

KULTURNĚ - VZDĚLÁVACÍ CENTRUM TĚŠNOV - FLORENC

diplomní projekt | ZS 2019-2020 | FA ČVUT | ateliér Ing. arch. Jana Sedláka | Anita Černá

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Anita Černá AR 2019/2020, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) KULTURNĚ VZDĚLÁVACÍ CENTRUM TĚŠNOV - FLORENC (AJ) CULTURAL – EDUCATIONAL CENTER TĚŠNOV FLORENC	
JAZYK PRÁCE: ČESKY	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Jan Sedlák Ústav: navrhování III
Oponent práce:	Ing. arch. Ivan Šrom
Klíčová slova (česká):	viadukt, multifunkční sál, Florenc, Těšnov, kulturně-vzdělávací centrum
Anotace (česká):	Předmětem diplomové práce je dotvoření prostoru mezi třemi železničními viadukty na Florenci (Praha 8) návrhem kulturně-vzdělávacího centra. Hlavní funkcí je multifunkční sál, doprovázený prostory pro pohybovo – dramatickou výchovu, ateliery, galerií, knihovnou a kanceláři.
Anotace (anglická):	The subject of this master thesis is completion of an area between three viaducts in Florenc (Prague 8) through design of a cultural – educational center. The main function is a multifunctional hall, accompanied by spaces for motional scenic education, studios, a library, gallery and offices.

Prohlášení autora

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

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anita Černá

datum narození: 17.10.1991

akademický rok / semestr: ls 2019/20

obor: architektura a urbanismus

ústav: navrhování III

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce: Kulturně vzdělávací centrum Těšnov - Florenc
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Dotvoření prostoru mezi třemi železničními viadukty na Florenci (Praha 8) návrhem kulturně společenského centra.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Dominantní funkcí bude polyfunkční společenský sál umožňující konání kulturních, vzdělávacích společenských akcí, kongresů či výstav. Sál bude doprovázen stravovacím zařízením a drobnými obchodními službami.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výstavní plakát, 2x kniha/portfolio formátu A4, 2x CD

Specifikace výstupů:

Analýza

Výkres širších vztahů

Výkres situace 1:500

Půdorysy, řezy a pohledy důležité pro objasnění principu 1:100 – 1:20

Perspektivní vizualizace:

- z pohledu pěšího

- celková

Detail dle dohody v průběhu zpracování

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)


Součástí odevzdané práce bude fyzický model.

Měřítka výstupů mohou být po konzultaci výjimečně upravena, změna bude odůvodněna v závěrečné zprávě a bude potvrzena vedoucím práce.

Datum a podpis studenta

 17.10.2020

Datum a podpis vedoucího DP

20.2.2020 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

17.10.2020 

registrováno studijním oddělením dne

17.10.2020 

ÚVOD

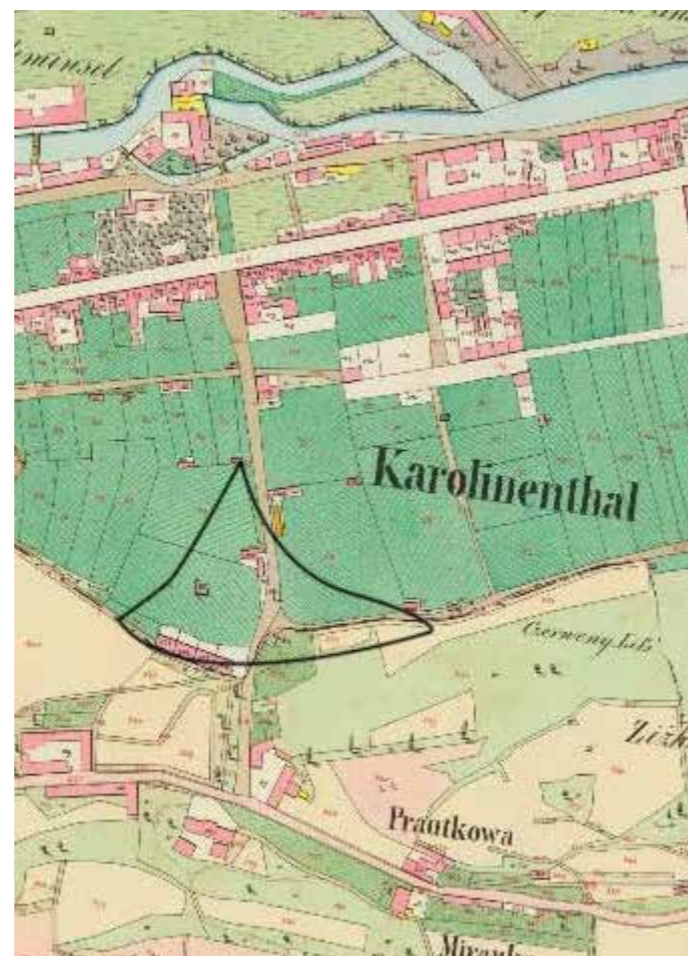
Trojúhelník na pražském Florenci vytyčený železničními tratěmi a viadukty má výjimečný charakter. Tvoří ucelený prostor oddělený od okolí, ohraničuje jej a zároveň jej pomocí oblouků činí propustným. Téměř od počátku vývoje města v této oblasti se předpokládal industriální charakter území, vzhledem k jeho poloze za hradbami. Tento charakter zde zůstal a v současné době je otázka, jak toto místo zkultivovat.

Dnes je na tomto místě parkoviště aut a prodloužení autobusového nádraží. Viadukty byly zrekonstruovány a je plánováno využití pro komerční účely, kavárna atp. V projektu prověřuji variantu zrušení parkoviště a nástupiště, a zbourání budov, které zde v současné době stojí. Ve srovnání s budovami v okolí nemají významou architektonickou hodnotu, charakter některých z nich je čistě utilitární. Jejich funkce je svázána s dopravní funkcí místa - sídlí zde ČSAD holding, hostel Florenc. Na jihu pozemku stojí čerpací stanice. Sídlí zde ale také dílny UMPRUM. Větší část zdejších funkcí předpokládá tranzitní charakter území a nevytváří zde vztah k místu, identitu. Ateliery navrhuji jako součást projektu, ubytovací služby vzhledem k množství v okolí nenahrazuji.

Funkce, které zde navrhuji počítají s doplněním služeb v obloucích viaduků. Umisťuji sem kulturně vzdělávací centrum, jehož součástí je multifunkční sál pro konání divadelních představení či nového cirkusu, výstav, kongresů. Dále pobočku městské knihovny, která v Karlíně chybí, prostory pro vzdělávání, přednáškový sál, galerii, kavárnu a zmíněné ateliéry. S výjimkou multifunkčního sálu, většina navrhovaných funkcí předpokládá denní využívání lokální veřejností a následné oživení a budování identity místa. V okolí budov navrhuji parky, plochy pro konání akcí, trhů a prostory pro odpočinek.

ANALÝZA

VÝVOJ ÚZEMÍ



Karlín

Městská část Praha–Karlín je přirozeně definována na severu řekou Vltavou s ostrovem Štvanice a na jihu vrchem Vítkov. Na ostatních světových stranách byla a je oddělena uměle, na západě nejdříve hradbami, dnes ve zhruba stejných místech severojižní magistrálou, na východě žádné překážky rozvoje nebyly.

Možnosti rozvoje můžeme vyčíst již z Müllerovy mapy Čech z roku 1720, a to existenci papírny (tedy průmysl spojený se řekou) a rozvětvenou sítí cest, které vedly přes Líbeň a Prosek na sever, přes Vysočany a buď přes Vínor nebo Radonice na severovýchod, nebo přes Hrdlořezy až do Českého Brodu. Místní název Karlín se však v mapě neobjevuje. Osídlení se soustředilo kromě hospodářských budov (mlýnů) na řece podél silnice od Poříčské brány a končilo zhruba na úrovni východního konce ostrova Štvanice.

Charakter zástavby a území vůbec můžeme nalézt v publikaci Dějiny města Karlína z roku 1923. Jednalo se především o zelinářské zahrady přilehlé k jednotlivým domkům, tovární budovy nebo hospodu. Rozvoj lokality můžeme zaznamenat na stabilním katastru z roku 1842, který již zobrazuje poměrně značnou zástavbu podél dnešní ulice Sokolovská, neboť v místě se nacházela síť několika ostrovů, které jsou dnes již zaniklé. Jednalo se ale zřejmě o menší usedlosti.

Další rozvoj oblasti nastal právě v této době, neboť do roku 1869 (vznik Polohopisného plánu královského města Prahy se Smíchovem a Karlínem) byla postavena Karlínská kasárna, kostel sv. Cyrila a Metoděje s přilehlým parkem a především se začala budovat železnice, která dnes svírá řešené území ze tří stran. Existoval již také blok budov, které se v řešeném území nachází dodnes.

