

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

**TEXTOVÁ ZPRAVA**

Datum: 30. 4. 2019

Verze: VIII

## Údaje o stavbě

název stavby: Koncepční studie Negrelliho viaduktu příležitost pro kreativní město  
místo stavby: ulice Prvního pluku  
katastrální území: Karlín, Praha 8  
předmětem dokumentace je zpracování ideového návrhu

## Údaje o objednateli:

**Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy**, příspěvková organizace  
Vyšehradská 57  
128 00 Praha 2  
IČO: 70883858

## Údaje o zhotoviteli studie:

**MOBA studio s.r.o.**  
U Půjčovny 953/4  
110 00 Praha 1  
IČO: 26546370

Tato studie je zpracovaná ateliérem MOBA studio s.r.o. na základě smlouvy o dílo číslo ZAK 18-0386 mezi MOBA studio s.r.o. (zhotovitelem studie) a Institutem plánování a rozvoje (objednavatelem studie).

## Zadání a cíl studie

Zadáním IPR bylo dopracovat konceptní studii Negrelliho viaduktu – příležitost pro kreativní město, a to ve dvou etapách:

1. etapa plnění předmětu smlouvy, tj. koncept řešení, návrh řešení veřejných prostranství a komunikací, vytvoření podkladů pro předběžný odhad investičních nákladů na základě dílčích cílů studie,
2. etapa odevzdání dopracovaného čistopisu studie.

Zde předložená dokumentace představuje čistopis studie, který bude použit pro další projednání a zajištění nezbytných povolení k realizaci projektu. Investorem akce bude hlavní město Praha ve spolupráci se SŽDC a spolkem Viadukt.

Konceptní 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 gentrifikační vlnou vedoucí k vystěhovávání nejen nízkopříjmových 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 autobusového 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 byla zahájena v roce 2017.

## Historie - 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 trať Hrabovka - Karlín, tentokrát provedena z cihelného zdiva.

**2016** - Během 20. stol. tvář Karlína nenávratně změnilo několik 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 jednopólovými mostními konstrukcemi.

### **Stav před rekonstrukcí**

Od padesátých let byly prostory pod oblouky Negrelliho viaduktu vnímány jako zbytkové a využívány hlavně jako sklady či odstavná parkoviště. Tento status se do dnešních dní příliš nezměnil.

## **Současný stav**

Od roku 2017 SŽDC jakožto majitel stavby provádí rozsáhlou rekonstrukci dopravní stavby Negrelliho viaduktu. Rekonstrukce tohoto druhého nejstaršího mostu v Praze je prováděna velice pečlivě a dbá na kvalitu této jedinečné památky v České republice. Součástí této rekonstrukce nejsou úpravy prostor pod a v blízkém okolí viaduktu.

### **Analýza prostor**

V současné době je poměr ploch převážně využívaných chodci a převážně využívaných automobily víceméně vyrovnaný. Značnou plochu zabírá autobusové nádraží v rozdělení viaduktu, toto místo má ale do budoucna velký potenciál rozvoje. Transformace ve veřejné prostranství by poměr pěších a automobilů okamžitě dramaticky změnila.

### **Počet oblouku**

Negrelliho viadukt měl původně 99 oblouků. V části autobusového nádraží Florenc bylo 6 oblouků odstraněno, tudíž celkový počet zachovaných oblouků dnes činí 93. Z toho je 13 umístěno na Štvanici, 8 ve Vltavě a zbylých 74 je na Karlínském břehu.

### **Širší vztahy - oblasti rozvoje**

Negrelliho viadukt a jeho okolí bude v následujících pěti až deseti letech procházet výrazným rozvojem. Dojde k přeměně území u řeky, kde se předpokládá ukončení provozu čerpací stanice a počítá se zde se vznikem náměstí přímo u viaduktu. Na protější straně se připravuje výstavba rozsáhlé nové čtvrti u Masarykova nádraží a nepochybně se začne řešit i celá situace kolem stanice metra Florenc. Současně se diskutuje humanizace pražské magistrály a s tím související využití a úprava prostor pod estakádou. Nelze opomenout ani změnu vlastníka historického objektu kasáren Jana Žižky, jímž se stalo Ministerstvo spravedlnosti, která v nejbližší době povede k revitalizaci objektu. Plánují se rovněž úpravy ostrova Štvanice a nové propojení pěší lávkou mezi Karlínem a Holešovicemi. Pozornost si zaslouží i karlínské nábřeží s výrazným potenciálem terasy před hotelem Hilton včetně území Rohanského ostrova.

