

ARCHITECTURE WEEK PRAHA 2016

10. ročník mezinárodního festivalu architektury a urbanismu

o r g a n i c c i t y

(s)tvůřitelé měst a udržitelný rozvoj

26. 9. – 9. 10. 2016

Výstavní síň Mánes, Masarykovo nábř. 250/1, Praha

www.architectureweek.cz







**Mezinárodní odborná
dopravně-bezpečnostní
konference Organické
město - Cesty
k chytrějším městům**

6. 10. 2016
**Rezidence primátorky
hl. m. Prahy**



**Ideální města?
Malá organická města
v renesanční Itálii -
přednáška**

5. 10. 2016
**Italský kulturní institut,
Praha 1 - Malá Strana**



**Organic City -
Archimaraton**

7. 10. 2016
**Fakulta architektury
ČVUT, Praha 6**







Dan Ťok

ministr dopravy

Minister of Transport



Ministerstvo dopravy
České republiky

Ministry of Transport
of the Czech Republic

Nábřeží Ludvíka
Svobody 1222/12
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika
Czech Republic

+420 225 131 384
ladislav.nemec@mdcr.cz

www.mdcr.cz

Vážení návštěvníci Organického města,

když na ministerstvu dopravy mluvíme o dopravních stavbách, je řeč zejména o rychlosti. O tom, jak je důležité, abychom dálnice, silnice, železniční koridory a plavební komory vybudovali či opravili v nejkratším možném termínu. Až na druhém místě je v debatách jejich vzhled.

Není to stoprocentní destilát inženýrského pragmatismu, je to jen odraz skutečného deficitu, jež dopravní infrastruktura v naší republice stále má a který naši zemi oproti jiným brzdí. Výpadek z minulých let a nedořešená komplikovaná byrokracie jsou stále cítit. Máme-li se posunout směrem k úspěšným, bohatým státům, musíme tento stav změnit.

V tlaku, jaký na rychlost výstavby vyvíjíme, ale i tak oceňuji schopnosti architektů a projektantů vložit do staveb elegantní prvky, které realizaci nezpomalí a přitom dílo povznesou nad rámec průměrnosti. Oceňuji myšlenku, která kombinuje chytré dopravní řešení a současně je půvabná, byť třeba jednoduše, nenápadně.

Krásné dopravní stavby netvoří dominantní většinu oceňované architektury, neboť jen málokdy se vyskytnou projekty, při jejichž přípravě je čas promýšlet detaily. I ony však dokážou překvapit nejen tím, jak se stejné věci dají udělat různě.

Přeji vám inspirativní prohlídku výstavy soudobých dopravních staveb, které se mnoha lidem líbí.

Dear visitors of Organic City,

When speaking of transport projects at our Ministry of Transport, the speed of their completion is what usually comes into focus. Our objective is the shortest possible schedule for building or reconstructing the highways, roads, railway corridors, or lock chambers. Their design is discussed only as a second issue.

This is not entirely a question of engineering pragmatism, but rather a reflection of the actual deficit of transport infrastructure in our country, which is still holding us back in comparison with other countries. The outage of previous years and outstanding problems with complicated bureaucracy are still here. To move towards successful and rich countries, we must change this situation.

Nevertheless, under this pressure exerted on the speed of constructing, I esteem the abilities of architects and designers to integrate elegant elements into the projects, rising them above the averageness, while not slowing their construction down. I appreciate the ideas that present a smart transport solution, and yet are charming. Even if simply, discreetly.

Beautiful transport constructions do not constitute a dominant majority of the award-winning architecture. They only rarely threaten the projects, for the preparation of which there is enough time to think over the details. Still, they can surprise by how one and the same thing can be done differently.

I wish you an inspiring visit of this exhibition of contemporary transport constructions, which are found appealing by many people.

Vážení účastníci festivalu Architecture Week Praha 2016,

dovolet mi vás touto formou přivítat a popřát vám, aby byl pro vás festival obohacující událostí, která bude inspirací pro vaši další, nejen profesní dráhu.

Bouřlivý rozvoj technologií v posledních letech způsobuje, že se mění celý pohled na způsob života ve městech. Současně však můžeme vidět, že jako civilizace již začínáme narážet na limity obrovského ekonomického i populačního růstu a musíme se začít vážně zamýšlet nad otázkou, kam vlastně chceme dále směřovat. Jako pražská primátorka samozřejmě nejsem žádnou výjimkou a mohu zodpovědně říci, že se touto problematikou ve vztahu k hlavnímu městu zodpovědně zabývám, stejně jako mí kolegové.

Jsem přesvědčena, že v případě Prahy není zatím třeba sestavovat katastrofické scénáře. Praha je město s velkým potenciálem, plné šikovných a pracovitých lidí. Podle mého názoru je naší povinností dát jim možnost se k dalšímu rozvoji hlavního města svobodně vyjádřit, a rozvoj metropole tak ovlivnit. Stejně tak je nutné se rozhlížet a čerpat zkušenosti jak v ostatních městech České republiky, tak i za hranicemi naší země. Mnoho pozitivních věcí je snadno aplikovatelných i v podmínkách naší metropole a obdobně mohou z Prahy proudit zajímavé a inspirativní nápady do světa.

Proto mě těší, že mohu nad akcí, jako je Architecture Week 2016, převzít záštitu, a podpořit tak myšlenku vzájemného předávání nápadů a zkušeností. Naše město si to rozhodně zaslouží.

Dear participants of the festival Architecture Week Praha 2016,

Let me welcome you in this way and express my wish that the festival be an enriching event for you, inspiring both your profession and your life in the future.

A turbulent development of technologies in recent years results in changing our view on the life style in the cities. At the same time, we can see that as a civilization, we are beginning to encounter the limits of rapid economic and population growth, and we need to seriously ponder the question of how far we are heading. As a Mayor of Prague, I am of course no exception, and I can honestly say that I am seriously dealing with this issue in relation to the capital city, just as my colleagues do.

I am convinced that in case of Prague, no catastrophic scenarios need to be laid out yet. Prague is a city with a great potential, full of skillful and hard-working people. I think it is our duty to give them a chance to freely express their opinion to further development of the capital city, and thus to influence it. Likewise, it is necessary to look around and draw experiences from other cities in the Czech Republic, as well as from abroad. Many positive things can easily be applied also in the conditions of our city, and just the same, Prague can be a source of interesting and inspiring ideas for the world.

Therefore, I am pleased to take the patronage over such an event as the Architecture Week 2016, and thus to support the idea of mutual transfer of ideas and experiences. Our city definitely deserves it.



Adriana Krnáčová

primátorka hl. m. Prahy

Mayor of the Capital City of
Prague



Hlavní město Praha,
Magistrát hl. m. Prahy
City of Prague,
Prague City Hall

Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 236 00 3401
adriana.krnacova@praha.eu

www.praha.eu



Libor Hadrava

radní hl. m. Prahy pro bezpečnost a prevenci kriminality

Councillor for Public Safety and Crime Prevention



Hlavní město Praha,
Magistrát hl. m. Prahy
City of Prague,
Prague City Hall

Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 236 002 848
libor.hadrava@praha.eu

www.praha.eu

Vážení účastníci festivalu,

Organické město... Jako laik v oblasti architektury a urbanismu bych si možná měl lámat hlavu nad tím, co se pod názvem jubilejního ročníku Architecture Week může skrývat. Jako radní hlavního města si ale jeho význam uvědomuji velmi dobře. Život naší metropole totiž poznávám podobně jako někteří účastníci festivalu. Jinak než běžný občan. Sleduji nejenom život ve městě, ale i život samotného města, které v takovém případě nepředstavuje jen síť ulic a shluk budov. Pulzuje jako skutečně živoucí organismus. A k jeho zdraví přispívají všichni, kdo jej budují a starají se o propojení estetiky a funkčnosti na všech úrovních. Patří k nim i lidé z oblasti bezpečnosti, kterou mám v gesci. Společně zajišťujeme, aby se tento organismus neocítl v ohrožení a jeho pravidelný tep nebyl přerušen. Má-li však mít toto úsilí odpovídající účinek, musíme i my respektovat životně důležitou synergii. Vždy se proto snažím, abychom s obyvateli i návštěvníky Prahy komunikovali nikoliv skrze restrikcí, ale poskytovali jim v první řadě ochranu, místo příkazů dokázali poradit a zorientovat je a tak jako třeba právě architekti znali a respektovali různá prostředí a uměli reagovat na jejich specifika. Součástí projektu Architecture Week je i mezinárodní odborná dopravně-bezpečnostní konference. Sami organizátoři jsou si tedy nepochybně lépe než kdokoli jiný vědomi, že aby město dokázalo zdravě žít i v průběhu neustálých změn, které jsou pro něj typické, je nutná spolupráce nás všech. Upřímně si cením, jak podnětným a erudovaným způsobem se festival podílí na rozvoji životního prostoru. A přeji vám všem, abyste v týdnů, během něhož se zde scházíte, načerpali co nejvíce inspirace. Věřím, že vaše profesní znalosti a osobní zaujetí budou nesporným přínosem i pro naše krásné město.

Dear Festival Participants,

Organic City... As a layman in architecture and urbanism I should probably cudgel my brains to figure out what is hiding behind the name of the jubilee year of Architecture Week. However, as city councillor, I am more than aware of its meaning. I learn about the life in our metropolis similarly to some of the festival participants. In a different way than ordinary inhabitants. I observe not only the life in the city, but the life of the city itself that, in such a case, represents more than just a network of streets and a cluster of buildings. It pulsates like a real living organism. And all who build the city and are concerned about interconnecting aesthetics with functionality at all levels contribute to its health. They include people working in the field of public safety, for which I am responsible. Together we ensure that the organism is not threatened in any way and that its regular beat is not interrupted. If this endeavour is to have an adequate effect, we too must respect the vital synergy. For this reason, I always seek to communicate with Prague's inhabitants and visitors not through restrictions but primarily by providing them with protection, advice instead of orders and by helping them better orientate themselves so that, like architects, they are familiar with and respect various environments and are able to respond to their specifics. An international expert conference focusing on transport and public safety is a part of your project. You are undoubtedly aware, better than anyone else, that for a city to live a healthy life during so typical, continuous changes requires us all to cooperate. I sincerely appreciate how inspiringly and eruditely you take part in the development of the living space. And I wish you all to gain as much inspiration as possible in the week, during which you gather here. I am confident that your expertise and personal commitment will be a major contribution to our beautiful city.

Vážení Pražané, vážení návštěvníci,

velmi mne těší, že spolu sdílíme zájem o oblast, na kterou se zaměřuje mezinárodní festival architektury a urbanismu Architecture Week. Jsem rád, že zde můžeme představit naše hlavní město v rámci moderní koncepce urbanismu a architektury, a to pomocí inovativních projektů, které vycházejí především z územního plánu, nicméně spolu se snahou zapojit do rozhodování o budoucí tváři města přímo i naše občany.

Jedním z našich pilotních projektů je portál Spolupraze, který informuje o právě probíhajících participačních akcích na území hlavního města Prahy. Alternativou je poté projekt P+ (Polad' Prahu), který vyzývá Pražany k aktivnímu zapojení do tvorby dílčích dopravních strategií města. A první výsledky jsou již viditelné v definování koncepce rozvoje infrastruktury pro automobilovou dopravu, k níž probíhala snad největší diskuze. Malostranské náměstí, jedno z nejvýznamnějších veřejných prostranství v Praze, už nepatří také mezi ty nejvíce zanedbané. V současné době již náměstí není věnováno autům, ale hlavně lidem.

Jako skvěl, a nejen v Praze ojedinel, příklad spolupráce města s developerem při architektonické soutěži na jeho pozemcích může sloužit Smíchov City. Výsledky architektonické soutěže přinášejí nejen lepší představu o budoucí podobě nové čtvrti, ale výběr více autorů také zajistí přirozenější integraci do stávající struktury Smíchova. Věřím, že podobných případů bude v budoucnu přibývat.

Jsem přesvědčen, že město Praha nyní směřuje k ještě větší transparentnosti v oblasti územního plánování. Spomocí architektonických soutěží a přímé účasti veřejnosti na plánování budoucí podoby města budeme schopni najít pro dané oblasti vždy to nejlepší řešení, a to nejen z pohledu potřeb města, ale také ke spokojenosti a pohodlí našich obyvatel.

Přeji všem návštěvníkům festivalu mnoho pěkných a inspirativních chvil.

Dear Prague residents and visitors,

I am very pleased that we share an interest in the area focused on by the international festival of architecture and urbanism, Prague Architecture Week. I am glad that we can present our capital as part of the modern concept of urban planning and architecture through innovative projects based mainly on the land use plan, though we are also trying to directly engage citizens in the decision-making process on the future face of the city.

One of our pilot projects is the Spolupraze portal, which informs on currently ongoing participatory projects in the City of Prague. An alternative is the project P+ (Polad' Prahu - Fine-tune Prague), which calls on Prague residents to become actively involved in creating transport sub-strategies for the city. The first results can already be seen in the defining of a concept for automobile transport infrastructure development, where the greatest discussion took place. Malostranské náměstí, one of the most important public spaces in Prague, no longer numbers among the most neglected. Currently the square is no longer devoted to cars, but above all to people.

A great, and unique not only in Prague, example of cooperation between the city and a developer on its property in an architectural competition is Smíchov City. The results of the architectural competition not only provide a better idea of what the new district will look like, but the choice of multiple authors ensures more natural integration into the existing structure of Smíchov. I trust that the number of such cases will continue to grow.

I am convinced that the City of Prague is currently moving towards even greater transparency in the field of urban planning. With the help of architectural competitions and direct public involvement in the future form of the city, we will always be able to find the best possible solution for the given areas, not just in terms of the city's needs, but also to the satisfaction and comfort of our residents.

I wish all visitors to the festival many wonderful and inspirational moments.



Petr Dolínek

Náměstek primátorky zodpovědný za oblast dopravy a člen Výboru pro správu majetku a majetkových podílů ZHMP

Deputy Mayor for Transport and member of the Prague City Assembly Committee for Management of Property and Property Shares



Hlavní město Praha,
Magistrát hl. m. Prahy
City of Prague,
Prague City Hall

Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 236 002 083
petr.dolinek@praha.eu

www.praha.eu

INFORMACE O SOUČASNÝCH A NOVÝCH ARCHI- TEKTONICKÝCH, URBANISTICKÝCH A DOPRAVNÍCH PROJEKTECH ZAMĚŘENÝCH NA SYSTÉMOVÉ A PROMYŠLENÉ UTVÁŘENÍ MĚSTA

INFORMATION ON CURRENT AND NEW ARCHITECTONIC, URBAN AND TRAFFIC PROJECTS FOCUSING ON SYSTEMIC AND DELIBERATE FORMING OF THE CITY

Petr Dolínek

Náměstek primátorky
zodpovědný za oblast dopravy
a člen Výboru pro správu
majetku a majetkových
podílů ZHMP

Deputy Mayor for Transport
and member of the Prague City
Assembly Committee
for Management of Property
and Property Shares

Inovativní projekty, kterými se v současné době Praha zabývá, vycházejí z nového přístupu k plánování hlavního města. Jde často o tzv. pilotní projekty, které reprezentují danou strategii. Vybrané projekty vycházejí ze vzájemně provázané a aktuálně zpracované dokumentace. Jde především o Strategický a Metropolitní plán. Oba tyto dokumenty jsou samy o sobě zpracovávány inovativně.

Metropolitní plán (pražský územní plán) přináší nové regulativy a zaměřuje se na strukturu města, tj. síť ulic, náměstí a parků nebo typ zástavby. Struktura města se totiž mění mnohem méně než způsob využití té či oné budovy. Metropolitní plán také poprvé v historii stanovuje na celém území Prahy výškovou regulaci zástavby. Dosud územní plán reguloval pouze objem staveb, což umožňovalo, aby výškové budovy vznikaly nahodile. Metropolitní plán je v digitální podobě a je veřejnosti dostupný v uživatelsky přívětivé aplikaci, kde si ho zájemci mohou prohlížet po jednotlivých tematických vrstvách podle vlastního zájmu.

Významná systémová změna, kterou hlavní město v oblasti rozvoje a plánování prochází, klade vysoké nároky na transparentnost a otevřenou komunikaci s veřejností a institucemi, jichž se tato změna týká. Praha rovněž zapojuje občany do rozhodování o plánování budoucí podoby města, do tzv. procesu participace.

Jedním z pilotních projektů participace je **Spolupraze**, portál, na kterém naleznete informace o probíhajících participačních akcích hlavního města Prahy, městských částí nebo společností a příspěvkových organizací hlavního města. Dalším významným projektem hlavního města je **P+ (Polad' Prahu)**, díky němuž se občané mohou zapojit do tvorby dílčích dopravních strategií města. Hlavním cílem projektu je příprava, zpracování a projednání Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, který se stane základním koncepčním dokumentem hlavního města pro oblast mobility, dopravy, respektive dopravní infrastruktury s ambicí nahradit a modernizovat současné Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy platné již od roku 1996.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí bude hotov v roce 2018, dokdy takový dokument musí mít všechna velká města EU, neboť je to jedna z podmínek čerpání evropských fondů.

REDUKCE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ A S TÍM SPOJENÁ REVITALIZACE JEHO CENTRA

Při definování koncepce rozvoje infrastruktury pro automobilovou dopravu probíhala zřejmě největší diskuse, jakým směrem se má Praha vydat. Na základě této diskuse je předkládán návrh na modifikaci doposud sledovaného směru.

Nejde o ryze pražskou záležitost, ale tato reflexe proběhla či probíhá i v jiných městech, byť ne všechna jsou měřitelná s Prahou. Jde však o principy, které reagují na změnu trendů. Například i v USA, mece automobilismu, byly nedávno popsány a analyzovány trendy vývoje, které se výrazně mění, hovoří se o období nazvaném „post driving boom“. S tím souvisí i mnohem větší tlak měst na zvýšení kvality života v nich – viz např. New York, kde změna priorit nejprve vyvolávala obavy, avšak setkala se s velmi pozitivním ohlasem a ekonomickým profitem, poměrně známé je přetvoření dříve rušné dopravní tepny na Times Square na pěší zónu s obyvatelným veřejným prostorem umožňujícím nové pobytové funkce a větší sociální interakce. Poptávka po lepší obyvatelnosti města stále stoupá.

Hlavním bude požadavek na soulad technického řešení nových komunikací s urbanistickými hledisky zahrnujícími potřebu zapojení do veřejných prostranství při zachování estetických hodnot. V minulosti realizované dopravní stavby a opatření mnohdy vytvářely bariéry a nepřispívaly k plnohodnotnému využití města. V uličních prostorech bude tedy třeba optimálně a kultivovaně dělit plochy pro pohyb pěších, motorových vozidel, cyklistů i parkování.

Dalším faktorem je změna chování mladších generací, které už nemají tak velkou potřebu vlastnit vozidlo, případně jím jezdit. Byť s jistým zpožděním daným společensko-ekonomickými změnami po roce 1989 lze očekávat akceleraci těchto trendů i u nás.

Stejně tak se mnoho měst potýká s nedostatkem investic na infrastrukturu. V některých případech se nejen z těchto důvodů nerealizují náročné stavby pro silniční infrastrukturu. Motivem tzv. chytrých měst (smart cities) je maximální využití stávající infrastruktury a pomocí moderních technologií aplikace inteligentního řízení dopravy.

Humanizace severojižní magistrály

Hlavním cílem je transformace městské dálnice v městskou třídu. Praha chce zmírnit bariérový efekt magistrály, obnovit tradiční úrovně vazby pro pěší (zejména nové přechody), rehabilitovat uliční prostory, respektovat charakter jednotlivých úseků magistrály. Při zpracování koncepční studie budou spolupracovat IPR Praha, ŘOPID, TSK a Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP, o pojetí a koncepci severojižní magistrály se bude jednat také se starosty dotčených městských částí.

Malostranské náměstí

Inovace: Souvisí s redukcí automobilové dopravy v centru města, nahrazení aut lehkým venkovním nábytkem lákajícím k posezení, což povede k oživení centra Prahy

Malostranské náměstí je jedno z nejvýznamnějších veřejných prostranství v Praze, ale zároveň bylo jedno z nejzanedbanějších. To se však mění. Donedávna zde bylo parkoviště, které v žádném ohledu nevybízelo k zastavení, případně posezení, nesloužilo jako veřejné a reprezentativní prostranství. Magistrát ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy proto vyhlásil mezinárodní urbanisticko-architektonickou soutěž na ideové řešení prostoru Malostranského náměstí, kterou vyhrál návrh architektů Martina Hájka, Václava Hájka a Petra Horského. Realizace návrhu se očekává v roce 2018.

Již během letošního roku však náměstí zaznamená změny. Auta nahradily židličky a stolký a místu byla navržena funkce náměstí. V následujících několika měsících dojde primárně ke zklidnění prostoru – místo bude sloužit k posezení, odpočinku, zastavení. V průběhu této fáze mohou také probíhat drobné kulturní či nekomerční aktivity. Město do procesu zapojuje občany.

DALŠÍ INOVATIVNÍ PROJEKTY

Císařský ostrov

Inovace: Soutěžní workshop k Císařskému ostrovu je inovativní z procesního hlediska. Tento typ soutěže byl pro urbanistické téma použit v České republice poprvé. Projekt uvádí mimo jiné Česká komora architektů za dobrý příklad praxe.

Papís: IPR Praha uspořádal společně s městskými částmi série soutěžních workshopů zaměřených na úpravu Císařského ostrova a jeho bezprostřední ho okolí.

Nezávislou porotou byl vybrán vítěz soutěže – architektonická kancelář Pelčák a partner. V únoru 2016 byla dokončena koncepce celkového krajinářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí. Nyní IPR Praha zpracovává akční plán, který bude projednán v létě 2016 a dále předložen Radě hlavního města Prahy ke schválení. Akční plán definuje cíle a vymezuje jednotlivá území pro zpracování navazujících projektů. Dále doporučuje, jakým způsobem postupovat u projektů, kterým město přikládá největší prioritu. IPR Praha v této souvislosti uspořádal výstavu o minulosti, současnosti a budoucnosti Trojské kotliny.

Karlovo náměstí

Inovace: Revitalizace významného prostoru prostřednictvím tzv. soutěžního dialogu

Papís: Karlovo náměstí je jedním z nejvýznamnějších veřejných prostranství Prahy. Městská část Praha 2 spolu s hlavním městem Praha podepsaly v roce 2010 memorandum o revitalizaci Karlova náměstí, kterým deklarovaly společný zájem na vzájemné spolupráci a nastínily hlavní cíle revitalizace. V říjnu 2013 přijala Rada hl. m. Prahy usnesení, kterým zadala IPR Praha vypracovat koncepční studii základních úprav Karlova náměstí.

Během června a července 2015 byl představen návrh koncepční studie. Uživatelé Karlova náměstí měli možnost seznámit se s návrhem, diskutovat přímo s jeho tvůrci a k návrhu podat podněty a připomínky.

V další fázi projektu připravuje IPR Praha ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy, městskou částí Praha 2 a Národním památkovým ústavem tzv. soutěžní dialog, který bude sestávat z veřejné konference a následného workshopu. V něm bude vybrán návrh i projektant revitalizace Karlova náměstí. Dialog by se měl rozběhnout do konce roku 2016 a měl by přinést zásadní odpovědi na klíčové otázky památkové ochrany parku, vegetační hodnoty a jeho současného užívání.

Soutok

Inovace: Iniciativa městských částí v lokalitě, cílené kroky k založení příměstského parku, delegovaná správa příměstské krajiny

Papís: Cílem projektu je založit příměstský park kolem soutoku Berounky a Vltavy jako nástroj pro integrovaný rozvoj území v ekologické, sociální i ekonomické oblasti. Navazující aktivitou je péče o příměstskou krajinu na území kolem soutoku. Příměstský park neznamená klasicickou ochranu ve smyslu chráněných přírodních parků, ale jde o formu sdílené správy území napříč vlastnickými i administrativními hranicemi.

Smíchov City

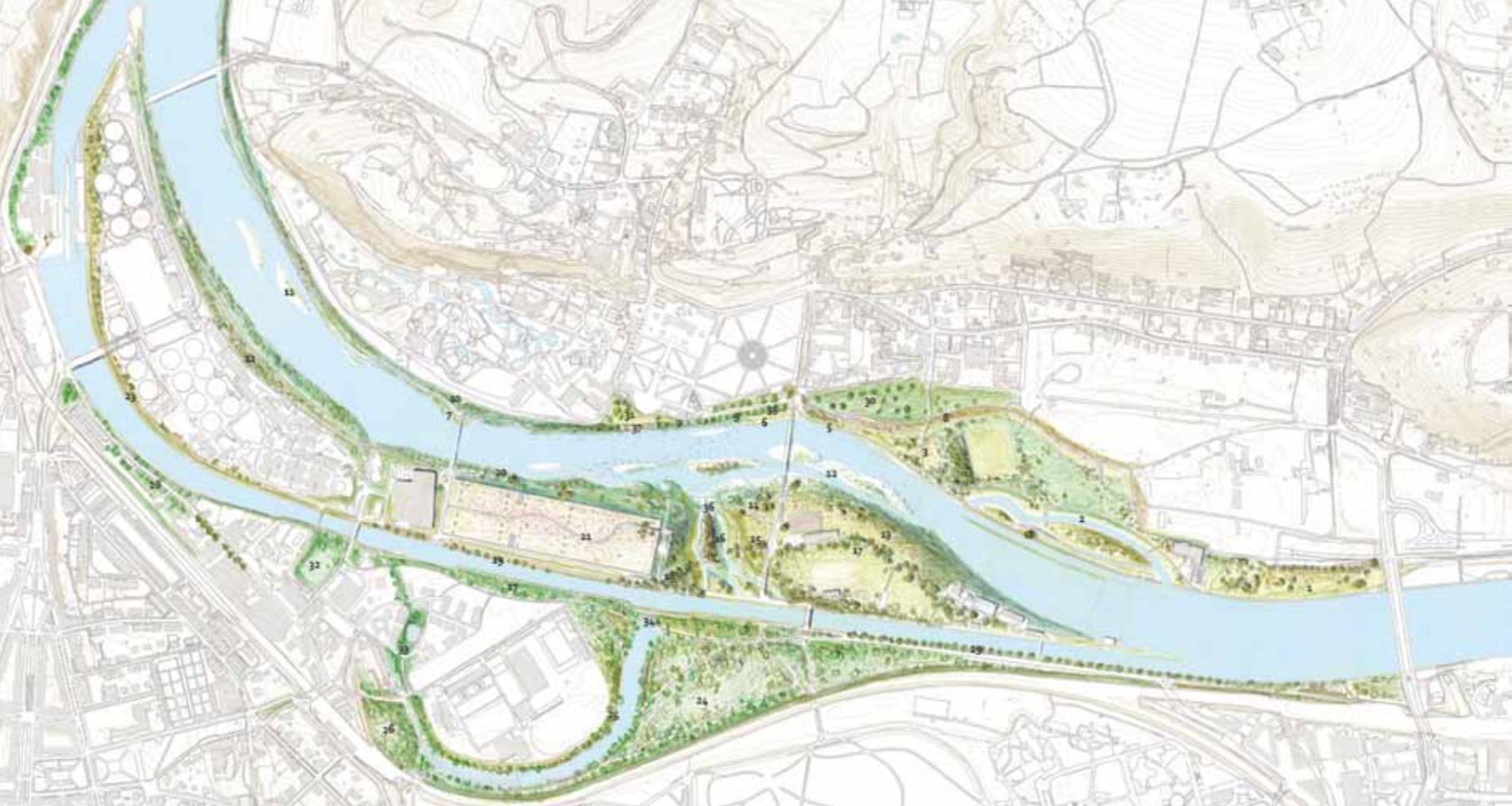
Inovace: Spolupráce města s developerem na architektonické soutěži pro jeho pozemky je nejen v Praze ojedinělá. Při omezených (majetkových) možnostech města je to výborný nástroj na ovlivňování rozvoje města a vytváření dobré praxe pro ostatní developery.

Papís: Oblast smíchovského nádraží se radikálně změní. Mrtvá zóna s prázdnými budovami a nefunkčním kolejištěm v horizontu několika let ustoupí moderní městské čtvrti. Výsledky vyzvané architektonické soutěže, kterou připravil investor Smíchov Station Development, a. s., ve spolupráci s IPR Praha, přinášejí lepší představu o podobě první etapy výstavby.

Porota soutěže se shodla, že účast více autorů na navazujícím zpracování projektu zajistí přirozenější integraci nově vznikající čtvrti do struktury stávajícího Smíchova. Šest architektonických týmů vybraných v soutěži tak spolupracuje na přípravě I. etapy projektu.

V červnu 2016 proběhlo diskusní setkání se zástupci investora, hlavního města, městské části Prahy 5, IPR Praha a veřejnosti. Další veřejné projednávání je plánováno na přelom září a října roku 2016.





area of mobility and transport, respectively traffic infrastructure, with the ambition to replace and modernize the currently existing Principles of Transport Policy in the Capital City of Prague, which have been in place since 1996.

The Sustainable Mobility Plan for Prague and its Environs should be completed by 2018, when all EU cities should complete this document in order to be able to utilise European funding.

REDUCING CAR TRAFFIC IN THE CITY AND RELATED REVITALIZATION OF THE CENTRE

Possibly the broadest discussion on what direction the City of Prague should take took place during defining the concept for development of automobile traffic infrastructure. This discussion resulted in a proposal to modify the direction pursued currently.

This has not been an exclusively Prague-centred discussion; this reflection took or is still taking place also in other cities albeit not all of them are necessarily on par with Prague. These are however principles that react to changing trends. For instance in the USA, which is the Mecca of automobilism, planners recently described and analyzed development trends, which are considerably changing the established paradigm to a degree that we are talking about entering a “post driving boom” period. This relates to much larger pressures in the cities on improved quality of life there – and again we may refer to the New York City, where a shift in priorities met with doubt at first, before winning universal acceptance and generating economic profit – a fairly well-known example may be the transformation of the formerly very busy traffic artery at Times Square to a pedestrian zone with a habitable public space allowing new and improved forms of social interaction. And this demand for more habitable cities has been rapidly growing.

The chief requirement will be to harmonize technical solutions for new roads with urban aspects and with requirements to integrate these within the public space while retaining aesthetic value. In the past, transportation infrastructure often created unnecessary barriers and blocked full-fledged use of spaces within a city. Streets will need to be redesigned in order to provide an optimum and cultivated space for pedestrians, for motor vehicles, cyclists and for parking.

Another factor here is the changing attitudes and behaviour of younger generations, which no longer pursue the overriding need to own a car, or even to drive a car. While this trend may be slightly delayed here in the Czech Republic, mostly due to socio-economic changes and freedoms after 1989, we may expect that these trends will accelerate here in near future as well.

Many cities also struggle with lack of investment into this type of infrastructure. In some cases this may lead to large transport infrastructure projects not being implemented at all. The motive of the so-called smart cities is to use the existing infrastructure to its maximum capacity using new and modern technologies, especially in terms of intelligent traffic management solutions.

Humanization of the North-South Expressway

The main aim is to transform this inner-city expressway into a habitable avenue. Prague is seeking here to alleviate the barriers put in place by this expressway, to renew the traditional horizontal links for pedestrians (especially new crossings), to rehabilitate street spaces around the expressway while respecting the nature of individual adjacent sections along the expressway. The study for this development will be prepared in collaboration with IPR Prague, ROPID, TSK and the Department for development and funding of transportation at the City Hall; the approach to transformation and the concept for this new North-South Expressway will be also discussed with Mayors of the involved city districts.

Malostranské Square

Innovation: Relates to reducing car traffic within the city centre, replacing cars with light outdoor furniture enticing passersby to sit down and rest, which will invigorate the city centre.

Malostranské Square is one of the most important public spaces in Prague and at the same time, one of the most neglected. This is however beginning to change. The former parking lot, which was recently closed down, provided absolutely no motivation to pause here, to sit down and enjoy the space and moreover it did not serve as any kind of public or representative space. The City Hall therefore announced, in collaboration with the Prague Institute of Planning and Development (IPR Prague), an international urban planning/architecture competition for a design concept for Malostranské náměstí, which was won by Martin Hájek, Václav Hájek and Petr Horský architects. This winning concept should be implemented in 2018.

