

1. PP

1. NP



2. NP



stávající konstrukce
bouraná konstrukce
nová konstrukce



Výkresové podklady poskytnuté Institutem městské informatiky Praha a správou drážní cesty Praha západ.

Požadované výkony pro odevzdání DP:

- A - Seznam příloh
- B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:

Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

- C - Návrh (povinný minimální rozsah, možno doplnit o další části)

- C.1 situace širších vztahů
- C.2 situace řešeného území
- C.3 půdorysy
- C.4 řezy
- C.5 pohledy
- C.6 architektonický detail
- C.7 interiérové perspektivy
- C.8 exteriérové perspektivy a zákresy do fotografií
- C.9 model

měřítko
M 1:2000 – 1:5000
M 1:500
M 1:100
M 1:100
M 1:100
M 1:20 – 1:100
min. 2x
min. 2x
M 1:500

- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch
- E - 2x sada zmenšených výkresů pro oponenta a pro archivaci ve formátu A3

Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

Vedoucí diplomové práce:

Doc. Miroslav Melena

Zadání diplomové práce:

2.10. 2006

Termín odevzdání diplomové práce:

15.1.2007 v 15:00 na děkanátě FA



[Signature]
vedoucí katedry

[Signature]
děkan

V Liberci dne 26.9.2006

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom(a) povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložil(a) na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedených literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

[Signature]

Datum 25. května 2007

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/07

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Kateřinu Cyhelskou

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Urbanistické řešení prostoru Prahy - Karlína

Zásady pro vypracování:

Komentář k zadání:

Území Rohanského ostrova v Praze Karlíně je největší volnou plochou v centru Prahy určenou k zastavění. Právě pro tuto výjimečnou polohu i velikost je území velmi hodnotné a jeho zástavba silně ovlivní tvář centra Prahy. Proto je středem zájmu jak developeru, tak i města Prahy. Pro řešení území je zpracován projekt vycházející z územního plánu Prahy. Cílem diplomové práce je navrhnout variantní uspořádání s ohledem na historický objekt Invalidovny.

Místo:

Území je vymezeno řekou Vltavou, ulicí Ve Švábkách a Invalidovnou.

Podklady:

Digitální mapa území, ortofotomapa a 3d model území.

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146089047

KAR

34. A.

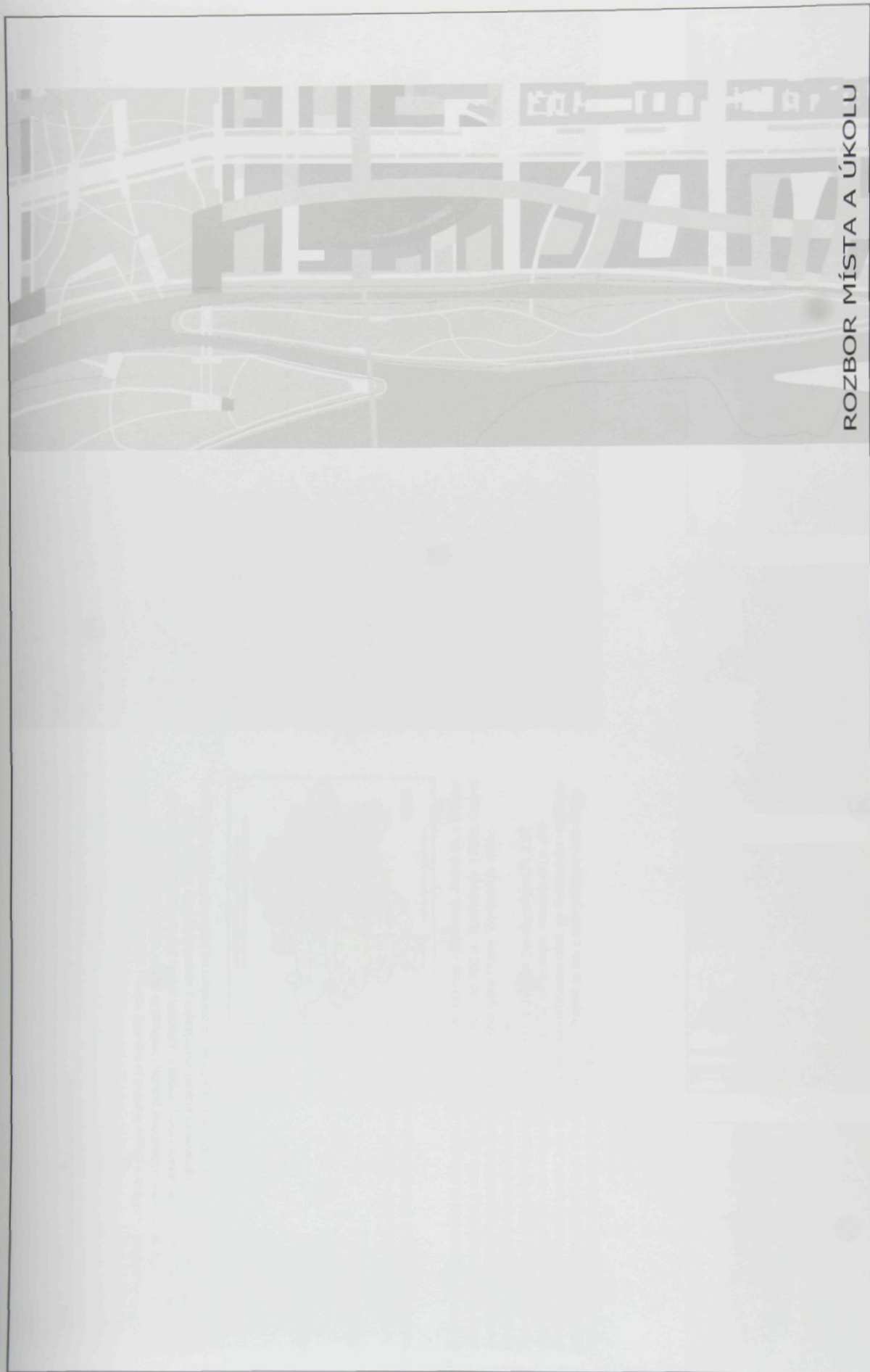
ob, mapy

V20/04 A

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST.....	2
ROZBOR MÍSTA A ÚKOLU.....	3
Území.....	4
Morfologie.....	5
Zástavba.....	6
Doprava.....	7
Statistické údaje.....	8
HISTORICKÝ VÝVOJ.....	9
KONCEPT.....	12
PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	14
TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	16
GRAFICKÁ ČÁST.....	18
VÝKRESY.....	19
Situace současného stavu.....	20
Funkční uspořádání.....	21
Situace širších vztahů.....	22
Situace - návrh.....	23
Dopravní řešení.....	24
Dopravní řešení 1PP.....	25
Hlavní pěší tahy.....	26
Rezy.....	27
Řešení zeleně.....	28
VIZUALIZACE.....	29
Vizualizace.....	30
Zákresy.....	34

TEXTOVÁ ČÁST



ROZBOR MÍSTA A ÚKOLU

TÉMA:

Urbanistické řešení prostoru Prahy - Karlína

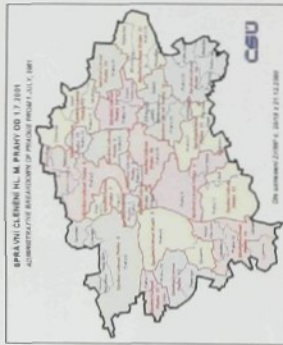
ZADÁNÍ:

Území Rohanského ostrova v Praze Karlíně je největší volnou plochou v centru Prahy určenou k zastavění. Právě pro tuto výjimečnou polohu i velikost je území velmi hodnotné a jeho zástavba silně ovlivní tvář centra Prahy. Proto je sítědem zájmu jak developerů, tak i města Prahy. Pro řešení území je zpracován projekt vycházející z územního plánu Prahy. Cílem diplomové práce je navrhnout variantní uspořádání s ohledem na historický objekt Invalidovny.

ROZBOR MÍSTA

ÚZEMÍ:

Území spadá pod správní obvod Praha 8 a tvoří spojnicí mezi Starým Městem, Karlínem a Libní.



Poloha řešeného území je z hlediska celé Prahy a své velikosti výjimečná. Jedná se o prostor podél řeky, dlouhý asi 2,5 km a široký přibližně od 200 m do 700 m. Rozloha je 110ha. Území se nachází v téměř bezprostřední blízkosti historického jádra Prahy. Zároveň je velice atraktivní díky velkému množství zeleně a řece Vltavě.

Území je přibližně vymezeno řekou Vltavou ze SZ (1), z JV ulicí Sokolovskou (2), z JZ železničním mostem (3) - tzv. Negrelliho viadukt a ze SZ Libeňským mostem (4) a ulicí Zenklovou (5). Původní zadání bylo omezeno jen na karlínskou část, po úvaze bylo rozšířeno ještě o část spadající pod Libeň a okolí Invalidovny. Projekt je tak z úhlu pohledu celé Prahy ucelený a navazuje na zástavbu v Karlíně i v Libni.



MORFOLOGIE:

Co se týče morfologie - téměř celé území je tvořeno rovinou (cca 187 m.n.m.), která se začíná pozvolna zvedat až na východě přibližně v místech ulice Švabky, směrem k Palmovce. Z jihu je celé území odděleno od Žižkova masivní hradbou vrchu Žižkov (270 m.n.m.), který se prudce zvedá za ulicí Pernerovou. Jak je z morfologie vidět bylo území vytvořeno meandrující Vltavou, která se zastavila o vrch Žižkov a poté se stáhla zpět, proto je území geologicky tvořeno převážně naplaveným štěrkopískem. Zároveň je však území díky své poloze a nadmořské výšce téměř každoročně zaplavováno. Proto je postupně budován protipovodňový val, který tvoří hranici zastavitelného území.



Z hlediska Vltavy je velice zajímavý původní tvar a poloha koryta, které bylo rozvětvené do několika ramen a blíže k Žižkovskému vrchu. Koryto bylo až ve dvacátém století posunuto a prohloubeno a většina ramen byla zavezena. Jedno z ramen protékalo zhruba v místě Pobřežní ulice a domy lemuující tuto ulici tvořily nábreží - tzv. karlínský přístav.

Díky velkému zastoupení zeleně, odstínění vrchem Žižkov a blízkosti řeky je v Karlíně velice příjemné klima i v létě, což je v centru Prahy dosti vzácné.



1860



1925

ZÁSTAVBA:

Zástavba řešeného území je řídká a je tvořena především průmyslovými objekty, z nichž některé mají značnou historickou hodnotu - zejména objekty vozoven bývalé tramvajové tratě. Pouze na západním konci území začíná výstavba - Danube House (dokončený) a River city (rozestavěné).

PRŮMYSLOVÉ OBJEKTY



VOZOVNY KARLÍN



KŘÍŽÍKOVÁ VOZOVNA



DANUBE HOUSE



Zástavba okolí je díky rozloze území různorodá. Západní část Karlína je členěna klasicistním pravouhlým systémem ulic s centrálním náměstím (1). Objekty tvoří uzavřené bloky. Některé bloky jsou průmyslové (2). Díky omezenému prostoru těchto bloků docházelo k postupnému zahušťování a přestavování a v současné době jsou tyto bloky velice pestré a jsou typické právě pro Karlín. Samozřejmě i některé z těchto objektů jsou už nyní památkově chráněné.

Druhá část Karlína - tzv. Nový Karlín je secesní a pravouhlý systém je zde narušen diagonálními ulicemi k Lyčkovu náměstí podél základní školy (3,4).

Další část Karlína je jakési přerušení zástavby historickými parky (5) a objektem Invalidovny - K.I.Dienzenhofer (6).

Na tento zelený pás navazuje velice příjemné sídliště Invalidovna (arch.Polák 60.let) se vzrostlými stromy (7). Toto sídliště je ukončeno výškovou budovou hotelu Olympik na křižovatce ulic Sokolovská a Švabky (8). Výška (římso) zástavby Karlína je různorodá. Starší západní část je nižší, pohybuje se v rozmezí přibližně 15 - 20m. Sídlíště Invalidovna má větší výškovou toleranci - cca 15 - 35m.

Zástavba Libně je méně čitelná. Pouze kolem trojúhelníkového prostoru nám. Boh.Hrabala je několik pevných bloků. Mezi ulicemi Sokolovská a Na Zvětvích jsou bloky pravouhle členěny. Výška libeňské zástavby je o něco vyšší než původní Karlín - asi 20 - 25m.



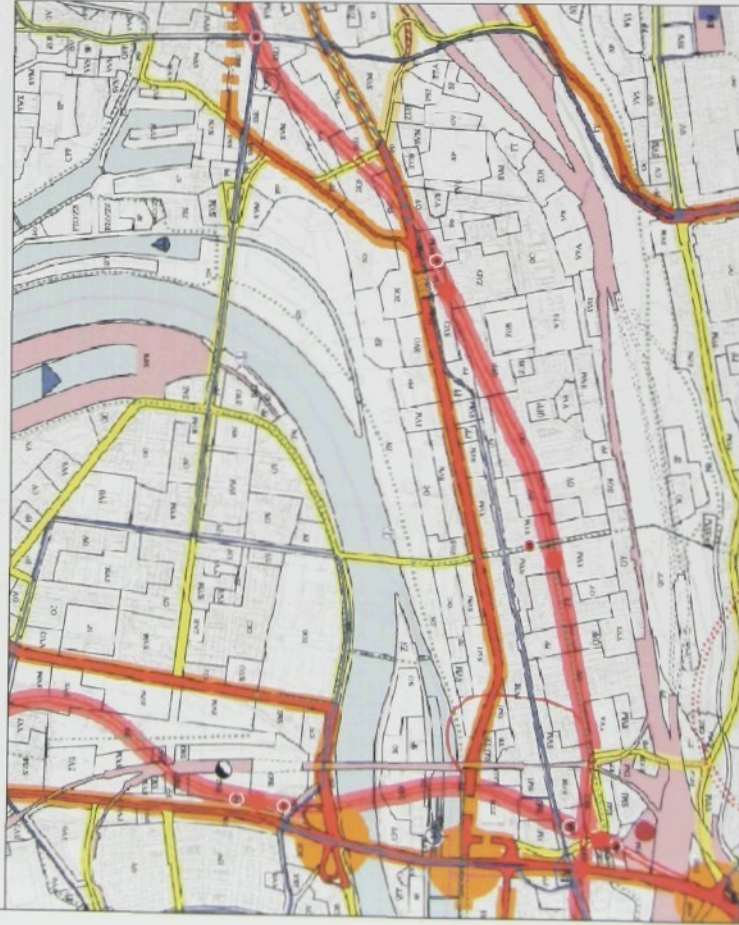
DOPRAVA:

Karlínem probíhá sběrná komunikace Rohanské nábřeží - Sokolovská ze Starého města do Libně a dále na Spojovaci. Na tuto komunikaci se napojuje Libeňský most z Holešovic ulicí Švábky a tato komunikace pokračuje přes vrch Žitkov dále na jih. Samotným řešeným územím neprochází žádná komunikace, kromě Sokolovské mezi Vltavou a Invalidovnou. Po Sokolovské je vedena tramvajová trať ze Starého města do Libně. Pod částí území vede trasa metra. Na trase jsou tři stanice, ze kterých je území dostupné - Křižíkova, Invalidovna a Palmovka. Na Vltavě je samozřejmě provozována lodní doprava.

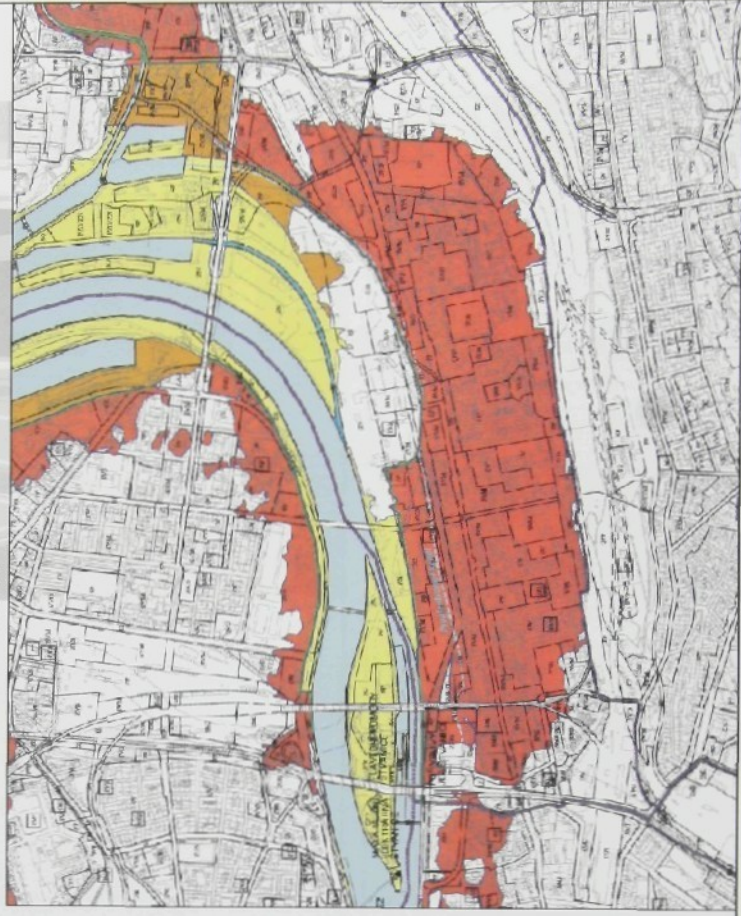
PROBLÉMY ÚZEMÍ:

Zejména špatné dopravní propojení St. Města a Libně, které není v současné době hladké. Zároveň špatné řešení vyústění Libeňského mostu. Dalším problémem je, že území je v záplavové oblasti. A v neposlední řadě je špatně nastavená výška nových budov na západním konci území.

ÚZEMNÍ PLÁN - DOPRAVA



ÚZEMNÍ PLÁN - ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

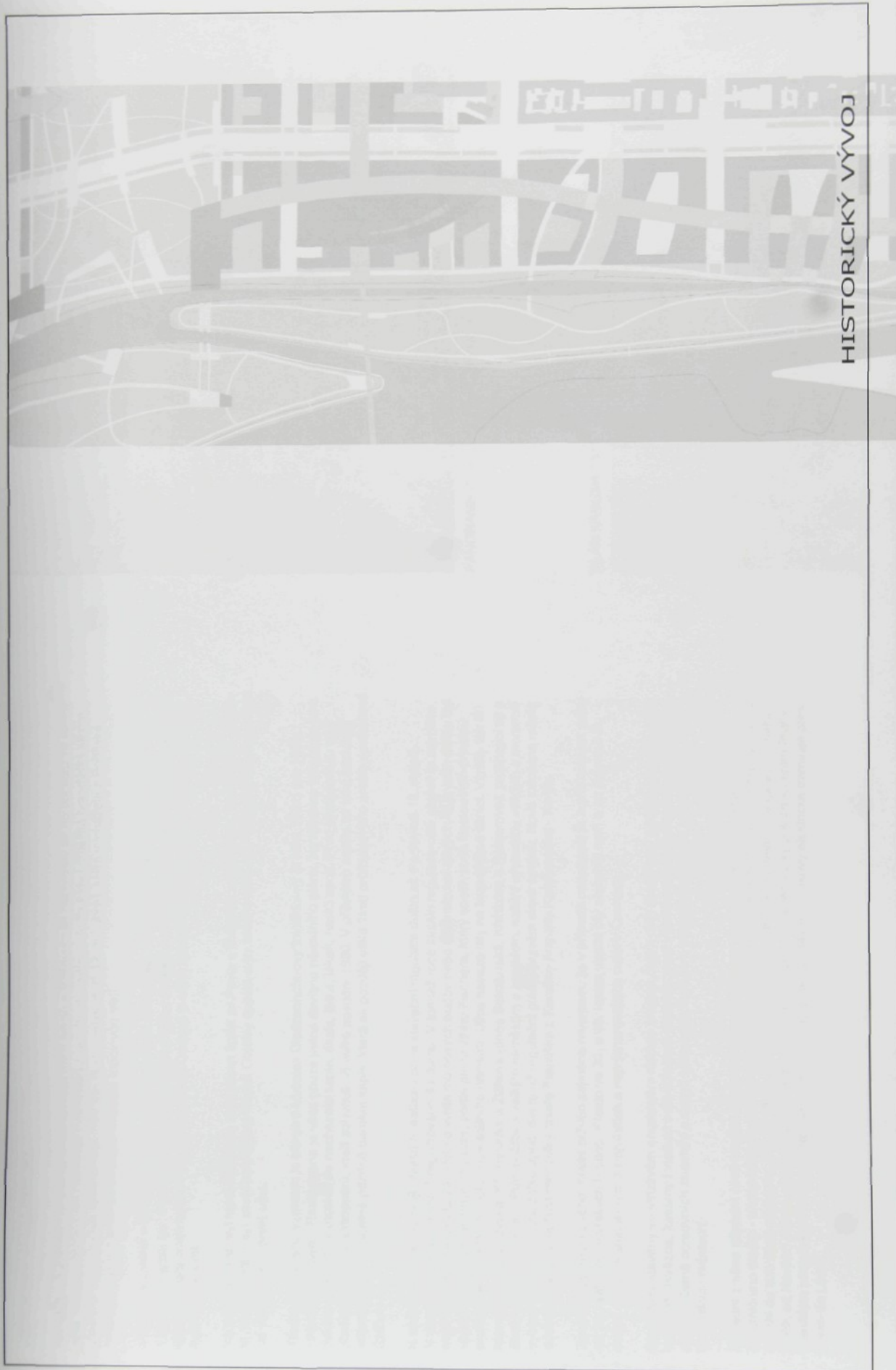


Vybrané údaje		Hl. m. Praha	Praha 8
		Území, struktura osídlení	
Rozloha (ha)		49 586	3 739
Počet obcí		1	x
Počet městského obyvatelstva (v %)		100,0	100,0
Počet částí obcí (ÚTJ)		146	12
Počet základních sídelních jednotek		903	75
Hustota obyvatelstva (osoby/km)		2 358	2 891
		Obyvatelstvo	
Počet obyvatel		1 169 106	108 107
přirostlek proti roku 1991		-45 068	-9 622
Přeměny věk obyvatel (roky)			
Počet obyvatel ve věku 15 a více let		41,1	41,6
podle ukončeného vzdělání (v %)			
základní a neukon. základní		14,5	14,3
vyučení a střední odborné		28,8	31,2
bez maturit		30,5	30,8
vyšší odborné s maturitou		5,2	5,2
vyšší odborné a nastavbové		18,8	16,9
vysokéškolské			
		Ekonomická aktivita	
Ekonomicky aktivní		635 105	61 426
z toho			
zaměstnaní		601 031	57 979
nezaměstnaní		34 074	3 447
z ekonomicky aktivních (v %)			
zaměstnaní		74,3	76,4
zaměstnaní		4,1	3,6
samostatně činní		16,0	14,7
Ekonomicky neaktivní		519 242	45 709
z toho (v %)			
nepracující důchodci		47,4	50,0
závislé osoby		50,2	47,4
		Podíl ekonomicky aktivních	
ve vybraných odvětvích (v %):			
zemědělství, lesnictví, rybolov		0,6	0,5
průmysl		12,2	11,9
stavebnictví		8,2	8,5
obchod a opravy		12,8	13,3
pohostinství a ubytování		4,8	5,4
Podíl vyjádřující za práci mimo hlavní město ze zaměstnaných (v %)		4,3	4,2

VYBRANÉ UKAZATELE		Kraj celkem	Praha 8
ZÁKLADNÍ ÚDAJE		496	37
Rozloha v km ²		1	x
Počet obcí		146	12
Počet částí obcí		57	4
OBYVATELSTVO		8 478	830
Počet žijících narozených		9 310	925
Počet zemřelých		21 790	3 415
Počet přistěhovalých		17 686	3 410
Počet obyvatel ¹⁾		1 168 853	105 303
BYTOVÁ VÝSTAVBA		4 406	1 310
Počet dokončených bytů		4 891	521
Počet zahájených bytů		15 624	1 234
Počet rozestavěných bytů ¹⁾			
STAVBNÍ POVOLENÍ		9 731	991
Počet vydaných stavebních povolení		37 474	
Orientační hodnota staveb celkem v m ² Kč			
REGISTR EKONOMICKÝCH SUBJEKTŮ		415 105	33 961
Počet podniků v RES celkem ¹⁾		288 001	25 740
soukromí podnikatelé vč. rolníků a osob podnikajících podle zvláštních předpisů		213	16
státní podniky		83 602	5 632
obchodní společnosti		5 351	289
družstva			

Základní údaje o domovním fondu						
	Trvale obydlené domy				Neobydlené domy	
	1970	1980	1991	2001	průměrné stáří domu v letech	z toho služební k rekreaci
Kraj celkem	72 646	75 794	78 977	82 160	50,8	297
	z toho	5 657	6 496	6 938	49,2	18
Praha 8						

Základní demografické údaje												
Kraj správní obvody	Střední stav obyvatel k 1. 7.	v tom		Stav obyvatel k 31. 12.	v tom		Průměrný věk		Sňatky	Rozvody	Narození	
		muži	ženy		muži	ženy	celkem	muži				ženy
Hl. m. Praha	1 176 116	563 147	612 969	1 181 610	566 542	615 068	41,7	40,0	6 777	3 680	11 966	
Praha 8	106 005	50 517	55 488	106 255	50 650	55 605	42,4	40,6	724	241	1 231	



HISTORICKÝ VÝVOJ

HISTORICKÝ VÝVOJ KARLÍNA

Na území dnešního Karlína na úrodné půdě mezi řekou a Vítkovem se nacházely až do počátku 19. století pole, louky a vinice a jen ojediněle zemědělské usedlosti a mlýny. Vedla tudy i důležitá brandýská silnice, sledující trasu dnešní Sokolovské třídy (do 18. st. v místech Pobřežní ulice), která vycházela z Poříčské hradební brány a byla lemovaná mohutnou topolovou alejí.

Většina pozemků v Karlíně náležela rytířskému řádu křižovníků. Roku 1235 toto území obdržela pro 1. karlínský špitál (sv. Františka) od své matky bl. Anežka Přemyslovna. Proto se tu říkalo na Špitálském poli. Město zůstalo vlastnictvím řádu až do r. 1848. Dodnes je vidět řádový znak na domě U červené hvězdy na Sokolovské třídě.

Na počátku 16. st. byl staroměstskou obcí zřízen špitál sv. Pavla s kostelem a hřbitovem. Tento špitál zanikl v 16. století a 1861 byl zbořen zachránil kostel. Objekty špitálu stály mezi dnešní ulicí Pobřežní a Sokolovskou od viaduktu k Vítkově ulici.

