

Krejčárek

a okolí

diplomový projekt

Diplomový projekt Krejčárek a okolí

Fakulta architektury
České vysoké učení technické

autor:
Bc. Jakub Zuzula

vedúcí diplomovej práce:
doc.Ing.Arch.Akad.Arch Jiří Klokočka

asistent:
Ing.Arch. Jana Zdráhalová

jún 2020



Jakub Zuzula

Diplomový projekt

Ateliér Klokočka & Zdráhalová

Fakulta Architektury ČVUT
Letný semester 2019/2020

OBSAH

· ÚVOD	12
· ANALYTICKÁ ČASŤ	16
· KONCEPT	68
· NÁVRH	74
· ZÁVEREČNÝ KOMENTÁR	166
· LITERATÚRA A ZDROJE	170

Česká vysoká učení technická v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Jakub Zuzala

datum narození: 17.02.1994

akademický rok / semestr: 2019-2020, letní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Arch. Jiří Křiváček

Název diplomové práce:

Krečárka a její okolí (Krečárka and its surroundings)

Zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání vychází z předdiplomního semináře, který analyzoval lokalitu Na Krečárku a jejího (jejího) okolí. Zvolená oblast je problematická především po svou špatnou přístupnost a čitelnost prostředí, která je způsobena především složitou terénní konfigurací a přítomností těžce přístupných koridorů dopravní infrastruktury. Diplomní seminář se zaměřoval především na zkoumání současného stavu a plánovaných změn v okolí.

Úkolem diplomní práce je navrhnout transformaci a zapojení zvolené lokality do zbytku města a ohledem na aktuální tendence městského plánování a také i v zahraničí. Hranice řešeného území je přibližně vyměřena významné osy ulic Šolcova, Koněvova a Spojovací.

Cílem je vytvoření komplexního urbanistického názoru na lokalitu a optimálním využitím území, potlačením negativních vlivů dopravní infrastruktury a podpořením přírodního charakteru okolních částí tak, aby se dříve těžce přístupné území, které lze nazvat jednou z vnitřních periferií Prahy, mohlo v budoucnu proměnit ve kvábytný kvas města.

2/

Pro AUI součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro DI součástí zadání budou jasné a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Komplexní návrh řešeného území plošně i objemově

Schéma veřejných prostranství

Dopravní řešení včetně péči o přístupnost územím

Návrh funkčního využití

Návrh modro-zelené infrastruktury

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Celková situace, 1 : 5 000

Situace a dílčími parametry návrhu, 1 : 2 000

Detailní situace a řešení vybraných veřejných prostranství, 1 : 500

Řezy územím - podélný, příčný, 1 : 2 000

Řezy úložného profilu, 1 : 500

Axonomie území

Axonomie dílčích částí

Vizuálizace

4) seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model řešeného území a blízkým okolím a zřejmými vazbami na něj.

Portfolio v doporučeném formátu A4 (2ks)

Poster 4x formát A1

CD obsahující výsledky zpracovaného diplomního projektu (2ks)

Konkrétní zadání programu a měřítka odevzdávaných výkresů může být v průběhu semestru vedoucím práce upřesněny. Měřítka výkresů může být také přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta

24.3.2005

Barbala

Datum a podpis vedoucího DP

Jan

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.3.2005

[Signature]

registrováno studijním oddělením dne

14.3.2005

[Signature]

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jakob Žurda
AR 2019/2020, LE

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(Č) KREJČÁREK A OKOLÍ

(A) KREJČÁREK AND IT'S SURROUNDINGS

JAZYK PRÁCE: SLOVENČINA

Vedoucí práce:	doc. Ing. Arch. Mlad. Arch. Jilí Klobočka	Ústav: 15118 (Ústav urbanismu)
Oponent práce:	Ing. Arch. Petr Leles	
KLÍČOVÁ SLOVA (česká):	Krejčárek, periferie, přístupnost, doprava, železnice, lávky, cyklostezky, Žižkov, Palmovka, invalidovna	
Anotace (česká):	Práce se zabývá vnitřní periferií okolí Krejčárku a Mezitratí, sevřeného mezi železničními koridory a hustou dopravou. Cílem projektu je zlepšení pěšího a cyklistického propojení, vytvoření vize pro fungující koexistenci železnice a husté automobilové dopravy se zástavbou s administrativní a obytnou funkcí a navrácení území do okolní městské struktury.	
Anotace (anglická):	The thesis studies an area on the inner periphery of Prague, located close to the Krejčárek and Mezitratí areas, enclosed by railway corridors and heavy traffic. The thesis aims at improving pedestrian and bicycle connections, creating a vision for the functional coexistence of railways and dense car traffic with buildings with administrative and residential functions, and returning the area to the surrounding urban structure.	

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etice přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 1. 8. 2020


podpis autora diplomanta



Úvod

Krejčárek a jeho okolí je dnes velmi neutěšené místo, které má i přes svou velmi zajímavou polohu periferní charakter. Je to zapříčiněno více vlivy, které se pokusíme rozebrat v této práci.

V současné době se v okolí Krejčárku plánuje mnoho rozsáhlých a pro město zásadních realizací, které na dlouhou dobu ovlivní vzhled této části Prahy. Na tyto projekty je v současné době pochopitelně upřený veškerý společenský zájem.

Krejčárek a jeho okolí má tu smůlu, že je dlouhodobě vnímán především jako produkční lokalita s potenciálem pro rozvoj primárně dopravní a výrobní infrastruktury. Myslíme si že tento pohled je velmi zjednodušený a na krejčárek pohlédneme především jako na kus města, ve kterém je mnoho skrytého potenciálu, jenž může být několika špatnými rozhodnutími na vždy ztracen, tak jak se tomu již téměř stalo.

Krejčárek má nezaměnitelný krajinný ráz a je místem styku tří městských částí (P3, P8, P9). Myslím si, že má velký potenciál propojovat, nikoliv jak je tomu dnes rozdělovat.



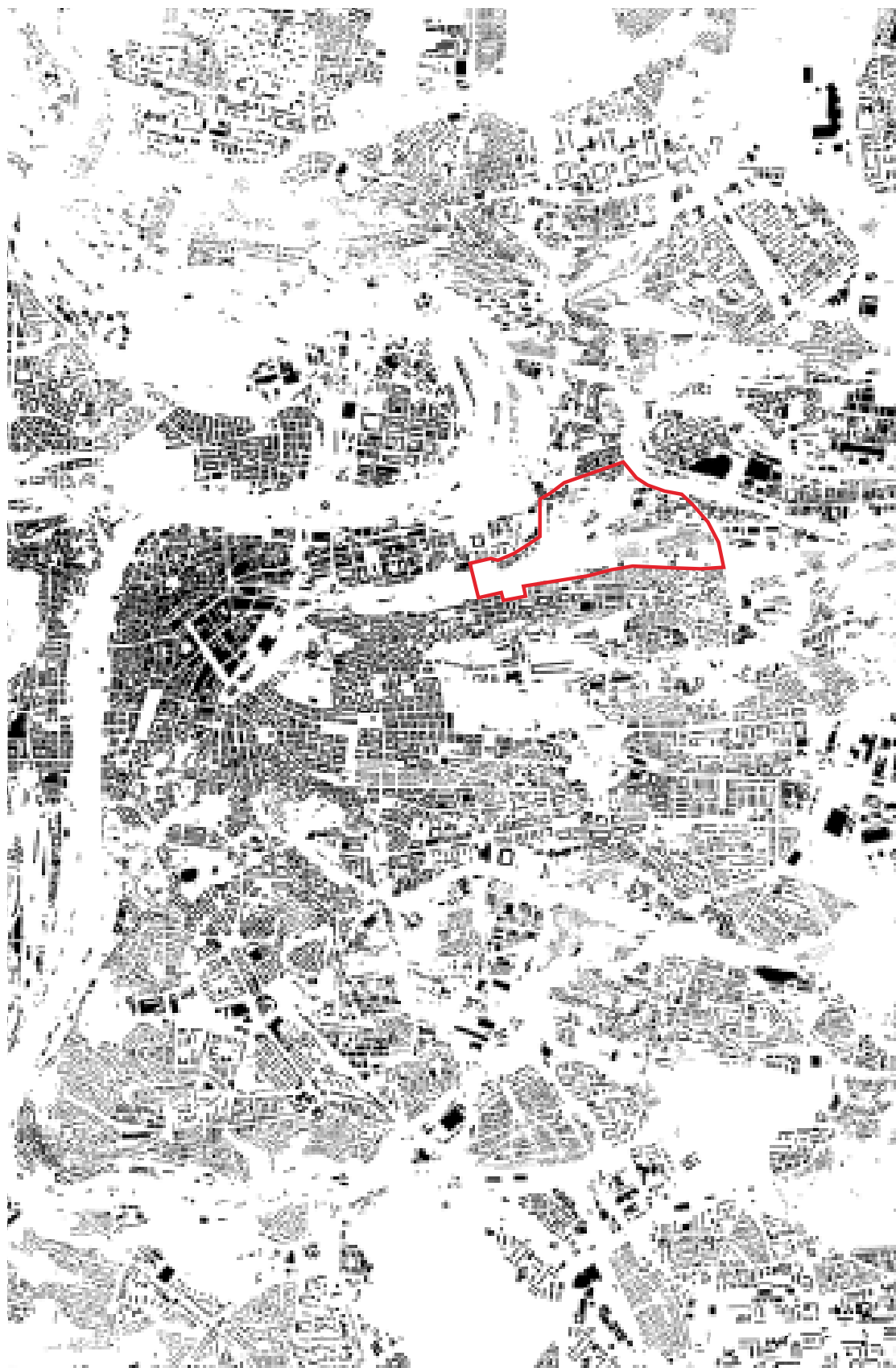
I

Analytická
část

POLOHA

VRÁMCI PRAHY

Daná lokalita sa nachádza v širšom centre mesta Praha na pomädzí mestských častí Praha 3, Praha 8, Praha 9. V južnej časti naväzuje na les Krejcárek, ktorý je súčasťou zeleného prstu tiahnuceho sa z Vítkova smerom von z mesta a v severnej časti zas na obytnú zástavbu sídliska Invalidovna a ulice Sokolovská.



DOSTUPNOST

VZŤAH K CENTRU MESTA

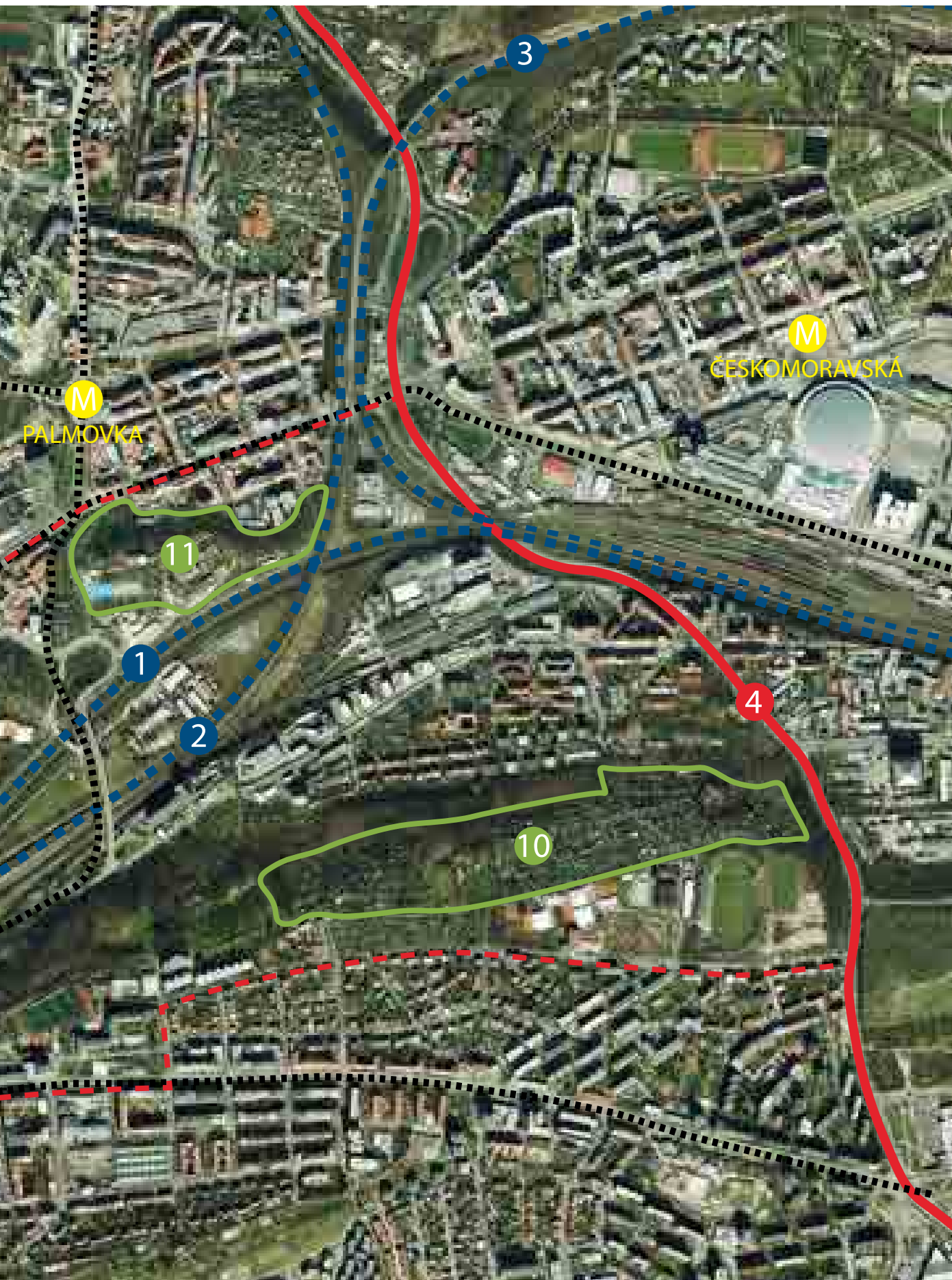
Pre bariéry v území je vzdialenosť od centra mesta relatívnou veličinou, avšak napojenie Krejcárku na električkovú trať je výhodou, ktorá prepojuje toto územie jak s Palmovkou a ďalej Karlínom a centrom mesta, tak s Ohradou a Žižkovom. Vzhľadom k pešej priestupnosti je výhodou cyklotrasa prechádzajúca tunelom popod Vítkov, ktorou sa človek dostane relatívne rýchlo až na Florenc, a potom ďalej do centra mesta.



ORIENTÁCIA

- 1 ŽEL. SPOJENIE PRAHA hl.n. - BRNO
- 2 ŽEL. SPOJENIE MASARYKOVO n. - n. HOLEŠOVICE
- 3 ŽEL. SPOJENIE
- 4 SPOJOVACÍ - ČUPROVA
- 5 TRAM ŽIŽKOV - KOBYLISY
- 6 TRAM KARLÍN - LIBEŇ
- 7 TRAM HOLEŠOVICE - PALOVKA
- 8 PŘÍVOZ HOLEŠOVICE - KARLÍN
- 9 VÍTKOV
- 10 BALKÁN
- 11 PARK POD PLYNOJEMOM
- - - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ





FOTODOKU- MENTÁCIA







1

Křižovatka na Ohrade

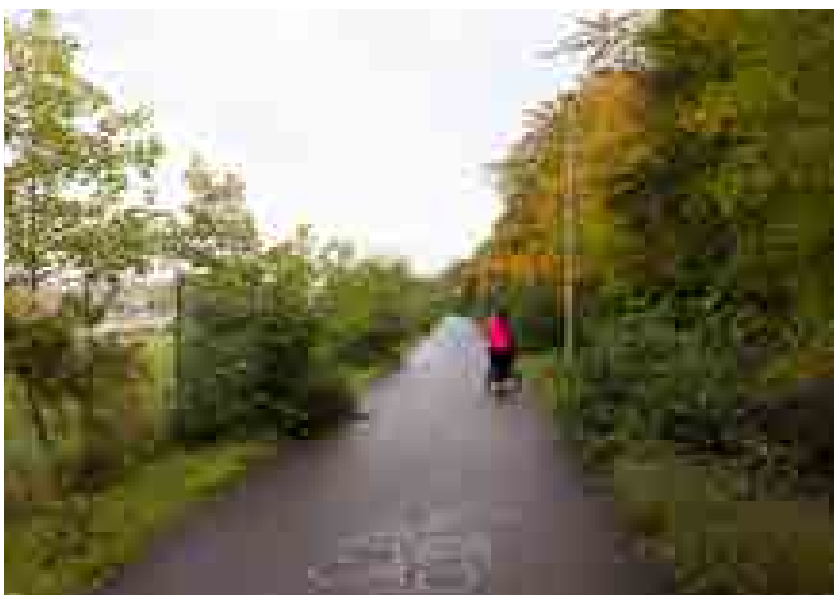
Električková trať přichází do křižovatky v ose a dále se zarezává do terénu, kde je následně mimoúrovňovo křižuje jeden jízdný pruh



2

Priestor pod mimoúrovňovým
křížením

Křížení vytvárá nepříjemné
a nebezpečné priestory



3

Cyklotrasa vychádzajúca z tunela
popod masív Vítkova smerujúca k
električkovej zastávke Krejcárek



4

Pohľad na súmostie a železničnú trať z Krejcárku



5

Pohľad na železničnú trať. V pravo centrum Krejcárek s poliklinikou



6

Cestný most ponad Mezitratí s úzkym chodníkom oddeleným od vozovky zvodidlami



7

Železničné depo pod ulicou
Novovysočanská. V pozadí nová
zástavba so slepou fasádou smerom
k Mezitratí



8

Pohľad na dopravne vyťaženú ulicu
Novovysočanská s nevhodne širokou
vozovkou vzhľadom na prítomnosť
škôl



9

Pohľad na rozšírenie vozovky v
ulici Novovysočanská a pridanie
odbočovacieho pruhu ku komunikácii
obsluhujúcej nový bytový súbor



10

Pohľad na zjazd pre cyklistov a peších
v Mezitratí



11

Pohľad na východnú časť Mezitratí. V
pozadí Vítkov a Žižkovský vysielateľ



12

Pohľad na prepojenie Mezitratí zo
severnej časti



13

Pohľad na plynajom z mezitratí -
orientačný bod v území



14

Severný železničný koridor celoštát-
neho významu



15

Chodníček popri záhradkárskej kolólii
vedľa plynajemu



16

Park pod Plynojemem



17

Pešie prepojenie popod severný
železničný koridor ústiaci v blízkosti
usadlosti Sluncová



18

Parkovisko autobusov medzi hotelom
Olympic a ulicou Sokolovská

Historický vývoj

OD 1842

Řešená oblast okolo Krejčárku byla historicky klasickou venkovskou krajinou, tvořenou především polnostmi a hospodářskými stavbami. Ty se soustřeďovali podél cest vedoucích z Prahy na východ do vzdálenějších panství a vesnic jako byli např. Stará Libeň, Vysočany, Hrdlořezy, Malešice, nebo Strašnice. Žádná z těchto usedlostí se bohužel do dnešní doby nedochovala, ale některá místa zde stále nesou jejich jména. Za zmínku stojí například usedlosti Sluncová, Ohrada, nebo Pražačka.

Poslední zmiňovaná sehrála důležitou roli při zakládání města Žižkova, neboť zde žila rodina prvního žižkovského starosty Karla Hartiga, který se významně podílel na rozvoji města především v druhé polovině 19. století. Dvě stavby které se dochovaly a stojí za zmínku jsou barokní objekt zvaný Invalidovna, který byl zbudován v 30. letech 18. století jako vojenský lazaret a malíčky barokní Zámeček Voříkovských z Kunderatic, využívaný jako letohrádek, hodnotný pro své barokní detaily a komponovanou zahradu s pramenem a grottou.

1842-1889

Velkou změnou pro okolí Krejčárku bylo v roce 1845 zavedení železnice z Olomouce do Prahy, tato trať byla součástí systému Severní státní dráhy a byla napojena na Viděň. Vlaky projížděly územím podél severní strany Vítkova a skrze městské hradby se dostali až do dnešního Masarykova nádraží. Roku 1850 byl zbudován Negrelliho viadukt, kterým byla Praha posléze napojena na Děčín a Drážďany. Po zboření hradeb roku 1866 se začíná budovat nové nádraží císaře Františka Josefa (dnešní Hl. nádraží) kromě jižního napojení na Smíchov, zde také končí nové spojení Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, jeho tratě přemostují dnešní Husova třídu (dnes Husitská) a dále vedou podél obou stran kopce Vítkova směrem na Krejčárek. V tomto období dochází vlivem průmyslu také k

velkému rozvoji pražských předměstí, výroba na Smíchově, nebo v Karlíně se intenzifikuje a láká do města stále víc obyvatel, to vede k zakládání nových obytných čtvrtí, našeho území se dotýká zejména zástavba Žižkova.

1842-1914

Praha zažívá na přelomu století stavební a technologický boom, její území se rozrůstá o nové čtvrti (např. roku 1901 je k Praze připojena Libeň). Výroba náročná na životní prostředí se odsouvá ven z centra. Doprava a osvětlení se elektrifikuje. V centrální Praze probíhá radikální přestavba hygienicky nevyhovujících oblastí (Josefov, část Starého Města). V našem území vzniká souvislá moderní zástavba v oblasti Palmovky, Lyčkova náměstí v Karlíně (dříve Riegrovo) a Náměstí Barikád na Žižkově (dříve Perštýnovo). Ve východní části území, jižně od železnice vzniká nové osídlení, které ponese název Nové Vysočany. V širším kontextu pak dochází k velkému rozvoji především Vinohrad, Létné a Holešovic.

1814-1945

Po I. světové válce se stává Praha hlavním městem nově vzniklé republiky. Město se dále rozšiřuje v oblastech jako jsou Žižkov, Dejvice, Střešovice. Roku 1922 se k Praze připojuje 37 menších obcí, vzniká tzv. Velká Praha. Výstavbu mimo jiné ovlivňuje rozvoj automobilismu, objevuje se avantgarda, zastoupená v architektuře například funkcionalismem, nebo méně rozšířeným kubismem. Kolem roku 1938 má Praha již přes milión obyvatel. Pro řešené území je významná nová bloková struktura Žižkova v oblasti Ohrady a Pražáčky, dále pak čtvrti rodinných domů Na Chmelnici, Vackově a Balkáně, zde za zmínku stojí např. pozoruhodný sídelní útvar zvaný Domov, jímž byla kolonie rodinných domů postavených ve 20. letech pro státní úředníky. Jejím architektem byl významný český architekt Ladislav Machoň a soubor dodnes upoutává svou netradiční historizující, pitoreskní architekturou. Ve stejné době také vznikla dnes již zaniklá dělnická kolonie Krejčárek, ta byla postavena ve svaahu od ulice Na Balkáně a táhla se až k dnešní ulici Novovysočanská, dodnes je zde částečně patrná původní parcelace vymezená ovocnými stromy z původních dvorků.

1814-1945

V druhé polovině 20. století přibyla do městské struktury vrstva modernistických sídlišť, mezi nejvýznamější celky v oblasti patří bezesporu karlínské sídliště Invalidovna. Avšak rozsáhlé soubory byly realizovány i na území Žižkova a Vysočan. Žižkovu dokonce hrozila plošná asanace a následná přestavba dle kvalitativních měřítek tehdejší doby, ta měla odstranit značnou část staré čtvrti, čímž by Žižkov navždy ztratil svého nezaměnitelného genia loci. Naštěstí se za minulého režimu stihlo sbourat jen zlomek plánovaného území. V řešeném území došlo jen k lokální asanací, mezi nejvýznamější patří zbourání usedlosti Pražáčka a na předchozí stránce zmíněné kolonie Krejčárek. O významnou proměnu území se také

zasloužili zahrádkáři kteří již od 20. let měli na území své osady, v období socialismu došlo k velkému zahrádkářskému rozmachu. kolonie dnes tvoří značnou část řešeného území.

1945-1989

V druhé polovině 20. století přibyla do městské struktury vrstva modernistických sídlišť, mezi nejvýznamější celky v oblasti patří bezesporu karlínské sídliště Invalidovna. Avšak rozsáhlé soubory byly realizovány i na území Žižkova a Vysočan. Žižkovu dokonce hrozila plošná asanace a následná přestavba dle kvalitativních měřítek tehdejší doby, ta měla odstranit značnou část staré čtvrti, čímž by Žižkov navždy ztratil svého nezaměnitelného genia loci. Naštěstí se za minulého režimu stihlo sbourat jen zlomek plánovaného území. V řešeném území došlo jen k lokální asanací, mezi nejvýznamější patří zbourání usedlosti Pražáčka a na předchozí stránce zmíněné kolonie Krejčárek. O významnou proměnu území se také zasloužili zahrádkáři kteří již od 20. let měli na území své osady, v období socialismu došlo k velkému zahrádkářskému rozmachu. kolonie dnes tvoří značnou část řešeného území.

2010

2010 Nové spojení - neprostupně koridory, rychlodráhy, plýtvání prostorem, vznik periferie
1989- tramvajová rychlodráha
1995?- automobilový most
Zástavba roztroušená, nekoncepční

1889 - 1914 ————— 1842 - 1889 ————— od 1842





1989 - 2019 ————— 1945 - 1989 ————— 1914 - 1945

ÚZEMNÝ PLÁN



PLATNÝ
ÚZEMNÝ
PLÁN



METRO- POLITNÝ PLÁN

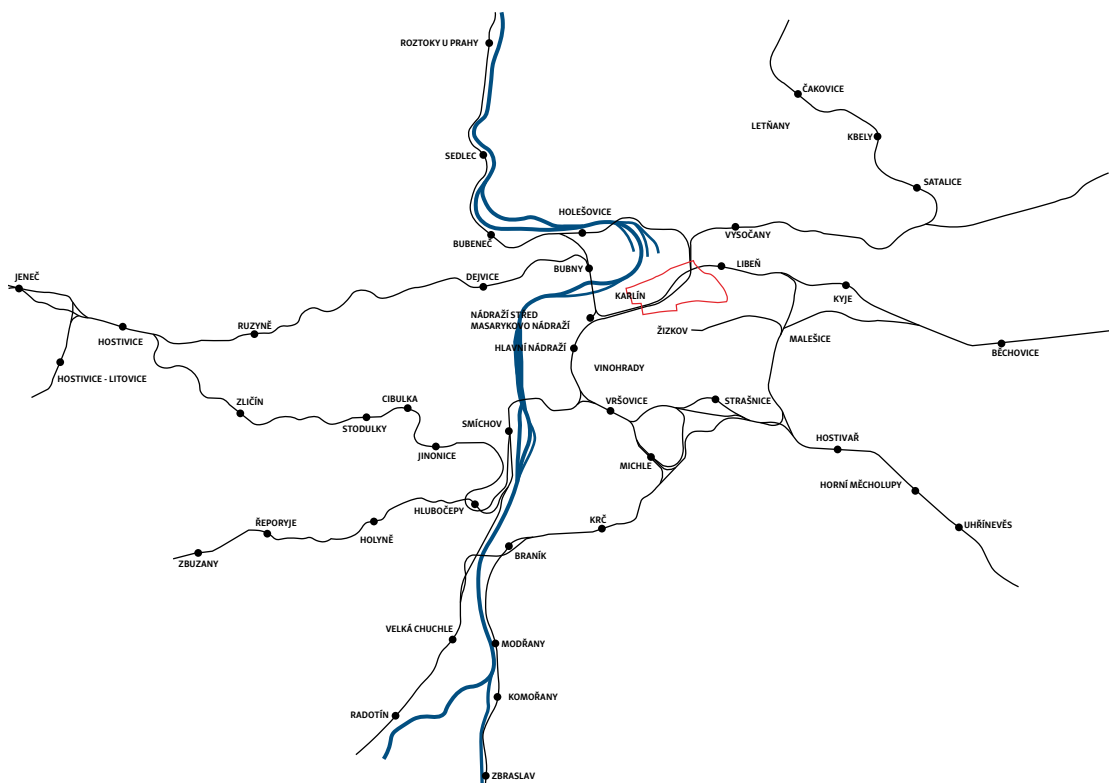
DOPRAVA

ŽELEZNICA

Železnica je klúčovou infraštruktúrou, ktorá formovala srdce riešenej územia. Križujú sa tu trate jak nadregionálneho (Praha - Brno) tak regionálneho významu. Vlakové spojenie predstavuje v rámci Pražskej integrovanej dopravy dôležitú zložku, ktorá je schopná relatívne rýchlo prepraviť pasažierov jak z prímestských obcí tak aj v rámci samotného mesta. Najväčší potenciál pre osobnú prepravu predstavuje spojenie na Masarykovo nádraží, ktoré v území zabezpečuje vlaková zastávka Libeň. Veľkým potenciálom je ďalej zámer vybudovať zastávku Karlín na trati prechádzajúcej severným svahom Vítkova v mieste na úrovni zastávky metra Křížíkova (viz. kapitola zámery).

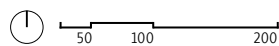
PRAHA

Železničné uzle



ÚZEMIE

- - - riešené územie
- železničná trať (na povrchu)
- - - železničná trať (pod povrchom)
- zariadenia na železnici



DOPRAVA

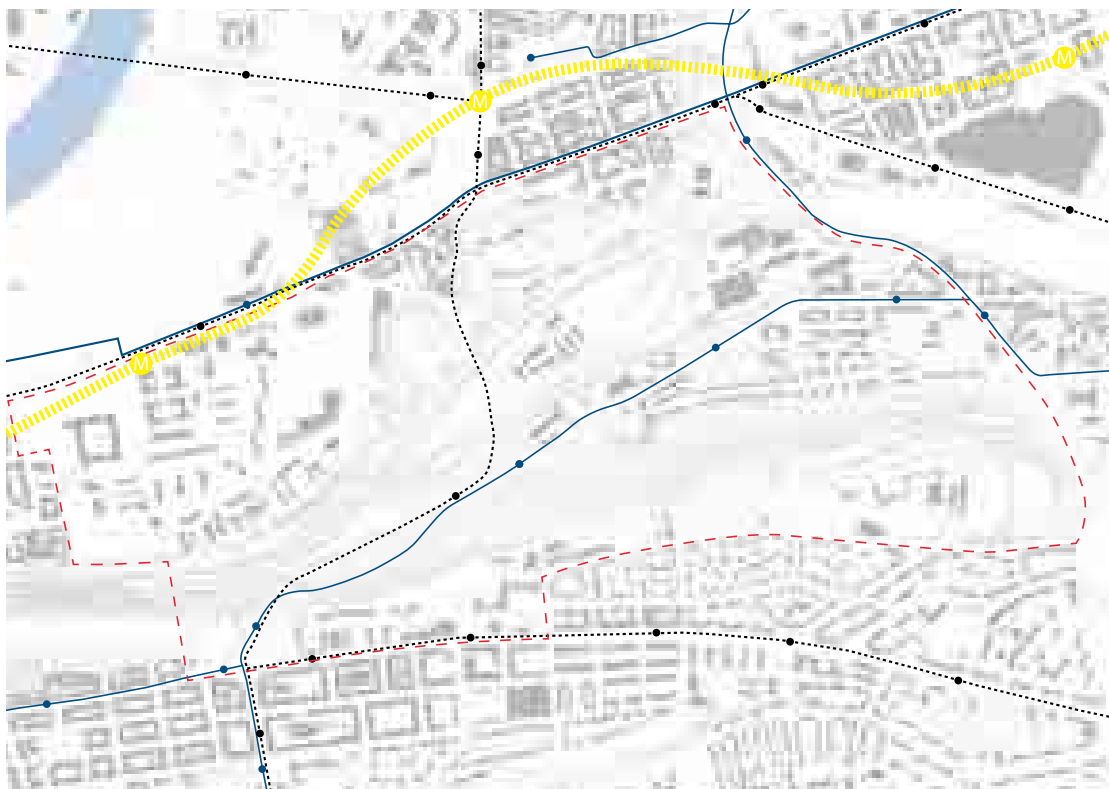
MHD/CYKLO

Riešeným územím prechádza linka metra D so zastávkami Invali- dovná, Palmovka, Českomoravská. Významnými dopravnými uzlami v území je Palmovka v severnej časti kde je zabezpečený prestup z metra na tramvajové linky a Ohrada v južnej časti. Dalším významným bodom je stanovište autobusov Palmovka, ktoré združuje autobusové linky prechádzajúce severnou časťou územia. Napojenie na centrum je jak v južnej časti (cez Žižkov) tak hlavne v severnej časti (cez Karlín) veľmi dobré. Priemerný čas jazdy do centra (Florenc, Masarykovo nádraží, Hlavní nádraží) predstavuje približne 10 minút.

Srdcom riešeného územia prechádza jedna tramvajová a jedna autobusová linka.

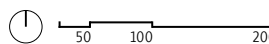
Zo siete cyklotrás je v území najdôležitejšia hlavná trasa A5 prechádzajúca tunelom popod masív Vítkova a končiaca pri zastávke električkovej zastávke Krejcárej kde na ňu naväzuje doporučená trasa prechádzajúca cestným mostom, ktorá však nie je najvhodnejším riešením z dôvodu veľkej premávky na moste.

V genrely cyklotrás je zanesené pokračovanie trasy A5 smerom k Novým Vysočanom a prostredníctvom lávky ponad železnice smerom k Balabence.



ÚZEMIE

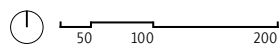
- - - riešené územie
- - - tramvajové linky
- metro B
- autobusové linky
- ● zastávka Tram/Bus
- Ⓜ zastávka Metro B



GENEREL

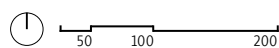


- pátevní trasy
- hlavné trasy



ÚZEMIE

- - - riešené územie
- značená cyklotrasa
- chránené riešenie na cyklotrase
- silný provoz na značené cyklotrase
- riešenie v provozu na cyklotrase
- nebezpečná cesta na cyklotrase



DOPRAVA

AUTOMOBILOVÁ

Územím prechádza vyťažený ťah z ulice Jana Želivského cez ulicu Pod Krejcárkem až po križovatku na Krejcárku, kde sa ďalej rozdeľuje do ulice Novovysočanská a cestným premostením do ulice Pod Plynojemem. Zo severnej strany ohraničuje riešené územie ulica Sokolovská, ktorá je obdobne dopravne vyťažená.

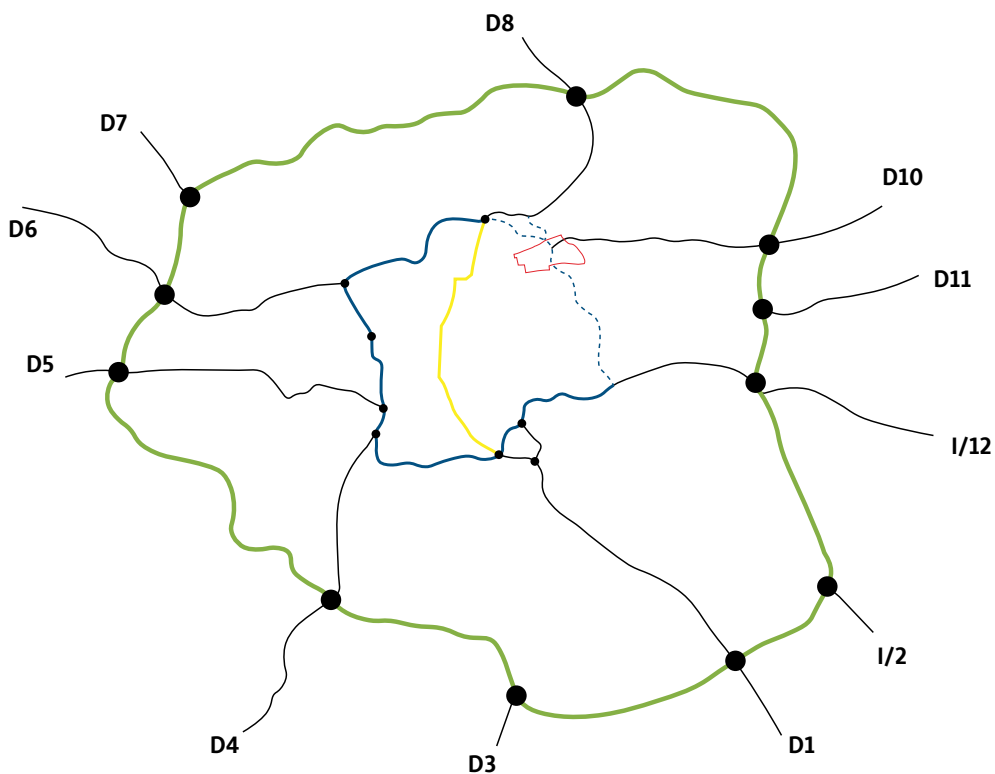
MČ Praha 8 plánuje zkludnenie tejto ulice, v rámci ktorého počíta s vybudovaním južného obchvatu prechádzajúcim popri severnom železničnom koridore a napojujúcim sa na ulicu Pod Plynojemem.

Vo východnej časti ohraničuje územie ulica Spojovací, ktorá má byť súčasťou dnes nedostavaného mestského okruhu.

PRAHA

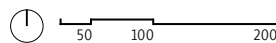
Dopravní uzle

- riešené územie
- pražský okruh
- městský okruh
- dokončení městské
- severojižní magistr.

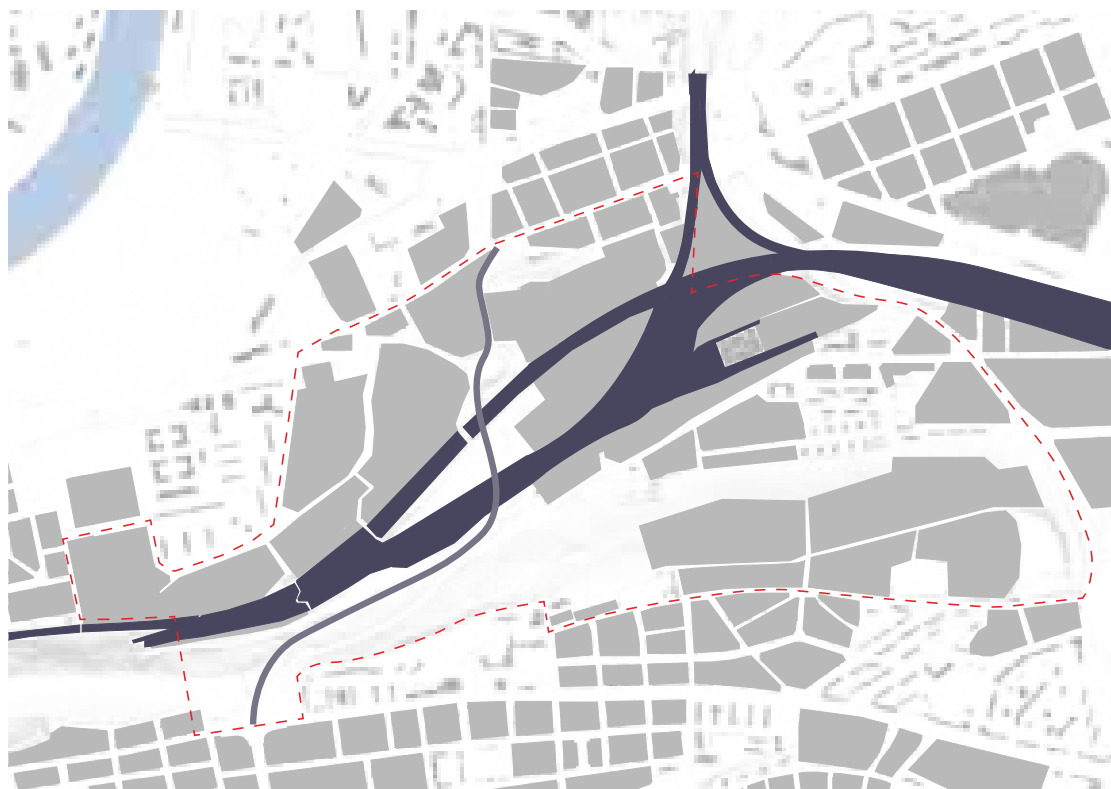


ÚZEMIE

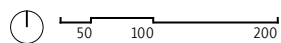
- riešené územie
- významná trasa



PEŠIA PRIESTUPNOSŤ



- městské bloky - uzavřené areály
- tratě - drážní koridory
- - - hranice řešeného území

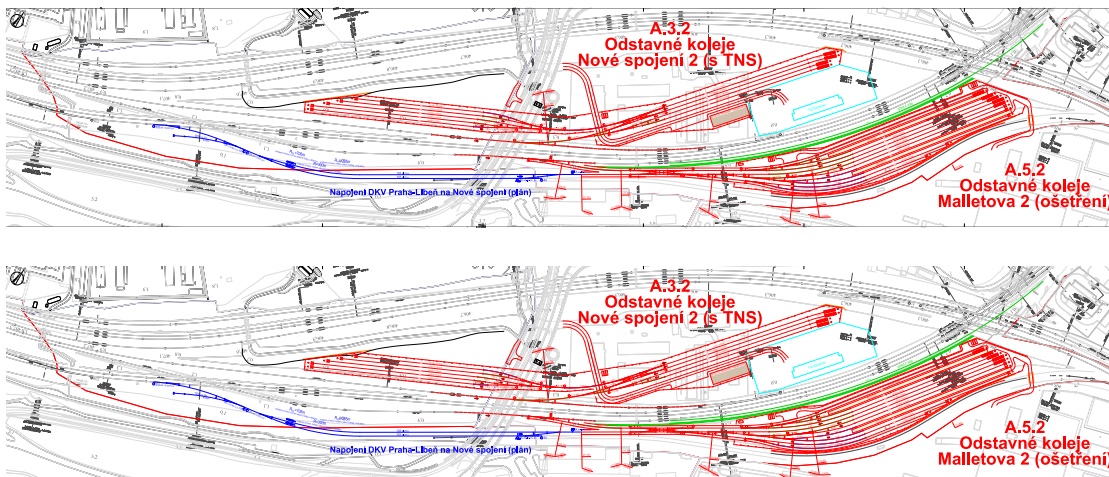


ZÁMERY V ÚZEMÍ

Plánované zámery rôznych stakeholdrov, naväzujúce na riešené územie, meniace vzťahy, návaznosti a pomery v území.