The refurbishment of the Square already began this year. Cars were replaced by tables and chairs, and the Square partly regained its function of a city square. In the coming years, the entire space will be primarily modulated to provide a calmer zone – to serve as a place where one may pause, sit down and relax. During this phase, small cultural or non-commercial events may take place there. The city is involving its citizens in this project.

OTHER INNOVATIVE PROJECTS

Císařský ostrov [Emperor's Island]

Innovation: The competition workshop for the Emperor's Island is innovative from the process perspective. This type of competition has been used for urban planning initiatives in the Czech Republic for the first time. Project is listed by the Czech Chamber of Architects as an example of excellent practice.

Description: IPR Prague and city districts organized a series of competition workshops to re-design the Island and its immediate vicinity.

An independent jury picked a winning proposal put forward by architectonic studio Pelčák and Partner. In February 2016 the studio completed the Concept for Overall Landscape Design of the Emperor's Island and its Vicinity. IPR Prague is now in the process of drafting an action plan, which is to be discussed during the summer of 2016, to be submitted to the Prague City Hall Council for approval. The action plan defined and delineates individual territories where follow-up projects will be prepared. IPR also recommends how to proceed with projects, which the City sees as the most vital. IPR Prague has in this connection organized and exhibition on the past, present and future of the Troja Basin, where the Emperor's Island is located.

Charles Square

Innovation: Revitalization of an important inner-city space using the so-called ‘competitive dialogue’

Description: Karlovo náměstí (Charles Square) represents one of the most important public spaces in Prague. Prague District 2 and the Capital City of Prague signed a memorandum on revitalization of the square in 2010, in which they declared their common interest in collaborating in this process and outlined the chief objectives of this revitalization. The Prague City Hall Council adopted a resolution in October 2013, which commissioned IPR Prague to prepare a concept for basic modifications of the Square.

IPR presented the draft concept in June and July 2015. The public was given an opportunity to review this proposal and to discuss its aspects directly with the concept creators as well as to submit comments and initiatives.

As the next step, IPR and the City Hall collaborating with Prague District 2 and the National Heritage Institute will prepare the competitive dialogue, which will be organized as a public conference and a subsequent workshop. This dialogue should produce the winning concept and the designer to revitalize the Square. The dialogue should start before the end of 2016 and it should give fundamental answers to key questions relating to heritage protection of the park, value of vegetation and its current and future use.

Soutok (Confluence)

Innovation: Initiative put forward by the City districts administering the site, including steps to establish a suburban park, delegated administration of suburban landscape.

Description: The aim of the project to establish a suburban park at the confluence of the Berounka and Vltava Rivers as an instrument for integrated development of the site in environmental, social and economic spheres. The follow-up activity would be the management of this suburban landscape within the territory encompassing this confluence. The suburban park concept does not mean the classical protection granted to national parks, but rather a form of shared administration across various ownership and administrative boundaries.

Smíchov City

Innovation: Cooperation between the City and the developer in an architectonic competition on its land is a rare sight, and not only in Prague. However, within the limited (property-related) potential of the City it may represent an excellent instrument for influencing the development of the city and creating examples of excellent practice also for other developers.

Description: The area surrounding the Smíchov Railway Station has been radically changing over the years. The dead zone mostly featuring empty buildings and defunct train yards will be transformed into a modern city neighbourhood within coming several years. Results of the architectonic competition, organized by the investor – Smíchov Station Development, a. s., - in collaboration with IPR Prague, present a better image for the first stage of development.

The jury agreed that participation of more than one designer in the follow-up elaboration of the project will ensure a more natural integration of the emerging neighbourhood into the structure of the existing Smíchov district. The result is that there are six architects' teams involved in collaborating on the preparation of the first stage of intended development.

A public discussion / meeting took place in June 2016 between the investor, the City Hall, the Prague 5 district representatives and the IPR Prague. Another public discussion is scheduled for the end of September / beginning of October 2016.





Richard Brabec

Ministr

Minister



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

Ministry of the Environment
of the Czech Republic

Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10
Česká republika
Czech Republic

+420 267 121 111
info@mzp.cz

www.mzp.cz

Všude na světě jsou města, a zejména pak ta větší, hlavními centry ekonomického rozvoje a zdrojem pracovních příležitostí, v čemž také spočívá jejich atraktivita. Zároveň však rostoucí urbanizace představuje stále významnější zdroj zátěže pro životní prostředí ve městech i jejich okolí, čímž se ve výsledku zhoršuje také kvalita života místních obyvatel. V roce 2050 bude mít Země podle předběžných propočtů cca 10 miliard obyvatel, z nichž 70 % bude žít ve městech, která budou produkovat 80 % celosvětových emisí a spotřebovávat 75 % energií.

Domnívám se, že pro zlepšení, či alespoň zachování stávající kvality života ve městech je třeba začít o fungování měst přemýšlet jinak – nahlížet na ně jako na komplex, kde jsou neoddělitelně propojeni lidé, technologie a příroda. „Organické město“ si představuji jako kompaktní a převážně soběstačný systém. Na základě uplatnění principů oběhového hospodářství by lidé neměli zatěžovat své okolí nadměrnou produkcí odpadů, jejich vzniku by se mělo pokud možno předcházet a již vyprodukované odpady by se měly, a to nejen ve městech, v co největší míře opětovně využívat nebo recyklovat. Stejně tak by se lidé měli zaměřit na maximální úsporu energií, neměli by své okolí zatěžovat nadměrnou spotřebou. Cesta by měla vést nejen přes větší využívání energie z obnovitelných zdrojů a úsporné spotřebiče, ale i přes tzv. chytrá řešení. K nim bezesporu patří v poslední době ve vztahu k aktuálnímu problému sucha i hodně diskutované nutnosti úspory vody její zadržování a opětovné využívání v domácnostech. Velký prostor vidím do budoucna v chytrých řešeních a systémech pro znovuvyužívání splaškové vody, zachytávání dešťové vody, zelené střechy či fasády domů apod. Ohledně inteligentních systémů pro opětovné využívání vody bychom se měli inspirovat v zemích, jako je např. Izrael, kde dokážou vodu znovu využít z 85 %, nebo v Tel Avivu dokonce až ze 100 %. Nezastupitelné místo má ve městech veřejná zeleň. Ať už jako plochy, kde mohou lidé čerpat energii a relaxovat, nebo vzhledem ke svým dalším funkcím, jako je schopnost zadržovat vodu či zlepšovat mikroklima ve městech.

Právě na tyto funkce by se měla zaměřit také architektura a městské plánování v prvcích zelené a modré infrastruktury. Navíc kvalitní architektura (stejně jako příroda) formuje a kultivuje osobnost člověka tím, že v něm vzbuzuje zájem o prostředí, v němž žije.

„Organické město“ vidím také jako atraktivní místo pro život, protože respektuje běžné lidské požadavky, díky zapojení veřejnosti do procesu rozhodování pak město dokáže lépe reagovat na potřeby svých obyvatel, což přispěje k jejich spokojenosti a vědomí sounáležitosti s místem, kde se jim bude nejen dobře bydlet, ale i žít.

Ministerstvo životního prostředí tento zmíněný přístup uplatňuje prostřednictvím agendy Smart Cities („chytrá města“), podporou integrovaných řešení, která prostupují napříč energetikou, dopravou, ICT a dalšími oblastmi městského plánování. Z hlediska působnosti ministerstva se jedná zejména o opatření v oblasti energetické účinnosti, dopravy podporující alternativní pohony s menšími emisemi, v oblasti nakládání s odpady a opatření v oblasti adaptace na dopady klimatické změny, zejména pak na suchu.

Hodnotím proto velmi pozitivně ambice pořadatelů festivalu Architecture Week uvést koncepty „chytrého“ a „organického“ města mezi širší veřejnost – a já jim v tomto ohledu přeji mnoho úspěchů.

Everywhere in the world the cities, and particularly the bigger ones, are the main centers of economic development and a source of working opportunities, which is also a reason of their attractiveness. At the same time, however, the growth of urbanization is an increasing cause of environmental burden in the cities and their surroundings, which also results in deterioration of the quality of life of local residents. Preliminary calculations assume that in 2050, the Earth will have about 10 billion people, 70 % of whom will live in cities, which will produce 80 % of the worldwide emissions and consume 75 % of energy.

In my opinion, to improve or at least to maintain today's quality of life in cities, it is necessary to think about functioning of the cities in a different way: to look at them as a complex with inseparably interconnected people, technologies and nature.

I imagine the “organic city” as a compact and largely a self-sufficient system. On the grounds of applying the principles of circulatory economy, people should not burden their surroundings with an excessive output of waste, because its production should be prevented if possible, and the already produced waste, and not only in the cities, should be reused or recycled in the highest possible degree. Likewise, people should focus on maximum energy saving, they should not put undue strain on the environment by its excessive consumption. The new conception should consist not only in using more energy from renewable sources and more energy efficient appliances, but also in the so-called smart solutions. Recently, considering the current drought issue, these smart solutions undoubtedly include a widely discussed water saving, namely its retention and reuse in the households. In the future, I expect a vast application of smart solutions and systems for sewage water reuse, rainwater harvesting, green roofs or facades, and the like. As regards the intelligent systems for water reusing, we should be inspired by such countries as, e.g. Israel, able to reuse 85 %, or Tel Aviv, able to reuse even up to 100 % of water. The public greenery has an irreplaceable role in the cities, being a place for drawing energy and relaxing, but also fulfilling its other functions, such as water retention capacity or city microclimate improving.

These are the very functions that the architecture and urban planning should focus on in the elements of green and blue infrastructure. Moreover, a high quality architecture (like nature) forms and cultivates the human personality by arousing an interest in the environment.

I also see an “organic city” to be an attractive place to live in, because it respects the common human needs, thanks to public participation in decision-making. Then the city can better react to the needs of its inhabitants, thus contributing to their satisfaction and togetherness in the place good not only for residing, but also for living.

The Ministry of Environment is applying this approach through the agenda of Smart Cities, by supporting integrated solutions that permeate the power industry, transport, ICT and other areas of urban planning. In terms of the scope of the Ministry, this approach includes mainly the measures in the field of energy efficiency, in the field of transport supporting alternative fuels with reduced emissions, in the field of waste management, as well as the measures for adopting to climate change impacts, particularly to droughts.

Therefore, the ambitions of the organizers of the Architecture Week festival to introduce the conception of “smart” and “organic” cities to the public are very positive in my opinion, and I wish them all the success in this regard.

Vážené dámy, vážení pánové,

vítejte na jubilejním, již desátém ročníku mezinárodního festivalu architektury a urbanismu Architecture Week, který letos přichází s velmi zajímavým tématem Organické město – [s]tvořitelé měst a udržitelný rozvoj. V prostorách krásné výstavní síně Mánes v Praze tak bude v několika následujících dnech probíhat diskuse nad posouváním hranic možností, jak vybudovat stabilní a životaschopná města.

Jak již z názvu vyplývá, cílem festivalu a jeho letošní výstavy s názvem Organické město je představit českým a zahraničním návštěvníkům nový impuls v podobě nadčasových projektů nejen z České republiky, ale i zahraničí, které jsou tematicky zaměřeny na koncept organického města. Můžete se tak těšit na nejzajímavější architektonické, dopravní a územněrozvojové projekty představující město jako živoucí organismus, jenž je propojen řadou funkčních systémů. Ty mají dopad na ekonomický, sociální a urbanistický rozvoj po mnoha stránkách.

Po celý rok probíhá řada mezinárodních výstav, přednášek a seminářů, které si kladou za cíl vytvořit komunikační platformu napříč laickou i odbornou veřejností. Jsem ráda, že toto téma bylo hojně slyšet i na konferenci Evropský Habitat, kterou pořádalo ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s OSN v březnu v Praze. Tématem konference bylo Bydlení v životaschopných městech, jež tedy není náhodné a vyjadřuje souvislosti kvality života obyvatel měst všech velikostí a zároveň potřebu tuto myšlenku stále rozvíjet. Česká republika zde ukázala, že v otázce bydlení a udržitelného rozvoje umí aktivně vstupovat do diskusí na vysoké politické i odborné mezinárodní úrovni. Praha tak určila na řadu let hlavní trendy v oblasti bydlení a rozvoje měst a doufám, že stejně úspěšná bude i tato výstava.

Ladies and Gentlemen,

Welcome to the tenth anniversary “Architecture Week”, an international festival of architecture and urban design, held this year on a particularly interesting theme of “An Organic City – City Designers and Creators and Sustainable Development”. For several following days the magnificent Mánes exhibition hall in Prague is going to host discussions about stretching the boundaries for building stable and liveable cities.

As the theme itself suggests, the objective of the festival and its accompanying exhibition entitled “An Organic City” is to acquaint both the Czech and international audience with the new impulses of timeless projects, coming from the Czech Republic and abroad and focusing on the concept of organic cities. Visitors can look forward to most interesting projects in architecture, transport, and territorial development which represent a city as a living organism comprising numerous interconnected functional systems. These have a multifaceted impact on the economic, social and urban development.

Throughout the year there have been numerous international exhibitions, lectures and seminars aiming at establishing a communication platform across the general and professional public. I appreciated that the topic was also voiced during the European Habitat conference held in March in Prague by the Ministry of Regional Development in cooperation with the United Nations Organization. The conference theme was “Housing in Liveable Cities”; the exhibition theme is therefore no coincidence, expressing the context of the quality of life of urban population of any size, and the need to further elaborate on the topic. The Czech Republic has demonstrated its capacity to become actively involved in the debates on housing and sustainable development on high political and expert international levels. For many years ahead, Prague has set the key trends of housing and urban development, and I very much hope that this exhibition will mark a similar success.



Karla Šlechtová

ministryně pro místní rozvoj

Minister of Regional Development



Ministerstvo pro místní rozvoj

České republiky

Ministry of Regional Development
Czech Republic

Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 224 861 481
klara.dostalova@mmr.cz
www.mmr.cz

Konference se již tradičně koná jako součást programu mezinárodního festivalu architektury a urbanismu Architecture Week Praha 2016.

The conference is traditionally held as a part of the program of the International Festival of Architecture and Urbanism Architecture Week Praha 2016.

architectureweek.cz

6. 10. 2016

mezinárodní odborná
dopravně-bezpečnostní
konference

International
transport-safety expert
conference

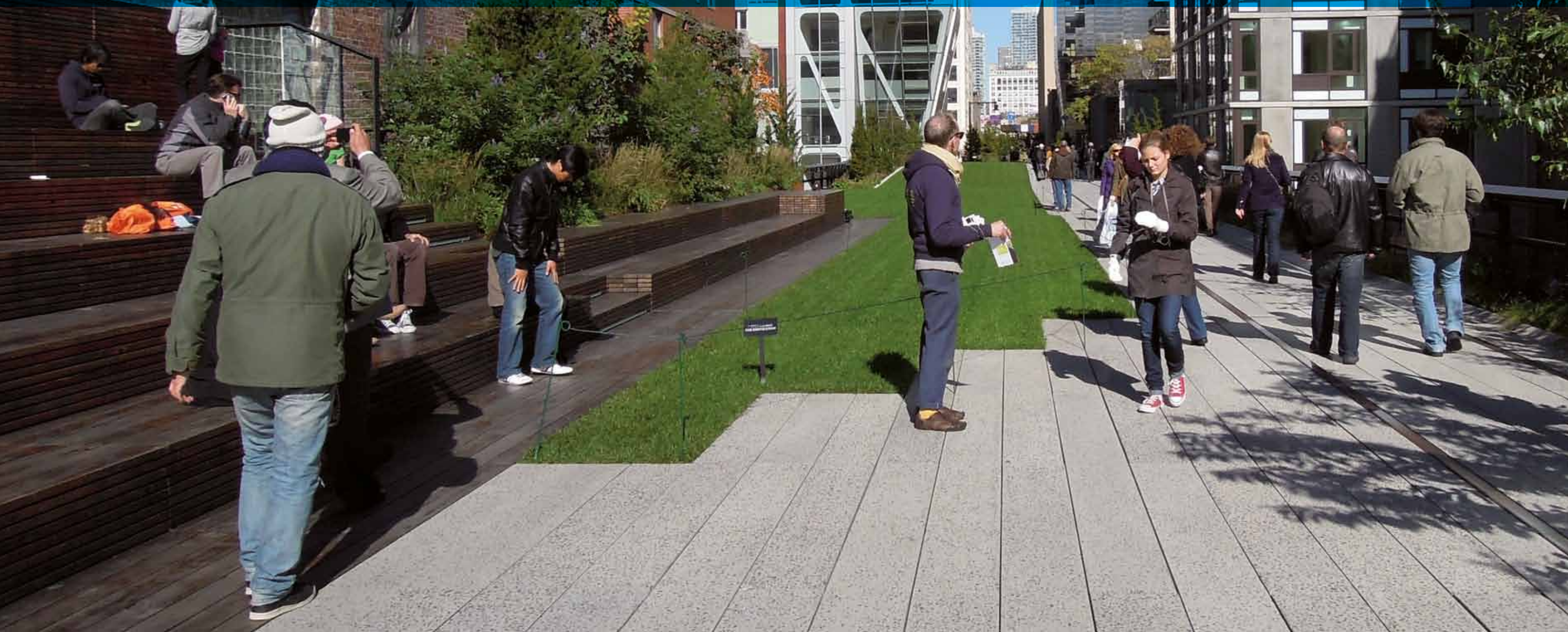
organic city

cesty
k chytřejším
městům

Heading
Towards Smarter
Cities

Residence primátorky
Hlavního města Prahy

Residence of the Mayor
of Prague



Rezidence primátorky hlavního města Prahy
Residence of the Mayor of Prague

Mezinárodní odborná dopravně-bezpečnostní konference
International transport-safety expert conference

organicity

Cesty k chytřejším městům / Heading Towards Smarter Cities

6. 10. 2016 | Program

Blok A: Přístup úřadů v České republice / Block A: Attitude of authorities in the Czech Republic

Moderuje / Moderator: **Pavel Švagr**, předseda, Správa státních hmotných rezerv ČR
Chairman of the Administration of State Material Reserves of the Czech Republic

Adriana Krnáčová, primátorka, Hlavní město Praha

Mayor, The City of Prague

Klára Dostálová, náměstkyně pro řízení sekce regionálního rozvoje, Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky

Deputy Minister – Regional Development Section, Ministry of Regional Development of the Czech Republic

Vladislav Smrž, náměstek pro řízení sekce politiky životního prostředí a mezinárodních vztahů, Ministerstvo životního prostředí České republiky

Deputy Minister for Section of Policy of the Environment and International Relations, Ministry of Environment of the Czech Republic

Ladislav Němec, náměstek ministra, Sekce dopravní, Ministerstvo dopravy České republiky

Deputy Minister, Transport Section, Ministry of Transport of the Czech Republic

Tomáš Chmelík, manažér útvaru čisté technologie, ČEZ, Česká republika

Head of Clean Technologies at ČEZ, Czech Republic

Blok B: Inspirace ze zahraničí / Block B: Inspiration from abroad

Moderuje / Moderator: **Petr Dolínek**, náměstek primátorky pro oblast dopravy, Hlavní město Praha
Deputy Mayor for Transport, The City of Prague

Steven W. Miller, mezinárodní ředitel – Regionální zástupce Amerického institutu Strategické rady architektů, Washington D.C., USA

International Director – Regional Representative to the American Institute of Architects Strategic Council, Washington D.C., USA

Antoni Vives i Tomàs, výkonný ředitel, The City Transformation Agency, město Barcelona, Španělsko

Chairman, City Transformation Agency, Barcelona, Spain

Ofer Manor, hlavní architekt, město Jeruzalém, Izrael

Chief Architect of the Jerusalem Municipality, Israel

Albert Wimmer, architekt a zakladatel, Ateliér Albert Wimmer, Vídeň, Rakousko (architekt Vídeňského hl. nádraží)

Architect and Founder, Ateliér Albert Wimmer, Vienna, Austria (author of the Vienna central railway station)

Mike Pichler, obchodní manažer Siemens Building Technologies, Rakousko

Sales manager Siemens Building Technologies, Austria

Petr Dolínek, náměstek primátorky zodpovědný za oblast dopravy a člen Výboru pro správu majetku a majetkových podílů ZHMP, Hlavní město Praha

Deputy Mayor for Transport and Member of the Prague City Assembly Committee for Management of Property and Property Shares, The City of Prague

Diskuse, občerstvení / Discussion, refreshment

Pavel Švagr vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze, kde poté působil jako odborný asistent. V roce 1989 na základě disertační práce získal titul CSc.

Od roku 1990 do roku 2000 působil na Katedře drobného podnikání a Katedře managementu VŠE v Praze, zároveň v letech 1998 – 2000 pracoval jako poradce ministra pro místní rozvoj. V roce 2000 stál u zrodu Státního fondu dopravní infrastruktury a do roku 2007 byl jeho ředitelem. V červenci 2008 se stal náměstkem generálního ředitele pro ekonomiku na Správě železniční dopravní cesty. V říjnu 2008 nastoupil na České dráhy jako poradce ekonomického náměstka. Představenstvo ČD ho poté v květnu 2009 jmenovalo do funkce náměstka generálního ředitele pro personální záležitosti. V této funkci působil až do srpna 2013. Krátce také působil jako člen představenstva ČD. Od roku 2014 působí ve funkci předsedy Správy státních hmotných rezerv.

Pavel Švagr je dopravní expert, který se dlouhodobě zaměřuje zejména na oblast financování a managementu dopravní infrastruktury a jejího dalšího rozvoje a to v oblasti silniční, železniční i vodní infrastruktury. Spolupracuje s několika vysokými školami, věnuje se také přednáškám a podílí se na přípravě publikací.

Pavel Švagr graduated from the University of Economics in Prague, where he later worked as an assistant professor. Following his dissertation, he earned his CSc. degree in 1989.

Between 1990 and 2000 he worked at the Department of Small Business and Department of Management of the University of Economics in Prague, while between 1998 and 2000 he also worked as an advisor to the Minister for Regional Development. In 2000 he was a co-founder of the State Fund for Transport Infrastructure and its Director until 2007. In June 2008 he became a Deputy General Manager for Economics of the Railway Infrastructure Administration. In October 2008 he started working for Czech Railways as an advisor to Deputy for Economics. Then in May 2009, the Board of Czech Railways appointed him a Deputy General Manager for Human Resources. He held this position until August 2013. He was also a member of the Board of Czech Railways for a short time. Since 2014 he has been working as a Chairman for the Administration of State Material Reserves.

Pavel Švagr is an expert in transport, focusing for a long time mainly on the field of financing and management of transport infrastructure and its further development, particularly of road, railway and water infrastructure. He co-operates with several universities, gives lectures and participates in preparing publications.



Pavel Švagr

Předseda, Správa státních hmotných rezerv České republiky

Chairman of the Administration of State Material Reserves of the Czech Republic



Správa státních hmotných rezerv České republiky
The Administration of State Material Reserves of the Czech Republic

Šeříková 616/1
150 85 Praha 5 – Malá Strana
Česká republika
Czech Republic

+420 222 806 342
psvagr@sshr.cz

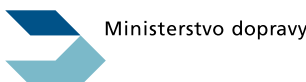
www.sshr.cz



Ladislav Němec

Náměstek ministra, Sekce dopravní

Deputy Minister, Transport Section



Ministerstvo dopravy České republiky

Ministry of Transport of the Czech Republic

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika
Czech Republic

+420 225 131 384
ladislav.nemec@mdcr.cz

www.mdcr.cz

Ministerstvo dopravy odpovídá v České republice za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy. Klíčová je zejména dopravní infrastruktura, tedy to, co města a obce fakticky spojuje a dělá z nich fungující a prosperující celek – stát. Česko má z minulosti určitý deficit: stavební výpadky z minulých let a nedořešenou komplikovanou byrokracií. V posledních dvou letech se ale situace postupně zlepšuje a zahájené kilometry dopravních staveb se opět zvyšují.

Máme-li k dispozici komfortní železnice a kvalitní silnice, můžeme se zabývat jejich smysluplným využíváním. Inteligentní dopravní systémy se postupně dostávají do reálného života měst. Veřejná výzkumná instituce v resortu dopravy Centrum dopravního výzkumu řeší otázky, jak si poradit s kolonami aut na příjezdech měst, jak řídit dopravu v reálném čase, jak regulovat parkování a jak používat systémy chytrého parkování, které usnadní život řidičům. Včetně obecnějších a komplexnějších témat, například jak motivovat občany ke změně životního stylu. Některé problémy můžou také pomoci vyřešit i správně vyhodnocená data získaná díky zapojení České republiky do programů Evropské kosmické agentury.

The Ministry of Transport in the Czech Republic is responsible for developing state policy in the field of transport. It focuses particularly on transport infrastructure, which effectively connects the cities and municipalities, and makes them a functional and prosperous whole - the state. The Czech Republic has a deficit from the past: building cut-offs of previous years and unresolved issue of complicated bureaucracy. However, in the last two years, the situation has gradually been improving and a number of the launched kilometers of road constructions is again increasing.

If we have comfortable railways and good roads, we can apply ourselves to their meaningful use. Intelligent transport systems are gradually getting a part of real city lives. The Transport Research Centre, a public research institution in the Transport Department, addresses the issues of how to deal with traffic tailing back on city access roads, how to manage traffic in real time, how to regulate parking, and how to use smart parking systems that make the lives of drivers easier, including wider and more complex topics, such as how to motivate people to change their lifestyle. Some problems could also be resolved by properly evaluating data obtained with integrating the Czech Republic into the European Space Agency programs.



Klára Dostálová

Náměstkyně pro řízení sekce regionálního rozvoje, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Deputy Minister – Regional Development Section, Ministry of Regional Development of the Czech Republic



Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky

Ministry of Regional Development Czech Republic

Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 224 861 481
klara.dostalova@mmr.cz
www.mmr.cz

Náměstkyně Klára Dostálová ve svém vystoupení představí činnosti Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k udržitelnému rozvoji měst.

MMR je ústředním orgánem státní správy ve věcech politiky bydlení, územního plánování, stavebního řádu a regionální politiky a mnoho z aktivit ministerstva cílí na rozvoj měst.

Paní náměstkyně se zaměří na legislativní a metodickou podporu v oblasti udržitelného rozvoje měst. Ministerstvo mj. koordinuje Integrované územní investice (ITI) a Integrované plány rozvoje území (IPRÚ); zajišťuje výkon státní správy na úseku územního plánování a stavebního řádu; podporuje koncept Smart Cities a vykonává činnost Národního kontaktního místa OP URBACT III. Součástí ministerstva je Národní orgán pro koordinaci.

Paní náměstkyně dále představí operační programy řízené MMR a národní dotační tituly ministerstva, které k vyváženému rozvoji měst přispívají.

The Deputy Minister Klára Dostálová will, during her short speech, introduce the activities of the Ministry of Regional Development of the CZ in the field of sustainable urban development.

The Ministry is the central government authority in the matters of housing, spatial planning, building rules and regional policy and many of its activities focus on urban development.

The Deputy Minister will talk about the legislation and methodological guidance by the Ministry in the field of sustainable urban development. The Ministry coordinates Integrated territorial investments and Integrated plans for territorial development, governs spatial planning and is responsible for building rules; supports the implementation of Smart Cities concept and acts as the National contact point of URBACT OP. The National Coordination Authority is also part of the Ministry.

The Deputy Minister will introduce Operational programmes managed by the Ministry as well as its national subsidy programmes that contribute to balanced urban development.



Antoni Vives i Tomàs

Předseda
Chairman



City Transformation Agency, S.L.

CL Ramon Miquel
i Planas Numb
08034 Barcelona
Španělsko
Spain

+34 608 26 14 48
info@ctabarcelona.com

www.ctabarcelona.com



Ofer Manor

Hlavní architekt města Jeruzalém

Chief Architect - Jerusalem Municipality



Město Jeruzalém

Municipality of Jerusalem

1 Safra Square
Jerusalem
Israel
Israel

+972 2 531 4600
mnofer@jerusalem.muni.il

www.jerusalem.muni.il

Dekódování chytrých měst: technologie, služby, lidé Decoding Smart Cities: Technology, services, people

Abstrakt: chytrá zařízení domácnosti propojená s internetem, cloudové a mobilní služby, velkoobjemová data v datových skladech, digitální výroba... to jsou bouřlivé technologie, které mění způsob našeho vytváření měst po celém světě. Jsou to nástroje, které kromě svých chytrých a digitálních komponent nabízí i nové možnosti zlepšení městského života. Dešifrace principů Chytrých měst nám v Barceloně pomohla pochopit aktuální sociální, ekonomickou, environmentální a technologickou problematiku při transformaci moderního města. Stejně jako u lidského genomu, rozkódování této městské DNA, která ovládá masy dat, může pomoci dalším městům vést a plánovat jejich chytrou a digitální transformaci.

Abstract: Internet of Things, Cloud and Mobile Computing, Big Data, Digital Fabrication... are disruptive technologies that change the way we are making cities all over the world. These are tools that beyond their smart and digital components offer new avenues of possibilities for improving urban life. Decoding the principles of the Smart City helped us in Barcelona to understand the social, economic, environmental and technological challenges at play in the transformation of the modern city. Like with the Human Genome, decoding this urban DNA that harnesses masses of data, may help other cities to guide and design their smart and digital transformation.

Chytré kroky – Mobilita a udržitelný rozvoj v Jeruzalémě Smart Moves – Mobility and Sustainable Development in Jerusalem

Cesty pro pěší, veřejná doprava, cyklistické stezky a rozvoj orientovaný na tranzit jsou dobře známými a široce implementovanými aspekty inteligentních měst po celém světě. Projevy těchto strategií v komplexním městě Jeruzalém však představují jedinečné výzvy, společně s překvapivými příležitostmi. V nových urbanistických projektech města se projevuje součinnost s dalšími městskými záměry, jako je sociální soudržnost, odolnost, památková péče a zelená infrastruktura, které budou představeny v prezentaci.

Walkability, public transit, bike trails and transit-oriented development are well recognized and widely implemented aspects of smart cities across the globe. Yet, the manifestations of these strategies in the complex city of Jerusalem present unique challenges, alongside surprising opportunities. Recent urban projects in the city manifest synergies with additional urban goals such as social cohesion, resilience, heritage conservation and green infrastructure, which will be showcased in the presentation.

„Projektování organických měst“ “Designing organic cities”

Města jsou živá a dynamická struktura a v našem městském prostředí probíhají a projevují se procesy zásadních změn. Když mluvíme o moderním rozvoji měst, a zejména o možných způsobech vytváření organických měst, do tohoto procesu je nutné zahrnout otázku plánování, sdílení a vedení. Výraz „organický“ se neomezuje pouze na ekologii, ale zahrnuje také sociální udržitelnost, vytváření a zakládání městských oblastí, v nichž stojí za to žít, a také zajištění flexibility a prostoru pro další vývoj. Urbanistické plánování vyžaduje čas, společné úsilí a ucelený přístup již v rané fázi. Urbanistické sdílení označuje potřebu implementovat univerzální design a zvážit možné procesy gentrifikace. Urbanistické vedení se zaměřuje na proces rozhodování a snaží se zodpovědět otázku, kdo o rozvoji měst rozhoduje a jaké jsou způsoby zapojení občanů do budoucnosti jejich rodného města. Na základě svých více než 30 let zkušeností v oblasti urbanismu a územního plánování bude vídeňský architekt Albert Wimmer řešit tato témata a pomocí příkladů vídeňského Hlavního nádraží, nemocnice Vídeň-sever a nové oblasti urbanistického rozvoje „Werftdreick Rostock“ v Německu ukáže, jak architektura může působit jako iniciátor pro zajištění moderních živých městských oblastí, které si zaslouží označení „ekologické město“.

