

Doplnění městské struktury Florenc

Barbora Říhová

Novotný Koňata Zmek

diplomní projekt
doplnění městské struktury - Florenc

fa čvrt 2020
Barbora Říhová

konzultanti:

atelier nkz
Ing. Tomáš Novotný
Ing. arch. Jakub Koňata
Ing. arch. Tomáš Zmek

státek
Ing. Miloslav Smutek, Ph.D.

požární bezpečnost
doc. Ing. Daniela Bošová, Ph.D.

hlavní projektant - Metroprojekt Praha a. s.
Ing. Jaroslav Sedmidubský

zástupce ředitele Magistrátu pro sekci rozhodování o území
Ing. arch. Tomáš Veselý



*Předmětem diplomové práce je nové definování a posílení Florence,
dopravního centra nejen pro Karlín. Doplnění struktury města a
vytvoření nového veřejného prostoru.*

analytická část

*místo
funkce*

návrhová část

*schémata
výkresy
obrázky*

analýza_místo

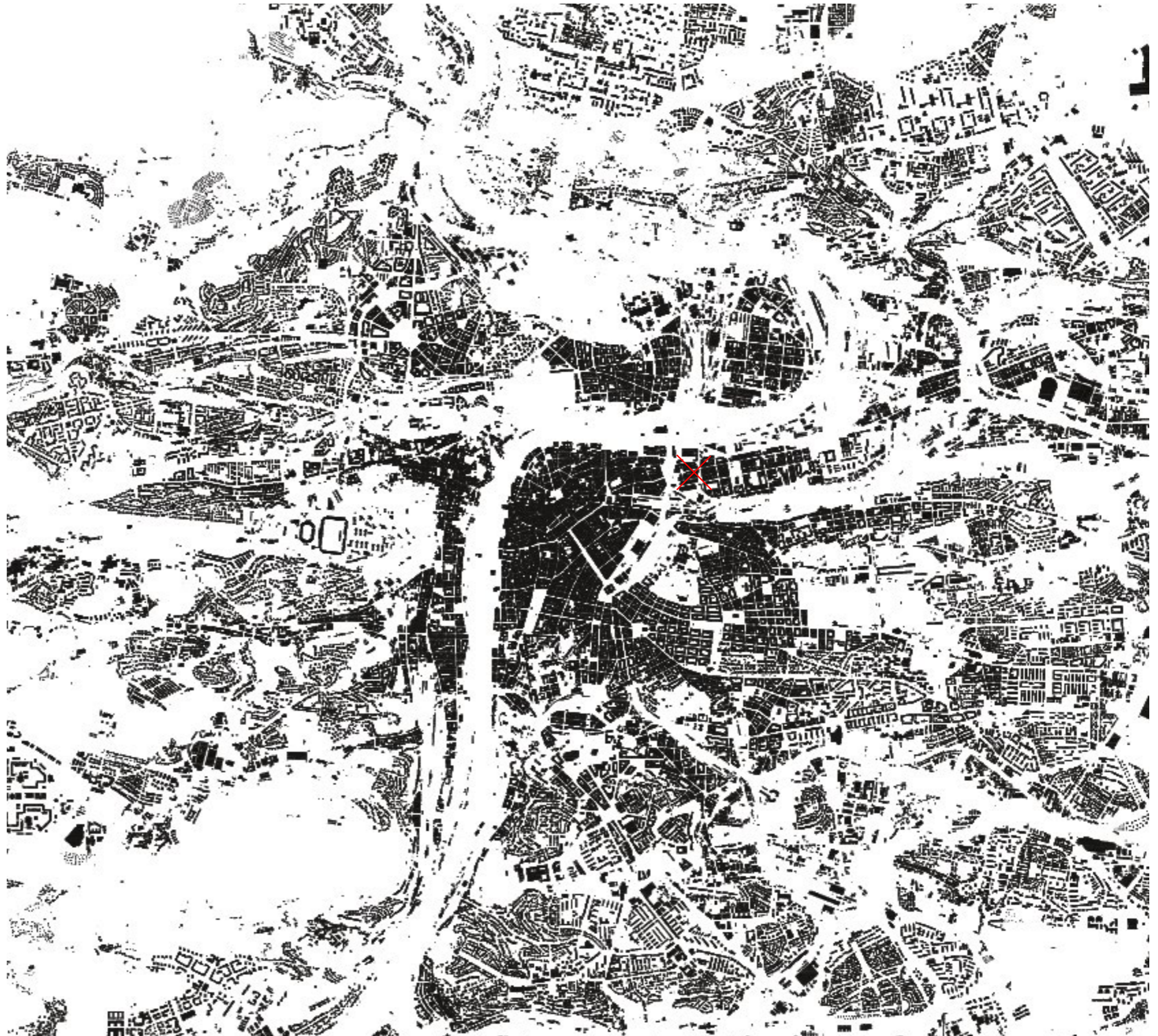
Karlín je pražská čtvrť tvořící podélné rovinaté území nivy, ze severu definované pobřežím řeky Vltavy a z jihu úpatím vrchu Vítkov.

Východním směrem se terén lehce zvedá směrem k Palmovce a Libni. Ze západu je ohraničen přemostěním 2. severojižní magistrály.

Historické jádro tvoří klasicistní urbanismus blokové zástavby, velkorysá osová struktura tří podélných a šesti příčných kolmých ulic. Hlavní osy jsou stávající ulice Sokolovská, Křížkova a Pernerova, které mají šířku 22 m. Uprostřed šachovnice je náměstí s kostelem sv. Cyrila a Metoděje.

Historickou zástavbu doplňují nově vznikající komplexy administrativních a bytových komplexů i novostavby v oblasti Rohanského ostrova a na místo zničených domů. Také mnoho průmyslových hal se dočkalo oživení ve formě revitalizace na nové funkce.

Část Rohanského ostrova je pocitově vyhraněna díky rušné ulici Rohanské nábřeží, kterou tvoří čtyřpruhá automobilová komunikace a vytváří zde komunikační bariéru.



Území stávajícího severního vestibulu metra na samotné hranici Karlína. Parcelu definují ulice Sokolovská, Ke Štvanici a Za Poříčskou bránou.



Oblast Karlína patřila vždy do záplavové oblasti Vltavy. Díky tomu toto území nebylo dlouhá léta zastavováno. První stopy jsou z pozdní doby kamenné, eneolitu (4 400 - 2 000 před n. l.) kdy zde byl nalezeny zbytky kostrového hrobu protoúnětické kultury, což je v těchto místech velmi výjimečné. Zajímavou archeologickou památkou je hřbitov, jehož pozůstatky jsou pod bloky mezi ulicí Saldovou a Lyčkovým náměstím. Tento vojenský evangelický hřbitov byl zrušen roku 1894.

Po založení Nového Města Karlem IV. v roce 1348 se tomuto území začalo říkat Špitálnické pole. Název získalo díky své rozsáhlosti a rovinatosti a díky tomu, že v tuto dobu patřilo ke křižovnickému špitálu.

V 16. a začátkem 17. století bylo toto území důležitým zázemím pražských měst, na jižní straně bylo zemědělské a na severní bylo výrobní a zpracovatelské (mlýny, papírna). Dále se zde vytvořily také vinice, zahrady a chmelnice.



Karlín 1805, Karel Postl

Rozvoj byl ukončen třicetiletou válkou, díky které bylo vzniklé předměstské osídlení zcela rozbořeno. Báli se, aby zde švédské vojsko nenašlo úkryt. Některé stavby byly poté obnoveny. Byl to kostel sv. Pavla (obnoven roku 1657 a znovu zrušen roku 1787) a mlýny na Kameni s papírnou. Vznikly zde zelinářské zahrady.

Následně se toto území začalo náhodně zastavovat domy, ale i průmyslovými podniky. Díky tomu byl zanedlouho vypracován situační a zastavovací plán (založen na pravouhlém rastru ulic) od ředitele George Fischera. V roce 1817 byl plán schválen a čtvrť pojmenovaná Karolinenthal podle manželky Františka I. Karolíny Augusty. Bylo to první plánovitě rozšíření Prahy.

Obec vzrůstala rychle. Nejdříve se zastavěla spíše východní část, ale poté co byla Praha prohlášena za otevřené město, se začala rozšiřovat i část navazující na Nové Město.



Poříčská brána

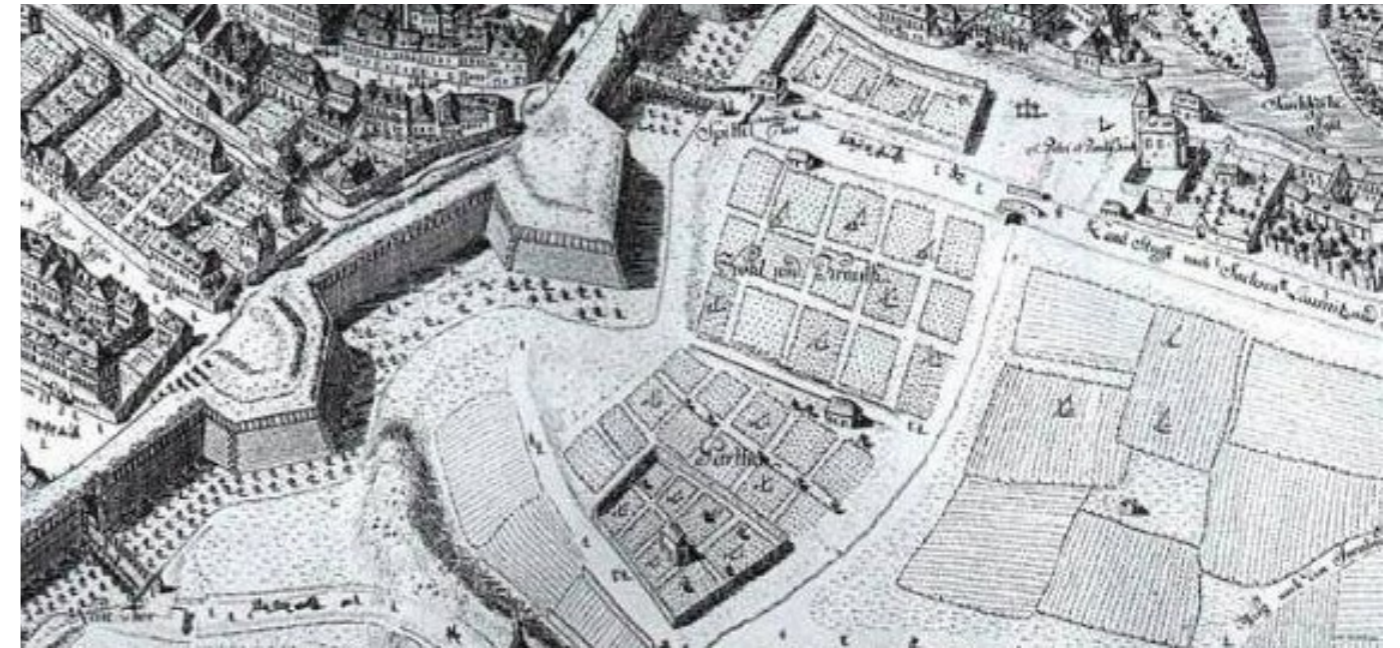
V 19. století se Karlín začal radikálně rozrůstat. Roku 1832 byl založen Karlínský přístav na dnes již zasypaném rameni Vltavy.

V roce 1843 byla postavena na jižním okraji Karlína železniční trať, která vedla z Vídně přes Olomouc do Prahy.

Zanedlouho na ni dále navázaly železnice do Drážďan, mezi lety 1845 - 1947 byl vybudován železniční viadukt s 88 mostními oblouky. Viadukt byl dílem Jana Pernera a Aloise Negrelliho a v té době se stal monumentem Karlína, jelikož okolní zástavba byla spíše drobná. Toto měřítko nám představují některé dochovalé domy (čp.61, čp.91, čp.110 atd).



Negrelliho viadukt



Huberova mapa Prahy 1769



1848



Cisarské otisky 1841

V roce 1863 byl dostavěn nový neorenesanční farní kostel sv. Cyrila a Metoděje od architekta Vojtěcha Ignác Ullmanna a Karla Rösnera.

Spojení s Novým Městem bylo dovršeno v roce 1873 zbouráním hradeb a Poříšské brány.

Již roku 1896 zde byla uvedena do provozu Křížíkova elektrická tramvaj z Karlína do Libně.

1903 byl Karlín povýšen na město a roku 1910 byl připojen k Velké Praze.



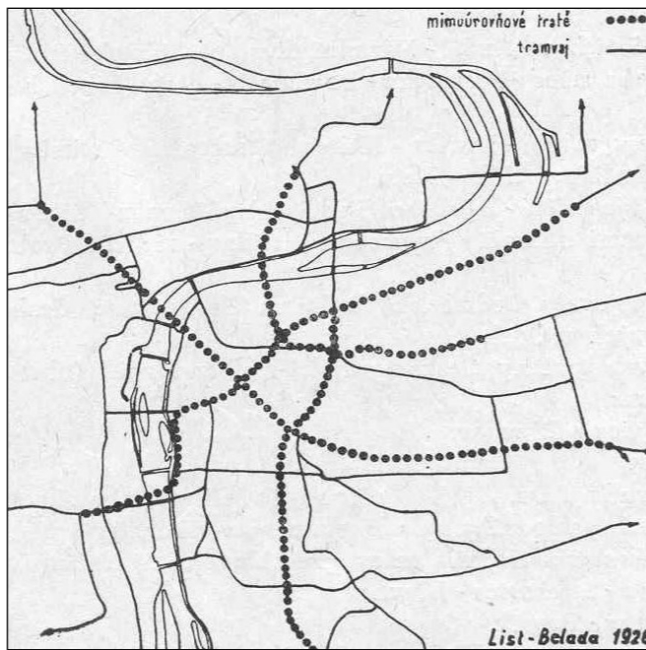
historická fotografie_kostel sv. Cyrila a Metoděje 1868

První ideou před pražským metrem bylo vytvoření nových podzemních tramvajů již roku 1912.

V roce 1926 byl navrhnut první generální projekt sítě podzemních drah od autorů Ing. Vladimíra Listy a Ing. Bohumila Belady.

Stance metra Florenc, až do roku 1990 Sokolovská, byla vybudována v druhé polovině 20. století. V roce 1974 byla otevřena stanice linky B, která byla konečnou stanicí první otevřené části linky metra v Praze (Sokolovská - Kačerov). V roce 1985 ji doplnila stanice metra C.

Hlavním architektem trasy C byl architekt Jaroslav Otruba, který navrhl v 60. letech barevné hliníkové op-artové obklady pro trasu A.



první generální projekt sítě podzemních drah 1926

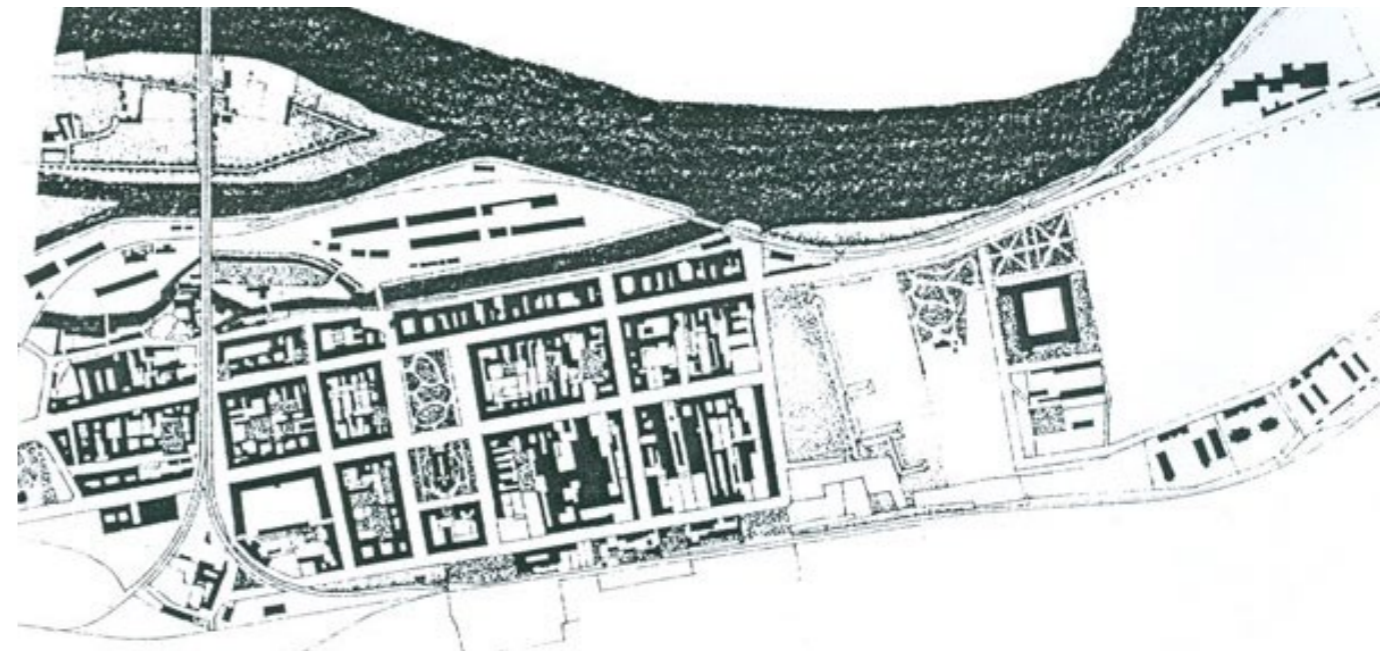
Od 1. listopadu 1993 je historická část Karlína městskou památkovou zónou.

Stoletá voda, která roku 2002 zasáhla Prahu a nejvíce právě čtvrť přilehlá k Vltavě, zaplavila a poté zpusťila Karlín a vzala několik secesních domů.

Povodeň zároveň dopomohla k nové výstavbě, začala nová éra Karlína, začala rekonstrukce průmyslových domů a postupná výstavba nových administrativních i bytových komplexů na území Rohanského ostrova, která stále pokračuje.



