



Rohanský ostrov

Linda Teplá
diplomní projekt

Urbanistický návrh Rohanského ostrova

diplomová práce

vypracovala: Bc. Linda Teplá
vedoucí práce: Ing. arch. Jan Sedlák
asistent: Ing. arch. Ivan Hnízdil

Fakulta architektury
České vysoké učení technické v Praze
letní semestr 2018

„Řeka je celoměstský významný veřejný prostor.“

„Prostor řeky v celém městě je souvztažný celek a její rozvoj,
i v dílčích částech, je vždy třeba řešit v celoměstských souvislostech.“

Koncepce pražských břehů. IPR/SDM/KVP, Praha, 2014

Obsah

předmluva	6
prohlášení	7
zadání	8
pražská nábřeží*	9
nábřeží ve světě*	11
veřejná prostranství*	13
navrhování nábřeží*	15
Rohanský ostrov	17
historie	19
analýza území	23
návrh	35
masterplan	39
využití a atraktory území	41
kompoziční schéma	43
funkce	45
zeleň	47
veřejné plochy	49
doprava	51
axonometrie	53
detail	57
řezopohledy	59
uliční řezy	61
pohledy chodce	63
sebereflexe	65
zdroje	66
poděkování	68

pozn. * vypracováno v rámci diplomního semináře



Předmluva

Z počátku jako malý písečný nános, později jako ostrov, začal hrát Rohanský ostrov významnější roli až v 19. století. Byl zde vybudován Karlínský přístav, jakožto součást plavební cesty do Hamburku. Neméně důležitou pozici získal při železničním napojení Prahy na Rakouské severozápadní dráhy. Ještě dnes lze v území nalézt pozůstatky po nákladovém seřadišti a stopy po provozu parních lokomotiv. O století později však bylo všechno jinak. Nejenom že přístav zanikl a provoz na trati byl zrušen, ale díky velkorysé regulaci Manin i přestal být ostrovem. Najednou se z Rohanského ostrova stala periferie uprostřed města plná skladišť a černých skládek. Dnes už má trochu veselejší podobu. Na počátku 21. století proběhla revitalizace a začalo postupné budování.

Zadáním diplomové práce je urbanistický návrh Rohanského ostrova cestou jeho revitalizace zeleně i navržením zástavby. Součástí řešení bude úprava nábřeží umožňující přístup, propojení a navázání na okolní městské čtvrti se zaměřením na vztah města a řeky.

Cílem je zhodnocení dnes zanedbané krajiny v intravilánu Prahy a vznik svébytné městské čtvrti s městským parkem, jež citlivě doplňuje stávající městské struktury.

Řešené území podél toku Vltavy podlouhlého tvaru je vymezeno Libeňským mostem, ulicemi Voctářova, Švábky, z části ulicemi Sokolovská, Rohanské nábřeží a přilehlou částí pravého břehu Vltavy. Práce detailně navrhuje celkovou prostorovou i funkční koncepci území. Návrh plánuje městskou zeleň s důrazem na řešení krajiny v prostoru řeky, určuje veřejná prostranství a definuje řešení pěší a automobilové dopravy. Objemy zástavby a funkční využití jsou v intencích platného územního plánu hlavního města Prahy s přihlédnutím ke kon-

ceptu Metropolitního plánu.

*Mám Tě opěvati, proude svatý,
jehož vřídlo v lůno věčných skal
anděl krásy něhou vlasti jatý
z pohádek svých očí vyplakal?
Mám Tě zvучným obsypati květem,
barvou zdobit zářivý Tvůj zjev?
Lze-li krásu líčit zvучným retem?
Soše dlátem purpurnou vlít krev?*

Tak píše o Vltavě básník Adolf Heyduk (báseň Vltava ve sborníku Čechy II) před více než sto lety.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Linda Teplá
AR 2017/2018, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) URBANISTICKÝ NÁVRH ZÁSTAVBY ROHANSKÉHO OSTROVA, PRAHA 8

(AJ) URBAN PLANNING OF ROHANSKY OSTROV, PRAGUE 8

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:	Ing. arch. Jan Sedlák	Ústav: 15129 Ústav navrhování III
Oponent práce:	Ing. arch. Michal Gavlas	
Klíčová slova (česká):	Rohanský ostrov	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá urbanistickým návrhem Rohanského ostrova, který v historii byl vltavským ostrovem a dnes je částí Karlína v Praze 8. Cílem je zhodnocení dnes již chátrajícího území a vznik svébytné městské čtvrti. Návrh navrácí do území rameno Vltavy, vytváří rozlehlý městský park a navrhuje zástavbu podél nábreží tak, aby byla zajištěna prostupnost k řece a navázání na okolní čtvrti. Objekty svým měřítkem citlivě navazují na okolní městskou strukturu i parkovou zeleň.	
Anotace (anglická):	The diploma project is focused on urban design for the Rohanský Island, which was originally one of the river Vltava's islands but currently is a part of the Prague district Karlín. The main design objective is to valorize the unused parts of the Rohanský Island and the adjacent surroundings and create an independent city district with its own infrastructure. The design brings back the original solution including the Vltava's arm and creates a large city park along the riverbank, keeping in mind easy access to the river and link-up with the surrounding districts. The buildings with their scale sensitively reflect the city structure and park greenery in the vicinity.	

Prohlášení autora

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

V Praze dne 25. 5. 2018

podpis autora-diplomanta

Linda Teplá

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Linda Teplá

datum narození: 27.4.1992

akademický rok / semestr: 2017-2018 / LS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15129 Ústav navrhování III

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce: Urbanistický návrh zástavby Rohanského ostrova, Praha 8

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce je urbanistický návrh zástavby na území Rohanského ostrova, jež je součástí městské části Prahy 8 a je v sousedství se čtvrtěmi Karlín, Invalidovna a Palmovka. V současné době je území vymezeno frekventovanou komunikací Rohanské nábreží, Libeňským mostem a tokem řeky Vltavy. Součástí řešení bude úprava nábreží umožňující přístup, propojení a navázání na okolní městské čtvrti se zaměřením na vztah města a řeky.

Cílem je zhodnocení dnes zanedbané krajiny v intravilánu Prahy a doplnění stávající městské struktury.

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

Práce bude obsahovat celkovou prostorovou a funkční koncepci území, dále návrh městské zeleně s důrazem na řešení krajiny v prostoru řeky, návrh veřejných prostranství a dopravního řešení převážně pěší a automobilové dopravy.

Vybraná klíčová místa budou rozpracována v detailnějším měřítku, v podrobnosti dle charakteru vybraného místa a jeho velikosti.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Umístění v kontextu města – schéma

Hlavní plán – prostorové vztahy, 1:2880

Funkční využití – schéma, 1:5000

Doprava – schéma, 1:5000

Zeleň – schéma, 1:5000

Urbanistický detail

Urbanistické pohledy a řezy

Perspektivní zobrazení celku a detailu (horizont chodce)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

Bilance

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být vedoucím projektu ještě upřesněna.

Datum a podpis studenta 22.2.2018 Teplá

Datum a podpis vedoucího DP 12.2.2018

Datum a podpis děkana FA ČVUT

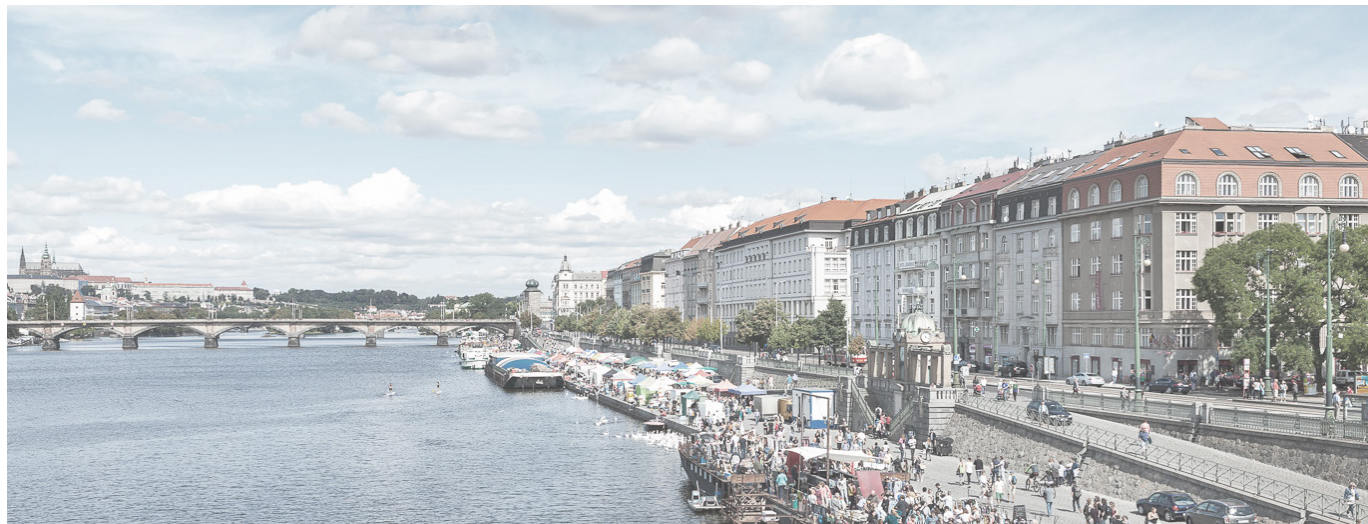
12.2.2018

registrováno studijním oddělením dne

12.2.2018



Podskalí od Železničního mostu (1905)



Rašínovo nábreží



Rašínovo nábreží - vize

Pražská nábreží

Za svou neopakovatelnou podobu a „genius loci“ vděčí Praha řece Vltavě. Již dávno předtím, než sem přišli první lidé, modelovala spolu se svými přítoky zdejší krajinu. Vytvořila úchvatnou scénérii, do které generace stavitelů umísťují svá díla. Stala se prvním architektem Prahy, její páteří a nejvýznamnějším prostorem.

V historii byl vztah města k řece obojetný. Na jednu stranu Vltava představovala klíčovou dopravní tepnu, na druhou stranu překážku. Tvořila hnací sílu mnoha živností a zdroj pitné vody, ale i odpadní stoku. Byla malebným krajinným prvkem i neustálou hrozbou v podobě ničivých povodní. Vltavské pobřeží bylo periferií. Nacházely se zde rozlehlé soustavy mlýnů, hlučná a špinavá řemesla, skladiště všeho druhu a chudinské čtvrti. Své místo tu měli nevěstince, špitály, chudobince a kláštery žebavých řádů. Město se obracelo k řece zády.

Zásadní proměna nastala až v druhé polovině 19. století v souvislosti s prudkým rozvojem města, kdy probíhala výstavba nábrežních zdí a nových mostů. Nábreží s alejemi se staly nejen hlavní dopravní komunikací, ale také skvělou adresou k bydlení a oblíbenou pěší promenádou, otevírající dosud nevídané pohledy na řeku a městské panorama. Vrostly zde desítky luxusních činžovních domů a veřejných staveb, prezentujících všeobecný rozmach Prahy a její touhu být světovou. Město se obrátilo k řece čelem. Spolu se svými náplavkami se staly oblíbeným místem procházek a skutečnou chloubou města.

Samotný obraz Vltavy byl výrazně pozměněn v druhé polovině 18. a první polovině 19. století. Na většině jejího toku na území Prahy proběhla značná regulace, jejíž podobu můžeme zpozorovat i dnes. Nezvratně změnila podobu Prahy a její vztah k řece. Zanikly stovky

staveb a celých čtvrtí, stejně jako specifický život, každodenně s řekou a jejími břehy spjatý.

Poučení se z minulosti a navrácení tváře i funkce do míst zanedbaných a zapomenutých je otázkou a úkolem dneška. Znovuobjevení, pochopení a zkultivování takových koutů, může vést k zprostupnění a odstranění nežádoucího.

Pražská nábreží a náplavky jsou i dnes v životě hlavního města nenahraditelné. Tvoří součást Pražské památkové rezervace a v současné době hojně slouží nejen k lodní dopravě, ale též k volnočasovým aktivitám a k pořádání kulturních, gastronomických, sportovních a jiných akcí. Z hlediska panoramatu a napojení na městské centrum patří mezi nejatraktivnější části hlavního města Prahy. S ohledem na zájem hlavního města Prahy o rozvoj pražských břehů byla roku 2014 vydána Koncepce pražských břehů, již zpracoval Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha). Koncepce pražských břehů je vize hlavního města Prahy o kvalitním rozvoji prostoru řeky zejména jako celoměstsky významného veřejného prostoru. Správce nábreží a dotčené orgány, v souladu s preambulí uvedenou koncepcí, ji vnímají jako iniciační materiál a při své působnosti se snaží potenciál náplavek jako veřejného prostoru postupnými kroky rozvíjet.

Zásadní pro rozvoj území podél toku Vltavy je vypořádání se s bariérami. Jejich existence a podoba je určující v první řadě pro příčnou propustnost území, tzn. pro přístupnost k nábreží a břehům ze struktury města. V mnoha případech jsou to právě pozůstatky průmyslových areálů a liniových staveb dopravní infrastruktury, jež byly v minulosti umísťovány do údolní nivy. Téma zpřístupnění nábreží je zásadní zejména pro rozvoj lokalit s nábrežím sousedících. Široká škála možností, jež by se

vlivem připojení otevřela, by mohla zapříčinit vznik aktivit lokálního i celoměstského významu.

Neméně problematickou bariérou poslední doby je i dopravní infrastruktura, jež je podél toku Vltavy sdružována a zkapacitněna. Tudiž samotný přístup k nábreží a promenáda kolem řeky jsou značně ztíženy a nepříjemné. Nevratným následkem je znemožnění plnohodnotného využití a snížení atraktivity území.

Neopomenutelné je i sdružování liniových staveb oddělujících nábreží a vytvářejících izolovaná pásma. Častým následkem jsou monofunkční zóny a přetížení jedním typem aktivit (např. intenzivním sportem) nebo společenskou segregací.

Budoucnost pražských nábreží i náplavek a zanedbaných či nevhodně využívaných ploch s nimi spjatých vězí v zrealizování potenciálů místa. Transformace jejich užívání a charakteru například nefunkčních areálů, ploch dopravní infrastruktury či ploch zpustlé krajiny. Jejich rozložení v rámci vnitřní struktury města indikuje oblasti, jež se bez rozsáhlejších investic a opatření nemohou dále vyvíjet.



Chicago Riverwalk, Chicago, USA



Hafencity, Hamburk, Německo



Berges du Rhone, Lyon, Francie

Nábřeží ve světě

Stejně jako v Praze, tak i v ostatních městech ležících na říční síti, prošli nábřeží a přístavy v druhé polovině 20. století svou revolucí. Změna umístění nákladních přístavů příchodem unifikovaných kontejnerů zásadně ovlivnila budoucnost svých domovských továren. Začali vznikat velká překladiště na periferiích měst a volné vysokokapacitní plochy bývalých podniků ve vnitřním městě. Využití těchto území a staveb je zásadní pro udržitelný rozvoj města a vyžaduje přinejmenším stejnou péči jako ostatní transformační plochy.

Italský architekt a urbanista, zakladatel (2001) a současný prezident společnosti RETE (Mezinárodní asociace pro spolupráci mezi přístavy a městy) Rinio Bruttomesso zmiňuje ve svých publikacích tři body při této transformaci. Rekompozici, regeneraci a obnovu. Rekompozicí je myšleno zpřístupnění jednotlivých částí nábřeží. Funkční dělení přístavů na jednotlivé sektory prostor separovali. Regenerací je míněno „vrácení do hry“. Je to snaha dát místu správnou náplň, jež by mu umožnila být opět fungující složkou sídla. Mnohdy jejich samotná pozice v rámci města vybízí k zaktivování. Obnovou, jakožto třetím transformačním bodem, je myšlena oprava jednotlivých budov, popřípadě zařízení. Tyto objekty se často stávají památkově hodnotné, znázorňující industriální éru a stojí za obnovu a zachování.

Ve světě je mnoho měst, kterým nábřeží určuje jejich podstatu. Ať díky historickému dědictví či územním možnostem. Mnohá města v nich vidí značný potenciál pro rozvoj, zkvalitnění a atraktivnější veřejného prostředí.

Již v roce 1909 „Plán Chicago“ představoval „Hlavní větev toku“ řeky Chicago, jakožto místo pro volný čas i obchod. Téměř o století později tuto vizi uskutečnil projekt „Chicago Riverwalk“. Prostřednictvím změn

tvář a forem probíhá hladina řeky Chicago řadou nových programových částí spjatých s vodou. Riverwalk vyvyšuje svou kvalitu spojení s existující městskou strukturou především tím, že obejmě a interpretuje vrstevnatou historii Chicaga.

Zpřístupnění nábřeží městu otevře širokou škálu možností a nevšedních výhledů. Jejich jedinečnost a pestrost tvoří tvář sídla. Jsou exponované různou intenzitou v odlišnou denní dobu, rozdílnými návštěvníky, za nestejnými cíli díky různým funkcím. Každé nábřeží si žije svým životem a stejně tak se musí přistupovat k jeho ztvárnění, definici, originalitě. Jednotný muststr zformování nábřeží zkrátka neexistuje. Lze se jen inspirovat a poučit z chyb dřívějších realizací. A i po uskutečnění není jisté, zda záměr proroste a uchyť se. Jen jeho rozmanitost, živost a přívětivost může posílit jeho existenci.

Během posledních třiceti let proběhla v mnoha městech transformace nábřeží v obytné části města. Povětšinou to však byla výsada větších měst. Je tedy jen otázkou času, kdy a jak se bude přistupovat k projektům v menších sídlech. Zatím můžeme jen hledat správný přístup k řešení.

