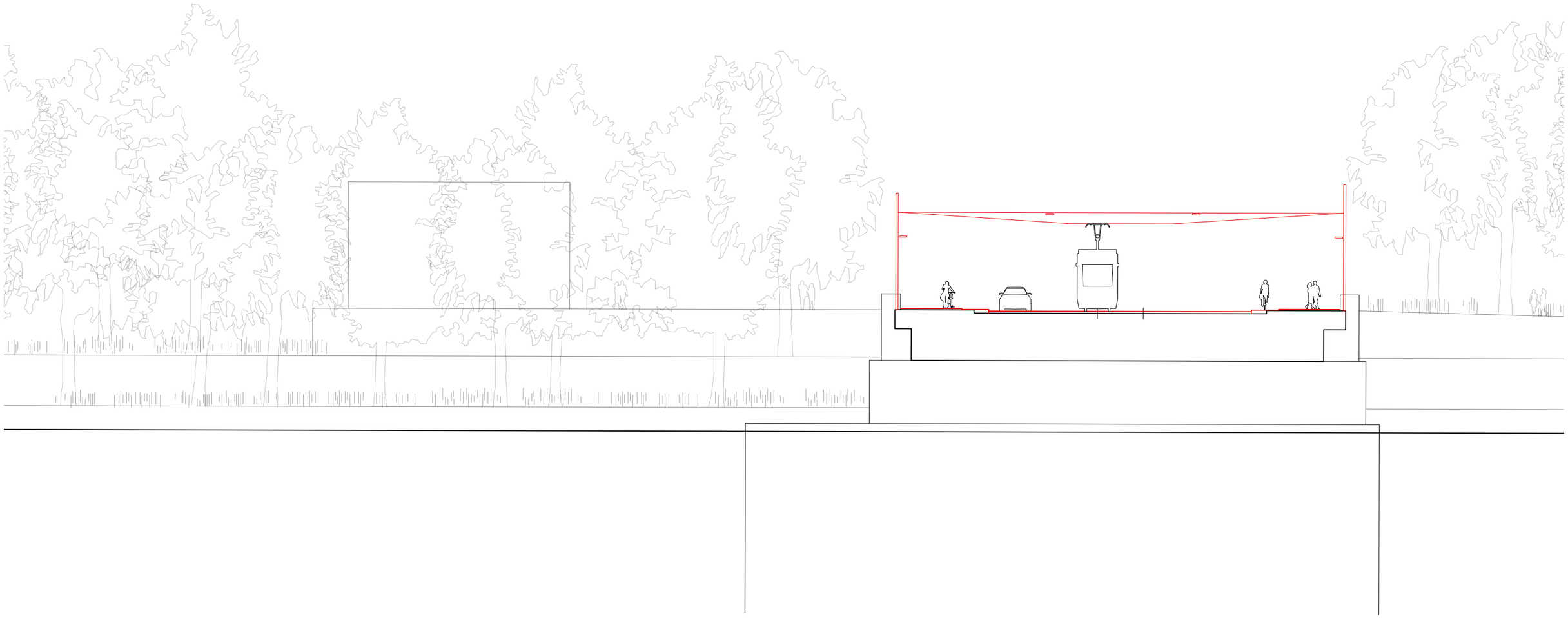
řez 08 Těšnov 1 : 250



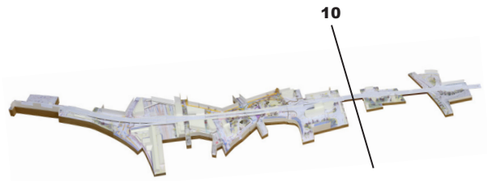


řez 09 Ministerstvo zemědělství 1 : 250





řez 10 Hlávkův most 1 : 250

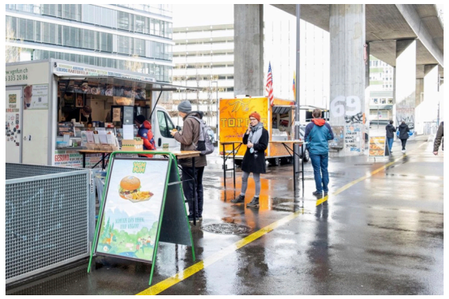


Sokolovská

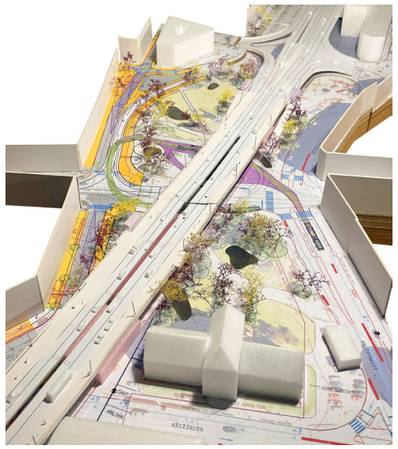
Transformation Scenarios

– a Step-by-Step Narrative

initial **alteration**



usage **adaptation**



physical **transformation** of estacade

The transformation scenarios address the progressive makeover of the site in time. Their purpose is to demonstrate – via storytelling – how the transformation process might unravel. Complementing the tomographic sections addressed above, the scenarios are a tool that can be deployed in stakeholder exchanges to highlight what might happen when.

For the purpose of this study, five states of the Magistrála and Těšnov Park (viewed as an irrevocably tied pair) are shown, each representing a potential stage of development, each complementing one another, and each improving upon preceding stages. Moving from small to larger interventions, each state represents a particular moment in time.

The first stage describes the condition as is and shows its multiple and at times conflicting layers, as if depicting a palimpsest ...

The second stage shows initial alterations based on minimal means – removing, cleaning, painting, adding a bike lane here and a few trees there, ...

The third stage introduces pedestrian walkways along portions of the Magistrála, including the option of a bus stop, and of stairs or ramps connecting to the park at grade ...

The fourth stage, requiring additional funds, comprises the partial removal of the median strip above and a significant upgrade of the park below ...