Třetím podobným objektem je barokní komplex Dienzenhoferovy Invalidovny (z roku 1731) pro 1500 válečných invalidů. Realizována je však pouze jedna devítina původního plánu. Invalidovna fungovala jako město ve městě. V objektu se nacházela kaple, škola, jatka, lékárň, hasičská apod. Před Invalidovnou stojí obelisk se jmény zákopníků, kteří zahynuli při velké povodni 1890. V přílehlém areálu se také zachoval vojenský hřbitov včetně pozdně barokní kaple, která se později stala částí průmyslového areálu společnosti ČKD.

K systematickému rozvoji oblasti a realizaci první stavební regulace došlo až v polovině 19. století...

V roce 1816, bylo v Karlíně registrováno 43 domů. V tomtéž roce začala regulace celé oblasti to zejména kvůli stoupajícímu počtu žadatelů o výstavbu nových budov nebo rekonstrukci starých. V prvním stádiu byl uplatněn základní geometrický vzor, podle plánu Jiřího Fischera, který spočíval na klasicistním principu pravidelné sítě kolmých ulic a centrálního náměstí. Ulice navazovaly na brandýskou silnici. Vznikly tak tři hlavní ulice - Brandýská, Křižovnícká a Žižkova (dnes Sokolovská, Křižkova a Pernerova), protínající se s šesti kolmými ulicemi... Plán počítal s velkým náměstím a kostelem, solidní výstavbou velkých a moderně vybavených domů, chodníků apod. Byl to už regulační plán v pravém slova smyslu. Nové založené město dostalo jméno na počest manželky císaře Františka I. Karolíny Augusty Karolinenthal - Karlín.

Zpočátku byl růst nového města brzděn zejména reversem, že v případě nebezpečí je nutno zbourat domy na 300 sáhů od pražských hradeb. Přesto ve 30. a 40. letech nastal čilý stavební ruch a po polovině 19. století se stal Karlín jedním z největších a nejvýznamnějších měst v Čechách.

Domy byly stavěny ve střízlivém empírovém slohu a značná část z nich dosud stojí (včetně předních, jako Hamburk, Hvězda, kasárny i viadukt s 88 oblouky). Karlín je proto významnou městskou rezervací v tomto slohu - včetně domovních znamení a dosud užívaného označení některých domů po významných evropských městech.

Základní změna západní části nového předměstí byla způsobena výstavbou nového pražského železničního mostu - takzvaného Negrelliho viaduktu (Ing. Negrelli, Ing. Perner, 1846-51), který významně zasáhl do této části půdorysu. V roce 1866 pak bylo zbouráno staré městské opevnění doposud oddělující Karlín od Nového města, zájem o oblast Karlína pak značně vzrostl, zejména díky poloze k centru Prahy.. Důležitým příspěvkem k rozvoji této části metropole byla také výstavba Křižíkovy elektrické tramvaje přes Karlín do Libně.



PANORAMA PRAHY V POL. 18. STOLETÍ



PLÁN KARLÍNA 1817





PRAŽSKÁ SOUMĚSTÍ VE 30. LETECH 19. STOLETÍ

Ve druhé polovině století jsou již domy stavěny v různých historických slozích - renesanční radnice (architekt Minzberger), obězaložna (Sakař), Varietě (1881 - později pseudobarokně upravené arch.Ohmanem), Muzeum hl.m.Prahy (Wiehl, Balšánek). Vzniklé sady jsou prvními na pražských předměstích.

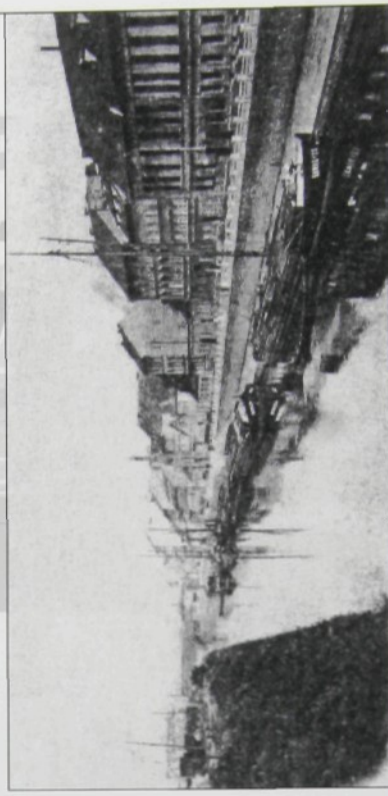
Od r. 1902 byla zastavována plocha od Thámovy ul. dále k invalidovně secesně jako tzv. Nový Karlín. Za Invalidovnou pokračovala v 50 letech výstavba Karlína prvním pražským sídlištěm. Ukončila ji stavba výškového hotelu Olympic.

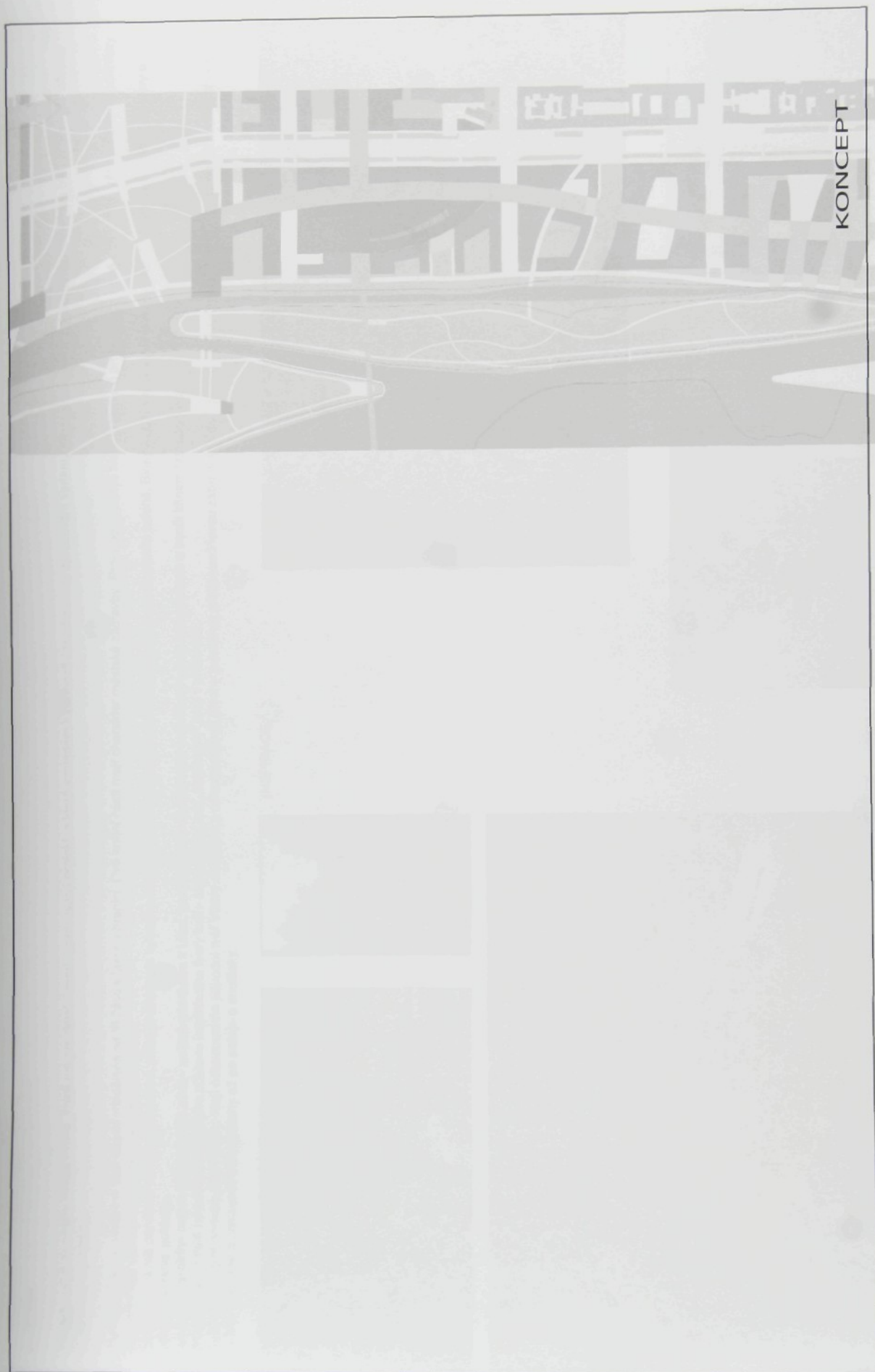
Vedle obytných bloků, typických pro Karlín, měl také důležitou úlohu rozvoj průmyslových závodů. Ty byly soustředěny hlavně v západní části, ale v roce 1847 byla postavena budova pražské plynárny a také Daňkova továrna podél Křížkovy a Pernérový ulice, Fischeleova továrna a jiné malé podniky, později pohlcené areálem závodu ČKD. Tyto průmyslové objekty často vyrůstaly uvnitř bloků a postupným nahrazováním starých nebo jinak nevyhovujících budov.

V roce 1903 se stal Karlín samostatným. V té době jeho území sahalo od dnešní Šaldovy ulice k Invalidovně. V období let 1903-14 došlo k rozvoji mnoha ulic nově regulované oblasti. V roce 1922 se Karlín stal součástí Velké Prahy jako jedna z jejích čtvrtí. Po druhé světové válce došlo pouze k malému počtu nevýznamných změn (částečně nekoordinovaná a izolovaná výstavba na bývalém Rohanském ostrově, některé nové průmyslové budovy jako příčná hala Šipkama v areálu ČKD atd...). Novou dominantou je v současné době hotel Hilton (dříve Atrium), a kancelářské centrum IBC - oba komplexy leží v severozápadní části Karlína.

Ve druhé polovině století jsou již domy stavěny v různých historických slozích - renesanční radnice (architekt Minzberger), obězaložna (Sakař), Varietě (1881 - později pseudobarokně upravené arch.Ohmanem), Muzeum hl.m.Prahy (Wiehl, Balšánek). Vzniklé sady jsou prvními na pražských předměstích.

KARLÍNSKÝ PŘÍSTAV PŘED ROKEM 1898





KONCEPT

KONCEPT

Zadání vzešlo ze strany města Prahy, které má pro dané území vypracovaný projekt, a které vzhledem k cenosti území navrhlo zpracování varianty k tomuto projektu. Základním požadavkem bylo zohlednění objektu Invalidovny v projektu.

Koncepčně je zastavětelná část území rozdělena na tři části s jasnou hranicí. Dvě krajní části mají charakter městské zástavby. Prostřední část je tvořena parkem propojujícím zeleň parku Vrch Vitkov a zeleň podél řeky a zároveň tak vytváří volný prostor kolem Invalidovny.

Zástavba má mít poměrně velký podíl bydlení, proto je záměrem vytvořit pestré prostředí s příjemným měřítkem a velkým zastoupením zeleně. Bloky jsou různě uzavřené i otevřené, čímž vznikají odlišné prostory a nabízejí se nové pohledy.

Jako páteř probíhá celým územím pěší zóna - začíná náměstím v Libni, prochází dvěma náměstími v Libni, prochází dvěma náměstími v navržené zástavbě a parkem a končí klínem Danube House.

Zástavba je v místě bývalého karlínského přístavu inspirována tvary lodí - objekty jsou zde „zakotveny“ jako v přístavišti.

Dalším důležitým prvkem jsou kanály. Mají odkazovat na původní tvar Vitavy a Karlína a zároveň oživují plochy zeleně za protiprvodňovou zábranou. Kanál probíhající v blízkosti objektů má měnící se charakter - od klidné, otevřené a přístupné vodní plochy až po peřeje a soutěsky.



INSPIRACE





PRŮVODNÍ ZPRÁVA



PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ:

Území je rozděleno na tři části a odděleno od řeky protipovodňovým valem, na který od ulice Sokolovské terén postupně nastoupá.

ZASTAVBA:

Zastavěné části mají charakter otevřenějších městských bloků oddělených systémem obslužných komunikací kolmých na ulici Sokolovskou. V okrajových částech navazují na stávající uliční síť.

Jednotlivé objekty mají různou výšku cca od 12 do 50m, převážná většina se však pohybuje ve výšce stávající okolní zástavby - což je kolem 20m. Tyto objekty jsou doplněny vysokými objekty, které dodávají území výškovou dynamiku a zároveň mohou sloužit jako orientační body.

Většina stávajících objektů na území je nahrazena novými objekty. Výjimku tvoří objekty vozoven, z nichž jedna už je zrekonstruována a využívána.

DOPRAVA:

Územím je protažena sbrnná komunikace, která je pokračováním ulice Rohanské nábreží. Tato komunikace je svedena do tunelu pod hřebenem Žižkova a ústí na Balabence, kde se napojuje na Spojovací. Vzniká tak rychlé a plynulé spojení z centra města na síť rychlostních komunikací a zároveň propojení západ - východ (St.Města, Karlína a Libně). Na tuto komunikaci je pomocí kruhového objezdu napojena doprava z Libeňského mostu a komunikace Pod plynojemem, čímž vzniká spojení sever - jih (Holešovice - Karlín - Žižkov).

Spolu s tímto základním křížem sbrnných komunikací je vytvořena síť většinou kolmých obslužných komunikací napojených na tyto hlavní tahy. Složitá dopravní situace na Palmovce a v jejím okolí je řešena tímto způsobem :

Ulice Votčarova vedoucí dále na Liberečkou je posunuta a napojena na hl. sbrnnou komunikaci a zároveň pěší zóny z Libeňského mostu na Palmovku a Zenklova jsou upraveny a zprůjezdněny. Díky trasám tramvajů a většímu množství křižovatek je zde předpokládán menší provoz. Tramvajová doprava a trasa metra zůstávají nezměněny.

Pěší zóna vedoucí územím navazuje na pěší zónu v ulici Na Žertvách. K překonávání frekventovaných komunikací a vodních ploch jsou navrženy pěší lávky. Dvě lávky vedou přes řeku Vltavu do Holešovic. Cyklostezky využívají navržené komunikace.

Parkování aut je zajištěno především v podzemních garážích, většinou dvoupodlažních.

Parkování na povrchu je omezeno počtem parkovacích míst podél komunikací a je myšleno jako krátkodobé. Parkoviště na povrchu jsou navržena pouze dvě.

FUNKCE:

Funkční rozdělení území vychází z ÚP města Prahy a je pozměněno v závislosti na nově navržených komunikacích a zástavbě.

ÚPRAVY TERÉNU:

Největší úpravou terénu je vytvoření dvou kanálů a snížení výšky vzniklých ostrovů. První kanál je napojen na řeku v místě jezu u ostrova Štvanice ve výšce 185 m.n.m. Kanál se připojuje k druhému kanálu, který je ve výšce 180 m.n.m. Kanál tedy sklesá přibližně o 5m a to především na dvou místech - v zúžení ve své první polovině a těsně před vyústěním do druhého kanálu, tady by měly vzniknout peřeje. Přes tento kanál je navrženo celkem pět lávek. První pokračuje dále přes Štvanici a Vltavu do Holešovic. Druhá je v místě rozšíření kanálu, v tomto místě jsou vytvořeny stupně umožňující přístup a pobyt přímo u vody. Třetí spojuje Karlín, oba nové vzniklé ostrovy a Holešovice a poslední dvě překonávají pouze kanál. Přes druhý kanál je navrženo dalších pět lávek.

Terén ostrovů je snížen o dva až tři metry a to kvůli zvýšení kapacity koryta Vltavy při povodních. Protipovodňový val je ve výšce 189 m.n.m. a terén území je upraven tak, aby postupně nastoupal z výšky 187 m.n.m. na výšku valu.

Dalším zásahem je proražení průjezdu pod Libeňským mostem a to jak v místě posunutého Votčarovy ulice tak v místě nového kanálu.

ZELENĚ

Co se týče zeleně - ve většině ulic nové výstavby jsou vysazeny aleje nižších stromů, stejně jako v původním Karlíně. Alej je vysazena také podél pěší zóny, a to i v parku. Podél frekventovaných komunikací je navržena izolační zelen, skládající se ze stromů a keřů. Střední části ostrovů jsou tvořeny přírodní nelesní zelení a loukami. Podél kanálů jsou plochy zeleně přístupné veřejnosti, sloužící k relaxaci. Ostatní plochy zeleně jsou parkově upravované. Mezi objekty je také několik ploch vymezených pro hřiště.

V parku navazujícím na Kaizlovu sadu u Invalidovny jsou navrženy zpevněné plochy pro krátkodobé, demontovatelné objekty s občerstvením, toaletami atd. Na ostrovech je také navrženo zařízení zahrnující restauraci a další služby.



TECHNICKÁ ZPRÁVA

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekty navržené zástavby by měly mít skeletové, stěnové i kombinované konstrukční systémy podle funkce a potřeby. Měly by být založeny do únosné zeměiny nebo na plovoucích pilotech a to podle konkrétních hydrogeologických podmínek. Suterény by měly být navrženy s ohledem na hladinu podzemní vody.

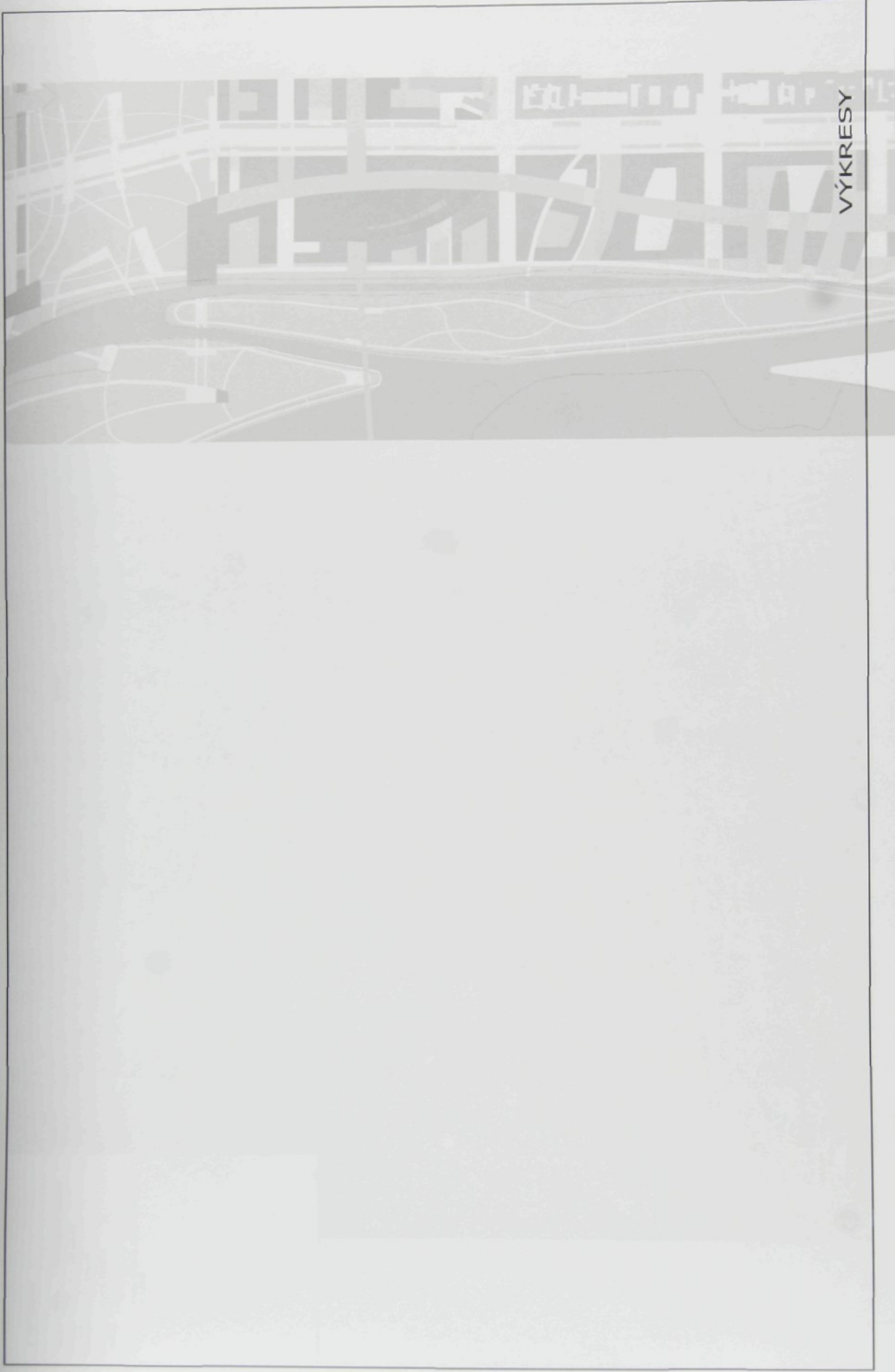
Komunikace mají šířky 12 - 17,5 m a jejich povrch je asfaltový. Chodníky jsou široké převážně 4m, podél frekventovaných silnic jsou odděleny zelení. Chodníky jsou dlažďené, tak aby byly opticky oddělené cyklostezky. Pěší zóna má různou dlažbu. Chodníky a stezky v parcích jsou dlažďené, sypané pískem, štěrkem, nebo mají válcovaný povrch.

Stromy v chodnících jsou sázeny s odstupem 5 - 8 m a zemina je osázena, nebo opatřena ochrannou mříží.

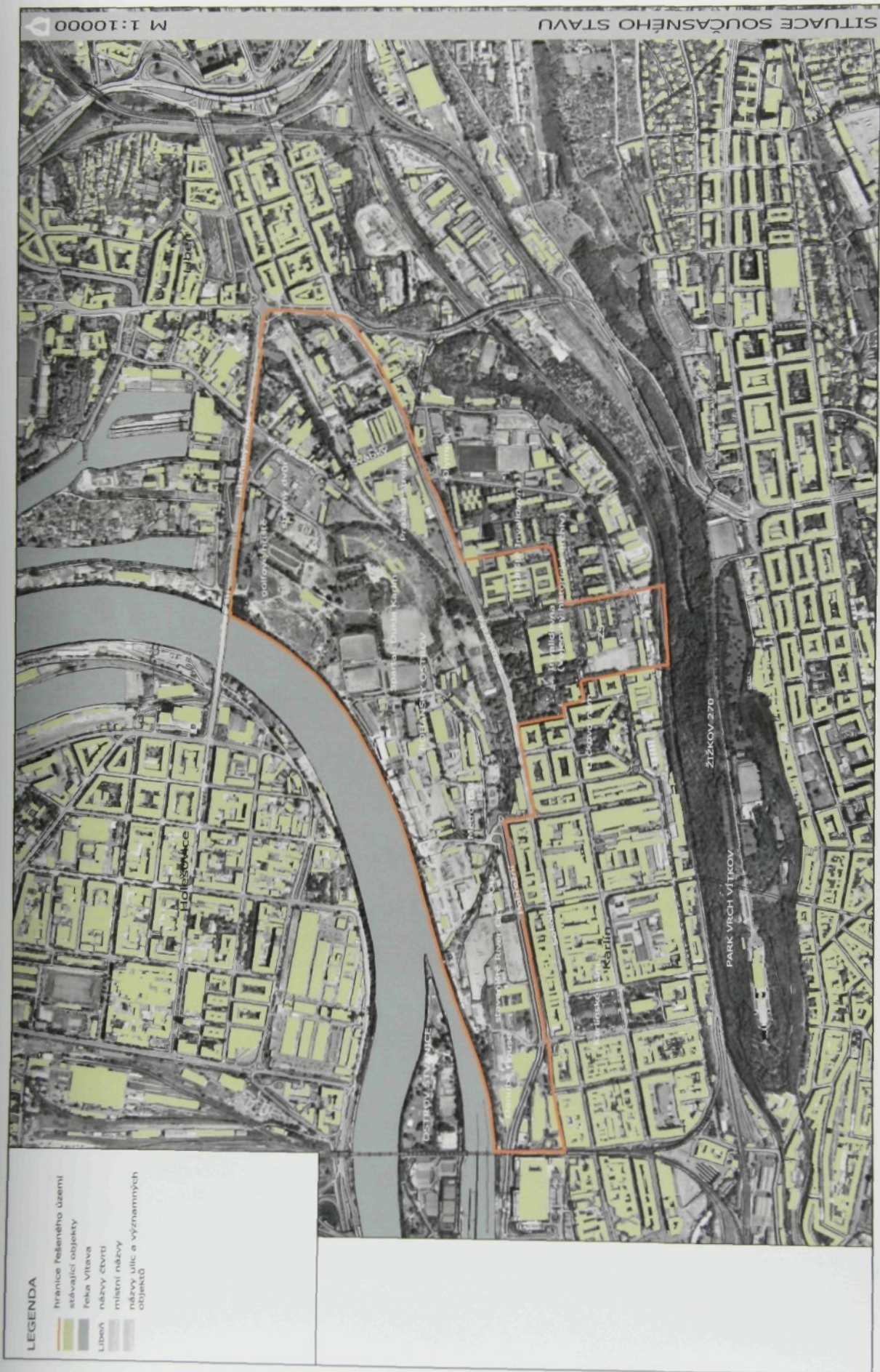
BILANCE PLOCH

Plochy podle funkcí (údaje v m2)					
Bydlení	Obchod a služby	Administrativa	Veřejné vybavení	Ostatní	
Karlínská část	196 038	128 184	66 568	32 930	11 520
Libeňská část	241 618	152 472	56 603	32 798	10 830
Celkem	437 656	280 656	123 171	65 728	22 350
Zeleň					
(údaje v m2)					
Historické parky	Nové parky	Hřiště	Pobytová zeleň	Přirodní nelesní plochy	Louky
29 600	239 770		18 800	34 000	102 900
					11 500
					37 870
					474 440
Parkovací plochy (údaje v m2)					
Parkovací plochy na povrchu	Parkovací plochy v podzemních garážích	Parkovací plochy celkem			
Karlínská část	4 500	223 800			
Libeňská část	11 600	173 900			
Celkem	16 100	397 700			
Počty parkovacích míst					
Parkovací místa na povrchu	Parkovací místa v podzemních garážích	Parkovací místa celkem			
Karlínská část	225	8 136			
Libeňská část	582	6 956			
Celkem	807	15 092			





