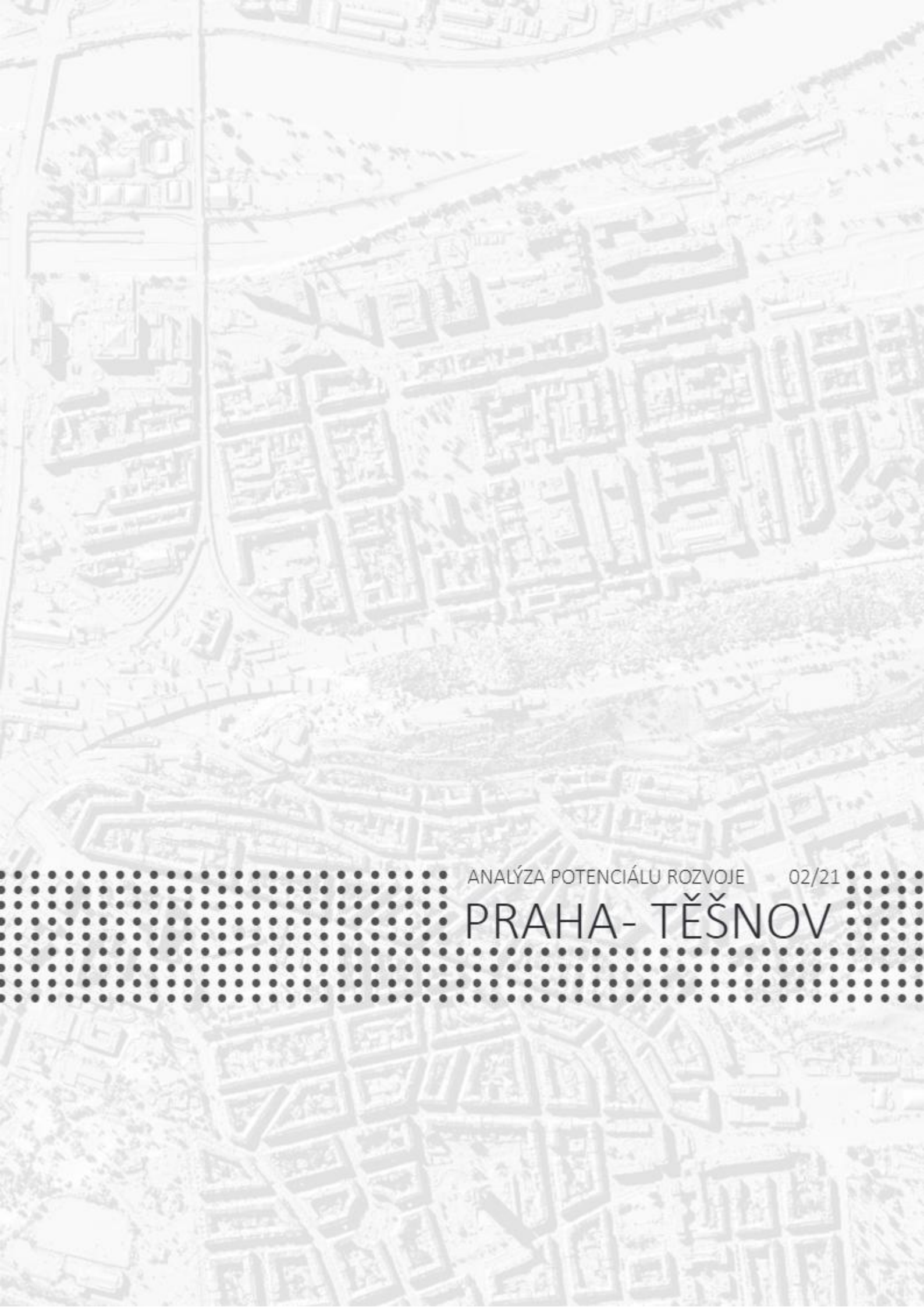




ANALÝZA POTENCIÁLU ROZVOJE

02/21

PRAHA- TĚŠNOV

Zadání díla

Příloha smlouvy č. 2020/0624/OURV/DPR

Vypracování urbanisticko-krajinářské analýzy potenciálu rozvoje území Praha – Těšnov. Práce bude rozdělena do dvou etap. Každá etapa bude se zadavatelem konzultována minimálně jednou, zapracování požadavků a připomínek zadavatele je zahrnuto v ceně díla.

A. První etapa do 31. 12. 2020

Rozsah prací:

- studium mapových podkladů a doprovodných informačních zdrojů,
- provedení analýzy relevantních podkladů (urbanismus, krajina, doprava, technická infrastruktura, zájmy v území)
- vlastní terénní průzkum řešeného území
- vypracování hrubé souhrnné analýzy- stanovení hlavních hodnot, problémů a potenciálu území
- konzultace rozpracovaného materiálu

B. Druhá etapa do 28. 2. 2021

Rozsah prací:

- vyhodnocení relevantních podkladů, korelace zjištěných informací
- zpracování základních podkladových analýz pro rozvoj řešeného území (základní analýza území z pohledu širších vztahů, prostorové struktury řešeného území, historický kontext, síť veřejných prostranství a majetkoprávních vztahů a jiné).
- stanovení klíčových východisek pro rozvoj území- problémový výkres a potenciál území
- sumarizace závěrů a odůvodnění
- formulace principů a doporučení pro rozvoj území

ANALÝZA POTENCIÁLU ROZVOJE

PRAHA- TĚŠNOV

Zadavatel:

Městská část Praha 8
Zenklova 1/35, Praha 8- Libeň
Kontaktní osoba:
Ing. arch. Lukáš Vacek, Ph.D

Zpracovatelský tým:

Ing. Iveta Kopřivová
K Velkému dvoru 896/8,
Praha- Řeporyje 15500
IČ: 00063794

Ing. Julie Horáčková

02/2021



ÚVOD

.1	OBSAH
.2	LOKALIZACE
.3	ŠIRŠÍ VZTAHY

VYHODNOCENÍ ANALÝZ

.4	VÝCHODISKA
.7	DOPORUČENÍ
.8	PROBLÉMY A HROZBY
.9	HODNOTY A PŘÍLEŽITOSTI

ANALYTICKÁ ČÁST

.12	HISTORIE
.18	SOUČASNÝ STAV
.25	URBANISMUS
.26	SLUŽBY
.28	SOCIODEMOGRAFIE
.29	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
.30	PAMÁTKOVÁ PÉČE
.32	KULTURA
.36	DOPRAVA
.45	MORFOLOGIE
.46	PŘÍRODNÍ PODMÍNKY
.47	KRAJINNÉ HODNOTY
.48	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
.50	ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ
.50	STRATEGICKÉ DOKUMENTY
.52	VLASTNICKÉ VZTAHY
.54	ÚZEMNÍ PLÁN
.56	METROPOLITNÍ PLÁN
.58	ZÁMĚRY V ÚZEMÍ
.62	POUŽITÉ ZDROJE

LOKALIZACE

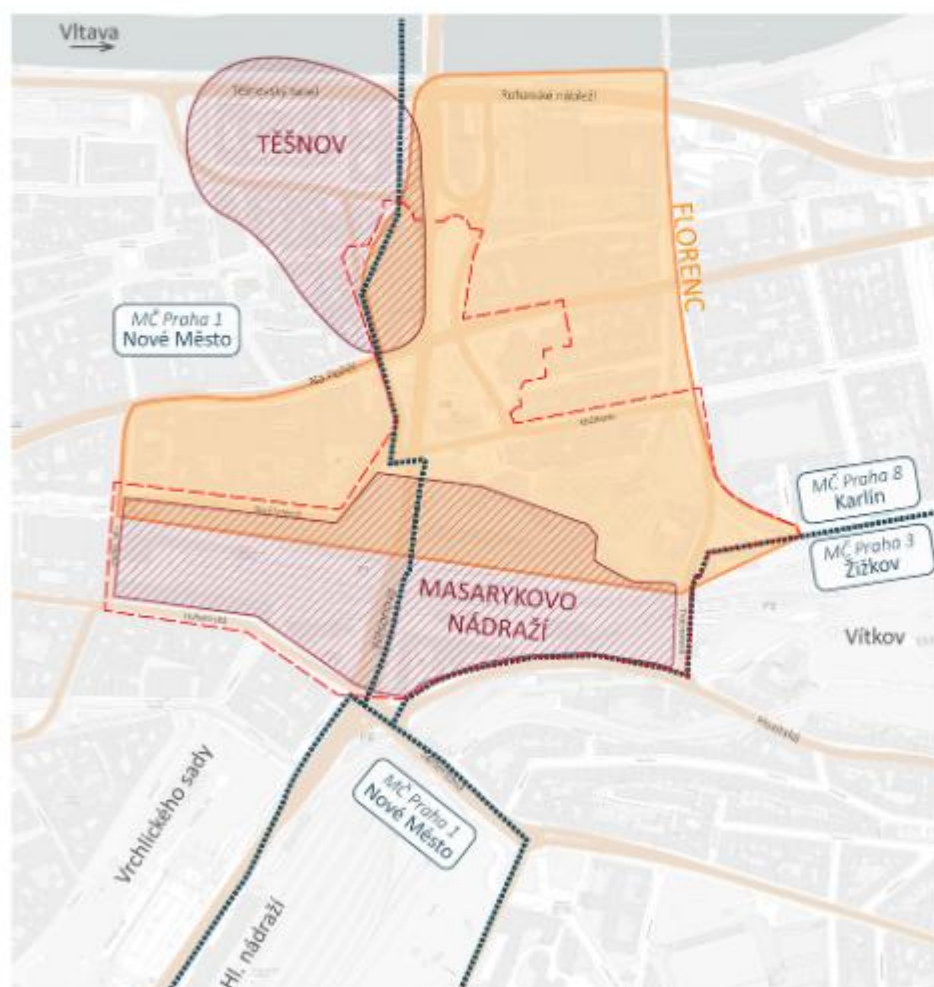
Řešené území se nachází na linii původních hradeb oddělujících Nové Město od Karlína a Žižkova, a to přibližně 1 km od historického jádra hlavního města Prahy. Územně řešené území spadá pod oblast Florenc a je rozděleno mezi Prahu 1 a Prahu 8.

Lokalita je situována nedaleko řeky Vltavy (zeseveru) a vrchu Vítkova (jihovýchodně). Samotné vymezení lokality odpovídá rozsahu definovanému připravovanou mezinárodní urbanistickou soutěží Florenc. Tento dokument si klade za cíl stát se jedním z podkladů představujících řešené území soutěžícím.

Území je vymezeno ze severu nájezdem na magistrálu z ulice Klimentská, z východu ulicí Ke Štvanici (včetně předprostoru vestibulu metra Florenc), dále ulicí Křížkova, Prvního Pluku (včetně předprostoru Sokola Karlín na ulici

Pernerova) a ulicí Trocnovská. Z jihu je vymezeno ulicí Husitská a Hybernská. Západní hrana řešeného území je definována ulicemi Havlíčkova, Na Florenci a Těšnov.

Jedná se o celoměstsky významný dopravní uzel, jehož důležitost je daná již od poloviny 19. století, kdy územím vedla Severní státní dráha z dnešního Masarykova nádraží směrem na Olomouc a druhá větev po Negrelliho viaduktu do Lovosic a Drážďan. Dopravní charakter území ještě umocňuje autobusové nádraží, přestupní uzel metra linky B (1985) a C (1974) – zastávka Florenc (dříve Sokolovská) a nakonec umístění



Severojižní magistrály (1976), která celou Florenc přemostila. Toto „odlehčení“ dopravní zátěže hlavního města mělo za následek nezvratnou přeměnu obrazu místa. Dnes je celá tato oblast důležitou dopravní křižovatkou pro mezinárodní, dálkovou, městskou autobusovou



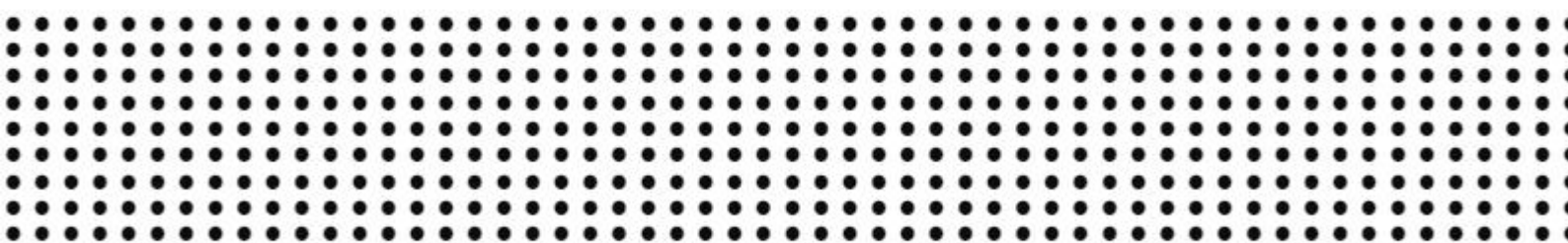
i železniční dopravu. Společně s rozvinutou městskou dopravou je tak území hlavním dopravním uzlem s celorepublikovým významem.