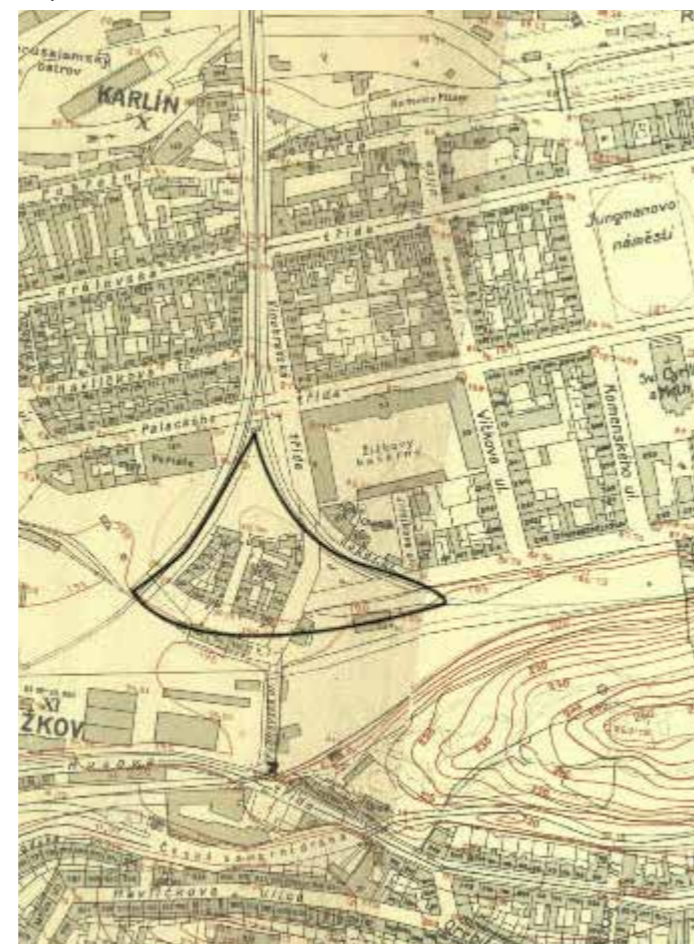
Na začátku 20. století přibýly ještě další budovy, ty dnes nicméně již nestojí. Další zásah znamenalo zřízení autobusového nádraží roku 1929 a jeho následný rozvoj, který určil dnešní podobu místa.

Müllerova mapa Čech 1720



Polohopisný plán kálovského města Prahy se Smíchovem a Karlínem 1869

Mapa stabilního katastru 1842



Výškopisný plán hlavního města Prahy s okolím 1920 - 1924

SOUČASNÝ STAV



Ortofoto z roku 1945



Ortofoto z roku 1966



Ortofoto z roku 1975



Ortofoto z roku 2019

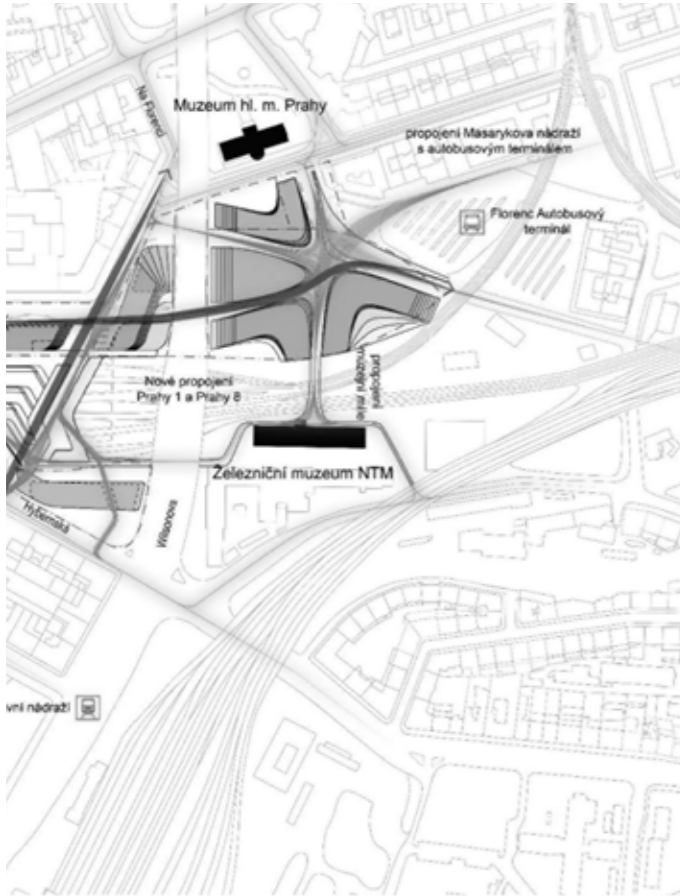
Kulturní a historický význam v místě mají železniční viadukty jako kulturní a technická památka z poloviny 19. století. V současné době byla dokončena jeho rekonstrukce. Tvar trojúhelníku, který tvoří souběh viaduktů vytváří v souvislé blokové zástavbě výjimku, zároveň jimi uzavírá ucelený prostor, ohraničený, ale případně propustný skrze oblouky viaduktu. V případě využití oblouků například pro stravovací, komerční služby atp. pro veřejnost, má prostor mezi nimi potenciál se stát příjemným a zajímavým městským obytným prostředím.

Autobusové nádraží zde vzniklo v roce 1929. Na jihu pozemku byly postaveny provozní budovy pro České dráhy, některé z nich stojí dodnes. Ve východním cípu se nacházel malý park. Celkové využití tohoto území působilo a stále působí nahodilým dojmem. Největší změnou od dané doby bylo zbourání bloku budov v západní části trojúhelníku.

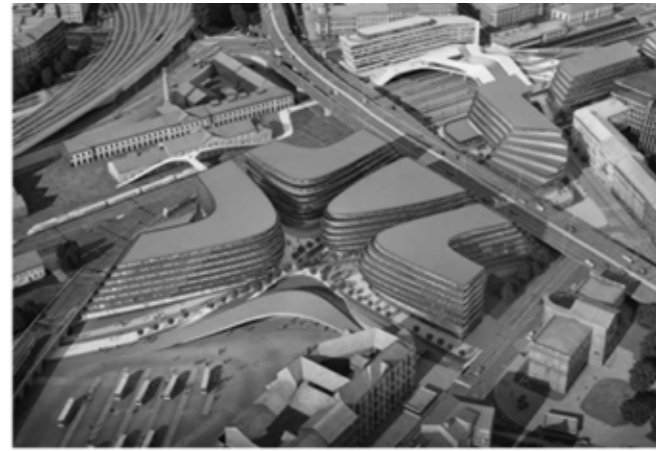
Největším problémem řešeného území je intenzivní doprava a s tím spojený hluk, zplodiny, rozměry ploch přizpůsobené dopravě místo lidského měřítka a neobytnost území. Dopravou je oblast ohraničena ze všech tří stran trojúhelníku - železničními viadukty a na západní straně od řešeného území je autobusové nádraží, které se přelévá i do části řešeného území. Severní cíp pozemku, kde se sbíhají viadukty je využíván jako parkoviště. Problématická je i skladba funkcí v území, které nepodporují využití lokální veřejností.



MOŽNÝ VÝVOJ



Možný vývoj okolního území - Penta



Připravovaným projektem v bezprostřední blízkosti je výstavba v okolí Masarykova nádraží dle návrhu Zahy Hadid.

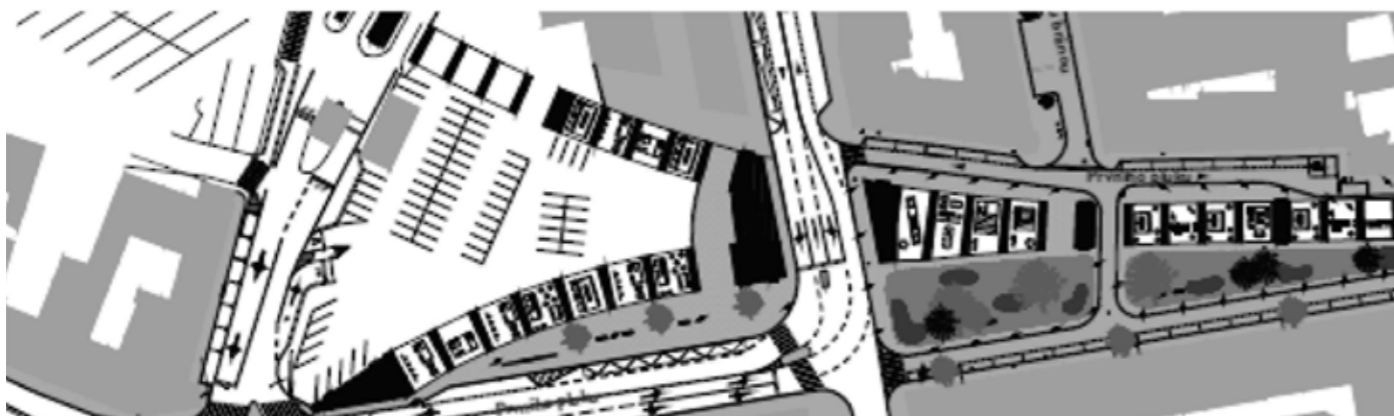
V současné době se dokončila rekonstrukce Negrelliho viaduktu.

Studii na revitalizaci oblouků viaduktu zpracovalo studio CCEA MOBA.