VÝKRESY



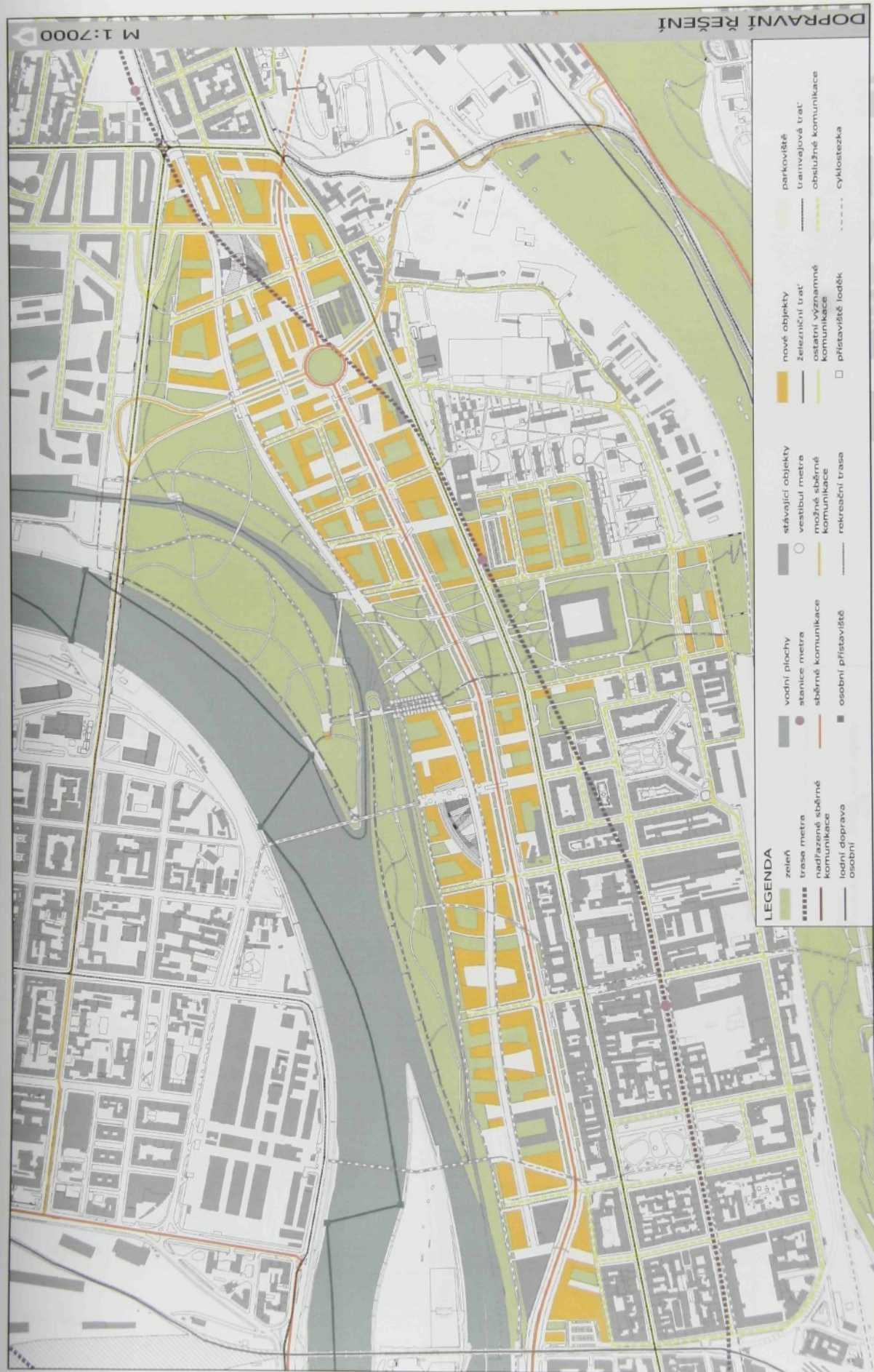


M 1:10000

FUNKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ

- LEGENDA**
- OBYTNÁ ÚZEMÍ**
 - čistě obytné
 - všeoobecně obytné
 - smíšená území
 - městského typu
 - obchodu a služeb
 - ZVLÁŠTNÍ**
 - městského jádra
 - nerušíci výroby
 - sportu
 - administrativy
 - ostatní
 - VEŘEJNÉ VYBAVENÍ**
 - školy
 - armáda a bezpečnost
 - DOPRAVA
 - výbrané komunikace
 - železnice
 - KRAJINA A ZELENĚ**
 - parkoviště
 - přírodní plochy
 - parky a zahrady
 - rekreační zeleně
 - vodní plochy

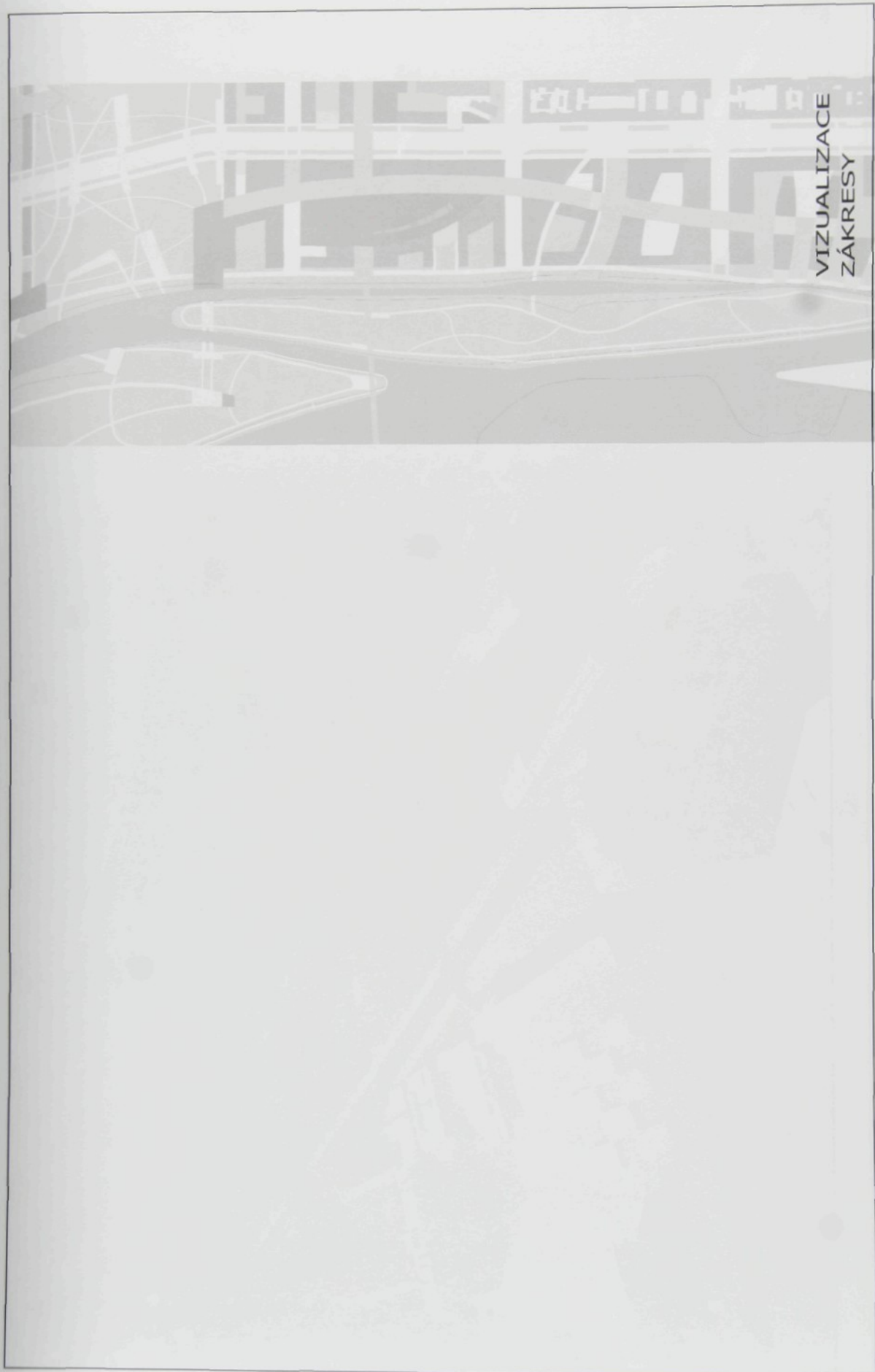












VIZUALIZACE
ZÁKRESY











TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/07

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Kateřinu Cyhelskou

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Urbanistické řešení prostoru Prahy - Karlína

Zásady pro vypracování:

Komentář k zadání:

Území Rohanského ostrova v Praze Karlíně je největší volnou plochou v centru Prahy určenou k zastavění. Právě pro tuto výjimečnou polohu i velikost je území velmi hodnotné a jeho zástavba silně ovlivní tvář centra Prahy. Proto je středem zájmu jak developerů, tak i města Prahy. Pro řešení území je zpracován projekt vycházející z územního plánu Prahy. Cílem diplomové práce je navrhnout variantní uspořádání s ohledem na historický objekt Invalidovny.

Místo:

Území je vymezeno řekou Vltavou, ulicí Ve Švábkách a Invalidovnou.

Podklady:

Digitální mapa území, ortofotomapa a 3d model území.

Požadované výkony pro odevzdání DP:

- A - Seznam příloh
- B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:

Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

- C - Návrh (povinný minimální rozsah, možno doplnit o další části)

	<i>měřítko</i>
C.1 situace širších vztahů	M 1:10000
C.2 současný stav	M 1:5000
C.3 funkční uspořádání	M 1:5000
C.4 situace řešeného území	M 1:2500
C.5 dopravní řešení	M 1:2500
C.6 řešení terénních úprav a zeleně	M 1:2500
C.7 řezy	M 1:2500 - 1000
C.8 perspektivy a zákresy do fotografií	min. 4x
C.9 model	M 1:2500
- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch
- E - 2x sada zmenšených výkresů pro oponenta a pro archivaci ve formátu A3
Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

Vedoucí diplomové práce: doc. Miroslav Melena

Zadání diplomové práce: 2.10. 2006

Termín odevzdání diplomové práce: 15.1.2007 v 15:00 na děkanátě FA

L.S.

.....
vedoucí katedry

.....
děkan v.z.

V Liberci dne 26.9.2006

DIPLOMOVÁ PRÁCE

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ PRAHY - KARLÍNA

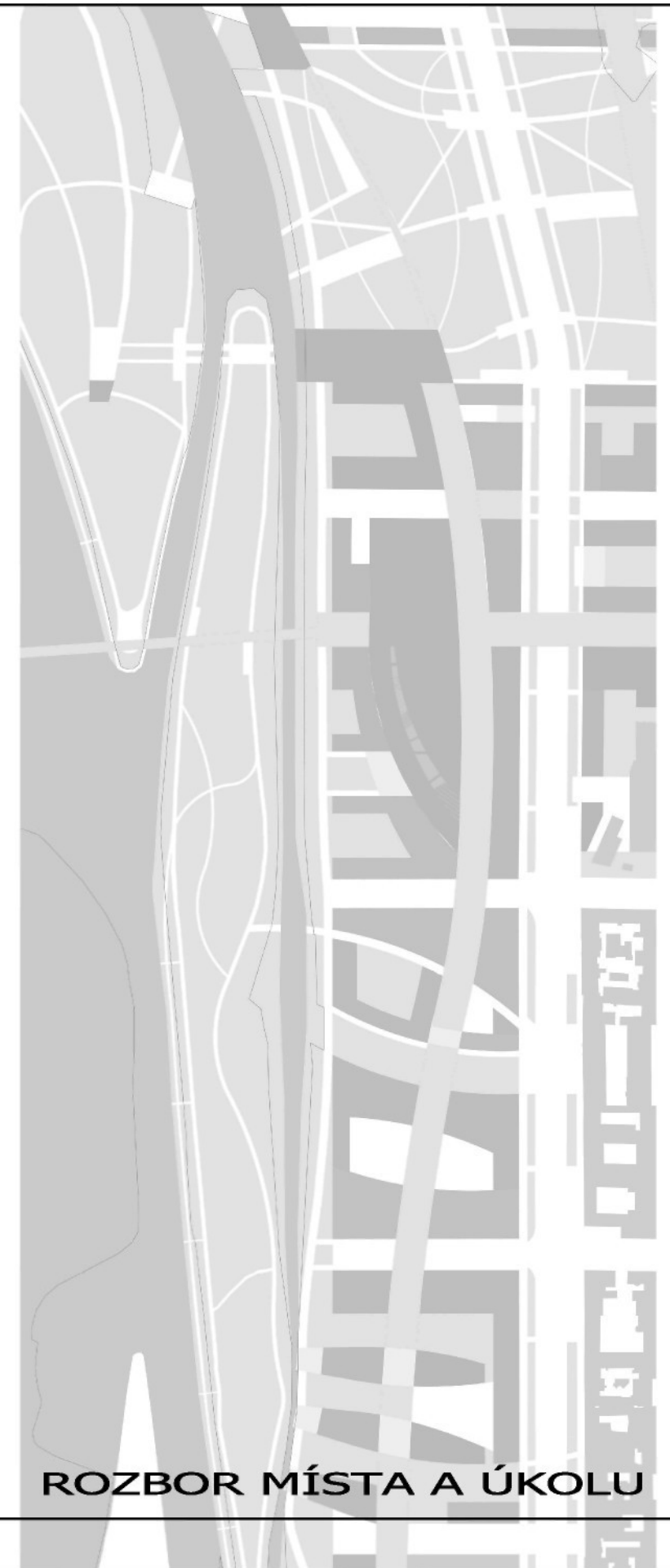
KATEŘINA CYHELSKÁ FA TUL_ZS 2006/07_VEDOUCÍ DP DOC.MIROSLAV MELENA



OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST.....	2
ROZBOR MÍSTA A ÚKOLU.....	3
Území.....	4
Morfologie.....	5
Zástavba.....	6
Doprava.....	7
Statistické údaje.....	8
HISTORICKÝ VÝVOJ.....	9
KONCEPT.....	12
PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	14
TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	16
GRAFICKÁ ČÁST.....	18
VÝKRESY.....	19
Situace současného stavu.....	20
Funkční uspořádání.....	21
Situace širších vztahů.....	22
Situace - návrh.....	23
Dopravní řešení.....	24
Dopravní řešení 1PP.....	25
Hlavní pěší tahy.....	26
Řezy.....	27
Řešení zeleně.....	28
VIZUALIZACE.....	29
Vizualizace.....	30
Zákresy.....	34





ROZBOR MÍSTA A ÚKOLU

TÉMA:

Urbanistické řešení prostoru Prahy - Karlína

ZADÁNÍ:

Území Rohanského ostrova v Praze Karlíně je největší volnou plochou v centru Prahy určenou k zastavění. Právě pro tuto výjimečnou polohu i velikost je území velmi hodnotné a jeho zástavba silně ovlivní tvář centra Prahy. Proto je středem zájmu jak developerů, tak i města Prahy. Pro řešení území je zpracován projekt vycházející z územního plánu Prahy. Cílem diplomové práce je navrhnout variantní uspořádání s ohledem na historický objekt Invalidovny.

ROZBOR MÍSTA

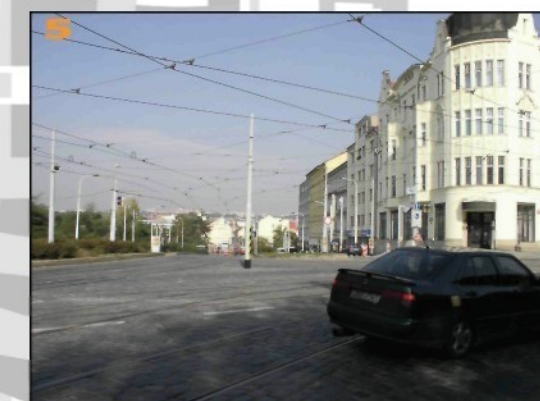
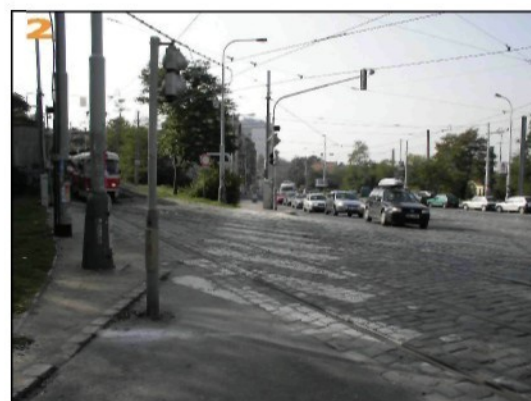
ÚZEMÍ:

Území spadá pod správní obvod Praha 8 a tvoří spojnici mezi Starým Městem, Karlínem a Libní.



Poloha řešeného území je z hlediska celé Prahy a své velikosti výjimečná. Jedná se o prostor podél řeky, dlouhý asi 2,5 km a široký přibližně od 200 m do 700 m. Rozloha je 110ha. Území se nachází v téměř bezprostřední blízkosti historického jádra Prahy. Zároveň je velice atraktivní díky velkému množství zeleně a řece Vltavě.

Území je přibližně omezeno řekou Vltavou ze SZ (1), z JV ulicí Sokolovskou (2), z JZ železničním mostem (3) - tzv. Negrelliho viadukt a ze SZ Libeňským mostem (4) a ulicí Zenklovou (5). Původní zadání bylo omezeno jen na karlínskou část, po úvaze bylo rozšířeno ještě o část spadající pod Libeň a okolí Invalidovny. Projekt je tak z úhlu pohledu celé Prahy ucelený a navazuje na zástavbu v Karlíně i v Libni.



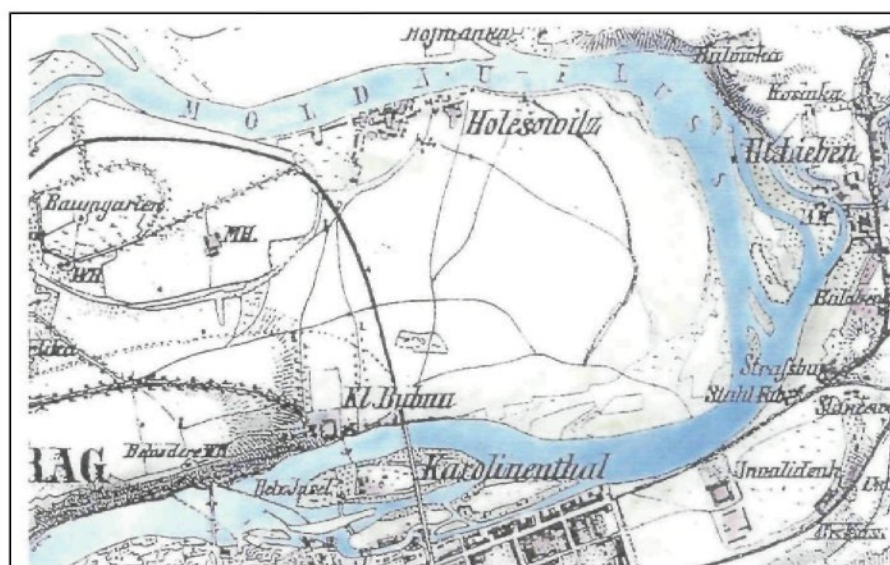
MORFOLOGIE:

Co se týče morfologie - téměř celé území je tvořeno rovinou (cca 187 m.n.m.), která se začíná pozvolna zvedat až na východě přibližně v místech ulice Švábky, směrem k Palmovce. Z jihu je celé území odděleno od Žižkova masivní hradbou vrchu Žižkov (270 m.n.m.), který se prudce zvedá za ulicí Pernerovou. Jak je z morfologie vidět bylo území vytvořeno meandrující Vltavou, která se zastavila o vrch Žižkov a poté se stáhla zpět, proto je území geologicky tvořeno převážně naplaveným štěrkopískem. Zároveň je však území díky své poloze a nadmořské výšce téměř každoročně zaplavováno. Proto je postupně budován protipovodňový val, který tvoří hranici zastavitelného území.



Z hlediska Vltavy je velice zajímavý původní tvar a poloha koryta, které bylo rozvětvené do několika ramen a blíže k Žižkovskému vrchu. Koryto bylo až ve dvacátém století posunuto a prohloubeno a většina ramen byla zavezena. Jedno z ramen protékalo zhruba v místě Pobřežní ulice a domy lemující tuto ulici tvořily nábreží - tzv. karlínský přístav.

Díky velkému zastoupení zeleně, odstínění vrchem Žižkov a blízkosti řeky je v Karlíně velice příjemné klima i v létě, což je v centru Prahy dosti vzácné.



1860



1925

ZÁSTAVBA:

Zástavba řešeného území je řídká a je tvořena především průmyslovými objekty, z nichž některé mají značnou historickou hodnotu - zejména objekty vozoven bývalé tramvajové tratě. Pouze na západním konci území začíná výstavba - Danube House (dokončený) a River city (rozestavěné).

PRŮMYSLOVÉ OBJEKTY



VOZOVNY KARLÍN



KŘÍŽÍKOVÁ VOZOVNA



DANUBE HOUSE



Zástavba okolí je díky rozloze území různorodá. Západní část Karlína je členěna klasicistním pravoúhlým systémem ulic s centrálním náměstím (1). Objekty tvoří uzavřené bloky. Některé bloky jsou průmyslové (2). Díky omezenému prostoru těchto bloků docházelo k postupnému zahušťování a přestavování a v současné době jsou tyto bloky velice pestré a jsou typické právě pro Karlín. Samozřejmě i některé z těchto objektů jsou už nyní památkově chráněné.

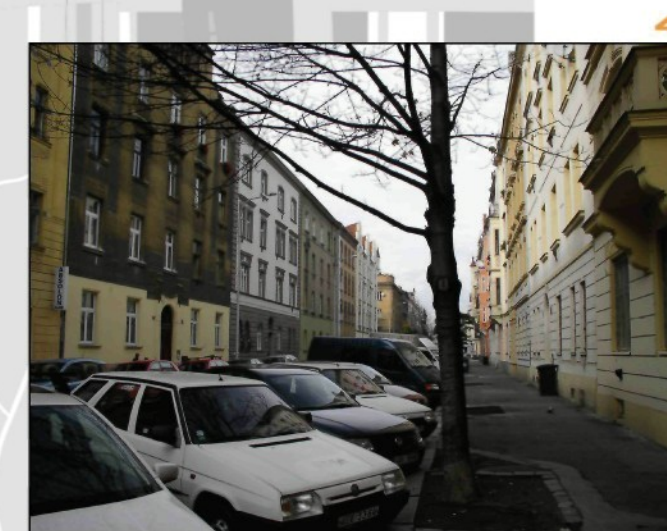
Druhá část Karlína - tzv. Nový Karlín je secesní a pravoúhlý systém je zde narušen diagonálními ulicemi k Lyčkovu náměstí podél základní školy (3,4).

Další část Karlína je jakési přerušení zástavby historickými parky (5) a objektem Invalidovny - K.I.Dienzenhofer (6).

Na tento zelený pás navazuje velice příjemné sídliště Invalidovna (arch.Polák 60.léta) se vzrostlými stromy (7). Toto sídliště je ukončeno výškovou budovou hotelu Olympik na křižovatce ulic Sokolovská a Švábky (8).

Výška (římsa) zástavby Karlína je různorodá. Starší záp.část je nižší, pohybuje se v rozmezí přibližně 15 - 20m. Sídlíště Invalidovna má větší výškovou toleranci - cca 15 - 35m.

Zástavba Libně je méně čitelná. Pouze kolem trojúhelníkového prostoru nám. Boh.Hrabala je několik pevných bloků. Mezi ulicemi Sokolovská a Na Žertvách jsou bloky pravoúhle členěny. Výška libeňské zástavby je o něco vyšší než původní Karlín - asi 20 - 25m.



DOPRAVA:

Karlínem probíhá sběrná komunikace Rohanské nábřeží - Sokolovská ze Starého města do Libně a dále na Spojovací. Na tuto komunikaci se napojuje Libeňský most z Holešovic ulicí Švábky a tato komunikace pokračuje přes vrch Žižkov dále na jih. Samotným řešeným územím neprochází žádná komunikace, kromě Sokolovské mezi Vltavou a Invalidovnou. Po Sokolovské je vedena tramvajová trať ze Starého města do Libně. Pod částí území vede trasa metra. Na trase jsou tři stanice, ze kterých je území dostupné - Křižíkova, Invalidovna a Palmovka. Na Vltavě je samozřejmě provozována lodní doprava.

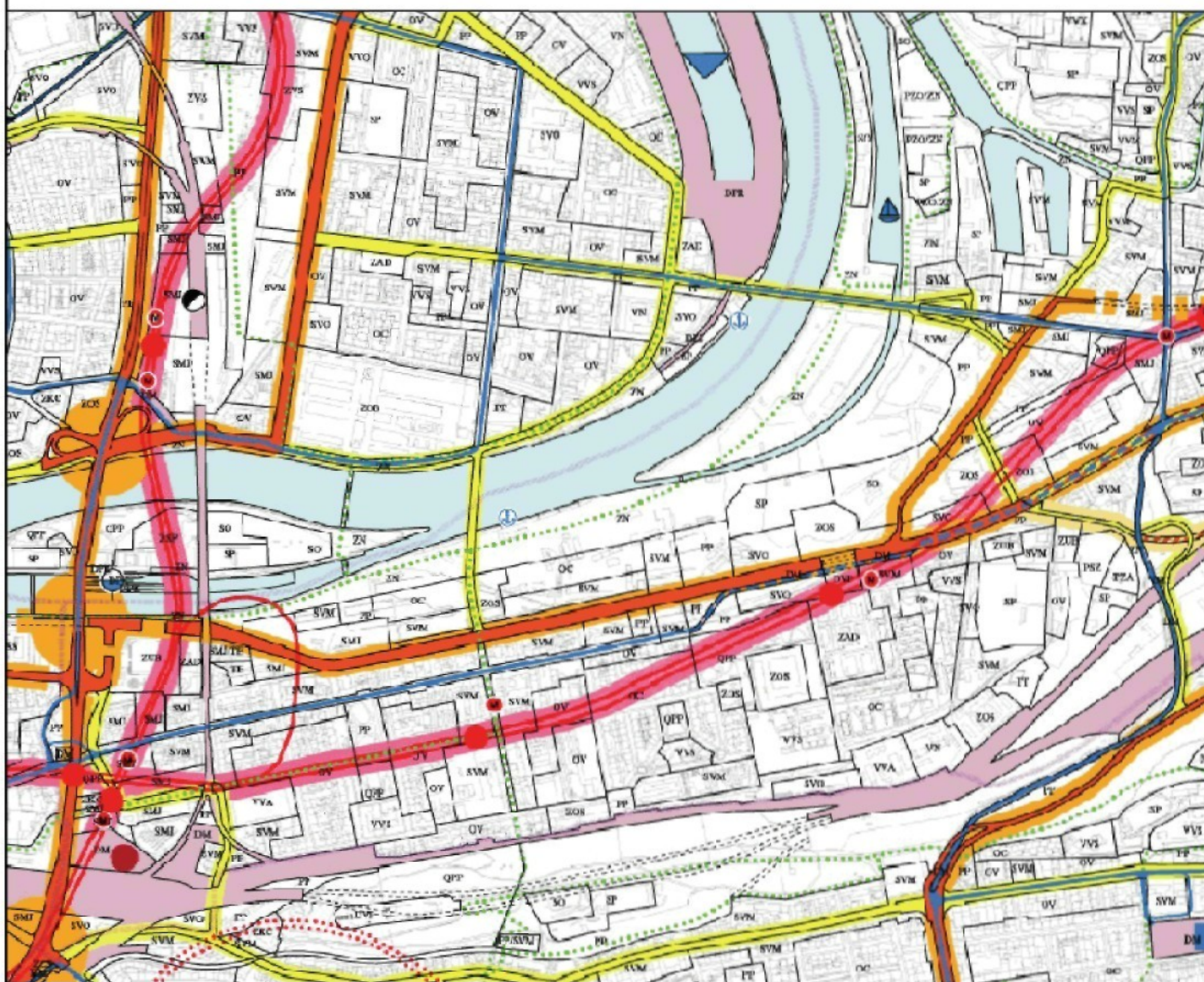
PROBLÉMY ÚZEMÍ:

Zejména špatné dopravní propojení St.Město a Libeň, které není v současné době hladké. Zároveň špatné řešení vyústění Libeňského mostu.