V širším kontextu je potřeba lokalitu vnímat jako vstupní bránu do historického centra definovanou ÚAN

Florenc a Masarykovým a Hlavním nádražím, jehož význam by měl výhledově (po realizaci železničního spojení z letiště) nadále narůstat. Hodnota řešeného území je dána zejména konfigurací terénu (výrazná výšková převýšení), blízkostí přírodních komponent (vrch Vítkov a řeka

Vltava) a v neposlední řadě také četností a kvalitou historických památek.

Jedná se o jedinečné území s přímou vazbou na historické jádro Prahy, o lokalitu s unikátním *geniem loci*, která prozatím disponuje pouze nevyužitým potenciálem.



VYHODNOCENÍ ANALÝZ

Obecná

- Jedná se o jedno z posledních transformačních území v samotném centru Prahy. To dělá z řešené lokality exkluzivní místo, jehož budoucnost ovlivní kvalitu života ve městě. Každý zásah je nutné pečlivě zvážit.

- Území je nutné řešit jako celek v přímé návaznosti na své okolí (nábřeží Vltavy, vrch Vítkov, Karlín, Staré a Nové Město, Žižkov). Výsledkem by měla být jasná pravidla rozvoje území, která zajistí nutnou kontinuitu.

- Týmy, které budou území řešit, by měly být multidisciplinární.

- Území je nutné vnímat jako vstupní bránu pro návštěvníky Prahy do historického jádra města. Daná lokalita se pro velkou část z nich stane prvním navštíveným místem.

- Je nutné odstranit stávající deficit území, a to i ty, které se nacházejí za hranicí řešeného území, tedy v místech, kde není možnost rozvoje (viz požadavek přilehlých částí na navýšení kapacity dopravy v klidu).

- Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty místa (stávající i zaniklé). Vytvořit v jejich blízkosti adekvátní veřejná prostranství, která umožní bezkolizní využívání. Ta následně provázat do systému veřejných prostranství. Čtít měřítko zástavby, hlavní kompoziční osy, průhledy a dominanty.

- Respektovat a rozvíjet přírodní danosti místa – řešené území má potenciál stát se zeleným uzlem systému zeleně města, který propojí vrch Vítkov, nábřeží Vltavy / ostrov Štvanice a park Vrchlického sady. Z tohoto hlediska je nutné adekvátně navýšovat podíl zeleně a spojit ji do uceleného systému.

- Zatraktivnit území pro pěší a cyklisty.

- Navrhnout takový rozvoj území (odpovídajícího funkčního i prostorového

uspořádání), který zajistí soulad všech vstupů do území (dopravní systémy, modro-zelená infrastruktura, stavební rozvoj v souladu s adaptací na změnu klimatu při zachování historického stavebního fondu a další). Využití území musí být smíšené jak funkčně, tak sociálně. Je nutné vyvažovat poměr veřejného a soukromého prostoru.

- Volit takovou náplň území, která napomůže Praze posílit její konkurenceschopnost v evropském měřítku. Díky skvělé dostupnosti, dané celoměstsky významným uzlem, má oblast potenciál umístění významných celoměstských i celoevropských veřejných institucí.

- Je třeba opět otevřít diskusi řešení magistrály a s tím souvisejících dopadů na zdraví a komfort uživatelů prostoru (hluková a smogová zátěž).

Lokální

- Zcela zásadní je řešení provázání veřejné dopravy a dálkových linek autobusů i vlaků. Je třeba umožnit bezkolizní efektivní přestup, což zahrnuje vyloučení kolizí nejen z hlediska osobní dopravy, ale také orientace v prostoru (revize umístění zastávek autobusů, tramvajů a východů z metra).

- Dostavba proluky v nároží ulic Ke Štvanici / Za Poříčskou bránou.

- Dostavba nad vestibulem stanice metra Florenc.

- Propojení ulice Za Poříčskou bránou do ulice Ke Štvanici.

- Vyřešit předpolí Hlávkova mostu včetně předprostoru budovy Ministerstva zemědělství.

- Definovat adekvátní veřejný prostor v místech dělení Negrelliho viaduktu včetně návržení formy využití stavědla č. 4.

- Definovat adekvátní veřejný prostor v předprostoru ÚAN Florenc a jeho napojení na systém veřejných prostranství.

- Čtít charakter místa vydefinovaného linií původní stopy hradebního okruhu a jeho předpolím včetně hradeb, které byly ve 30. letech 19. století doplněny o parkové promenády nabízející pohled na rozvíjející se město v kontrastu zemědělské krajiny.

- Zajištění prostupnosti území mezi jednotlivými městskými částmi, a to jak v severojižním směru – ulice Opletalova / Na Florenci, Pernerova / Pod Výtopnou / Křižíkova skrz ÚAN Florenc, Husitská / Křižíkova tak východozápadním směrem ulice Pobřežní/Petrská, Hyberská / Muzeum železnice a elektrotechniky Hyberská / Náměstí Winstona Churchilla nebo Pernerova / Na Florenci.

- Vytvořit adekvátní důstojné okolí Muzea hlavního města Prahy, které uchovává hmotné paměti dějin Prahy při současném zachování hodnotných stromů (3ks jerlínu japonského).

- Bezpečné napojení území na cyklostezky A2 a A25 a jejich bezkolizní propojení.

- Vyřešení dopravy v klidu včetně požadavků přilehlých částí města.

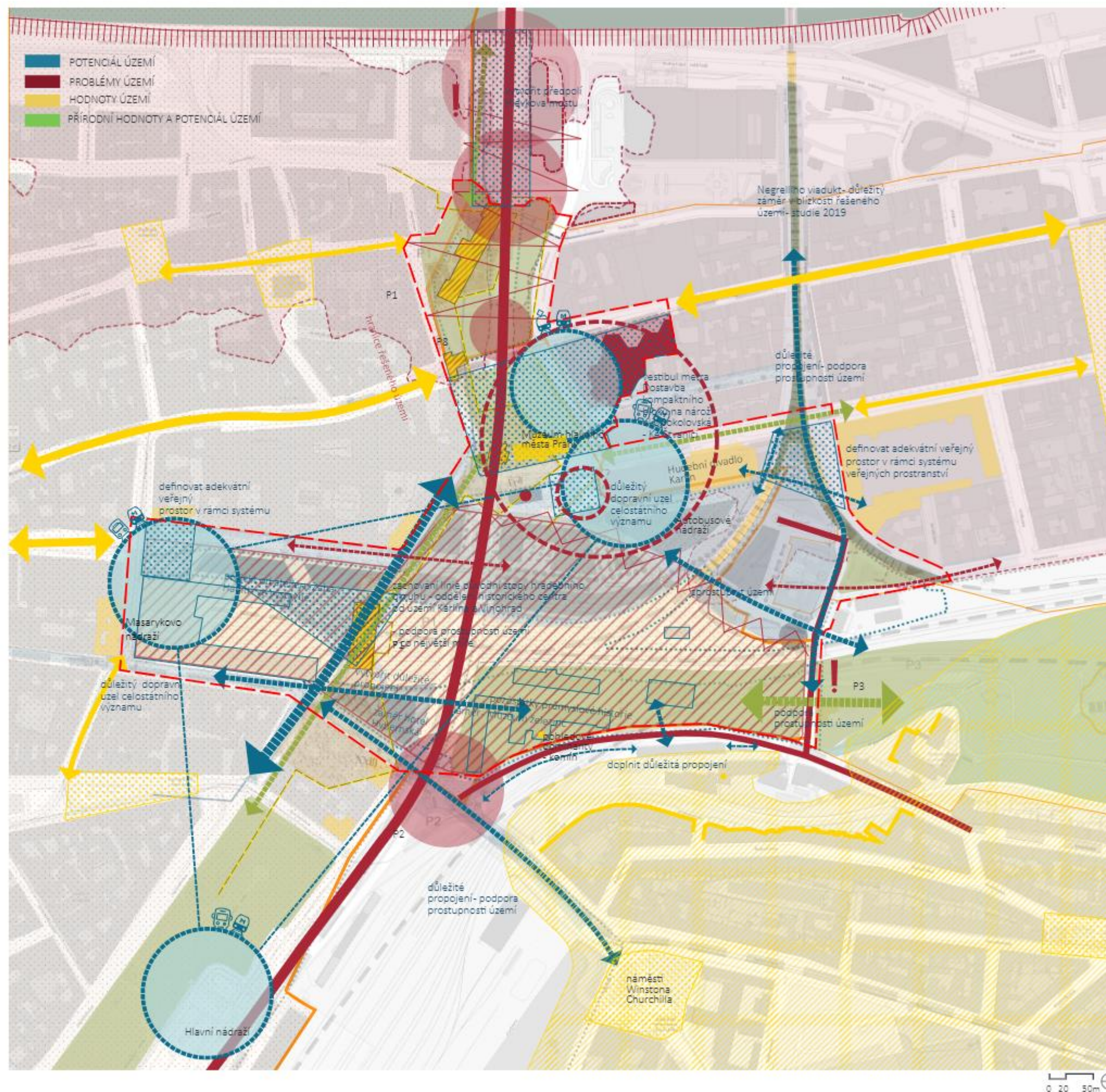
- Aktivace okolí křižovatky Klimentská / Ke Štvanici / Wilsonova. Neutěšenost a uzavřenost místa (neprůjezdné území plus terénní hrana) je zdrojem vandalizmu a vede k shlukování sociálně vyloučených skupin. Revize dopravního řešení včetně nájezdu/sjezdu tramvajové tratě na/z Hlávkova mostu, a to včetně pozice tramvajové zastávky odloučené od dopravního uzlu a přiléhající točny.

- Vyřešit dopravní kolizi v předprostoru kina Atlas – neprostupnost území.

- Optimalizovat kapacitu a podobu příjezdových tras autobusů na ÚAN Florenc včetně odstavu autobusů.

- Aktivovat plochy pod Severojižní

- V celém území pracovat pečlivě s morfologií terénu. Území je zatíženo mnoha terénními hranami, které zvyšují bariérovost místa.





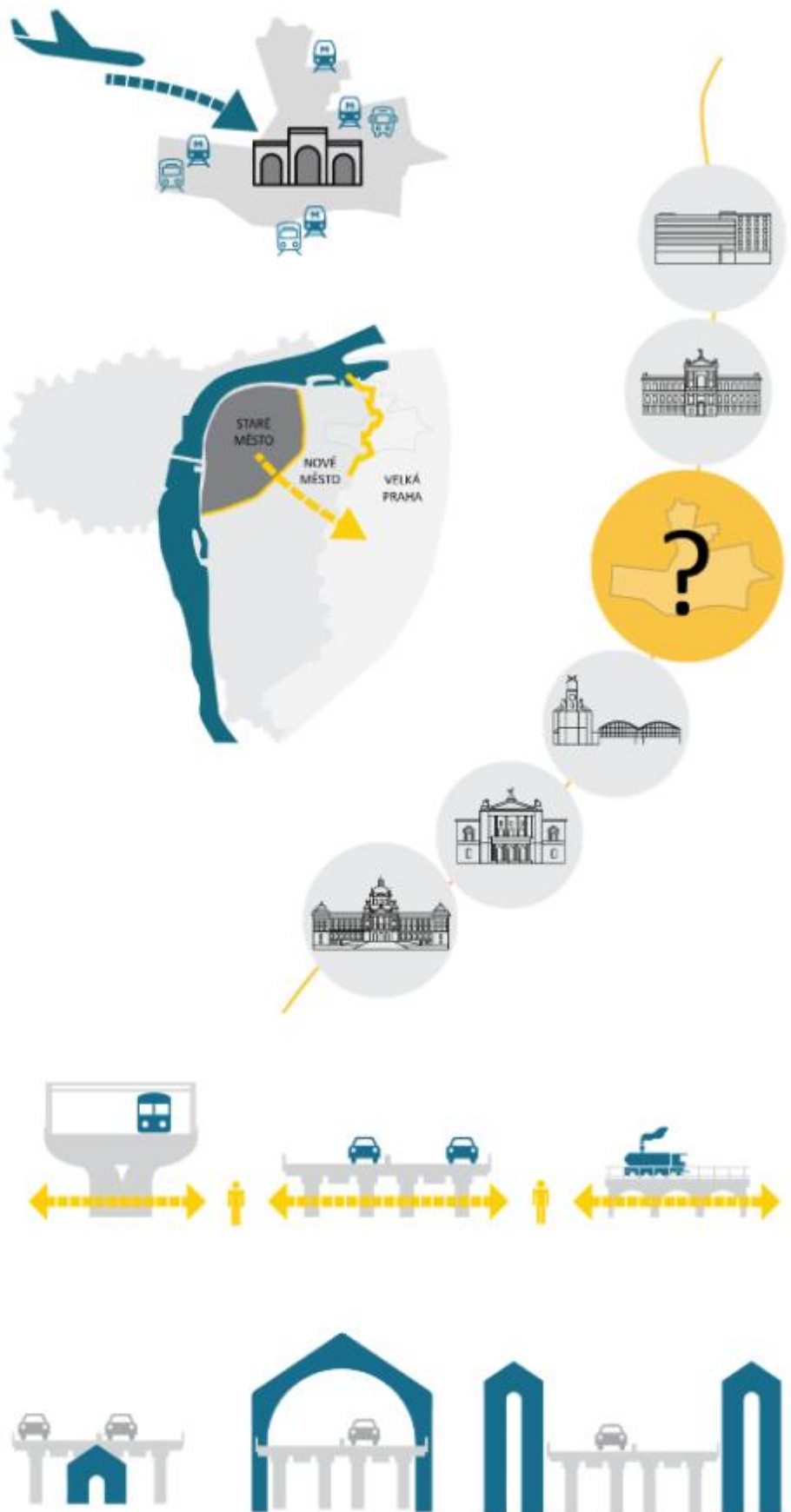
- Vnímat lokalitu jako **vstupní bránu** do **historického jádra** hlavního města, jako **území, které je hlavním dopravním uzlem s celorepublikovým významem**