Cities are living and dynamic structures, fundamental change processes take place and are manifested in our urban environment. When it comes to modern urban development, and even more the possible ways to create organic cities, we have to include the topics of planning, sharing and guiding in the process. The term “organic” isn’t restricted solely to ecology, but also includes social sustainability, the creation and provision of urban areas worth living in and to make sure that flexibility and room for further developments are secured. Urban planning demands time, joint efforts and a holistic approach at an early stage. Urban sharing refers to the need to implement a universal design and to consider possible processes of gentrification. Urban guiding focuses on the decision making process and aims to answer the question of whodicides about urban development and which ways are there to include the citizens in the future of their hometown. Based on over 30 years experience in urban design and town planning, Viennese architect Albert Wimmer will tackle these topics and, using the examples of Vienna Central Station, Vienna North Hospital and the new urban development area “Werftdreick Rostock” in Germany, will show how architecture can act as an initiator for securing modern vivid urban regions that deserve the title “organic city”.



Albert Wimmer

Architekt a zakladatel

Architect and Founder



Atelier Albert Wimmer

Flachgasse 53
1150 Wien
Rakousko
Austria

+43 1 982 3000
office@awimmer.at
www.awimmer.at



Mike Pichler

Obchodní manažer Siemens
Building Technologies

Sales manager Siemens Building
Technologies

SIEMENS
Ingenuity for life

Siemens Aktiengesellschaft
Österreich

Werner von Siemens Platz 1
5020 Salzburg
Rakousko
Austria

+43 664 885 53473
mike.pichler@siemens.com

www.ascr.at

Chytré město Aspern – výzkumný program Aspern Smart City Research Program

Globální změny jako jsou růst populace, urbanizace, péče o životní prostředí a nedostatek zdrojů přináší stěžejní otázky pro naši společnost. Stoupá nutnost ochrany kritické infrastruktury, je třeba zásadně snížit spotřebu energií a CO₂ emisí, zároveň stoupají požadavky na bezpečnost. U mnoha těchto otázek hrají zásadní roli budovy. Cesty transformace běžných budov na chytré budovy použitím technologií jsou součástí výzkumného programu, kterému se věnujeme ve vídeňském Aspernu. Tato nová multifunkční městská část zahrnující byty, kanceláře, obchodní a školní kampus je ideální „živou laboratoří“ pro vývoj a testování chytrých budov a zároveň konceptů chytrého města.

Mike Pichler je od roku 2010 zodpovědný za řadu projektů z oblasti Smart Buildings/Smart Cities v divizi Building Technologies společnosti Siemens AG Rakousko. Jedním z těchto projektů je předměstí Aspern ve Vídni, kde se podílí na nastavení a realizaci výzkumného programu. Hlavním přínosem tohoto projektu je začlenění budov a zapojení obyvatel do celkového energetického systému předměstí. V rámci organizace The International Electrotechnical Commission (IEC) je Mike Pichler členem skupiny TC57 WG21 řešící například otázky týkající se napojení IT systémů v chytrých budovách. Na Univerzitě aplikovaných věd v Salzburgu studoval informační technologie a systémy.

Global challenges like the growing of population, urbanization, environmental care and the scarcity of resources drive the big issues for our society. The need of protection of our critical infrastructure is increasing, the consumption of energy and CO₂ emissions have to be reduced dramatically, the requirements concerning the security of life are constantly increasing. Buildings play a crucial role for many of these issues. Ways to transform common buildings into smart ones using building technologies are part of the Aspern Smart City research program in Vienna. This new, multifunctional city district including apartments, offices, business and a school campus is an ideal “living lab” to develop and test smart building as well as smart city concepts.

Since 2010, Mike Pichler has been responsible for various Smart Buildings/Smart Cities projects within the division Building Technologies at Siemens AG Austria. One of these projects is outskirts of Wien-Aspern, where he contributed to the setup and implementation of the research program. The main contributions of this project are the integration of buildings into the overall energy system as well as smart user participation. Within The International Electrotechnical Commission (IEC) is Mr. Pichler also member of IEC standardization related to Smart Building IT communication topics (TC57 WG21). He studied information technology and systems at the University of Applied Science in Salzburg.



Chytré město Aspern

Na vídeňském předměstí Seestadt Aspern vzniká nová čtvrť, která využívá nejnovějších vědeckých poznatků k tomu, aby svým obyvatelům zajistila co nejpříjemnější život. S použitím nejmodernějších technologií Siemens zde naplno ožívá koncept efektivního chytrého města. V Aspernu do roku 2028 vznikne 10 500 bytů, celkový počet obyvatel se odhaduje na 20 000.

Odolná města nejsou jen chytrá, jsou potřebná Resilient Cities are not just smart they are needed

Požadavkem 21. století je řešit dlouhé a pomalé změny a připravit se na otřesy a napětí. Faktem je, že změna klimatu a její účinky jsou vládám organizací a společností po celém světě již dlouho známé. Nedávné setkání Paris Accord COP 21 se zaměřilo na zpomalení změn, které již probíhají. Výsledkem je adaptovat způsob, jakým žijeme a jakým fungují města, směrem k principu udržitelnosti. Síly a geografické znaky, které se objevily v důsledku klimatických změn, vyvolává otřesy a tlak na lidi, místa a zdroje, což má často za následek katastrofické závěry. Příprava na tyto okolnosti vyžaduje, aby architekti, příslušní odborníci, řídicí orgány a zúčastněné strany rozpoznali kolektivní silné a slabé stránky svých komunit, spolu s hrozbami a riziky, jimž čelí. Plánování odolných staveb, jejich uplatnění v praxi a realizace prolínají všechny aspekty společnosti, ekonomiky a bezpečnosti, a jsou předmětem zájmu organizací celého světa, jako je například AIA. Tento globální požadavek zdůrazňuje Rockefellerova nadace 100 odolných měst, která v každém městě světa jmenovala hlavního odborníka na „odolnost“ pro řešení zásadních problémů, kterým musíme společně čelit.

Obecně je cílem této prezentace rozpoznat konkrétní problémy, stejně jako ozřejmit potřebu odolnosti. Toto setkání má přitáhnout pozornost k těmto dotčeným oblastem, a rovněž k dalším aktuálním příležitostem a příkladům úspěchů, abychom my jako architekti mohli mít vliv na průběh konverzace a prosazovat inovace a změny. Pro architektky a jejich komunitu je nezbytností řešit celosvětové problémy patrné ve všech městech světa. Praha, jako mnoho velkých historických měst, vyrostla tam, kde geografické charakteristiky podpořili růst společnosti, prosperity, bezpečnosti, a kde mohly probíhat dějiny. Tytéž geografické charakteristiky nyní vystavují město a jeho obyvatele nebezpečí. Říční záplavy, extrémní horko a přesuny obyvatelstva jsou jen některé z otřesů a tlaků, které jsou v tomto městě patrné. Jak se mohou tyto okolnosti stát příležitostí pro vytvoření bezpečnější a odolné budoucnosti?

The imperative of the 21st century is to address long slow change and prepare for shocks and stresses. It is a fact that climate change and its effects have long been known to governing bodies and communities throughout the world. The recent Paris Accord COP 21 focused on slowing the change that is already well underway. The resultant adaptation to the way we live, how cities operate and sustain our selves is the movement of sustainable practice. However the forces and geographies that have emerged from climate change result in shocks and stresses to people, places and resources often resulting in catastrophic conclusions. Preparing for these circumstances requires Architects, Allied professionals, governing bodies and stake holders to recognize collective strengths and weaknesses of their communities along with the threats and hazards they face. Resilient building planning, practice and implementation crosscut every aspect of society, economy and safety is being recognized by organizations such as the AIA all over the world. This global imperative is highlighted by the Rockefeller Foundations 100 Resilient cities that has placed a chief resilience officer in each of these cities across the globe to address these profound issues we collectively face.

The overall goals of this presentation are to recognize the issues at hand as well as illuminate the need for resilience. This session highlights those areas of concern as a foundation to further present opportunities and examples of success. Where we as architects can have an impact in leading the conversation and drive innovation and change are on the table. The imperative for Architects and their communities is a global issue and is seen in cities all around the world. Prague like many great historic cities, was built where the geographies promoted community growth, prosperity, security and allowed history to take hold. Those same geographies now place the city and its people at risk. Riverine flooding, extreme heat, population displacement, are only of few of the shocks and stresses that are apparent in this city. How can these circumstances become opportunities as we build for a safer for resilient future?



Steven W. Miller

Mezinárodní ředitel, regionální
zástupce strategické rady, Ame-
rický institut architektů

International Director, Regional
Representative, American In-
stitute of Architects Strategic
Council

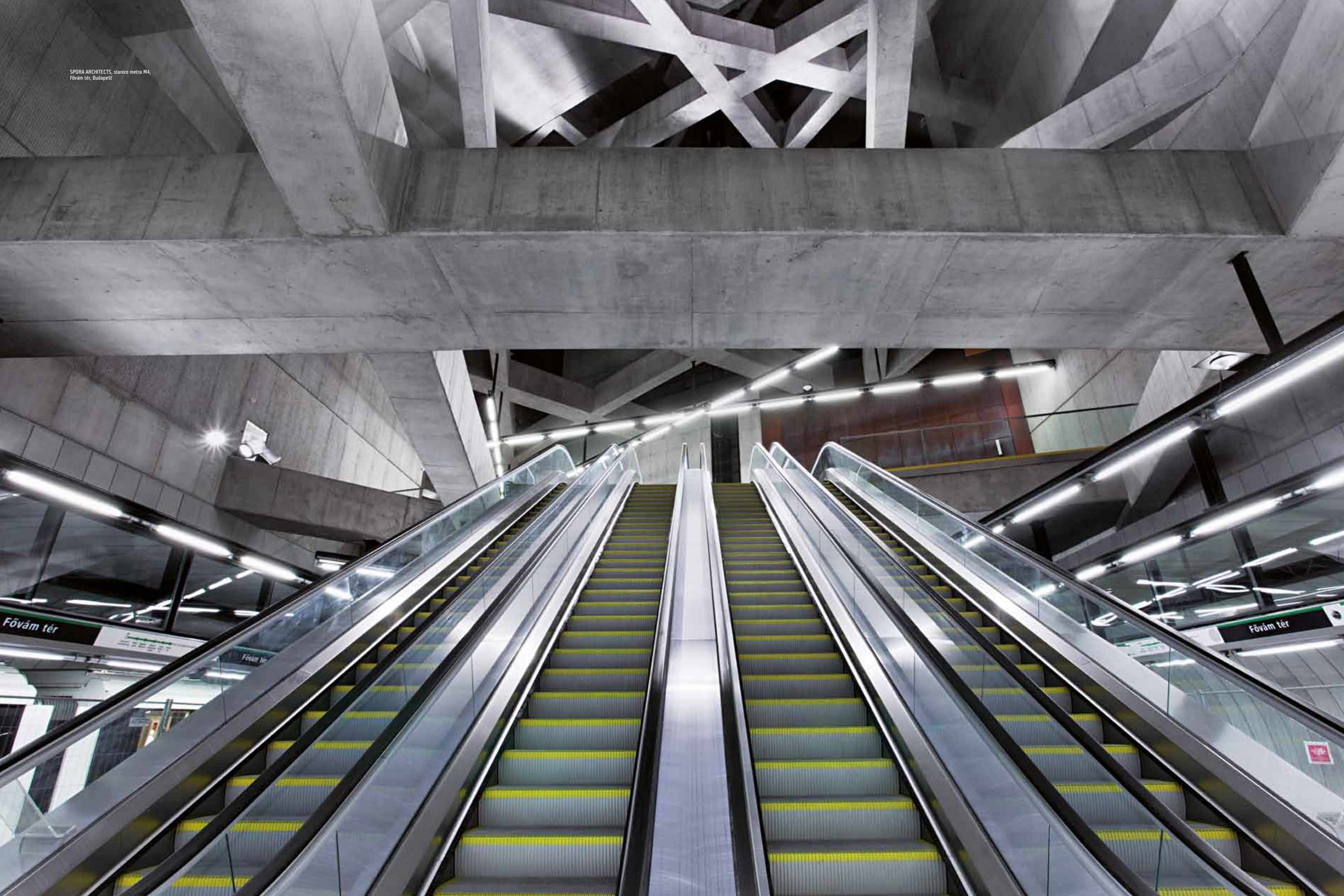
Americký institut architektů

The American Institute
of Architects
AIA International Region C/O

1735 New York Avenue, NW
Washington, D. C. 20006-5292
Spojené státy americké
United States of America

+1 516 398 2955
smiller@plandesignconsult.com

www.aiainternational.org





Vladislava Hujová

Starosta

Mayor



Městská část Praha 3

Municipal District of Prague 3

Havlíčkovo náměstí 9
130 00 Praha 3
Česká republika
Czech Republic

+420 222 116 397
hujova.vladislava@praha3.cz

www.praha3.cz



Praha 3 má členité a rozsáhlé území, které nabízí vyspělou, do jisté míry ještě nepoznanou architekturu. Ulice a náměstí zdobí skutečné architektonické skvosty. Letmo můžeme zmínit nárožní dům U Božích bojovníků v Husitské ulici, puristický činžovní dům Elektrických podniků v Domažlické ulici, novorenesanční vilu Terezu v Italské ulici nebo olšanskou vilu Neumannových, kde se scházeli věhlasní spisovatelé, malíři a novináři. Mezi činžovními a pavlačovými domy lze narazit na noblesní architekturu, jakou představuje kulturní zařízení Atrium v Čajkovského ulici, původně barokní kostel Povýšení sv. Kříže, nebo kubistická Betlémská kaple, ukrytá ve vnitrobloku Prokopovy ulice. Novogotický kostel sv. Prokopa na Sladkovského náměstí nebo kostel Nejsvětějšího Srdce Páně na náměstí Jiřího z Poděbrad slovinského autora Josipa Plečnika jsou nejvýraznější mi církevními stavbami v Praze 3. Zajímavým místem jsou také rozsáhlé Olšanské hřbitovy, kde naleznete během procházky mnoho náhrobních kamenů nebo hrobek různých uměleckých slohů. V blízkosti hřbitovů se nachází nákupní centrum Atrium Flora, které láká na obchody, multikino s 3D projekcí, kavárny a restaurace. Prahu 3 také čekají změny. Panelové domy z doby normalizace projdou vnější proměnou, Koněvova ulice dokonce kompletní rekonstrukcí, která zlepší funkčnost komunikace a zvelebí okolí. K výtvarným dílům a plastikám v Praze 3 přibýlo nedávno dílo, které zde tolik chybělo. Památník v podobě rotující stuhý vztýčené k obloze v Chelčického ulici byl nedávno odhalen k 115. výročí narození Jaroslava Seiferta, který zvětčil Žižkov ve svých vzpomínkách a literatuře, za niž získal Nobelovu cenu. Přírodní dominantou Prahy 3 jsou zelené vrchy Parukářka a Vítkov, kam lze vyrazit z centra na vycházky, pokochat se nádherným výhledem na celou Prahu, případně se zde pobavit na akcích organizovaných městskou částí , jako je Žižkovské pivobraní nebo Poznejme se, sousedé.

Prague 3 has an uneven and vast territory that offers a developed and, to some extent, still unrecognized architecture. The streets and squares are adorned by true gems of architecture. In brief, we can mention the corner house U Božích bojovníků (At God's Warriors) in Husitská street, a puristic apartment building of the Electricity Companies in Domažlická street, a neo-Renaissance villa Teresa in Italská street, or the Neumanns' villa in Olšany, where renowned writers, artists and journalists were meeting. Among the apartment buildings and courtyard balcony houses, you can find a refined architecture, such as a cultural center Atrium in Čajkovského street, the former Baroque church of Holy Cross Exaltation, or a cubist Bethlehem Chapel, hidden in the courtyard of Prokopova street. The neo-Gothic church of St. Prokop at Sladkovského Square and the Church of the Sacred Heart at the Square of George of Poděbrady, of the Slovenian author Josip Plečnik, are the most distinctive religious buildings in Prague 3. The points of interest also include the vast Olšanské cemeteries, where you'll find many gravestones or tombs of various artistic styles during your walks. Near the cemeteries, there is a shopping center Flora Palace, which attracts with its shops, a multiplex cinema with 3D projection, cafes and restaurants. Prague 3 is also about to go through the changes. The prefabricated concrete buildings from the period of normalization will undergo an outer transformation, Koněvova street will be completely renovated, thereby enhancing the functionality of communication and improving the surroundings. The art works and sculptures in Prague 3 have recently been added with a work that was missing so much here. A monument in the form of a rotating ribbon raising up to the sky in Chelčického street was recently unveiled to commemorate the 115th anniversary of the birth of Jaroslav Seifert, who immortalized Žižkov in his memoirs and literature, for which he won the Nobel Prize. Being the natural landmarks of Prague 3, the green hills of Parukářka and Vítkov are the places closest to the city, where you can go for a walk, feast on spectacular views of the whole Prague, or entertain yourself at events organized by this municipal district, such as Žižkov hop harvesting or Getting to know the neighbors.

Žižkov vznikl v druhé polovině 19. století zastavěním krajiny pod vrchem Vítkovem mezi dolním Novým Městem pražským a Olšanskými hřbitovy. Původně se toto území nazývalo Vinohrady, neboť ve středověku zde byly vinice.

Urbanistická koncepce čtvrti je založena jako síť protínajících se trojúhelníků, které jsou tvořeny ulicemi ve velmi svažitém terénu. Bloky domů jsou poměrně převýšené a pozemky velmi intenzivně využívány. Pítoresknost výsledného obrazu dotváří velké množství pavlačových domů. Vstupíme-li dovnitř domů, překvapí nás svět řemesla konce 19. století: leptané sklo, litinové zábradlí, dřevěné detaily oken a výkladců, dlažby a obklady. Tyto příklady „uměleckého řemesla“ však byly ve své době vyráběny jako sériová produkce. Přes nezvyklé urbanistické řešení a umělecký dojem je prostorový koncept založen velmi jasně a má svůj řád a hierarchii. Dnešním hygienickým normám by však Žižkov nemohl vyhovovat, ostatně podobně jako Malá Strana.

Urbanistické struktura je doplněna náměstími, která mají spíše drobný charakter a intimní měřítko. Procházíme-li Žižkovem, jsme neustále překvapováni novými pohledy, průhledy, které vznikají zalamováním ulic v dramatickém terénu, kombinováním horizontál a vertikál či umísťováním významných a výrazných budov na důležitých a místech.

Městský prostor je doplněn zajímavými průchody, případně schodišti, která dotvářejí intimní ráz místa, zákoutími, křižením ulic, v nichž vznikají mikroprostory jako stvořené pro umístění výtvarných objektů.

Městská část Praha 3 již několik let uvažuje o oživení veřejného prostoru výtvarnými objekty. Dala zpracovat studie, které se touto problematikou zabývají. V rámci těchto projektů bylo dané téma široce diskutováno jak se sochaři (Hendrych, Róna, Suška, Veselý, Skála, Gebauer), tak se školami, jako je Akademie výtvarných umění a Vysoká škola uměleckoprůmyslová. Otázka umísťování uměleckých objektů byla i několikrát na školách studentům a vyučujícím prezentována.

Žižkov byl vždy svébytnou sociální enklávou, která vznikla v 19. století promícháním přistěhovalců z venkova, chudiny ze zbouraného Židovského města na Starém Městě pražském a umělců a radikálů, kteří se zde cítili svobodněji než na blízkých Vinohradech. Charakteristický duch se částečně dochoval. Navíc podle sociologických průzkumů v této chvíli v pavlačových domech žije velká komunita cizinců, kteří si tuto svéráznou čtvrť oblíbili.

Myslíme si, že i díky tomu žižkovské obyvatelstvo bude přijímat intervence do veřejných prostorů pozitivně.

Dříve se sochy umísťovaly na důležitých náměstích a připomínaly slavné osobnosti či události. V současné době se vnímání uměleckého díla posunulo, již to nemusí být veliká socha nedostupného velikána Havlíčka, Husa nebo Palackého. Výtvarné umění zcivilnělo a stalo se součástí našeho všedního života. Nejlépe to je vidět na extrémním poli lidové sprejerské tvořivosti, která však ne vždy potěší majitele nemovitosti.

Naším cílem je najít takové formy, které budou živé pro všechny vrstvy obyvatelstva a nepůjde jen o akademické výtvarné umění na ozdobu, ale o umění skutečně zapojené do života ulic a jejich obyvatel.

Jeden z prvních novodobých počínů je vytvoření umělecké připomínky básníka Jaroslava Seiferta, nositele Nobelovy ceny za literaturu, na začátku Seifertovy ulice. Celý zanedbaný pozemek byl kompletně obnoven a na pozemku vztýčena stůžka vinoucí se k nebi jako upomínka na tohoto velkého poetu.

Skončíme slovy tohoto básníka, která se vztahují i na naši snahu oživit žižkovské prostory a zákoutí uměleckými díly pro potěchu všem: „Ano, tak jsem nějak prožíval i chvíle, kdy jsem se poprvé pouštěl do žižkovských ulic. Ones mi nejde už o to, co jsem tam tehdy našel, ale o tu radost a překvapení, které mi s přibývajícímí léty byly vždy vzácnější a vzácnější. Všechny věci na světě nejsou krásné, ale ty, které básník zvolí, přetrvávají. Aspoň tak dlouho, jak je živa báseň, kterou napíše. Ať žije poesie!“

Ing. arch. Ivan Vavřík

Žižkov originated in the second half of the 19th century by building on an area under the Vítkov hill between the lower New Town of Prague and Olšanské cemeteries. Originally, this area was called Vinohrady, because there were vineyards here in the Middle Ages.

The urban concept of the district was established as a network of intersecting triangles, formed by streets in a very steep terrain. The blocks of houses are quite overgrown and the lands are very intensively cultivated. The resulting picturesque image is completed with a large number of courtyard balcony houses. When entering the houses, one would get surprised by the world of craft of the end of the 19th century: etched glass, cast iron railings, wooden details of windows and shop windows, tiles and facings. These examples of “artistic crafts”, however, were at that time manufactured as a serial production. Despite the unusual urban design and artistic impression, the spatial concept is based very clearly and has its own order and hierarchy. However, by today's standards of hygiene, Žižkov could not come into existence, just like Malá Strana.

The urban structure is complemented by squares of quite a small scale and intimate character. If you go through Žižkov, you are constantly getting surprised by new perspectives, insights that arise by bending the streets in this dramatic terrain, combining the horizontals and verticals, or locating important and distinctive buildings at significant places.

The urban space is supplemented with interesting passages or stairs, creating an intimate character of the area by various corners and street intersections, which produce micro-regions as an ideal location for art objects.

The Municipal District of Prague 3 has for several years been considering the revival of public spaces by art objects. The studies have been undertaken to deal with this issue. Within these projects, the topic was widely discussed by sculptors (Hendrych, Róna, Suška, Veselý, Skála, Gebauer), as well as by schools, such as the Academy of Fine Arts and the Academy of Arts, Architecture and Design. The issue of placing the objects of art in public spaces was also presented several times to students and teachers.

Žižkov has always been a peculiar social enclave, which emerged in the 19th century by mingling the newcomers from rural areas, the poor from demolished Jewish Quarter in the Old Town, and artists and radicals, who felt more free here than in the nearby district of Vinohrady. This spirit has been partially preserved. Moreover, according to sociological surveys, a large community of foreigners who love this quirky district live in courtyard balcony houses nowadays.

We think this will be one of the reasons for Žižkov population to accept introducing the new elements in public spaces positively.

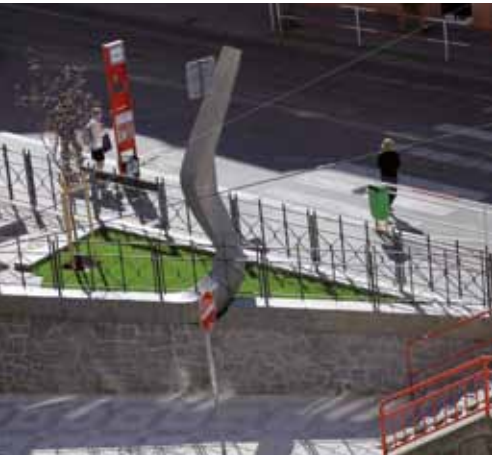
Previously, the statues were localized at important squares, and these were mainly the statues reminding of a famous personalities or events. Nowadays, the perception of a works of art is different, it does not already have to be a big statue of inaccessible giants like Havlíček, Hus or Palacký. The fine art has become more informal, being a part of our everyday life. This is best seen in the extreme field of folk graffiti creativity, which, however, does not always please the homeowners.

Our goal is to find a form accessible to all layers of population, and it will not be just the academic art of merely a decorative function, but the art that will actually be involved in lives of streets and its inhabitants.

One of the first deeds of this modern period is the creation of artistic memorial of the poet Jaroslav Seifert, Nobel Prize winner for literature, at the beginning of Seifert Street. The whole neglected plot was completely restored, and a ribbon winding up to the sky as a reminder of this great poet was erected here.

To end, let us recall the words of this poet, which are also applicable to our efforts for reviving Žižkov spaces and corners with works of art for the pleasure of all: “Yes, this is how I experienced the moments when I first entered Žižkov streets. I do not mind now what I had found there, but what matters today is the joy and surprise, more and more valuable to me with growing years. Not all things in the world are beautiful; only those ones will persists, that the poet chooses. At least for as long as the poem he wrote is alive. Long live the poetry!”

Ing. Arch. Ivan Vavřík



Památník Jaroslavu Seifertovi

Jaroslav Seifert Monument

Autoři architektonické koncepce
authors of architekturnal
conception:
Ing. arch. Ivan Vavřík, Ing. arch.
Matyáš Roith

Autor sochy
sculpture author:
Akad. Sochař. Jan Roith

Autor fotografií
photographer:
doc. Rudo Prekop FAMU



Jan Čížinský

Starosta

Mayor



Městská část Praha 7

Municipal District of Prague 7

nábř. Kpt. Jaroše 1000
170 00 Praha 7
Česká republika
Czech Republic

+420 220 144 000
CizinskyJ@praha7.cz

www.praha7.cz

Praha 7 – Architecture Week text 2016

Praha 7 je obklopena Vltavou. Spojuje v sobě velké parky, místa historicky cenná, architektonicky bohatá i neotřelou atmosféru čtvrti, která se pozvolna mění v jedno z živých a inspirativních nových center Prahy. V blízké budoucnosti nás čeká otevření velkého rozvojového území Holešovice-Bubny, které propojí Holešovice s Letnou, a kultivace levého břehu řeky Vltavy.

Děláme vše pro to, aby na levém břehu Vltavy v holešovickém meandru vznikla nová rekreační oblast, která propojí Štvanici se Stromovkou a Letenskými sady. Praha 7 má ve své letenské části dostatek kvalitních zelených ploch, zatímco Holešovice trpí jejich deficitem. Potvrdil to nedávno i Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy v rámci příprav takzvaného Metropolitního plánu. Trend posledních let je přitom ve většině evropských metropolí jasný. Lidé méně opouštějí město na víkend a požadují takové změny ve veřejném prostoru, které jim umožní věnovat se odpočinku tam, kde bydlí. Břehy mnoha řek se tak díky revitalizacím a úpravám mění na oblíbená, hojně navštěvovaná místa, nabízející nejrůznější způsob využití. Levý vltavský břeh obepíná celou Prahu 7, ale zatímco pravý břeh se daří úspěšně oživit – vede tudy například oblíbená cyklostezka – levý břeh je dnes až na krátký úsek kolem tržnice v podstatě neprostopupné území jen pro odvázně.

S odborníky i našimi sousedy se letos pro inspiraci obracíme do evropských měst, která jsou v řešení spojení města a řeky podstatně dále než my. Chceme následovat příklady Drážďan, Bratislavy, Paříže, Vídně nebo holandských měst. Naším cílem je vytvořit lokalitu, kde se aktivity nebudou uměle organizovat, ale budou vznikat inspirovány prostředím a jeho možnostmi. Občasně trhy, přístaviště pro lodí i lodičky, trasy pro procházky a běh i výlety na kole nebo bruslích, místa, kde děti i dospělí mohou hrát kopanou nebo volejbal, ale také lávky, které umožní spojení s pravým břehem Vltavy a jejími ostrovy, to vše by mělo postupně zaplnit levý břeh od tržnice po Císařský ostrov. Nevznikne zde jednotné zelené pásmo – charakter parku se podřídí možnostem jednotlivých úseků a dílčích projektů. Plán oživení levého vltavského břehu je v souladu se směřováním celého města. Magistrát si v roce 2013 nechal zpracovat studii s názvem Koncepce pražských břehů, která nabízí městským částem, podnikatelům i neziskovým organizacím náměty, jak by soužití s řekou mohlo v Praze vypadat.

V některých případech je třeba přesvědčit také soukromé investory, aby upravili své projekty a levý břeh mohl dobře sloužit všem obyvatelům „Sedmičky“. Cílem radnice Prahy 7 však je zajistit, aby se levý břeh stal celkově prostopupným a nabídl chybějící možnosti rekreace v této části čtvrti, stejně jako pohodlné spojení se Stromovkou, která zůstává nejoblíbenější destinací. Identitu města tvoří kromě domů především jeho veřejný prostor, ulice, náměstí, ale také parky a nábřeží. Velmi se těšíme, že nábřeží na levém vltavském břehu bude brzy naplněno různými rekreačními a kulturními aktivitami.

Zkultivovat břehy je jen jedna část úkolu, druhá spočívá v zajištění dobrého spojení obou břehů pěšími lávkami, mosty a třeba i přívozy nebo vodní tramvají. Udržitelný rozvoj města předpokládá nejen šetření energiemi, ale především vytváření kvalitních městských prostor, krátkých spojení, dostatku zeleně, zkrátka takového prostoru, ve kterém se budeme cítit příjemně a budeme v něm rádi bydlet. Proto jsme pro prezentaci na letošním festivalu Architecture Week vybrali Libeňský most, součást projektu pěti nových pražských mostů, které na počátku 20. století významně pomohly rozvoji naší městské části.



Praha 7 – Architecture Week text 2016

Prague 7 is surrounded by Vltava. It combines large public parks, historically valuable and architecturally rich places, and an original atmosphere of a district, which has gradually turned into one of the living and inspiring new centers of Prague. In the near future we will launch a large development area Holešovice - Bubny, which will connect Holešovice and Letná, as well as cultivation of the left bank of the Vltava River.

We are doing our best to have a new recreation area on the left bank of Vltava in Holešovice meander, which will connect Štvanice to Stromovka and Letenské parks. Prague 7 has plenty of high quality green spaces in its part of Letenské parks, while Holešovice suffer from their deficiency. This was recently confirmed by the Institute of Planning and Development of the Capital City of Prague within preparation of the so-called Metropolitan Plan. The trend of recent years in most European capitals is clear. Fewer people are leaving the cities for the weekend and require changes in the public space, enabling them to relax where they live. Banks of many rivers have been revitalized and modified, thus changing to popular places, frequently visited and used in a wide variety of ways. The left bank of Vltava surrounds the whole of Prague 7, but while the right bank is successfully becoming alive - for example with its popular cycling route, the left bank, except for a short stretch near the Marketplace, is now virtually an impenetrable territory only for the brave ones.

This year, with experts and our neighbors we are turning to European cities for inspiration, which have made much more progress in their solutions for connecting the city and the river. We want to follow the examples of Dresden, Bratislava, Paris, Vienna and Dutch cities. Our goal is to create a place where activities will not be organized artificially, but will emerge inspired by environment and its possibilities. Occasional markets, docks for ships and boats, paths for walking and jogging and for cycling or skating, places where children and adults can play football or volleyball, but also walkways that allow connection to the right bank of the Vltava River and its islands, all this should gradually fill the left bank of the Vltava River from the Marketplace to the Císařský Island. No uniform green zone will arise there - the character of the park will obey the possibilities of individual segments and sub-projects. The plan of reviving the left bank of Vltava is in accordance with the trend throughout the city. In 2013, the City Council has undertaken a study called Concept of Prague banks, which offers suggestions for possible coexistence with the river in Prague to municipal districts, entrepreneurs and nonprofit organizations.

In some cases, it is also necessary to persuade private investors to modify their projects, and the left bank could well serve all residents of Prague 7. The aim of the Prague 7 City Hall, however, is to ensure that the left bank became permeable in general, and offered the missing recreational opportunities in this part of the district, as well as convenient connections to Stromovka, which remains the most popular destination. Together with houses, the identity of cities consists mainly of their public spaces, streets, squares, as well as parks and waterfronts. We are very pleased that the left bank of Vltava will soon be filled with various recreational and cultural activities.