The fifth stage, under the assumption of higher investments, goes as far as to replace existing on- and off-ramps with less obstructive structures, for example ...

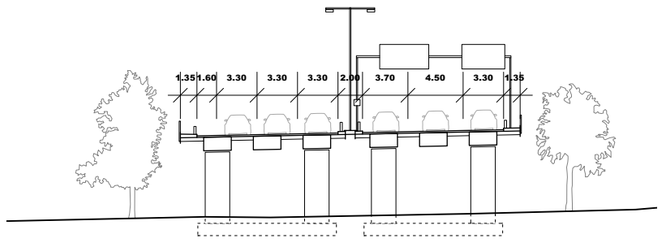
All in all, scenario planning as a method offers insights into the complexities in play and thereby helps resolve the contradictions and conflicts that always accompany planning processes.

This is what this 'white book' – as a tool for resolving ambiguities via public discourse – aims to achieve.

stage 1

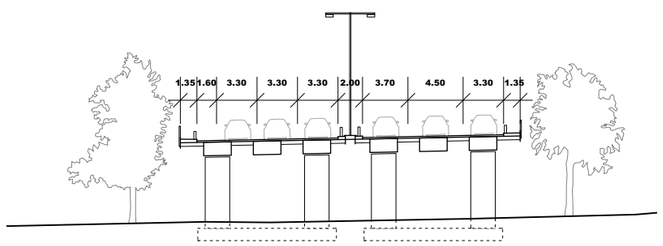
On the following pages potential stages of the transformation are depicted. The number of in-between stages is illustrative and can be adjusted according to the needs and possibilities of the city.

The first stage presents the Magistrála and in its existing condition.



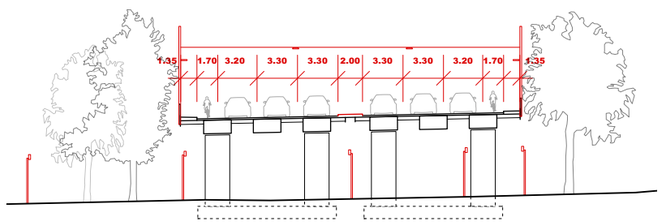
stage 2

The second stage aims to switch the perception of the upper level from the driver's viewpoint. Interventions involve selective removals and replacements, cleaning, and painting. Traffic signage, resembling freeways, is rethought and replaced with more urban, human-scaled signage. *The Magistrála is a city street!*



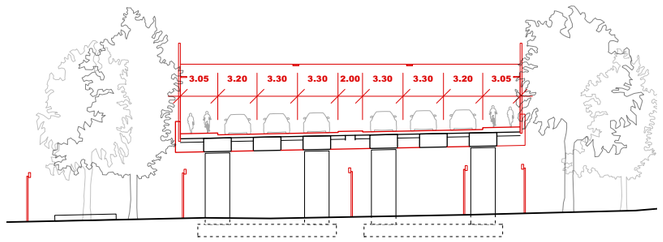
stage 3

The third stage potentially includes important steps such as the introduction of a new lighting infrastructure, removal of the guardrails and painted bike lanes, increasing the safety for cyclist – preserving three car lanes in each direction. A series of temporary installations on the city level support awerness of the transformation.