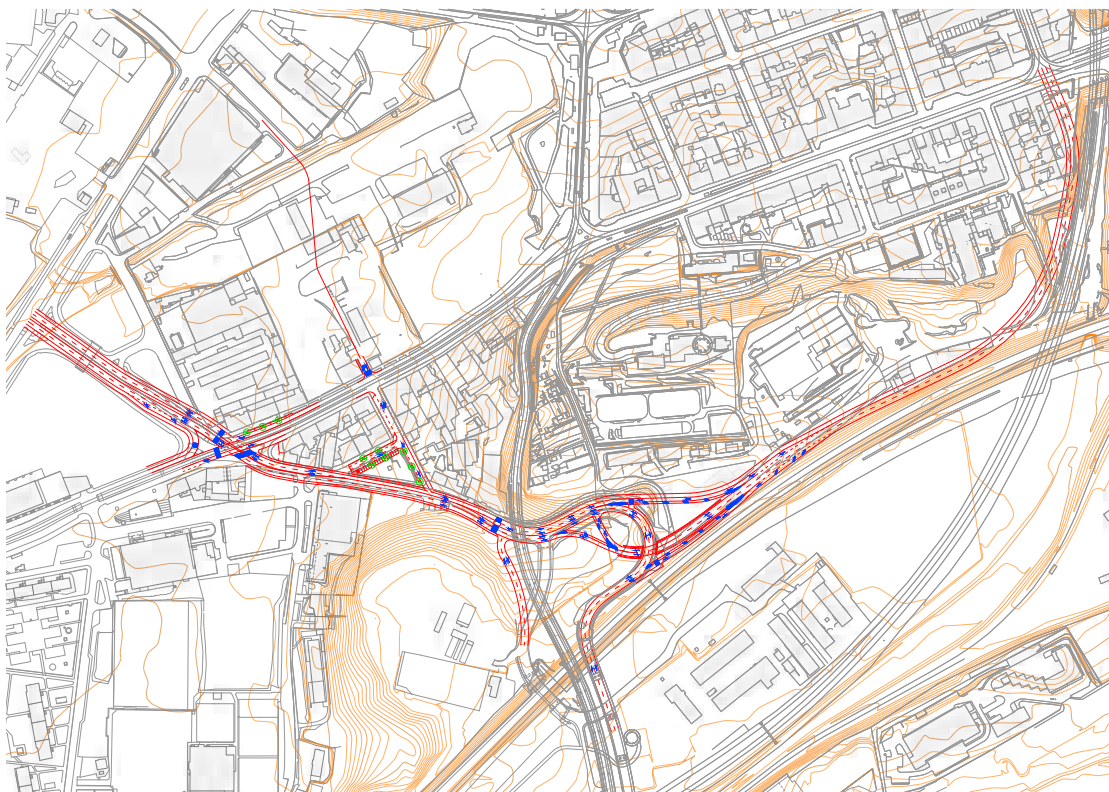




2 MEZITRATÍ Ž. ODSTAVY

Investičný zámer Správy železnic vybudovať v mezitratí odstavňé koleje vzhľadom na výhodnú pozíciu vo vzťahu k Hlavnímu nádraží.

4



2 JUŽNÝ OBCHVAT LIBNE

Obchvat ulice Sokolovská, ktorý by mal odbremeniť ulicu prechádzajúcu obytnou zástavbou, aby sa tak mohlo realizovať zkludnenie dnes inak vyťaženého radiálneho ťahu smerom do centra mesta

4



3
ROHANSKÝ
OSTROV

5



4
REZIDENCE
USLUNCOVÉ

6



5
RADNICE
PALMOVKA

7



6
REZIDENCE
OHRADA

8

7 MESTSKÝ OKRUH



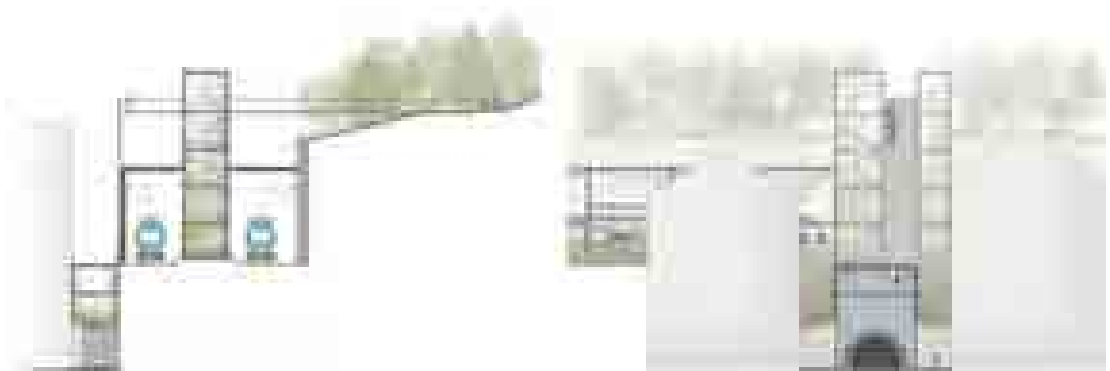
9



9



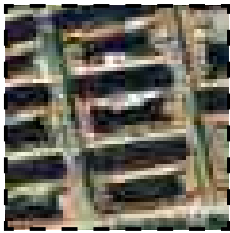
8 ZASTÁVKA KRALÍN



10

10

ŠTRUKTÚRY



KOMPAKTNÍ
MĚSTSKÁ STRUK-
TURA



DRÁŽNÍ OBJEKTY



ZAHRADNÍ
MĚSTO -
VILOVÉ ČTVRTI



VÝROBNÍ AREÁLY



SÍDLIŠTĚ
MODERNISTICKÁ
STRUKTURA



ARMÁDNÍ AREÁLY



AREÁLY VYBAVENOSTI

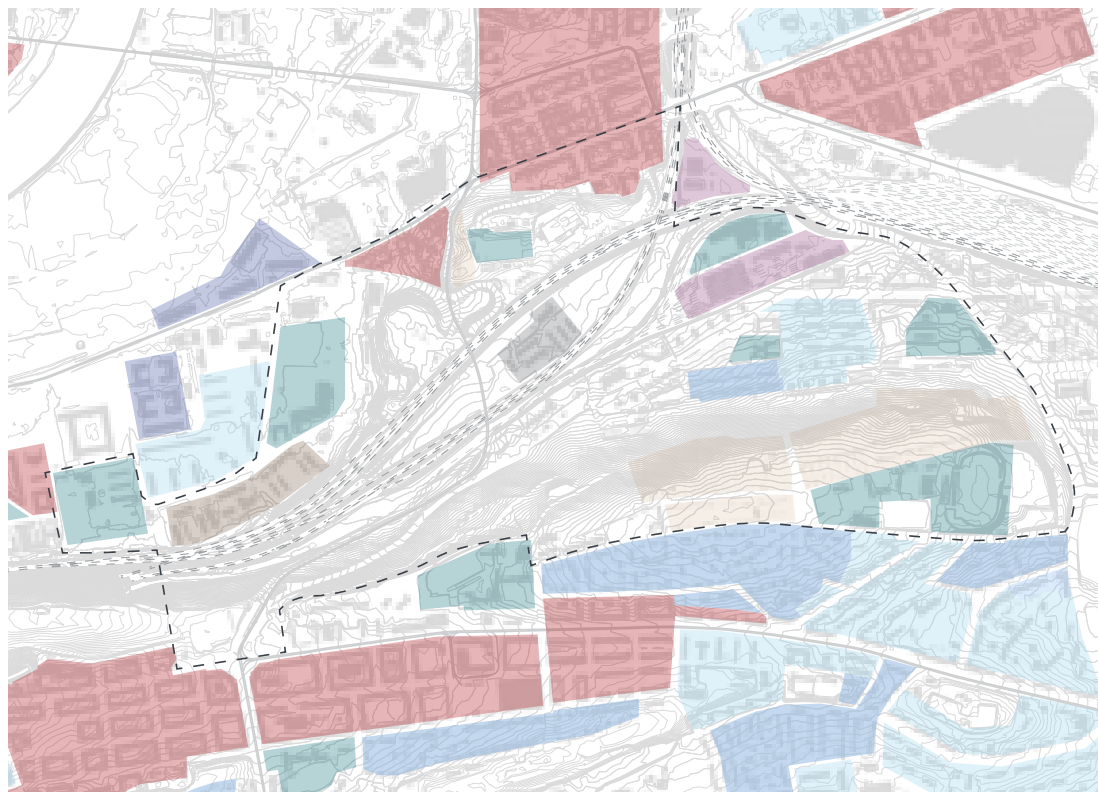


ZAHRÁDKÁŘSKÉ
KOLONIE



ADMINISTRATIVNÍ
SOUBORY

MESTSKÉ STRUKTURY



**kompaktní městská
struktura**

- 01 Žižkov
- 02 Karlín
- 03 Holešovice
- 04 Palmovka
- 05 Libeň

**zahradní město - vilové
čtvrti**

- 01 Vápěnka
- 02 Vackov
- 03 Domov
- 04 Na Balkáně

**modernistická struktura -
solitéry v zeleni**

- 01 Žižkov
- 02 Jarov
- 03 Invalidovna
- 04 Palmovka
- 05 Libeň

areály vybavenosti

- 01 ZŠ Lyčkovovo náměstí
- 02 ZŠ Petra Strozziho
- 03 Sportovní areál Čechie
- 04 Stadion mládeže Palmovka
- 05 Hotel a sport centrum
- 06 Střední škola
- 07 Gymnázium Jaroslava Seiferta 08 TJ
Spoje Praha
- 09 ZŠ Jeseniova

administrativní soubory

- 01 Butterfly Karlín
- 02 Invalidovna
- 03 Rustonka
- 04 Palmovka

dražní objekty

- 01 SŽDC CDP Praha
- 02 Depa

výrobní areály

- 01 Stabební správa

areál armády ČR

- 01 SNO Praha AČR

zahrádkářské kolonie

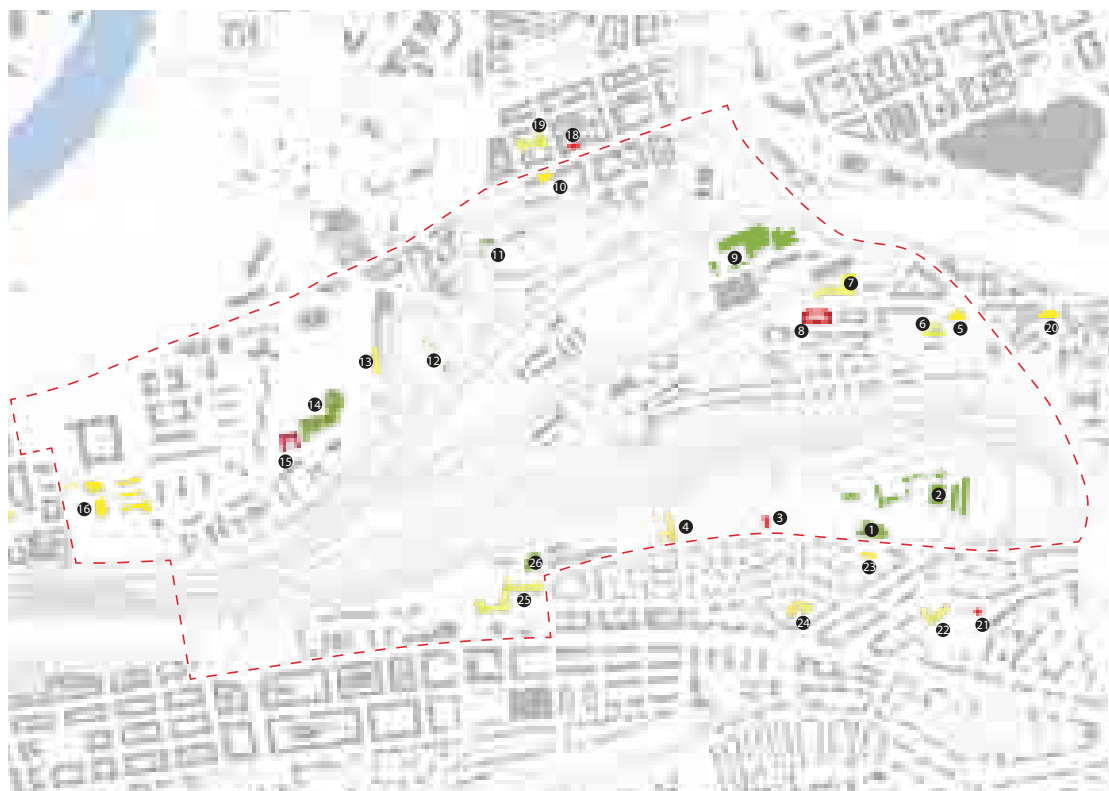
- 01 Pod Plynojemem
- 02 Na Balkáně

VYBAVENOSŤ

V území sa nachádza relatívne veľké množstvo športovísk a vzdelávacích zariadení v priaznivej dochádzkovej vzdialenosti.

Na mape, ktorá znázorňuje výskyt aktívneho parteru je evidentné, že zatiaľ čo v ulici Sokolovská a Koněvova je relatívne veľké množstvo prevádzok v parteri budov, tak v ulici Novovysočanská sa pre riedku zástavbu a funkčné využitie periférneho charakteru parter nerozvinul. Kontrastom je potom centrum Nových Vysočan s náznakom blokovej zástavby, kde sa živý parter vyskytuje.

OBČIANSKA VYBAVENOSŤ



--- riešené územie ■ športoviská ■ výchovno-vzdelávacie zariadenia ■ ostatné 50 100 200

- 01 Sokol Žižkov
- 02 Spojie Praha
- 03 Kostel sv. Vojtěcha
- 04 Dum dětí a mládeže Ulita
- 05 Gymnázium Jaroslava Seiferta
- 06 MŠ Praha 9
- 07 Střední škola COP
- 08 Domov senioru
- 09 Sportcentrum Step
- 10 MŠ Sokolovská
- 11 Hokejbalový areál Palmovka
- 12 Tenisový klub Lokomotiva Praha
- 13 MŠ U sluncové
- 14 Golf Čechie
- 15 Divadlo Kámen
- 16 ZŠ Petra Strozziho
- 17 ZŠ Lyčkovo náměstí
- 18 Pošta
- 19 ZŠ Palmovka
- 20 VOŠ, SŠ elektrotechnická
- 21 Evangelický kostel
- 22 SŠ knižny kultury
- 23 MŠ Na Balkáně
- 24 MŠ Na Vrcholu
- 25 ZŠ, MŠ Pražkačka
- 26 Venkovní koupaliště Pražkačka

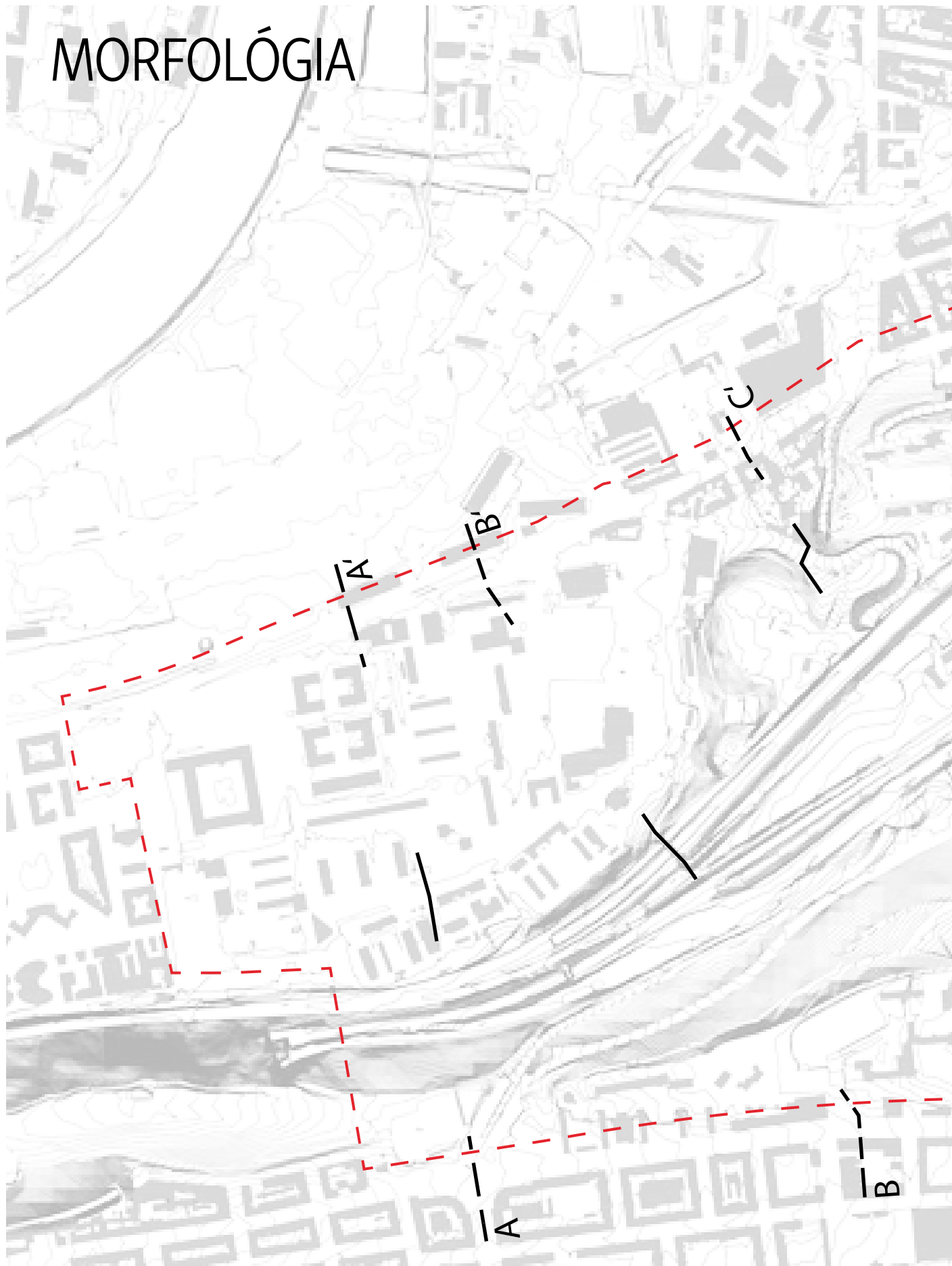
ŽIVÝ PARTER

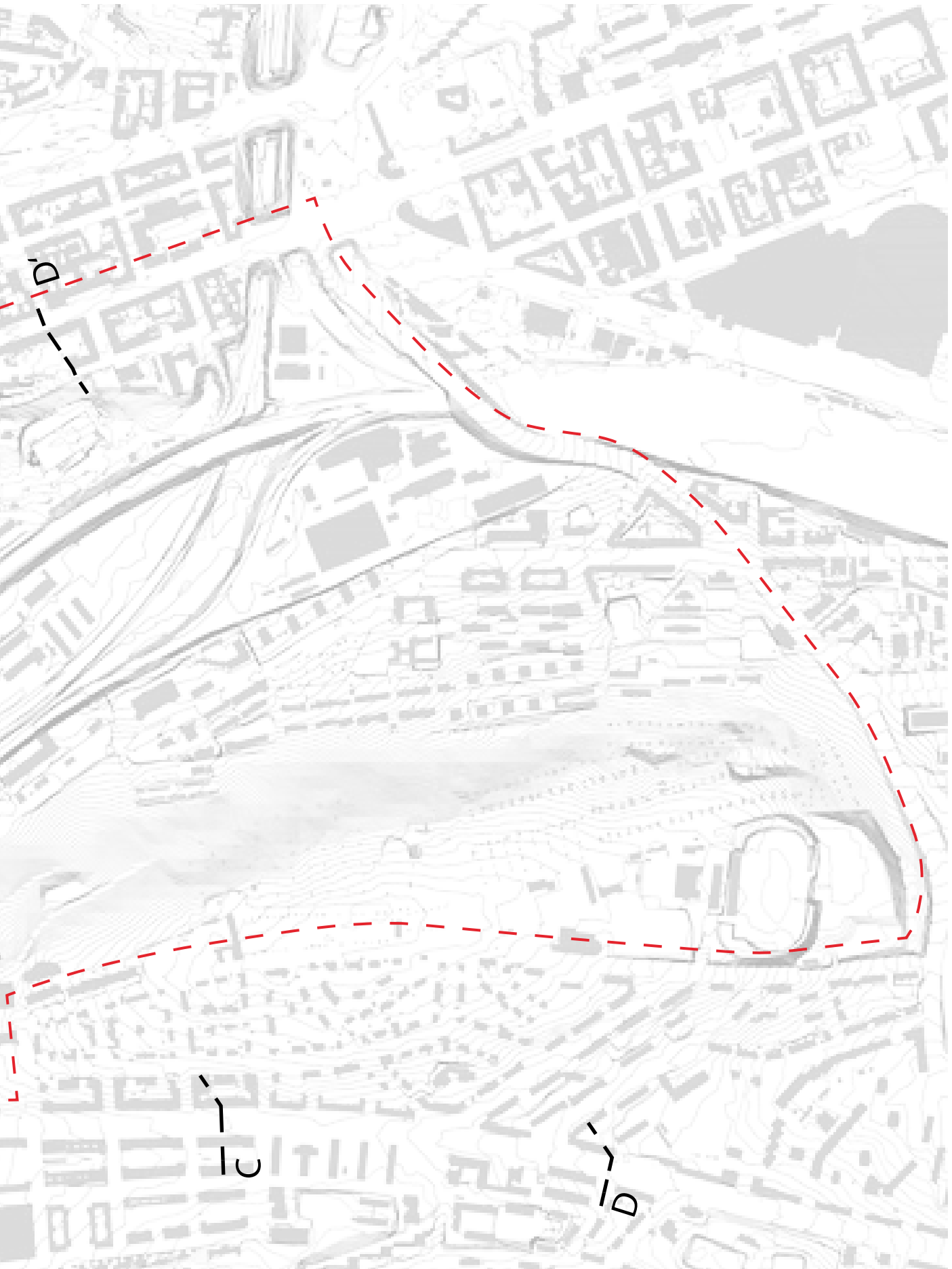


--- riešené územie
— aktívny parter

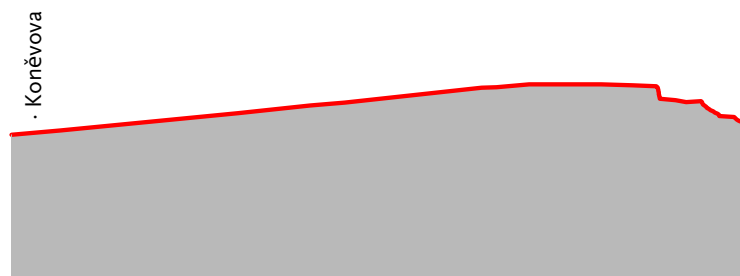
50 100 200

MORFOLÓGIA

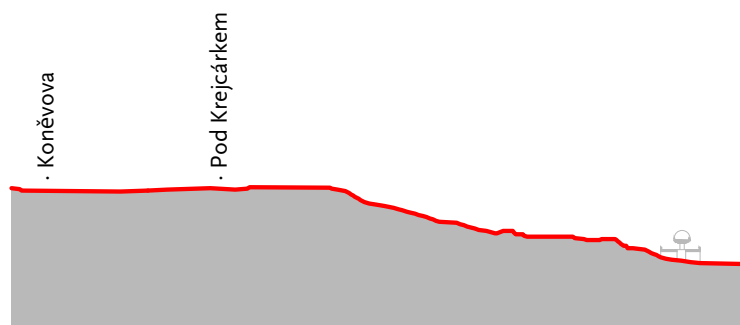




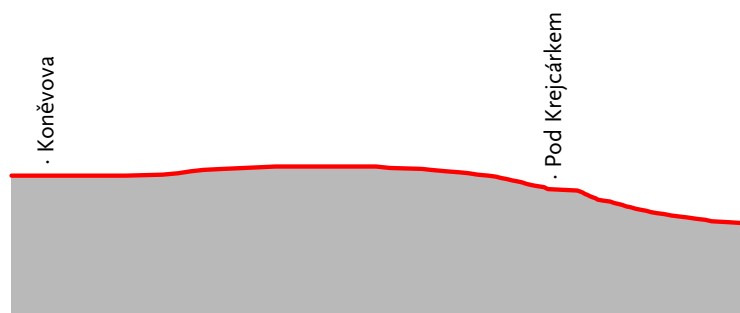
ŘEZ A-A'



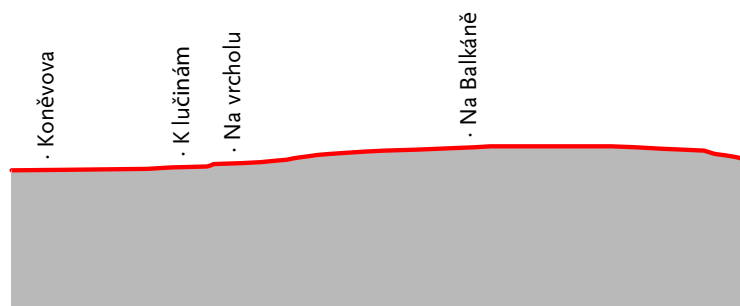
ŘEZ B-B'

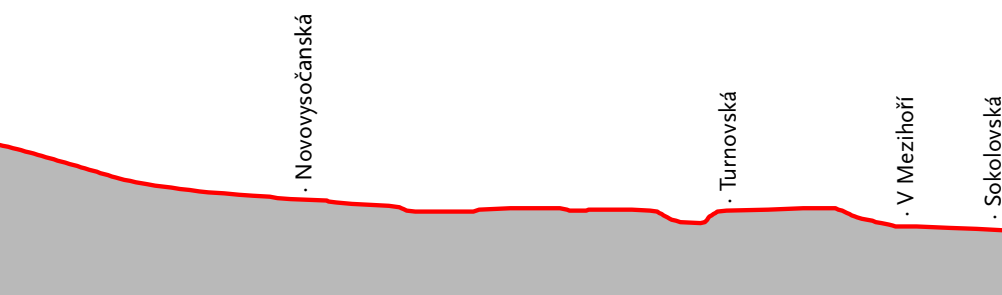
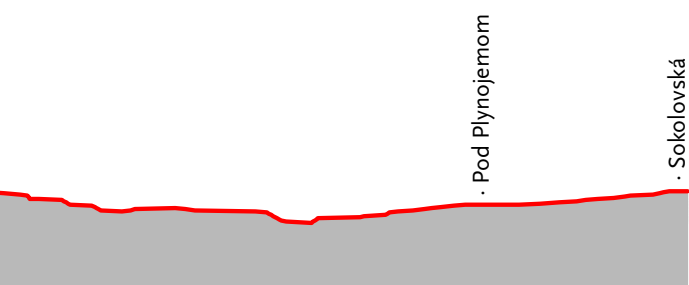
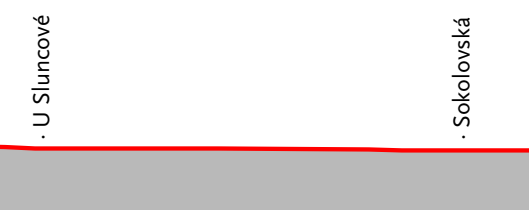
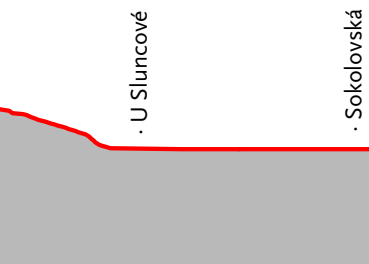


ŘEZ C-C'



ŘEZ D-D'





ZELEŇ

Z mapy charakterov zelene je viditeľný systém zelene, ktorý spočíva v prerušenom zelenom prste tiahnúcim sa od Vítkovského parku lesom Krejcárek smerom východne kde narazí na ulicu Spojovací.

Park v okolí Invalidovne a zelená plocha na nábreží Rohanského ostrova vytvárajú náznak zeleného prepojenia medzi Vítkovom a Vltavou, ktorý je však pod železničnou traťou prerušený.

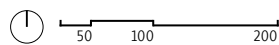
V ÚSES je zanesený nefunkčný biokoridor narážajúci na ulicu Pod Krejcárkem, ktorá mimoúrovňovo križuje električkovú trať. V lese Krejcárek sa nachádza funkčné biocentrum.

CHARAKTER



- 01 Vrch Vítkov
- 02 Ohrada
- 03 Pražačka
- 04 Krejčárek
- 05 Na Balkáně
- 06 Pod Balkánem
- 07 Třešňovka
- 08 Park Pod Plynojemem
- 09 Rohanský ostrov
- 10 Park Před Invalidovnou
- 11 Židovské Pece
- 12 Parukářka

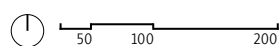
- Les
- Park
- Sad
- Zahrádka

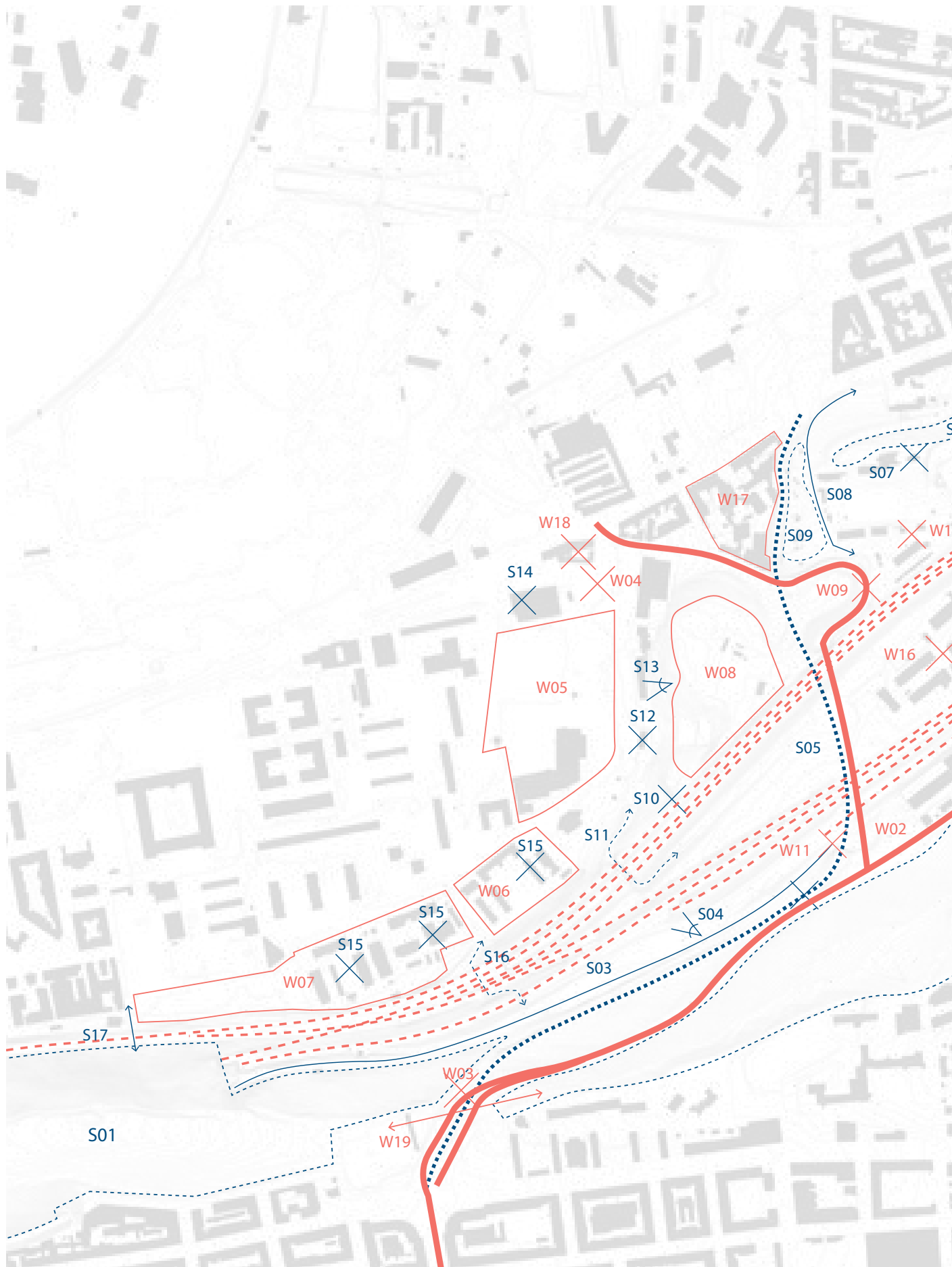


ÚSES



- Lokální biocentrum - funkční
- Lokální biokoridor - nefunkční
- Celoměstský systém zeleně - Návrh





SWOT

Silné stránky

- S01 - park na Vítkove (súčasť ÚSES)
- S02 - les Krejcárek (súčasť ÚSES)
- S03 - cyklotrasa vedúca z Florencu popod masív Vítkova
- S04 - výhľad z cyklotrasy na panorámu prahy s Pražským hradom v pozadí
- S05 - tramvajová trať so zastávkou Krejcárek - napojenie MHD Palmovka - Ohrada
- S06 - zelený svah nad ulicou Ke kouli
- S07 - plynojem vnímaný ako dominanta a orientačný bod v území
- S08 - pešie prepojenie cez Palmovecký kopec
- S09 - záhradkárská kolónia vnímaná ako oživenie charakteru zastavaného územia a zelene
- S10 - studnička Hajnovka v dnešnej dobe využívaná ku kropeniu tenisových kurtov v areáli TK Lokomotiv Praha
- S11 - pešie prepojenie popod železničný koridor
- S12 - usadlosť Sluncová - kultúrna pamiatka
- S13 - výhľad na panorámu Prahy s Pražským hradom v pozadí
- S14 - hotel Olympic vnímaný ako určitá historická stopa a zároveň ako dominanta a orientačný bod v území
- S15 - historické kasárenské budovy areálu svazu vojaků z povolání Armády ČR
- S16 - pešie prepojenie popod železničný koridor
- S17 - pešie prepojenie popod železničný koridor smerom na Vítkov

Slabé stránky

- W01 - železničné koridory - hluk, bariéra v území
- W02 - dopravne vyťažené ulice Pod Krejcárkem, Pod Plynojemem, Novovysočanská - hluk, bariéra v území
- W03 - nadjazd cesty ponad železniciu z Ohrady vytvára jednak fyzickú bariéru a prerušuje biokoridor ťahajúci sa od Krejcárku k Vítkovu, a zároveň vytvára nepríjemné priestory pod mostom
- W04 - parkovisko autobusov
- W05 - uzavretý, nepriestupný športový areál Čechia
- W06/ - uzavretý, nepriestupný športový areál svazu
- W07 - vojaků z povolání Armády ČR
- W08 - uzavretý, nepriestupný športový areál TK Lokomotiv
- W09 - zjazd z cestného mostu vytvárajúci svojím tvarom nevyužitelné plochy
- W10 - stavby skladov
- W11 - ukončená cyklotrasa
- W12 - stavba autodielen
- W13 - nevhodná typológia umocňujúca periférny charakter lokality
- W14 - záhradkárská kolónia na nevhodnom mieste v návaznosti na ulicu Novovysočanská
- W15 - nevhodná typológia umocňujúca periférny charakter lokality
- W16 - objekty ubytovieň, chátrajúcich skladových priestorov, výroby
- W17 - nedostavaná blokovaná zástavba
- W18 - nedostavaná blokovaná zástavba
- W19 - prerušenie biokoridoru dopravnou infraštruktúrou





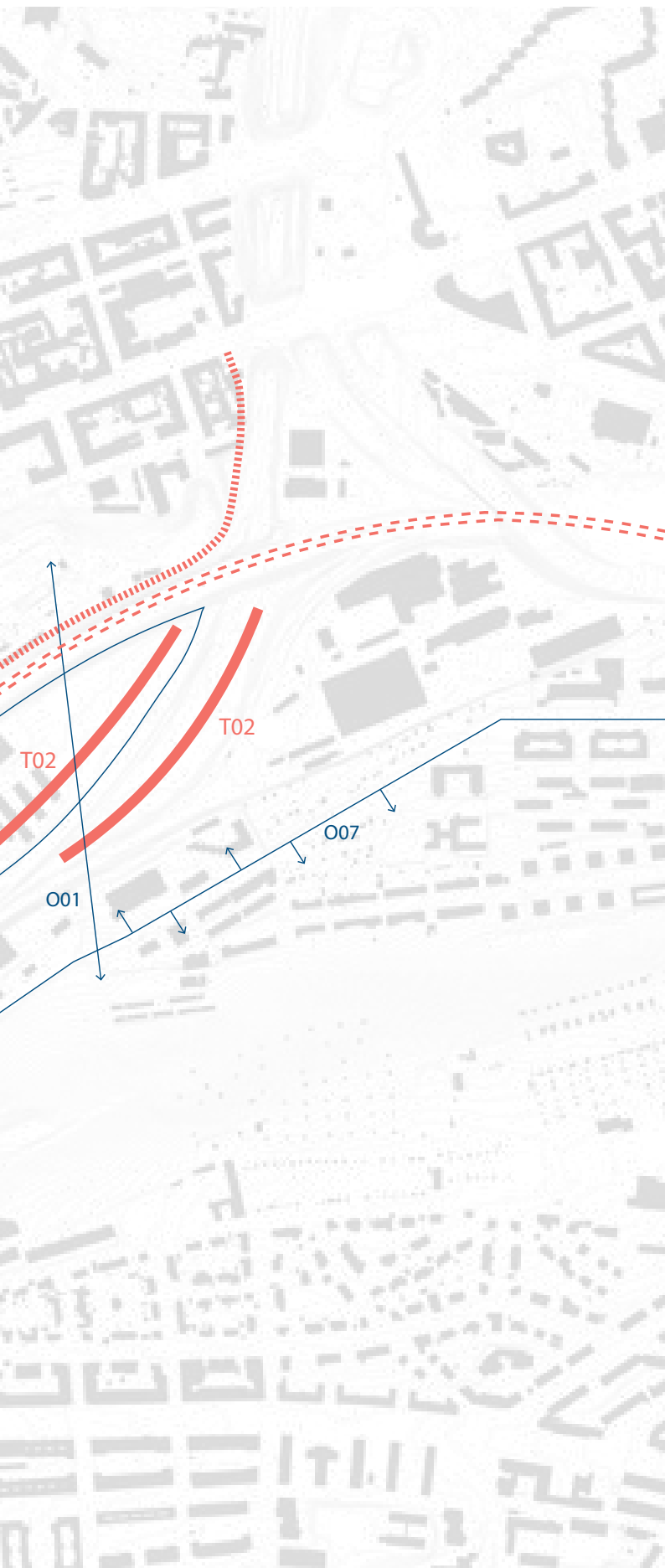
SWOT

Potenciály

- O01 - nové prepojenie cyklotrasy ponad Mezitratí a napojenie na Balabenu
- O02 - využitie „ostrova“ vhodnou funkciou a prepojenie s okolím
- O03 - predĺženie cyklotrasy smerom na východ - napojenie na Nové Vysočany
- O04 - zatraktívnenie prepojenia mostami pre peších a cyklistov
- O05 - prepojenie „ostrova“ s okolím záhradkárskej kolónie a TK lokomotív Praha
- O06 - zprístupnenie a zatraktívnenie zeleného kopca v okolí TK lokomotív Praha
- O07 - zahustenie zástavby v ulici Novovysočanská a vytvoriť z nej ulicu mestského, nie periférneho charakteru
- O08 - zelené prepojenie les Krejcárek - park Vítkov
- O09 - nové využitie transformačnej plochy
- O10 - zelené prepojenie park Vítkov - Invalidovna - Rohanský ostrov