Cultivating the banks is only one part of the task, the second is to ensure good connections between both banks by footbridges, bridges and even ferries or water trams. Sustainable urban development consists not only in saving the energy, but also in creating high quality urban spaces, short connections, abundant greenery, simply an area, in which we feel comfortable and in which we are happy to live in. Therefore, we have chosen Libeňský bridge to be presented at this year's Architecture Week, a part of the project of five new bridges in Prague, which in the early 20th century significantly helped the development of our district.



Pavel Krtek

předseda představenstva a
generální ředitel

Chairman of the Board



České dráhy, a.s.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222
110 15 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 972 232 203
KPPsek@gr.cd.cz

www.cd.cz

Pane předsedo, České dráhy jsou tradičním partnerem FESTIVALU ARCHITECTURE WEEK, proč jste se rozhodli zapojit do této akce?

Železnice a její stavby jsou od 19. století důležitou součástí krajiny. To je také důvod, proč nechceme zůstat stranou. Byť dnes je infrastruktura majetkem Správy železniční dopravní cesty a výpravní budovy jsme na tuto státní organizaci převedli nedávno. Nadále však zůstáváme vlastníkem stovek menších drážních nemovitostí, včetně brněnského hlavního nádraží a Masarykova nádraží v Praze.

Jaký jste měli k prodeji nádraží důvod?

Byla jich celá řada. Primárně jde o další krok k dokončení transformace české železnice. Výpravní budovy jsou jednoznačně součástí drážní infrastruktury, která má sloužit všem dopravcům za stejných podmínek. Zároveň není možné, aby jeden dopravce platil opravy a údržbu těchto objektů a ostatní je jen bezplatně využívali. Tak to bylo doposud.

Naše výstava nese název Organické město a tam České dráhy coby národní dopravce také patří. Souhlasíte?

Určitě ano. Náš životní prostor přece netvoří jen samotná architektura. Kvalitu života, a to zejména ve velkých aglomeracích, dotváří celá řada faktorů, včetně dopravy. S námi cestuje každý rok kolem 170 milionů lidí. Rostoucí zájem přitom pozorujeme v dálkové a právě v příměstské dopravě. Typická je samozřejmě Praha, kde vlaky v posledních letech plní na mnoha linkách vyožené funkce městské dopravy. Každý den tady jezdí našimi příměstskými vlaky do práce, do škol nebo k lékařům přes statisíce lidí.

A pokud vím, jste zapojeni také do integrovaného dopravního systému. Je to tak?

Ano. A to nejen v Praze. Jsme organickou součástí těchto systémů po celé republice a chceme tuto spolupráci s kraji a městy nadále rozvíjet.

Vy jste hodně investovali do nových vozidel, třeba v Praze jezdí prakticky jen nové CityElefanty, je tu tedy ještě šance na další rozvoj?

Potenciál pro zlepšení tu je. Ať už jde vyožené o naše služby, například rychlost a pohodlnost odbavení, nebo o další zahuštění spojů, což ale nezáleží na nás. Objednatelé, my i cestující zájem máme, ale narážíme na již zmíněnou infrastrukturu. Ve špičkách jezdí v příměstské dopravě vlaky i po patnácti minutách a vzhledem ke stavu kolejí a jejich kapacitě je to mnohde absolutní maximum.

Stát by tedy měl podle Vás investovat do modernizací tratí kolem měst?

V případě Prahy nebo Brna i přímo uvnitř města. Pokud se podíváme do Paříže, Mnichova, nebo do Londýna, všude tam vznikají nové městské železnice a zastávky, které propojují příměstskou a městskou dopravu. V centrech měst jsou samozřejmě vedeny v tunelech a plní tak vlastně i roli metra.

Vnímání dopravy ve městě ovlivňuje také design vlaků, podobně jako u nádraží architektura, nemyslíte?

Určitě ano. Lidé čekající na vlak by měli mít dobrý pocit jak při čekání na zastávce, tak při příjezdu vlastního vlaku a při pobytu v něm. Pokud neprojde vlak tunely mezi protihlukovými zdmi, dotváří také obraz města, kterým projíždí. Nelze se proto divit, že řada měst vyžaduje pro své soupravy charakteristický design. Také my a naši dodavatelé spolupracujeme s řadou designerů a známých architektů, kteří se profesně věnují dopravě. Mohou tak skloubit architekturu a design staveb i souprav.

Když se vrátím ještě k nádražním budovám, dočkáme se brzy opravy všech?

To je dotaz na nového vlastníka. Obecně lze ale říci, že stát má větší možnosti získat peníze na jejich rekonstrukce, včetně dotací z EU. My jsme se snažili v rámci svých možností, kompletní opravou prošly třeba výpravní budovy nádraží v Třinci, Poděbradech, Týništi nad Orlicí nebo v Uherském Brodu. Na jiných jsme připravili projekty modernizací a díky jejich využití bude moci SŽDC tyto stanice rychleji opravit. Pro nás to bude mít pozitivní efekt v tom, že zákazníci nebudou frustrováni tím, že z nového vlaku vystoupí na zašlém a nepěkném nádraží.

Prodej nádražních budov vám zároveň uvolnil ruce pro váš hlavní byznys. Alespoň tak o tom mluvil i ministr dopravy Dan Ůok.

To považuji za jedno z pozitiv této transakce. Máme o jednu starost méně a můžeme se víc zaměřit například na rozvoj mezinárodní dopravy, kde vidíme velký potenciál. Stále taky vylepšujeme služby. Zhruba od půlky srpna si naši zákazníci mohou vyzkoušet nový web s eShopem a dát nám zpětnou vazbu před jeho ostrým spuštěním. Nakoupíme i stovky nových přenosných pokladen pro vlakový doprovod, čímž umožníme rozšíření placení platebními kartami a zrychlíme odbavení. To jsou ty „drobnosti“, které vedou ke spokojenosti zákazníků a jejich loajalitě k nám.



Od roku 2014 zajiřuje mezinátní spojení Prahy, Brna, Vídně a Grazu sedm moderních jednotek ČD railjet. Na lince jezdí společně s jednotkami railjet Rakouských spolkových drah. Since 2014, the international connection between Prague, Brno, Vienna and Graz is provided by seven modern railjet trains of Czech Railways. They operate on this line together with railjet trains of Austrian Federal Railways.



Mr. Chairman, Czech Railways are a traditional partner of ARCHITECTURE WEEK FESTIVAL, what made you decide to participate in this event?

Since the 19th century, the railways and their constructions have been an important part of the landscape. That is why we do not want to stay aside. Even though today the infrastructure is owned by the Railway Infrastructure Administration, and recently we have assigned the station buildings to this national organization. Still, we will be the owner of hundreds of smaller railway properties, including the Main Station in Brno and Masaryk Railway Station in Prague.

What was the reason for selling the station buildings?

There was a number of reasons. Primarily, this is another step towards completing the transformation of Czech railways. Station buildings are clearly a part of the railway infrastructure, which is to serve to all carriers under the same conditions. At the same time, it is not possible for one carrier to pay repairing and maintaining these objects, and for others just to use them free. That has been the case until now. Our exhibition is called Organic City and Czech Railways as a national carrier also form its integral part. Do you agree?

Definitely yes. After all, our living space is not just architecture itself. A quality of life, especially in large agglomerations, is made up by a number of factors, including transportation. Around 170 million people travel by our railways every year. We are observing a growing interest in long-distance, as well as suburban transport. This is of course typical for Prague, where many train links have indeed fulfilled a function of urban transport in recent years. More than 100,000 people go to work, to school, or to the doctor by our suburban trains every day.

And as far as I know, you are involved in the integrated transport system as well, aren't you?

Yes. And not only in Prague. We are an organic part of these systems throughout our country, and we want to continue in developing this cooperation with regions and cities.

You have invested a lot in new vehicles, for example on railways in Prague we see almost entirely the new CityElefants. Is there still a space for further development?

There is still a potential for improvement. Whether strictly in terms of our services, such as speed and comfort of check-in, or adding further connections, which, however, does not depend on us. The ordering parties, we and our passengers, all of us do show interest, but we are encountering the already mentioned infrastructure. At peak times the suburban trains operate at 15-min. intervals, and given the condition of the tracks and their capacity, it is often an absolute maximum.

So in your opinion, the state should invest in the modernization of tracks around the cities?

In Prague and Brno also inside the city. If you go to Paris, Munich, or London, there are new urban railways and stations developing, connecting the suburban and urban transport. In city centers, they are of course lined in tunnels, thus also fulfilling the role of subway.

Perception of transport in the city is also influenced by design of trains, just as the case is with architecture influencing the station, don't you think?

Definitely yes. People waiting for the train should feel well while waiting at the station, as well as on arrival of their train and when staying in it. If the train does not go through tunnels between soundproof walls, it also completes an image of the city it passes through. Therefore, it is no wonder that many cities require a distinctive design for their trains. Together with our suppliers, we cooperate with a number of designers and well-known architects, who are professionally engaged in transportation. Thus, they can combine the architecture and design of both the buildings and the trains.

Let's get back again to the railway buildings, are we going to see them all repaired soon?

That is a question for the new owner. Generally, it can be said that the state has more possibilities to raise money for their reconstruction, including grants from the EU. We did our best, for example the station buildings in Třinec, Poděbrady, Týniště nad Orlicí or in Uherský Brod have undergone a complete reconstruction. On many others, we have prepared projects of modernization, and thanks to their use RIA will be able to reconstruct these stations quickly. It will have a positive effect for us too, since the customers will not be frustrated when getting off the new train at a shabby and unsightly station.

Selling of station buildings also freed your hands for your core business, as far as Dan Ůok, Minister of Transport, has mentioned so.

This is what I consider one of the positives of this transaction. We have one less thing to deal with, and thus we can focus more on development of international transport, where we foresee a great potential. We are also still improving our services. From around the middle of August, our customers can try out a new website with eShop, and give us feedback before starting its full operation. We are going to buy hundreds of new portable cash registers for train escorts, thus allowing wider use of credit card payments and accelerating the check-ins. Those are the „little things“ that lead to satisfaction of customers, and to their loyalty to us.

1. Příklad zdárné rekonstrukce historické haly výpravní budovy ve stanici Opava východ provedené Českými drahami.
An example of successful reconstruction of historical hall of the railway station Opava East carried out by Czech Railways.
- 2-3. České dráhy citlivě opravily řadu menších stanic, např. v roce 2011 v České Skalici
Czech Railways sensitively reconstructed a number of smaller stations, e.g. in Česká Skalice in 2011.
4. Moderní soupravy InterPanter zvýšily kvalitu spojení mezi dvěma největšími českými městy
Modern InterPanter trains have increased a quality of connection between two largest Czech cities.

Jednotka pendolino před opravenou budovou mariánskolázeňského nádraží.
Barevné řešení a interiér pendolin navrhol známý dopravní architekt
Patrik Kotas.
Pendolino train in front of the building of railway station
in Mariánské Lázně. The color solution and interior of pendolinos
was designed by the well-known transport architect Patrik Kotas.





Tomáš Chmelík

vedoucí útvaru čistých
technologií

Head of Clean Technologies



ČEZ, a. s.

Duhová 2 / 1444
140 53 Praha 4
Česká republika
Czech Reublic

+420 211 042 610
tomas.chmelik@cez.cz

www.cez.cz

Mohl byste z pozice vedoucího útvaru čistých technologií společnosti ČEZ v krátkosti vysvětlit tento pojem?

Vznik našeho útvaru se datuje do roku 2009, kdy bylo zřejmé, že sektor energetiky významně ovlivní nástup nových technologií a je potřeba se jimi systematicky zabývat. Neznamená to, že by se jim ČEZ do té doby nevěnoval, ale posláním útvaru bylo soustavněji identifikovat nové příležitosti se zajímavým potenciálem a rozvíjet ty perspektivní. Útvar tak pokrýval poměrně širokou škálu aktivit od výzkumu a vývoje a inovací přes problematiku chytrých sítí (Smart Grids), inovativních obnovitelných zdrojů, decentralizované výroby elektřiny a tepla až po elektromobilitu. Záběr tak byl skutečně poměrně značný a zahrnoval škálu technologií umožňujících snižování spotřeby a uhlíkové stopy nebo přinášejících větší komfort či úsporu nákladů. „Čisté technologie“ nám proto přišly jako srozumitelný zastřešující pojem. Aktivita, které postupem času dospěly do fáze komerční atraktivity, převzaly odpovídající linie společnosti ČEZ a dál je rozvíjejí, dnes je hlavním těžištěm naší činnosti elektromobilita.

V roce 2009 otevřel ČEZ program FutureMotion, který se kromě podpory fotovoltaiky, elektráren na biomasu a malých lokálních zdrojů zabývá také elektromobilitou. V jaké fázi se tento projekt nachází?

Elektromobilitu považujeme za významný rozvojový projekt, navíc je pro nás jako energetiku přirozeným segmentem trhu – elektromobily používají ke svému pohonu elektřinu, kterou vyrábíme, distribuujeme a prodáváme. Roli ČEZ v elektromobilitě vidíme primárně v provozování dobíjecí infrastruktury, kdy ve vlastní síti dobíjecích stanic nabízí elektromobilistům možnost dobíjení jejich vozidla. Tento základní produkt chceme rozšiřovat i směrem k nabídce dalších souvisejících řešení, například pro dobíjení v domácnostech nebo ve firmách, která lze kombinovat i s jinými produkty a technologiemi nabízenými Skupinou ČEZ.

V rámci projektu provozujeme společně s našimi partnery zhruba třicetku elektromobilů a podpořili jsme i využití elektřiny ve veřejné dopravě, což považujeme zejména ve městech za velmi perspektivní -- v současné době jezdí na pravidelných linkách BB1 a BB2 mezi stanicí metra Budějovická a areálem BB Centrum dvojice elektrobuses značky SOR. Nedílnou součástí projektu je také propagace a osvěta, účastníme se proto řady akcí a eventů, kde je možné se s technologiemi elektromobility seznámit.

Jak hustou síť dobíjecích stanic máte pro své uživatele připravenou?

V současné době provozujeme zhruba 70 stanic veřejného dobíjení, z toho 23 rychlodobíjecích, umožňujících dobíjení vozidla během 20 až 30 minut. Na jejich výstavbu se v nejbližším období chceme primárně soustředit. V České republice je nyní registrováno už více než tisíc automobilů na elektrický pohon, ale věříme, že toto číslo v následujících letech významně poroste, čemuž by měla odpovídat i hustota a dostupnost dobíjecí infrastruktury. Naším cílem je budovat síť stanic tak, aby poskytl komplexní pokrytí po celé ČR, tj. pokrytí nejen měst, ale i hlavních silničních tahů. Navíc je potřeba, aby výstavba sítě trh s elektromobily do určité míry „předběhla“, protože absence veřejných dobíjecích stanic je vnímána jako významná bariéra. Další stanice bychom měli uvést do provozu v řádu týdnů. V první vlně se soustředíme na takzvanou páteřní síť, především v krajských městech a tazích mezi nimi, která by je dokázala propojit v dojezdové vzdálenosti. Automobilista by tak měl na hraně dojezdu, což je dnes 150 až 200 km, vždy možnost auto dobít a pokračovat dál.

Jak vypadá běžná uživatelská rutina dobíjení baterií? Zmínil jste stanice rychlodobíjecí a stanice s normálním dobíjením. Jaký je mezi nimi časový rozdíl?

Rychlodobíjecí stanice má výkon 50 kW a umožňuje dobít 80 % kapacity akumulátoru elektromobilu za 20 až 30 minut, slouží tedy jako způsob rychlého doplnění energie pro další cestu. Normální dobíjecí stanice disponuje nižším výkonem a v závislosti na typu vozidla umožňuje dobít v rozsahu dvou až osmi hodin. Tyto stanice jsou tedy vhodnější v místech, kde řidiči tráví delší čas a délka dobíjení koresponduje s délkou parkování. Je také třeba podotknout, že uvedené časy se vztahují k plnému dobíť akumulátoru vozidla – dobíjet lze samozřejmě i částečně a energii doplňovat průběžně. Navíc se obecně předpokládá, že elektromobily se budou dobíjet primárně v domácnostech přes noc nebo ve firmách přes den. Přístup k naší síti dobíjecích stanic je pomocí RFID čipové karty, v současné době nabízíme neomezené dobíjení za paušální platbu 150 Kč měsíčně. Přístup k veřejné síti chceme v souladu s naší strategií kombinovat s dalšími produkty do komplexních balíčků – příkladem je prodej tzv. wallboxů a kabelů určených pro profesionální dobíjení v domácnostech a ve firmách. Uživatel elektromobilu má také možnost využívat zvýhodněný tarif elektřiny.

S jakými výrobci na vývoji elektromobilů spolupracujete? Dá se v budoucnu očekávat posun hranice dojezdu?

Partnery projektu je většina velkých automobilek. Mají vlastní program vývoje vozidel na elektrický pohon a vyrábějí je sériově, například Volkswagen, Nissan, Peugeot, BMW, Opel, Kia, Mitsubishi a další. Přicházejí dnes na trh s auty, která mají dojezd 200 až 250 km. Na roky 2018 až 2019 se cílí s vozy, které mají dojezd 300 až 350 km. To jen ukazuje, že budoucnost, kdy auta zvládnou dvojnásobnou vzdálenost, je relativně blízko a dočkáme se jí do roku 2020.

Jak vidíte budoucnost elektromobility? Budou se vozy na elektrický pohon používat plošně?

Věříme tomu, že elektromobilita postupně zaujme v silniční dopravě významné postavení. Nečekáme nějakou elektromobilovou revoluci, ale projekce ukazují, že podíl prodeje elektromobilů by měl v následujících letech narůstat a vozový park dosáhne desítek až stovek tisíc vozidel. Elektromobily začnou nejdříve pronikat do těch segmentů, pro které neplatí některá omezení – zejména dojezd. S tím, jak se technologie bude postupně vyvíjet, bude se jejich nasazení postupně rozšiřovat. Významným impulzem může být veřejná podpora – a to nejen ta přímá v podobě finanční dotace, ale i v podobě nefinančních opatření, která mohou pořízení a provoz elektromobilu výrazně zatraktivnit. Tady se nabízí příležitost pro kraje a města, které mohou rozvoji elektromobility a tím i zlepšení životního prostředí a kvality života na svém území pomoci.

Některé městské části Prahy zavedly možnost parkování elektromobilů v modré zóně za registrační poplatek 100 Kč. Typickým nástrojem, který řada evropských měst využívá, je povolená jízda v pruhu pro autobusy. Jestliže se podaří zkombinovat určité množství podobných pobídek, mohou spolu s vybudovanou sítí dobíjecích stanic vést k mnohem masivnějšímu využívání elektromobilů.

Vidíte tedy v elektromobilitě důležitou strategickou komoditu vývoje města?

Pokud bude mít elektromobil připravené prostředí, svou si cestu najde a není pochyb, že elektromobily do měst, která jsou významně zatížena emisemi a hlukem, patří. Je otázkou městské architektury, aby např. předem počítala s potřebnou elektrickou konektivitou při výstavbě nebo rekonstrukci veřejných parkovišť, dopravních tepen. To vyžaduje

strategické plánování a pohled do budoucna a úzce to souvisí s obecnějším tématem Smart Cities. I těmto technologiím se jako Skupina ČEZ prostřednictvím dceřiné společnosti ČEZ ESCO věnujeme a připravujeme pro tuto oblast řadu produktů. Téma inteligentních měst se týká všech základních oblastí infrastruktury – energetiky a služeb, mobility a informačních a komunikačních technologií, které vše zastřešují a propojují. Součástí takové struktury jsou také inteligentní budovy ať už soukromé, nebo firemní. Jejich poptávka se již neomezuje jen na dodávku elektřiny, ale vyžadují také řešení úspor energií, energetickou efektivitu. Domácnosti dnes často řeší nákup a instalaci fotovoltaických panelů, úsporných elektrických spotřebičů, tepelných čerpadel a plynových kotlů... Snažíme se na trhu profilovat jako společnost, která umí nabídnout komplexní řešení na klíč, a to včetně řešení souvisejících právě s elektromobilitou.

As a manager of the Department of Clean Technologies of the ČEZ company, could you please briefly explain this term?

Our department was established in 2009, when it was clear that the energy sector would significantly influence the emergence of new technologies, which required systematic attention. It does not mean that ČEZ had not do so before, but the department's aim was to systematically identify new opportunities with interesting potential and to develop the most promising ones. Thus, the department was covering quite a wide range of activities, from research, development and innovations, through the issue of Smart Grids, innovative renewable resources, decentralized production of electricity and heat, up to electro-mobility. As you can see, our scope was actually quite broad and included a whole range of technologies enabling reduction of fuel consumption and carbon footprint, or bringing more comfort and cost savings. Therefore, we considered "clean technologies" to be a comprehensive umbrella term. Activities that gradually reached the stage of commercial attractiveness were taken over by the corresponding lines of ČEZ and are further developed; what we focus on now is electro-mobility.

In 2009, ČEZ opened the FutureMotion program, which, in addition to supporting photovoltaics, biomass power plants and small local sources, also deals with electro-mobility. At what stage is this project now?

We consider electro-mobility a significant development project, and moreover, for power engineering, electro-mobility is a natural segment in the market - electric cars are driven by electricity that we are producing, distributing and selling. In electro-mobility, ČEZ has primarily the role of a charging infrastructure operator, providing the owners of electric cars with a possibility to recharge their vehicles in our own network of charging stations. We want to further expand this basic product towards offering other related solutions, like recharging at households or in companies, which could also be combined with other products and technologies offered by ČEZ Group.

Within this project, we use about thirty electric cars together with our partners, and we have also supported the use of electricity in public transport, which we consider very promising particularly in cities - currently, the subway station Budějovická and the premises of BB Centrum are linked by a pair SOR electro-buses as regular lines BB1 and BB2. Promotion and raising of awareness is an integral part of the project, and thus we are participating in a series of actions and events, where you can get information about technologies of electro-mobility.

How dense is the network of charging stations available to your users?

We are currently operating approximately 70 public charging stations, including 23 fast charging ones, allowing to charge your vehicle within 20 to 30 minutes, and we want to focus primarily on their further expansion. More than a thousand of electric cars are currently registered in the Czech Republic, but we believe this number will grow significantly in the coming years, which should be accompanied by a more dense and available charging infrastructure. Our goal is to build a network of stations to provide a comprehensive coverage throughout the country, i.e. to cover not only the cities, but also the main roads. Moreover, it is necessary that the construction of this network "outran" the market of electric vehicles to some extent, because the lack of public charging stations is seen as a significant barrier. More stations should be put into operation in the following weeks. In the first phase, we will focus on the so-called backbone network, especially in regional cities and arterial roads between them, which could interconnect the cities within a driving distance. Thus, at the limit of the run-out distance, which is now 150-200 km, the motorists could always have a possibility to recharge their car and go on.

What is the common user routine when recharging the batteries? You mentioned fast charging stations and stations with normal recharging. What's the time difference between them?

An output of the fast charging station is 50 kW, allowing you to recharge 80 % of capacity of the electric vehicle battery in 20 to 30 minutes, and thus it is a method for rapid recharging for your next journey. An output of normal recharging stations is lower, and depending on the type of your vehicle it enables charging within 2-8 hours. These stations are thus preferable in locations where drivers spend more of their time, and the time of charging corresponds to the time of parking. It should also be noted that the above time data relate to full charging of the vehicle batteries - they can of course be recharged partially as well, and the energy can be supplemented continuously. Moreover, it is generally assumed that the electric vehicles will primarily be charged overnight at households, or through the day in the companies. Our network of charging stations is accessible by using RFID smart cards, and currently we offer unlimited charging for a lump payment of CZK 150 per month. In accordance with our strategy, we want to combine an accessibility to the public network with other products included in complex packages - for example by selling the so-called Wallboxes and cables designed for professional charging at households and in companies. The electric car users have an option to use a preferential electricity tariff as well.

What manufacturers are you cooperating with in developing electric vehicles? Can we expect expanding the limits of the run-out distance in the future?

Our project partners include most of major car manufacturers. They have their own program of developing electric vehicles and produce them in series, for example Volkswagen, Nissan, Peugeot, BMW, Opel, Kia, Mitsubishi, and others. In the current market, they are offering cars reaching 200-250 km. In 2018-2019, cars reaching 300-350 km are expected to appear. It just shows that the future, when these cars will be able to reach twice that distance, is approaching very quickly and will become reality by the year of 2020.

In your opinion, what is the future of electro-mobility? Will the electric vehicles be used globally?

We believe electro-mobility will gradually take an important position in the road transport. We do not expect any electro-mobile revolution, but the projections show that the share of electro-mobile sales should grow in the coming years to achieve a fleet of tens to hundreds of thousands of vehicles. Electric vehicles will first penetrate into segments, for which some restrictions - especially the run-out distance - do not represent any problem, and with developing technologies, the use of these cars will gradually expand. Public support might be an important impulse - not only in the form of direct financial subsidies, but also in the form of non-financial measures, which could make the purchase and operation of electric vehicles much more attractive. This is an opportunity for regions and cities to support developing electric mobility and thereby improve the environment and quality of life in their territory with a wide range of measures.

Some of Prague districts introduced parking of electric cars in the blue zone for a registration fee of CZK 100. A typical instrument used by a number of European cities is to allow riding in the bus lane. If we manage to combine a sufficient number of similar incentives, together with an established network of charging stations they can lead to a much more massive use of electric vehicles.

So you consider electro-mobility an important strategic commodity in the city development?

If the electric car will have suitable conditions ready, it will find its way and there is no doubt that electric vehicles should become an integral part of cities that are heavily burdened with emissions and noise. It is a challenge for urban architecture, inter alia to envisage the necessary electrical connectivity in the construction or renovation of public parking places and traffic arteries. This requires strategic planning and looking to the future, and it is closely related to the general topic of "Smart Cities". ČEZ Group pays attention to these technologies and with its subsidiary ČEZ ESCO we are preparing a range of products for this area. The issue of smart cities covers all the essential areas of infrastructure - energy and services, mobility, as well as information and communication technologies, which are overarching and interconnecting everything. Such structures also comprise smart buildings, whether private or corporate one. Their demand is no longer confined only to the supply of electricity, but also requires solutions for energy savings and energy efficiency. Today the households are often dealing with purchase and installation of photovoltaic panels, energy-efficient appliances, heat pumps and gas boilers ... We are trying to profile ourselves in the market as a company that can offer complete turnkey solutions, including solutions related to electro-mobility.



Jiří Fouse

Generální ředitel

Managing Director



OBERMEYER HELIKA a. s.

Beranových 65
199 21 PRAHA 9 – Letňany
Česká republika
Czech Republic

00420 281 097 111
info@obermeyer.cz

www.obermeyer.cz



Vaše společnost má na českém trhu nejkomplexnější nabídku služeb v oblasti architektury a projektování, inženýrské činnosti, technického zařízení budov atd. Kterou ze současných činností firmy považujete za prioritní a jakým směrem se společnost Obermeyer Helika vyvíjí?

Největší je samozřejmě divize architektury a projektování, ale našim zákazníkům chceme nabídnout opravdu komplexní službu, aby se na nás mohli obrátit již v rané fázi přípravy projektu a provedli jsme ho až po skutečné dokončení. Co se týče vývoje společnosti, je tomu rok, co jsme úspěšně dokončili fúzi společností Helika, Obermeyer Albis – Stavoplan a Obermeyer HVAC, jejichž nástupnickou organizací je právě Obermeyer Helika, a. s. Zároveň jsme letos oslavili dvacet pět let úspěšného působení na českém trhu a do budoucna jsme si stanovili několik strategických cílů. Tím zásadním je zajistit postavení skupiny Obermeyer na mezinárodním trhu, kde by měla být vnímána jako efektivní, zisková a moderní společnost. Chceme se zaměřit na klíčové produkty, ve kterých jsme na evropské špičce. Klademe důraz na moderní technologie, ke kterým patří například revoluční způsob projektování metodou BIM, k jehož průkopníkům v ČR patříme. Neopomíjíme ani motivaci a rozvoj zaměstnanců. Je důležité, aby jejich práce byla stále vysoce kvalitní a efektivní, což se logicky vždy projeví i na dalším zvyšování spokojenosti našich zákazníků.

Vaše portfolio obsahuje celkem široký rejstřík přístaveb a rekonstrukcí veřejných budov, velmi často nemocnic. Jaký význam přikládáte tomuto typu realizací?

S rekonstrukcí a modernizací veřejných budov, a zdravotnických zařízení zvlášť, máme opravdu bohaté zkušenosti u nás i v zahraničí. Příkladáme jim samozřejmě velký význam, uvědomujeme si jejich důležitost a víme, že při práci na nich je zapotřebí vysoká kvalifikovanost a know-how. Mezi naše realizace patří například přístavba a rekonstrukce Onkologického ústavu sv. Alžběty v centru Bratislavy, rekonstrukce porodnického a dětského oddělení FN Motol v Praze nebo rekonstrukce akutních chirurgických provozů pražské Thomayerovy nemocnice. Ze zahraničních projektů se k významným zdravotnickým zařízením, jež skupina Obermeyer projektovala, řadí například rozsáhlý zdravotnický komplex ve městě Al Ajn ve Spojených arabských emirátech, který svým pacientům nabízí více než 700 lůžek. Díky našim projektům víme, jak je práce ve zdravotnictví náročná, a věříme, že naši svědomitou prací přispíváme k tomu, aby zdravotnický personál nacházel v námi navržených prostorech příjemné pracovní prostředí a pacienti zase přívětivé místo, které nevyvolává strach a nedůvěru, ale naopak jim napomůže lépe snášet nemocniční pobyt.

Jaké místo ve výřtu vašich projektů zaujímá obor obnovy územních celků a staveb?

Vždy se snažíme tvořit nejen jednotlivé budovy, ale i konkrétní podobu města. Každý projekt je pro nás novou výzvou, u každé budovy je nutné přemýšlet v širších souvislostech – o celkovém zasazení do prostoru, napojení na infrastrukturu, dopravní obslužnosti, veřejné zelení atd. Při navrhování a projektování našich staveb často konzultujeme i s odborníky z nejrůznějších oborů – s vědci, výtvarnými umělci, grafiky, sociology, lékaři, historiky nebo kritiky architektury a výtvarného umění. Využíváme také zkušenosti načerpané ze spolupráce s uznávanými evropskými architektonickými kanceláři a renomovanými architekty, například Office for Metropolitan Architecture, Heinrich Böll, Massimiliano Fuksas Architetto, Studio Capelli Architettura, Benoy atd. Každý navržený objekt je pak do urbanistické koncepce zasazen v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje, s cílem pro úměrnost i ohledem na historický kontext a životní prostředí.

Jedním z připravovaných projektů je také komplexní revitalizace území bývalých pekárén Odkolek v pražských Vysočanech. V čem spočívá unikátnost tohoto projektu? Jakou pro vás představuje výzvu a jaký má přínos z hlediska veřejného dopadu (infrastruktury atd.)?

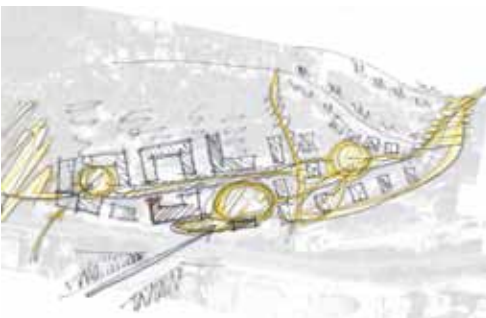
Náš návrh se snaží o plynulé propojení kontextu celoměstské zeleně (park Flajšnerka, sady na Klíčově), o pokračování městské uliční zástavby z centrální části Vysočan a napojení na vilovou čtvrť začínající v ulici Pod Krocínkou. Areál Odkolek se nachází v křížení všech těchto urbanisticky velmi důležitých aspektů. Bývalý mlýn pekárén Odkolek je staticky v horším stavu, vzhledem ke své různorodé kompozici je jeho plná využitelnost obtížná. Naší snahou a výzvou zároveň je zachovat všechny jeho nejhodnotnější části, které citlivě doplníme dostavbou v obrysu a objemu současného stavu budovy. Tato regenerace spojená s novým využitím objektu pro bydlení, kulturu a maloobchod udrží původní kouzlo industriální architektury a zároveň umožní, aby objekt opět sloužil pro život místních. Návrh respektuje také morfologii terénu a členění území na dvě odlišné části. Spodní umožňuje propojení a výstavbu nových městských uličních bytových domů, pro vnesení života do oblasti pak navrhujeme částečně obchodní a jiné jednotky v parteru. Nejblíže metru vznikne stavba se smíšenou funkcí, která bude zároveň bariérou před rušnou silnicí. V horní části pozemku se bytová zástavba rozvíjí a navazuje na charakter ulic s vilovou zástavbou začínající v ulici Pod Krocínkou. Zástavbu doplňuje i přívětivý landscaping, založený na množství volných travnatých ploch s přirozenou výsadbou keřů a stromů. Do zelených ploch jsou účelně zasazena volná veřejná prostranství, sloužící obyvatelům a návštěvníkům lokality – náměstí, park, dětské hřiště, promenáda, vodní prvky.