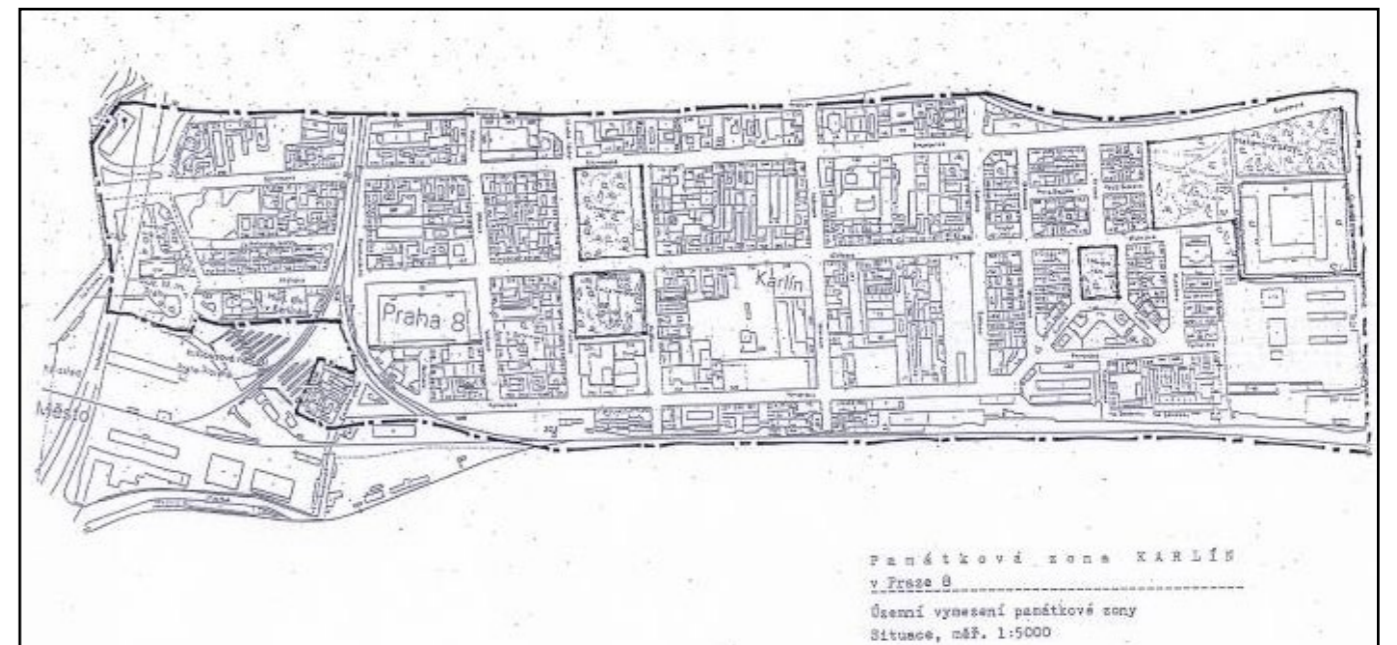
povodeň 2002



plán Karlína 1890

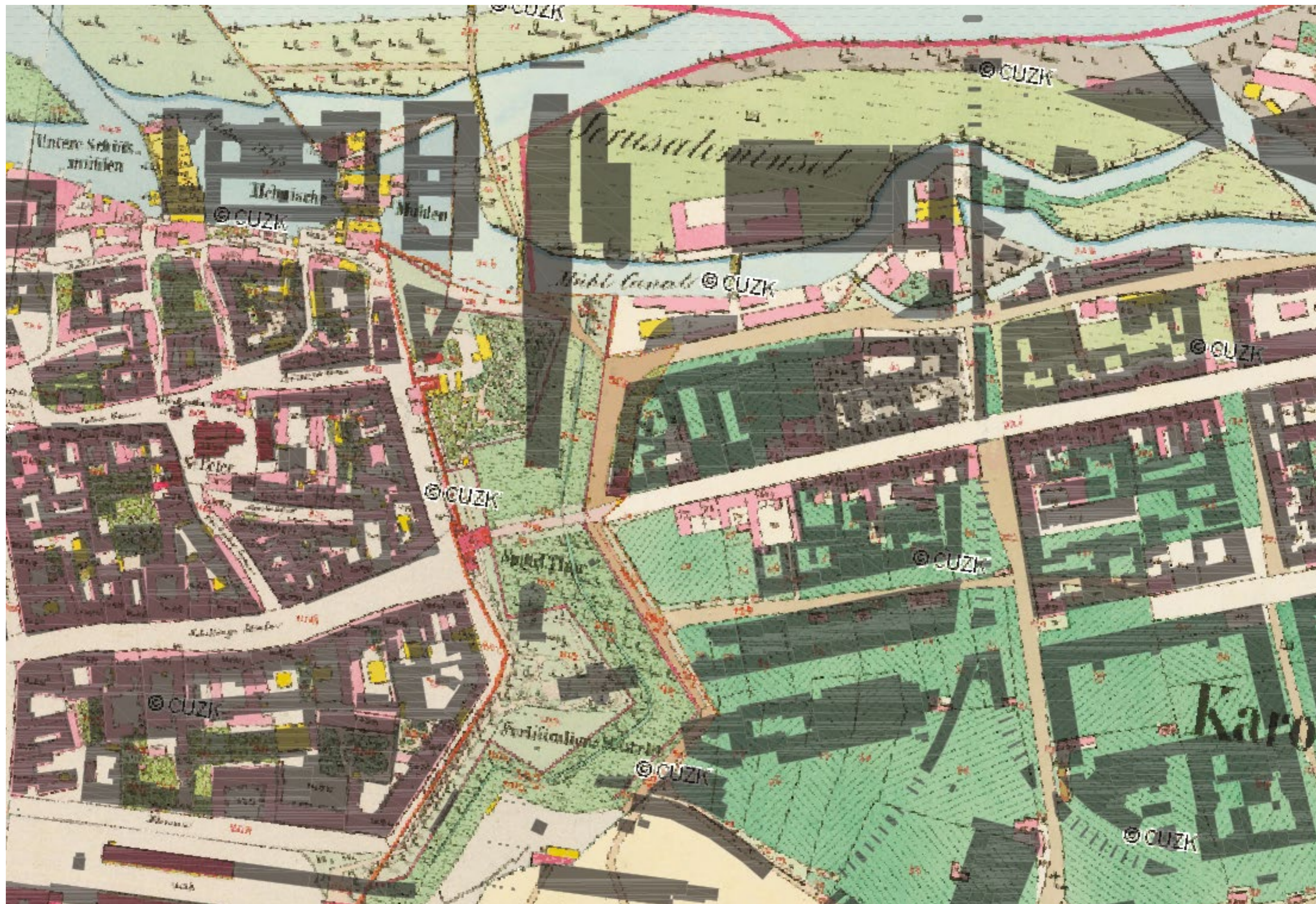


historická fotografie_vstupy do metra C 1974



Památková zóna KARLÍN v Praze 8
Území vymezení památkové zóny
Situace, m.š. 1:5000

městská památková zóna Karlín 1993



stabilní katastr 1842_aktuální schwarzplan



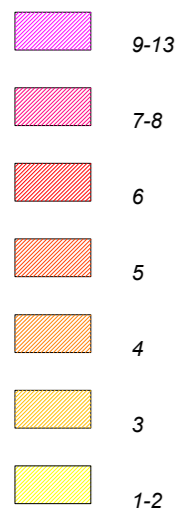
Území Karlína je tvořeno podélnou rovinatou nivou, ze severu definované pobřežím řeky Vltavy a z jihu úpatím vrchu Vítkov.

Východním směrem se terén lehce zvedá směrem k Palmovce a Libni. Ze západu je ohraničen přemostěním 2. severojižní magistrály.

-  *bydlení*
-  *komerční služby_administrativa*
-  *komerční služby_obchod*
-  *komerční služby_polyfunční*
-  *komerční služby_služby*
-  *kultura, církev, správa, bezpečnost*
-  *školství, sociální služby*
-  *zdravotnictví*
-  *průmysl*
-  *sport, rekreace*
-  *doprava*
-  *technická infrastruktura*
-  *neurčeno*



*stále více převažující pracovní místa (20 tisíc) nad místními obyvateli (11 tisíc)
 minimální lokální obchodní vybavenost*



různorodost výškové hladiny Karlína
výrazné zvýšení novostaveb podél Vltavy

podlažnost





klasicistní bloková zástavba

Urbanismus je tvořen osovou blokovou zástavbou s hustě zastavěnou strukturou vnitrobloků. Dominantní jsou zde podélné ulice: Pernerova, Křížkova, Sokolovská, Pobřežní a Perunova, na kterou se vodorovně napojuje ulice Rohanské nábřeží.



ulice Křížkova



ulice Sokolovská



ulice Pobřežní

bariéry_Vltava, Vítkov

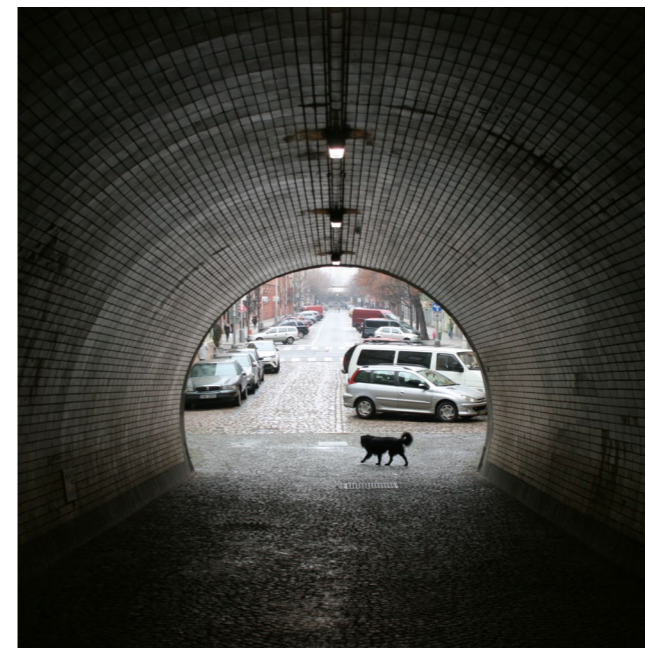
Severní hranice Karlína tvoří řeka Vltava, která má velký potenciál pro nově vznikající strukturu části čtvrti, ale zároveň vytváří bariéru. Doprava je zde vyřešena ne úplně tradičně, funkčně, ale zároveň romanticky, lodním přívozem.

Z jižní strany definuje tuto čtvrť vrch Vítkov. I tato komunikační bariéra má své nevhodné řešení, skrz kopec lze projít či projet na kole pomocí tunelu otevřeného už od roku 1953. Tunel je dlouhý 300 m. Vstup z Karlína s neobčasným výkřikem člověku v nočních hodinách příliš nepomůže.

Obě spojnice leží na ose kolmé k hlavním ulicím na spojnici ulic Thámova a ulici U Mlýnského kanálu.



přívoz



výstup z tunelu



tunel Žižkov - Karlín

Území protíná Negrelliho viadukt, který je v současné době rekonstruován.

římasy

Výškové rozdíly jsou v některých částech velmi radikální, objekty mají nejvíce mezi jedním až 9 nadzemními podlažními, nové komplexy stoupají až do jedenácti pater.

pavlače

Ve velké míře se zde objevují pavlačové domy, které se v 19. století stavěly pro nižší sociální vrstvy.



pavlačový dům



různorodost výšek říms



Negrelliho viadukt

charakter Karlína

rekonstruované továrny

Corso Karlín - revitalizace tovární haly ČKD na administrativní budovu, Ricardo Bofill Taller de Arquitectura, 2000

Forum Karlín - revitalizace průmyslové haly na multifunkční halu, Ricardo Bofill Taller de Arquitectura, 2012

Machine house - revitalizace tovární haly na administrativní budovu od ateliéru Qarta, 2004

Cornlofts Šaldova - revitalizace bývalé sýpky na bytové prostory,



Corso Karlín



Machine House



Forum Karlín

novostavby

Corso Ila - na místě secesních domů zničených po povodni 2002

Butterfly - CMC architekti, 2018

Main Point Karlín - DaM architekti, 2011

Rohanský ostrov: administrativní budovy: Danube house, Nile house a další. bytové budovy: River Diamond, rozestavěný KAY River Lofts a mnoho dalších.



Butterfly



Corso Ila



nová bytová zástavba na Rohanském ostrově

významné budovy občanské vybavenosti

konstruktivistická budova spořitelny s kinem Atlas v parteru
palác Karlín
kostel sv. Cyrila a Metoděje
kasárny
hudební divadlo Karlín
forum Karlín
Nová škola v Karlíně (1906)



palác Karlín



Nová škola v Karlíně



spořitelna, kino Atlas čp. 371



pohled z ulice Na Poříčí



pohled z magistrály na nároží ulic Sokolovská a Ke Štvanici



pohled od muzea do ulice Za Poříčskou branou



pohled do ulice Ke Štvanici



pohled z magistrály na nároží ulic Sokolovská a Ke Štvanici



pohled z Magistrály do ulice Sokolovská



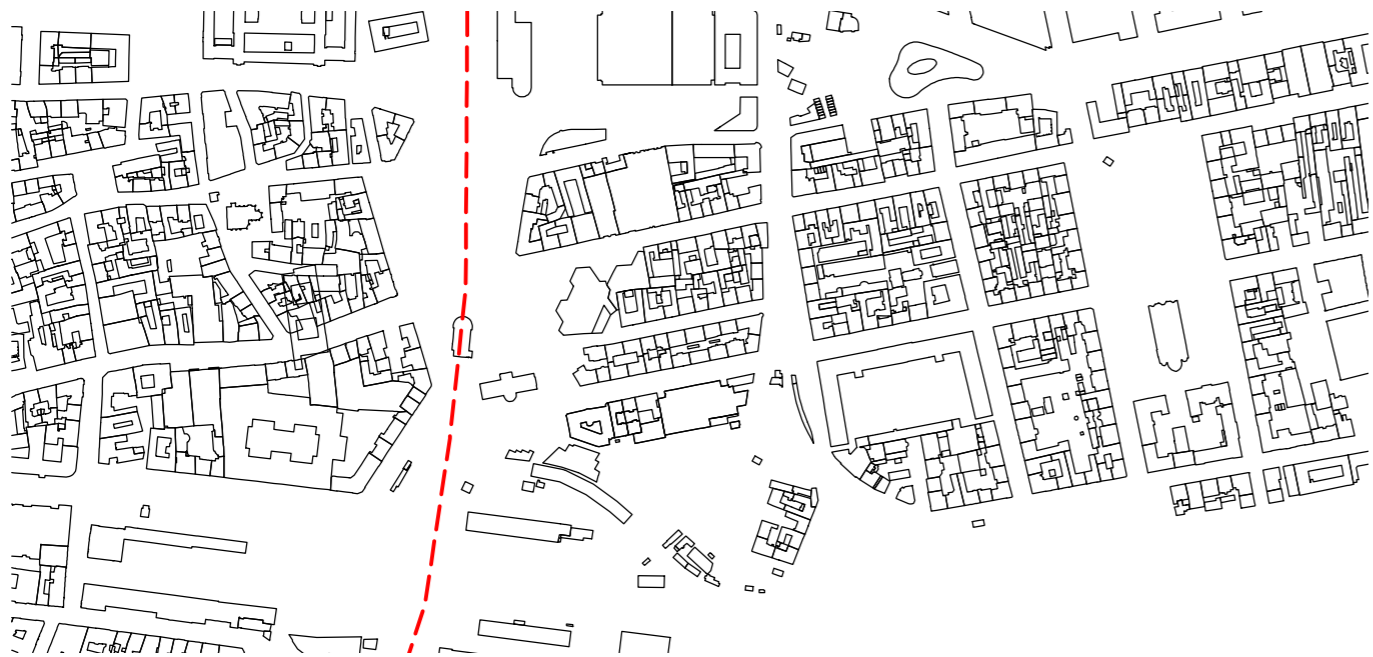
pohled od ulice Ke Štvanici



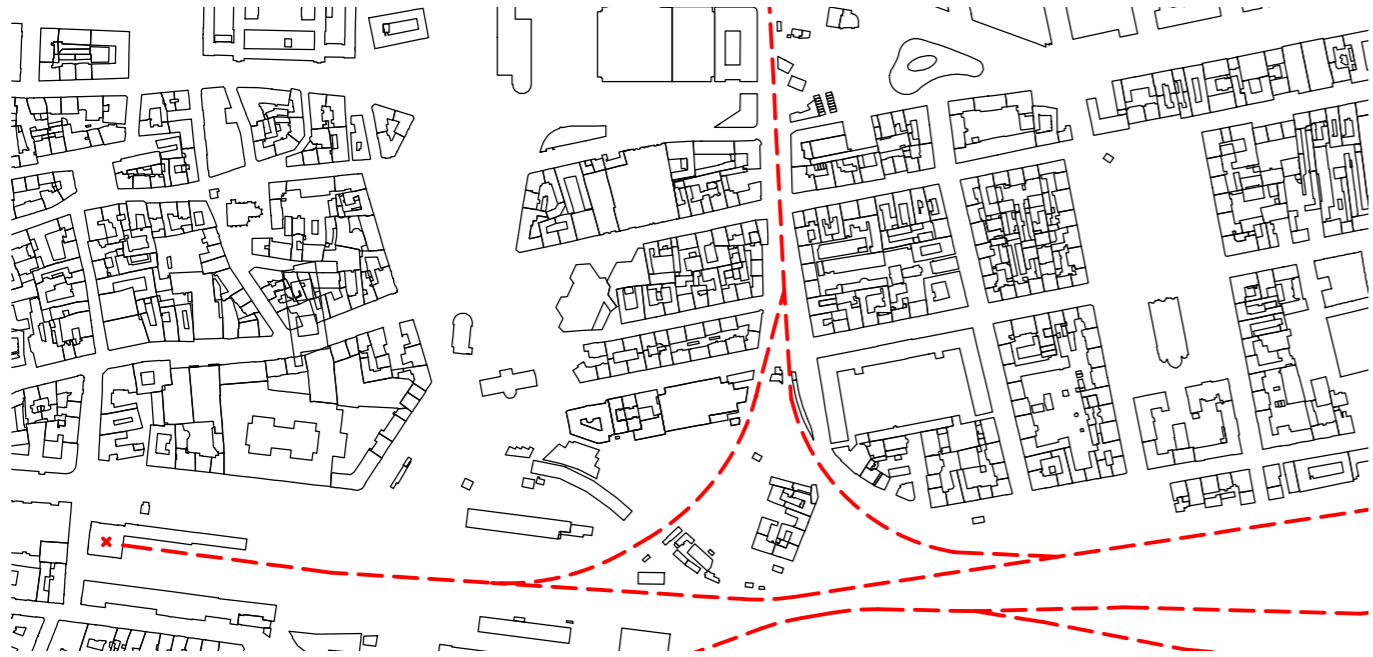
pohled na vstup do metra z ulice Za Poříčskou Branou



pohled na vstup do metra z ulice Sokolovská



automobilová (severojižní magistrála)

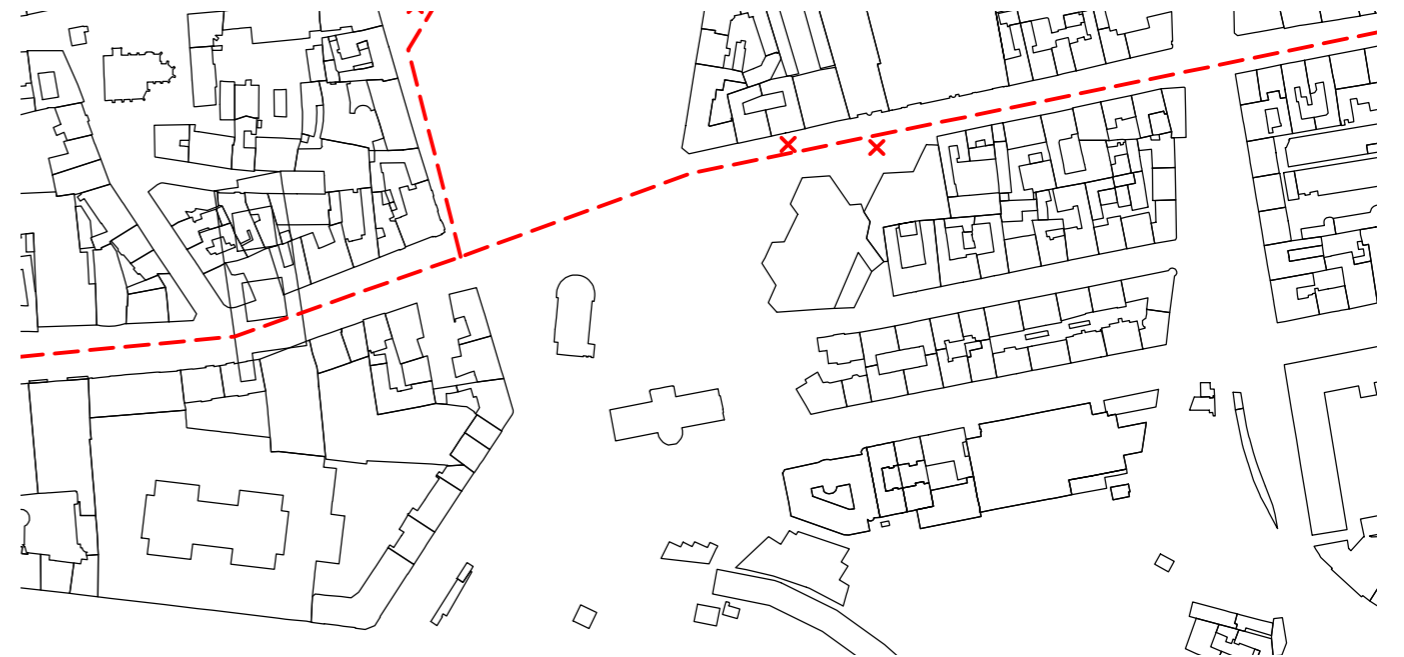


železniční

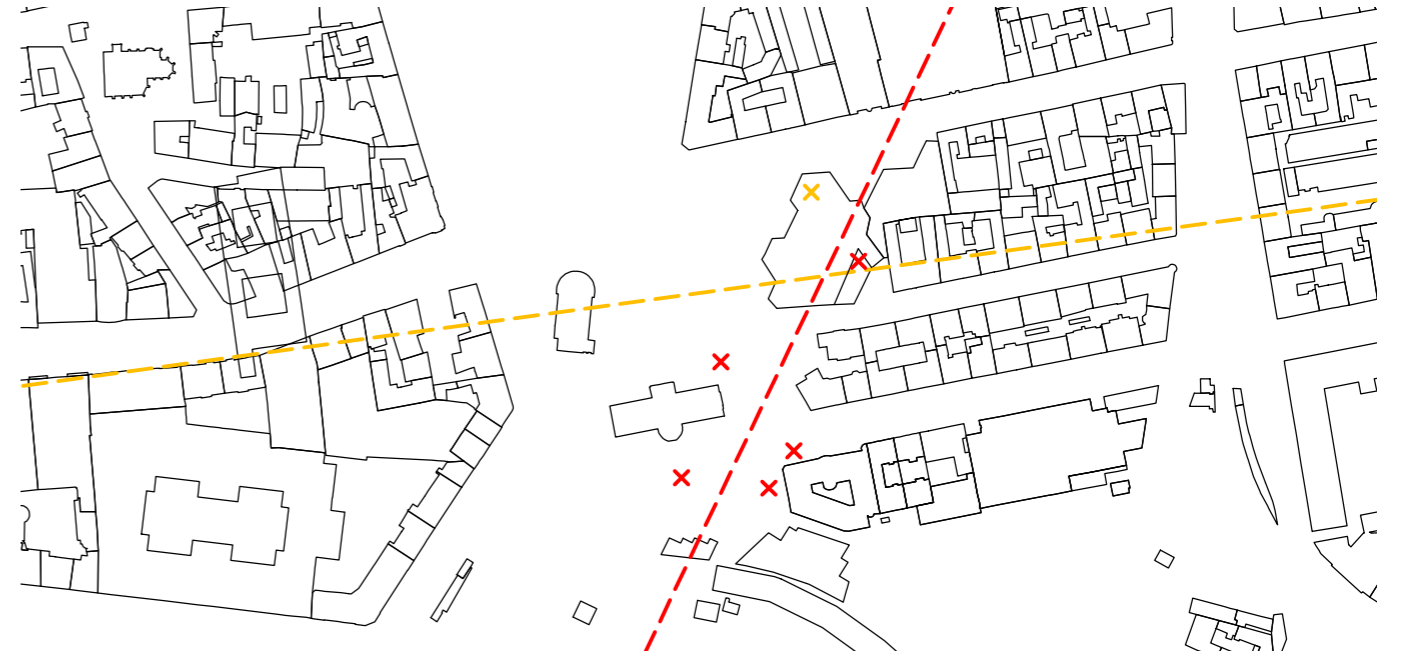


doprava - nadměstského charakteru

autobusové nádraží



tramvajová trať a zastávky



výstupy z metra a podzemní dráhy metra B a C



autobusové zastávky

doprava - mhd

hlavní město Praha

Billa Reality a spol s.r.o.

dopravní podnik hl.m. P. a.s.



vlastnické právo

SMJ - smíšené městského jádra

Hlavní využití: smíšené (kombinované) využití ploch v centrální části města a centrech městských čtvrtí, zejména občanské vybavení a bydlení.

