

KREJCÁREK - JEHO OKOLÍ

obsah.

ÚVOD

Zadání a prohlášení autora
Úvod
Pozice
Proč?
Lokalita
Širší vztahy - krajina a doprava
- jizvy ve městě
- vazby

ANALÝZA

Historický vývoj
Současný stav
Doprava železniční
Doprava automobilová
Doprava veřejná
Doprava cyklo
Prostupnost
Morfologie
Zeleň
Problémy a hrozby
Potenciály a hodnoty

NÁVRH

Koncept
Autorská zpráva
Hlavní situace
Doprava automobilová
Doprava veřejná
Doprava cyklo
Prostupnost územím
Hierarchie veřejných prostranství
Funkční využití
Řezy územím

ZDROJE

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Marek Kohout

datum narození: 17.01.1994

akademický rok / semestr: 2019-2020, letní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Ústav urbanismu

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

téma diplomové práce:

Krejčárek a jeho okolí (Krejčárek and its surroundings)

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání vychází z předdiplomního semináře, který analyzoval lokalitu Na Krejčárku a jeho širšího okolí. Zvolená oblast je problematická především pro svou špatnou prostupnost a čitelnost prostředí, která je způsobena především složitou terénní konfigurací a přítomností těžce prostupných 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 s ohledem na aktuální tendence městského plánování u nás i v zahraničí. Hranice řešeného území je přibližně vymezena významné osy ulic Sokolovská, Koněvova a Spojovací.

Cílem je vytvoření komplexního urbanistického názoru na lokalitu s optimálním využitím území, potlačení negativních vlivů dopravní infrastruktury a podpoření přírodního charakteru okolních celků tak, aby se dnes těžce prostupné území, které lze nazvat jednou z vnitřních periferií Prahy mohlo v budoucnu proměnit ve svébytný kus města.

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

Komplexní návrh řešeného území plošně i objemově

Schéma veřejných prostranství

Dopravní řešení včetně pěší prostupnosti územím

Návrh funkčního využití

Návrh modro-zeleň infrastruktury

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Celková situace, 1: 5 000

Situace s dílčími parametry návrhu, 1: 2 000

Detailní situace s řešením vybraných veřejných prostranství, 1: 500

Řezy územím - podélný, příčný, 1: 2 000

Řezy uličního profilu, 1: 500

Axonometrie území

Axonometrie dílčích částí

Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model řešeného území s blízkým okolím a zřetelnými vazbami na něj

Portfolio v doporučeném formátu A4 (2ks)

Poster 4x formát A1

CD obsahující výstupy zpracovaného diplomního projektu (2ks)

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

27.2.2020 Kohout

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

17.2.2020

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.3.2020

registrováno studijním oddělením dne

17.2.2020

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Marek Kohout
AR 2019/2020, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) KREJCÁREK A JEHO OKOLÍ

(AJ) KREJCÁREK AND ITS SURROUNDINGS

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch Jiří Klokočka	Ústav: Urbanismu
Oponent práce:	ing. Arch David Mareš	
Klíčová slova (česká):	Praha, Krejcárek, městská periferie, propojování území, doplňování městské struktury, Pod Plynojemem, Mezitratí, Invalidovna, Jižní obchvat Libně, odstavné koleje, Nové spojení, Malletova	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá transformací oblasti Krejcárku a jeho širšího okolí. Zvolená oblast má dnes i přes svou velmi zajímavou polohu spíše charakter městské periferie, který je zapříčiněn složitou morfologií a přítomností významných dopravních koridorů.	
Anotace (anglická):	The subject of this diploma thesis is a transformation of the area of Krejcárek and its surroundings. Selected area despite of its attractive situation has a character of a city periphery, which is caused by complicated morphology and the presence of important traffic corridors	

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 16. 2020

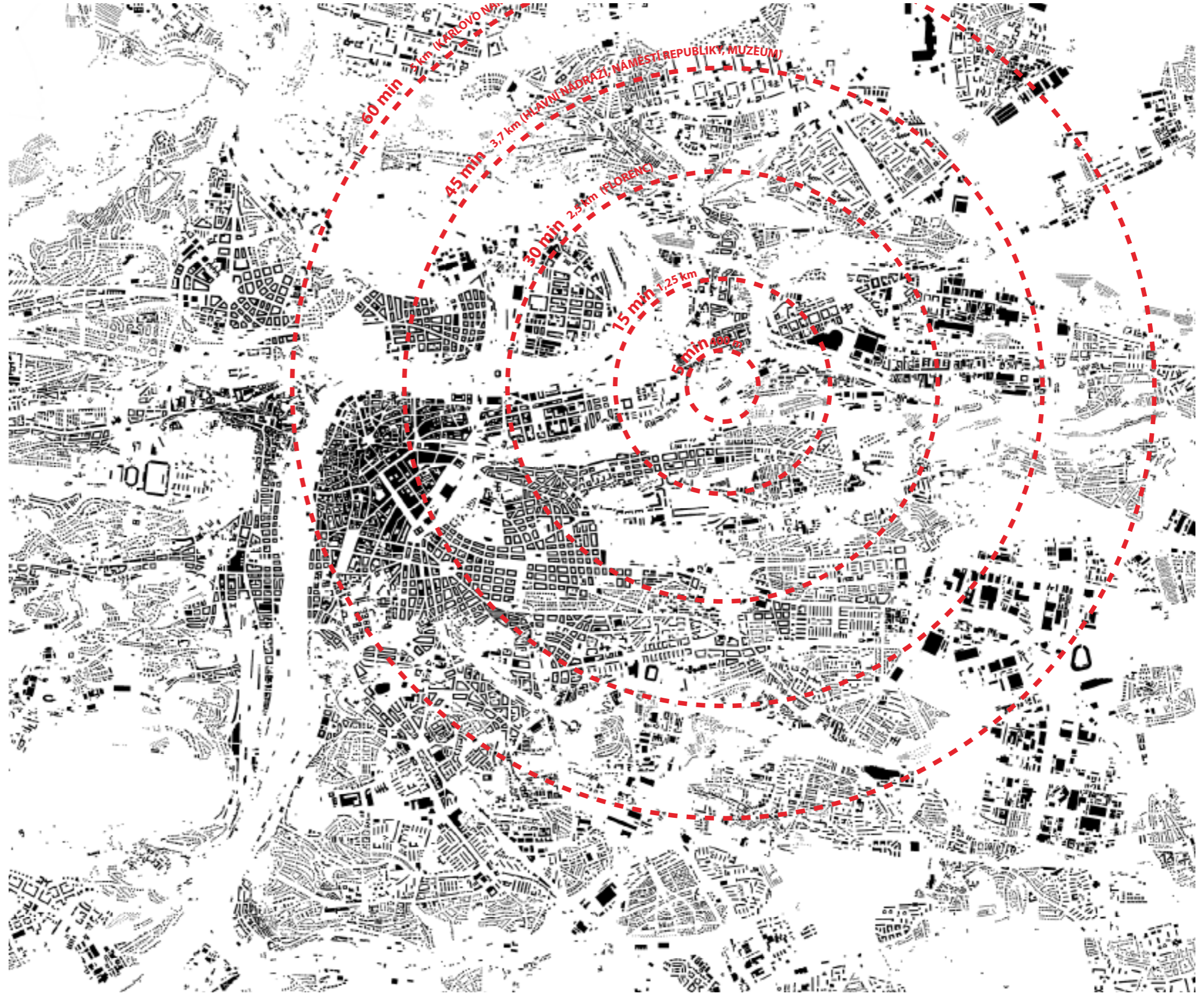

podpis autora-diplomanta

úvod

Práce se zabývá transformací oblasti Krejcárku a jeho širšího okolí. Zvolená oblast má dnes i přes svou velmi zajímavou polohu spíše charakter městské periferie, který je zapříčiněn složitou morfologií a přítomností významných dopravních koridorů.

V současné době prochází okolí zvolené lokality významným stavebním rozvojem a v samotném území jsou v přípravě záměry, které mohou ještě zhoršit stávající poměry v území. Tato práce si klade za cíl prověřit potenciál oblasti a nastínit urbanistickou studii vizi možného rozvoje.

pozice...





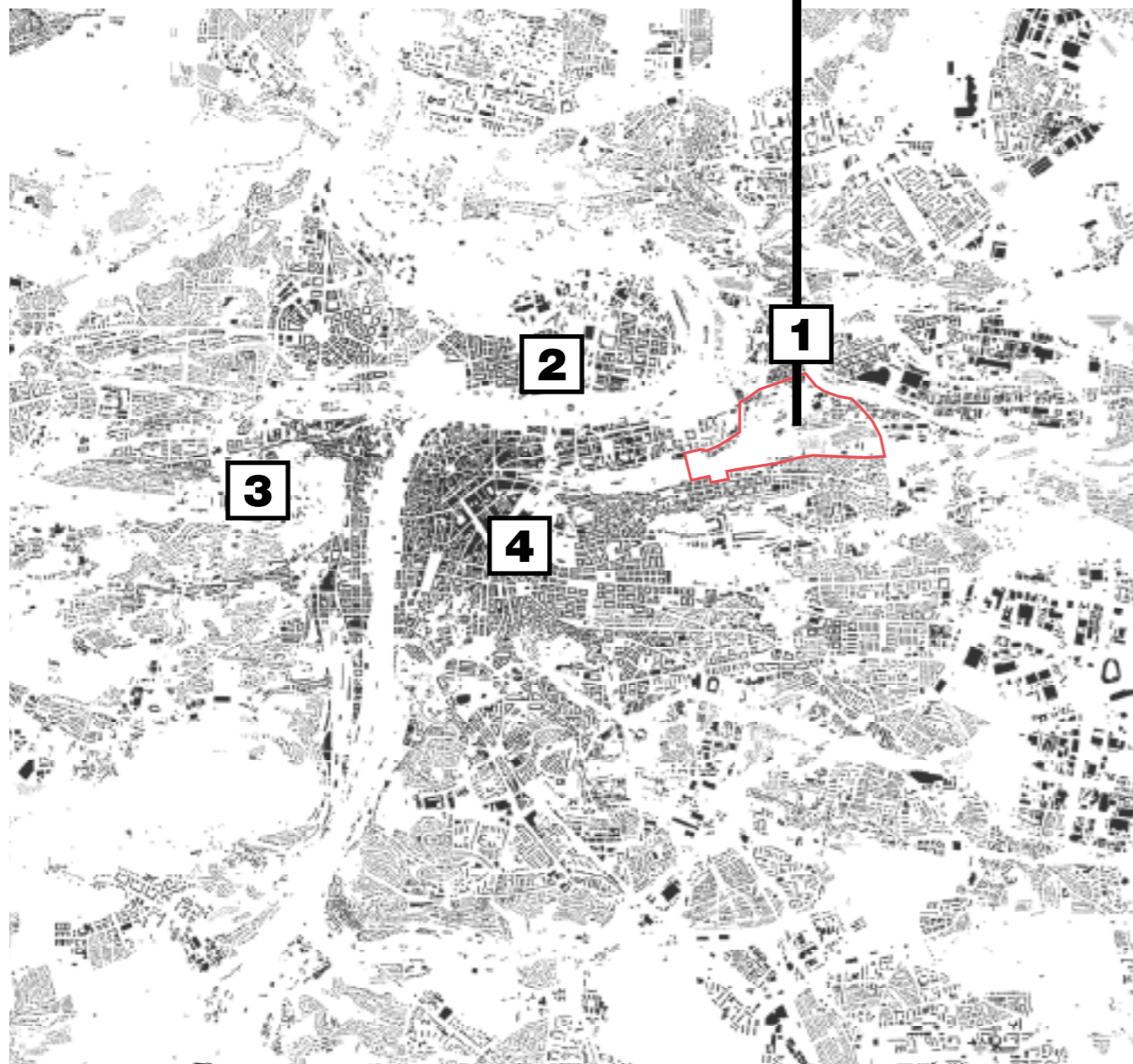
PROČ

Zadání vzniklo částečně na popud Odboru územního rozvoje a výstavby Prahy 8, který momentálně vede diskusi o možném využití a zpřístupnění ploch v oblasti železničního spojení obsluhující hlavní pražská nádraží. Tato území tvoří významnou bariéru v území a rozdělují městské čtvrti, které v současné době prochází významným stavebním rozvojem. Uvažuje se i o vytvoření nových pěších a cyklistických propojení, kterých by mělo být v území podle Prahy 8 více.



zdroj: OÚRV MČ P8

lokalita.



1, 2, 3, 4

Výškové body - zajímavé výhledy
Dostupnost do centra
Občanská vybavenost
Veřejné parky



2, 3, 4

Využití výškového usazení v rámci města
Prostupnost území
Volnočasové aktivity
Propojení městských čtvrtí



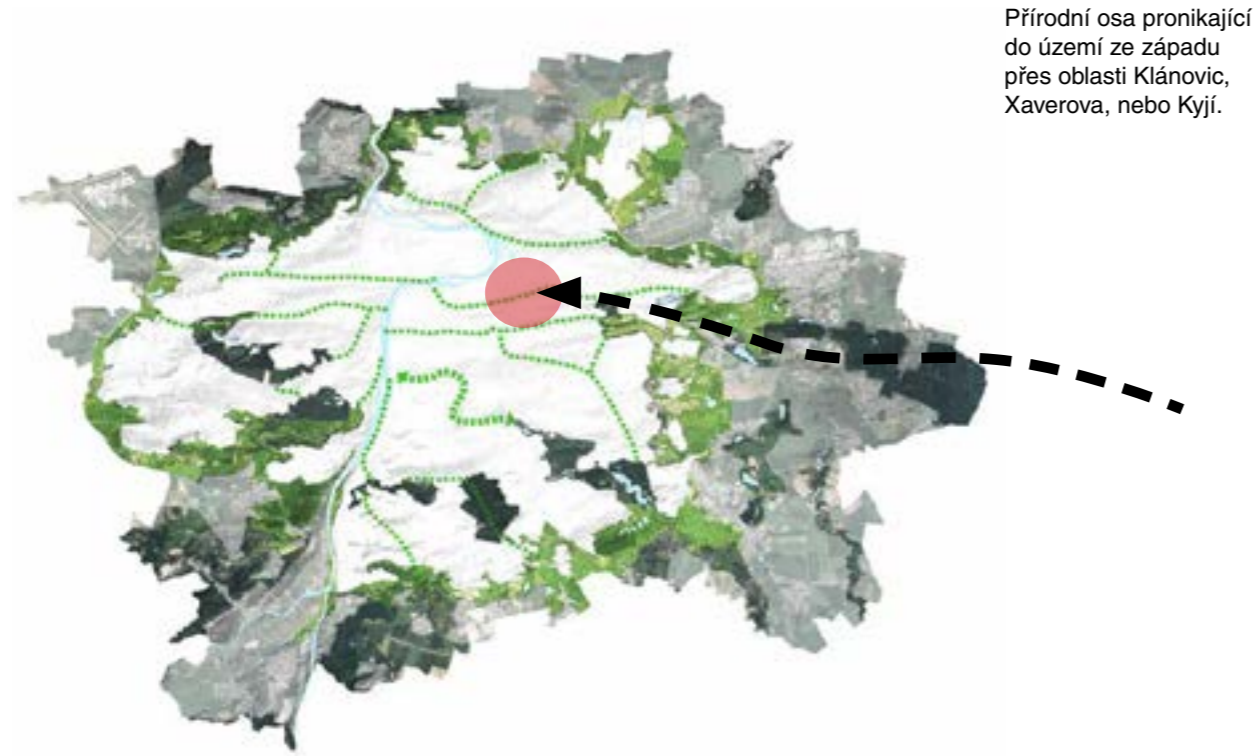
1

Zatíženost místa dopravní infrastrukturou
Nevyužití dostatečného potenciálu místa v rámci umístění
Špatná propustnost území pro pěší a cyklisty
Nedostatečné využití okolní zeleně
Nekvalitní veřejný prostor
Špatné propojení městských čtvrtí

širší vztahy.

krajina doprava

16



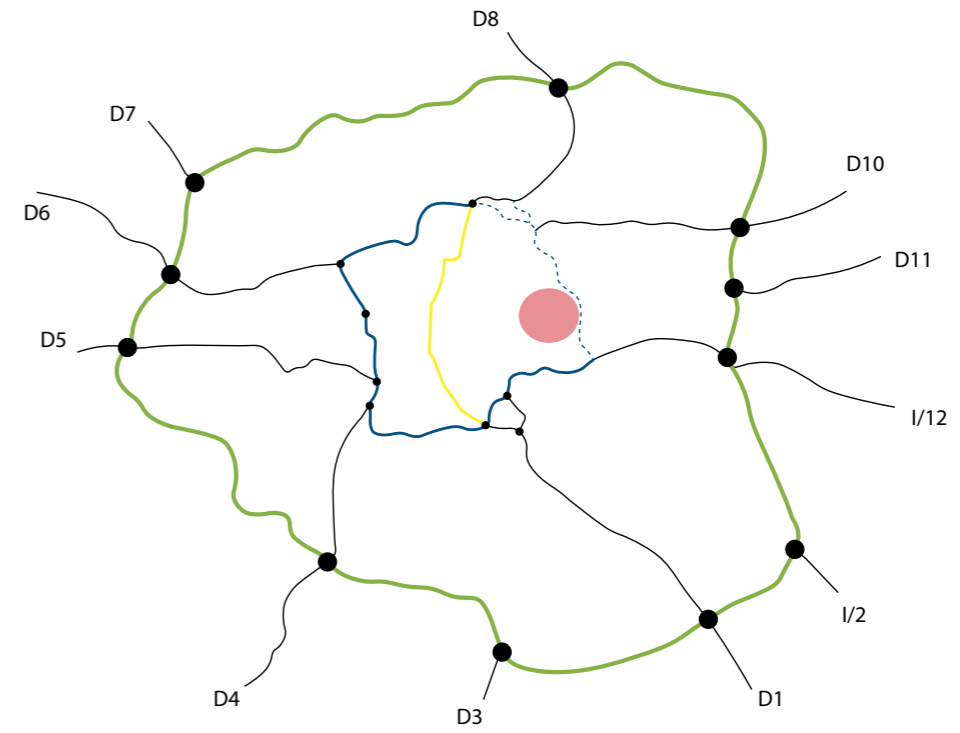
Přírodní osa pronikající do území ze západu přes oblasti Klánovic, Xaverova, nebo Kyjí.

zdroj: IPR Koncepte zelené infrastruktury



Místo se nachází na železničním uzlu Praha, z hlediska železniční dopravy je prostor okolo dráhy vnímán primárně jako prostorová rezerva.

17



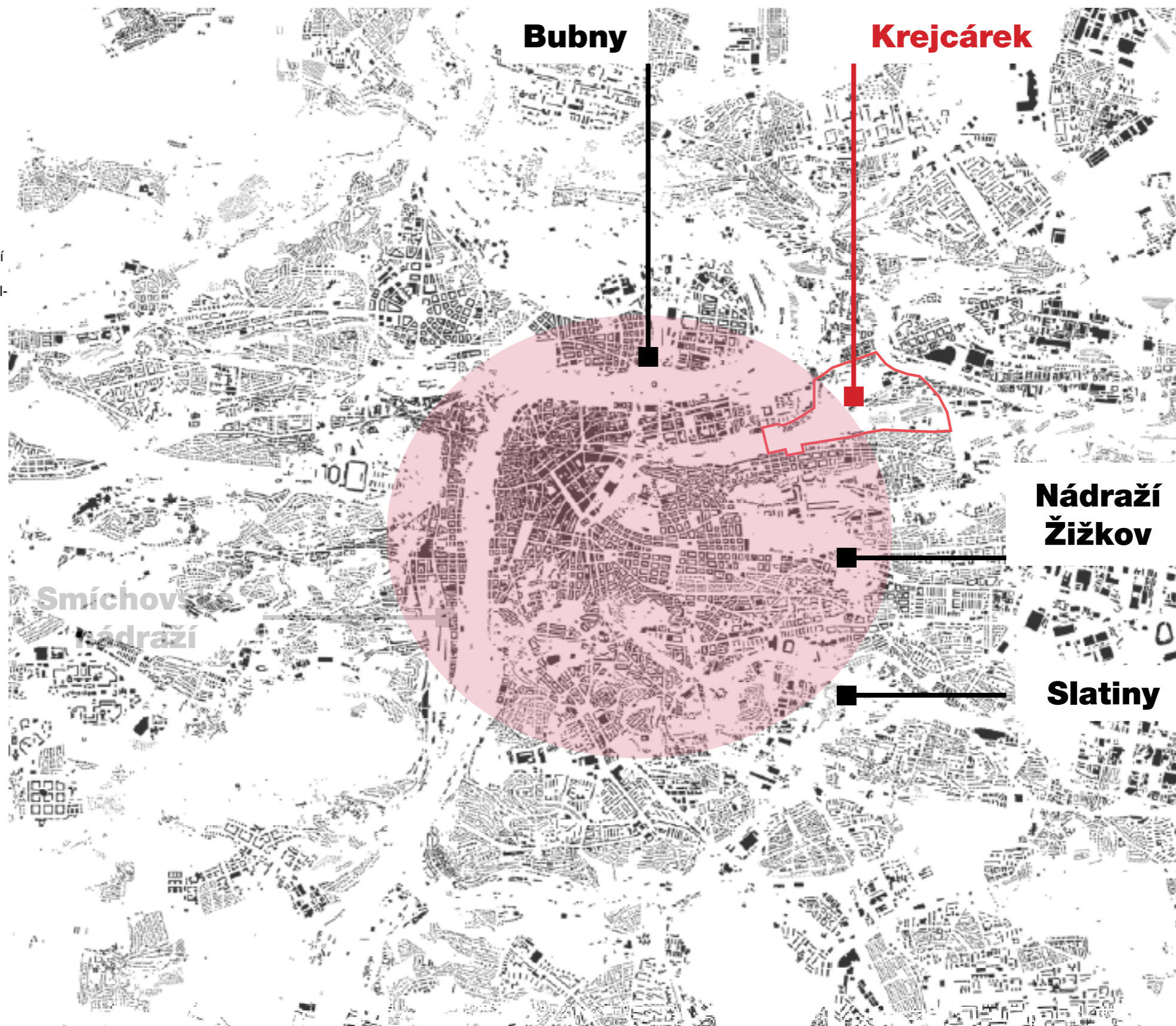
Území ohraničuje ze západu ulice Spojovací, zde se počítá s dokončením městského okruhu.

- prahský okruh
- městský okruh
- dokončení městského okruhu
- severojižní magistrála

širší vztahy.