V čem jsou pro developerskou společnost atraktivní projekty zaměřené na kompletní revitalizaci území bývalých průmyslových areálů či objektů?

Je to pro nás určitě velká příležitost a výzva, jak skloubit několik zásadních faktorů – využít prostor, historii, genia loci a možnost být skutečně blízko lidem, obyvatelům. Lokality brownfieldů skýtají potenciál inteligentního rozvoje a jeho realizace má pozitivní sociální a ekonomický dopad na danou oblast. Pro nás to tedy znamená příležitost podílet se na velmi zajímavých projektech a být, jak se říká, „u toho“.

Jak by z hlediska současného tématu AW 2016 měl správně koncipovaný územní celek jako součást organického města vypadat?

Měl by harmonicky spojit jednotlivé prvky – propojovat krajinu a město s okolím, zároveň být přívětivý k obyvatelům, zajistit multifunkcionalitu svého využití, být „živý“ po celý den, zahrnovat obytné části, administrativní části, nabízet komplexní služby, výbornou dopravní dostupnost, volnočasové aktivity a přirozený veřejný prostor pro trávení volného času a setkávání se. Zkrátka být multifunkčním celkem skýtajícím veškerou občanskou vybavenost, stavby pro bydlení, pracovní příležitosti a možnosti pro volný čas.



In the Czech market, your company has the broadest range of services in the field of architecture and designing, engineering, technical equipment of buildings, etc. Which of the current activities of the company do you consider the priority, and what will the company Obermeyer Helika focus on in its development?

Division of architecture and design is of course the biggest one, but we want to offer our customers a truly comprehensive service in order to be at their disposal from an early stage of the project preparation to its actual completion. As for the company development, it has been a year since we successfully completed the merger of the companies Helika, Obermeyer Albis - Stavoplan and Obermeyer HVAC, with Obermeyer Helika, a.s. being the successor organization. This year we have also celebrated twenty-five years of successful operation in the Czech market, and we have set some strategic goals for the future. The essential one is to ensure the position of Obermeyer group in the international market, where it should be seen as an efficient, profitable and modern society. We want to focus on key products, where we are at the European top. We put emphasis on advanced technologies, which include the revolutionary way of designing by using BIM method, in which we are one of the spearheads in the Czech Republic. We do not neglect the motivation and development of employees either. It is important that their work was still efficient and of high quality, which is logically always reflected in the further increase of customers' satisfaction.

Your portfolio contains a broad a range of building extensions and reconstructions of public buildings, often of hospitals. What importance do you attach to this kind of realizations?

We really have an extensive experience in reconstructions and modernizations of public buildings, in particular medical facilities, both at home and abroad. Naturally, we attach a great importance to them, being aware of their significance, and knowing that such a job requires a high qualification and know-how. Our projects include the extension and reconstruction of the Oncological Institute of St. Elizabeth in the center of Bratislava, the reconstruction of the maternity and children's department at the University Hospital Motol in Prague, or reconstruction of acute surgical operations at the Thomayer Hospital in Prague. As regards the international projects, significant medical facilities designed by Obermeyer group include, for example, a large medical complex in Al Ain city in the United Arab Emirates, providing its patients with more than 700 beds. Thanks to our projects we know how demanding the work in health care is, and we believe our conscientious work contributes to creating pleasant working environment for the medical staff and a welcoming place for patients, not causing fear and mistrust, but helping them to better bear up a hospital stay.

What is the position of the department of restoring territorial units and buildings in the list of your projects?

We are always trying to create not only individual buildings, but also a specific character of the city. Each project is a new challenge for us, with each building requiring to think about in a broader context – about its overall incorporation into the surroundings, its connection to the infrastructure, public transport, public greenery, etc. When planning and designing our buildings we often consult with experts from various fields - with scientists, artists, graphics, sociologists, doctors, historians and critics of architecture and fine arts. We also use experience from cooperation with reputable European architectural studios and renowned architects, such as the Office for Metropolitan Architecture, Heinrich Böll, Massimiliano Fuksas Architetto Studio Capelli Architettura, Benoy, etc. Each designed object is then embedded into the urban design in accordance with principles of sustainable development, with a sense of proportion, while considering the historical context and the environment.

A complex revitalization of former bakeries Odkolek in Vysočany, Prague, is one of the projects currently being prepared. What is unique about this project? What kind of challenge does it represent for you, and what is its contribution from the point of view of its public impact (infrastructure, etc.)?

Our design seeks to seamlessly blend the context of a citywide green (Flajšnerka park, Klíčový park), to continue the development of urban street buildings from the central part of Vysočany, and to connect to the villa neighborhood beginning in the street Pod Krocínkou. The Odkolek complex is located in the intersection of all these urbanistically very important aspects. The former mill of Odkolek bakeries is statically in a worse state, and due to its diverse composition its full usability is difficult. Our effort and challenge at the same time is to preserve all of its valuable parts, which will be sensitively supplemented with new construction in the contours and volume of the current state of the building. This regeneration associated with the use of a new building for housing, retail and culture, will maintain its original charm of the industrial architecture, while the object will again serve for the life of local people. The project also respects the morphology of the terrain and the division of the territory into two distinct parts. The lower part enables the linking and development of new urban street residential buildings, and for bringing life into the area will suggest some business and other units in the parterre. A multipurpose building will be constructed in the part nearest to the subway, also acting as a barrier against the busy road. In the upper part of the complex, the housing development is loosened and it follows the character of the streets of the villa area beginning in the street Pod Krocínkou. The built-up area is complemented with friendly landscaping, based on a number of free lawns planted with native shrubs and trees. In these green areas, free public spaces for residents and visitors of the complex (plaza, park, playground, promenade, water features) are purposefully embedded.

Why are the projects of complex revitalization of former industrial sites or buildings so attractive for developers?

For us it is definitely a great opportunity and challenge of combining several key factors - the use of space, history, genius loci, and the opportunity to be really close to people, inhabitants. The brownfield sites offer potential for smart development and its realization has positive social and economic impact on the area. Thus, it means an opportunity for us to participate in exciting projects and to be, as people say, "there".

How should a properly conceived territorial unit look like, from the current topic of AW 2016, as a part of an organic city?

It should harmoniously combine individual elements - interconnecting the landscape and the town with its surroundings, while being friendly to residents, ensuring the multifunctionality of its use, being "alive" throughout the day, including residential parts, administrative parts, offering complex services, excellent transport links, leisure activities and natural public spaces for spending leisure time and for meetings. In short, it should be a multifunctional complex providing all the amenities, constructions for living, working, and opportunities for leisure time.



Richard Vojta

člen představenstva

Member of the Board
of Directors



**Pražská paroplavební
společnost a.s.**
Prague Steamboat Company

Blanická 1008/28
120 00 Praha 2 - Vinohrady

+420 224 931 013
vojta@paroplavba.cz

www.paroplavba.cz



Pražská paroplavební společnost dnes představuje nejen nositele kulturních tradic, ale významnou měrou se také podílí na kulturním a společenském životě v Praze. PPS pořádá kulturní akce, např. nedávnou výstavu Umění paroplavby po řece Vltavě 1865 – 2015, připravenou ve spolupráci s Národním technickým muzeem, účastní se Svatojanských Navalis, oslav nejznámějšího českého svátku sv. Jana Nepomuckého. Spolu s Českou poštou vydala nové známky s vyobrazením parníku Vyšehrad a mnohé další. PPS je také nepřehlédnutelnou součástí cestovního ruchu v Praze. Tomu napomáhá nejen široká lodní flotila doplněná o moderní motorové lodě, ale především pestrá paleta pravidelných i mimořádných plaveb historickým centrem i za jeho hranice. Lodě PPS zajišťují pravidelné lodní spojení do pražské zoo a nově i přívaz na Praze 7. Jsem přesvědčen, že budoucnost a smysl tradiční paroplavby a osobní lodní dopravy v Praze spočívá právě v symbióze tradic, moderního rozvoje a sejetí s veřejným a kulturním životem.

The Prague Steamboat Company today is not only a bearer of cultural traditions, it is also a major contributor to cultural and social life in the city. The company organises cultural events such as the recent exhibition entitled The Art of Boat Travel on the Vltava River, 1865-2015, which was prepared in cooperation with the National Technical Museum; the company likewise takes part in the St John Navalis, a celebration of the most famous Czech saint – St John of Nepomuk. In conjunction with Czech Post, the company issued new stamps depicting the steamboat Vyšehrad. The list of the company's cultural activities is much longer. The Prague Steamboat Company is also a key part of tourism in Prague thanks to its large fleet, including modern powerboats, but especially due to the wide range of regular and special occasion cruises through the historical centre of the city and beyond. The company's boats provide regular connections to the Prague Zoo and now also to the Prague 7 district. I am convinced that the future and importance of traditional steamboats and passenger boat transportation in Prague rests in the symbiosis of traditions, modern development and the connection with public and cultural life.

Pražská paroplavební společnost

Nové projekty Pražské paroplavební společnosti zaměřené na modernizaci a ekologizaci osobní lodní dopravy a její další rozvoj.

Pražská paroplavba prošla více jak 150 lety historického vývoje. Dodnes odploouvají od pražského vltavského nábřeží parníky a lodě, díky nimž si Pražané a návštěvníci Prahy mohou prohlédnout toto město z netradiční perspektivy vodní hladiny. Můžeme říci, že za uplynulá staletí se paroplavba a vyhlídkové plavby lodí staly součástí pražského koloritu. Ne náhodou byly i oba historické kolesové parníky, Vltava a Vyšehrad, v roce 2013 zapsány mezi kulturní památky.

Pražská paroplavební společnost (PPS), jako nositelka této tradice, je dnes moderní společností, která pružně reaguje na aktuální trendy v cestovním ruchu a v mnoha ohledech udává směr osobní lodní dopravě v České republice.

Velká část projektů PPS směřuje k postupné modernizaci a diverzifikaci flotily. Díky tomu byla v roce 2014 představena zcela nová luxusní loď Grand Bohemia, kterou postavila na zakázku německá loděnice Bolle v Derbenu přímo na míru plavebním podmínkám v Praze. Interiér pochází z dílny architektky Very Hampl. Tato jednopalubová loď je vybavena posuvnou skleněnou střechou, jež nabízí nerušený výhled z lodí za každého počasí. Tichý motor s nízkými emisemi umožňuje plout rychlostí až 20 km/hod. Inovací je bezobslužná, plně automatizovaná strojovna. Díky klimatizaci a temperování loď pluje celoročně.

Druhou, o něco větší lodí, která vychází ze stejného konceptu a stejné loděnice, je loď Bohemia Rhapsody, která byla postavena za 212 dní a vyplula na hladinu v roce 2015. Díky výkonné klimatizaci, solárnímu temperování a větrání je vhodná pro celoroční provoz. Technologické řešení klimatizace navíc umožňuje skvělou viditelnost přes prosklenou střechu i za deštivého počasí. Paluba lodí je izolovaná proti vibracím a hluku, takže plavba na ní je pro cestující maximálně příjemná. Motor o síle 226 koní může pohánět loď rychlostí až 20 km/hod, čímž patří k nejrychlejším osobním lodím v Praze. Obě plavidla, Bohemia Rhapsody i Grand Bohemia, splňují nejnáročnější kritéria pro provoz ve velkoměstě a splňují nejprísnější evropské ekologické normy.

Modernizace flotily jde ruku v ruce s její ekologizací. Díky celkové environmentální politice společnosti byly u starších plavidel vyměněny původní motory a generátorové jednotky za zcela nová špičková pohonná zařízení s minimální emisí zátěží, hlučnosti a korigovostí.

A nejsou to jen tyto dvě velké lodě, které můžeme označit nálepkou ekologické. Ve flotile najdeme řadu menších, zato naprosto unikátních plavidel. Jedním z nich je solární loď Electronemo, zatím jediná svého druhu u nás, která je poháněna čistě sluneční energií získanou ze solárních panelů umístěných na střeše. Plavba touto lodí je velmi tichá a nijak nezatěžuje životní prostředí. Její nástupce, Mistr Jan Hus, představuje loď typu aquacabrio, která je zastřešena pouze mobilní střechou. Je poháněna elektrickým motorem nabíjeným z baterií.

V neposlední řadě patří do ekologické flotily i malé mahagonové loďky s hybridním motorem, které se svým provedením nápadně podobají benátským gondolám a které také vyrobili italsí lodní mistři. Spolu s ostatními loděmi na alternativní pohon kotví v ekologickém přístavišti Kampa na levém břehu Vltavy. Odtud vyplouvají na plavby kolem břehů Kampy nebo malých vltavských ostrovů, jako je Křižovnický ostrov, podplouvají klenby Karlova mostu nebo zaplouvají do malebné Čertovky, kam se velké lodě jednoduše nevejdou.

Posledním přírůstkem Pražské paroplavební společnosti se stal hornopalubový katamarán Hol Ka, který zahájil v letošním roce řádný provoz jako přívazní loď Prahy 7. Jméno lodí je akronymem slov Holešovice a Karlín, dvou míst, která spojuje s ostrovem Štvanice. Loď je konstruována jako bezbariérová, což usnadňuje přepravu pro kočárky nebo kola. Plavidlo je vybaveno moderním echolotem, díky němuž je možné sledovat hloubku vltavského dna a plout bezpečně.

Praha v roce 2015 získala také jediné bezbariérové molo, Bohemia Port, které je zcela unikátní mezi nástupními moly v Praze. Nachází se na Dvořákově nábřeží u Čechova mostu.

V příštích letech lze předpokládat další investice do modernizace lodního parku a jeho ekologizace, tak aby přispíval k rozvoji cestovního ruchu, kulturního a společenského života v Praze a zároveň co nejméně zatěžoval toto velkoměsto.

Pražská paroplavební společnost také výraznou měrou přispěla k oživení náplavky zejména na pravém vltavském břehu. Náplavka, prostor mezi tokem Vltavy a nábřežím, se v posledních letech stala svébytným prostorem v centru města, kde se odehrává řada společenských, sportovních a kulturních akcí. Na tomto „životu kolem vody“ se PPS jistě bude podílet i do budoucna se stejnou mírou zodpovědnosti a aktivního přispění.



Prague Steamboat Company

New projects by the Prague Steamboat Company focus on the modernisation of passenger boat transport and making it more environmentally friendly.

Steam navigation has a more than 150-year tradition in Prague. To this day, steamboats and other vessels depart from the banks of the Vltava River, giving locals and tourists the chance to see the city from a different perspective. Over the past century, steam navigation and sightseeing cruises have become fixtures of the Prague atmosphere. It's no surprise, therefore, that both historical steamboats, the Vltava and the Vyšehrad, were declared cultural monuments in 2013.

As the bearer of this tradition, the Prague Steamboat Company (PPS) is today a modern company that reacts flexibly to trends in tourism and is in many ways a pioneer in passenger boat transport in the Czech Republic.

Many PPS projects focus on the modernisation and diversification of the fleet. Thanks to this, in 2014 the brand new luxury boat Grand Bohemia was introduced, custom built at the Bolle boatyard in Derben, Germany to meet the specific conditions of cruising in Prague. The interior was designed by architect Vera Hampl. This single deck boat is equipped with a retractable glass roof, offering an unobstructed view from the boat in every kind of weather. The quiet low emission engine reaches cruising speeds of up to 20 km per hour. An innovation is the unmanned, fully automated engine room. Thanks to its air-conditioning and heating systems, the boat operates year-round.

The other, somewhat larger boat, which is designed according to the same concept and was built in the same boatyard, is the Bohemia Rhapsody, which was built in 212 days and was first launched in 2015. Thanks to its powerful air-conditioning system, solar temperature control and ventilation, it is suitable for year-round operation. The technology behind the air-conditioning system also permits great visibility through the glass roof, even when it's raining. The deck of the boat is insulated against vibrations and noise, so cruises are as pleasant as possible for passengers. The 226 horsepower engine powers the boat at speeds of up to 20 km per hour, making it one of the fastest passenger boats in Prague. Both cruisers, the Bohemia Rhapsody and the Grand Bohemia, meet the highest criteria for operation in the city as well as the strictest European environmental standards.

The modernisation of the fleet goes hand in hand with making it more ecological. Thanks to the company's overall environmental policy, the original engines and generators of older boats were replaced with completely new state-of-the-art engines with low emissions and minimal noise.

And it's not just our two largest boats that are environmentally friendly. The fleet has many smaller and absolutely unique vessels that comply with these criteria too. One of them is the solar-powered Electronemo, the only one of its kind in the Czech Republic powered by clean solar energy obtained from solar panels installed on its roof. The boat is very quiet and does not place any burden on the environment. Its successor, the Mistr Jan Hus, is an aquacabrio type boat, which is covered only by a retractable roof and driven by a battery powered electric engine.

Last but not least, our ecological fleet features small mahogany boats with hybrid motors, whose design resembles that of Venetian gondolas and which were also manufactured by Italian boat masters. They are anchored together with the other alternatively powered boats at the ecological dock in Kampa on the left bank of the Vltava. From there they set off on cruises around Kampa or the small islands in the Vltava, such as Křižovnický Island, pass beneath the jewel of Prague – the Charles Bridge, or cruise through the Devil's Channel, too narrow for larger boats.

The latest addition to the Prague Steamboat Company is the Hol Ka, a catamaran which this year began regular operation as a ferryboat in Prague 7. The name of the boat is an acronym of the words Holešovice and Karlín, two city districts connected via Štvanice Island. The boat is wheelchair accessible, which also makes transporting strollers or bikes easier. The vessel is equipped with a modern sonar system that allows the bottom of the Vltava River to be monitored, ensuring a safe journey.

In 2015 Prague also acquired its only wheelchair accessible pier, the Bohemia Port, which is completely unique among piers in the city. It is located on the Dvořák Embankment at Čech Bridge.

In the years to come, further investment in the modernisation of the boat park can be expected as well as steps leading to greater environmental friendliness in order to contribute to the development of tourism, culture and social life in Prague as a whole, with the smallest possible ecological burden.

The Prague Steamboat Company has also contributed significantly to life along the Náplavka riverbank, in particular on the right bank of the Vltava. The Náplavka, an area between the Vltava River and the embankment, has in recent years become a distinctive space in the city centre where many social, sports and cultural events take place. PPS will no doubt continue to contribute to this „life around the water“ into the future with the same degree of responsibility and active participation.







Ludvík Šajtar

jednatel a generální ředitel společnosti

Managing Director and CEO



SATRA, spol. s r. o.

Sokolská 32
120 00, Praha 2 – Nové Město
Česká republika
Czech Republic

420 296 337 111
satra@satra.cz

www.satra.cz



Společnost SATRA oslavila v červenci čtvrtstoletí od svého založení. Když se ohlédnete, co považujete za největší úspěch?

Že tady po dvaceti pěti letech stále jsme, že jsme se minimálně trojnásobně rozrostli. Zdravé jádro, se kterým jsme společnost zakládali, s námi zůstalo. Jsme také jednou z mála firem, které po celou dobu obstály, aniž by byly pohlceny velkými konglomeráty. To považuji za největší úspěch. A nejkrásnější období pro firmu? Když jsme v roce 1998 podepsali smlouvu na realizaci tunelového komplexu Blanka a pan primátor Kasl poklepal základní kámen tunelu Mrázovka. Čekala nás unikátní práce hlavního koordinátora souboru staveb, kde jsme zabezpečovali postupy a návrhy trasování, dopravního a bezpečnostního řešení, technologií, geologického průzkumu atd.

Vaší bezesporu nejdiskutovanější stavbou je právě tunelový komplex Blanka. V čem je výjimečný?

Jsou to především ojedinělá technická řešení na špičkové úrovni. Ať už z hlediska postupu výstavby, konstrukcí, technologického vybavení. Některé věci u nás považujeme za běžné, ale v řadě zahraničních staveb obdobného charakteru jsou pro projektanty nebo stavebníky velkým problémem. Shodou okolností jsem členem Technického výboru Světové silniční společnosti (PIARC). Je to speciální skupina, která se zabývá složitými podzemními stavbami, jako jsou metro, silniční tunely, železniční stavby, jejich funkčnosti a vzájemnou provázaností. V rámci průzkumu jsme v posledních čtyřech letech porovnávali řešení asi dvaceti sedmi staveb. Blanka byla jednou z nich. Odborníci maximálně ocenili například to, jak se nám podařilo propojit řízení podzemí s řízením povrchových komunikací do jednoho dispečinku.

Co bylo největší výzvou?

Původní zadání znělo jen: propojte Malovanku s Pelc-Tyrolkou, ale nenapojujte Bubeneč, Dejvice. Říkali jsme si: To přece není funkční. Jakým způsobem tedy trasy napojit? Neměly by to být mimoúrovňové křižovatky? Byla to obrovská výzva vzhledem k trasování, geologii, která je v Praze tak roztodivná, že se hned vedle tvrdých křemenců najdou břidlice, které pomalu tečou. Obraceli jsme se na zahraniční odborníky, ať už to byl prof. Menci ze Slovenska, Eisenstein z Kanady. Podílela se na tom celá řada našich špičkových odborníků. Měli jsme obrovské štěstí, že jsme dostali kontakt na státní Výzkumný tunelový ústav v Lyonu (CETU). Úzce jsme s nimi spolupracovali, u některých řešení jsme měli možnost využít jejich zkušeností. Byla to nádherná práce.

Bylo možné využít některá řešení z jiných projektů ve světě, nebo jste vždy znovu hledali řešení nová, odpovídající našim podmínkám?

Po velkých požárech v alpských tunelech po roce 1999 se následujících pět let celá odborná veřejnost, která se specializuje na tunely, zabývala jejich bezpečností. Museli jsme do projektu Blanky zanést v roce 2004 vydanou směrnici EU o bezpečném provozu tunelů v rámci transevropských silničních sítí. Využívali jsme všech nových výsledků požárních, technických i jiných zkoušek, které v té době všude ve světě probíhaly. Snažili jsme se získat informace, kdekoli se vyskytl podobný tunel nebo řešení, a využít je pro vlastní návrhy. Sám jsem se byl podívat až v Austrálii na speciální systém větrání, zda by se dal využít i u nás.

Jaké dopady provozu má tunel Blanka?

Máme za sebou necelý rok zkušební provozu. Pokud vyjdeme z čísel, která byla propočítána na základě tvrdých dat po půl roce, primárním efektem je časová úspora: všichni řidiči, kteří za rok provozu jezdí tunelem, na svých trasách ušetří asi 270 let. Zní to poněkud absurdně. Znamená to, že jeden konkrétní člověk, který na cestě do práce a zpět pětkrát týdně projede Blankou, získá za rok asi čtyřicet čtyři hodin k dobru. Nemluvě o ušetřených nákladech na jízdu. Zadostiučiněním pro nás je také výsledek šetření pařížské komise, která navštívila Prahu na základě stížností na dopad Blanky na historické centrum Prahy zapsané na seznamu UNESCO. Závěrečná zpráva přiznala Blance příznivý vliv. Součástí našich řešení je nejen okolí stavby, ale i revitalizace území na hranicích historického centra a zakládání nových parků, například v Myslbekově ulici a na Prašném mostě.

V současné chvíli máte druhý měsíc na starosti zkušební provoz, můžete převzít provozování Blanky natrvalo?

Ve světě je řada velkých firem, které zabezpečují stavbu tunelů od návrhu až po provozování. I my bychom byli rádi za takovou variantu. Kdo jiný by měl vědět, jak má tunel fungovat, než ten, kdo ho vytvořil? Bylo by funkční zúročit naše znalosti a zkušenosti. V současné chvíli má však po kolaudaci převzít provozování Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

Je pro uživatele rozdíl mezi zkušebním provozem a provozem naplno?

Pro uživatele v tom rozdíl není. Zároveň s běžným provozem se dělají různé prohlídky, zkoušky, vše se doladuje tak, aby se do konce tohoto roku mohla stavba zkolaudovat. Po otevření Blanky se obecně mění dopad provozu v některých místech Prahy – dochází k přeorganizování dopravy, upravují se světelné intervaly, intenzita dopravy se přetváří. Samozřejmě netvrdíme, že stavba přinesla pouze samá pozitivita; v ulici V Holešovičkách se dopravní zátěž dle očekávání zvýšila, ale doprava je plynulejší, proto dopady na lokalitu nejsou tak výrazné jako dříve. Na několika místech navazujících komunikací došlo ke zvýšení intenzit, přičemž se projevila slabá místa neschopná přenést větší objem dopravy. Jedná se o místa, která by již dávno byla eliminována, pokud by se pokračovalo s realizací nadřazené sítě komunikací a souvisejících investic. V územním plánu vyhláškou zakotvený městský okruh není dodělaný, stejně tak navazující radiály a vnější okruh.



In July, the company celebrated a quarter century since its founding. Looking back, what do you consider the greatest success?

It is the fact that we are still here after twenty five years, and that we have grown at least threefold. The healthy core, with which we founded the company, stayed with us. We are also one of the few companies that have survived for such a long time, without being swallowed up by large conglomerates. This is what I consider the greatest achievement. The most beautiful period for the company? Signing a contract for realization of the Blanka tunnel complex in 1998, and tapping on the foundation stone of Mrázovka tunnel by Mr. Kasl, the Mayor. We were facing a unique task of being a chief coordinator of the complex of constructions, providing it with the procedures and designs of tracing, transport and security solutions, technologies, geological surveying, etc.

The Blanka tunnel complex is undoubtedly your most discussed construction. What is special about it?

First of all, it is the unique technical solutions at the highest level, whether in terms of the construction process, structures, or technological equipment. We consider some things normal, but in a number of similar constructions abroad, they are a big challenge for designers or builders. Coincidentally, I am a member of the Technical Committee of the World Road Company (PIARC). It's a special group dealing with complex underground structures, such as the underground, road tunnels and railway constructions, as well as with their functionality and interdependence. Within our survey in the last four years, we have compared solutions of about twenty seven buildings. Blanka was one of them. What the experts most appreciated was that we have succeeded to link the management of the underground with the management of surface communications into a single control center.

What was the biggest challenge?

The initial task was only: to connect Malovanka with Pelc-Tyrolka, but not to link it to Bubeneč and Dejvice. We thought: this is not functional, is it? How to connect the routes then? Should there be flyovers? It was a huge challenge due to the tracing, geology, which is so quaint in Prague, where you can find the slowly flowing slate just next to the hard quartzite. We addressed foreign experts, like prof. Menci from Slovakia, Eisenstein from Canada. A number of our top professionals participated in the project. We were extremely lucky to get a contact at the State Tunnel Research Institute in Lyon (CETU). We have been closely cooperating with them, in some solutions we could benefit from their experience. It was a wonderful job.

Was it possible to use any of the solutions from other projects in the world, or were you always looking for new solutions suitable for our conditions?

After large fires in Alpine tunnels in 1999, the entire expert public specializing in tunnels was discussing their safety in the following five years. In 2004, the EU directive on safe operation of tunnels in trans-European road network had to be incorporated in the Blanka project. We used all the new results of fire, engineering and other tests, which were being carried out everywhere in the world at that time. We tried to get every information, wherever a similar tunnel or solution appeared, and use it for our own designs. I myself was in Australia to look up a special ventilation system that could be used here as well.

What is the impact of Blanka tunnel on traffic?

Less than a year of trial operation has passed so far. To start with numbers calculated on the grounds of hard data after six months, the primary effect is time saving: all drivers using the tunnel for a year of its operation saved about 270 years on their routes. It sounds rather absurd. It means that one particular driver, who passes Blanka on his way to work and back five times a week, gains about forty-four hours to spare per one year. Not to mention the costs saved for the ride. We are also satisfied with the result of the investigation conducted by the Paris Commission, which visited Prague on the grounds of a complaint about the impact of Blanka on the historic center of Prague, registered in the UNESCO list. The final report admitted the beneficial effect of Blanka. Our solutions include not only the surrounding buildings, but also revitalizing the territories on the borders of the historic city, and creating new parks, for example in Myslbek Street and Prašný Bridge.

At the moment, you are supervising the second month of the trial operation, can you take over a permanent operation of Blanka?

There is a number of large companies worldwide, providing for tunnel constructions from their designing to operating. We would be happy for such an option, too. Who else should know how to operate the tunnel better than the one who created him? It would be functional to use our knowledge and experience. At the moment, however, after the final approval, the operation should be taken over by the Technical Road Administration of the city of Prague.

Is there any difference for users between trial operation and full operation?

There is no difference for users. Along with the normal operation, various inspections and tests are conducted, everything is tuned up to make the final inspection of the building by the end of this year. After its opening, Blanka is generally changing its impact on traffic in some parts of Prague – the traffic has to be re-organized, traffic light intervals must be regulated, traffic intensity is being transformed. That is of course not to say that the construction has brought only the positives; in V Holešovičkách Street, the traffic load has expectedly increased, but the traffic is more fluent and therefore the impact on the site is not as strong as was pronounced before. In several places of associated roads, the intensity was increased, showing weak points unable to transfer larger volumes of traffic. These are the places that would have been eliminated long before, if realization of superior communications networks and related investments had continued. The city circuit, anchored in the zoning plan by a decree, is not completed, and neither are the associated radials and the outer circle.



David Barva

vedoucí pracovní skupiny
Chytrá města ve společnosti
Siemens, s.r.o.
a ředitel energetických divizí
Power and Gas, Wind Power
and Renewables a Power
Generation Services

leader of the Smart Cities
working group in Siemens Ltd.
and director of energy divisions
Power and Gas, Wind Power and
Renewables, and Power Genera-
tion Services

SIEMENS

Ingenuity for life

Siemens, s. r. o.

Již po nějakou dobu známe pojem „chytrá budova“, ale město? Mohl byste v krátkosti představit pojem „chytré město“?

Obecná definice pro chytré město neexistuje. Každý z nás totiž vnímá „inteligenci města“ z jiného úhlu pohledu, liší se potřeby, problémy i očekávání. V zásadě ale platí jedno – lidé s pomocí nejnovějších technologií mohou přetvořit stávající města na prostor, ve kterém se jim bude lépe žít a pracovat. Koncept chytrých měst je vlastně reakcí na současnou situaci, kdy rychlost výstavby městské infrastruktury nedostačuje tempu městského rozvoje, projevují se nedostatky ve veřejné dopravě nebo na silničních komunikacích a zhoršuje se stabilita elektrické sítě. Díky moderním technologiím, které dokážou tyto problémy řešit, se města stávají „chytřejšími“, snižuje se jejich energetická náročnost a současně dochází ke zvyšování jejich efektivity, bezpečnosti a ekonomické konkurenceschopnosti.

Jaký dopad mají „chytrá města“ na budoucnost městského prostředí?

Zcela nepochybně přispějí k tvorbě příjemného, kvalitního, bezpečného a zdravého prostředí pro život. Udává se například, že až 30 procent řidičů v městském provozu hledá parkovací místa a že při hledání volného místa řidiči v průměru najedou 4,5 km. Pokud bude město disponovat inteligentním parkovacím systémem s navigací, povede to k razantnímu snížení počtu vozidel v ulicích a především pak ke snížení emisí CO₂ a hluku.

Společnost Siemens spolupracuje s městem Vídní na unikátním projektu Aspern. Představuje developerský projekt, kde se testuje život budoucích měst. Jaké poznatky takový projekt přináší? Je možné je aplikovat na staletí vrstvená města s různou úrovní různě vyspělých technologií?