Přípustné využití: stavby pro bydlení, byty v nebytových domech, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 20 000 m², zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, školy, školská, vysokoškolská a ostatní vzdělávací zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, sportovní, kulturní, zábavní, církevní zařízení, zařízení zdravotnická a sociálních služeb, stavby pro veřejnou správu, nerušící služby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury.

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily.

Podmíněně přípustné využití: Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím. Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s hrubou podlažní plochou nepřevyšující 80 000 m², hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, drobná nerušící výroba, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů.

Veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení a malé sběrné dvory v případě, že posuzovaný pozemek bezprostředně sousedí s plochou SV a že nebude narušena struktura sousedějícího území.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití: Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

K - kód míry využití ploch

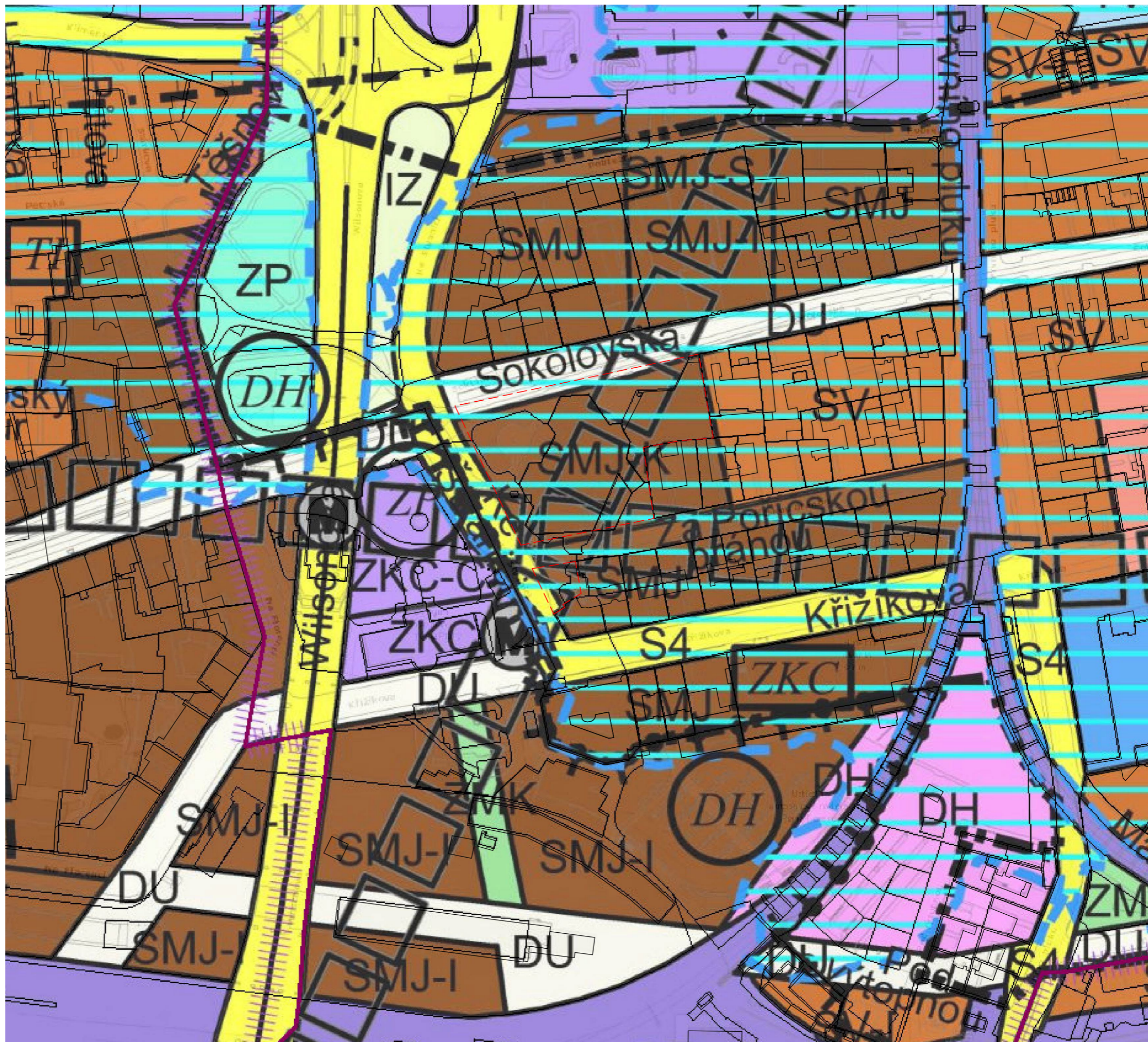
nejvyšší přípustný kpp 3,2

nejvyšší podmíněně přípustný kpp 3,8

typický charakter zástavby:

velmi kompaktní zástavba městského typu - je tvořena uzavřenými bloky, tvořící souvislou uliční frontu s vysokou mírou využití území. Je tvořena uzavřenými bloky, tvořící souvislou uliční frontu s vysokou mírou využití území při průměrné podlažnost do 5, minimální kz=0,1 kompaktní zástavba městského typu - je tvořena převážně uzavřenými bloky a souvislou uliční frontou; při průměrné podlažnost 6, minimální kz=0,2

zástavba městského typu - zahrnuje uzavřené nebo polootevřené bloky a objekty, tvořící souvislou uliční frontu / výškové domy; při průměrné podlažnost nad 7, minimální kz=0,25

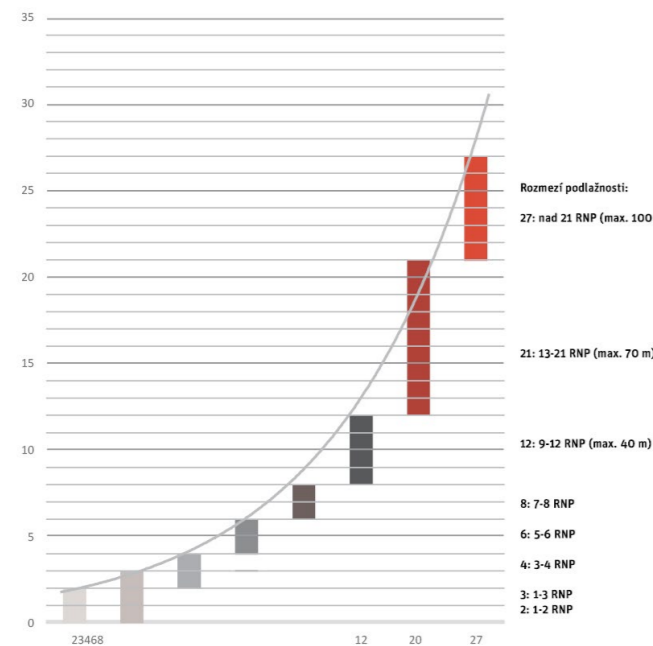


| | |
|-----|-------------------------|
| SMJ | SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA |
| SUP | SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY) |

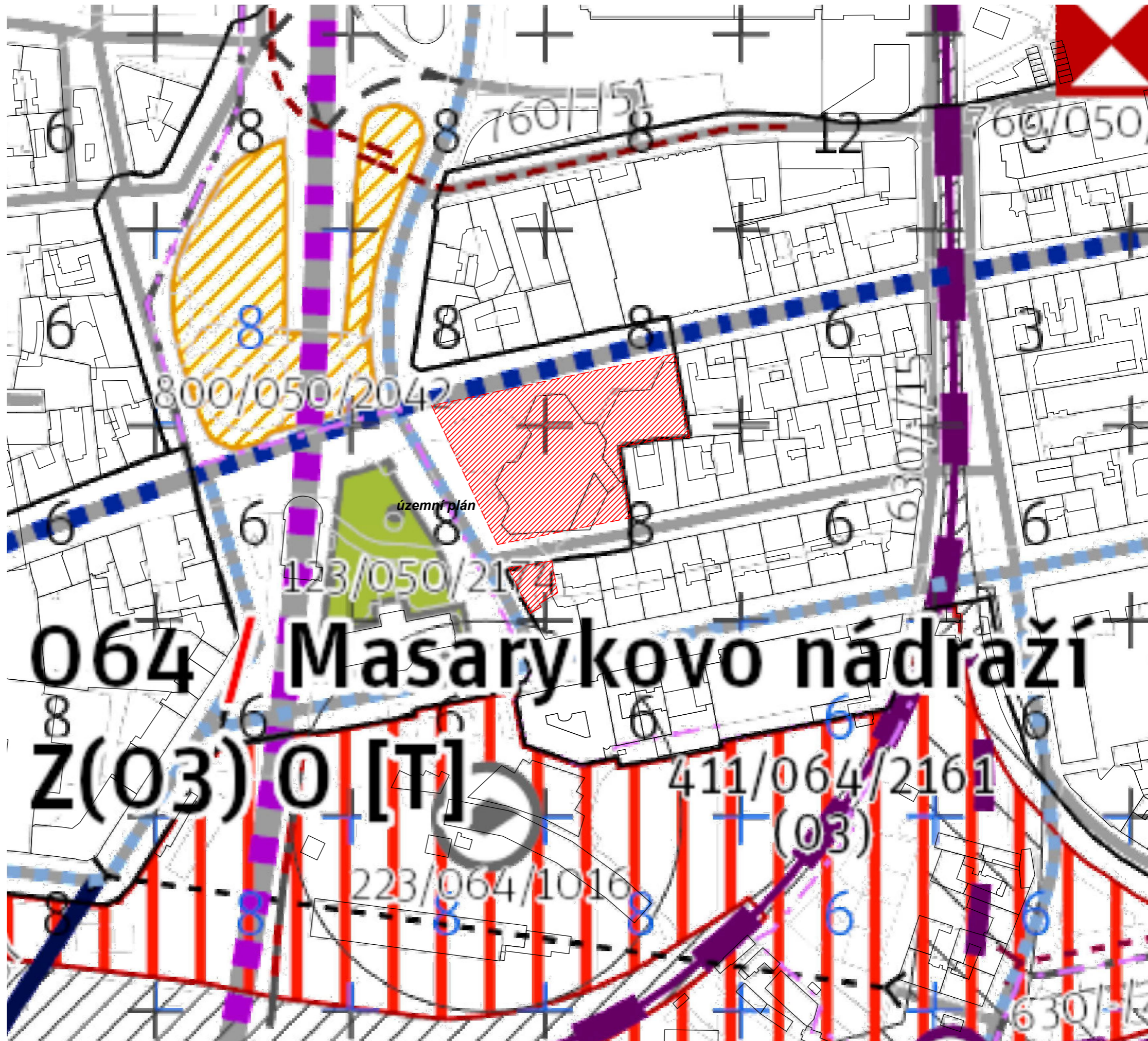
Veřejná doprava

-  Stanice metra (návrh)
-  Stanice metra (územní rezerva)
-  Vestibul stanice metra (návrh)
-  Depo metra (návrh)
-  Trať metra (návrh)
-  Trať metra (územní rezerva)
-  Lanová dráha (návrh)
-  Tramvajová vozovna (návrh)
-  Tramvajová trať (návrh)
-  Tramvajová trať v tunelu (návrh)
-  Tramvajová trať (územní rezerva)
-  Tramvajová trať v tunelu (územní rezerva)

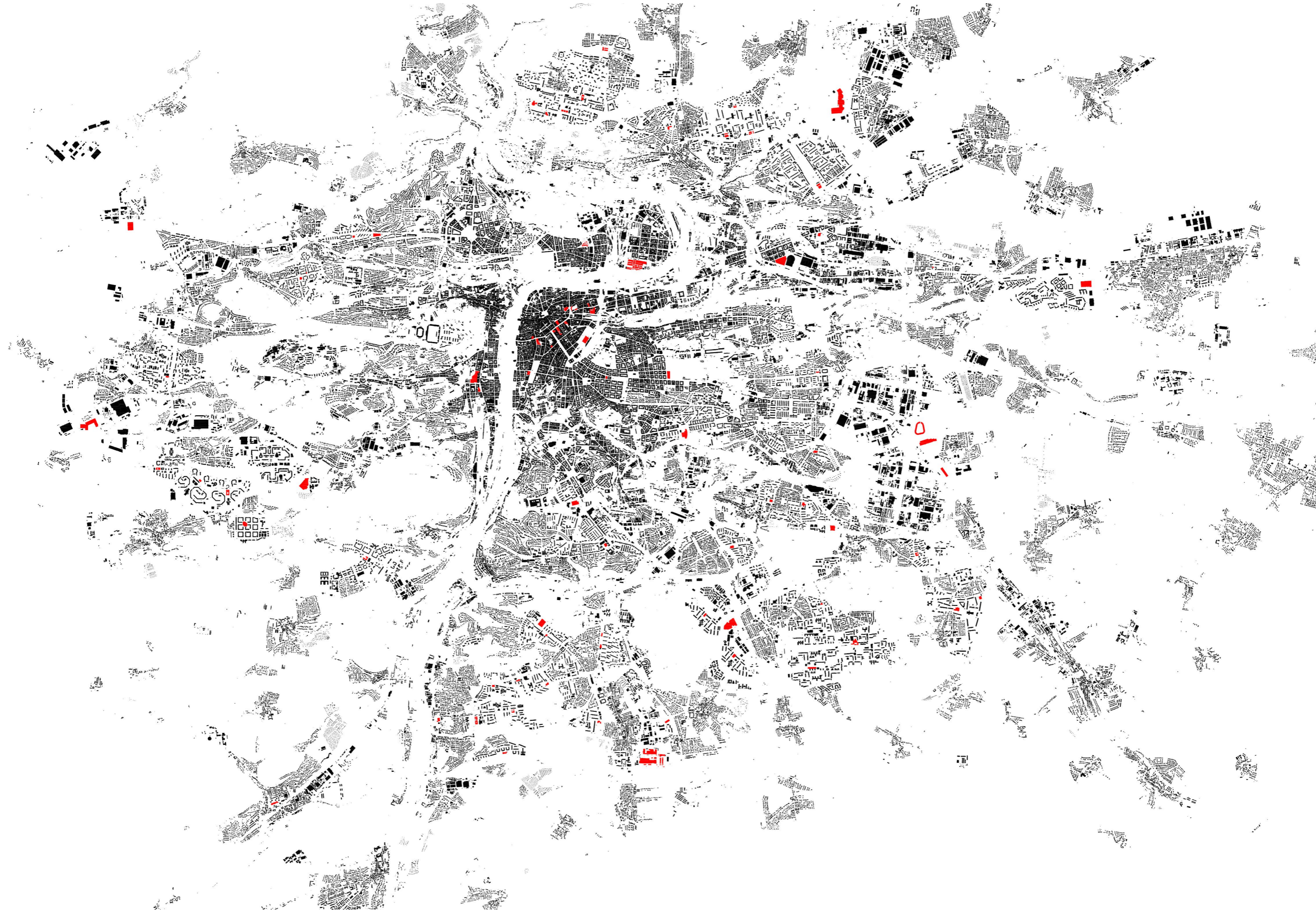
Rozmezí podlažnosti, které určuje rozsah maximálního počtu RNP pro zástavbu



kód lokality 50 / Karlínské nábřeží
výšková hladina zástavby 8 podlaží



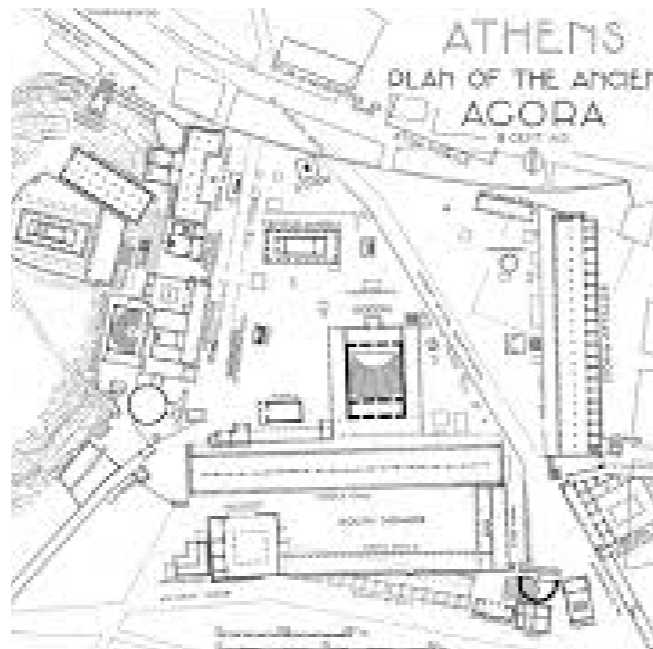
analýza_obchodní funkce



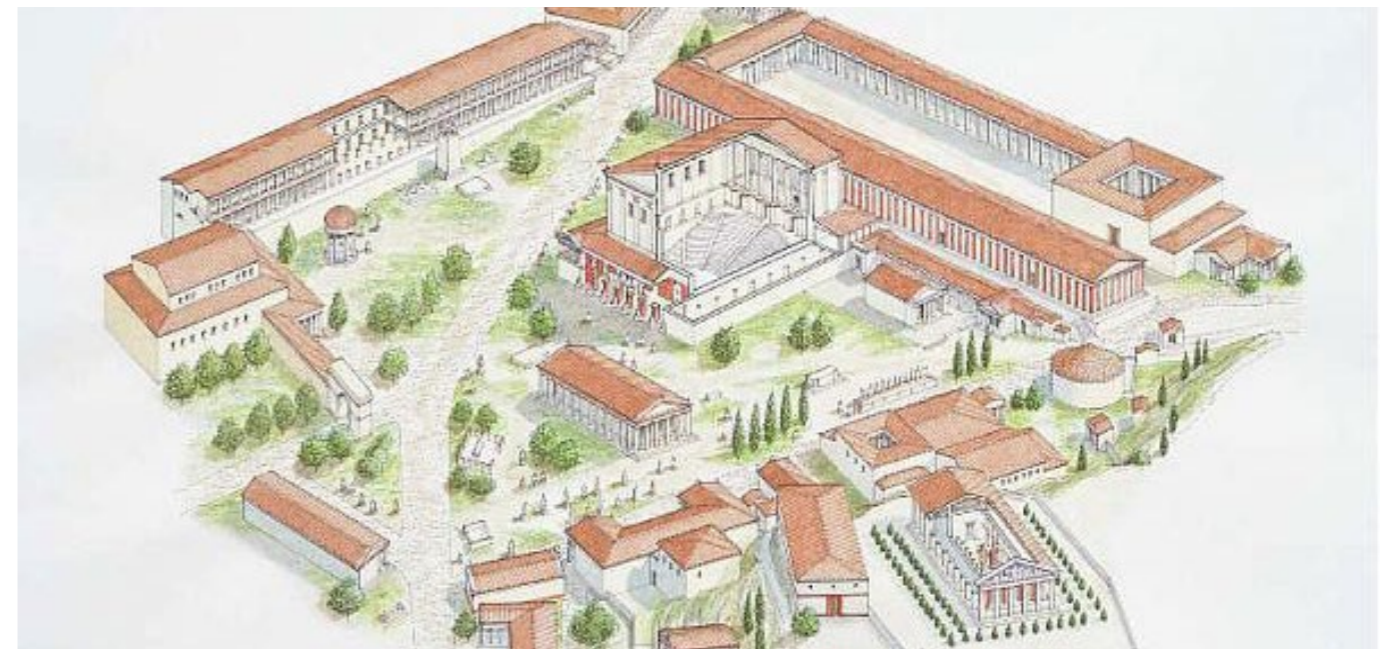
agora

Shromážděště řeckých měst, nejdříve se zde konaly trhy, bohoslužby a vojenská cvičení. Později se dostavovaly i chrámy, lázně, stoa a další veřejné budovy. Projevily se zde první známky městského veřejného prostranství.