V územním plánu je velká část území mezi viadukty zařazena do ploch a zařízení veřejné dopravy. Jižní část má sloužit všeobecně smíšenému využití. Východní cíp pak pro městskou zeď.

V okolí je větší část budov obytná, v oblasti se nachází poměrně mnoho prostor pro kulturu. V nejbližším okolí však dominují stavby pro železnici a dopravu.

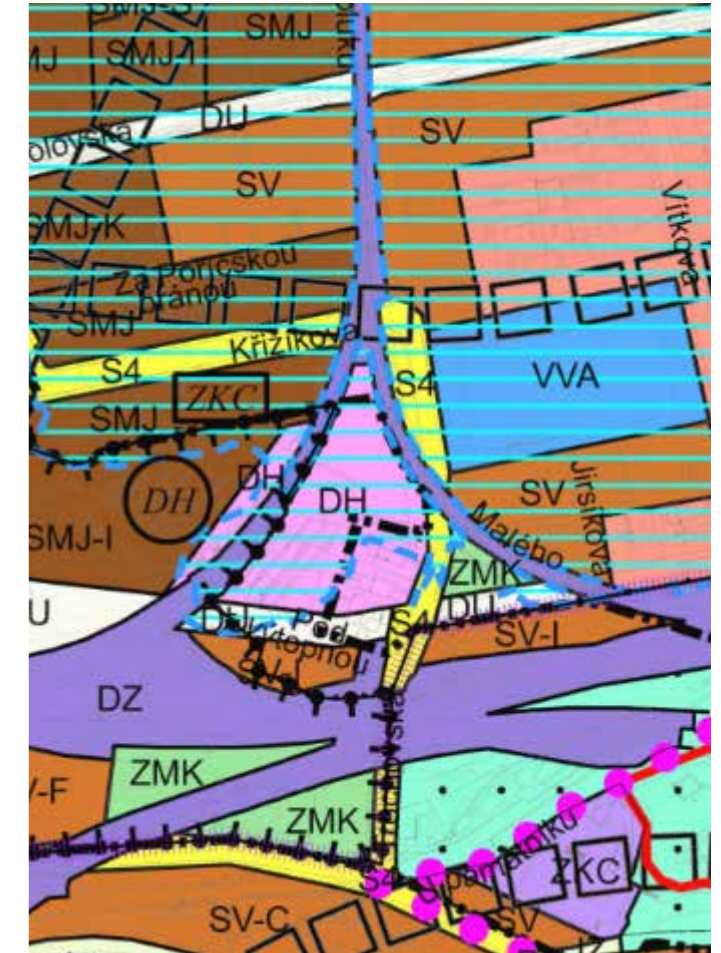
V sousedství se nachází objekty kasáren, dnes oficiálně nevyužívaný objekt, které se ale díky zásahům neziskové organizace stalo místním kulturním centrem. Jejich revitalizace se v současné době též plánuje.



Možný vývoj území - studie rekonstrukce Negrelliho viaduktů CCEA MOBA



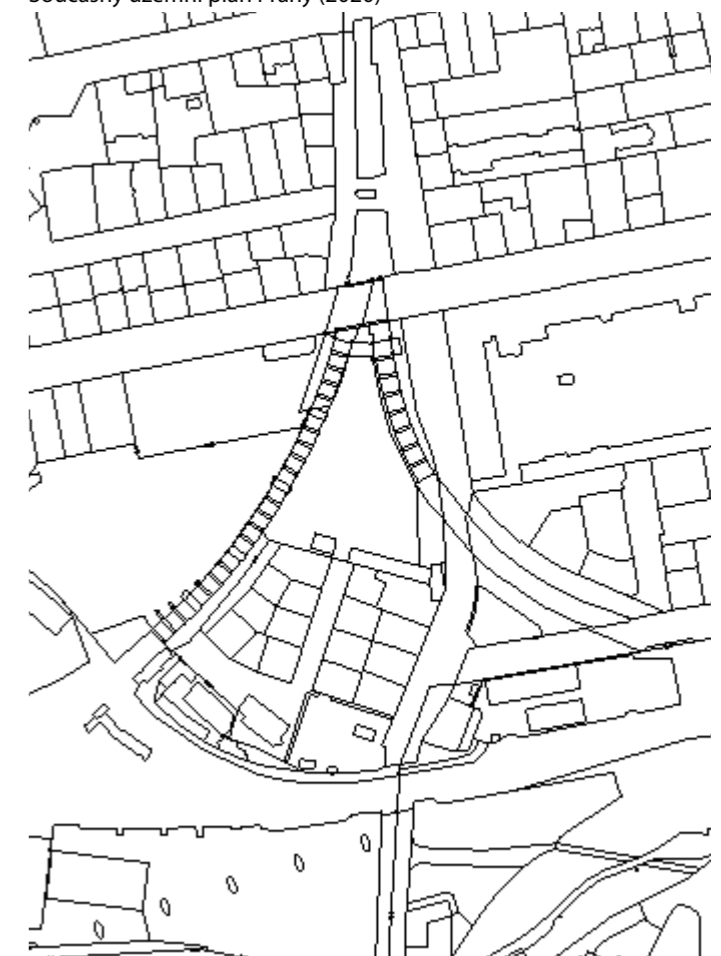
Majetkoprávní mapa Prahy



Současný územní plán Prahy (2020)



Mapa využití území



Katastrální mapa ČÚZK



Území a jeho blízké okolí je významně zatíženo dopravou, silniční i železniční. Silnice, která řešeným územím prochází je poměrně frekventovaná. Místo je však díky umístění v centrální části Prahy dobře dostupné.



V okolí se nachází řada zelených ploch, jejich problémem je však často špatná dostupnost přes silniční nebo železniční bariéry, nebo příliš silná doprava v jejich okolí, což vede k jejich nižší využitelnosti. Nejvýznamnější zelenou plochou je bezpochyby vrch Vítkov, který je ale oddělen železniční bariérou.

DOMINANTY V ÚZEMÍ



Dominantní prvky které určují charakter tohoto místa jsou v tomto případě především linie dopravní infrastruktury. V okolí se nachází též řada solitérních, nebo atypických budov. Některé pak jsou důležité z hlediska většího využití jako například stanice metra Florenc.

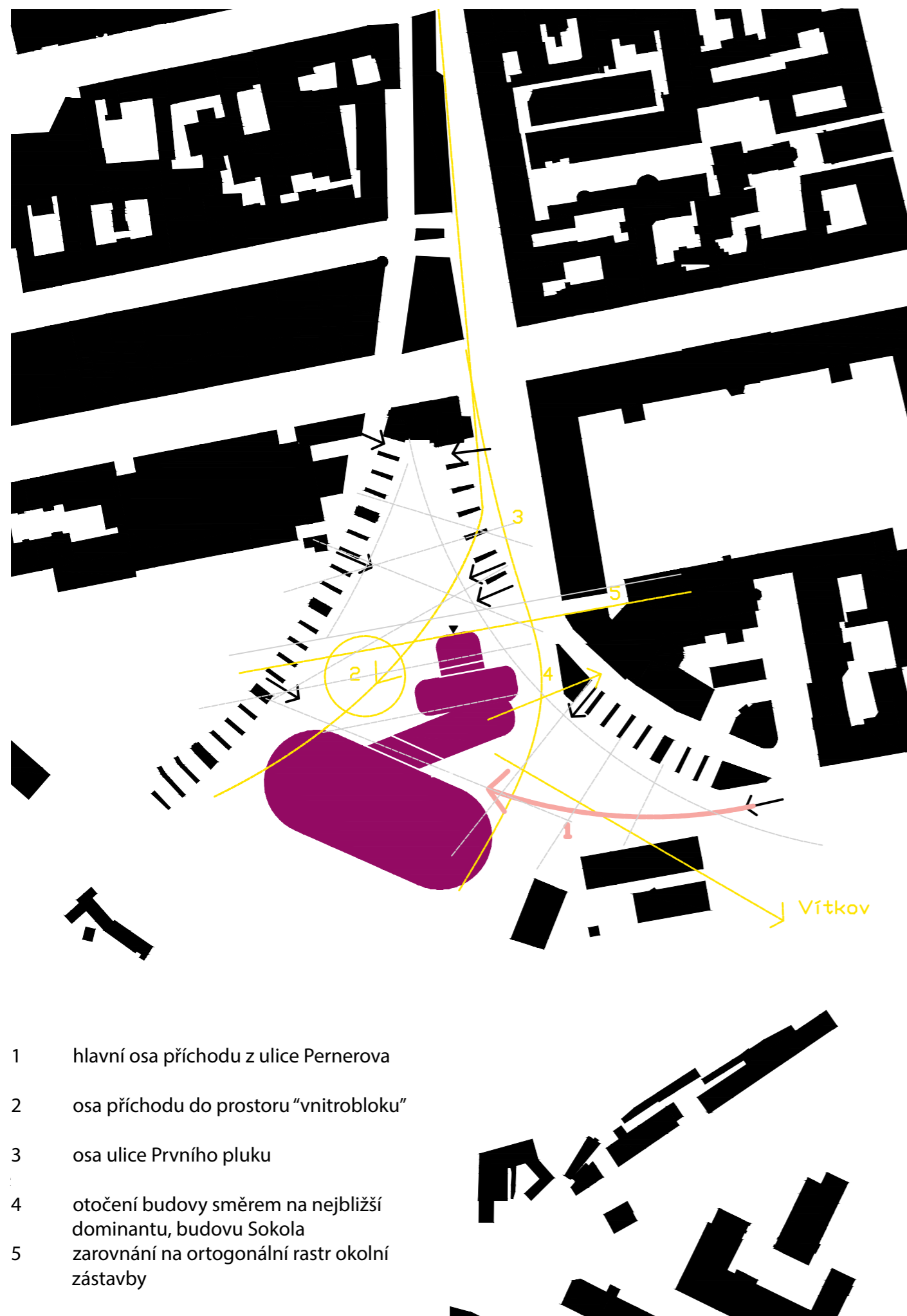
VEŘEJNÉ FUNKCE



Uzemí je z větší části smíšené, na mapě vidíme rovnoměrné rozprostření služeb pro veřejnost.