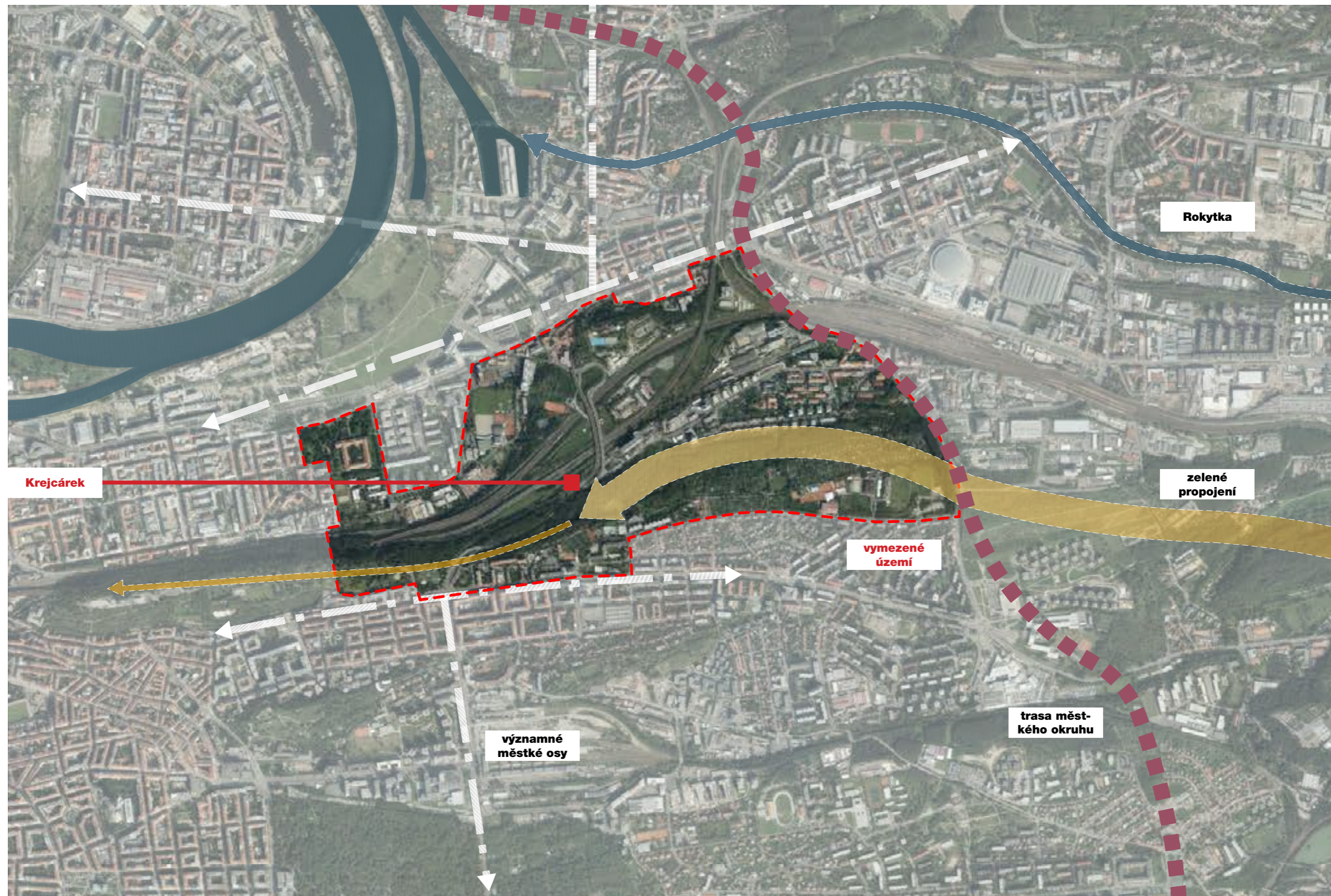
jizvy ve městě

Nabízí se srovnání s pražskými brown-fieldy, souvisejícími s železniční dopravou. Ta v těchto místech z velké části ustoupila, nebo je na ústupu. S těmito oblastmi se v připravovaném územním plánu počítá jako rozvojovými plochami kde mají vzniknout nové čtvrtě. Toto však není případ Krejčárku, neboť zdejší železniční spojení je pro Prahu nenahraditelné a musí být zachováno.



širší vztahy.

vazby



20

21

analýza

historie
současný stav
doprava železniční
doprava automobilová
doprava syklistická
doprava veřejná
prostupnost územím
morfologie
zeleň
hrozby
potenciál

vývoj území

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 maličký barokní Zámeček Voříkovských z Kundratic, využívaný jako letohrádek, hodnotný pro své barokní detaily a komponovanou zahradu s pramenem a grottoem.

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, části 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, Strešovice. Roku 1922 se k Praze připojuje 37 menších obcí, vzniká tkz. 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 obasti Ohrady a Pražačky, 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 ne-tradiční historizující, pitoreskní architekturou. Ve stejné době také vznikla dnes již zaniklá dělnická kolonie Krejčárek, ta byla postavena ve svahu 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.

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 asanacím, mezi nejvýznamější patří zbourání usedlosti Pražačka a 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.

1989-2020

V roce 1990 byla zprovozněna v území tramvajová trať z Palmovky na Ohradu, její součástí je nově zbudovaná tramvajová estakáda která vystoupá po hraně Palmoveckého kopce, přemostí železniční trať, vrátí se na terén a dále pak stoupá k Žižkovu. Z Palmovky na Ohradu se díky ní dostaneme za cca 5minut. Nejjednodušší proměnou prošlo území mezi lety 2005 a 2010, kdy bylo realizováno železniční spojení zvané příznačným názvem "Nové spojení", v rámci něho byl zbudován i nový silniční most, který nahradil dřívější povrchové propojení. Tato stavba přemostuje železnici ve stejném místě jako most tramvajový. Bohužel během plánování ani realizace nebyl dosti zohledněn peší ani cyklistický pohyb a z prostoru se tak stala jedna velká bariéra, kterou lze překročit jen na několika velice krkolomných místech, jako jsou dlouhé zakřivené podchody, nebo úzké chodníčky podél dopravně vytižených komunikací. Tato chyba v plánování pak zapříčinila, že i místo je obecně vnímáno jako jakýsi zapomenutý kout města, dosavadní řídká a nekoncepční výstava v území pak jen znečišťuje prostředí a potvrzuje periferní charakter.

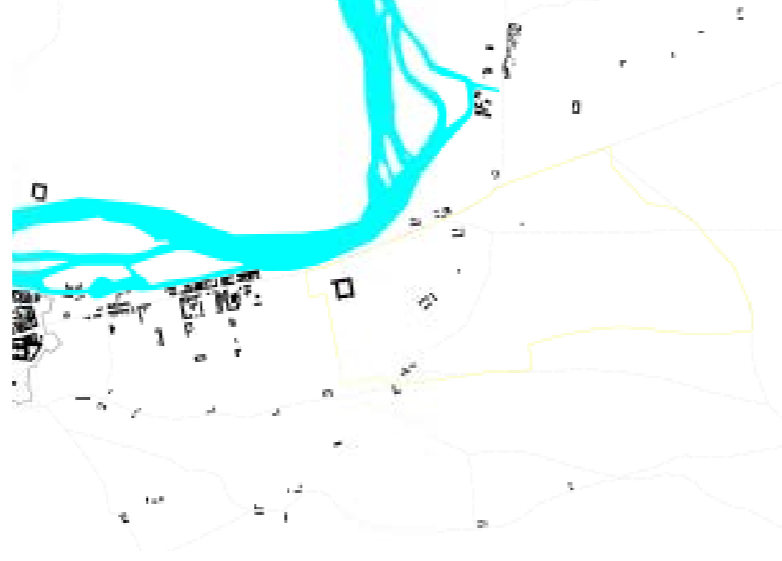
1889-1914



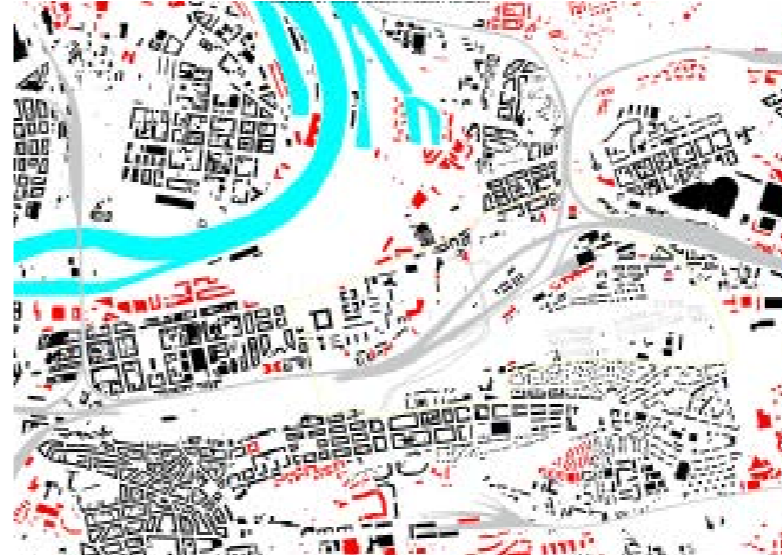
1842-1889



od 1842



1989-2019



1945-1989



1914-1945





1845 Kresba zobrazující Invalidovnu, v pozadí Pražský hrad a vrch Petřín



1900 Železniční most na Husově třídě, dolní Žižkov



1939 Usedlosti Pražáčka v pozadí, Ohrada v popředí

28



1900 Pražská akciová strojírna Rustonka

29



1956 Dělnická kolonie na Krejčárku, sahala až k dnešní ulici Novovysočanská



1923 Pohled na Krejčárek z dnešního sídliště Invalidovna, vlevo barokní Zámeček, vpravo vojenské kasárny, na obzoru kopce na Balkáně se rýsuje kolonie Domov.



1965 Křížovatka na Palmovce foceno z Palmovického kopce

současný stav.

ŽIŽKOV OHRADA



Okolí rušné křižovatky na Ohradě, je přestupním místem tramvajových a autobusových linek. V okolí se nachází mnoho obchodů a služeb. Nedaleko se nachází kultovní žižkovské kino Aero. V současné době se u křižovatky, na pomezí Vítkovského vrchu plánuje stavba nového bytového domu, měl by nahradit stávající zahradní restauraci. Prostor okolo křižovatky je velmi neutěšený, těžko prostupný pro cyklisty a pěší, kromě bezdomovců a pochybných existencí, kteří se sdružují na zeleném plácku se zde málo kdo zastaví.

30

Pod silničním mostem, dlouhodobě přespávají lidé bez domova, často zde tráví čas i přes den. Kolem projíždějících tramvají si nevšímají, stejně jako jejich pasážíři si nevšímají nich. Projet, nebo projít se tudy je velmi zvláštní zážitek...



POD MOSTEM

VÍTKOVSKÝ TUNEL



Do území ústí z tunelu žižkovská cyklostezka, která vede ve stopě staré železniční trati. Cyklostezka je velmi oblíbená mezi obyvateli Žižkova, kteří ji hojně využívají na procházky, či sport. Cyskostežka je dlouhá tři kilometry a vede na hranici Žižkovské zástavby a hrany Vítkovského kopce, z Krejcárku se po ní pohodlně dostaneme až k Seifertově ulici, na pomezí Žižkova a Nového města.

CYKLO- STEZKA



Za Vítkovským tunelem se prostor okolo cyklostezky rozevírá a po levé straně se otevírá výhled na Libeň a Karlín. Bohužel je trochu škoda, že zde cyklostezka po chvíli končí a vlastně nikam nevede. Kdyby zde vzniklo napojení na jednu z okolních oblastí, mohla by se cyklostezka stát novým alternativním propojením přilehlých městských částí.

ZASTÁVKA KREJCÁREK



S nadsázkou lze říci, že zastávku Krejcárek si pamatuje každý Pražan, který tudy jednou projel, nebo snad i musel vystoupit. Zastávka se totiž nachází v prostoru, který je pro pražské tramvajové linky poměrně netradiční, poté co tramvajová trať totiž opouští městskou zástavbu a vydá se po své vlastní ose, opouští uliční profil a během několika nečekaných úrovněných změn nabízí pasažerovi zážitkovou jízdu plnou ojedinělých výhledů na Prahu, do přilehlého lesíku pod Ohradou, či na malou zahrádkářskou kolonii pod Plynojemem. A právě uprostřed této podivné jízdy vůz zastaví v místě, kde široko daleko nic není, jen rozmlácená zastávka a krásný výhled na Prahu. Zřídka kdy zde někdo přistoupí, nedej bože vystoupí, většinou je to nějaký pejskař, nebo bezdomovec.;

KŘIŽOVATKA KREJCÁREK



Křižovatka Krejcárek sousedí s tramvajovou zastávkou, nachází se zde i zastávka autobusová, ke které se dostaneme po překonání tří pěších přechodů. V prostoru dominuje převážně individuální doprava, denně zde projede až 30 000 automobilů. Nejen proto, že se křižovatka nachází ve styku několika pěších tras, ale i v plánovaném prodloužení cyklostezky, stálo by za to jí koncepčně předělat, aby odpovídala současným požadavkům na kvalitní městský prostor.

31

MOSTY DO LIBNĚ



Mosty na Krejčárku jsou symbolem doby konce druhé poloviny 20.století kdy se u k městskému plánování přistupovalo velmi účelně a jednostraně. Během této doby kde vznikli dvě dopravní stavby které sice splňují svůj účel (zajišťují plynulý pohyb typům dopravy, kterým slouží) nicméně opomíjejí jiné typy dopravy zcela zásadní pro funkční město, především dopravu pěší a cyklistickou.

AUTOMOBILOVÝ MOST



Přibližně 1,5m široký chodník za svodidly automobilového mostu, je v současné době jedinným možným propojením pro pěší a cyklisty, kteří se chtějí dostat Žižkova na Palmovku, uprostřed mostu je na jedné z lamp štítek s erbem MČ informující chodce o vstupu do jeho správního území.

PLYNOJEM



Bývalý plynojem na Palmoveckém kopci je dominantou a zároveň jednou z mála památek v území. V dnešní době ho využívá Výzkumný a zkušební letecký ústav jako své experimentální pracoviště, uvnitř koule totiž zbudoval aerodynamický tunel na testování svých výrobků.

ŽELEZNIČNÍ UZEL



Koleje procházející územím tvoří zásadní bariéru pro pěší pohyb v území. I když se v území nachází několik podchodů, je prostupnost územím nedostačující a brání jeho rozvoji.

32

RAMPA PRO CYKLISTY



Stávající spojení mostu a prostoru Mezitratí, kde je v současné době několik rozpad objektů a stavební dvůr.

PARK POD MOSTEM



Pod mostem se na jedné straně Mezitratí nachází prázdná zelená plocha, která nabízí poměrně pěkné výhledy na Prahu, díky své odlehlosti a blízkým přístřeškům bezdomovců se však netěší velké návštěvnosti.

TRATĚ



Nejvíce vytižená část železničního spojení Praha-Brno. Na obrázku je vidět koridor oddělující prostor Mezi- tratí (vlevo) od Palmovky, konkrétně palmoveckého kopce, jehož dominantou je kulatá stavba plynojemu. Trať je v tomto místě oproti okolnímu terénu zapuštěna, což dává příležitost ji v tomto místě přemostit, tak jak je tomu zamýšleno v metropolitním plánu a v nedávné urbanistické vizi lokality na Palmoveckém kopci.

PARK NAD PALMOVK- OU



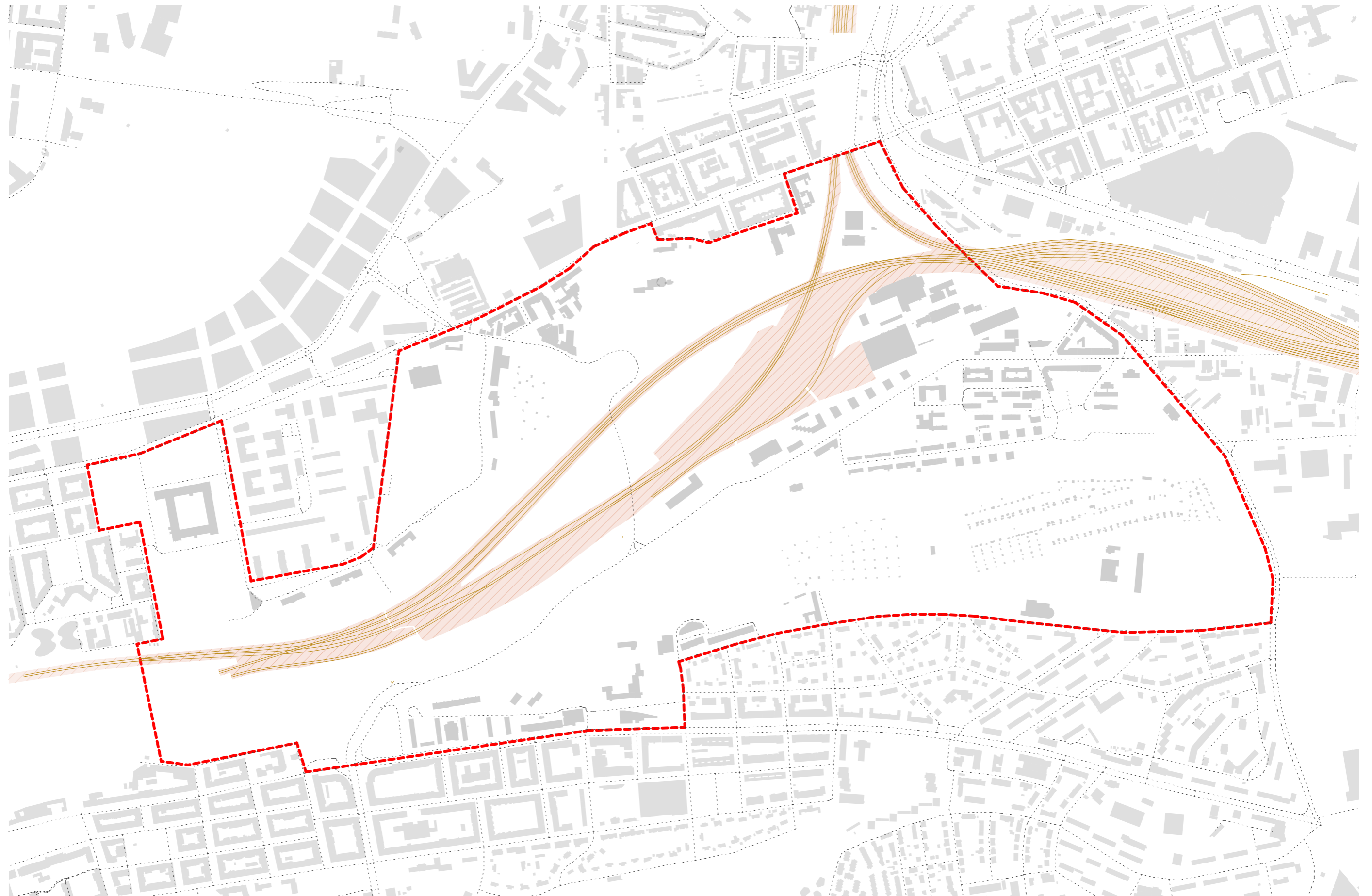
Výhled na Palmovku z parčíku pod Plynojmem. Parčík nabízí malé, ale relativně příjemné prostředí. S parkem sousedí malá enkláva zahradkářské kolonie.

33

doprava železniční.

34

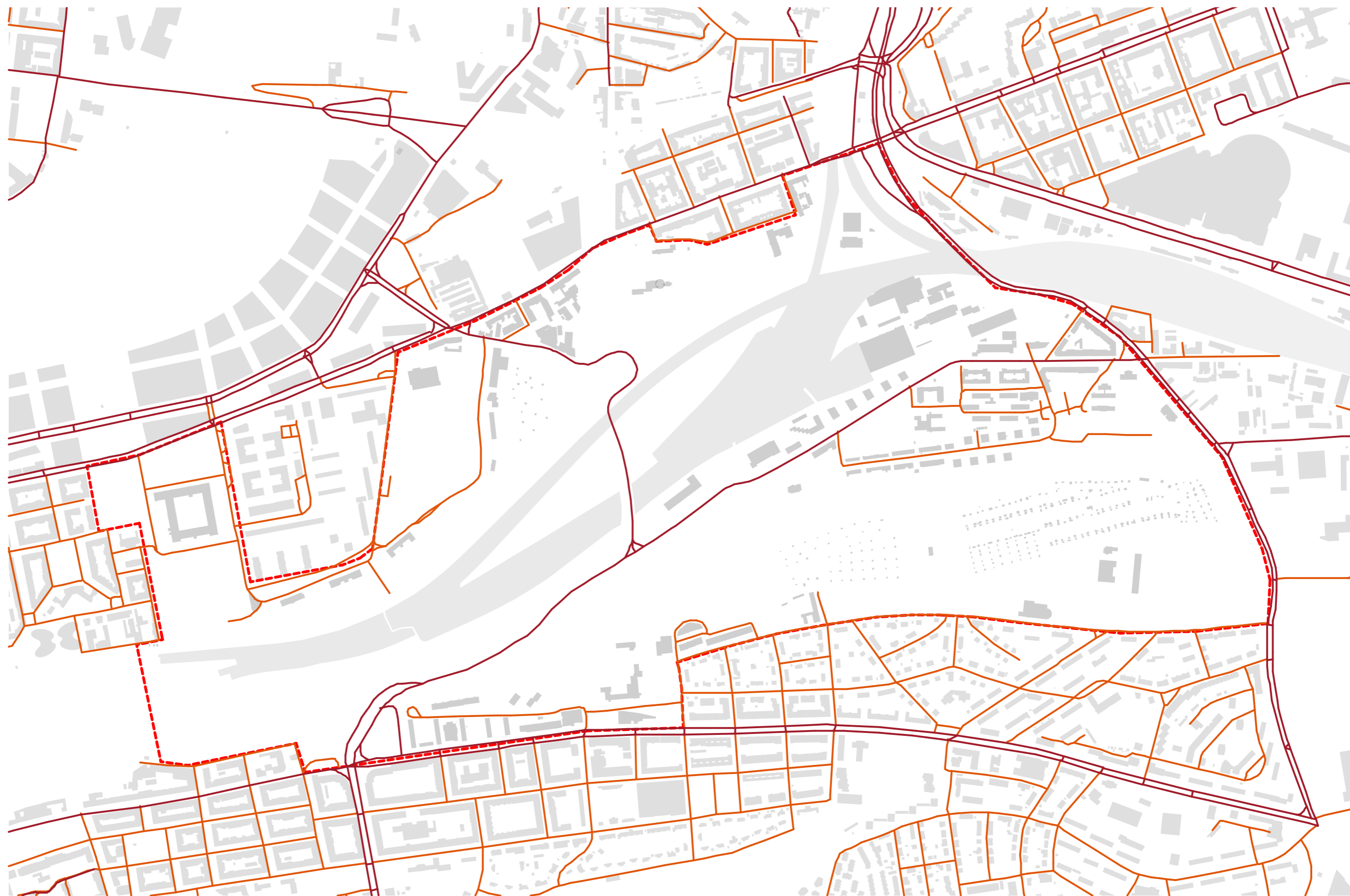
35



— železniční trať
území drah



doprava automobilová.