## **Návrh**

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 45 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.

## Park Viadukt

Při vnější straně libeňské větve viaduktu ponecháváme triangl se stromy a využíváme jeho přírodního charakteru k vytvoření parku s plnohodnotným využitím. Reorganizací dopravy propojujeme park s aktivitami pod oblouky. Karlín tak získá další možnost pro pobyt v zeleni. Navíc se jedná o prostor, který opět navazuje na historii a připomíná, že těleso viaduktu bylo postaveno do volné krajiny. Park se také stává spojnicí mezi Karlínem a Vítkovem, vedoucí po stezce z Trocnovské ulice. První oblouk směrem k ulici Prvního pluku bude průchozí, aby se vytvořilo větší pohodlí pro chodce, kteří dnes mají ztížené podmínky průchodu pod viaduktem.

Ulice Malého je pěší zónou a hlavní proměna tohoto prostoru spočívá v odstranění dopravy podél viaduktu a zjednosměrnění ulice Pernerova. V rámci rekonstrukce a úpravy dopravního řešení je nutným počítat i s kompletní rekonstrukcí křižovatky a to včetně světelné signalizace.

### Park Viadukt - materiály

Park Viadukt je jediný možný prostor, kde může dojít k vytvoření parku, a z této podmínky vychází i výběr materiálů. Prostor pro pěší kolem viaduktu je navržen z štípaných odseků červené žuly, které budou vyvzorkované v rámci stavby. Po obvodě je umístěn obrubník z červené žuly, který směrem do ulice Prvního pluku a Pernerova odděluje výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem. Směrem do ulice Malého, kde se nachází pěší zóna, je obrubník z červené žuly ve stejné úrovni jako kočičí hlavy ze stávající šedé žuly, které budou přeskládány na novém úpravném podloží. Směrem k fasádě domů v ulici Malého je obrubník navržen s výškovým rozdílem 8 cm a s výsadbou liniových stromů, které jsou chráněny vyvýšeným obrubníkem, aby se zabránilo najíždění aut na zeminu kolem stromů. Podél fasády je nově osázena pražská mozaika. Ulice Prvního pluku bude nově upravena a na povrchu bude znovu osázena žulová vozovka s tím, že spodní vrstvy budou opraveny a zpevněny.

### Park Viadukt - krajinářské řešení

Park Viaduktu je řešen jako kombinace zpevněných ploch, trávy a luční trávy. Směrem k ulici Prvního pluku bude vytvořena podpěrná zídka s výškou 0 až 60 cm, která oddělí vozovku za obrubníkem od parkové úpravy a zabraní pronikání soli a jiných škodlivých látek z frekventované vozovky do parku. Mezi ulicí Prvního pluku a viaduktem dojde k posílení parkové úpravy a to výsadbou nízké udržované trávy a luční trávy jakožto ostrůvku.

Kromě stávajících stromů v parku, které budou ošetřeny, dojde k výsadbě nových solitérních stromů. Bude se jednat o Dub bahenní *Querus Palustris*. Samotná luční tráva se bude skládat ze směsi několika druhů travin.

Kromě výsadby stromu je nutné v prostoru parku dle geologické skladby zajistit dostatečně udržení vody tak, aby se vodohospodářsky vodou šetřilo a aby se voda sbírala lokálně. V rámci další projektové dokumentace bude navržen systém z prefabrikovaných modulů jak pro retenci vody a zpětné využití dešťové vody k závlaze parku, tak i pro ochranu kořenového systému.