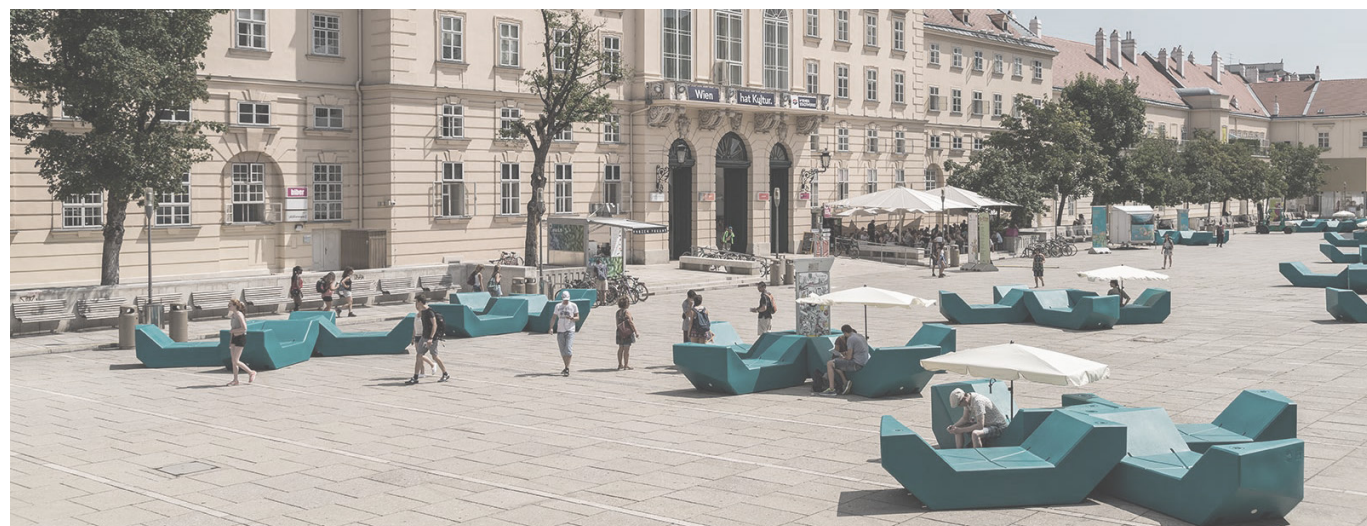
Veřejný prostor západní části „Hafencity“ v německém Hamburku je ústřední součástí procesů přeměny bývalé přístavní zóny jižně od historického Speicherstadtu sousedícího s vnitřním městem. Tato oblast se v průběhu své historie měnila v závislosti na průmyslovém využití. Jako ochrana před nárazovými bouřemi, budou v průběhu vývoje zvýšeny nové smíšené konstruované plochy pro centrální vnitřní funkce města (bydlení, práce, obchod, kultura, volný čas) o více než tři metry.

Obnova levého břehu řeky Rhone v Lyonu ve Francii. V roce 2003 městská rada a Velká lyonská městská komunita (organizace

metropolitní oblasti) vyzvala k účasti v soutěži, jež měla zotavit levý břeh řeky a způsobit smíření města a řeky. Nový veřejný prostor měl být místem setkání, zábavy a spojení s přírodou.



Superkilen, København, Dánsko



MuseumsQuartier, Vídeň, Rakousko



High Line, Manhattan, New York

Veřejná prostranství

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha) v roce 2014 vytvořil Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy a návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství, což by měli být první kroky v ovlivňování podoby a kvality pražského veřejného prostoru. Cílem veškerých aktivit tohoto institutu je učinit Prahu živým, vlivným, dynamickým a konkurenceschopným městem, jež by bylo příjemné pro život, pružně reagující na současné potřeby obyvatel a obstojné mezi nejvýspělejšími městy Evropy.

Samotná tvorba nábřeží, jakožto veřejného prostoru v Praze, by se nepochybně těmito principy, pravidly, doporučeními a kritérii tvorby měla řídit. Nutno však brát v potaz, že návrh nábřeží je dosti specifickou a delikátní záležitostí vyžadující individuální přístup.

Náplavka skýtá velký pobytový potenciál a patří k nejvyhledávanějším místům Prahy. Atraktivitu nábřeží zvyšuje vizuální kontakt s vodní hladinou a pražskými dominantami.

Mezi základní vlastnosti kvality veřejných prostranství dle Manuálu tvorby veřejných prostranství patří:

- Kvalitní veřejná prostranství s především obytnou funkcí. Tedy bezpečná, vstřícná pro všechny skupiny obyvatel, zdravá, živá, komunikativní, smyslově podnětná a krásná.
- Tvorba veřejných prostranství na základě lidského měřítka a lidských smyslů.
- Veřejná prostranství, jež by byla nejenom přístupná, ale též atraktivní pro všechny skupiny obyvatel.
- Kvalitní údržba a úklid stěžejní pro předpo-

klad kvalitního veřejného prostranství.

- Veřejná prostranství vybízející k pěšímu pohybu a k pobývání. Prioritou by měla být obytná kvalita veřejných prostranství, které by byla zpravidla podřízená dopravní i technická infrastruktura.

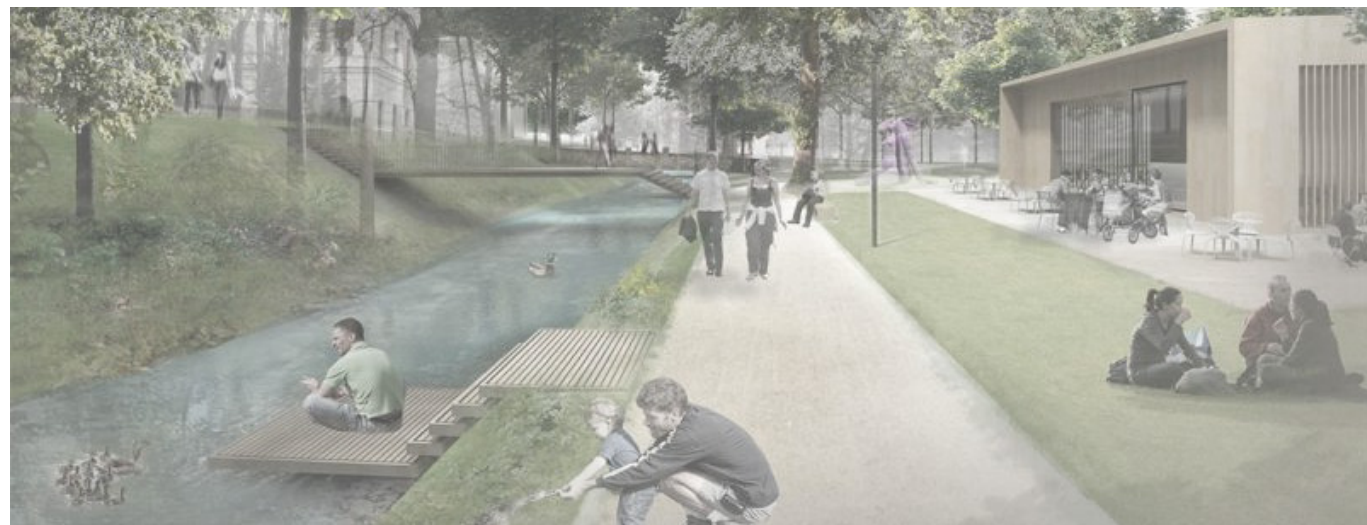
- Kvalitní veřejná prostranství poskytující prostor pro co největší škálu dobrovolných činností a iniciujících sociální kontakt mezi jedinci.

- Identifikace s prostředím upevňující soudržnost společnosti. Neb místa nijaká, anonymní vytvářející pocit odcizení jsou lidmi nevyhledávána.

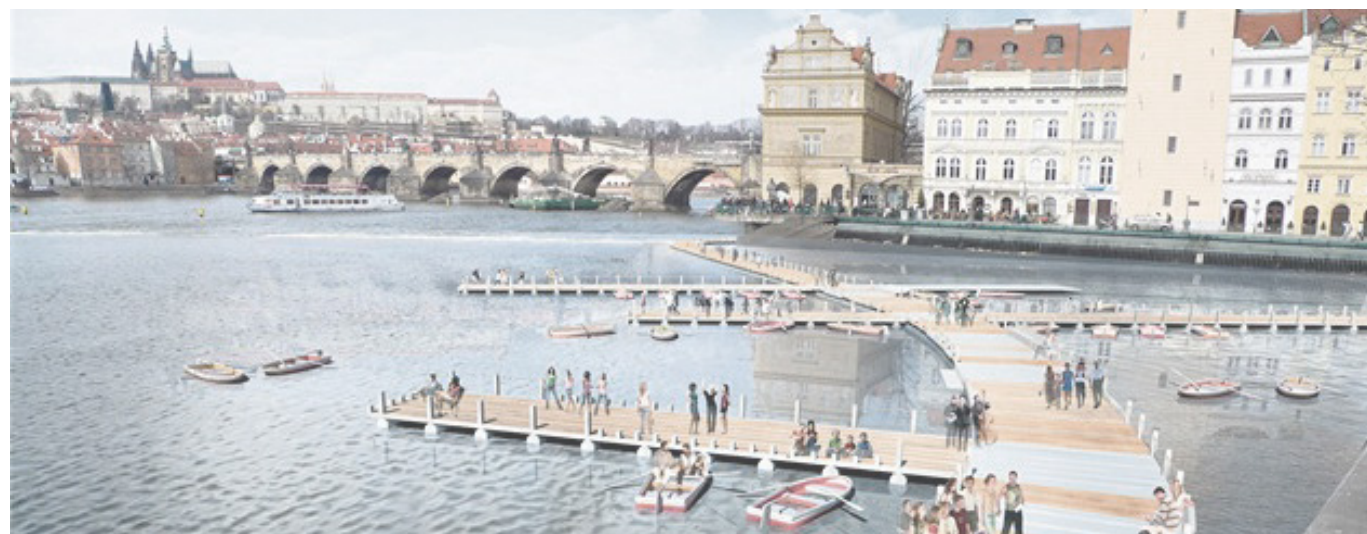
- Možnosti využití veřejných prostranství reagující na proměnu rytmu denní doby, týdenních cyklů a ročních období.

Z hlediska uspořádání částí veřejných prostranství se musí dbát na zajištění dostatečné ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. Obecně je vhodné přizpůsobit řešení potřebám různých druhů pohybu v prostoru, zpravidla v následujícím pořadí (nelze však chápat dogmaticky):

- pěšky
- veřejnou dopravou
- na kole
- autem



nábřeží Loučné, Litomyšl



plovoucí promenáda na Vltavě



nábřeží Svratky, Brno

Navrhování nábřeží

Project for public spaces (PPS) se sídlem v New Yorku je neziskovou organizací napomáhající lidem vytvářet a udržovat veřejná prostranství. Jsou ústředním centrem globálního hnutí Placemaking, jež spojuje lidi s myšlenkami, zdroji, odbornými znalostmi a partnery, kteří považují veřejný prostor za klíč k řešení našich největších výzev.

Uskupení PPS se mimo jiné už více jak 32 let zabývá zlepšováním městských nábřeží nejrůznějších sídel. Na základě svých dlouholetých zkušeností sepsali x bodů popisujících fungování živého městského nábřeží, jež se otevírá nejen vodě ale především městu.

- Veřejnost jako priorita. Nedávat přednost krátkodobému rychlému zisku, ale dbát na veřejně prospěšné cíle. Dokud se plány budou řídit představou, že nábřeží je ve své podstatě veřejným bohatstvím, může být úspěšně realizováno mnoho z následujících bodů.

- Formulovat vizi, kterou si místní sami vytýčí. Na rozdíl od masterplanu, vizuální proces neuzavře projekt do předepsaného řešení. Je to právě vedená občanská iniciativa, která nastiňuje cíle a bojuje za ideály.

- Diverzita místa: síla deseti. PPS založila efektivní způsob, jak strukturovat proces vize. Cílem tzv. „síly deseti“ je vytvořit deset skvělých destinací na ploše nábřeží a těm věnovat pozornost. Úmyslem je vytvořit místa s pestrým využitím a zabránit tak monofunkčním zónám.

- Propojenost. Další myšlenkou, kterou je třeba mít na paměti, je, že každá z deseti destinací musí být součástí nábřeží jako jednoho celku. Cílem je dosáhnout kontinuity, zejména pokud jde o skloubení různých druhů dopravy.

- Optimalizace veřejného přístupu. Nezbytností pro fungující nábřeží je co nejpohodlnější přístupnost lidem. Nábřeží s nepřetržitým veřejným přístupem jsou mnohem žádoucí než ty, kde je to časově omezeno.

- Development a vize občanů. V momentě, kdy je na prvním místě v projektu revitalizace nábřeží veřejná vize, může nový rozvoj území splnit cíle a očekávání společnosti. Nábřeží jsou až příliš cenným bohatstvím nato, aby byly poskytnuty developerům diktujícím podmínky růstu a změn.

- Umožnit 24-hodinový provoz omezením bytové výstavby. Důvodem proč velká nábřeží nepodléhají rezidenční výstavbě je nepřetržitý život ve dne i v noci. Jsou to místa festivalů, trhů, ohňostrojų, koncertů atp. Vysoká koncentrace bytové zástavby u nábřeží značně omezuje rozmanitost jeho užívání.

- Používat parky jako spojnice míst, nikoliv jako místa samotná. Parky jsou ideálním místem pro rekreaci, svou formou však nevyhovují mnoha aktivitám. Podstatné je učinit místa živá.

- Navrhovat a dávat budovám program podporující veřejný prostor. Každá budova na nábřeží by měla přispívat k atraktivnosti veřejných prostor kolem ní. V ideálním případě by měli být kombinací veřejného a komerčního charakteru.

- Omezit osobní automobilovou dopravu. Nábřeží jsou dramaticky zatížené, jsou-li přístupné i motorovým vozidlům. Zamezení přístupu automobilů na nábřeží (vyjma dodávek k místním podnikům) způsobí celkové zpomalení tempa návštěvníků a vnese více klidu a pohody do atmosféry prostředí.

- Integrovat celosezónní aktivity do každého místa. Déšť ani zima není důvod pro to, aby

byla nábřeží pustá. Programy na nábřeží by měly zohledňovat aktivity v deštivém i zimním období.

- Ikonické budovy. Ikonická struktura zástavby může být pro nábřeží výhodou v případě, že se chová jako víceúčelová destinace. K užítku nábřeží mohou být také dominanty. Ne však ve velkém množství.

- Spravovat a řídit. Průběžný management je nezbytný pro zachování funkce nábřeží a udržení různorodých aktivit a akcí po celý rok. Sledování zpětných vazeb může pomoci změnám k lepšímu. Efektivní řízení nábřeží se odráží i do fungování čtvrtí sousedících. Propojování těchto částí je zcela důležité pro vzájemné podporování, jak z hlediska ekonomického, tak hospodárného.



ortofotomapa 2017



600 m



Rohanský ostrov

Rohanský ostrov se řadí mezi 5 největších rozvojových ploch v centru Prahy. Potenciálem tohoto území se zabývalo již mnoho urbanistických projektů, avšak k radikálnější transformaci zatím nedošlo. Ke stavební aktivitě dosud dochází pouze v západní části území, kde pozemky sousedí a navazují na strukturu zástavby Karlína. Dosavadní rozvoj této problematické, ale zároveň nesmírně lukrativní plochy je veden malými, nijak zásadními krůčky. Nezastavěná plocha s pozůstatky minulosti si žije svým životem a je útočištěm pro mnohé lidi bez domova. Svou volně rostoucí vegetací a volným přístupem si získala oblibu u osob venčících psy, sportovců a dětí pouštějících draky. Bezesporu tu vzniká obrovský potenciál pro volnočasové aktivity s výhledem na Pražský hrad v bezprostřední blízkosti jednoho z živelů - vody.

Vypořádání se s okolnostmi, možnostmi, limity a hrozbami Rohanského ostrova je hlavním předmětem této diplomové práce.

Řešené území o velikosti takřka 78 hektarů je součástí městské části Prahy 8 – Karlína. Z toho území tzv. Rohanský ostrov zaujímá 64,5 hektaru. Svým názvem „Rohanský ostrov“, pod kterým je mezi Pražany znám, může leckoho zmást. V současné době se totiž již nejedná o ostrov, svůj název si nese z historie (více v kapitole Historie). Je otázkou, zda v urbanistickém návrhu dostát jeho jménu. Svou polohou se nachází zhruba 3 kilometry východně od Pražského hradu a 2 kilometry severovýchodně od srdce Prahy (Staroměstského náměstí). Nejenom blízkostí centra se stává lukrativní lokalitou. Jeho podélný tvar umožňuje snadnou dostupnost hned k třem stanicím metra (Křížíkova, Invalidovna a Palmovka). Na Hlavní nádraží je to pouze 10 minut městskou hromadnou dopravou. Problémem této

lokality se na první pohled mohou zdát dva silné faktory – doprava a záplavy. Odvedení a rozmělnění automobilové dopravy a účinná protipovodňová opatření činí dva základní kameny urbanistického návrhu.

Jako podklad návrhu je použita studie krajinných úprav z roku 2004 od Ing. Aleny Šimčíkové (green design) a Ing. arch. Františka Novotného (ateliér FNA), kteří při jejím vzniku spolupracovali s řadou odborníků.