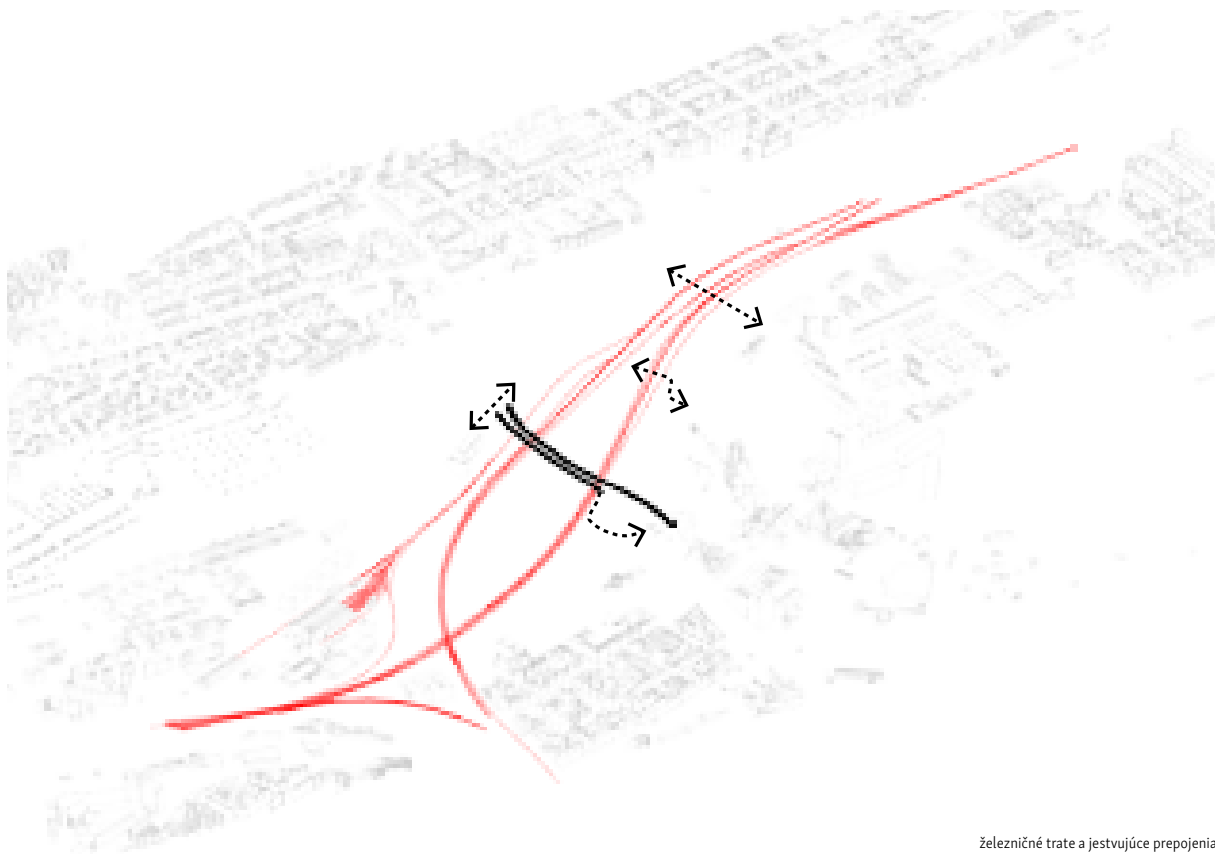
Hrozby

- T01 - modernizácia železničných koridorov (VRT) - hrozba väčšieho odrezania lokalít
- T02 - zámer Správy železnic vystavať v území železničné odstavy - hrozba väčšieho odrezania lokality kôli dopravnej infraštruktúre
- T03 - zámer MČ Praha 8 vybudovať južný obchvat Libne trasovaný popri železničnom koridore - hrozba ďalšej invazívnej stavby dopravnej infraštruktúry a znemožnenie využitia územia v okolí zjazdu z cestného mostu v ul. Pod plynojemem

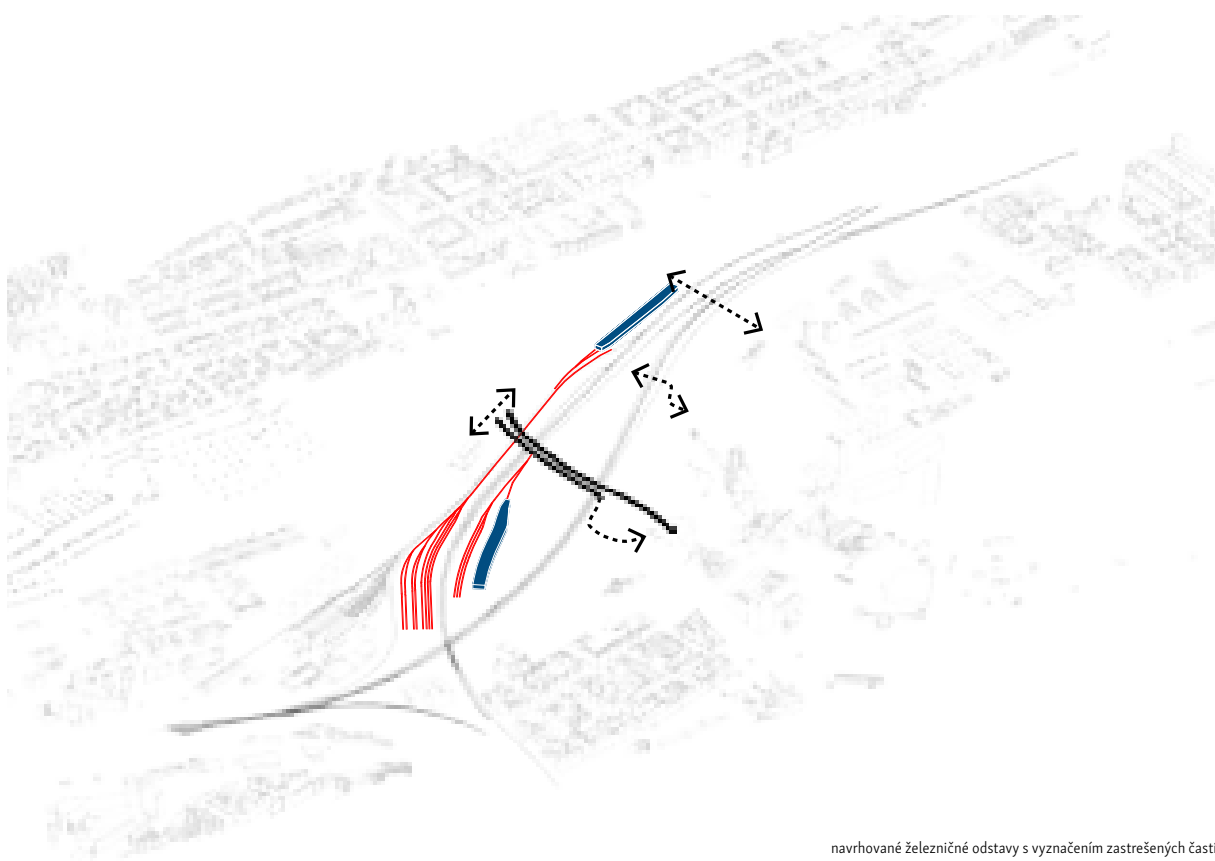


II

Konzept



železničné trate a jestvujúce prepojenia



navrhované železničné odstavy s vyznačením zastrešených častí

Lokalita, ktorá je predmetom tejto diplomovej práce trpí v dôsledku vedenia dopravnej infraštruktúry na izolovanosť a nedostatočné prepojenie na okolité urbánne štruktúry. Nosnou myšlienkou návrhu je zlepšenie tejto situácie a vytvorenie atraktívneho priestoru nie len pre miestnych a zúžitkovať chystané investičné zámery v území k prospechu využívania priestoru verejnou.

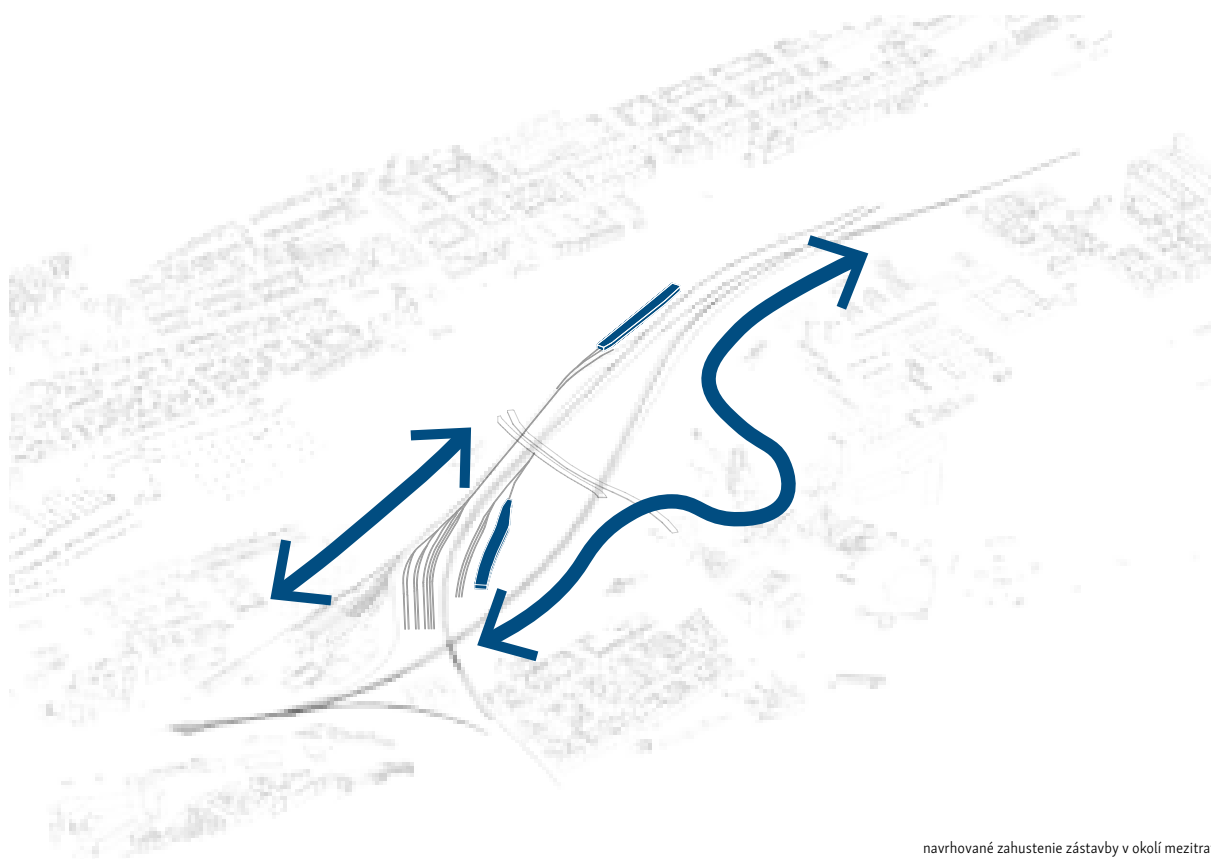
Návrh počíta jak so štúdiu na odstavne koleje Správy železníc tak so štúdiu MČ Praha 8 na vybudovanie južného obchvatu Libne.

S výstavbou spomínaného obchvatu sa ponúka možnosť zastavania lokality Pod Plynojemem a vytvorenia súvislého pásu zástavby od Čechie pozdĺž obchvatu.

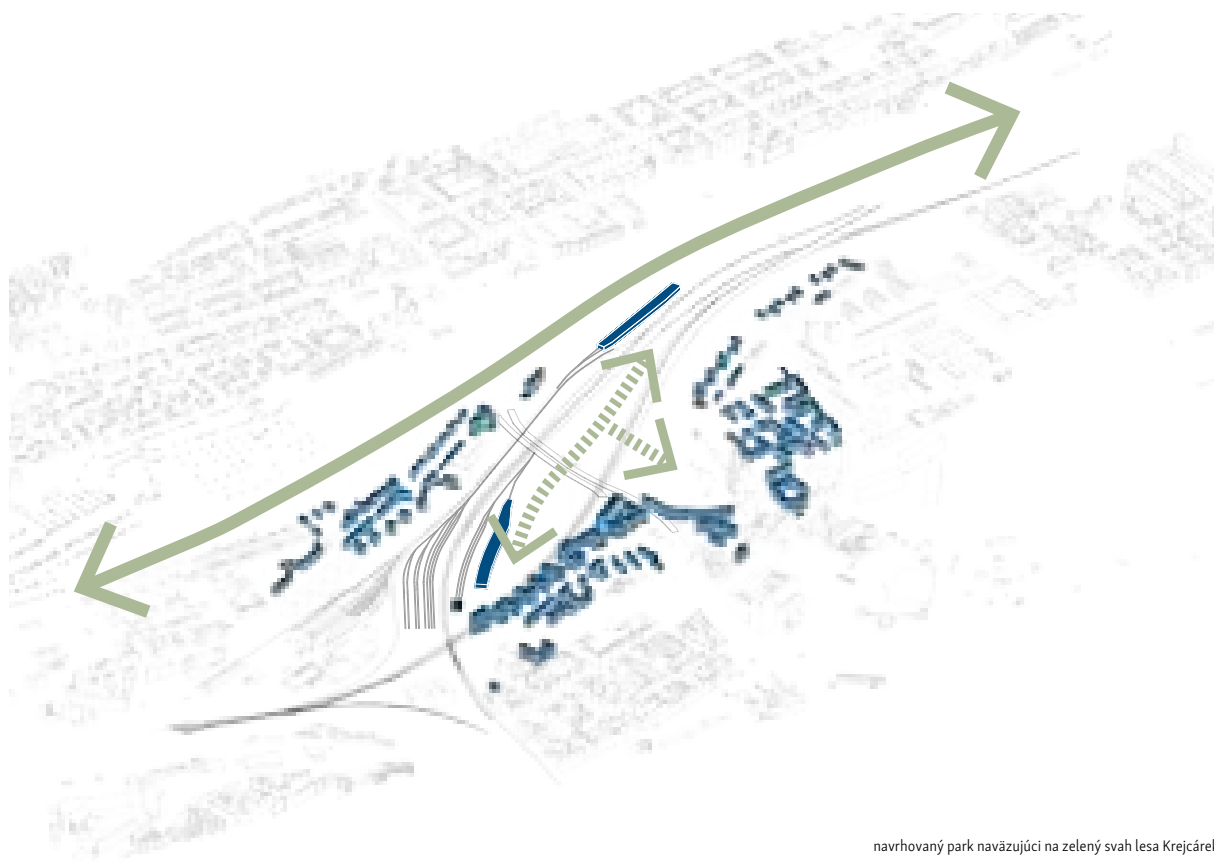
Zároveň na druhej strane je navrhnuté zahustenie zástavby pozdĺž ulice Novovysočanská, ktorá tak dostáva mestskejší charakter.

Mezdi dvomi zastavanými lokalitami vzniká park v Mezitrati špecifického charakteru daného dynamikou železničných koridorov, ktorý vďaka doplneniu peších a cyklistických prepojení naväzuje na zelený pás lesa Krejcárek a ďalej na park Vítkov v južnej časti a na zelený pás popod železničnou traťou v severnej časti.

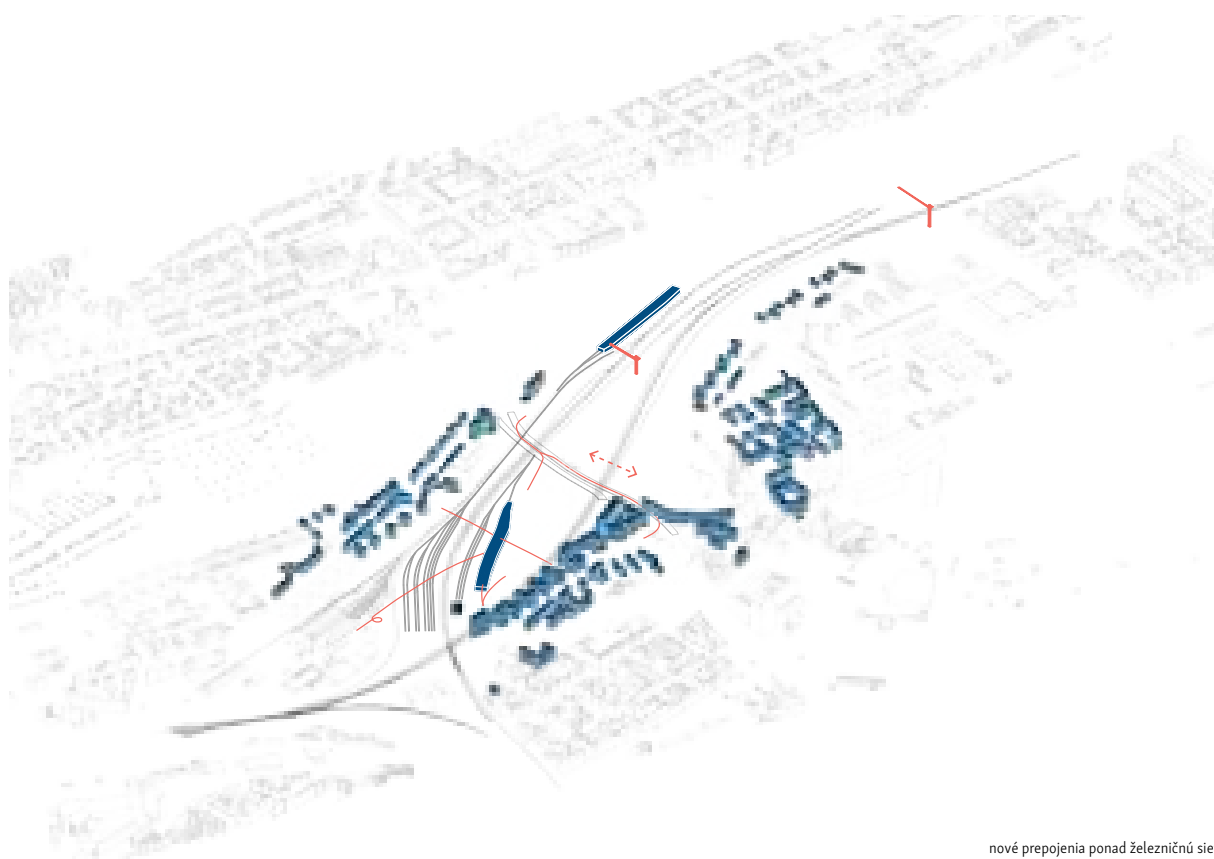
V návaznosti na plynojem a hotel Olympic, ktoré tvoria dominanty a orientačné body v území vzniká ďalšia dominanta pri vyústení mostov na južnej strane územia, ktorou začína zástavba v ulici Novovysočanská.



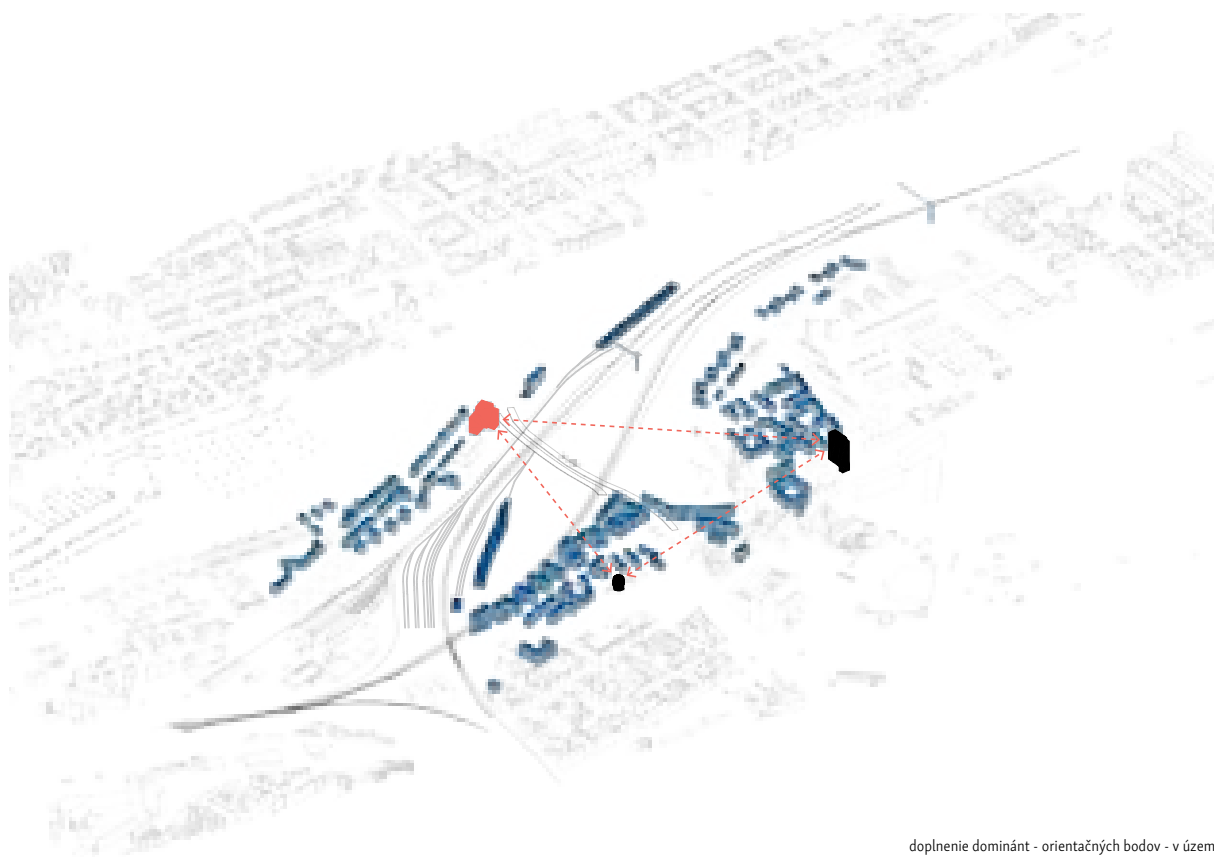
navrhované zahustenie zástavby v okolí mezitrati



navrhovaný park naväzujúci na zelený svah lesa Krejcárek



nové prepojenia ponad železničnú sieť



doplnenie dominánt - orientačných bodov - v území

III

Návrh

Autorský text

Cieľom diplomovej práce je snaha o navrátenie odrezanej lokality súhrnne nazvanej pre potreby tejto práce Krejcárek do mestskej štruktúry a vyjadrenie určitého manifestu ako sa chovať k obdobným územiám, kde v obrovskej miere prevláda dopravná infraštruktúra nad človekom.

Pre vyjadrenie pocitu z danej lokality využívam slovné spojenie vnútorná periféria. Vnútorná preto, lebo daná oblasť sa nachádza v mieste, ktoré považujem za širšie centrum Prahy, rovnako ako Palmovku a Ohradu, periféria preto, lebo svojím charakterom takéto označenie vystihuje pocit, ktorý som zažíval pri prechádzkach po okolí Krejcárku, pri ktorých sa okolo mňa okrem prechádzajúcich vlakov a áut nedialo takmer nič.

Železnicu vnímam ako fenomén ku ktorému mám ambivalentný prístup. Na jednej strane je to spôsob dopravy, ktorý vždy preferujem pred akýmkoľvek iným, zároveň však táto infraštruktúra vytvára často fyzickú bariéru v území, ktorá spôsobuje nemalé problémy a je často ťažko zlúčiteľná s predstavou mesta, ktoré je navrhované primárne pre peších a až potom pre iné druhy dopravy.

Z vyššie uvedených dôvodov som si danú tému vybral ako predmet diplomovej práce.

Spojením investičných zámerov Správy železnic vybudovať železničné odstavy a MČ Praha 8 vybudovať južný obchvat Libne s pridanou hodnotou, ktorá by vylepšila a otvorila toto miesto verejnosti vznikol základ návrhu, ktorý počíta so zastavaním okolia Mezitratí a vytvorenia netypického parku napojeného na populárnu cyklostezku A5 prechádzajúci popod masív Vitkova v tuneli v stope niekdajšej železničnej trate.

Návrh parku počíta s vybudovaním lávok ponad kolajiská, s preklenutím severného koridoru a so zastrešením časti železničných odstavov nachádzajúcich sa v Mezitratí. Park je rozdelený na časť so športovým využitím a na časť, v ktorej prevládajú parkové úpravy.

Naväzujúca zástavba v okolí plynojemmu tvorí pás administratívnych budov tiahnuce sa až ku križovatke obchvatu s ulicou Pod Plynojemem, ktorá je v návrhu riešená ako úrovňová tvaru T, tak aby bol tento priestor zastaviteľný a získal tak mestskejší charakter. Na opačnej strane tento pás teoreticky naväzuje na transformačnú plochu v okolí žel. zastávky Praha - Libeň, ktorá nie je predmetom tejto diplomovej práce. Za pásom administratívnych budov pokračuje bytová zástavba, ktorá je odclonená od rušnej komunikácie a železničnej trate.

Na južnom „brehu“ navrhujem zahustenie zástavby v ul. Novovysočanská, zmenu profilu a celkové zkludnenie ko-

munikácie. Vzniká tak priestor mestského charakteru s priečnym prepojením v podobe lávky spojujúcej lokalitu Pod Plynojemem s Mezitratím a ul. Novovysočanská. Zároveň navrhujem predĺženie cyklotrasy A5 od Krejcárku smerom k Novým Vysočanom.

V ulici Pod Krejcárkom reorganizujem dopravu tak, že vozovka kopíruje výškovú úroveň električkovej trati, ale zároveň neznižujem kapacitu križovatky na Ohrade. Ruší sa tak odrezaný kus lesa zomknutý medzi cestu a električkovú trať, a zároveň vzniká zelené prepojenie lesa Krejcárek s Vítkovom prostredníctvom ekoduktu.

Priečne prepojenie zo Žižkova smerom k Čechii a Invalidovni je posilnené o dva výťahy, ktoré ponúkajú bezbariérový prístup a výhľady ponad okolitú zástavbu.

V lokalite Čechia ruším jestvujúci športový areál s golfovým odpaliskom a nahrádzam ho bytovou zástavbou naväzujúcou na sídlisko Invalidovna a navrhovaný lineárny park tiahnuce sa popod železničnú trať, ktorý tvorí jak zelené prepojenie, tak clonu medzi navrhovanou bytovou zástavbou od železnice.

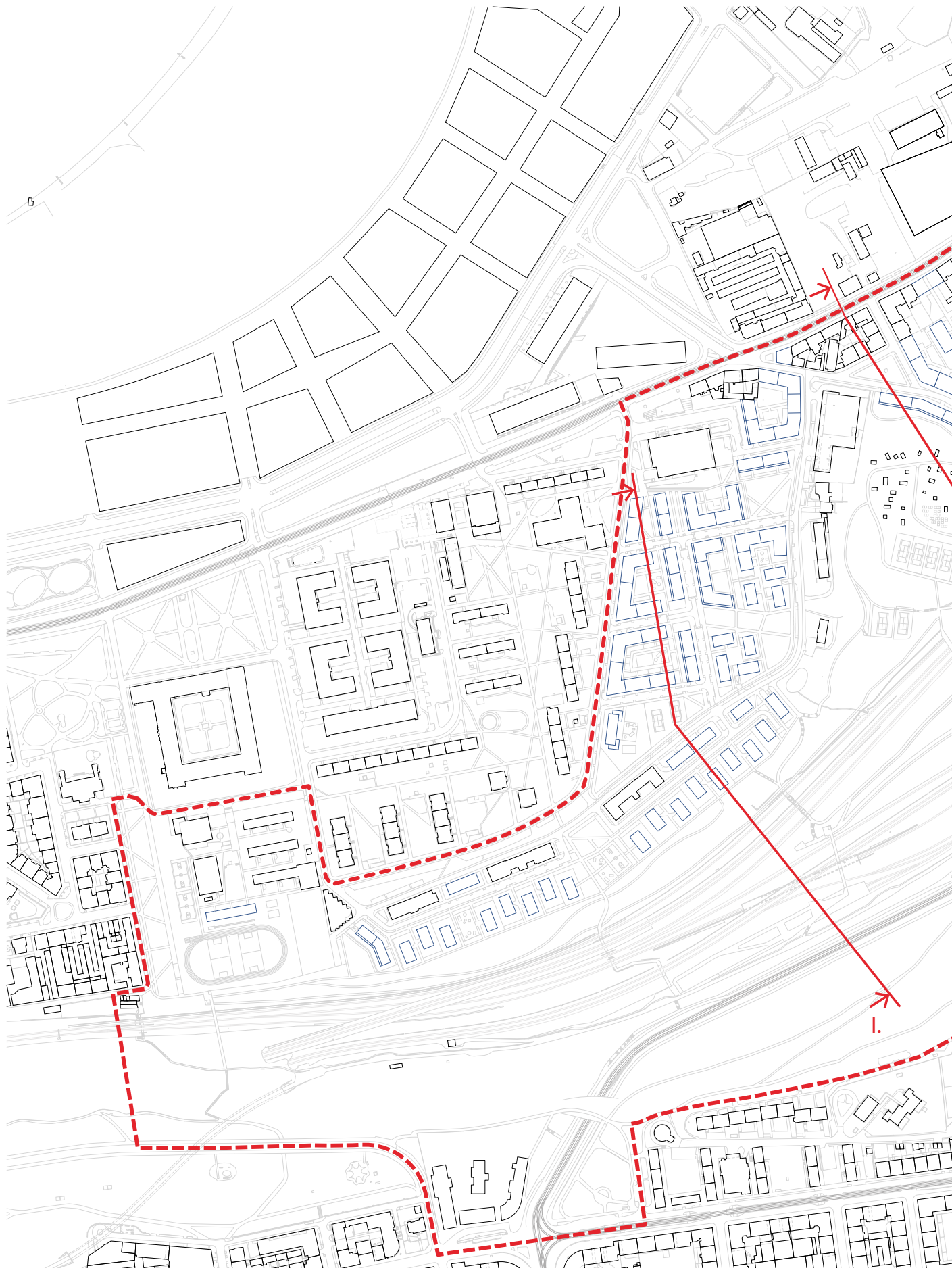
Napokon pri Invalidovni reorganizujem areál ZŠ P. Strozziho a vytváram tak priestor pre zelené prepojenie vrchu Vítkov s Vltavou umocnené výťahom ako orientačným bodom.

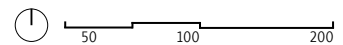
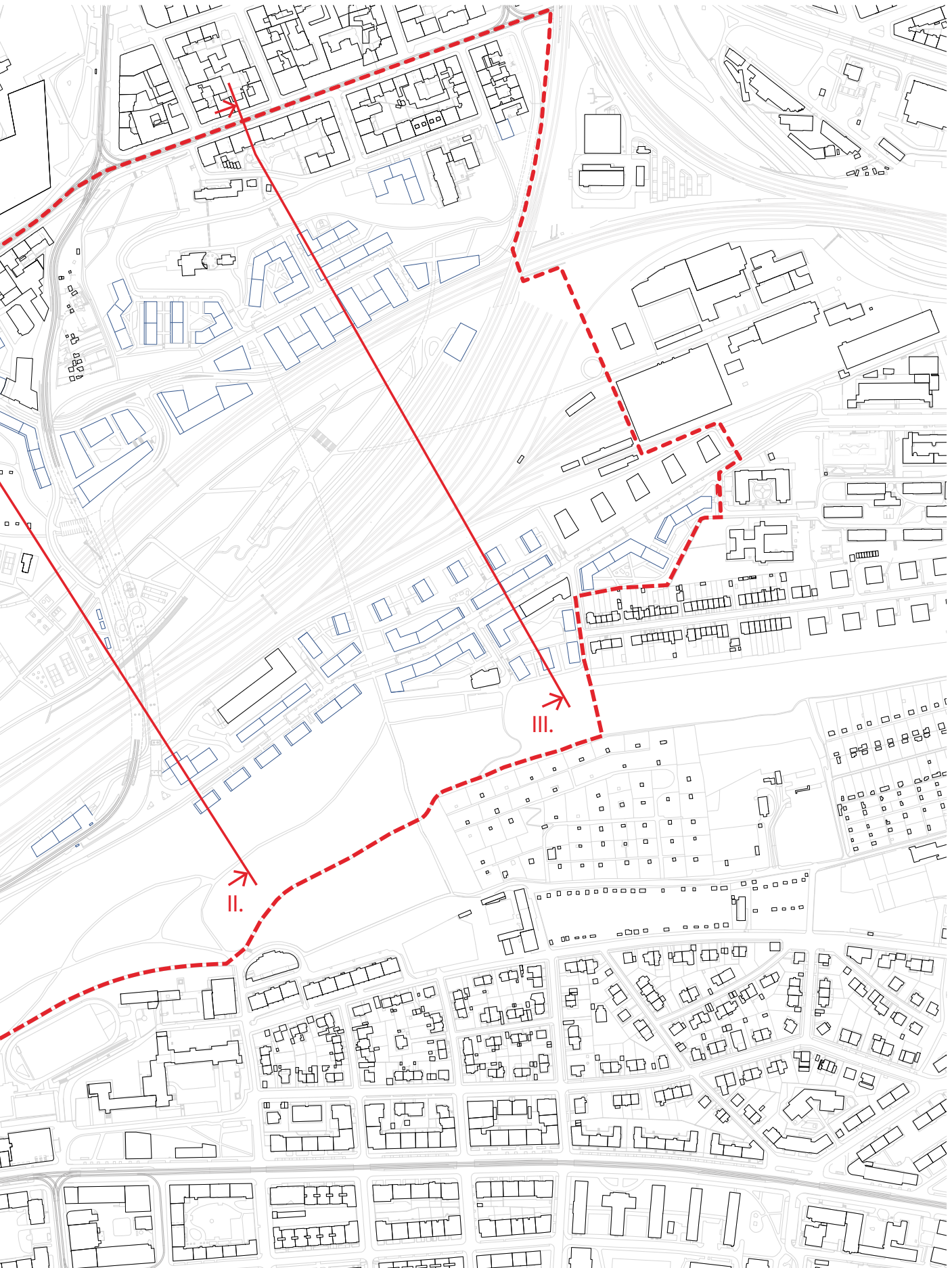


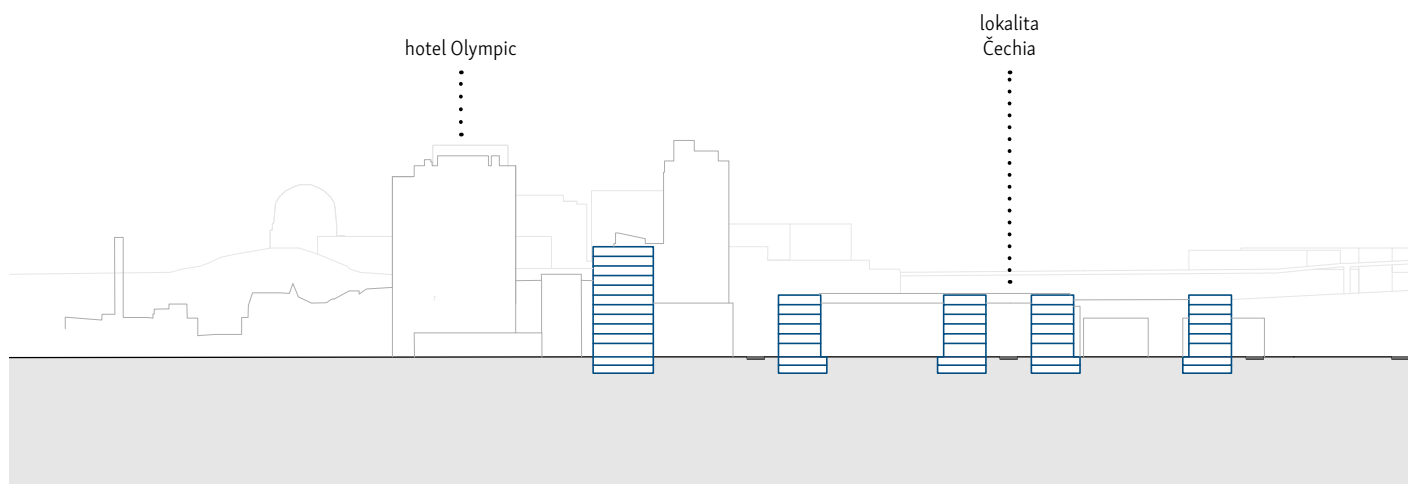
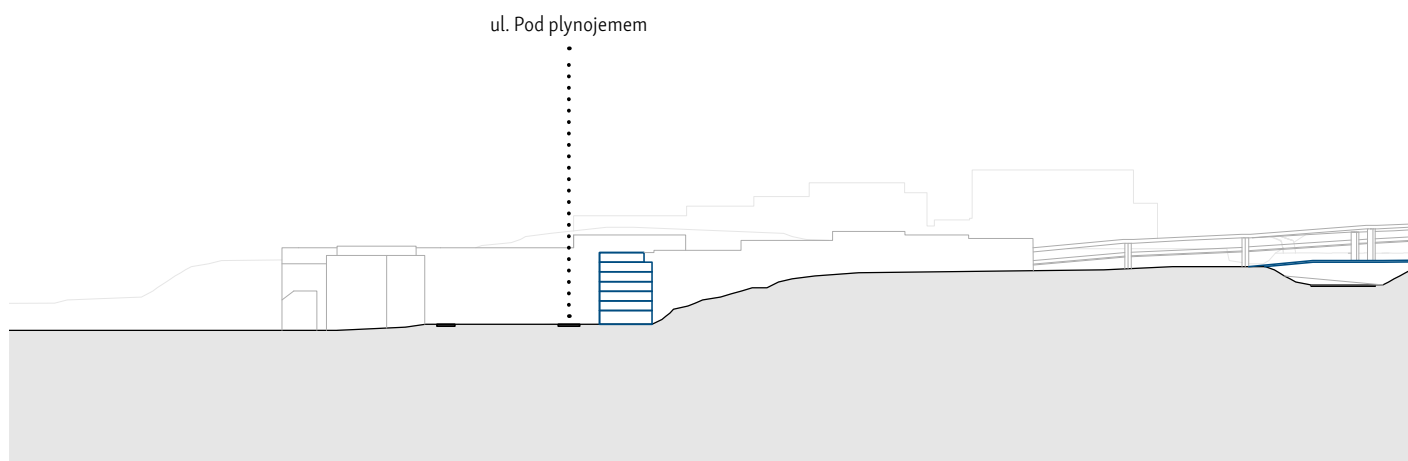
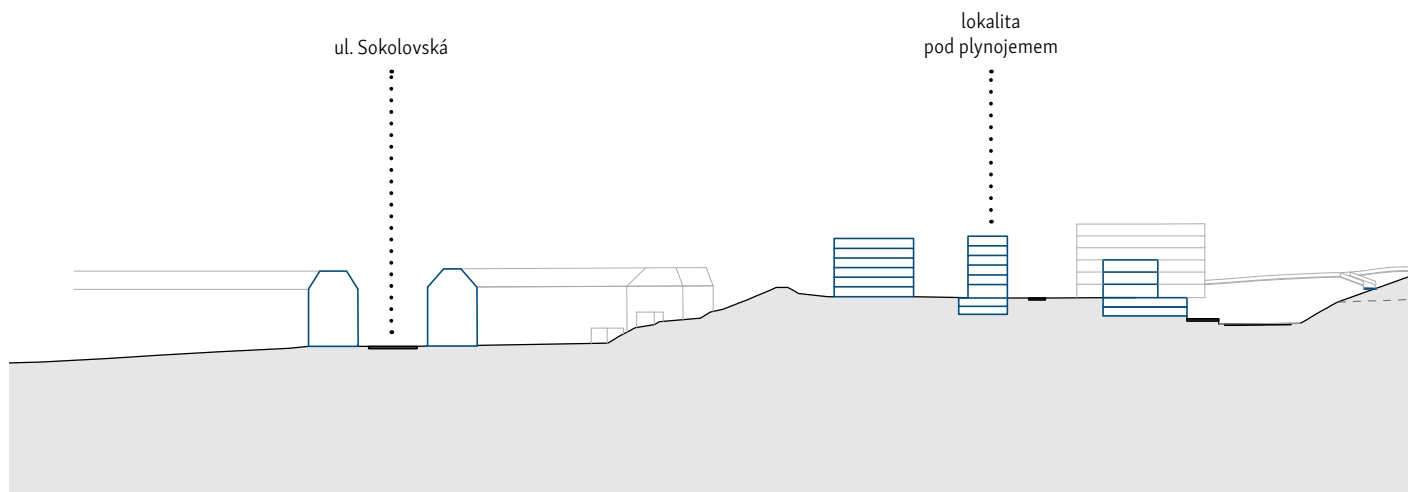


