

MOBA

**NEGRELLIHO VIADUKT
PŘÍLEŽITOST PRO KREATIVNÍ MĚSTO
KONCEPČNÍ STUDIE**

Zaměřujeme se na současné město.

CCEA se podílí na definování středoevropské kultury.

[Centre for Central European Architecture]

MOBA se věnuje výzkumu, architektuře a vizím měst.

A: U Půjčovny 4, 110 00 Praha 1

Tel | Fax: 00420 222 222 521

email: info@ccea.cz studio@moba.name

www: ccea.cz moba.name

ZKRÁCENÁ VERZE VI 31.8.2017

Cíl projektu

Koncepční studie plně respektuje historický význam Negrelliho viaduktu jakožto druhého nejstaršího mostu v Praze. Cílem studie je zajistit této památce po technologicky náročné rekonstrukci nový život, který zabrání devastaci nově opravené stavby. Studie počítá s novým životem pod a v okolí viaduktu, jakožto iniciačního místa nového veřejného života v Karlíně, který se čím dále tím více stává luxusním místem pro bydlení a práci. Hlavním cílem studie je zachovat sociální různorodost a navázat na historii Karlína coby přístavní a historicky průmyslové části Prahy, která dnes prochází intenzivní gentrifikací vedoucí k vystěhování nejen nízkých příjmových skupin, ale i k vymazávání řemeslné a rukodělné tvorby. Cílem studie je pomocí architektonických nástrojů vytvořit prostředí pro kreativní město 21. století s respektem k historickým stopám, ve kterých je viadukt umístěn. Kreativním místem 21. století zde nejsou míněna jen IT nebo vysoce specializovaná odvětví, ale mix tří skupin činností, který bude rozvinut ve spolupráci s hl. m. Prahou, spolkem Viadukt, městskou částí Praha 8 a Správou železniční dopravní cesty, jenž v rámci společného subjektu zajistí ekonomicky soběstačný model fungování budoucího viaduktu.

Historie

Negrelliho viadukt je jedinečnou technickou a kulturní památkou spojující vltavské břehy, do roku 1910 to byl dokonce nejdelší viadukt ve střední Evropě. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších technických staveb Prahy a České republiky, postavenou v roce 1850, jako hlavní trať mezi Vídní – Prahou – Drážďany. Viadukt mezi Karlínem a Holešovicemi měří 1100 m a má 99 oblouků. Začátkem 20. století v obloucích viaduktu sídlilo několik menších dílen, jednou z nich byla pražská firma Velox, která zde provozovala „Grand Garage“ pro 50 automobilů a 100 motocyklů, ve své době exkluzivní a největší garáže Rakousko-Uherska. Sestrojilo se zde dokonce i jedno z prvních letadel. V trojúhelníkové části železničních tratí mezi oblouky Negrelliho viaduktu vzniklo po II. světové válce autobusové nádraží Praha Florenc. Od padesátých let byly prostory pod oblouky Negrelliho viaduktu vnímány jako zbytkové a využívány hlavně jako sklady či odstavné parkoviště.

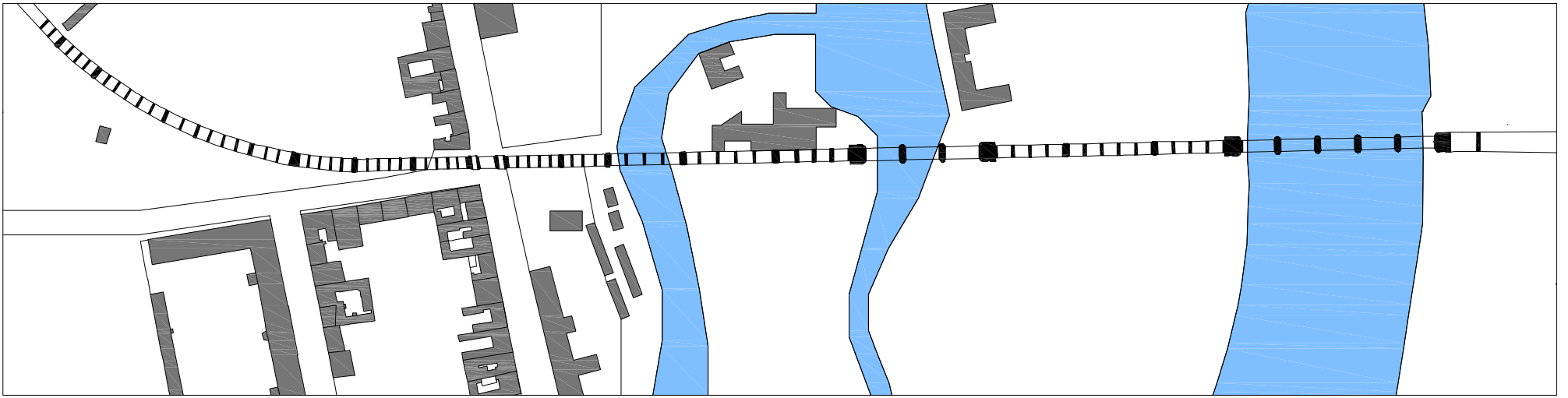
Teprve po sto letech od uvedení do provozu se ukázala perfektní práce Negrelliho inženýrů, po viaduktu projíždějí vlaky mnohonásobně těžší, než s jakými mohl Negrelli ve své době počítat. Negrelliho viadukt, stejně jako Karlův most, přežil za plného provozu pražskou povodeň v létě 2002. Byl naplánován s takovou rezervou, kterou ani dosud zřejmě největší povodeň nepřekročila. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu se má zahájit v roce 2017.