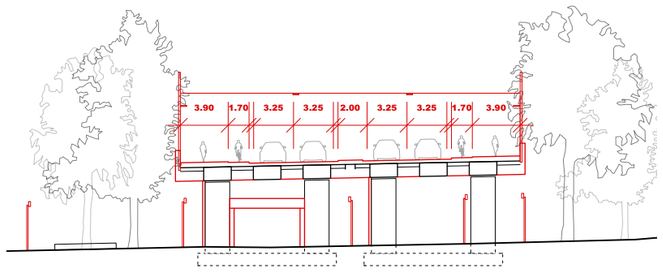
stage 4

The fourth stage represents a possible in-between step introducing temporary pedestrian walkways avoiding the necessity for a building permit. Simultaneously, modifications to Těšnov Park are set into motion, reinforcing the synergy between the park and the street, and enhancing its role as a lively urban green space.

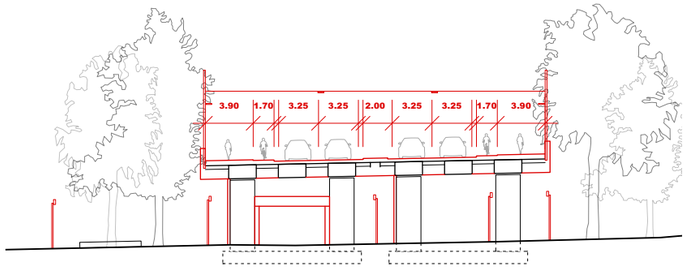