V ulici Malého budou vysázeny na prostorách chráněných zvýšeným obrubníkem solitérní stromy tvořící linii. Bude se jednat o stromy, které budou jednotícím prvkem podél celého viaduktu - Nový platan *Platan acerifolia Tremonia*. Pro potřeby ochrany kořenů stromů a snížení dopadu velké intenzity dopravy na kořenový systém při výsadbě stromů navrhujeme použít prefabrikovaný modulární systém pro retenci vody a ochranu kořenů.

## U Kasáren

Tento prostor, jehož přední část směřuje do ulice Prvního pluku, se stane aktivním parterem a ve vnitřní části mezi oblouky dojde k vytvoření letní scény, kterou bude provozovat Karlínské divadlo. Letní scéna a hlediště budou umístěny jako sezonní letní provoz na soukromém pozemku ČSAD Florenc, a to na základě předběžné dohody obou subjektů o nájmu.

Oblouky směřující ke Karlínskému divadlu budou využívány provozy Karlínského divadla a vzniknou v nich workshopová dílna, galerie divadla, divadelní kavárna a technické zázemí pro herce vystupující na letní scéně. První dvojice oblouků směrem k ulici Křížkova je ponechána jako volný průjezd. Samotný vstup na soukromý pozemek ČSAD Florenc a do předprostor Karlínského divadla bude po 10 hodině večer uzavřen bránou.

### U Kasáren – materiály

Prostor U Kasáren je sjednocen červenou žulou s tím rozdílem oproti parku Viadukt, že zde a na další místech okolo viaduktu je červená žula využita v provedení štípaných kostek. Obrubník je zde proveden v šedé žule, aby navazoval na stavějící obrubníky v ulici Křížkova a před Karlínským divadlem. Prostor mezi Karlínským divadlem a viaduktem zůstává bez změny, jelikož se jedná o úpravný pojízdní prostor, který nadále bude plnit funkci zadního dvora divadla. Z výsadby jsou zde umístěny pouze liniové stromy - Nový platan *Platan acerifolia Tremonia*.

Pro potřeby ochrany kořenů stromů a snížení dopadu velké intenzity dopravy na kořenový systém při výsadbě stromů navrhujeme použít prefabrikovaný modulární systém pro retenci vody a ochranu kořenů.

## Negrelliho náměstí

Negrelliho náměstí vidíme jako ústřední prvek společenského života, jehož potenciál už byl prokázán prostřednictvím testovací akce. Tento prostor vnímáme jako „měkký“, nepřiliš formální, navazující na původní krajinný charakter v okolí viaduktu. Pobytové plochy volíme vysypané mlatem. Stávající vegetaci se snažíme v maximální míře uchovat a doplňujeme ji souvislým stromořadím mezi parkovacími stánkami.

### Negrelliho náměstí - materiály

Prostor Negrelliho náměstí je dalším místem, kde se podobně jako u parku Viadukt stavba vrací ke svému přírodnímu okolí. S ohledem na menší přítomnost přímého slunečního světla navrhujeme využít namísto trávy ve středové odpočinkové části světlý mlat, který odkazuje k umístění viaduktu v krajině. Uvnitř mlatových ploch se nacházejí luční travnaté ostrovy, které přibližují přírodní charakter celého prostoru. Mlatová plocha je lemována kostkami z červené žuly, které ve stejné úrovni odděluje žulový obrubník od projíždějících aut.

### Negrelliho náměstí - krajinářské řešení

Středem prostor je mlátová plocha, která je použita jako retenční prostor a prostor pro uskladnění přivalové vody. Stejně jako u předchozích úseků je i zde nutné dle geologické skladby zajistit dostatečné udržení vody tak, aby se vodohospodářsky vodou šetřilo a aby se voda sbírala lokálně. V rámci další projektové dokumentace bude navržen systém z prefabrikovaných modulů jak pro retenci vody a zpětné využití dešťové vody k závlaze parku, tak i pro ochranu kořenového systému.

Výsadba stromů se podobá výsadbě v parku, kde jsou solitérní stromy stejného typu - Dub bahenní *Querus Palustris*. Podél ulice Prvního pluku se pak nacházejí čtyři Nové platany *Platan acerifolia* *Tremonia* tvořící linii.