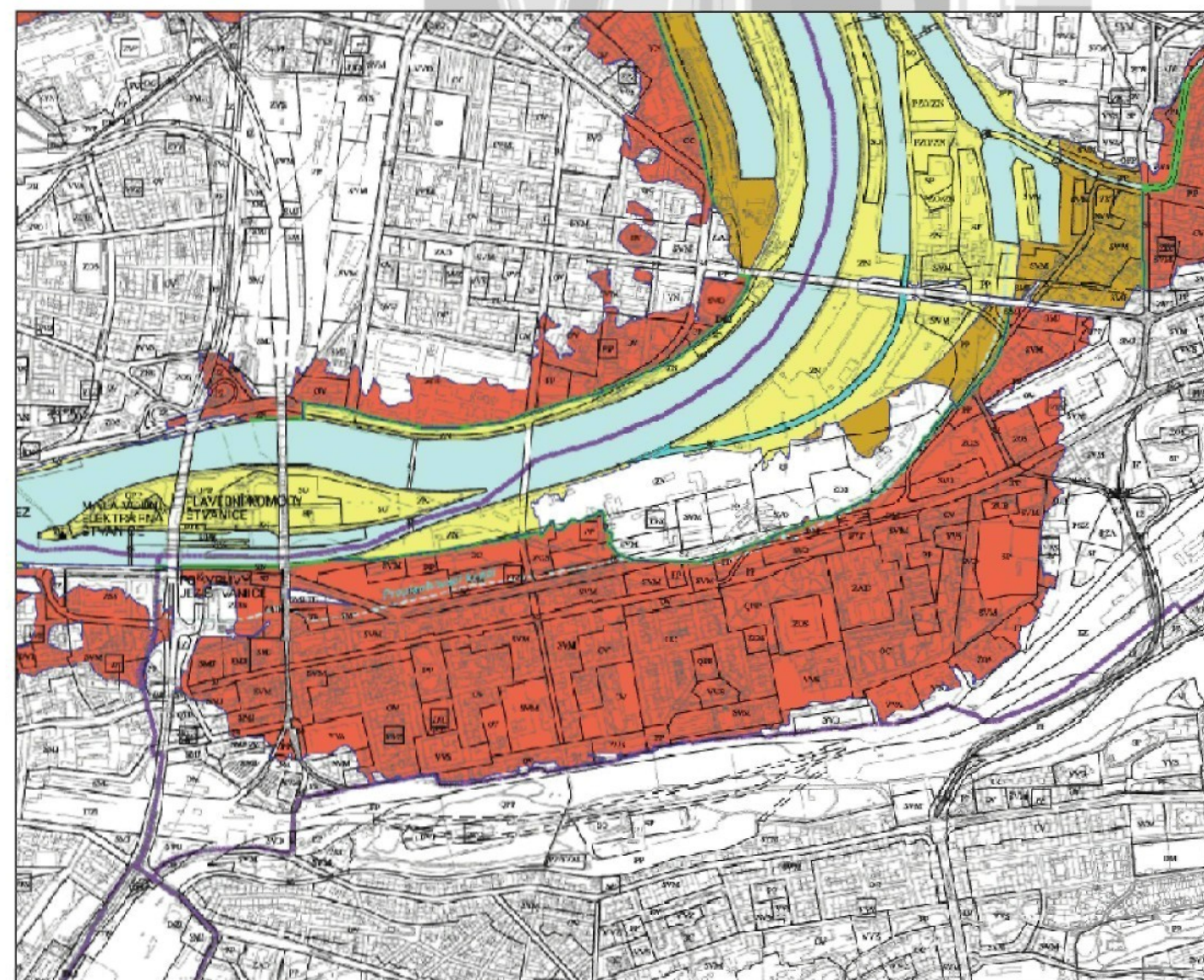
Dalším problémem je, že území je v záplavové oblasti.

A v neposlední řadě je špatně nastavená výška nových budov na západním konci území.

ÚZEMNÍ PLÁN - DOPRAVA



ÚZEMNÍ PLÁN - ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ



STATISTICKÉ ÚDAJE (ZDROJ ČSÚ)

Vybrané údaje

	Hl.m. Praha	Praha 8
	Území, struktura osídlení	
Rozloha (ha)	49 586	3 739
Počet obcí	1	.
Podíl městského obyvatelstva (v %)	100,0	100,0
Počet částí obcí (ÚTJ)	146	12
Počet základních sídelních jednotek	903	75
Hustota obyvatelstva (osoby/km ²)	2 358	2 891
	Obyvatelstvo	
Počet obyvatel	1 169 106	108 107
přírůstek proti roku 1991	-45 068	-9 622
Průměrný věk obyvatel (roky)	41,1	41,6
Podíl obyvatel ve věku 15 a více let podle ukončeného vzdělání (v %):		
základní a neukon. základní	14,5	14,3
vyučení a střední odborné bez maturity	28,8	31,2
úplně střední s maturitou	30,5	30,8
vyšší odborné a nastavbové	5,2	5,2
vysokoškolské	18,8	16,9
	Ekonomická aktivita	
Ekonomicky aktivní	635 105	61 426
z toho:		
zaměstnaní	601 031	57 979
nezaměstnaní	34 074	3 447
z ekonomicky aktivních (v %):		
zaměstnanci	74,3	76,4
zaměstnavatelé	4,1	3,6
samostatně činní	16,0	14,7
Ekonomicky neaktivní	519 242	45 709
z toho (v %):		
nepracující důchodci	47,4	50,0
závislé osoby	50,2	47,4
Podíl ekonomicky aktivních ve vybraných odvětvích (v %):		
zemědělství, lesnictví, rybolov	0,6	0,5
průmysl	12,2	11,9
stavebnictví	8,2	8,5
obchod a opravy	12,8	13,3
pohostinství a ubytování	4,8	5,4
Podíl vyjíždějících za prací mimo hlavní město ze zaměstnaných (v %)	4,3	4,2

VYBRANÉ UKAZATELE

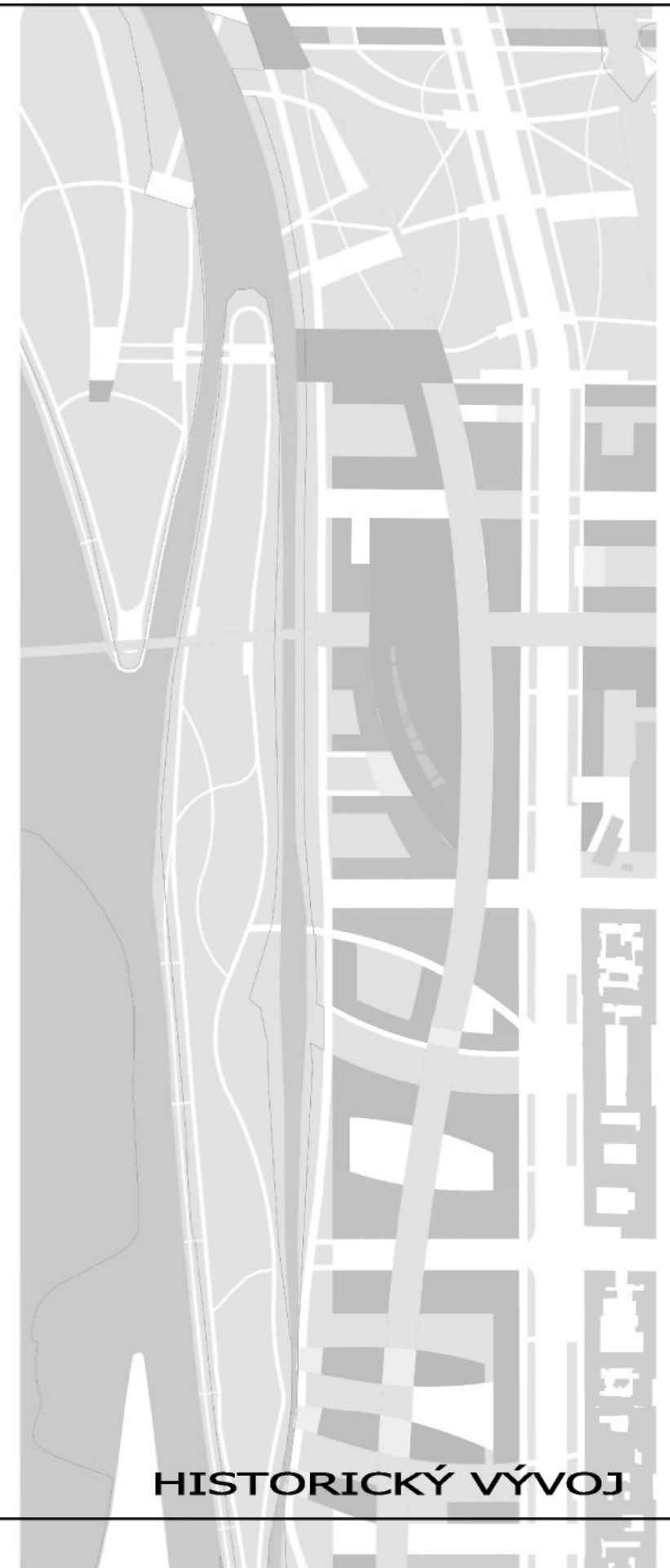
	Kraj celkem	Praha 8
ZÁKLADNÍ ÚDAJE		
Rozloha v km ²	496	37
Počet obcí	1	x
Počet částí obcí	146	12
Počet městských částí	57	4
OBYVATELSTVO		
Počet živě narozených	8 478	830
Počet zemřelých	9 310	925
Počet přistěhovalých	21 790	3 415
Počet vystěhovalých	17 686	3 410
Počet obyvatel ¹⁾	1 168 853	105 303
BYTOVÁ VÝSTAVBA		
Počet dokončených bytů	4 406	1 310
Počet zahájených bytů	4 891	521
Počet rozestavěných bytů ¹⁾	15 624	1 234
STAVEBNÍ POVOLENÍ		
Počet vydaných stavebních povolení	9 731	991
Orientační hodnota staveb celkem v mil. Kč	37 474	.
REGISTR EKONOMICKÝCH SUBJEKTŮ		
Počet jednotek v RES celkem ¹⁾	415 105	33 961
soukromí podnikatelé vč. rolníků a osob podnikajících podle zvláštních předpisů	288 001	25 740
státní podniky	213	16
obchodní společnosti	83 602	5 632
družstva	5 351	289

Základní údaje o domovním fondu

	Trvale obydlené domy							Neobydlené domy	
	1970	1980	1991	2001	z toho rodinné domy		průměrné stáří domu v letech	celkem	z toho sloužící k rekreaci
					počet	v %			
Kraj celkem	72 646	75 794	78 977	82 160	50 258	61,2	50,8	6 040	297
z toho:									
Praha 8	5 657	6 496	6 826	6 938	4 231	61,0	49,2	406	18

Základní demografické údaje

Kraj, správní obvody	Střední stav obyvatel k 1. 7.	v tom		Stav obyvatel k 31. 12.	v tom		Průměrný věk			Sňatky	Rozvody	Narození
		muži	ženy		muži	ženy	celkem	muži	ženy			
Hl. m. Praha	1 176 116	563 147	612 969	1 181 610	566 542	615 068	41,7	40,0	43,4	6 777	3 680	11 966
Praha 8	106 005	50 517	55 488	106 255	50 650	55 605	42,4	40,6	44,0	724	241	1 231



HISTORICKÝ VÝVOJ

HISTORICKÝ VÝVOJ KARLÍNA

Na území dnešního Karlína na úrodné půdě mezi řekou a Vítkovem se nacházely až do počátku 19. století pole, louky a vinice a jen ojediněle zemědělské usedlosti a mlýny. Vedla tudy i důležitá brandýská silnice, sledující trasu dnešní Sokolovské třídy (do 18. st. v místech Pobřežní ulice), která vycházela z Poříčské hradební brány a byla lemovaná mohutnou topolovou alejí.

Většina pozemků v Karlíně náležela rytířskému řádu křižovníků. Roku 1235 toto území obdržela pro 1. karlínský špitál (sv. Františka) od své matky bl. Anežka Přemyslovna. Proto se tu říkalo na Špitálském poli. Město zůstalo vlastnictvím řádu až do r. 1848. Dodnes je vidět řádový znak na domě U červené hvězdy na Sokolovské třídě.

Na počátku 16. st. byl staroměstskou obcí zřízen špitál sv. Pavla s kostelem a hřbitovem. Tento špitál zanikl v 16. století a 1861 byl zbořen zchátralý kostel. Objekty špitálu stály mezi dnešní ulicí Pobřežní a Sokolovskou od viaduktu k Vítkově ulici.

Třetím podobným objektem je barokní komplex Dienzenhoferovy Invalidovny (z roku 1731) pro 1500 válečných invalidů. Realizována je však pouze jedna devítina původního plánu. Invalidovna fungovala jako město ve městě. V objektu se nacházela kaple, škola, jatka, lékaři, hasiči apod. Před Invalidovnou stojí obelisk se jmény zákopníků, kteří zahynuli při velké povodni 1890. V přilehlém areálu se také zachoval vojenský hřbitov včetně pozdně barokní kaple, která se později stala částí průmyslového areálu společnosti ČKD.

K systematickému rozvoji oblasti a realizaci první stavební regulace došlo až v polovině 19. století... V roce 1816, bylo v Karlíně registrováno 43 domů. V tomtéž roce začala regulace celé oblasti to zejména kvůli stoupajícímu počtu žadatelů o výstavbu nových budov nebo rekonstrukci starých. V prvním stádiu byl uplatněn základní geometrický vzor, podle plánu Jiřího Fischera, který spočíval na klasicistním principu pravidelné sítě kolmých ulic a centrálního náměstí. Ulice navazovaly na brandýskou silnici. Vznikly tak tři hlavní ulice - Brandýská, Křižovnická a Žižkova (dnes Sokolovská, Křižkova a Perneroва), protínající se s šesti kolmými ulicemi... Plán počítal s velkým náměstím a kostelem, solidní výstavbou velkých a moderně vybavených domů, chodníků apod. Byl to už regulační plán v pravém slova smyslu. Nově založené město dostalo jméno na počest manželky císaře Františka I. Karolíny Augusty Karolinenthal - Karlín.

Zpočátku byl růst nového města brzděn zejména reversem, že v případě nebezpečí je nutno zbourat domy na 300 sáhů od pražských hradeb. Přesto ve 30. a 40. letech nastal čilý stavební ruch a po polovině 19. století se stal Karlín jedním z největších a nejvýznamnějších měst v Čechách.

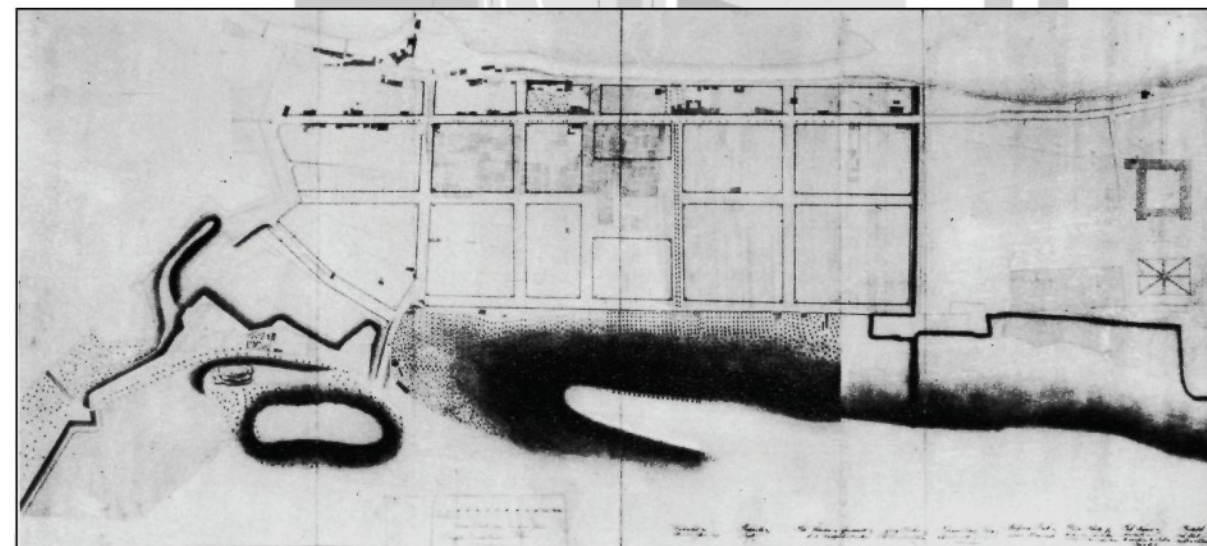
Domy byly stavěny ve střízlivém empírovém slohu a značná část z nich dosud stojí (včetně předních, jako Hamburk, Hvězda, kasárny i viadukt s 88 oblouky). Karlín je proto významnou městskou rezervací v tomto slohu - včetně domovních znamení a dosud užívaného označení některých domů po významných evropských městech.

Základní změna západní části nového předměstí byla způsobena výstavbou nového pražského železničního mostu - takzvaného Negrelliho viaduktu (Ing. Negrelli, Ing. Perner; 1846-51), který významně zasáhl do této části půdorysu. V roce 1866 pak bylo zbouráno staré městské opevnění doposud oddělující Karlín od Nového města, zájem o oblast Karlína pak značně vzrostl, zejména díky poloze k centru Prahy.. Důležitým příspěvkem k rozvoji této části metropole byla také výstavba Křižíkovy elektrické tramvaje přes Karlín do Libně.



PANORAMA PRAHY V POL. 18. STOLETÍ

PLÁN KARLÍNA 1817





PRAŽSKÁ SOUMĚSTÍ VE 30.LETECH 19.STOLETÍ

Ve druhé polovině století jsou již domy stavěny v různých historických slozích - renesanční radnice (architekt Miinzberger), obč.záložna (Sakař), Varieté (1881 - později pseudobarokně upravené arch.Ohmanem), Muzeum hl.m.Prahy (Wiehl, Balšánek). Vzniklé sady jsou prvními na pražských předměstích.

Od r. 1902 byla zastavována plocha od Thámovy ul. dále k Invalidovně secesně jako tzv. Nový Karlín. Za Invalidovnou pokračovala v 50.letech výstavba Karlína prvním pražským sídlištěm. Ukončila ji stavba výškového hotelu Olympic.

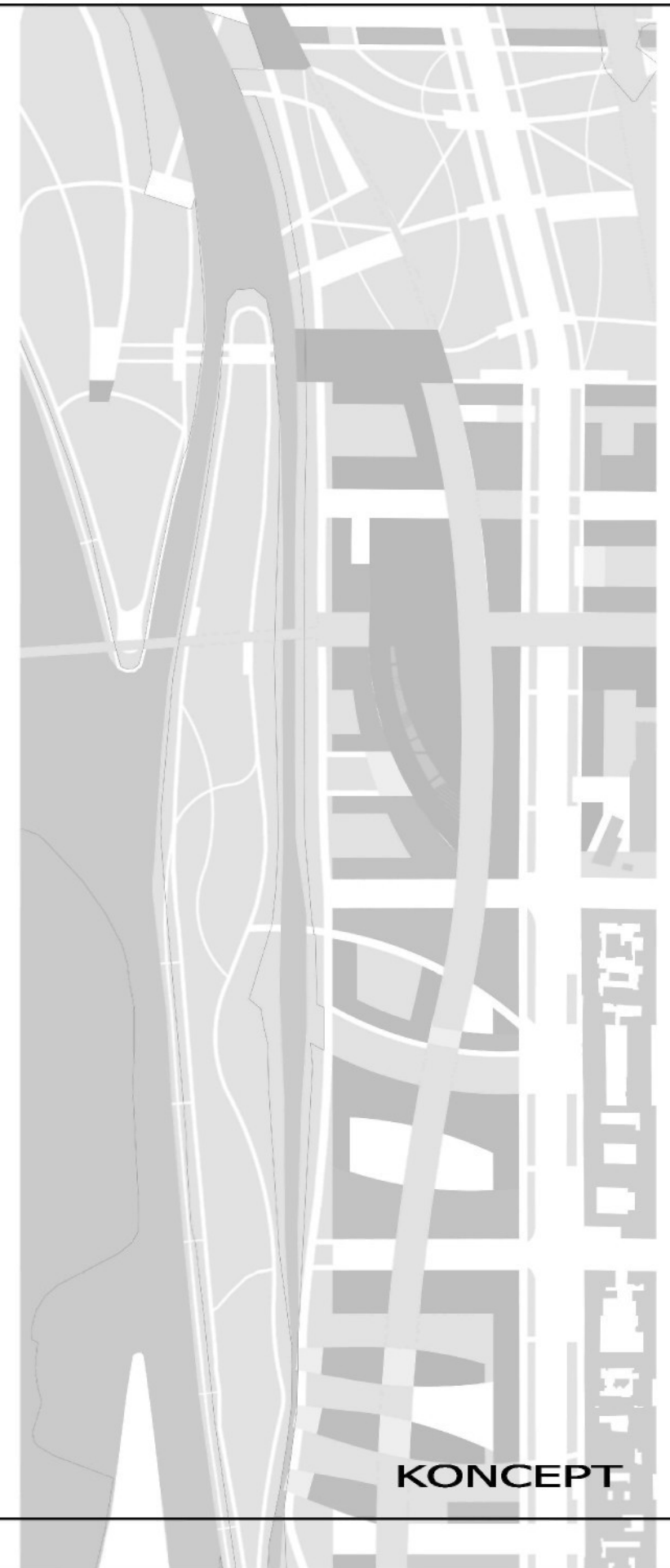
Vedle obytných bloků, typických pro Karlín, měl také důležitou úlohu rozvoj průmyslových závodů. Ty byly soustředěny hlavně v západní části, ale v roce 1847 byla postavena budova pražské plynárny a také Daňkova továrna podél Křížkovy a Pernerovy ulice, Fischelova továrna a jiné malé podniky, později pohlcené areálem závodu ČKD. Tyto průmyslové objekty často vyrůstaly uvnitř bloků a postupným nahrazováním starých nebo jinak nevyhovujících budov.

V roce 1903 se stal Karlín samostatným. V té době jeho území sahalo od dnešní Šaldovy ulice k Invalidovně. V období let 1903-14 došlo k rozvoji mnoha ulic nově regulované oblasti. V roce 1922 se Karlín stal součástí Velké Prahy jako jedna z jejích čtvrtí. Po druhé světové válce došlo pouze k malému počtu nevýznamných změn (částečně nekoordinovaná a izolovaná výstavba na bývalém Rohanském ostrově, některé nové průmyslové budovy jako příčná hala Šípkárna v areálu ČKD atd...). Novou dominantou je v současné době hotel Hilton (dříve Atrium), a kancelářské centrum IBC - oba komplexy leží v severozápadní části Karlína.

Ve druhé polovině století jsou již domy stavěny v různých historických slozích - renesanční radnice (architekt Miinzberger), obč.záložna (Sakař), Varieté (1881 - později pseudobarokně upravené arch.Ohmanem), Muzeum hl.m.Prahy (Wiehl, Balšánek). Vzniklé sady jsou prvními na pražských předměstích.

KARLÍNSKÝ PŘÍSTAV PŘED ROKEM 1898





KONCEPT

KONCEPT

Zadání vzešlo ze strany města Prahy, které má pro dané území vypracovaný projekt, a které vzhledem k cennosti území navrhlo zpracování varianty k tomuto projektu. Základním požadavkem bylo zohlednění objektu Invalidovny v projektu.

Koncepčně je zastavitelná část území rozdělena na tři části s jasnou hranicí. Dvě krajní části mají charakter městské zástavby. Prostřední část je tvořena parkem propojujícím zeleň parku Vrch Vítkov a zeleň podél řeky a zároveň tak vytváří volný prostor kolem Invalidovny.

Zástavba má mít poměrně velký podíl bydlení, proto je záměrem vytvořit pestré prostředí s příjemným měřítkem a velkým zastoupením zeleně. Bloky jsou různě uzavřené i otevřené, čímž vznikají odlišné prostory a nabízejí se nové pohledy.