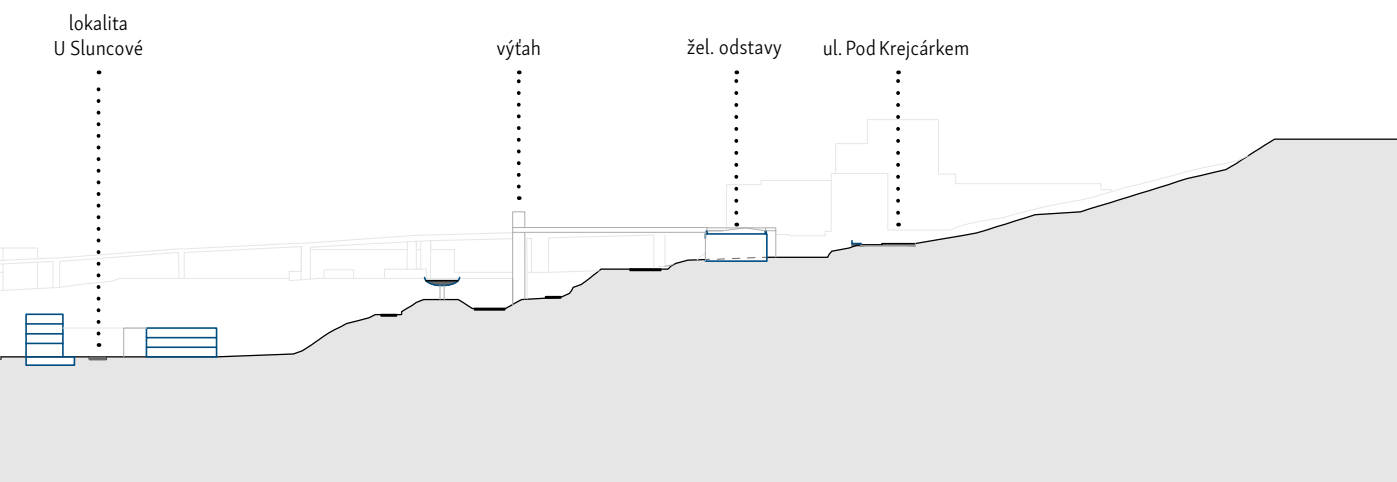
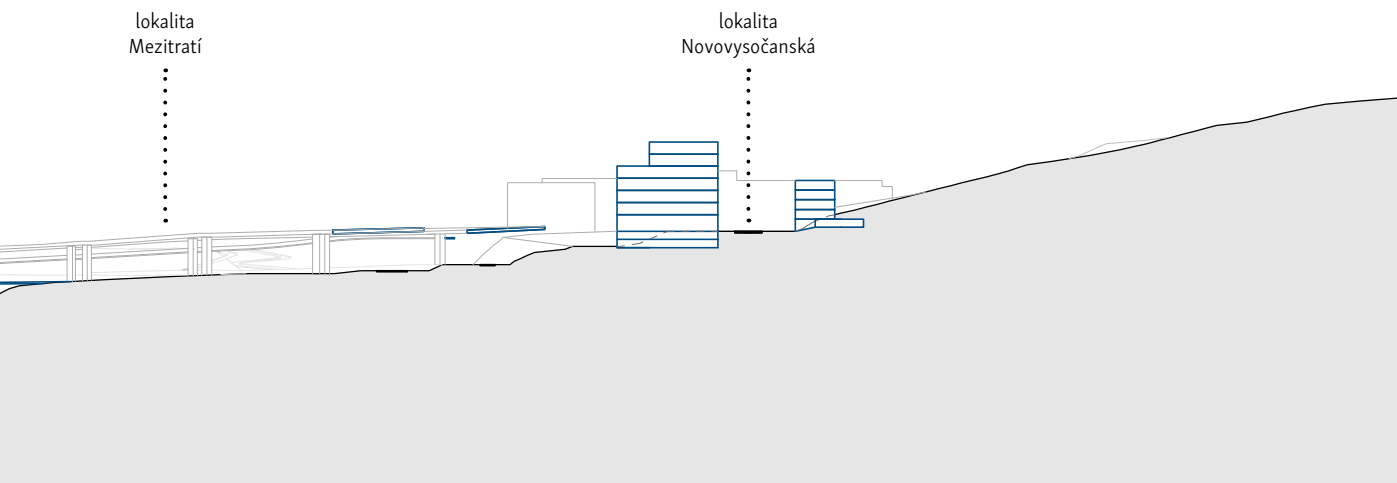
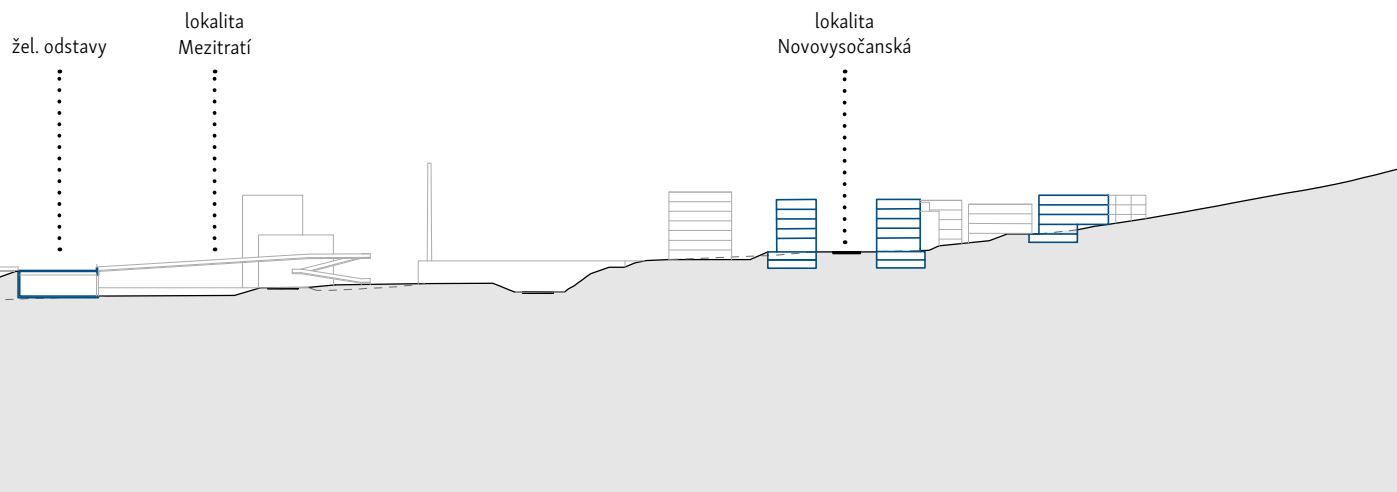












MHD

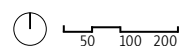
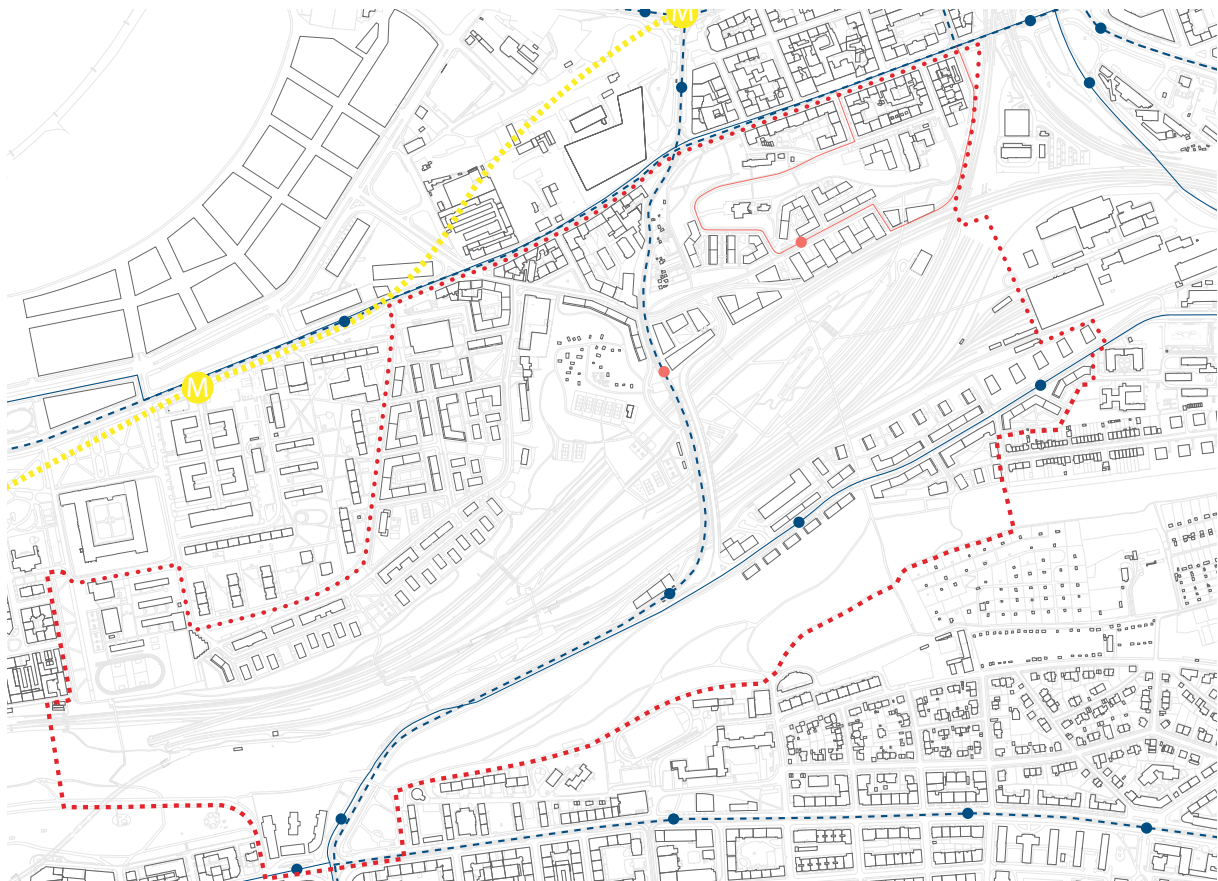
Stávajúca sieť verejnej dopravy je doplnená o električkovú zastávku situovanú na moste ponad Mezitratí obsluhujúcu jak park v Mezitratí tak okolitý pás administratívnych budov a bytovej zástavby v lokalite Pod plynojemem.

Sieť autobusových liniek je doplnená o slučku prechádzajúcu od ulice Sokolovská cez lokalitu Pod plynojemem s novou zastávkou.

Autobusové zastávky v ulici Novovysočanská sú zachované s posunutím zastávky Krejcárek smerom na východ k novej obytnej zástavbe a k ťažisku lokality v okolí Centra Krejcárek a výustenia lávky ponad Mezitratí. Zastávky sú situované priamo vo vozovke vo vyvýšenom priestore. Toto opatrenie je použité z dôvodu zkludnenia rušnej komunikácie.

Legenda

- riešené územie
- - - - - električková trať
- autobusová linka existujúci stav
- - - - - trasa metra B
- ● zastávka existujúci stav / navrhované
- navrhovaná autobusová linka

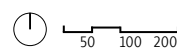
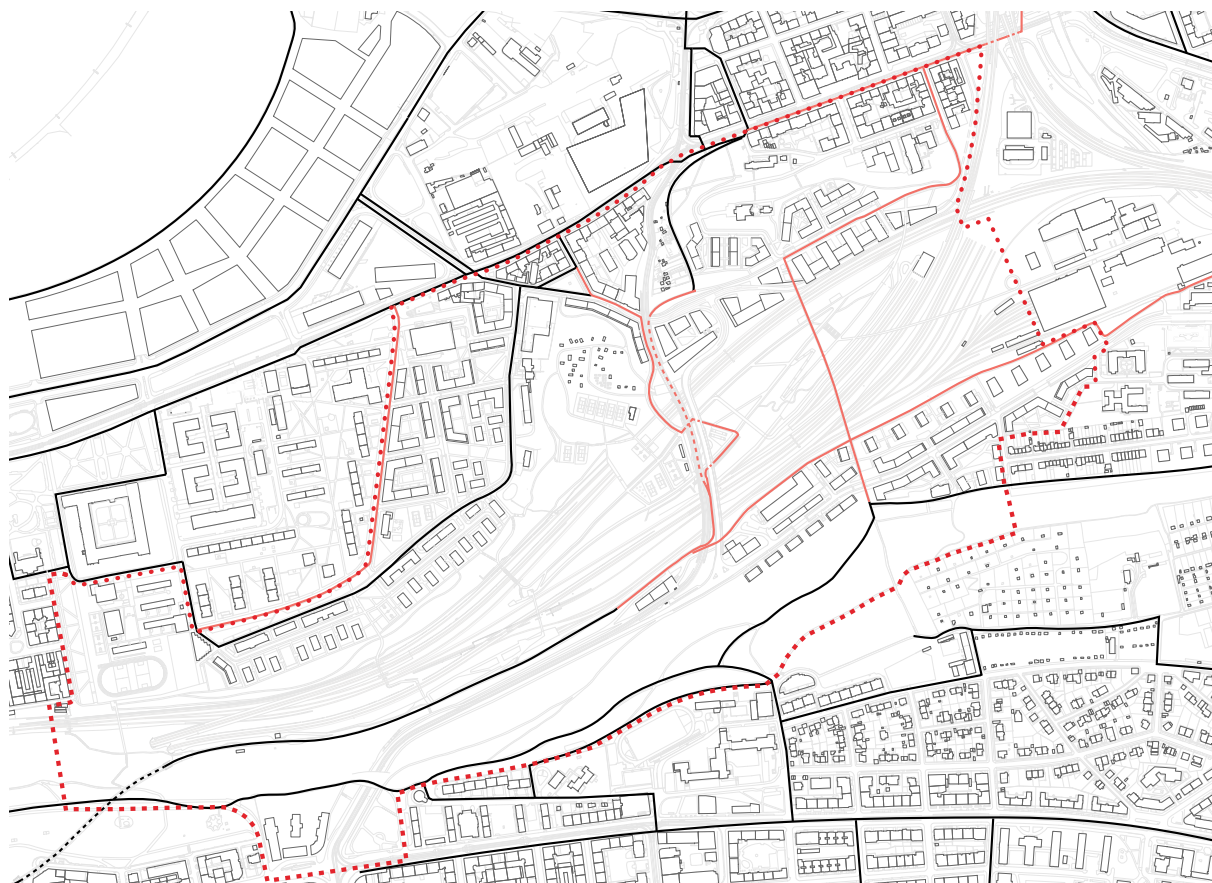


Cyklotrasy

Mapa zobrazuje stávajúcu sieť značených cyklotrás, doporučených cyklotrás a cyklooptrení s doplnením o nové prepojenia. Najdôležitejšími úsekmi sú predĺženie cyklotrasy A5 vedúcej od Vítkovského tunelu ku Krejčárku a ďalej paralelne s ulicou Novovysočanská ponad kolajisko a prepojenie lávkou ponad Mezitratí spájajúce Žižkovský breh s ulicou Sokolovská, na ktorej sa počíta s rekonštrukciou uličného profilu po zkludnení komunikácie a vyhradenie cyklopruhu.

Legenda

- riešené územie
- stávajúca sieť cyklotrás
- navrhované nové prepojenia

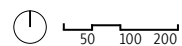
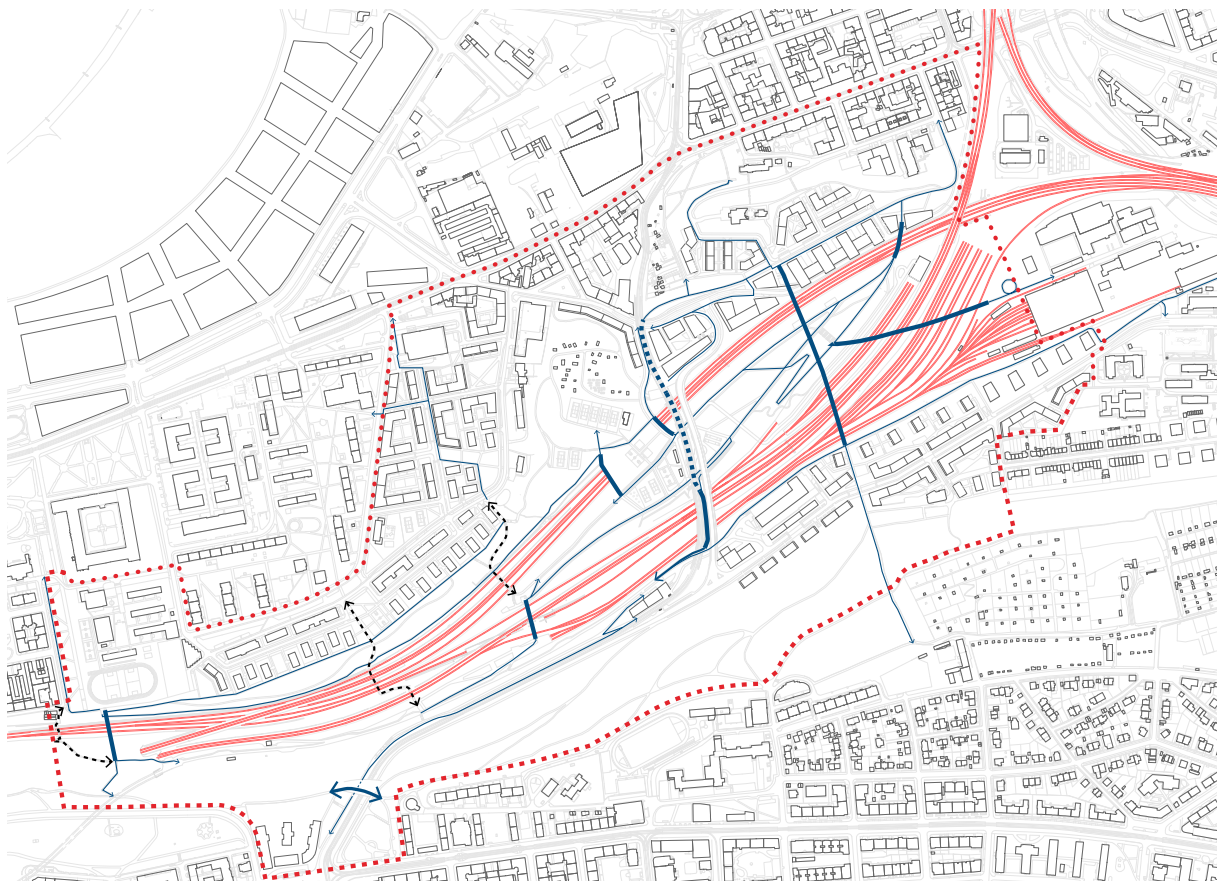


Priestupnosť

Nasledujúce grafické zobrazenie je zamerané na pešiu priestupnosť územím, a to primárne na prekonávanie fyzickej bariéry kolajísk. Súčasnú pešiu prepojenia sú doplnené o sieť lávok a výťahov zabezpečujúce bezbariérové prekonávanie týchto fyzických prekážok. Tieto prepojenia dopĺňa tiež preklenutie severného železničného koridoru spájajúce park v Mezitratí s oblasťou okolo zahrádok a TK Lokomotiv Praha.

Legenda

- riešené územie
- železničná sieť
- - - - - stávajúce prepojenia cez železničnú sieť
- navrhované lávky/výťahy

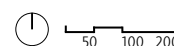
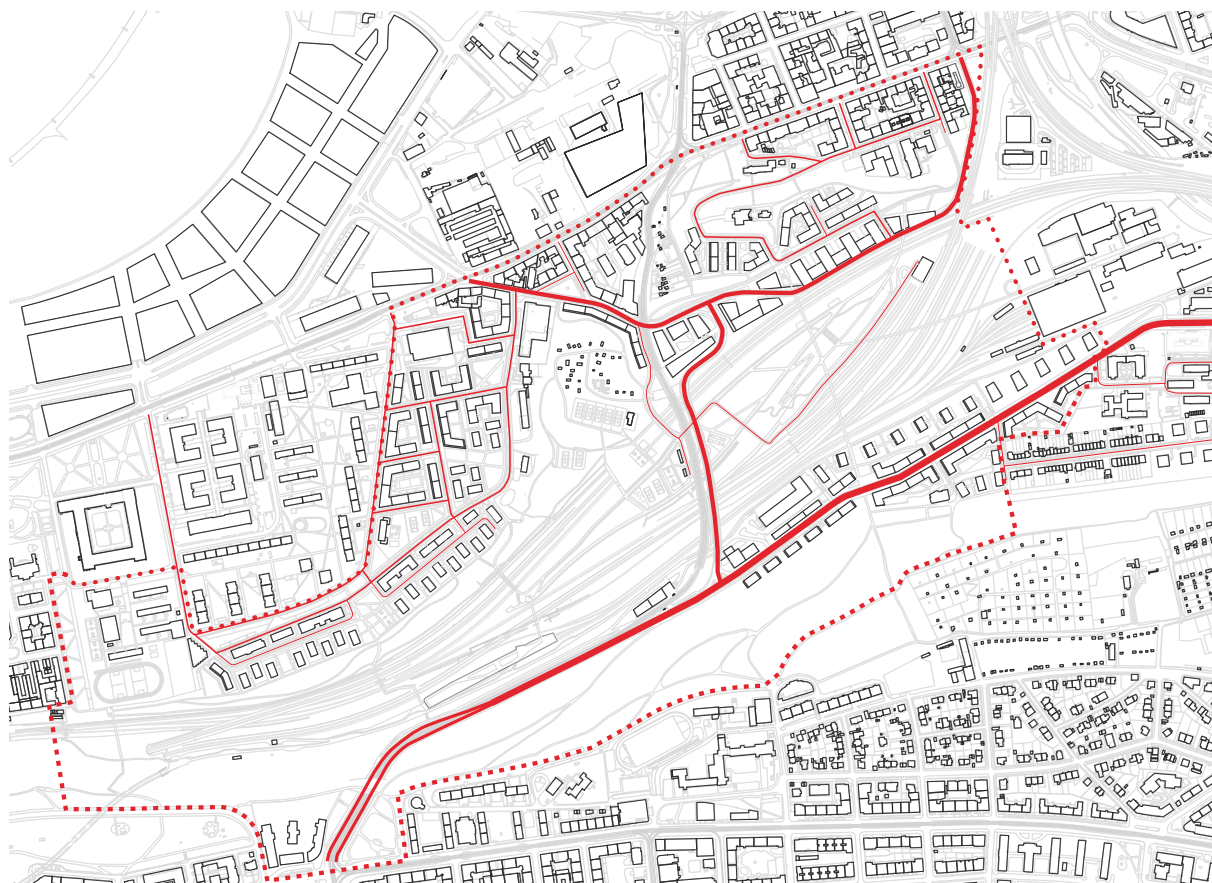


Doprava

Automobilová doprava je zobrazená odstupňovane hrúbkou čiary podľa dopravnej intenzity. Od najvyťaženejších úsekov ako sú ulice Pod Krejcárkem, Novovysočanská, Pod plynojemem až po obslužné komunikácie v jednotlivých lokalitách.

Ulica Pod Krejcárkem v návrhu výškovo kopíruje električkovú trať, čím sa ruší premostenie a odrezané územie v súčasnom stave uzamknuté medzi vozovkou a električkovou traťou sa pričleňuje k zelenému prstu lesa Krejcárek.

V ulici Novovysočanská sa mení priečny profil a pridávajú sa úseky vyvýšené do úrovne chodníku kôli zníženiu dominance motorovej dopravy nad peším a cyklistickým pohybom. Južný obchvat Libne vedúci popri severnom železničnom koridore sa od súčasnej štúdie líši v úrovňovom križovaní s ul. Pod plynojemem. V tomto mieste tak vzniká zastaviteľný priestor mestského charakteru.



Hierarchia verejných priestranstiev

Nižšie sú hierarchicky vyobrazené verejné priestranstvá od celomestských cez miestne až po priestranstvá susedského charakteru a ich priestorové návaznosti.

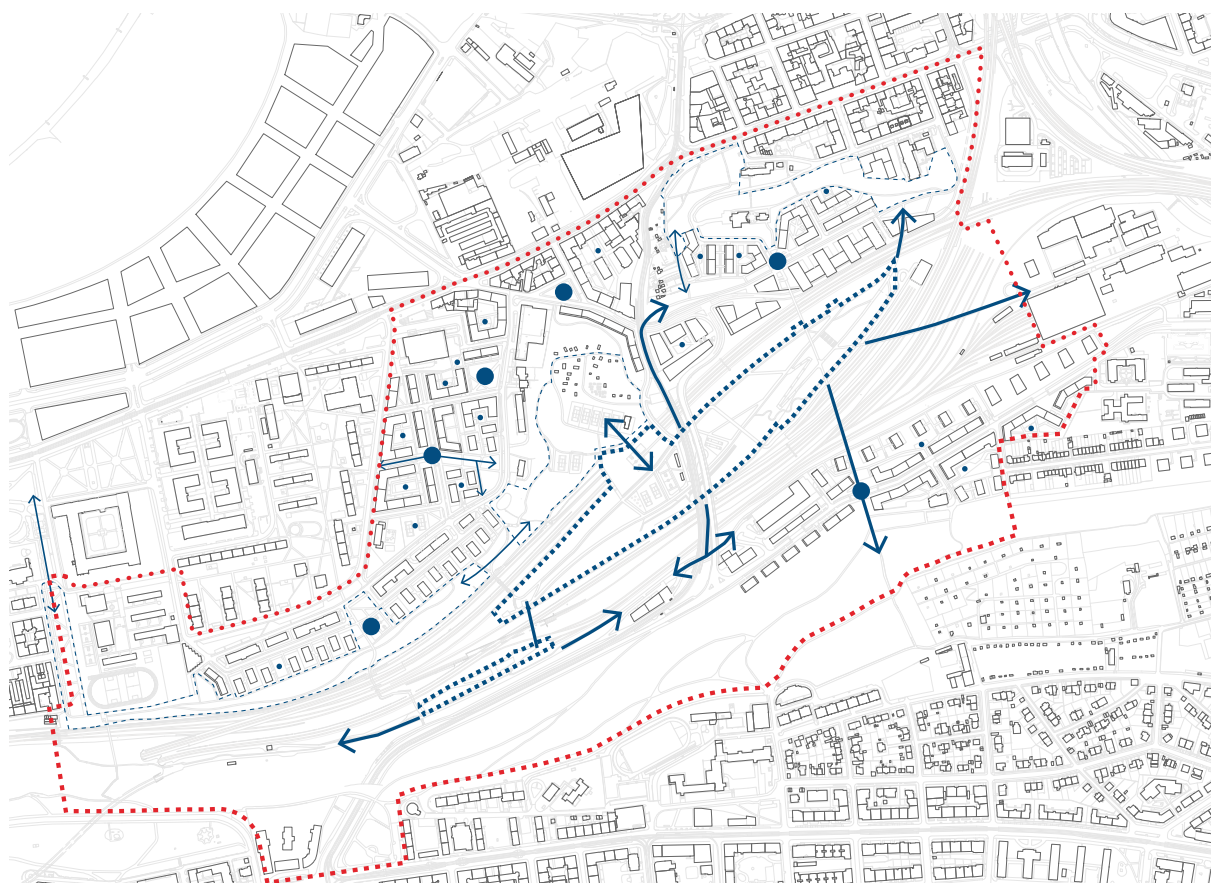
Najdôležitejším priestranstvom s celomestským významom by podľa návrhu mohol byť park v Mezitratí prepojený s cyklotrasou A5 vedúcou od Florencu ku Krejcárku, ktorý ponúka športové využitie, zaujímavé výhľady na panorámu Prahy a netradičné okolité prostredie, ktorému dominuje dynamika železničných tratí.

Verejné priestranstvá miestneho charakteru sú miesta, ktoré ležia na logických spojeniach, prípadne na miestach s návaznosťou na výstupy lávok pretínajúcich územie.

Verejné priestranstvá susedského charakteru sú napokon priestory prevažne vnútroblokov s polosúkromným charakterom.

Legenda

- riešené územie
- verejné priestranstvo miestneho významu
- verejné priestranstvo susedského významu
- - - - - park celomestského významu
- - - - - park miestneho významu



Zelenomodrá infraštruktúra

Stávající stav zelenomodrej infraštruktúry je doplnený o park v Mezitratí s preklenutím ponad severný železničný koridor súvisle napojujúcim park na oblasť okolo TK Lokomotiv Praha a ďalej lineárnym parkom tiahnúcim sa popod trať k Invalidovni kde sa napojuje na zelenú osu Vítkov - Rohanský ostrov.

V južnej časti územia sa stávající nefunkčný biokoridor napojuje prostredníctvom ekoduktu na park na Vítkove a doplňuje tak zelený prst tiahnúci sa od Vítkova lineárne východným smerom von z Prahy.

V lokalite Pod plynojemem naväzuje zelený pás poza navrhovanú zástavbu na park pod plynojemem a vytvára tak väčší priestor pre rekreáciu miestneho charakteru.

V priestore pri usadlosti Sluncová je zprístupnená studnička Hájnovka zásobujúca menšiu vodnú plochu.



Búrané objekty

Popri ul. Novovysočanská sa v návrhu počíta s demolícou objektov, ktoré umocňujú periférny charakter lokality a svojím odstupom od ulice vytvárajú charakter dopravnej spojky viac než mestskej ulice.

V Mezitratí sa počíta s demolícou objektov areálu skladov, výroby, navrhovanej v štúdii na odstavné kolaje od Správy železníc.

V lokalite Pod plynojemem sa počíta s demolícou drobných objektov skladov, výroby, autodielen a zázemia športových plôch.

V lokalite Čechia sa počíta s demolícou športového areálu Čechia vytvárajúceho uzavretý, nepriestupný urbánny blok.

Nakoniec v lokalite U Sluncové zanesenej v návrhu Metropolitného plánu ako transformačná plocha sa počíta s demolícou väčšiny objektov Armády ČR a nahradením obytnou štruktúrou so zachovaním troch stávajúcich objektov tvoriacich určitú historickú stopu.



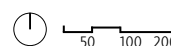
Funkčné využitie

V území prevažuje obytná funkcia. Ponad severný železničný koridor sa potom tiahne pás administratívnych budov. V mezitratí sa ďalej nachádza nízkopodlažná administratívna budova Správy železníc, prípadne priestor pre vybudovanie trafostanice pre trakčné vedenie zanesenej v štúdiu na odstavné koľaje.

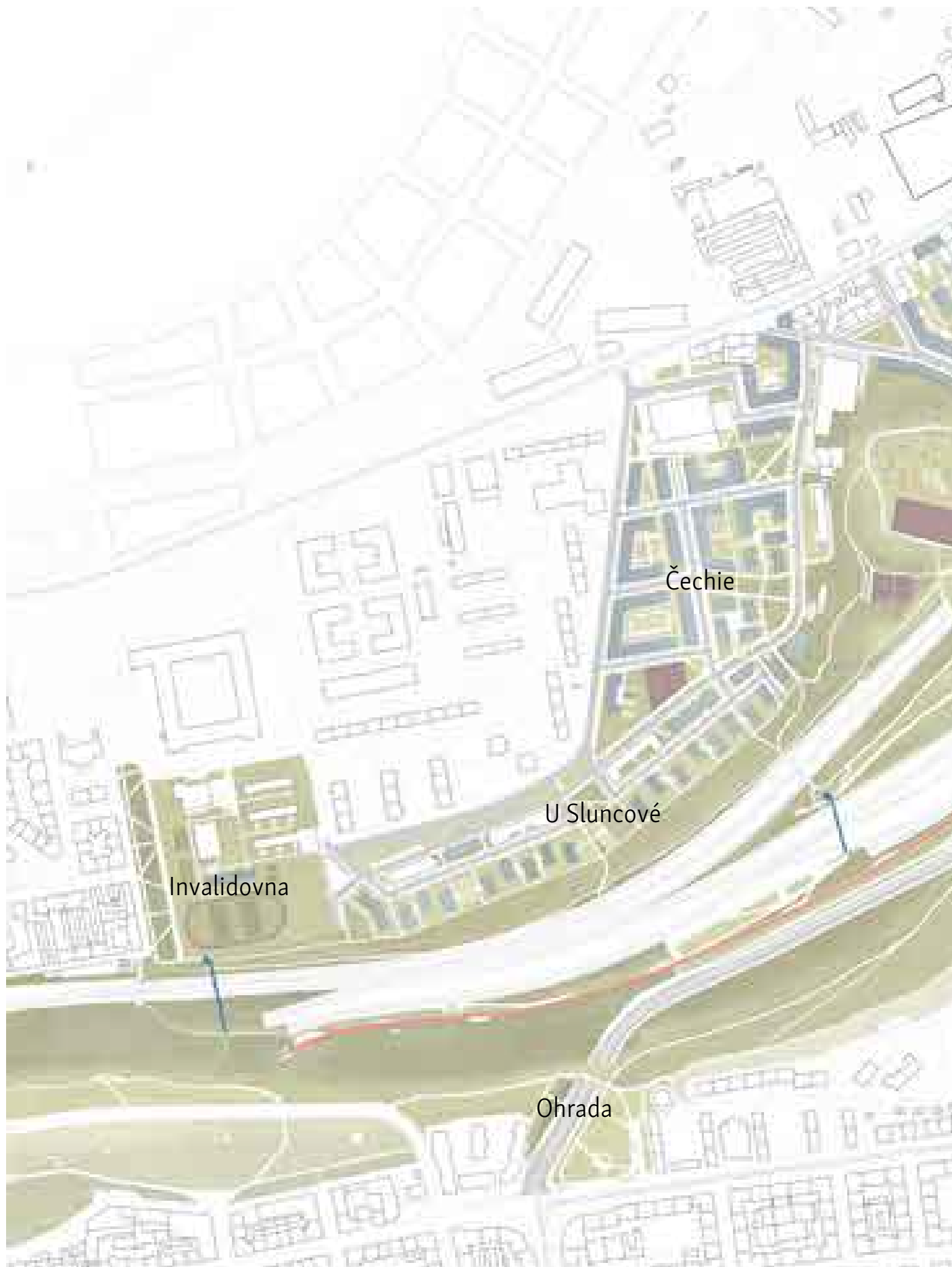
Funkcie sú doplnené o občiansku vybavenosť spočívajúcu v škôlke umiestnenej v okolí bytovej zástavby v lokalite Čechia, zázemím pre športoviská v Mezitratí a nízkopodlažný objekt v ul. Novovysočanská naväzujúci na polikliniku Centra Krejčárek a vyústenie lávky ponad Mezitratí s obchodným využitím.

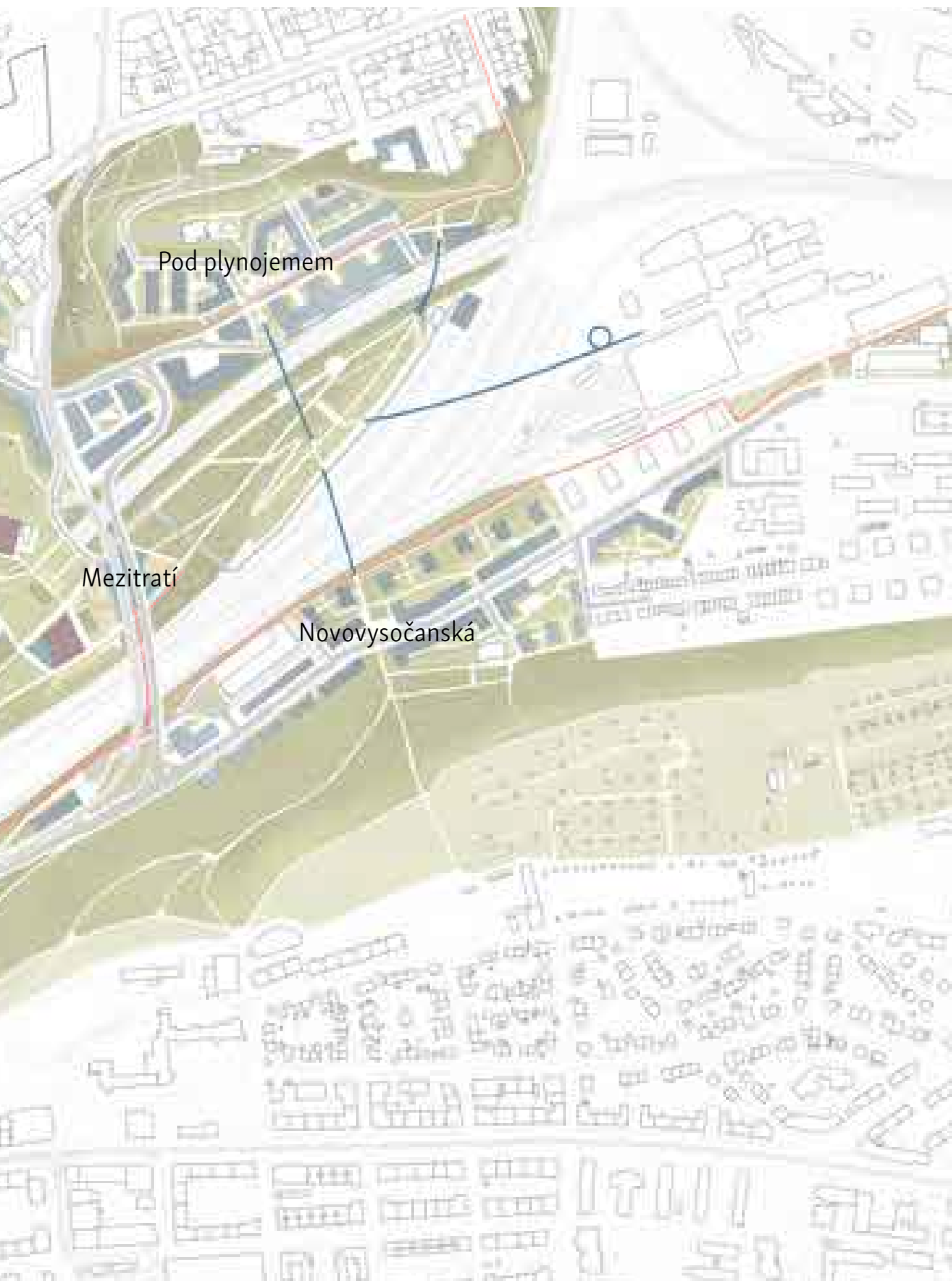
Legenda

- riešené územie
- bývanie
- administratíva
- občianska vybavenosť
- aktívny parter
- škôlka



Lokality







Pod plynojemem

LOKALITA I



Koncept

Dané územie sa nachádza na terénnej vyvýšenine ponúkajúcej výhľad ponad okolitú zástavbu. Z dôvodu vedenia železničných tratí po južnej strane a vyťaženej dopravnej komunikácie z východnej strany je však vnímané ako periféria vo vnútri mesta.

V návrhu sa počíta s vybudovaním južného obchvatu Libne a zúžitkovaním značnej investície aj iným ako len dopravným spôsobom. Napojenie na ulicu Pod Plynojemem je riešené úrovňovou križovatkou tvaru písmena T a umožňuje tak zastavenie územia dnes nevhodného tvaru zomknutého medzi električkovým mostom a zjazdom z cestného mostu.