Karlínský přístav při Pobežní ulici kolem roku 1905, Muzeum hl. m. Prahy



železniční most přes přístavní rameno převádějící trať Rakouské severozápadní dráhy z Rohanského ostrova do Karlína; 1907, Muzeum hl. m. Prahy



pohled na Rohanský ostrov od Holešovic přes východní cíp Štvanice, v danou chvíli obspaný koupajícími se Pražany; z tohoto pohledu je dnes starý Karlín skryt za komplexem River City Prague; 1957, Muzeum hl. m. Prahy

Historie

Území, kterému se dnes říká Rohanský ostrov, již není ani původním ostrovem toho jména, ani ostrovem jako takovým. Jde o rozsáhlou část karlínského pobřeží, která se po desetiletích, kdy ležela ladem bez smysluplného městského využití, stala zájmovým územím developerů.

Čtveřice ostrovů vroubících karlínský břeh jižně od ostrova Štvanice vznikla z povodňových nánosů. V 17. a 18. století byly břehy ostrůvků zpevněny a jejich plocha postupně využívána i k různým hospodářským činnostem, zejména k provozování mlýnů. Ostrovy měly své soukromé majitele, podle nichž se nejen nazývaly, ale také svá jména proměňovaly. Rohanskému ostrovu zůstalo dodnes jméno podle majitele Josefa Rohana, pražského měšťana a tesařského mistra, který jej vlastnil po roce 1850. Rohanského ostrova se na východě dotýkal ostrov Jerusálémský, nazývaný zas podle majitele Leopolda Jerusalema, kterému patřila karlínská kartounka využívající ostrov v 1. polovině 19. století jako bělidlo. Oba ostrovy, Jerusálémský a Rohanský, nazývané pro zjednodušení jménem druhého z nich, využila po roce 1870 Společnost Rakouské severozápadní dráhy nejen pro vedení úseku své trati mezi koncovým osobním nádražím na Těšnově a Karlínem, ale též pro své zázemí a později po nákladové nádraží. Na říčním rameni právě mezi Rohanským ostrovem a karlínským břehem byl již od roku 1822 v provozu Karlínský přístav, který měl především obchodní a nákladní charakter.

Zásadní změnou pro Karlín byla velkorysá regulace hlavního vltavského koryta mezi lety 1923-1929, kdy bylo z důvodu lepší splavnosti zkrácení trasy a zrychlení průtočnosti přeloženo blíže Holešovicím. Tehdy Karlínský přístav, jehož hlavní funkci převzaly již dříve přístavy holešovický a libeňský, ztratil

smysl a byl zrušen. Rovněž nákladové nádraží na Rohanském ostrově vybudováním centrálního pražského nákladového nádraží na Žižkově pozbylo velkou část své funkce. Drážní pozemky na Rohanském ostrově však byly ČSD využívány i po zrušení těšnovského nádraží i osobního provozu na této trati v roce 1972, a to přibližně do první poloviny 80. let 20. století, do kdy byla trať průjezdná do Libně, dolního nádraží.

Rozsáhlá oblast říční nivy zvaná Maniny, která původně patřila k holešovickému území, byla po regulaci řeky částečně zabrána novým říčním korytem a částečně spojena s územím Rohanského ostrova. Tak přišel někdejší ostrov o dotek řeky na severovýchodě a navážkami na místě vysušeného starého koryta při pobřeží Karlína byl spojen i „suchou nohou“ s ostrovem Libeňským a Libní samotnou. Říční rameno, na kterém mezi Rohanským ostrovem a Karlínem byl původně provozován Karlínský přístav a které bylo i po přeložení vltavského koryta zachováno jako vodní spojka s Libeňským přístavem, bylo zasypáno v polovině 50. let 20. století.

V dalších desetiletích po roce 1930 se stalo rozlehlé území karlínského pobřeží, nazývané zjednodušeně Rohanským ostrovem, ale tvořené spojenými historickými ostrůvky a zasypanými říčními rameny, územím skládek, skladišť, odstavných parkovišť, betonárky, zkrátka neutěšené industriální divočiny. Sem byla například vyvážena vytěžená zemina ze stavby metra. Před zraky zvědavců byla oblast ukryta za vysokou ohradou a bariérou z neproniknutelných houštín tak dokonale, že běžný obyvatel Prahy si existenci tohoto rozsáhlého prostoru v blízkosti centra ani neuvědomoval. Nicméně právě v této době se na stolech pražských plánovačů rodily vize světlé budoucnosti Rohanského ostrova jako veřejného sportoviště, oázy oddechu a klidu navíc

spojené lávkou přes Štvanici i s Holešovicemi. Na kultivaci ostrova však v minulém režimu nedošlo.

Zato v 1. polovině 90. let již bylo jasné, že ladem ležící pozemky Rohanského ostrova jsou pro budoucí developerské podnikání pravým pokladem. Od roku 1998 se intenzivně připravoval projekt River City Prague. Jde o rozsáhlou výstavbu 4 mohutných kancelářských budov, hotelu a 2 obytných budov na pozemcích mezi Rohanským nábřežím a Vltavou východně od Negrelliho viaduktu. Právě toto území je autentickou plochou bývalého Rohanského ostrova. V nové stopě je pro ozvláštnění místa plánován i návrat říčního ramene. V roce 2007 zvítězila v tendru na prodej městských pozemků zbylé části Rohanského ostrova developerská společnost Sekyra Group.



1840-1843 stabilní katastr



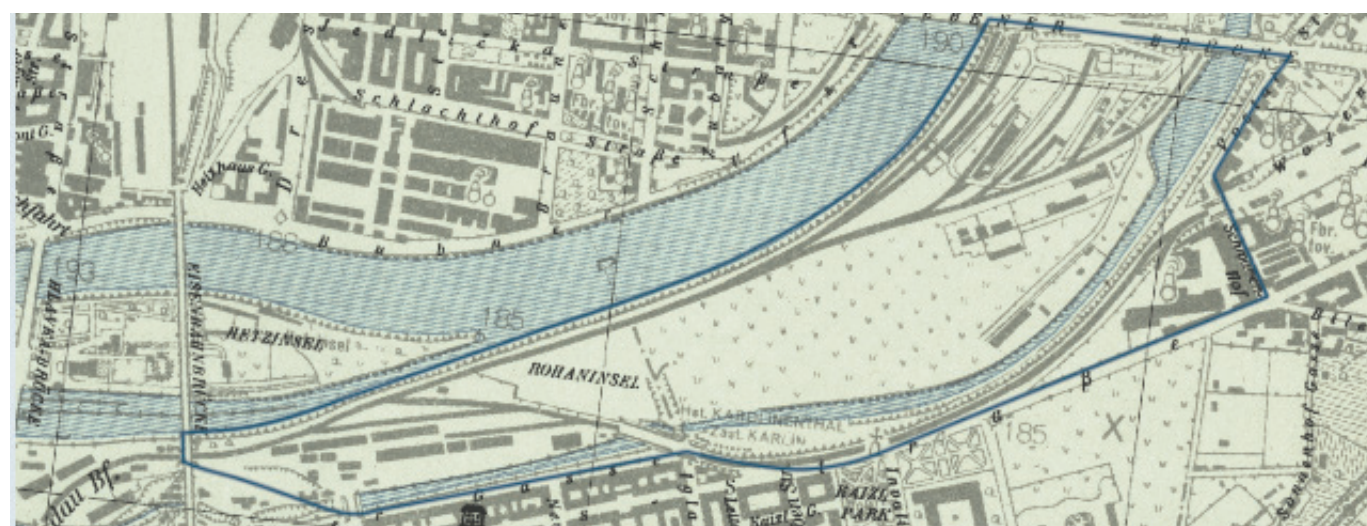
1953 černobílé ortofoto



1938 orientační plán hlavního města Prahy s okolím



1975 černobílé ortofoto



1944 Plán Prahy



1988-1989 černobílé ortofoto



vymezení řešeného území; rozloha 77,9 ha



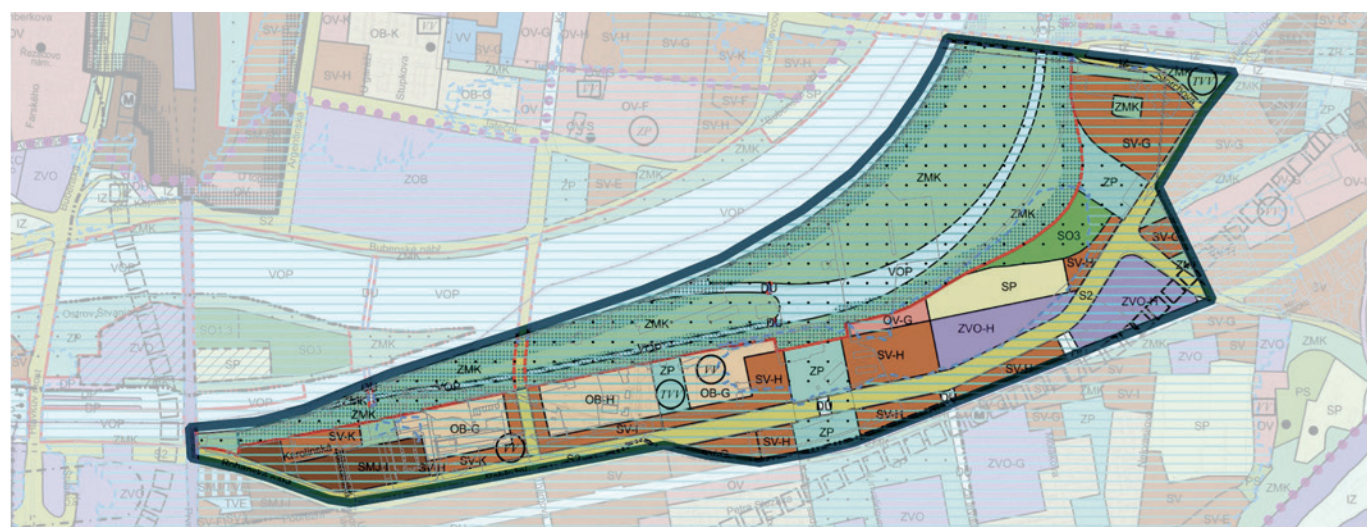
600 m

Analýza území

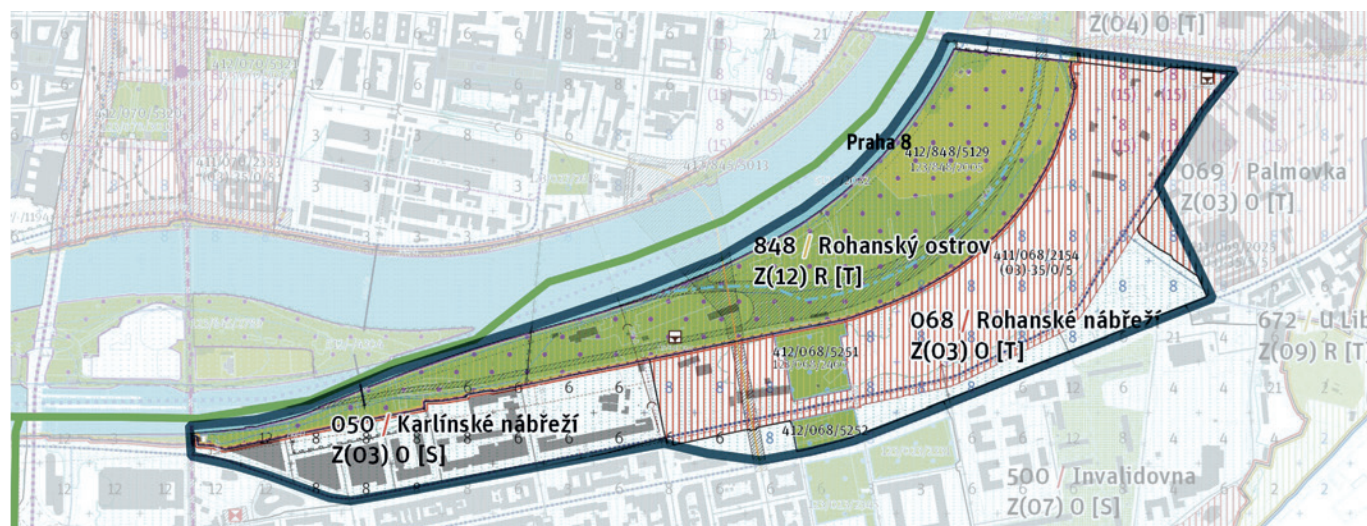
hodnotné území, téměř bez demoličních zásahů většina řešeného území ve vlastnictví hlavního města Prahy v sousedství stabilní městské struktury Karlína kontakt s vodou hodnotné výhledy na Prahu		zvýšený hluk a smog z ulice Rohanské nábřeží pozůstatky z industriálního Rohanu problémový přístup k vodě záplavové území	
silné stránky	S	W	slabé stránky
příležitosti	O	T	hrozby
zpřístupnění nábřeží zvýšený zájem veřejnosti o městská nábřeží propojení městských částí záměr pěší lávky z Karlína do Holešovic napojení / sjednocení okolních čtvrtí navržení nové čtvrti vznik městského parku zatraktivnění území		zvýšení intenzity automobilového provozu kumulace zájmů s vazbou na Vltavu	



současné využití území



platný územní plán



metropolitní plán



600 m

Současné využití území

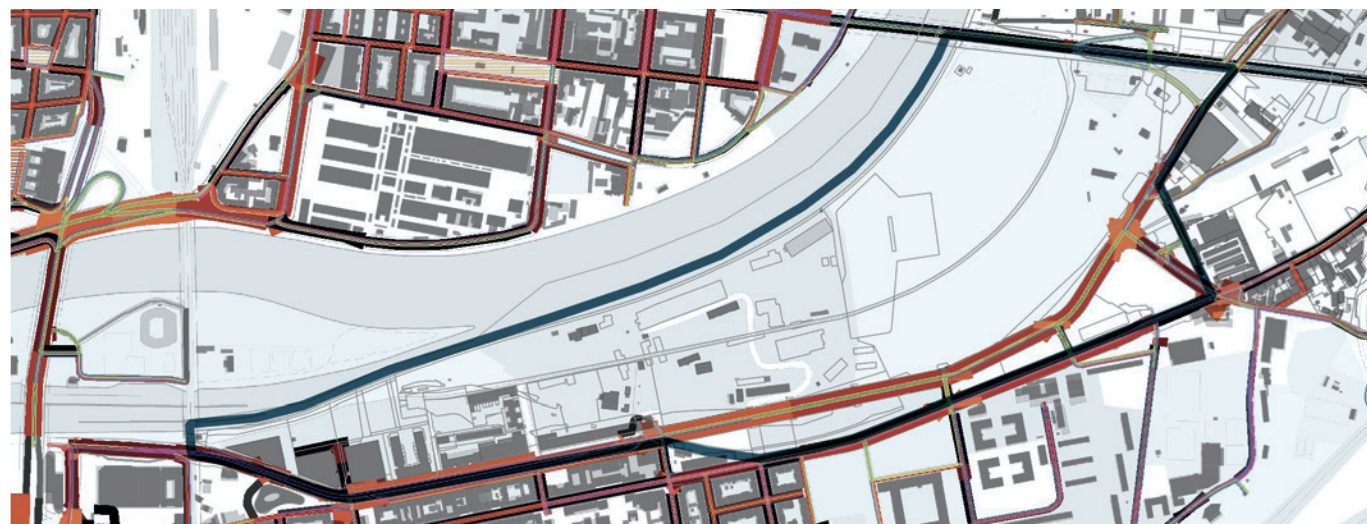
Západní část území Rohanského ostrova zaujímají především administrativní centra, bytové domy a plocha stavenišť, jež jsou orientované ke komunikaci Rohanské nábřeží. Ve střední části lokality se nachází betonárka, jakožto průmyslová výroba s rušícími nevýrobními provozů. Ve východní části území nalezneme golfové hřiště, komunální služby, obchody typu stavebnin či autobazarů, sběrný dvůr a prostory pro skladování a distribuci. Podélně celým územím z východu na západ vede cyklistická stezka. Výše zmíněné převažující funkce nacházející se v řešeném území jsou obklopeny a propojeny plochami s největším plošným podílem, a to jsou plochy nevyužívané s nálety dřevin a území devastovaná bez staveb a deponie.

Funkce dle platného územního plánu

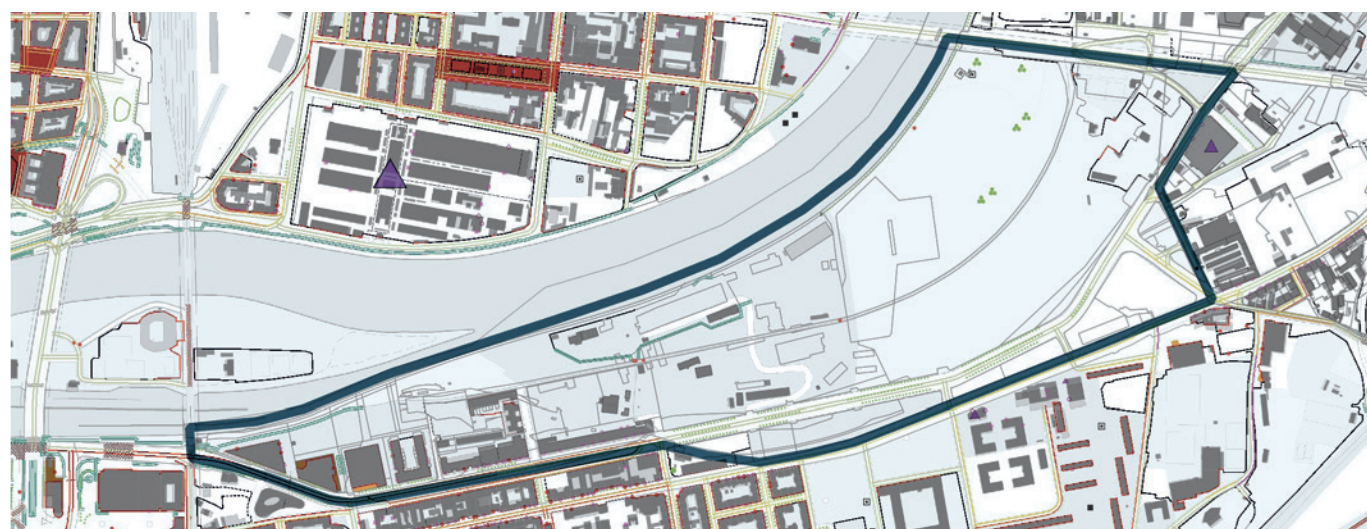
Územní plán vytyčuje a navrácí skrz území Rohanského ostrova vodní tok. Rameno Vltavy je vymezeno jako součást velkého území rekreace ležícího podél toku řeky se zelení městskou a krajinnou. Druhá polovina lokality nacházející se podél komunikace Rohanské nábřeží skýtá variaci ploch různých funkcí. Jmenovitě plochy s funkcí smíšenou městského jádra, všeobecně smíšenou, čistě obytnou, všeobecně obytnou, parkovou, pro sport i oddech a zvláštní komplexy.