Na agoru směli pouze svobodní občané, můžeme tedy pozorovat jednu z prvních regulací.



Akropolis



agora Athény

středověké náměstí

Středověké náměstí bylo centrem středověkých měst a jeho hlavní funkcí bylo tržiště. Některá náměstí byla po obvodu lemována podloubím, které vytvářelo lepší podmínky pro obchod.

Některá náměstí byla zaměřena na konkrétní suroviny, jako například pražské Karlovo náměstí byl Dobyččí trh, Václavské náměstí dříve býval Koňský trh nebo Senovážné náměstí byl senný a obilný trh.



středověké náměstí



Koňský trh

pasáž

Je průchozí krytá ulice, která poprvé vznikla v 2. polovině 18. století v Paříži. Vznikla náhodou, při výstavbě činžovního bloku, kdy na poslední čtvrtou stranu nezbyly finance a aby byla oddělena zahrada od čestného dvora, byla vystavěna dřevěná pasáž Les galleries de Bois.

Tento nový druh veřejného prostoru se stal velmi oblíbený a začal se dále rozšiřovat po Evropě. Pasáže kromě obchodní funkce nabízely ochranu před nepříznivým počasím, zkratky v neprůstupných blokových zástavbách i vizuální prožitky díky jejich zdobnosti a materiálovému řešení.

Pražské pasáže, které částečně vycházely i ze středověkých průchodů, začaly nejvíce vznikat na začátku 20. století a staly se určitým fenoménem. První byla pasáž Světozor. V roce 1940 provázalo Prahu přes 40 pasáží.



první pražská pasáž Světozor



Les galleries de Bois

vývoj obchodu ve městě

obchodní dům

Nový typologický druh občanské vybavenosti určen k maloobchodnímu prodeji v jednom objektu.

První obchodní dům, Bon Marché, byl postaven opět v Paříži roku 1852 a nedlouho poté ve Spojených Státech a v Londýně. Zrod této nové typologie lze přisuzovat s narůstajícím průmyslovým rozvojem.

Haasův obchodní dům v Praze Na Příkopěch je považován za první realizaci u nás. Ve větší míře se v České republice začaly realizovat obchodní domy v 2. polovině 20. století jako reakce na průmyslový rozvoj a nedostatečnou maloobchodní síť. Tyto obchodní domy vyobrazují velké procento naší ojedinělé poválečné architektury.

Příklady: Kotva, Máj, Prior Pardubice, Prior Jihlava, Prior Olomouc, Labe



Prior Pardubice, Ing. Arch. Růžena Žertová



OD Labe, Ústí nad Labem, Ing. Arch. Růžena Žertová

obchodní centrum

Od druhé poloviny 20. století se v Americe ohromnou rychlostí začala stavět obchodní centra, objekty které začaly kromě obchodní funkce nabízet mnoho dalších funkcí - služby, stravování a další alternativy zábavy. Snaha návštěvníkovi nabídnout vše, aby se zde zdržel co nejdéle.

Jako první obchodní centrum v České republice bylo postaveno Centrum Černý Most.



obchodní centrum Zlaté jablko



obchodní centrum Šestka

retail park

Je doplňková obchodní zóna, která se většinou staví v blízké návaznosti na funkční hypermarket. Typické pro menší města. Každý obchod má zvlášť vstup a zásobování. Na rozdíl od obchodních center nemají obchody společné pravidla. Často je zde zastoupen pouze jeden obchod specifického zboží. (Například pouze jeden obchod s obuví.)

nakupování přes internet

V posledním desetiletí se rozrůstá nový způsob nakupování, internetové e-shopy a online supermarket, které zboží dovezou přímo domů, nebo na výdejní místo.



online nakupování



retail park

vývoj obchodu ve městě

Fünf Höfe, München
2003

Herzog & de Meuron, Zürich; Hilmer & Sattler, München; Ivano Gianola, Mendrisio

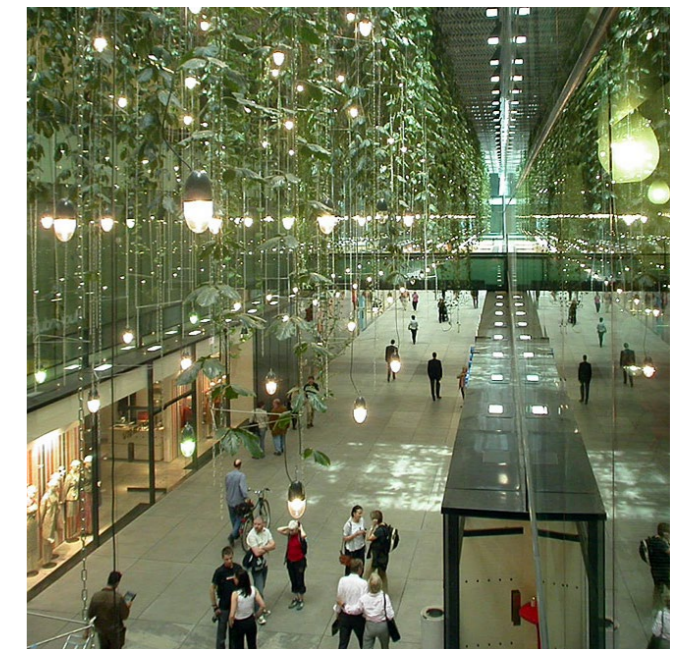
16.600 m² obchodních ploch; 2.560 m² výstavních prostor
24.000 m² kancelářských ploch; 27 bytů

Jeden z povedených příkladů obchodních center.

- + citlivé doplnění městské struktury
- + posílení
- + otevřenost fasád
- + lokalita
- + minimalizace podzemních garáží
- + prostupnost území
- + polyfunkčnost
- + různorodost prostor



shéma prostupnosti území



městská tržnice, Rotterdam
2014

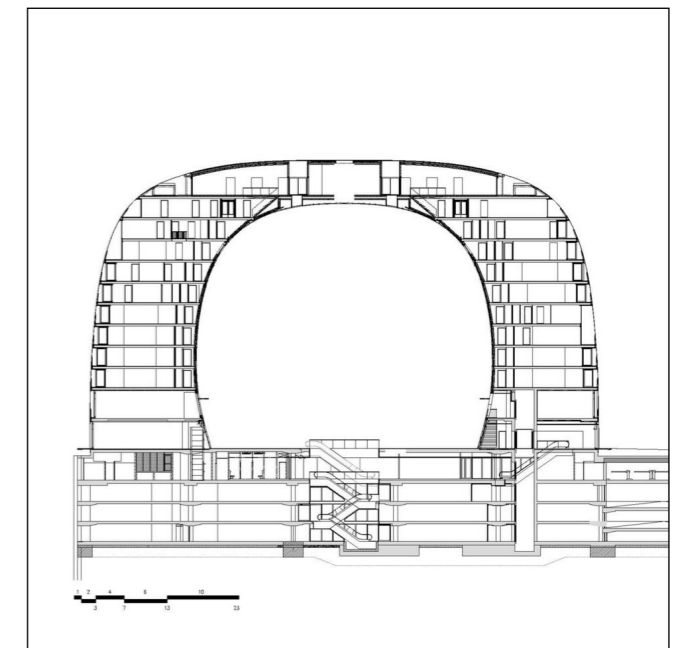
MVRDV Winy Maas, Jacob van Rijs, Nathalie de Vries

1200 parkovaích stání; 228 bytů; 100 restaurací a obchodů s potravinami

- + polyfunkčnost
- + zahuštění oblasti
- + vizuální kontakt s okolím
- + měřítko



shéma prostupnosti území



Americký sen, New Jersey
2019

Adamson Architects, Inc.

280 000 m² - 350 obchodů, 100 restaurací, 2. největší aquapark na světě, zábavní centrum Nickelodeon, krytá lyžařská sjezdovka (jediná v severní Americe), ruské kolo, Legoland, akvárium

- měřítko projektu
- lokalita na okraji města
- ztráta lidského měřítka
- urbanisticky nezapadající do okolí



provozní shéma



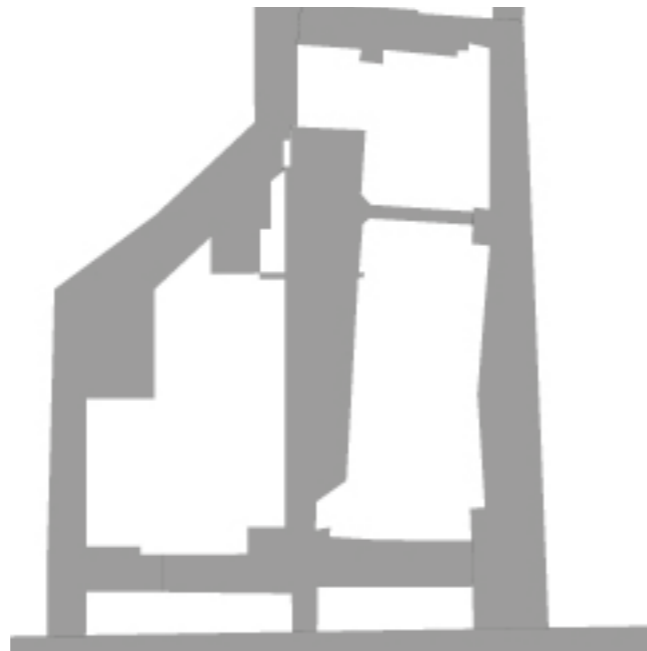
příklady obchodních center mimo ČR

kulturní a obchodní centrum Nový Smíchov, Praha
2001

D. A. Studio; Jaroslav Zima, Stanislav Fiala, Tomáš Prouza, Martin Rajniš, Sabina Měšťanová

- + navázání na městskou strukturu
- + prostupnost
- + členitost fasády
- + kontakt s okolím

- interér nebyl realizován dle návrhu D.A. Studia, dle investora nespĺňoval představu komerčního centra
- ztráta lidského měřítka
- snadná automobilová přístupnost



shéma prostupnosti území



Quadrio
2014

Jakub Cigler architekti; Mgr.A. Jan Hofman, Ing. Marie Mrázová

Užitná plocha: 51 000 m²

Velmi podobný případ v centru Prahy - nová struktura nahrazující jednopodlažní vestibul metra.

- + množství obchodní funkce
- + polyfunkčnost
- + členitá fasáda se snaží navázat na okolní zástavbu
- + průchozí
- + prostupnost území - navazující na OD Máj a veřejný prostor

- roztržitěné hmotové řešení neodpovídající okolí
- měřítko



shéma prostupnosti území



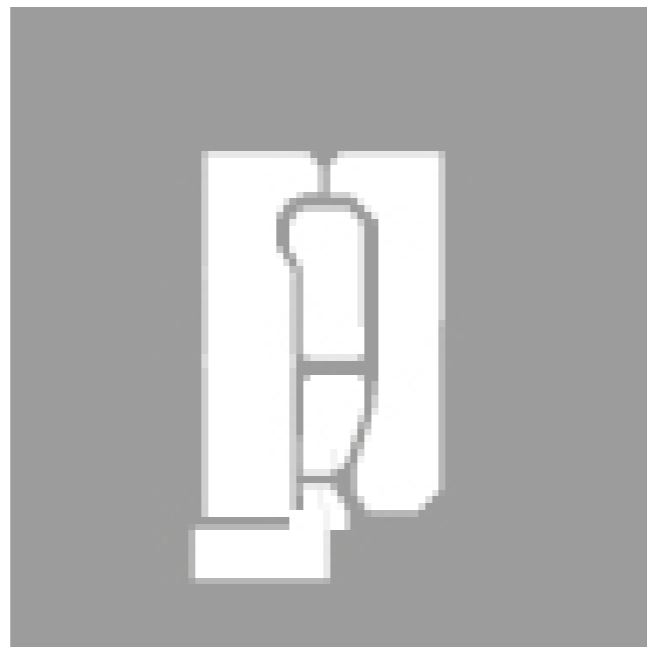
Černý Most

1997, roku 2013 rozšířeno

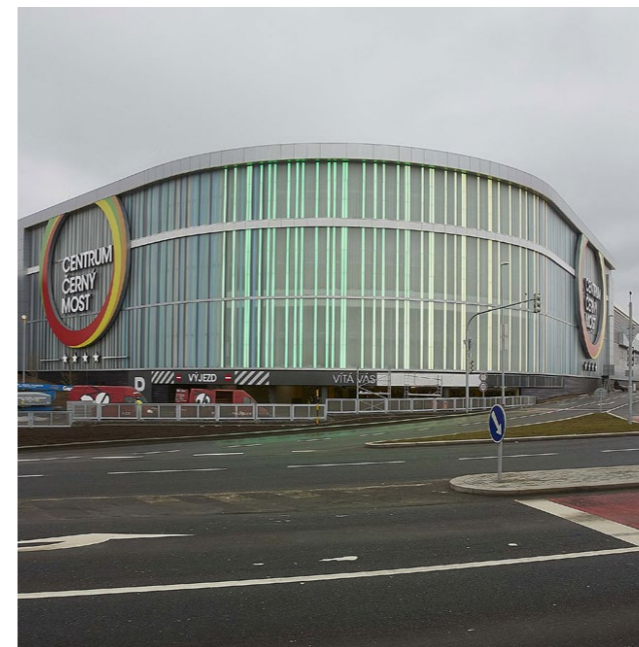
benoy

První obchodní centrum v Čechách.

- narůstající obří komplex
- nepřehlednost a špatná orientace
- horší dostupnost hromadnou dopravou
- lokalita na okraji města (daleko od centra)



shéma prostupnosti území



uzavřenost objektu
centralita do sebe
ztráta lidského měřítka
přílišná monofunkčnost
bez kontaktu s okolím
ztráta identity
špatná orientace



podpora silniční dopravy
rozsáhlá povrchová parkoviště
nevhodná lokalita nenavazující na pěší a hromadnou dopravu



kýčovitost
reklamní šum
špatná orientace
omezení a navigace návštěvníka
samostatná komunikační síť - vyloučené
od okolního veřejného prostranství

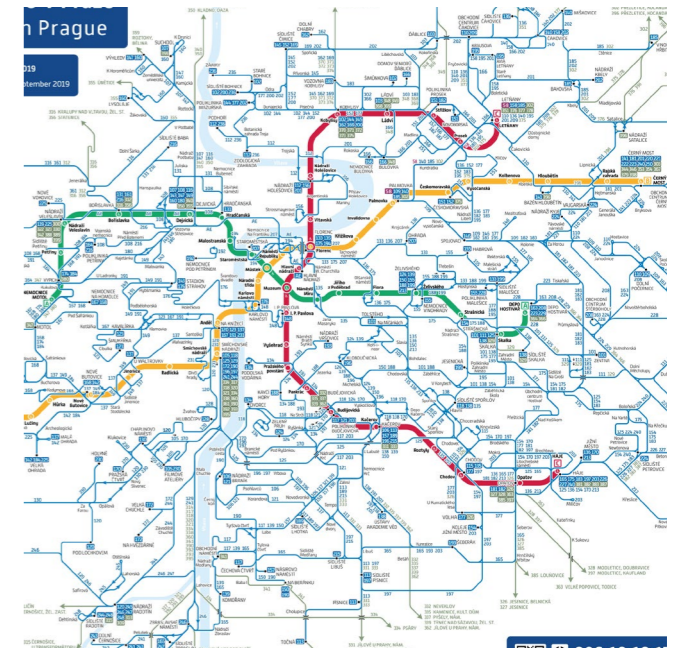


negativa obchodních center

otevřenost
aktivní parter
lidské měřítko
vztah k okolnímu městu



podpora pěší, MHD, cyklo
minimalizace parkovací plochy
lokace - centrum
hustota okolního osídlení



jasná orientace
návaznost a přiblížení k veřejnému prostoru
doplnění struktury města



nástroje regulace

Zaniklá obchodní centra, která pustnou a zarůstají zelení, jsou označována jako šedá pole, mrtvá centra nebo místa duchů.

Proč je tomu tak?

Jako hlavní důvod považuji, že tato centra měla nevyhovující podmínky - špatnou lokaci (nedostatek zákazníků či konkurenci).

Nejvíce mrtvých center je v Americe, která má největší užitnou plochu obchodních center na člověka (Amerika má 2 m², Evropa 0,38 m² a Česko 0,28 m²). Z toho vyplývá, že se takové množství není schopné udržet a po velkém boomu stavění nastal boom umírání.

Dalším důvodem úpadku obchodních center je posun vývoje obchodu do virtuálního světa internetu. Zatím není tak radikálně rozvinut, ale postup je rychlý. Můžeme se jen dohadovat, co bude dál.

Jako hlavní nevýhodu internetového obchodu s pohledem na veřejný prostor považuji další ztrátu nutnosti opustit svůj soukromý prostor, tedy možnosti sociální integrace.

Vrátím-li se k samotným obchodním centrům, jejich problém začíná už u jejich podstaty, developerské požadavky, které jdou často proti principům fungování veřejného prostoru.

Současný moderní veřejný prostor chápaný jako prostor s dobrou orientací, možností se po něm volně pohybovat a využívat ho i jako cizinec, a přesto se cítit relativně bezpečně. Dodržovat základní pravidla, která umožňují spolubytí se zbytkem přítomné společnosti.

Veřejná centra dávají návštěvníkům pouze omezenou svobodu, kterou regulují podle svých potřeb. Nabízejí bezpečnost, pohodlí a širokou škálu aktivit, na druhou stranu vás šálí a otupují. Záměrně komplikují komunikační síť, nejvíce navštěvované obchody dávají co nejdále od vstupů, odřezávají nás od okolního „reálného“ světa a nechávají na nás působit okolní šum reklam. Z návštěvníka se vytrácí spontánnost a stává se z něj zde pouze konzument.

Obchodní centra vytváří nová centra měst, tedy duplikují veřejný prostor, který je ale silně regulován a omezen, tudíž je velkou otázkou, zda vůbec je novým veřejným prostorem naší doby nebo veřejný prostor jen ničí. V mých očích ho jen okrádá na úkor výtěžku. Pokusím se tedy najít cestu s vyšším zastoupením obchodní funkce v daném bloku, která ale bude vytvářet fungující veřejný prostor.



návrh

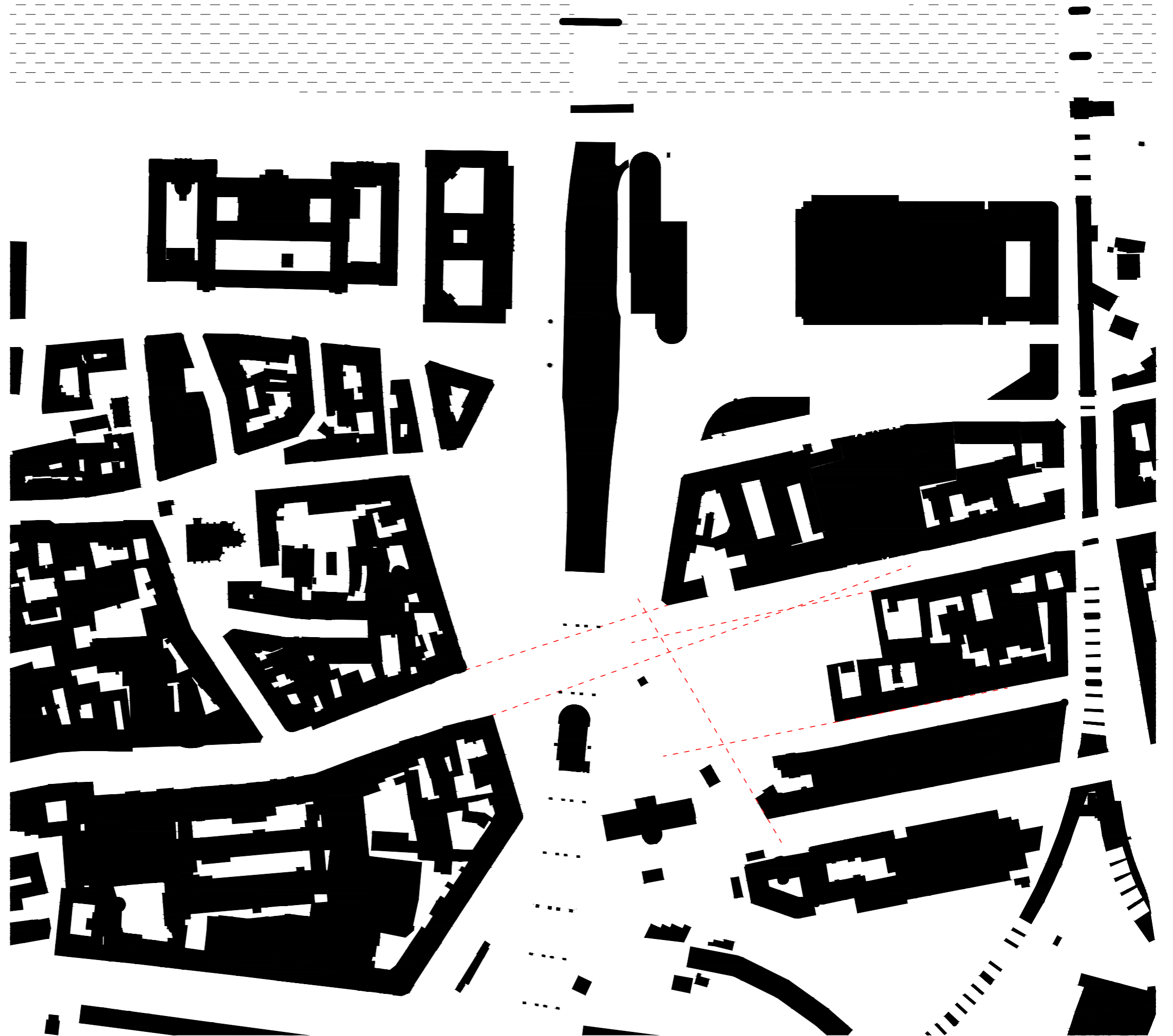
Řešeným územím této práce je problematická parcela v samém srdci Prahy, na rozhraní Nového Města a čtvrti Karlín. Místo, pod kterým se skrývají přestupní stanice dvou ze tří pražských metr. Území, na hranici bývalých městských hradeb, sousedí s první pražskou magistrálou. Dopravní uzel městské hromadné dopravy s přilehlým meziměstským autobusovým nádražím Florenc a nedalekým vlakovým Masarykovým nádražím.