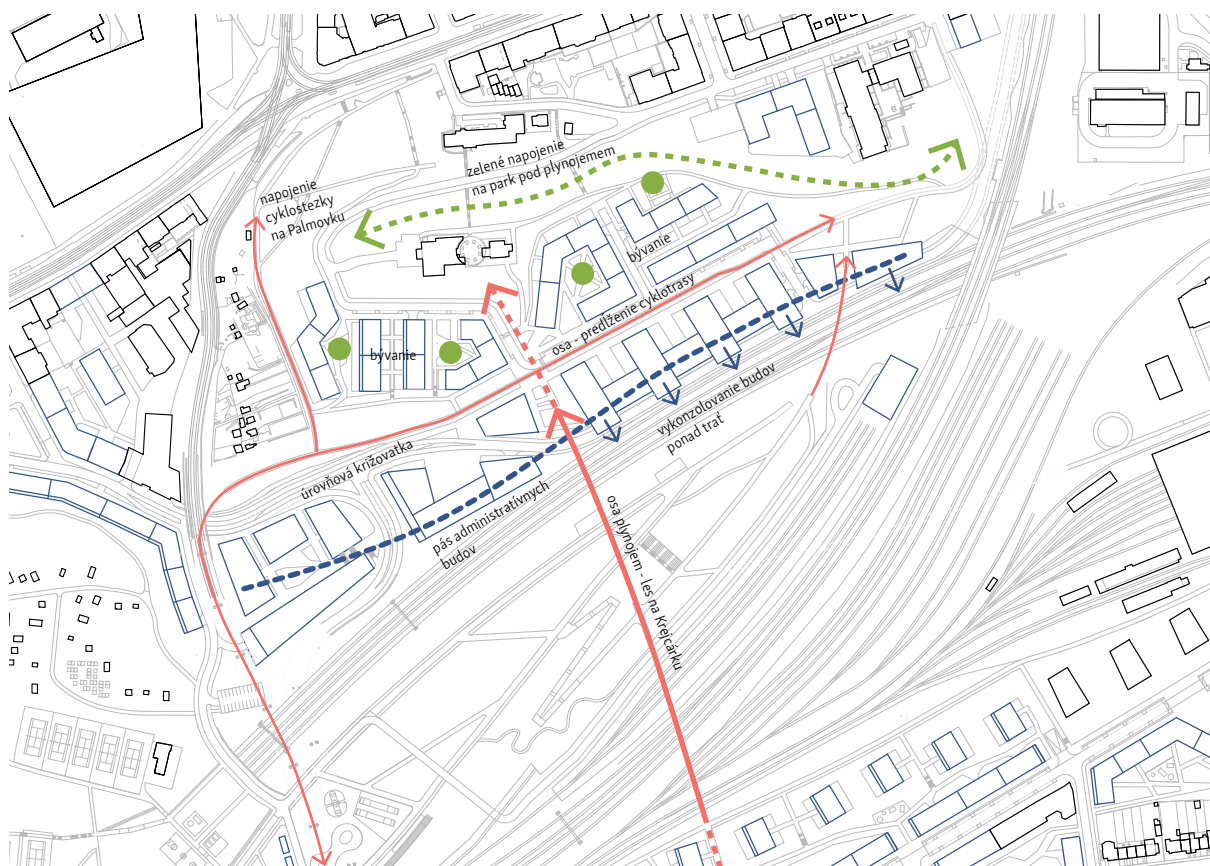
V páse priliehajúcom k obchvatu a železnici je navrhovaná zástavba administratívnych budov z časti vykonzolovaných ponad obchvat. Toto riešenie vytvára určitý marketingový wau efekt zameraný na cestujúcich využívajúcich železničnú dopravu.

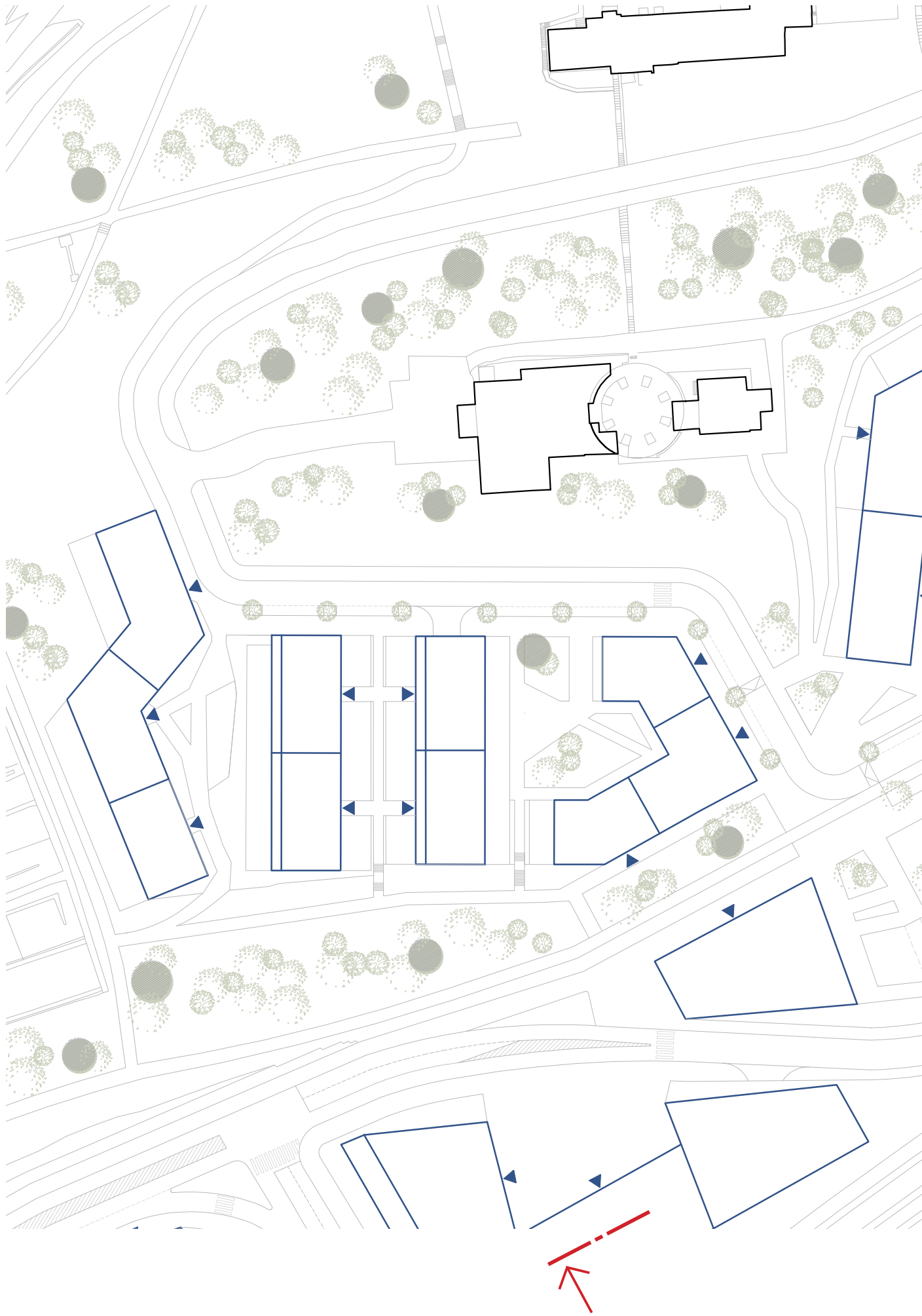
V druhom pláne je navrhovaná zkludnená komunikácia s cyklotrasou napojujúcou Krejčárek na Balabenu a pás obytných budov ponúkajúcich zaujímavé pohľady na panorámu Prahy. Za obytnou zástavbou sa tiahne zelený

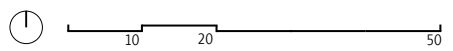
pás naväzujúci na park pod Plynojemem.

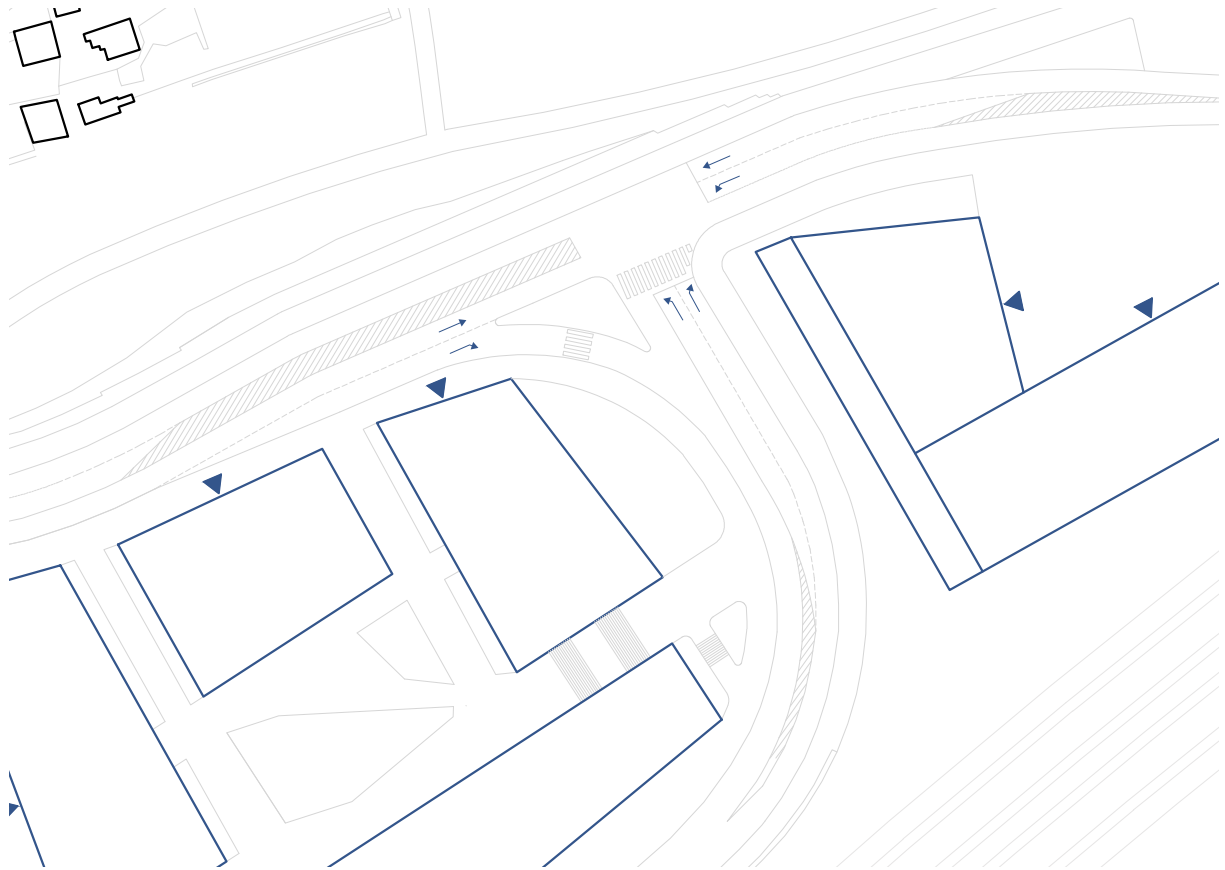
Celej lokalite dominuje stavba plynojem, ktorá tvorí orientačný bod v území a vyústenie osi prepojenia Novovysočanská - Plynojem.

Zástavba je dopravne obslužená jak južným obchvatom, tak novou autobusovou zastávkou v navrhovanej komunikácii a električkovou zastávkou situovanou na moste.

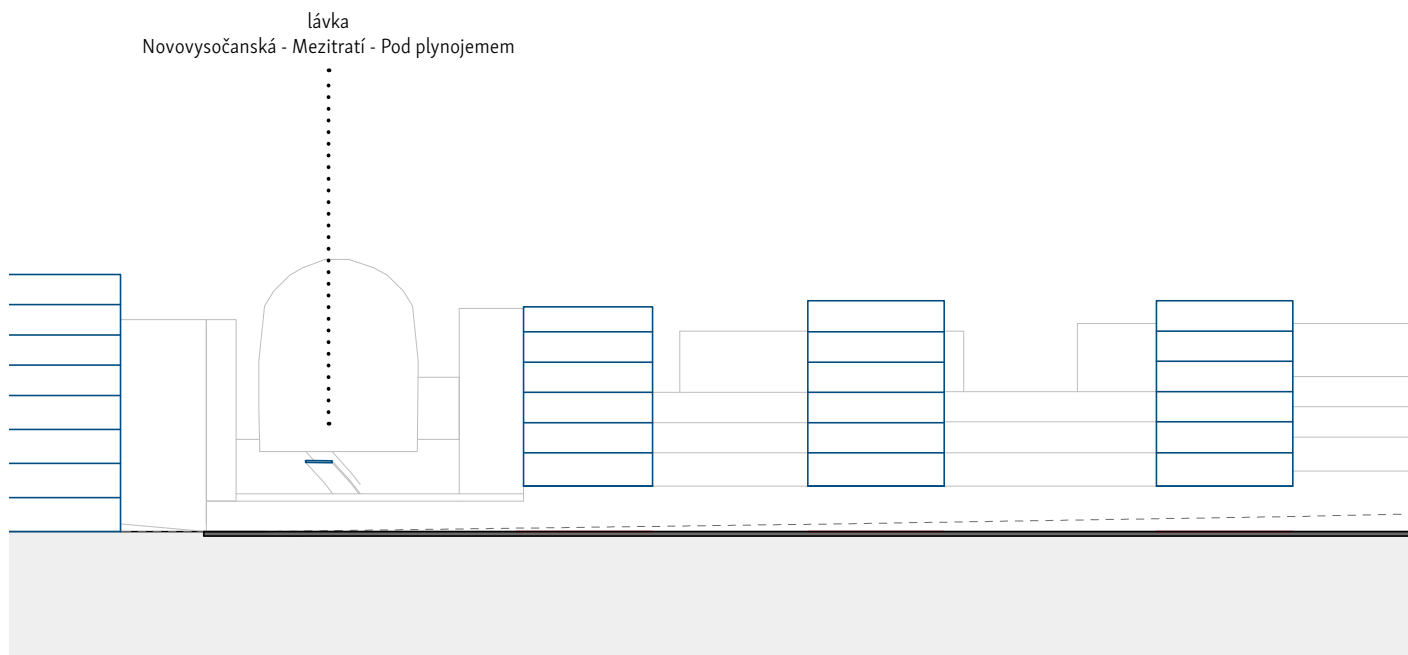
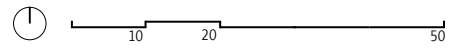


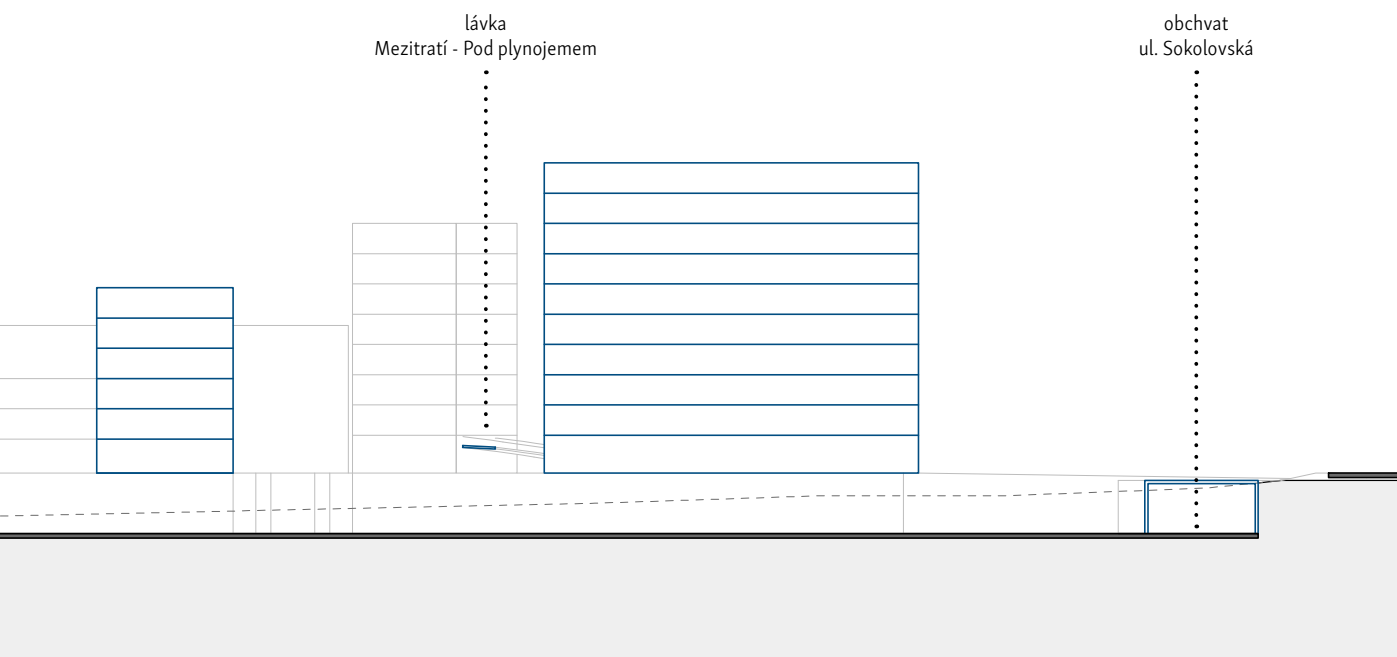
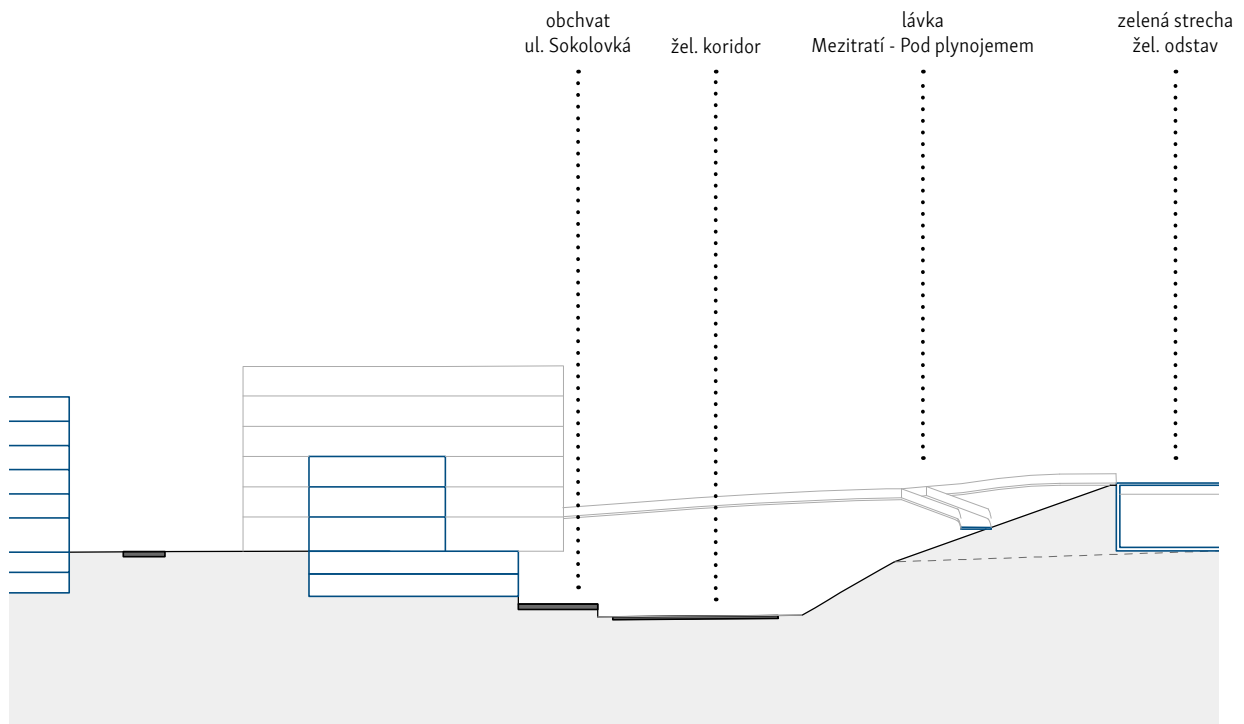


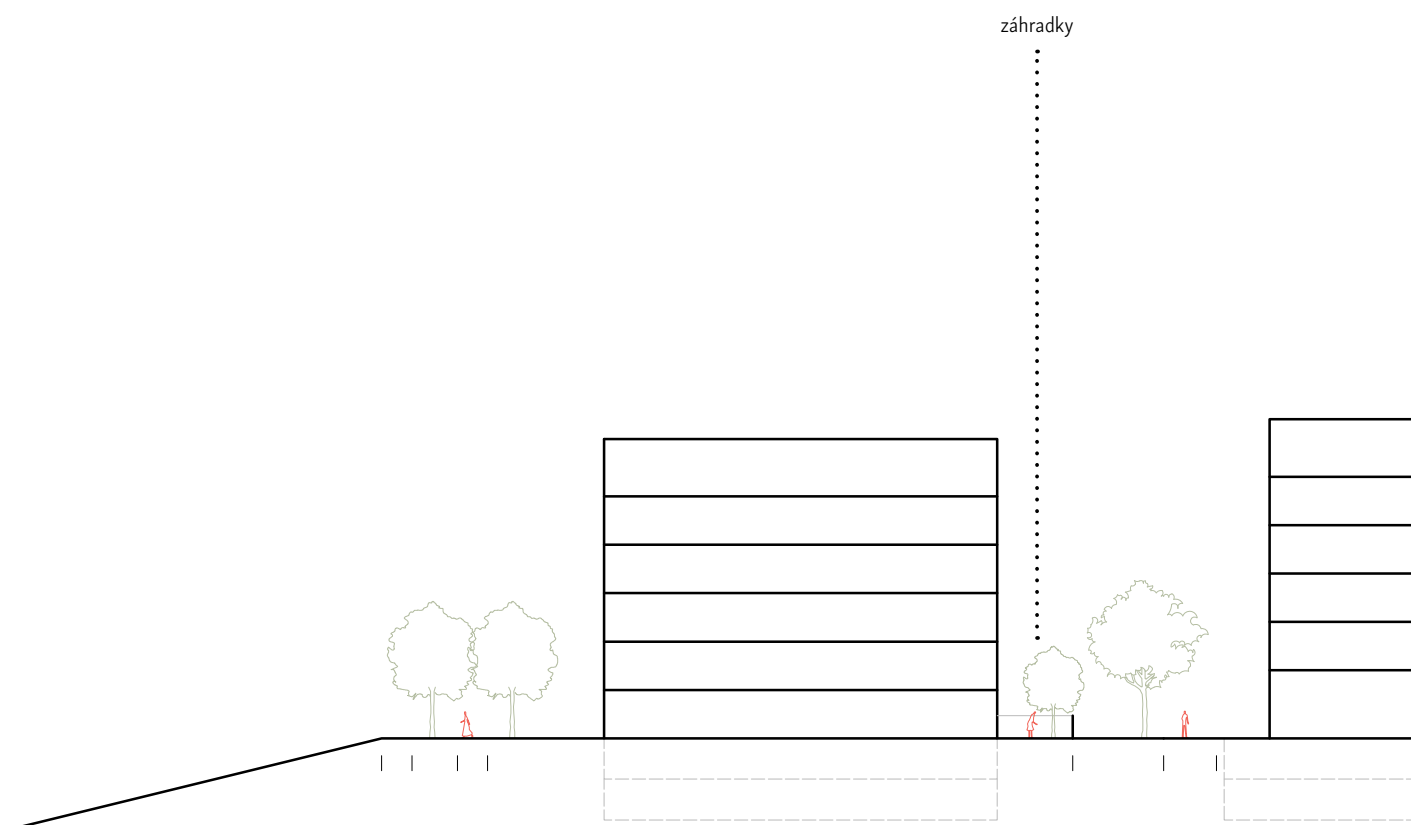




dopravné riešenie úrovňovej križovatky južného obchvatu Libne s ulicou Pod Plynojemem



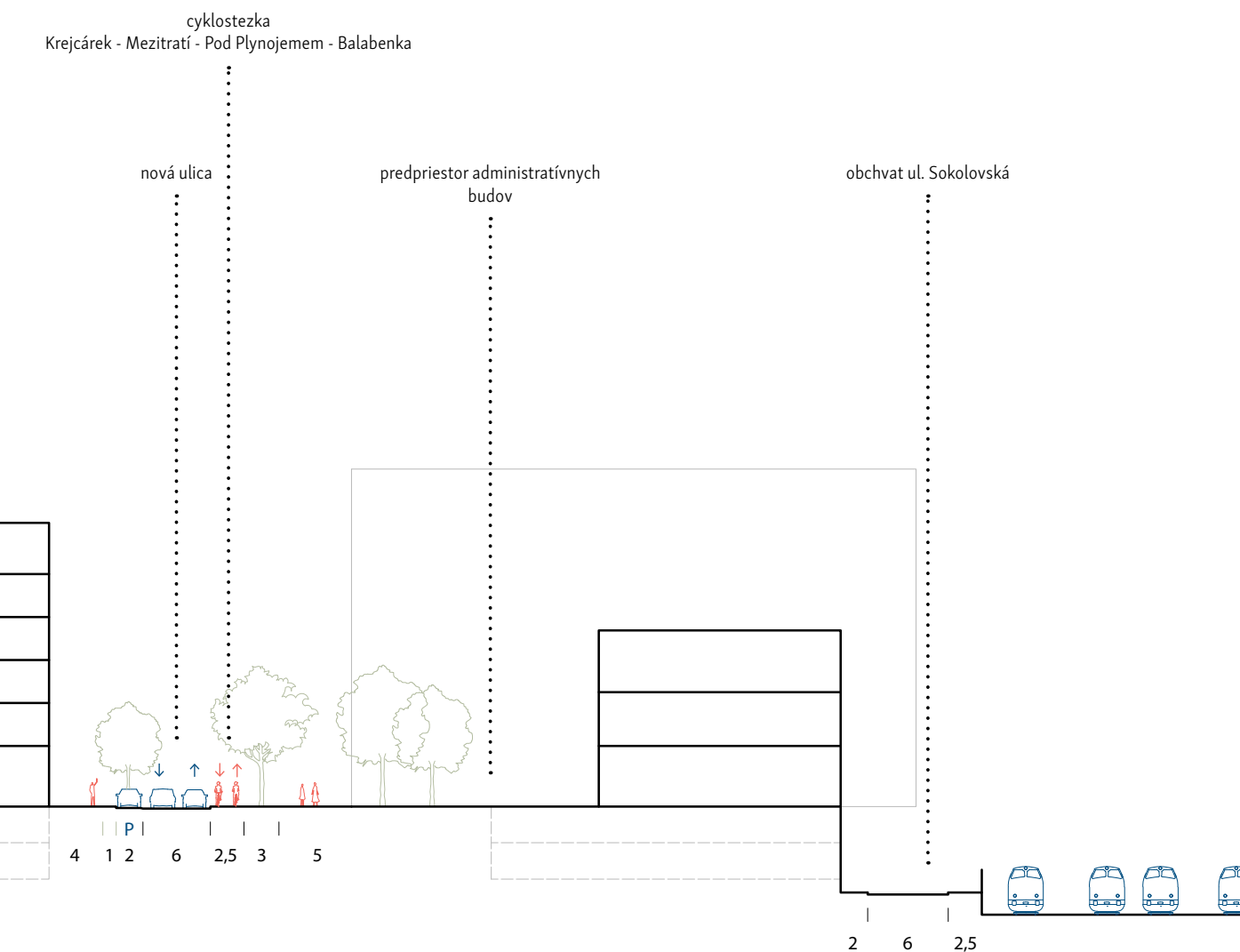


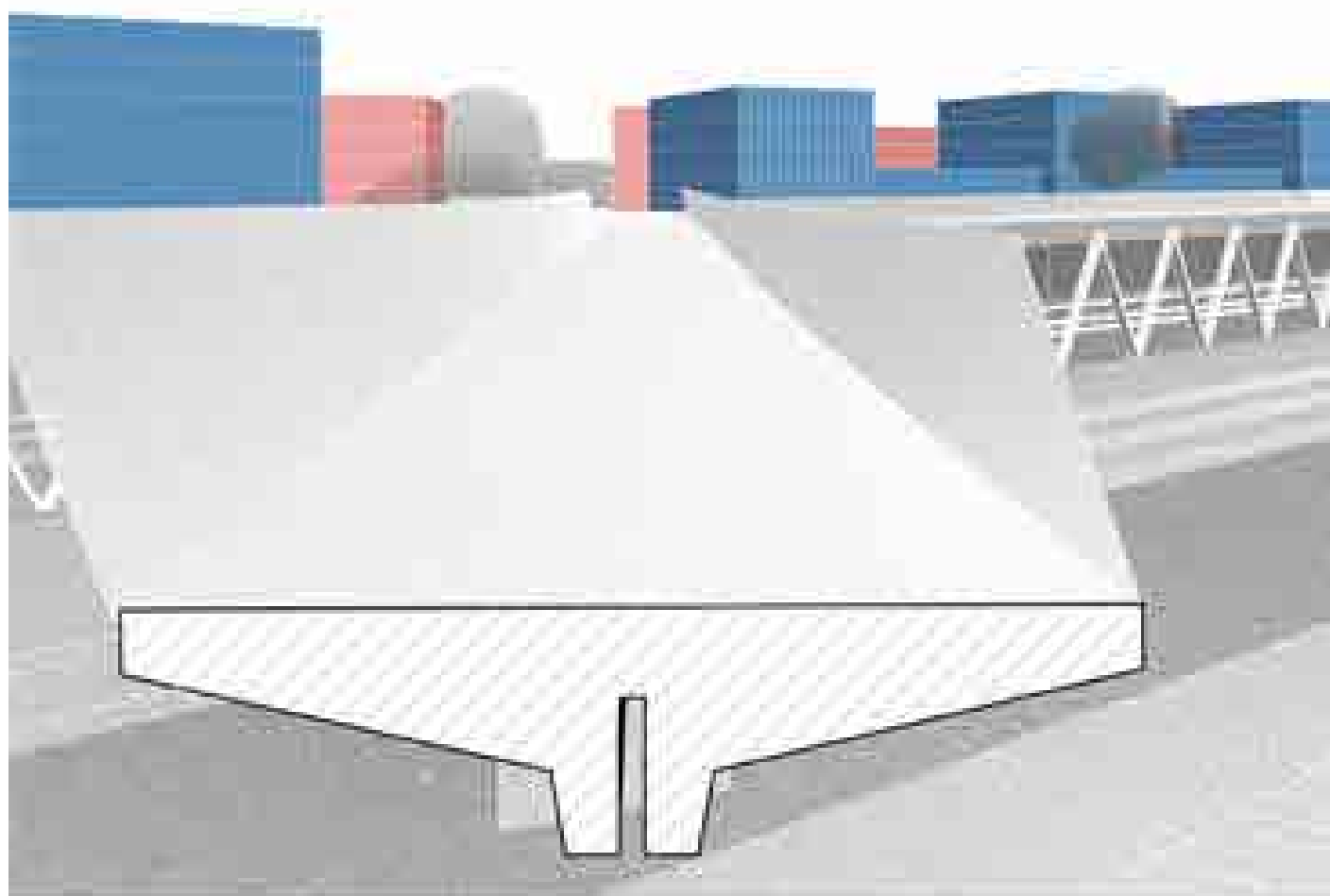


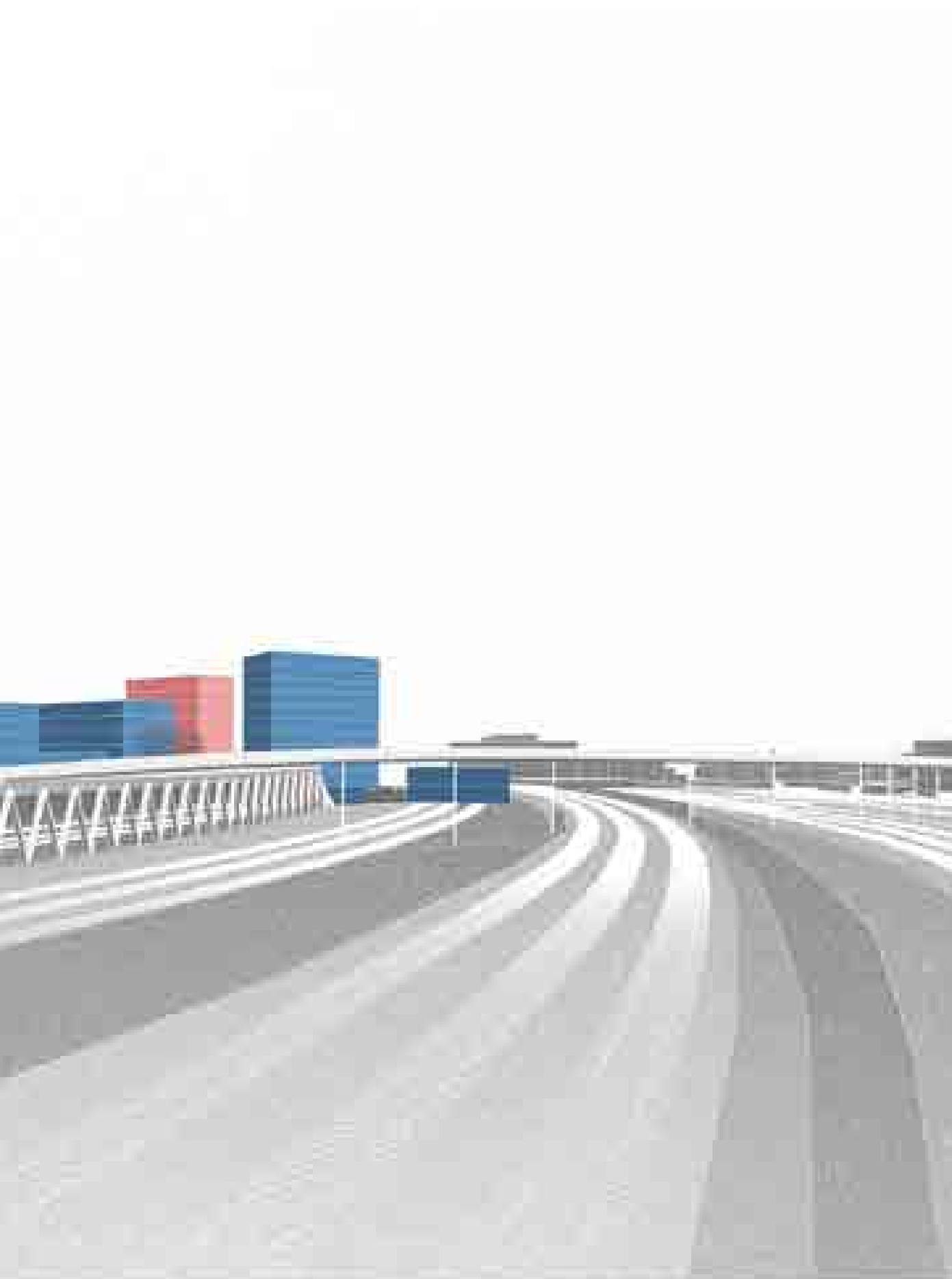
Charakteristika

Výška zástavby postupne klesá od obchvatu smerom k plynojemmu . Administratívne budovy majú pred vstupom svoj predpriestor, ktorý sa plynule prelieva do zkludnenej ulice s alejou. Bytová zástavba drží vo východnej časti uličnú čiaru, avšak v západnej časti toto kritérium nie je tak podstatné a objekty sú situované podľa výhodnej orientácie k svetovým stranám.

Taktiež tu funguje sekundárna prístupnosť blokov, avšak predovšetkým vo východnej časti majú tieto prepojenia charakter skôr polosúkromných priestorov.









Mezitratí

LOKALITA II



Koncept

Mezitratí je v súčasnej dobe zbytková plocha odrezaná v dôsledku vedenia železničnej infraštruktúry. Tento návrh sa snaží o napojenie na okolité územie a zúžitkovanie investičného zámeru výstavby železničných odstavov k prospechu verejnosti. Počíta sa preto so zastrešením časti odstav nachádzajúcich sa v Mezitratí a vznikom zelenej plochy naväzujúcej na navrhovaný park.

Cyklistické a pešie napojenie je navrhované formou lávkov preklenujúcich železničné koridory. V severnej časti naväzuje zastrešenie odstav na zelený svah ponúkajúci možnosť rekreácie v netradičnom prostredí s prevládajúcou dynamikou železnice.

V časti pod súmostím cestného a električkového prepojenia je navrhovaná plocha s rôznymi typmi ihrísk, skateparkom a bežeckou dráhou so zázemím, ktorá plynule pokračuje prostredníctvom zeleného preklenutia severného koridoru do oblasti okolo TK Lokomotiv Praha a ďalej prostredníctvom lineárneho parku pod traťou až k Invalidovni.

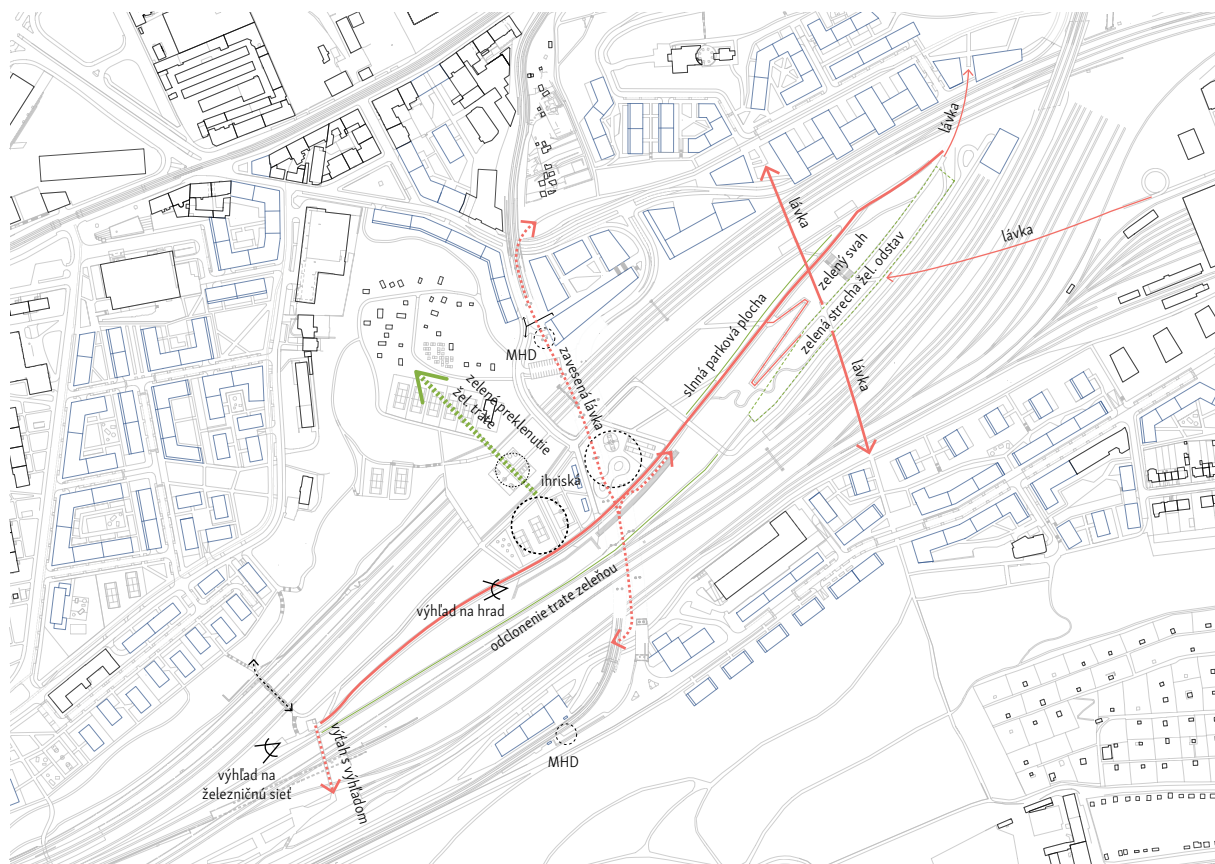
Terénna konfigurácia územia poskytuje možnosť vytvorenia vyvýšenej terasy v mieste ihrísk a vzniká tak prírodná

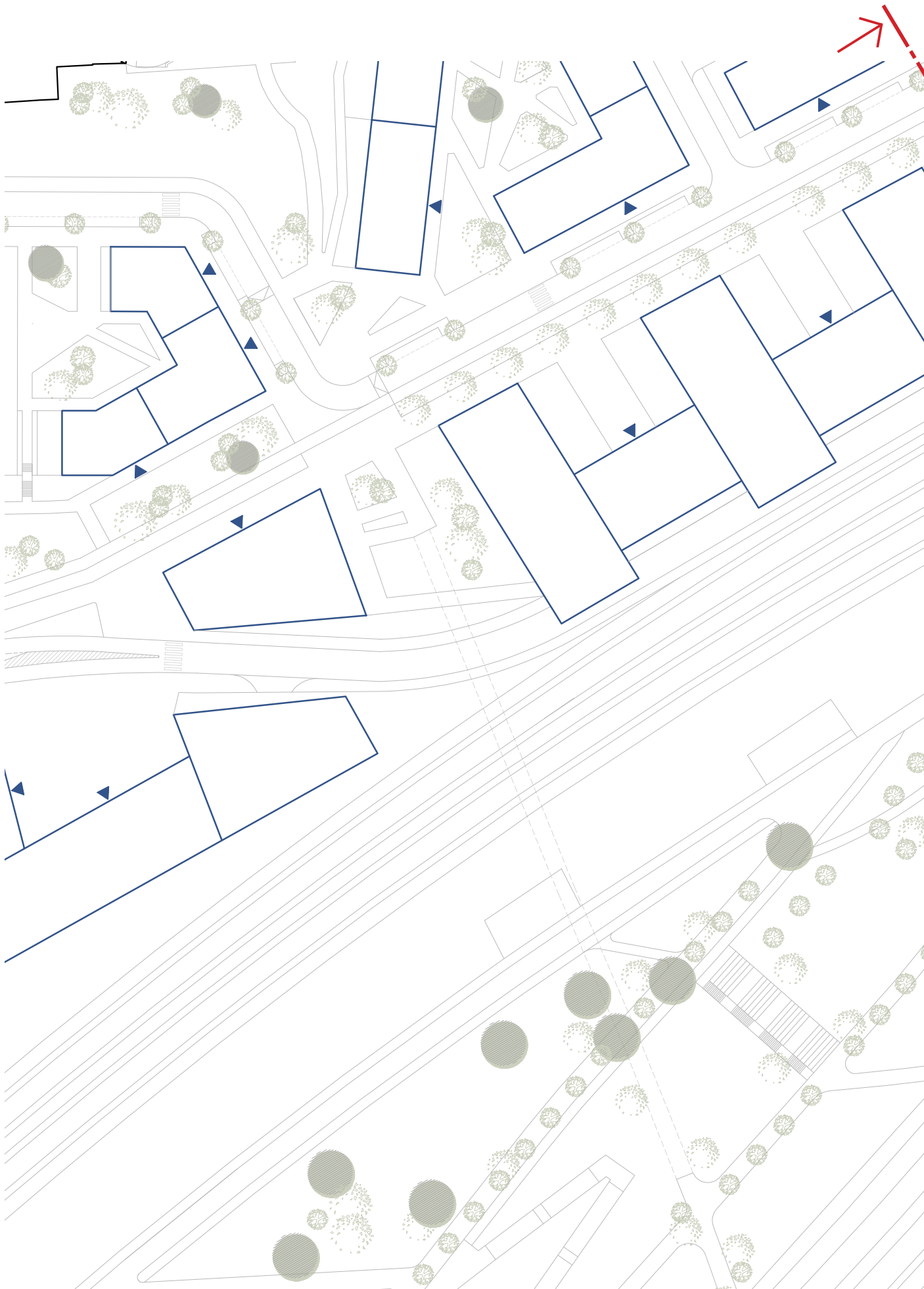
tribúna ponúkajúca taktiež výhľad na panorámu Prahy s Pražským hradom v pozadí.