Výšky budov jsou nejvyšší u solitérních budov na nábřeží, spíše se snižují směrem na jih a na Žižkově se opět lehce zvyšují.



Řešené území mezi třemi viadukty je zajímavé a unikátní. Bohužel je dnes velmi zanedbáno a není využit jeho potenciál. Ramena viaduktů působí malebně, část jeho okolí též, jako například Vítkovský vrch. Negativní stránka místa je však spojena s průmyslem a dopravou a celkovou zanedbaností.

Místo se nachází na souběhu městských částí Karlína, Žižkova a v blízkosti Starého města a má tedy potenciál mít větší, než lokální význam.

Kvůli izolovanosti území díky hradbě viaduktů mi připadalo důležité sem umístit funkce, které prostor ožíví, které sem přitáhnou místní i obyvatele z větších vzdáleností, a které z místa vytvoří významný bod. Navrhují sem kulturně vzdělávací centrum, jehož součástí je multifunkční sál, galerie, ateliery, pobočka městské knihovny, která v Karlíně chybí, pohybově dramatické vzdělávací prostory a také kancelářské prostory.

V návrhu jsem vycházela ze záměru podpořit kladné stránky území a potlačit ty záporné. Bylo pro mě důležité, aby v tomto prostoru vynikly viadukty a hledala jsem způsob jak potlačit zdejší hluk a dopravu. Rozhodla jsem se přemístit příjezdovou cestu na autobusové nádraží, která křižovala nevhodnější část území, a rozestavěla jsem hmotu podél křivky zdejší silnice, tak, aby mezi ní a viaduktem vznikl jakýsi vnitroblok.

Budovy tak svým uspořádáním oddělují městskou část - východní cíp trojúhelníku a klidnější západní parkovou část. Ve východní části jsou umístěny zastávky mhd a ústí sem ulice Prvního pluku a Pernerova. Kvůli zklidnění dopravy jsem zrušila dopravní komunikaci podél východního viaduktu.

Při navrhování hmoty budovy jsem reagovala na ortogonální zástavbu okolí, na linii silnice Prvního pluku, která dlouho míří přímo a zde náhle zatáčí i na dominanty v okolí - špička jedné budovy směřuje na budovu Sokola - nejbližší dominantu a terasa je orientována na Vítkovský vrch.

Hlavní předprostor budovy velkého sálu je ve směru ulice Pernerovy, kde budovy natočením od sebe zdůrazňují význam budovy a tvoří jakousi piazzetu. Na západní straně pak vytváří dlážděnou zpevněnou plochu s nízkým pódium. V těchto prostorech se mohou konat trhy a vzhledem k tomu že hmoty budov odkrývají hluk z dopravy je možné, aby se zde konaly i koncerty či jiná vystoupení.

Kulturně vzdělávací centrum tvořím z několika hmot, které navzájem propojují, neboť spolu navzájem souvisí. Západní a východní stranu území propojují skrze průchody, ve kterých jsou také umístěny vstupy. Hmoty gradují jedním směrem výškově, druhým směrem plošně, v prvním případě zdůrazňují budovu knihovny, která reaguje na malou věž v severním spoji viaduktů. v opačném směru tvoří těžiště prostoru budova s multifunkčním sálem.

Dělení na více budov a zaoblení zjemňuje dojem z poměrně velké hmoty a působí k širšímu okolí spíše kontrastně, do kontextu zaoblených viaduktů však zapadá. Zaoblený tvar se promítá i do dispozic, například v podobě multifunkčního sálu, který má tvar oválu a zaoblení se promítá i v menším měřítku do obloukových průvlaků.

Fasády jsou ve větší části celé prosklené, v prostorech zázemí zaměněná za pásová okna. Jako vnější plášť volím představený tahokov ve světlé barvě, Pevné části obkládám hliníkovým plechem. Materiály tak zapadají do průmyslového kontextu místa, ale zároveň působí jemně a vzdušně.

Důležitou součástí projektu je návrh parkové úpravy kde vycházím z rastru, tvořeném směry jednotlivých průchodů viaduktů. Zatravněné plochy střídají plochy trvalkových záhonů a tvoří tak zóny pobytové či okrasné. Cesty kolem viaduktů a hlavní cesty jsou z cihlové dlažby, která navazuje na cihlový obklad viaduktů. Nejetnější cesty v parkové úpravě volím mlatové, širší dlážděné.