V současné době zde stojí Billa a severní vestibul metra pro obě trasy, který má 4 podzemní a jedno nadzemní patro z 80. let 20. století.

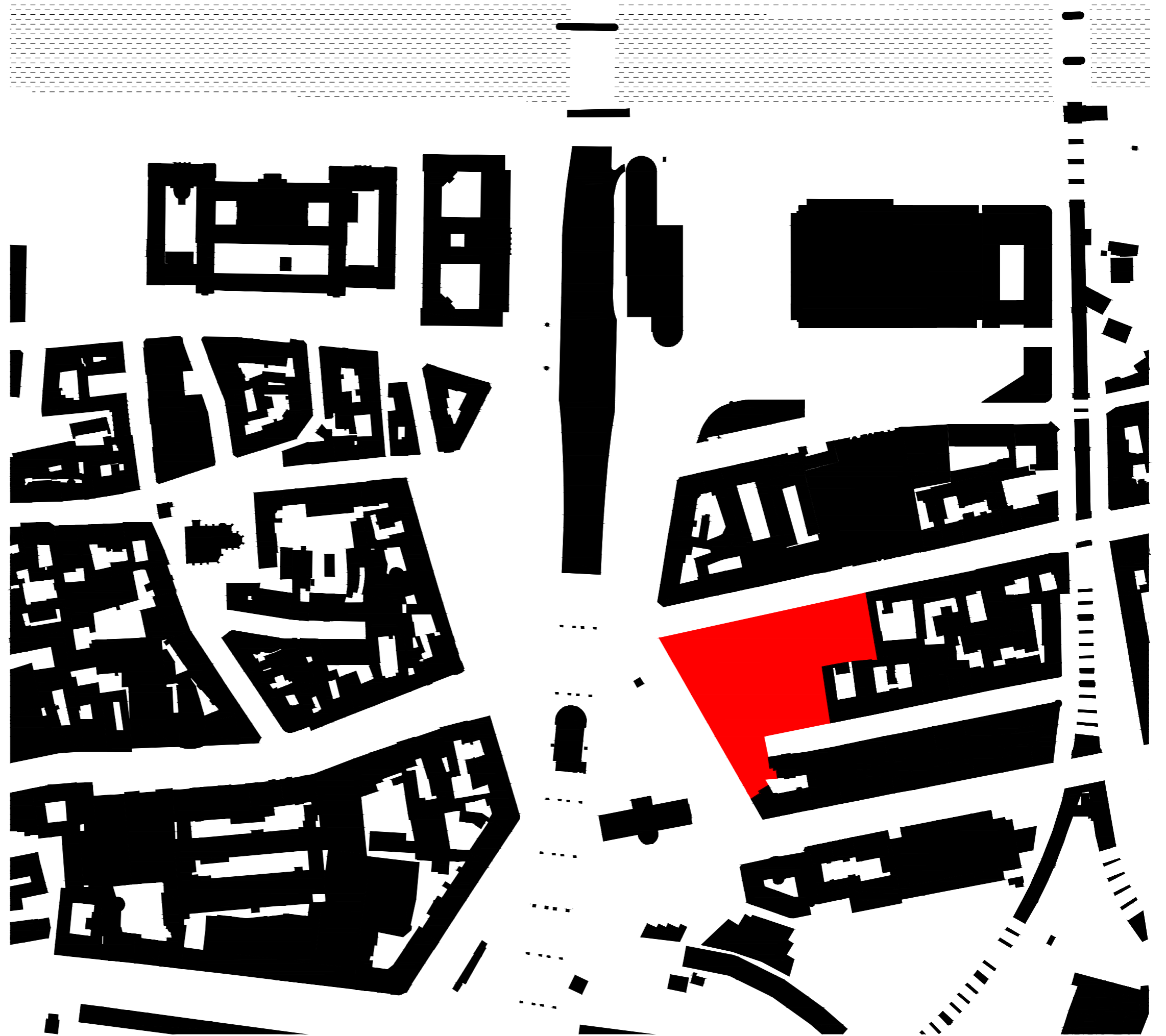
Bourám nadzemní patro a redukuji jednotlivé výstupy z metra. Tím odstraňuji víceúrovňové tunelové propojení, které nahrazuji jednoúrovňovým řešením pomocí již plánovaných přechodů.



V mém návrhu navazuji na linie ulice Sokolovská a zároveň i reaguji na ulici Na Poříčí. Ctím bývalý zelený okruh Prahy a linii bývalých hradeb.



Pracuji se současnou situací, počítám s ponecháním magistrály.
Předpokládám revitalizaci zeleného okružního pásu a posílení jeho
funkce vůči okolí. Návrh dopomáhá definovat hranici parku před
Muzeem hlavního města Prahy pomocí zpevnění protilehlé fasády
v ulici Ke Štvanici.





městský palác

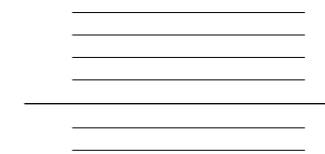
brána Karlína

veřejný prostor

centrum

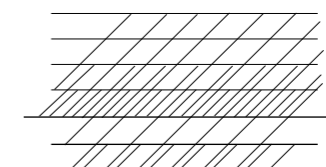
úřad

úřad
bydlení
obchod
služby
pěší
parkování
metro



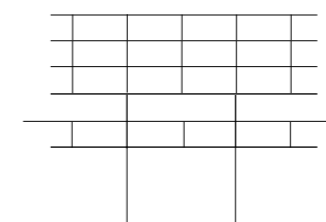
funkce

obyvatelé
pracovníci
nakupující
cestující, nakupující, pracovníci, obyvatelé
návštěvníci, pracovníci, obyvatelé
cestující



aktivita

sloupy
roštová žb deska
nohy
nohy, sloupy
základová rošová žb deska
pilotové stěny



Parter otevírá směrem k Praze do ulice Na Poříčí. Doplňuji slepé fasády okolních budov. Definuji prostor pro pěší a vytvářím městskou krajinu.

Přehledný, dobře čitelný zastřešený veřejný prostor s jednoduchou orientací s lehkou dynamikou zalamujícího terénního zlomu je doplněn o různé typy vertikálních komunikačních prvků (rampy, eskalátory, schodiště).

V parteru se kombinují směry, které v návrhu ctím. Úhlopříčný směr vychází ze stávajících výstupů z metra a kolmý směr navazuje na horní objem, vstupující do obchodního patra. Parter je zastřešen horní hmotou, která levituje nad novým veřejným prostorem.



Horní objem domu naopak reaguje na klasicistní blokovou zástavu Karlína a formuje ulici Sokolovská.

Nadzemní hmota také doplňuje důležitou chybějící fasádu směrem k magistrále a parku u Muzea, která vychází ze stopy bývalých hradeb.

Horní hmota vizuálně uzavírá ulici Na Poříčí vůči magistrále. Vytváří pevnou hranici Karlína odkazující na bývalý hradební okruh. Definuje park u Muzea.

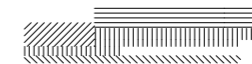
Ulice Na Poříčí zůstává slepá a dávám jí klidnější charakter, je určena k pěšímu propojení ke Karlínu, Vítkovu.



Vnitřní členění horní hmoty navazuje na okolní struktury města, atria jsou charakterově odpovídající Karlínskému měřítku. Hloubky hmot odpovídají svým funkcím.



- ☰ *úřad / administrativa*
- ||| *obchod a služby*
- /// *bydlení*
- /// *parkování*



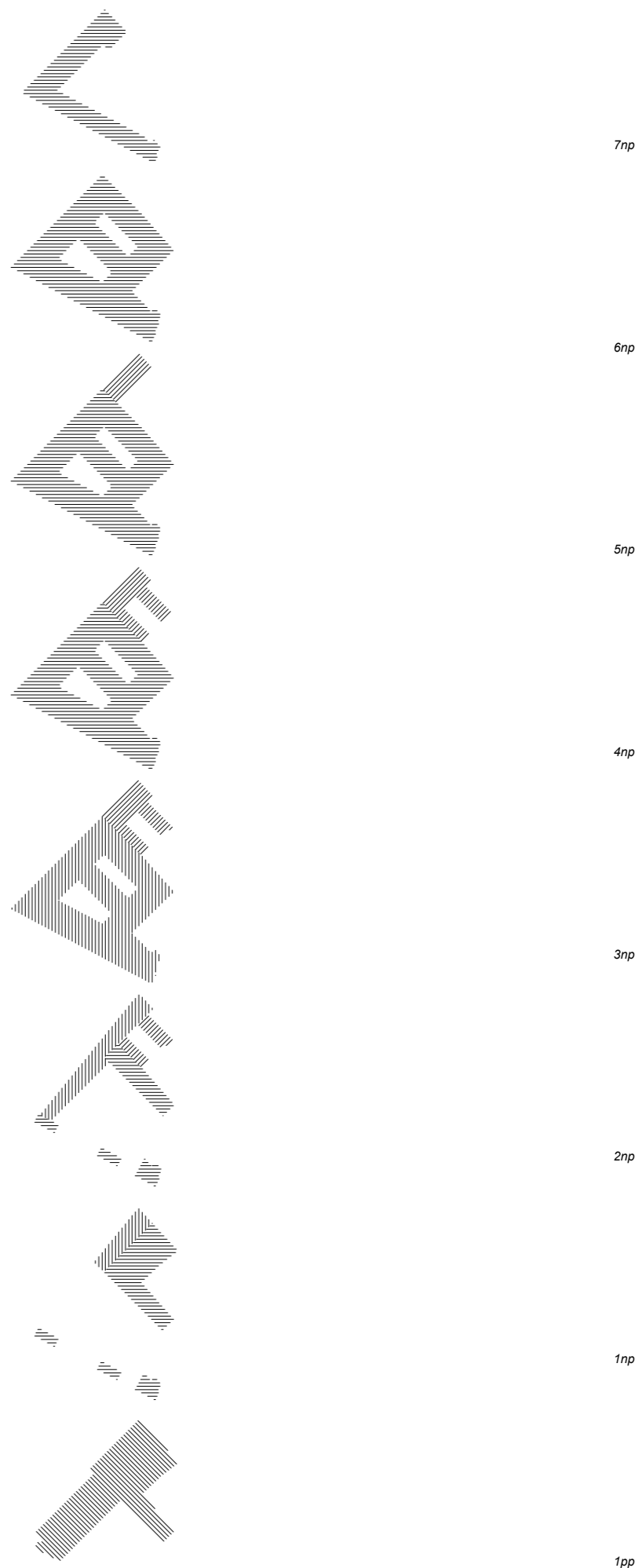
☰ **úřad 9 984 m²**
691 zaměstnanců (212 na typické 3x se opakující podlaží, 55 na ustupující podlaží)
26x přepážek v parteru
13x okénko v 2np

Navrhovaná dispozice je velkorysá s ohledem na nároky úřadu.
Plocha administrativy by byla možná po případě dělit na patra a sektory.

|||| **obchod a služby 8 929 m²**
Billa 684 m²
plochy u metra 365 m²
parter 420 m²
2np 1 238 m²
3np 6 222 m²

//// **bydlení 3 312 m²**
12x pavlačový byt 2+kk 45 m²
4x pavlačový byt 2+kk 55 m²
12x byt 2+kk 35 m²
4x byt 2+kk 45 m²
8x mezonet s terasou 3+kk 96 m²
2x mezonet s terasou 4+kk 130 m²
2x mezonet s terasou 5+kk 135 m²

//// **parkování**
98 stání (potřebných minimálně 73, maximálně 245)

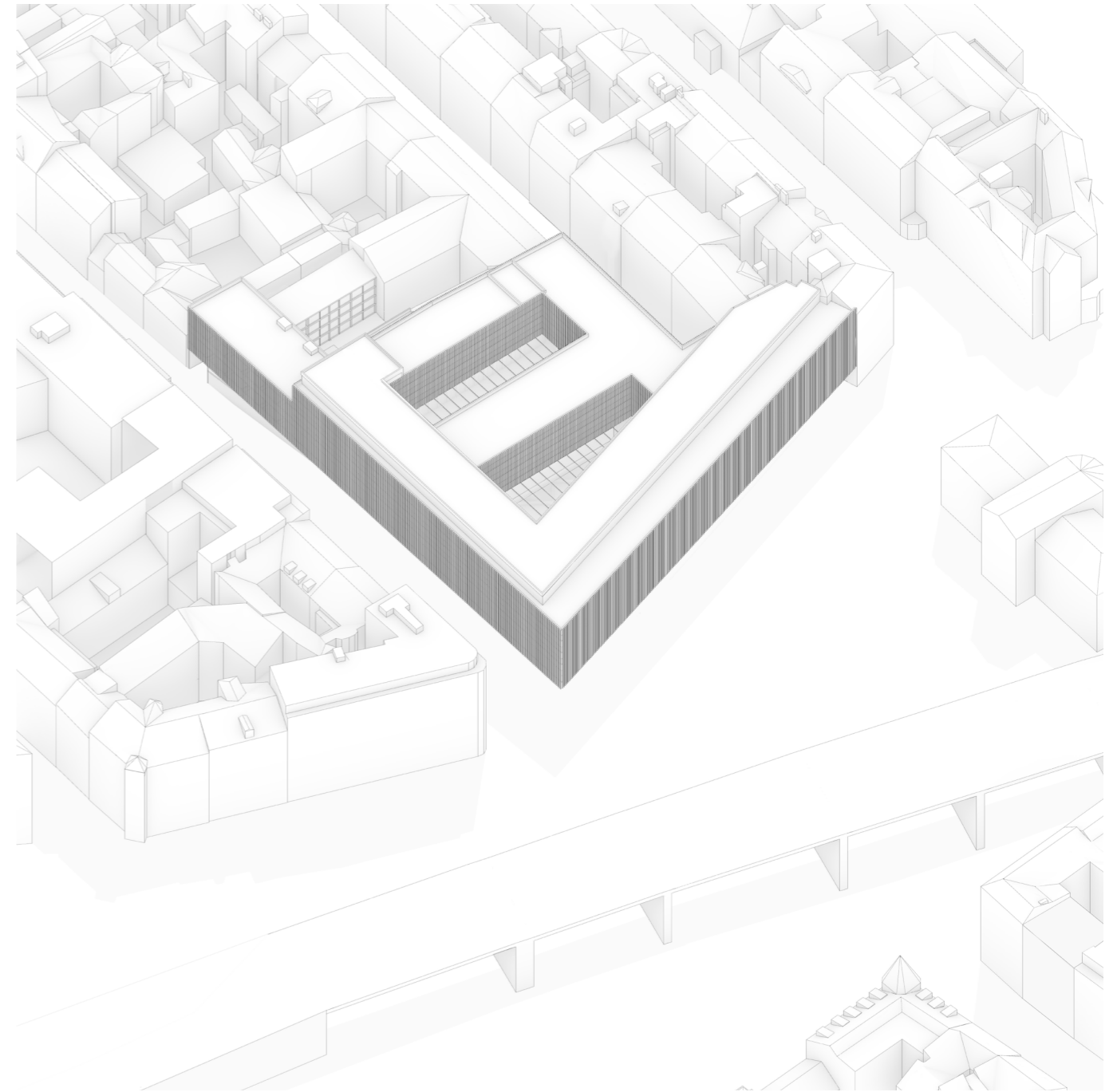


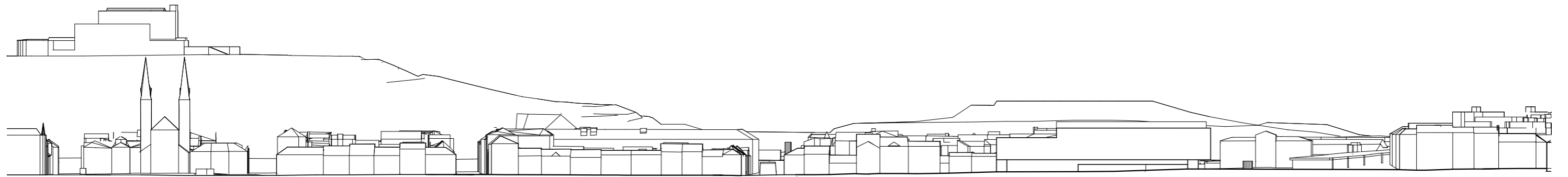
Objem a výšková hladina domu navazuje na okolní zástavbu. Společně s budovou spořitelny vytváří vstupní bránu do Karlína.

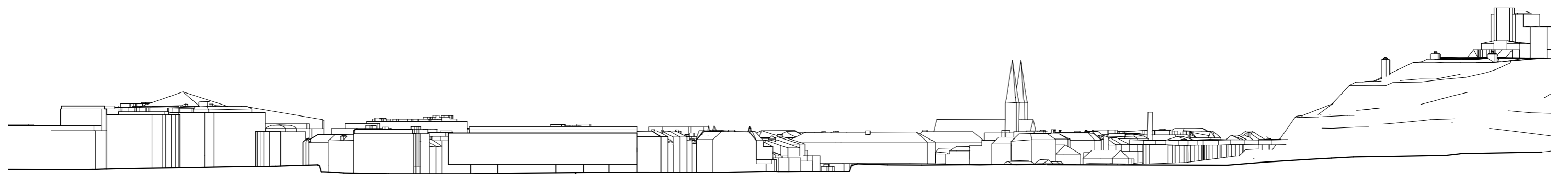
Zároveň objemy reagují na proměnlivou výškovou hladinu Karlína. V ulici Sokolovská, směrem do Karlína se výška části domu s funkcí bydlení snižuje dle stávající zástavby dostavovaného bloku.