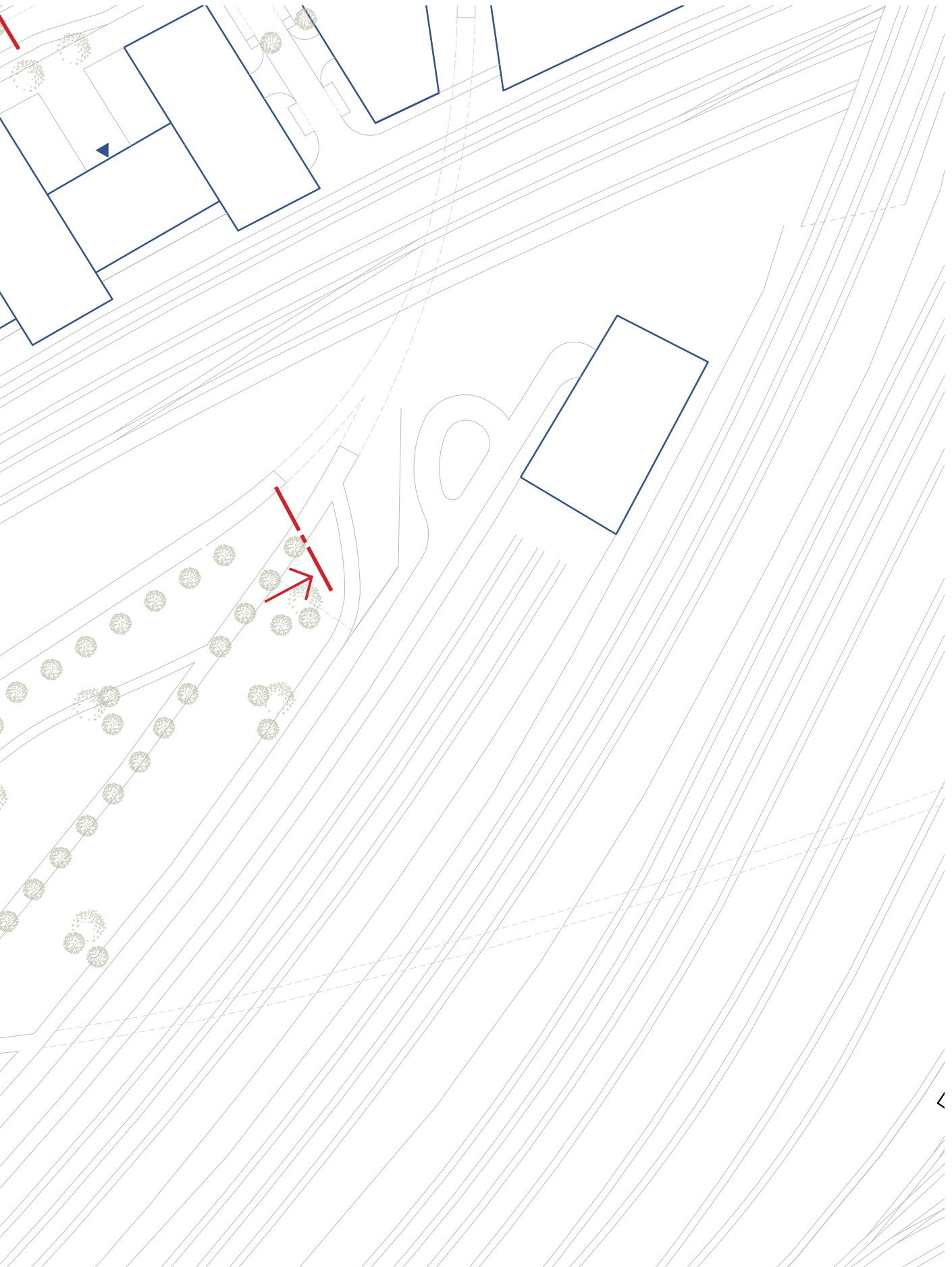
Pešia osa prechádzajúca ostrovom ponúka dva rôzne povrchy vhodné na rozdielne využitie. Vo východnej časti ústi do pešieho prepojenia popod trať smerom k Čechii alebo prostredníctvom výťahu smerom k cyklostezke a parku na Vítkove.

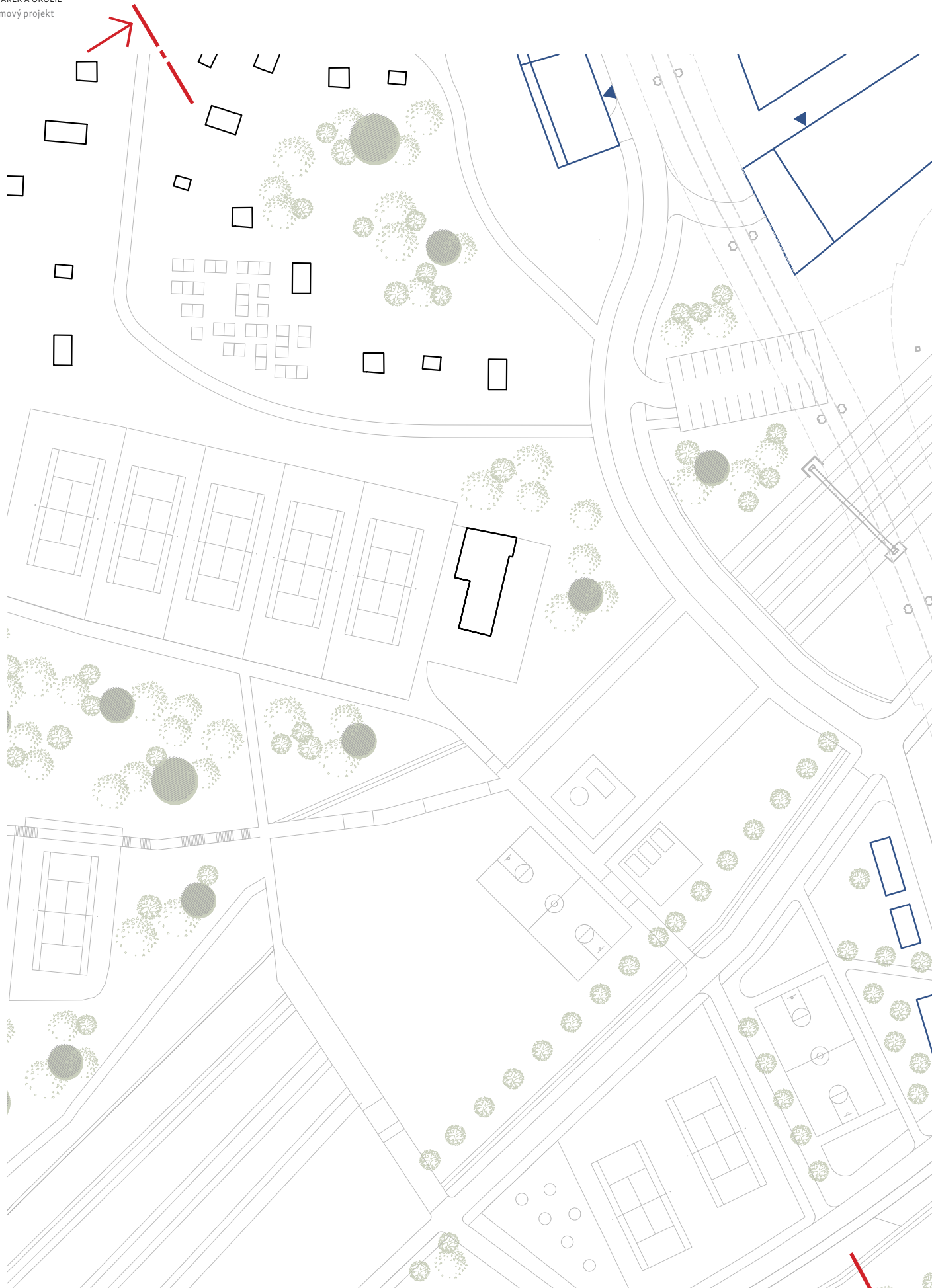
V západnej časti sa napojuje na lávku prechádzajúcu ponad železničnú trať a napojujúcu Mezitratí na ul. Sokolovská a ďalej na Balabenku.

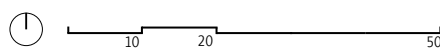
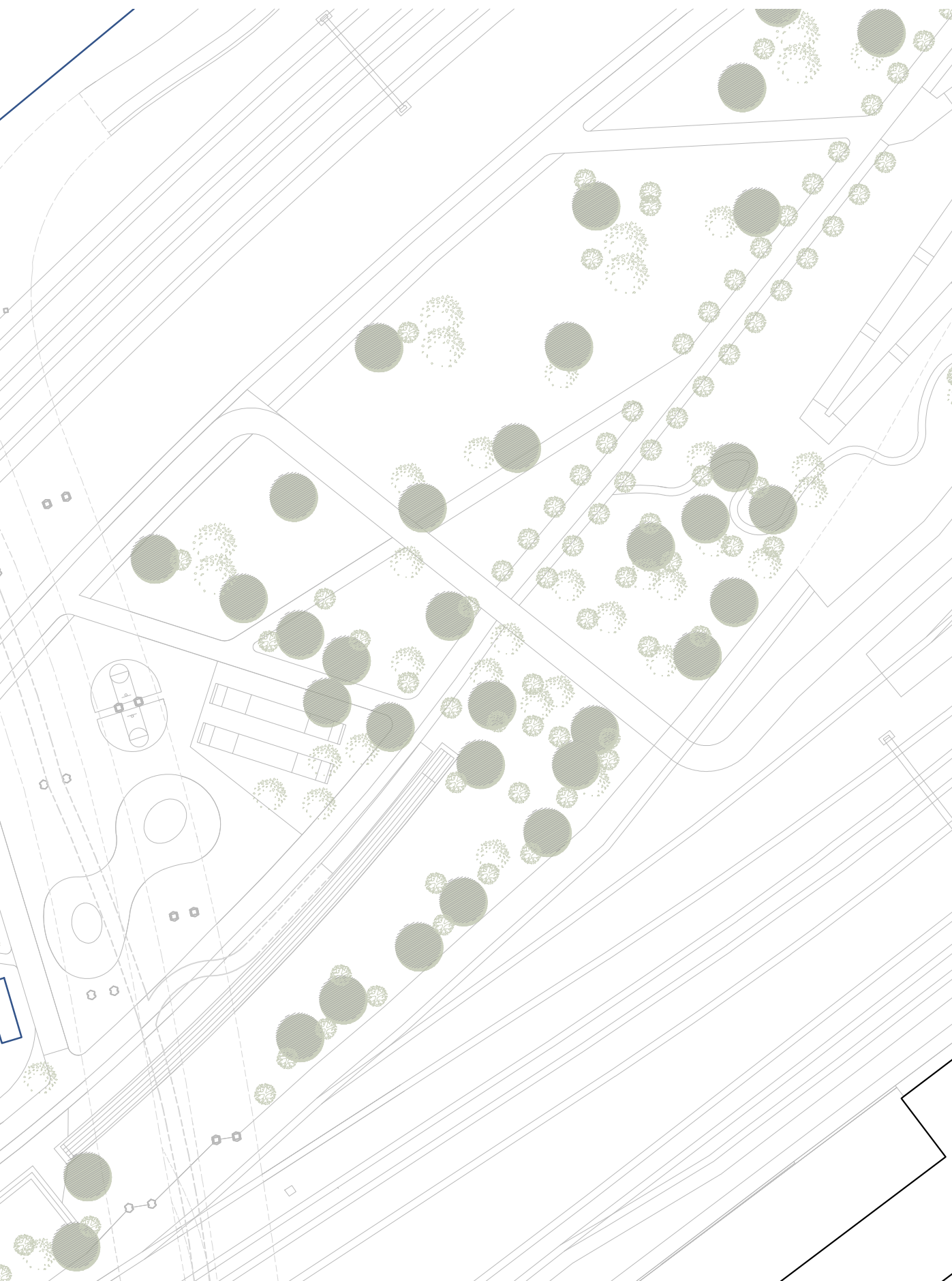
Prepojenie cez cestný most, ktoré nie je z dôvodu prevládajúceho dopravného charakteru nijak atraktívne pre peších a cyklistov je doplnené zavesenou lávkou prechádzajúcou medzi piliermi električkového mosta. Obdobné riešenie môžeme nájsť pri cyklistických lávkach pod mimoúrovňovou križovatkou v Zbraslavi.

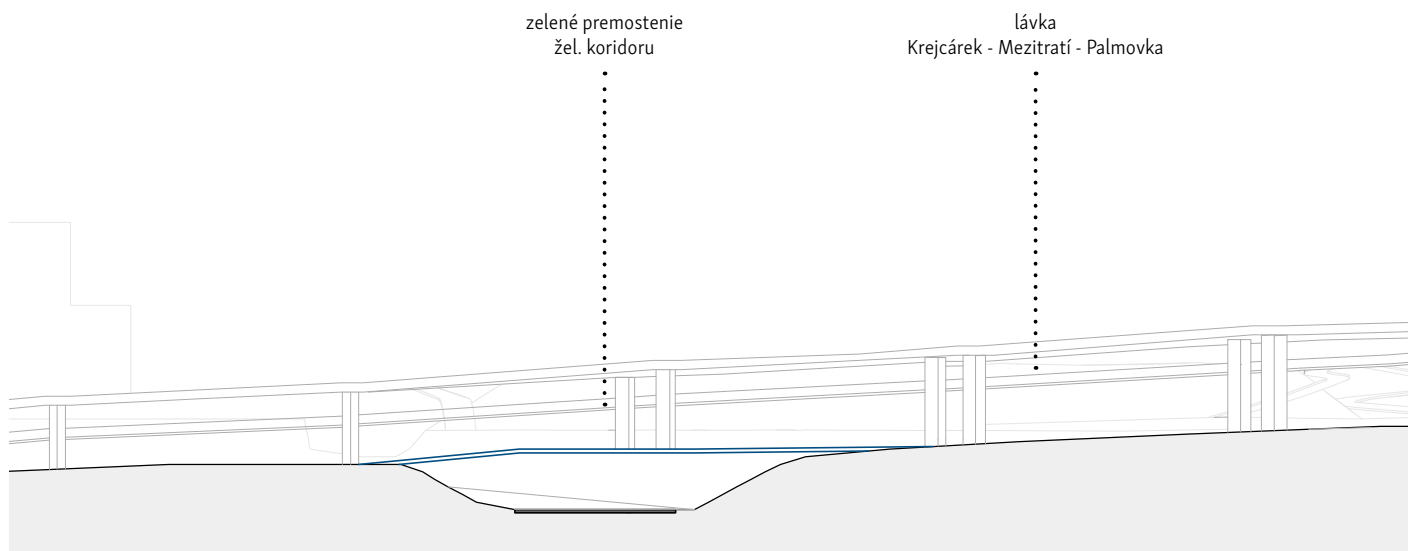
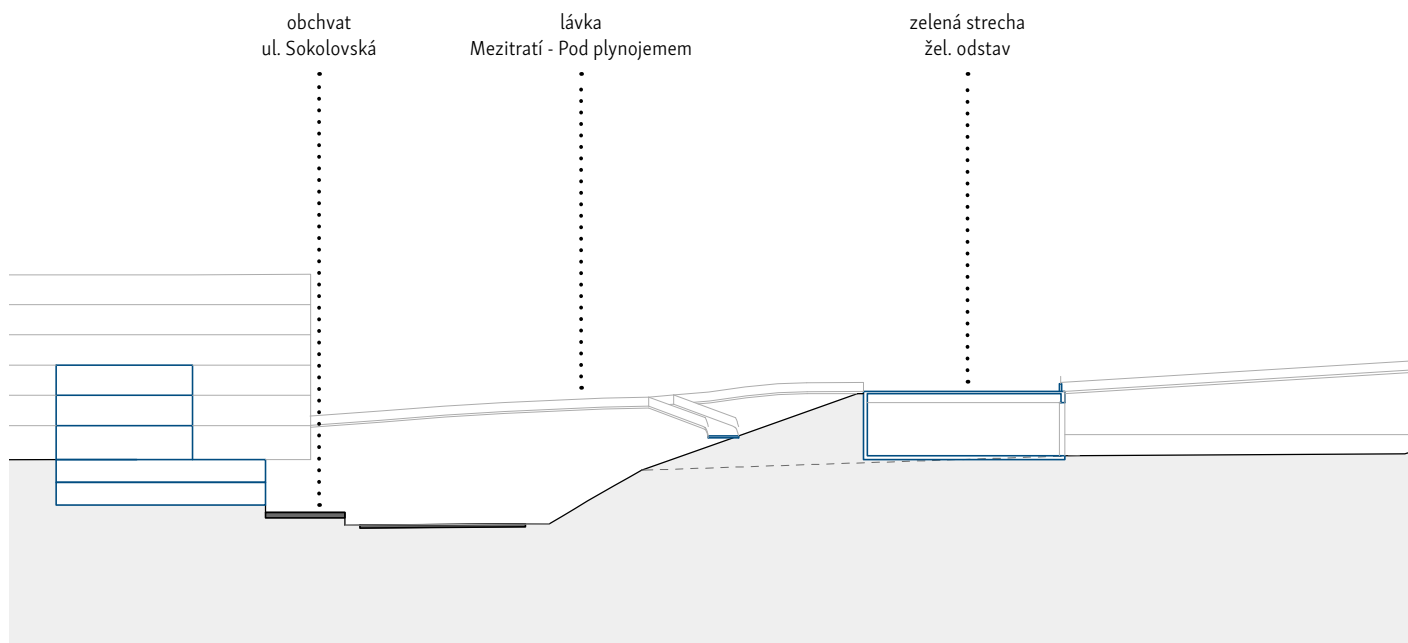


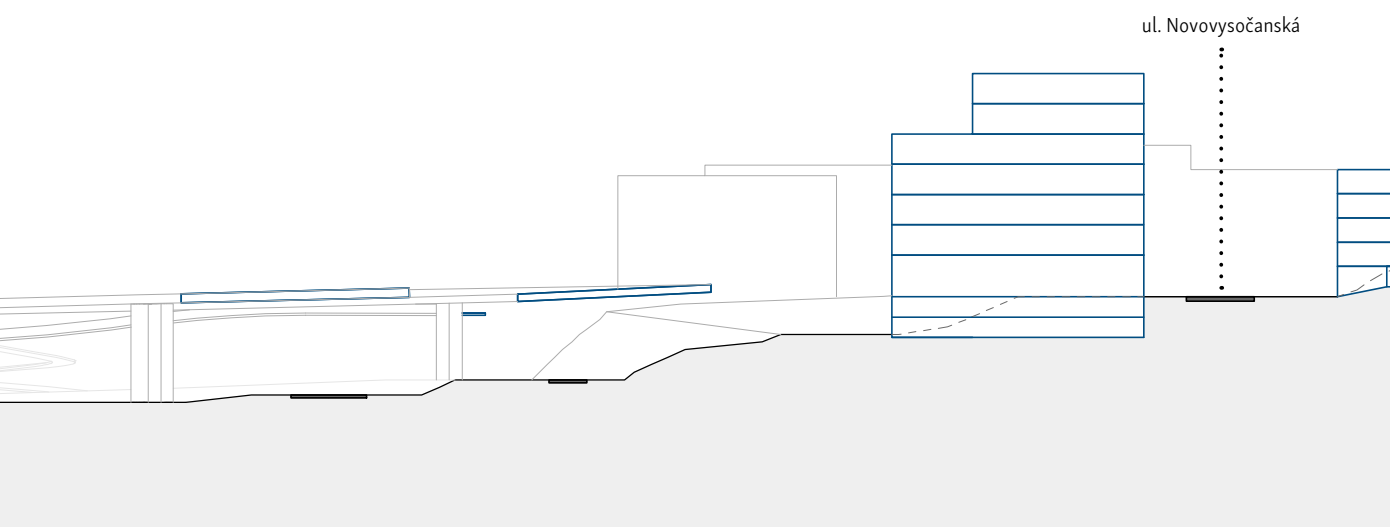
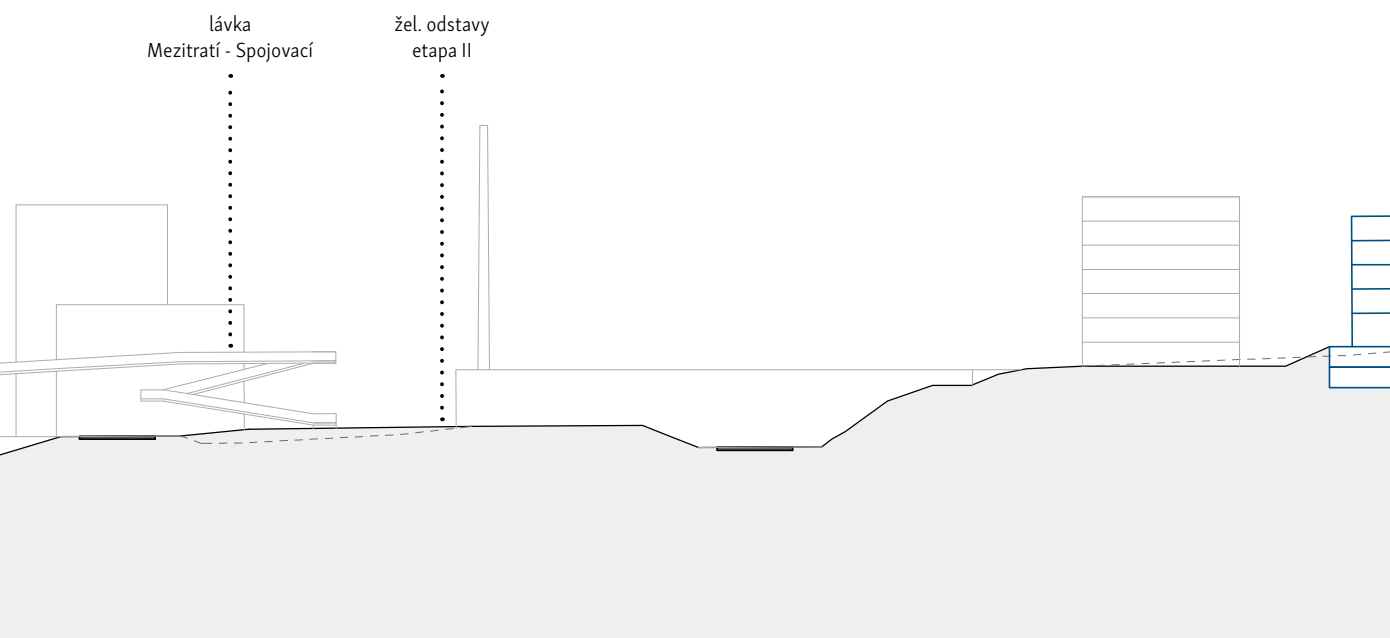


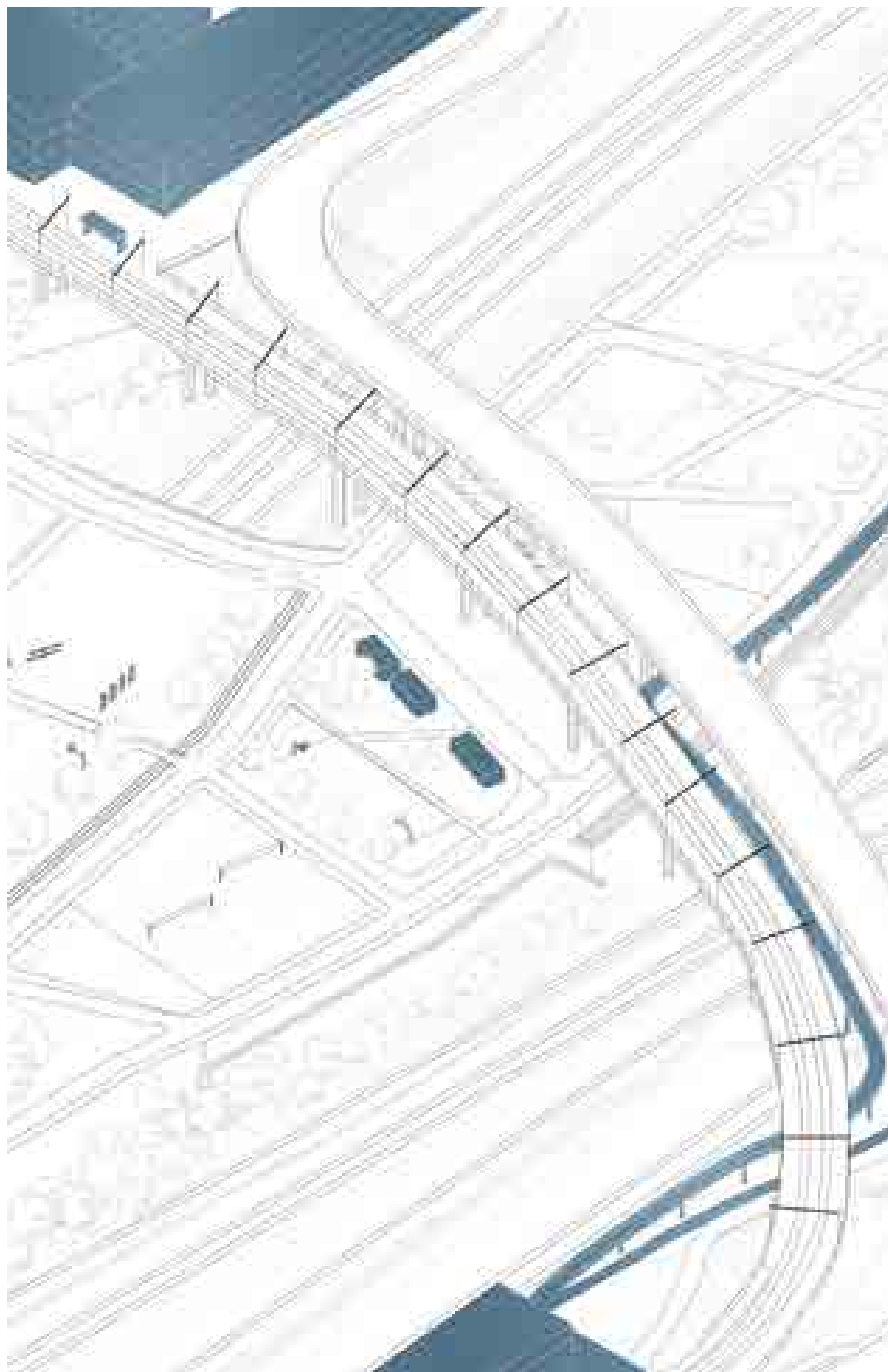














Novovysočanská

LOKALITA III



Koncept

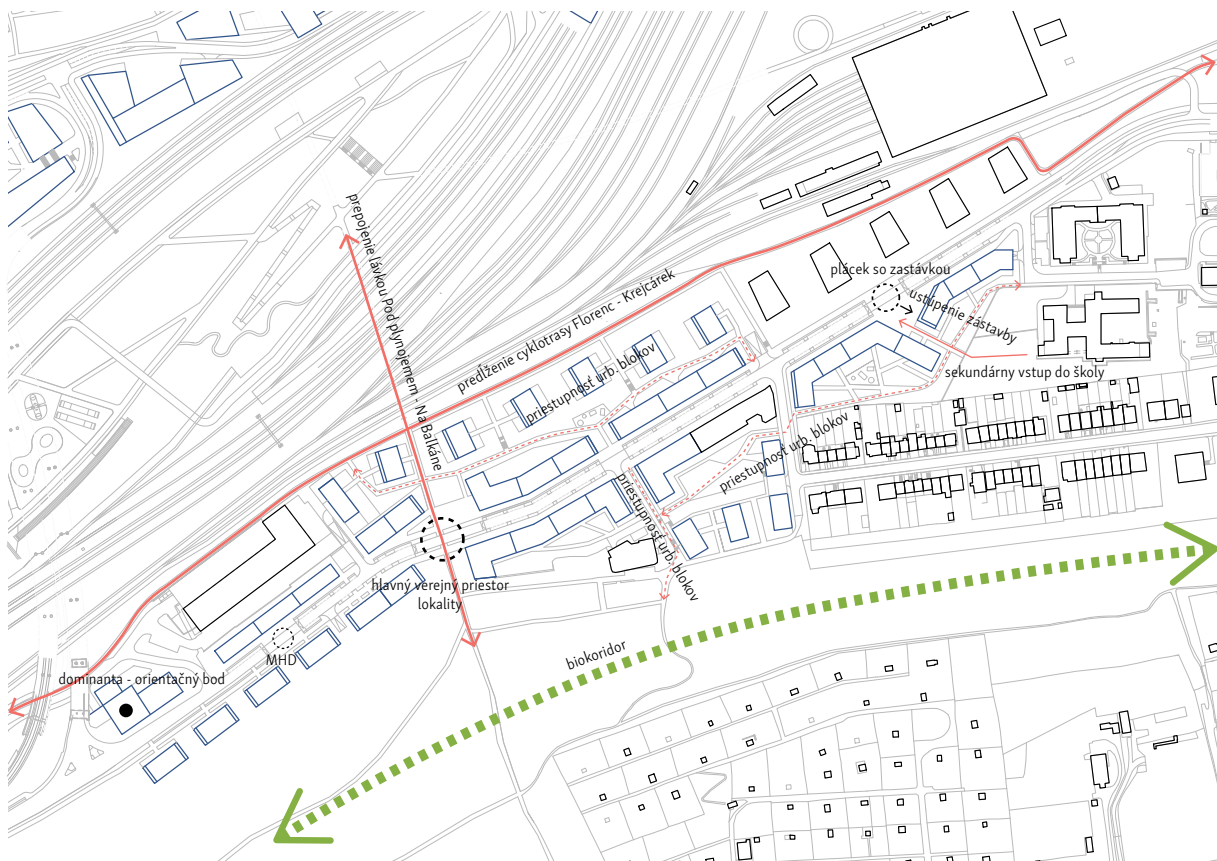
V súčasnej dobe má ulica Novovysočanská periférny charakter umocnený odstupom jestvojúcej zástavby od uličnej čiary a funkčným využitím. V návrhu sa preto počíta so zahustením a zpevnením uličnej čiary. Zároveň je navrhnutý nový profil celej ulice s pridaním parkovacieho pásu s výsadbou stromov a tri úseky, kde je vozovka vyvýšená do úrovne chodníka, a to v miestach autobusových zastávok a v mieste kde vyúsťuje lávka smerujúca ponad odstavné kolaje v Mezitratí. Spomínané opatrenia sú navrhované preto, aby napomohli zobytneniu ulice.

V mieste vyústenia lávky vzniká miesto, ktoré má ambíciu byť menším miestnym verejným priestorom ponúkajúcim možnosť zastaviť sa na trase zo Žižkova na Palmovku, a zároveň spoluvytvárať charakter tejto lokality.

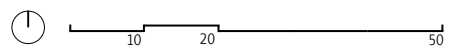
V severnej časti územia je navrhnuté pokračovanie cyklotrasy A5 od Krejcárku smerom k Novým Vysočanom križujúce spomínanú lávku.

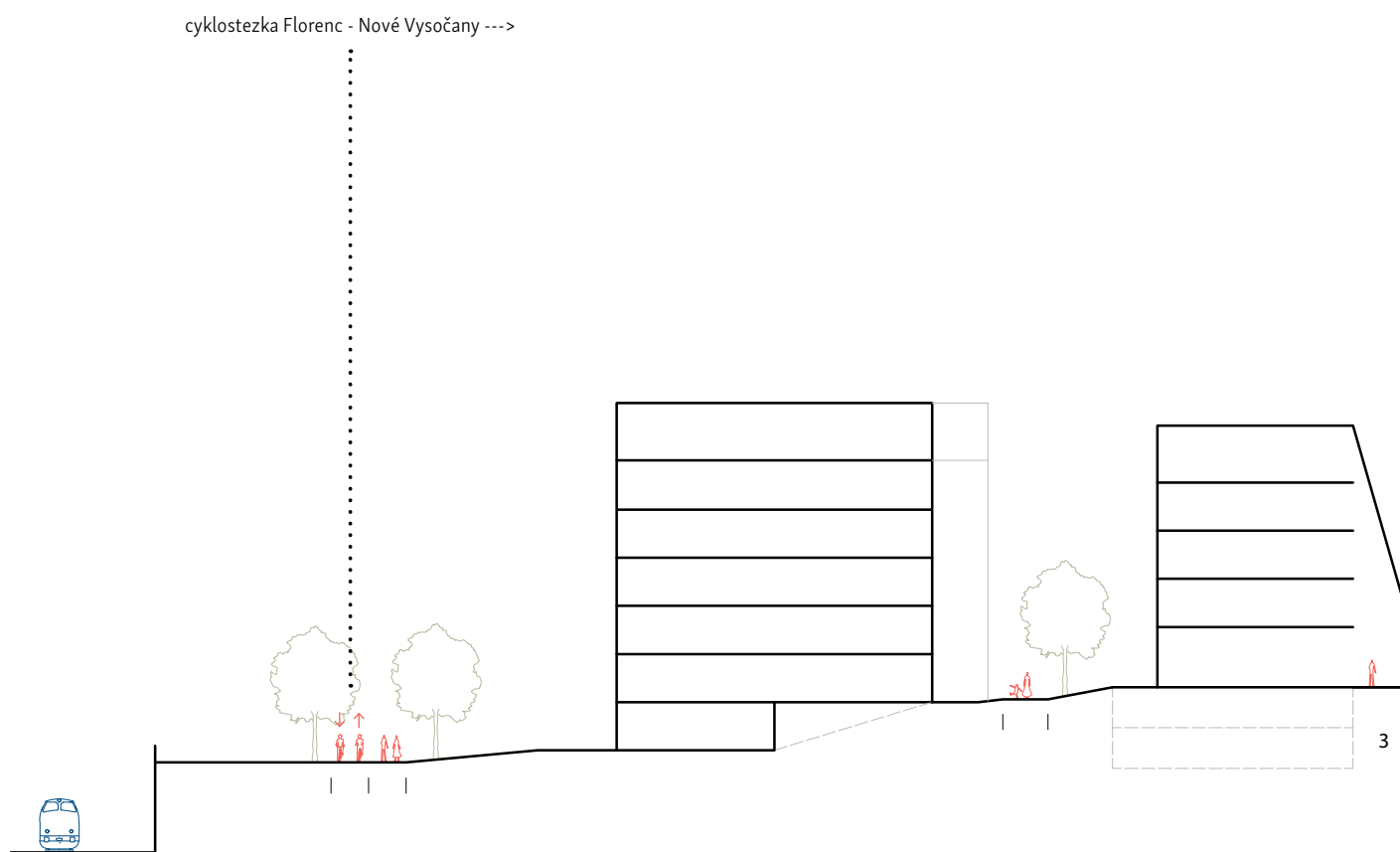
Pri križovatke na Krejcárku vzniká administratívna budova s vyššou podlažnosťou dotvorujúca systém dominant v celom území a naznačujúca začiatok súvislej zástavby.

Pri autobusovej zastávke Odlehlá vo východnej časti lokality vzniká ustúpením zástavby pláček naväzujúci na prechod do vnútrobloku a ďalej na navrhovaný sekundárny vstup do strednej školy.





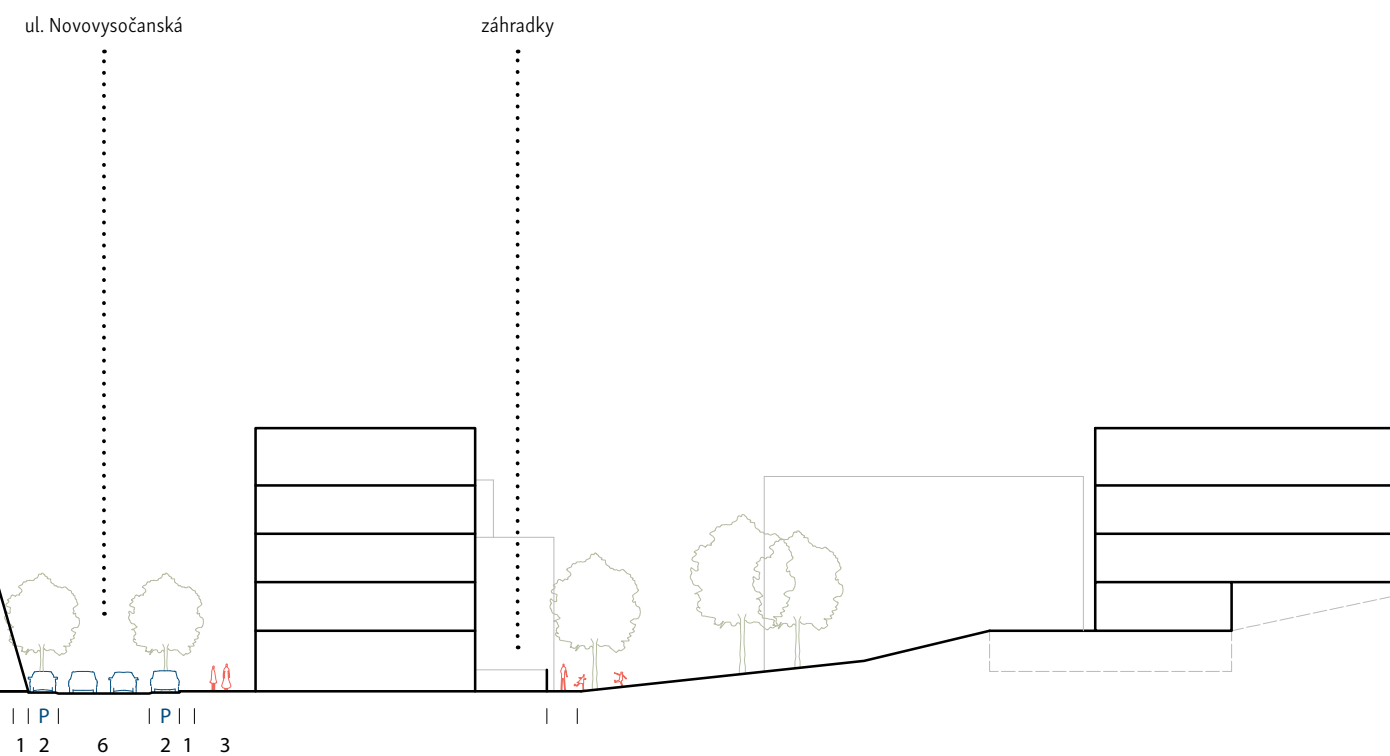




Charakteristika

Navrhovaná zástavba vytvára v ulici Novovysočanská pevnú uličnú čiaru čím umocňuje mestský charakter tejto lokality. Smerom do vnútroblokov sa štruktúra rozdeľuje a ponúka tak sekundárnu prístupnosť územím.