Metropolitní plán

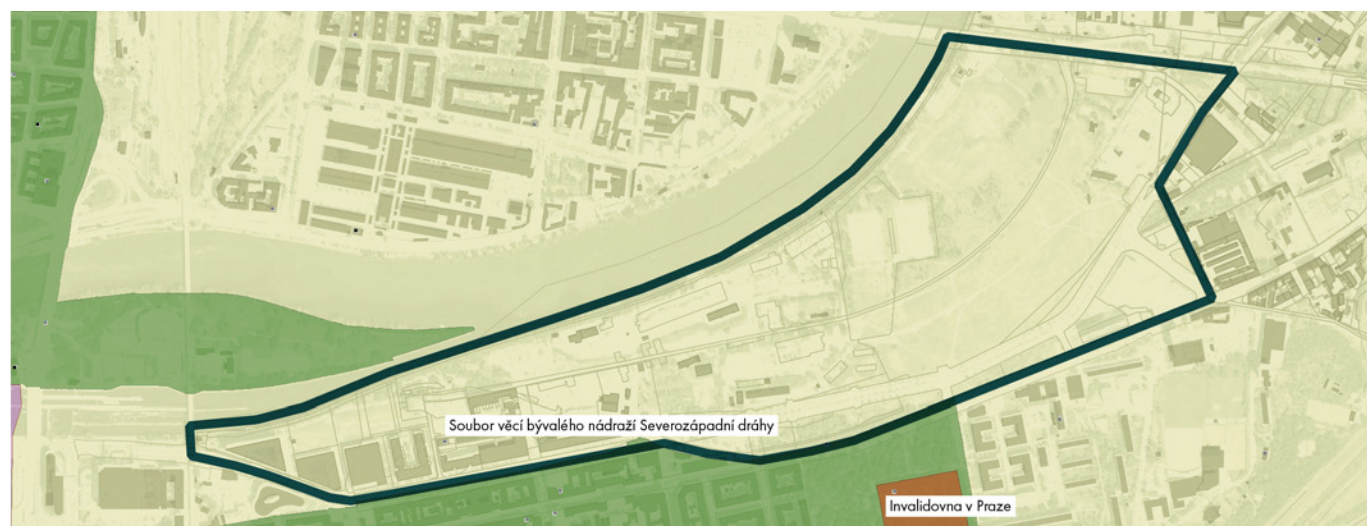
Současný územní plán a Metropolitní plán se s malými nuancemi shodují v umístění nového vodního toku, parkových ploch či lávky vedoucí z Rohanského ostrova přes Štvanici k Pražské tržnici. V Metropolitním plánu je zanesena nová významná místní komunikace mezi ulicemi Sokolovská (Karlín) a Komunardů (Holešovice), vedoucí napříč řešeným územím přes parkovou plochu a tok řeky Vltavy.



urbanistická uliční síť



prostupnost území



památková ochrana



600 m

Výšky budov

V západním cípu řešeného území se nachází atypický objekt s 11-ti podlažími a výškou 40 metrů. Budovy vedle něj podél komunikace Rohanské nábřeží postupující směrem na východ, jež jsou součástí řešeného území a na něž návrh navazuje, neboť se jedná o objekty 21. století, mají 6 až 8 nadzemních podlaží. Stavby umístěné za nimi, ve vzdálenější poloze vůči komunikaci a bližší vůči řece, disponují 9-ti nadzemními podlažími. Zástavba v řešeném území navazuje na strukturu Karlína. Další objekty nacházející se na Rohanském ostrově v roztroušené formě mají 1 až 2 nadzemní podlaží. Tyto objekty se v návrhu nezachovávají.

Partery

Aktivní partery budov podél frekventované a rušnější ulice Rohanské nábřeží jsou tvořeny převážně službami. Partery s obchody a restauracemi se nacházejí v klidnější paralelní ulici Sokolovská.

Památková ochrana

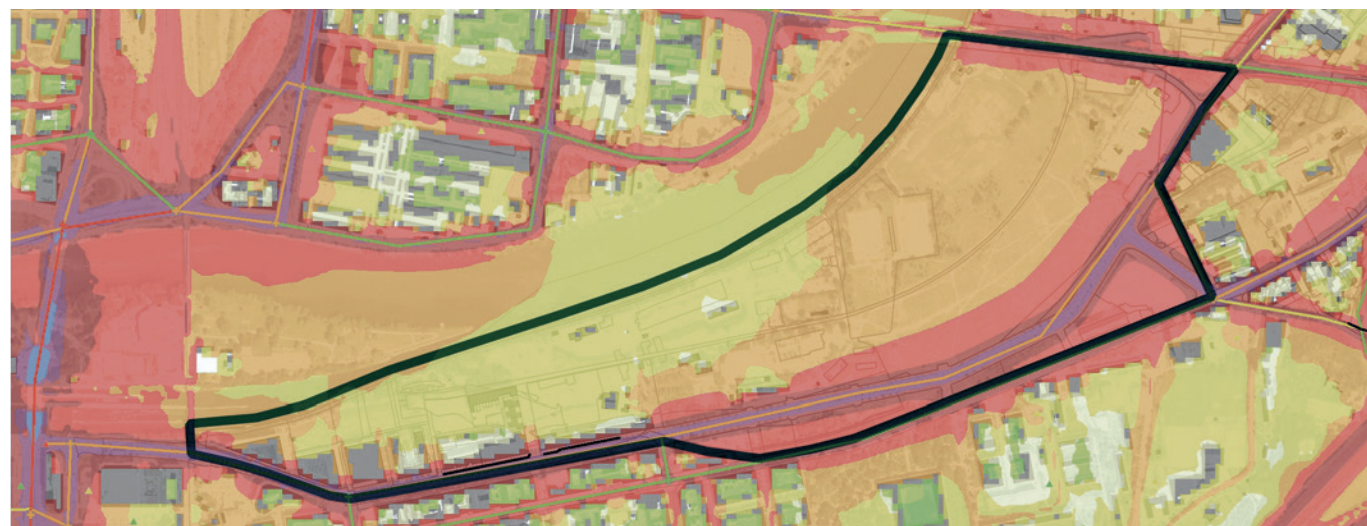
Řešené území je součástí ochranného pásma Památkové rezervace v hlavním městě Praze. Východní cíp Rohanského ostrova bezprostředně sousedí s památkovou zónou Karlín a památkovou zónou Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice. Na řešeném území se nachází jedna nemovitá kulturní památka s názvem Soubor věcí bývalého nádraží Severozápadní dráhy. Jedná se o poslední zbytky souboru technických staveb bývalého nádraží (zvaného Denisovo nádraží), jež bylo postaveno roku 1872. Areál sestává z budov celnice a skladu. Jde o doklad rozvoje železniční sítě v Praze s řadou dochovaných stavebních prvků členění. Nejbližší plošnou nemovitou kulturní památkou v blízkosti Rohanského ostrova je Invalidovna v Praze.



doprava



technická infrastruktura



hluk a ovzduší



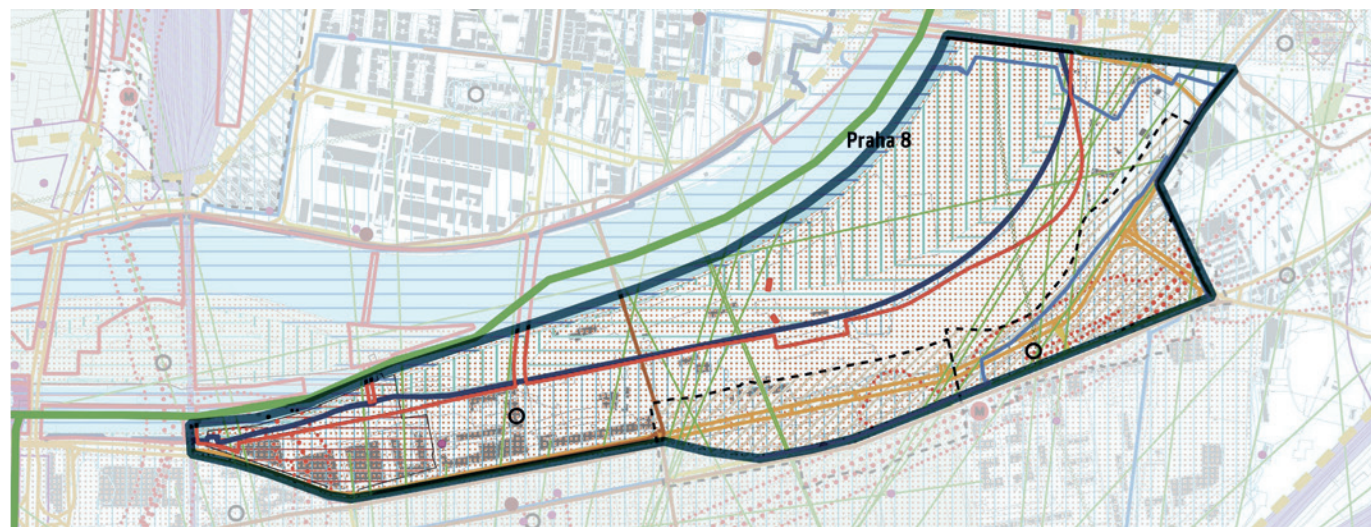
600 m

Doprava

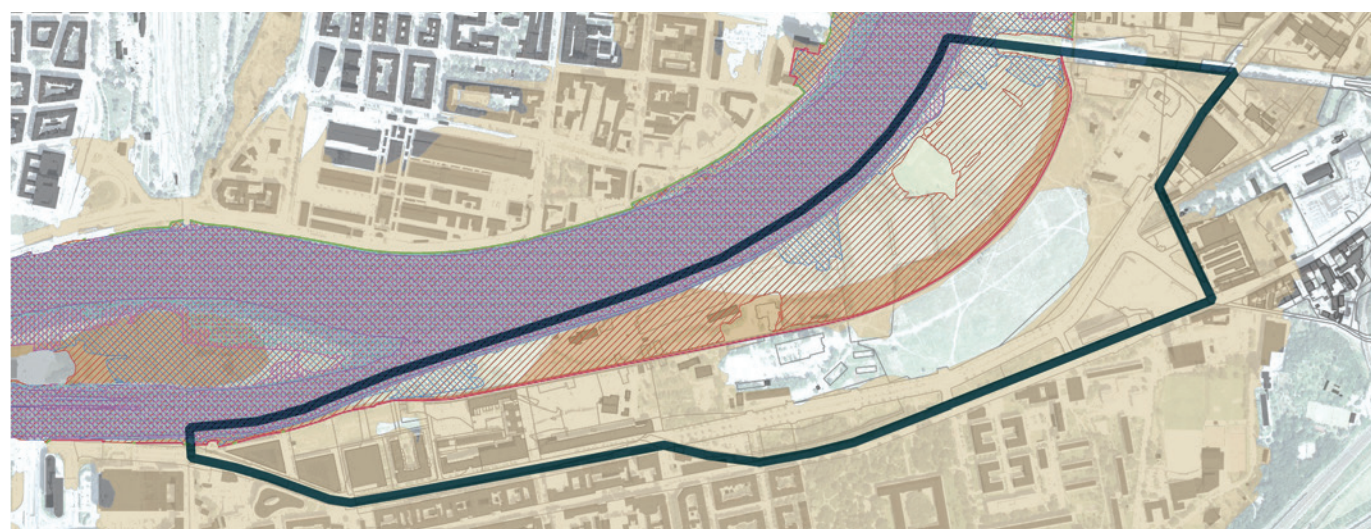
Řešené území obepínají ulice Rohanského nábřeží, částečně ulice Sokolovská, Švábky, Voctářova, Libeňský most a břeh řeky Vltavy. Na východní straně do něj zasahují ulice Zábranská, Karolinská, U Mlýnského kanálu, Za Karlínským přístavem. Ve východní části ulice U Rustonky, Štorchova a U Libeňského mostu. Nejméně frekventovanější jsou ulice Rohanské nábřeží a U Rustonky, které jsou komunikacemi městského významu. Ulicemi Libeňský most a Sokolovská probíhají tramvajové trasy. Autobusové linky částečně vedou ulicí Rohanské nábřeží. V ulici Sokolovská se nacházejí výstupy ze dvou stanic metra B s názvy Křižíkova a Invalidovna. V blízkosti je též výstup ze stanice metra B s názvem Palmovka nacházející se v ulici Na Žertvách. Na západní straně území je v provozu přístaviště přívozu s názvem Rohanský ostrov, jež je součástí PID a vede přes zastávku Ostrov Štvanice na druhou stranu řeky Vltavy do zastávky Pražská tržnice. Podél územím probíhá cyklistická páteřní trasa A2 vedoucí od severu podél řeky Vltavy k Libeňskému mostu, dále skrz řešenou lokalitu, a poté opět podél pravého břehu Vltavy směrem na jih. Západní část řešeného území protíná napříč cyklistická hlavní trasa A421. Podél komunikace Rohanské nábřeží se nacházejí fialové (smíšený úsek) a modré (rezidenční úsek) zóny parkovacích stání.

Problémy

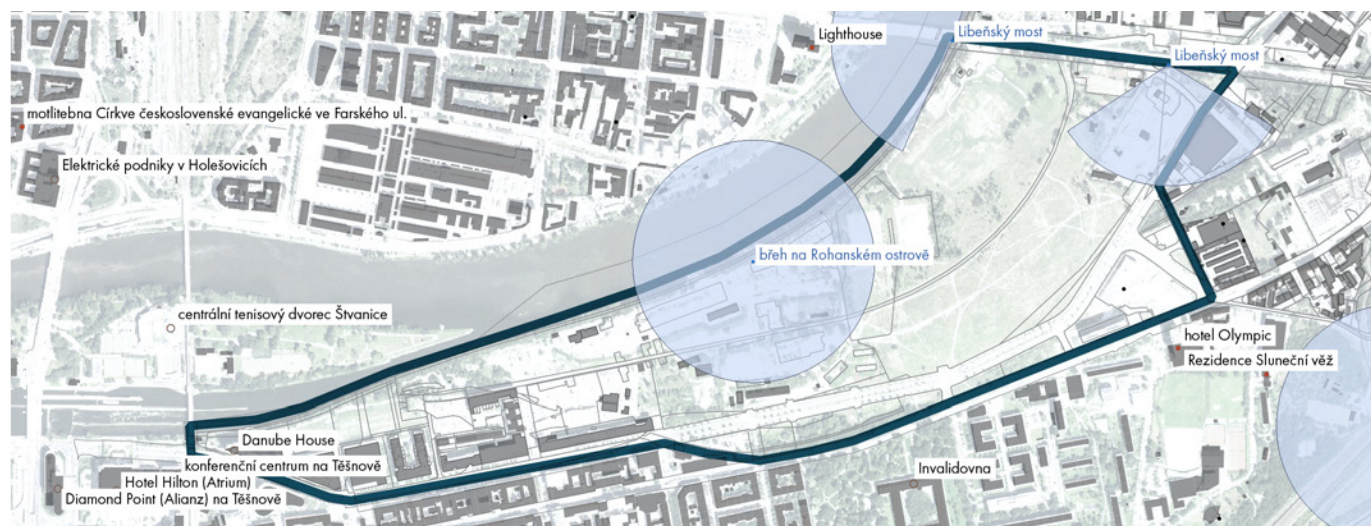
Frekventovaná ulice Rohanské nábřeží vytváří hluk a znečištěné ovzduší. Území se z hlediska vegetace nachází v neutěšeném stavu. Nebezpečí též mohou skýtat pozůstatky po průmyslové éře volně ponechané na Rohanském ostrově. Absence využití kontaktu s Vltavou. Problémový přístup k vodě.