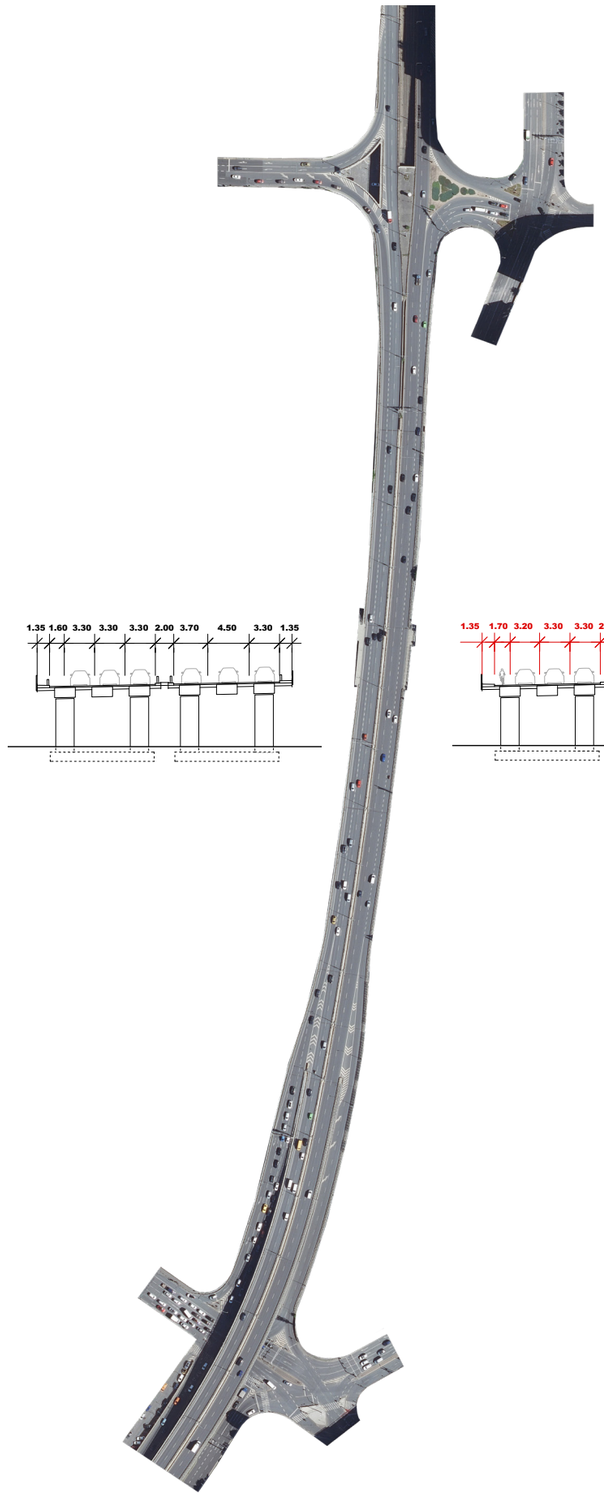
stage 5

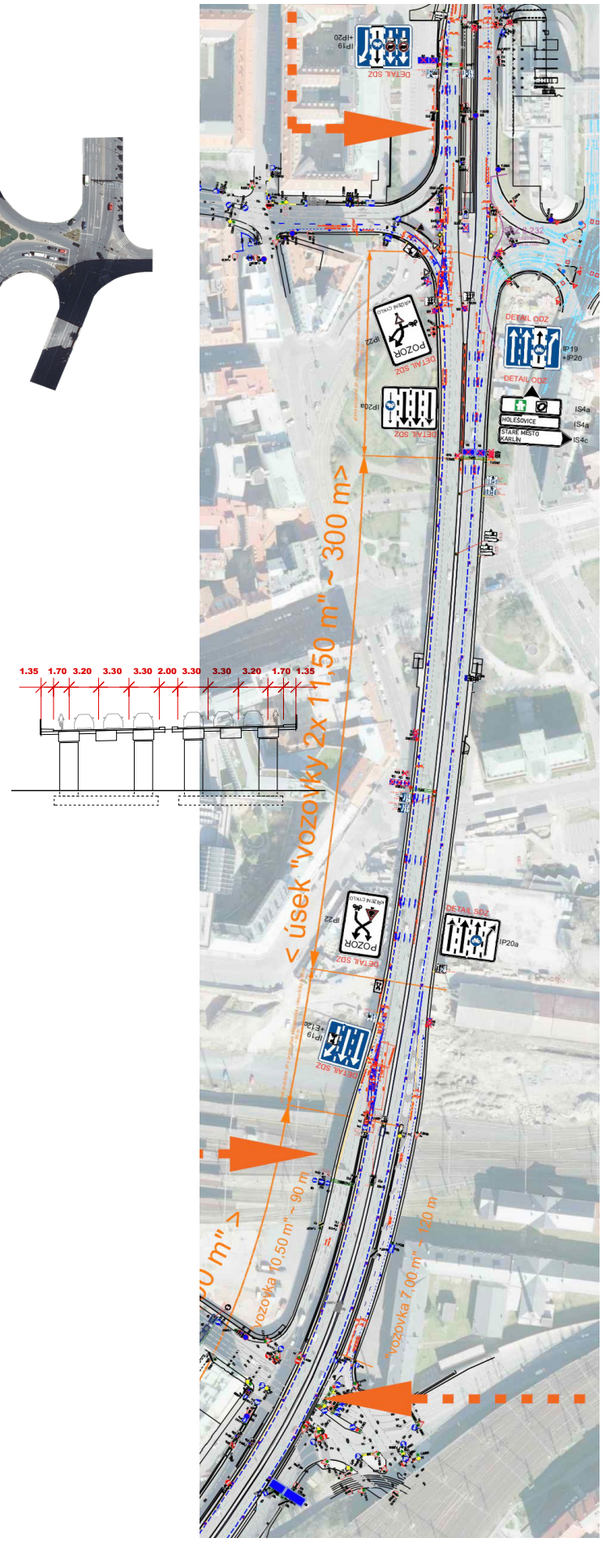
The fifth stage proposes a strategic removal of detour lanes. The redesign of the street profile facilitates the integration of a bike lane and pedestrian walkway in a unified structure, optimizing space usage. A new balustrade is implemented and new permanent stairs, ramps and elevators are added.