- Díky původnímu hradebnímu okruhu a výrazným liniím železniční a motorové dopravy zůstalo **území doposud (až na výjimky) nezastavěno**. Tato nezacelená „jizva“ nám dodnes umožňuje jasně číst urbanistický vývoj Prahy. **Ojedinělý jev tohoto formátu a samotný charakter území je žádoucí neopomíjet a rozvíjet jej.**

- V Praze převažuje turismus kulturního charakteru (napojený na památky a tradice). Toto území je tak možné po vzoru řešení zelených prstenců, vzniklých po vybourání původních hradeb, využít pro **lokalizaci kulturních institucí národní nebo mezinárodní povahy s adekvátně řešeným parterem**. Excelentní poloha Prahy v samém srdci Evropy umožňuje uvažovat o umístění národních a nadnárodních správních orgánů.

- Klíčovým momentem bude najít způsob **integrace četných dopravních staveb** do nově vznikající městské části, a to včetně železničních tratí a Severojižní magistrály, při současném respektování a rozvíjení kulturní a historické hodnoty místa. Je nutné pečlivě stanovit způsob **aktivace ploch** a v jejich návaznosti navrhnout různé principy řešení, a to **v celém rozsahu podélného profilu při zajištění propustnosti území**.

- To vše **v souladu s přírodními danostmi místa**. Řešené území má potenciál stát se důležitou součástí systému zeleně města, který tak propojí vrch Vítkov s nábřežím Vltavy a parkem Vrchlického sady do silného zeleného uzlu.



PROBLÉMY

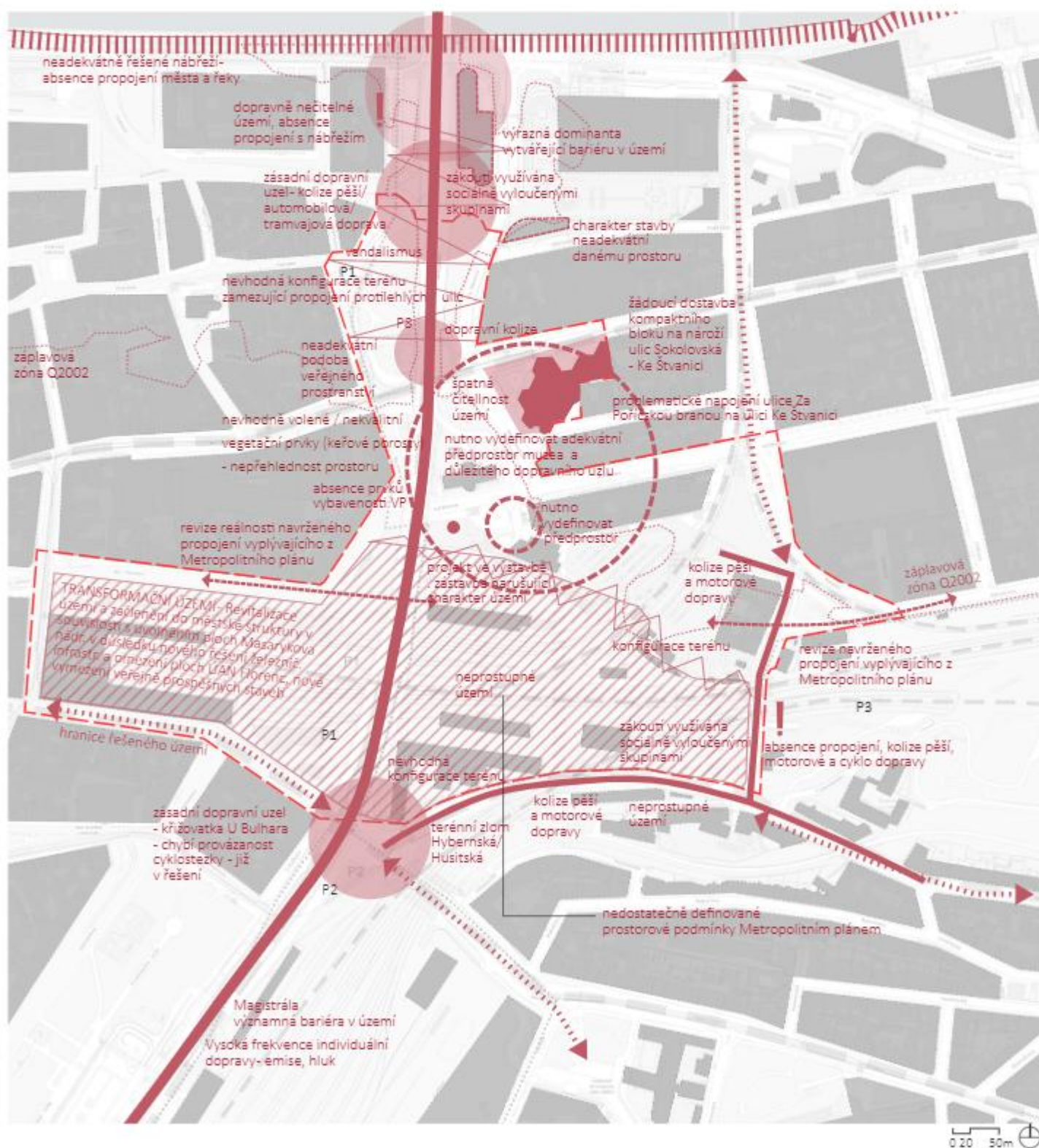
Slabé stránky

Mezi slabé stránky území patří skutečnost, že řešené území bylo v historii nekonceptně „zanášeno“ dopravní infrastrukturou, což vydefinovalo hlavní zátěž území (obraz místa, emise, hluk).

To má jako vedlejší účinek vliv na špatnou pěší a cyklistickou prostupnost územím (umocněnou neprostupnými areály a terénními nerovnostmi) i četnost „zbytkových“ ploch. Pěší prostupnost územím je dále narušená špatnou vizuální i pocitovou orientací v prostoru,

která neumožňuje plynulý přestup mezi dopravními prostředky.

Problematická je i skutečnost, že je řešené území rozprostřeno přes dvě městské části, což zesložituje celý proces koncepčního řešení.



Zátěž lze očekávat také z důvodu průmyslové historie místa, a to jak zátěž ekologickou, tak v podobě četnosti nevyužívaných struktur.

Problematická je též absence kvalitního veřejného prostranství (náměstí/parku) s adekvátním zastoupením vegetačních prvků odpovídající kvality a charakter předprostorů významných institucí (Muzeum hl. m. Prahy, Hudební divadlo Karlín apod.).

Dalším deficitem území je nekoncepční řešení dopravy v klidu, jejíž kapacity bude nutné dále navyšovat.

Mezi limity patří podzemní vedení tělesa metra, které omezi možnosti výsadeb nových stromů, absence hospodaření s dešťovou vodou nebo složitost řešení tramvajové linky č. 14 Těšnov / Hlávkův most a přiléhající točna.

Hrozby

Mezi hlavní hrozby území lze zařadit:

- Nejasnost stupně ekologické zátěže dané průmyslovou minulostí.
- Rozsah území a velké množství zájmů a záměrů, které do něj vstupují a které mohou vést k nekoncepčnímu zastavování posledního „volného“ místa v centru Prahy.
- Vysoké riziko koncentrace negativních sociálních jevů (užívání drog, sdružování skupin lidí bez domova, mládeže – konzumace alkoholu) v odcloněných a neprostupných lokalitách území.
- Neshoda jednotlivých městských částí na budoucnosti území.
- Neměnná dopravní zátěž snižující atraktivitu území.
- Složitost terénní konfigurace dané urbanizací a danostmi lokality.
- Ztráta identity místa jako stopy původních hradeb.

Silné stránky

Mezi silné stránky území patří:

- Lokalizace v těsné blízkosti historického jádra města Prahy, který vnáší do území jedinečný charakter rostlého města (Petrská čtvrť), na druhé straně atraktivita Karlína s pravidelnou velkorysou blokovou zástavbou klasicistního charakteru.
- Skutečnost, že je součástí Pražské památkové rezervace, což může být zároveň i hrozbou.
- Silnou stránkou území je jeho jedinečný historický vývoj v kontextu hradebního okruhu nezátíženého novou zástavbou a četnost významných objektů na něj navazující (klasicistní budova Masarykova nádraží, paláce a měšťánské domy, Sokol Karlín a další).
- Četnost kulturních zařízení (Muzeum hl. m. Prahy, Hudební divadlo Karlín, Divadlo Ponoc, Palác Atlas, kasárna a mnohé další včetně budoucího Muzea železnice a elektrotechniky v památkově chráněných dílnách Masarykova nádraží.
- Vysoká návštěvnost území, a to jak turisty, tak lidmi místními i dojíždějícími za prací.
- Dobré dopravní spojení. Umístění všech složek pražské MHD, vnitrostátní i mezinárodní linkové autobusové i železniční dopravy.
- Zájem o kvalitně řešení území – vyhlášení mezinárodní urbanistické soutěže.
- Hodnotné krajinné zázemí s vysokým rekreačním potenciálem.
- Ulice Na Poříčí s bohatou nabídkou společenských, kulturních a dalších aktivit.
- Výrazná dominanta vrchu Vítkov s Národním památníkem viditelným z velké části řešené lokality.

Příležitosti

- Území má potenciál stát se důležitou součástí systému zeleně Prahy.
- Vytvořit fungující a kvalitní veřejný prostor a pokračovat tak v historické stopě hradebního korza / zeleného prstence. Využití soudobých technologií (práce s dešťovou vodou, výsadbové technologie a další). Propojení vrchu Vítkov s řekou Vltavou a Vrchlického sady.
- Vybudováním železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla vzroste exkluzivita i frekvencovanost místa. Potenciál vytvoření nejvýznamnějšího dopravního uzlu Prahy – propojení obou nádraží a ÚAN Florenc.
- Možnost koncepčního řešení celého rozvojového území, které je do dnešního dne nezastavěné. To je vzhledem k lokalizaci míst v centru města velmi nezvyklé.
- Potenciál pro rozvoj občanské vybavenosti a saturování deficitu okolních zastavěných částí města.
- Příležitost vzájemného propojení jednotlivých městských částí 8, 1, 2 a 3, a posílení prostupnosti území.
- Potenciál udržitelného rozvoje území v souladu s adaptací měst na změnu klimatu (využití prvků modro-zelené infrastruktury, snižování tepelných ostrovů, udržitelné alternativy pro nakládání s vodou, energií a odpady), s využitím znalostí 21. století. Vytvořit střešní krajinu s výhledy na město.
- Příležitost umístit celoevropsky významnou veřejnou instituci včetně adekvátního veřejného prostranství. Propojení kvalitní architektury a sociální přívětivosti veřejného prostoru.
- Řešené území je na trase záměru Muzejní míle. Je potřeba vrátit Muzeu hlavního města Prahy jeho bývalou slávu.