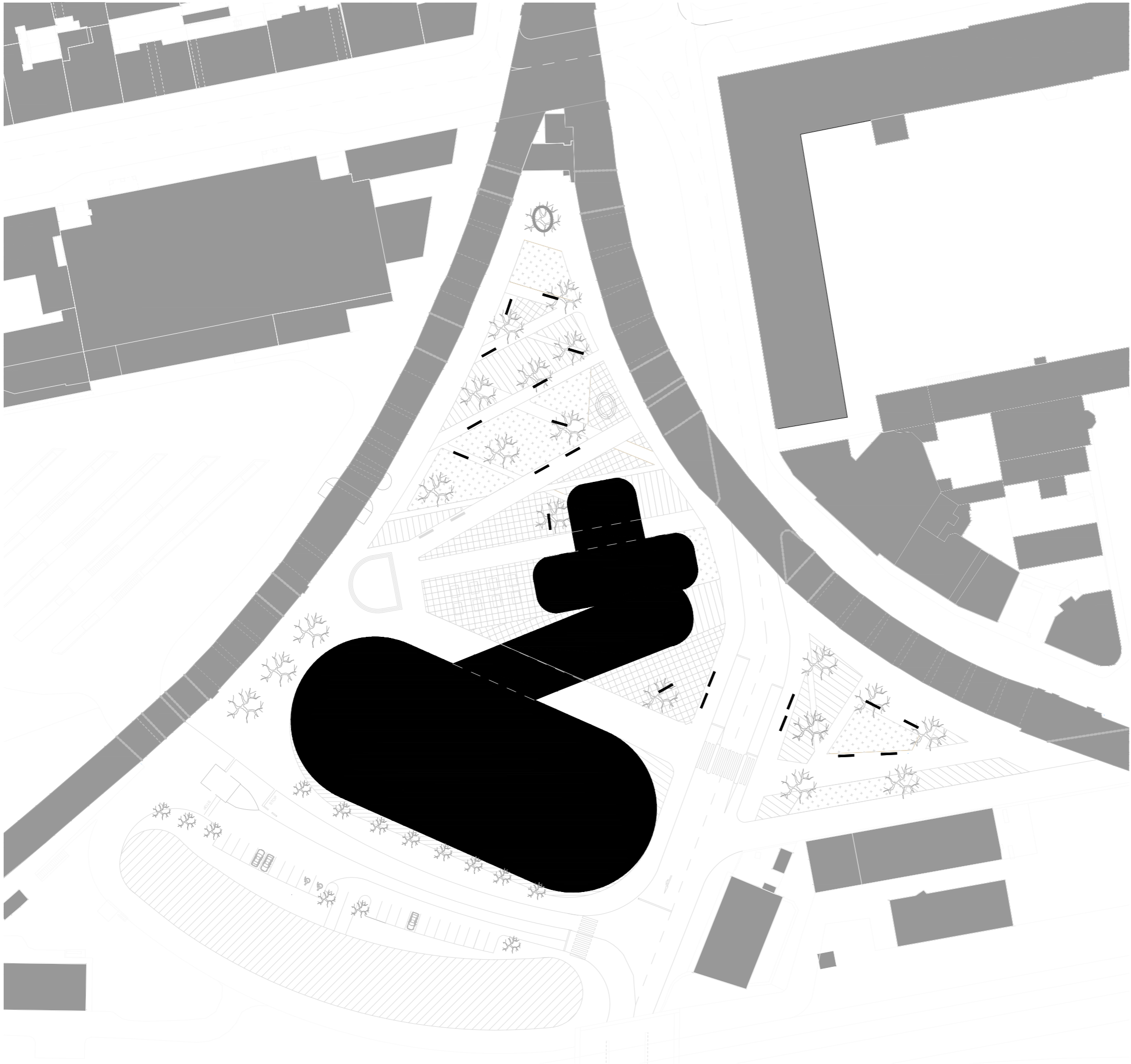
NAVRHOVANÁ SITUACE DOPRAVY



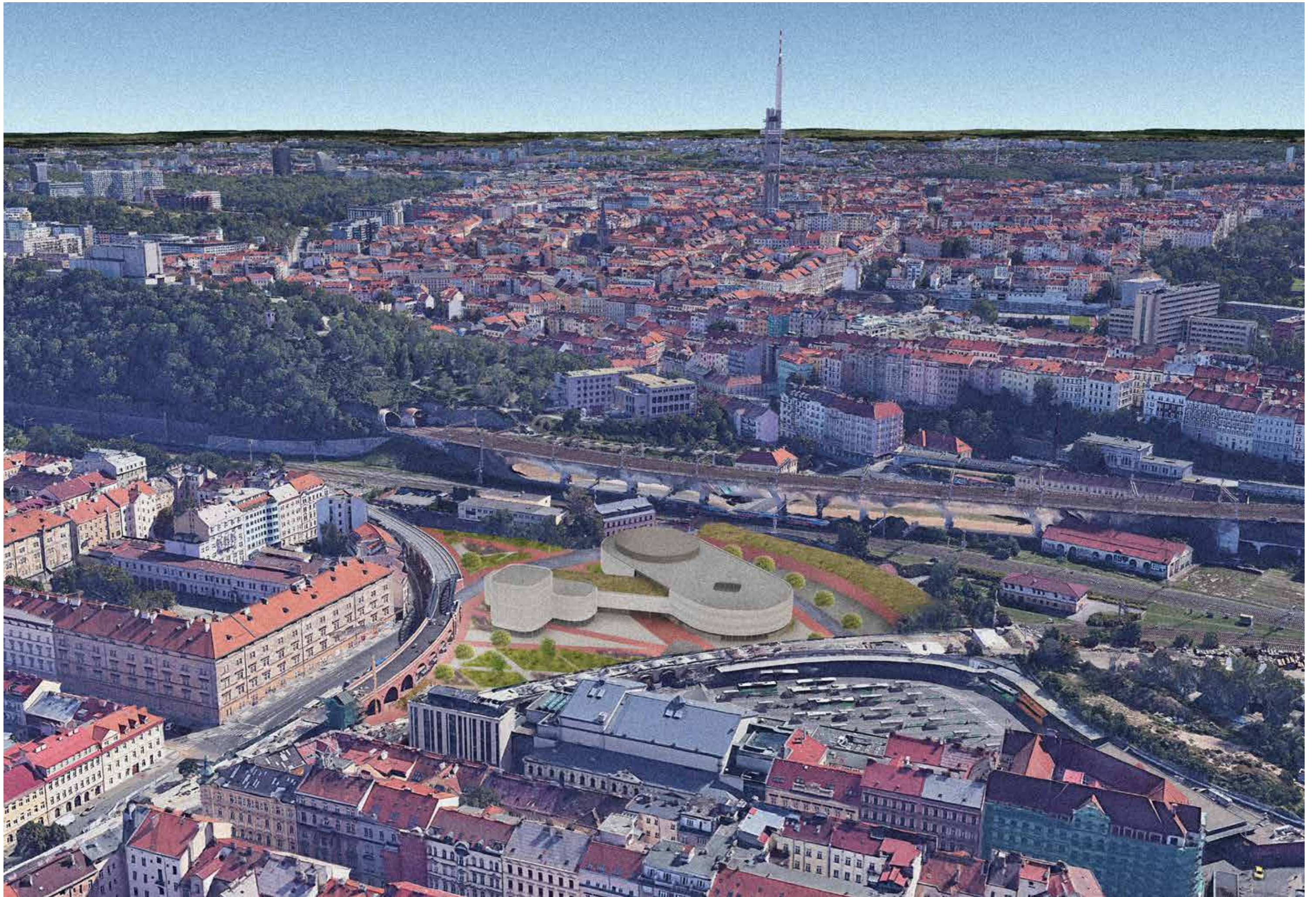
Návrh vyžadoval úpravu dopravní situace. Přemístíjí příjezd na autobusové nádraží do jižní části území. Ruším komunikaci z ulice Pernerova která vede kolem východního oblouku viaduktu. Vytvářím tak souvislou využitelnou plochu v západní části území.



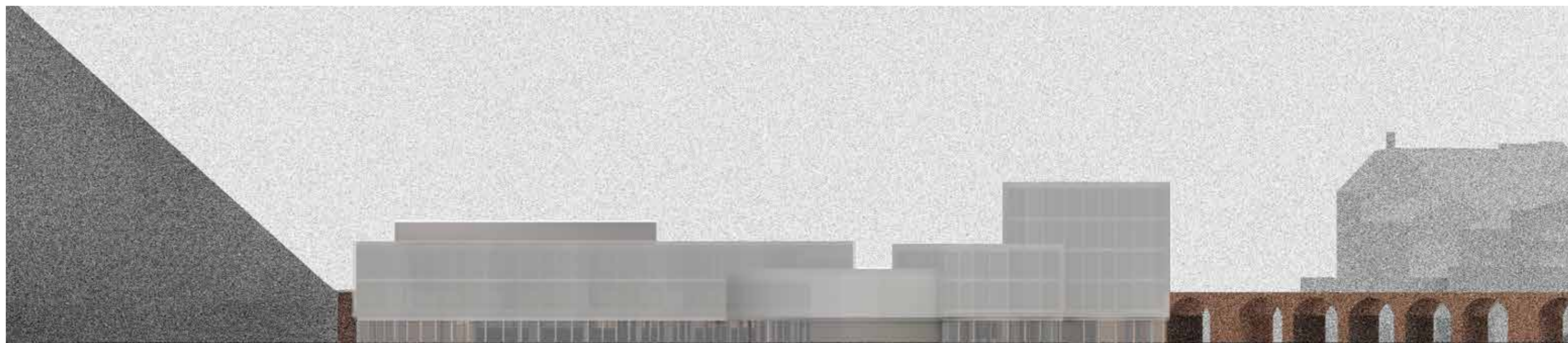
Řešené území se nachází na styku různých typů zástavb a tvoří zde výjimku. Navrhované budovy navazují na dlouhou linii Negrelliho viaduktu a snaží se ji přirozeně dokončit a zároveň stále udržuje linii procházející ulice Prvního pluku a tak ji napojuje na okolní město.