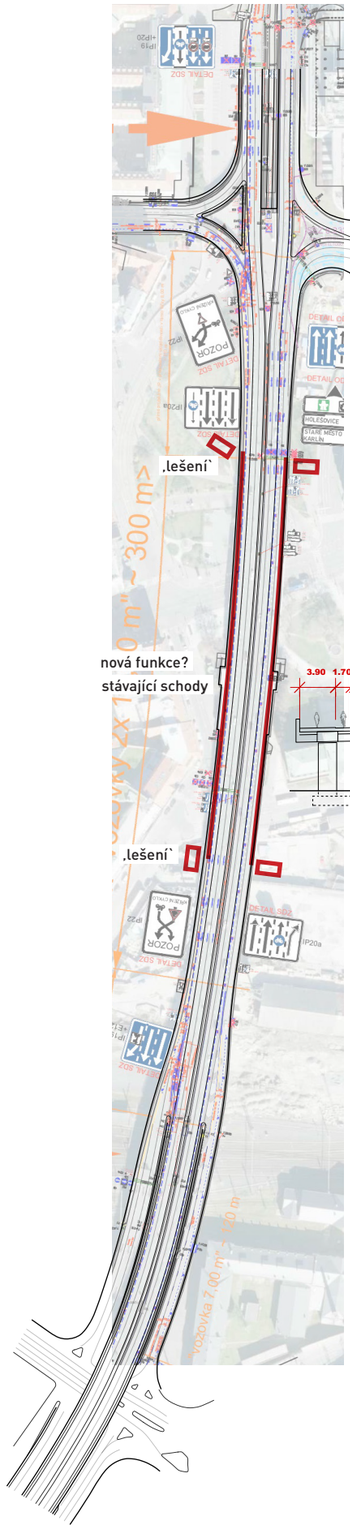


stage 5 – nighttime









(1) **současný stav**

(2) **Okamžitá** nestavební opatření při úplném zachování současného řešení automobilového provozu

(3) **Okamžitá** nestavební opatření s dílčími úpravami automobilového provozu

(4) **Krátkodobá** a **střednědobá** opatření s úpravami řešení pro automobilový provoz

(5) **Možné výhledové řešení**

(1) současný stav

– vozovka řešena jako souvislé 2+2 JP pro směr přímo s doplněním odbočovcích a připojovacích JP , které jsou mezi rampami Těšnova a Bulharem souvisle provázány bez přerušení („3+3 JP")

– pěší pohyb je legálně a bezpečně možný pouze po obou stranách Hlávkova mostu, ve zbytku úseku SJM je v horní úrovni na úzkých údržbových pásech mezi zábradlím a svodidlem vyloučen (s výjimkou neudržovaného zanedbaného přístupu ke dvojici zrušených autobusových zastávek)

– cyklistický pohyb je umožněn ve vozovce v celém rozsahu ve společném provozu v nevyhovujících podmínkách (dosud byla pouze provedena částečná revize šířek JP, cyklistické pruhy jsou až v navazujících úsecích mostu a křižovatek) a na chodnících na Hlávkově mostě (společně s chodci)

– převažuje dálniční charakter dopravního značení (s výjimkou Hlávkova mostu a jeho severního předpolí, kde již bylo velkoformátové značení zručeno včetně konstrukcí portálů nad vozovkami)

(2) Okamžitá nestavební opatření při úplném zachování současného řešení automobilového provozu

– v úseku mezi Těšnovem a Bulharem 3+3 JP, resp. 2x (2+1) JP v současném rozsahu, tj. zcela bez zásahu do kapacity pro automobilový provoz

– pěší pohyb v současném rozsahu, resp. s možností rekultivace nefunkčních autobusových zastávek a jejich přístupů jako vyhlídkového prostranství a prvního kroku k dalším pozdějším úpravám

– alespoň částečně zohlednění cyklistického provozu realizací jízdních pruhů pro cyklisty dle existujícího nebo modifikovaného projektu dopravního značení, který nevyžaduje stavební úpravy, pro část uživatelů zvýší bezpečnost průjezdu na kole a může být prvním z kroků postupných změn

– lze potlačit dálniční charakter demontáží většiny dopravního značení nad vozovkou (včetně velkoformátového a souvisejících konstrukcí) a nahradit jej městským řešením dopravních značek

(3) Okamžitá nestavební opatření s dílčími úpravami automobilového provozu

– v úseku mezi Těšnovem a Bulharem 3+3 JP, resp. 2x (2+1) v menším rozsahu než dnes, tj. bez srůstání připojovacích a odbočovacích JP s vložením úseku 2+2 JP (obdobně jako v návaznostech)