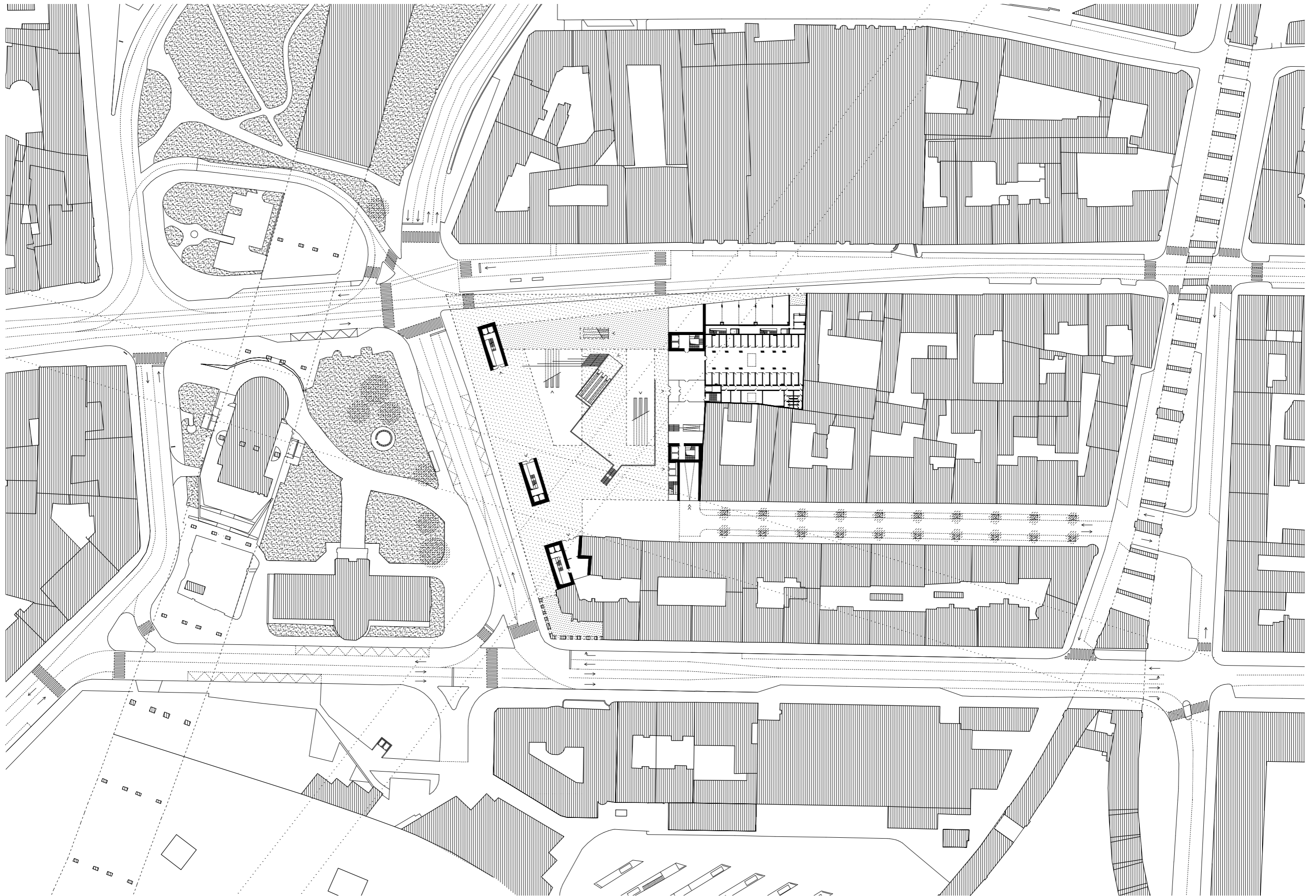
Horní hmota je zahalená závojem z hliníkových lamel, které ucelují horní část domu. Lamely slouží nejen jako sluneční clona. Vytváří hru otevírání a uzavírání pohledů z domu i na dům. Rastr lamel se propisuje dále na prosklené zastřešení dvou atrií nad obchodním podlažím.

Nosná konstrukce domu je z železobetonu s lehkým obvodovým pláštěm a hliníkovými lamely. Objekt je založen pomocí železobetonové roštové základové desky s podporou pilotových stěn. Konstruktivní výška bytů je 3m, administrativy 4m.

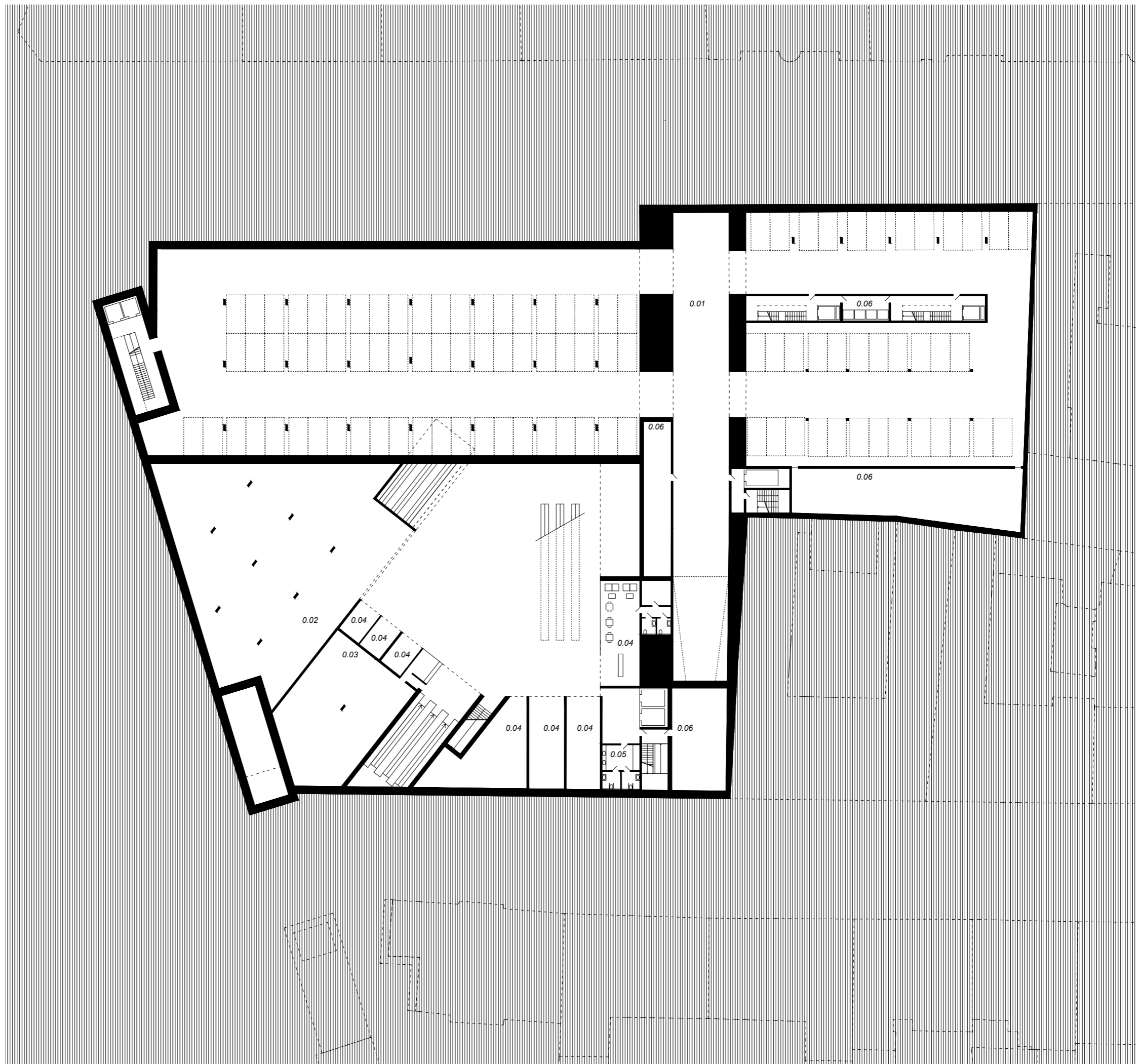




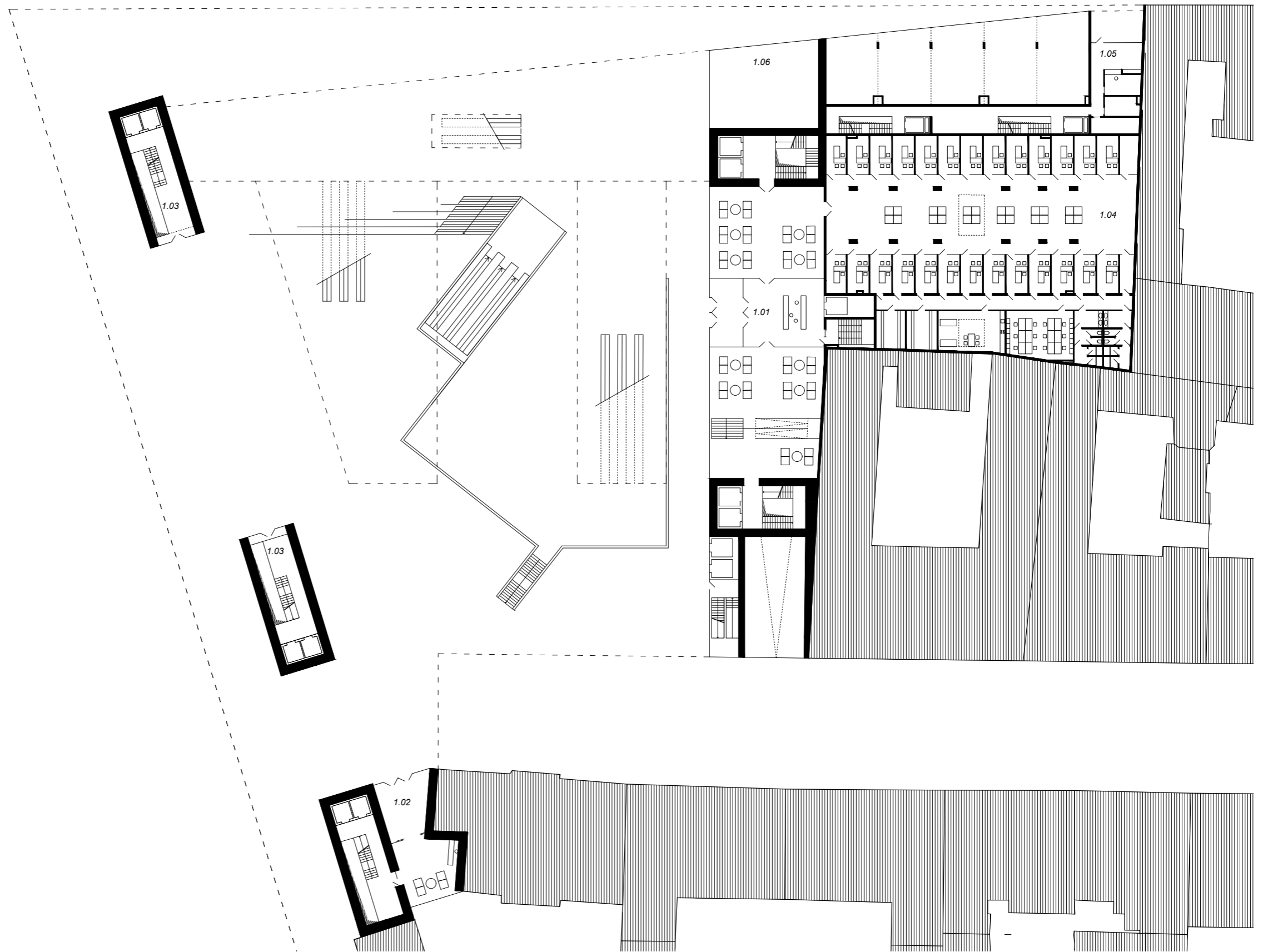




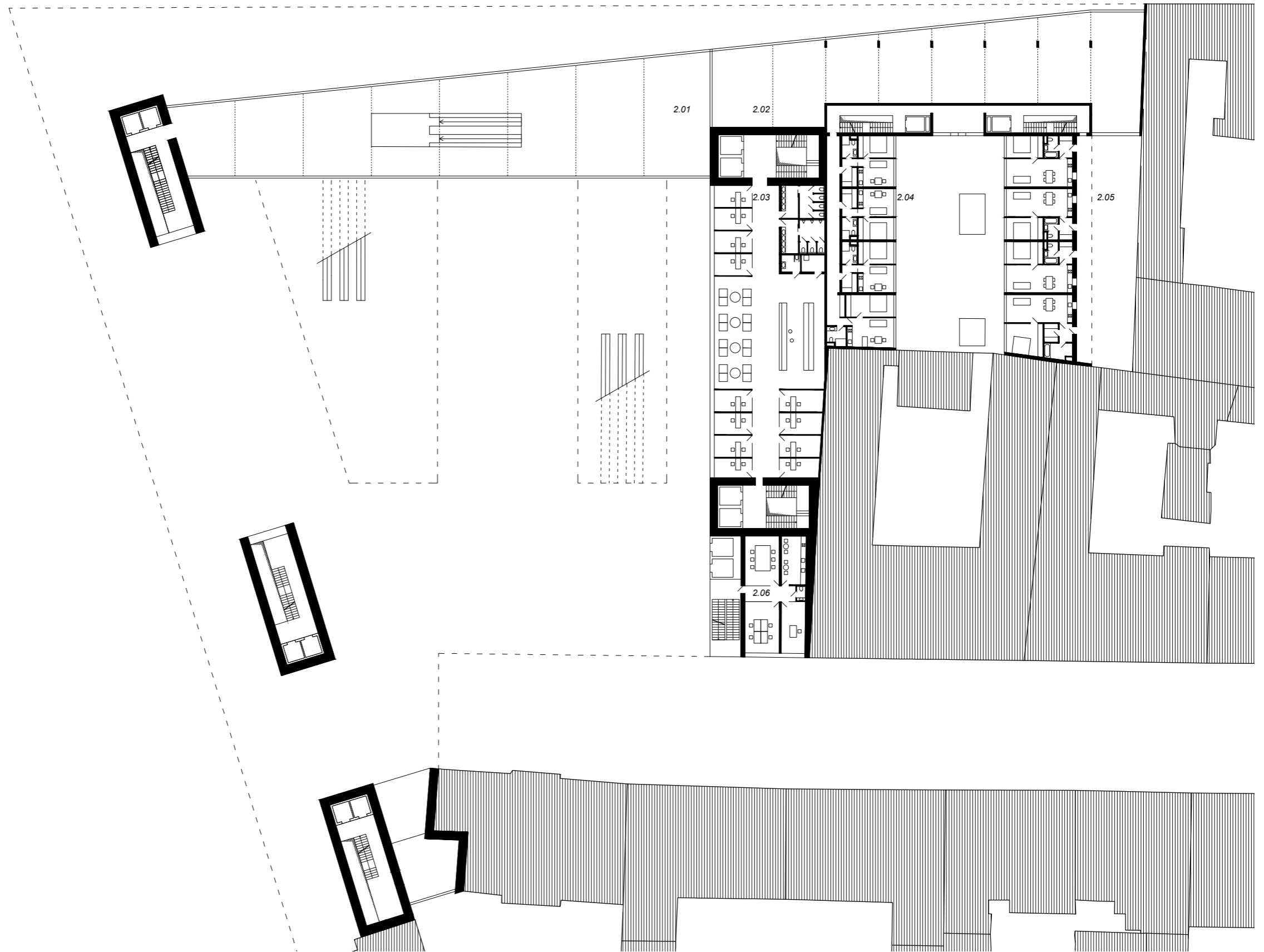
- 0.01 parkování
- 0.02 billa
- 0.03 zázemí metra
- 0.04 pronajimatelný prostor
- 0.05 veřejné wc
- 0.06 technické zázemí



- 1.01 hlavní lobby
- 1.02 vedlejší lobby
- 1.03 vstup úřadu pro zaměstnance
- 1.04 přepážky
- 1.05 vstup bydlení
- 1.06 pronajimatelný prostor



- 2.01 pronajímatelný prostor
- 2.02 pronajímatelný prostor (pokračující z parteru)
- 2.03 úřad - okénka
- 2.04 chodbový bytový dům
- 2.05 pavlačový bytový dům
- 2.06 zázemí pro obchod



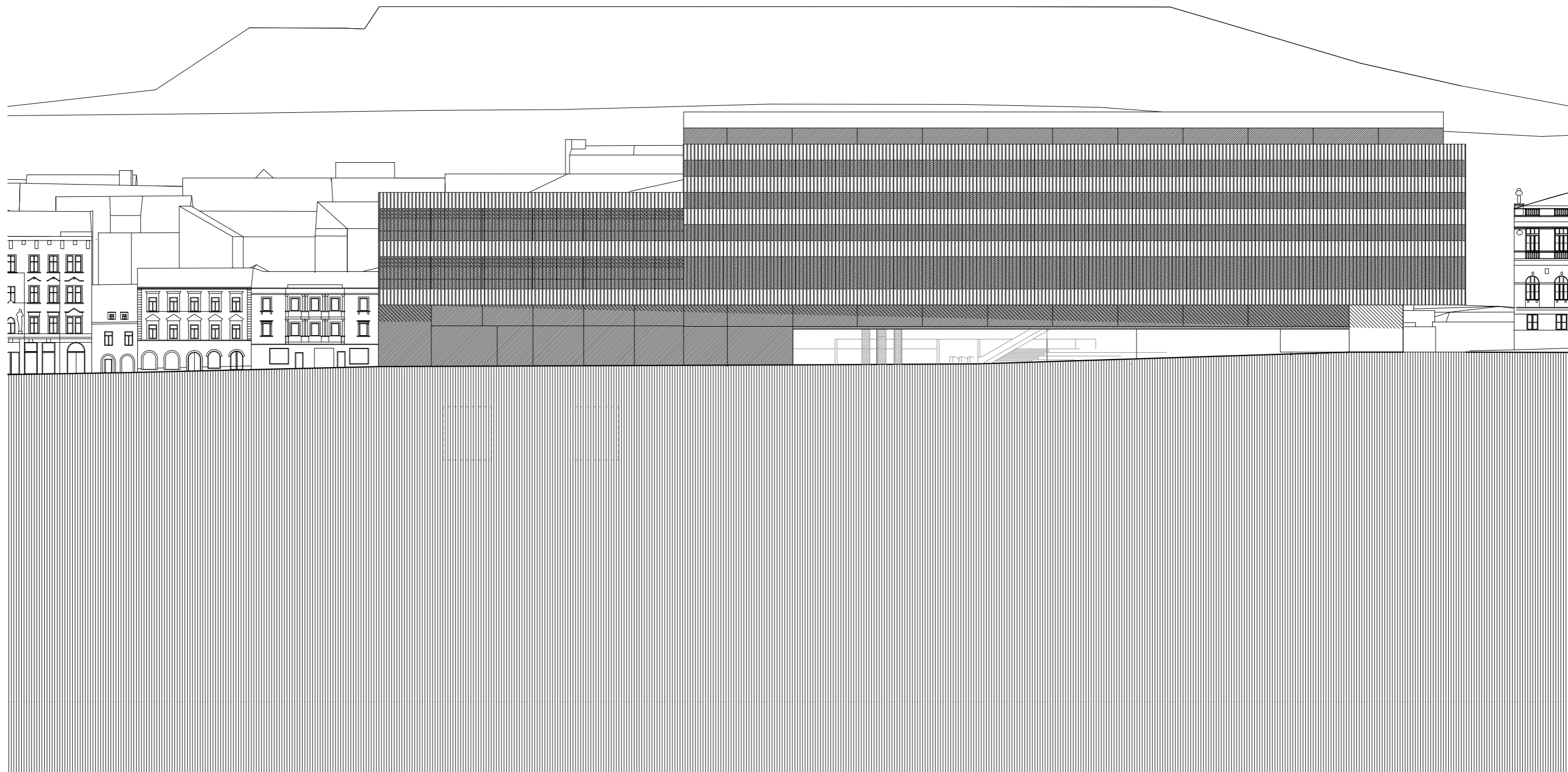
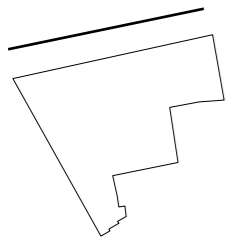
- 3.01 pronajímatelný prostor
- 3.02 mezonetový bytový dům
- 3.03 chodbový bytový dům
- 3.04 pavlačový bytový dům