limity využití území



záplavová území



hodnoty



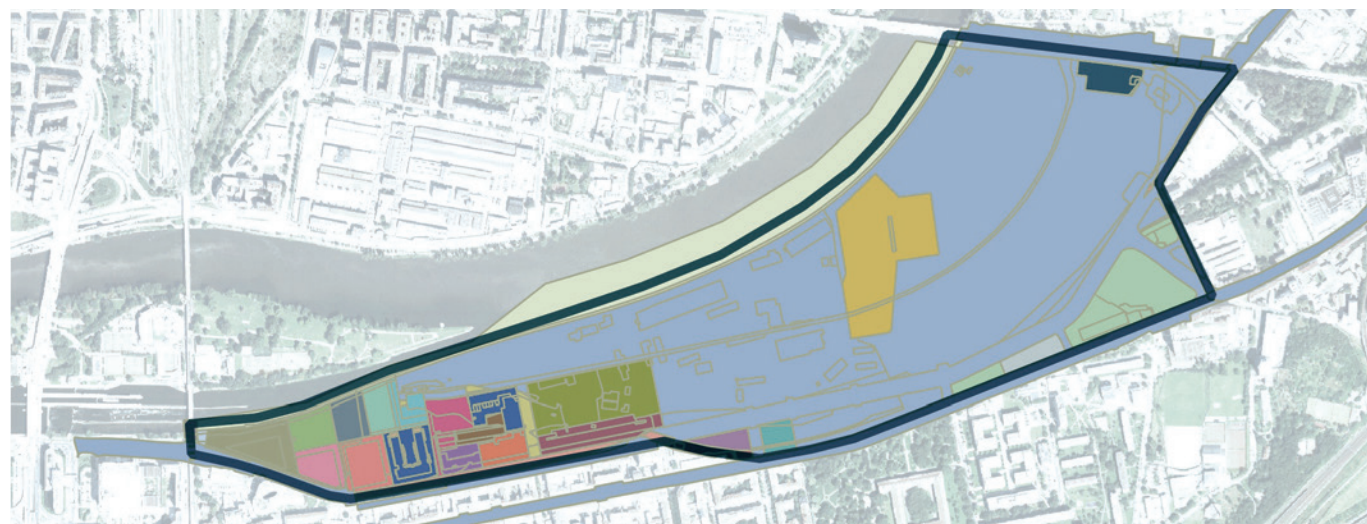
600 m

Limity

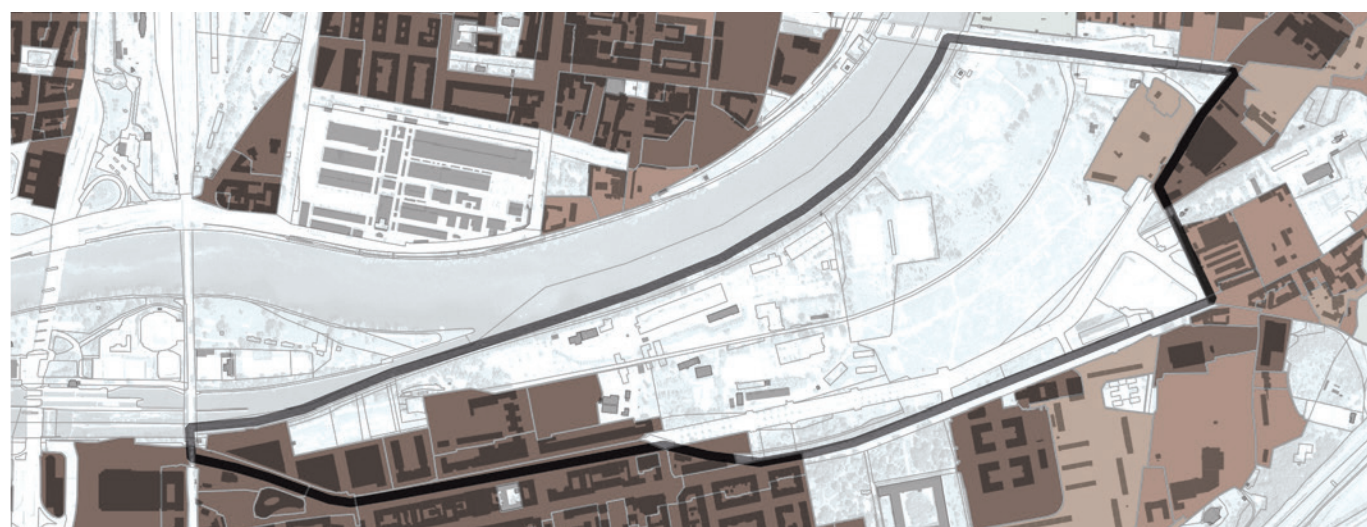
Celá plocha řešené lokality spadá do území se zákazem výškových staveb. Od ulice Šaldova po ulici Švábky v území podél a mezi ulicemi Rohanské nábřeží a Sokolovská je navržena stavební uzávěra. V návrhu však není zohledněna. V rámci územního systému ekologické stability (ÚSES) je polovina řešené oblasti, přibližně vymezená současnou cyklostezkou a břehem Vltavy, stanovena jako nefunkční regionální biocentrum. Území je součástí záplavového území. V případě povodně je však zastavěná část chráněna protipovodňovým valem. Na mapě je rozliv zvýšené hladiny řeky z roku 2002 znázorněn červenou barvou.

Hodnoty

Většina území je ve vlastnictví hlavního města Prahy. Lokalita má velký potenciál díky kontaktu s řekou, výhledovým scénériím, blízkostí centra, dobré dopravní obslužnosti, minimu demoličních a bouracích prací, poloze vůči okolním čtvrtím.



majetkoprávní vztahy



cenová mapa

Majetkoprávní vztahy

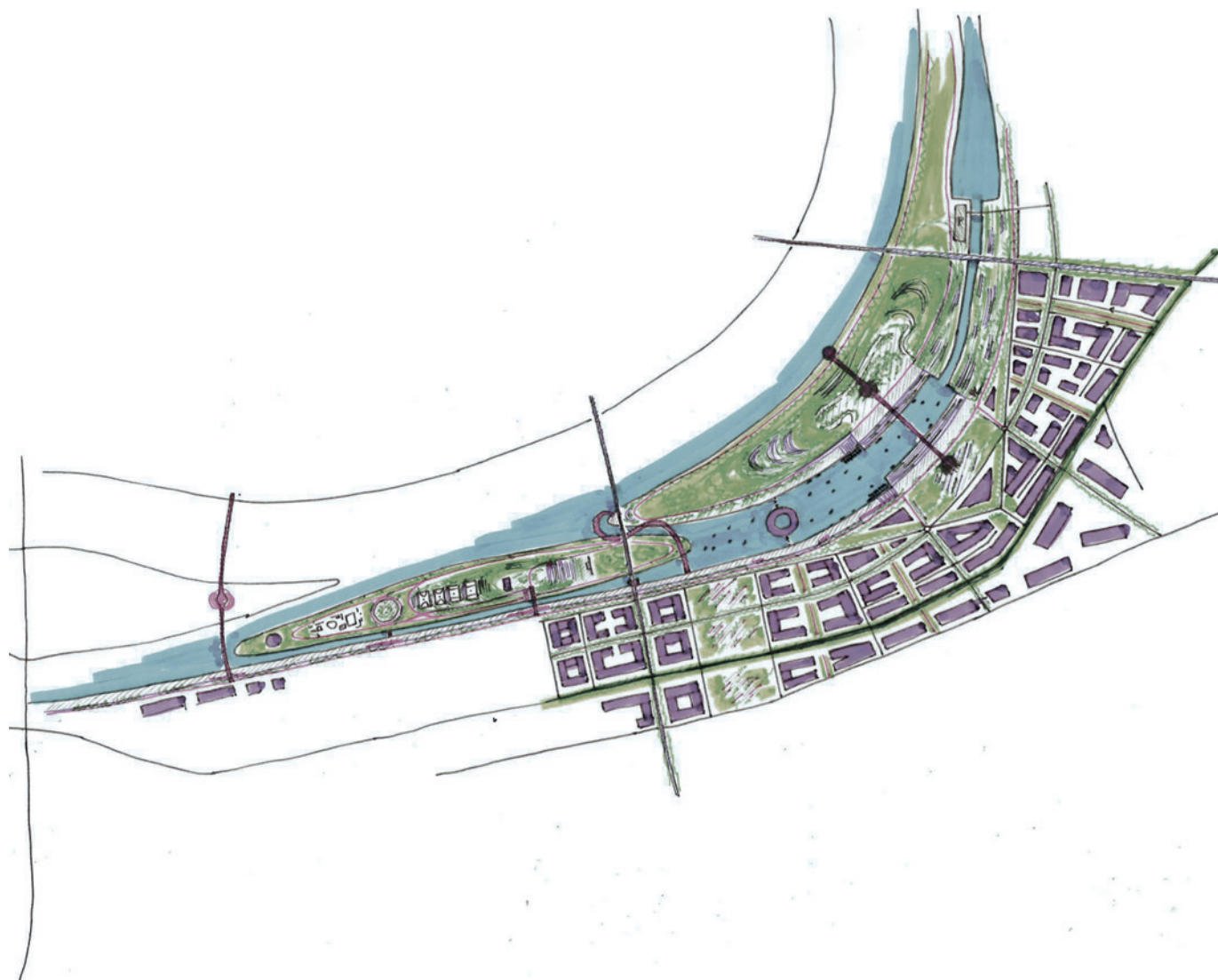
Velkou část území Rohanského ostrova má ve vlastnictví Hlavní město Praha (na mapě světle modrá barva) či ve správě městská část Praha 8 (žlutá barva).

Cenová mapa

Pro většinu území není cena stanovena. Na mapě jsou cenové rozdíly určeny světlostí barvy (v korunách za metr čtvereční).

	0 - 2 260
	2 260 - 2 804
	2 804 - 4 330
	4 330 - 7 880
	7 880 - 70 310





Návrh

Vize

Vize projektu je vytvořit urbanistický návrh, který bude ctít charaktery okolních struktur a vytvoří jejich společné pojítko. Návrhem chci zpřístupnit a oživit nábreží, které by se mělo stát centrem dění a vyhledávaným celoměstským veřejným prostranstvím. Otevřenost nábreží hodlám umocnit dostatečnou prostupností území směrem k řece. Zároveň je důležité ctít charakter území i aktuální stav, jakkoli je neutěšený. Vycházela jsem ze stávajícího sportovně-rekreačního využití, které je ukotveno jak v územním, tak i v metropolitním plánu. Snažila jsem se nalézt správnou míru zastavění a ponechání volné zeleně. Rozhodla jsem se ctít historické stopy a navrátit do území rameno Vltavy. Zachovat je třeba i současný protipovodňový val a frekventovanou komunikaci Rohanské nábreží. Cenné jsou pro projekt i stávající objekty 21. století, které jsou nyní novými dominantami lokality. Jako důležitou součást svého návrhu vnímám též rozhledová místa, která umožňují neobyčejné zážitky.

Postup práce

Od počátku práce jsem do území chtěla vnést říční koryto, které by skýtalobybytovou funkci a vybízelo k různým aktivitám v komornějším prostředí nežli u hlavního toku Vltavy. Jeho podobu z hlediska tvaru jsem až na malé detaily přejala z územního plánu a projektu pro něž již bylo vystaveno stavební povolení. Nábreží podél ramene by procházelo vizuálními i materiálními změnami od striktního kamenného přes nepravidelné z části zpevněné po volné s travním porostem, jež by navazovalo na jedno z Libeňských slepých ramen, která mají čistě přírodní charakter. Otázkou však bylo, zda toto řečiště bude tvořit hranici mezi zelení a zástavbou. Kde a jak stanovit pomyslnou dělicí linku? Kdybych si dělala soukromý průzkum mezi místními obyvateli, jistě

by zástavbu nechtěli nejlépe žádnou. Ale pro odhlučnění a odstínění emisí Rohanského nábreží jsem se pro jistou zástavbu rozhodla. Od původních skic, kdy jsem zástavbu umísťovala do těsné blízkosti nově navrženého koryta jsem se dostala k další linii, která ještě na Karlínském břehu vymezuje pokračování parku. Této myšlenky jsem se už držela a rozpracovala ji podrobněji v konceptu.

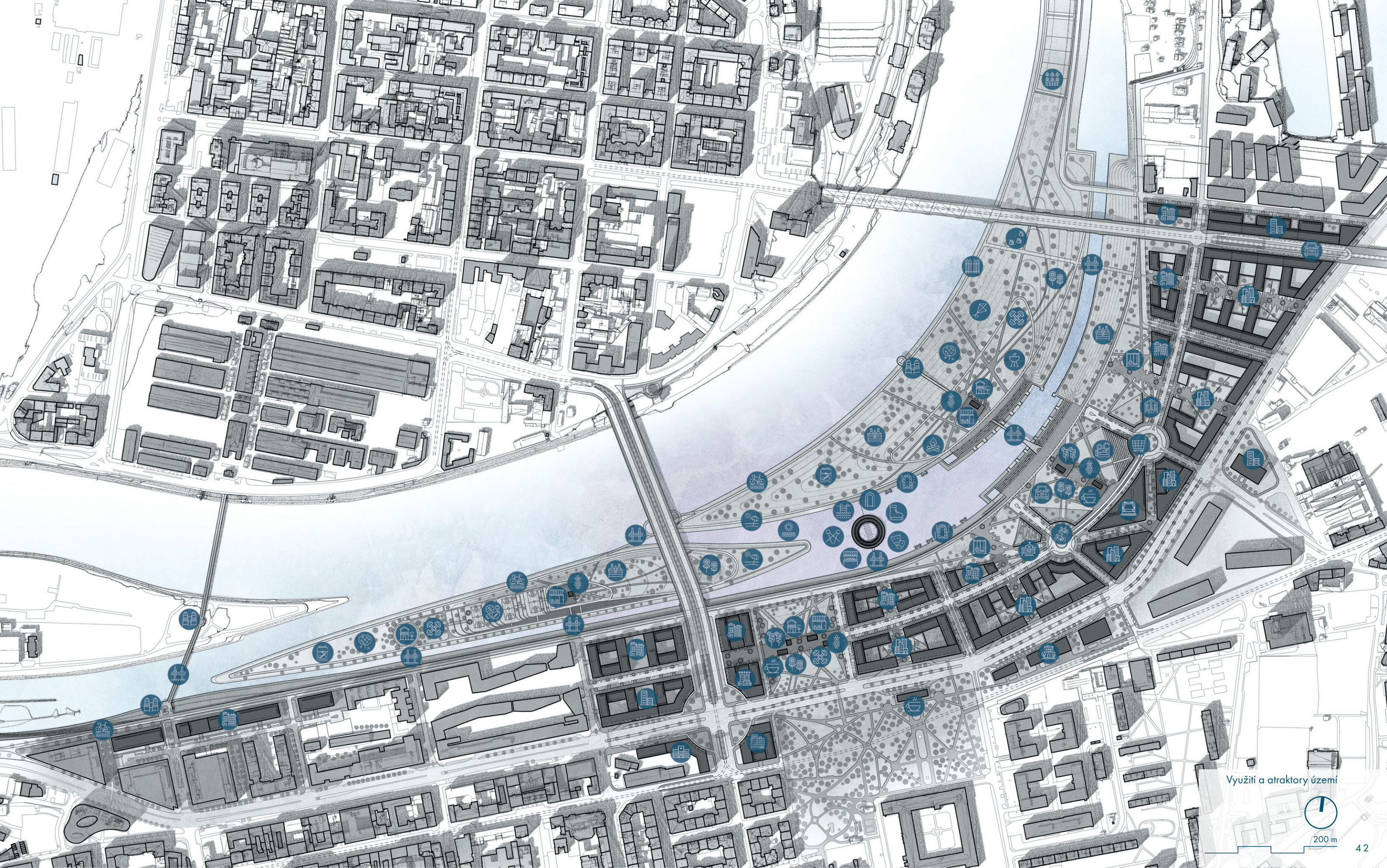
Urbanistický koncept	
Komunikace Rohanského nábřeží, jež řešené území z velké části ohraničuje, je jednou z hlavních podélných kompozičních os, kterou jsem umocnila jejím paralelním rozmnožením směrem k hlavnímu toku Vltavy. Nejbližší souběžná kompoziční osa má podobu místní sběrné komunikace, která však není dodržena v celé její délce a její východní část se nepatrně vychyluje směrem doleva. Místy je linie zachována pomocí parkové úpravy. V západní části se však osu dodržet nepodařilo vůbec, neboť zde stojí již stávající zástavba. Další rovnoběžná osa má formu cyklostezky, kterou se podařilo dodržet v její kompletní délce. Dále je směr hlavní osy znát v tvaru nově navrženého ramene Vltavy. Podoba koryta připomíná ještě-ří jazyk. V jeho střední části je dvakrát uskočený do zúžení, což je kompozičním vyvážením místa, kde ústí nové koryto do slepého ramene. Východní nejúžší část se pak napojuje na jedno ze slepých ramen Libeňské vidličky a tím ho učiní průtočným. Vzniklý tok dělí celistvý Rohanský ostrov nově na tři části, dva ostrovy a pevninu. Kompozičně se jedná o jeden velký ostrov připomínající bumerang, k němuž náleží i jedna z Libeňských vidliček a jeden menší ostrov podélného tvaru s ostrými výběžky. Oba mají funkci rekreační, parkovou. S ohledem na to, že území Rohanského ostrova se nachází v meandru řeky, kolmice na podélné osy vytvářejí do jisté míry vějíř. Mezi hlavní kolmé osy patří Libeňský most a nově navržený silniční most, který svou osu završuje na Lyčkově náměstí. Jeho podoba ovšem zcela nedodržuje linii osy, jelikož z technických i logických důvodů je most navržen kolmo na proudnici řeky, vychyluje se mírně doleva. K udržení této osy umísťuji na druhé straně (břehu Holešovic) vzrostlý velkorynný strom s vyhlídkou. Vedlejší kratší kolmé osy jsou rovnoměrně rozmístěny tak, aby jednak navazovaly na již stávající uliční síť a zároveň činili	