–pěší pohyb lze nově umožnit min. v oblasti Florence (tj. v oblasti Na Poříčí – Křižíkova) s atraktivními výhledy a přístupem stávajícími schodišti (a s případnými dočasnými konstrukcemi umožňujícími propojení horní a dolní úrovně též na vybraných koncích upraveného úseku SJM)

– pro jízdu na kole lze z hlediska bezpečnosti provozu výrazně zlepšit podmínky plynulým vedením cyklopruhu při pravé straně vozovky bez nutnost přeřazování na kole přes napojení ramp, resp. bez dlouhého průpletového úseku ostatních vozidel

– kromě potlačení dálničního charakteru revizí dopravního značení lze do etapy prověřit a přímo zahrnout i některé další úpravy, zejména nestavební prodloužení pěšího napojení jižním a popř. severním směrem přerozdělením prostoru vozovky při zkrácení připojovacích a odbočovacích pruhů

(4) Krátkodobá a střednědobá opatření s úpravami řešení pro automobilový provoz

– z hlediska automobilového provozu zachován princip okamžitých opatření s dílčími úpravami pro automobilový provoz, s případnými korekcemi šířek JP v oblasti ramp, řazení a připojení

– pěší pohyb by měl být postupně umožněn optimálně v celé délce při východní i západní straně SJM od ramp Těšnova (Klimentská a Ke Štvanici) po rampy u Bulhara

– z hlediska cyklistického provozu min. vyhrazené JP, resp. prověřit zvýšené jednosměrné cyklistické pásy a zúžení vozovky (při zohlednění průjezdu vozidel IZS, např. nahrazením středových svodidel zvýšeným pojížditelným dlážděným pásem atd.); při západní straně nová samostatná (dočasná) lávka přes kolejiště nádraží obousměrně propojující Bulhar a Florenc ve chráněném standardu

– dálniční charakter by měl být dále potlačen novým řešením veřejného osvětlení (rámování prostoru bočními stožáry s hlavními svítidly na převěsech namísto středových stožárů s výložníky) apod.

– prodloužení plně bezbariérové pěší (chráněné pěší a cyklistické) vazby po obou stranách SJM od Těšnova až po Hlávkův most, resp. alespoň na východní straně na terénu přes rameno stávající SSZ; lze vhodně řešit přestavbou SJM na terénu (dnes s opěrnými zdmi) při zachování stávající estakády

(5) Možné výhledové řešení

– městské řešení se zachováním základních 2+2JP pro automobilový provoz s nezbytnými řadicími pruhy, v rámci vlastního koridoru SJM vždy pouze na pravá odbočení (při sjíždění a najíždění)

– z hlediska pěšího pohybu po obou stranách uličního profilu SJM kontinuální široké chodníky (s dalším rozšířením u vybraných přístupů, prostranství s pobytovou funkcí či aktivním parterem)

– z hlediska cyklistického provozu kontinuální zvýšené jednosměrné cyklistické pásy na SJM s přímým plynulým napojením na další vozovky s cyklopruhy i sdílené prostory s chodci

– v případě demolice a novostavby vlastní estakády SJM nutná výrazná revize tvarosloví, geometrie i šířek jednotlivých mostních objektů a uličních profilů komunikací, včetně zajištění pěšího pohybu až k hlavnímu nádraží, chráněných cyklistických vazeb (např. nahrazení dočasné lávky přes kolejiště)

‚Léto pod viaduktem'

transformace Negrelliho viaduktu

Prostory pod magistrálou v celém řešenému úseku od Těšnova po křižovatku U Bulhara mají potenciál proměnit se v místa setkávání a místa trávení volného času. Jako první stupeň navrhujeme aktivovat dnes nevyužitý technický prostor pod estakádou v majetku Hl. m. Prahy přímo u točny tramvaje, ideální místo pro kavárnu/bistro, která oživí park Těšnov. Podél Parku Muzeum a současně mezi budoucí stavby ulice U Florence navrhujeme vložit nové nájemní jednotky pro bistra, kavárny, obchůdky, dílny, ateliéry a jiné start-upy. Prostor pod magistrálou podél Železničního muzea navrhujeme přeměnit na sportoviště. Po vzoru Radou hl. m. Prahy schválené koncepce provozování Negrelliho viaduktu navrhujeme využití vestavěných jednotek pod magistrálou ve třech modelech provozování.