Proměny viaduktu a jeho okolí

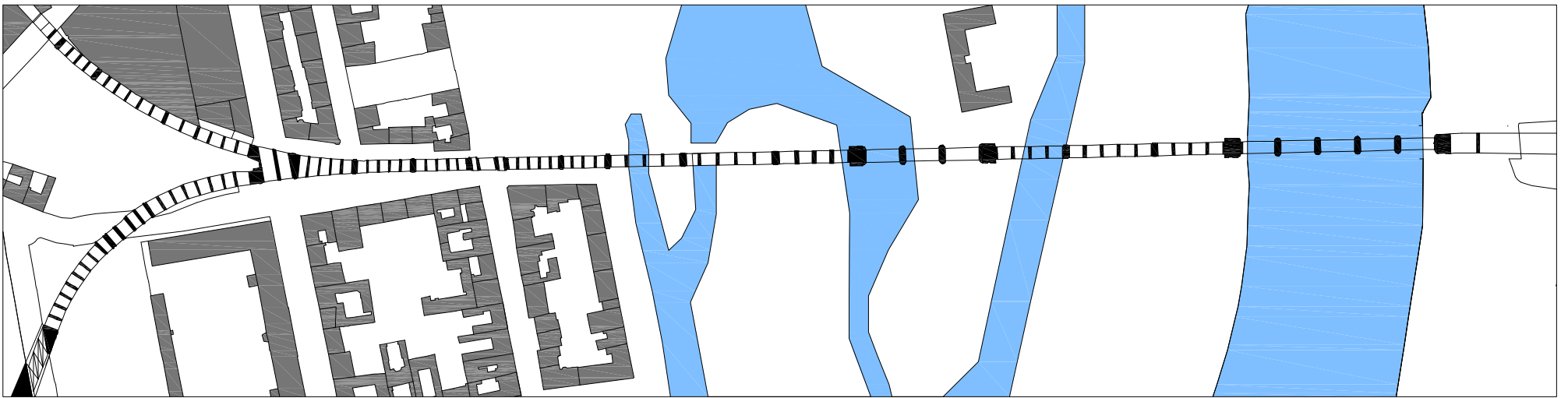
1848

Viadukt pražsko-drážďanské větve státní dráhy procházel od pražského nádraží až k mlýnům při řece územím Karlína zprvu mírným obloukem zelinářskými zahradami za městskými hradbami, aby pak zamířil rovně přes Štvanici dále do Buben.



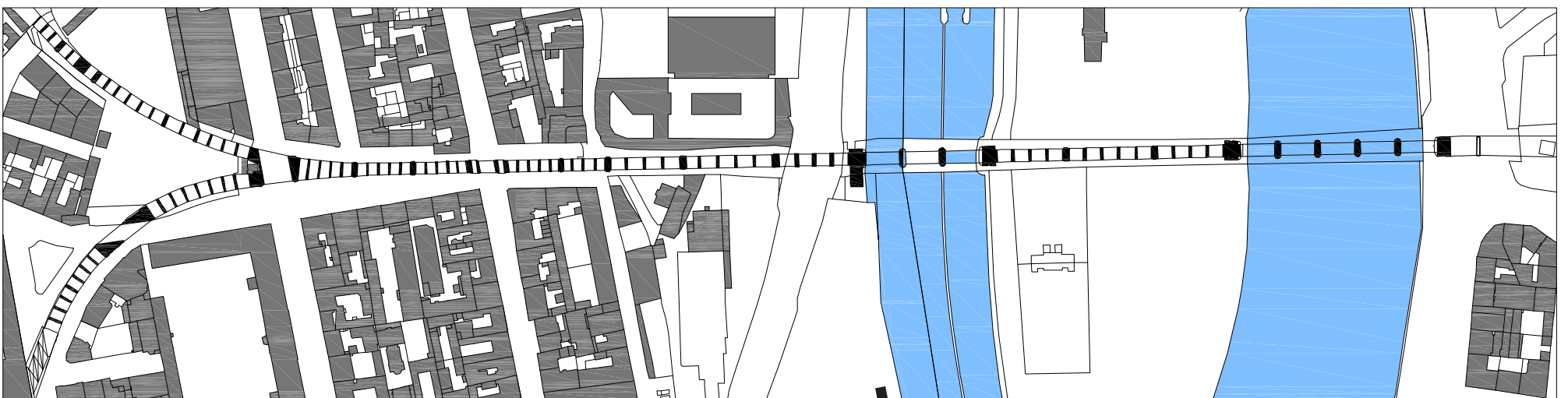
1880

V roce 1875 byla k původní pískovcové konstrukci přistavěna nová přípojka pro spojovací trat' Hrabovka - Karlín, tentokrát provedena z cihelného zdiva.



2016

Během 20. stol. tvář Karlína nenávratně změnilo několikero regulací toku Vltavy, díky kterým zmizely náplavové ostrůvky a koryto řeky bylo vyrovnáno. V padesátých letech pak byly oblouky v ulicích Křížíkova a Prvního pluku nahrazeny novými jednopolovými mostními konstrukcemi.



Referenční viadukty

Le Viaduc des Arts, Paříž

- 1859 – otevření železniční trati
- 1969 – ukončení provozu železniční trati
- 1979 – začátek obnovy viaduktu
- 1993 – otevření Promenade plantée
- 1994 – otevření prvních oblouků



Stadtbahn Viadukt, Vídeň

- 1893–1898 – stavba viaduktu
- 1945 – zavírání oblouků po 2. světové válce
- 1995 – začátek obnovy viaduktu
- 1998 – otevření jednoho vzorového oblouku
- 2000 – konec první fáze obnovy