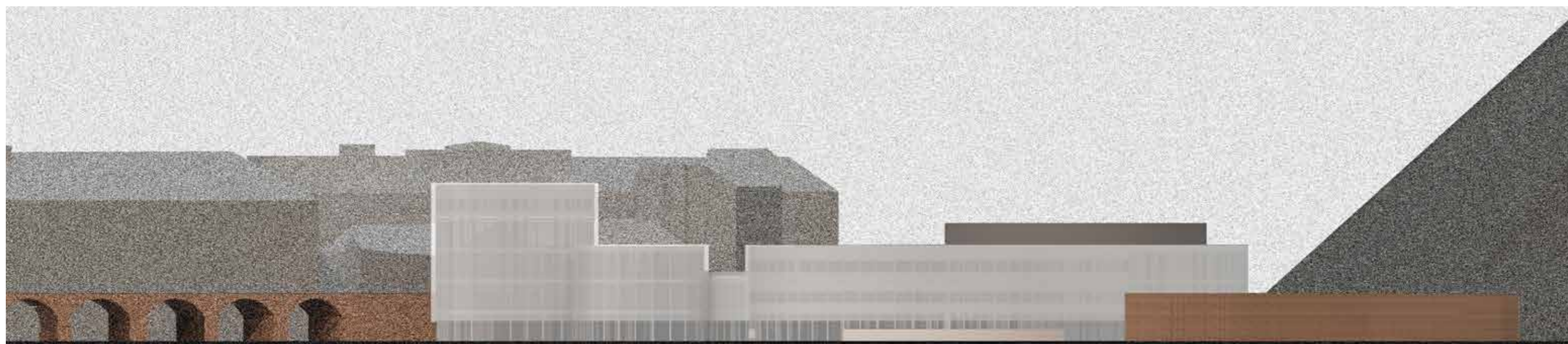




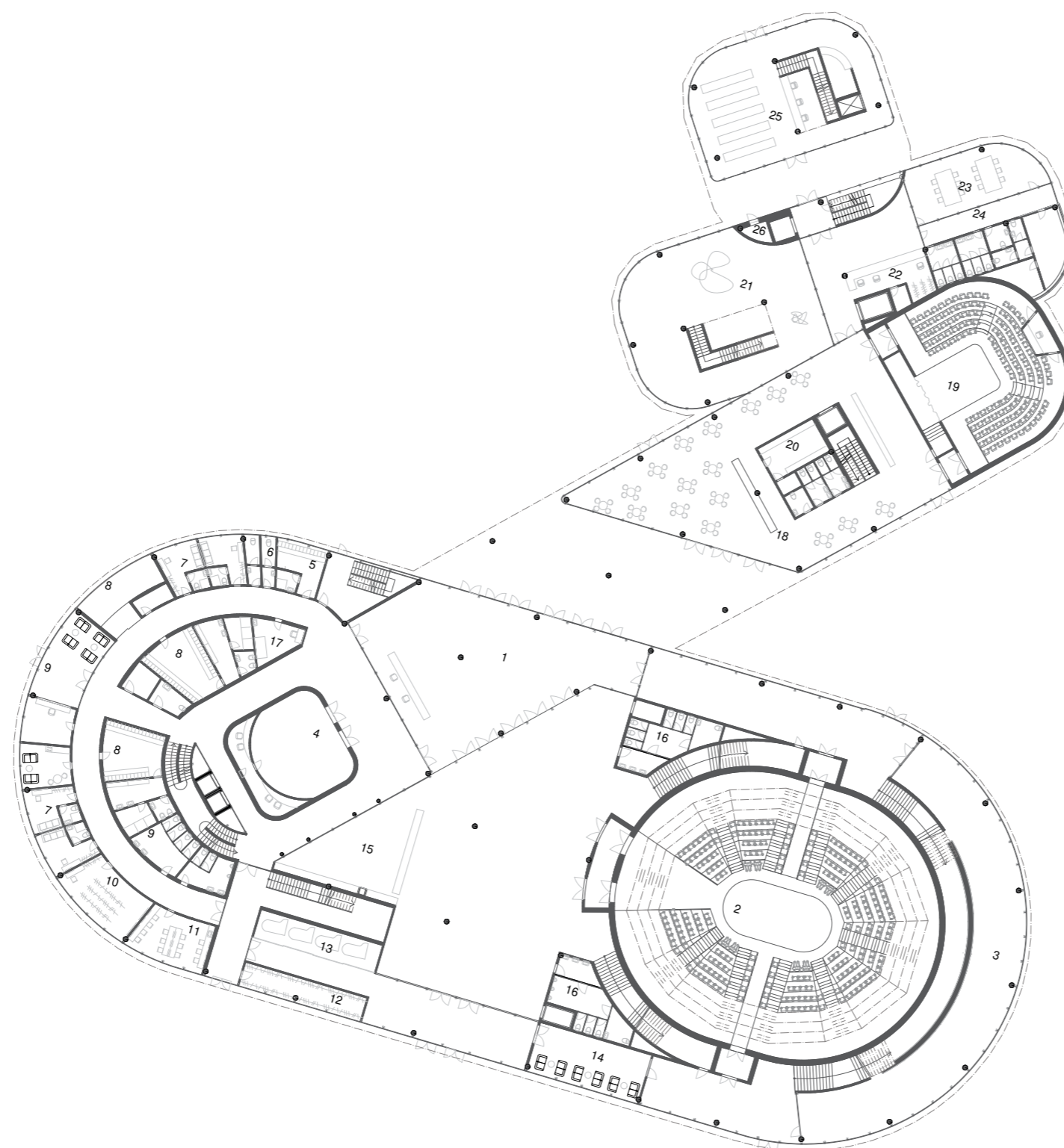
POHLED ZÁPADNÍ



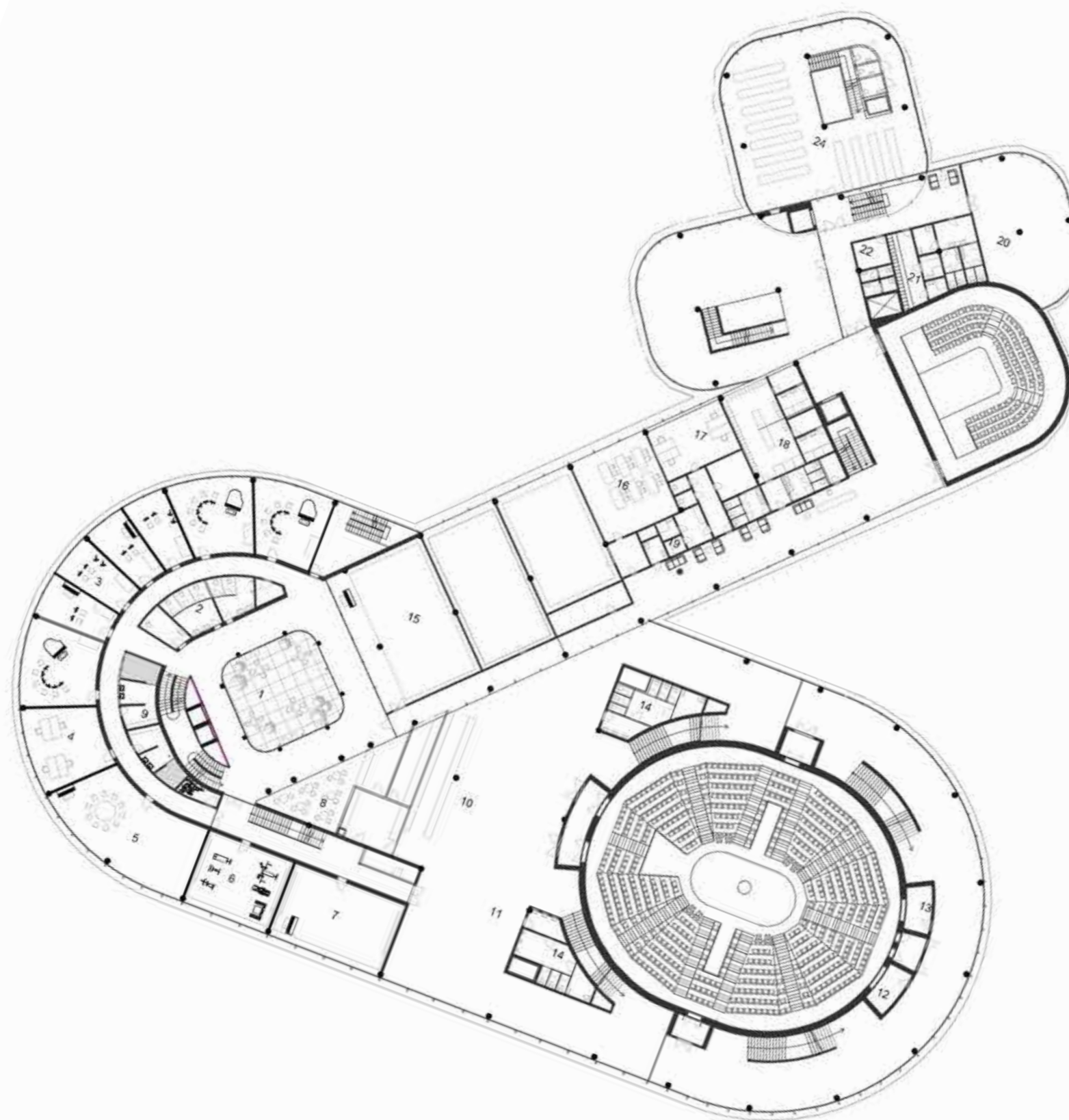
POHLED VÝCHODNÍ







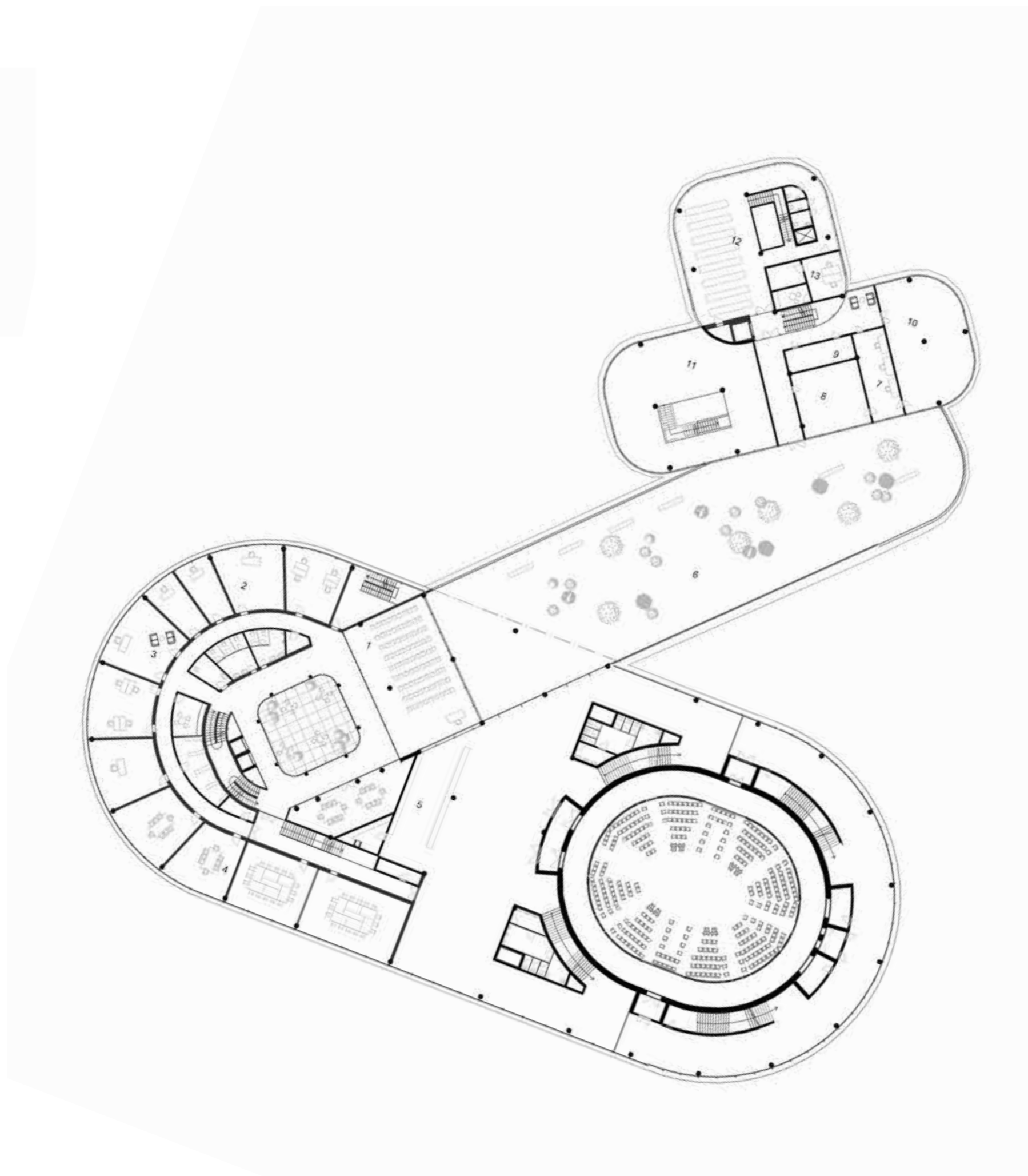
- | | |
|----|---|
| 1 | zádveří |
| 2 | multifunkční sál |
| 3 | šatna |
| 4 | zkušebna |
| 5 | šatny zaměstnanců |
| 6 | toalety zaměstnanců |
| 7 | šatny sólisté |
| 8 | šatny skupinové |
| 9 | technický vstup |
| 10 | kostymérna |
| 11 | maskérna |
| 12 | sklad kostýmů |
| 13 | sklad nástrojů |
| 14 | přípravný prostor účinkujících |
| 15 | bar |
| 16 | toalety pro veřejnost |
| 17 | první pomoc |
| 18 | kavárna |
| 19 | malý sál |
| 20 | zázemí kavárny |
| 21 | galerie |
| 22 | recepce, pokladna |
| 23 | atelier |