36

37

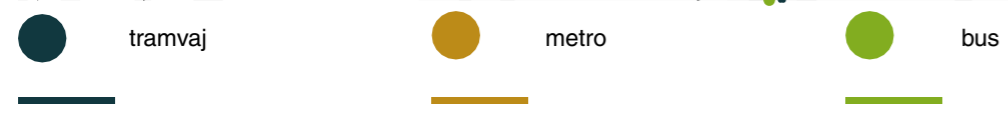
- místní komunikace 1. a 2. třídy
- místní komunikace 3. třídy



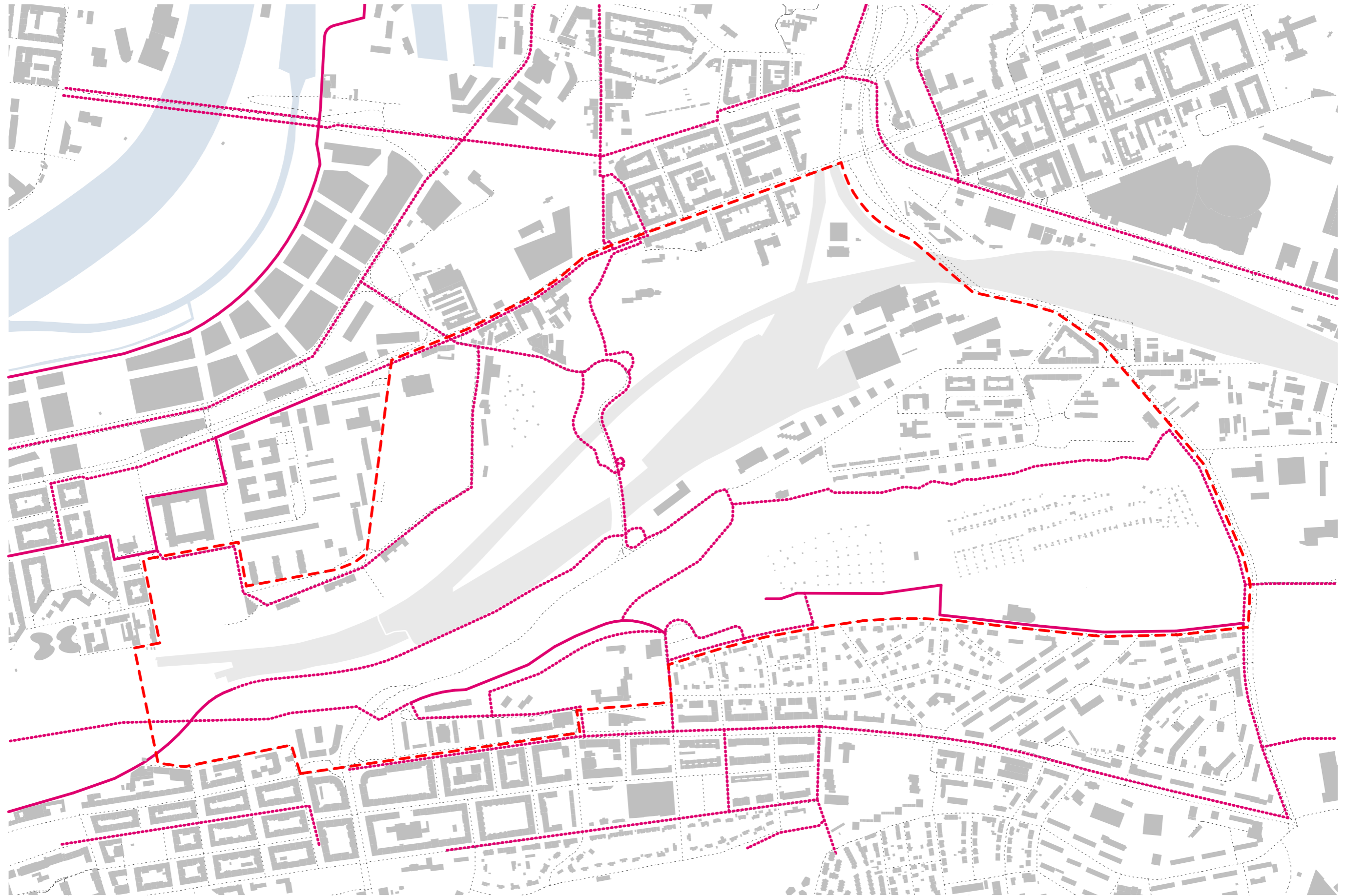
doprava veřejná.

38

39



doprava cyklistická.



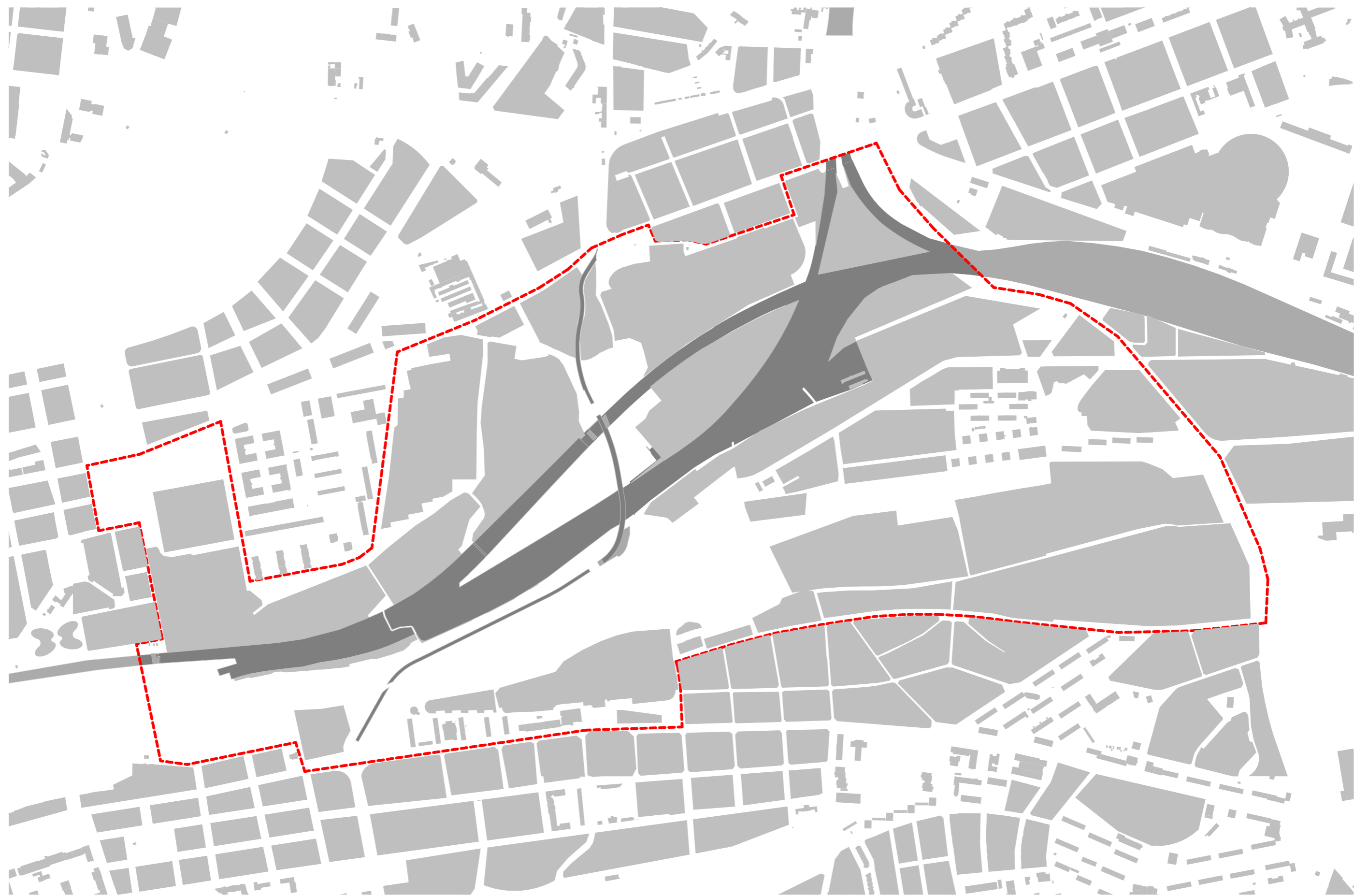
40

41

- značená
- ⋯ doporučená



prostupnost územím.

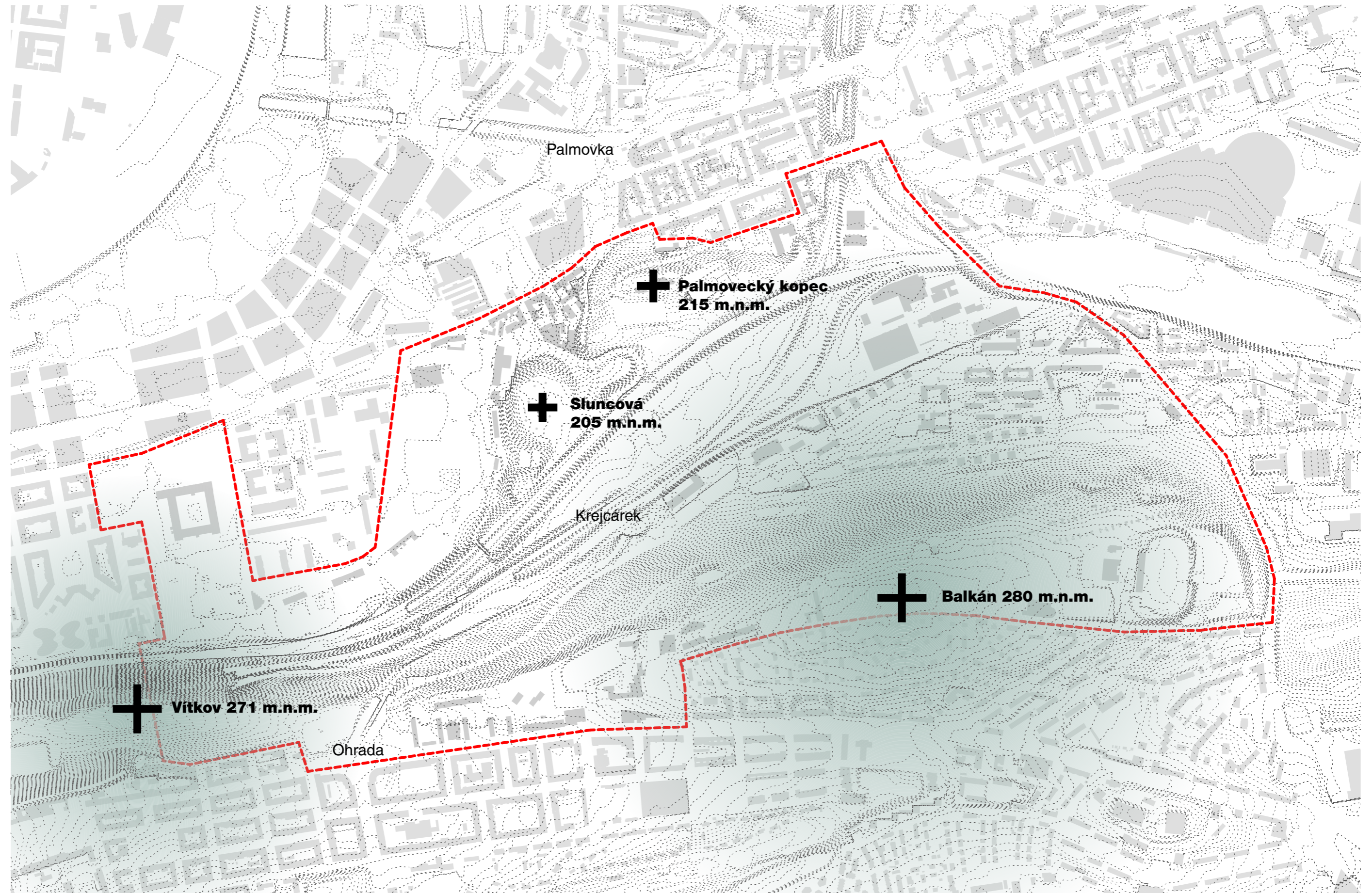


42

43



morfologie.



44

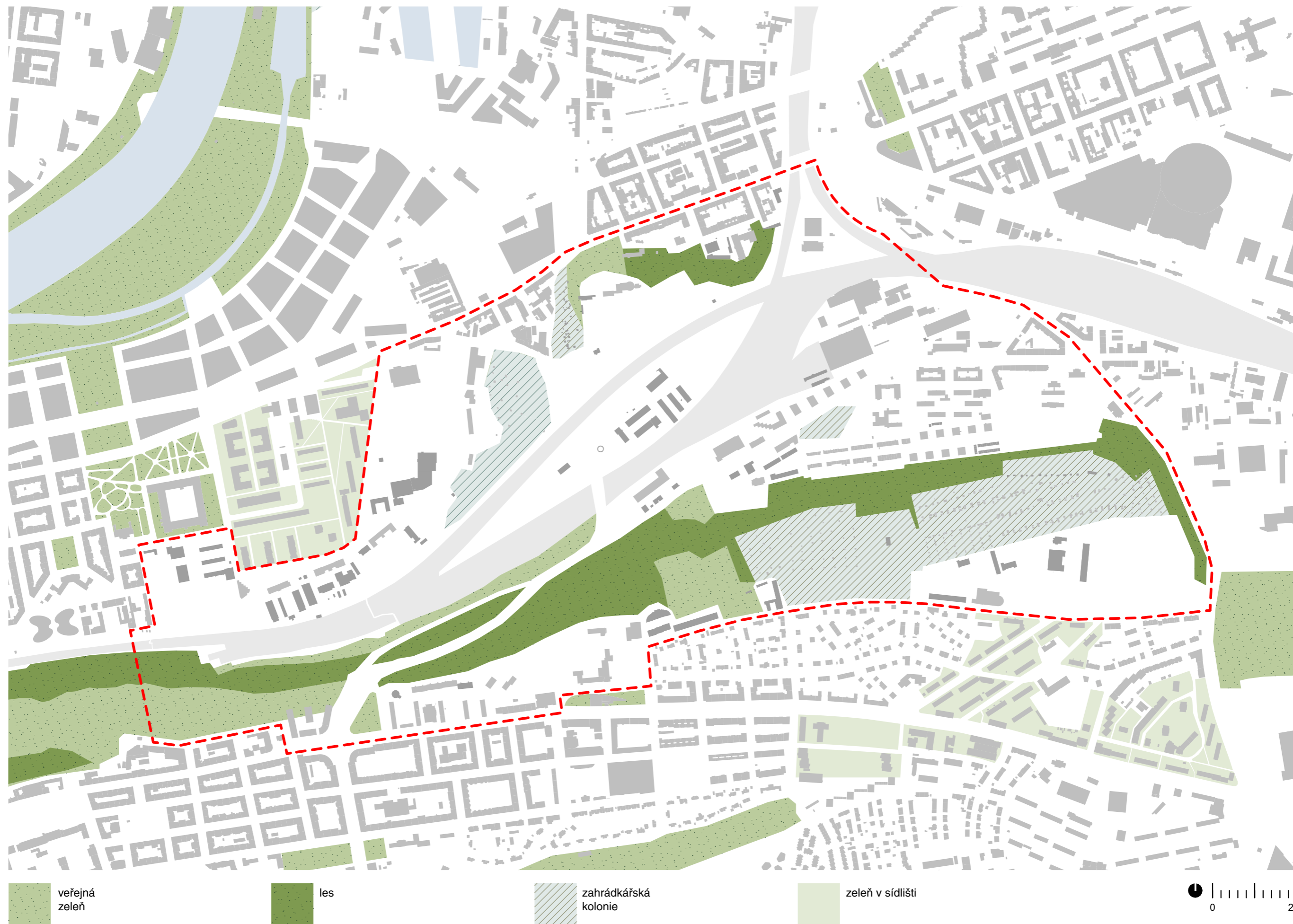
45



zeleně.

46

47



problémy a hrozby.

Hlavními problémy v území jsou neprostupnost a špatná orientace v prostředí. Dopravní koridory a nekontrolovaná zeleň dominují centrálnímu prostoru. Nejsou čitelné hranice mezi jednotlivými typy území, zástavba je nekoncepční.

Možnou hrozbou, ale zároveň i velkou příležitostí jsou dvě plánované dopravní stavby. Za prvé jde o záměr vybudovat na části území mezi kolejemi železniční odstavky pro hl. nádraží, druhé se týká plánovaného obchvatu Libně, který je i zanesen v územním plánu.

1 Plánované odstavky SŽDC

2 Plánovaná trasa obchvatu Libně

1 Stávající prostupy územím ve formě složitých podchodů a nadchodů nad dopravními koridory

2 chybějící prostupnost územím

1 Nečitelné rozhraní mezi stávající městskou strukturou a veřejným lesoparkem

2 Nečitelné rozhraní mezi stávající městskou strukturou a veřejným lesoparkem

3 krkolomná trasa cyklostezky napojující se na Karlínskou stezku

3 odříznutý prostor mezi dopravními komunikacemi



potenciály a hodnoty.

Velkými hodnotami v území jsou přítomnost zčásti zalesněných zelených ploch, výhledy na město a poměrně dobrá dostupnost okolních čtvrtí. Potenciál místa spatřuji v jeho sportovně-rekreačním využití, propojení stávající zeleně, cyklostezek a doplněním zástavby na hranici čtvrtí.

Velmi silný je zbytkový prostor mezi tratěmi, který svým tvarem připomíná kapku, nalezení vhodného využití tohoto centrálního místa by mohlo vdechnout do oblasti nový život a vrátit jej na mapu Prahy. Realizace dopravních záměrů v místě spojená s konkrétní vizí pro lokalitu by mohla proměnit místo ve svébytný městský prostor.

1 Mezitratí, zbytkový prostor mezi kolejemi atypického tvaru

2 Vytypované stavební rezervy v území

1 lesopark na Blakáně

2 Palmovecký kopec

3 zahrádkářské kolonie

4 park Vítkov

1 tramvajové spojení

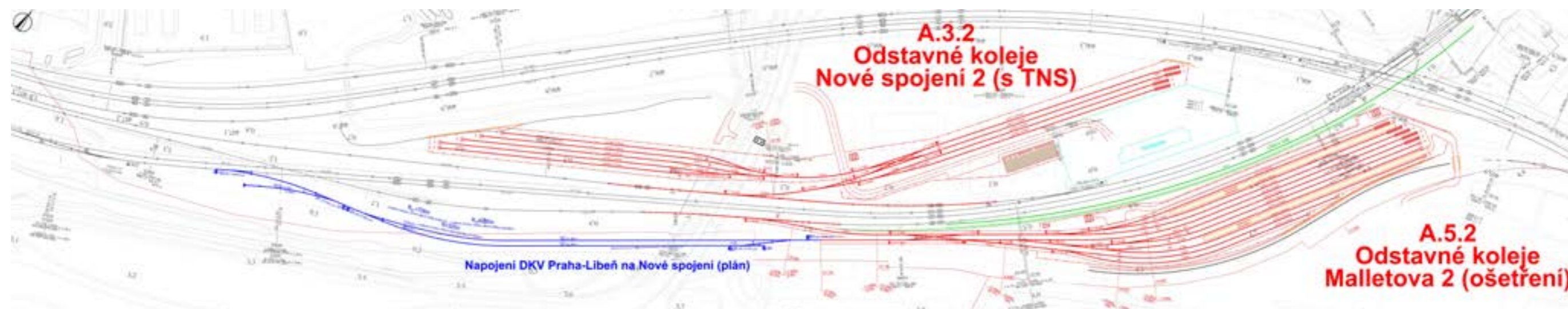
2 potenciál vytvoření zeleného propojení



železniční odstavy sždc

SŽDC počítá na území Mezitratí s realizací železničních odstavných kolejí pro stanici Praha hl. nádraží. V přípravě jsou dvě varianty z nichž Variantu B zahrnují do svého projektu.

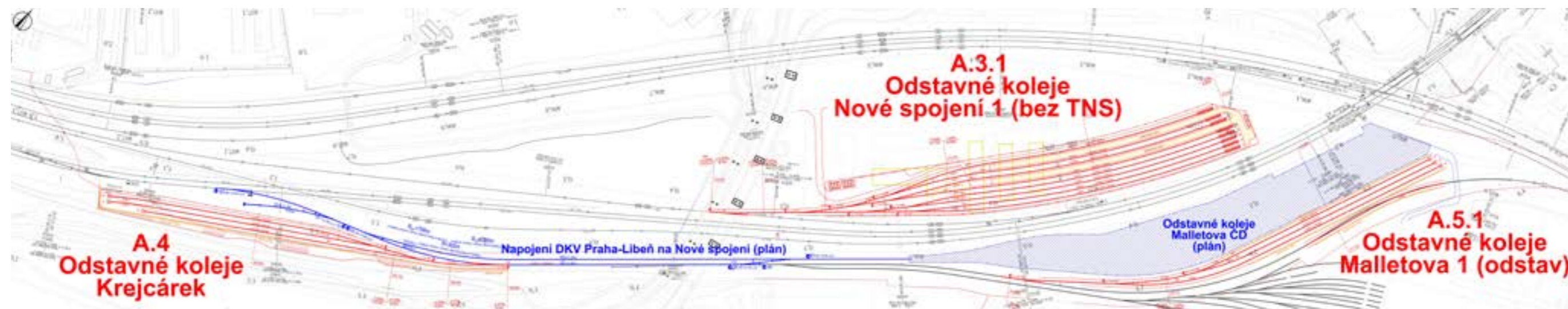
.Varianta A.