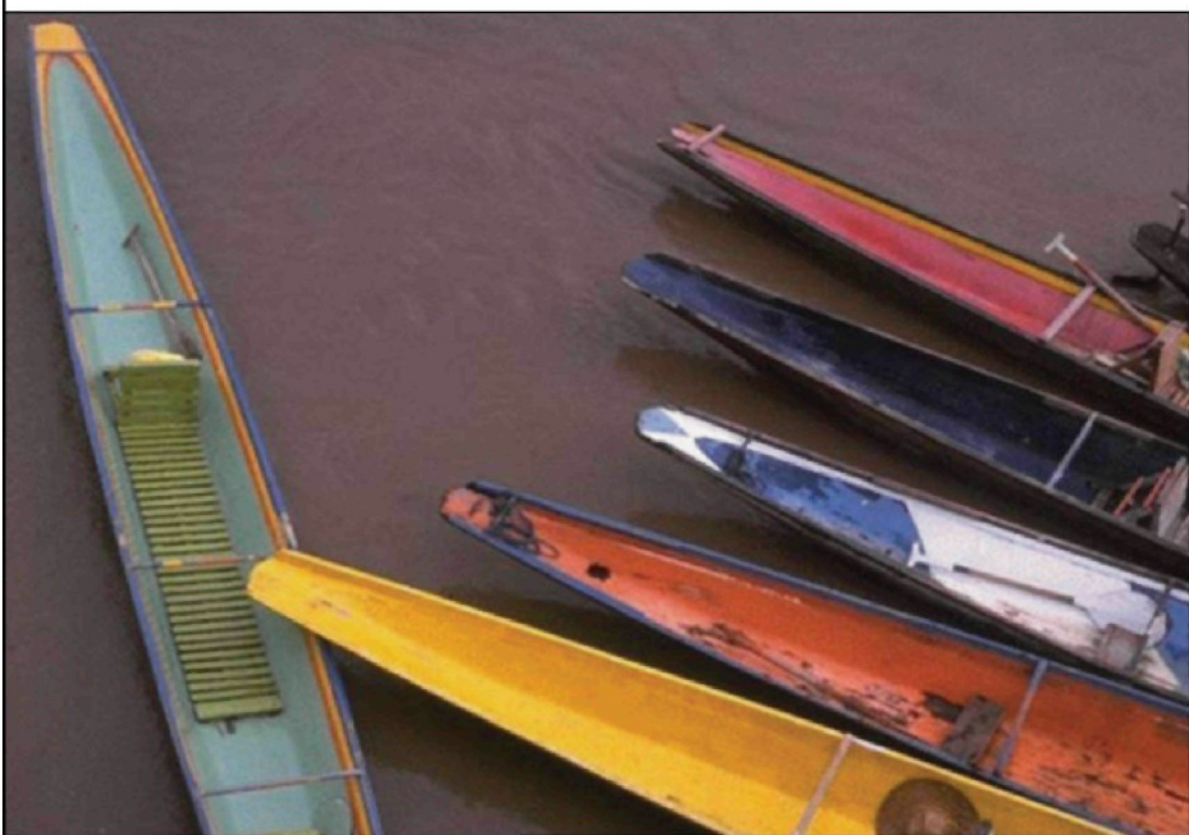
Jako páteř probíhá celým územím pěší zóna - začíná náměstím v Libni, prochází dvěma náměstími v navržené zástavbě a parkem a končí klínem Danube House.

Zástavba je v místě bývalého karlínského přístavu inspirována tvary lodí - objekty jsou zde „zakotveny“ jako v přístavišti.

Dalším důležitým prvkem jsou kanály. Mají odkazovat na původní tvář Vltavy a Karlína a zároveň oživují plochy zeleně za protipovodňovou zábranou. Kanál probíhající v blízkosti objektů má měnit se charakter - od klidné, otevřené a přístupné vodní plochy až po peřeje a soutěsky.



INSPIRACE





PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ:

Území je rozděleno na tři části a odděleno od řeky protipovodňovým valem, na který od ulice Sokolovské terén postupně nastoupá.

ZÁSTAVBA:

Zastavěné části mají charakter otevřenějších městských bloků oddělených systémem obslužných komunikací kolmých na ulici Sokolovskou. V okrajových částech navazují na stávající uliční síť.

Jednotlivé objekty mají různou výšku cca od 12 do 50m, převážná většina se však pohybuje ve výšce stávající okolní zástavby - což je kolem 20m. Tyto objekty jsou doplněny vysokými objekty, které dodávají území výškovou dynamiku a zároveň mohou sloužit jako orientační body. Většina stávajících objektů na území je nahrazena novými objekty. Výjimku tvoří objekty vozoven, z nichž jedna už je zrekonstruována a využívána.

DOPRAVA:

Územím je protažena sběrná komunikace, která je pokračováním ulice Rohanské nábřeží. Tato komunikace je svedena do tunelu pod hřebenem Žižkova a ústí na Balabence, kde se napojuje na Spojovací. Vzniká tak rychlé a plynulé spojení z centra města na síť rychlostních komunikací a zároveň propojení západ - východ (St.Města, Karlína a Libně). Na tuto komunikaci je pomocí kruhového objezdu napojena doprava z Libeňského mostu a komunikace Pod plynojemem, čímž vzniká spojení sever - jih (Holešovice - Karlín - Žižkov).

Spolu s tímto základním křížem sběrných komunikací je vytvořena síť většinou kolmých obslužných komunikací napojených na tyto hlavní tahy. Složitá dopravní situace na Palmovce a v jejím okolí je řešena tímto způsobem :

Ulice Voctářova vedoucí dále na Libereckou je posunuta a napojena na hl. sběrnou komunikaci a zároveň pěší zóny z Libeňského mostu na Palmovku a Zenklova jsou upraveny a zprůjezdněny. Díky trasám tramvají a většímu množství křižovatek je zde předpokládán menší provoz. Tramvajová doprava a trasa metra zůstávají nezměněny.

Pěší zóna vedoucí územím navazuje na pěší zónu v ulici Na Žertvách. K překonávání frekventovaných komunikací a vodních ploch jsou navrženy pěší lávky. Dvě lávky vedou přes řeku Vltavu do Holešovic. Cyklostezky využívají navržené komunikace.

Parkování aut je zajištěno především v podzemních garážích, většinou dvoupodlažních.

Parkování na povrchu je omezeno počtem parkovacích míst podél komunikací a je myšleno jako krátkodobé. Parkoviště na povrchu jsou navržena pouze dvě.

FUNKCE:

Funkční rozdělení území vychází z ÚP města Prahy a je pozměněno v závislosti na nově navržených komunikacích a zástavbě.

ÚPRAVY TERÉNU:

Největší úpravou terénu je vytvoření dvou kanálů a snížení výšky vzniklých ostrovů. První kanál je napojen na řeku v místě jezu u ostrova Štvanice ve výšce 185 m.n.m. Kanál se připojuje k druhému kanálu, který je ve výšce 180 m.n.m. Kanál tedy sklesá přibližně o 5m a to především na dvou místech - v zúžení ve své první polovině a těsně před vyústěním do druhého kanálu, tady by měly vzniknout peřeje. Přes tento kanál je navrženo celkem pět lávek. První pokračuje dále přes Štvanici a Vltavu do Holešovic. Druhá je v místě rozšíření kanálu, v tomto místě jsou vytvořeny stupně umožňující přístup a pobyt přímo u vody. Třetí spojuje Karlín, oba nově vzniklé ostrovy a Holešovice a poslední dvě překonávají pouze kanál. Přes druhý kanál je navrženo dalších pět lávek.

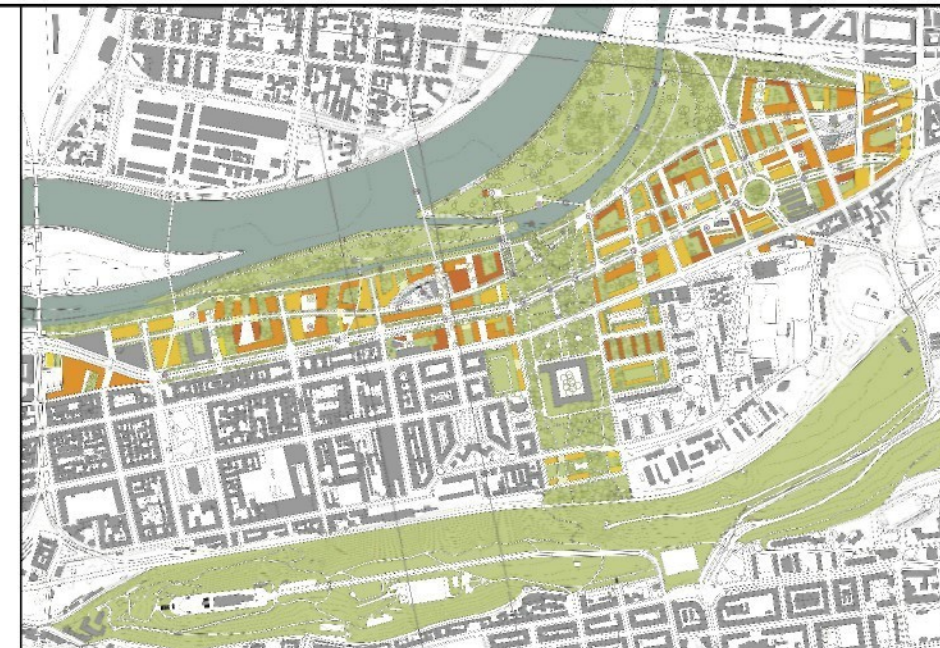
Terén ostrovů je snížen o dva až tři metry a to kvůli zvýšení kapacity koryta Vltavy při povodních. Protipovodňový val je ve výšce 189 m.n.m. a terén území je upraven tak, aby postupně nastoupal z výšky 187 m.n.m. na výšku valu.

Dalším zásahem je proražení průjezdů pod Libeňským mostem a to jak v místě posunuté Voctářovy ulice tak v místě nového kanálu.

ZELEŇ

Co se týče zeleně - ve většině ulic nové výstavby jsou vysazeny aleje nižších stromů, stejně jako v původním Karlíně. Alej je vysazena také podél pěší zóny, a to i v parku. Podél frekventovaných komunikací je navržena izolační zeleň, skládající se ze stromů a keřů. Střední části ostrovů jsou tvořeny přírodní nelesní zelení a loukami. Podél kanálů jsou plochy zeleně přístupné veřejnosti, sloužící k relaxaci. Ostatní plochy zeleně jsou parkově upravované. Mezi objekty je také několik ploch vymezených pro hřiště.

V parku navazujícím na Kaizlovy sady u Invalidovny jsou navrženy zpevněné plochy pro krátkodobé, demontovatelné objekty s občerstvením, toaletami atd. Na ostrově je také navrženo zařízení zahrnující restauraci a další služby.





TECHNICKÁ ZPRÁVA

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekty navržené zástavby by měly mít skeletové, stěnové i kombinované konstrukční systémy podle funkce a potřeby. Měly by být založeny do únosné zeminy nebo na plovoucích pilotech a to podle konkrétních hydrogeologických podmínek. Suterény by měly být navrženy s ohledem na hladinu podzemní vody.

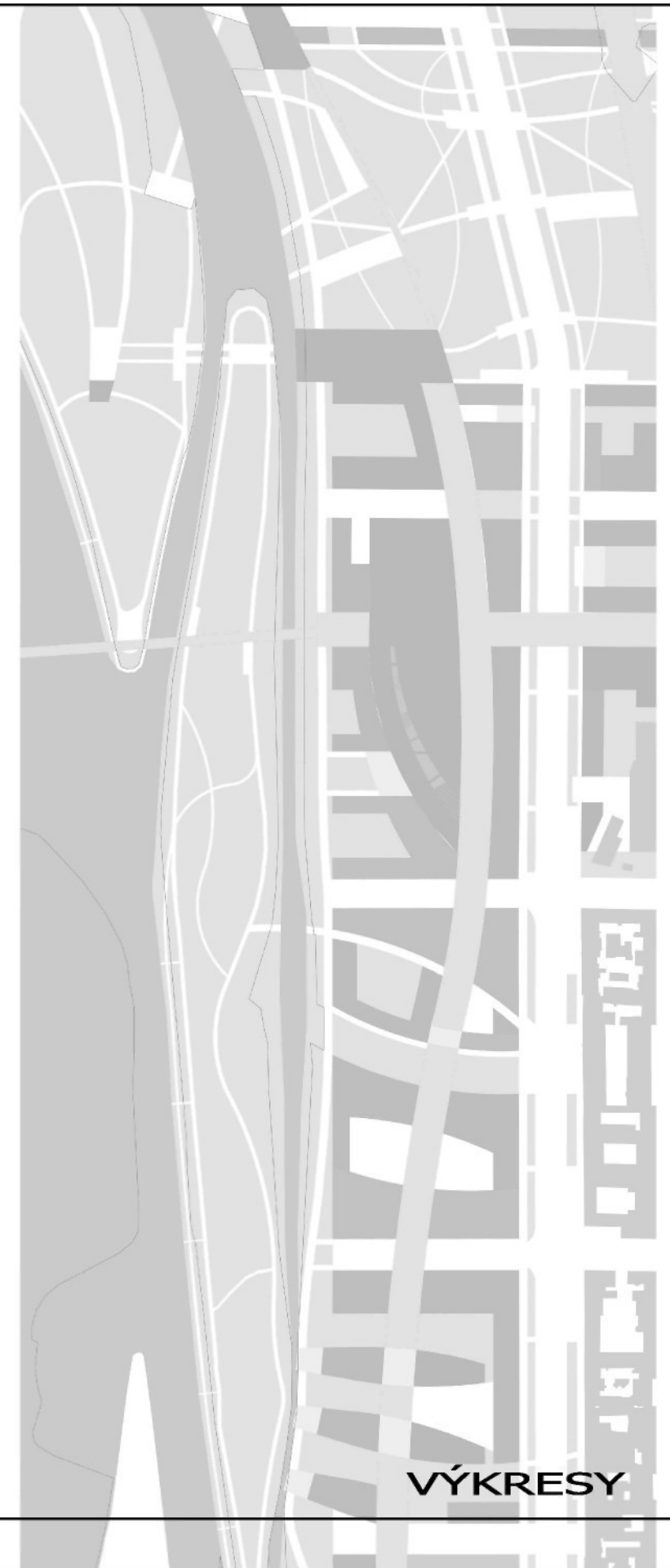
Komunikace mají šířky 12 - 17,5m a jejich povrch je asfaltový. Chodníky jsou široké převážně 4m, podél frekventovaných silnic jsou odděleny zelení. Chodníky jsou dlážděné, tak aby byly opticky oddělené cyklostezky. Pěší zóna má různou dlažbu. Chodníky a stezky v parcích jsou dlážděné, sypané pískem, štěrkem, nebo mají válcovaný povrch.

Stromy v chodnících jsou sázeny s odstupem 5 - 8m a zemina je osázena, nebo opatřena ochrannou mříží.

BILANCE PLOCH

Plochy podle funkcí (údaje v m2)							
	Bydlení	Obchod a služby	Administrativa	Veřejné vybavení	Ostatní		
Karlínská část	196 038	128 184	66 568	32 930	11 520		
Libeňská část	241 618	152 472	56 603	32 798	10 830		
Celkem	437 656	280 656	123 171	65 728	22 350		
Zeleň (údaje v m2)							
	Historické parky	Nové parky	Hřiště	Pobytová zeleň	Přírodní nelesní plochy	Louky	Izolační zeleň
	29 600	239 770	18 800	34 000	102 900	11 500	37 870
							474 440
Parkovací plochy (údaje v m2)							
	Parkovací plochy na povrchu	Parkovací plochy v podzemních garážích	Parkovací plochy celkem				
Karlínská část	4 500	223 800	228 300				
Libeňská část	11 600	173 900	185 500				
Celkem	16 100	397 700	413 800				
Počty parkovacích míst							
	Parkovací místa na povrchu	Parkovací místa v podzemních garážích	Parkovací místa celkem				
Karlínská část	225	8 136	8 361				
Libeňská část	582	6 956	7 538				
Celkem	807	15 092	15 899				

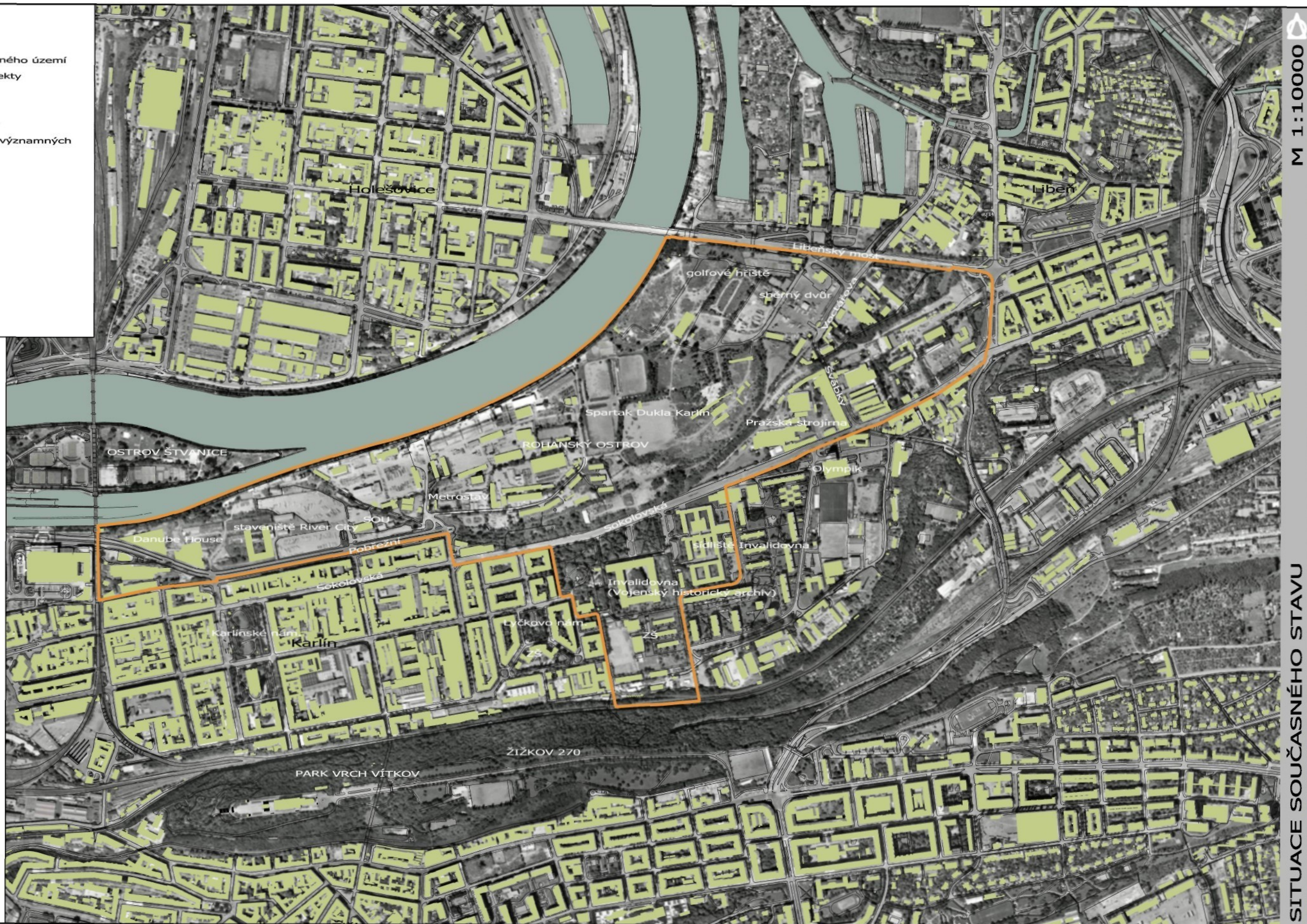




VÝKRESY

LEGENDA

- hranice řešeného území
- stávající objekty
- řeka Vltava
- Libeň názvy čtvrtí
- Žižkov místní názvy
- golfové názvy ulic a významných objektů