HODNOTY

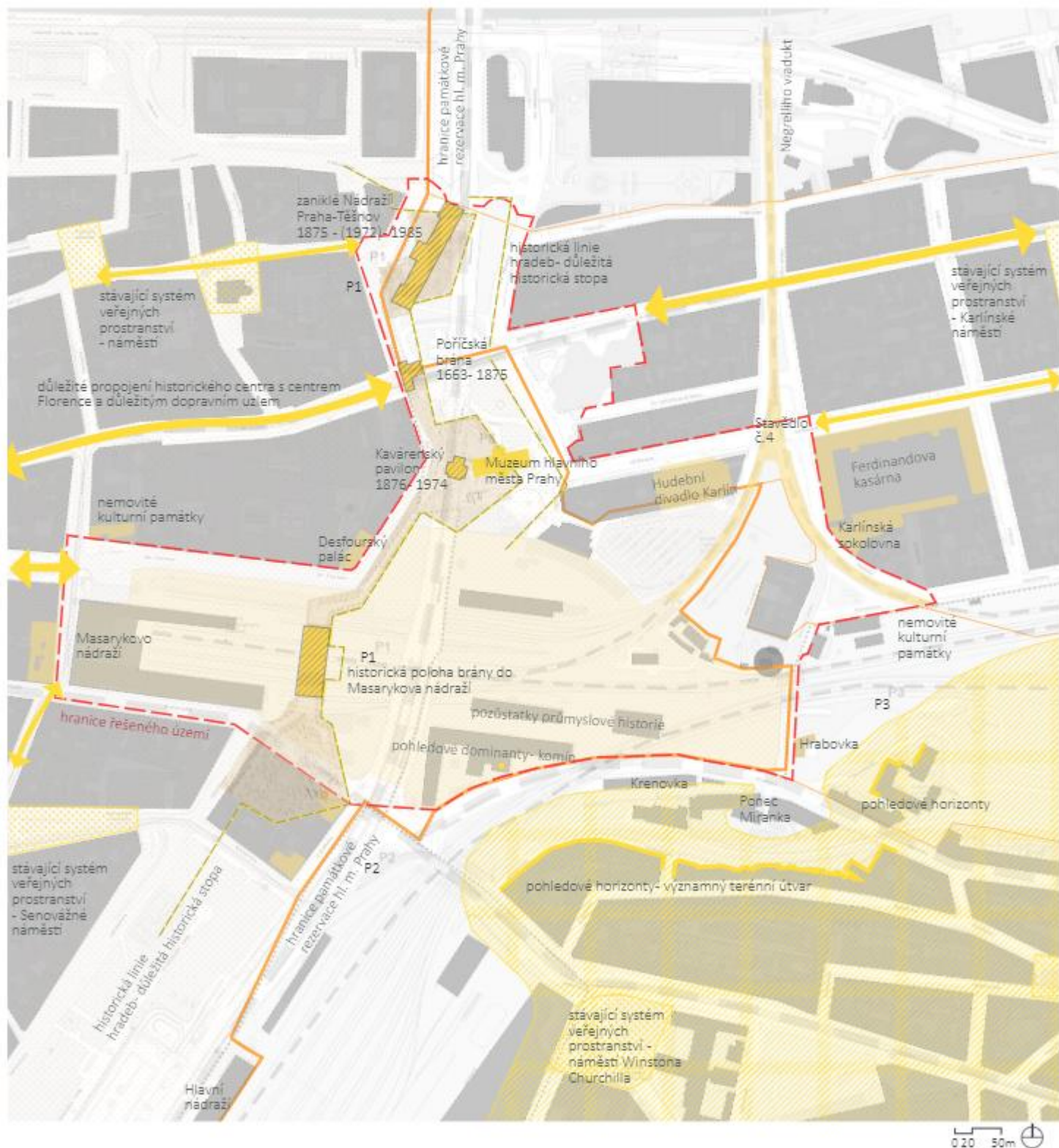
- Území jako výstavní síň Prahy. Nalezení souladu progresivní architektury a památkové ochrany místa.

Krajina

Silná urbanizace razantně omezuje přítomnost krajinných hodnot v území, které se tak objevují pouze v jeho doteku, a to ve formě řeky

Vltavy a parku metropolitního významu na vrchu Vítkov. Přímoú hodnotou území je tak potenciál jeho návaznosti na tyto krajinné dominanty a na park městského významu Vrchlického sady.

Podpora severojižního směru (Vltava / Vrchlického sady) dává



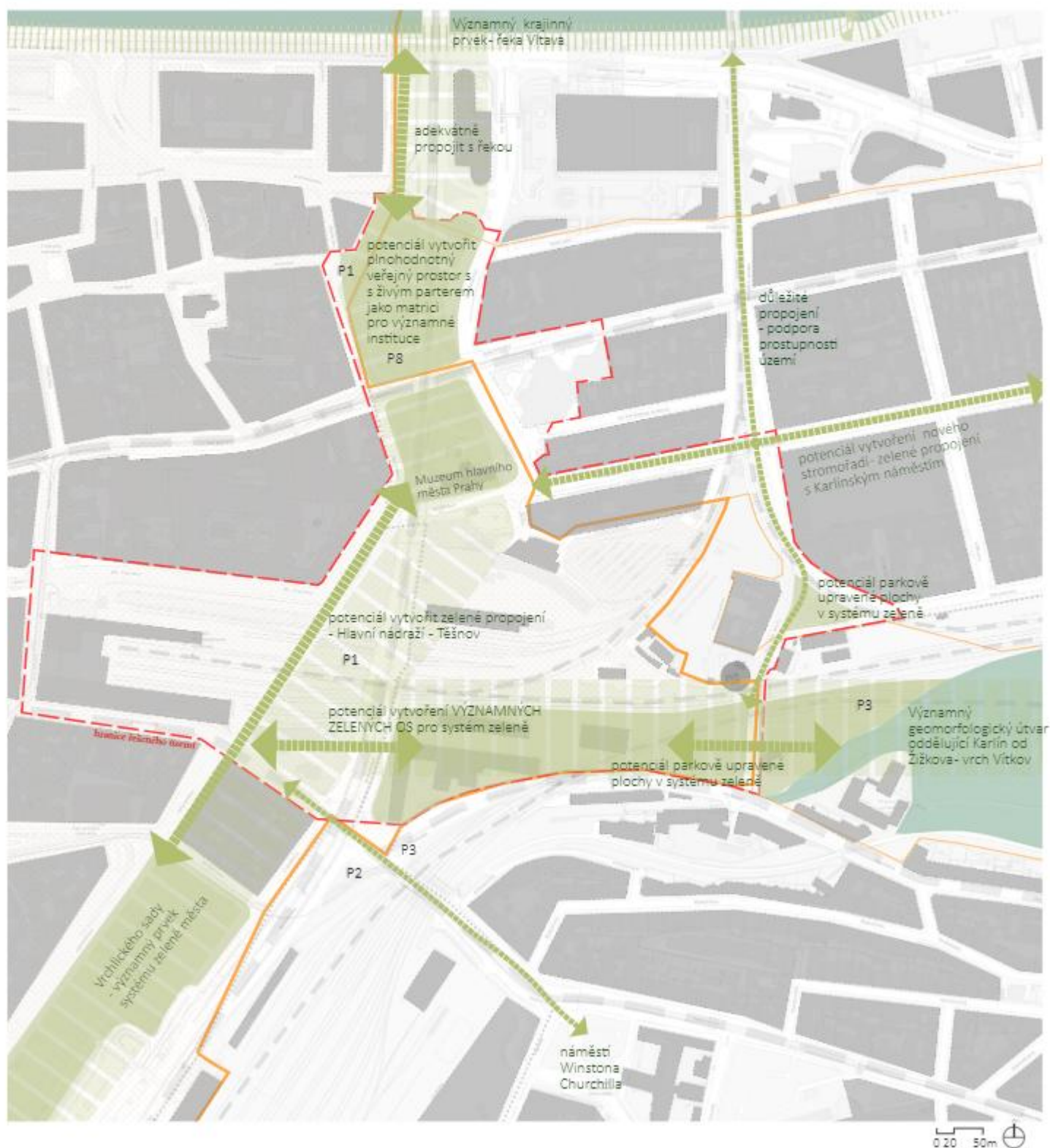
dále příležitost navázání na původní historickou stopu hradeb a zahrad barokních bastionů. Provázanost systému zeleně souvisí s možností tvorby zelených propojení mezi veřejnými prostranstvími menšího měřítka. Veškeré veřejné plochy by měly být plně využívány a obohaceny

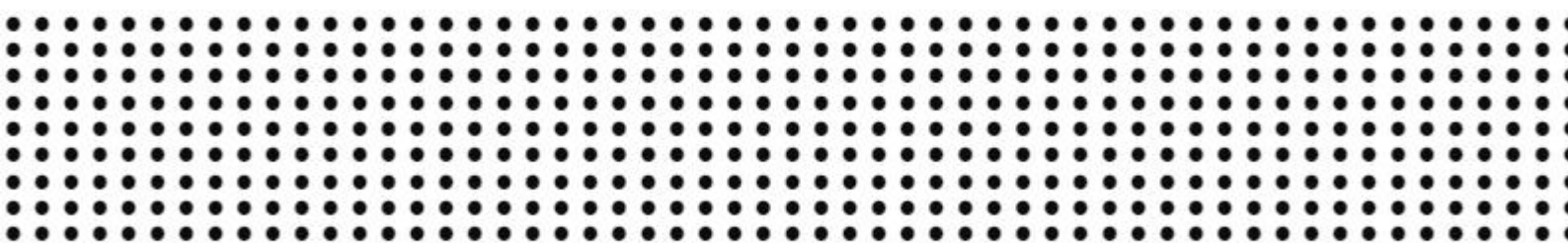
o prvky modrozelené infrastruktury (MZI), aby kompenzovaly negativní vlivy dopravy a magistrály (nepropustné povrchy, prašnost, emise, hluk).

Charakteristický prvek lokality, tedy přítomnost významných kulturních institucí, by měl pomoci k propojení

celého systému, a to formou vytvoření matrice živých parterů jakožto jejich předprostorů.

V závěru je nutné se také zaměřit na diverzifikaci vegetačních prvků pro dlouholetou udržitelnost a funkčnost zeleně v území.







ANALYTICKÁ ČÁST

Území na rozhraní Nového Města a Karlína, označované dnes jako Těšnov (podle zaniklé obce z 15. stol.) a Florenc (podle Italů z Florencie, kteří se zde za dob Karla IV. usídlili), si napříč historií prošlo řadou zásadních změn. Měníci se podoba území je doložena na několika vybraných historických plánech, mapách a leteckých snímcích. Urbanistický vývoj lokality se odvíjí zejména od přítomnosti gotického opevnění, kterým v roce 1348 Karel IV. nechal vymezit Nové město pražské od volné zemědělské krajiny s osamocenými usedlostmi. Součástí pražského hradebního okruhu byly městské brány, které vytvářely významný fortifikační článek, a tedy i střežený vstup do města. Na území dnešního Těšnova, zhruba v místech křižovatky ulic Na Poříčí, Těšnov a Na Florenci, se nacházela brána Poříčská, které se též podle území dnešního Karlína, Špitálského pole, říkalo brána Špitálská anebo podle blízkého kostela Brána svatého Petra.

Na počátku 18. století byly původně středověké hradby nahrazeny novým bastionovým, barokním opevněním. To mělo za následek posun městských bran. Horská brána, zakončující Hyberskou ulici, byla přejmenována na Novou bránu a odsunuta jižněji. Hyberská se tak přeměnila na poklidnou ulici s rezidenčními paláci. Volné plochy hradeb byly ve 30. letech 19. století doplněny o parkové promenády s kavárnami, nabízející pohled na rozvíjející se město v kontrastu zemědělské krajiny za hradbami. A tak zatímco uvnitř města probíhala výstavba, vně hradeb v ochranném hradebním pásmu byla ze strategicky obranných důvodů výstavba zakázána, což ovlivňovalo charakter území až do počátku demolice opevnění (včetně Poříčské brány) v 70. letech 20. století.