| 24 | zázemí galerie, toalety pro návštěvníky |
| 25 | galerie |
| 26 | prostor pro odpad |



- 1 venkovní atrium
- 2 toalety
- 3 ladírny, prostory na rozcvičení
- 4,5 prostory pro stálý soubor
- 6 posilovna
- 7 sál taneční
- 8 bistro pro zaměstnance
- 9 šatny a sprchy
- 10 bar
- 11 foyer
- 12 režie
- 13 manažer jeviště
- 14 toalety pro veřejnost

- 15 sály pro pohybově - dramatickou výuku
- 16 učebna
- 17 kancelář
- 18 šatny
- 19 zázemí vyučujících

- 20 atelier
- 21 šatny
- 22 zázemí pro vyučující, sklady
- 24 knihovna



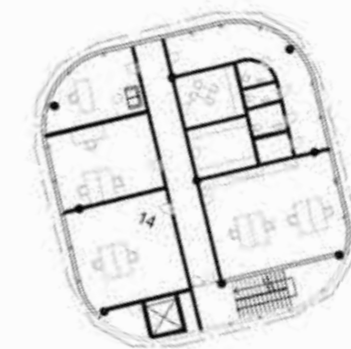
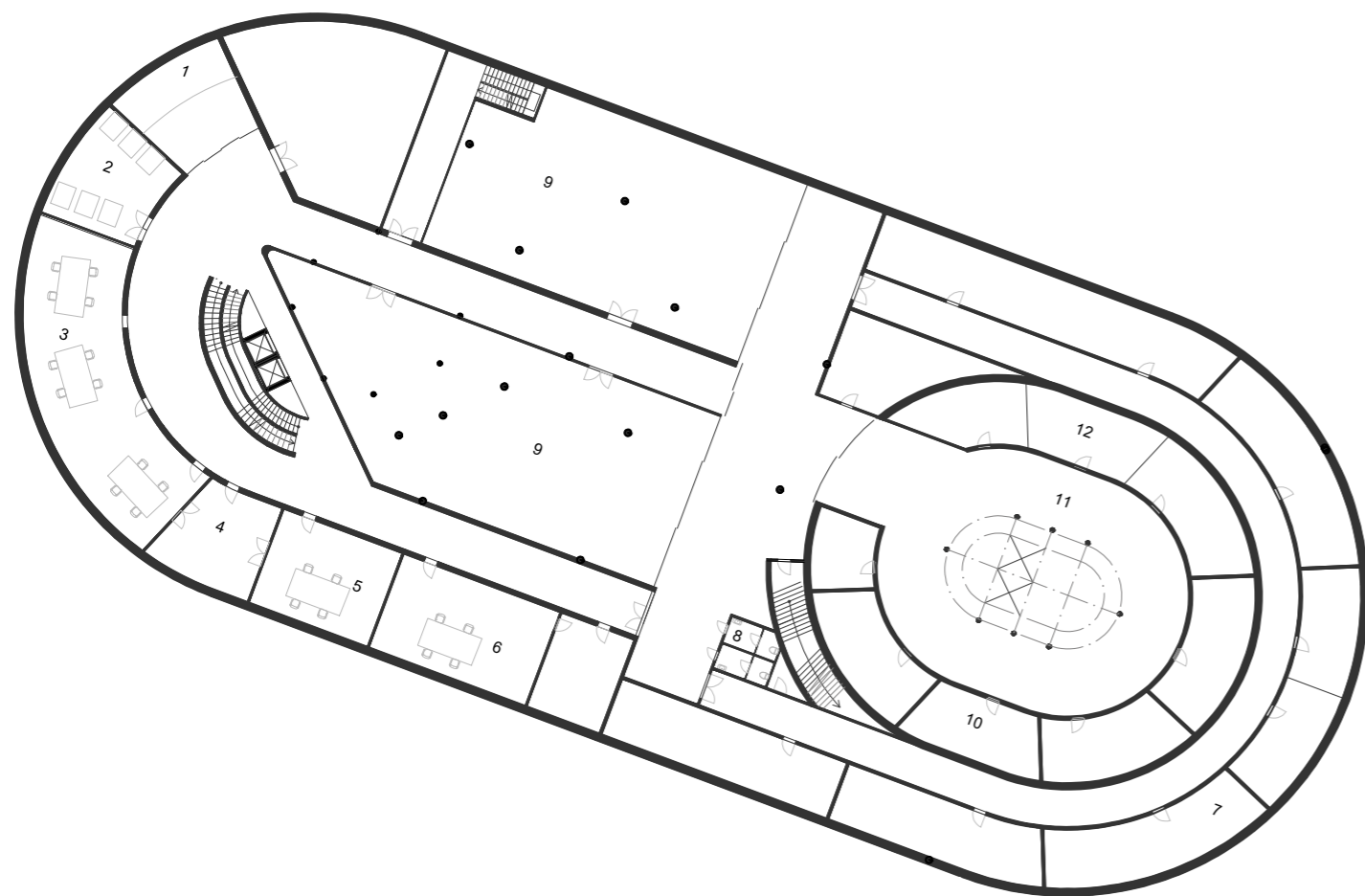
- 1 konferenční místnost
- 2 kanceláře pro správu, PR, finanční manažery , účetní, asistenty, management cateringu
- 3 ředitel
- 4 konferenční místnosti
- 5 bar