Seestadt Aspern je vídeňské předměstí, nová čtvrť, která vzniká na místě bývalého letiště podle konceptu chytrého města, v roce 2028 by zde mělo žít na 20 000 obyvatel. Siemens je jednou z pěti firem, které se v roce 2013 spojily do joint venture ASCR (Aspern Smart City Research) jenž celý projekt zajišťuje a finančně podporuje. Unikátnost Aspernu spočívá v tom, že zde jsou chytrá řešení uplatňována koncepčně, od samého začátku. To ve městech, která mají staletou historii, samozřejmě není možné. Dílčí prvky do nich ale lze aplikovat, díky spolupráci v ASCR disponujeme unikátním know-how jak proměnit data vygenerovaná z městských systémů v konkrétní vylepšení jednotlivých městských činností. Ne nadarmo se Aspernu přezdívá „živá laboratoř“. Ve Vídni se Siemens zaměřuje především na efektivitu využívání energií.

Jak se řeší problémy s vrstvami různě starých technologií od různorodých výrobců? Mohou být propojeny tak, aby fungovaly centrálně? A naopak – dají se předvídat technologické trendy tak, aby se na ně v budoucnosti dalo navázat?

V zásadě lze technologie propojovat tak, aby fungovaly centrálně. Jako příklad mohu uvést náš systém pro komplexní řízení budov Desigo CC. Jako otevřená platforma podporuje mnoho standardních komunikačních protokolů, např. protokoly BACnet a OPC, i mnoho standardů z oboru IT, což umožňuje do systému jednoduše začlenit také produkty od jiných výrobců a dodavatelů.

Jaké kroky musí průměrné české město podniknout, aby vykročilo směrem k „chytrému městu“? Může se chytrým stát kterákoli město?

Každé město může být chytré – metropole s miliony obyvatel stejně tak jako krajské město nebo dokonce malá obec. V České republice vznikají první projekty, ve kterých jsou chytré prvky implementovány do stávající infrastruktury, naší snahou je se na těchto projektech podílet. Přeměna města či obce na „smart“ je běh na dlouhou trať, důležitá je proto specifikace priorit rozvojových oblastí měst, pro které je pak náš tým připraven navrhnout řešení. Postupně, po částech, pomáháme našimi technologiemi a řešeními přetvářet město tak, aby se postupně zvýšila kvalita života jeho obyvatel. Důležité je samozřejmě financování - z Bruselu přichází podpora pro Smart Cities takže vedle národních zdrojů lze na chytré projekty čerpat i evropské dotace. A pokud třeba peníze k dispozici nejsou, Siemens realizuje projekty EPC, ve kterých zákazník splácí projekt z dosažených garantovaných provozních úspor.

Můžete přiblížit zmíněné EPC projekty?

Provozování energeticky neefektivních budov se může pořádně prodražit. Potřebné modernizaci však často stojí v cestě technická a finanční náročnost projektu. Řešením je koncept energetických služeb se zárukou neboli Energy Performance Contracting. Modernizace pak probíhá jako projekt na klíč a investice je splácena až z dosahovaných provozních úspor. Za jejich výši dodavatel smluvně ručí. Projektu vždy předchází nezávazná předběžná analýza, která odhadne potenciál úspor. Na jejím základě dochází k dojednání smlouvy o energetických službách, případně vypsání výběrového řízení. Dodavatel poté zpracuje návrh úsporných opatření a zajistí implementaci, zprovoznění nových zařízení a zaškolení obsluhy. Postarat se může i o financování celého projektu. V období, po které ručí za úspory, navíc zajišťuje servis a údržbu zařízení, sleduje spotřebu energií, průběžně vyhodnocuje výsledky a předkládá návrhy na další optimalizace.

Siemens realizoval prostřednictvím své divize Building Technologies celou řadu EPC projektů. Aktuálně mohu zmínit například energetické úspory pro celkem 17 objektů, jako jsou odborné školy, gymnázia a sociální ústavy v třinácti různých městech v Pardubickém kraji, které přinesly celkovou úsporu 71 milionů korun.

Centralizované řízení městských systémů s sebou nese otázku bezpečnosti. Má sice pozitivní dopad na efektivitu řízení, ekologickou šetrnost provozu atd., ale není také příliš zranitelné?

Centrální řízení dopravy je zásadním krokem pro města budoucnosti a s ohledem na tento fakt samozřejmě řešíme také bezpečností otázky. Naše systémy proto nesou certifikaci TUV a splňují nejnáročnější požadavky na zabezpečení přenosu dat proti zneužití nebo podvržení. Samozřejmě je důležitá také otázka výpadku spojení mezi centrálou a křižovatkou – v tomto případě křižovatka přejde do samostatného režimu a bez problémů funguje dále.

Jaké okruhy dat se sbírají v městském datovém centru a jak se vyhodnocují? Mohl byste uvést konkrétní příklad centrálního řízení města?

Na centrálních pultech se nejčastěji vyhodnocuje intenzity dopravy, na tomto základě se automaticky nebo ručně přepínají signální plány tak, aby v případě například ucpání jednoho směru se prodloužil čas zelené a křižovatka se uvolnila. Dopravní inženýři k tomu také využívají obraz z kamer umístěných na strategických místech. V datových centrech lze také sbírat informace o obsazenosti parkovišť, uzavírkách, nehodách a kolonách, informace o průjezdnosti MHD a mnoho dalšího. Náš systém Scala je připravený tak, aby zvládl pojmout libovolná data.

The term “smart building” has been used for some time, but what about “smart cities”? Could you briefly explain this term?

There is no general definition for a smart city. It is because each of us perceives the “intelligence of the city” from a different point of view, depending on our needs, problems and expectations. Basically, one thing is sure - using the latest technologies, people can transform the existing cities into a space with better living and working conditions. The concept of smart cities is actually a response to the current situation, where the speed of constructing urban infrastructure is insufficient to keep the pace with urban development, the deficiencies in public transport or roads are appearing, and the stability of electricity network is deteriorating. Thanks to a modern technology that can solve these problems, the cities are becoming “smarter”, reducing their energetic demands and, at same time, increasing their efficiency, security and economic competitiveness.

What is the impact of “smart cities” on the future of urban environment?

Undoubtedly, they contribute to creating a pleasant, high-quality, safe and healthy living environment. For example, it is reported that as many as 30 percent of drivers in urban traffic are looking for free parking spaces, and that in their search they drive by an average of 4.5 kilometers. If a city has an intelligent parking system with navigation, it will lead to a rapid reduction in the number of vehicles in the streets, and in particular to reduction in CO₂ emissions and noise.

The Siemens company cooperates with the city of Vienna on the unique project Aspern. It represents a development project testing the life of cities in the future. What kind of knowledge does this project provide? Can they be applied in the cities developing for hundreds of years, with different levels of differently advanced technologies?

Seestadt Aspern is Vienna’s suburb, a new district built on the site of a former airport, and according to a smart city concept, 20,000 inhabitants should live here in 2028. Siemens is one of five companies, which in 2013 merged into a joint venture ASCR (Aspern Smart City Research), by which the project is sponsored and financially supported. Aspern’s uniqueness lies in the fact that smart solutions are applied conceptually, from the very beginning. Of course, this is impossible in the cities with hundreds of years old history. Nevertheless, the sub-elements can be applied therein too, as thanks to cooperation in the ASCR we have a unique know-how for transferring the data generated from urban systems into the particular improvements of individual urban activities. Not without reason, Aspern is called «the living laboratory». In Vienna, Siemens focuses on the efficiency of energy use.

How do you solve the problems with layers of technologies of various ages from various manufacturers? Can they be interconnected to operate centrally? And vice versa - can technological trends be predicted in order to be followed up with in the future?

In principle, technologies can be interconnected to function centrally. As an example, I can mention our system for a complex management of Desigo CC buildings. As an open platform, it supports many standard communication protocols, for example BACnet and OPC, as well as many standards in the field of IT, also enabling the system to easily incorporate the products from other manufacturers and suppliers.

What steps must an average Czech city take to head toward a „smart city“? Can any city become a smart city?

Each city can be smart: a metropolis with millions of inhabitants, as well as a regional city, or even a small town. In the Czech Republic, the first projects appear, in which the smart features are implemented into an existing infrastructure, and our aim is to participate in these projects. Transforming the cities or towns to „smart“ ones is the long run, and it is therefore important to specify the priorities of developing areas of the cities, for which our team is then ready to propose the solutions. Gradually, piece by piece, with our technologies and solutions we are helping to transform the cities, so as to gradually increase the quality of life of their residents. Of course, the funding is important: Smart Cities are supported by Brussels, thus enabling to use European grants for smart projects, along with national resources. And if the money is not available, Siemens implements the EPC projects, in which the customer repays the project by the achieved guaranteed operational savings.

Could you give us more details about these EPC projects?

The operation of energy-inefficient buildings can be really expensive. However, the needed modernization is often hindered by technical and financial requirements of the project. This could be solved by the concept of

energy services with a guarantee, i.e. Energy Performance Contracting. The modernization is then carried out as a turnkey project, and the investment is repaid by the achieved operational savings. Their amount is contractually guaranteed by the Contractor. The project is always preceded by a non-binding preliminary analysis, that estimates the potential of savings. On its basis, negotiating the contract for energy services follows, or inviting tenders. The Contractor then prepares the proposal for cost-saving measures, and ensures the implementation, bringing a new equipment into operation, and staff training. They can also provide for financing the whole project. Additionally, during the period, in which they guarantee the savings, they provide for the service and maintenance of equipment, monitor the energy consumption, continuously evaluate the results and make suggestion for further optimization.

By its Building Technologies division, Siemens has implemented a wide range of EPC projects. As a current example, I can mention the energy savings for a total of 17 objects, such as vocational schools, grammar schools and social institutions in 13 different cities in the Pardubice region, bringing total savings of 71 million crowns.

The centralized management of urban systems brings about the safety issue. Though it has a positive impact on the management efficiency, traffic eco-friendliness, etc., isn’t it also too vulnerable?

The centralized traffic control is a crucial step for the future of the cities, and considering this fact, we are of course dealing with safety concerns, too. Thus, our systems bear the TUV certification and meet the most demanding requirements for secure data transmission against abuse or misuse. Of course, the question of connection between the center and the intersection is also important - in such a case the intersection enters the standalone mode and continues working without any problems.

What data fields are collected in the city data center, and how are they evaluated? Could you give us a specific example of the centralized city control (e.g., in traffic)?

Most often, the central counters evaluate the traffic intensity, and on this basis they automatically or manually switch the signal plans, so that, for example, in case of blockage of one direction the time of green light is extended, and the junction is cleared. The traffic engineers also use the images from cameras situated at strategic locations. In data centers it is also possible to collect information about the availability of parking areas, road closures, accidents and tailbacks, or information about public transportation capacities, and much more. Our Scala system is ready to be able to accommodate any data.



Pascale Delcomminette

Administratrice générale

Wallonie-Bruxelles International



Zastoupení Valonsko-Brusel Representation of Wallonia – Brussels

Myslíkova 31
110 00 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 224 934 574
bureau@walbru.cz

www.walbru.cz

Ve Federaci Valonsko-Brusel (FWB) vyrůstá architektura s výrazným potenciálem, architekti využívají nejrůznějších postupů, v nichž se propojuje technická vynalézavost a kreativita s vysoce vyvinutým smyslem pro začlenění do daného prostředí. Těmito vlastnostmi se vyznačují jak malé zastavěné plochy, tak i rozsáhlejší prostory.

Ve Valonsku a v Bruselu, jež věnují architektuře mimořádnou pozornost, vyrůstají kanceláře, obchodní plochy, technologické parky, centra výzkumu a vývoje, nádraží, mosty, letiště... a pochopitelně muzea, divadla, bytové domy, sportovní areály, školy i jesle. Několik takových staveb bylo odměněno prestižním architektonickým oceněním.

Kromě architektů, kteří již mají v belgické architektuře své pevné místo, se v posledních deseti letech začíná ve Valonsku a v Bruselu objevovat velice bohatá a novátorská architektonická produkce a vznikají nové kanceláře mladých architektů. A v tomto kontextu mají důležitou úlohu orgány veřejné moci. Jsou odpovědné za politické řízení architektury a urbanismu. Během těchto posledních deseti let se veřejné zakázky zaměřily na odvážné a jednoznačně současné projekty.

Architekti Valonska a Bruselu se mohou pyšnit velkou dávkou talentu a kreativity. Pro jejich podporu na mezinárodním poli byla v roce 2010 založena agentura Wallonie-Bruxelles Architectures (WBA – www.wbarchitectures.be), pobočka organizace Wallonie-Bruxelles International (WBI) a ministerstva valonsko-bruselské federace. WBA také úzce spolupracuje s belgickými regionálními agenturami zahraničního obchodu: s Valonskou agenturou pro vývoz a zahraniční investice (AWEX) a Bruxelles Invest&Export.

WBA na mezinárodní scéně podporuje propagaci a ekonomický rozvoj architektů Valonska a Bruselu. Jejím posláním je šířit v zahraničí know-how bruselských a valonských architektů a pomáhat jim při nezbytných krocích jejich aktivit v zahraničí.

Otevřít se zahraničnímu trhu je v podstatě nutností. Platí to zejména pro odvětví architektury, jež patří zároveň do sféry klasické i kulturní ekonomiky.

Tento rok se WBA účastní výstavy Architecture Week, jež se po několika letech vrací do prostor Mánesu a kde se představí *Zelené město roku 2100* Luca Schuitema.

Zelené město, to je příroda, která opět nabývá svého práva existence v městském prostoru. Bruselský architekt vizionář Luc Schuiten vytváří ve svých představách nová místa pro život na základě pozorování ucelených ekosystémů. Z různých futuristických perspektiv, vyvíjejících se v čase, postupně roste konzistentní imaginární a poetický svět.

Luc Schuiten přichází s různorodými možnostmi řešení hromadné i individuální dopravy budoucnosti, pro bydlení nabízí okamžitě realizovatelné tvary inspirované živou přírodou, zabývá se budoucností Lyonu, Bruselu a Sao-Paula v horizontu roku 2100. Tyto vize pozitivní budoucnosti vznikají jako součást nového vztahu mezi člověkem a jeho přirozeným prostředím.

Wallonia-Brussels Federation (FWB) is a country, where architecture of considerable potential is growing, and where architects use a variety of methods interconnecting technical ingenuity and creativity with a highly developed sense for integration into the given environment. These are typical features of both small built-up areas as well larger spaces.

In Wallonia and in Brussels, where special attention is paid to architecture, there are growing offices, shopping areas, technological parks, research and development centers, stations, bridges, airports... and, of course, museums, theaters, residential buildings, sports facilities, schools, as well as nurseries. Several of these buildings were rewarded with prestigious architectural awards.

In addition to architects already having their good reputation in Belgian architecture, a very rich and innovative architectural production has developed and new offices of young architects have appeared over the last ten years in Wallonia and in Brussels. In this context, the role of public authorities is very important. They are responsible for political management of architecture and urbanism. During these last ten years, the public contracts have focused on courageous and uniquely contemporary projects.

Architects of Wallonia and Brussels can boast a great deal of talent and creativity. For their support in the international arena, the agency Wallonie-Bruxelles Architectures (WBA – www.wbarchitectures.be), an affiliate organization of Wallonie-Bruxelles International (WBI) and the Ministry of Wallonia-Brussels Federation, was established in 2010. The WBA also works closely with Belgian regional agencies of foreign trade: the Walloon Agency for Export and Foreign Investment (AWEX) and Bruxelles Invest & Export.

In the international arena, WBA supports promotion and economic development of architects of Wallonia and Brussels. Its mission is to spread the know-how of Brussels and Walloon architects abroad, and to assist them in the steps essential to their activities there.

Opening up to foreign market is substantially a necessity. This is especially true for the field of architecture, which belongs to the realm of both classic and cultural economy.

This year, the WBA participates in the Architecture Week exhibition, which has after a few years returned to Mánes spaces, and where *Green City of 2100* by Luc Schuiten will be presented.

Green City represents the nature that regains its rights of existence in the urban space. In his imagination, the Brussels visionary architect Luc Schuiten creates a new place for living, based on the observation of complete ecosystems. From various futuristic perspectives, evolving over time, a consistent imaginary and poetic world is gradually growing.

Luc Schuiten comes with various solutions for public and individual transport in the future, for housing he immediately has realizable shapes inspired by the living nature, and he is dealing with the future of Lyon, Brussels and Sao-Paulo within the period by the year 2100. These visions of positive future are created as a part of the new relationship between a man and his natural environment

Živý dům

Maketa zpodobňuje bruselský dům z 19. století, jehož rekonstrukce se o 200 let později uskutečnila s použitím materiálů z živé přírody. Vedle tvarů vytvořených rostlinnými konstrukcemi, nově přirubovanými na stávající stavbu, se architektura rodinného domu zachovala. Město se regeneruje procesem sociální a zároveň přírodní ekologie, což s sebou přináší složité systémy roubování, hřížení, řízkování, používané staviteli-zahradníky. Z tohoto pohledu architekt nepřichází s destrukcí stávající památky, ale naopak s integrací nových myšlenek do historie města. Na pouličních fasádách vznikají verandy, pergoly a lodžie zvoucích k trávení volného času a pěstování rostlin. Vnější plášť a na-roubované rostlinné konstrukce na stávajících budovách jsou zdůrazněním idey nutnosti změny ve fungování bydlení a ve spotřebitelských návycích.

Základem úvahy Luca Schuitema je vědomí hrozby, jež doprovází náš současný způsob života a ovlivňuje všechny živé bytosti. Zhoršující se životní prostředí, klimatické změny a závažné ohrožení biodiverzity vedou k nárůstu negativních a obavy vyvolávajících vizí lidskou agresí ohrožené planety, jež nenabízejí jiný společenský projekt než strach z apokalyptické budoucnosti. Utopické vize Luca Schuitema nás naopak vyzývají, abychom se sdružovali, společně vyvíjeli pozitivní kreativitu, vytvářeli žádoucí budoucnost, představovali si města, ve kterých člověk nebude mít strach zhluboka dýchat, kde bude místo pro vůni květů, zpěv ptáků, zelinářské zahrádky a meandry řek. Navrhuje nám, abychom vytvořili prostor, jenž bude ztělesněním jednoho ze základních principů živé přírody, a to že život vytváří všechny podmínky příznivé pro život. Tyto kreativní vize nemají být chápány jako jakési tvrzení, ale daleko spíše jako otázky, s nimiž se obrací k veřejnosti; je toto ona budoucnost, kterou si přejeme, nebo toužíme po něčem jiném? Ve srovnání s racionalistickým přístupem k městu, který se zakládá na zdůraznění funkcí a kvantifikace technických potřeb a vše organizuje do půdorysu tak, aby teprve posléze získal prostor pro lidi, může holistický přístup Luca Schuitema překvapit. Je projevem zcela jiného procesu invence: projektuje se do konečného výsledku, nejdříve si představí svět žádoucí pro všechny živočišné druhy a chráníci vše živé, poté přistoupí k obrazu okolní krajiny, aby ho přetvořil a vytvořil z něj soudržný celek. Toto originální ztvárnění udržitelné budoucnosti umělec rozvíjí v úzké spolupráci s biology z asociace Biomimicry Europa.

Living House

This is a model of a Brussels house from the 19th century, restored two hundred years later using materials coming from living nature. The architecture of the family house was maintained alongside shapes created by new vegetal constructions engrafted onto the existing building. The city regenerates itself through a process of simultaneous social and natural ecology, brought about by very complex systems of grafting, layering, and cutting used by gardeners-builders. In this point of view, the architect does not approach with the idea of destroying the existing historical structure, but on the contrary tries to integrate new ideas into the history of the city. New porches, pergolas, and loggias emerge on street façades where spare time can be spent or plants may be grown. The external cladding and engrafted plant constructions on existing structures emphasize the idea of necessary changes in dwelling functions and consumer habits.

The basic consideration of Luc Schuiten is an awareness of the threat to which our contemporary way of life and all living creatures are exposed. The deteriorating environment, climatic changes, and serious threats to biodiversity lead more and more to negativity and fear, bringing visions of the planet whose integrity is endangered through human aggression and which don't offer other social projects due to fears of an apocalyptic future. Luc Schuiten's utopian vision invites us, on the contrary, to come together to generate a positive creativity, to create a desirable future, to imagine cities where a man is not afraid to breathe deeply, where there is space for the smell of flowers, for birds singing, for small back vegetable gardens and meandering rivers. He suggests that we create space as an epitome of one of the basic principles of living nature, i.e. that life itself creates all conditions favourable for survival. These creative visions should not be understood as a kind of assertion, but rather as questions which he submits to the public: is this the future which we wish to have, or would we desire a different one? In comparison to a rationalistic approach to the city that works on accentuated functions and the quantifications of essential technical needs, and which organizes everything into a ground plan in order to gain space for people, the holistic approach of Luc Schuiten may come as a surprise. It is an incarnation of quite another process of invention: it first projects itself into a final result, imagining a world desirable for all species and protecting all living elements, then it approaches the image of the existing landscape to reshape it and produce a cohesive whole from it. The artist refines this original rendering of a sustainable future in close collaboration with biologists from the Biomimicry Europa association.



Luc Schuiten



ATELIER D'ARCHITECTURE SCHUITEN

Avenue Huart Hamoir 83a
1030 Bruxelles
Belgie
Belgique

+32 02 242 93 61
luc@schuiten.be

www.schuitem.be



Christian Hoppe

velvyslanec Dánského království
v České republice

Ambassador of Denmark
in the Czech Republic



Velvyslanectví
Dánského království
Royal Danish Embassy

Maltézské náměstí 5
118 01 Praha 1 – Malá Strana
Česká republika
Czech Republic

+420 257 531 600

prgamb@um.dk

www.tjekket.um.dk

Dánská architektura: příslib rovnosti a udržitelnosti

Kultura a architektura se neustále mění. Tento trend můžeme nejlépe pozorovat ve městech, kde se často mísí hned několik architektonických stylů. Kombinace různých stylů z různých období otevírají nové možnosti pro tvořivost a inovace. Nicméně kulturní změny se nikdy neodehrávají přes noc – vždy vycházejí z něčeho, co existovalo již dříve. Proto je poněkud obtížné přesně určit moment, kdy se změnil směr vývoje dánské architektury.

Chceme-li však tento milník určit alespoň přibližně, musíme se vrátit do 30. let minulého století. V té době začal Arne Jacobsen spolu s dalšími architekty stavět jednoduché a funkční budovy z betonu, železa a skla. Nepravidelné půdorysy, ploché střechy, otevřené interiéry a prosklené fasády domů se lišily od všeho, co jsme dosud v architektuře znali. Dalo by se říci, že architekti přivedli dánskou architekturu na zcela novou cestu.

Právě na této cestě najdeme i operu v Sydney od Jørna Utzona, „Grande Arche“ v Paříži od Johana Otto von Spreckelsena či budovu ministerstva zahraničí v Rijádu od Henninga Larsena. Všechny tyto stavby jsou důkazem, že se dánské architektuře daří po celém světě. Je také třeba zdůraznit, že pro Dány znamená architektura více než jen stavby z cihel a malty. Architektura i design odrážejí náš sociální model, ve kterém je každý člověk součástí společnosti. Jsme přesvědčeni, že kvalitní design a špičková architektura nemají být jen výsadou elit, ale naopak mají přispívat ke zlepšování a zkrášlování života všech lidí.

Právě v této souvislosti se objevuje také jméno architekta Jana Gehla, který získal světové uznání za svou práci s veřejným prostorem. Pod heslem „Život mezi budovami“ se snaží lidem ve městech nabídnout více možností pro společenské aktivity a interakci na veřejných prostranstvích. V současné době například Gehl vede projekt, který by měl do roku 2030 optimalizovat síť cyklostezek v Sydney.

Zdá se, že si dánští architekti vydobyli světový věhlas především díky empatickému zaměření na potřeby lidí, významnou roli ale hraje i jejich snaha najít udržitelná řešení. Přístup dánských architektů k estetice a designu staví na tradici jednoduchosti, která je založena především na práci s denním světlem a kvalitními materiály. Dánská architektura se tak i nadále ubírá po cestě, která klade důraz na tři základní hodnoty: jednoduchost, rovnost a udržitelnost.

Danish architecture: a promise of equality and sustainability

Culture and architecture continuously change. This is best reflected in our cities that often comprise multiple architectural styles at once. With the combination of different styles from various periods comes a great potential for creativity and innovation within the urban landscapes. But even so cultural changes rarely happen overnight – they build on what has already been. This is why it is somewhat difficult to identify a single moment that changed the course of Danish architecture.

It is, nevertheless, a good place to start with the 1930s. This is when Arne Jacobsen and other architects began to make *simplistic* and *functional* buildings of concrete, iron and glass. With irregular ground plans, flat roofs, open plan interiors and glass facades their buildings stood out from anything we had seen before. One could therefore say that they brought Danish architecture onto a new path.

On this very path we also find Jørn Utzon's Sydney Opera House, Johan Otto von Spreckelsen's Grande Arche in Paris and Henning Larsen's Foreign Ministry building in Riyadh. Situated at diverse locations, these buildings highlight that Danish architecture thrives in a global setting. In addition, it should be mentioned that architecture and design are not just bricks and mortar to Danes. On the contrary, they reflect our social model where everyone is part of a community. We believe that good design and great architecture are not reserved for the elite. They belong to the masses as we all benefit from solutions and objects that improve and beautify our lives.

It is in this relation that we also have the architect Jan Gehl. He has earned a wide reputation in designing public spaces worldwide. Under the title *"life between buildings"* he aims to give people more options for social activity and interaction. For example, he leads a project that should optimise cycling paths in Sydney by 2030.

Internationally, Danish architects thus seem to strike a chord with their empathic focus on users' needs. This is combined with a sense of finding sustainable solutions. Their approach to aesthetics and design builds on a grand heritage of simplicity in which they work with daylight and honest materials. Consequently, we find Danish architecture along a path that now emphasises: simplicity, equality and sustainability.



Název letošního ročníku architektonického eventu Architecture Week, Organic City, je více než kdy jindy spjat se stěžejními otázkami týkajícími se rozvoje našich měst. Témata jako rozvoj účinných infrastruktur, funkčních městských zařízení a soulad s životním prostředím představují hlavní výzvy naší doby. Konání událostí, jako je Architecture Week, napomáhá zdůraznit určující význam těchto otázek ve vztahu k rozvoji moderních městských center.

Skutečnost, že tato iniciativa probíhá právě v Praze, jí dodává na důležitosti. Praha byla v průběhu staletí vždy svědkem střídání různých architektonických stylů a trendů. V tomto ohledu jsem velmi hrdý na skutečnost, že se Itálie v současné době aktivně podílí na zachování tohoto neocenitelného architektonického dědictví prostřednictvím rekonstrukčních prací na barokní kapli Italské kongregace v Praze.

Tato památka je symbolem mimořádného architektonického významu tohoto města. K jejímu významu přispívají také projekty jako Architecture Week, se kterým máme to potěšení spolupracovat i v tomto roce.

The title of this year's "Architecture Week", "Organic City", is related to topics which are most relevant to the growth of our cities. Aspects like the development of efficient infrastructures, functional urban systems, and harmony with the environment represent some of today's main challenges. It is hence fundamental that events like this highlight the centrality of such topics, with regards to the evolution of urban centers.

The fact that such initiative takes place in Prague acquires a crucial meaning. Prague, in fact, has always been witness to the interchange of architectonic styles and settings over centuries. In this respect, I am proud to stress how Italy is currently committed to the preservation of this inestimable architectonic heritage, through the restoration of the Prague's Chapel of the Italian Congregation.

This monument is a symbol of the extraordinary architectural relevance of this capital, which is revived by events like the "Architecture Week", an initiative we are happy to collaborate with, as we do every year.

Projekty a akce festivalu Architecture Week, který se letos koná již podšáté, neustále narůstají jak z hlediska kvantity, tak i z hlediska nabízených témat a myšlenek.

Italský kulturní institut v Praze se festivalu účastní tím, že přímo spolupracuje na realizaci projektu Organic City – Creators of představením specifického případu: města Carpi, příkladu „small organic city“, a také pořádáním přednášky na velice podnětné téma Ideal towns? Small organic cities in Renaissance Italy.

Další součástí italské spolupráce na Architecture Week 2016 jsou uvedeny v katalogu a zastoupeny v bohatém souhrnném programu.

Za naší angažovanou účastí na festivalu však stojí mnohem hlubší důvod: Prahu a různé další lokality v Čechách v průběhu staletí výrazně ovlivnila přítomnost a tvůrčí činnost italských architektů, dekoratérů a umělců. Jedná se o tradici, která spojuje minulost s přítomností, pokračuje i dnes a dle našeho mínění může vést k významné spolupráci i v budoucích letech.

The projects and activities of the „ARCHITECTURE WEEK Festival“, now in its 10th edition, are constantly growing both in terms of quantity and in terms of themes and topics proposed.

The Italian Culture Institute of Prague participates in working directly with the realization of the project „Organic City - Creators of“ with the presentation of a specific case: the city of Carpi as example of “small organic city „and hosting a lecture on a very exciting theme: „Ideal towns? Small organic cities in Renaissance Italy „.

Further aspects of the Italian partnership with Architecture Week 2016 are indicated in the catalog and in the rich overall program.

But there is a deeper reason that is at the origin of our committed participation in the Festival: Prague and various other towns of Bohemia have been strongly influenced over the centuries by the presence or activity of Italian architects, plasterers, decorators and artists. It is a tradition that binds past and present, which then continues even today and which we believe will produce a deep collaboration in the years to come.

Aldo Amati

velvyslanec Italské republiky
v Praze

Ambassador of Italy in Prague



Velvyslanectví Italské republiky
Embassy of the Republic of Italy

Nerudova 20
118 00 Praha 1 - Malá Strana
Česká republika / Czech Republic

00420 233 080 111
ambasciata.praga@esteri.it

www.ambpraga.esteri.it

Giovanni Sciola

ředitel Italského kulturního
institutu v Praze

Director, Italian Culture Institute,
Prague



Italský Kulturní Institut V Praze
Istituto Italiano di Cultura

Šporkova 14
118 00 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 257 090 681
iicpraga@esteri.it

www.iicpraga.esteri.it



Elena Svaldiz

katedra kulturního dědictví:
archeologie a historie umění,
filmu a hudby

Department of Cultural Heritage:
Archaeology and History of Art,
Cinema and Music



Andrea Giordano

katedra stavebního, environmen-
tálního a architektonického
inženýrství

Department of Civil,
Environmental and Architectural
Engineering



Univerzita v Padově
University of Padova

Piazza Capitanio 7
35139 Padova
Itálie / Italy

tel. +39 0498274673
dipartimento.beniculturali@unipd.it

www.dicea.unipd.it

Ideální města? Malá organická města v renesanční Itálii

V roztržitém systému italského politického dění vystupují města jako Urbino, Ferrara a Mantova jako jedny z nejznámějších knížecích renesančních dvorů. Nicméně mezi lety 1400 a 1500 byla ve střední a severní části italského území rozptýlena i řada „menších“ měst, představujících hlavní sídla malých dynastických států: uskupení mikroměst, která přebírala charakter miniaturních hlavních měst, měla být svým vybavením domovem pro jednotlivé dvory.

Svou pestrout historií, identitou a formou vládnutí byla většina z nich zařazena do skupiny měst známých jako „ideální“ renesanční města, vyznačující se pravidelně tvarovanými urbanistickými strukturami jako výsledkem unifikovaných programů nebo jednotlivých projektů zaměřených na proměnu malých územních států ve velké metropole. Počínaje posledním desetiletím 15. století bylo mnoho z těchto měst skutečně svědkem období urbanistické obnovy, která zřetelně modifikovala strukturu těchto sídel: díky schopnosti koordinovat různé iniciativy jednotliví panovníci usilovali o transformaci svých rezidenčních sídel tak, aby jejich organizace byla v souladu s parametry typickými pro plnohodnotná města.

Jinými slovy u každého z těchto malých měst můžeme určit jejich zlatý věk, v němž se zrodila kulturně a umělecky sofistikovaná představa „organického“ města. Byly navrženy – a někdy i částečně realizovány – ambiciózní nové územní plány. Drobné italské městské dvory si vytvořily specifickou organickou maloměstskou kulturu, v níž se slučovaly nové humanistické městské systémy, jak nám to dnes ukazuje případová studie Carpi (teď známé středisko průmyslových a řemeslných činností mezi městy Mantova a Modena).