území dostatečně prostupným. Podobu mají dvojí. Buď to jsou místní obslužné komunikace nebo pěší spojení ústící na nábřeží. Většina z těchto linií je prodloužena prvky, jež se nachází buď na vodní hladině či v parku (plovoucí multifunkční ponton, lávky přes řeku, hrany mola, pergoly, dětské hřiště atp.) Jako třetí skupinu zcela neopomenutelných kompozičních os je třeba zmínit tečny k nábřeží vytvářející mírně tupý úhel uprostřed zahnuté části Rohanského ostrova. Uprostřed tohoto sevření se nachází pokračování parkové plochy. Do samotného cípu, který je navíc odstřižnut podélnou komunikací, umísťuji dominantu lokality s funkcí občanské vybavenosti. Tyto linie mají podobu buď obslužných komunikací nebo jsou ztvárněny parkovou úpravou. Stávají se hranicí, za kterou navrhuji zástavbu. Objekty se přizpůsobují výše zmíněným osám. Svou formou navazují na struktury ve svém okolí (bloková, otevřená bloková, liniová, bodová). Budovy nejsou vyšší, než je maximální možná výška daná metropolitním plánem (8 nadzemních podlaží). Směrem k nábřeží se mírně snižují. Pro dodržení migrace organismů, umísťuji doprostřed území parkovou plochu, která navazuje na Kaizlovy sady. Urbanistický koncept, jež je protkán výše popsanými kompozičními osami má ještě tři body (uzly), které bych chtěla podrobněji popsat. Dva uzly z těchto bodů se nachází v místech protnutí všech třech typů linií (podélných, kolmých, tečných). V návrhu mají podobu kruhových objezdů, nacházejících se vpravo a vlevo od trojúhelníkové dominanty. Třetí uzel se nachází na významném křížení nově navrženého silničního mostu a komunikace Rohanské nábřeží. Je ztvárněn formou přilehlých domů, jež společně vytváří kruh kolem křižovatky.	
--	--

Bilance	
Plocha řešeného území: 77,856 hektarů Zastavitelná plocha: 276 654 m², tj. 35,5 % z celku Současně zastavěná plocha: 46 970,2 m², tj. 17 % ze zastavitelné plochy a 6 % z celku Nově zastavěná plocha: 104 788,5 m², tj. 35,4 % ze zastavitelné plochy a 12,6 % z celku Návrh veřejných ploch: 631 500 m², tj. 81,1 % z celku Návrh ploch zeleně: 257 400 m², tj. 33 % z celku Současný počet obyvatel: ve všední den 25 až 50 rezidentů a 5 až 10 tisíc pracujících Současná hustota obyvatel na hektar: v zastavěné západní části území 10 až 20 rezidentů na hektar, 200 až 1000 pracujících na hektar Navrhovaný počet obyvatel: ve všední den 2 až 5 tisíc rezidentů a 5 až 10 tisíc pracujících Navrhovaná hustota obyvatel na hektar: v zastavěné části území 100 až 200 rezidentů na hektar, 100 až 200 pracujících na hektar Celková hrubá podlažní plocha: 581 120 m² Počet stání na terénu: 300 kolmých stání, 350 podélných stání, tj. celkem 750 stání na terénu, tj. 23,1 % z celku Počet garážových stání: 2500, tj. 76,9 % Celkový počet garážových stání a stání na terénu: 3250 KZP = 0,28 KPP = 2,1 KZ = 0,4	



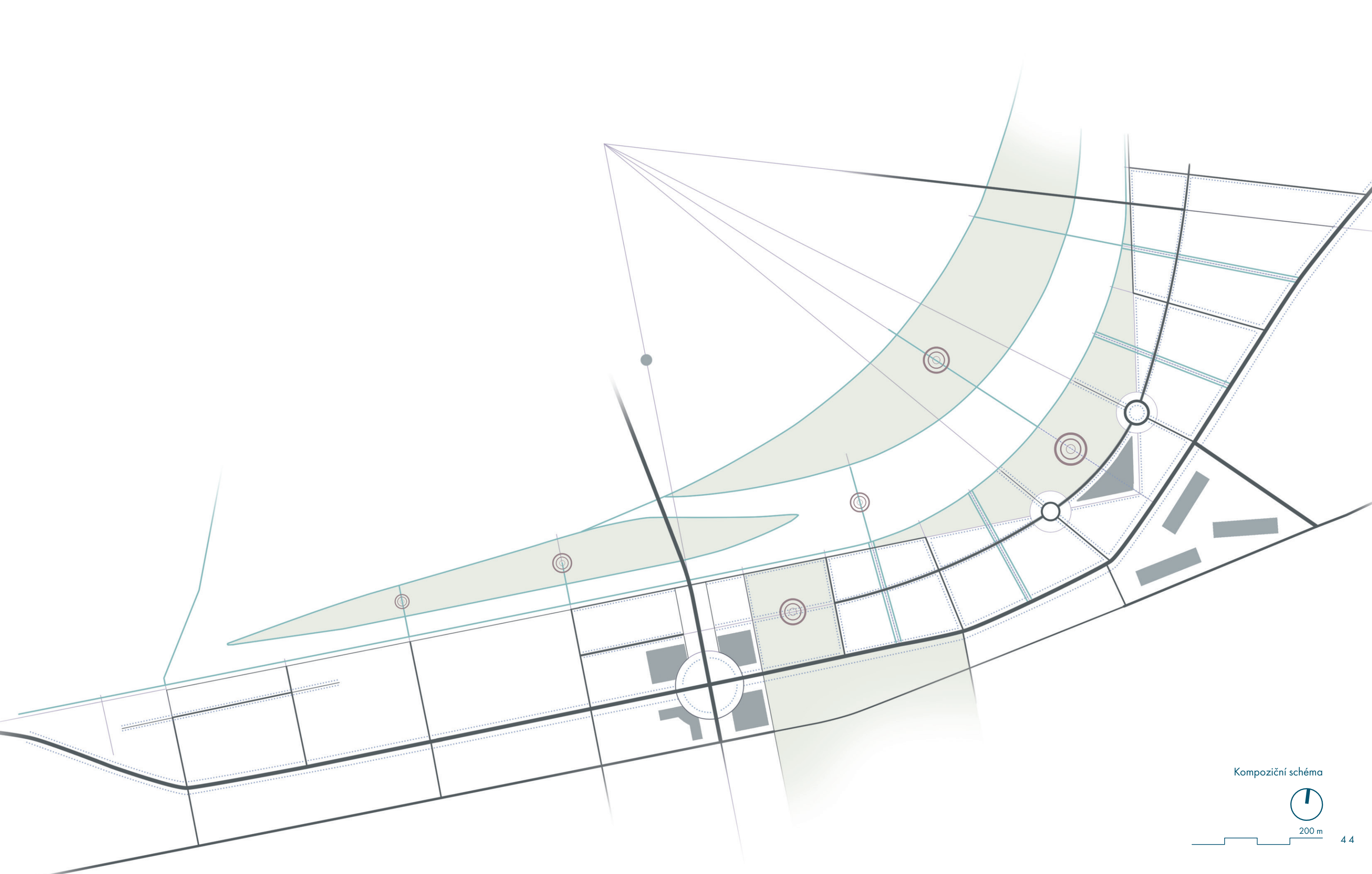
- | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|---|--|---|----------------------------|--|----------------|
| stávající zástavba | navržená zástavba | cyklostezka z vodopropustného cementového betonu značky Baumit | dlážděná silnice | dlážděný chodník | kamenné nábreží | pěšiny z mlatu | železobetonová lávka pro pěší a cyklisty | kamenné schody |
| asfaltová silnice | veřejná venkovní dlážděná parkovací stání | dlážděný zpomalovací práh kombinovaný s přechodem pro chodce | intenzivní zelená střecha pro relaxaci a pohyb osob | betonové pobytové schodiště pokryto místy plastovým povrchem | dopadová plocha dětského hřiště z materiálu UNIPLAY | květinové záhony z trvalek | parkově upravená zelená plocha městského char. | písčná pláž |
| vodní tok | dřevěné molo | komunitní zahrádky | • • stromy | pryžový sportovní povrch | parkově upravená zelená plocha krajinného char. | | | |



Využití a atraktory území



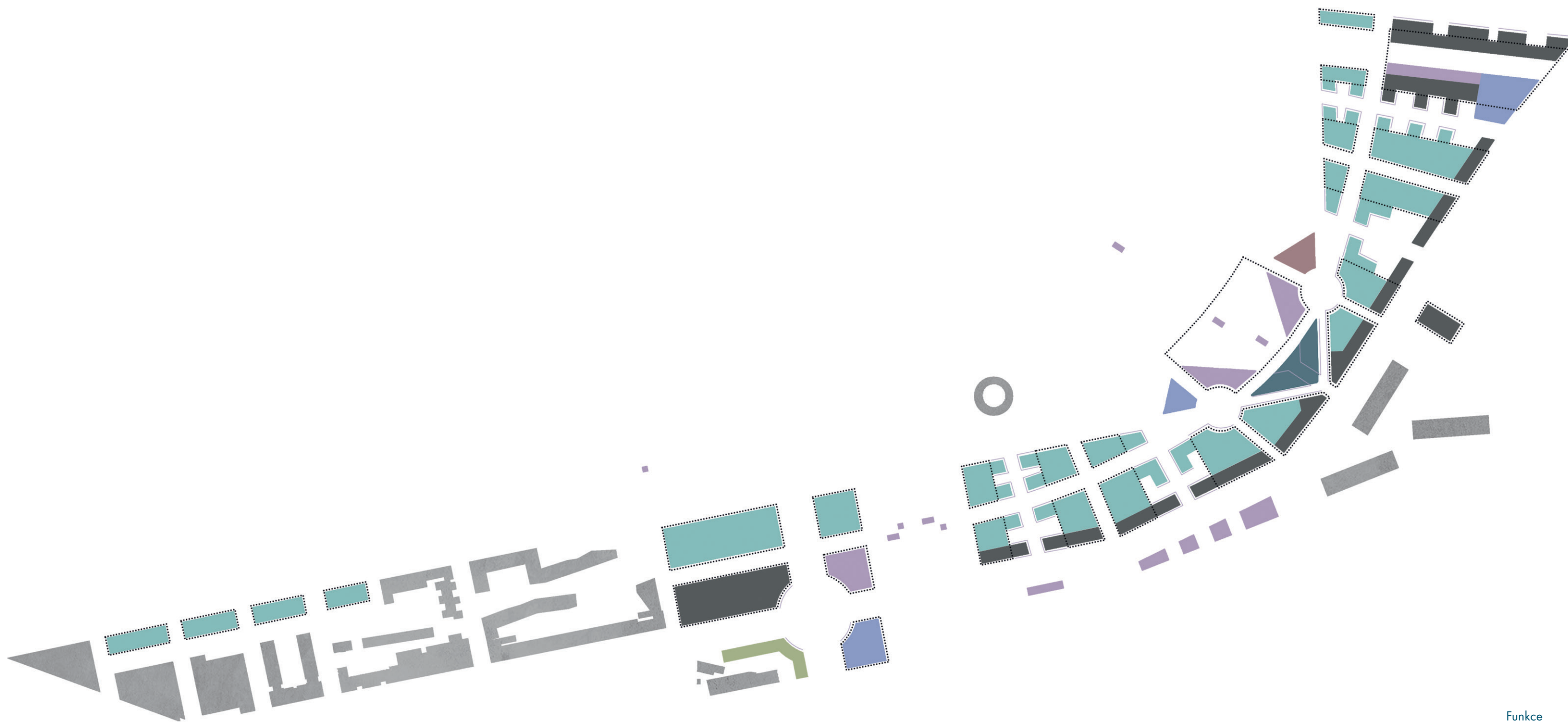
- | | | | | | | | | | | | |
|------------------|------------------|--------------------|------------------|----------------|---------------------|-------------|--------------------|-------------|-------------------|--------------------|-----------------------|
| bar | běžecká trasa | business park | bytový dům | cyklostezka | dětské hřiště | hotel | kavárna | klinika | komunitní centrum | komunitní zahrádky | koncerty |
| kulturní dům | květinové záhony | lávka pro pěší | letní kino | mateřská škola | multifunkční hřiště | občerstvení | obchod | ohniště | pikniková plocha | pláž | plenér |
| polyfunkční dům | pouštění draka | přírodní koupání | půjčovna kol | půjčovna lodí | sad | showroom | trhy | venčení psů | venkovní bazén | venkovní divadlo | venkovní hrací plocha |
| venkovní fitness | grilovací místo | podzemní parkování | veřejné bruslení | vinná réva | vor - lanový přívaz | vyhlídka | vzdělávací centrum | | | | |



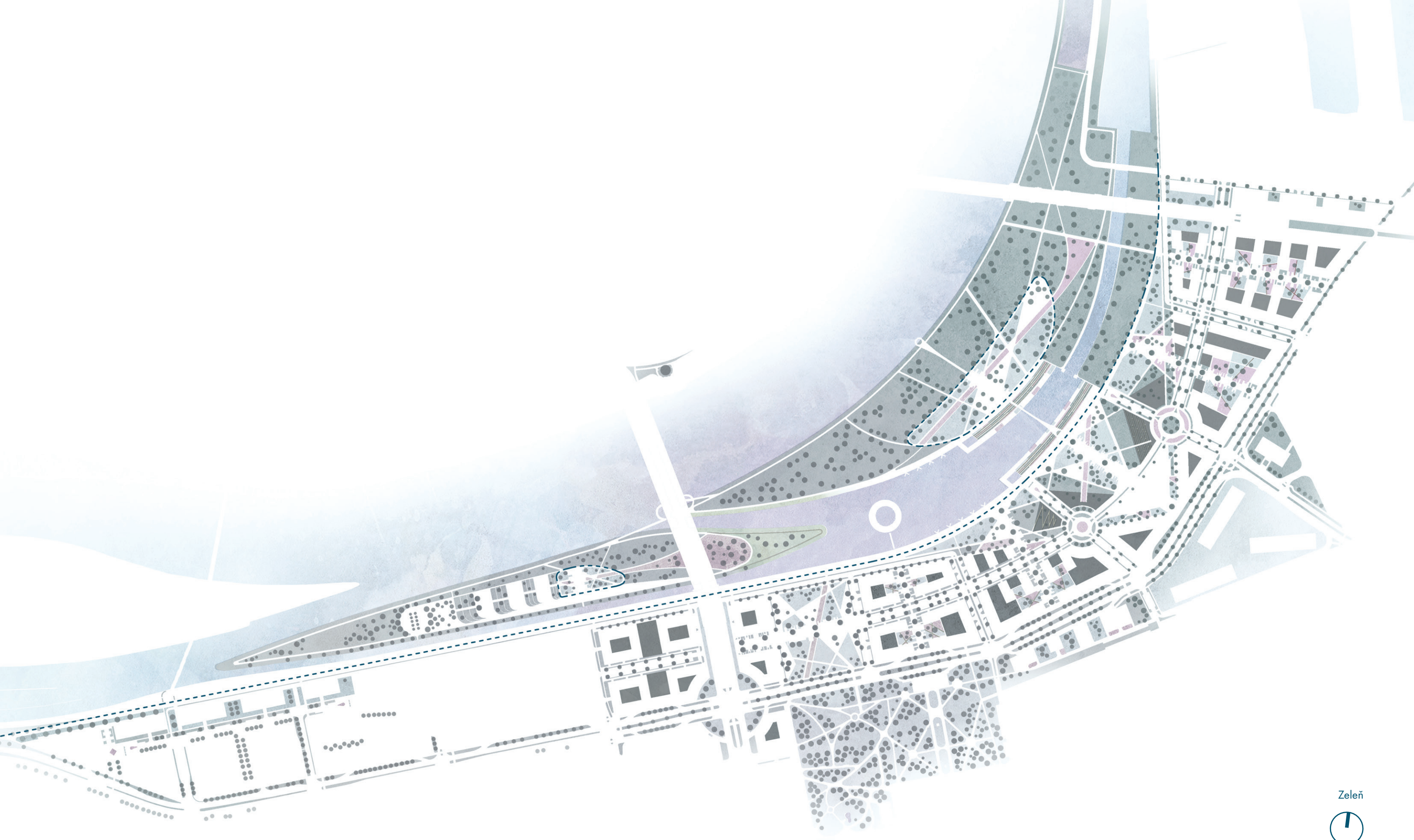
..... liniová zeleň — komunikace — pěší/ cyklo ■ dominanty ■ plošná zeleň — osy ○ místa koncentrace osob

Kompoziční schéma





bydlení komerce administrativa vzdělávání kultura zdraví a sport sociální péče smíšené aktivní parter podzemní/ nadzemní parkování