Výstavbu v hradebním okruhu narušil rozvoj železniční dopravy, který měl za důsledek poptávku pro nové nádraží státní dráhy. Bastion u ulice Hyberská nabízel jen omezený prostor nádraží uvnitř městských hradeb, proto bylo nádraží rozděleno na vnitřní a vnější část za hradbami. Vnější, obslužně-technická

část, byla oddělena třemi branami v městských hradbách, které umožňovaly denní průjezd vlaků a na noc se zamykaly. Pravidelný provoz nádraží byl zahájen 1. září 1845 a propojoval nádraží s nejbližší stanicí v Běchovicích. Státní dráha byla prodloužena v roce 1850, kdy byl otevřen

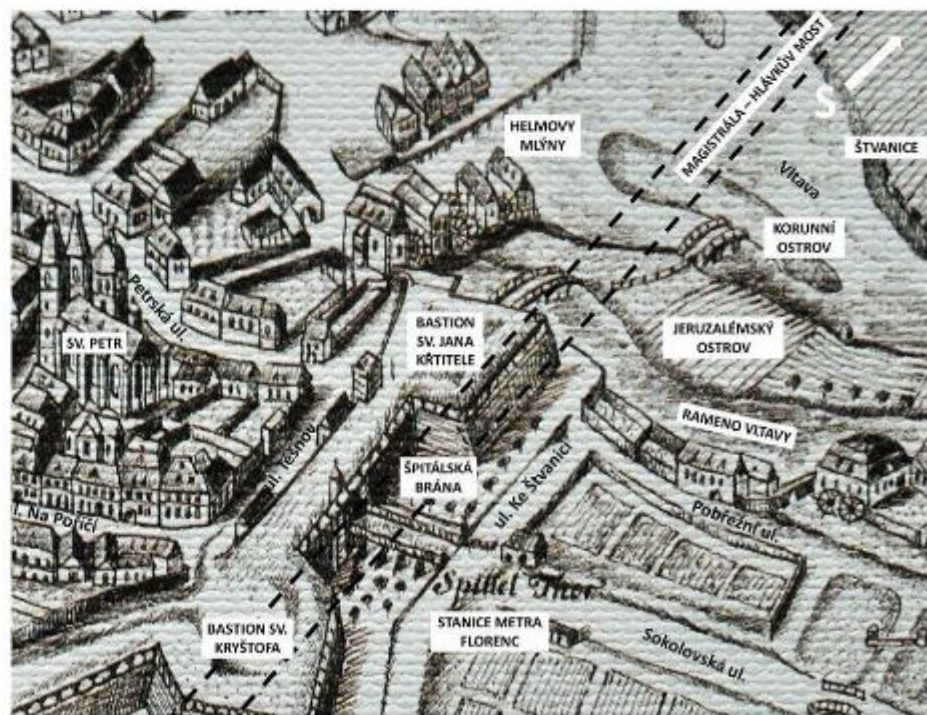


tři brány v opevnění umožňující vjezd do areálu Masarykova nádraží

Negrelliho viadukt vytvářející spojení do Buben a Lovosic. V roce 1871 uzavřel kolejový trojúhelník karlínský spojovací viadukt pro průjezd nákladních vlaků Prahou bez zatížení nádraží. Východní konec nádraží doplňovala stanice Hrabovka navazující na olomouckou trať a úvratově spojující Státní nádraží (dnešní Masarykovo) s nádražím Františka Josefa I. (dnes Hlavní nádraží).

Státní nádraží bylo branou pro cestující do Olomouce, Vídně, Saska a Drážďan do opevněného Nového Města, a to až do roku 1874, kdy dochází k postupnému bourání městských hradeb a bran.

První dvě mapové přílohy, Jüttnerův plán a mapa stabilního katastru ukazují podobu hradebního okruhu, přilehlého vodního příkopu a nově se vyvíjející zástavby prvního pražského předměstí – Karlína. Karlín, pojmenován na počest manželky Františka I. Karolíny Augusty, se dle regulačního plánu vyvíjel velmi ojediněle, ne soustředně kolem náměstí či návsi, ale dle přísně pravoúhlé koncepce, jejíž základem se staly tři hlavní rovnoběžné ulice (dnešní Pobřežní, Sokolovská a Křižíkova). Ty jsou kolmo protnuty šesti příčnými ulicemi, které vymezují pravidelnou blokovou zástavbu. Směr tří hlavních tahů byl předurčen trasováním císařské silnice do Brandýsa nad Labem. Tato původní přísně pravoúhlá koncepce byla částečně narušena výstavbou Negrelliho viaduktu a kostela sv. Cyrila a Metoděje na Karlínském náměstí.



Huberův perspektivní plán Prahy z roku 1769



Jüttnerův plán Prahy
1816



Stabilní katastr
1842

V severní části Huberova perspektivního plánu Prahy si lze také všimnout měnícího se koryta řeky Vltavy a spleti mlýnských náhonů v okolí Helmových mlýnů. Tato část tzv. pražských Benátek zmizela v počátku 20. století a na jejích místech v dnešní době stojí budovy ministerstev, podobně byl nahrazen také Jeruzalémský ostrov, a to administrativními budovami a

hotelem Hilton.

Prakticky současně s demolicí opevnění dochází na místě bastionu Jana Křtitele k výstavbě monumentální novorenesanční stavby nádraží Severozápadní dráhy. Nádraží bylo hlavové (neprůjezdné) a později označované jako Denisovo, Vltavské, či nádraží Praha-Těšnov. Nádraží tak

po svém dokončení v roce 1875 patřilo k trojici koncových nádraží pražského železničního uzlu a vyjížděly z něj vlaky přes Karlín, Libeň-dolní nádraží a Vysočany ve směru Lysá nad Labem, kde se napojily na síť rakouské severozápadní dráhy. Budova nádraží byla díky své impozantní vstupní hale s alegorickým sousoším a malbami označována jako jedna z nejkrásnějších nádražních budov střední



Polohopisný plán královského hl. m. Prahy
1884



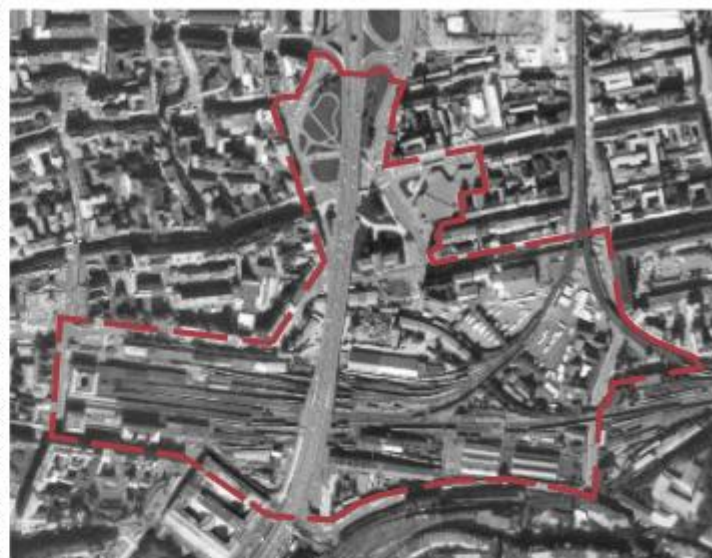
Orientační plán královského hl. m. Prahy
1909-1914

Evropy. V dnešní době lze toto tvrzení posoudit už jen z historických fotografií, nádraží totiž po zrušení tratě do Vysočan ukončilo v roce 1972 provoz a z důvodu provedení přeložky sítě a následné výstavby severojižní magistrály bylo zbouráno severní křídlo nádraží. Plány na záchranu nádraží nebyly zrealizovány a celá zchátralá budova nádraží byla dne

17. března 1985 zdemolována.

Obdobný osud doprovázel i stavbu kavárenského pavilonu, ten vznikl v roce 1876 jako doplněk parku v bastionu svatého Kryštofa. Novorenesanční pavilon sloužil k provozu kavárny pouze 6 let, poté se ho pražská obec rozhodla využít jako městské

muzeum. Nicméně po čase se ukázalo, že prostory kavárenského pavilonu kapacitně ani dispozičně nekorrespondují s potřebami sbírek muzea, proto byla v těsném sousedství pavilonu v roce 1898 vybudována rozsáhlejší výstavní budova muzea, která lépe splňovala požadavky expozic. Kavárenský pavilon byl následně využíván jako technické zázemí výstavní



Historické ortofoto
1945



Historické ortofoto
1989

budovy. Obdobně jako Denisovo nádraží musel i kavárenský pavilon v 70. letech 20. století ustoupit stavbě Severojižní magistrály.

Oblast Florence a Těšnova byla už od nepaměti dopravním uzlem. V době průmyslové revoluce přes ni

lidé dojížděli do rostoucí továrenské metropole – Karlína. Dopravní důležitost území byla umocněna zavedením elektrické tramvaje v počátku 20. století a následně zahájenou výstavbou autobusového nádraží Florenc. Provoz autobusového nádraží byl zahájen v roce 1948 a v následujících letech nádraží rostlo a zabíralo daleko větší plochu

než v současnosti. Jeho rozmach byl však utlumen v 70. letech 20. století z důvodu rozšiřování pražské veřejné dopravy – metra. Výstavba metra linky C měla dopad na velkou část městské struktury, převážně na bytové domy na nároží ulic Sokolovská a Ke Štvanici, které byly odstřeleny a nahrazeny vestibulem metra Florenc.

- 1348 gotické opevnění/ Poříčská brána
obklopující Nové Město
- 1845 zahájení provozu
Masarykova nádraží
- 1850 Negrelliho viadukt
- 1874 bourání opevnění
- 1875 zahájení provozu
nádraží Praha - Těšnov
..... koněspřežná dráha Praha-Karlín
..... (ul. Sokolovská)
- 1876 Kavárenský pavilon
(od r.1882- městské muzeum)
- 1881 divadlo Varieté
(Karlínské divadlo)
- 1900 budova muzea hl.m.Prahy
..... elektrifikace tratě koňky
- 1929 Dolní autobusové nádraží
- 1948 Horní autobusové nádraží
- 1972 uzavření
nádraží Praha -Těšnov
- 1974 demolice
Kavárenského pavilonu
..... severní vestibul
Metra linky C
- 1978 stavba magistrály
úsek Rumunská-Hlávkův most
- 1985 odstřelení
nádraží Praha -Těšnov
..... metro linka B
- 2002 Stoletá povodeň
důsledkem stržení několika budov

Severojižní magistrála byla zprovozněna roku 1976 a do dnešní doby přemostňuje řešené území estakádou, čímž se zlepšila dopravní situace v měřítku celé Prahy, nicméně došlo k rozdělení Florence a ztrátě několika hodnotných staveb. Roku 1983 byla v souvislosti metra trasy B zrušena tramvajová trať v ulici Na Florenci. Na konci 80. let vyrostl naproti ministerstvu zemědělství hotel Hilton. V roce 2002 byla velká část Karlína a Florence (včetně metra) zatopena povodní. Jejím následkem muselo být ze statických důvodů strženo několik domů, například v Sokolovské ulici. V následujících letech byly vzniklé proluky nahrazeny novou výstavbou zejména administrativních budov.