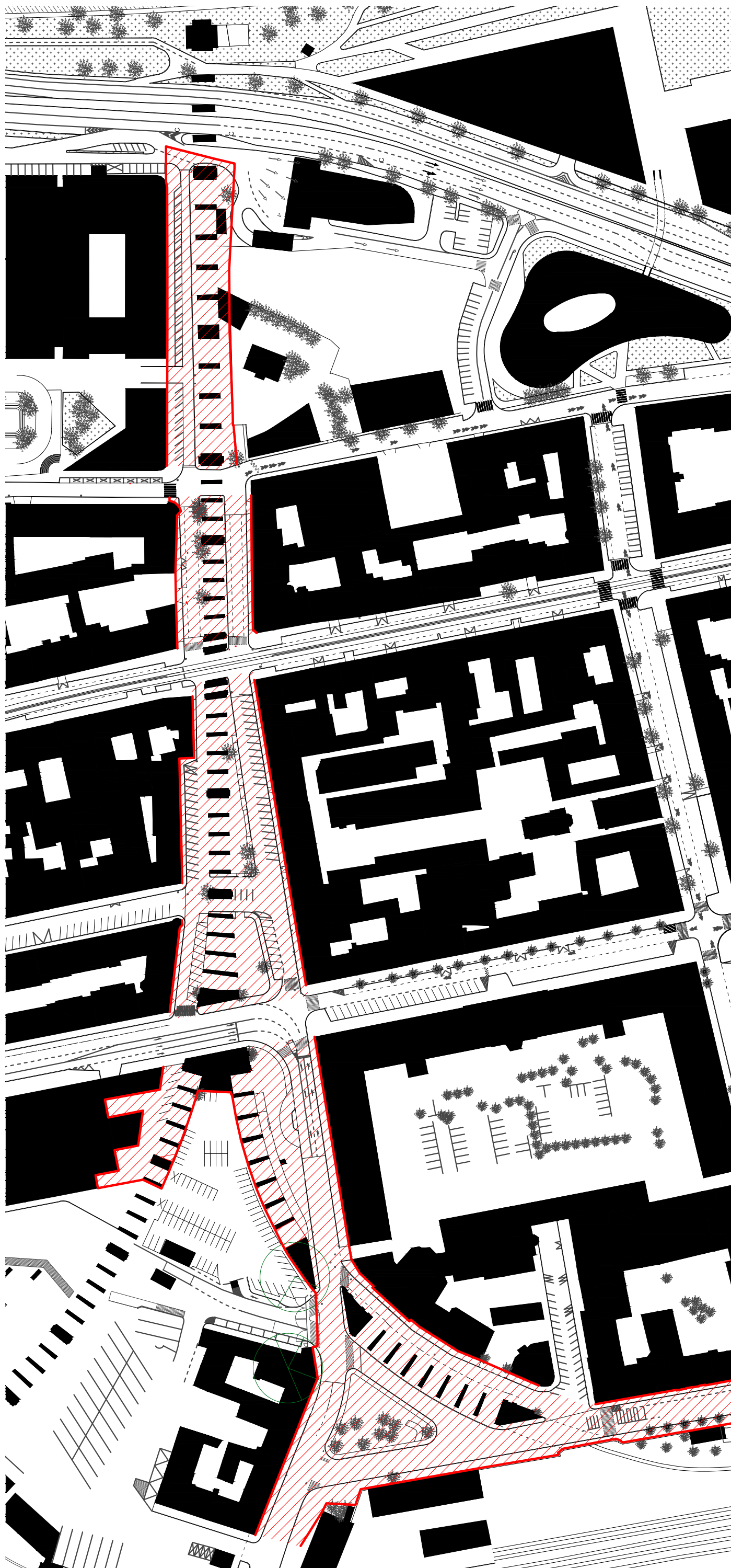
Im Viadukt, Curych

- 1894 – otevření viaduktu
- 1998 – transformace jedné části viaduktu v promenádu
- 2004 – architektonická soutěž na transformaci viaduktu a zahájení projektu jeho obnovy
- 2010 – otevření nákupního centra



Řešené území

Veškeré úpravy probíhají na pozemcích ve vlastnictví hl. m. Prahy.



Architektonická studie vytvořená MOBA studiem ve spolupráci s hlavním městem Prahou představuje první ucelené řešení veřejných prostor v okolí Negrelliho viaduktu a jeho budoucího využití jako nového kreativního inkubátoru v srdci metropole. Hlavním tématem studie je vytvoření dostatečného zázemí pro aktivní veřejný prostor. Většina domů v okolí viaduktu je v současnosti v rukou soukromých majitelů a nelze proto očekávat, že do budoucna dojde k oživení parteru z jejich strany. Z tohoto důvodu vnímáme právě Negrelliho viadukt jako iniciační prvek pro zkvalitňování parteru této zapomenuté části centra města. Aby však byl jeho iniciační potenciál funkční, provedli jsme v území analýzu uliční sítě, pohybu aut a cyklistů i chodců. Do analýzy se rovněž promítlo více než tříleté podrobné sledování denního provozu v rámci aktivit, které byly pod viaduktem organizovány. Právě testovací provozy ověřily iniciační potenciál jednotlivých prostorů pod viaduktem, který v Karlíně vytváří uliční linii v délce 642 metrů. Z celkového počtu 74 oblouků definujeme 44 pro nové využití. Iniciační prostory jsou sdruženy do šesti celků, které jsou vždy určeny odlišným veřejným prostorem: park Viadukt, U Kasáren, Negrelliho náměstí, Karlínská brána a Jeruzalémský ostrov. V dlouhodobé perspektivě předpokládáme, že podobně jako ve většině rozvinutých měst dojde také k úpravám a zefektivnění ústředního autobusového nádraží na Florenci. Transformací a reorganizací prostor a okolí Negrelliho viaduktu vytváříme katalyzátor pro družení nejen karlínských sousedů, ale i ostatních obyvatel Prahy.

Řešení mobiliáře a vybavení veřejných prostor bude řešeno konzultačně v rámci autorského dozoru v dalších fázích přípravy projektové dokumentace po výběru projektanta.

Osvětlení viaduktu a okolních veřejných prostor bude řešeno konzultačně v rámci autorského dozoru v dalších fázích přípravy projektové dokumentace po výběru projektanta.