M 1:100000

LEGENDA

OBYTNÁ ÚZEMÍ

- čistě obytné
- všeobecně obytné

SMÍŠENÁ ÚZEMÍ

- městského typu
- obchodu a služeb

ZVLÁŠTNÍ

- městského jádra
- nerušící výroby
- sportu
- administrativy
- ostatní

VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

- školy
- armáda a bezpečnost

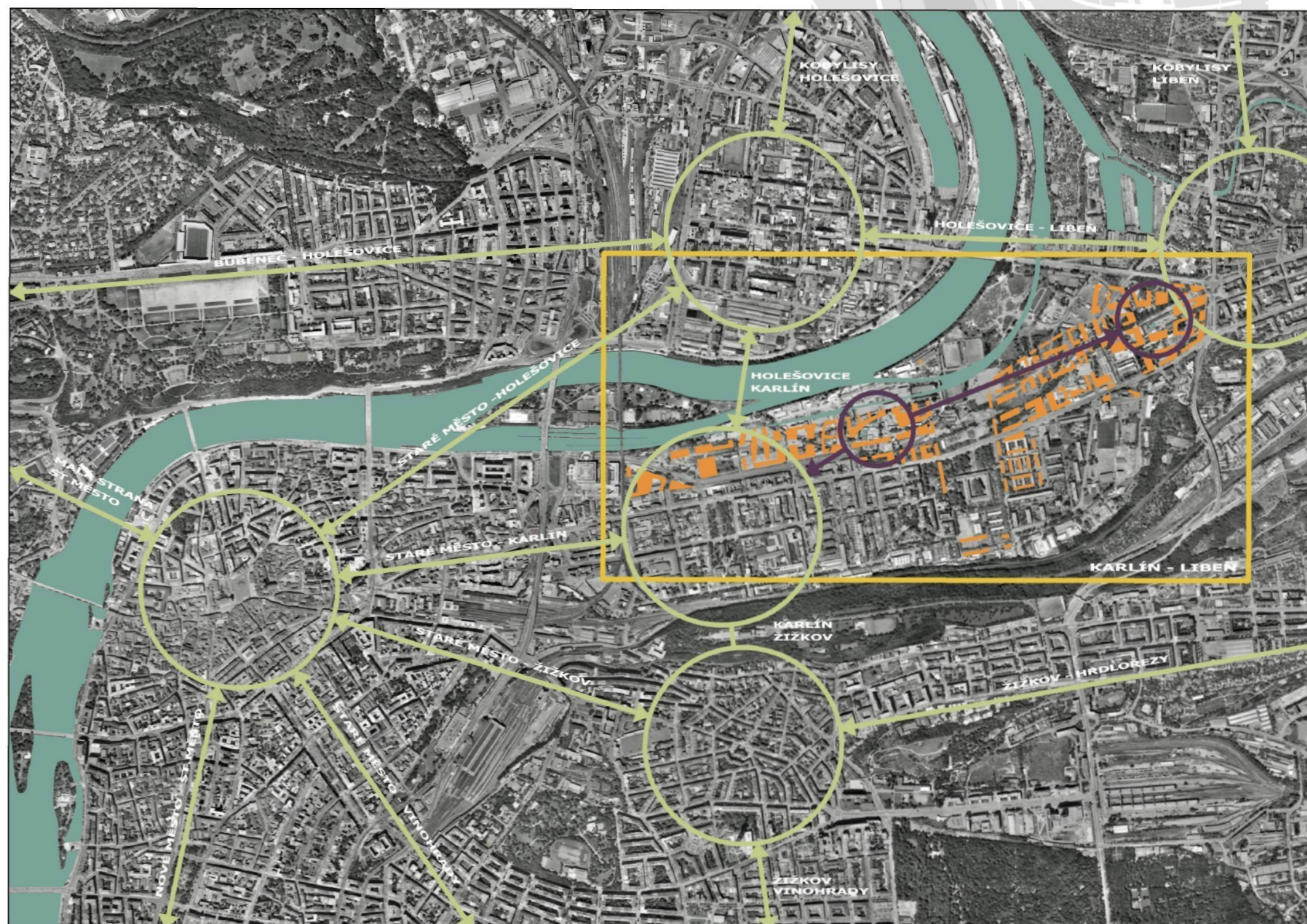
DOPRAVA

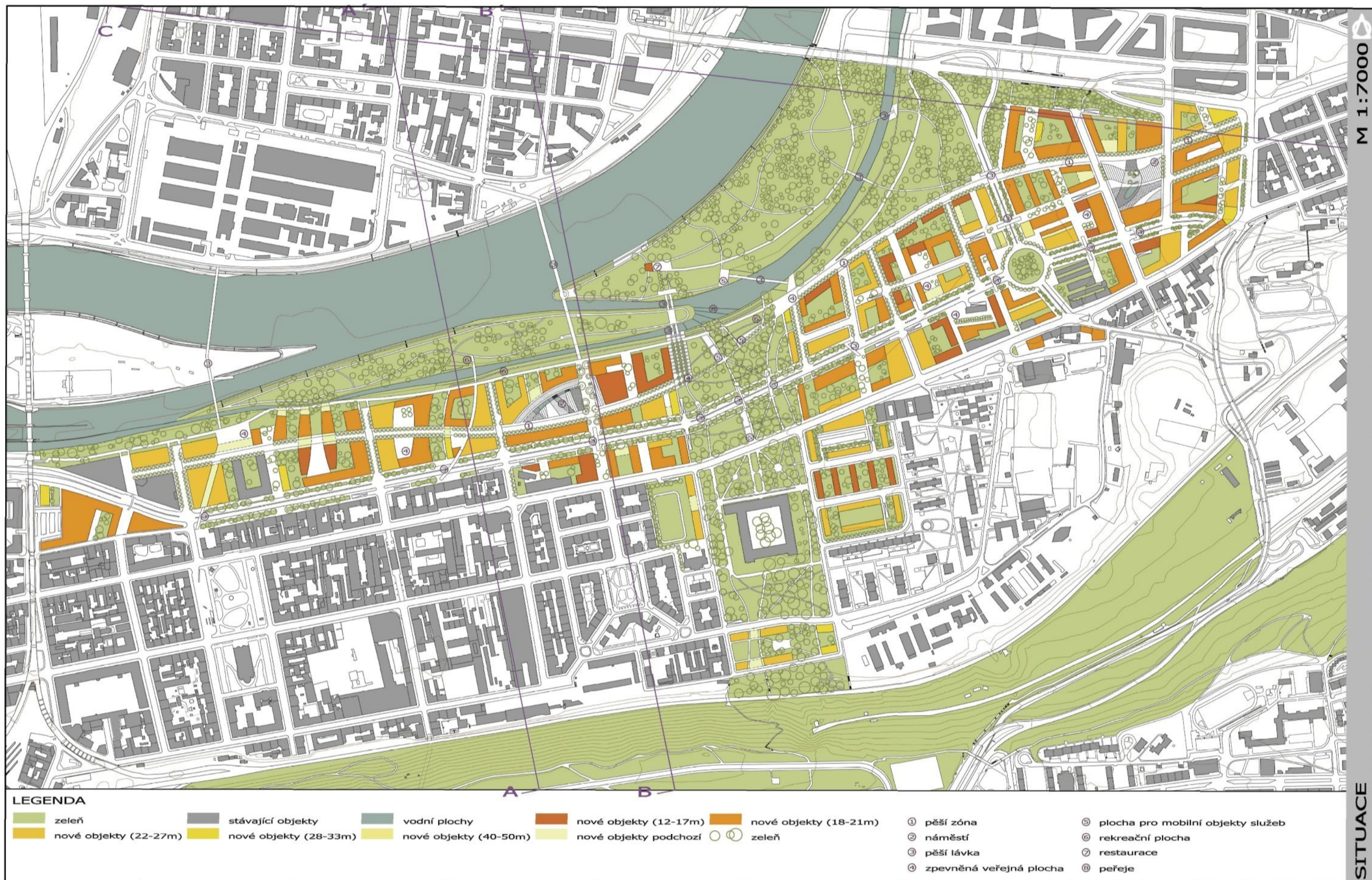
- vybrané komunikace
- železnice

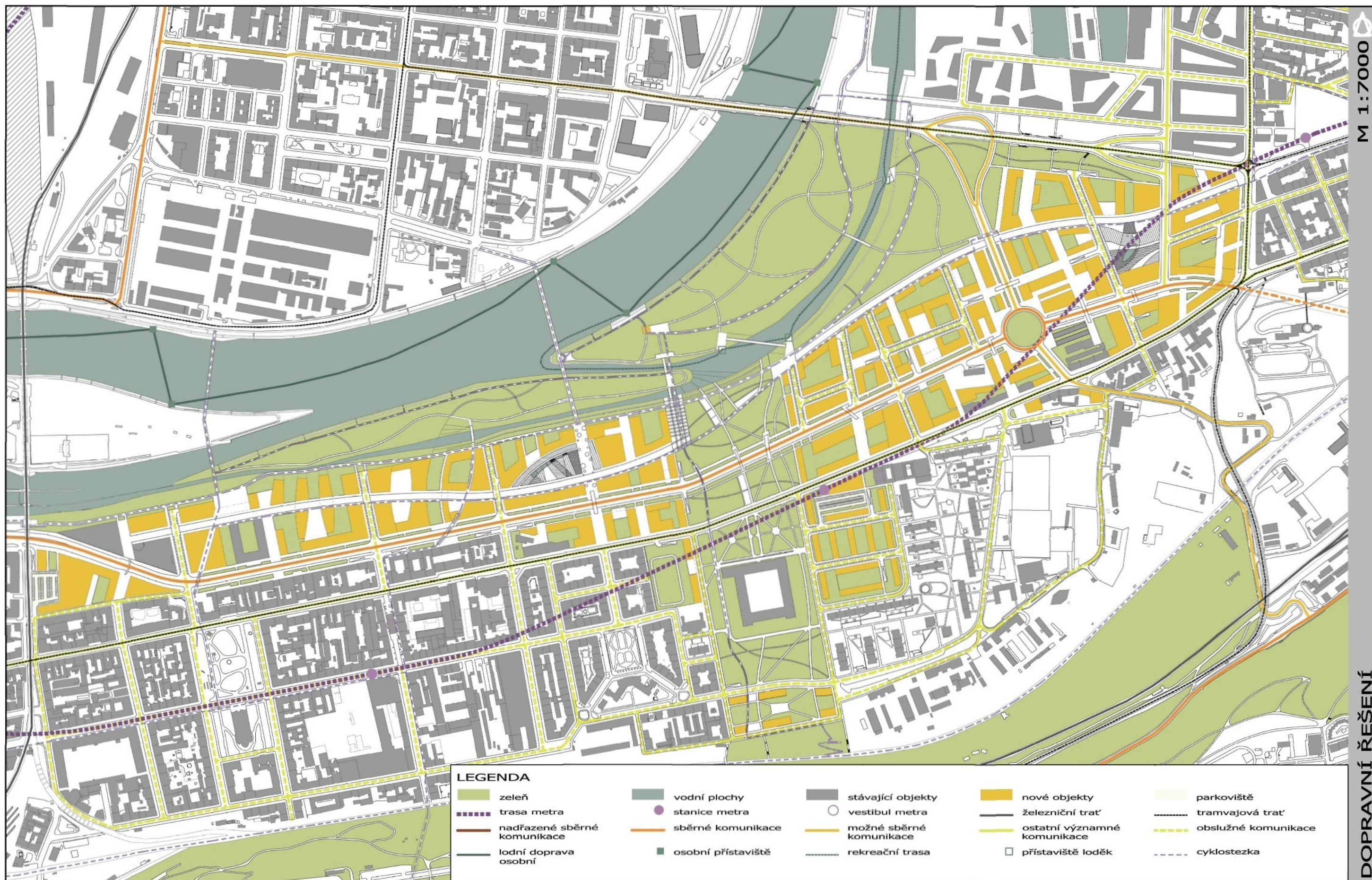
KRAJINA A ZELEŇ

- parkoviště
- přírodní plochy
- parky a zahrady
- rekreační zeleň
- vodní plochy

FUNKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ







M 1:7000

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ



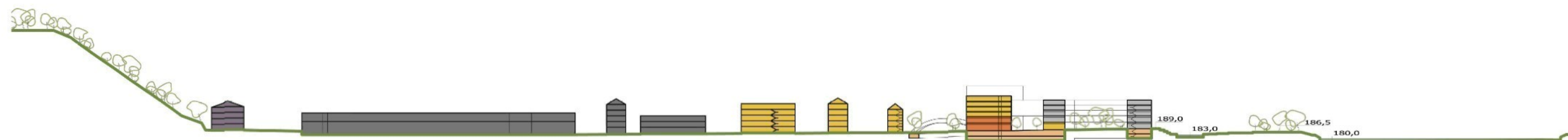


M 1:7000

HALVNÍ PĚŠÍ TAHY

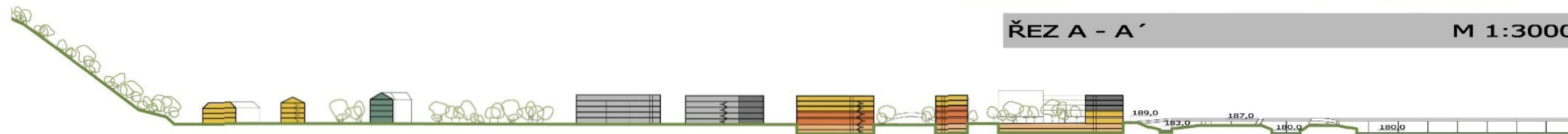
LEGENDA

	významné pěší tahy		veřejná prostranství		spojovací pěší tahy		vodní plochy
	zeleň		stávající objekty		nové objekty (12-17m)		nové objekty (18-21m)
	nové objekty (22-27m)		nové objekty (28-33m)		nové objekty (40-50m)		nové objekty podchozí



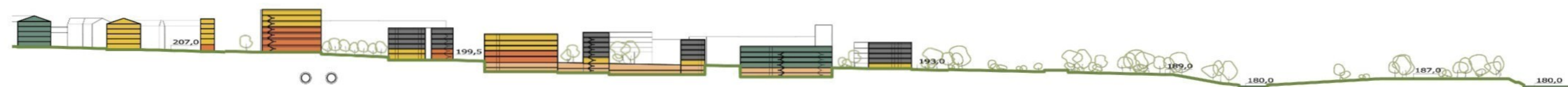
ŘEZ A - A'

M 1:3000



ŘEZ B - B'

M 1:3000



ŘEZ C - C'

M 1:3000



LEGENDA

čistě obytné	všeobecně obytné	smíšené městské
obchod a služby	školy	podzemní garáže
ostatní	zeleň	úroveň terénu

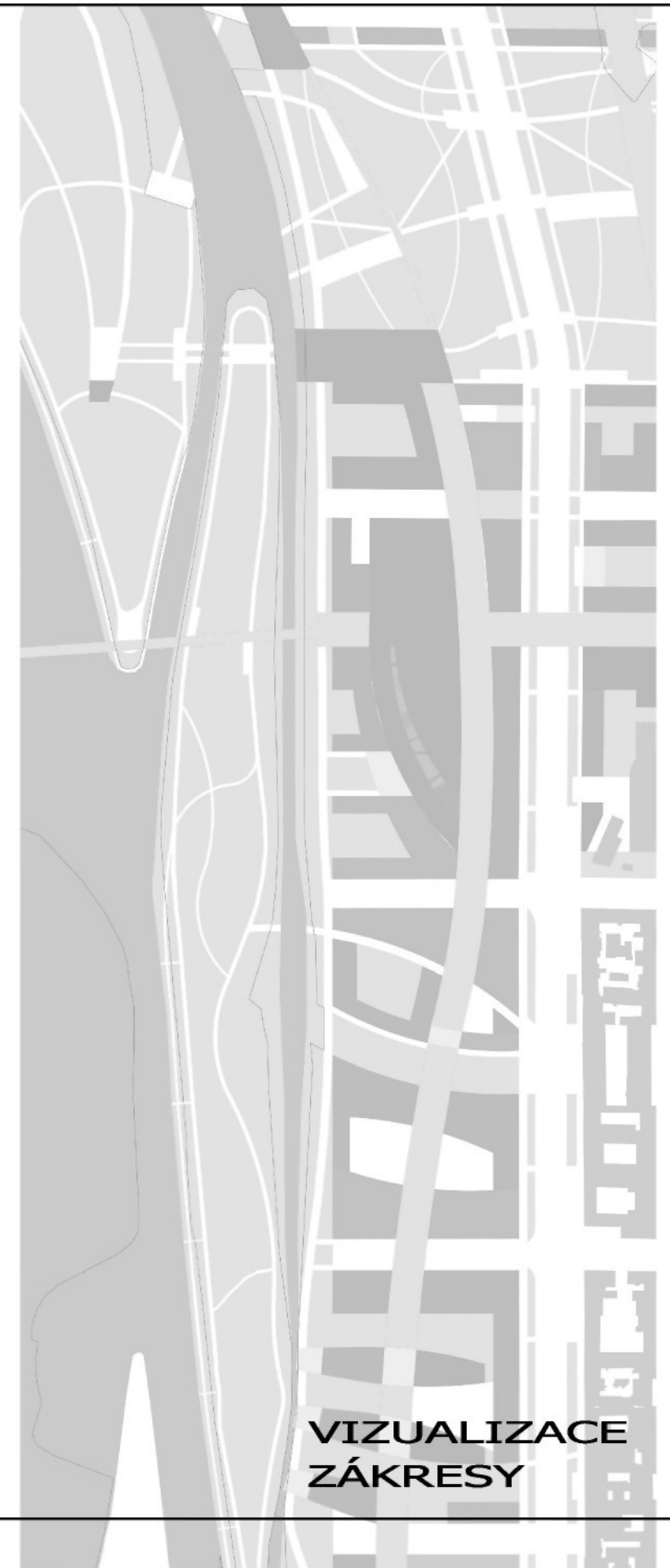
LEGENDA

 parkové plochy	 hist. parky a zahrady	 louky	 izolační zeleň
 přírodní nelesní plochy	 les	 hřiště	 pobytová zeleň
 stromořadí	 izolační výsadba	 skupinová výsadba	 solitery
 vodní plochy	 stávající objekty	 nové objekty	

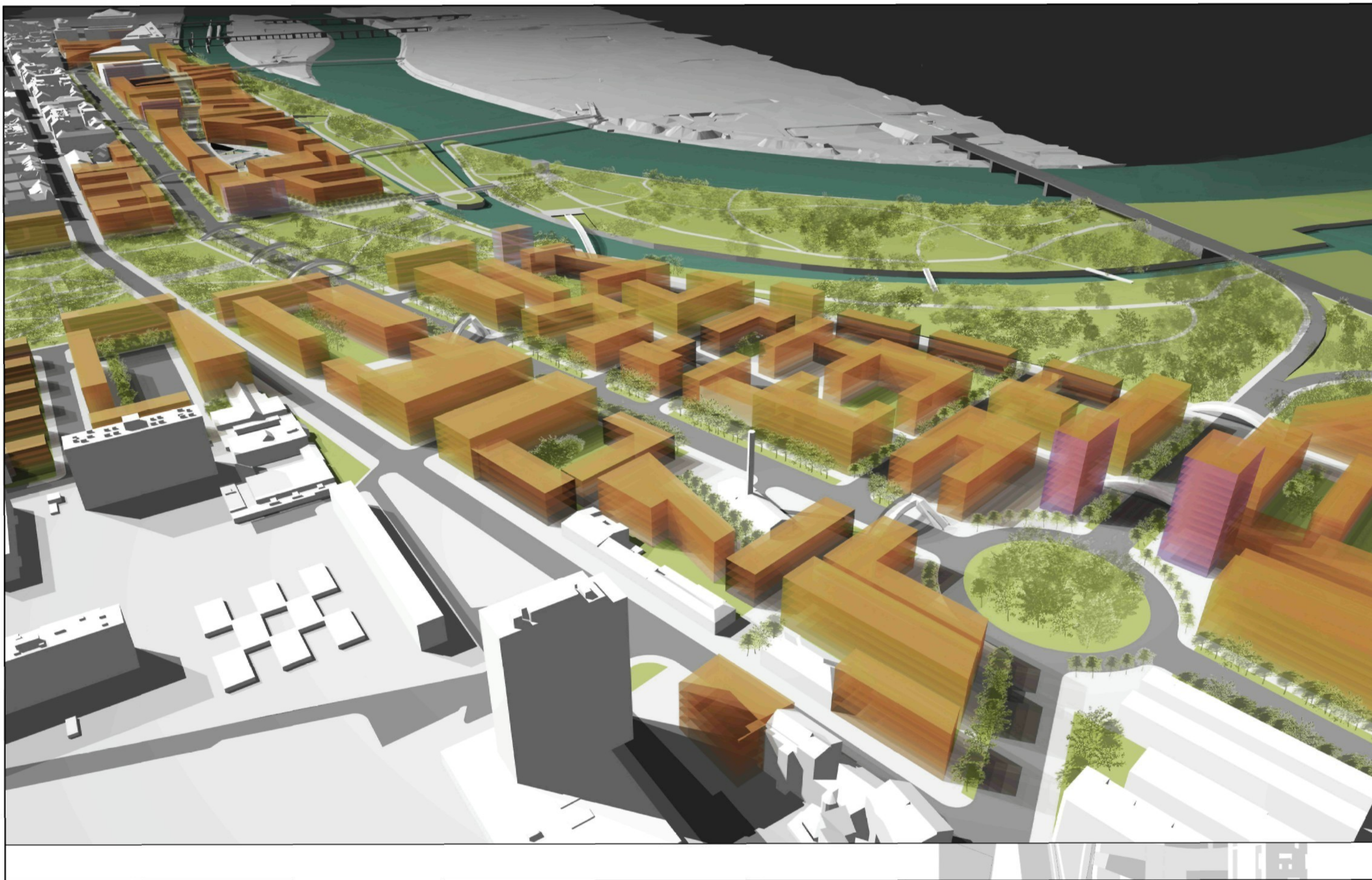


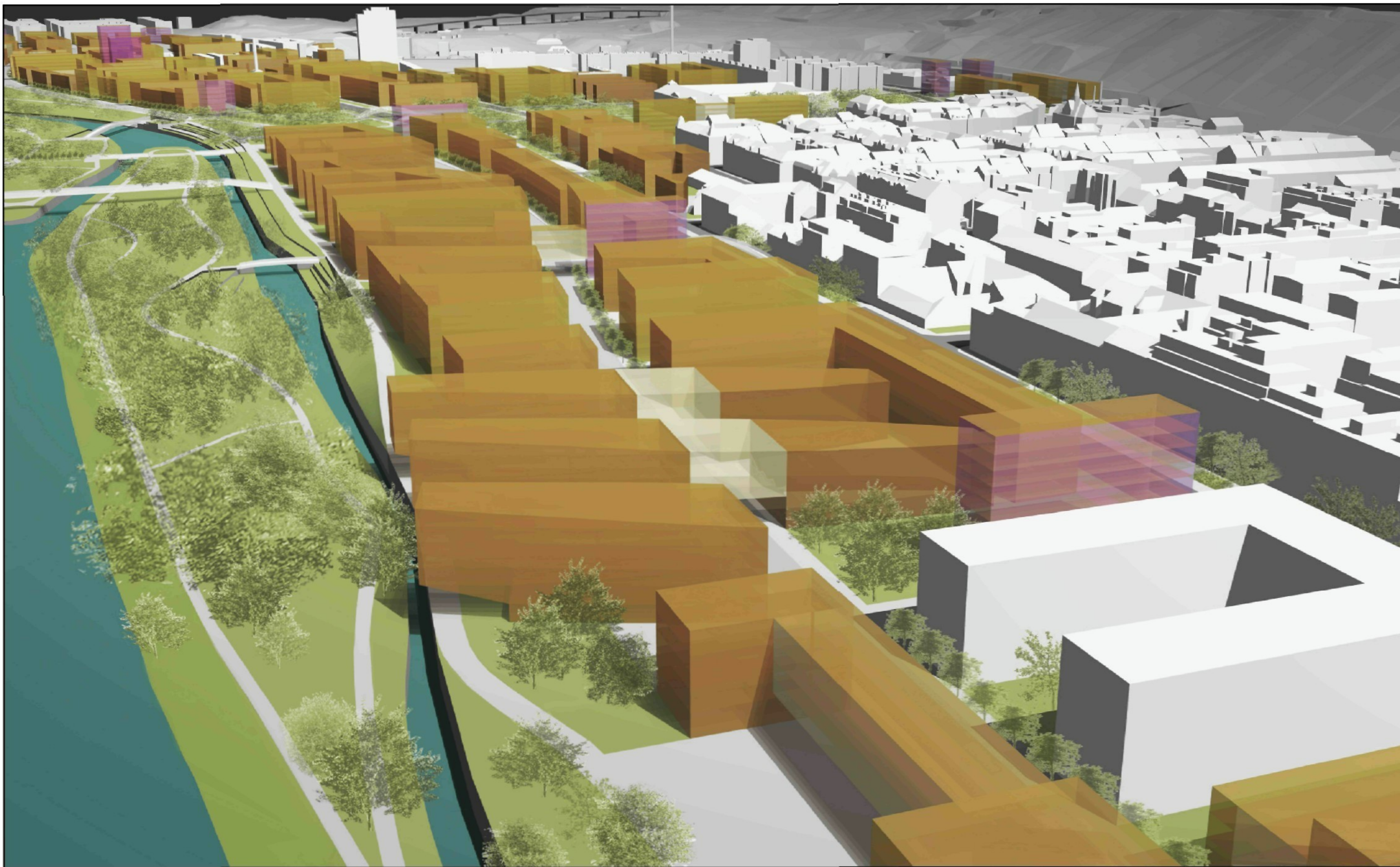
ŘEŠENÍ ZELENĚ A TERÉNNÍCH ÚPRAV

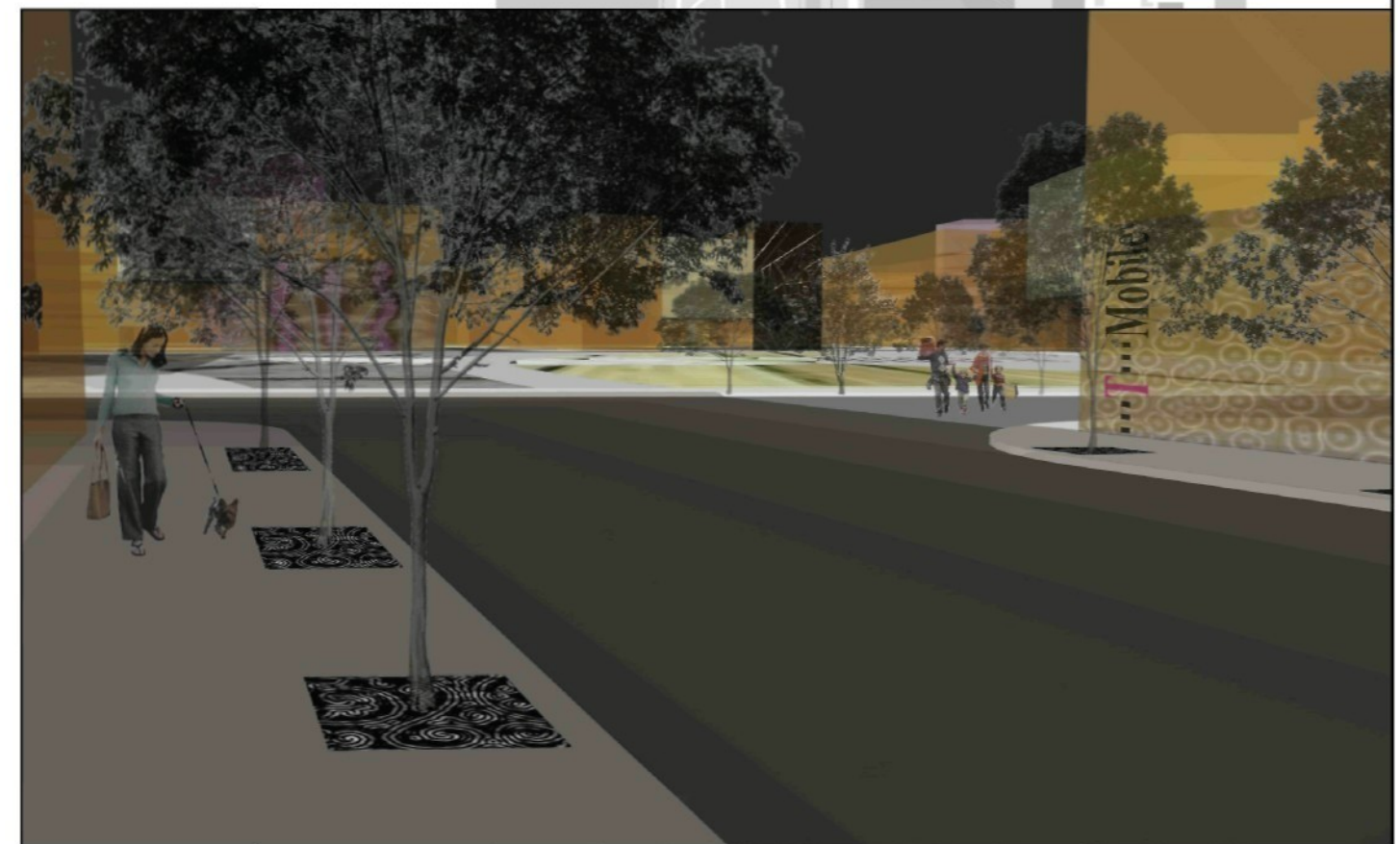
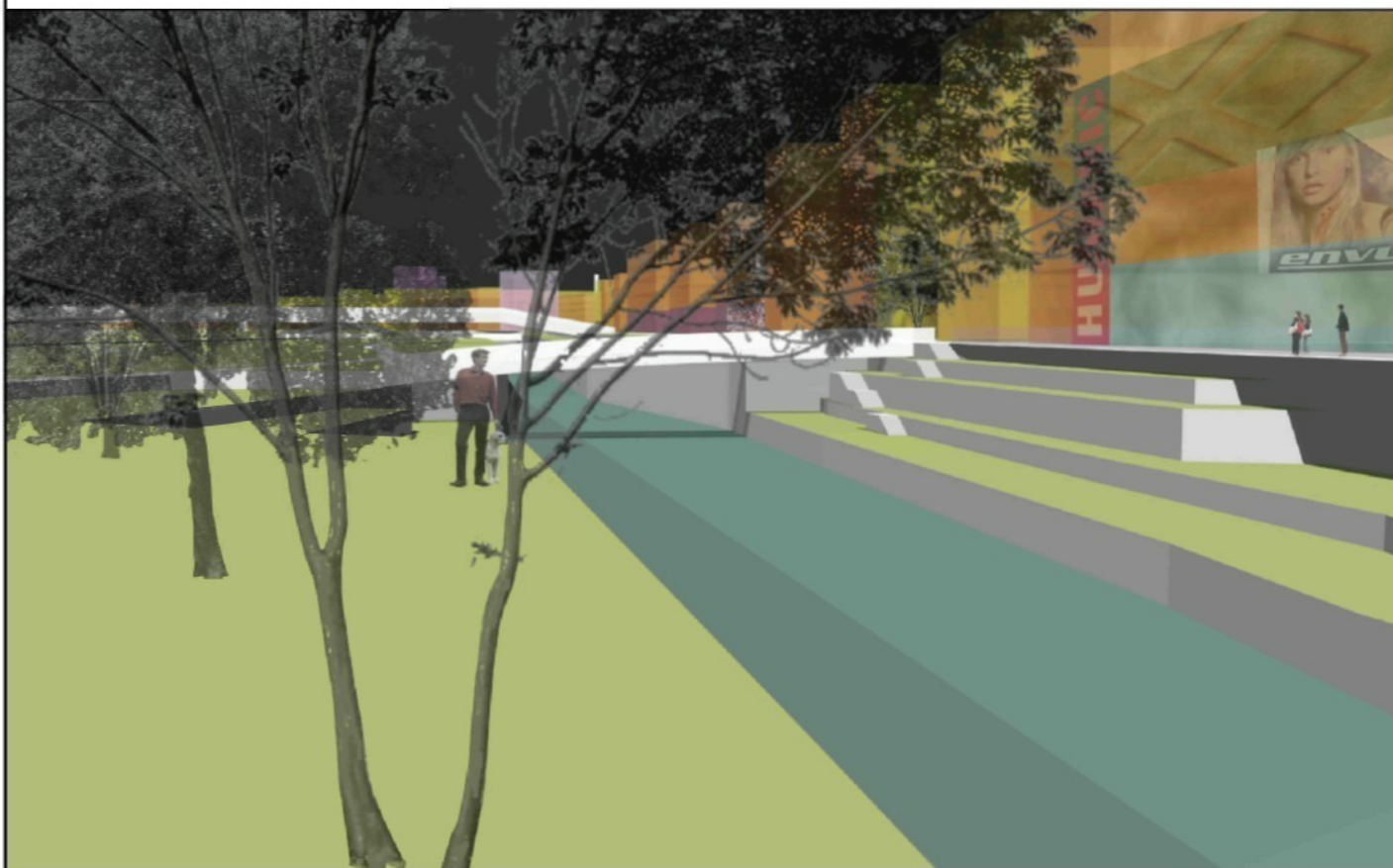
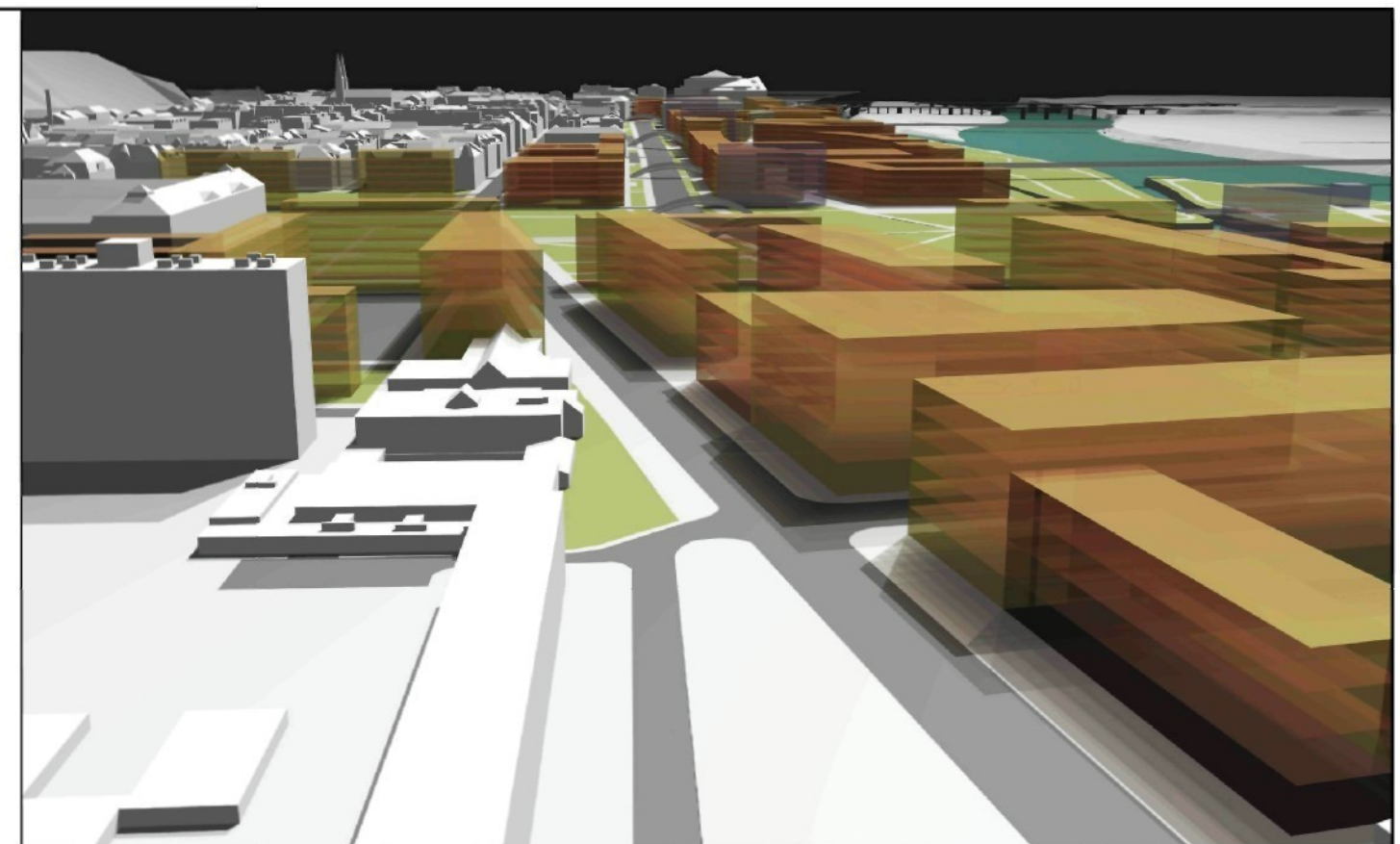
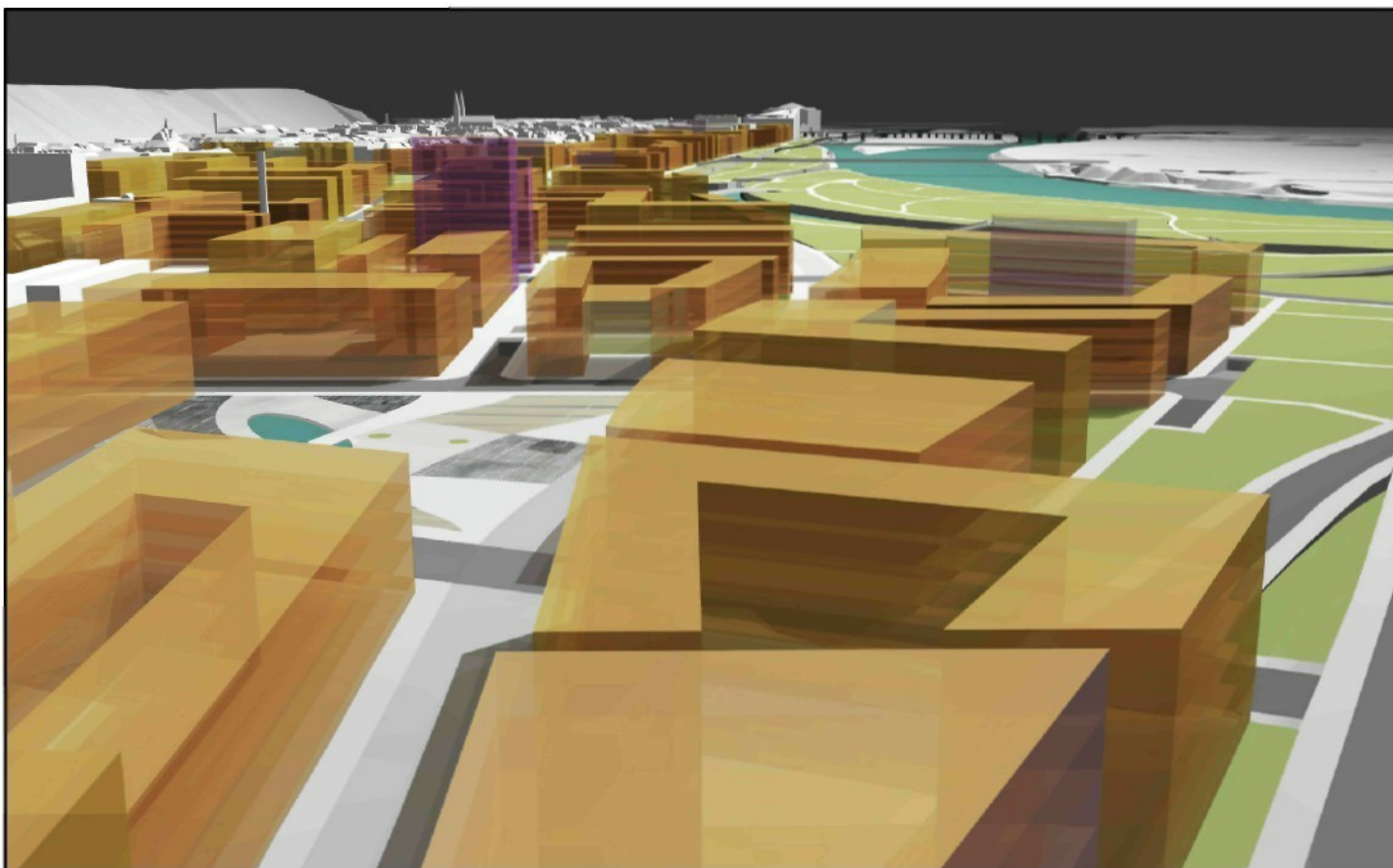
M 1:7000