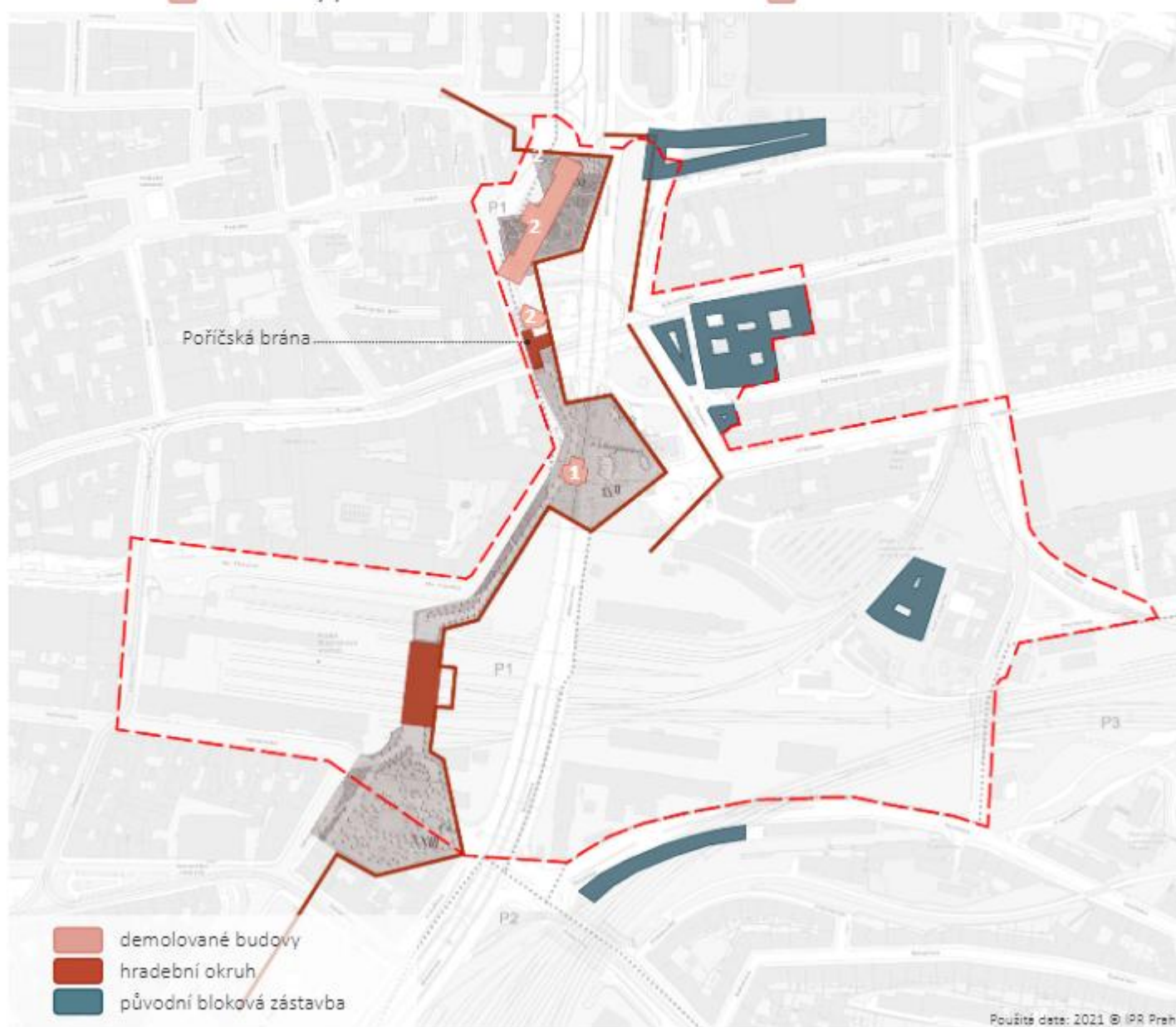
Pohledový plán Prahy z roku 1923



1 Kavárenský pavilon



2 Denisovo nádraží



SOUČASNÝ STAV



Křižovatka U Bulhara, pohledy z ul. Seifertova směrem na ul. Hybernská



Denní centrum U Bulhara, poukazuje na možnost využití plochy pod estakádou, a to přímým dotekem s řešeným územím

Současnému stavu řešeného území dominuje nejednotnost, neutěšenost, a hlavně hmota Severojižní magistrály, která se snaží řešit komplikovanou dopravní situaci v centru města. S její přítomností se pojí několik charakteristických daností lokality, např. intenzita automobilové dopravy, která se podepisuje na hluku, prašnosti a dopravním zatížení lokality. Nejvytíženější a asi nejrizikovější křižovatkou je mimoúrovňová křižovatka U Bulhara, která vytváří spojnici centra (ul. Hybernská) se Žižkovem (ul. Seifertova a Husitská) a nájezd na magistrálu. Zároveň také leží na trase A25, čímž zajišťuje cyklistické propojení centra s dolním Žižkovem. Další dopravně zatíženou křižovatkou je sjezd a nájezd z ulice Wilsonova k ulici Ke Štvanici.

S přítomností magistrály se pojí i pro Florenc a Těšnov specifické prostory pod její masou. Tato tmavá místa jsou v současnosti využívána primárně pro dopravu v klidu (v ul. Těšnov a u ul. Křížkova), pro prostor restaurace McDonald a nebo jsou tyto plochy pro svá tmavá zákoutí devastovány.

Dalším prvkem vysoce ovlivňujícím lokalitu je městská hromadná



tramvajová točna pod magistrálou v ul. Sokolovská



*struktury vyplňující plochu v kontaktu s magistrálou (výtah) a
v jejím zákrytu (parkovací plochy, restaurace)*



zastávky MHD - tramvaj v ul. Sokolovská, autobusy v ul. Ke Štvanici

SOUČASNÝ STAV



tramvajová zastávka v ul. Havlíčkova, v pozadí Masarykovo nádraží



sousoší před budovou ÚAN Florenc



budova a nástupiště ÚAN Florenc, v pozadí Žižkovská věž a Armádní muzeum



pohled na Masarykovo nádraží v ul. Hybernská



brownfield Masarykovo nádraží v pozadí development projektu Masaryk center, ul. Na Florenci a budova Florentina

doprava. Provoz autobusů a tramvají obsazuje ulici Havlíčkova a hlavně ul. Sokolovská a ulici Ke Štvanici, kde se nachází největší množství zastávek, a tudíž zde proudí nejvíce pěších. Velká koncentrace lidí je v této části spojena také s přítomností metra C a B, jejichž vestibuly, výduchy a výtahy dokreslují vizuál lokality. Tranzitní důležitost lokality je podtržena autobusovým nádražím Florenc, které společně se svým zázemím zabírá východní část území.

Jižní část území je vymezena plochou Masarykova nádraží a přidružených brownfieldů, které se nachází mezi estakádou Nového spojení a magistrálou. Železnice je do území propána i nově zrekonstruovaným Negrelliho viaduktem, který podtrhuje původní industriální využití lokality.

Centrální veřejné prostranství vymezené ulicemi Na Florenci, Těšnov, Křižíkova a Ke Štvanici je v současné době ve velmi neutěšeném stavu. Severní část je využívána pouze jako tramvajová točna a průchozí plocha na tramvajovou zastávku. Obdobně je na tom jižní část pod ulicí Sokolovská, která by měla vytvářet předprostor Muzeu hlavního města Prahy. Nicméně také slouží primárně jako tranzitní plocha pro MHD a svou bariérovostí a nepřehledností navíc jako prostor pro scházení problematických občanů. Obdobně je na tom i veřejný prostor okolo hlavního vestibulu metra, který znepřehledňuje území, vytváří bariéry v podobě zídek a schodišť a zároveň částečně znemožňuje funkčnost ul. Za Poříčskou bránou.

Pozitivními aspekty lokality, jež pohledově zmírňují dopravní zatíženost území, je historická zástavba, průhledy na pražské dominanty a vzrostlá vegetace, například jertliny v předprostoru muzea a topoly a akáty na zelené ploše před vjezdem do autobusového nádraží z ulice Prvního pluku.



vestibuly metra a zaterasení ul. Za Poříčskou branou opěrnou zídkou

SOUČASNÝ STAV



severní část veřejného prostranství na Těšnově s tramvajovou zastávkou Těšnov a dominantním billboardem (pohled z hotelu Opera)



hotel Opera



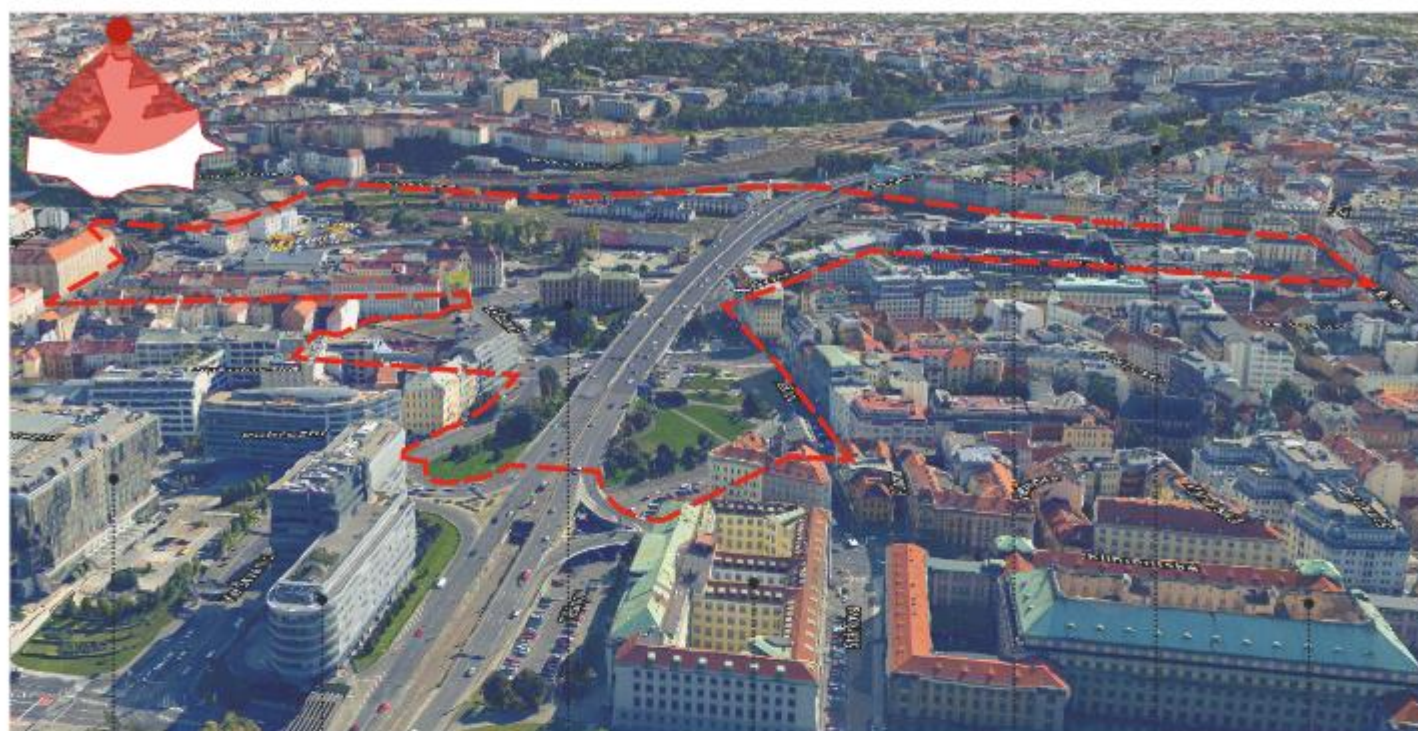
opěrná zídka nájezdu na magistrálu v ul. Ke Štvanici, pohled z ul. Pobřežní (v pozadí hotel Opera)



vstup do území pod Negrelliho viaduktem z ul. Křížkova



pohled z vrchu Vítězský, v popředí estakáda Nového spojení a Negrelliho viadukt, střední část ÚAN Florenc, v pozadí panorama Pražského hradu