Popsané události se odehrávaly jen něco málo přes dvě desetiletí, od přelomu 16. století do roku 1525 (konec vlády šlechtického rodu Più), a byly spojeny s osobností Alberta III. Pia da Carpi. Tento panovník byl známý svými průkopnickými rozhodnutími a povoláním věhlasných umělců a architektů, v první řadě Baldassarra Peruzziho. Prvním plánovaným krokem byla transformace již existujícího hradu na zámek; ve spodní části obrovského prostoru mimo hranice hradu, předurčeného stát se hlavním monumentálním náměstím, byl vystavěn nový kostel (později katedrála).

Pro výzkumnou skupinu na Univerzitě v Padově byla možnost pořádání výstav a kulturních aktivit v malém městečku Carpi vítána jako příležitost reflektovat téma převyprávění a interpretace historie města. Bylo tak možné podělit se o jednotlivé způsoby pojetí, informace a znalosti o urbanistickém komplexu, s důrazem na různé fáze historické stratifikace města a jeho budování. Z tohoto pohledu se dokonce i 3D modely, koncipované za účelem reprodukce jedné prototypové budovy, staly podkladem pro řadu hypotéz formulovaných na základě těchto dokumentů. S použitím všech možných původních dat (obrázky, rytiny, malby, historické popisy a podobně) byl vytvořen virtuální model chrámu s cílem zrekonstruovat tvar původního dřevěného modelu vytvořeného Baldassarrem Peruzzim na počátku renesance a zmíněného Giorgiem Vasarim v jeho Životech umělců.

Společnost QBGroup z Padova vytvořila aplikaci umožňující lidem prohlédnout si virtuální model s použitím tabletu. Tento model lze vidět v jakékoliv pozici, jako by opravdu existoval. Aplikace funguje umístěním tabletu do polohy, v níž rámuje plán virtuálního dřevěného modelu z alespoň 30 % obrázku. Od tohoto momentu si lidé mohou vizualizovat model na obrazovce tabletu jeho pohybováním kolem něj. Výstava *Stavba katedrály* (do ledna 2016) byla organizována se záměrem poskytnout historická data a podnítit diskusi o zachování zničených budov, především katedrály.

Vyprávění o historii města a jeho stavbách se stalo impulzem k diskusi a iniciovalo zájem o zachování a obnovu městského kulturního dědictví, což je vysoce aktuálním tématem po zemětřesení roku 2012 v regionu Emilia-Romagna a po nedávném zemětřesení, které zničilo celá městečka ve střední Itálii (včetně Amatrice, které bylo – v roce 2015 – zapsáno do seznamu „nejkrásnějších vesnic v Itálii“). Obrazy této zkázy ukazují naléhavost a nutnost kampaní za organické zachování a systematickou konsolidaci historického dědictví (pro zajištění bezpečí celého území) a kulturního projektu pro celé území Itálie s jejími typickými městečky – malými mistrovskými díly, jež jsou stejně atraktivní jako ta velká.

Ideal Towns? Small Organic Cities in Renaissance Italy

In the fragmented system of Italian politics, Urbino, Ferrara and Mantova, among the others, stand out as some of the best known princely courts of the Renaissance. However, between 1400 and 1500 in the Central and Northern Italian territory there was a wide diffusion of “minor” cities, as capitals of small dynastic states: a constellation of micro cities that assumed the character of minuscule capitals equipped to host their courts.

Varied in history, identity and form of government, most of them were included in the group of cities known as the “ideal” Renaissance cities characterised by their regularly shaped urban structures and taken to be the result of unified programmes, that is to say the outcome of single projects intended to shape small territorial states into great capitals. In fact, starting from the last decade of the 15th Century, many of these centers witnessed a period of urban renewal that clearly modified the settlement’s structure: by means of their ability to co-ordinate different initiatives, the individual Lords aimed at transforming their residential places into a space, organized according to the parameters which characterized full-scale Cities.

In other words, for each of these small towns we can pinpoint a golden age in which a culturally and artistically sophisticated idea of “organic” city emerged. Ambitious new urban plans were proposed, sometimes partially concluded. Italian minor city-courts developed a specific and organic small-town culture capable of merging new humanistic urban systems, as the case-study of Carpi (nowadays a well-known center for industrial and craft activities between Mantua and Modena) can show us.

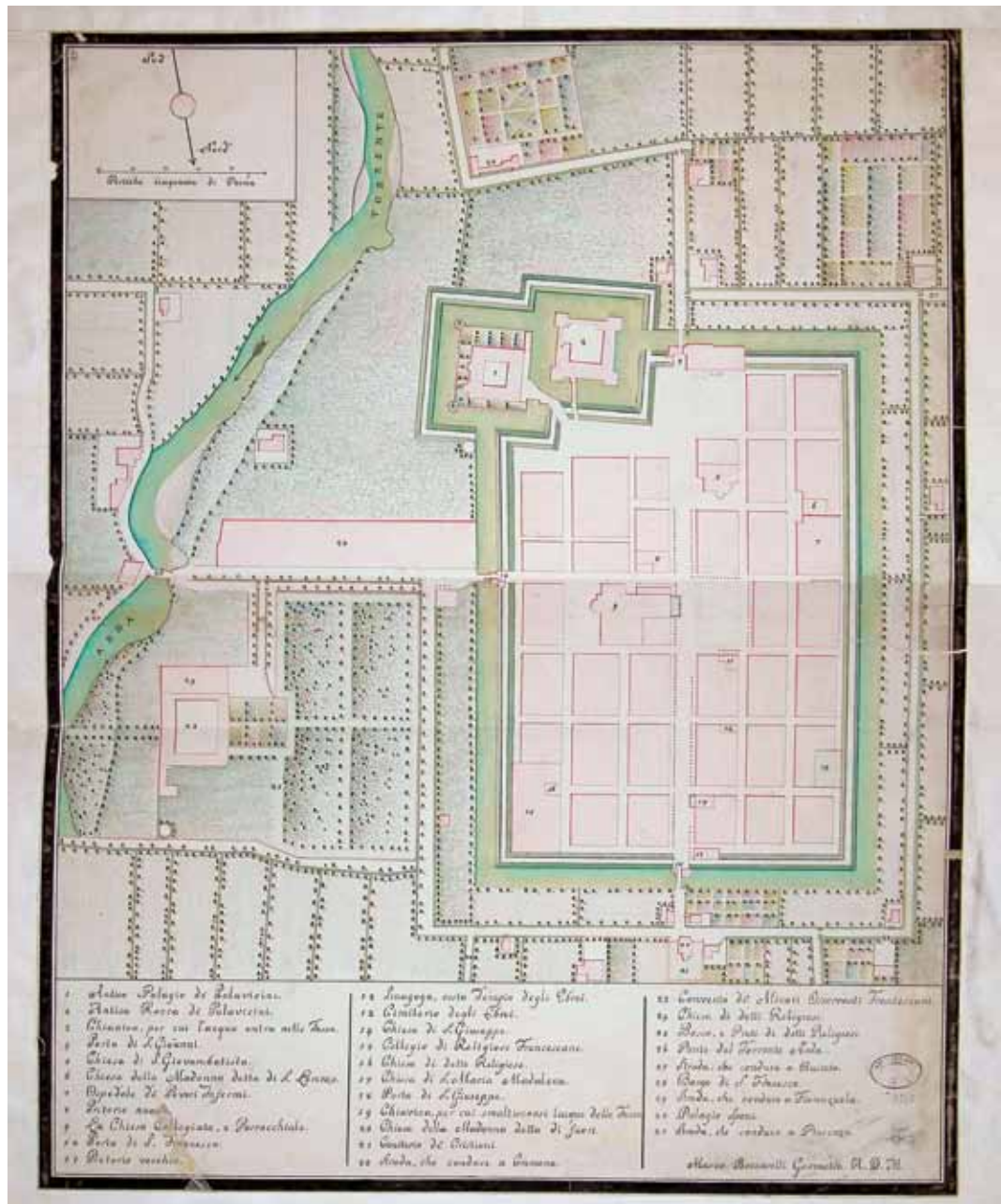


The events to be discussed took place in just over two decades, from the turn of the 16th century to 1525 (when the noble state of Pio family finished) and were linked to the outstanding figure of Alberto III Pio da Carpi. The prince made avant-garde decisions, calling in artists and architects of prestige, first and foremost Baldassarre Peruzzi. The first step planned was the transformation of the pre-existing castle into a palace; a new church (later Cathedral) was established at the bottom of the huge space outside the borders of the castle, destined to become the main monumental square.

The chance to organise in the small town of Carpi some exhibitions and cultural activities was welcomed by a research group of the University of Padua as an opportunity to reflect on the theme of the narration (storytelling) and interpretation of urban history. It made it possible to share interpretations, communication and knowledge about the urban complex, highlighting the different phases of historical urban and building stratification. From this perspective, even the 3D models, conceived to reproduce a single prototyped object/building became the testing grounds for a series of hypotheses formulated on the basis of the documents. Using any kind of original data (pictures, engravings, paintings, historical descriptions and so on), a virtual model of the Cathedral was conceived to reconstruct the shape of the original wooden model made by Baldassare Peruzzi at the beginning of the Renaissance and mentioned by Giorgio Vasari in his Lives of the Artists.

An application was created by QBGroup of Padua to allow people to view the virtual model using a tablet. The model can be seen in every positions as if it exists. The App works by placing the tablet so that it frames the plan of the virtual wooden model for at least the 30% of the drawing. Starting from this moment people visualize the model on the screen of the tablet moving it around it. The exhibition Building the Cathedral (until January 2016) was organized to provide historical data and to stimulate debate on the preservation of destroyed buildings, first of all the Cathedral.

Telling the history of a city and its buildings prompted an important opportunity for discussion and mobilised interest in the preservation and rehabilitation of urban heritage: a highly topical issue after the earthquake of 2012 in Emilia Romagna and after the recent that destroyed entire small towns of Central Italy (including Amatrice, inserted - just in 2015 - on the list of “most beautiful villages in Italy”). Pictures and images of the destruction show the urgency and the need for organic maintenance and systematic consolidation campaigns of the historical heritage (making safe the entire territory), together with a cultural project for the entire Italian territory, characterized by “minor” towns, little masterpieces as attractive as the major ones.



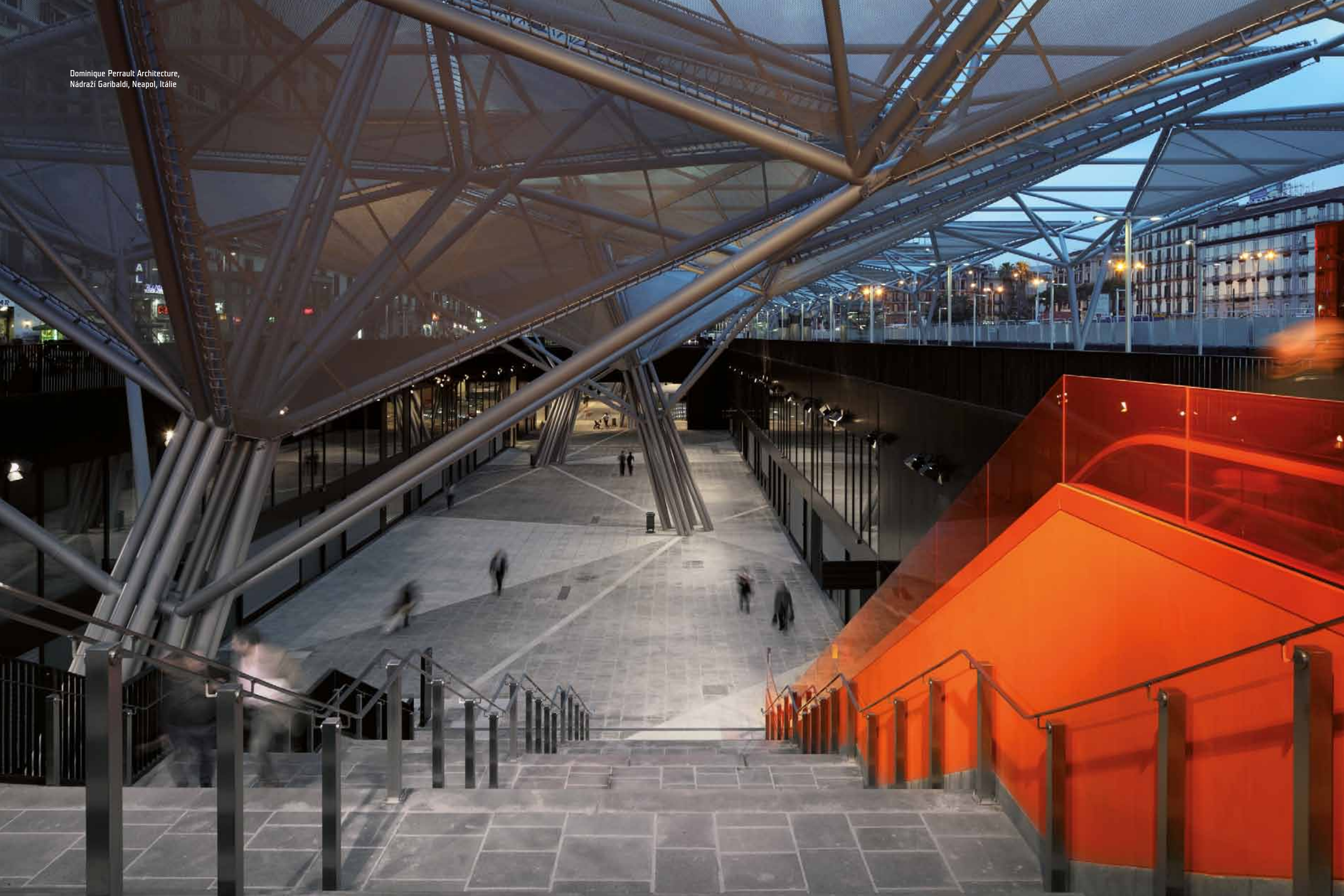
Manuela Rossi



Musei di Palazzo dei Pio, Carpi

www.palazzodeipio.it/imusei/

Dominique Perrault Architecture,
Nádrazí Garibaldi, Neapol, Itálie





Polský institut v Praze
Polish Institute in Prague

Malé náměstí 1
110 00 Praha 1
Česká republika
Czech Republic

+420 / 224 212 274
praga@instytutpolski.org

www.polskyinstitut.cz



V letošním roce si v Polsku připomínáme 1050 let od přijetí křtu knížetem kmene Polanů Měškem. Právě tato událost z roku 966 je zároveň považována za počátek polské státnosti – tehdy se Polsko přehouplo ze sféry legend do sféry historie. Není od věci zmínit, že kmotrou rodící se polské státnosti byla Češka: dcera knížete Boleslava Doubravka, jejíž sňatek s Měškem byl i bezprostředním důvodem pro panovníkův křest.

Polské dějiny tedy začínají současně s polsko-českou spoluprací. To však není hlavní důvod, proč tyto události z dávné historie připomínám. Místem, kde se pravděpodobně Měškův křest uskutečnil a kde se nacházelo jedno z center jeho země, byl Dómský ostrov v Poznani. Právě tady se hned po panovníkově konverzi usadil první biskup (přicestoval do země Polanů z Prahy) a právě ve zdejší katedrále je pohřben jak Měšek, tak jeho syn a první polský král Boleslav Chrabrý. Dómský ostrov se svými románskými, gotickými a barokními stavbami je do dnešních dnů jednou z nejstarobylějších lokalit v Polsku.

O 1050 let později na tomto místě vznikla i stavba až okázale moderní a strohá. Betonový kvádr Brány Poznaně, centra interpretace historického dědictví, je umístěný na protilehlém břehu říčky Cybiny a představuje přesně to, co slibuje ve svém názvu: vstupní portál pro ty, kteří chtějí poznat dějiny města a Dómského ostrova. Stavba zároveň díky pečlivě promyšlenému zacházení s prostorem výrazně proměnila tuto část Poznaně: láká obyvatele zpátky k řece, na niž v posledních dekádách zcela zapomněli, do tichých zákoutí najednou vdechuje nový život, spojuje staré a nové do jednoho živoucího celku.

Tématem letošního festivalu Architecture Week je „organické město“. Vše „organické“ předpokládá neustálou proměnu a vývoj, který však nelikviduje podstatu proměňujícího se celku. Jen těžko bychom hledali místo, kde se tato organická jednota minulosti a přítomnosti lépe demonstruje než na současně podobě poznaňského Dómského ostrova, rozprostřeného mezi gotickou katedrálou a radikálně moderní budovou Brány Poznaně.

This year Poland commemorates the 1050th anniversary of the adoption of baptism by Polan tribes’ Duke Mieszko. This event dating back to the year of 966 is also considered the beginning of the Polish statehood, when Poland rose from the realm of legends into the realm of history. It is worth mentioning that the arising Polish statehood had Czech background: Doubravka, daughter of Duke Boleslav, whose marriage with Mieszko was also an immediate reason for the king’s baptism, was Czech.

Thus, the Polish history originated simultaneously with the Polish-Czech cooperation. But this is not the main reason why I am recalling these events from ancient history. A place where Mieszko’s rite of baptism probably took place, and which was one of the centers of his country, was The Cathedral Island in Poznań. This is where the first bishop (arriving to the country of Poles from Prague) settled immediately after the king’s conversion, and where both Mieszko and his son, the first Polish King Boleslaw the Brave, were buried. The Cathedral Island with its Romanesque, Gothic and Baroque buildings, is one of the most ancient sites in Poland up to these days.

About 1050 years later, a spectacularly modern and austere building arose at this place. A concrete block of the Gateway of Poznań, a centre of interpreting the historical heritage, is located on the opposite bank of the river Cybina, and it represents exactly what is promised in its title: the entry portal for those who want to know the history of the city and of the Cathedral Island. Thanks to its carefully thought-out treatment of the space, the building has also considerably changed this part of Poznań: it attract residents back to the river, which was completely forgotten in recent decades, it suddenly breathes new life into quiet corners, and it combines the old and the new into one living complex.

This year’s Architecture Week festival is focused on “organic city”. All that is “organic” implies a continuous transformation and development, which, however, does not destroy the essence of a changing whole. We would hardly find any other place where this organic unity of the past and the present is demonstrated better than on the current form of the Cathedral Island in Poznań, spread among its Gothic cathedral and a radically modern building of the Gateway of Poznań.

Porta Posnania / Brána Poznaně

Největší výzvou bylo nalezení správného poměru mezi „starým“ a „novým“ na tak mimořádném, magickém místě, jakým je Dómský ostrov.

Maciej Wojda, architekt, spoluautor budovy

Nejprve upoutá pozornost enigmatická betonová forma a syrová fasáda bez oken. Po chvíli, když návštěvník vejde dovnitř, vyvolá v něm lehký neklid úzká a vysoká chodba. Teprve v dále vyvstane efektní výhled, který tyto pochybnosti rozptyluje: v prosklené štěrbíně, která protíná hmotu budovy, je vidět dobře známý obrys poznaňské katedrály. Tento obraz provází každou návštěvu v interaktivním centru historie Porta Posnania, tedy Brána Poznaně. Ukazuje cíl.

Brána Poznaně spojuje dvě významná území: Dómský ostrov, místo spjaté s počátky polské státnosti a křesťanství v Polsku, a čtvrť Śródka, jednu z nejstarších částí města. Cestu na Dómský ostrov lze zahájit v expozici a dále přejít přes moderní prosklenou lávku, jež se klene přes řeku Cybinu, ke katedrálnímu stavidlu, které je unikátní pruskou technickou památkou. Brána Poznaně vznikla jako centrum interpretace dědictví, čemuž plně odpovídá její forma a funkce. Nejedná se o muzeum, protože neuchovává sbírky. Je to moderní centrum, které podněcuje k setkávání s kulturním dědictvím přímo na místě, na Dómském ostrově v Poznani, a návštěvníka na toto setkání připravuje. Je to mnohovrstevnatá výpověď o více než tisíciletém dědictví města.

Hlavní budova o rozměrech 32 x 32 x 15 metrů je vysunutá téměř jednou třetinou svého půdorysu nad koryto Cybiny ve výšce 12 metrů. Bezpečnost této konstrukce zajišťuje promyšlené rozvržení místností a působení vnitřních sil a vhodně vybrané materiály. Brána Poznaně je největší (z hlediska plochy) budova v Polsku z pohledového betonu. Ke snížení zatížení stropů zde byla využita moderní technologická řešení inspirovaná přírodou. Budova je neustále vystavena hrozbě povodní. Nebylo zde však využito řešení, které by stavbu mechanicky oddělilo od vody. Architektura se snaží být v souladu s nevypytatelnou přírodou. Je to ostatně v Poznani po letech první veřejná budova umístěná přímo u řeky.

Moderní těleso je spojeno s historickou budovou katedrálního stavidla, které je jedním z posledních takto dobře dochovaných fortifikačních prvků polygonální pevnosti Poznaň. Tato drobná součást ohromného pruského hradebního

systému byla postavena v letech 1834–1838 pro vojenské potřeby regulace výšky hladiny na řece Cybině. V minulosti protínala řeku obrovská vrata stavidel a dřevěná brána na levobřežním předmostí otevírala průjezd na druhou stranu. Dnes zrekonstruované katedrální stavidlo opět spojuje Dómský ostrov a čtvrť Śródka. Uvádí návštěvníka do mikrosvětla architektonické památky a je dějištěm mnoha kulturních akcí.

Architektura Brány Poznaně provokuje. I přes surový, minimalistický vzhled – hlavní budova je prostá jakýchkoli dekorativních prvků – vzbuzuje mnoho emocí. Vyvolává nadšení i pobouření, neboť se odlišuje od prostředí Dómského ostrova a Śródky. A právě tento zřetelný protiklad, který má zdůrazňovat význam historické zástavby kolem, okouzil poroty řady architektonických soutěží. Budova nic nepředstírá a nechce dominovat. Ačkoli její tvárnost se na první pohled od ostatní zástavby liší, obestavěný prostor a proporce hmoty ji včleňují do okolí. Prostor kolem je nejdůležitějším kontextem této stavby.

Prostá forma neznamená jednoduchost významu. Středobodem Brány Poznaně je štěrbina, která v polovině protíná hlavní budovu. Je to základní narativní, architektonická i výhledová osa. Světlo pronikající štěrbinou architekturu odhmotňuje a je symbolickým pojítkem mezi starým a novým. Od světla se také odvíjí idea hlavní multimediální expozice.

Vznik Brány Poznaně je nedílnou součástí řady architektonicko-společenských proměn ve čtvrti Śródka a na Dómském ostrově. Budova je příkladem novátorského přístupu k muzejnictví, architektuře, veřejnému prostoru a životu lokálních komunit – a toto uvažování je novátorské nejen v rámci města, ale i v celopolském měřítku. Vytvořením otevřeného veřejného prostoru na břehu Cybiny, v kavárně nebo v nově vzniklém *Parku pod platany* je umocňován proces urbanistické revitalizace, která je na tomto území realizována od roku 2006. Autoři architektonického návrhu navazují na koncepci „třetího místa“, kterou v 80. letech 20. století zformuloval sociolog Ray Oldenburg. Chápal ho jako místo odpočinku od povinností, místo, na němž je možné dívat se na ostatní a ukázat se jim. Je to prostor, který posiluje společenské vazby. Surové Bráně Poznaně dávají charakter právě lidé.

Porta Posnania / Gateway of Poznań

Finding the right balance between “the old” and “the new” at such an extraordinary and magical place like the Cathedral Island, was the biggest challenge.

Maciej Wojda, architect, co-author of the building

An enigmatic concrete form and raw facade without windows is what attracts attention first of all. After a while, when a visitor comes in, a narrow and tall hallway evokes a mild restlessness. Only in the distance, there arises a spectacular view dispelling any doubts: in the glass slot that intersects the mass of the building, you can see a familiar outline of the Poznań Cathedral. This image accompanies you on each visit of the interactive history center Porta Posnania, meaning “Gateway of Poznań”. It is showing the target.

The Gateway of Poznań connects two important areas: The Cathedral Island, a place associated with the beginnings of the Polish statehood and Christianity in Poland, and Śródka district, one of the oldest parts of the city. You can start your trip to the Cathedral Island in the exhibition and then go through a modern glass footbridge spanning the Cybina river to the Cathedral floodgate, which is a unique Prussian technical monument. The Gateway of Poznań was established as a center of interpreting the heritage, which fully corresponds to its form and function. This is not a museum, because it does not store any collections. It is a modern center that encourages to encounter the cultural heritage directly on the spot, on the Cathedral Island in Poznań, and it prepares a visitor to this encounter. It is a multilayered testimony of more than a thousand year heritage of the city.

The main building of 32 x 32 x 15 meters is protruded with almost one third of its floor over the Cybina river bed, at the height of 12 meters. The safety of this design is ensured by thoughtful room layouts and by the effects of internal forces, as well as by appropriately selected materials. The Gateway of Poznań is the largest (in terms of area) building in Poland of exposed concrete. To reduce the load on the ceilings, modern technological solutions inspired by nature were used here. The building is constantly exposed to the threat of floods. However, no solution which would mechanically separate the building from water was used here. The architecture is trying to be in harmony with the unpredictable nature: it is indeed the first public building in Poznań located beside the river after many years.

A modern body is connected with the historical building of the Cathedral floodgate, which is one of the last so well-preserved fortification elements of the polygonal Poznań Fortress. This tiny part of the immense Prussian fortification system was built in 1834-1838 for military needs of controlling the level of the Cybina river. In the past, the river was cut through by huge door of the floodgates, and the wooden gate on the left bank bridgehead opened a passage to the other side. Today, the restored Cathedral floodgate again connects the island and the Śródka district. It introduces a visitor into the microcosm of architectural monuments, and it is the venue of many cultural events.

The architecture of Gateway of Poznań provokes. Despite the raw, minimalist look - the main building is devoid of any decorative elements - it arouses many emotions. It evokes elation and outrage, as it differs from the ambience of the Cathedral Island and Śródka. And it was this apparent contradiction, intended to emphasize the significance of historical buildings around, that charmed the juries of a number of architectural competitions. The building does not pretend anything, and it does not want to dominate. Though its complexion differs from the neighboring buildings at first sight, the enclosed space and proportion of the mass incorporates it into the surroundings. The space around is the most important context of this building.

A simple form does not refer to a simple meaning. A centerpiece of the Gateway of Poznań is represented by a slit intersecting the middle of the main building. It is the basic narrative, architectural and sightline axis. The light penetrating the slit is etherealizing the architecture, and it is a symbolic link between the old and the new. Also, the idea of the main multimedia exhibition is based on the light.

Creating the Gateway of Poznań is an integral part of many architectural and social changes in the Śródka district and the Cathedral Island. The building is an example of innovative approach to museology, architecture, public space and life of local communities - and this idea is innovative not only in the city, but also within the entire Poland. Building an open public space, among others on the bank of the Cybina river, in the café, or in the newly created *Park under the plane trees*, emphasizes the process of urban revitalization, which has been implemented in this area since 2006. The authors of architectural design follow the concept of “the third place” which was formulated by a sociologist Ray Oldenburg in the 80’s of the 20th century. He understood it as a resting place from duties, the place where you can look at others and be seen by them; a space that strengthens social bonds. It is just the people who give the crude Gateway of Knowledge its character.



Porta Posnania.
Interaktivní centrum
historie Dómského
ostrova

Porta Posnania.
Interactive history
center of the Cathedral
Island

Návrh / Design:
Ad Artis – Arkadiusz Emerla,
Piotr Jagiełłowicz, Maciej Wojda



Ionut – Petre Munteanu

Reditel

Director



**Rumunský kulturní institut
v Praze**
**Romanian Cultural Institute
in Prague**

Nerudova 256/5
118 00 Praha 1 – Malá Strana
Česká republika
Czech Republic

+420 222 523 096
praga@icr.ro
rumunskyinstitut@seznam.cz

www.icr.ro/praha/

Mezinárodního festivalu Architecture Week Prague se Rumunský kulturní institut v Praze pravidelně účastní již od jeho počátků v roce 2009 a velmi si váží této příležitosti propagovat na jeho 10. ročníku rumunskou architekturu a její vizi tzv. organického města. Institut letos představí koupaliště na jezeře Tineretului (jezero mládeže) v Sovatě (župa Mureș, Rumunsko), které navrhl architekt Szabolcs Korodi se svými spolupracovníky – Attilou Gergelyem, László Csíkim, László Sebestyéнем a Szilárdem Vinczem.

Největší výzvou tohoto projektu bylo nalezení vhodného architektonického řešení pro zásah do téměř nedotčené krajiny. Koncept navrženého koupaliště dodržuje pravidla vyplývající z okolního prostředí; z hlediska urbanistických zásahů však jde spíše o jakási antipravidla. Týkají se především kompozice, jmenovitě jde o absenci pravých úhlů, použití rovnoběžných linií, velkých horizontálních ploch a nadřazení i kombinování různých vrstev a mas přirozeným a organickým způsobem. Rumunsko je tak reprezentováno týmem designérů, kteří proměňují tradiční pohled na architekturu. Projekt zapadá do letošního tématu festivalu – nabízí vizi města současného i budoucího, propaguje pozitivní proměnu veřejného prostoru.

Tým rumunských odborníků vytvořil laserem vyřezanou maketu ze dřeva, kartonu a zrcadel, balancující na pomezí reálného a abstraktního – ukázkou rumunské architektury, jež je zcela v souladu s letošním tématem festivalu „Organic City – [s]tvořitelé měst“.

Účast na Architecture Week Prague rumunskému týmu nabídne též možnost navázat nové kontakty s profesionály v oboru a společně přispívat k formování co nejlepšího prostředí pro život.

Szabolcs Korodi je ředitelem architektonického a urbanistického studia Vallum Ltd, vystudoval Technickou univerzitu v Kluži a absolvoval stipendijní pobyt v belgickém Leuvenu, k jeho vzdělání patří také studijní program DLA na technické univerzitě v Budapešti i postdoktorální studium v oblasti restaurování historických budov na Babeșo-vě-Bolyaiově univerzitě v Kluži.

The Romanian Cultural Institute in Prague has been participating in the International Festival Architecture Week Prague ever since its first edition in 2009, and is honoured to help promote the Romanian architecture and the vision about the Organic City at its 10th edition.

This year, we present the *Bathing space on Tineretului Lake* by architect Szabolcs Korodi and collaborators Gergely Attila, ing. Csíki László, ing. Sebestén László, ing. Vincze Szilárd. The actual project is located in Sovata, Mureș County, Romania.

The challenge in this project lies in finding proper architectural answers for an intervention in a nearly untouched landscape. The concept of the bathing facility is following the rules of the surroundings, which – from the point of view of urban interventions – are rather anti-rules. Ordinary but vital, these composition rules are: the lack of straight angles, parallel lines, large horizontal surfaces and the superposition and mixture of various layers and volumes in a natural and organic way. Thus, Romania will be represented by a team of designers who are disrupting the way architecture is traditionally delivered. The project fits this year's concept of the festival by bringing the vision of a contemporary and futuristic life of a city and by promoting positive change to its public space.

The team of Romanian specialists created a model made of wood, cardboard and mirrors, everything laser-cut and engraved. The model stands at the border between real and abstract, as the designers found the perfect concept to bring a piece of Romanian architecture – that complies with the theme „Organic City - Creators of cities” – to the Prague audience.

Also, the events within the framework of the Architecture Week Prague, aimed to stimulate or engage all levels of architectural curiosity, will offer the Romanian team an opportunity to connect with an international professional network of industry representatives who collectively make architecture and contribute to the built environment.

KORODI Szabolcs is the Director of Vallum Ltd – architecture and urban planning studio. He graduated from the Technical University in Cluj-Napoca, Romania, studied in Leuven, Belgium, attended DLA studies at the Technical University in Budapest, Hungary and completed his post-university studies in Preservation of Historical Buildings at the Babeș-Bolyai University in Cluj-Napoca, Romania.