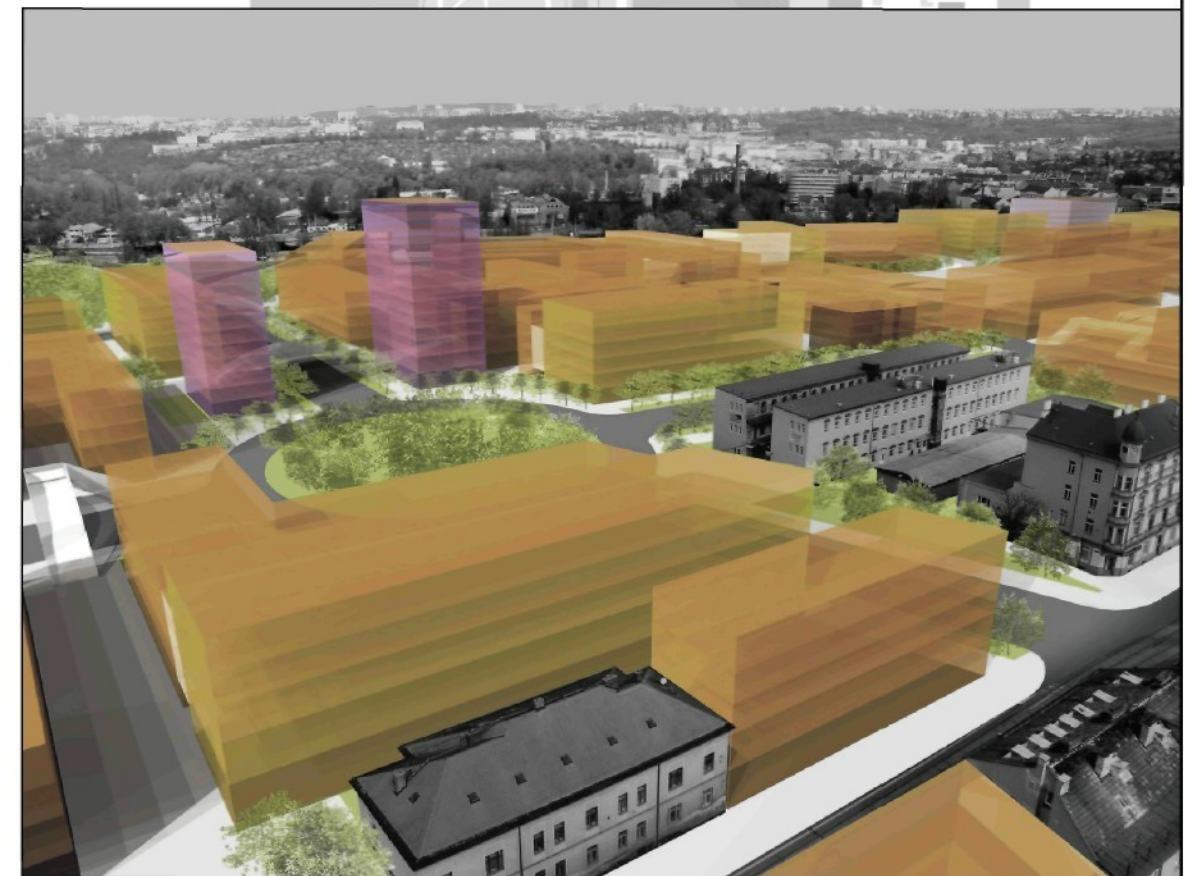
VIZUALIZACE
ZÁKRESY













M 1:5000

SITUACE SOUČASNÉHO STAVU

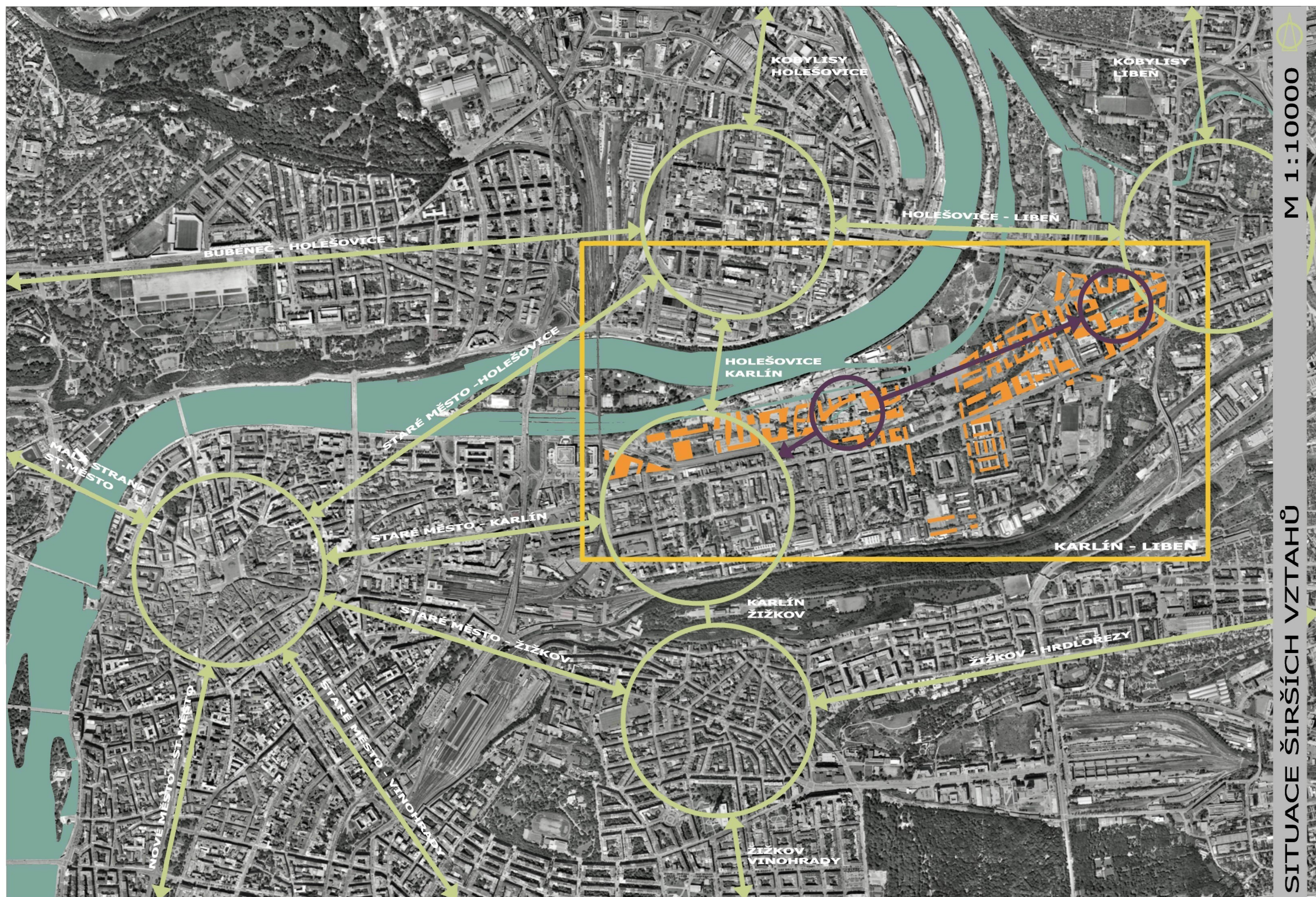
- LEGENDA**
- hranice řešeného území
 - stávající objekty
 - řeka Vltava
 - Libeň názvy čtvrtí
 - Žižkov místní názvy
 - golfové názvy ulic a významných objektů