Hilton

Diamond point

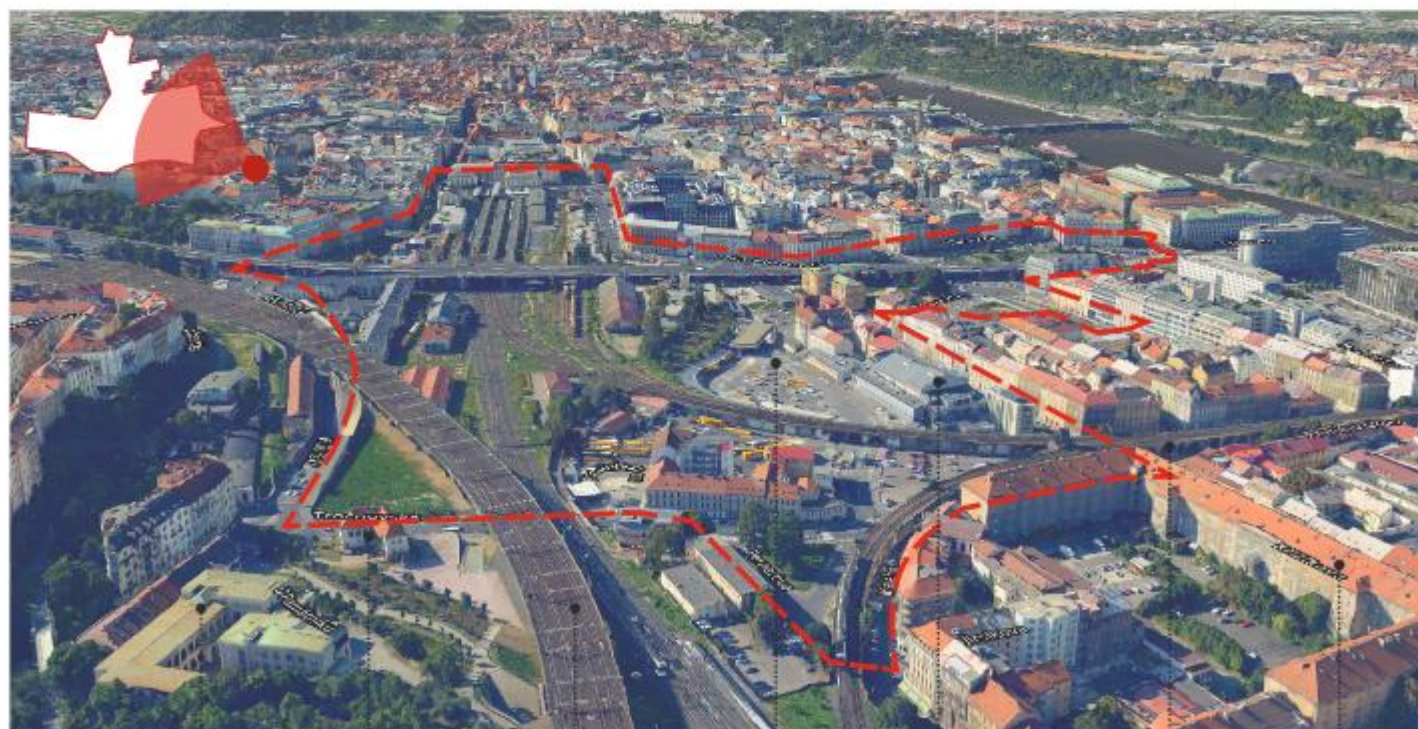
Muzeum hl.m. Prahy

Ministerstvo
zemědělství

Hlavní nádraží

Vrchlického sady

Ministerstvo
dopravy



Armádní
muzeum

usedlost Hrabovka

estakáda
Nového spojení

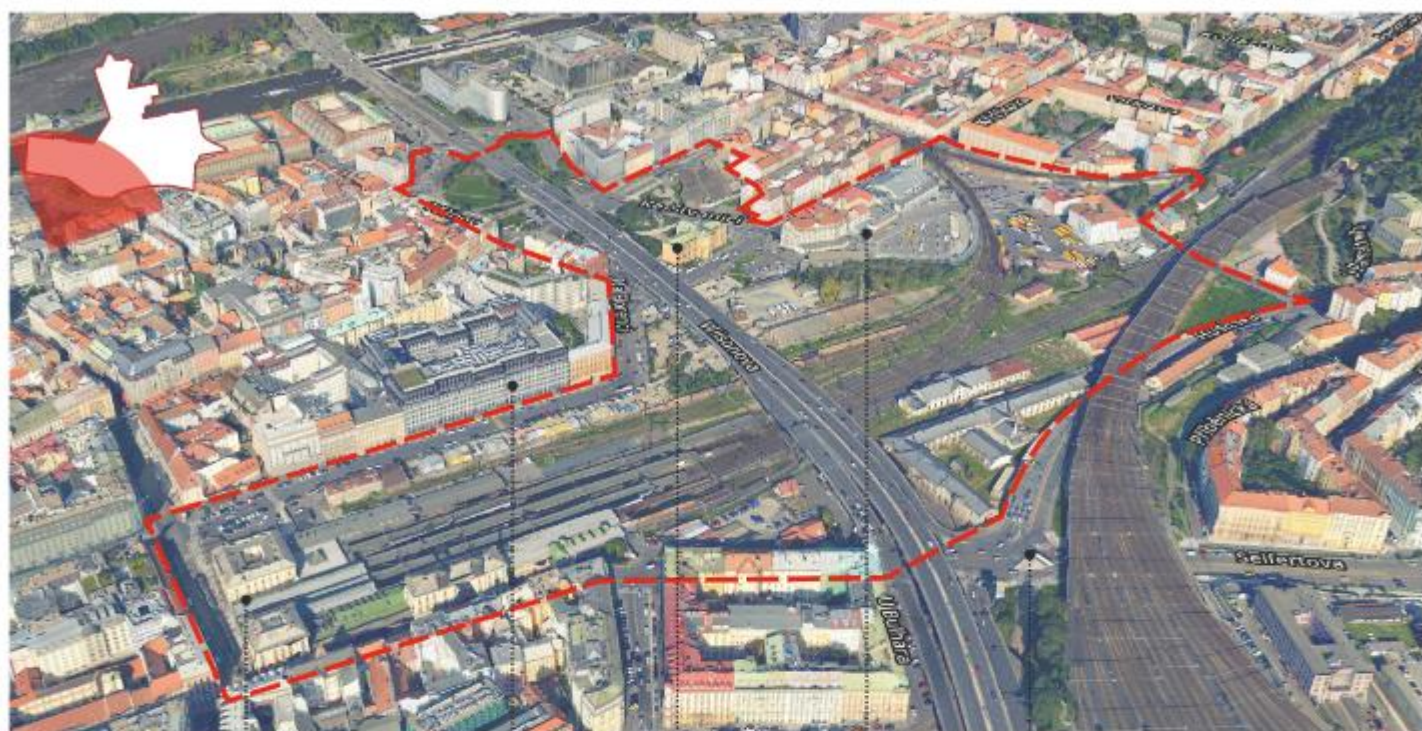
ÚAN Florenc

Hudební divadlo
Karlín

Negrelliho viadukt

Ferdinandova
kasárna

SOUČASNÝ STAV



Masarykovo nádraží

Muzeum hl.m. Prahy

křižovatka
U Bulhara

Florentinum

ÚAN Florenc

estakáda
Nového spojení



Kostel sv. Petra

Národní památník
na Vítkově

Masarykovo
nádraží

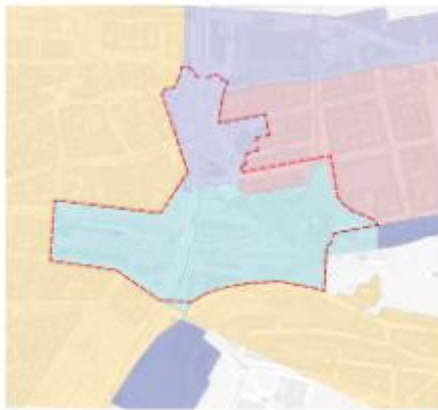
VŠE

Hilton

vestibul
metra Florenc

Armádní
muzeum

Radost



Charakter řešeného území je výrazně ovlivňován okolní zástavbou. Ze západní strany je zde rostlá struktura Petrské čtvrti a Nového Města, na straně východní objekty Karlína s velkorysou pravidelnou blokovou zástavbou

- Blokova struktura
- Rostlá struktura
- Hybridní struktura
- Areál produkce
- Železnice

klasicistního charakteru, z jihu rostlá struktura Žižkova. Samotné území je kombinací areálu produkce (jih) a hybridní struktury (Těšnov) táhnoucí se podél řeky.

V rámci řešeného oblasti převažuje veřejná vybavenost, služby a stavby pro dopravu. Hranu území pak vymezují polyfunkční objekty, objekty služeb a částečně i bydlení.

Podlažnost se pohybuje v rozmezí od jednoho (stavby menšího rozsahu uvnitř řešeného území) do dvanácti podlaží (zástavba podél Vltavy).



Použitá data: 2021 © IPR Praha

0 20 50 100m

Školství

Dle aktuální analýzy infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy vyplývá, že kapacitní nedostatečnost mateřských a základních škol není v kontextu řešeného území problémem. Praha 8 i Praha 1 ukazují patrnou aktuální teoretickou kapacitní nedostatečnost této vybavenosti, avšak ta se zvyšuje směrem od centra, a v řešeném území není problémem.

V okolí lokality se nacházejí 2 soukromé mateřské školky (MŠ Pobežní a Církevní mateřská škola Laura v ul. Vítkova), dvě ZUŠ (v ul. Biskupská a v ulici Přiběnická), Konzervatoř Jana Deyla a střední škola pro zrakově postižené v ul. Za Poříčskou branou (internát), dvouletá katolická střední škola v ul. Vítkova a UMPRUM v ul. Prvního pluku. Při současném a plánovaném využití prostoru pro veřejnou správu, kulturu a administrativní činnosti není z kapacitních důvodů nutností zajišťovat dostupnost nových vzdělávacích institucí (výjimku mohou tvořit soukromé a firemní školky a jesle v návaznosti na kancelářské budovy).

Zdravotnictví

Aktuální analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy ukazuje Nové Město a Karlín jakožto lokality s velmi nadprůměrnou a nadprůměrnou hustotou zastoupení ordinací praktických lékařů pro děti i dospělé. Zdravotnická zařízení vyššího měřítká jsou v rámci řešeného území díky kontaktu s Prahou 1 dostačující a s dobrou dostupností.

Sociální služby

Obdobně jako u zdravotnictví obecné hodnoty poukazují na potřebu navýšení hustoty sociálních služeb v rámci MČ Praha 8, nicméně tyto potřeby se zvyšují směrem od centra a řešená lokalita neukazuje akutní nutnost těchto služeb.

MČ Praha 1 má hodnoty této hustoty v průměrném režimu. Pro výstavbu sociálního zařízení je klíčovým faktorem vhodnost místa z hlediska dopravní a pěší dostupnosti a infrastrukturního napojení s okolím.

Kultura

Kulturně komunitní centra svou činností zprostředkovávají kulturní programy, možnosti vzdělávání a rozvoje a často suplují komunitní i sociální služby. Za komunitní centra jsou považována ta zařízení, která poskytují prostor pro kulturní a volnočasové aktivity místním obyvatelům. Nejčastěji mezi ně patří kulturní domy, komunitní centra a mateřská centra, ale často v doplňkové činnosti i kostely a náboženská zařízení. Při zohlednění aktuální bytové výstavby je dostupnost komunitních center vcelku dostatečná, nicméně je třeba v návrhu zohlednit potřeby tohoto typu na základě nového rozvoje. Obě městské části disponují vysokou mírou saturace potřeby knihovny.

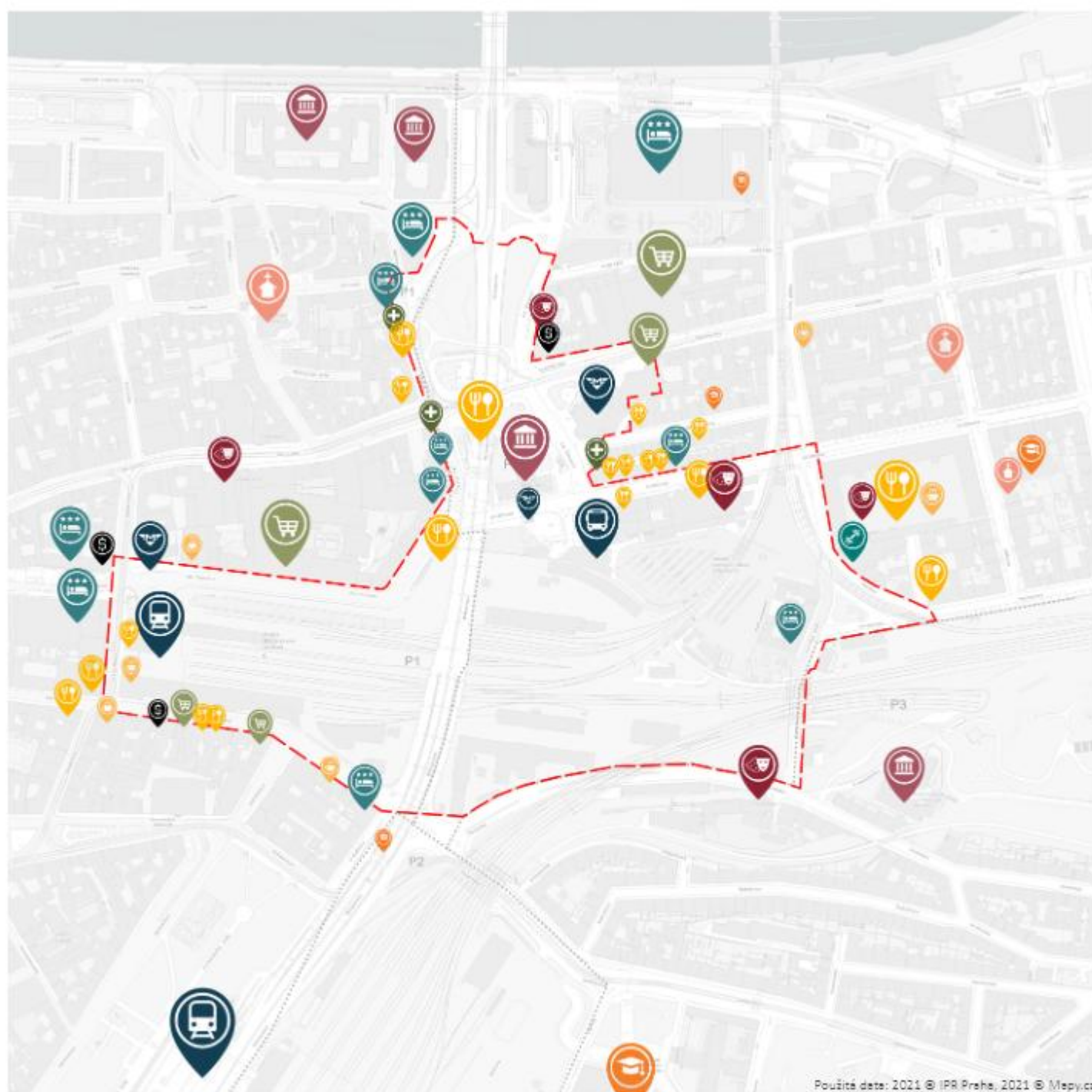
Sport a rekreace

Na základě demografie obyvatel v řešeném území a velmi nízké míře zalidnění sportovní areály nejsou kompatibilní s charakterem území. V okolí řešeného území je průměrná kapacita sportovišť, např. Karlínská sokolovna, či plavecký bazén Axa. Rekreace formou návštěvy parku je v lokalitě dobře podchycena, což dokládá přítomnost velkých parků (vrch Vítkov, Vrchlického sady) do 15 minut chůze, nicméně měla by být podpořena zelená struktura/propojení, napomáhající se k těmto parkům dostat.