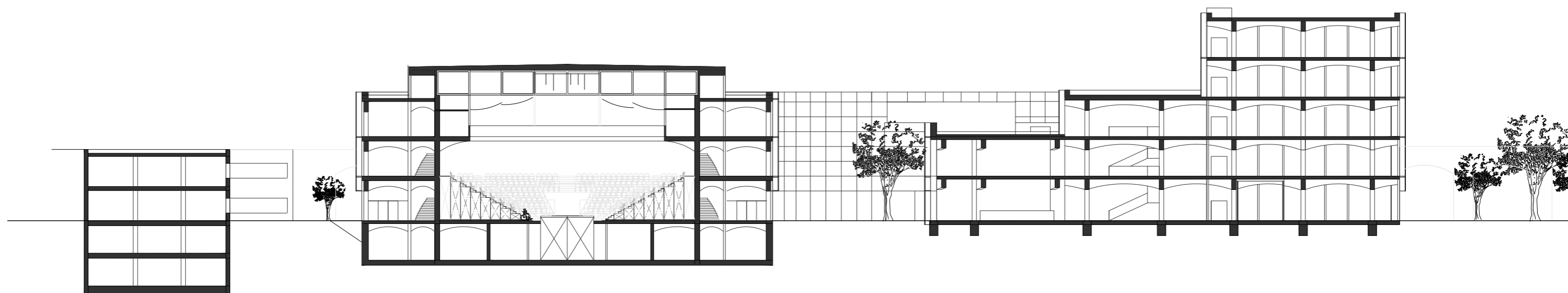
- 6 terasa

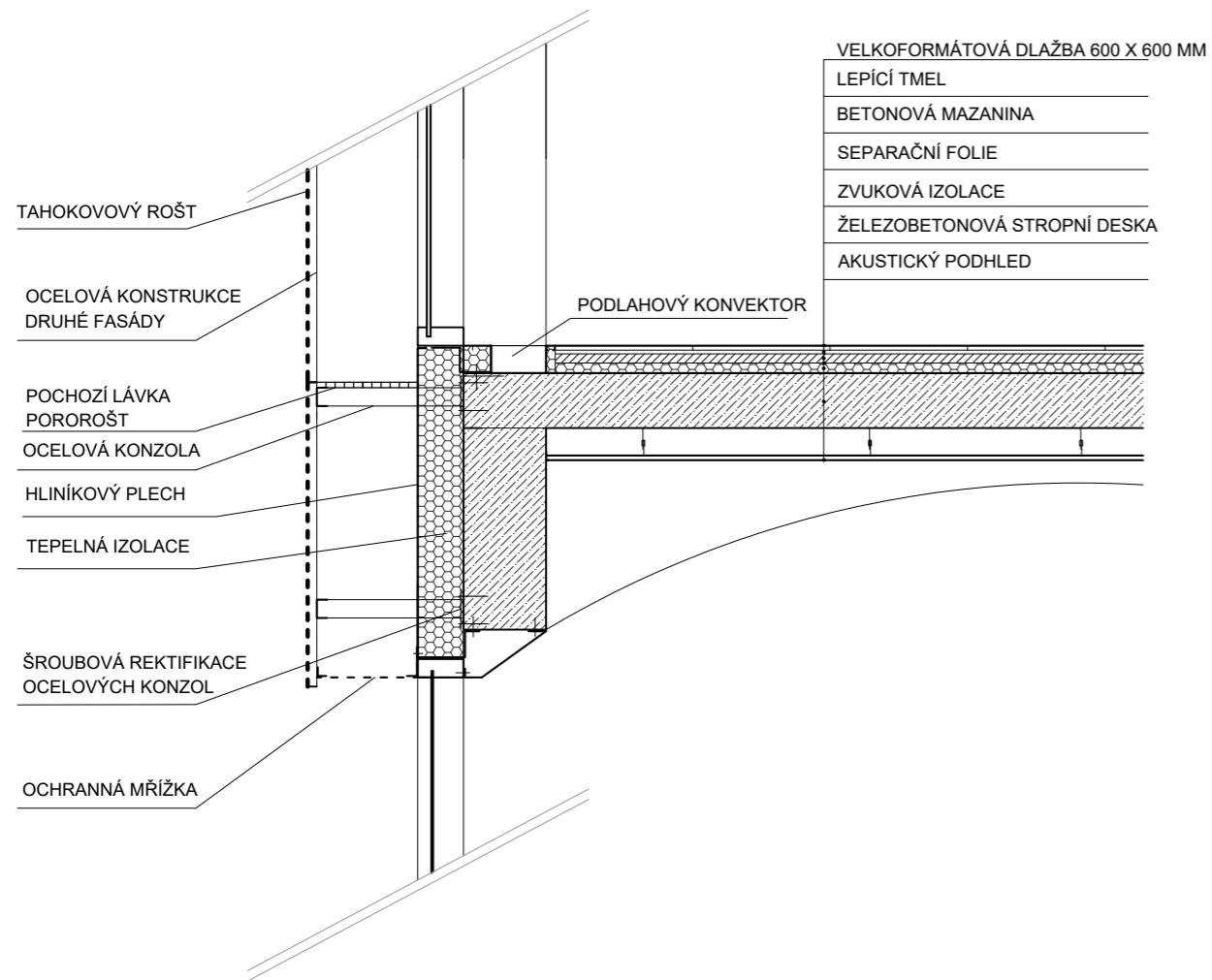
- 7 kabinet vyučujících
- 8 atelier
- 9 sklad
- 10 atelier
- 11 galerie

- 1 výtahová plošina
- 2 odpad
- 3 dílna
- 4 prostor na barvení
- 5 elektrikářská dílna
- 6 šicí dílna
- 7 sklady
- 8 místnosti pro vzduchotechniku,
vytápění, rozvodna
- 9 toalety
- 10 sklady
- 11 sklady zvuku, světel, jevištní techniky
- 12 manipulační prostor
- 13 strojovna pro jevištní zařízení

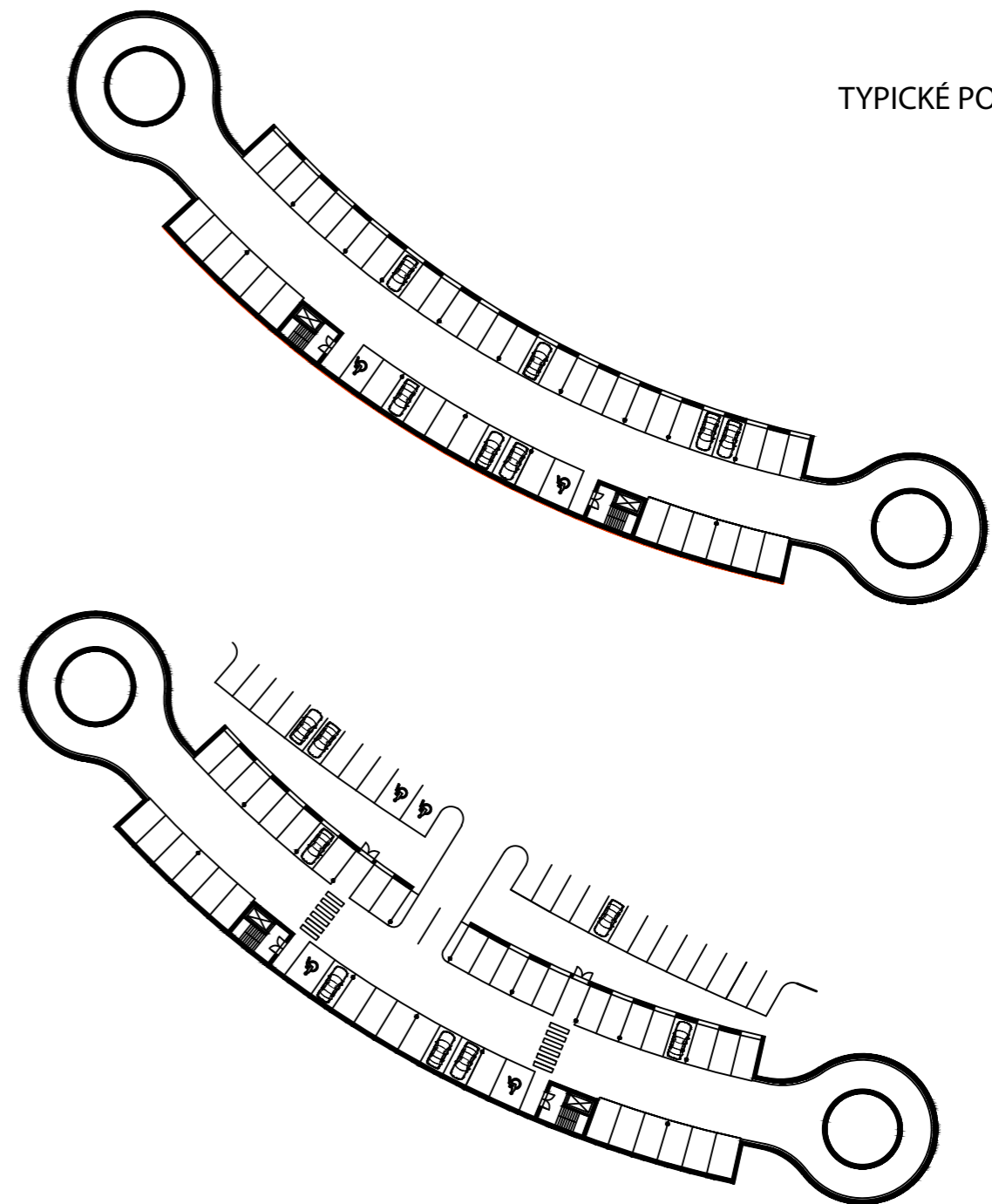
14 kanceláře







TYPICKÉ PODLAŽÍ



1.NP

Zdroje:

KRASICKÝ, Antonín. Občanské stavby: stavby pro výchovu, vzdělávání a kulturu.

Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1984.

NEIDL, František. Dějiny města Karlína. Praha: Česká grafická unie, 1923

<https://digitalniknihovna.mlp.cz/uuid:509fcd10-0242-11dd-abb8-000d606f5dc6>
viadukt kreativni.cz

https://mgwdata.net/forbes/prod/uploads/2016/05/mapa_penta_full_size.jpg

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/negrelliho_viadukt_studie_moba.pdf

iprpraha.cz

dveprahy.cz

archiweb.cz