52

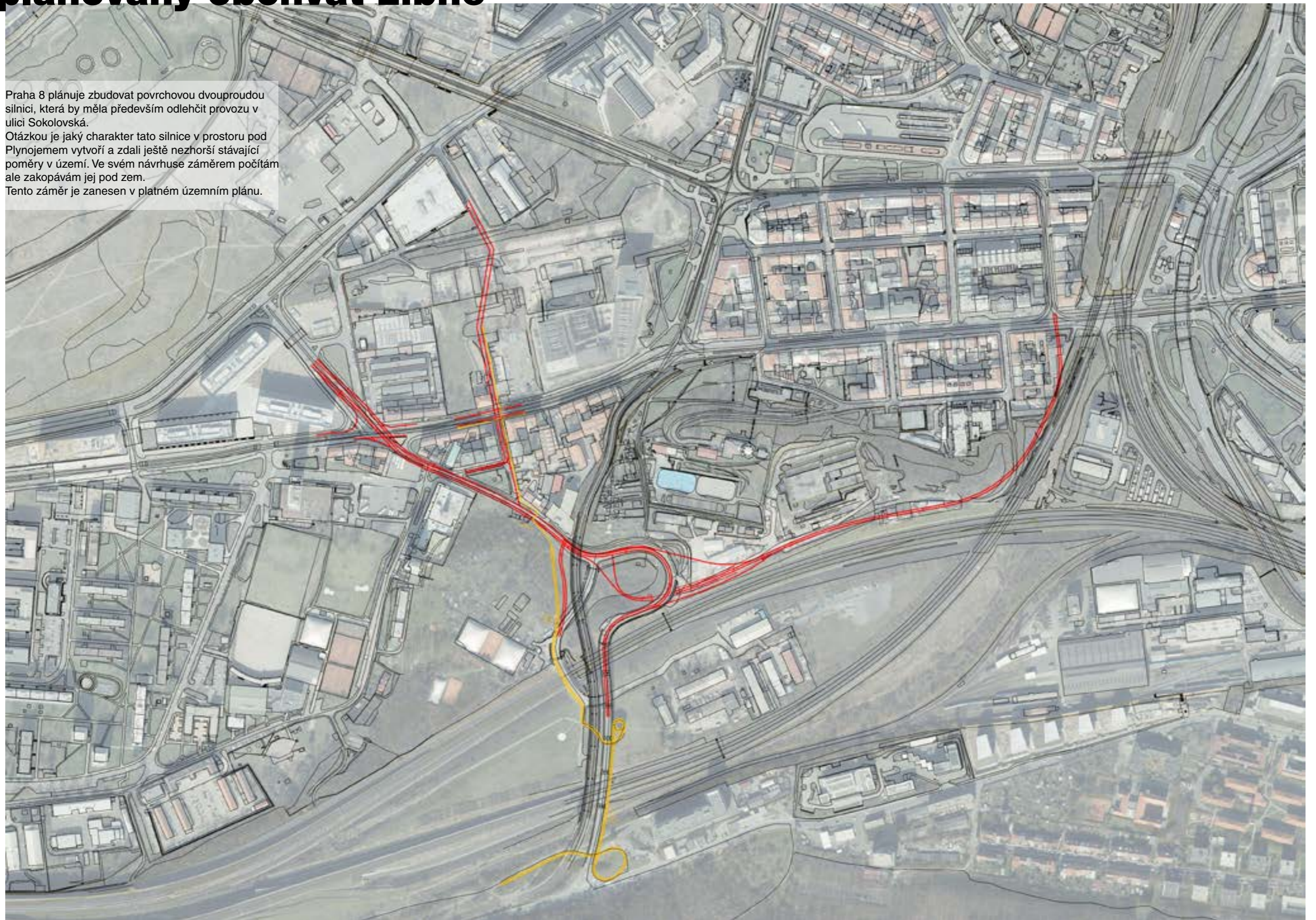
53

.Varianta B.



plánovaný obchvat Libně

Praha 8 plánuje zbudovat povrchovou dvouproudou silnici, která by měla především odlehčit provozu v ulici Sokolovská.
Otázkou je jaký charakter tato silnice v prostoru pod Plynojemem vytvoří a zdali ještě nezhorší stávající poměry v území. Ve svém návrhu záměrem počítám ale zakopávám jej pod zem.
Tento záměr je zanesen v platném územním plánu.



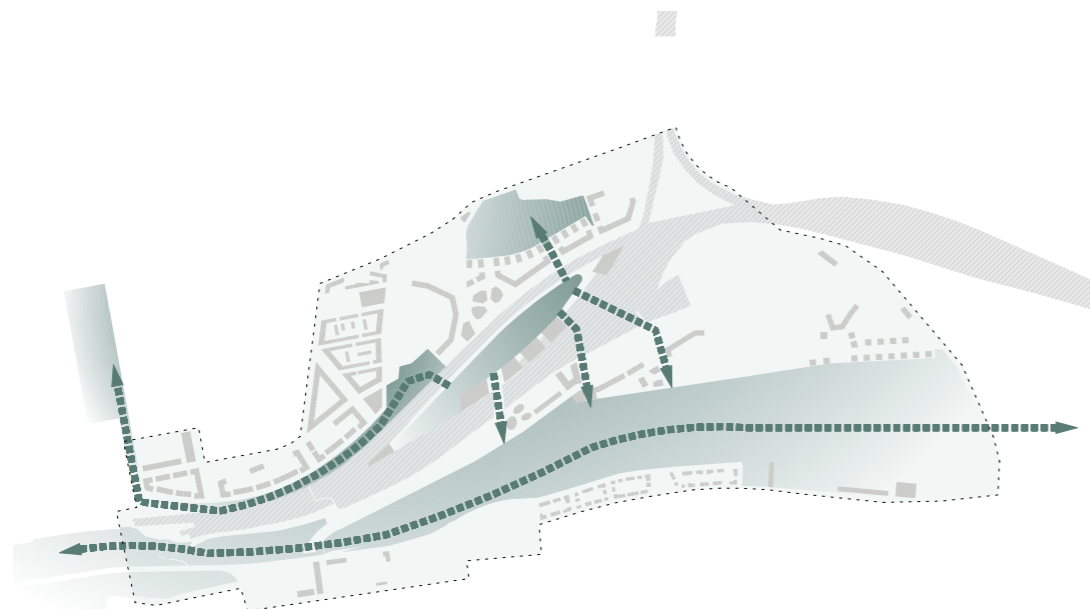
návrh.

koncept
autorská zpráva
hlavní situace
doprava automobilová
doprava cyklistická
doprava veřejná
schéma zeleň
prostupnost územím
hierarchie veřejného prostranství
funkční využití

56

57

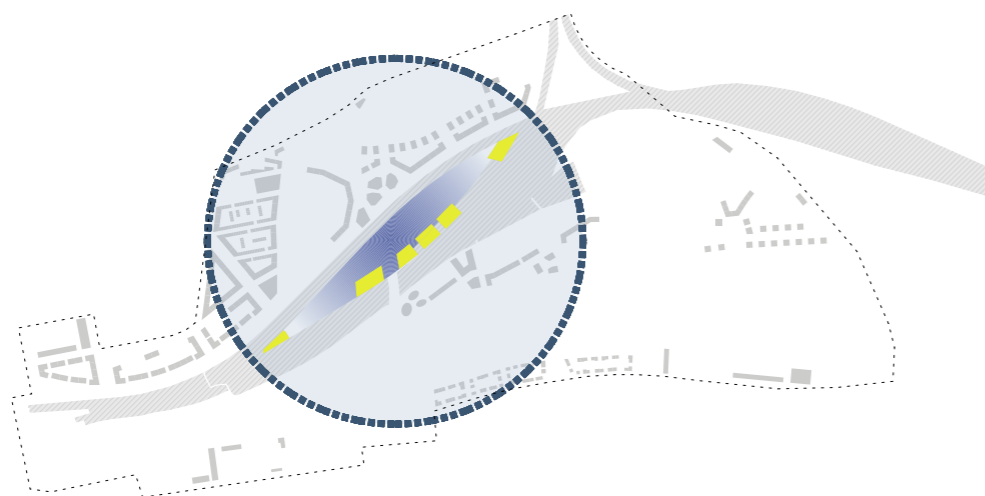
Krejčíárek.



.zelené propojení.

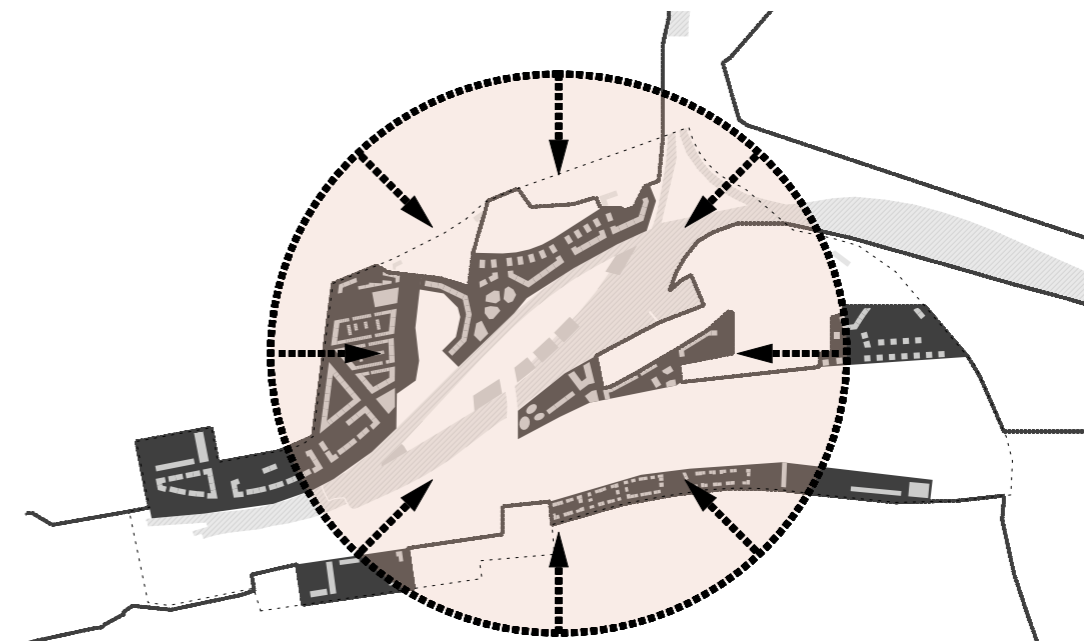
Návrhem se snažím vytvořit propojený systém zeleně, kterým chci posílit přírodní charakter oblasti. Definuji hranice stávající zeleně, navrhuji nové parky, lávky pro peší a cyklisty a zelený most obnovující zaniklý biokoridor.

58



.ostrov sportu.

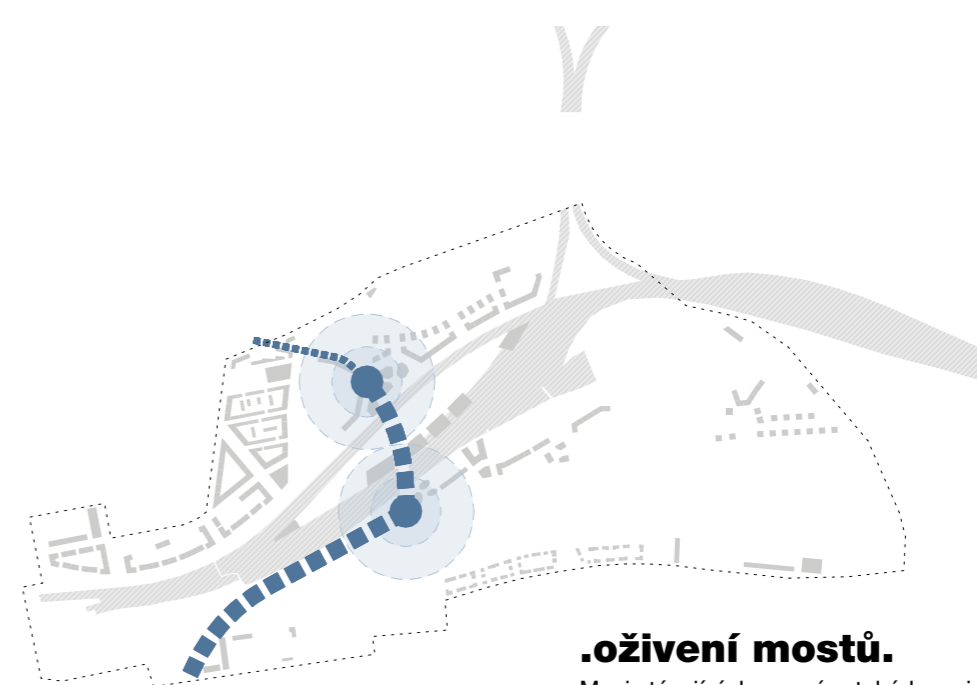
Ohniskem návrhu je transformace prostoru Mezitratí na veřejný park se sportovišti a školou. Atypickou formu místa vzniklou tokem železnice dávám do popředí a vytvářím z ní jedinečný prostor.



.doplnění městské struktury

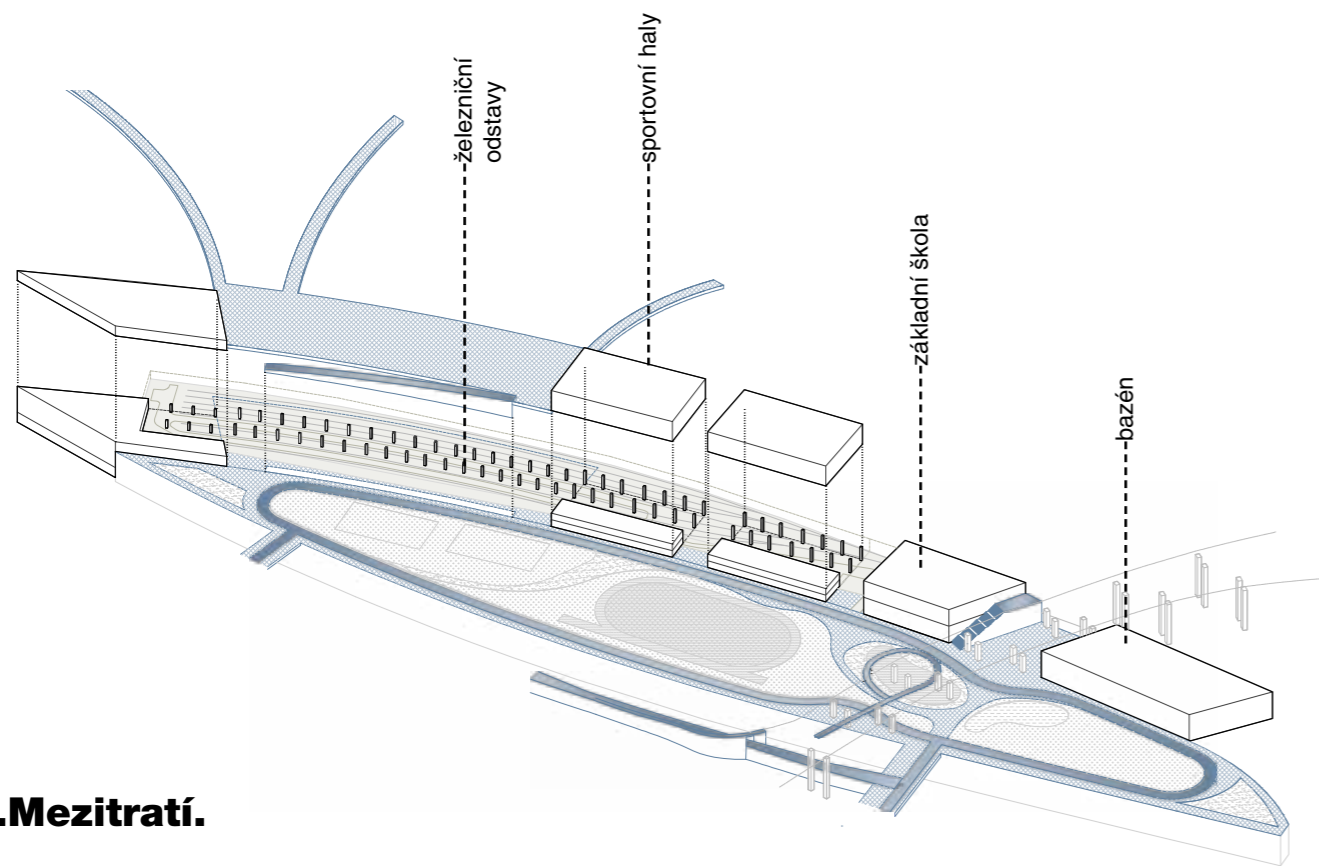
Vytypovávám území vhodná pro zastavení různou typologií. Definuji urbání bloky a charaktery veřejných prostranství.

59



.oživení mostů.

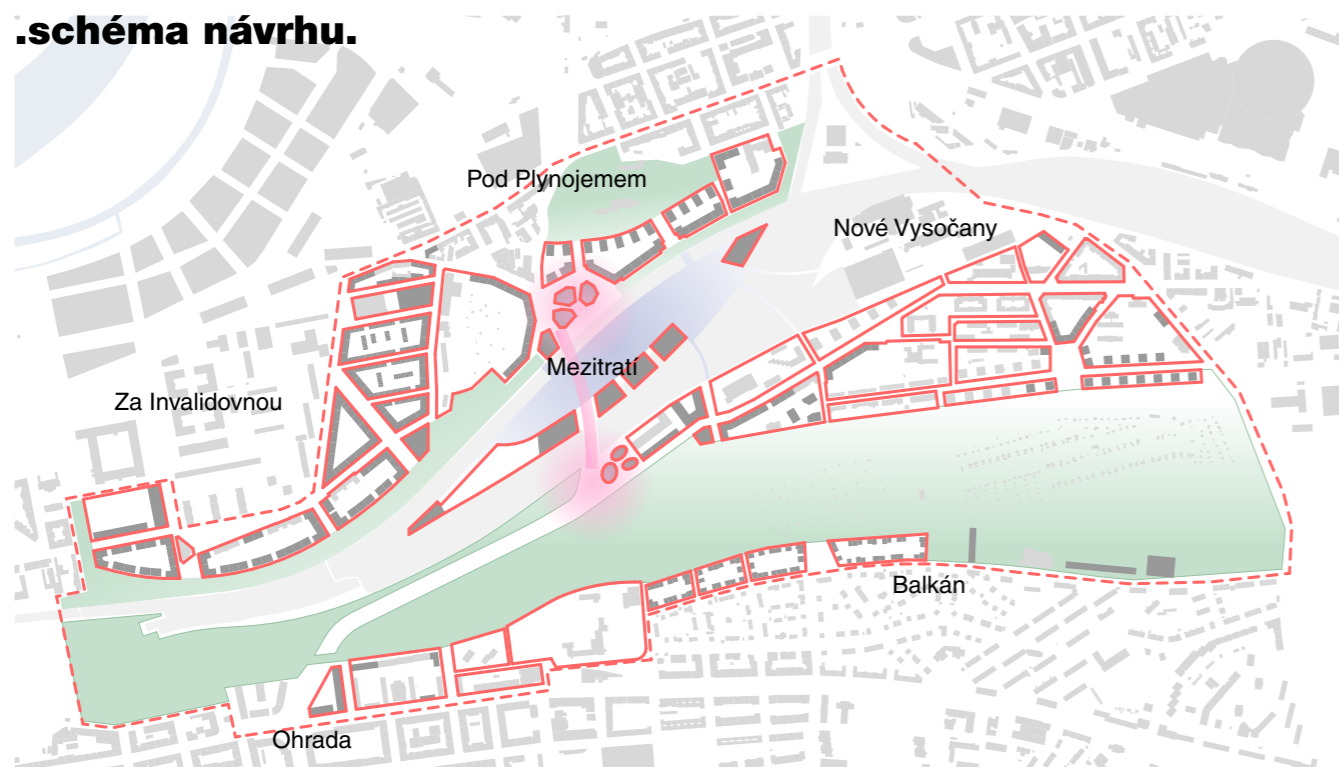
Mezi stávající dopravní estakádami umísťuji lávku pro peší a cyklisty. Posiluji tak význam stávajícího propojení. Na úpatí mostů ve zbytkových prostorech vytížených křižovatek navrhuji atypickou zástavbu s polyfunkčním využitím. Navrhuji zde novou tramvajovou zastávku.



60

.Mezitratí.

.schéma návrhu.



úvod

Rozsah stanoveného území a různorodost vazeb v něm nedovoluje vstoupit do území jednotným principem. Vymezené území se nachází na pomezí tří správních celků což v praxi pokaždé znamená velkou komplikaci a když ještě středem prochází dopravní koridor celorepublikového významu začíná být situace už opravdu složitá. Při složitosti fungování města není divu, že je oblast periferií, tak trochu na okraji zájmu, utvářena jednotlivými krátkodobými plány bez jasné vize, které pohromadě jsou schopné vytvořit opravdu kuriózní celek. Toto vše bylo zřejmě již od samého počátku návrhu a právě to mě na území přitahovalo.

charakter

Počáteční vymezení území vycházelo z toho jak jsem vnímal hranice periferie a okolní městské struktury. Již při prvních průzkumech místa bylo zřejmé jak silným elementem v městě je příroda. Co člověk nechá ladem začne si žít vlastním životem, zarůstá vysokými travinami, náletovými stromy, neprostupnými keři, nedostupná místa se mění v louky a lesy, migrují sem živočichové atd. Při procházkách územím jsem dospěl k názoru, že i to lze vnímat za charakter prostředí, který vlastně není samo o sobě špatný. S tímto charakterem jsem se pak v návrhu snažil pracovat a zohledňovat jej.

zásahy

Návrh je pojat jako soubor zásahů v území, které by měli zkvalitnit prostředí, a vytvořit především smysluplné vztahy v něm. Jako hlavní myšlenku projektu vnímám rozhodnutí vytvořit v centrálním prostoru mezi tratěmi park s veřejně přístupným venkovním sportovištěm, doplněný o objekty sportovních hal nad plánovanými železničními odstavy, základní školou a bazén s venkovním koupalištěm na východním cípu ostrova. Toto místo by mělo být srdcem oblasti a lákat návštěvníky i z širšího okolí. Přístupné by bylo buď z tramvajové zastávky Krejčárek po nově navržené lávce mezi mosty, nebo z nově navržené zastávky pod Plynojemem na druhé straně mostu.

Důležitým aspektem návrhu je také zapojení do projektu výstavbu obchvatu libně. Původní povrchové vedení navrhuji vézt v tunelu podél železnice a využívám dopravní stavbu ke změně stávající hrany železnice v prostor připomínající nábreží. To je lemováno stromořadím a nachází se v něm obslužná silnice a lineární park, tvořící předprostor převážně obytné lokality Pod Plynojemem.

Za zmínku také stojí navržená nová zástavba za sídlištěm Invalidovna. zde jsem se snažil vytvořit příjemnou předhlednou převážně obytnou čtvrť s otevřenými přístupnými bloky. Hranu zástavby směrem na jih tvoří lineární park mezi, který hraničí s kolejemi a navádí člověka k místům kudy lze trať překonat. Vede zde také cyklostezka směřující k mezitratí.