K bytovým domom sú pričlenené súkromné záhradky.





Čechia

LOKALITA IV



Koncept

Návrh v danej lokalite reaguje na okolitú zástavbu, a to jak zo západnej strany od sídliska Invalidovna predĺžením urbanistickej stopy peších prepojení a výškovou hladinou zástavby, tak z východnej strany, kde sa charakterom a nižšou hladinou zástavby prispôsobuje historickej budove usadlosti Sluncová.

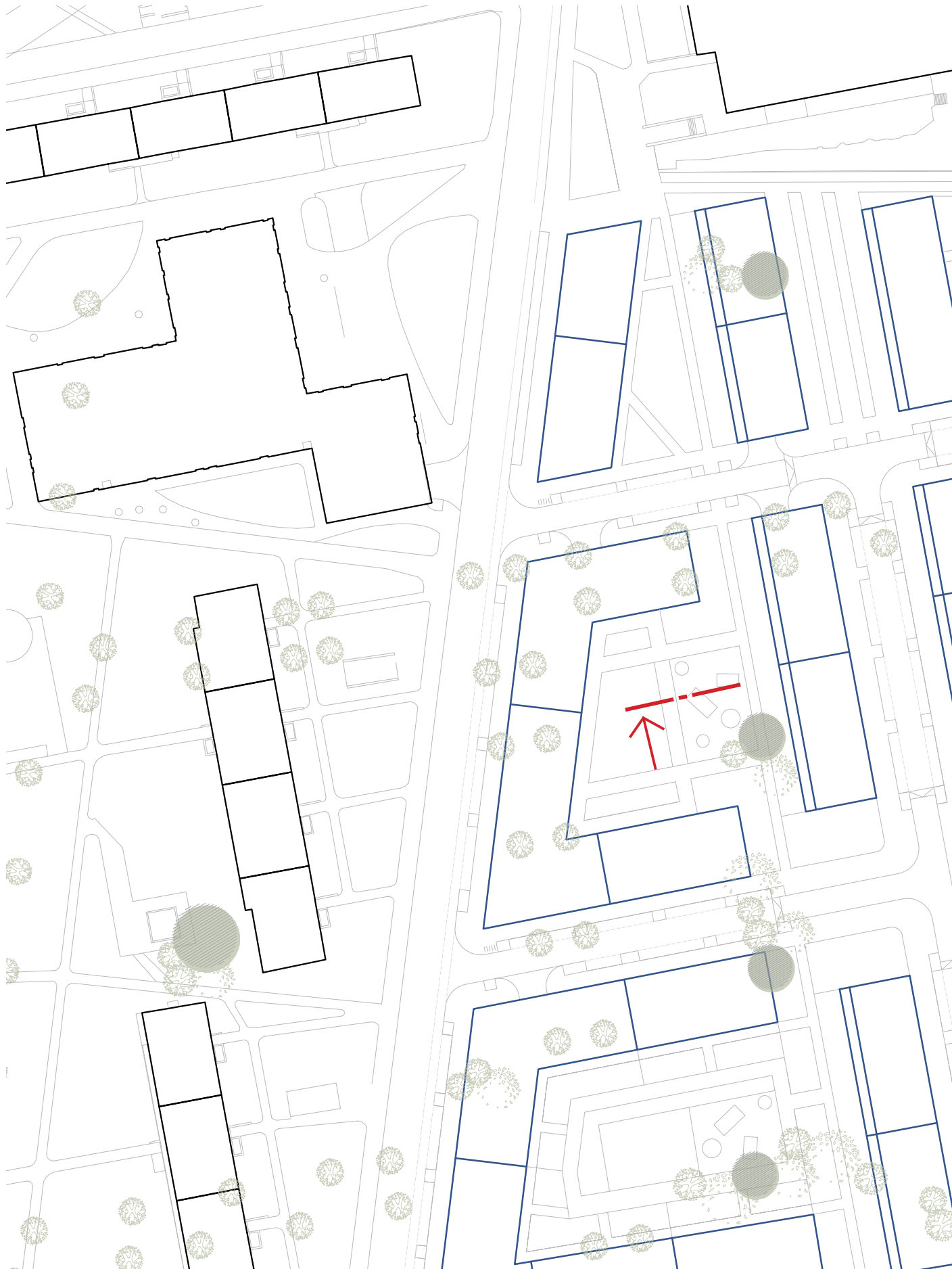
V severovýchodnej časti lokality vzniká zelená plocha, ktorá tvorí predpriestor jestvujúcej výškovej budove a ponúka možnosť oddychu v kludnom prostredí.

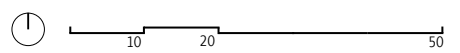
V severnej časti je napokon doplnená jestvujúca štruktúra spôsobom zlučiteľným s výstavbou bytových domov.

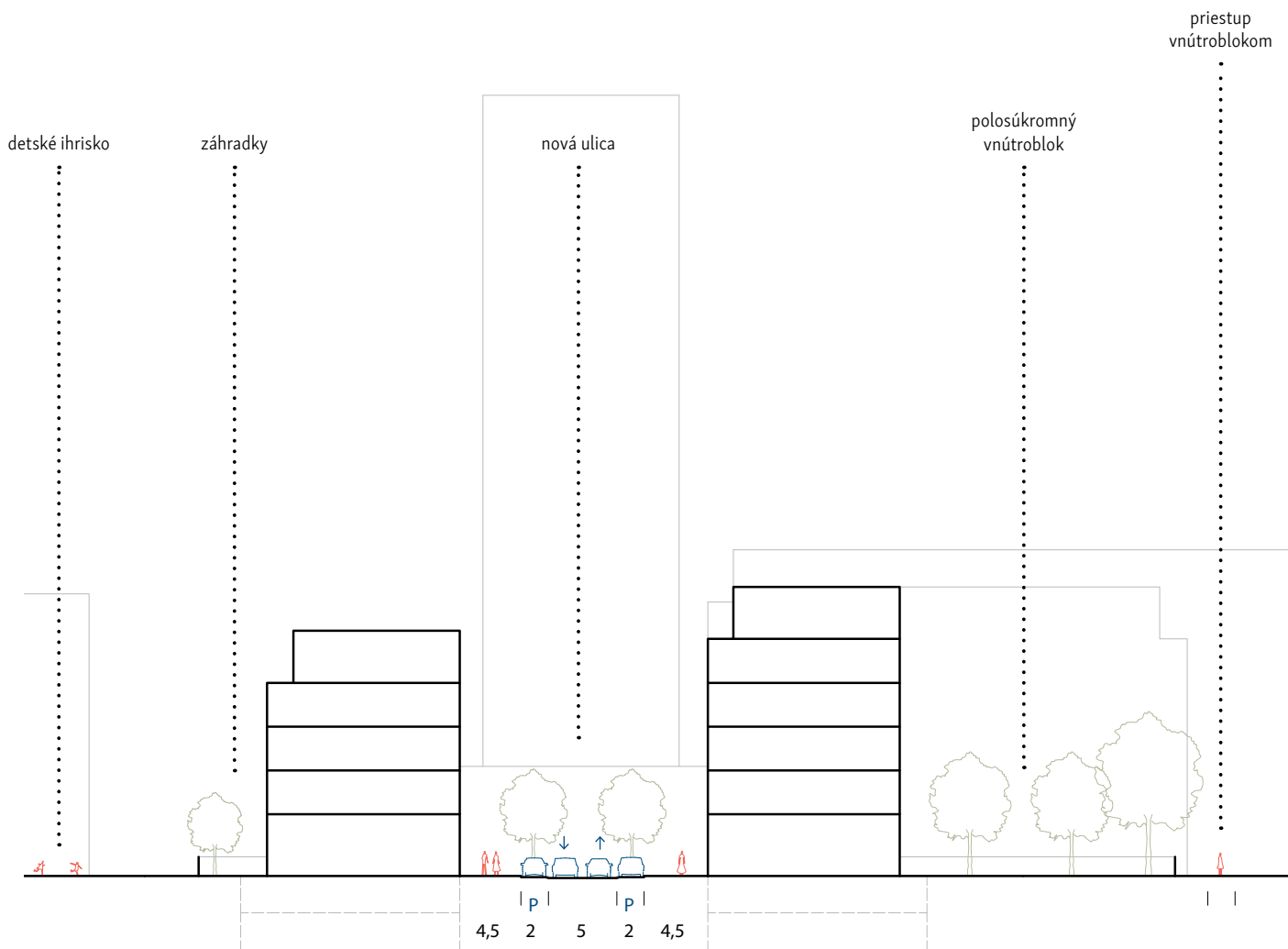
Ulica prechádzajúca srdcom lokality tvorí hlavnú osu, ktorá vrcholí dominantou hotela Olympic, a na ktorej vzniká menšie námestie charakteru zdieľaného priestoru v jednej výškovej úrovni.

Hlavná osa je doplnená zelenou osou nasmerovanou na usadlosť Sluncová a ďalej naväzujúcou na pešie prepojenie popod železničnú trať. Vzniká tak priehľad a zelený predpriestor kultúrnej pamiatky. Prístup k podchodu sa križuje s lineárnym parkom a približne v tomto mieste je terénne vhodné vytvoriť menšiu vodnú plochu napájanú studničkou Hájnovka, ktorá je v dnešnej dobe neprístupná. Charakter ulice U Sluncové v tomto mieste je zlučiteľný s oddychom v parku pri vodnej ploche a nevytvára fyzickú alebo vnemovú bariéru.





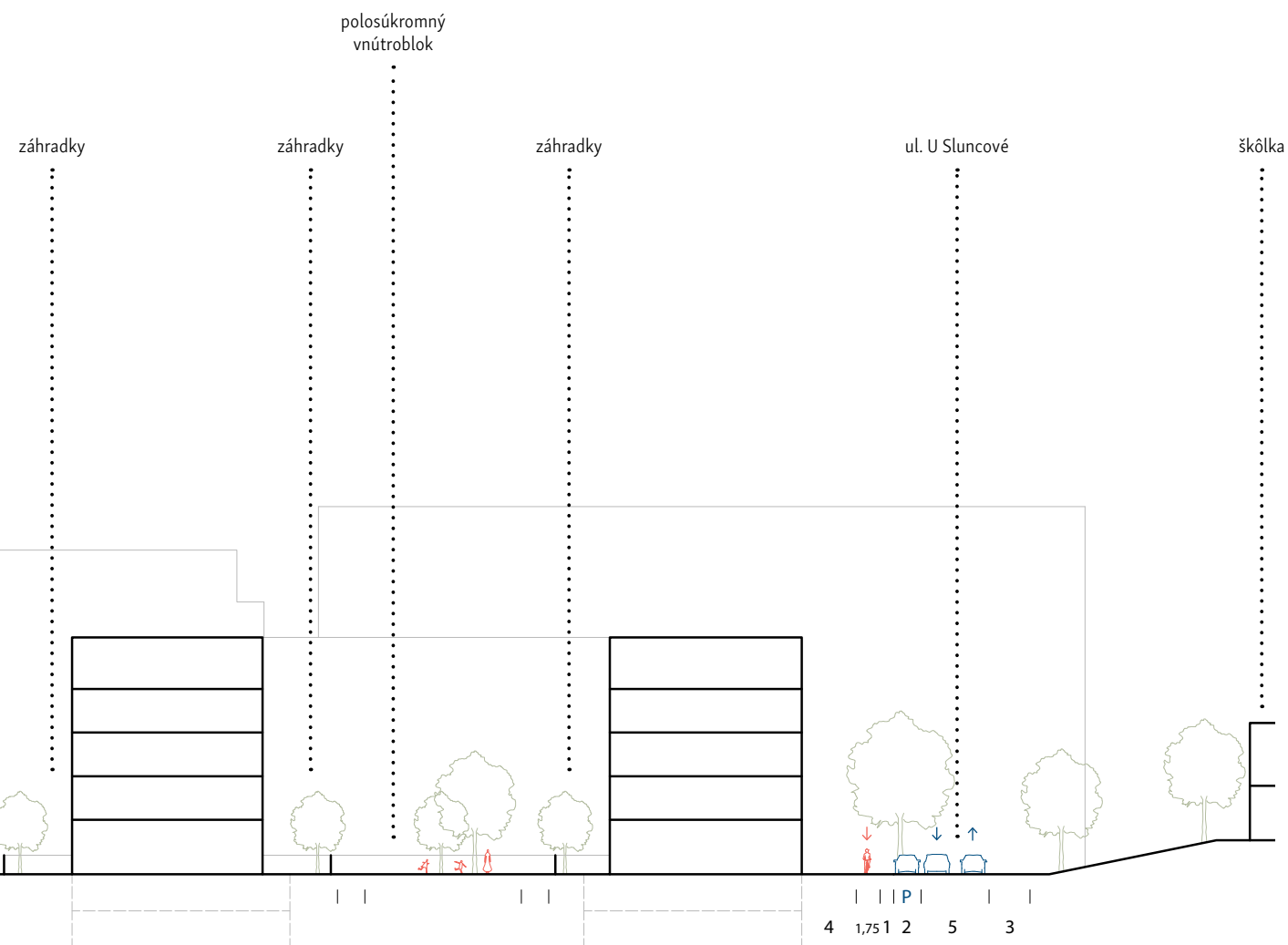


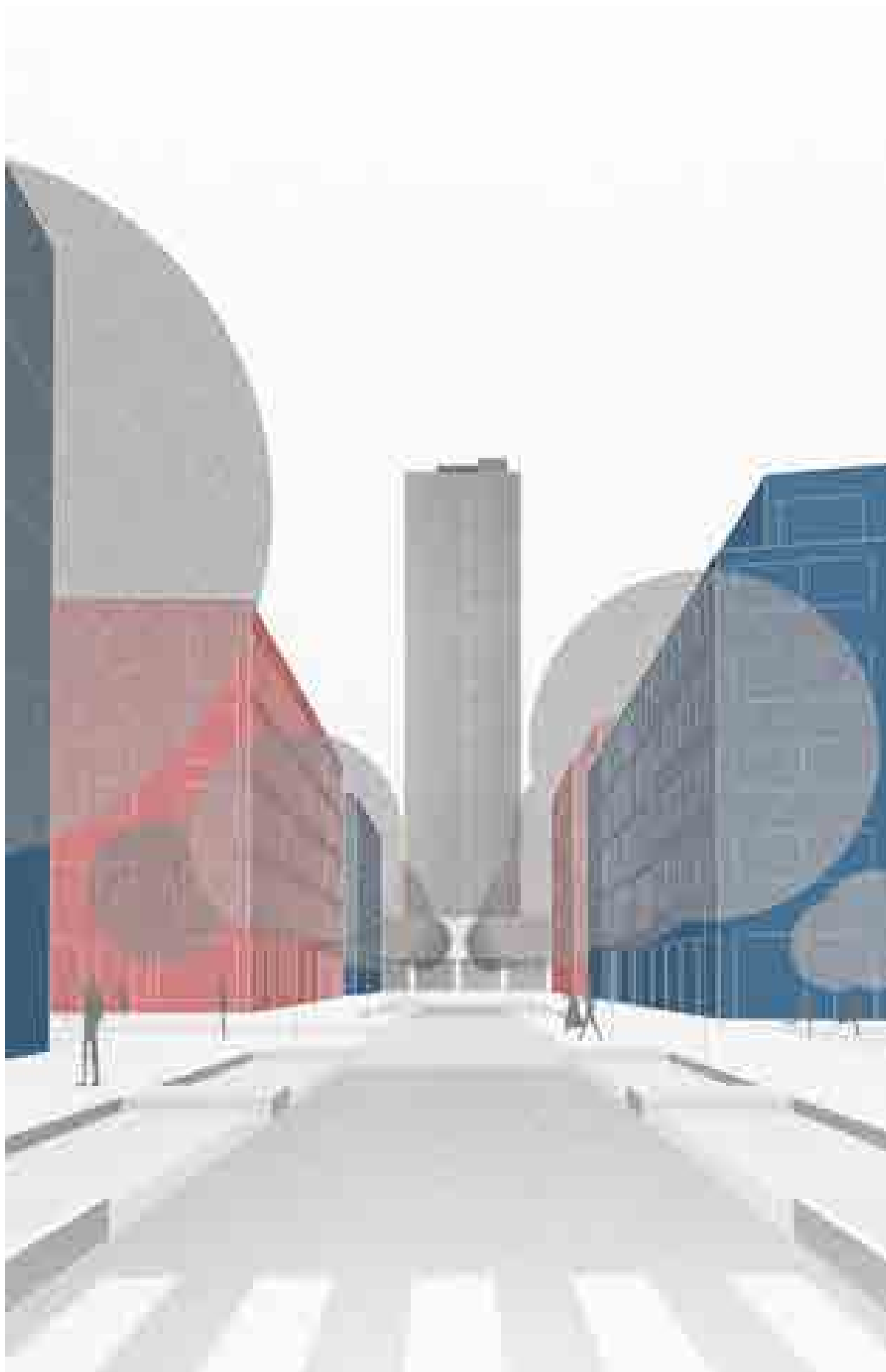


Charakteristika

Charakter navrhovanej zástavby sa postupne mení smerom od sídliska Invalidovna kde reaguje na okolitú zástavbu a vytvára zpevnenú uličnú čiaru v kontraste s modernistickým sídliskom až po postupné rozdrobenie a zníženie štruktúry smerom k usadlosti Sluncová.

Vnútrobloky bytových domov ponúkajú čiastočnú alebo úplnú prístupnosť, prípadne je v nich rozvinutá hierarchia polosúkromných a verejných priestorov. Často je však toto rozhranie skôr psychické ako fyzické.









U Sluncové

LOKALITA V

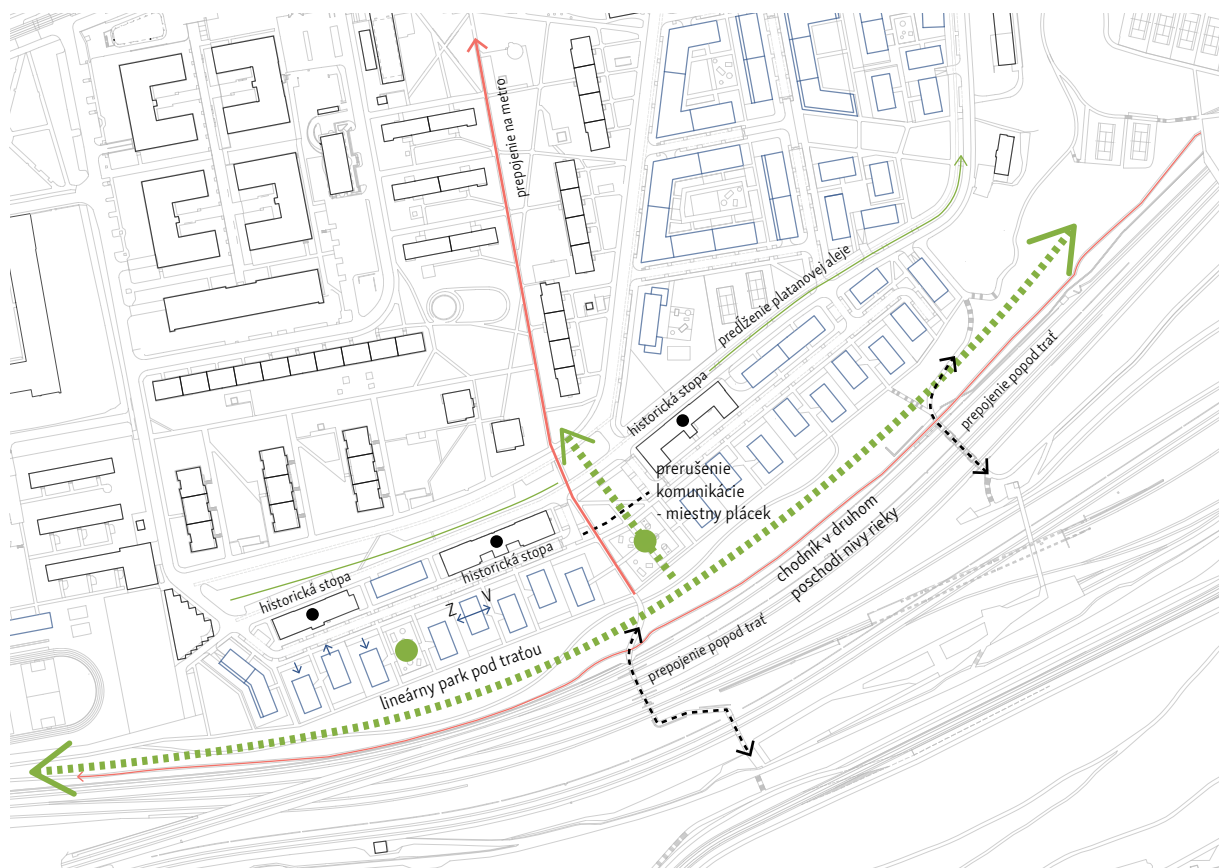


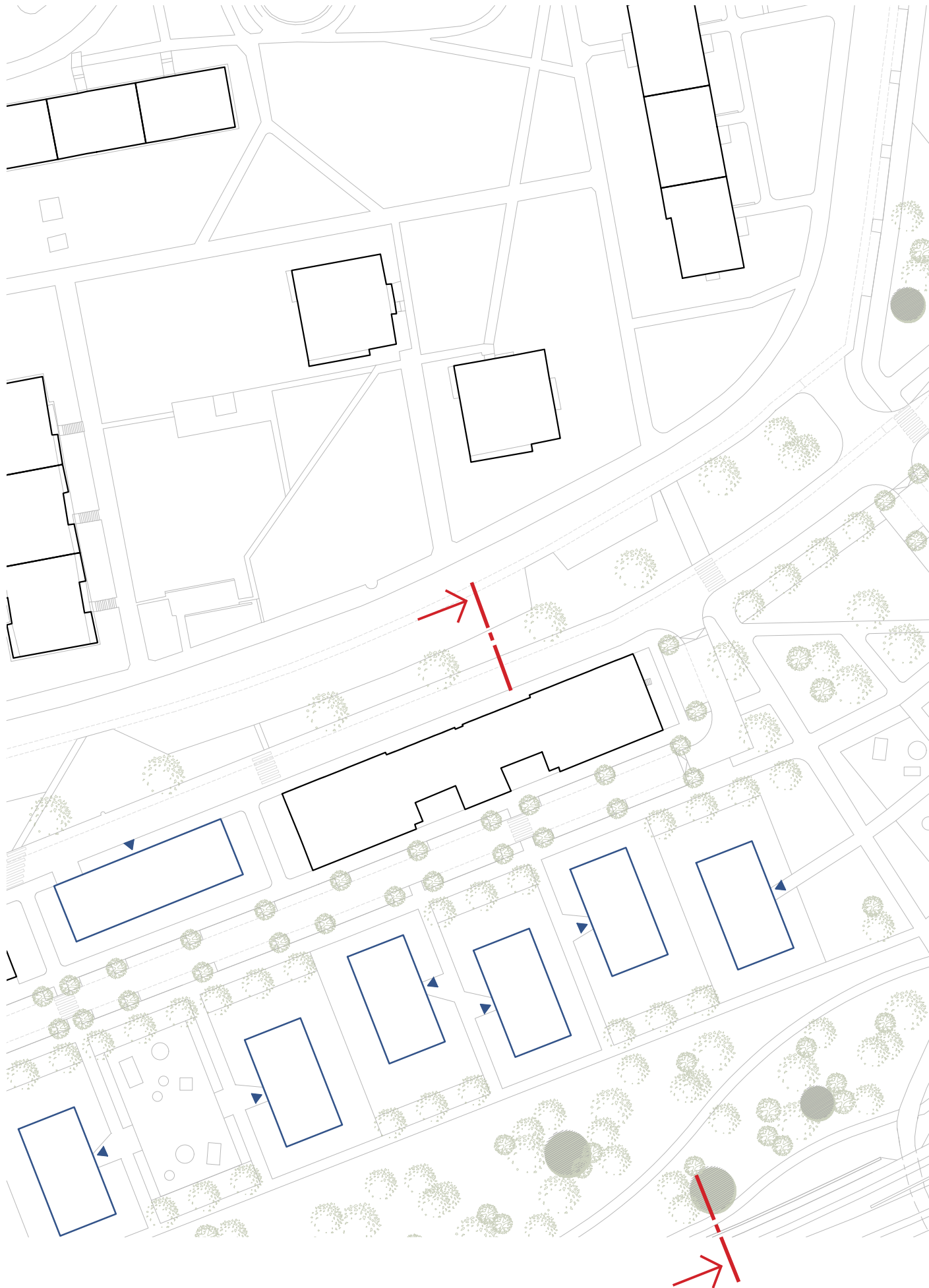
Koncept

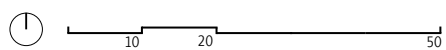
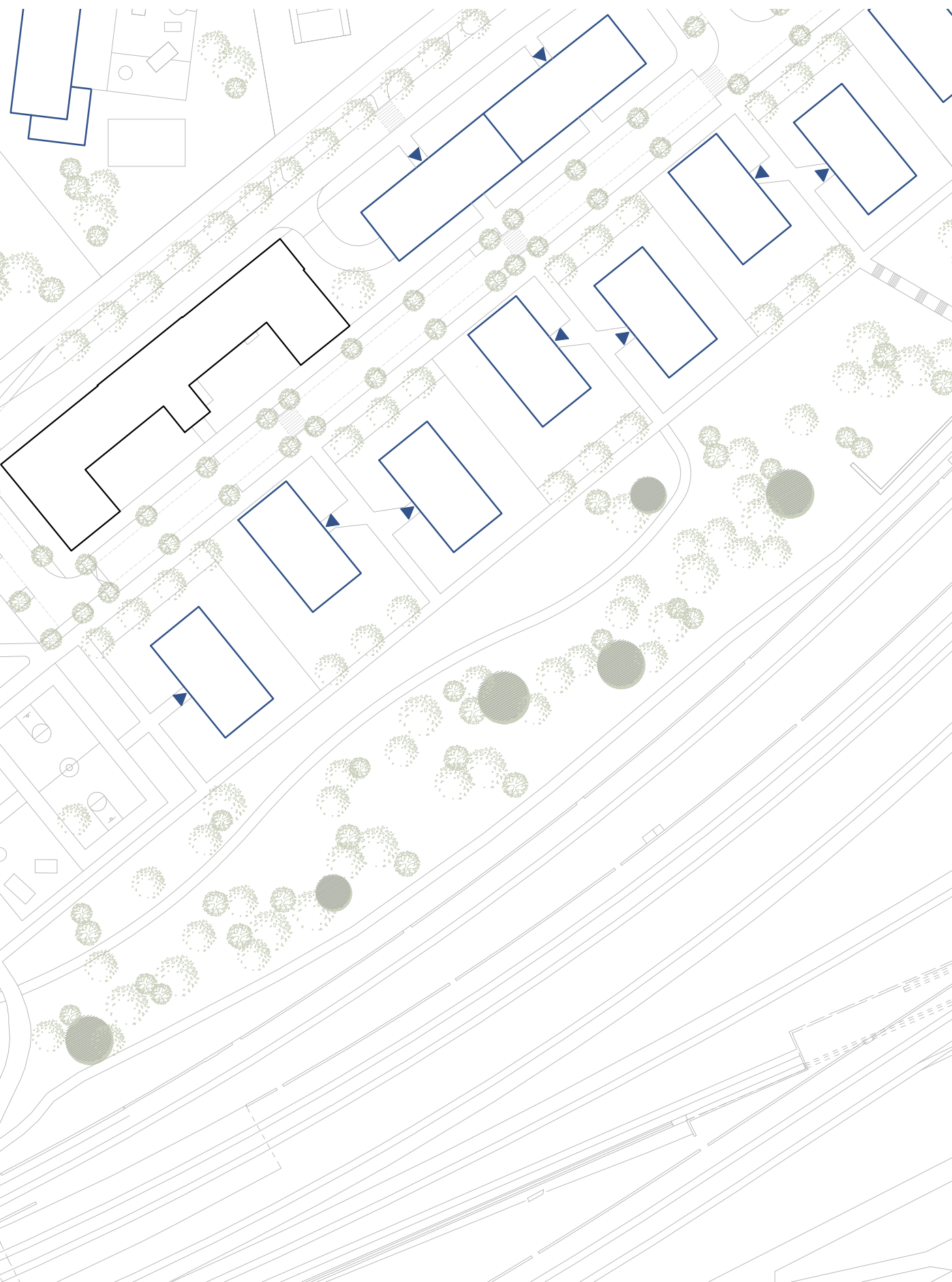
Daná lokalita je zanesená v návrhu metropolitného plánu ako transformačná plocha. V súčasnej dobe sú stávajúce objekty využívané Armádou ČR. V návrhu sa počíta s demolíciou väčšiny týchto objektov až na výnimku troch budov orientovaných do ulice U Sluncové a nahradením obytnou štruktúrou. Zachováva sa tak historická stopa, taktiež v náznaču podporená kolmou orientáciou novo navrhovanej štruktúry, a zároveň sa narušuje monofunkčnosť tejto lokality.

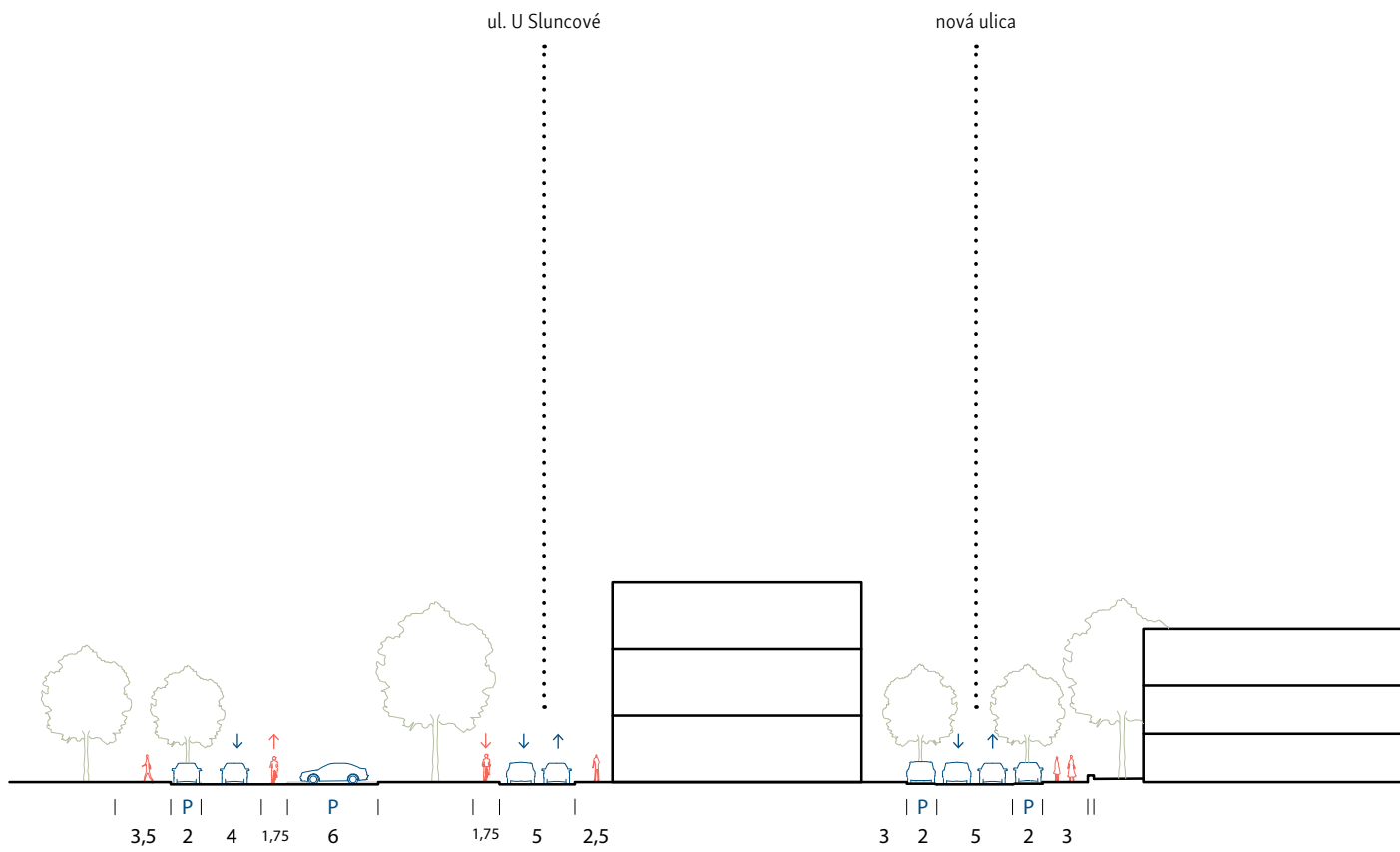
Zástavba je obsluhovaná novou ulicou, ktorá sa napojuje na ul. U Sluncové a v centre urbanistického celku je pretrhnutá. Vzniká tak parková plocha s ihriskami naväzujúca na lineárny park rozprestierajúci sa medzi zástavbou a železničnou traťou. Táto plocha zároveň vytvára predpriestor k inak nenápadnému pešiemu prepojeniu popod trať, ktoré pokračuje skrz sídlisko Invalidovna a ústi pri vstupe do metra, akcentuje ho a zatriktívňuje. V lineárnom parku je trasovaný chodník v druhom poschodí nivy rieky Vltava na vyššej úrovni ponúkajúci zaujímavé priehľady okolitou zástavbou.

Zástavba je navrhovaná tak, aby väčšina bytov mala orientáciu východ - západ, a zároveň je každý druhý bytový dom odsunutý od uličnej čiar smerom do parku aby nevznikli nepríjemné pohľady z bytov do susedných bytov.



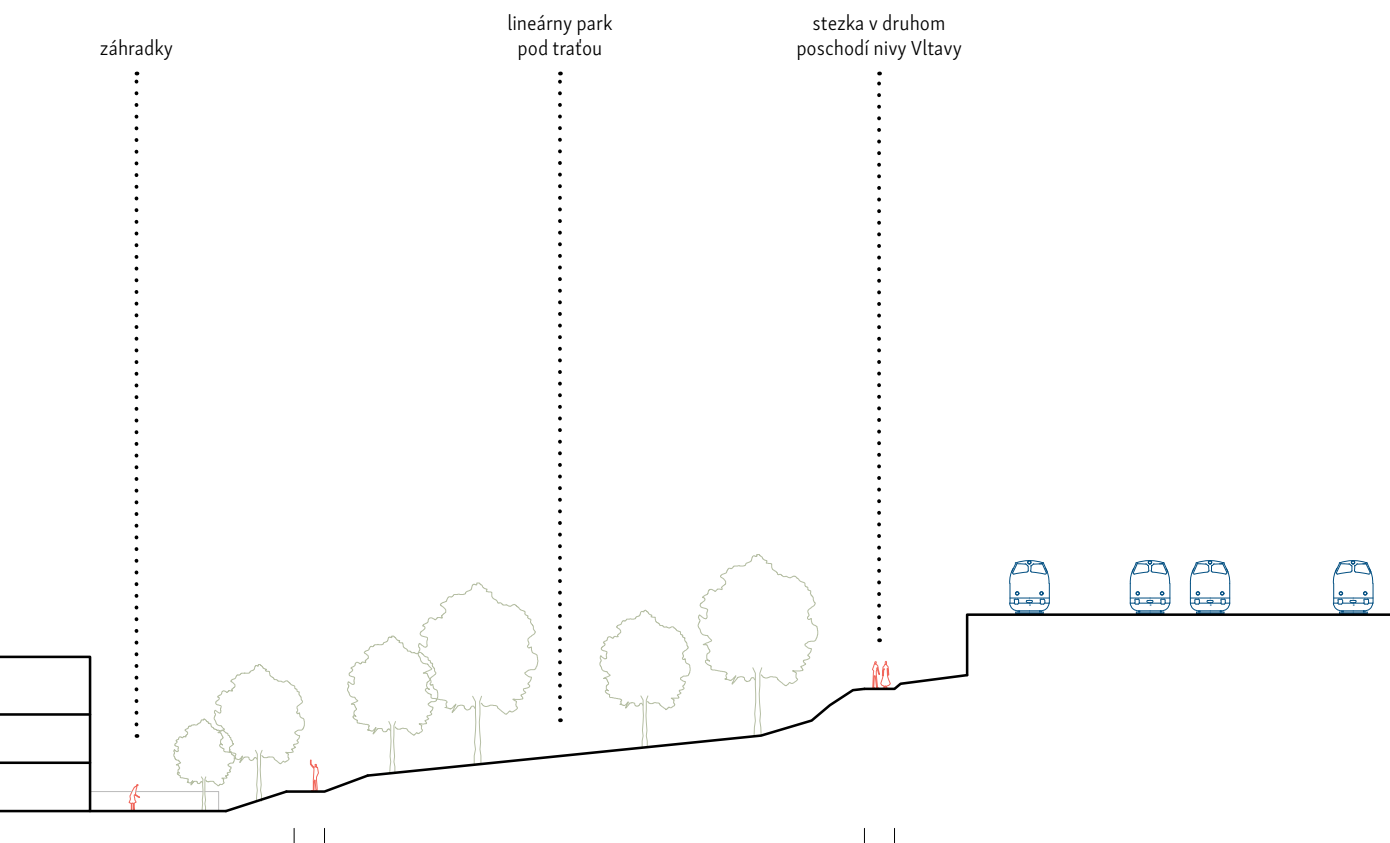


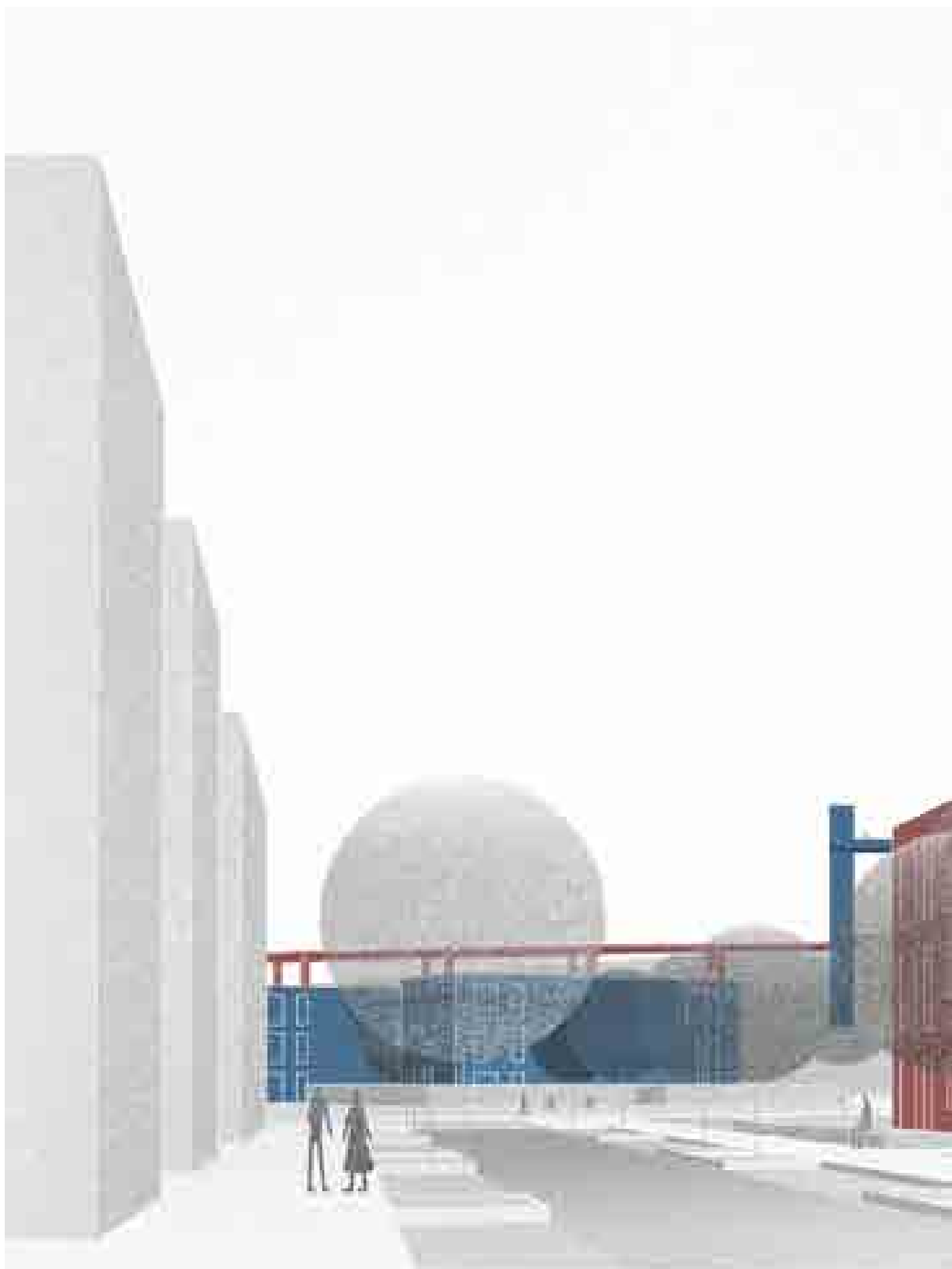


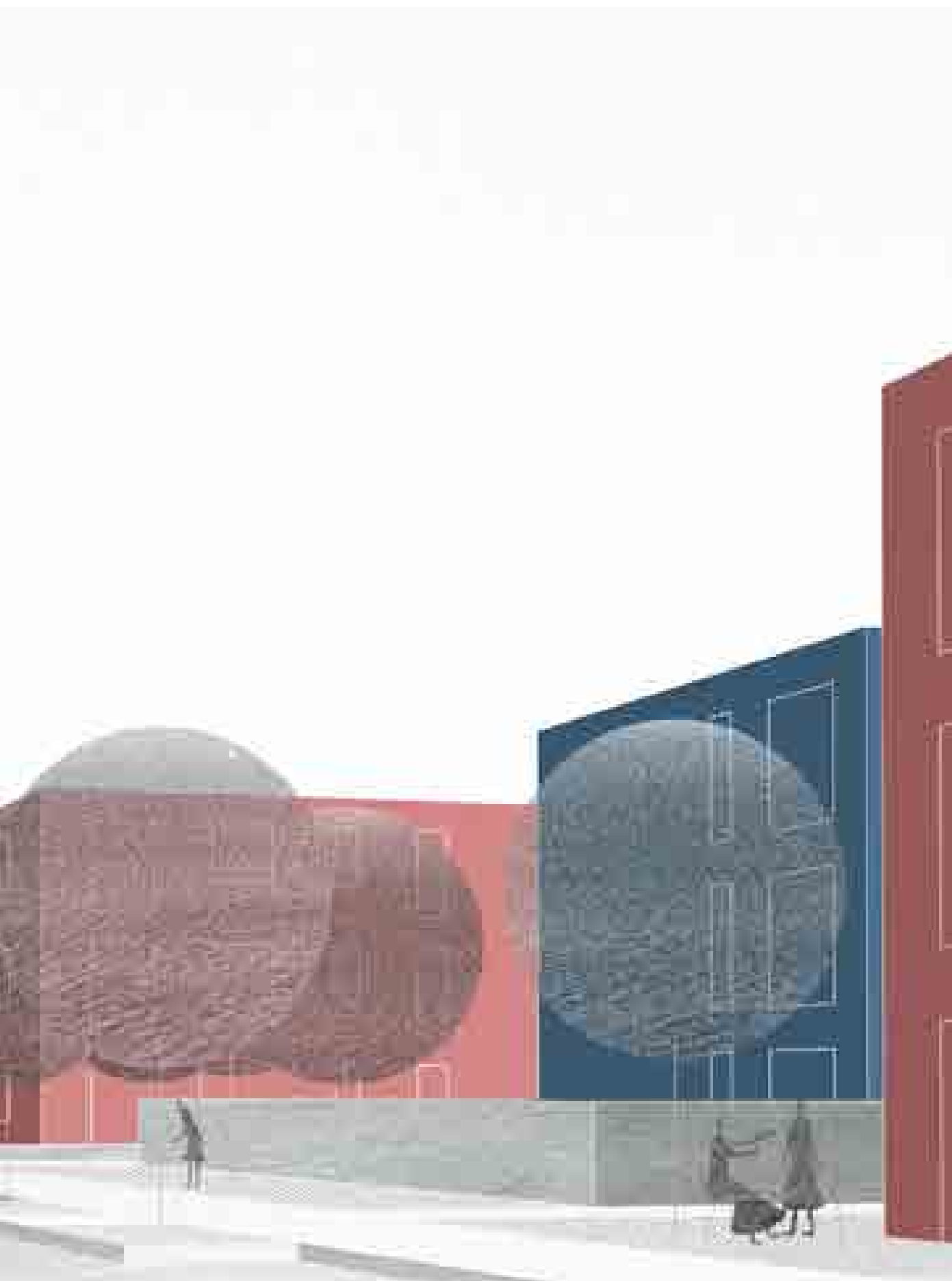


Charakteristika

Navrhovaná štruktúra má susedský chrakter s nízkou troj až štvorpodlažnou výškou zástavby. V úrovni ulice sa striedajú plochy verejne s plochami súkromných predzáhradok. Zástavba nevytvára nepriestupný urbánny blok, ale je prerezaná systémom chodníčkov, ktoré prepojujú ulicu s lineárnym parkom pod traťou.