Navrhovaná situace

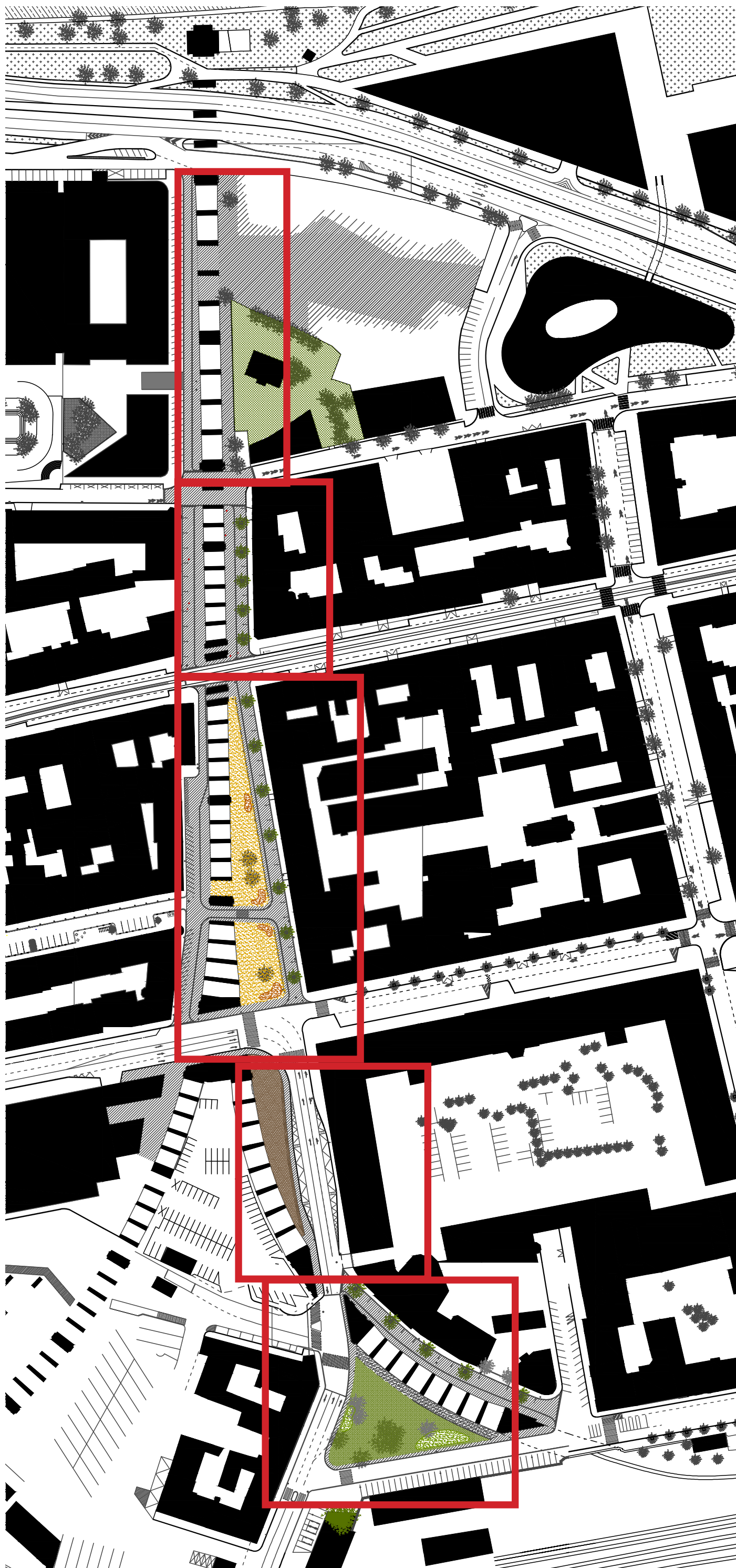
Jeruzalémský ostrov

Karlínská brána

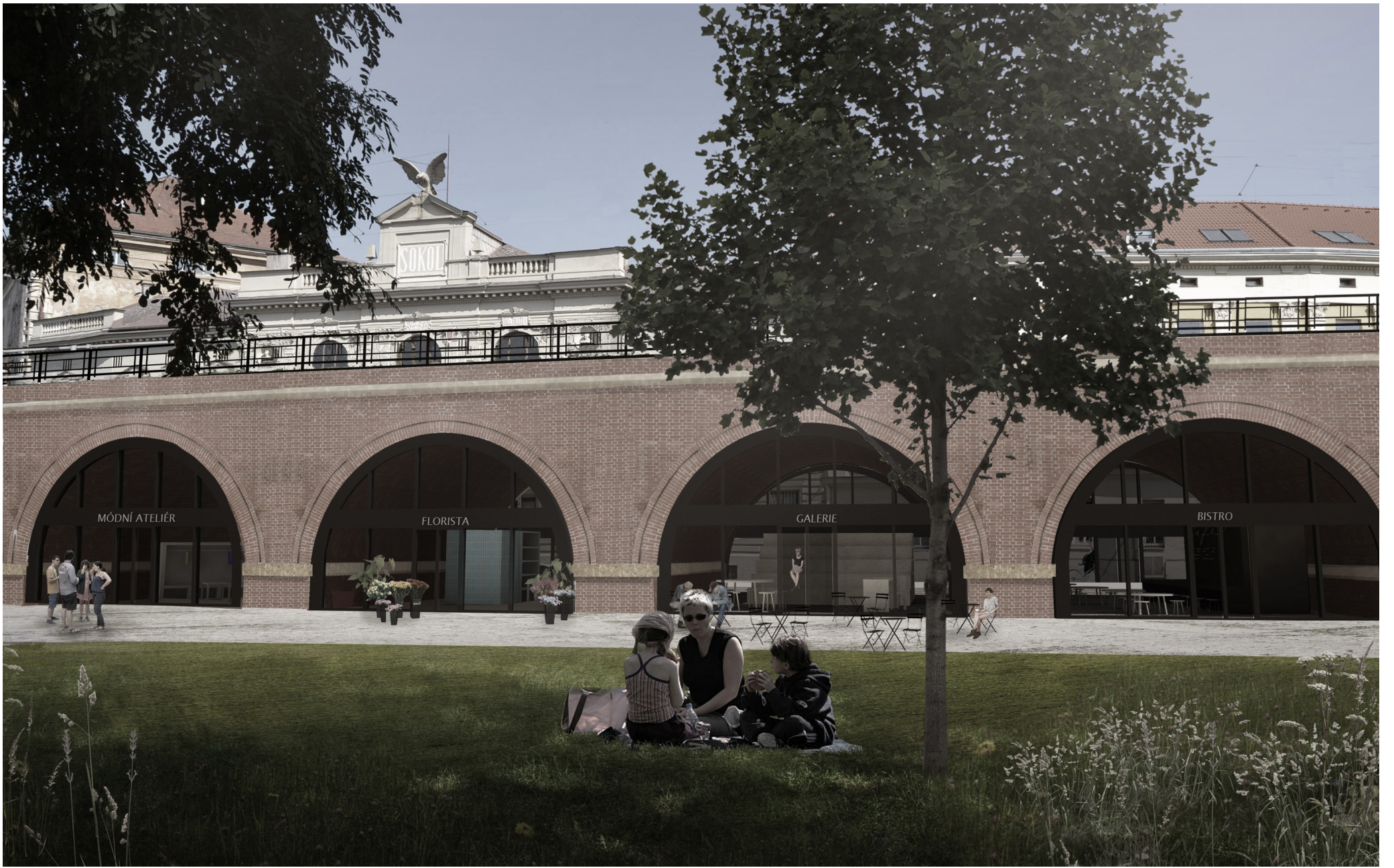
Negrelliho náměstí

U Kasáren

Park Viadukt



Park Viadukt



U Kasáren



Negrelliho náměstí



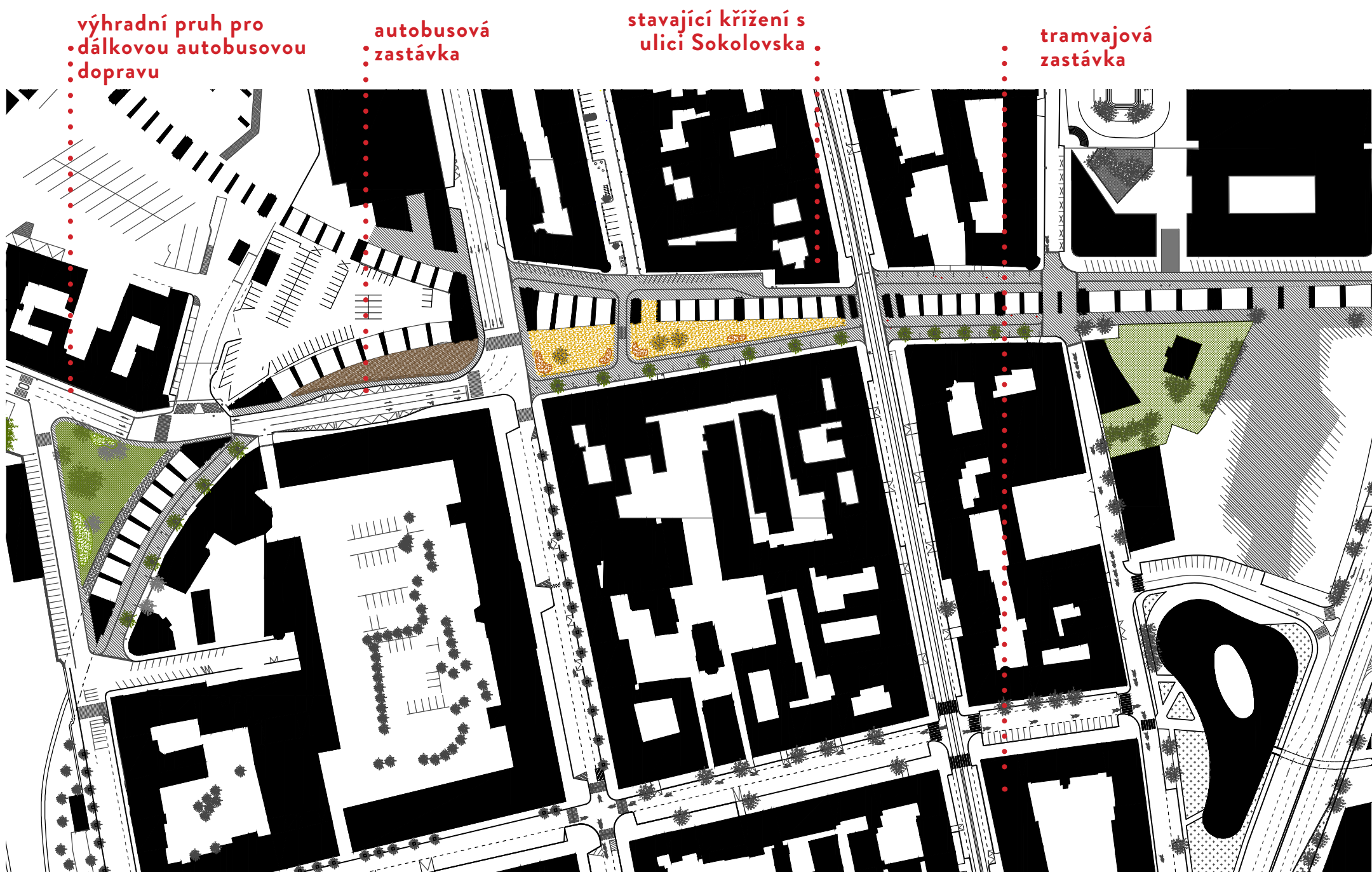
Negrelliho náměstí



Dopravní řešení

Dopravní řešení má zajistit bezpečné prostředí pro uživatele veřejného prostoru a zmenšit dopravní kolize, které dnes v území vznikají. Dopravní řešení plně respektuje uliční uspořádání karlínské sítě a současně začlenění ulic do dopravní sítě hl. města Prahy. Hlavní ulicí pro tramvajovou dopravu je Sokolovská a její charakter jakožto hlavní tepny veřejné dopravy je posílen odstraněním nepřehledného a nebezpečného vystupování a odbočování aut z ulice Prvního pluku na Sokolovskou ulici, u rohu s orientačním číslem Sokolovská 32. Ulice Prvního pluku mezi orientačním číslem 23 a 19 je s ohledem na úzký prostor mezi viaduktem a domy navržena pro parkování motorek namísto parkování aut. Ulice Prvního pluku je zachována bez dopravní změny s výsadbou stromů v ose parkování aut podél domů mezi čísly 4 až 18. Křižovatka ulic Křížíkova a Prvního pluku je bez změny dopravního režimu – jedná se o významnou spojnicí mezi Žižkovem a magistrálou a ulici, kterou vstupuje převážná část autobusové dálkové dopravy do hl. m. Prahy na autobusové nádraží Florenc. V ulici Prvního pluku před kasárnami Jana Žižky je navržena po obou stranách autobusová zastávka, která je stejně jako posunutí tramvaje na ulici Sokolovská požadavkem MČ Prahy 8.

Křížení ulic Prvního pluku a Pernerovy je nově navržené bez ramene podle viaduktu, ve kterém se vytváří fronta aut, jelikož zde dochází k mixu autobusové dálkové dopravy a automobilové dopravy. Rameno odbočení podél viaduktu je zrušeno a na ulici Prvního pluku před odbočením na autobusové nádraží Florenc je navržen výhradní odbočovací pruh pro autobusy, který bude regulován světelnou signalizací. Automobily budou z Pernerovy ulice pokračovat rovně a od Negrelliho viaduktu a vjezdu na autobusové nádraží Florenc až ke křížení Pernerovy a Prvního pluku vznikne synchronizovaná světelná křižovatka, jejíž parametry a režim světelné signalizace budou ověřeny v dalším stupni projektové dokumentace.



Využití oblouků

Architektonická studie je zpracována s vědomím, že se jedná o kulturní památku a že není možné nové konstrukce do mostního tělesa jakkoliv kotvit. Podporujeme co největší transparentnost prostor, uzavírání jednotlivých oblouků bude proto řešeno plně prosklenými samonosnými stěnami. Veškeré pískovcové stěny musejí zůstat po celou dobu užívání vizuálně kontrolovatelné a přístupné. Proto jsme vyvinuli systém samonosných skleněných fasád, které budou kotvené do vlastního základu, nezávislého na stávající konstrukci viaduktu. Dalším důležitým prvkem je zajištění tepelné pohody v prostoru. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi specifické prostory, navrhujeme používat minimální doporučené teploty pro pobytové místnosti, přičemž se žádná část pod mostem nebude temperovat na teplotu vyšší než 18,5° C. Aby v důsledku rozdílných teplot mezi interiérem a exteriérem nedocházelo k rozrušování pískovce, bude ve stycích stávajícího pískovce a nové fasády vytvořen předělový pás. Ten zajistí rozložení rozdílu mezi venkovní a vnitřní teplotou na větší vzdálenost v hmotě materiálu, čímž se omezí negativní vliv rozdílu teplot a předejde se praskání pískovce. Čelní fasáda je řešena tak, že do středního pásu jsou zabudovány veškeré rozvody a instalace.

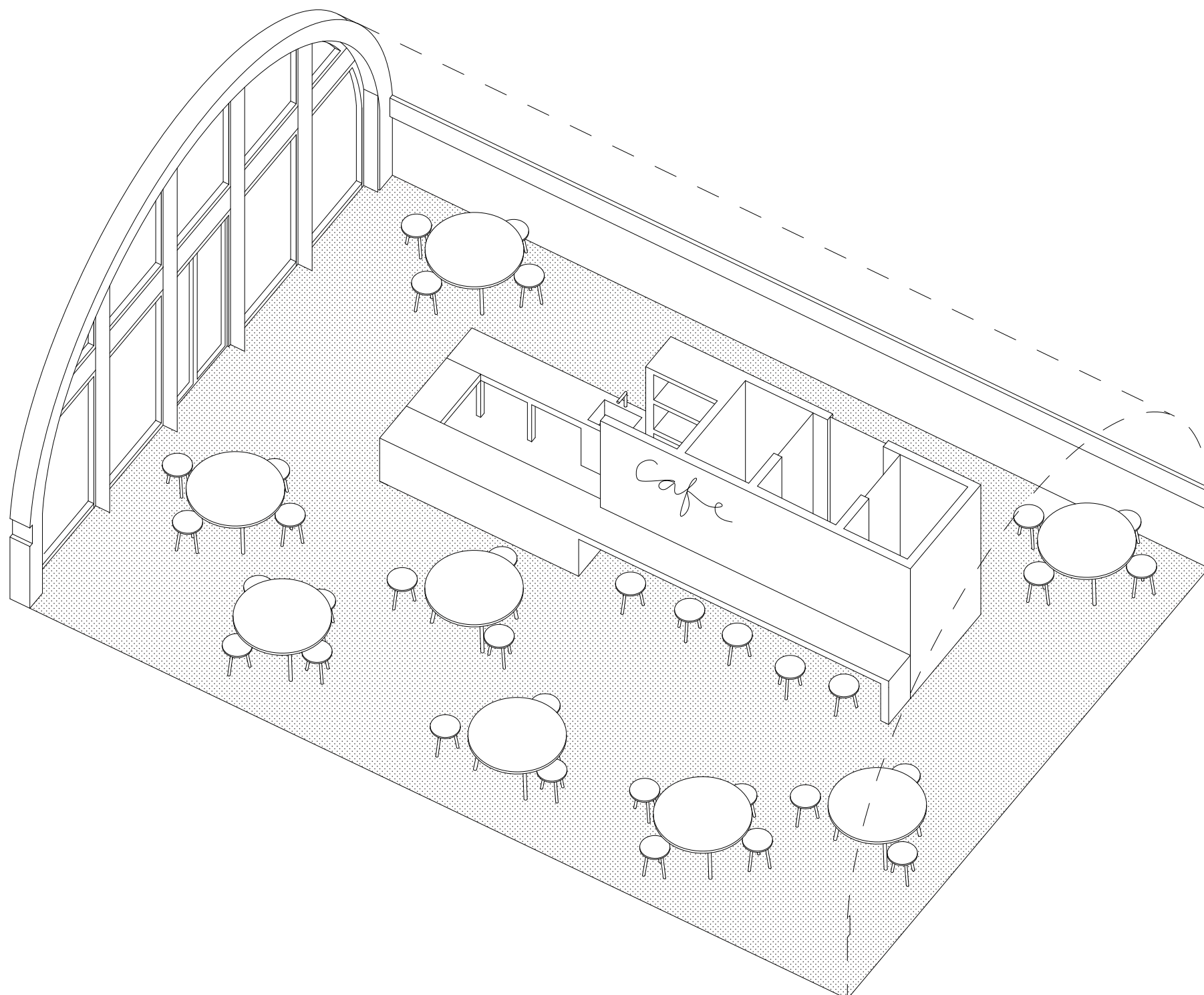
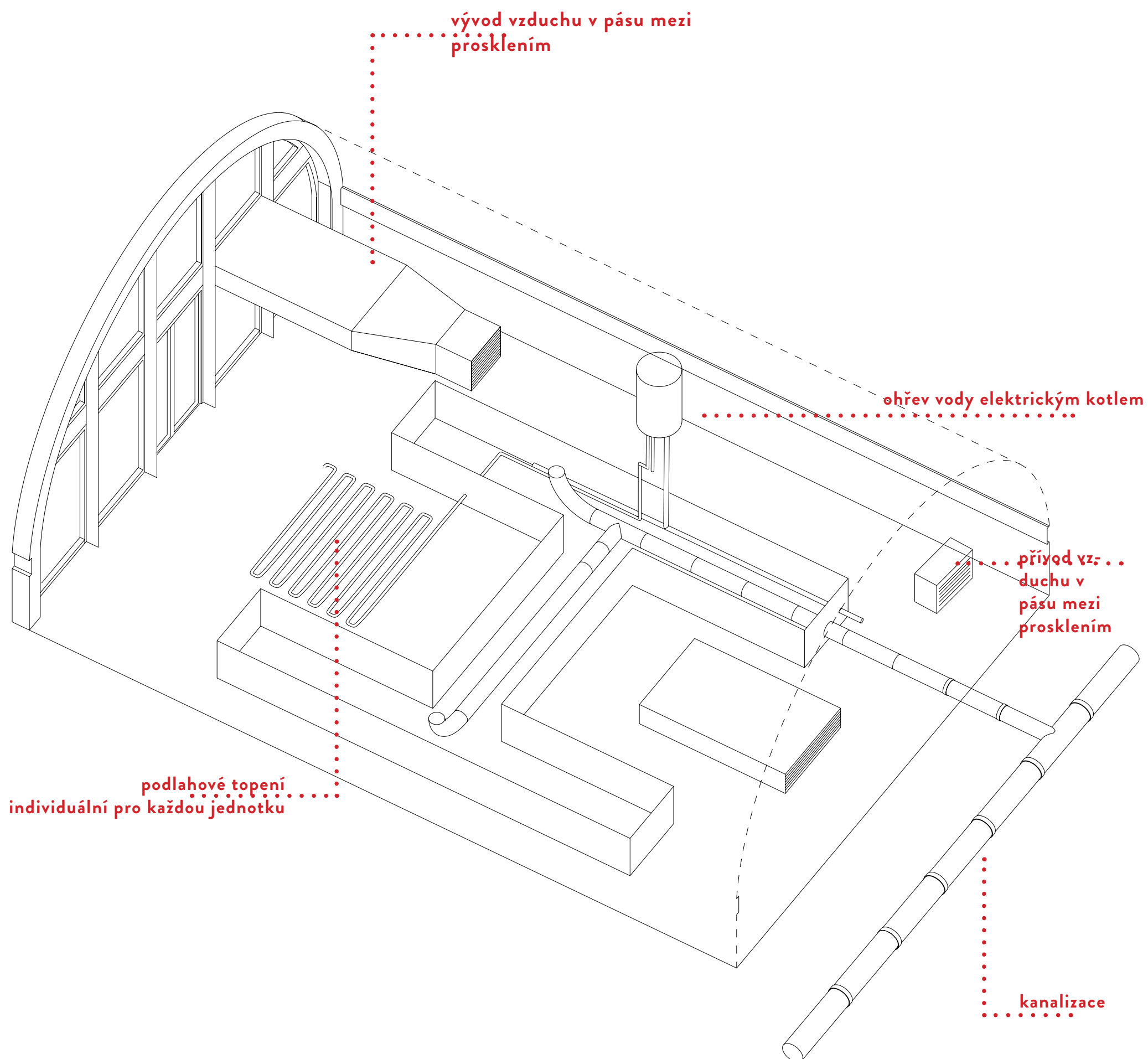