## Karlínská brána

Hlavní vstup do Karlína reprezentuje křížení viaduktu a ulice Sokolovské, hlavní komunikační páteře této městské části. V daném místě maximálně zklidňujeme dopravu, podporujeme pěší a vytváříme podmínky pro reprezentativní nástup do Karlína.

### Karlínská brána - materiály

Z pohledu materiálu jsou další dva úseky Karlínská brána a Jeruzalémský ostrov řešeny jako obytná zóna, do které se najíždí z ulic Sokolovská, Pobřežní a Rohanské nábřeží. Jedná se o prostor, který je zpevněn okolo viaduktu červenou žulou. V prostorech, které jsou pojízdné pro auta, je ke zpevnění využita šedá žula tak, aby k fasádám domy byla umístěna pražská mozaika.

## Jeruzalémský ostrov

Větší dimenze oblouků, které v minulosti sloužily pro podjezd vlaků z Denisova nádraží do Karlína, umožňuje umístění plošně náročnějších a rozsáhlejších provozů. Dva oblouky necháváme otevřené tak, abychom zpřístupnili plánované náměstí v rámci projektu Vienna Insurance Group ČR, kde vznikne nové náměstí, které bude veřejně přístupné.

## Dopravní řešení

Dopravní řešení je nutné vnímat v širších souvislostech Karlína a v souvislosti se zklidněním Karlína jakožto části města, ve které v celém úseku platí zóna 30. Bohužel i přes platnost zóny 30 a s ohledem na organizaci uliční sítě je Karlín dnes používán jako zkratka mezi ulicí Rohanské nábřeží a Žižkovem. Nejvíce je tímto dotčena ulice Pernerova, která je používána automobilovou tranzitní dopravou. Pernerova je dnes přetížena právě tranzitní dopravou a i přes zónu 30 je zde intenzita dopravy, která byla ověřena měřením v listopadu 2018, blížící se počtu 5.000 aut. Většina těchto aut používá Pernerovu jako zkratku oproti hlavní trase, která vede z Rohanského nábřeží do ulice Ke Štvanici, dále Křížkovou a Prvního pluku a dále na Husitskou; celková délka je 2,1 km. Alternativní a dnes hojně využívaná varianta je zkrácení cesty přes ulici Šaldovu a Pernerovu, která nejen že zkrátí trasu na 1,4 km, ale řidič zde má jen dvě světelné signalizace. První je křižovatka Rohanské nábřeží – Šaldova a druhá je křižovatka Pernerova – Prvního pluku. V případě, že řidič nevyužívá tuto zkratku, projíždí nejen delší cestu o 0,7 km ale i 8 světelných křižovatek.

Zde je rozpor mezi deklarovanou ochranou Karlína, který je dlouhodobě městskou částí Praha 8 a hlavním městem Prahou definován jako bez-tranzitní zóna. Kromě toho na samotné Pernerové jsou karlínské gymnázium a mateřská škola, které jsou s intenzitou dopravy 10.000 aut na hranici bezpečnosti. V

současnosti je v Karlíně silná poptávka obyvatel, aby se zrušil tento tranzit mimokarlínské dopravy skrze ulici Pernerova.

Koncepční studie vychází ze své verze VI, která byla radou městské části Praha 8 schválena dne 18. října 2017. V tomto duchu zde předložená studie navrhuje dopravní řešení, které je plně v souladu s tímto rozhodnutím.

Prostor kolem Negrelliho viaduktu již delší dobu před rekonstrukcí, která byla zahájena v roce 2017, měl jeden zásadní problém, kterým je ilegální parkování aut pod samotným viaduktem. Od roku 2013, kdy se CCEA MOBA začala aktivně věnovat projektu Negrelliho viaduktu – příležitost pro kreativní město, došlo ke značnému posunu ve vnímání dopravy a potenciálu samotného viaduktu a jeho bezprostředního okolí.

V roce 2016 při zavedení zón placeného stání v oblasti Prahy 8 došlo k legalizaci parkování v okolí viaduktu. Paralelně s akcí Léto pod viaduktem probíhala petice za zrušení parkování pod viaduktem a v jeho okolí a petici podepsalo 5.000 občanů Prahy.