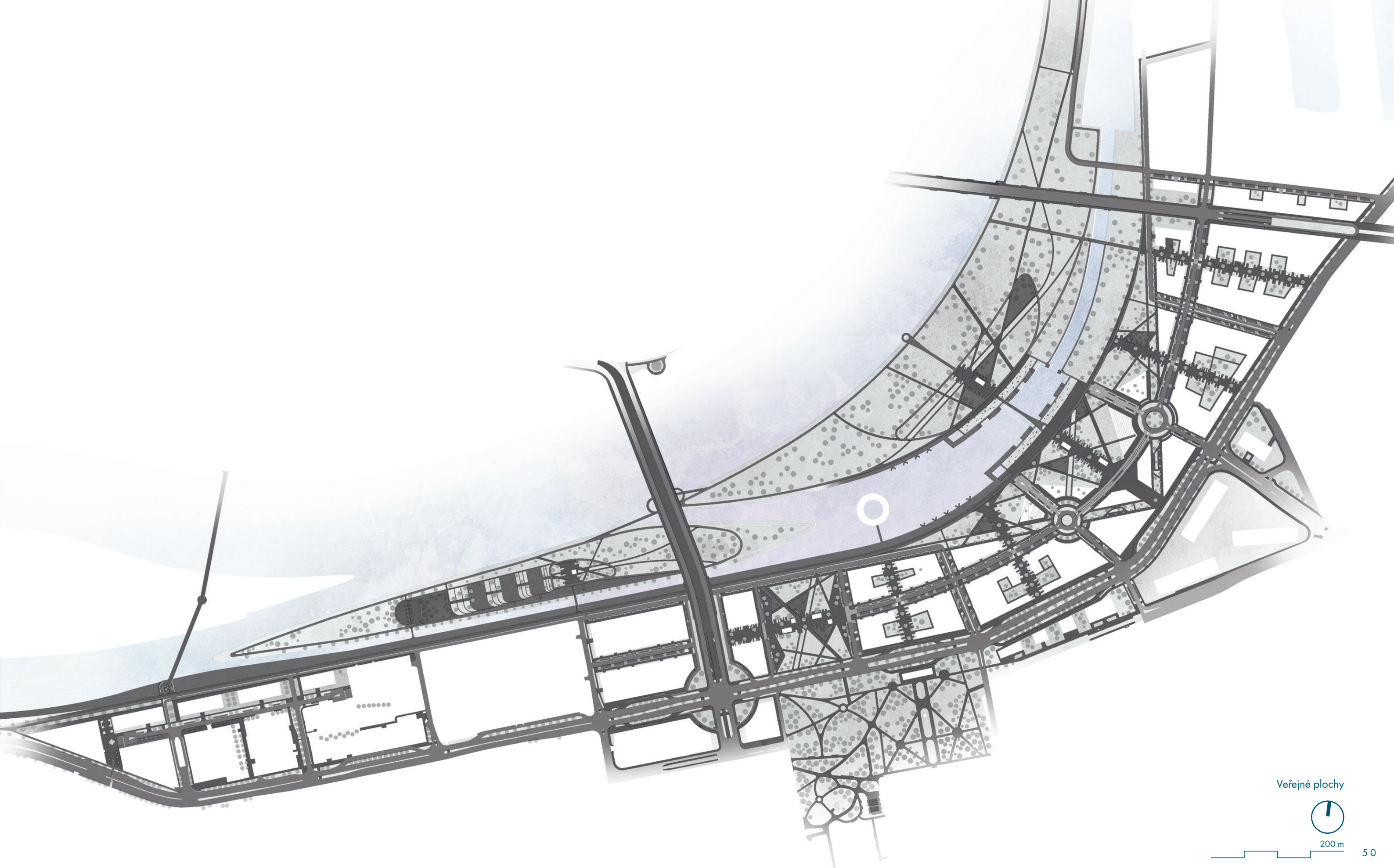


- - - hladina vody ↑ 10 m vodní tok zelená krajinná stromy zelená střecha písčaná pláž parkové pěšinky zelená městská květinové záhony komunitní zahrádky