61

Ohrada

Krejčárek

Pod Plynojemem

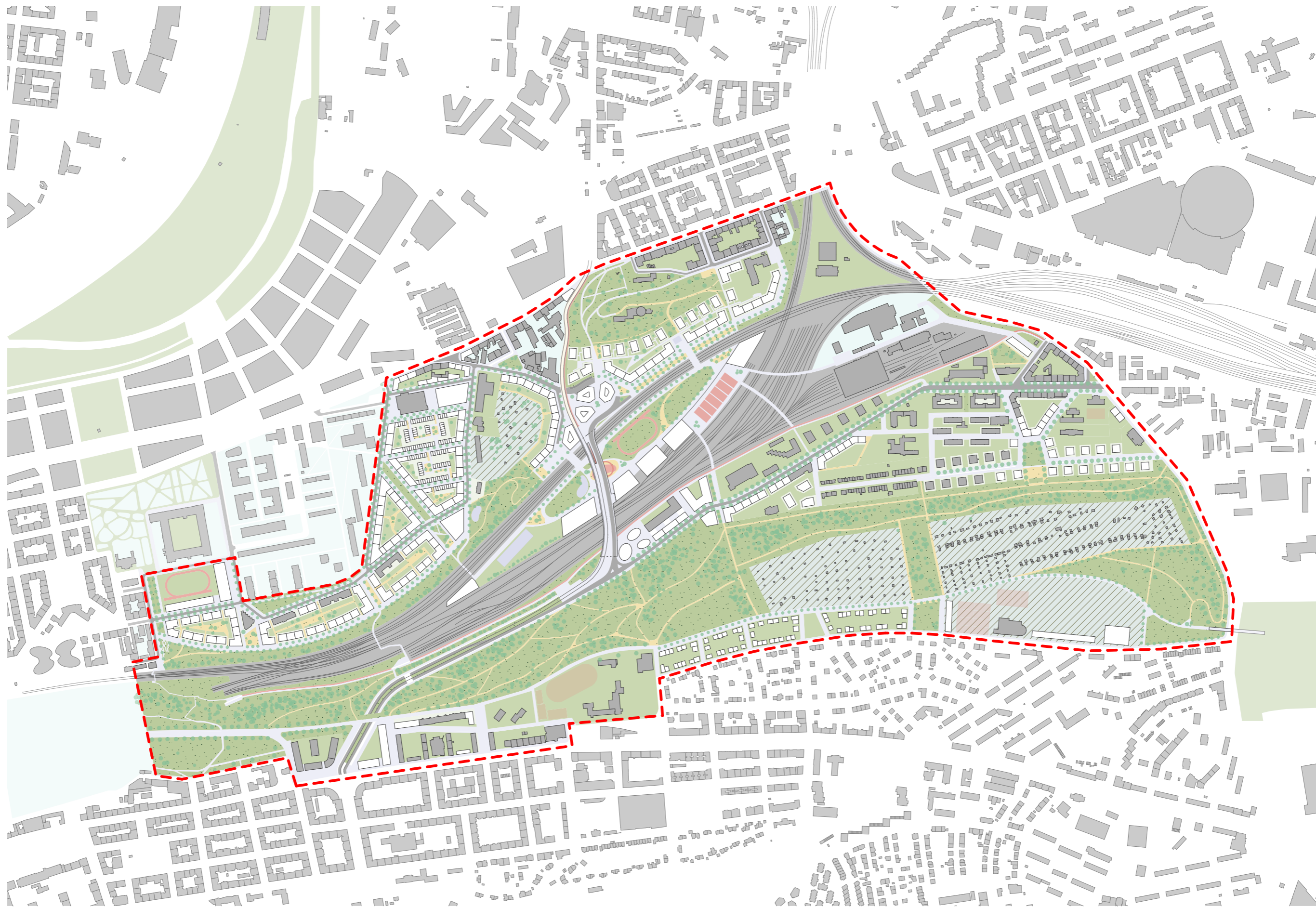
Palmovka



hlavní situace.

64

65



n.doprava automobilová.



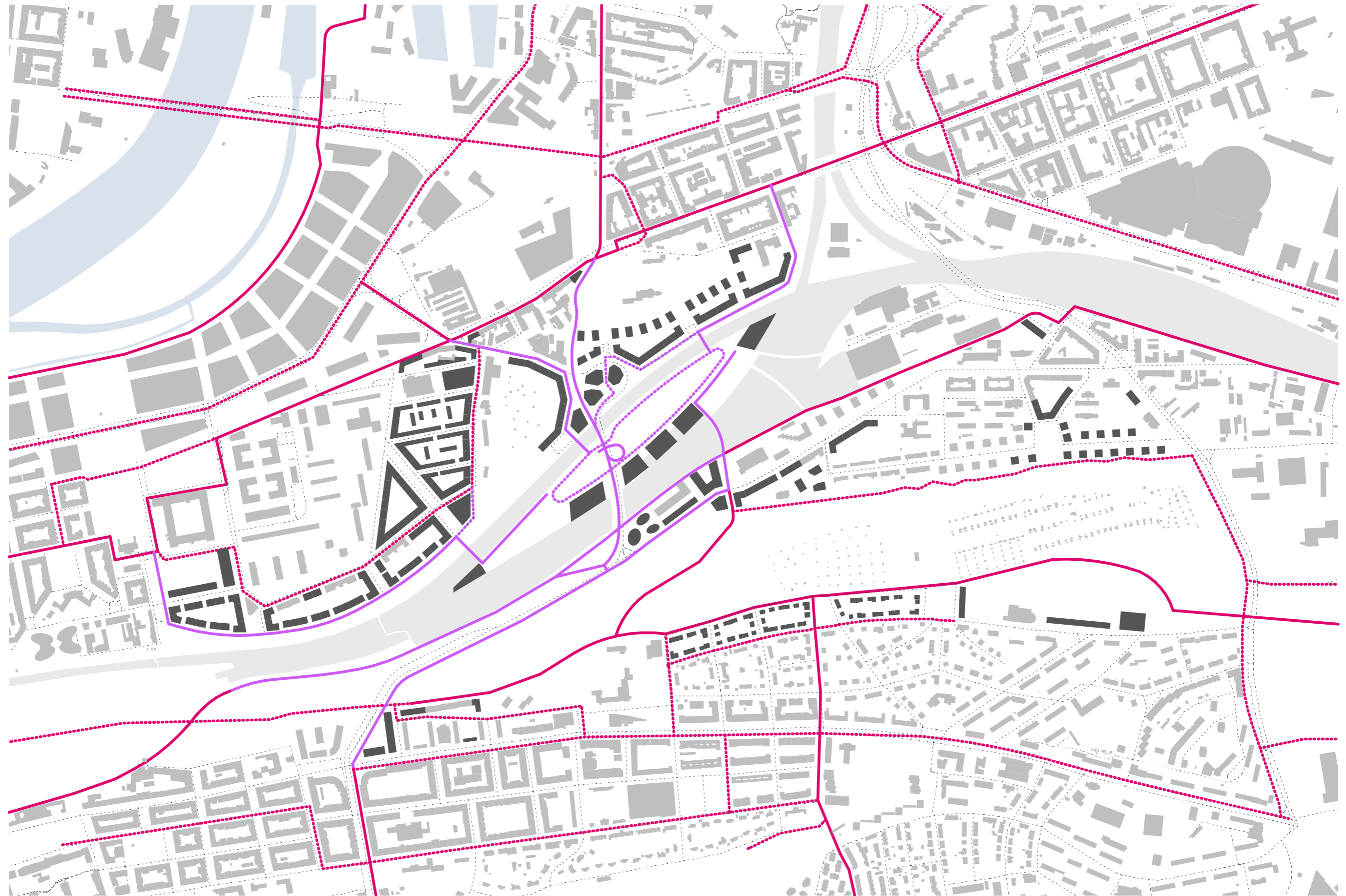
66

67

- místní komunikace 1. a 2. třídy
- n. místní komunikace 1. a 2. třídy
- místní komunikace 3. třídy
- n. místní komunikace 3. třídy



n.doprava cyklistická.



68

69

- značená
- n. značená
- ⋯ doporučená
- ⋯ n. doporučená



n.doprava veřejná

70

71



● tramvaj

● metro

● bus

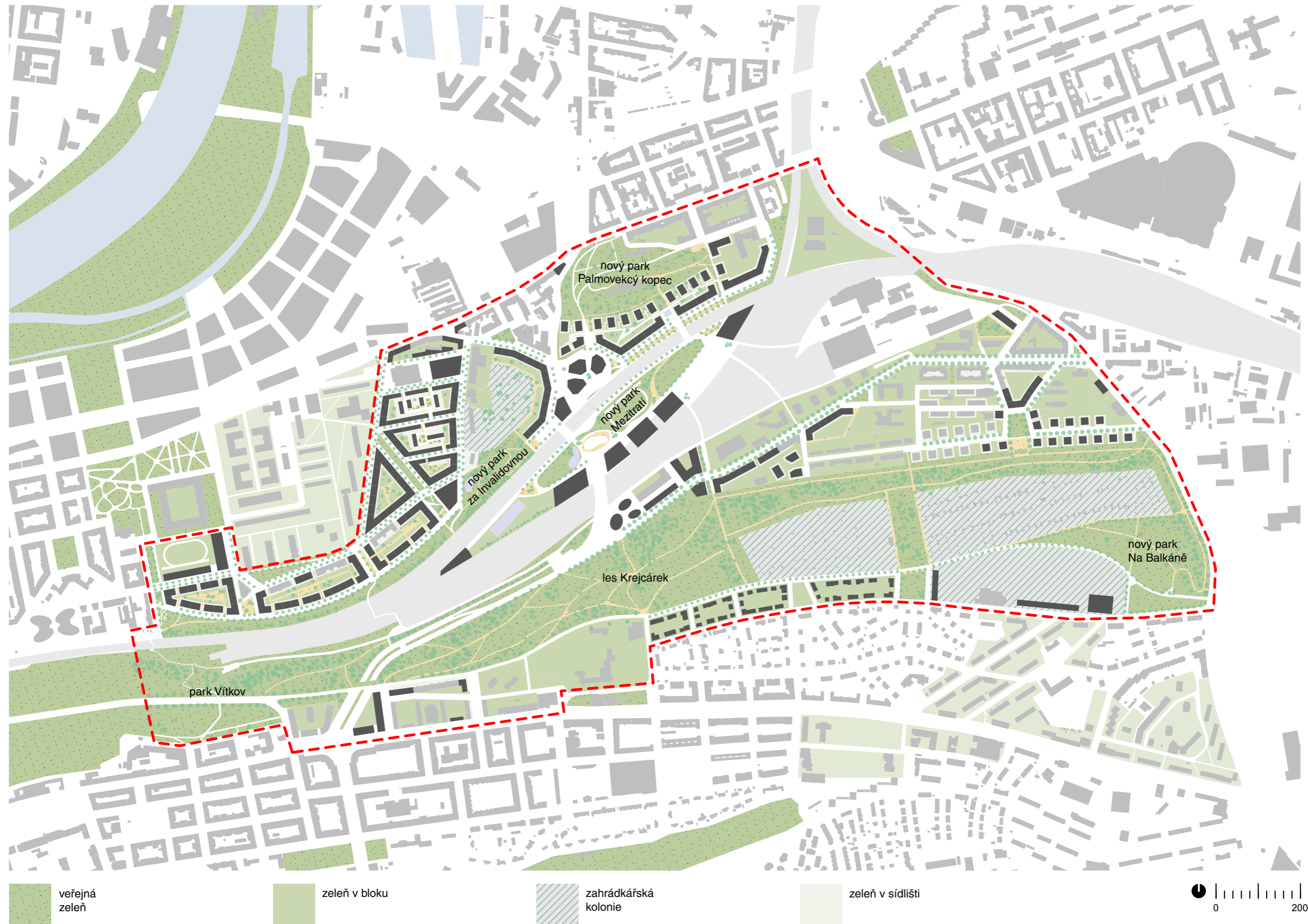
● navrhovaná zastávka tramvaje

0 200m

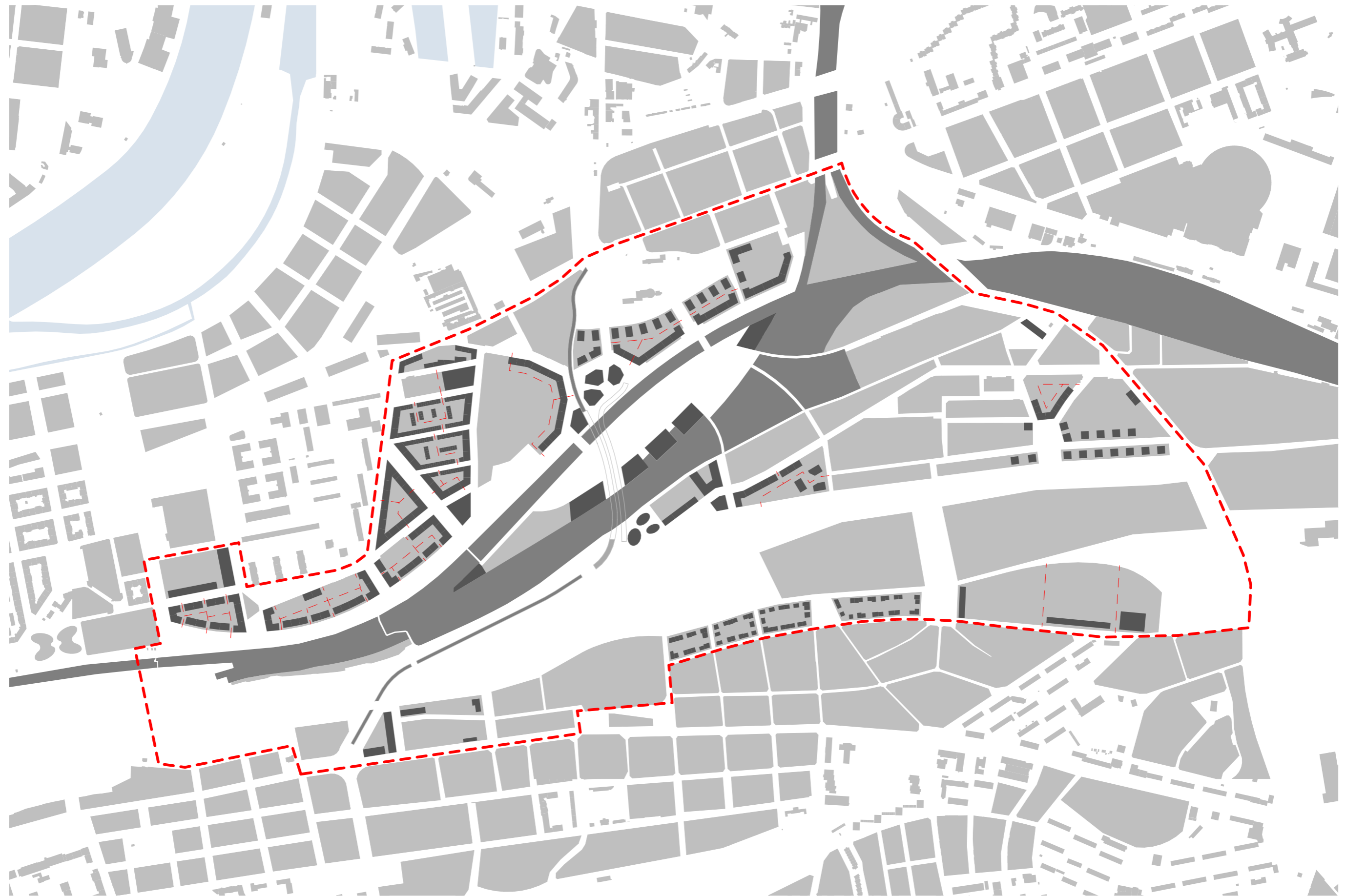
n.zeleň.

72

73



n.prostupnost územím.



74

75

■ návržené hmoty

■ prostor železnice

■ neprostupnost

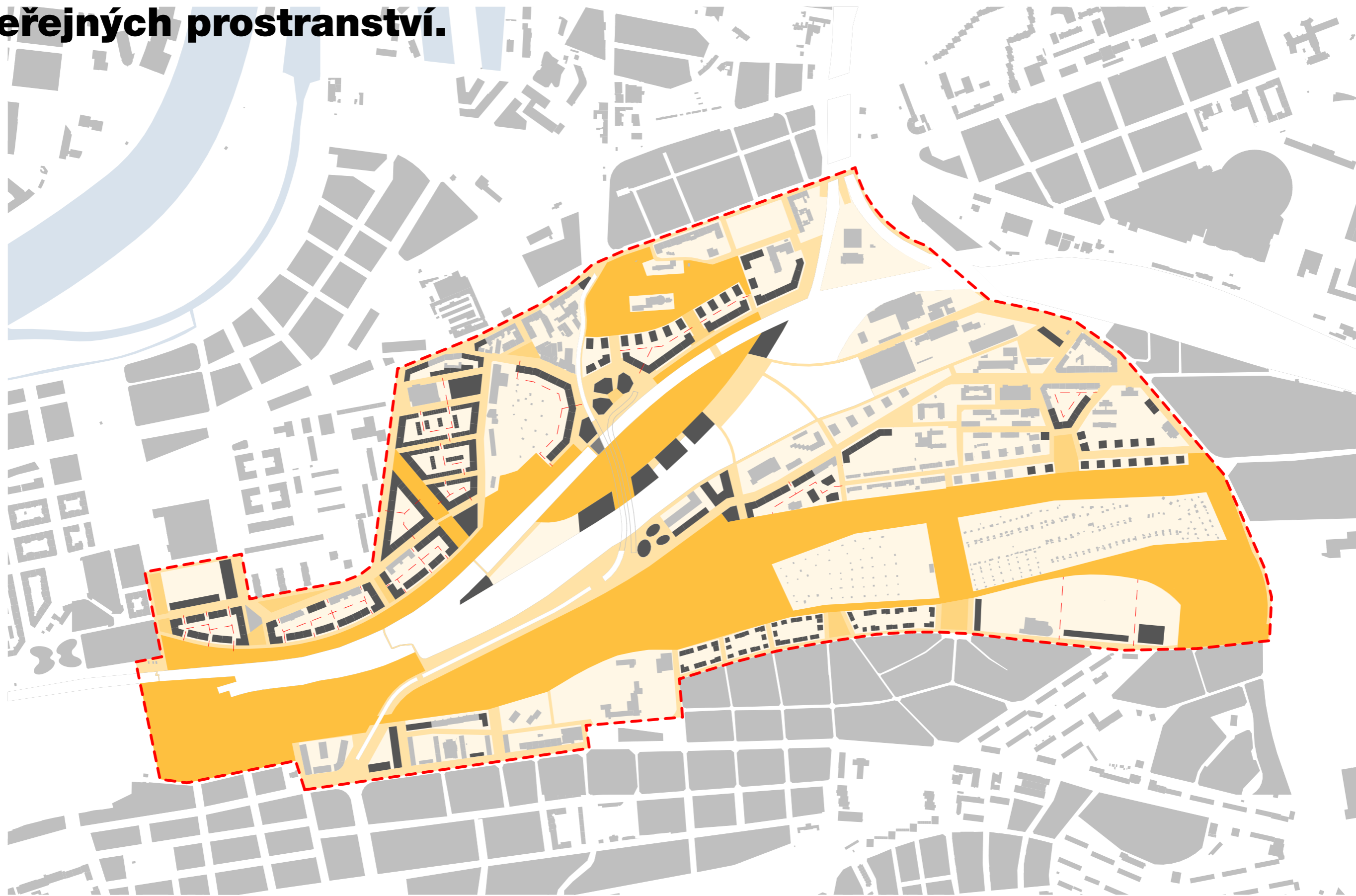
⊕ sekundární prostupnost

0 200m

n.hierarchie veřejných prostranství.

76

77



hlavní

lokální

ulice

vnitroblok



n.funkce.

78

79



občanská vybavenost

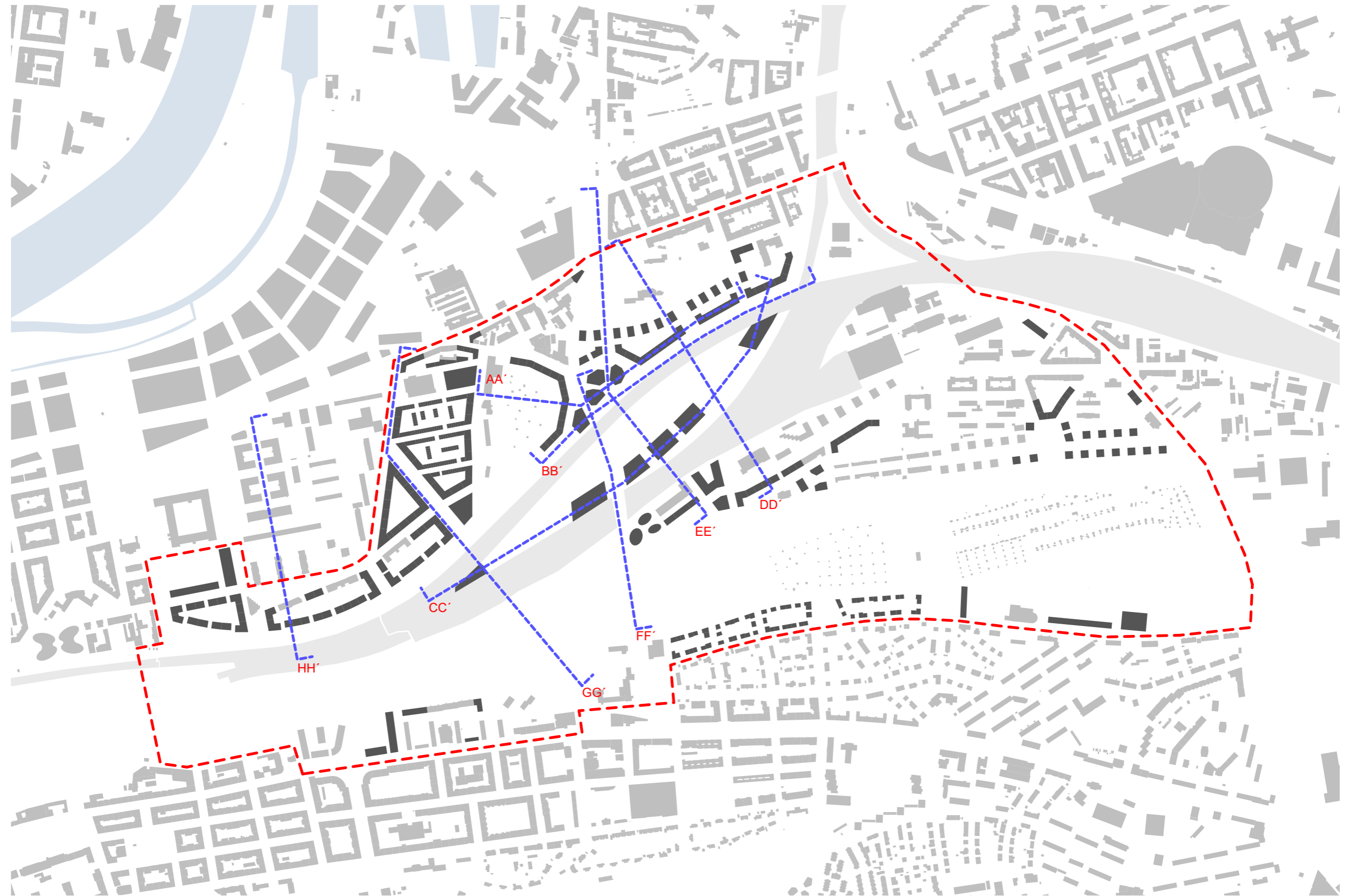
obchod, administrativa

polyfunkční domy

bydlení



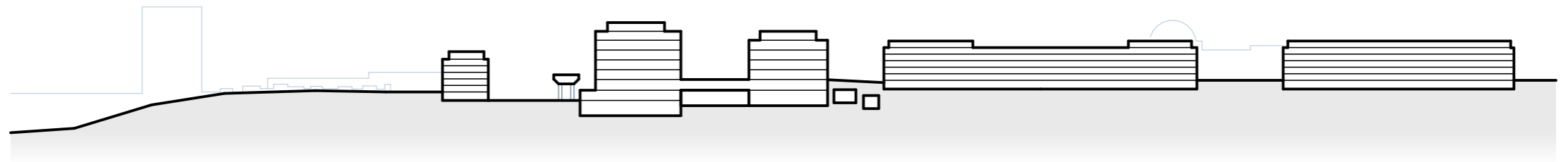
řezy územím.