Schéma rozvodů medii

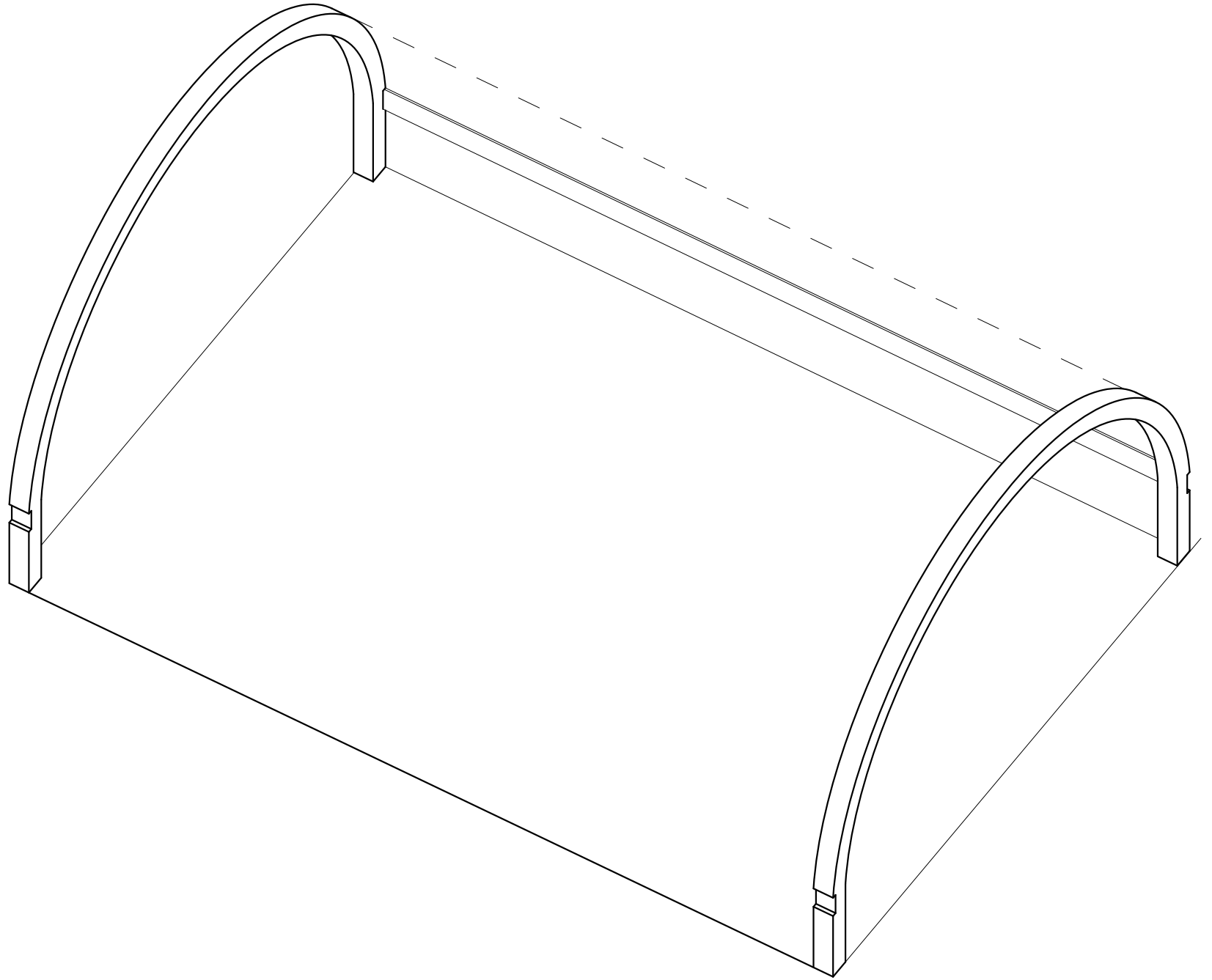
Vzhledem k ochraně mostního tělesa jako kulturní a technické památky jsou všechny rozvody řešeny v nově uložené podlaze a fasádě. Každý prostor pod obloukem je napojen na veřejnou kanalizační a vodovodní síť a elektřinu.