FOTOGRAFIE MÍSTA



PANORAMA KARLÍNA



LEGENDA

OBYTNÁ ÚZEMÍ

- čistě obytné
- všeobecně obytné

SMÍŠENÁ ÚZEMÍ

- městského typu
- obchodu a služeb

- městského jádra
- nerušící výroby
- sportu
- administrativy
- ostatní

ZVLÁŠTNÍ

- školy
- armáda a bezpečnost
- vybrané komunikace
- železnice

VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

- školy
- armáda a bezpečnost

DOPRAVA

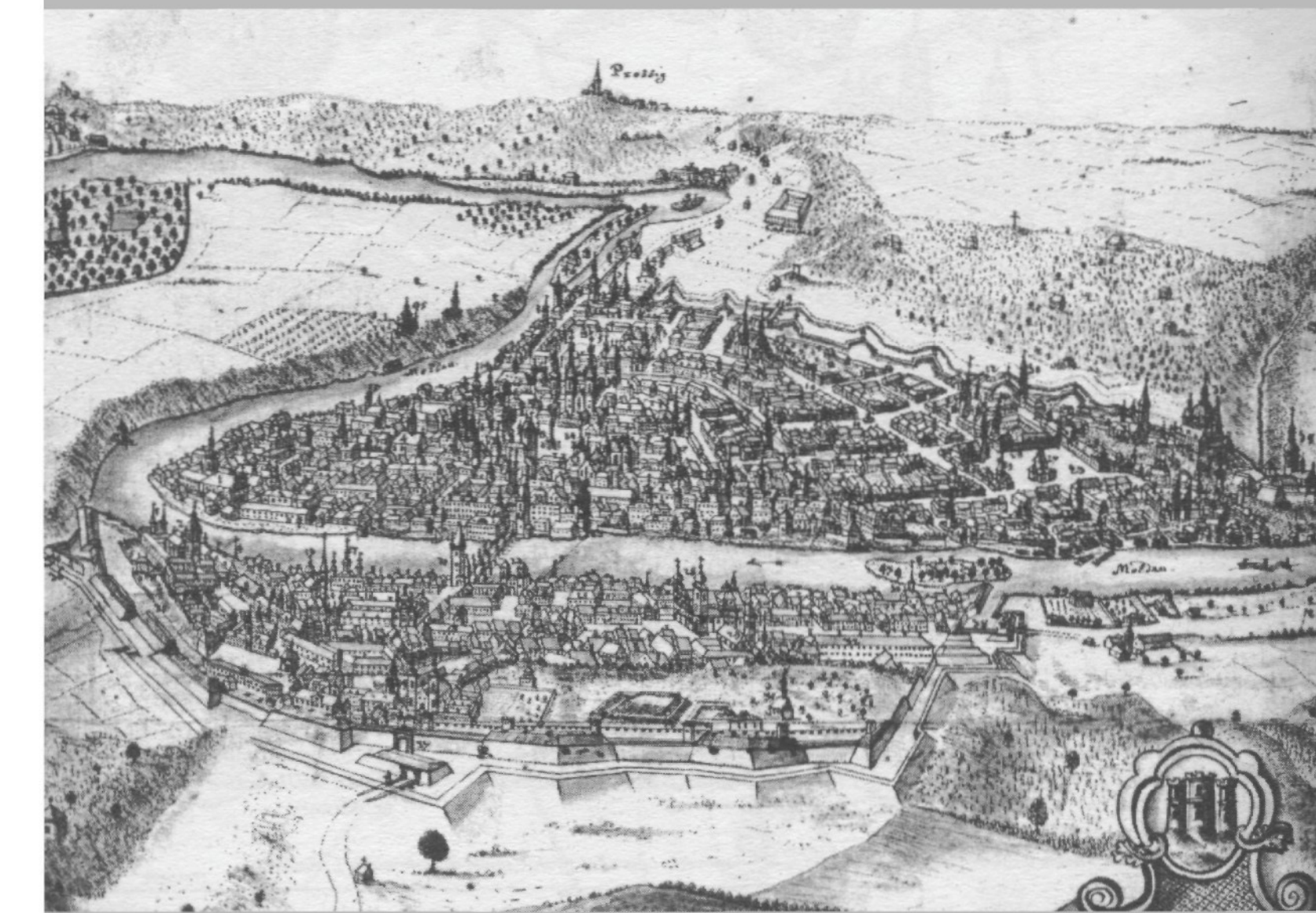
- vybrané komunikace
- železnice

- parkoviště

KRAJINA A ZELEN

- přírodní plochy
- parky a zahrady
- rekreační zeleň
- vodní plochy

HISTORIE KARLÍNA



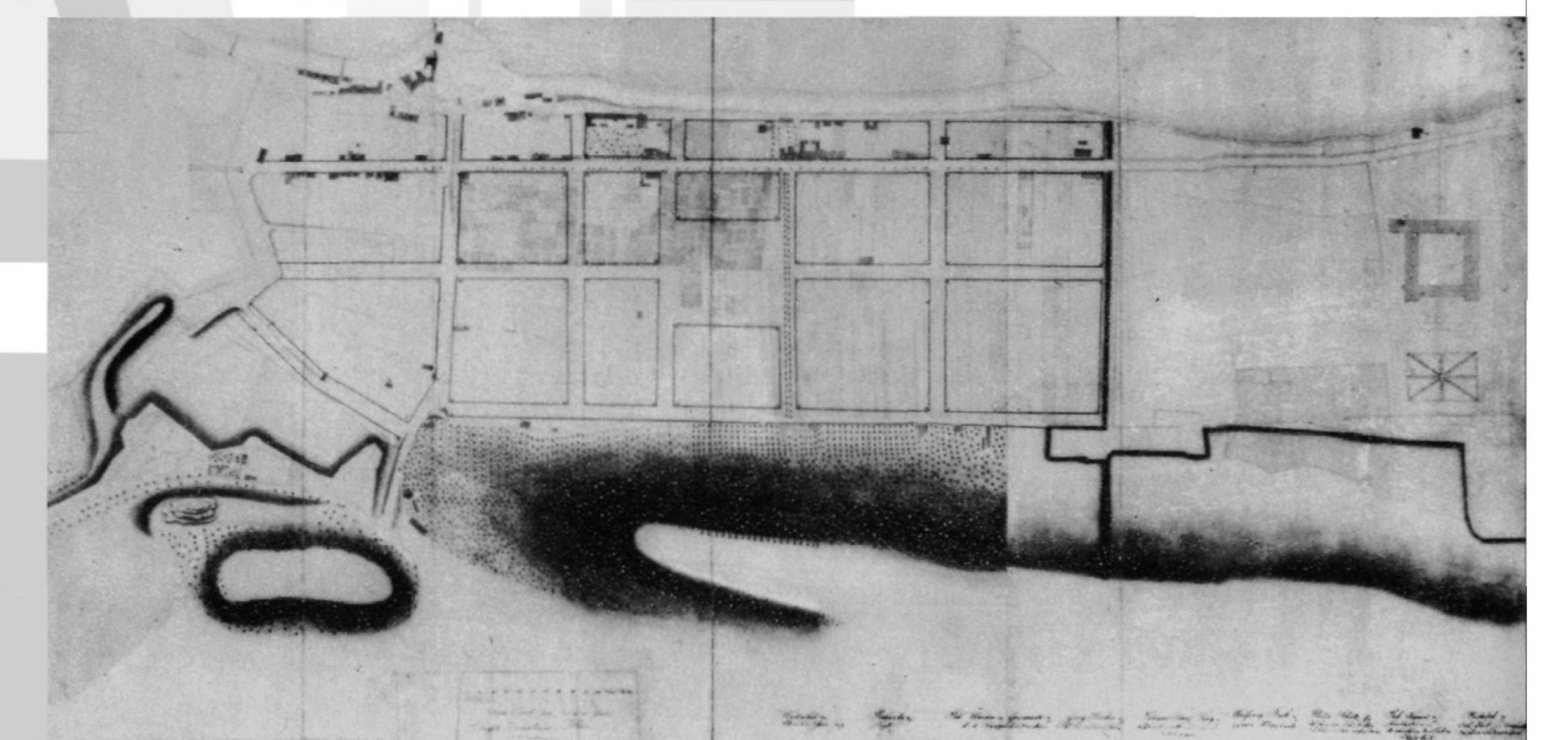
PRAHA POL.18.STOLETÍ



30.LÉTA 19.STOLETÍ



KARLÍNSKÝ PŘÍSTAV PŘED 1898



NÁVRH PLÁNU KARLÍNA 1817

HISTORICKÉ OBJEKTY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



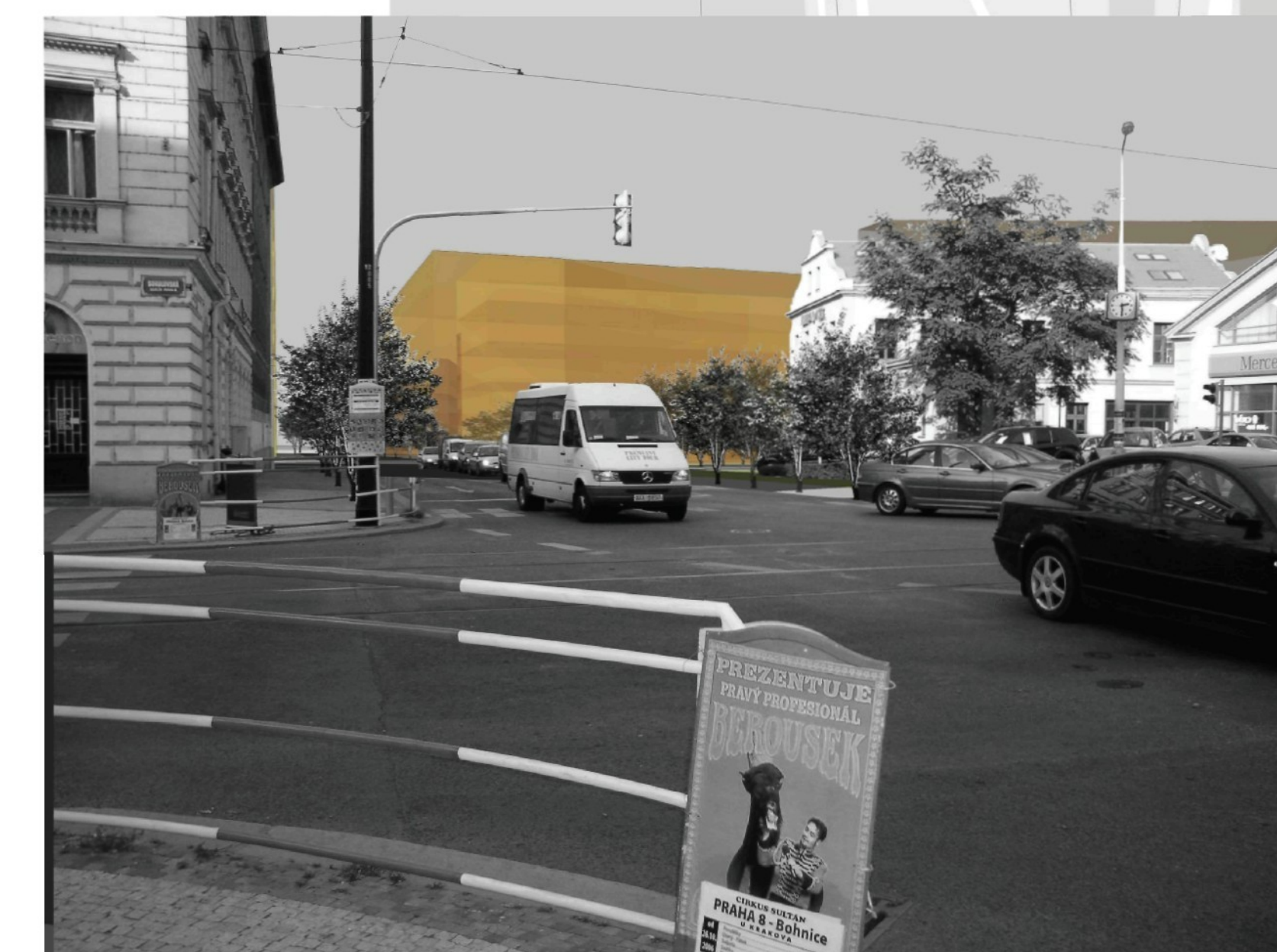
KARLÍNSKÁ VOZOVNA



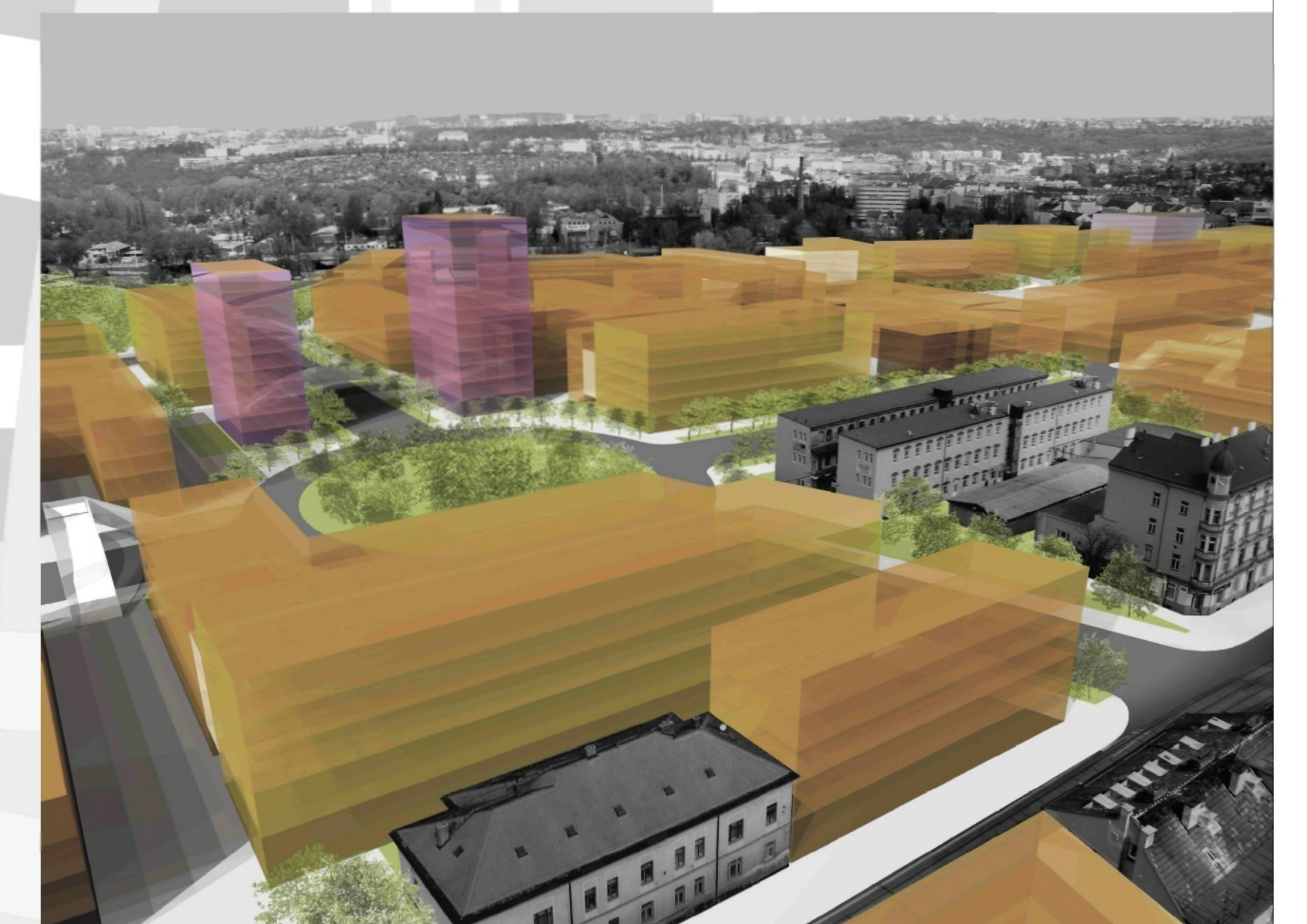
KŘÍŽÍKOVA VOZOVNA

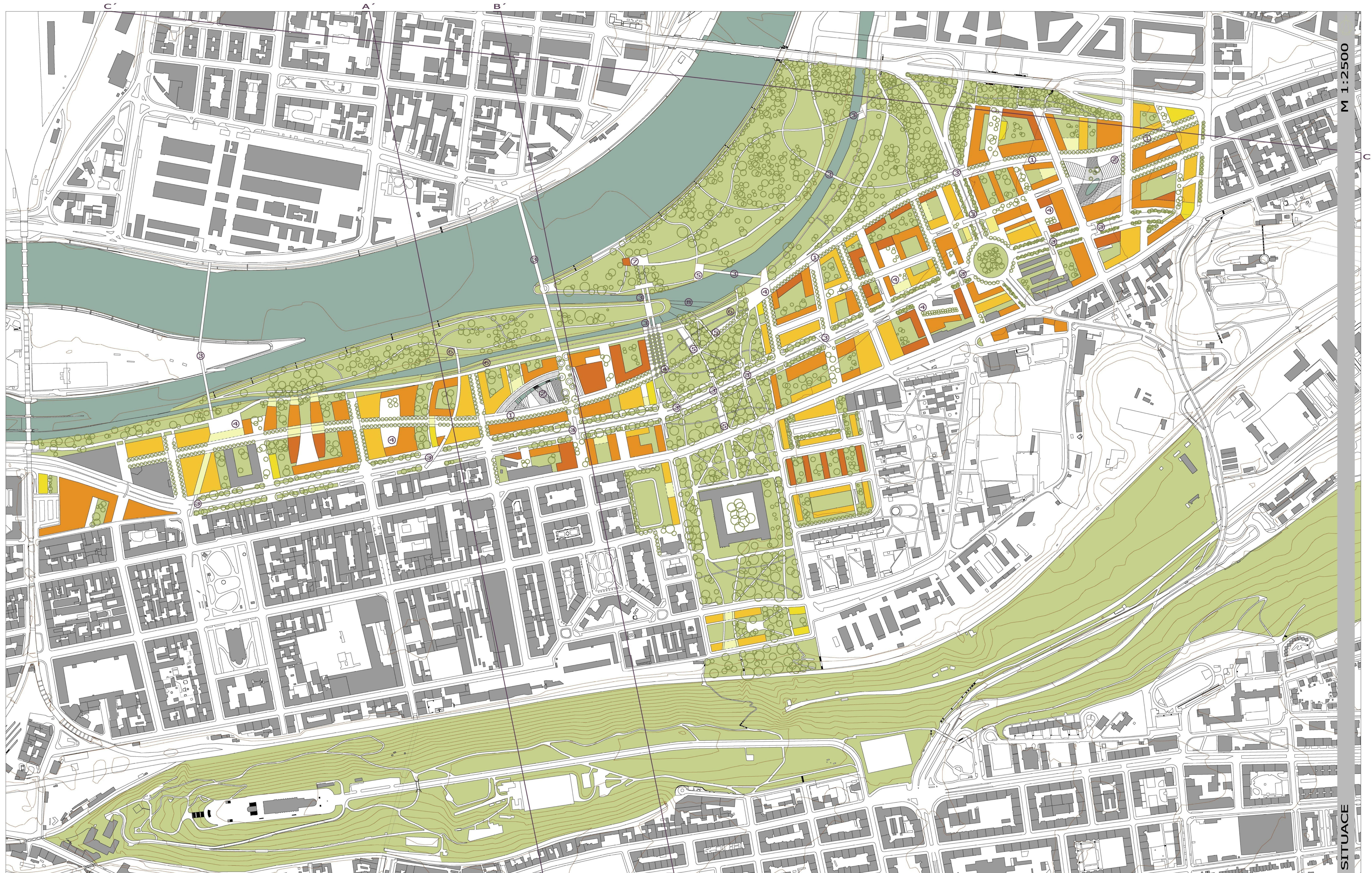


INVALIDOVNA



ZÁKRESY

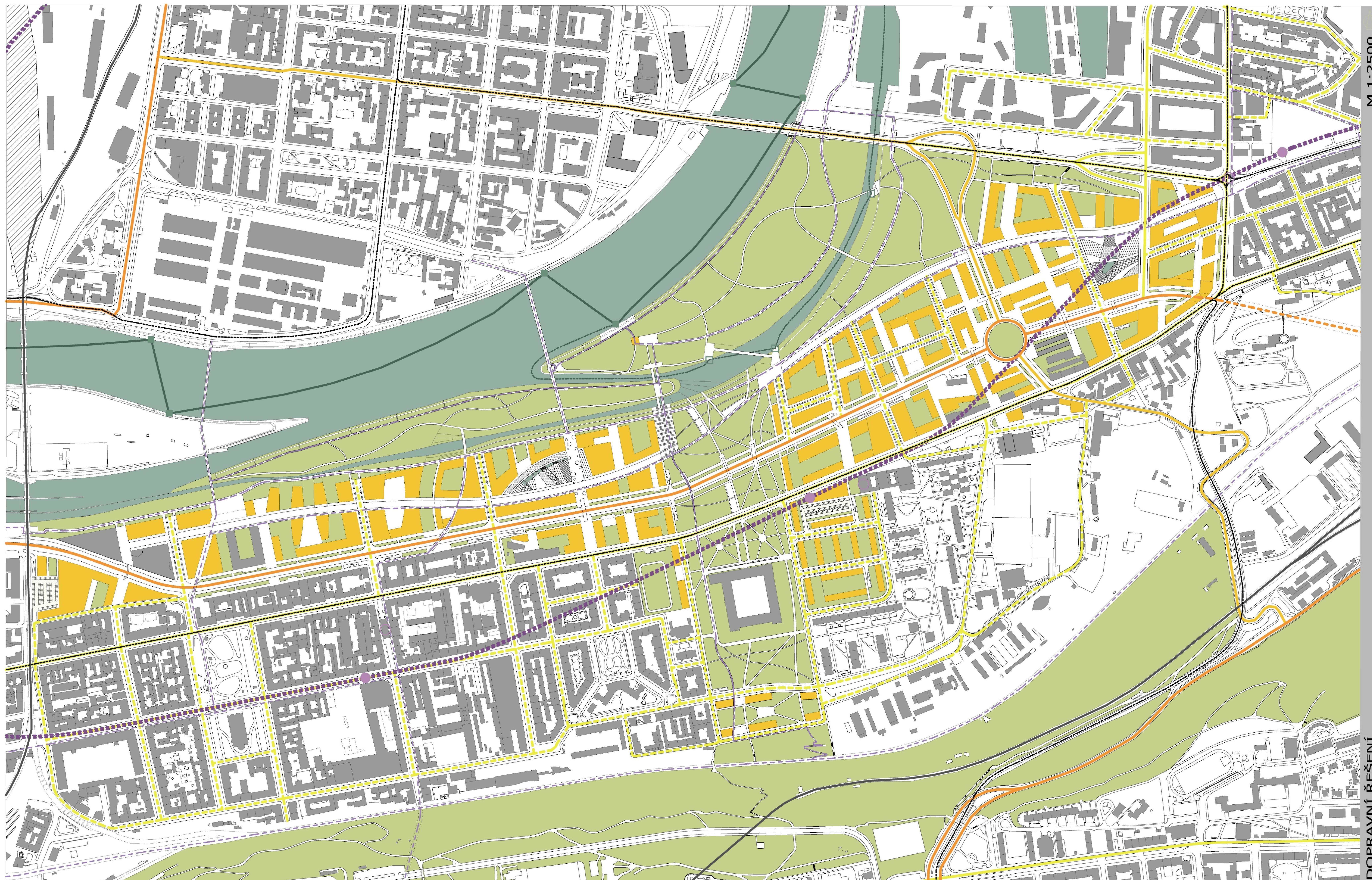




LEGENDA

	zelen		stávající objekty		vodní plochy		nové objekty (12-17m)		nové objekty (18-21m)
	nové objekty (22-27m)		nové objekty (28-33m)		nové objekty (40-50m)		nové objekty podchozí		zelen

- | | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| ① pěší zóna | ⑤ plocha pro mobilní objekty služeb |
| ② náměstí | ⑥ rekreační plocha |
| ③ pěší lávka | ⑦ restaurace |
| ④ zpevněná veřejná plocha | ⑧ peřeje |

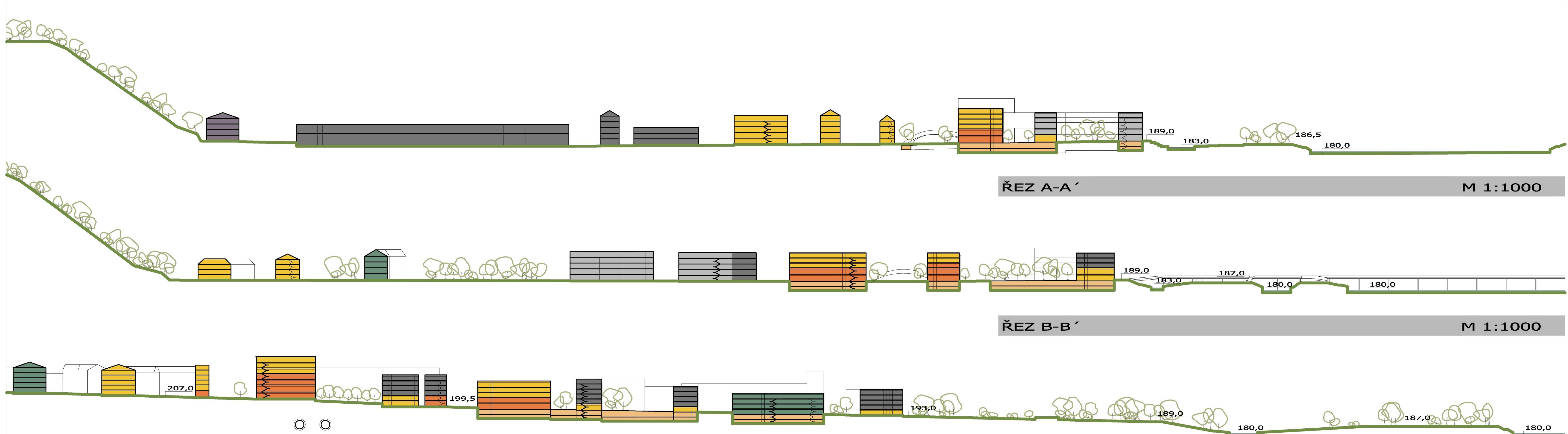


M 1:2500

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

LEGENDA

	zeleň		vodní plochy		stávající objekty		nové objekty		parkoviště
	trasa metra		stanice metra		vestibul metra		železniční trať		tramvajová trať
	nadřazené sběrné komunikace		sběrné komunikace		možné sběrné komunikace		ostatní významné komunikace		obslužné komunikace
	lodní doprava osobní		osobní přístaviště		rekreační trasa		přístaviště loděk		cyklostezka



LEGENDA

- | | | |
|-----------------|------------------|-----------------|
| čistě obytné | všeobecně obytné | smíšené městské |
| obchod a služby | školy | podzemní garáže |
| ostatní | zeleň | úroveň terénu |

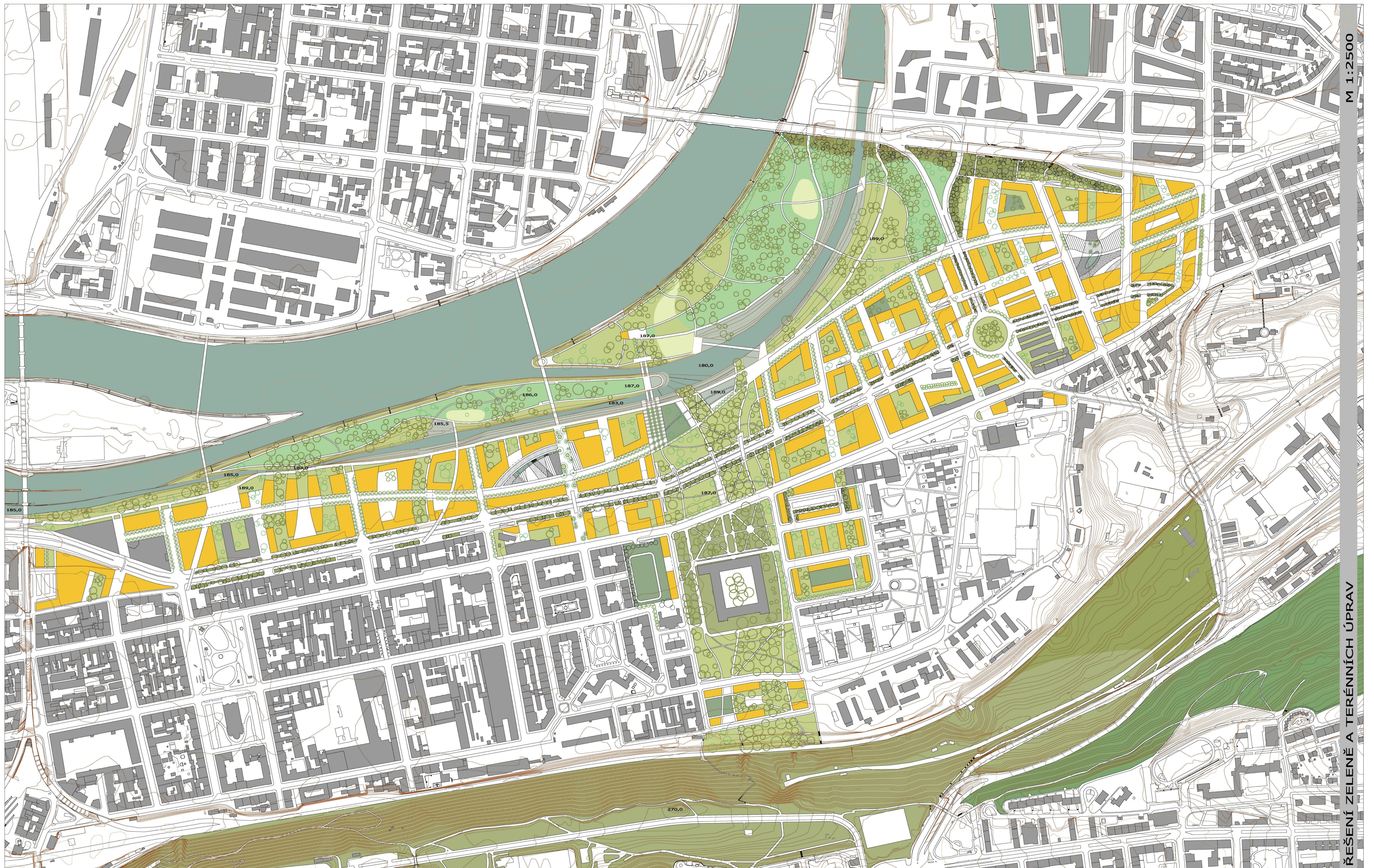


LEGENDA

- | | | | |
|-------------------------------|------------------------------|-------------------|--------------|
| metro | zeleň | vodní plochy | nové objekty |
| podzemní garáže jednopodlažní | podzemní garáže dvoupodlažní | stávající objekty | |

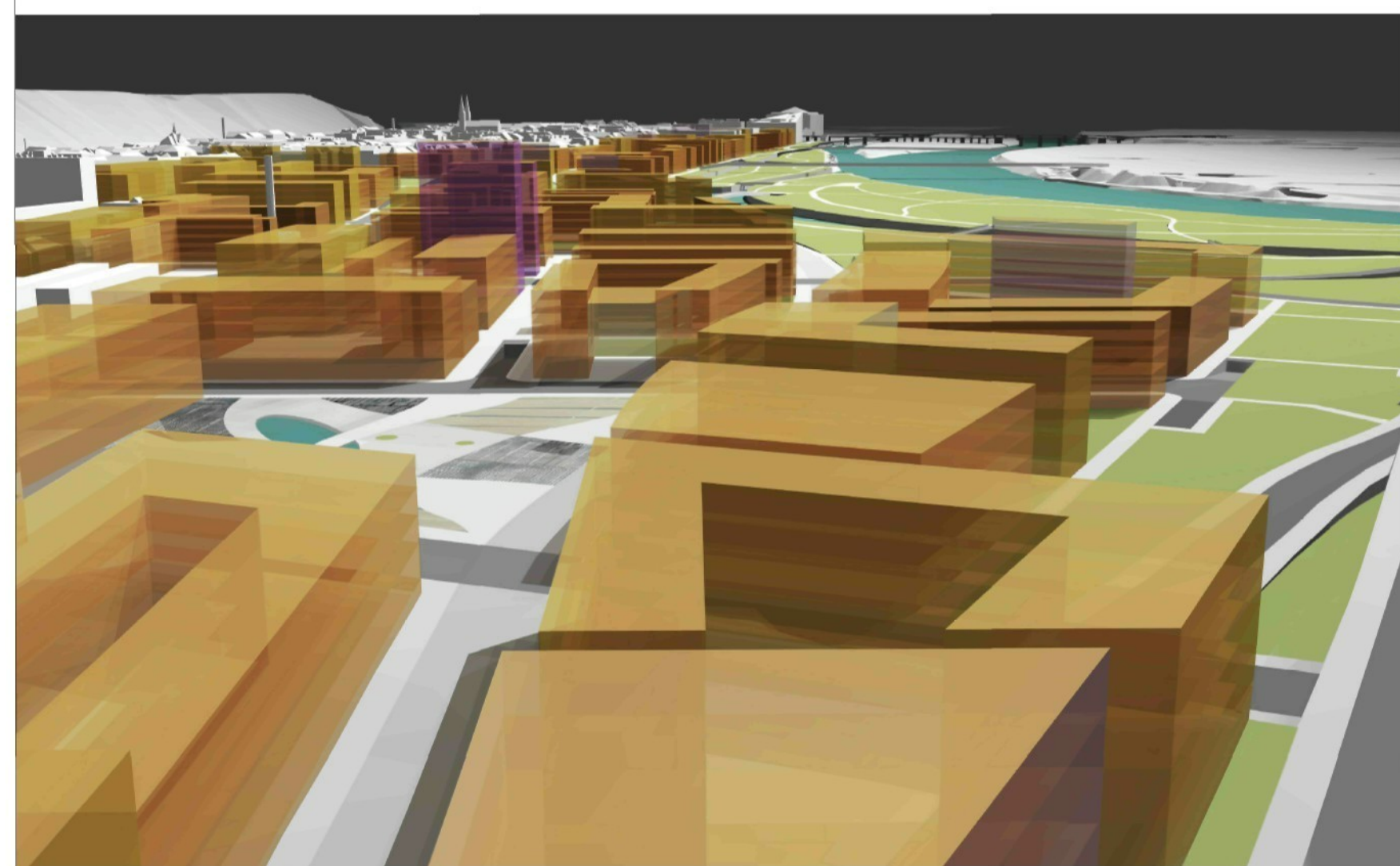
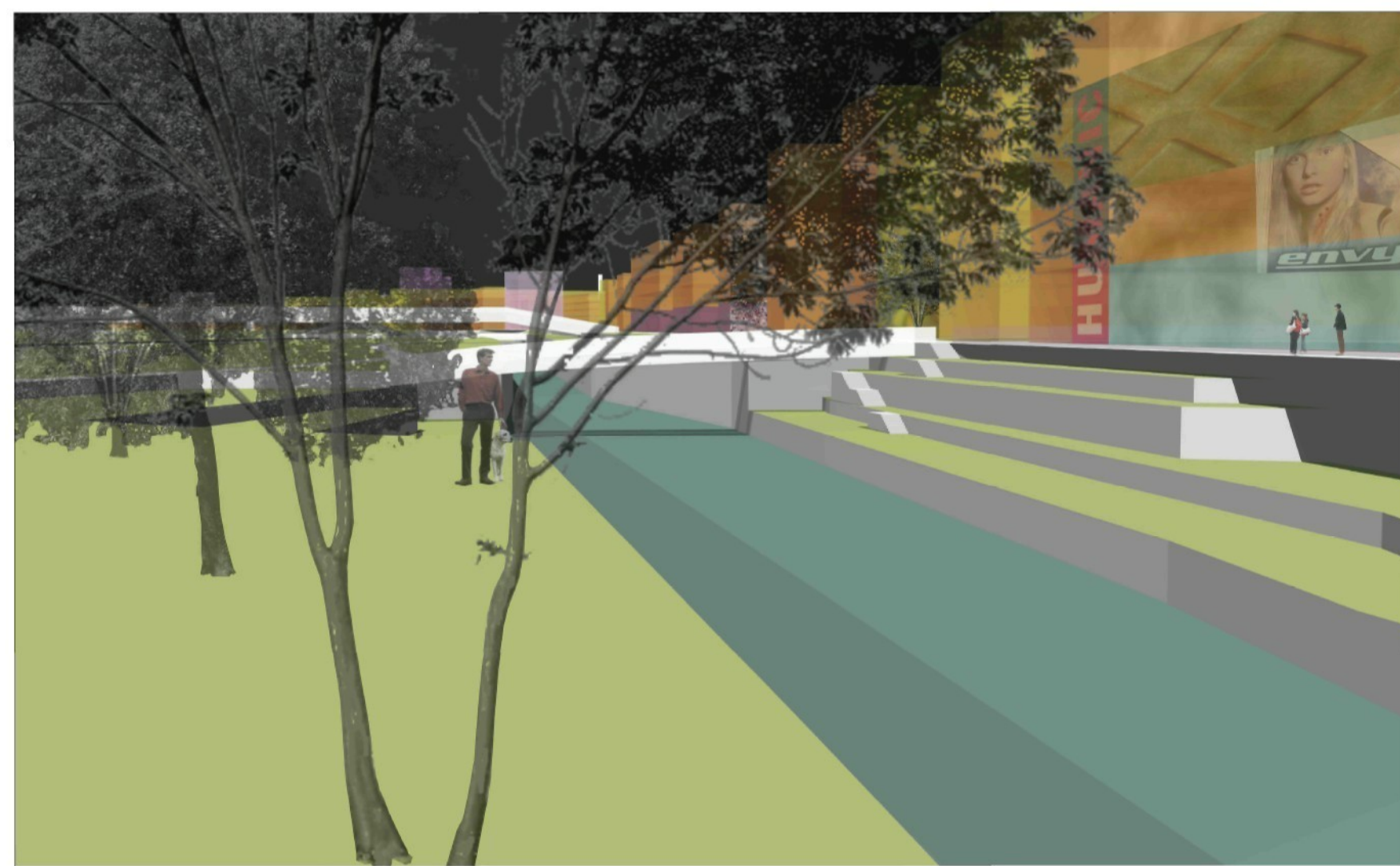
LEGENDA

- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| významné pěší tahy | veřejná prostranství | spojovací pěší tahy | vodní plochy |
| zeleň | stávající objekty | nové objekty (12-17m) | nové objekty (18-21m) |
| nové objekty (22-27m) | nové objekty (28-33m) | nové objekty (40-50m) | nové objekty podchozí |



LEGENDA

	parkové plochy		hist. parky a zahrady		louky		izolační zeleň
	přírodní nelesní plochy		les		hřiště		pobytová zeleň
	stromořadí		izolační výsadba		skupinová výsadba		solitery
	vodní plochy		stávající objekty		nové objekty		



PERSPEKTIVY