80

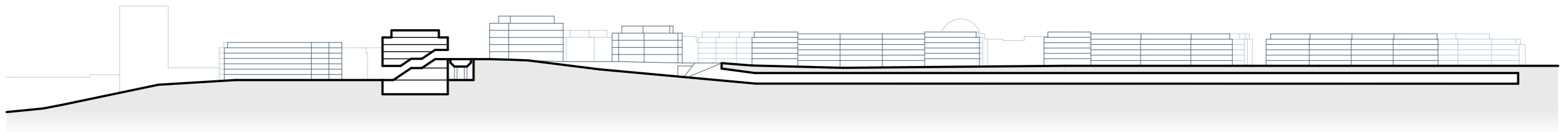
81





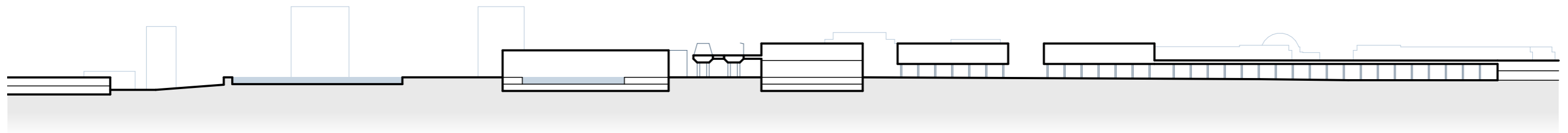
AA'

82



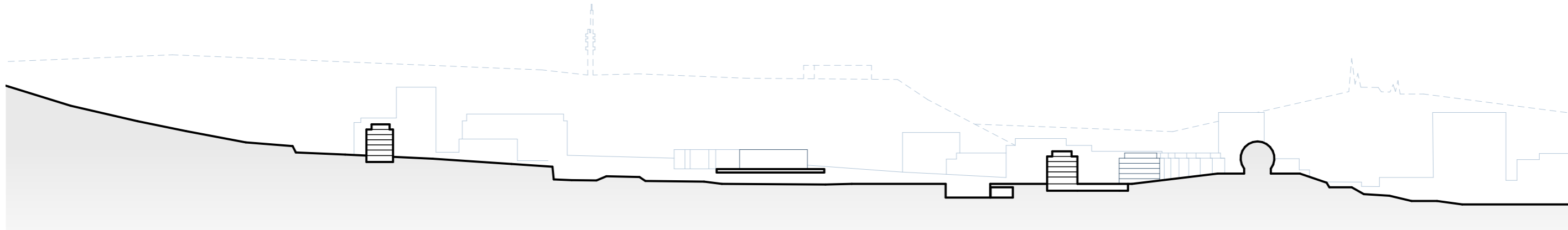
83

BB'

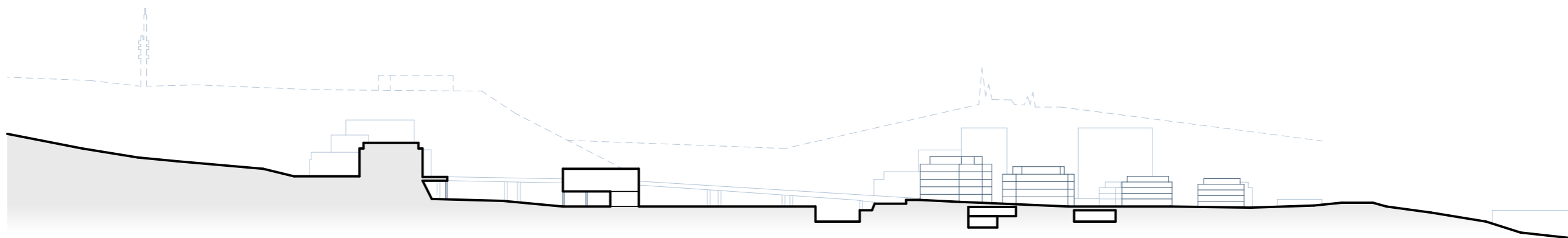


CC'





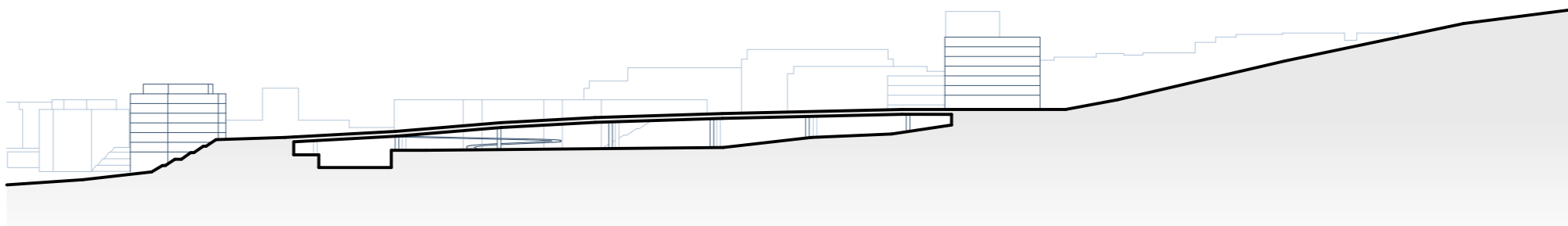
DD'



84

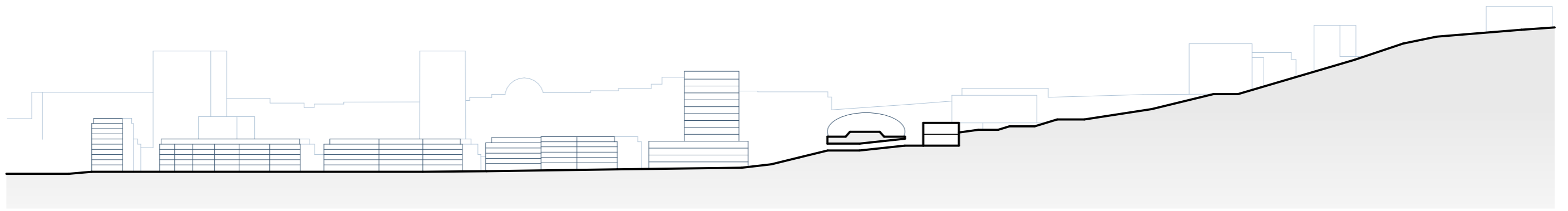
85

EE'



FF'

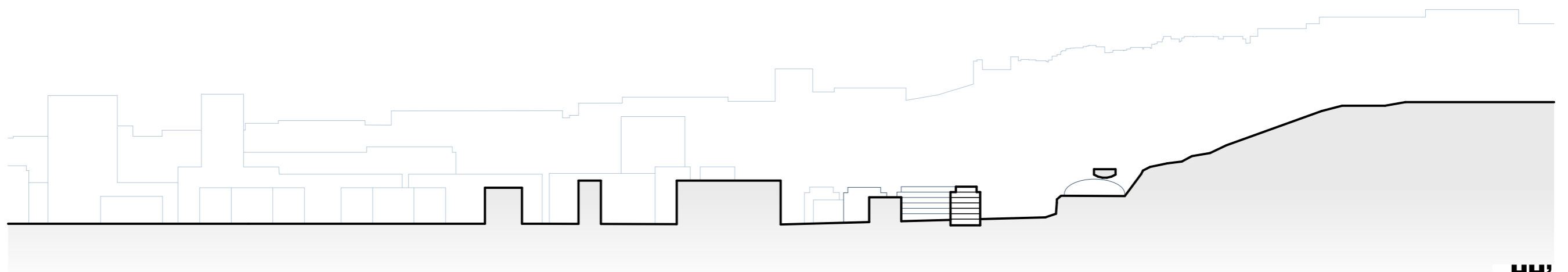




GG'

86

87



HH'

0 50m

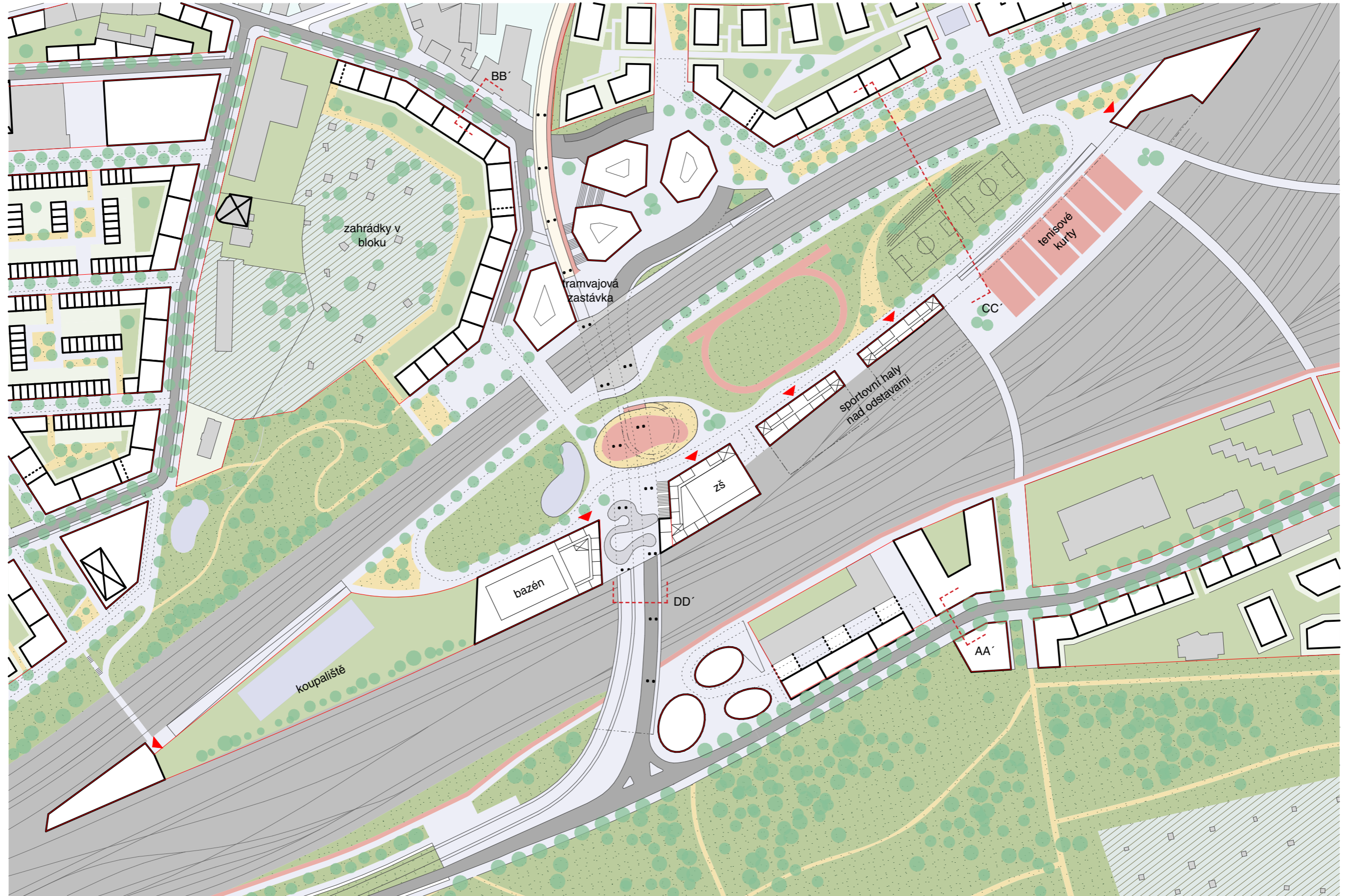
**axonometrie
mezitratí
-
pod
plynojemem.**

88



89

mezitratí.



90

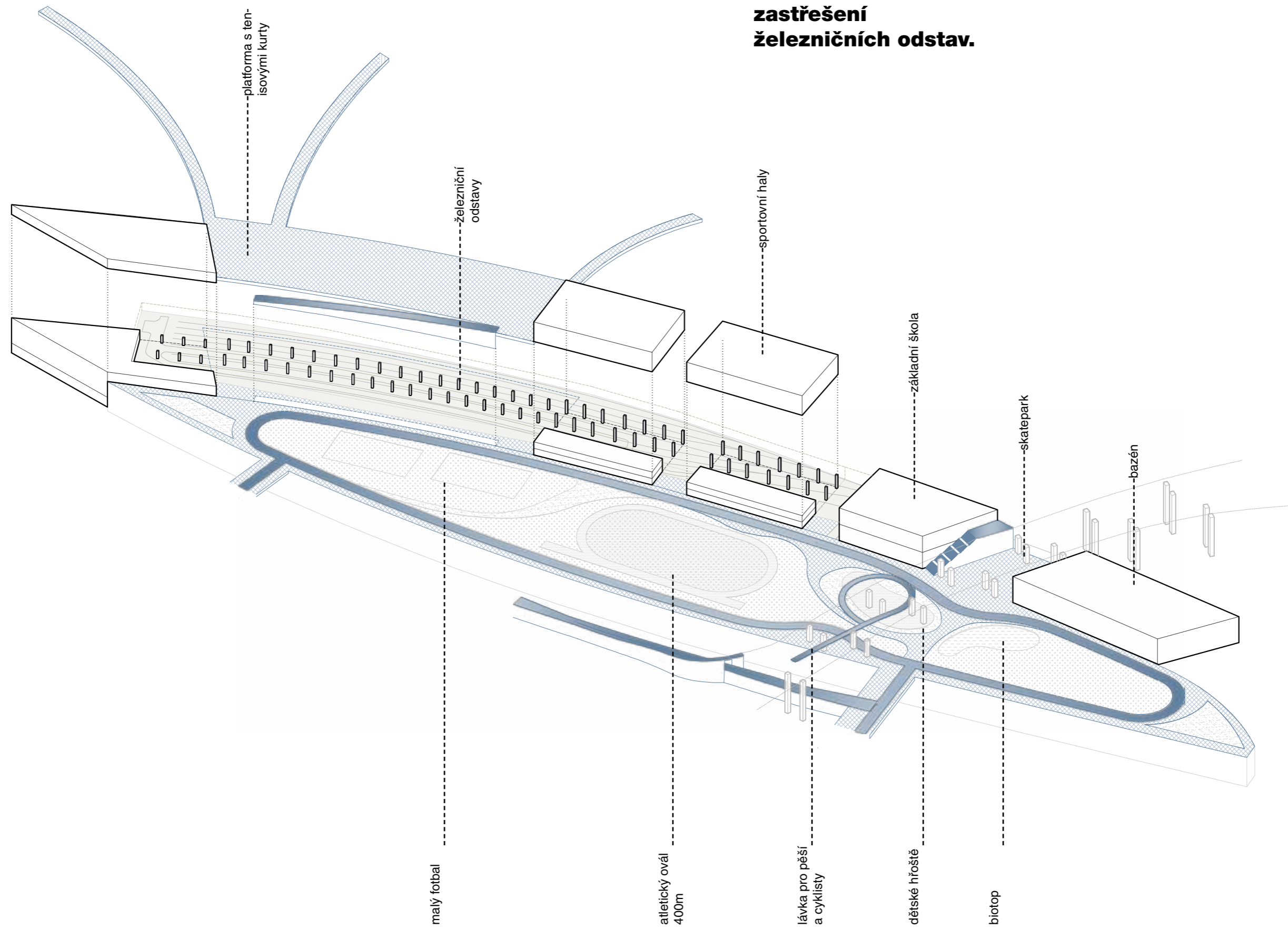
91

pod plynoje- mem.

92

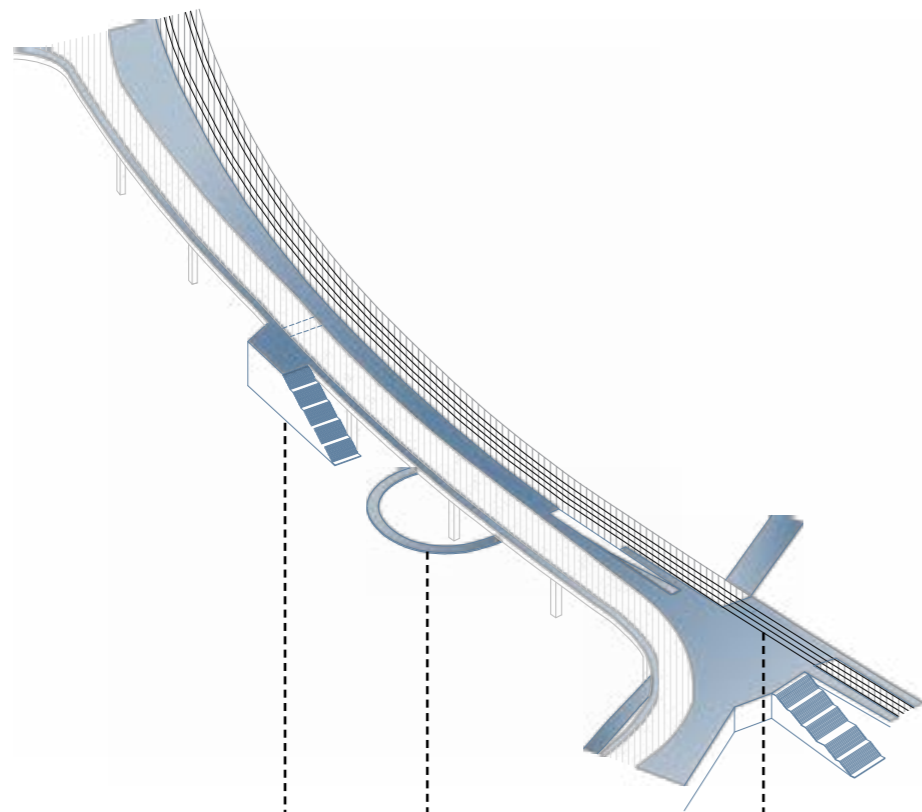


93



zastřešení železničních odstav.

lávka mezi mosty.



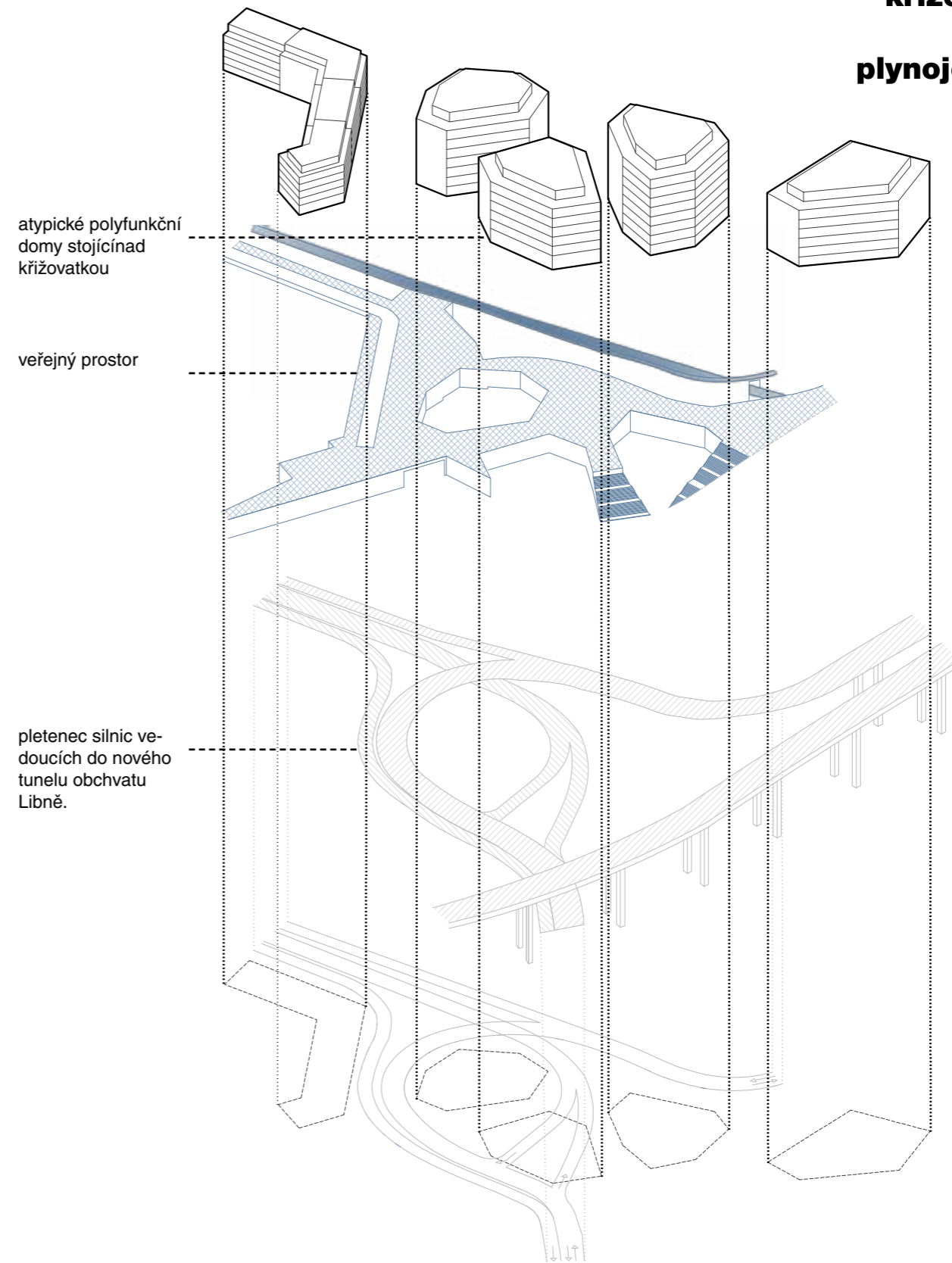
pěší propojení
s Mezitřatím

pěší a cyklo-
propojení

nové navržená tram-
vajová zastávka

96

křižovatka pod plynojemem



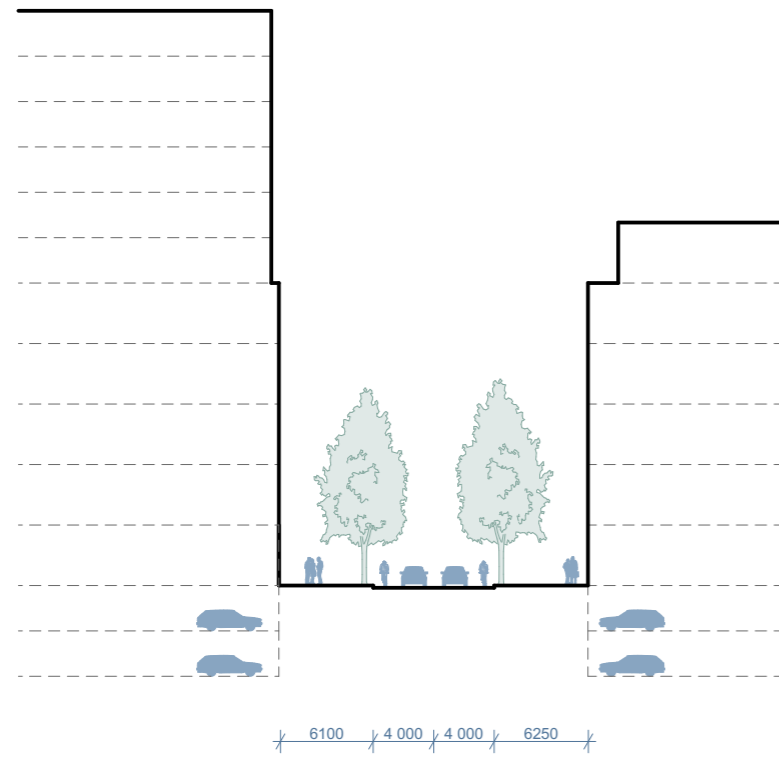
atypické polyfunkční
domy stojící nad
křižovatkou