Zeleň



200 m



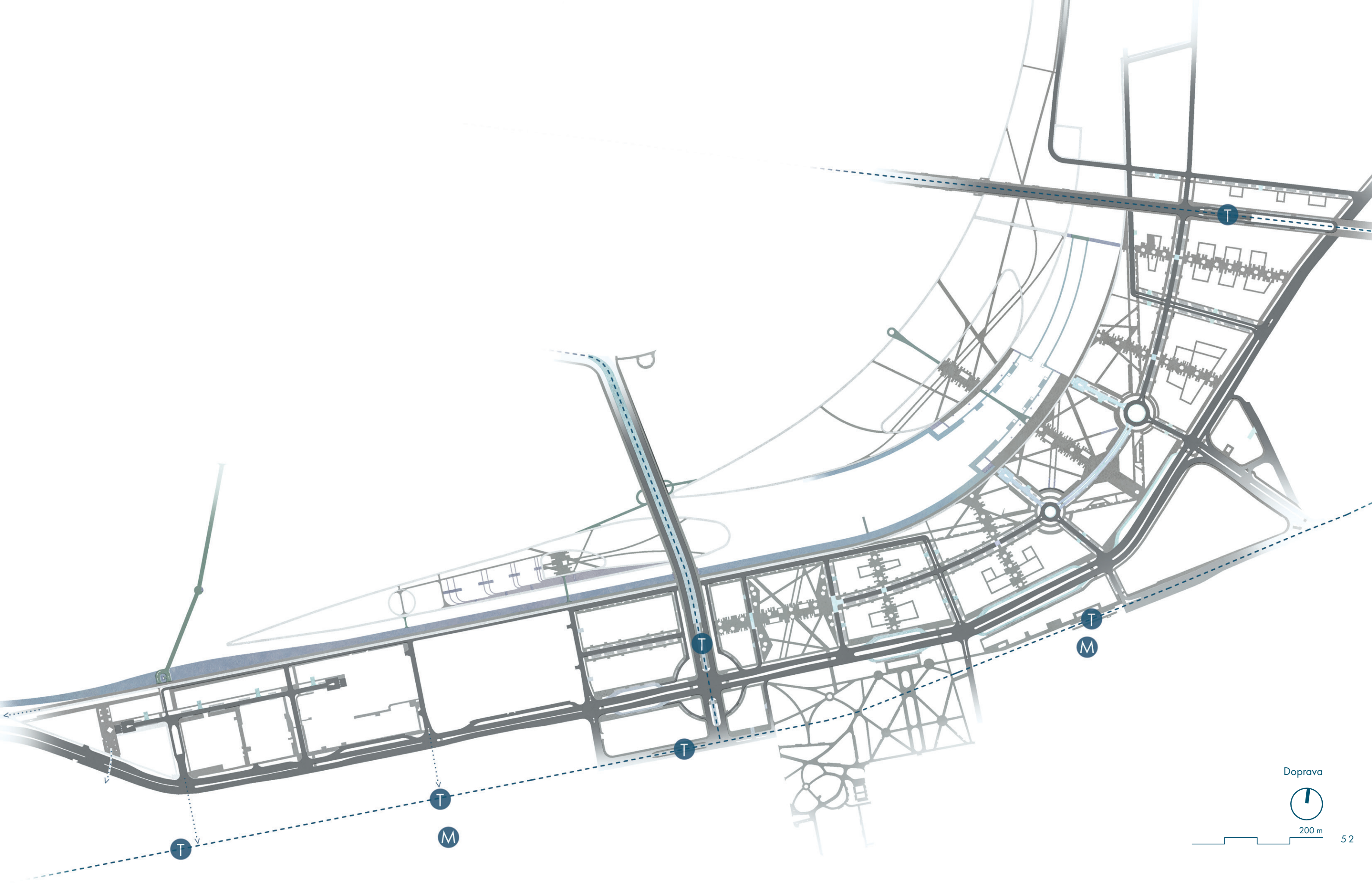
zpevněné plochy nezpevněné plochy

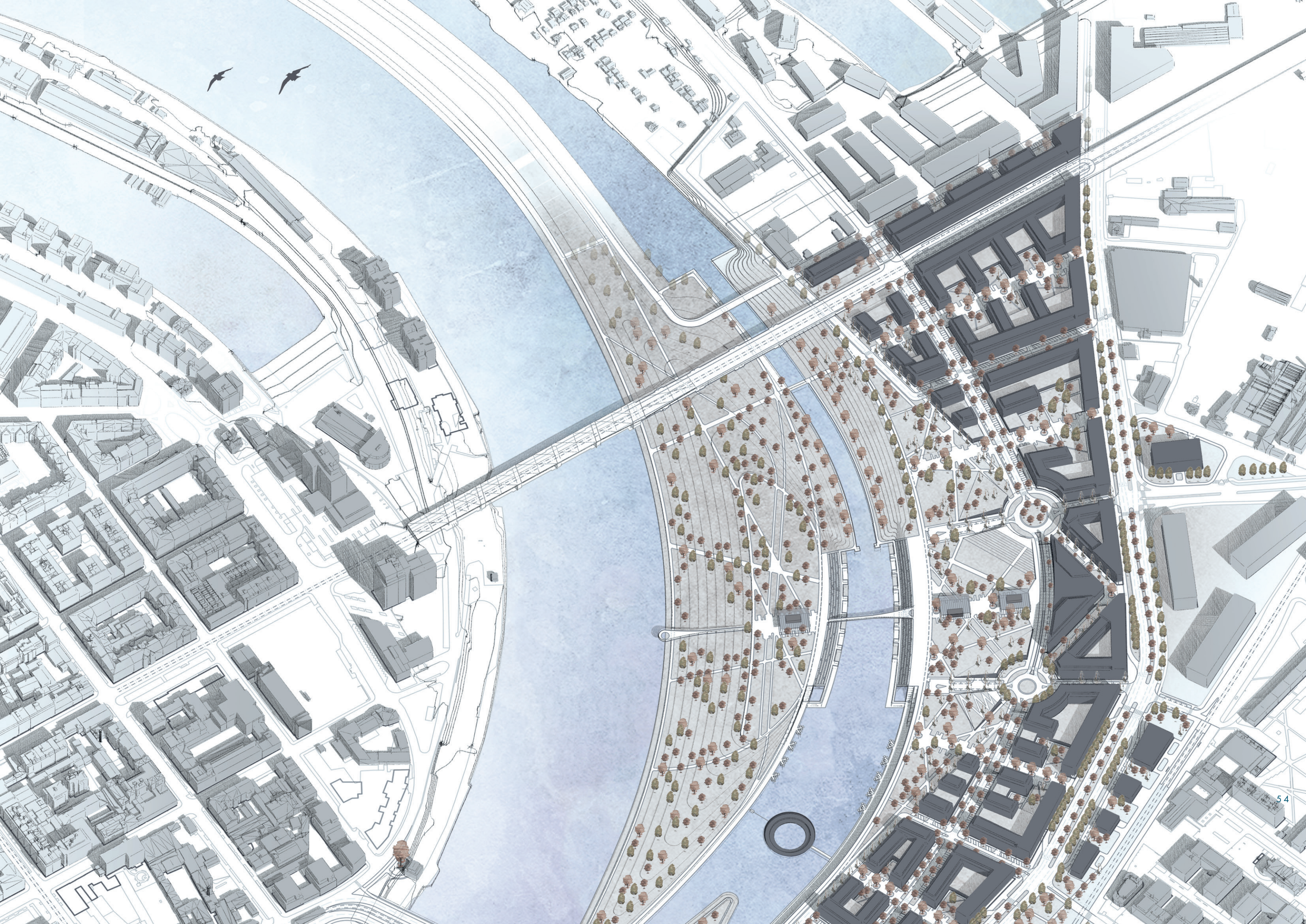
Veřejné plochy

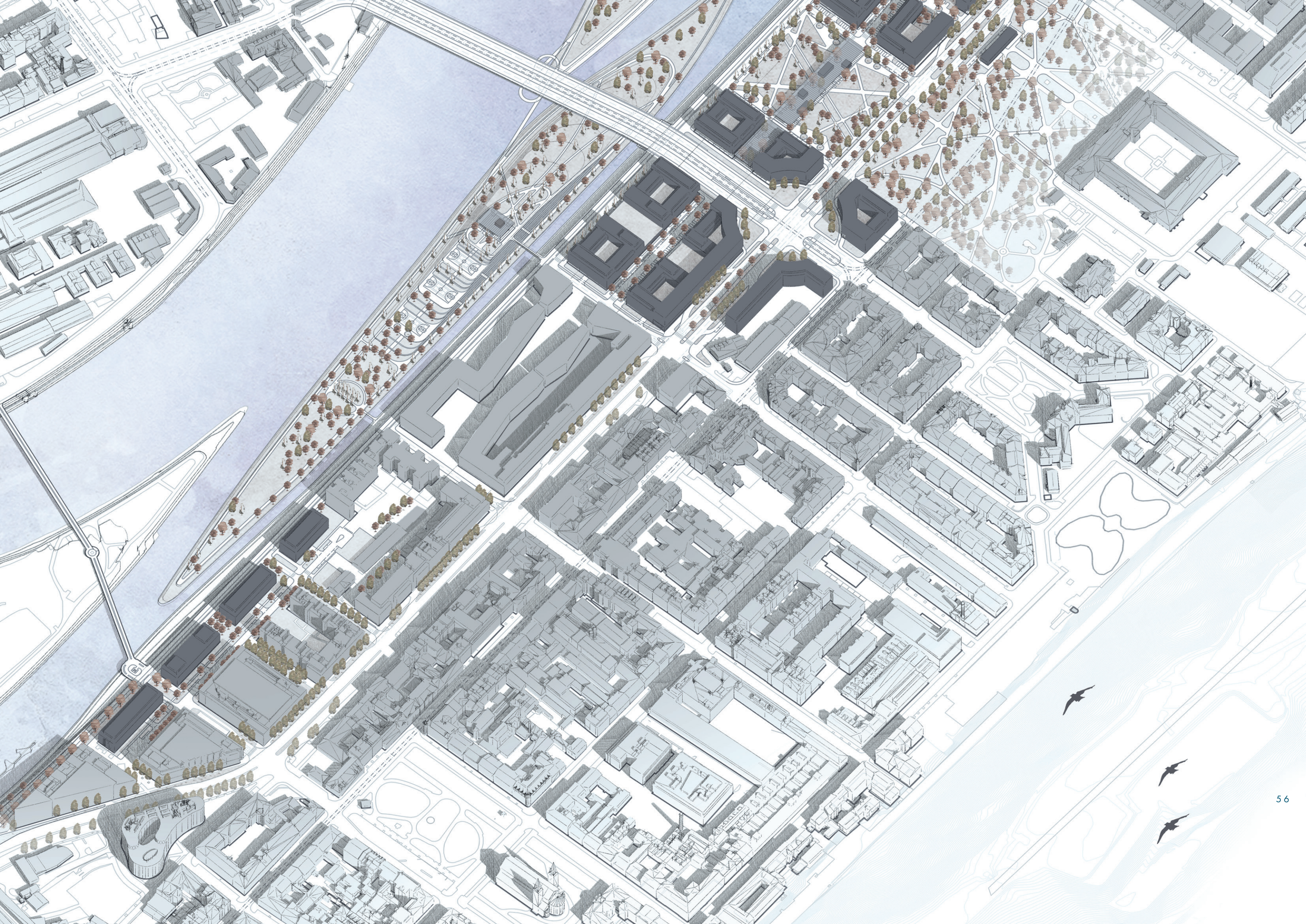


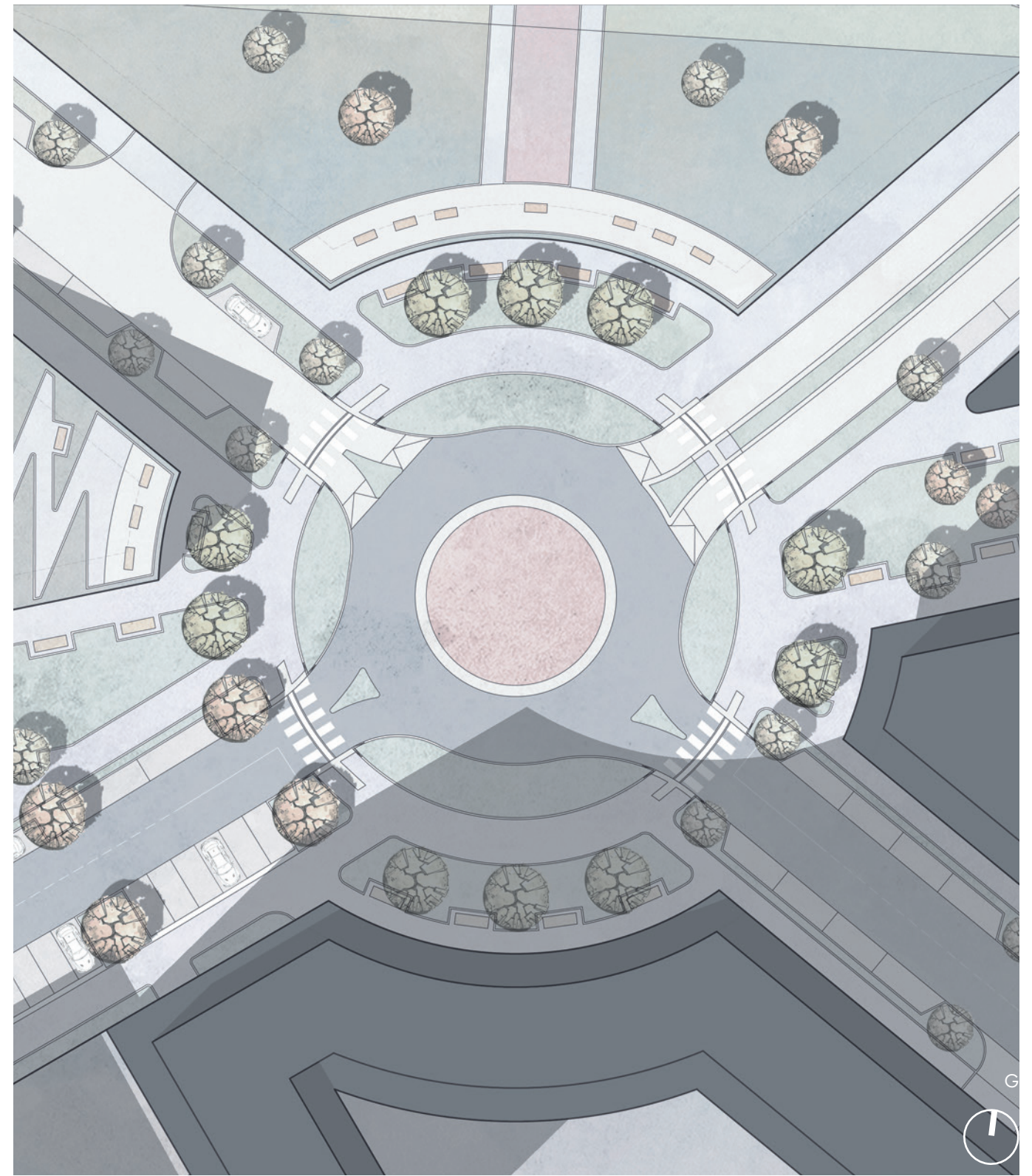
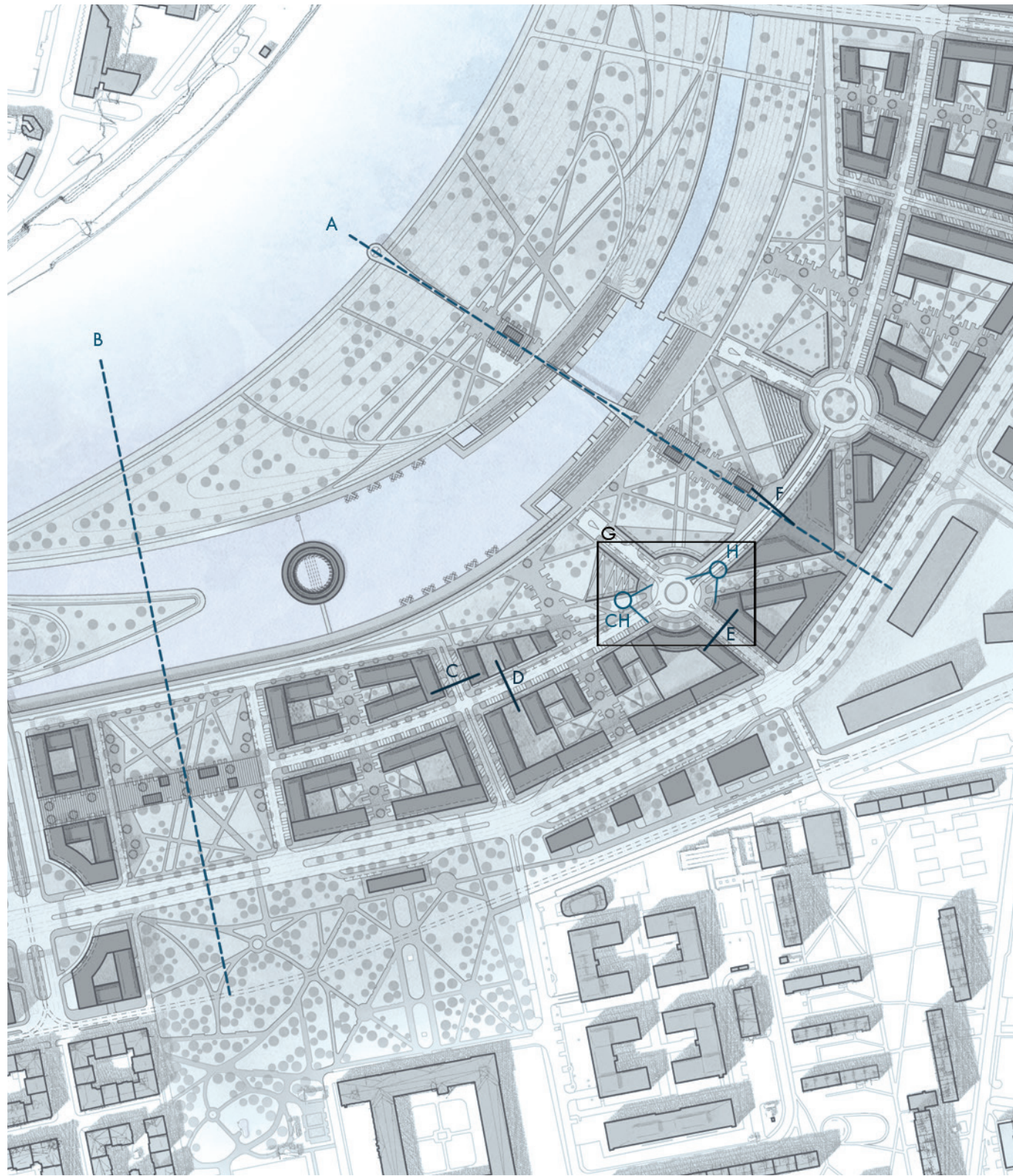
200 m

50



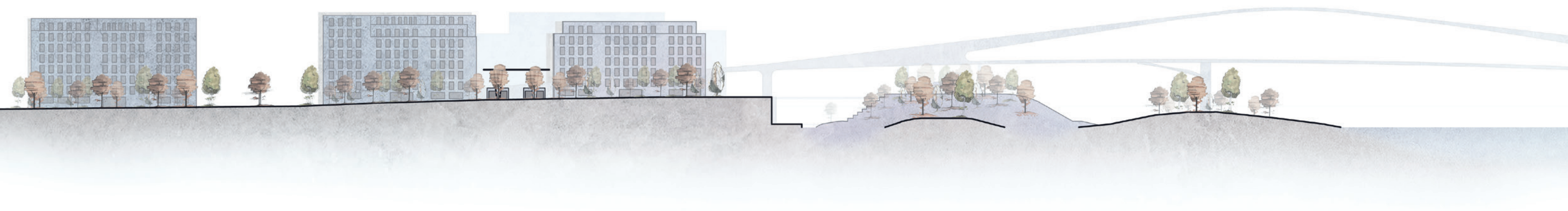








A



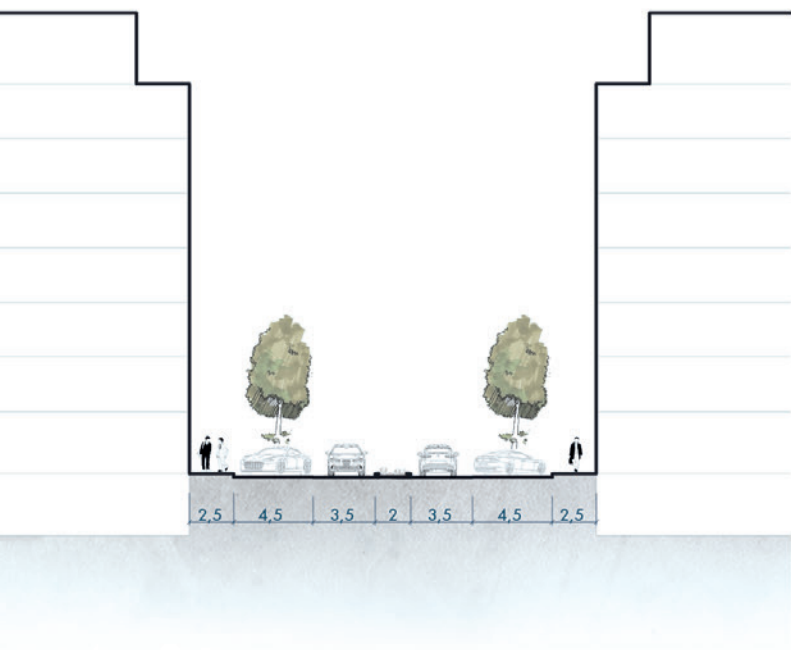
B



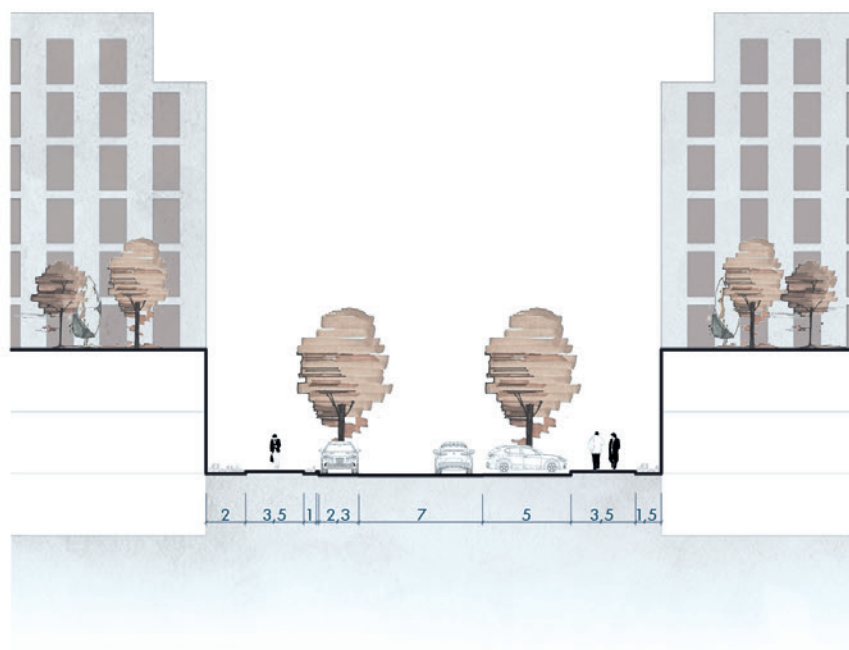
50 m



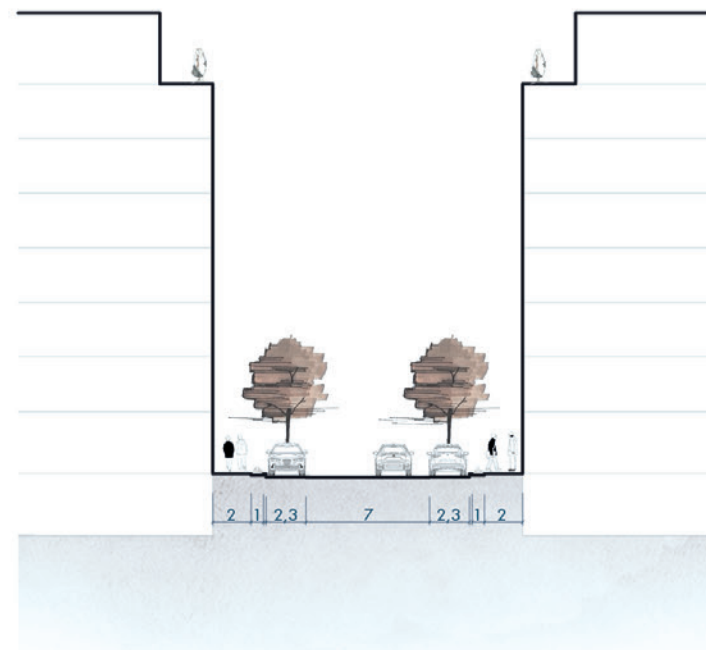
60



C



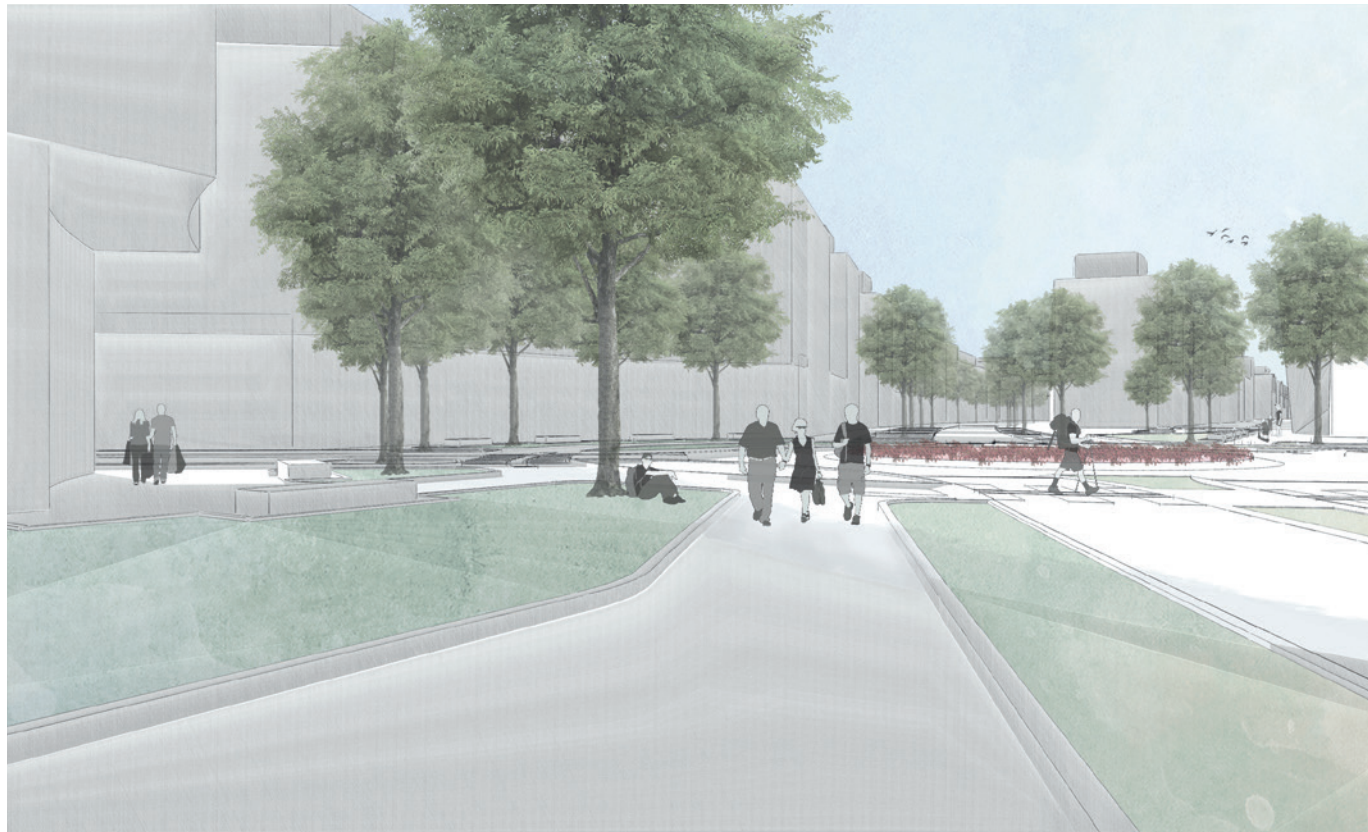
D



E



F



H



CH

Sebereflexe

Již na počátku práce jsem si byla vědoma nelehkého úkolu, tedy zpracovat projekt, jež bude citlivý nejen vůči městu, ale i řece. Cílem bylo přiblížit a zpřístupnit hladinu toku Vltavy na území Rohanského ostrova, kultivovat její břeh a vytvořit v její přítomnosti celoměstsky významný veřejný prostor doplněný zástavbou. Myslím, že tyto cíle byly naplněny. Samozřejmě by si jednotlivé části zasloužili plnohodnotnější rozpracování. Například prvky mobiliáře, parku, návrh detailů lávek či nábřeží. To by však nebyla práce pro jednoho člověka na jeden semestr, nýbrž pro tým odborníků na několik let.

Díky tomuto tématu, jsem si začala více všímat vztahu města a řeky. Její nezastupitelnou roli v rámci Prahy a nejenom Prahy. Je radostné vnímat proměnu chování obyvatel vůči řece. Již není brána jen jako bariéra, ale jako cenný dějotvorný prvek.

Zdroje

- Koncepce pražských břehů; Kancelář veřejného prostoru, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014; str. 27
- Oficiální web pražských náplavek; www.prazskenaplavky.cz
- Chicago Riverwalk; www.dezeen.com/2018/01/28/drone-footage-movie-chicago-riverwalk-sasaki-ross-barney-architects-usa/?utm_source=Direct
- Hafencity; www.architonic.com/en/project/miralles-tagliabue-hafencity-public-space/5100909
- Berges du Rhone; www.publicspace.org/en/works/e078-amenagement-des-berges-du-rhone
- Brožura k dokumentům Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy; Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy; 2014; str. 7
- obrázky Superkilen, MuseumsQuartier; www.herschelsupply.co/stories-public-spaces/
- obrázek High Line; www.mprnews.org/story/2010/06/16/midmorning1
- obrázek nábřeží Loučné; www.earch.cz/cs/architektura/obnova-nabrezi-reky-loucne-v-litomysli-odmena-ii
- obrázek promenády na Vltavě; www.zpravy.idnes.cz/plany-prahy-na-oziveni-nabrezi-vltavy-kritizuji-vodohospodari-pwd-/domaci.aspx?c=A120519_1780620_praha-zpravy_oks
- obrázek nábřeží Svratky; www.pelcak.cz/projekty/nabrezi-reky-svratky-brno/
- Kateřina Bečková, Rohanský ostrov a Maniny; Věstník Klubu Za starou Prahu ročník XI., číslo 3/2010, str. 23 - 26
- mapové podklady čerpány z otevřených dat dostupných na: www.geoportalpraha.cz
- historické mapy čerpány z dostupných dat na: www.dveprahy.cz
- katastrální údaje čerpány z dostupných dat na: www.cuzk.cz

Poděkování

Děkuji všem, kteří mě v průběhu studia podporovali.

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce Ing. arch. Janu Sedláčkovi za inspirativní podněty a rady při zpracování tohoto projektu.

Za konzultace a morální podporu Ing. arch. Kláře Filaunové, Ing. arch. Kateřině Linartové a Ing. arch. Vojtěchu Myškoví.

V neposlední řadě děkuji své rodině za bezmeznou důvěru v mé vize a cíle bez které bych nebyla tam kde jsem.

Velký dík patří mému manželovi Honzovi, který mi byl po celou dobu studia oporou, věčným konzultantem a tvůrcem toho nejlepšího pracovního prostředí.