V rámci podlahy je vytvořena snížená část ve tvaru H, ve které je připravena kanalizační a vodovodní přípojka. Prostor tedy umožňuje flexibilitu v napojení sanitární techniky a elektrických zařízení a zaručuje tak nespočet možností řešení interiérů. Výstupy pro přívod a odvod vzduchu jsou řešeny v rámci neprůhledného pásu fasády.



Předělový pás

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi specifické prostory, navrhujeme používat minimální doporučené teploty pro bytové místnosti, přičemž se žádná část pod mostem nebude temperovat na teplotu vyšší než 18,5° C. Aby v důsledku rozdílných teplot mezi interiérem a exteriérem nedocházelo k rozrušování pískovce, bude ve stycích stávajícího pískovce a nové fasády vytvořen předělový pás. Ten zajistí rozložení rozdílu mezi venkovní a vnitřní teplotou na větší vzdálenost v hmotě materiálu, čímž se omezí negativní vliv rozdílu teplot a předejde se praskání pískovce.



MOBA

Zaměřujeme se na současné město.
CCEA se podílí na definování střeoevropské kultury.
MOBA se věnuje výzkumu, architektuře a vizím měst.

Architektura není jen o stavění domu ale o hledání správného řešení pro danou lokalitu.

Tímto způsobem přistupujeme ke všem našim projektům a hledáme řešení, které by uspokojilo jak přímého uživatele tak i širší okolí daného projektu. Proto například nestavíme rodinné domy v satelitech, jelikož nesouhlasíme s neustálým a nekontrolovaným rozrůstáním lidských obydlí na úkor krajiny.

MOBA se věnuje nové interpretaci města a jeho kulturnímu a programovému obohacování. Potenciál města rozvíjí v jednotlivých projektech. www.moba.name

V roce 2001 MOBA stála u zrodu Centra pro střeoevropskou architekturu – CCEA, prvního nezávislého centra architektury v České republice, které se věnuje architektuře na teoreticko-výzkumné bázi. CCEA bylo v posledních deseti letech součástí řady mezinárodních projektů, zaměřených na kulturní prostor střeoevropských měst. www.ccea.cz



Mezi dveřmi, MOBA, 2011, Instalace v rámci festivalu FAV v Montpellier ve Francii

MOBA studio s.r.o.

U Půjčovny 4

110 00 Praha 1

Česká republika

IČ: 61459712

DIČ: CZ61459712

Společnost zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze v oddíle C, vložka 28203

www.moba.name

zakladatelé: Ing.arch. Vašourková Yvette a Ing.arch. Igor Kovačević PhD.
vasourkova@moba.name +420 604 847 510
kovacevic@moba.name +420 603 81 00 83
tel/fax: +420 222 222 521

současný tým

Yvette Vašourková, Igor Kovačević, Karin Grohmannová, Barbora Slavičková, Rostislav Krones, Magdaléna Piterková

tým z předchozích let

Elena Donnini IT, Anna Šatalíková CZ, David Seidler CZ, Kateřina Šrámková CZ, Barbora Šimonová CZ, Dario Latrofa IT, Davide Salamino IT, Marco Scardino IT, Maria Clara Valenti IT, Manuela Vibi IT, Óscar Lorente Alcoya SP, Carlos Lopez Portela SP, Michele Porsia IT, Zuzana Kuldová CZ, Charles Magedanz USA, Tereza Dufková CZ, Diana Fjodorova LT, Martin Neruda CZ, Samule Gomá SP, Holopírková Lucie CZ, Jan Horák CZ, David Kovařík CZ, Pablo Rodriguez Rubio SP, Cristina Barranaca SP, Julian Aragundi Lamazza SP, Manuel Heredia Martinez SP, Andrew Wilkins GB, Sofi a Frosso Šimon Brabec CZ, Milan Hanuš CZ, Ander Barron SP, Gema Santatiariá Harcká SP, Zuzana Šimonová CZ, Jan Páčka CZ, Šimon Vojtík CZ, Markéta Žáčková CZ a Věra Šatochinová CZ

datová schránka : mb5cici

bankovní spojení 2300193640/2010

Fio banka a.s. Senovážné nám. 24, 116 47, Praha 1

pojištění

společnost MOBA studio s.r.o. je profesně pojištěna odpovědností za škodu autorizovaných osob až do výše 5,0 mil Kč pojištná smlouva s ČSOB Pojišťovnou pod číslem 8048762228

autorizace

MArch. Ing. arch. Yvette Vašourková registrovaná architektka v ČKA číslo R/00 050, registrovaná architektka SBA v Holandsku pod číslem 1.070615.018.

Ing. arch. Igor Kovačević, Ph.D., autorizovaný architekt pro obor krajinářská architektura ČKA 04 161

prohlášení o právním vztahu

Autorem je zaměstnanecký tým studia MOBA a všechny autorská práva jsou vedena studiem MOBA, bez písemného souhlasu není možné návrh kopírovat, rozmnožovat, půjčovat či prezentovat.

Zaměřujeme se na současné město.

CCEA se podílí na definování střeoevropské kultury.

[Centre for Central European Architecture]

MOBA se věnuje výzkumu, architektuře a vizím měst.

A: U Půjčovny 4, 110 00 Praha 1

Tel | Fax: 00420 222 222 521

email: info@ccea.cz studio@moba.name

www.ccea.cz moba.name

**NEGRELLIHO VIADUKT
PŘÍLEŽITOST PRO KREATIVNÍ MĚSTO
KONCEPČNÍ STUDIE**



ZKRÁCENÁ VERZE VI 31.8.2017

MOBA