veřejný prostor

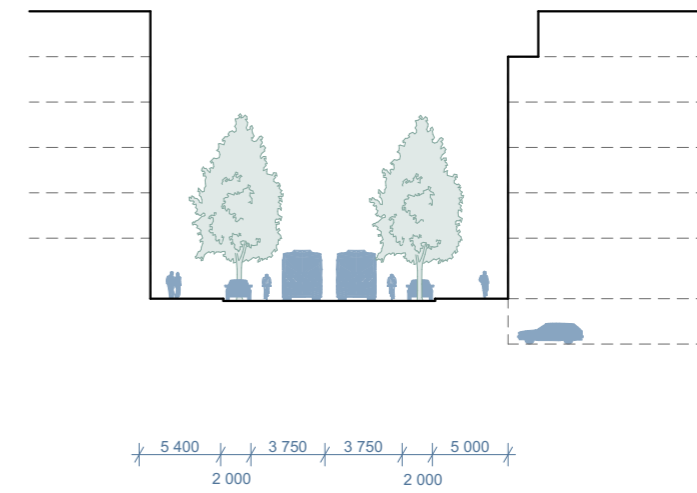
pletenec silnic ve-
doucích do nového
tunelu obchvatu
Libně.

97

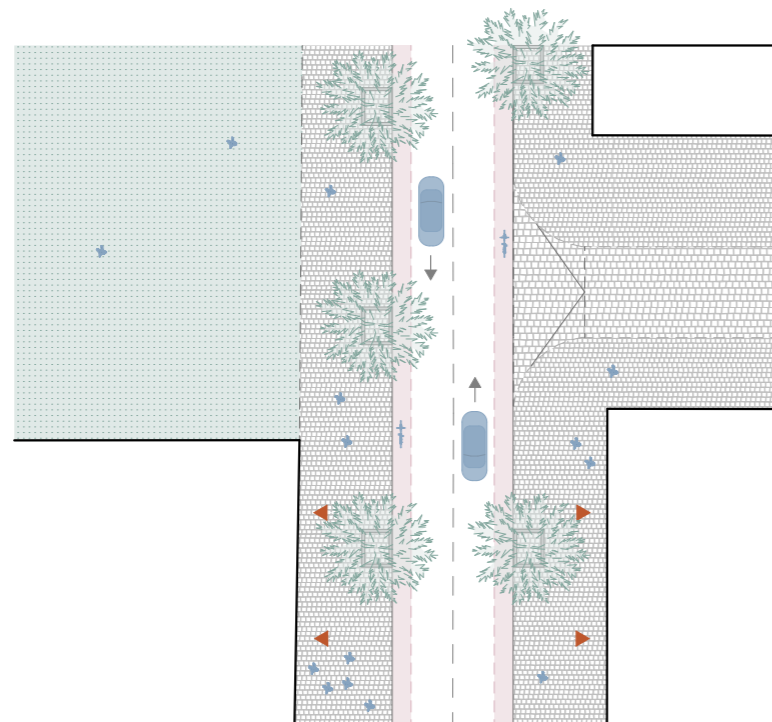
Uliční profil AA'



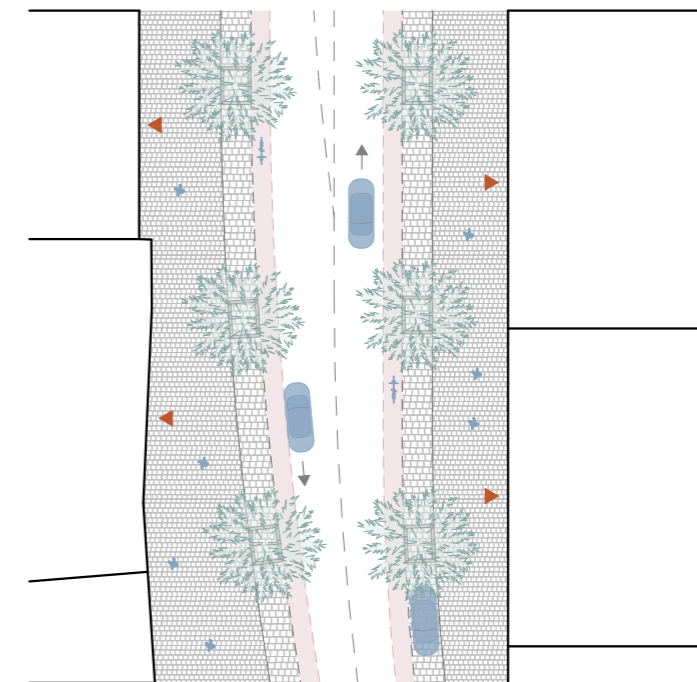
Uliční profil BB'



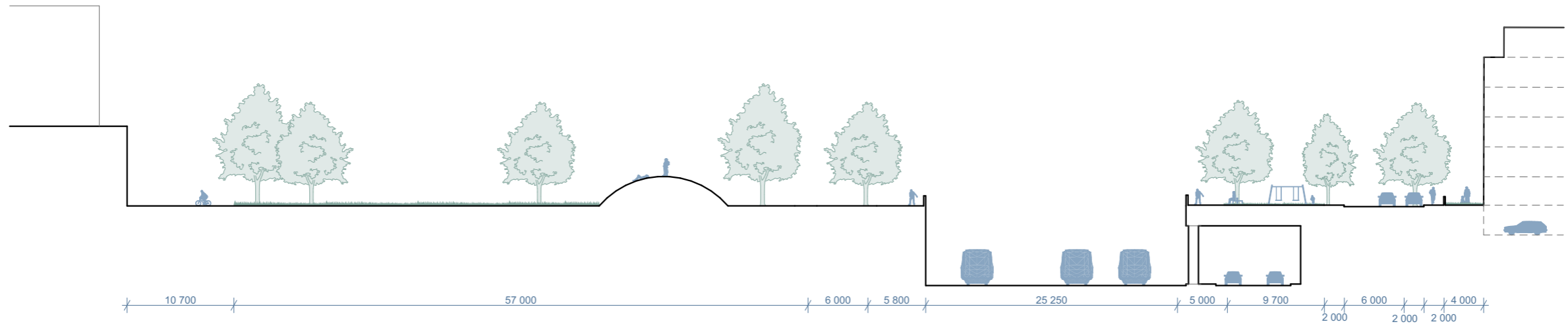
98



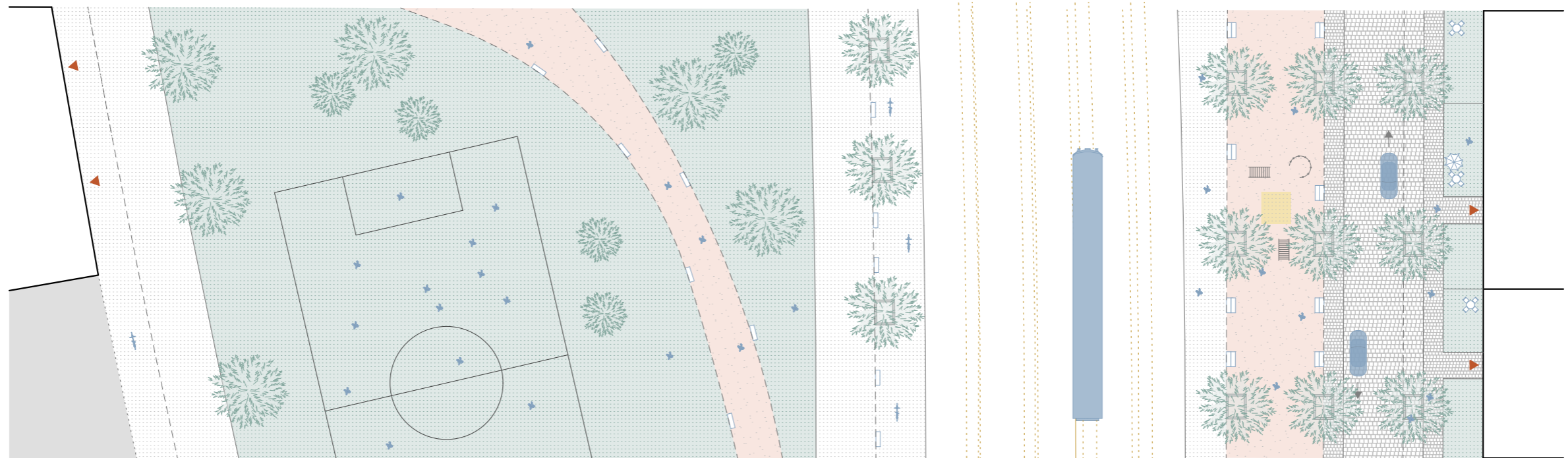
99



Uliční profil CC'



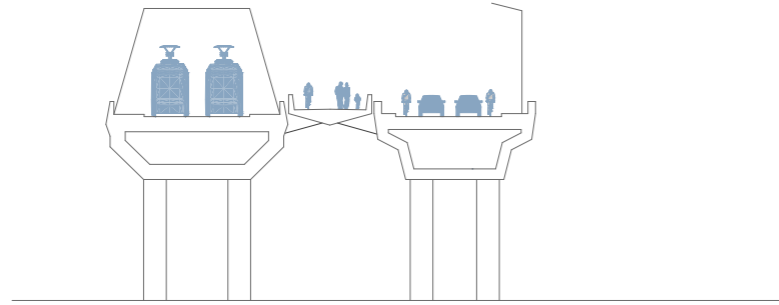
100



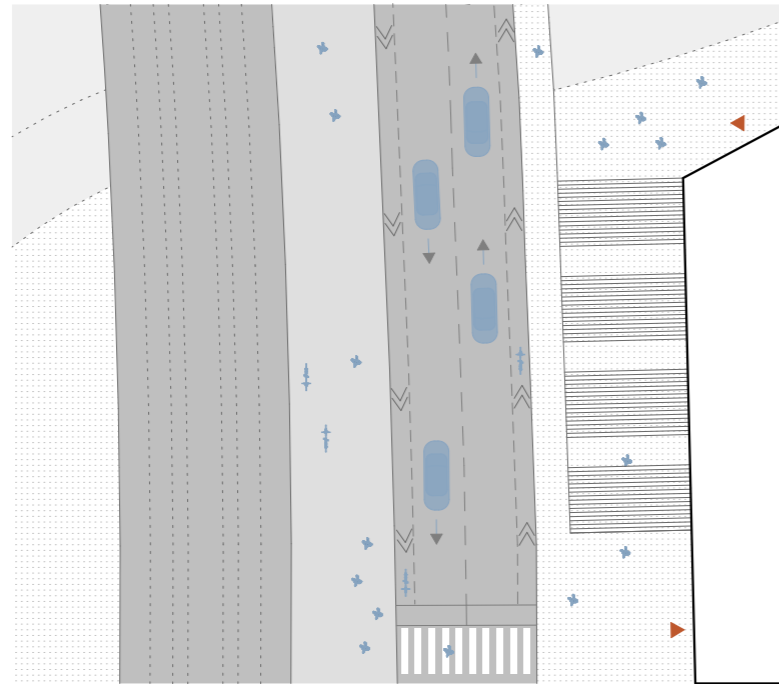
101



Uliční profil DD´



102



103

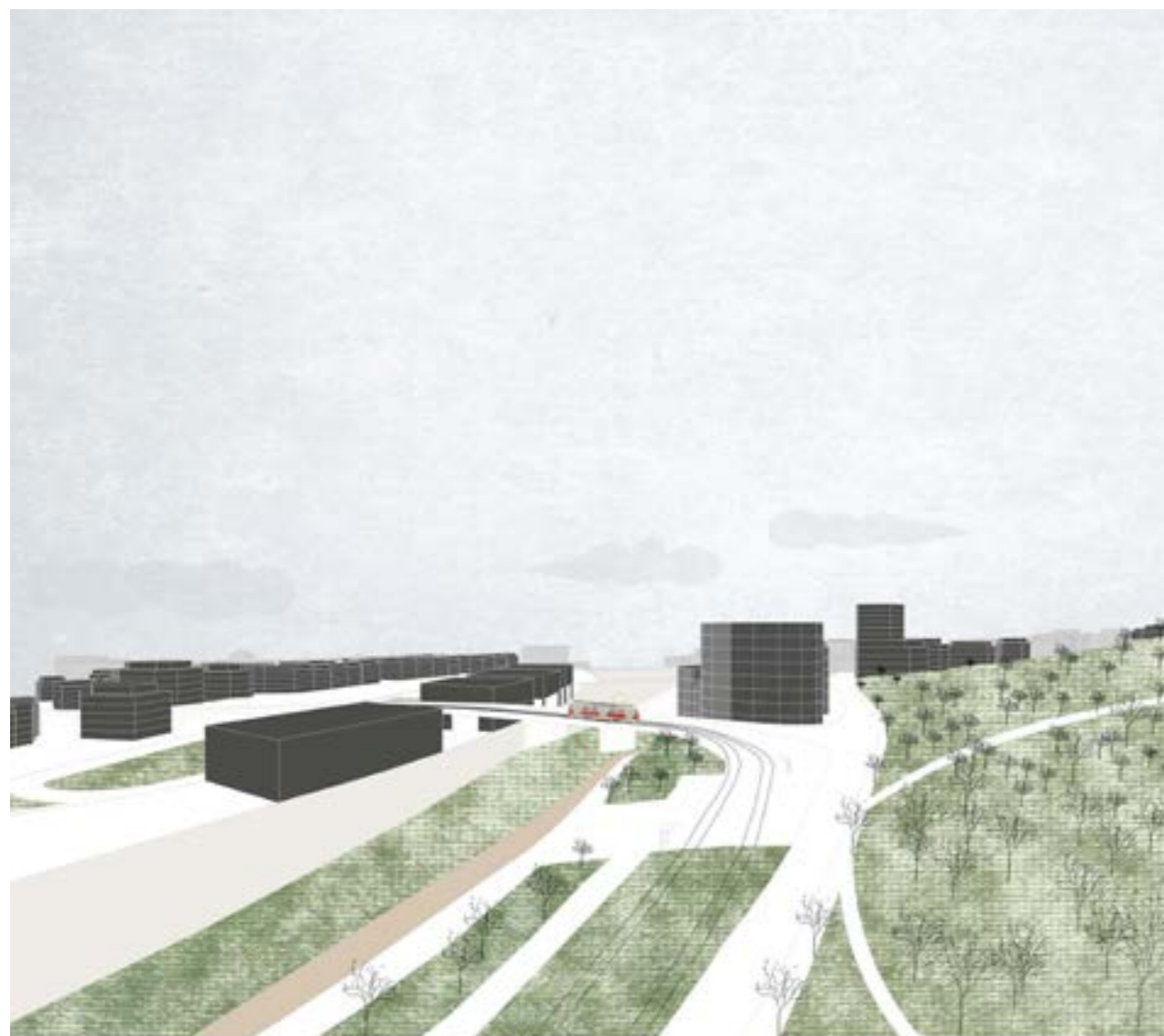




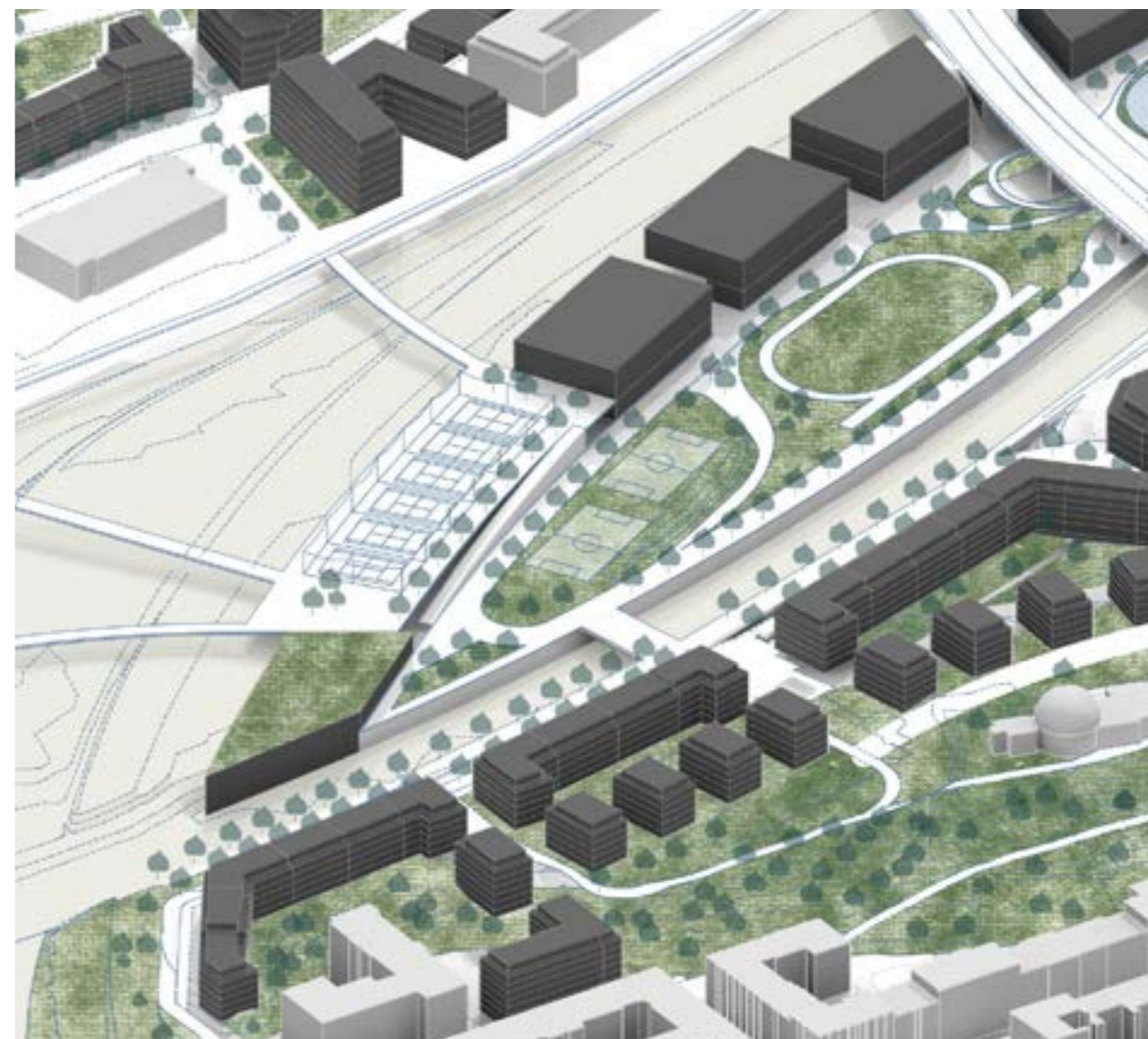
výhled z bazénu.



lávka mezi mosty.