Na základě shora uvedených podkladů je dopravní řešení převzato ze studie verze VI a bylo v rámci rozpracování koncepční studie provedeno i podrobné ověření dopravního řešení, které provedla společnost Atelier DUA s.r.o.. Jako vstupní informace byly použity veřejně přístupné údaje a pro ověření křižovatky Pernerova – Prvního pluku v listopadu 2018 byla realizována vyhodnocení dopravního průzkumu ulic Prvního pluku a Pernerova v Praze společností Tralys, transport analysis.

Hlavním cílem dopravního řešení je odlehčit dopravní přetížení tranzitní dopravy skrz Karlín, dále zlepšit dopravní prostupnost na silnici I. a II. třídy, zklidnit dopravu v okolí Negrelliho viaduktu v takové míře, aby byla zajištěna bezpečnost osob pobývajících ve veřejném prostoru, dále zajistit bezproblémovou autobusovou dopravu zejména pro MHD a pro ČSAD Florenc a v neposlední řadě snížit počet parkovacích míst dle koncepční studie verze VI. Důležitým aspektem je vytvoření bezpečného a sociálně kontrolovaného prostoru v celém okolí viaduktu.

Společnost Atelier DUA s.r.o. na základě předložených podkladů vypracovala variantní řešení dopravy, jejímž cílem bylo najít optimální dopravní řešení. Součástí ověření dopravního návrhu bylo i ověření obousměrnosti ulice Pernerová. Při zpracování návrhu vzniklo variantní řešení zachování obousměrné ulice Pernerova s použitím kruhového objezdu na křižování Pernerova – Prvního pluku a Prvního pluku – Křižíkova, ovšem po ověření propustnosti ani toto řešení nevycházelo tak, aby nedošlo k přetížení ulice Prvního pluku, která je klíčovou tepnou pro MHD.

### **Dopravní řešení – obytná zóna**

Navržené řešení dopravy respektuje stávající tramvajovou dopravu v Sokolovské a její charakter jakožto hlavní tepny veřejné dopravy. Jsou zde tramvaje číslo 3, 8 a 24. Dalším důležitým uzlem veřejné dopravy je ulice Křižíkova a Prvního pluku, které propojují Karlín se Žižkovem a kde jsou linkové autobusy číslo 133, 135, 175 a 207. Pro autobusy vytváříme nové pozice autobusových zastávek, a to mezi Žižkovými kasárnami a viaduktem tak, že je možné přes křižovatku se světelnou signalizací Křižíkova – Prvního pluku přecházet mezi jednotlivými zastávkami. Dalším důležitým dopravním uzlem veřejné dopravy je samotná přestupní stanice metra C a B (a D) Florenc. Hlavním pěším tahem je ulice Sokolovská, která je ovšem pro chodce velice úzká, jelikož je chodník takto významné pěší komunikace zúžen na 1,5 m. Další významnou pěší



trasou se v budoucnu stane ulice Za Poříčskou branou, ke které je zpracovaná studie úprav, objednavatel Městská část Praha 8 (dostupná zde: <https://www.praha8.cz/Za-Poricskou-branou.html>). Tato ulice se po úpravách stane významnou pěší trasou, která propojí budoucí veřejnou stavbu, která vznikne v Žižkových kasárnách a samotné metro Florenc.

Koncepční studie posiluje veškeré příčné pěší vazby zejména ty v ulicích Sokolovská a Prvního pluku. Ulice Křížíkova – zejména její úzký profil zúžení pro chodce je posílen pěší cestou pod první dvojicí oblouků.

Stejný princip je použit i na rohu ulic Malého a Prvního pluku.

Studie navrhuje tři obytné zóny. První je ulice Malého, druhá obytná zóna je mezi ulicemi Křížíkova a Sokolovská a třetí obytná zóna je mezi ulicemi Sokolovská a Rohanské nábřeží.