Leon Marc

mimořádný a zplnomocněný
velvyslanec

Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary



Velvyslanectví Republiky
Slovinsko
Embassy of the Republic
of Slovenia

Pod Hradbami 15
160 41 Praha 6

+420 233 081 211
sloembassy.prague@gov.si

www.praga.veleposlanistvo.si

Slovinské dálniční známky jsou oblíbeným tématem českých občanů kontaktujících velvyslanectví Slovinské republiky. Z pozice velvyslance všem českým turistům, kteří Slovinskem pouze projíždějí, doporučuji jediné – udělejte si u nás zastávku!

Ideální způsob, jak využít platnosti (jedenkrát zakoupené) dálniční známky, je cesta ke slovinskému pobřeží. V místech, kde končí krasová plošina (a uvidíte nakloněnou zvonici kostela sv. Valentýna v obci Črni Kal), se před očima každého řidiče zjeví mistrovské dílo slovinské infrastruktury a architektury. Tato 1065 metrů dlouhá konstrukce postavená v roce 2004 představuje nejdelší viadukt ve Slovinsku a line se 140 metrů nad zemí. Jízda po rnikalském viaduktu je nezapomenutelným zážitkem pro milovníky řízení i architektury. Naleznete ho na úseku slovinské dálnice, která nejkratší cestou spojuje Českou republiku a Jaderské moře. Existuje tedy množství výborných důvodů, proč jsme – na pobídku organizátorů Architecture Week Praha 2016 – k vystavení děl na téma související s dopravou jednomyslně zvolili maketu viaduktu v Črni Kalu.

Návrhů pro stavbu črnikalského viaduktu se celkově sešlo 18. Vítězným byl zvolen projekt kanceláře Ponting pod vedením architekta Marjana Pipenbahera a profesora Janeze Koželje, viceprimátora hlavního města Lublaně.

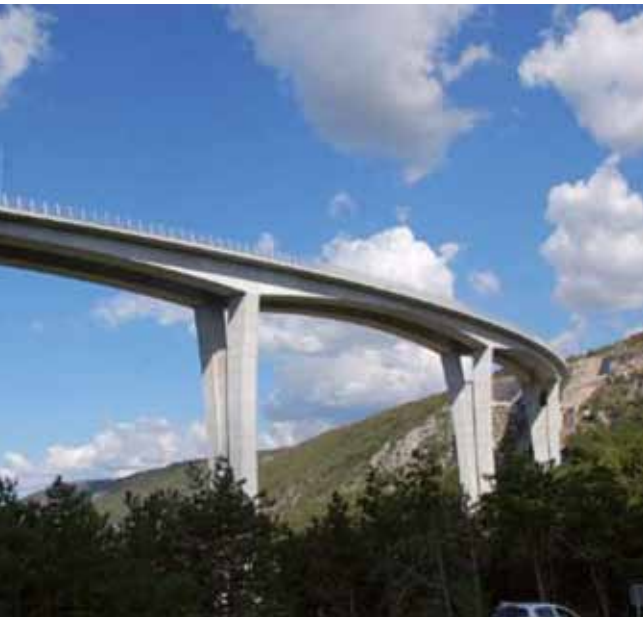
Lublaň mě rovněž přivádí k tematickému zaměření letošního ročníku festivalu Architecture Week Praha: organickému městu. Slovinská metropole se nyní pyšní titulem Evropské zelené město 2016, www.greenljubljana.com. Pro získání tohoto prestižního ocenění investovala Lublaň v relativně krátkém čase mnoho snahy: recykluje 63 % odpadu, ve středu města je dostupná nechlorovaná voda z píték a fontánek, centrum je uzavřené pro dopravu (s výjimkou všudypřítomných cyklistických stezek a systému veřejného sdílení kol), na jednoho obyvatele připadá 542 m² zeleně, otevřena byla tzv. reuse centra, spočinout můžete ve veřejných sadech nebo v blízkosti včelínů apod. Příliš mnoho na představení v průběhu Dnů Lublaně v Praze na podzim 2017! Rok 2017 bude důležitý i z jiného hlediska: uplyne 60 let od úmrtí největšího slovanského architekta Jože Plečnika. Ve spolupráci s dalšími subjekty připravuje Velvyslanectví Slovinské republiky v Praze několik událostí, které budou toto významné jubileum připomínat.

The Slovenian motorway vignette is a popular subject among the Czech clients of our Embassy. The approach that I chose as Ambassador is to encourage those Czech tourists that are only transiting Slovenia to use their vignette toll well and make a stop.

One way to benefit from the Slovenian motorway vignette (once purchased!) is to take the motorway towards the Coast. Where the Karst plateau ends (and the leaning bell-tower of St Valentine church of the village of Črni Kal appears), a masterpiece of the Slovenian motorway building industry and architecture opens before the driver's eyes. This 1065 m long construction, built in 2004, is the longest viaduct in Slovenia, stretching up to 140 m above the ground. Driving along the Črni Kal viaduct is a wonderful experience for both driving and architecture enthusiasts. It also lies on the shortest way to the Adriatic Sea for Czechs. So there were a number of reasons why – when invited by Architecture Week Prague 2016 to submit a model of a transport-related construction – the Embassy jury soon reached a unanimous verdict.

All in all, 18 proposals had been submitted for the project of the Črni Kal viaduct, but the winning one was the team of the Ponting bureau, under the leadership of architects Marjan Pipenbaher and prof. Janez Koželj, the vice-mayor of Ljubljana.

And this brings me to the other topic of this year Architecture Week Praha: the organic city. Ljubljana, the capital of my country, prides itself this year with the noble title of the Green Capital of Europe, www.greenljubljana.com. A number of targets met in relatively short time by the City helped us win this prestigious award: 63% of separated waste, natural drinking water without prior treatment, city centre closed for traffic but pedestrians and cyclists (with a public rent-a-bike system), 542m² of green public area per person, reuse centre, a public orchard and a bee trial, and more. Lots to show then during the Days of Ljubljana in Prague in September 2017! But the 2017 will also be a Plečnik year, marking the 60th anniversary of the master's death. The Embassy is working with other stakeholders to prepare a series of events here in Prague.



Viadukt v Črni Kalu

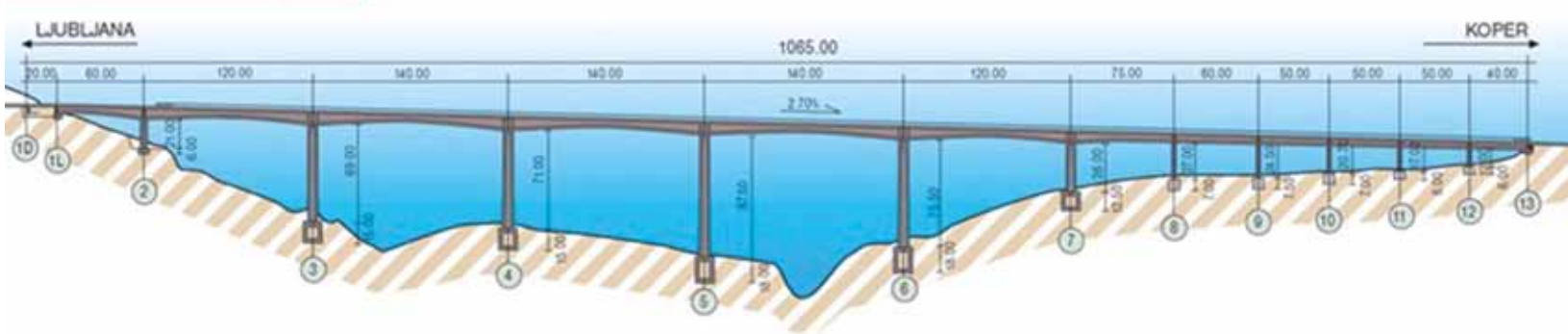
Stavba představuje jeden z nejnáročnějších infrastrukturních projektů, jaký byl ve Slovinsku realizován. Dvěma krajními podpěrami a jedenácti pilíři překlenuje Osapské údolí a vesničku Gabrovica; ve výši 140 metrů nad zemí se vine 1 065 metrů dlouhý viadukt, spojující dálnici vedoucí z hlavního města Lublaně nejdůležitějšího slovinského přístavu Koperu. Vítězné architektonické řešení pochází z mariborské inženýrské dílny Ponting, od odpovědného vedoucího Marjana Pipenbahera a architekta Janeze Koželje, mimo jiné viceprimátora Lublaně. Ačkoliv je viadukt určen pro automobilovou dopravu, poprvé se po něm projeli účastníci Giro d'Italia v květnu 2004. Veřejnosti byl předán až o pár měsíců později, v září 2004. Při této příležitosti vydala Pošta Slovinské republiky pamětní známku s nominální hodnotou 95 slovinských tolarů – což tehdy představovalo cenu známky určené pro cizinu a v metrech výšku nejvyššího pilíře podporujícího viadukt (95 m). Jízda po črnikalském viaduktu je bezpochyby nezapomenutelným zážitkem pro všechny milovníky řízení i architektury.



The Črni Kal Viaduct

The Črni Kal Viaduct is one of the most ambitious infrastructure projects, which were realized in Slovenia. With its two lateral supports and eleven pillars, it spans the Osapské valley and the village of Gabrovica; 140 meters above the ground and extending to the length 1065 m, connecting the highway leading from the capital city of Ljubljana to the most important Slovenian port Koper. The winning architectural design comes from the Maribor engineering studio Ponting, its chief manager Marjan Pipenbaher, and the architect Janez Kozelj, who is also a vice-mayor of Ljubljana. Although the viaduct is designed for vehicular traffic, the participants of Giro d'Italia were the first to ride over it in May 2004. The viaduct was opened for the public a few months later, in September 2004. On this occasion, the Post of Slovenia has issued a commemorative stamp with a nominal value of 95 Slovenian tolar - which at that time was the price of a stamp for posting abroad, as well as the height of the highest pillar supporting the viaduct (95 meters). Driving the Črni Kal Viaduct is certainly an unforgettable experience for all lovers of driving and architecture.

VZDOLŽNÍ PREREZ VIADUKTA



TLORIS VIADUKTA





Ramiro Villapadierna

ředitel

Director



Instituto Cervantes v Praze
Instituto Cervantes Prague

Na Rybníčku 536/6
120 00 Praha 2
Česká republika
Czech Republic

T: +420 221 595 211
cenpra@cervantes.es

www.praga.cervantes.es

Zvíře uvnitř

Nyní, když jsou zvířata oblíbeným rozmarem, nazýváme společnost, v níž žijeme, zvířetem. Naše města připomínají spící zvířata. Ale jejich obyvatelé, stejně jako urbanisté, jsou zvířaty neustále, nejen tehdy, když tiše leží a jen nedopatřením dýchají jako město při západu slunce.

Obyvatelé a město, v němž bydlí, jsou zvířata: při probouzení za šera a vlévání života do tepen ulic, stejně jako při kreslení návrhu pro rozvoj oblasti nebo pro ničení přirozeného prostředí.

Byli jsme organičtí, když jsme postavili nebo opustili kosmické, centralizované město; stejně jako když jsme potřebovali prostor a znaky pracovního postrenesančního, stroji se podobajícího města, abychom vyvinuli novou aktivní společnost. Nyní je lidský stroj opět organický, společný zájem a veřejné prostory by mohly být pomalu upozaděny, aby byl upřednostňován úspěšný osobní život bez hluku a omezení.

Možná to není právě případ rozvíjejících se měst, ale města v Evropě jsou nejčastěji stále kosmická ve svých starých, uzemněných centrech, racionálních a sociálních jako stroj, ve svých moderních čtvrtích a v organickém rozvoji svých početných nových obytných zón. Mozaika vývoje odhaluje kontinuitu života z hlediska neustále se měnících potřeb člověka.

Co je možná méně „zvířecí“ a organické, jsou peníze.

Přestavby a změny provedené ve městě jen kvůli penězům mají tendenci být umělými výplody pouze s nepatrným propojením s životem, a dokonce mohou trpět zrychleným stárnutím a nespokojeností.

Zbytek, bez ohledu na usměrňování obyvatel k centrálnímu chrámu nebo náměstí, otevírání jejich obzorů k muzeím a parkům nebo přizpůsobování potřebám každého samostatného jednotlivce, je městským prostředím, které je vždy produktem společného akceptovaného života.

Město je struktura vyzařující z ekologického těla, které žije uvnitř, pomalu a neustále se vyvíjející skořápka, která zastiťuje společnost. Je to rámec pro potřeby veřejné výměny, pro touhu po intimní individualitě, ale i pro magické spojení mezi historickými základy a nekonečným nebem a pro sebezpytování mezi nimi.

Obnovení historické přítomnosti a významu těchto základů je něco, v čem studio CUAC u andaluských hor vyniká. Ať už v Saint Jerome, zrekonstruovaném pracovním prostoru v Grandě, nebo na planině Viehofen v rakouského St. Pölten.

Trend odhalování historických hodnot prostředí tak, aby byl vytvořen argument pro budoucí město, je velkou výzvou. A je to výzva zcela odlišná, pokud se týká obnovy budovy z 19. století nebo okouzlující historie lidí v oblasti Feldafing u jezera Starnberg, nebo pokud je historie vlastně stigmatem univerzální nespravedlnosti jako v případě rakouských pracovních táborů.

V každém případě je to vždy zvíře uvnitř, kolektivní nebo osobní, které je podstatné pro strukturu, stejně jako pro zachování života ukrytého pod skořápkou. Pokud předchozí kosmické nebo strojové modely měst vytvořily dramatické extrémy krásy a bíd, organické město by je oba mohlo usmířit. Organický život uvnitř by se mohl raději obejít bez nich.

The animal within

Now that animals are fad we call the society we live in an animal. Our cities ressamble sleeping animals. But the dwellers, as much as the planners, are animals all the time, not only when they lie quite, breathing inadvertently, like a city at sunset.

Inhabitants, and the city they live in, are animals, when awaking at dusk and fuelling life into arterial avenues, as well as when drawing a prospect developing area or distroying a natural surrounding.

We were organic when we built or abandoned the cosmic, centralized town; and so when we needed the space and traits of the working post-renaissance, machine-like city, to develop a new moving society. Now the human machine is again organic when common interest and public spaces might be slowly understated so to be preceded by thriving individual lives without noise or constraint.

Maybe not exactly for newly decided cities, but cities in Europe are most often still cosmic in their old, grounding centers, rational and social as a machine, in their modern districts, and organic developing in their new abundant, residential areas. The full patchworked development shows the continuity of life in the eyes of ever changing human needs.

What is possibly less “animal” and organic is money.

Works and changes undertaken in the city for the mere sake of money tend to be artificial secretations with little connection to life and might even suffer from accelerated ageing and disaffection.

The rest, no matter if street-channeling the dwellers to the central temple or plaza, opening their horizons to museums and parks or adapting to the musts of the single self-reliant individual, the urban environment is always a produce of common accepted life.

The city is the structure emanated by the organic body that lives within, the slowly ever-evolving shell that auspices society. That's it, a framework for the need for public exchange, for the urge for intimate individuality, and still for the magical connection between the historical grounds and the infinite skies, and the soul-searching in between.

Recovering the historical presence and meaning of the grounds is something at what CUAC Architecture, a studio by the sierra in Andalusia, excells. Here that Saint Jerome, refurbished workspace in Granda, there at the Viehofen plain by austrian St. Pölten.

The trend to reveal the historical value of a setting, in order to build the argument of the future city is a major challenge. And it's this from totally different when it concerns the recovery of nineteenth Century building, the charming history of people in lacustrine Feldafing, by lake Starnberg, or when the history is actually a stigma of universal injustice as with the austrian labour camps.

In any case, it's always the animal within, either collective or personal, who matters to the structure, so much as to keep secretating the shell to live under. If previous, cosmic or machine model cities, created dramatic extremes of beauty and misery, the organic one might intend to placate both of them. The organic life within might rather do without.

Jsem nesmírně ráda, že na letošním ročníku Architecture Week Praha bude Švédsko zastupovat právě ateliér Kjel-lander a Sjöberg.

Tato mnohonárodnostní, mnoha cenami ověřená kancelář je uznávána pro svůj vliv na současnou podobu architektury, na praktický život ve městech a na celospolečenský architektonický diskurz. Kjellander a Sjöberg kladou důraz na formu, na ohled na společnost, životní prostředí, život jako takový a na použité materiály. Udržitelnost životního prostředí představuje pro jejich ateliér reálnou možnost, lze jí totiž dosáhnout uplatňováním synergie v efektivním využívání různých zdrojů, zapojením přírody, vybudováním vysoce kvalitních prostředí k životu a neopomináním potřeby plnohodnotného společenského zážitku.

Spolu s mnohými dalšími švédskými architekty a designéry jsou i Kjellander a Sjöberg proslulí po celém světě svou nabídkou atraktivních, novátorských a cenově dostupných řešení v oblasti designu, architektury a urbanistického plánování. Jejich cílem je tvořit inovativní a nečekaná řešení.

Do tohoto konceptu se zapojuje i švédská vláda, a sice iniciováním projektu SymbioCity (www.symbiocity.se), který si klade za cíl švédské know-how a naše pojetí udržitelnějších řešení, ať už v architektuře, městském plánování, nebo likvidaci odpadu, šířeji zpřístupnit.

Zúčastnit se dalšího ročníku Architecture Week v Praze je pro velvyslanectví Švédska čest a velké privilegium. Tato událost si totiž dokázala získat celosvětové uznání a prestiž.



Viktoria Li

velvyslankyně Švédska
v České republice

Ambassador of Sweden



Velvyslanectví Švédska
v České republice
Ambassador of Sweden
to the Czech Republic

Úvoz 13
160 12 Praha 1 - Hradčany
Česká republika
Czech Republic

+420 220 313 200
ambassaden.prag@gov.se

www.swedenabroad.com/prag

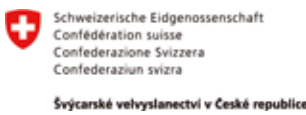




Markus-Alexander Antonietti

Velvyslanec

Ambasador



Velvyslanectví Švýcarské konfederace
Embassy of the Swiss Confederation

Pevnostní 588/7
162 01 Praha 6 – Střešovice
Česká republika
Czech Republic

+420 220 400 611
pra.vertretung@eda.admin.ch

Gotthard 2016 – nejdelší železniční tunel

Stavba století, mistrovské dílo železniční architektury, švýcarský drahokam v Evropě: nový Gotthardský úpatní tunel lze označit mnoha superlativy.

Gotthardský úpatní tunel – nejdelší železniční tunel na světě – byl otevřen 1. června 2016. Se svou délkou 57,1 km tvoří páteř evropského koridoru mezi Porýním a Alpami pro nákladní dopravu a je součástí švýcarského Nového železničního transalpského spojení (NRLA).

Tento pozoruhodný stavební projekt představuje zásadní příspěvek Švýcarska do evropské dopravní infrastruktury a symbolizuje švýcarské hodnoty, jako jsou inovace, přesnost a spolehlivost.

Jeho komerční uvedení do provozu Švýcarskými spolkovými drahami (SBB) je naplánováno na 11. prosince 2016. V budoucnu tudy může denně projet až 250 nákladních vlaků a 65 rychlíků. Osobní vlaky budou jezdit tunelem rychlostí až 200 km/h a později se počítá s rychlostí až 250 km/h.

Železniční koridor Rotterdam/Antverpy-Janov je v Evropě nejdůležitější osou nákladní dopravy z hlediska objemu. Tento koridor je nedílnou součástí evropské politiky rozvoje transevropských dopravních sítí (TEN-T), v nichž hraje průkopnickou roli.

Švýcarsko se již od 80. let snaží o udržitelnou dopravní politiku, která je zaměřena na přesunutí transalpské dopravy ze silnic na železnici. Švýcaři potvrdili tento trend v několika referendech. Tento rozsáhlý projekt byl tedy realizován prostřednictvím přímé demokracie.

NRLA je největším stavebním projektem, k němuž se kdy Švýcarsko ve své historii zavázalo. Jeho součástí jsou tři nové úpatní tunely (Lötschberg z roku 2007, 34,6 km, Gotthard z roku 2016, 57,1 km, a otevření tunelu Ceneri, 15,4 km, je naplánováno na rok 2020). Švýcarsko investuje do projektu NRLA zhruba 23,5 miliardy švýcarských franků (asi 21,5 miliardy eur), což se rovná zhruba 3,5 % švýcarského hrubého domácího produktu.

Právě otevřený Gotthardský úpatní tunel stál 12,5 miliardy švýcarských franků (asi 11,5 miliardy eur) a byl odevzdán načas a postaven v rámci dohodnutého rozpočtu. Gotthardský úpatní tunel je „myšlenkou zrozenou ve Švýcarsku“ – kterou Švýcarsko samo financovalo – a zároveň výsledkem úzké mezinárodní spolupráce.

Gotthardský úpatní tunel představuje významný vklad Švýcarska do evropské dopravní politiky a připojuje evropské země blíže k sobě. Jde ale o víc než jen o skvělý úspěch inženýrů. Je to také symbol otevřenosti a pokroku. Tato otevřenost učinila Švýcarsko silným a jeho průkopnický duch se stal zdrojem nových příležitostí.

Gotthard 2016 – The longest railway tunnel

Construction site of the century, a masterpiece of railway architecture, a Swiss jewel in Europe: many superlatives can be applied to the new Gotthard Base Tunnel.

The Gotthard Base Tunnel – the world's longest railway tunnel – has been opened on 1 June 2016 –. Covering 57.1 km, it is the cornerstone of the European Rhine-Alpine Corridor for freight transport and is part of Switzerland's "New Rail Link through the Alps" (NRLA).

This remarkable construction project represents a substantial contribution by Switzerland to the European transport infrastructure and symbolizes Swiss values, such as innovation, precision and reliability.

Its commercial commissioning by the Swiss Federal Railways (SBB) is scheduled for 11 December 2016. Up to 250 freight trains and 65 passenger trains can be used per day in future. Passenger trains will travel through the tunnel at up to 200km/h and speed of up to 250 km/h will be feasible in future.

The Rotterdam/Antwerp-Genoa railway corridor is Europe's most important freight transport axis in terms of volume. The corridor is an integral part of the European policy on the development of trans-European transport networks (TEN-T) in which it plays a pioneering role.

Switzerland has been pursuing a sustainable transport policy since the 1980s which has focused on shifting trans-alpine traffic from the road to rail. The Swiss people have endorsed this policy in several referenda. This large-scale project has therefore been legitimized by means of direct democracy.

The NRLA is the largest construction project that Switzerland has ever undertaken in its history. It consists of three new base tunnels (Lötschberg 34.6 km since 2007, Gotthard 57.1 km since 2016 and Ceneri 15.4 km is set to open in 2020). Switzerland is investing around CHF 23.5 billion (around EUR 21.5 billion) in the construction of the NRLA, which equates to approximately 3.5% of Swiss gross domestic product (GDP).

The just opened Gotthard Base Tunnel costs 12.5 billion Swiss Francs (around EUR 11.5 billion) and was delivered on time and constructed within the agreed budget. The Gotthard Base Tunnel is both "an idea born in Switzerland" – which Switzerland has financed itself – and the result of close international cooperation.

The Gotthard Base Tunnel represents a significant Swiss contribution to the European transport policy and brings Europe closer together. But it is more than a great engineering achievement. It is also a symbol of openness and progress. This openness has made Switzerland strong and this pioneering spirit provides new opportunities.





Ahmet Necati Bigali

Mimořádný a zplnomocněný velvyslanec z Turecké republiky v České republice

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Turkey to the Czech Republic



Velvyslanectví Turecké republiky
Embassy of the Republic of Turkey

Na Dřehovce 733/69
162 00 Prague 6
Česká republika / Czech Republic

+420 224 311 402
embassy.pragu@mfa.gov.tr

www.prag.be.mfa.gov.tr

ISTANBUL – VYVÍJEJÍCÍ SE ORGANICKÉ MĚSTO SVĚTA

Není pochyb, že Istanbul je světovou metropolí. Je to také město, které vedle tisíců let své bohaté historie a akumulování kultury zažívá neustálé rozšiřování a tlak evoluce. Rychlý demografický růst, expanze obytných zón, velké investice do infrastruktury a politika transformace města způsobují radikální změnu, a to nejen v sociálním a kulturním životě, ale také ve stávajícím životním prostředí a městské kultuře. V tomto kontextu změn Istanbul, stejně jako mnoho měst v severní Evropě, nemá zavedenou tradici plánování; dokonce by se až dalo říct, že v průběhu tohoto procesu rozšiřování nebyl pro Istanbul nikdy připraven životaschopný územní plán. Neformálnost, představující metodu pro překonání problémů neplánovaného média, se nicméně stala důležitým prvkem při definování Istanbulu jako organicky se rozvíjejícího města.

Na první pohled se zdá, že Istanbul jako největší město rozvíjející se země sdílí stejný osud jako velká města jiných zemí. Na druhou stranu má město v souladu s principem jedinečnosti geografických míst, podobně jako jedinečnosti jednotlivců svou vlastní identitu, která jej odlišuje od jiných měst. Jeho zeměpisná poloha, topografie, vícevrstvá historie, urbanizační procesy a sociokulturní struktura, to všechno jsou stavební kameny této identity.

Od 4. století našeho letopočtu, kdy došlo k jeho přestavbě v hlavní město Římské říše, byl Istanbul jedním z nejdůležitějších měst Středomoří, byl hlavním městem tří světových říší a dnes je největším městem Turecké republiky.

Historický poloostrov, kde byly založeny první osady, je přírodním přístavem obklopeným Zlatým rohem a Marmarským mořem. Zažil 8000 let historie, jak se dovidáme z vykopávek v Yenikapı. První osadníci tehdy osídlili nejprve Galatu a pak břehy Zlatého rohu a Bosporu. Mosty na Zlatém rohu, které byly postaveny ve druhé polovině 19. století, posílily organickou integritu Istanbulu. Infrastruktura a průmyslové investice v souladu s plánovacími studiemi během doby republiky posunuly město k expanzi směrem na sever.

Pohled na poslední století postačuje k vysvětlení, jak se Istanbul vyvinul od dob, kdy bylo toto město ohraničeno Theodosiovými hradbami, ve světovou metropolí bez hranic, poskytující domov 15 milionům obyvatel. Počínaje 20. stoletím vytlačoval proces modernizace, urbanistické územní plány, industrializace a investice do infrastruktury hospodářské centrum města z historického poloostrova Galata postupně k ose Maslak-Büyükdere na stejné topografické hranici. Památky na hlavní město tří říší, rysy 19. století a charakter Bosporu přitom v průběhu méně než půl století zcela změnily jeho identitu. Zatímco desetinásobný nárůst populace je nejdůležitějším faktorem typickým pro tuto změnu, kulturní znaky této populace jsou přímo spojeny s novým pohledem na město, jakož i s jeho lokálním charakterem.

Průmyslové investice byly v posledních 30 letech decentralizovány a globální dynamika tohoto období představovala nové důvody pro růst Istanbulu. Otevření prvního mostu přes Bospor v roce 1973, druhého v roce 1986 a třetího v roce 2016 usnadnilo dopravu mezi evropským a asijským břehem, což vedlo k soustředění kapitálových investic do této oblasti a navíc zlepšení stavebních technologií působilo jako katalyzátor procesu změn. Tyto faktory proměnily Istanbul v město, které roste v podobě vrstev kolem svého jádra.

Globalizace 21. století s sebou přinesla mnoho nových standardů ve všech oblastech a Istanbul se stal platformou, která je svými architektonickými prvky jedinečná a v níž se začínají projevovat slavní architekti.

Stejně jako všechna světová města, která interagují a vzájemně se propojují prostřednictvím komplexní sítě, také Istanbul se transformuje směrem k budoucnosti, jež se neustále mění, nanášením nových vrstev na ty staré ve svislém i vodorovném směru, jakož i jejich vzájemným prolínáním. Tento potenciál nám umožňuje doufat, že se organické město, formované flexibilitou neformálnosti, promění v zářivou a atraktivní metropolí, která usměrní své okolí a vyvine se díky novým investicím do infrastruktury i procesům evoluce.

ISTANBUL, A RISING ORGANIC WORLD CITY

There is no doubt Istanbul is a world metropolis. It is also a city, on top of its thousands years long history and cultural accumulation, experiencing a continuous enlargement and evolution pressure. Rapid demographic growth, expansion of residential areas, big scale infrastructure investments and urban transformation policies impose a radical change, not only on the social and cultural life, but also on the existing environment and urban culture. Within this context of change, Istanbul, just like many cities in Northern Europe, does not have an established tradition of planning; furthermore, we can even go as far as saying that, throughout this expansion process, a viable master plan could never be prepared for Istanbul. However, the informalities that present a methodology for overcoming the problems of unplanned medium became an important element in defining Istanbul as an organically developing city.

At the first glance, Istanbul, as the largest city of a developing country, seems to be sharing the same fate as the other large cities of other countries. On the other hand, taking into consideration the principle of uniqueness of geographical places just like uniqueness of individuals, it has its own identity which distinguishes it from other cities. Its geographical location, topography, multi-layered history, urbanization processes and socio-cultural structure are all building-stones of this identity.

Istanbul, since 4th Century A.D. when it was rebuilt as the capital of Roman Empire, as one of the most important cities of Mediterranean, was the capital of three world empires and is the leading city of Turkish Republic.

The historical peninsula where the first settlements took place, is a natural port surrounded by Golden Horn and Marmara Sea. It is hosting an 8.000 year old history as understood from the Yenikapı ruins. These first settlements, in time, were carried first to Galata, then to the banks of Golden Horn and Bosphorus. The bridges on Golden Horn, which were built in the second half of 19th Century, strengthened the organic integrity of Istanbul. The infrastructure and industrial investments in accordance with the planning studies during the Republican era pushed the city to expand northwards.

It would be sufficient to look at the latest century to explain how Istanbul evolved from the days when the city was bordered within the Theodosius Walls to a borderless world metropolis hosting 15 million inhabitants. Starting from 20th Century, modernization process, urban master plans, industrialization and infrastructure investments pushed the economic center of the city from historical peninsula to Galata and then gradually to Maslak-Büyükdere axis on the same topographic threshold. While doing so, the visual memories of the capital of three empires, the texture of 19th Century and character of Bosphorus have completely changed identity within a span of less than half a century. While the increase of the population ten-folds is the most important factor calling for this change, the cultural features of this population is directly linked with the new look of the city as well as its locational character.

The industrial investments have been decentralized in the last 30 years and the global dynamics of this period constituted new reasons for Istanbul's growth. The opening of first bridge over Bosphorus in 1973, second one



Tabanlıoğlu Architects, Istanbul Sapphire, 2011

in 1986 and the third one in 2016 have facilitated the transportation between European and Asian sides and noticing this development, the capital investments have concentrated in the area and additionally the improvements in building technology also acted as catalysts for the change process. These factors have converted Istanbul to a city that grows in the forms of layers around its core.

The globalization of the 21st Century brought along many new standards in every field and Istanbul is turning into a platform which is distinct with its architectural features and where famous architects start show up on.

Just like all world cities that interacts and interconnected via a complex network, Istanbul also transforms itself to future that continually changes, putting new layers on the old ones vertically and horizontally as well as in-between each other. This potential hopes that the organic city which is shaped by the flexibility of the informality turns into a bright and attractive metropolis that organizes its surrounding and evolves itself by new infrastructure investments as well as evolving processes.

Redakce Petr Ivanov | Sylvia Hanáková | Michal Schneider | Daniel Perogordo
Jazyková redakce Markéta Teuchnerová
Překlady Dáška Mamudo
Rozhovory vedla Jitka Pálková | Daniela Riegrová
Grafická úprava a sazba Jaroslav Němec

Vydal **Czech Architecture Week s.r.o.**
Masarykovo nábřeží 250, 110 00 Praha 1
Tisk: **PrintPoint s.r.o.**
Lužná 591/4, 160 00 Praha 6 – Vokovice

Vydání první
Praha, 2016

Úroveň reprodukcí je dána kvalitou tiskových podkladů dodaných jednotlivými subjekty, které jsou v katalogu zastoupeny.
Všechna práva vyhrazena. Žádná část tohoto katalogu nesmí být reprodukována, kopírována a elektronicky šířena bez písemného souhlasu autorů.

© Czech Architecture Week s. r. o., 2016