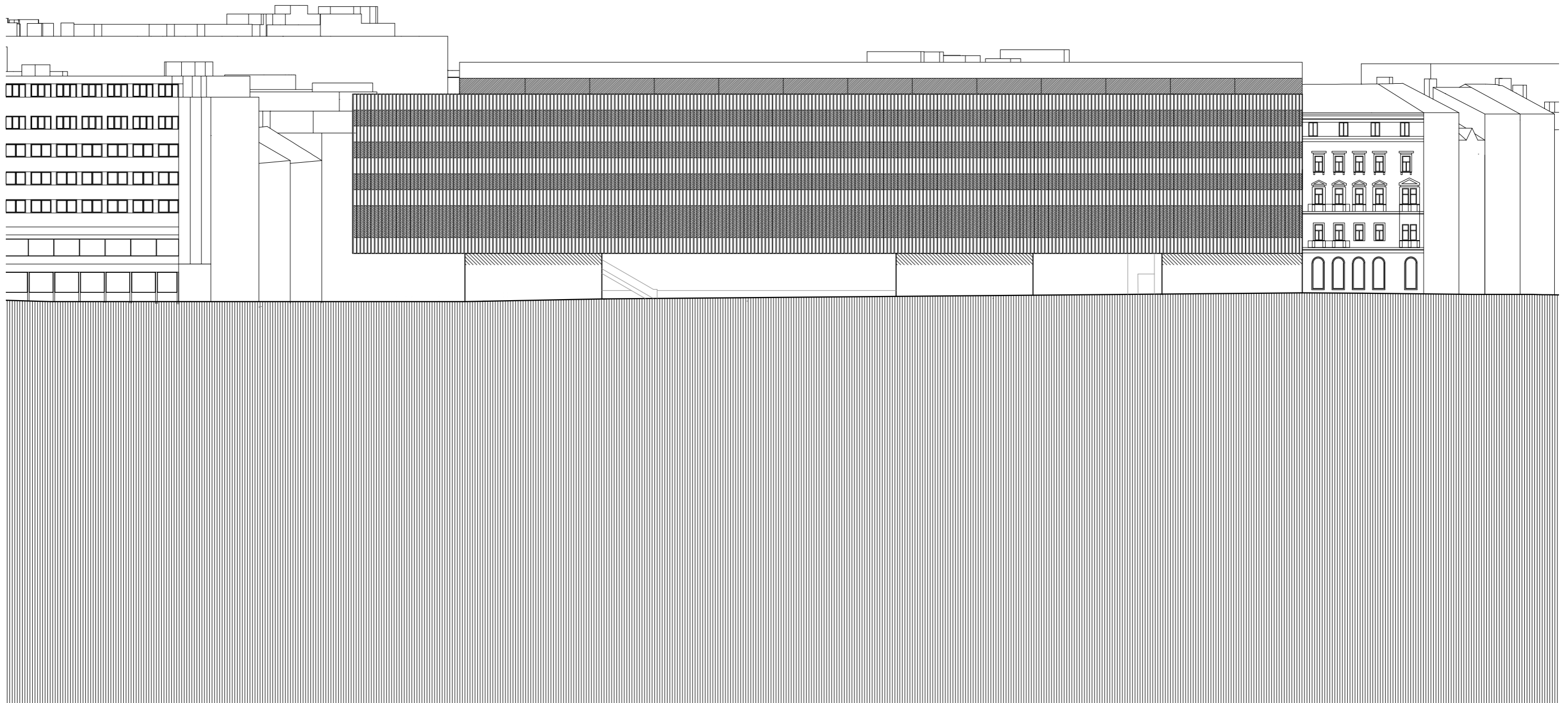
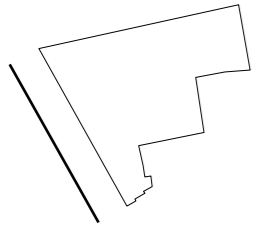


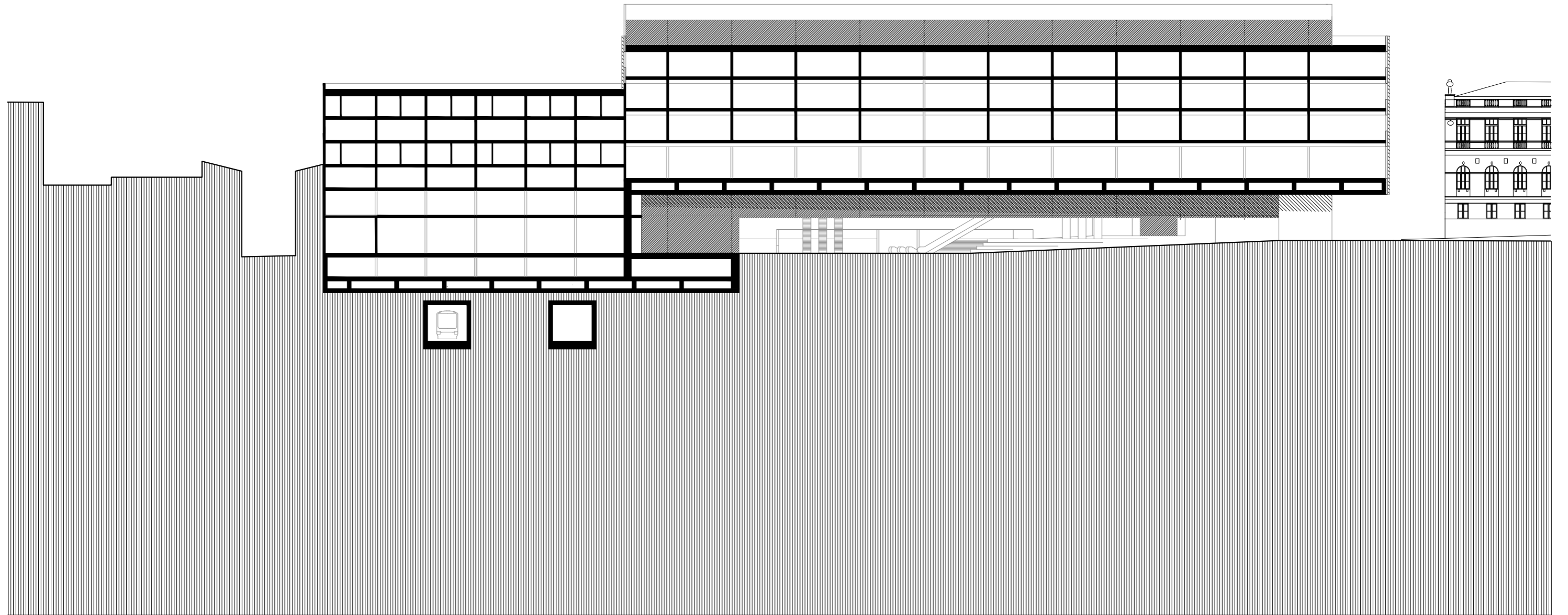
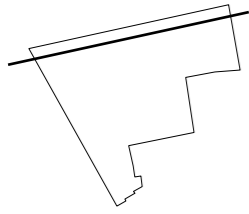
- 4.01 administrativa - úřad
- 4.02 chodbový bytový dům
- 4.03 mezonetový bytový dům
- 4.04 pavlačový bytový dům

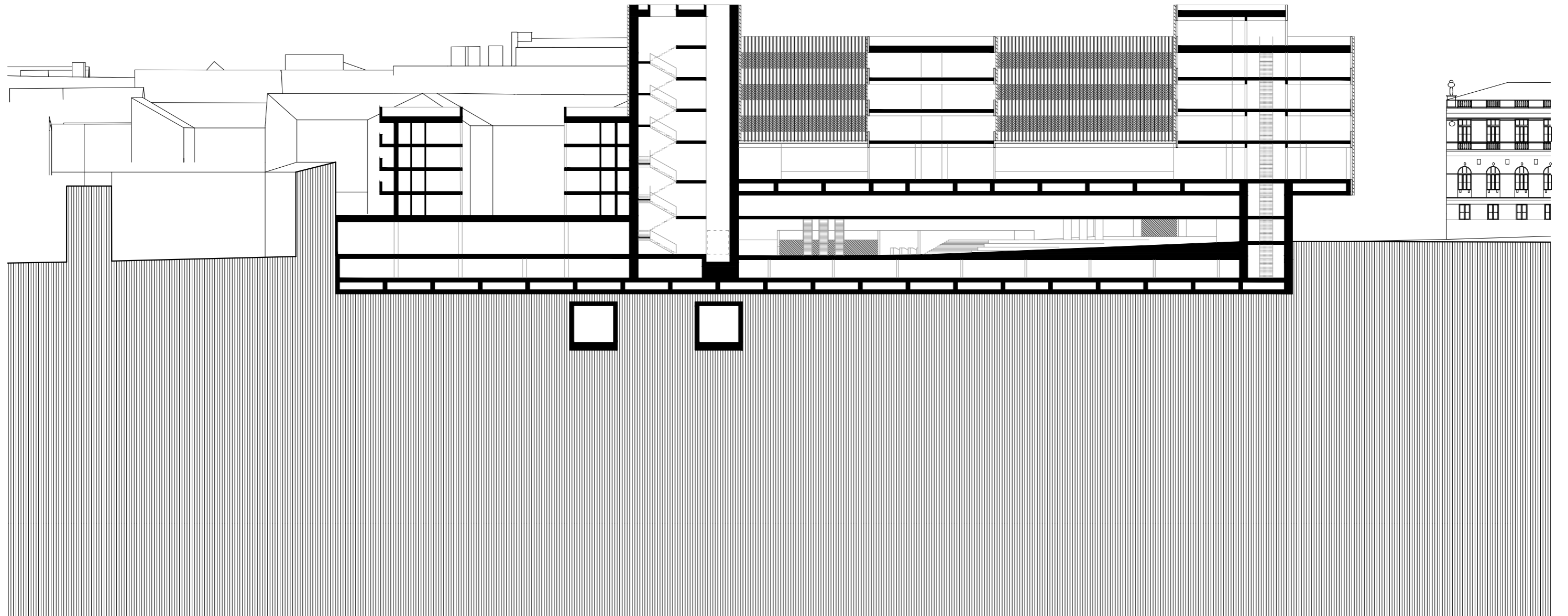
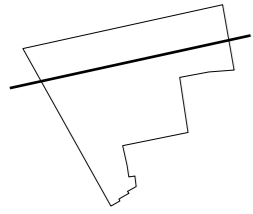


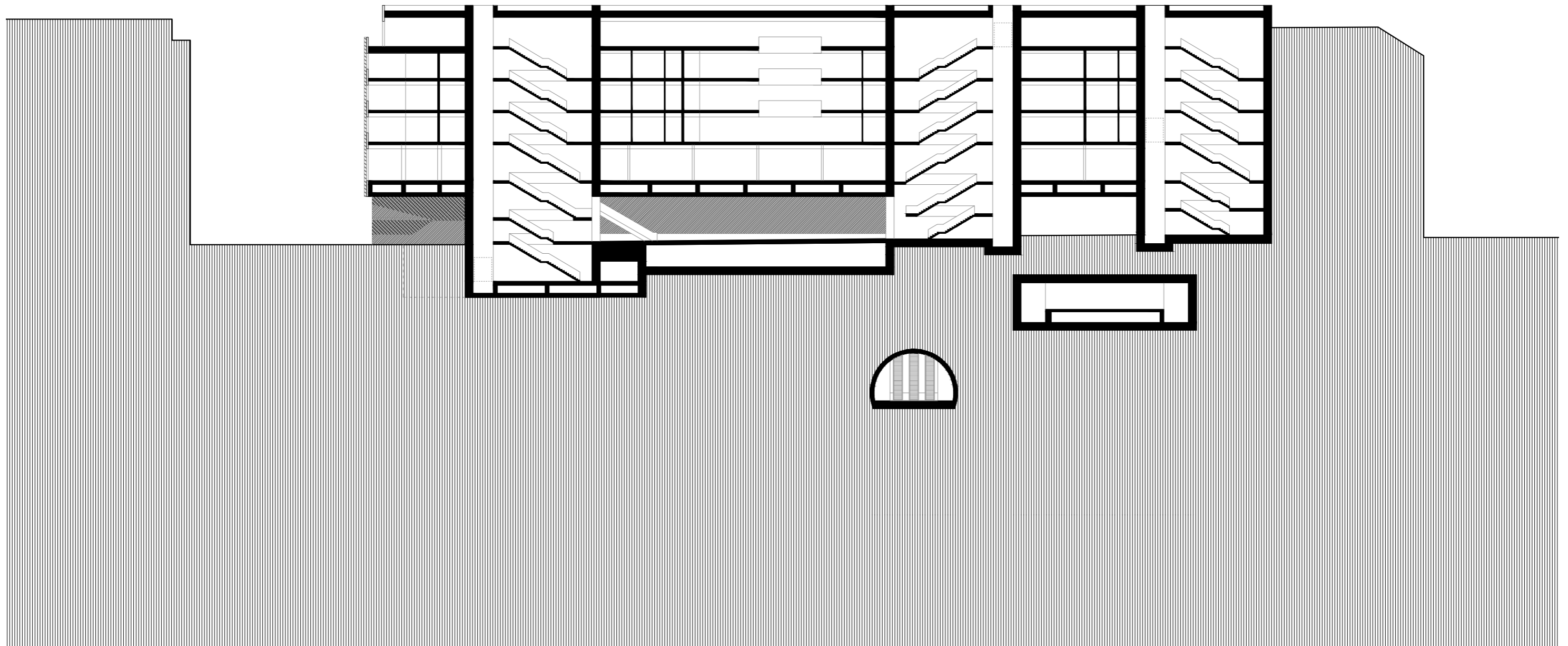
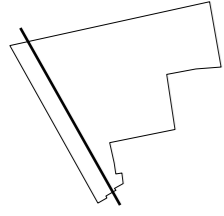


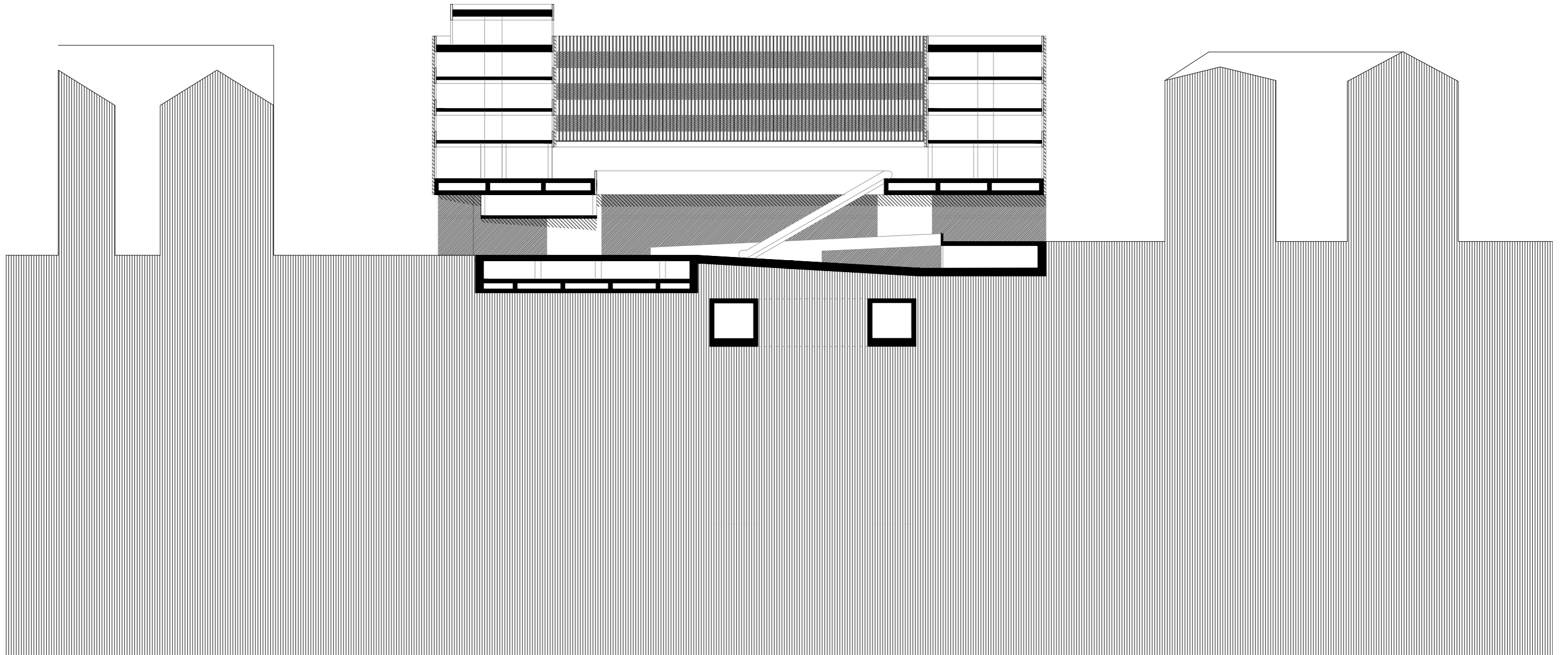
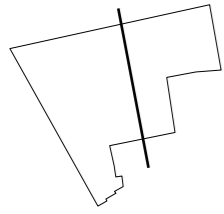


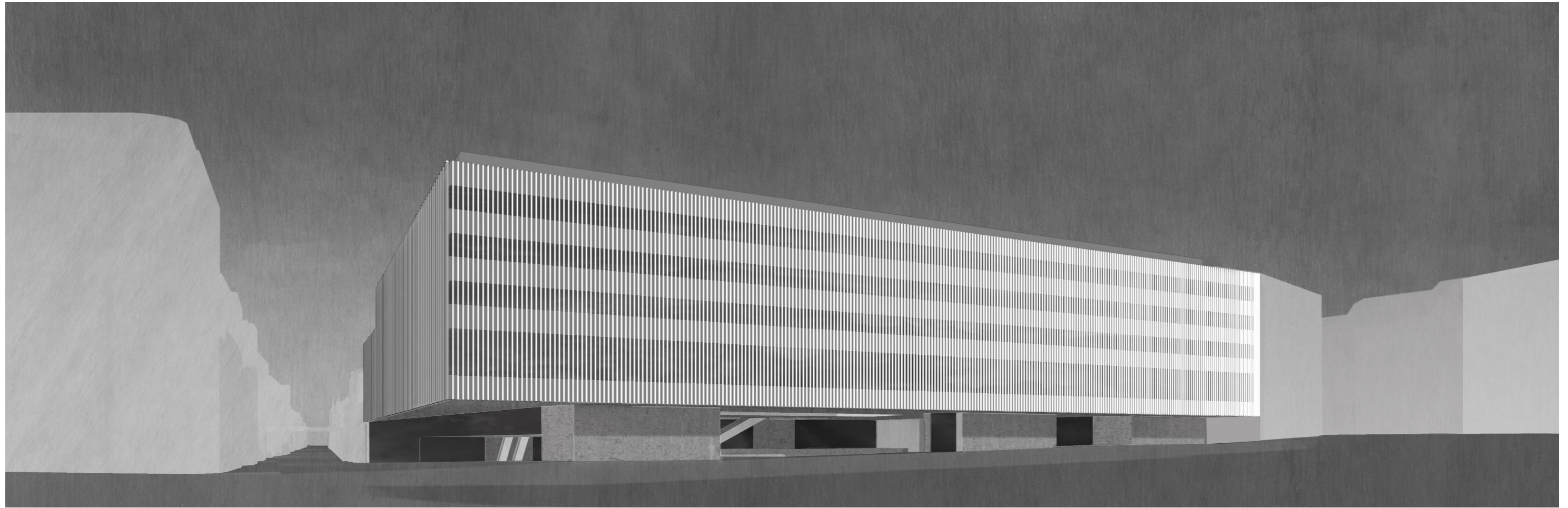


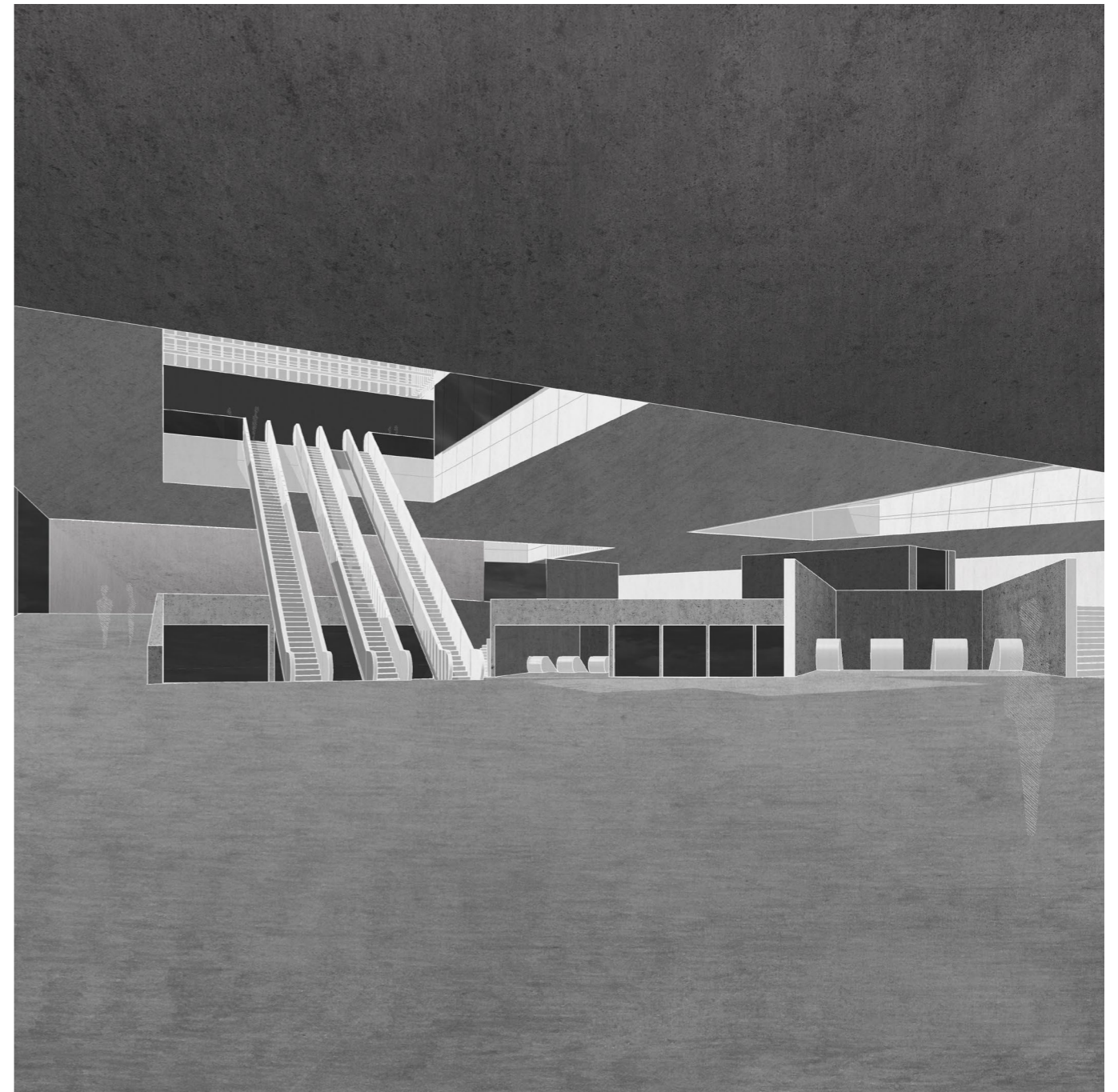
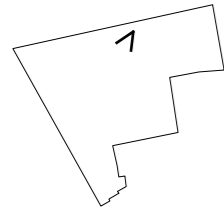