Ovšem hlavním záměrem studie je vytvořit kvalitní pěší cesty a propojit starou zástavbu Karlína s Vltavou a vytvořit novou lunární formu veřejného prostoru v Karlíně, kde jediným veřejným prostorem je přeplněné Karlínské náměstí. Jedná se o jediné místo, kde se původní zástavba Karlína dostává blízko k Vltavě a odkud se chodec může dostat k řece právě podle Negrelliho viaduktu. S ohledem na nemožnost, stanovenou památkovou ochranou, na viadukt pověsit pěší lávku, je jediným řešením vytvoření přechodu se světelnou signalizací na ulici Rohanské nábřeží.

### **Dopravní řešení - bilance parkování**

Při návrhu dopravy v klidu tato studie vychází z již schválené studie městskou částí Praha 8, verze číslo VI ze dne 31. 8. 2017. Celková bilance parkovacích míst oproti současnému stavu, kdy více jak 3 roky bude probíhat rekonstrukce, je kladná. V porovnání s dnešními 89 parkovacími místy, které jsou v lokalitě, dojde k navýšení o 56 parkovacích míst, tj. oproti současnému stavu dojde ke stabilizování parkovacích míst na 145, z čehož 36 jsou vyhrazená parkovací místa, 36 smíšená a většina 73 jsou rezidentská.

Při porovnání se stavem před rekonstrukcí dochází ke snížení počtu parkovacích míst o 53. Ovšem jedná se o stav, který byl zaveden koncem roku 2016 a hned následovalo v létě 2017 zahájení rekonstrukce. Tříroční provoz při rekonstrukci nevytvořil další přetlak parkování nebo vznik ilegálních parkovacích míst.

V každé části je jedno vyhrazené místo pro zásobování nových prostor pod viaduktem.

### **Přípojky vody, kanalizace a elektřiny**

V roce 2018 byla zpracovaná studie proveditelnosti Zasiťování prostor oblouků Negrelliho viaduktu společností SUDOP PRAHA a.s. Tato studie byla objednaná SŽDC a v rámci rekonstrukce Negrelliho viaduktu se bude pokračovat s vypracováním projektové dokumentace na přípojky vody, kanalizace, silnoproudu a slaboproudu do všech oblouků pod Negrelliho viaduktem, které budou v budoucnu vyžívané jako kreativní prostory. S ohledem na to, že akce samotné rekonstrukce okolních prostor a využití prostor pod oblouky není možné provádět ve stejnou dobu jako rekonstrukci mostního tělesa, došlo k dohodě mezi hl. m. Prahou a SŽDC, že přípojky v rámci rekonstrukce zajistí SŽDC.

Hlavním cílem této studie je skloubit několikaměsíční pauzu mezi dvěma stavebními akcemi a nutnost pro SŽDC navrhnout takové řešení, aby všechny přípojky a sítě mohly být ukončené dle platné ČSN.

Z tohoto důvodu ve studii navrhujeme vytvořit technické meziprostory, které by v rámci přípojek sítí mělo provést SŽDC. Velikost těchto technologických meziprostor je navržena tak, že by měly být minimálně 1,5 m vysoké, aby se v nich mohla provádět údržba a oprava sítí. Půdorysně by plocha neměla klesnout pod 16 m<sup>2</sup> tj. 4 x 4 m. Ovšem s ohledem na provádění nových injektáží je nutné přesné rozměry technického meziprostoru přizpůsobit skutečnosti.

Výška kanalizační přípojky by měla být nastavena tak, že podlaha technického prostoru je vyspádovaná do kanalizace bez přečerpávání. V případě, že by kanalizační přípojka byla ve vyšší úrovni, je možné počítat s přečerpáváním z podlahy technického prostoru.

Uvedené technické prostory jsou významné a důležité pro budoucí fungování prostor pod Negrelliho viaduktem, nejedná se jen o technické prostory pro přípojky, ale i prostory pro doplňkové technologie, jako jsou strojovny VZT nebo gastro technologie.

### **Schéma rozvodů médií**

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. Vyústky 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 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 rozdílů mezi venkovní a vnitřní teplotou na větší vzdálenost v hmotě materiálu, čímž se omezí negativní vliv rozdílu teplot a předejde se praskání pískovce.