Komerční - za předem stanovené nájemné, soutěžit se bude typ provozu a program podniku. Nájemní smlouvu navrhujeme definovat na dobu určitou 5 let, následovně prodlužování v dvouletých intervalech (40%). Kreativní - za předem stanovenou cenu definovanou v maximální výši na dobu určitou 3 roky, následovně prodlužování v dvouletých intervalech (40%). Start-up - pronájem na jeden rok (20%). Doporučujeme definovat pozice daných třech typů jednotek předem.

Každý model má jiný charakter využití:

Komerční - prostory pro komerční nájem mohou hostit gastro provoz či obchody, které prodávají zboží, které nevzniká přímo v dané provozovně. Výběr nájemců bude probíhat na základě otevřeného řízení, koordinovaného komisí.

Kreativní - nájemné je stanoveno taktéž s maximální možnou výší, bude ale nižší než komerční nájemné. Prostory pro kreativní nájem mohou hostit programy, jako jsou dílny, ateliéry, kanceláře kreativních průmyslů, či obchody prodávající lokální produkty vznikající v provozovně, také zde patří sociální služby realizované s Městkou částí Praha 1 a Praha 8. Součástí kreativního nájemného nemohou být gastro provozy jakéhokoliv typu.

Kurátorství prostor pod estakádou *Viadukt 2.0*

‚infill'

Start-up - provoz má nejnižší nájemné, jeho cílem je inicializování nových kreativních činností a jejich prezentace široké veřejnosti. Jedná se o nájemné, které bude jako maximálně možné dopředu stanovené a bude soutěžené na základě jednoročních projektů. Délka nájemného je jeden rok a nejde jej prodlužovat. Po uplynutí 3 let od jednoho ukončeného nájmu bude možné žádat o roční nájemné znovu. Komise bude hodnotit kulturní dopad nabízených projektů na start-up nájemné.

Pro všechny tři modely platí, že výběr nájemců bude probíhat na základě otevřeného řízení, koordinovaného komisí. Cílem je vybrat záměr s kvalitním provozem, proto výše nájemného bude dopředu stanovená jako maximální a nebude se tedy soutěžit o výši nájemného, ale o náplň a kvalitu provozu.

Majetkové vztahy pod magistrálou

Prostory pod magistrálou v řešené lokalitě nepatři jednomu vlastníkovi, nicméně jsou většinově v majetku veřejných správců. Bude třeba správu prostor zajistit jedním správcem, kterým by se mělo stát - Hlavní město Praha či městem pověřená organizace. Hl.města Praha vlastní prostory u parku Těšnov a pod stavbou McDonald ´s, dále navazuje Dopravní podnik v druhé části parku u Muzea. České dráhy vlastní prostory pod magistrálou mezi novými stavbami ulice Na Florenci a CBD Hybernská s.r.o. – Penta vlastní prostory U Bulhara - u budoucího Železničního muzea.

Cílem projektu není prohloubení gentrifickace v lokalitě, ani vytvoření večírkové zóny, proto je podstatné věnovat pozornost způsobu využití nově vzniklých prostor.

impressum

Ideová studie byla vypracována pro IPR Praha
srpen 2022 – září 2022
aktualizace červenec 2023

Na studii se podíleli

Matěj Draslar, agps architecture ltd.
Marc Angélil, agps architecture ltd.
Manuel Scholl, agps architecture ltd.
Mindel Minerva Michel, agps architecture ltd.
Gabriela Ponechálová, agps architecture ltd.
Rahime Osmani, agps architecture ltd.
Lina von Waldkirch, agps architecture ltd.
Ramon Beer, agps architecture ltd.
Michael Martin, agps architecture ltd.
Christophe Girot, atelier girot
Luca Urbani, IBV Hüsler AG, Verkehrsplanung
Serena Mara, IBV Hüsler AG, Verkehrsplanung
Yvette Vašourková, MOBA studio
Igor Kovačević, MOBA studio
Conor O'Sullivan, MOBA studio
Tereza Kalousová, MOBA studio
Marina Gonthier, MOBA studio
Tomáš Cach, dopravní urbanista
Petr Tej, mostní inženýr
Jiří Vítek, JV PROJEKT VH
Oldřich Neumayer, Aquatis
Jaroslav Hladík, Aquatis
Jan Lankaš, monolot
Daria Chertkova, monolot
Lukáš Dvořák, monolot

IPR
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy