

PRAŽSKÝ GORDICKÝ UZEL

16–20/9/2020

/ DŮM RADOST

VIZE ROZVOJE LOKALITY
V OKOLÍ FLORENCE



LANDSCAPE
FESTIVAL
ŽIŽKOV 2020

WORKSHOP / prezentace výstupů

lektorský tým

Yvette Vašourková / MOBA, CCEA

Jana Zdráhalová / FA ČVUT

Jan Sedlák / FA ČVUT

Jiří Klokočka / FA ČVUT

Lukáš Vacek / vedoucí Odd. plán. a rozvoje M. č. Praha 8

konzultace

Anna Vinklárková / architektka

Michaela Lobotková / Odd. plán. a rozvoje M. č. Praha 8

František Novotný / Odd. plán. a rozvoje M. č. Praha 8

Mojmír Pukl / architekt

prezentace a přednášky

Petr Hlaváček / první náměstek primátora hlavního města Prahy

Petr Zeman / předseda výboru pro územní rozvoj hlavního města Prahy

Petr Hejma / starosta M.č. Praha 1

Matěj Žaloudek / předseda výboru pro územní rozvoj M.č. Praha 3

Tomáš Hřebík / radní M.č. Praha 8

Karel Maier / FA ČVUT

Martina Forejtová / Land05

Josef Kocourek / FD ČVUT

Lada Kolaříková, Jitka Jeřábková, Luboš Křížan / IPR Praha

Klára Filaunová / 4ct

koordinátor

Dan Merta / Landscape festival, GJF

závěrečná prezentace

Yvona Kreuzmannová / ředitelka divadla Ponec

Pavel Křeček / radní pro kulturu M.č. Praha 3



O WORKSHOPU



Město je živý organismus, který prochází neustálými změnami. Urbanismus (urbanistický návrh) studuje ve své podstatě funkci jednotlivých prostorových struktur města nebo krajiny a zároveň zkoumá jejich vzájemnou interakci. Na základě těchto analýz a poznatků je formulována hypotéza budoucího vývoje a jsou navrhovány jednotlivé požadované intervence. Důležité je, že každá struktura je studována a každý projekt navrhován v konkrétním prostoru (3D). Je to taková dobrodružná cesta hledání optimálního řešení, při které se neustále pohybujeme mezi rovinami abstraktních tezí a konkrétních prostorových, často i detailních návrhů. Oba tyto přístupy jsou komplementární a neoddělitelné.

Dlouhodobě udržitelné urbanistické projekty je třeba promýšlet v širším prostorovém kontextu města, ale i na pozadí společenských a technologických změn. Proto je třeba se zabývat, mimo jiné, následujícími otázkami:

Jak vytvářet prostředí s vazbami na stávající okolí a jeho obyvatele?

Jak naplnit odlišné potřeby jednotlivých uživatelů prostoru?

Jak zlepšit obyvatelnost měst a posílit uživatelský komfort veřejných prostranství?

Jak zajistit dopravní dostupnost, která bude funkční a s obměnami využitelná i za dalších 30 či 50 let?

Jaké řešení je vhodné s ohledem na ekonomické možnosti města?

Jak podpořit celkovou udržitelnost návrhu?

Jak pro studenty, tak pro nás pedagogy a externisty byly zajímavé i diskuse nad dalšími otázkami:

Kdo staví města?

Jaké jsou vize a plány ideálního města budoucnosti?

Je možné předpovědět globální dynamiku?

Je možné formulovat hlavní urbanistické strategie a podmínky pro dnes ještě neznámé projekty?

Je možné definovat prostorové struktury jako nosiče heterogenních oblastí?

URBANISMUS NENÍ VOLBA,
JE TO PŘÍLEŽITOST
A DNES JIŽ NEZBYTNOST.

ÚVOD



Pražský gordický uzel, jak bylo jednou území pojmenováno v zadání atelieru Sedlák, je jedno z klíčových, ale také objektivně nejsložitějších míst Prahy. Jedná se dílem o součást karlovského města, území Pražské památkové rezervace zapsané do světového kulturního dědictví, součást jejího ochranného pásma, ale také součást městské památkové zóny Karlín a Žižkov. Strategická lokalita s obrovským potenciálem, ve které se ukazuje dosavadní neefektivnost i nemohoucnost dialogu mezi hlavním městem Praha, městskými částmi a soukromými investory - majiteli pozemků. Neexistuje jednotící vize, která by proměnila jedno z nejvíce urbanisticky a dopravně zdevastovaných území v samém centru Prahy. Místo v širší lokalitě Florence, bývalého nádraží Těšnov, předpolí Vítkova a samozřejmě Severojižní magistrály není významné pouze z pozice Prahy, ale i z hlediska celé České republiky.

Tento dopravní uzel by mohl být citlivou restrukturalizací přetvořen ve výkladní síň Prahy. Je to místo jak s velkým ekonomickým potenciálem, tak s obrovskou příležitostí pro výjimečný urbanistický koncept evropského rozměru, který by integroval zájmy městských částí Praha 1, Praha 3 a Praha 8. Toto území vytváří historické i aktuální brány do těchto územních celků, resp. jejich vzájemná propojení. Tyto městské části, vzájemně se dotýkající a zároveň oddělené od sebe i vnitřního města, mají eminentní zájem o jeho konverzi, a proto iniciují v rámci Landscape festivalu Žižkov 2020 uspořádání studentského workshopu, který by i ve spolupráci s IPR Praha hledal vize pro tuto lokalitu. Workshop se nebude týkat restrukturalizace a zklidnění magistrály, protože toto téma již bylo několikrát zpracováno a mj. existuje i studie humanizace od architekta Jana Gehla.

Od konce milénia se evropské městské dopravní uzly zásadním způsobem proměňují - příkladem jsou Belgie, Francie, Nizozemí nebo Rakousko. Monofunkční dopravní zařízení jsou transformována do podoby multifunkčních atraktivních městských prostorů, které jsou propojovány dalšími typy veřejné dopravy včetně cyklistické. Je zde samozřejmě využit ekonomický potenciál, ale součástí se stávají i kulturní aktivity, které jsou zde výhodně dopravně dostupné. Významnou roli hraje komfortnost, estetická hodnota, účelovost a důraz na udržitelnost včetně nízkoeenergetického provozu budov. Tyto základní parametry by Gordický uzel Prahy měl do budoucna splňovat. Potenciálem je zde také jeho historická stopa, která by se měla propsat do nové integrity různých zájmů a podprogramů vlastníků pozemků či budov. Je nutné si uvědomit, že bez intenzivní spolupráce zůstane toto území stále roztržštěné. Je třeba hledat vazby prostorové, funkční i významové a vytvořit společnou vizi v několika časových etapách, resp. v posloupnosti, a to i v rámci rozvoje jednotlivých městských částí. Pokud MKČR, hlavní město Praha, ŽS, Ministerstvo dopravy, Penta a další investoři připravují dílčí projekty, měl by existovat řídicí orgán, který by byl moderátorem pro diskuse o společné budoucnosti. Může se zdát, že vše je již naplánováno. Ale vždy přece existuje možnost předefinování a zlepšení původních záměrů s cílem dosáhnout kvalitnějšího výsledku. Tento studentský workshop nemůže tuto vizi stoprocentně naplnit, ale pokusí



**JEDNO Z KLÍČOVÝCH,
ALE TAKÉ OBJEKTIVNĚ
NEJSLOŽITĚJŠÍCH
MÍST PRAHY.**

se v rámci analýzy nastínit možnosti dalšího postupu a formulovat základní principy řešení existujících problémů. Bude vycházet z projektů, které se této lokality dotýkají jak historicky, tak aktuálně. Základem zde může být nezatížený pohled sledující ideální vizi utváření tohoto zatím koncepčně neuchopeného prostoru v centru Prahy.

Asi každé větší město ve světě je konfrontováno s lokalitami, které jsou programově nezajímavé, ale dominují jim různé technické infrastruktury. Když k tomu v případě pražské Florence připojíme fakt, že tato dominance je i prostorová, že se svazky železnic vznášejí v různých úrovních nad městem, že reliéf terénu je velmi dynamický a že se prakticky v jednom bodě stýkají různé funkce a aktivity města, pak můžeme opravdu mluvit o „gordickém uzlu“.

A to raději ani nezmiňuji fakt, že toto komplikované území leží na průsečíku tří městských částí, tedy tří různých správních celků. A konečně i vlastnická struktura státních, polostátních a soukromých majetků posouvá problém až do (na první pohled) téměř neřešitelných rovin.

WORKSHOP UMOŽNÍ ZAMYSLET SE NAD PROBLÉMEM TEORETICKY I PRAKTICKY

O to důležitější je formulace jasné urbanistické vize budoucího vývoje tohoto území. Na jedné straně proto, aby město Praha i jednotlivé městské části měly konkrétní sen či cíl, kam směřovat, a pak také proto, aby se neuskutečnily žádné investice, které by této vizi protirečily, a tedy znemožnily směřování k vytčenému cíli a jeho realizaci.

Ze zmíněných důvodů je iniciativa organizovat workshop pro studenty architektury a urbanismu vynikající příležitostí, výzvou i zajímavou formou. Podobný workshop umožní zamyslet se nad problémem teoreticky i prakticky a vyvinout celou řadu scénářů řešení. Díky intervencím externích architektů a urbanistů bude uváděna celá řada zajímavých pohledů na podobnou problematiku, ale i zahraniční řešení a referenční příklady. Byť z podobných akcí většinou nevzejde jedno ideální řešení, vzniká příležitost k výzkumu různých možností a návrhu silných konceptů. Ty pak slouží jako předmět k diskusi a konfrontaci nápadů.





ZADÁNÍ



Zadáním pětidenního studentského workshopu, který proběhl pod záštitou Landscape festivalu Žižkov 2020, organizovaného Galeríí Jaroslava Fragnera (Architecturou) ve dnech 16.-20. září 2020, bylo území vymezené ulicemi Těšnov, Na Florenci, Havlíčkova, Hybernská, Husitská, Trocnovská a Prvního pluku.

Území zahrnuje železniční Masarykovo nádraží, autobusové nádraží Florenc, volnou plochu v okolí Těšnova, okolí zastávky metra Florenc, Hudební divadlo Karlín, Muzeum hlavního města Prahy, západní úpatí Vítkova, okolí divadla Ponec a prostor pod křížením několika železničních tratí v různých úrovních. Nad celým prostorem se klene magistrála. Tuto složitou lokalitu s charakterem výrazně ovlivněným dopravními stavbami jsme se rozhodli zadat studentům s úkolem, aby vytvořili urbanistickou vizi, která v současnosti stále chybí.

Během workshopu studenti vyslechli prezentace:

Lady Kolaříkové
Petra Hlaváčka
Petra Zemana
Karla Meiera
Josefa Kocourka
Jitky Romanov
Luboše Křížana

a dalších

Studenti měli za úkol vytvořit plnohodnotnou pražskou čtvrť. Měli uvažovat koncepčně, reagovat na historicky cenné souvislosti místa a hledat odpovědi na aktuální témata při stavbě měst. V neposlední řadě bylo cílem vytvořit čtvrť mnohovrstevnatou a krásnou, kde by sami chtěli žít.

Jak již bylo řečeno, urbanismus se nezabývá návrhem města, jak by mělo vypadat za rok nebo dva, ale formováním vize vývoje na příštích deset, dvacet, padesát let. Proto jsme studenty podporovali v tom, aby vycházeli z odvážných myšlenek a předpokladů a aby pro tuto část Prahy vytvořili radikální a originální městské koncepty a vize. To by ostatně vždy mělo být základním přístupem při urbanistickém návrhu. Vždy je totiž třeba začít pohledem do vzdálenější budoucnosti a přinést do diskuse zajímavé a silné ideje. Jejich ostré hrany se vždy diskusí zaoblí. Pokud však jsou koncepty již od počátku více méně realistické (v dané době), a tedy nepočítají s předpokládaným i nepředpokládaným vývojem společnosti, jsou zastaralé ještě předtím, než jsou navrženy do detailu.

Jak tedy postupovat, pokud nemůžeme budoucnost předpovídat? Jedinou cestou je pracovat ve scénářích. Každý scénář, vycházející z různých reálných, ale i utopistických předpokladů a východisek (co bylo utopií před padesáti lety, je dnes realita), dospěje k jinému řešení. Teprve srovnání těchto řešení a nápadů vyústí v zajímavé návrhy a urbanistické koncepty. Tento přístup vedl i na našem workshopu k šesti velmi dobrým projektům.

Jsme přesvědčeni, že všechny projekty přinesly zajímavé návrhy, které je možné dál rozpracovat. Byli bychom rádi, kdyby tyto výstupy posloužily jako podklad pro další diskusi o budoucnosti řešeného území. Výsledky předkládáme zde.

Jana Zdráhalová, Jiří Klokočka

J.Z.

Jana Zdráhalová

J.S.

Jan Sedlák

Y.V.

Yvette Vašourková



J.Z.

Tento projekt se, na rozdíl od všech ostatních, zabývá krátkodobými, dočasnými nebo lehce proveditelnými zásahy do území. Nemá za cíl definovat celkové uspořádání prostoru, řešit jeho zástavbu a budoucí vizi. Pracuje se stavem, ve kterém se území nachází dnes, a představuje relativně jednoduché a finančně nenáročné zásahy, které mohou území zpřístupnit a otevřít veřejnosti. Jako referenční projekty můžeme chápat žižkovskou Highline od autorů Martina Klody, Hany Procházkové a Petra Tůmy, realizovanou v rámci Landscape festivalu v roce 2018, nebo obecně přístup používaný v programu Městské zásahy. Projekt otevírá území veřejnosti do doby, než dostane definitivní podobu.

Projekt navrhuje lávku, která propojuje několik úrovní terénu, jež se na území nacházejí, a umožňuje lepší prostupnost lokality pro pěší a cyklisty. Lávka, která může v lokalitě zůstat trvale, se stává i výtvarným artefaktem a dominantou území. Mezi další zásahy patří doplnění vhodných přechodů pro chodce, rozšíření chodníků nebo vybudování schodiště, které výrazně zlepší průchodnost pro pěší. Pro oblast pod železničním mostem navrhuje projekt alternativní veřejný prostor s možností grilování.

MĚSTSKÁ DŽUNGLE

autoři / Tomáš Hrubý, Sára Čopová

J.S.

Pro určitou (přiznanou) selektivnost a specifickou přístup, spočívající v propojování dnes oddělených míst, je možné návrh chápat jako svým způsobem „akutní i univerzální“ řešení, které je možno dokonce implantovat do většiny ostatních návrhů. Jeho relativní nenáročnost je šancí na aktuální, byť třeba jen dočasné řešení problémů území, které se bude patrně ještě dlouhou dobu potýkat s hledáním celkové koncepce a tím spíš její realizace.





Y.V.

Projekt ukazuje urgenci rychlých dočasných změn, které zkvalitní prostor kolem automobilové a železniční infrastruktury, hlavně v místech hranice mezi Prahou 1, 3 a 8. Přináší komfort díky rychlým lávkám, doplnění programu pod magistrálu (Bulhar) a dalším drobným dočasným úpravám, které ihned zpříjemní život lidem pohybujícím se v daném prostředí.

J.Z. Základní předpoklad návrhu je postavený na situaci „co by kdyby“. Je odvážným krokem, který situuje cíl práce do role „hvězdy“, horizontu, za kterými je možno směřovat, i když patrně není možné se jich v reálném čase dotknout. Přínosem tohoto přístupu do budoucí diskuse je návrhem deklarovaná výzva k zásadním a odvážným výhledovým řešením problému složitěho místa.

Odvážný předpoklad možné úplné absence individuální dopravy na této významné městské trase spojující celoměstsky významná centra je nutno brát jako řešení, které je z pohledu autorů ideální, výhledové. Otázkou, kterou je možné si položit, je proporčnost a reálná viabilita nového pěšího bulváru a určitý rozpor mezi ponecháním estakády jako místa nadhledu a existujících výhledů a jejím sevřením nově navrhovanými objekty.

Poznámka na okraj: zajímavé, i když v rámci návrhu poněkud tajuplné je připomenutí významného projektu „Roma interrotta“ z roku 1978, jehož mottem byla „Budoucnost minulosti“. Radikálním přístupem k podobě magistrály lze motto v kontextu návrhu interpretovat také poněkud ironicky opačně, tedy „minulost (zamýšlené) budoucnosti“.

MAGISTRALA INTERROTTA

autoři / Mária Pružincová, Kateřina Vrbacká, Kristýna Vladyková,
Richard Návojský

J.S. Základním východiskem tohoto projektu je výrazné omezení automobilového provozu na magistrále. Magistrála, která zůstane ve své současné, vyvýšené poloze, bude obsluhovat převážně pěší a cyklistický provoz s přítomností MHD. Průjezdná automobilová doprava se přesune na dobudovaný pražský okruh, zbylá doprava se rozprostře do ulic v úrovni standardního města. Tento výchozí předpoklad udává charakter celého projektu. Magistrála se mění na vyvýšený „bulvár“, který spojuje Nové město, Žižkov, Karlín a Holešovice. Její poloha „nad městem“ s množstvím zajímavých výhledů a průhledů vytváří silný zážitek sama o sobě. Okolní zástavba se dostává do její těsné blízkosti, některé stavby jsou z úrovně magistrály přímo přístupné. Podle měnící se výšky magistrály a ostatních ulic se mění i poloha okolních domů - některé jsou umístěné pod magistrálou, další se magistrály těsně dotýkají, jiné jsou vykonzolované nad ní.

Nová zástavba se nicméně nevztahuje pouze k úrovni magistrály. Stejně tak formuje uliční parter a kvalitní veřejný prostor na úrovni historických ulic. Návrh počítá s vytvořením zajímavých typologií domů, které jsou přístupné ze dvou úrovní.

V okolí Negrelliho viaduktu vzniká lokální centrum kultury a společenského života. Náměstí mezi oběma větvemi viaduktu je doplněno o ikonickou stavbu s občanskou náplní. S prostorem magistrály coby silného prvku s celoměstským významem je náměstí spojeno pobytovým schodištěm.



Současná automobilová doprava



Současná zástavba



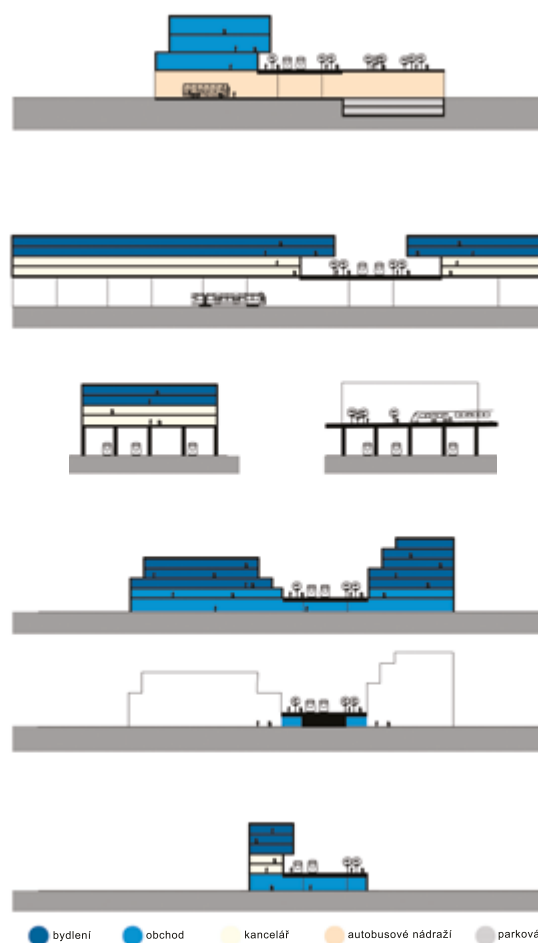
Nová automobilová doprava



Nová zástavba



Rezy



Současná zeleň



Současný veřejný prostor



Nová zeleň



Nový veřejný prostor



Y.V.

Projekt otevírá možný budoucí potenciál magistrály jako městské promenády - zkratky tentokrát nikoliv pro automobily, nýbrž pro chodce a městskou dopravu. Návrh upozorňuje na urgentnost pracovat s magistrálou z perspektivy budoucnosti. Jakákoliv rozhodnutí, definovaná dnes bez vnímání možných transformací dané tepny, degraduje budoucí vývoj území.

J.Z.

Název projektu odkazuje na jeho ústřední myšlenku, kterou je propojení městských částí Prahy 1, 3 a 8, jež se v řešeném území nacházejí. Projekt pracuje s historickou cézurou, která vznikla jako nezastavěný prostor mezi Novým městem pražským a zástavbou Karlína na počátku devatenáctého století na místě hradebního pásu. Zatímco v západní části je hrana zástavby Nového města dobře dochovaná, východní strana Karlína je nedostavěná, navíc tvarově ovlivněná zástavbou metra Florenc ze 70-80. let dvacátého století.

Návrh formuje jasně vymezený urbánní tvar východní části - tento prostor zastavuje v duchu karlínské typologie, kterou nicméně přizpůsobuje současným představám a požadavkům. Autobusové nádraží přemísťuje nad železniční Masarykovo nádraží. Prostor cézury, který je pomocí doplněné zástavby srozumitelně vymezen, zpracovává jako veřejný prostor a umísťuje do něj objekty veřejné a kulturní vybavenosti. Navazuje tak na již existující budovu Muzea hlavního města Prahy. Charakter veřejného prostoru reaguje na objekty, které jsou v něm umístěné. Jedná se tedy o parkový prostor nebo zpevněné okolí muzea nebo nově navržené galerie či filharmonie. Prostor pod magistrálou, která se „vznáší“ nad tímto parkem, je využitý pro objekty galerií, komerční plochy nebo sportovní centra.

Zvláštní pozornost věnuje projekt propojení Žižkova a okolí Bulhara. Husitskou ulici překládá severněji tak, že prochází mezi objekty plánovaného železničního muzea, a původní ulici nahrazuje terénním valem, tzv. Žižkovskou promenádou s těsným vztahem mezi přilehlými objekty a veřejným prostorem.



PRAHA 138 – PROPOJENÉ MĚSTO

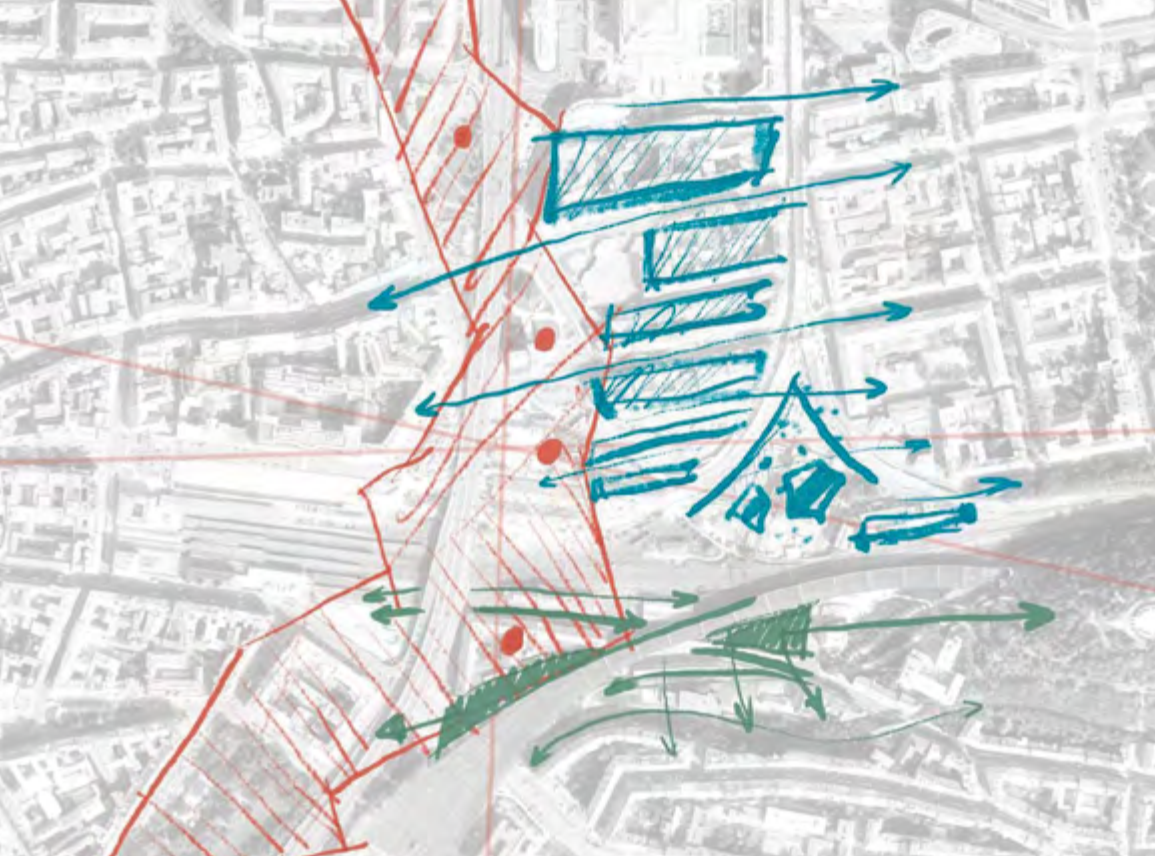
autoři / Eliška Binterová, Tereza Černá, Marianna Jarina,
Eliška Šárová

J.S.

Návrh je postavený na vědomém definování řešeného území jako rozhraní dvou odlišných částí města (Nového Města a Karlína) s přiznáním jedinečnosti a specifík území mezi nimi. Vychází především ze snahy o rehabilitaci nezastavěných ploch a jejich doplnění soliterně umístěnými stavbami s veřejnou funkcí. Návrh také rehabilituje a homogenizuje narušenou urbánní strukturu cestou dostavby domovních bloků v částech, které jsou dosud tvořeny pevnou uliční sítí. Na druhé straně ponechává návrh volnost nepravidelným a dnes spíše amorfním prostorům bývalého hradebního předpolí. Z pohledu navrhovaných volumetrických forem zástavby vytváří řešení zajímavý komplementární vztah navrhovaných domovních bloků s různorodými formami solitérů.

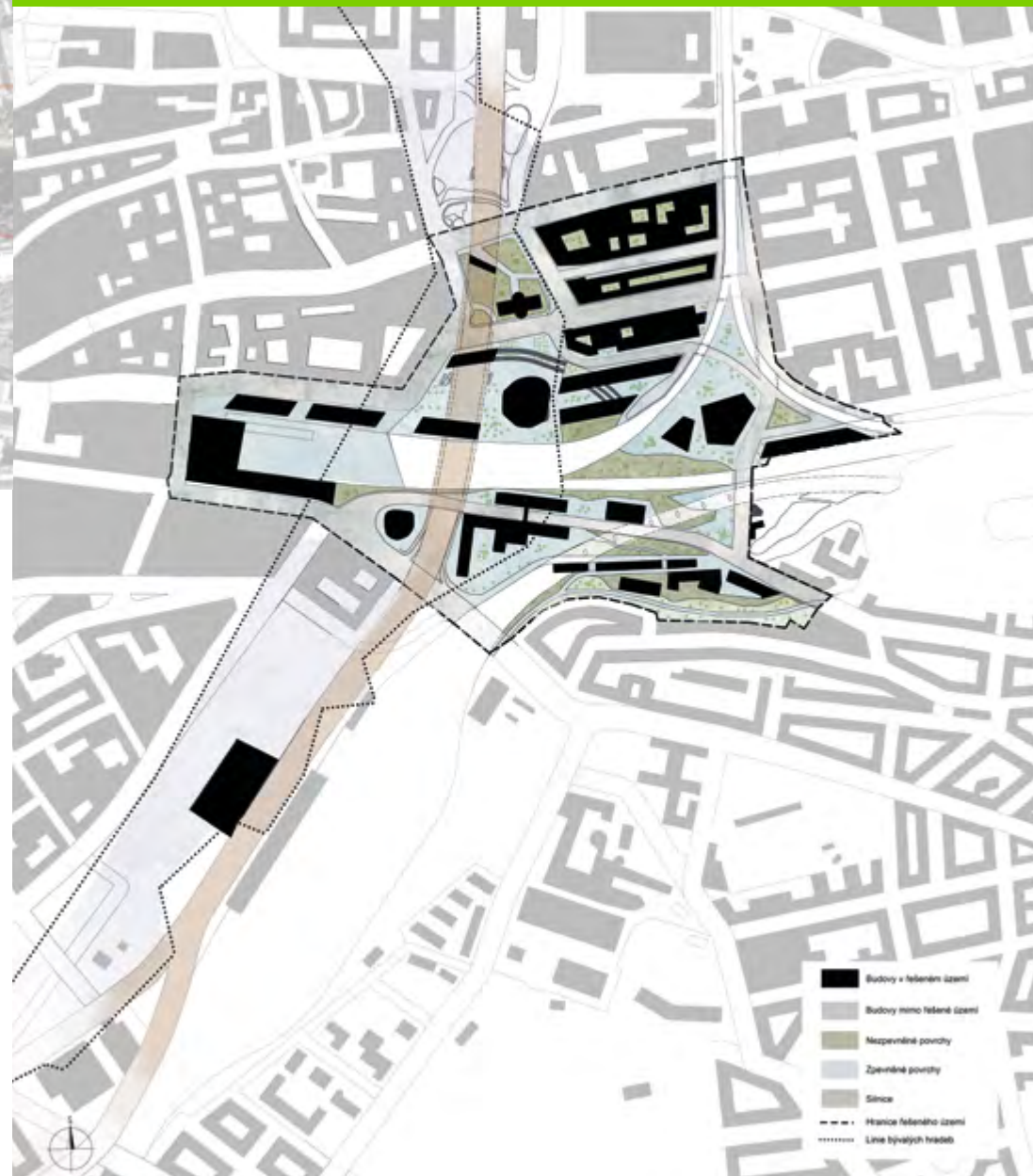
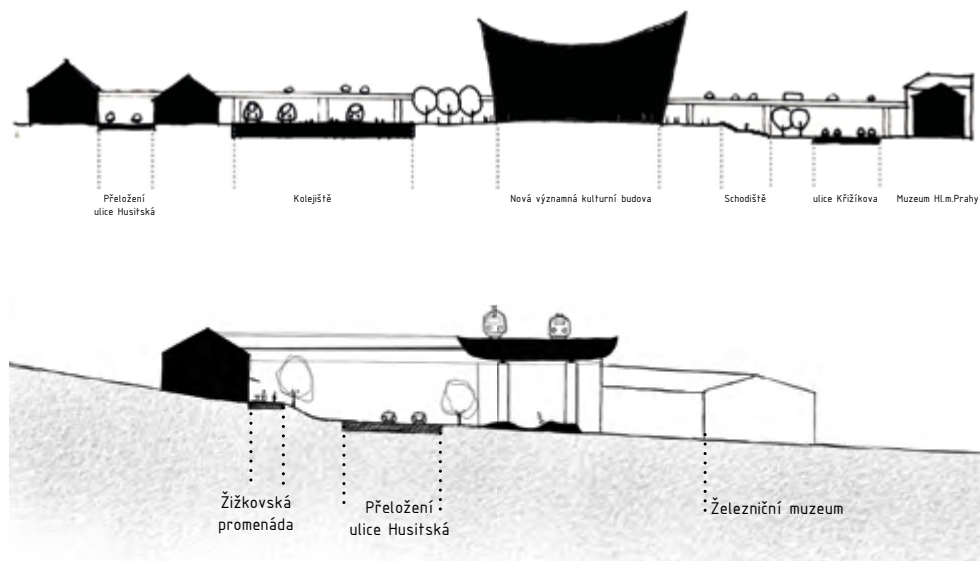
Pozitivní je akceptace propojení Hyberské ulice s Husitskou a také její rehabilitace při vyústění směrem k Bulharu do podoby městského pobytového prostoru s výhledy na nově utvářené území.





Y.V.

Projekt testuje dostavění „roztržené“ část mezi Prahou 1 a Karlínem. Dominantními se v projektu stávají dvě veřejné budovy: jedna navazuje na budovu muzea a současně tím navazuje na historickou linku kolem magistrály tvořenou z významných veřejných budov. Druhá je určující v prostoru mezi Negrelliho viaduktem. Projekt tak upozorňuje na významná místa v prostředí, kde má být důraz na veřejný charakter staveb.



J.Z. Zásadním rozhodnutím, z něhož tento projekt vychází, je posunutí železničního Masarykova nádraží směrem na východ. Zkrácením stávajícího kolejiště nádraží a podsunutím autobusového terminálu pod kolejiště vzniká transportní uzel.

Magistrála transportní uzel přechází a směrem ke Štvanici postupně klesá. Tak se zapojuje do organismu města a křižuje ulice již v jedné úrovni. Na střeše a před transportním uzlem vznikají městské prostory obklopené budovami pro kulturu, retail, co-working, kanceláře a bydlení.

Toto řešení umožňuje prodloužením některých kolejí propojit Masarykovo a Hlavní nádraží i napojení na budoucí metro S.

DORT A MĚSTO

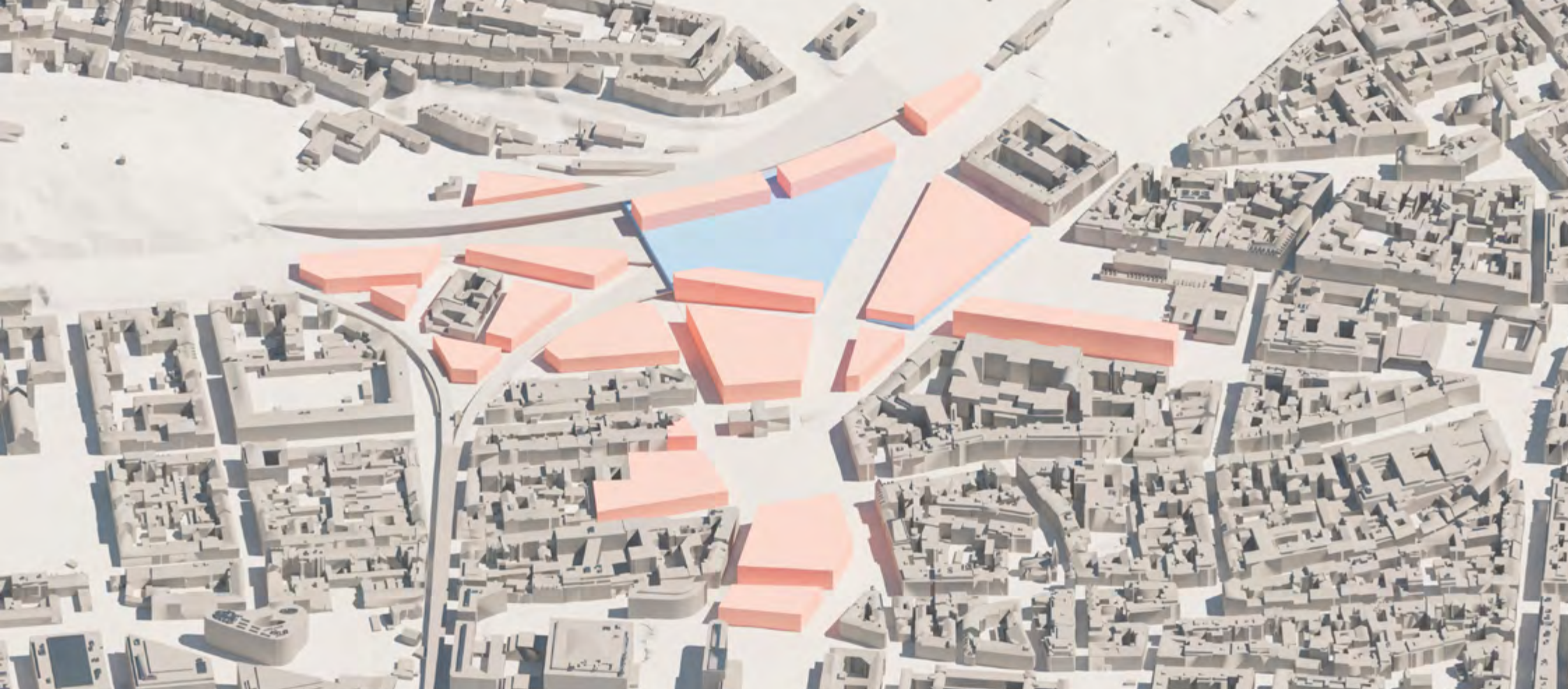
autoři / Vojtěch Bodlák, Silvia Matisová, Petr Lhoňan

J.S. Návrh předkládá vizi jednoznačného propojení města či neznatelného scelení existující jizvy, roztržené urbánní struktury vzniklé jeho relativně novodobou historií. Jakkoli může být vedena diskuse o „malé ambici“ tohoto přístupu, je potřebné konstatovat, že tak činí citlivým i poučeným způsobem přihlašujícím se k tradiční blokové městské struktuře. Jako méně vhodný a méně přesvědčivě pojatý se jeví tento způsob zástavby v prostorech organicky formovaných železnicí, kde si patrně nelze vystačit s jednoduše polygonálně vymezenými domovními bloky postrádajícími větší ambici formování uličního prostoru.

Nejedná se však o řešení konzervativní. Jeho přínos je založen na dvou významných, možno říci racionálních i velkorysých rozhodnutích. Prvním je posun nádražní haly směrem východním, jehož ziskem je významná možnost úrovněového propojení ulic Na Florenci a Opletalovy a tím velmi žádoucího odstranění přerývu dolního Nového Města současným kolejištěm. Portál se vstupy do nové nádražní haly vyúsťující do propojení ulic je šancí pro uchování městotvorného efektu koncových nádraží a vytvoření velkorysého předprostoru s potenciálem vzniku zajímavého městského prostoru - zde pojmenovaného jako „městská zahrada“.

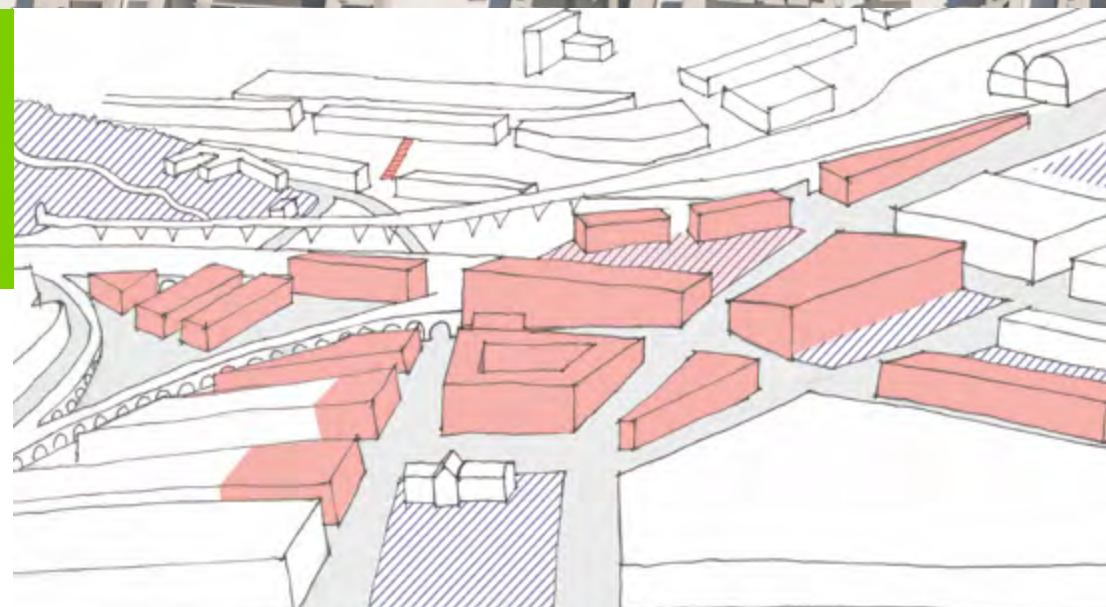
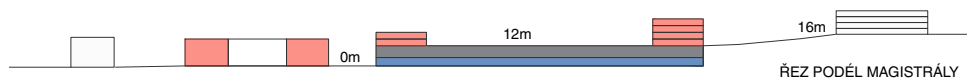
Druhým rozhodnutím je stratifikované propojení všech druhů veřejné dopravy novým objektem (zmíněným „dortem“) a jeho poloha nad zkráceným kolejištěm. Vlastní podobu stratifikace by však z pohledu realizačního a především provozního bylo třeba podrobit hlubší úvaze.





Y.V.

Projekt pracuje s potenciálem současných různých úrovní v prostředí - spojuje je a vytváří vrstevnatou, hustou strukturu, které dominuje nový městský dopravní uzel. Autobusové nádraží se integruje s Masarykovým nádražím, prostor mezi železničním křížením se maximálně využívá. Projekt neopomíná veřejné parkové prostory v adekvátním měřítku. Projekt naznačuje budoucí reálnou vizi pro území.



J.Z. Koncept, který si tento projekt zvolil, je propojení celopražských ploch zeleně, jako je Vítkov, Vrchlického sady, Štvanice a nábřeží. Do území charakteristického složitými dopravními stavbami, které se proplétají nad hlavami obyvatel, vnáší řád pomocí liniových urbánních pásů, které propojují území jednotlivých městských částí. Cílem bylo vytvořit místo, které není jen tranzitním koridorem v organismu města, ale také cílem cest obyvatel a představuje potenciál, za nímž se vydají lidé z širokého okolí.

Zvolený přístup vytváří tzv. Zelený uzel, který klade důraz na aktuální klimatická témata, jako je zadržování dešťové vody nebo městské tepelné ostrovy. Veřejný prostor je diferencován tak, aby byl atraktivní pro širokou veřejnost, současně části volného prostoru přináležejí k intenzivně urbanizovaným liniím zástavby. Programové provázání volného prostoru s objekty kancelářů, bytových domů nebo kulturních či společenských staveb poskytuje řešenému území přehlednost a čitelnost.

ZELENÝ UZEL

autoři / Dominika Holznerová, Ludmila Kolouchová,
Roman Písečný, Anastázie Zemanová

J.S. Jedná se o řešení založené na velkorysém doplnění parkových ploch, které je možno považovat za reprezentanta trendu paritního zastoupení a prolínání minerálních a vegetálních prvků současně chápané urbanity, ale také, možná v tomto místě adekvátnější volnou interpretací zaniklé historie v podobě hradebního předpolí. Četnost a deklarovaná různorodost ploch s dominancí zeleně by byla patrně přesvědčivější konkrétnější ilustrací jejich charakterů pojmenovaných jen legendou.



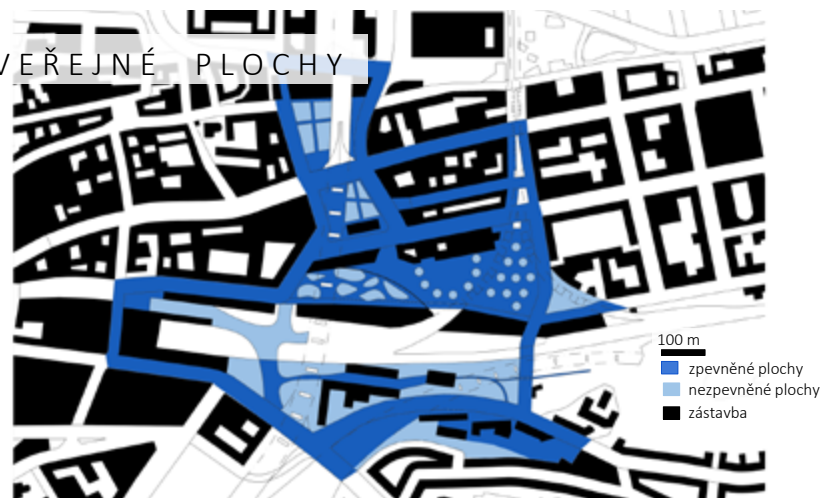
Y.V.

Projekt naznačuje řešení propojení oblasti Prahy 1 a Karlína pomocí relaxačního, parkového prostředí. Vzniká tak nová relaxační a aktivní zóna pro obyvatele jak Prahy 1, tak Karlína, kterému porevoluční development zastavěl velkou část volného zeleného prostoru, tj. Rohanského ostrova. Projekt tak upozorňuje na paradox v okolí: blízkost vody - nedostupné a nepříliš atraktivní území, blízkost Vítkova - obyvateli z okolí Florence a Karlína nevyužívaný a vzhledem k topografii nedostupný park.

VEŘEJNÁ ZELENĚ



VEŘEJNÉ PLOCHY



ZELENÝ NADCHOD



J.Z.

Cílem projektu je vytvořit strukturu zástavby tak, aby na sebe čtvrti plynule navazovaly. V tomto smyslu projekt vhodně reaguje na plánovaný objekt severně od Masarykova nádraží a ve stejné hloubce protahuje zástavbu až na úroveň Kasáren Karlín. Tento liniový objem, přerušovaný ulicemi, otvory a pasážemi, je metaforou vlaku, stojícího paralelně se stávajícím kolejištěm. Objekt slouží jako studentské ubytování. Zvolená funkce eliminuje komplikace parcely, které s sebou blízkost dopravních staveb nese. Pro studenty současně představuje polohu bydlení v centru kulturního života s výbornou dopravní dostupností.

I tento projekt nechává vyniknout historické cézuře mezi Novým Městem pražským a Karlínem, v tomto případě je nicméně veřejný prostor zakončen již za budovou Muzea hlavního města Prahy. Nová plánovaná zástavba vytváří vhodné pozadí historické budově a navržený prostor před muzeem získává odpovídající význam. V nově vzniklém veřejném prostoru jsou plánované kulturní stavby, například rozšíření muzea.

Prostor mezi rameny Negrelliho viaduktu vytváří ikonické náměstí, které je doplněno o společenskou nebo kulturní stavbu a navazuje tak na aktivity, které jsou již plánované podél tras viaduktu severněji.

NEJLÍP JE NA KOLEJI

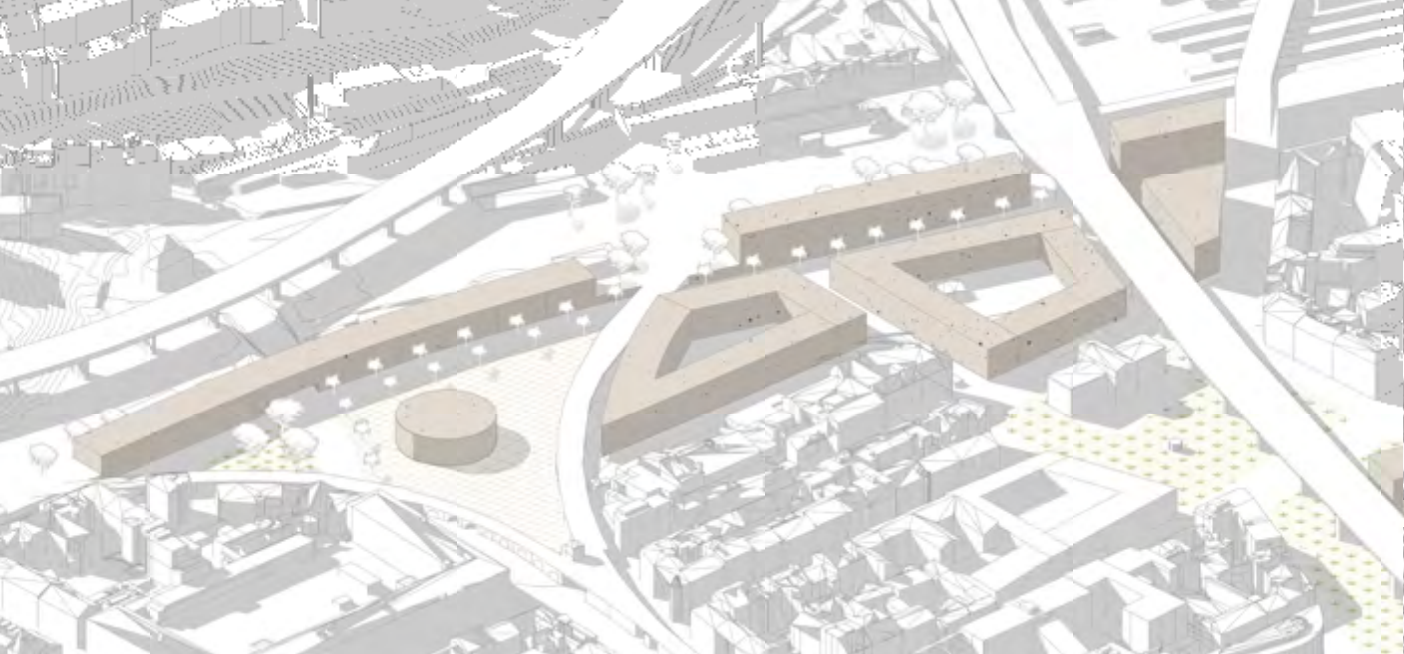
autoři / Dominika Blahová, Lenka Kovářová, Tomáš Beneš

J.S.

Velmi kultivovaně prezentovaný, elegantní návrh vychází z citlivého čtení podnětů, které místo nabízí. Návrh reflektuje a dále rozvíjí jejich prostorově a geometricky dané situace. Ty pak dotváří nebo koriguje novými individuálními zásahy. Práce s různými prvky urbánní struktury vytváří jak různorodost, tak i potřebné sjednocení současné neklidné situace území.

Za vhodné je možno považovat ponechání otevřeného širšího okolí muzea i doplnění dalších solitérů do tohoto prostoru, „uzavření“ hlavní železniční trasy kompaktní zástavbou i individuálně pojatou formu stavby ve „viaduktovém“ trojúhelníku. Navrhované zásahy jsou pochopením faktu, že řešení území může a má být členěno na svébytné části, právě tak jako má mít určitou vyšší společnou identitu. Odvážná, měřítkem poněkud přepjatá lineární kilometrová zástavba severně od trati evokuje snad až příliš svět vlaků a patrně by nebylo snadné ji vtisknout adekvátní „pražskou“ architektonickou tvář. Myšlenkově zajímavé i velkorysé řešení ubytovací funkce trpí problematickou orientací ke světovým stranám, resp. k hlučné trati.

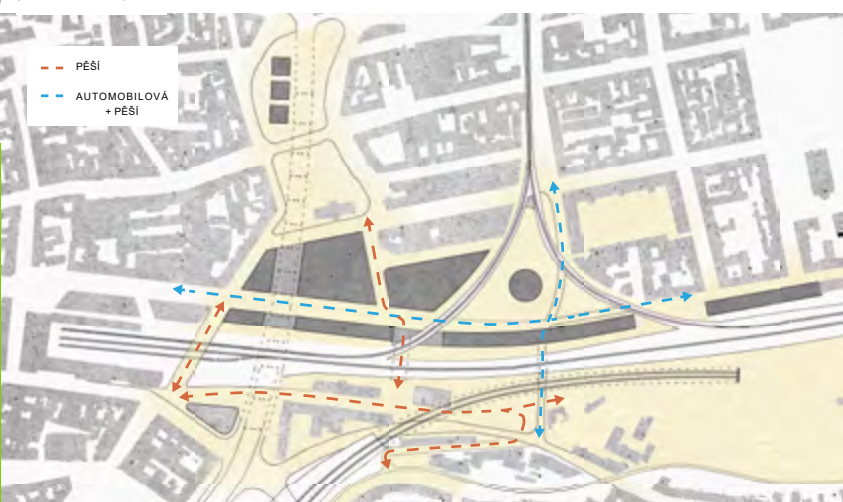




Y.V. Projekt velice elegantně kombinuje železnici a bydlení - díky programu dostupného studentského bydlení řeší komplikované dopravní vazby - velice reálná a v současnosti používaná strategie evropských měst (Berlín, Vídeň). K území jako celku se chová citlivě, návrh jako by již v území stál - prostor dostavuje pro okolí typickou strukturou. Autobusové nádraží se prostorově redukuje a přesouvá hlavní nádraží. Výrazným veřejným parkovým prostorem se stává prostor mezi Negrelliho viaduktem, jehož dominantní charakter doplňuje veřejná stavba. Projekt potvrzuje, jak je podstatné řešit prostor mezi druhým nejstarším pražským mostem (prvním je Karlův most); není to jen zbytkový dopravní prostor města!



SCHEMA AKTIVIT V ÚZEMÍ



SCHEMA VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ S PROSTUPNOSTÍ ÚZEMÍ



SCHEMA FUNKCÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ



ZÁVĚR

Idea vyzvat studenty k otevření otázek propojení městských částí vznikla před rokem z rozhovoru a záměrem bylo propojit aktivity městských částí Praha 3 a Praha 8, které doposud nebyly příliš úspěšné v koordinaci záměrů a řešení problémů ve svých stykových územích, a to přesto, že na těchto imaginárních hranicích bývají nejzajímavější urbánní ekotony. Landscape festival Žižkov, organizovaný Galeríí Jaroslava Fragnera, nabídl zastrěšení workshopu, který záměrně zůstal v rovině studentské a edukativní, neb vlastní „vážné“ řešení musíme nechat na soutěži, architektky a vlastníky pozemků.

Aktualita vybraného místa a tématu se v průběhu příprav až překvapivě vyjevila v dohodě města na uspořádání soutěže i v nových podnětech na změnu územního plánu, které podali hlavní hráči na území. Cesta k úspěšnému workshopu tak byla i souhrou okolností otevřená.

Zvolený „svobodný“ formát studentského workshopu nad klíčovým tématem města se stal atraktivním pro více jak třicítku cílevědomých studentů, jejichž redukci na dvě desítky zapříčinila nastupující druhá vlna pandemie. Bylo potěšující přivítat i řadu zaneprázdněných, ale pro územní rozvoj a urbanismus klíčových osobností, politiků a odborníků, v jejichž přítomnost a zaujetí jsme zpočátku jen doufali.

Výsledek několikadenního workshopu velmi překvapil. Zvláště když jsme od počátku bojovali s pochybnostmi, zda tento kus města přece jen není příliš komplikovaný a komplexní pro zadání studentských prací, které musely vzniknout za pouhých pět dnů.

Odevzdané práce možná nepřinesly „řešení“, ale určitě nabídly řadu nápadů i prověření, diskuse nad nimi byla dlouhá, smysluplná a inspirativní. Je jisté, že si všichni toto území ponese v hlavě i později a vznesené otázky se pozitivně odrazí v budoucí diskusi i formulování zadání soutěže.

Lukáš Vacek /
vedoucí Odd. plánování a rozvoje M. č. Praha 8



DESATERO DOPORUČENÍ

K TRANSFORMACI ÚZEMÍ

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – FLORENC

Anna Vinklárková

1/

Jedná se o klíčové rozvojové území, které podstatně ovlivní budoucí kvalitu života ve městě. Konceptu jeho řešení je potřeba hledat kvalitní participaci veřejnosti a diskusemi mezi odborníky různých profesí a názorových proudů, nikoli ji stanovit na základě investičního záměru developera.

2/

Území je nutné řešit jako celek. Nikoli po částech - jednotlivých záměrech či změnách územního plánu. (Jinak hrozí to, co se stalo v případě Rohanského ostrova: když nyní chce město postavit most mezi Holešovicemi a Karlínem, zjišťuje, že jeho nejvhodnější urbanistická a dopravní poloha je pravděpodobně nerealizovatelná - most se nevejde mezi již postavené bytové domy.)

3/

Zásadní je zde řešení centrálního uzlu veřejné dopravy a vzájemných přestupních vazeb (dálkové vlaky, příměstské vlaky, dráha na letiště, nové spojení II, metro A, B, C, D, tramvaje, autobusy), zatraktivnění území pro pěší a cyklisty a výrazné snížení zátěže automobilovou dopravou.

4/

Transformace může posílit konkurenceschopnost Prahy v evropském měřítku. Nutné je pečlivě zvážit možnost umístění kulturní či jiné exkluzivní, celoměstsky významné veřejné stavby do posledního volného území v centru města.

5/

Využití území musí být smíšené. Nejen funkčně, ale i sociálně. Podíl dostupného nájemního bydlení ve vlastnictví města vytváří zdravý sociální mix, a tím garantuje, že nevznikne čtvrť investičních bytů a kanceláří.



6/

Je nutné odstranit stávající deficity území. Jindy už k tomu nebude příležitost. Absence parků či občanské vybavenosti (školy, školky, zdravotní a sociální zařízení atd.) přilehlých čtvrtí často může být řešena jedině jejich umístěním v rozvojovém území.

7/

Řešení aktuálních problémů představuje výzvu ke zlepšení kvality života ve městě a především dopadů na lidské zdraví. Je třeba řešit přetíženost magistrály a s ní související hlukovou a smogovou zátěž, problém tepelného ostrova, adaptaci na změnu klimatu a také zadržování vody ve městě.

8/

Je třeba pečovat o kulturní dědictví. Tisíciletý vývoj urbánního prostředí centra Prahy - měřítko zástavby, její harmonie s krajinným reliéfem, veřejnými prostranstvími, kompozičními osami, průhledy a dominantami - je globálně sdílenou hodnotou, která nemůže být zničena ve prospěch developerských projektů.

9/

Je nutná finanční spoluúčast veřejného a soukromého sektoru. Současnou extrémní nevyváženost mezi zisky developera a náklady vzniklými městu nelze akceptovat. Je třeba finanční spoluúčast ošetřit tak, aby vyvolané investiční a provozní náklady na veřejné infrastrukturu byly v daném časovém horizontu (5, 10 či 20 let) městu kompenzovány.

10/

Je nutné stanovit pravidla. Jasná, srozumitelná, a především závazná, to znamená vyjádřená regulačním plánem či změnou územního plánu s regulačními prvky a smlouvami. Jinak je i nejlepší koncepce k ničemu.



LANDSCAPE
FESTIVAL
ŽIŽKOV 2020

Za podpory:



Praha /||



**Městská část
Praha 8**



PENTA

foto © Michal Barbuščák

grafika © Kateřina Špačková

© Galerie Jaroslava Fragnera, ARCHITECTURA

Praha, 2020