### **Etapizace**

S ohledem na požadavek IPR, aby se mohl projekt realizovat v etapách, používáme dělení celého řešeného území na 5 celků, které jsou ve studii pojmenovány následovně:

Jeruzalémský ostrov A1

Karlínská brána A2

Negrelliho náměstí B1

U kasáren C1

Park Viadukt D1

S ohledem na nutnost zachovat funkčnost dopravy, bude nutné v průběhu rekonstrukce pracovat na jednotlivých etapách tak, aby nedošlo k zablokování dopravy, ovšem s ohledem na dlouhotrvající rekonstrukci viaduktu doporučujeme, aby se jednotlivé etapy co nejvíce spojovaly.

Kromě etapizace samotných úprav je nutné do projektu začlenit nebo vhodně naplánovat další investiční akce města, zejména opravu kanalizace a vodovodních přípojek v řešeném území a opravu světelných signalizací, které jsou v dlouhodobých plánech hl. m. Prahy a příspěvkových organizací města.

### **Tabulka výměr**

Celková plocha řešeného území je 1,9 ha přesněji 18 990 m<sup>2</sup>.

**Jeruzalémský ostrov, A1,** s celkovou plochou 4.065 m<sup>2</sup> je území, ve kterém je nutné vyřešit dopravně přechod pro chodce, který je veden přes komunikaci I. třídy. Jedná se o jediné místo, kde se starý Karlín pěšky spojuje s Vltavou, a je nutné vyvinout úsilí, aby došlo k žádanému pěšímu propojení. Je nutné

podrobně navrhnut přechod tak, aby splňoval normy, zejména bezpečnostní uhly. Aby toto bylo splněno, je nutné upravit obrubníky v prostoru viaduktu. Po vybudování přechodu se jedná o vzájemnou koordinaci stavby s výstavbou Kooperativy, která je plánovaná na vedlejším pozemku a to tak, aby se odstranily navážky, kterými byla řešena zátopová zóna benzinky. Materiál a plochy jsou uvedeny v tabulce. Kromě přechodu na ulici Rohanské nábřeží se jedná o ověření únosnosti, které je nutné provést po vybudování nových přípojek.

Je nutné odvodnit část pozemku která je dnes mezi benzinovou pumpou a samotným viaduktem. Po těchto činnostech bude následovat vybudování nových obrubníků a vyplnění povrchu uvedenými materiály.

**Karlínská brána, A2**, s celkovou plochou 1 856 m<sup>2</sup> je nejmenší úsek, který ovšem doporučujeme realizovat spolu s Jeruzalémským ostrovem. Stejně jako A1 i zde je nutné nejdříve provést vybudování sítí a následovně provést ověření únosnosti, pokračovat obrubníkem a finální dlažbou. S ohledem na to, že zde počítáme s výsadbou stromů, je nutné sítě vést tak, aby nebyly poškozené stromy, tj. v dostatečné vzdálenosti od plánované koruny stromů.

**Negrelliho náměstí, B1**, je úsek, který jako první má větší nebezpečnou plochu, tj. plochu mlatu. Jedná se o plochu 1100 m<sup>2</sup>, ke které jsou přidány luční traviny, které budou sbírat vodu z povrchů, na kterých nebudou jezdit auta. Postup výstavby je stejný jako u ostatních částí.

Mezi Negrelliho náměstím B1 a **U kasáren, C1** je ulice Křížíkova, ve které není počítáno s žádnou úpravou. Jedinou úpravou budou nájezdy a výjezdy do obytné zóny. Plocha C1 má celkem 3 711 m<sup>2</sup> a je z nepropustných materiálů.

**Park Viadukt, D1**, je spojen s úpravou dopravy, zjednosměrněním Pernerové ulice. Většina obrubníků je třeba narovnat a znovu osadit. V části mezi viaduktem a zelenou plochou je nutné odstranit stávající asfaltovou vozovku a ověřit stav a únosnost spodních vrstev.

## 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.

## Možnosti řešení interiérů

S přihlédnutím k historické hodnotě Negrelliho viaduktu, jsou všechna interiérová řešení vytvořena jako samostatné konstrukce nedotýkající mostního tělesa jako takového.

Ing.arch. Igor Kovačević PhD.