Invalidovna

LOKALITA VI



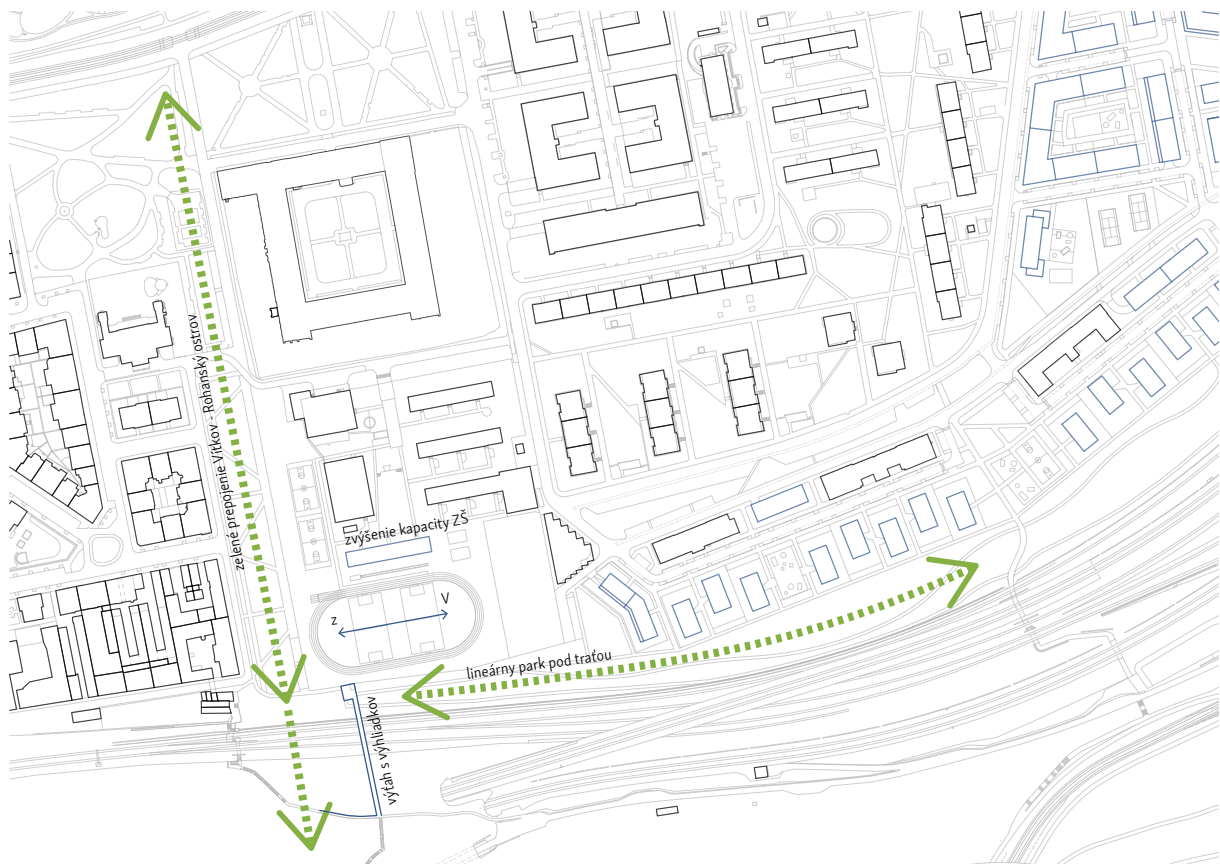
Koncept

V území pod železničnou traťou je v návrhu metropolitného plánu transformačná plocha, ktorá v dnešnej dobe predstavuje neprešupnú bariéru a vytvára spolu so základnou školou P.Strozziho obrovský uzavretý urbánny blok.

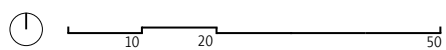
Cieľom návrhu je prerušenie tejto bariéry a napojenie pešieho podchodu na navrhovaný lineárny park tiahnući sa popod železničnú trať.

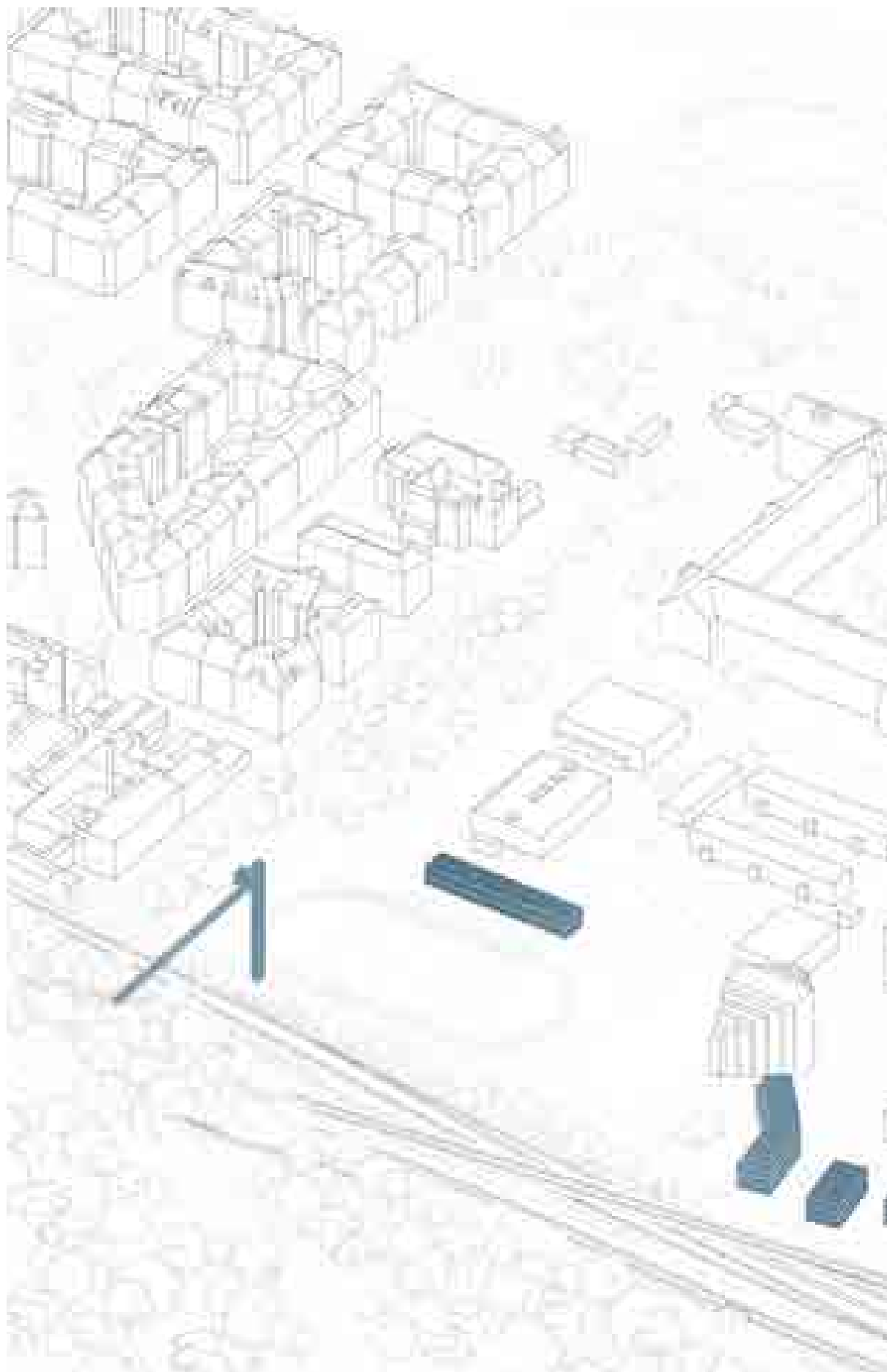
Atletický ovál prislúchajúci k základnej škole je presunutý k trati a mení sa jeho orientácia, ktorá je z hľadiska využívania ihrísk výhodnejšia. Vzniká tak priestor pre zelené prepojenie Vítkov - Invalidovna - Vltava, s ktorým počíta aj aktuálna urbanistická štúdia na Rohanský ostrov od pavel hnilička architekti.

Toto prepojenie je akcentované výťahom s výhliadkovou lávkou ponad železničnú trať ponúkajúcou zaujímavé pohľady ponad okolitú zástavbu.











Ohrada

LOKALITA VIII



Koncept

Najväčším problémom v tejto lokalite je mimoúrovňové kríženie ul. Pod Krejcárkom s električkovou traťou, ktoré vytvára priestory periférneho charakteru, a zároveň pre-rušuje biokoridor zanesený v ÚSES. Konceptom je reorganizácia dopravy a to tak, že vozovka kopíruje výškovú úroveň električkového telesa a vo vhodnom okamihu z pohľadu bezpečnosti premávky úroveňno kríži trať aby v križovatke pri Krejcárku bola zachovaná križovatka tvaru písmena T a nájazd na most ponad Mezitratí. Do križovatky na Ohrade električka vchádza v ose a neznižuje sa tak kapacita vyťaženej križovatky.

Ponad dopravnú infraštruktúru je vo vhodnom mieste vzhľadom na okolitý terén navrhnutý ekodukt, ktorý slúži zároveň ako pešie prepojenie a plní tak funkciu stávajúcej lávky.

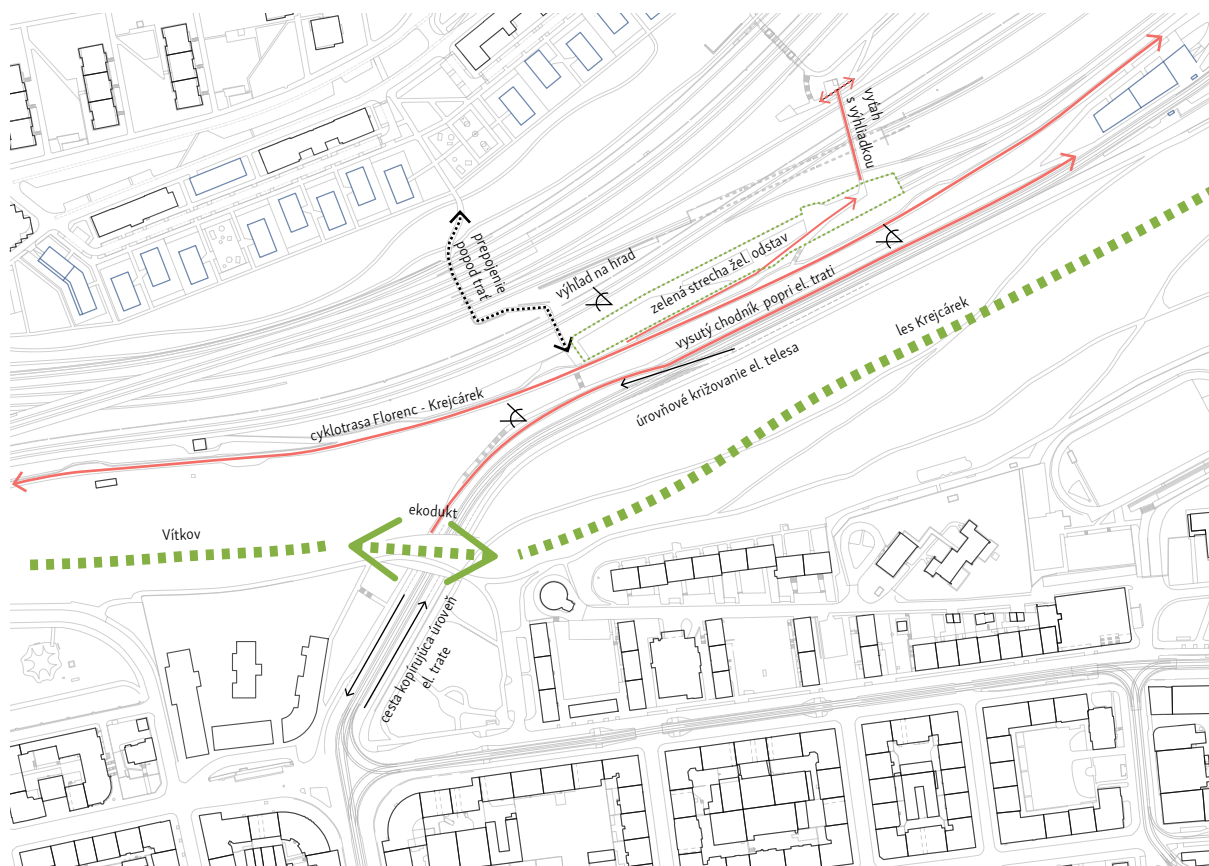
Popri električkovej trati je navrhnutý vysutý chodník naväzujúci na zastávku Krejcárek ponúkajúci chodcom zaujímavé výhľady na panorámu Prahy.

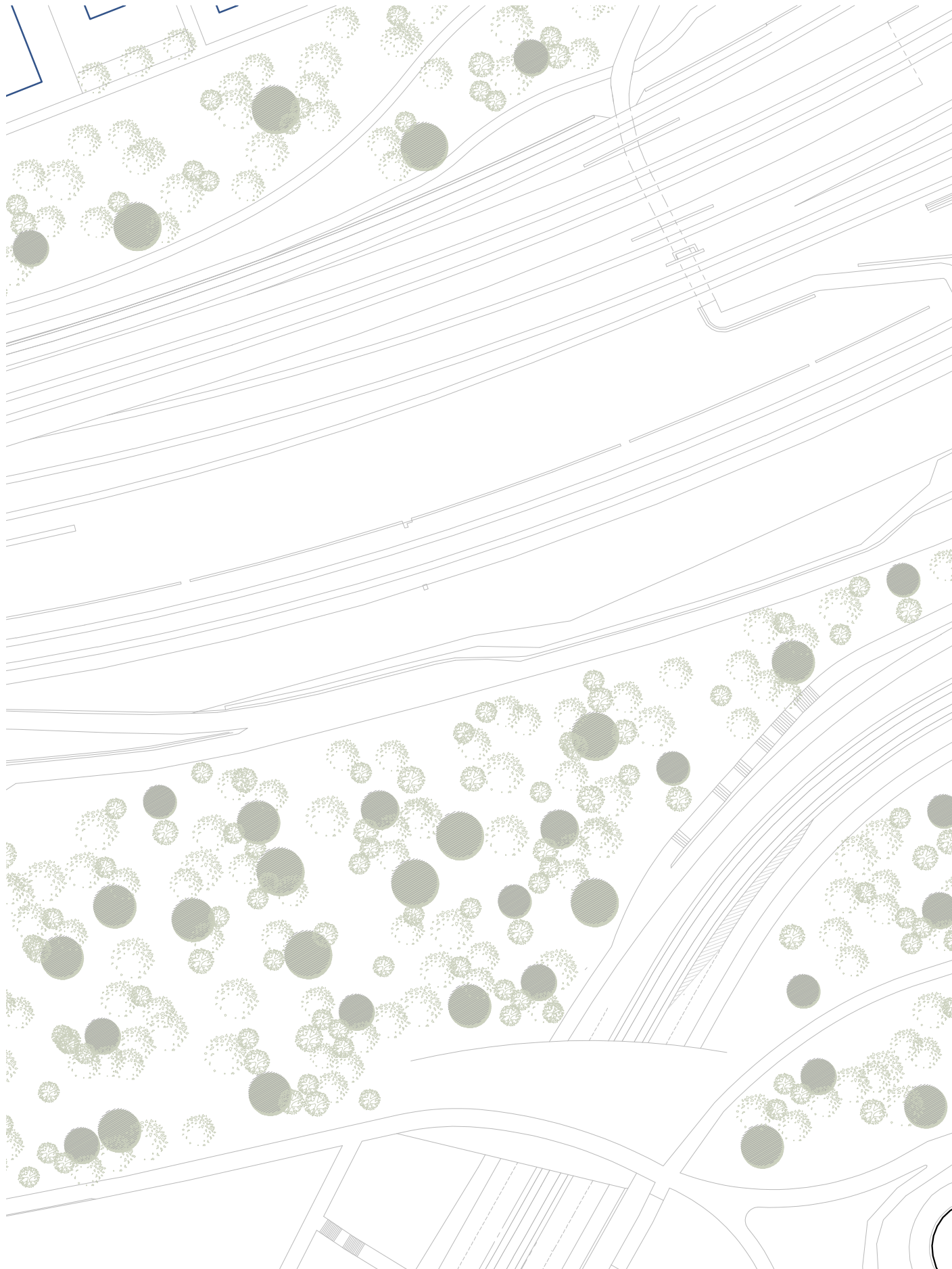
Západná časť železničných odstavov je navrhnutá so zelenou pobytovou plochou a naväzuje rampou a schodiskom

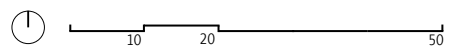
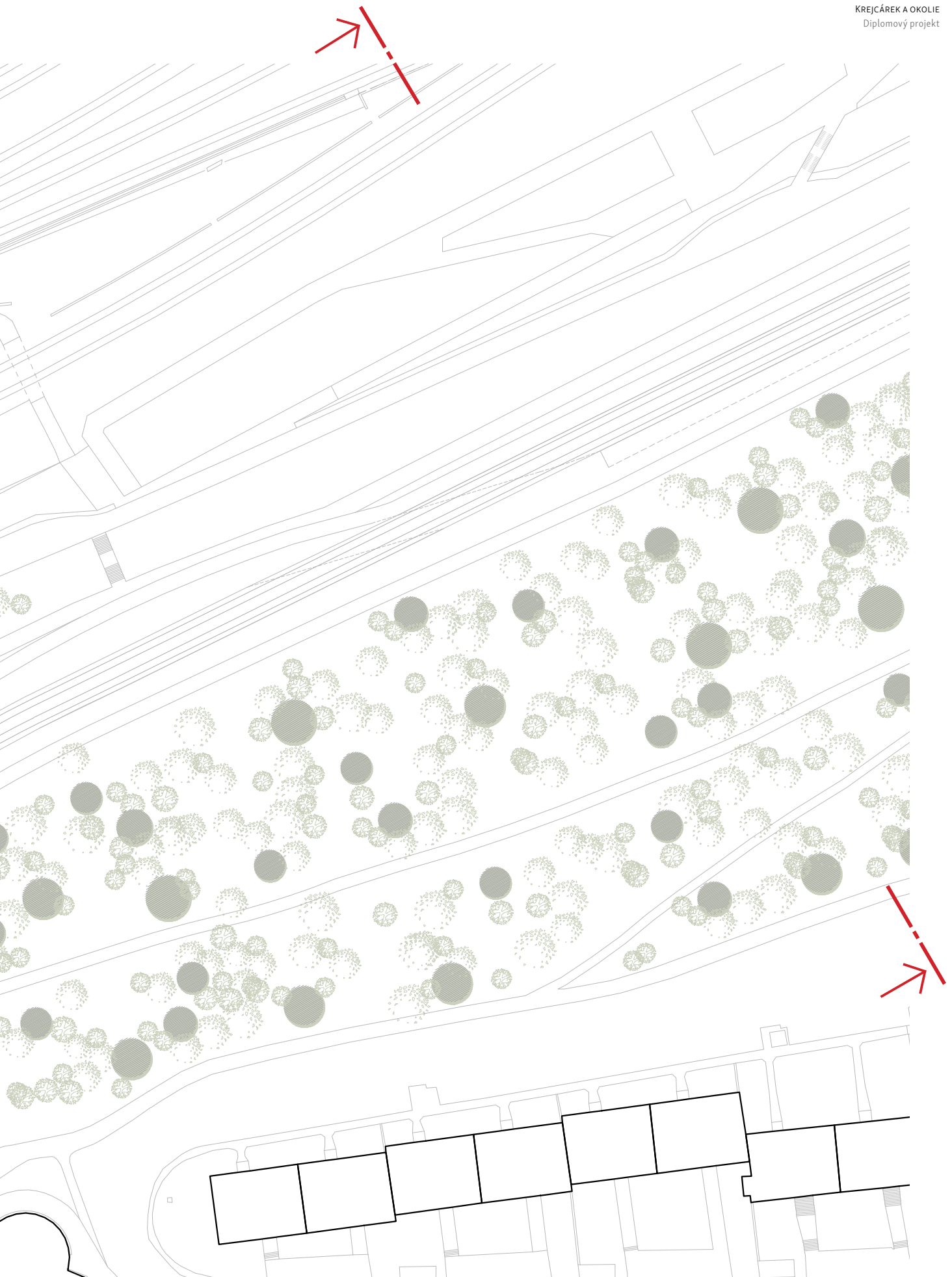
na cyklotrasu A5 z Florencu na Krejcárek a zároveň výťahom s lávkou na navrhovaný park v Mezitratí a stávajúce pešie prepojenie popod železničný koridor.

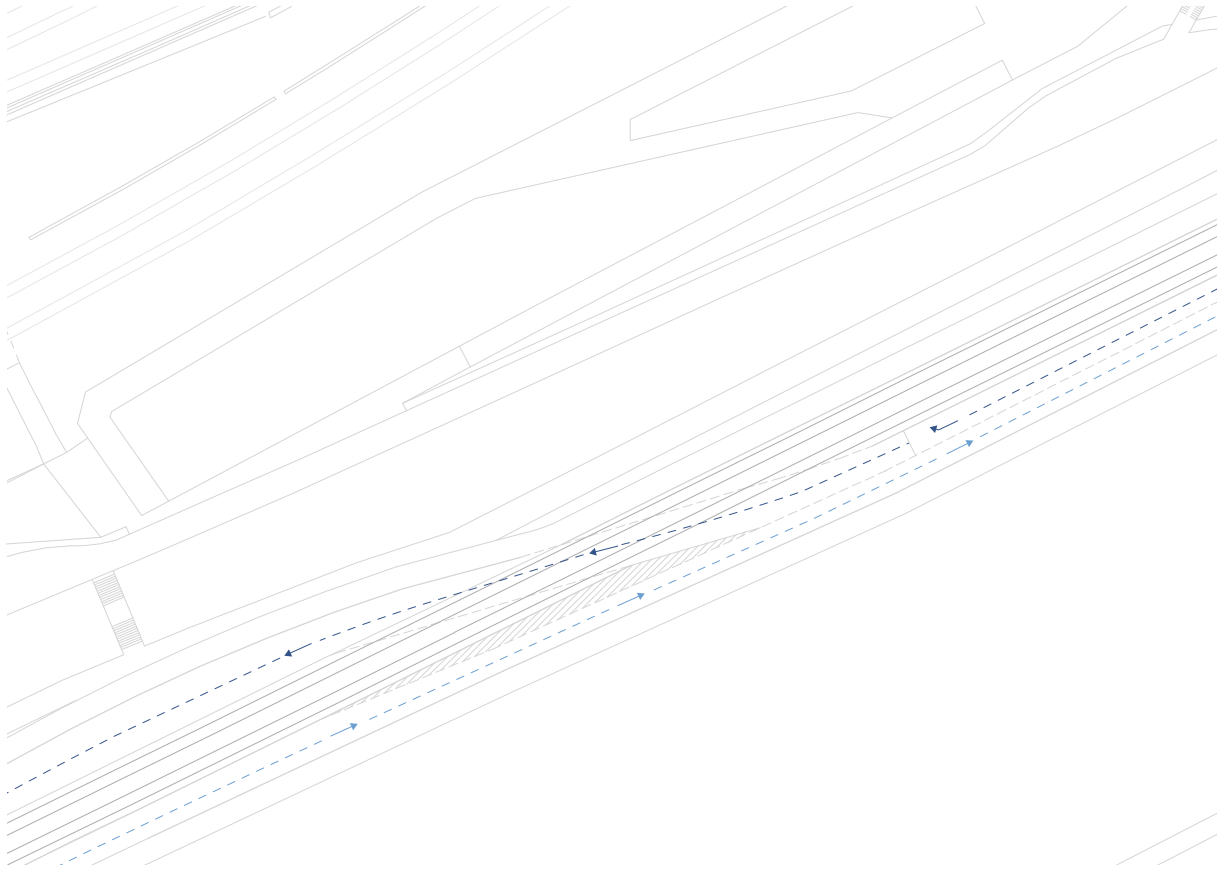
Zvyšuje sa tak prístupnosť Mezitratí v súčasnom stave značne odrezanom od okolitého územia, a zároveň vzniká bezbariérové prepojenie z cyklostezky cez Mezitratí až na Palmovku.

Víziou návrhu je vznik rekreačného výhľadového miesta, ktoré má ambíciu zaradiť sa do plejády populárnych miest vhodných na trávenie letných večerov podobne ako napríklad Riegrove sady avšak s ponúknutím trochu netradičného priestoru, ktorý ale k mestu patrí, a zároveň zúžitkovať investičný zámer výstavby železničných odstavov k prospechu verejného priestoru.

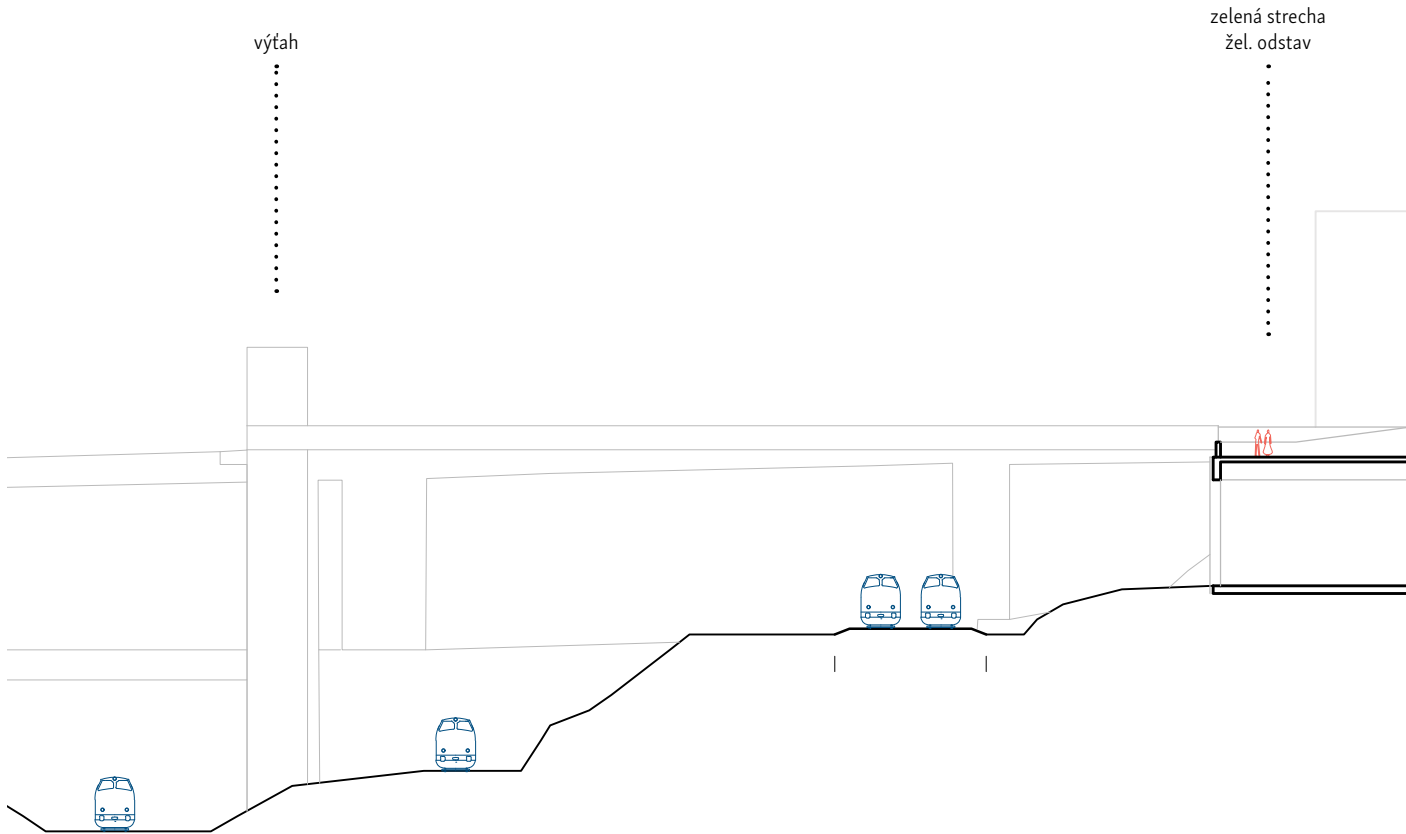


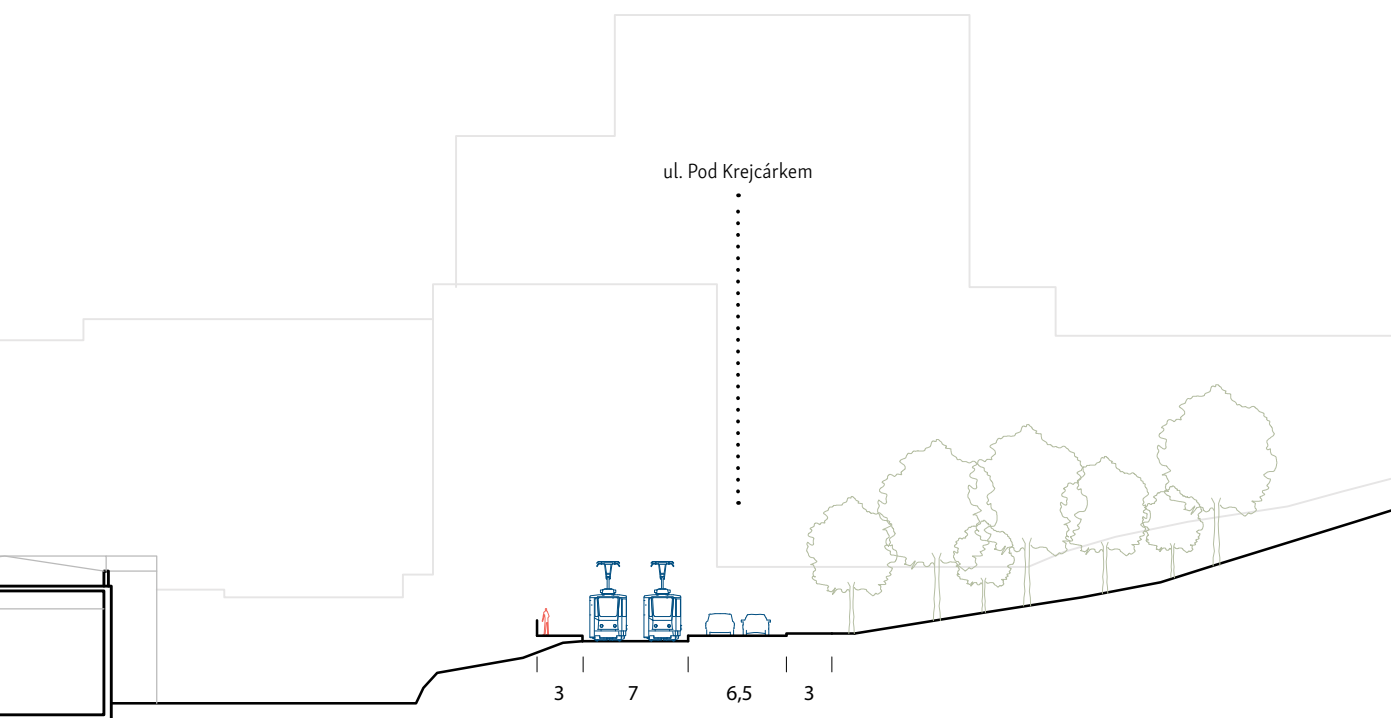






úrovňové kríženie vozovky s električkovou traťou v ulic Pod Krejcárkem





IV

Závěrečný komentár

Z počiatčného strachu z komplexnosti vybraného zadania sa postupom času vo mne vytvoril kladný vzťah k danému územiu a celkovo k téme, ktorá je možno v dnešnej dobe odsunovaná do úzadia, ale do budúcnosti v sebe skrýva ne-malý potenciál a je neľahkým problémom vyžadujúcim značnú pozornosť, ale zároveň poskytujúcim more priesto-ru pre tvorivý prístup a zmysľanie.

V priebehu vypracovávania tejto práce som sa stretol s množstvom problémov, ktoré vyžadovali konzultácie s ex-ternými odborníkmi a naučili ma viac rozmysľať v na prvý pohľad neviditeľných súvislostiach.

Myslím si, že zvolený rozsah riešeného územia do značnej miery preveril moje schopnosti a mnohému ma naučil.

Za konzultácie v neštandardných časoch ďakujem
Ing. arch. Akad. arch. I. Jiřimu Klokočkovi, ggs UP (vedúcemu práce),
Ing. arch. Janě Zdráhalové, Ph.D.,
doc. Ing. Josefu Kocourkovi, Ph.D.,
Ing. Lukáš Tittl (IPR Praha),
Ing. Jitka Jeřábková (IPR Praha),
ďalej svojim rodičom za všetku podporu,
Paulíne Sucheji za jej dobrú dušu
a Marekovi Kohoutovi

V

Literatúra a zdroje

- 1 Výkresy územního plánu. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.
[online]. [cit. 01.06.2020]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- 2 Generel cyklistických tras. Mapa online | Geoportál hl. m. Prahy. Úvod | Geoportál hl. m. Prahy
[online]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapa-online>
- 3 Intenzity dopravy. Technická správa komunikací hlavního města Prahy
[online]. 2015 [cit. 1.06.2020]. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>
- 4 Úřad městské části Praha 8. Odbor územního rozvoje a výstavby.
- 5 Urbanistická studie Rohanský ostrov | pavel hnilička architekti. home | pavel hnilička architekti [online]. Dostupné z: <https://www.hnilicka.cz/cs/urbanismus/urbanisticka-studie-rohansky-ostrov/259/>
- 6 Rezidenční soubor U Sluncové | jakub Cigler Architekti. Homepage | jakub Cigler Architekti
[online]. Dostupné z: <http://www.jakubcigler.archi/rezidencni-soubor-u-sluncove>
- 7 MČ Praha 8: Nová Palmovka - Nová Palmovka. MČ Praha 8: Úvodní strana [online]. Copyright © 2012 [cit. 01.06.2020]. Dostupné z: <https://m.praha8.cz/nova-palmovka.html>
- 8 Rezidence Ohrada. Dokumentace k žádosti o umístění stavby. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.
- 9 mestskyokruh.info | Informační portál dostavby Městského okruhu a Libeňské spojky v Praze. mestskyokruh.info | Informační portál dostavby Městského okruhu a Libeňské spojky v Praze
[online]. Copyright © 2010 [cit. 01.06.2020]. Dostupné z: <https://mestskyokruh.info/>
- 10 Studie plánované železniční stanice Praha - Karlín. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Zdroje ortofotomap:

Datové sady | Geoportál hl. m. Prahy. Úvod | Geoportál hl. m. Prahy

[online]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/datove-sady/ortofotomapy>