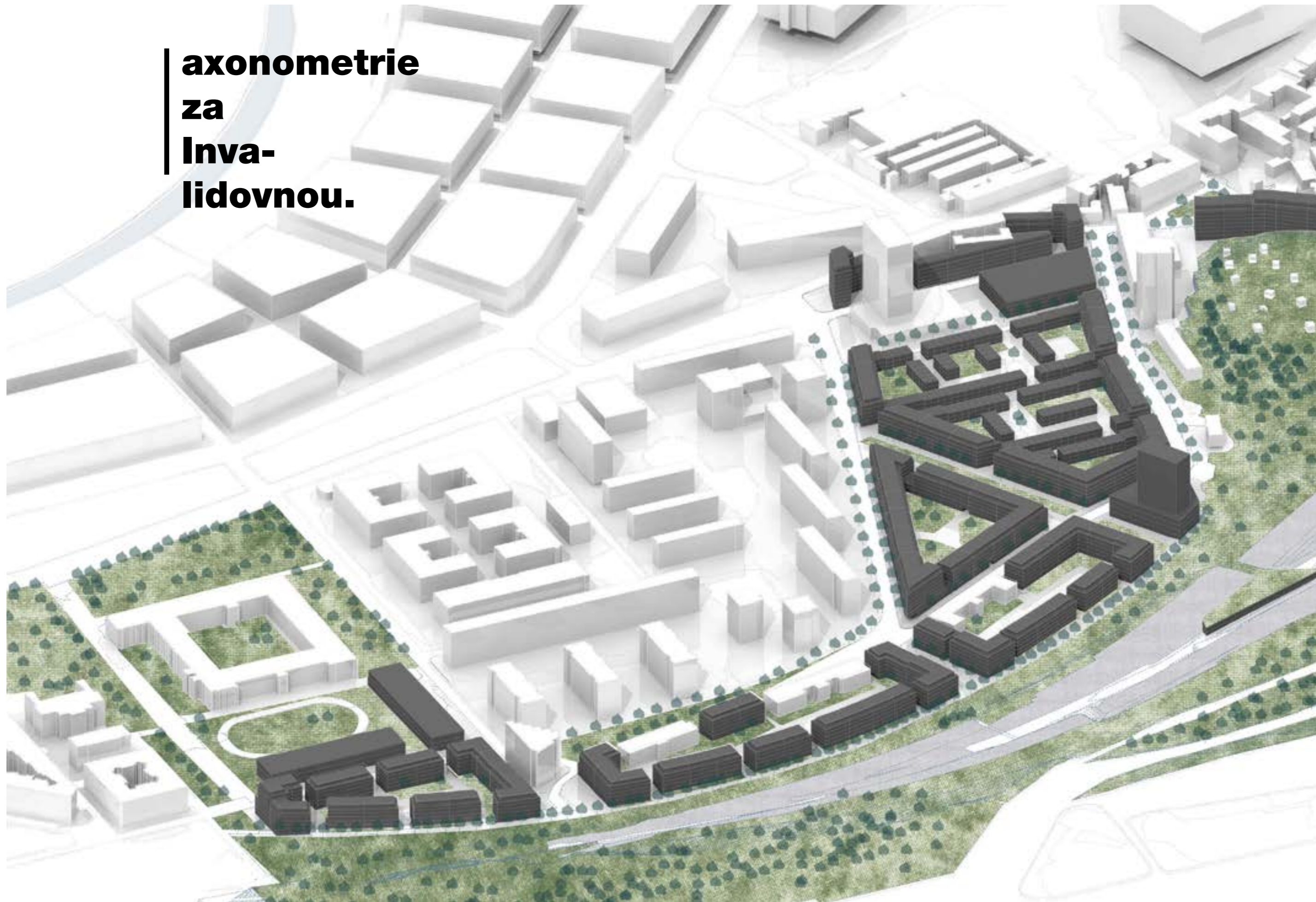


křižovatka Krejcárek.



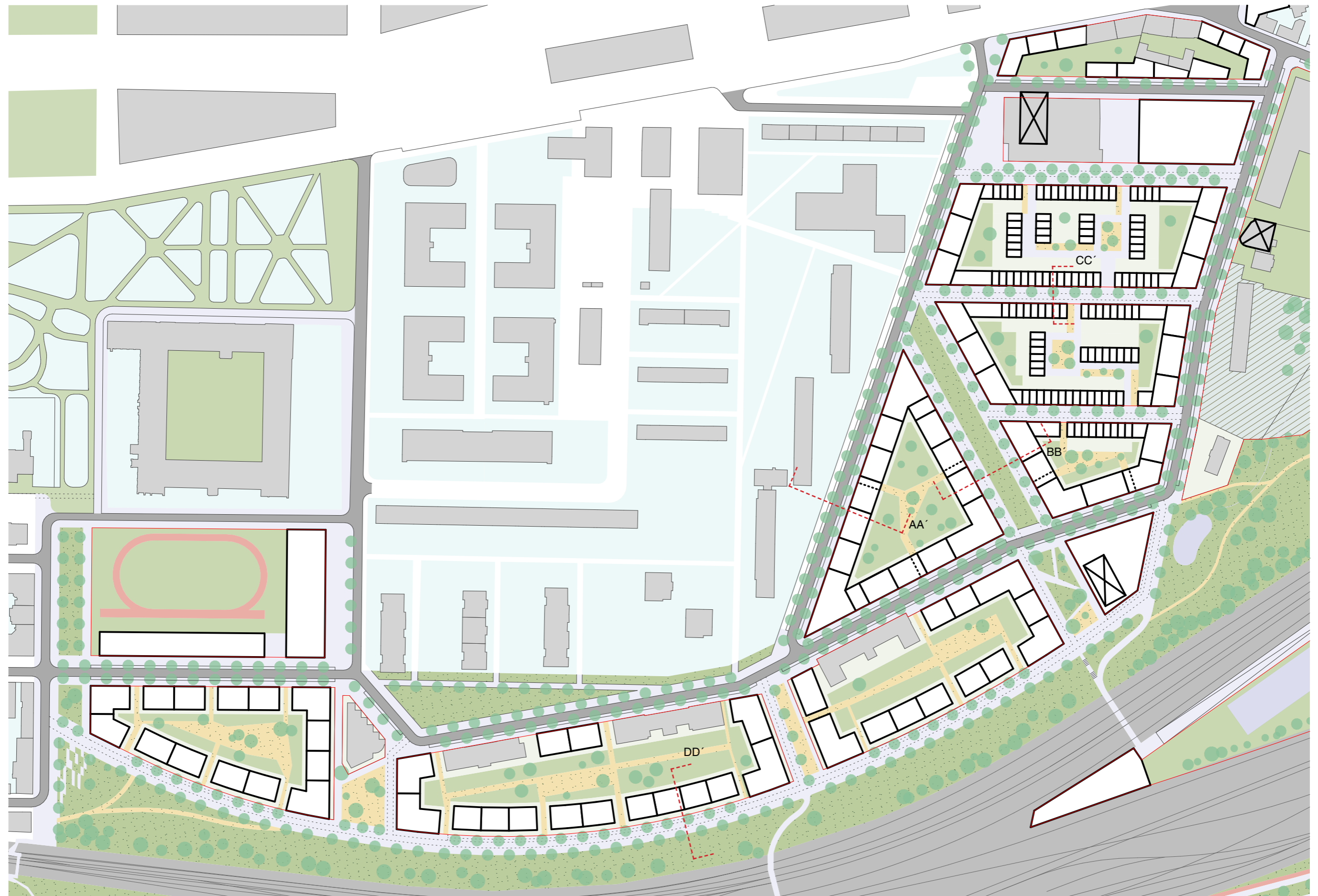
mezitratí.

**axonometrie
za
Inva-
lidnou.**



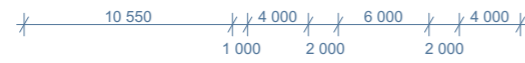
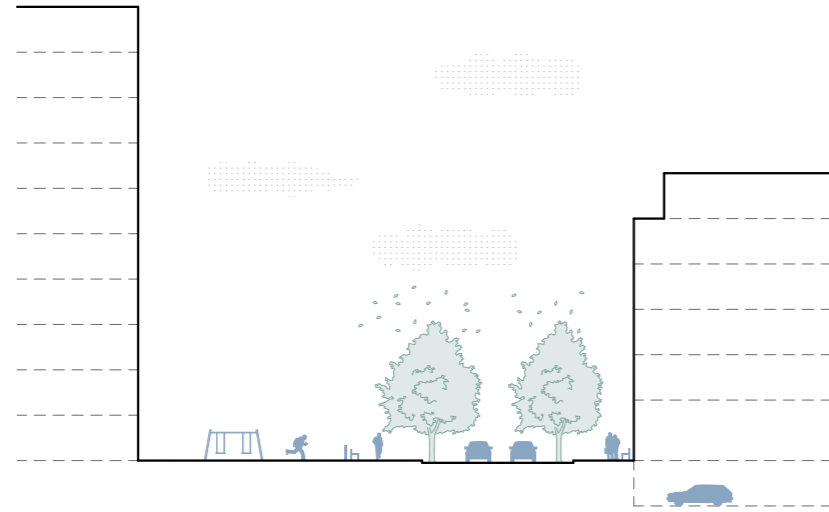
za Invalidnou.

110

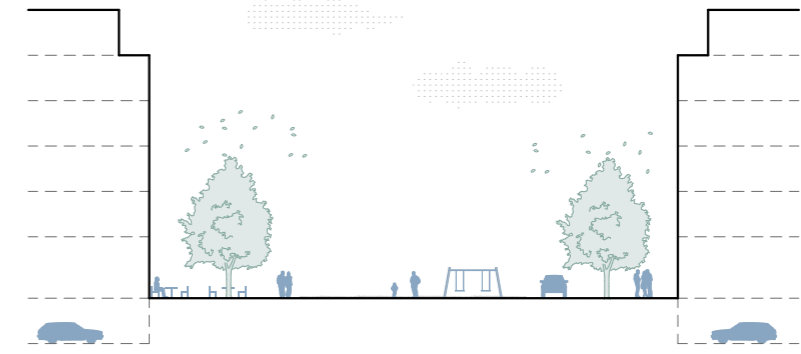


111

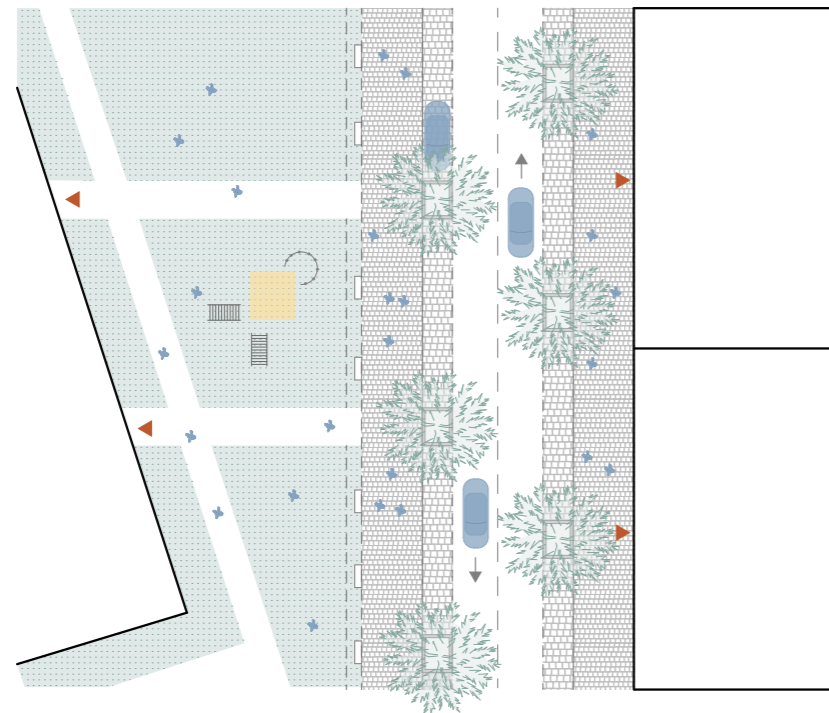
Uliční profil AA'



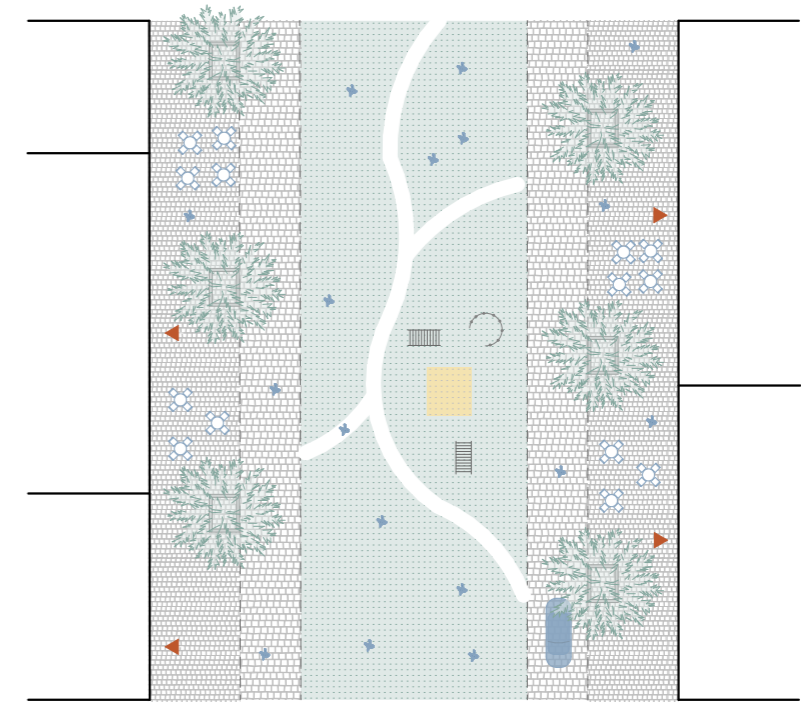
Uliční profil BB'



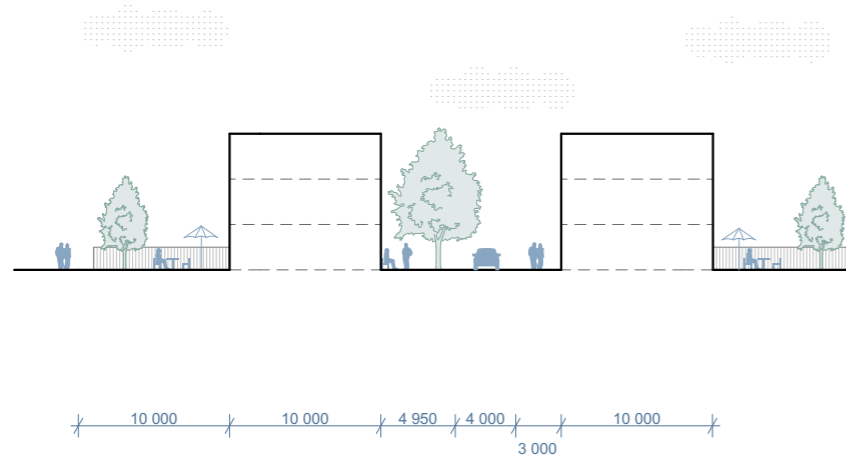
112



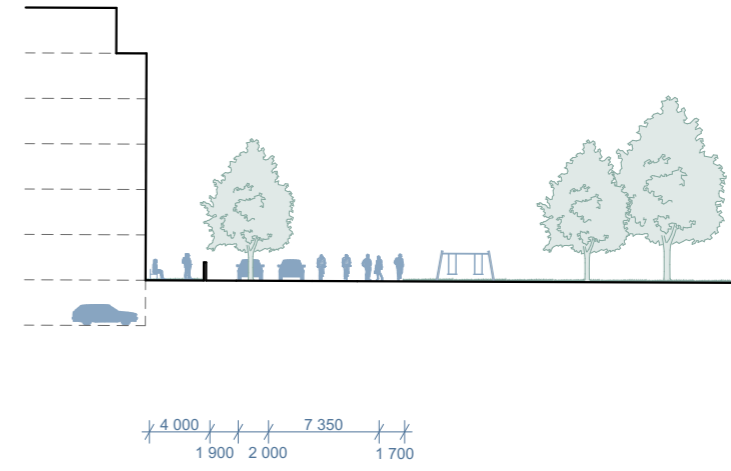
113



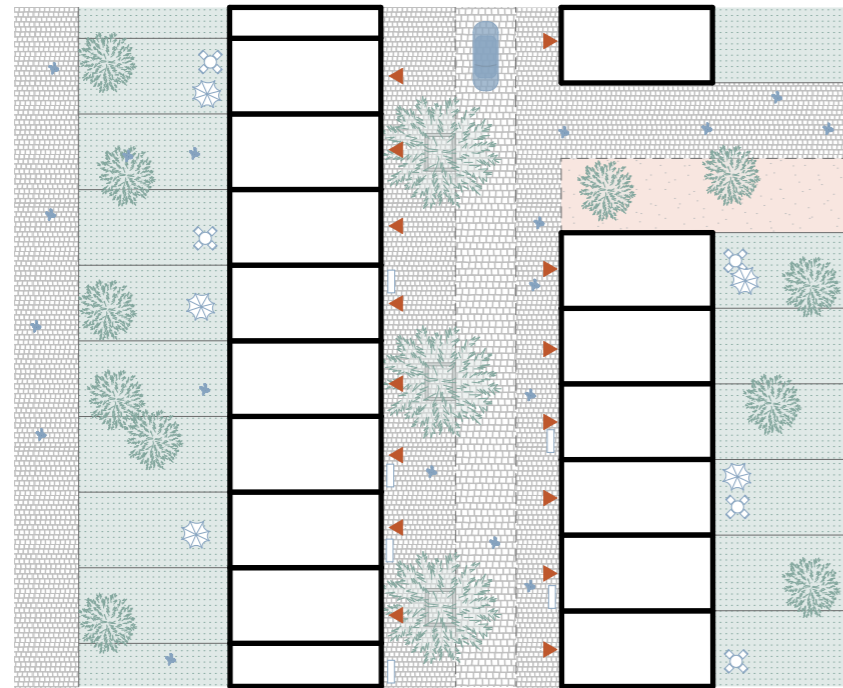
Uliční profil CC'



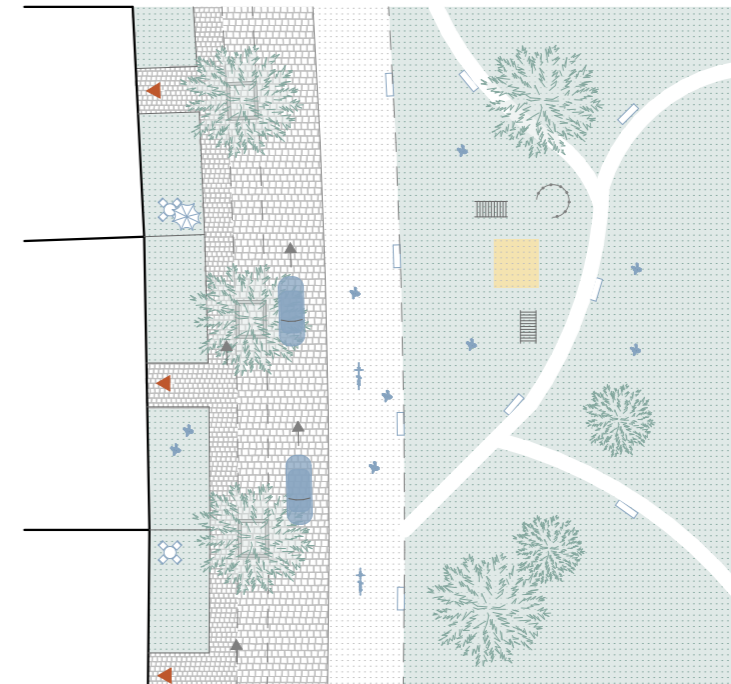
Uliční profil DD'



114



115

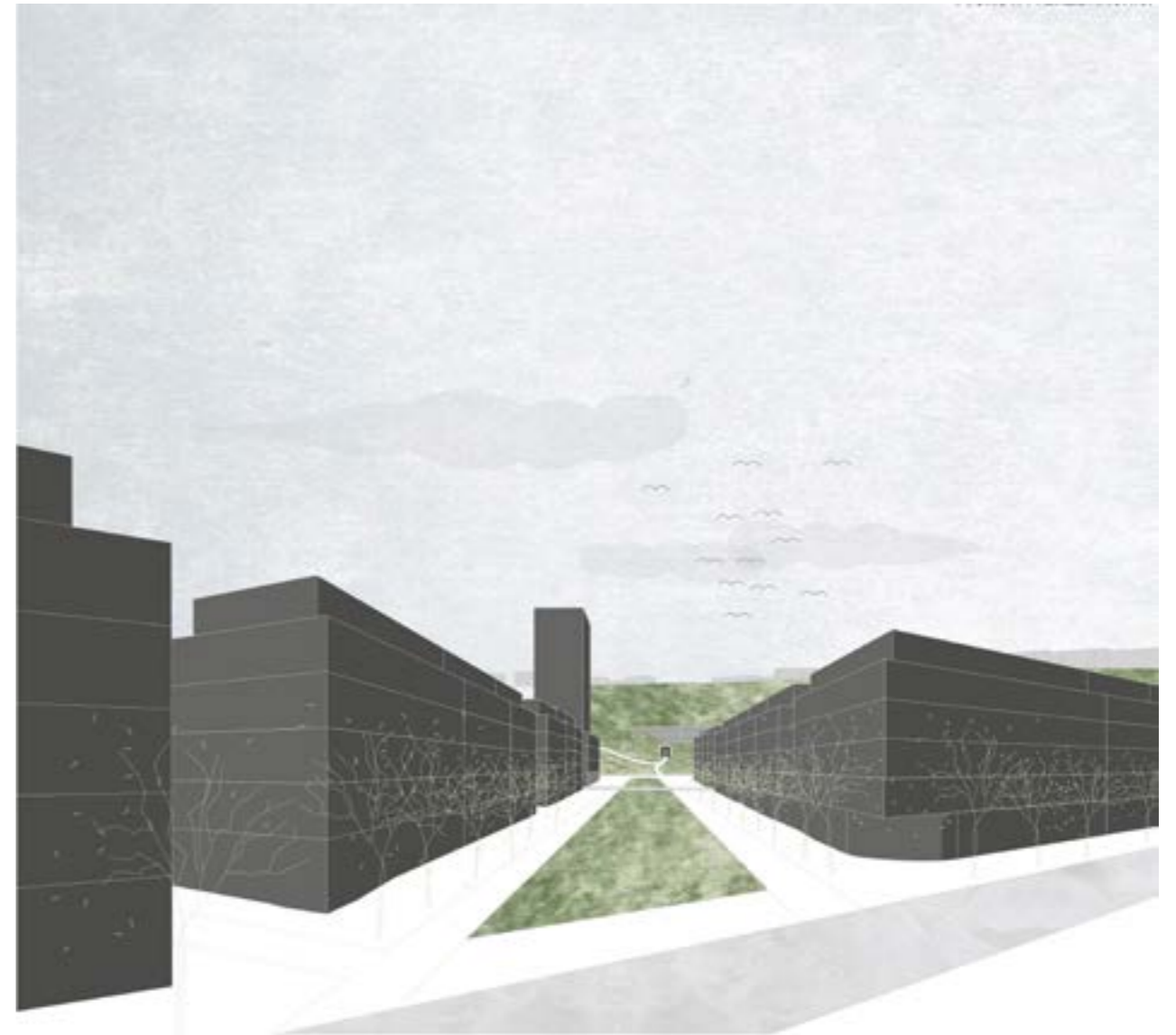


116



townhousy ve vnitrobloku.

117



veřejný prostor za Invalidovnou.

zdroje.

LITERATURA

Jan Jehlík - Rukověť Urbanismu ISBN 978-80-270-4920-2
Petr Kratochvíl - Architektura a veřejný prostor ISBN 978-80-903826-4-0
Kohout, Tichý, Tittl - Hromadné bydlení ISBN 978-80-01-05848-0
Jiří Sádlo - Praha a Brno ISBN 978-80-906-311-0-6

MAPY

geoportalpraha.cz
ippraha.cz
googlemaps.com
OÚRV MČ Praha 8

KONZULTACE

doc. ing. arch Jiří Klokočka
ing. arch Jana Zdráhalová
ing. Lukáš Tittl
doc. ing. Josef Kocourek Phd
ing. arch. Kristián Holan