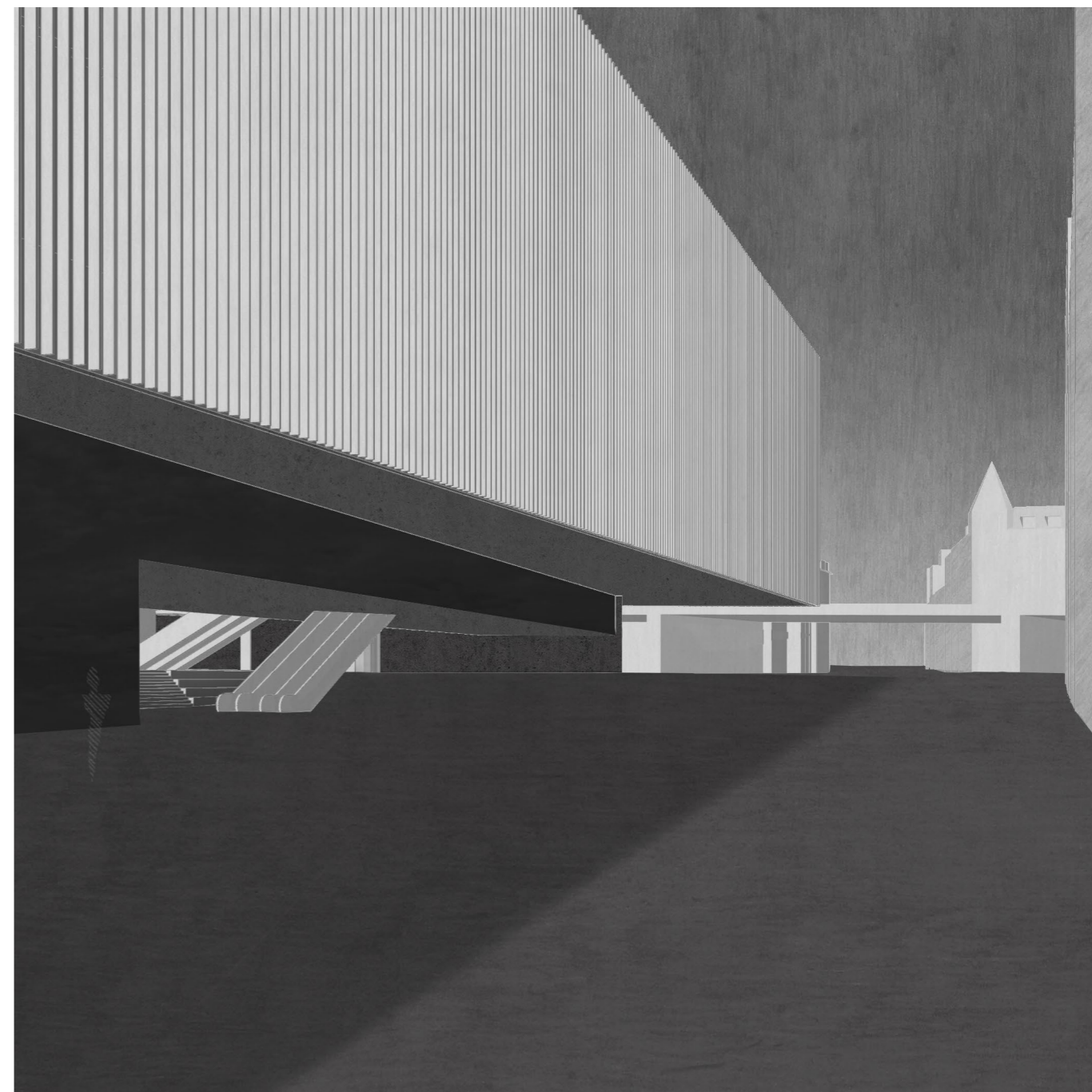
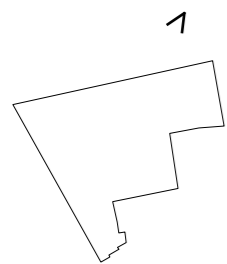




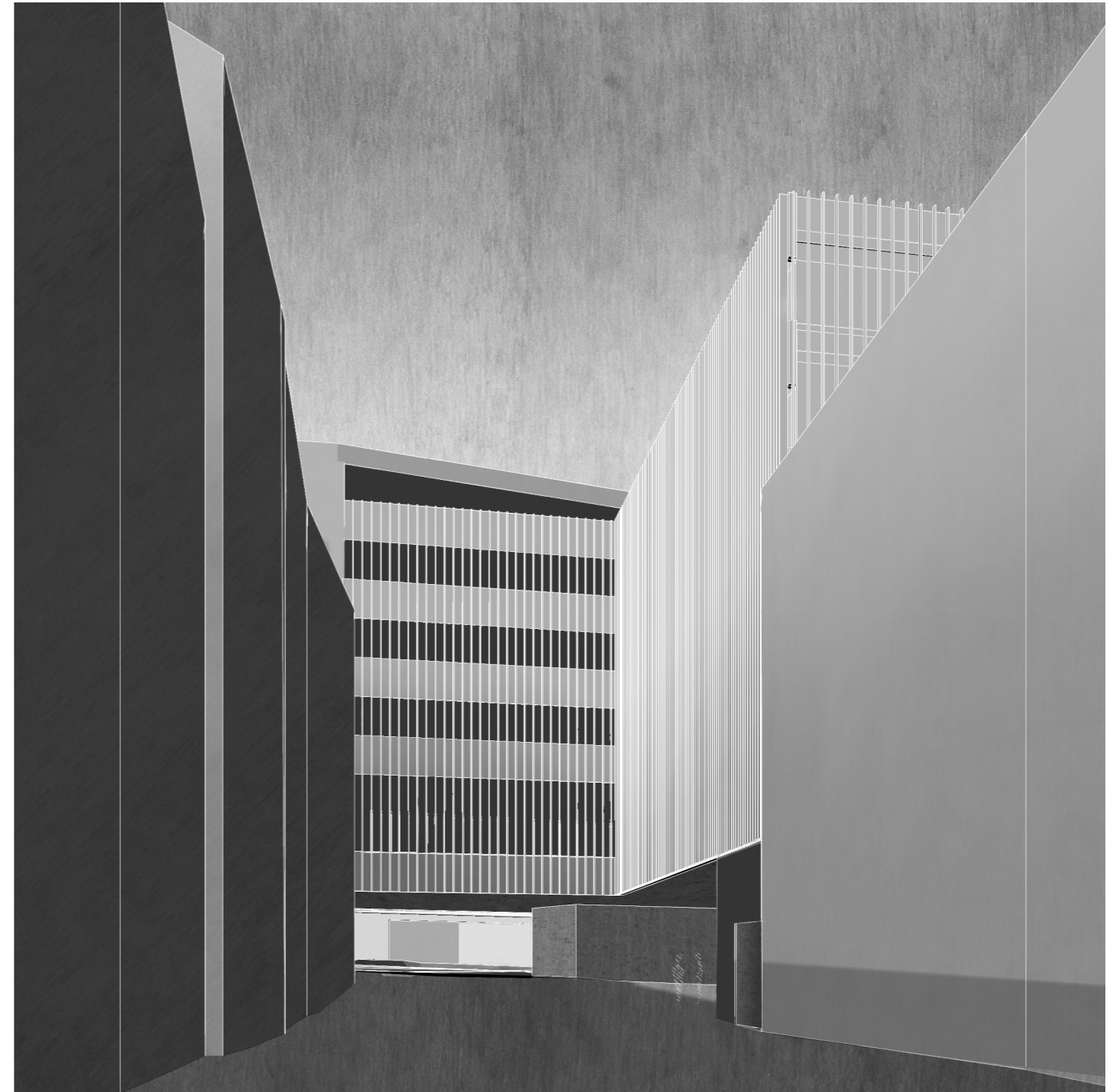
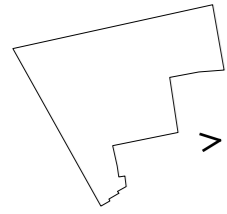




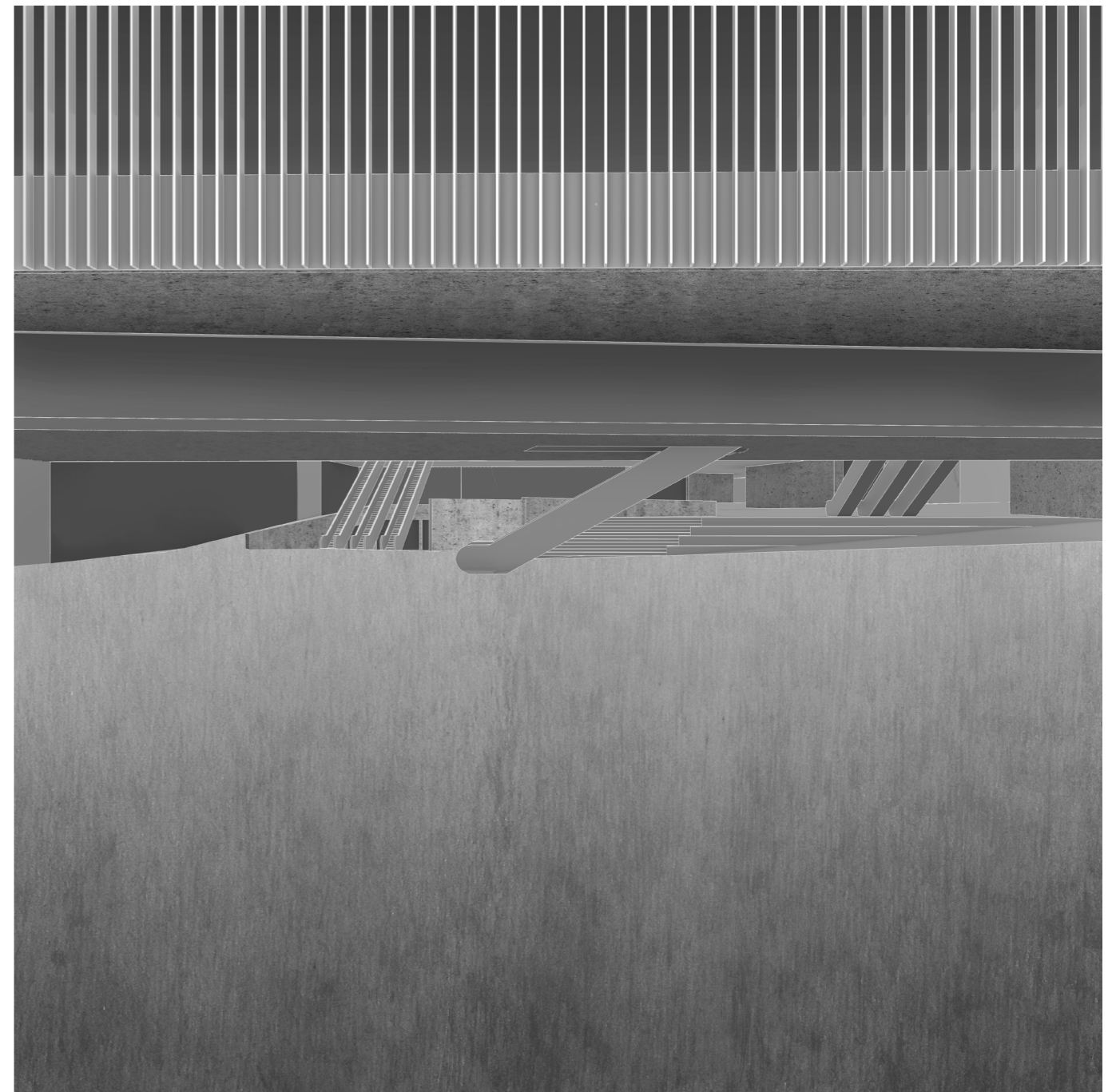
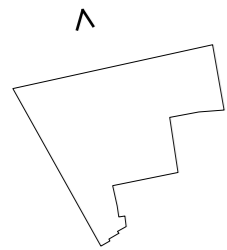
pohled na výstupy z metra



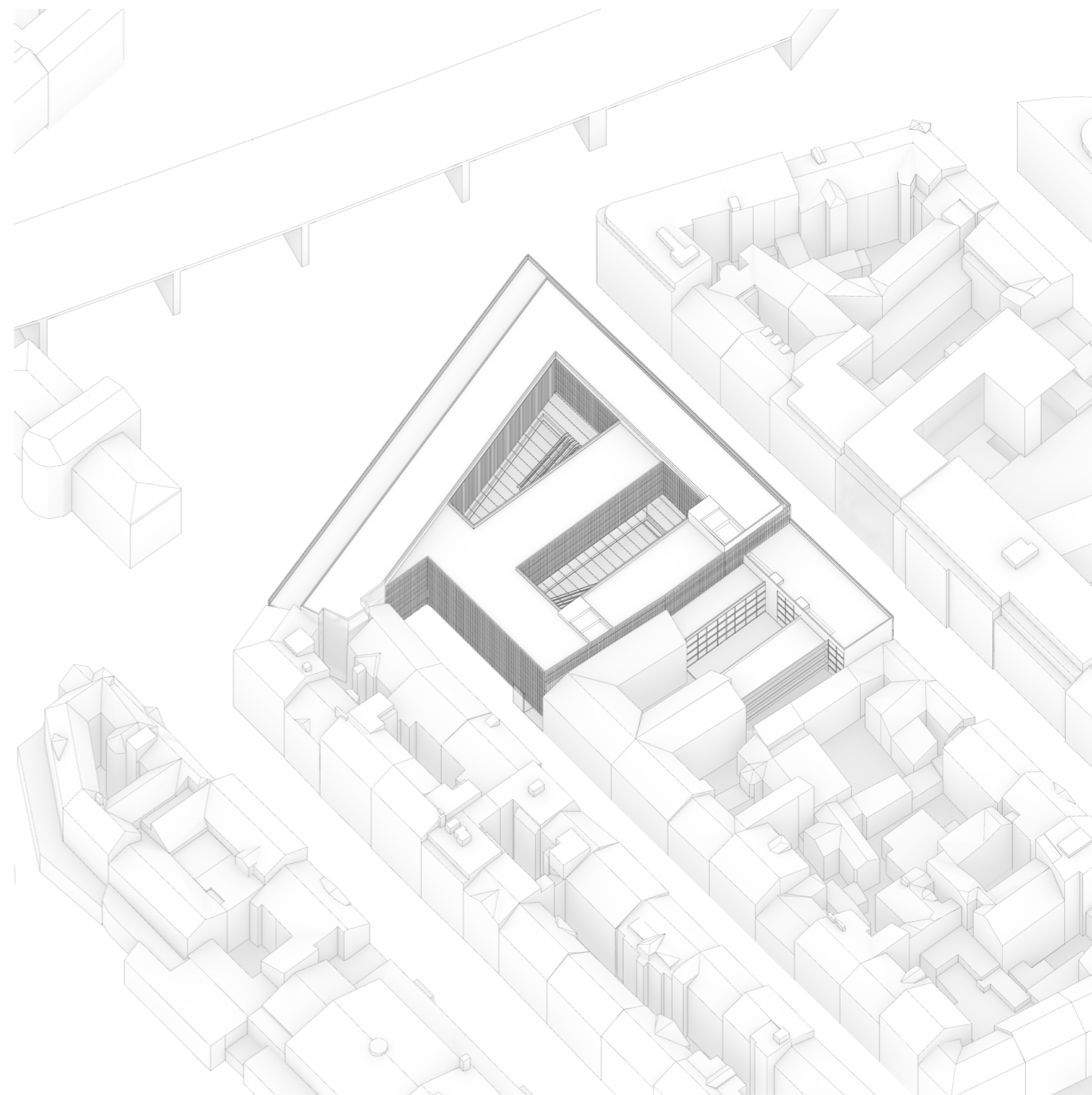
pohled z ulice Sokolovská do ulice Na Poříčí



pohled z ulice Sokolovská do ulice Na Poříčí



pohled z tramvajové zastávky



2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení:
Barbora Říhová

datum narození:
11. Února 1993

akademický rok / semestr: 2019/2020 / letní
obor: architektura a urbanismus
ústav: 15127 Ústav navrhování I.

vedoucí diplomové práce:
Ing. Tomáš Novotný

téma diplomové práce:
doplnění městské struktury – Florenc

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
Řešené území diplomového projektu je parcela definována ulicemi Sokolovská, Ke Štvanici a Za Poříčskou bránou. V současné době zde stojí Billa a severní vestibul metra pro trasy metra B a C. Cílem diplomového projektu je návrh nové struktury vhodně doplňující řešené území.

2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
Hlavní funkce: obchod, bydlení a administrativní prostory
Doplňujícími funkcemi budou služby (například restaurace, kavárny, parking pro cyklisty apod.).
Stanovení přesného stavebního programu je součástí diplomové práce. Jednotlivé fáze projektu budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím diplomové práce.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
Situace M 1:5000, půdorysy, řezy, pohledy M 1:200 - 1:1000, axonometrie.
Výstupy a měřítka zpracování budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím diplomové práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)
2x portfolio, plachta, cd, fyzický model

Datum a podpis studenta

24.2.2020

Datum a podpis vedoucího DP

24.2.2020

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.3.2020

registrováno studijním oddělením dne

24.2.2020

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Barbora Říhová
AR 2019/2020, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: Doplnění městské struktury - Florenc (ČJ)
Refillment of current city structure - Florenc (AJ)

JAZYK PRÁCE: čeština

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Novotný

Ústav: 15127

Oponent práce: Ing. arch. Jan Aulík

Klíčová slova (česká): Florenc, Praha, Karlín, metro, mhd, městský dům, brána, veřejný prostor, centrum, úřad

Anotace (česká): Předmětem diplomové práce je nové definování a posílení Florence, dopravního centra nejen pro Karlín. Doplnění struktury města a vytvoření nového veřejného prostoru. Řešené území je parcela definována ulicemi Sokolovská, Ke Štvanici a Za Poříčskou bránou. V současné době na něm stojí Billa a severní vestibul metra pro trasy metra B a C.

Anotace (anglická): The topic of this diploma thesis is a new definition and empowerment of Florence, one of the main transport centres not only for Karlín. Completion of the city structure and creation of a new public space. The solved area is an urban plot defined by Sokolovská, Ke Štvanici and Za Poříčskou bránou streets. The plot currently contains supermarket Billa and the northern vestibule for subway lines B and C.

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 28.5.2020

podpis autora-diplomanta

knihy:

HÁBLOVÁ, Anna Beata. *Města zdi: život a smrt obchodních center. Praha: Dokořán, 2017.*

KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri, 2011. ISBN 80-85983-12-5.*

KLÍMA, Petr, ed. *Kotvy Máje: české obchodní domy 1965-1975. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, 2011.*

POSPĚCH, Pavel. *Od veřejného prostoru k nákupním centrům: svět cizinců a jeho regulace. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. Studie (Sociologické nakladatelství).*

ŠMAHEL, František. *Historický atlas měst České Republiky. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2017.*

VLČEK, Pavel a Dalibor PRIX. *Umělecké památky Prahy. Praha: Academia, 2017. ISBN 978-80-200-2107-6.*

webové stránky:

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

<https://www.biggmagg.cz/articles/6710/historie-prazskeho-metra-vol-1>

<https://www.infoglobe.cz/hlavni-mesto-praha1/prazske-metro-i-nejen-z-historie/>

<https://metroweb.cz/>

<http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauly/karlin/jandacek.htm>

Děkuju všem. Za rady, zkušenosti a pochopení.

Rodině, kantorům, Dominikovi, kamarádům.

Tomášům, Kubovi, Evě a Ladislavovi, Adéle, Radce, Terezám, Veronice, Marii, Pavlovi, Janovi, Petrovi, Annám, Elišce, Silvii, Ivetě, Vandě, Kornélii, ...