Obchod

Řešená lokalita dle Aktuální analýzy infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy ukazuje dobré zastoupení lokalizace plnosortimentních

potravinářských prodejen obchodních řetězců. V návaznosti na území se v ul. Sokolovská a ve vestibulu metra C nachází Albert a Billa, v ul. Na Poříčí je Lidl a v budově Florentina je umístěna prodejna Albert. Nová výstavba s sebou může nést tlak na infrastrukturní potřeby v úzkém pásmu docházkové vzdálenosti. Nicméně s ohledem na komerční atraktivitu lokality se není nutné v budoucnu obávat nedostatečného zastoupení obchodu.



Použitá data: 2021 © IPR Praha, 2021 © Mapy.cz

0 20 50 100m

- | | |
|---------------------|-----------------|
| kostel | obchod |
| muzeum/ministerstvo | hotel/hostel |
| divadlo/kino | sokol/posilovna |
| vysoká škola | veřejná doprava |
| gastronomie | banka |

Počet obyvatel žijící v městské části od roku 2005 pomalu stoupá. Vliv na tento vývoj měla především zvýšená porodnost. Mírný klesající trend počtu obyvatel započal opět v roce 2012. Důvodem byl ekonomický pokles a útlum bytové výstavby. Aktuální tendence jsou opět stoupající. Obecně se mění struktura obyvatelstva – navyšuje se procento lidí nad 64 let (2005 15 %, 2019 22 %) s vyšším zastoupením žen (konstantně o 4-5 tisíc).

K poslednímu měření (2019) měla MČ Praha 8 106 218 obyvatel, čímž se zařadila mezi části hl. m. Prahy s největším počtem obyvatel.

Hustota obyvatel

Průměrná hustota zalidnění České republiky je 134 obyvatel na km². Hl. m. Praha má přibližně 2670 obyvatel na km².

Následující mapy zobrazují počet rezidentů, pracujících, návštěvníků a tranzitujících ve všední den.

Z map je patrné, že se daná lokalita nachází na pomezí území s vysokou hustotou rezidentů a je velmi hojně navštěvovanou lokalitou. Zároveň je v rámci území bohatého na pracovní místa. Samotné řešené území má převážně tranzitní charakter.

Cena stavebního pozemku v lokalitě se pohybuje od 9 000 Kč/m² při ulici Husitská po 49 000 Kč/m² v ulici Na Florenci.



rezidenti



tranzitující



pracující



návštěvní

Použitá data: 2021 © IPR Praha

Veřejná prostranství tvoří základní kostru města s vysokou reprezentativní hodnotou. Kvalitní a obytná veřejná prostranství s vyváženým vztahem mezi dopravní obsluhou a společenským významem jsou jednou ze základních podmínek fungování města, které je atraktivní pro své obyvatele a schopné konkurence v kvalitě života v evropském měřítku.

Čtvrtové náměstí je významným veřejným prostranstvím v rámci rozsáhlejší části města (městské čtvrti), popřípadě jednotlivé lokality – Karlínské náměstí, Senovážné náměstí.

Lokální náměstí je veřejným prostranstvím s nízkým významem v systému veřejných prostranství města – Petrské náměstí, plánovaná náměstí v ulici Na Florenci a Křižíkova.

Čtvrtové ulice jsou druhem veřejného prostranství s vysokou mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství města se zvláštním významem pro rozsáhlejší část města (městské čtvrti), popřípadě jednotlivé lokality – Na Poříčí, Sokolovská, Hybernská, Seifertova.

Lokální ulice jsou druhem veřejného prostranství bez zvláštní důležitosti a významu v systému veřejných prostranství města; zpravidla se jedná o ulice, které doplňují systém významných ulic a městských tříd – Křižíkova, Na Florenci, Havlíčkova, Opletalova, Dlážděná.

Městská vegetace je prostor sloužící jako náhrada za nenávratně ztracené původní přírodní prostředí a jako zázemí pro odpočinek a rekreační aktivity.

Míra využití území je vyjádřena kódem, který je definován koeficientem podlažních ploch (KPP) a koeficientem zeleně (KZ). Podle kódů využití území a podlažnosti lze určit koeficient zeleně stanovující minimální podíl započitatelných ploch zeleně v území –

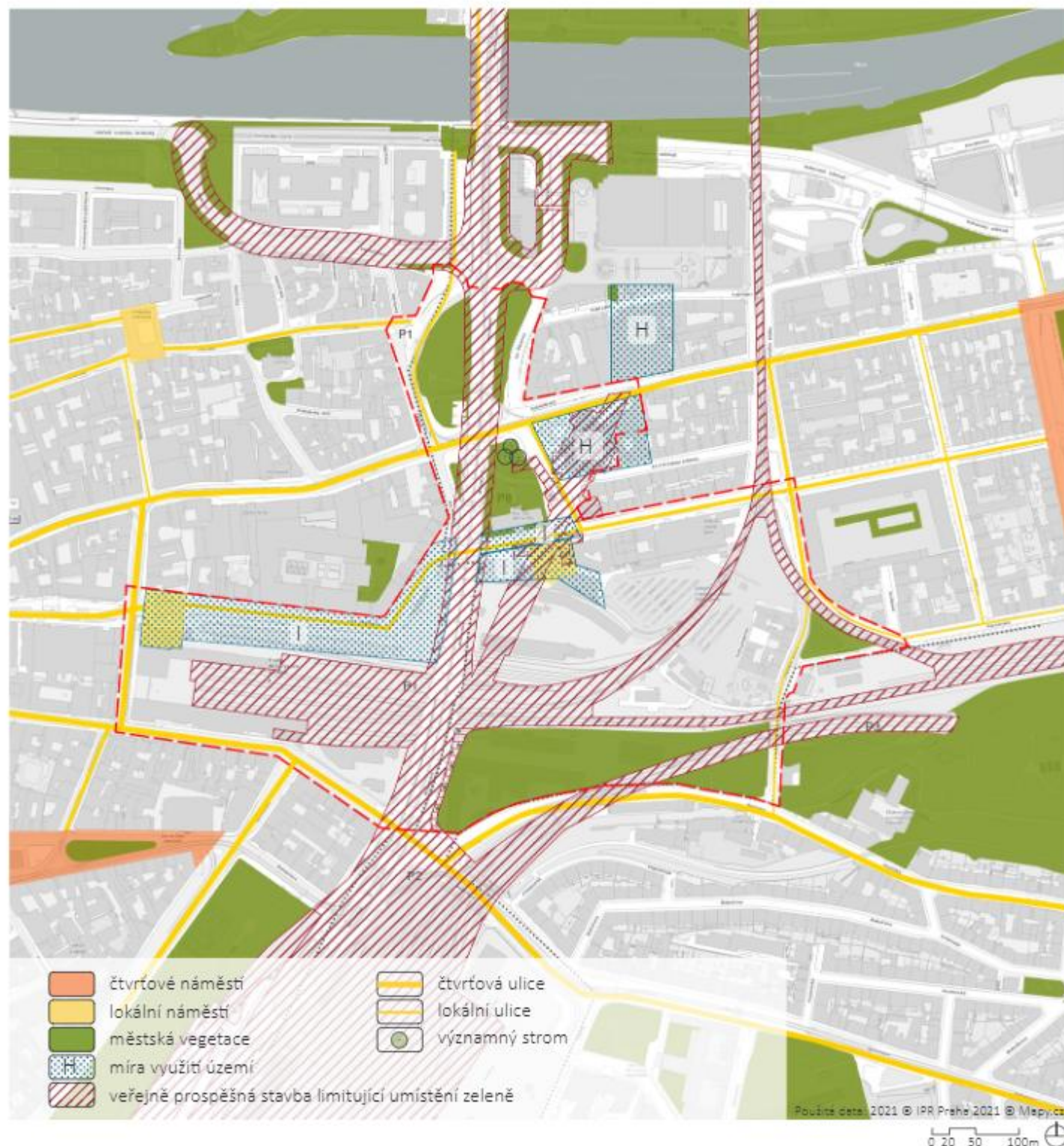
park Těšnov, Desfourská zahrada, park Lannova, park vrch Vítkov.

Veřejně prospěšná stavba limitující umístění zeleně je stavbou nadzemní nebo podzemní, která

zabraňuje rozvoj městské vegetace v území.

Řešené území je díky své výjimečné lokalizaci a složitému historickému vývoji kompilátem odlišných struktur, funkcí

a kvalit. Těšnov je místem s nesmírným množstvím energie, která může být základem pro vytvoření kvalitního městského prostoru.



PAMÁTKOVÁ PÉČE

Praha je území s jedinečnou urbanistickou konfigurací, architektonickými, kulturními a uměleckými hodnotami, které musí být při dalším rozvoji respektovány a v některých případech zachovány v nezměněném stavu. Přírodní hodnoty transformované do kulturní krajiny, kulturní hodnoty vzniklé stavební a výtvarnou činností, to vše se odráží v urbanistickém vývoji města. Architektura, zahradní tvorba, technické stavby a další aspekty vytvářejí společně charakter místa a uchovávají genia loci vytvořeného různými záměry v rámci historického procesu rostlé struktury hlavního města. Jedinečnost těchto struktur vede k jejich památkové ochraně.

Řešené území leží z velké většiny v památkové rezervaci hlavního města Prahy, zbylá část se nachází v jejím ochranném pásmu a zároveň v památkové zóně Karlín. Památková rezervace zabírá celý prostor Masarykova nádraží, část Negrelliho viaduktu s ÚAN Florenc, veřejné prostranství pře Muzeem hl. m. Prahy a část ulice Těšnov.

Řešené území na jihu hraničí s památkovou zónou Vinohrady a spadá

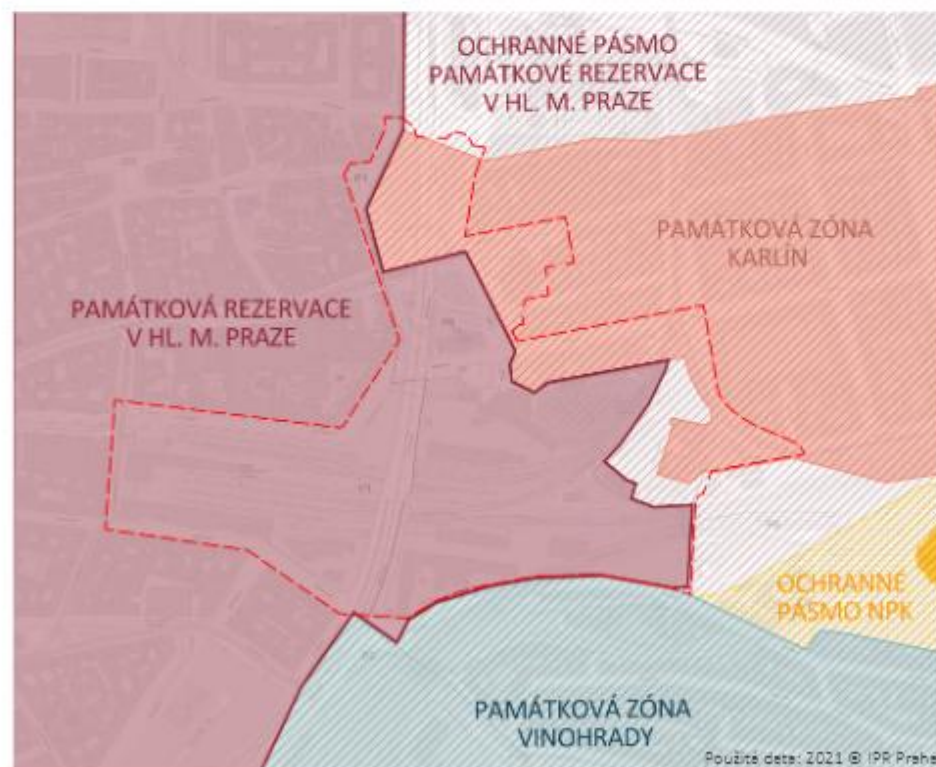
pod ochranné pásmo národní kulturní památky Národního památníku na Vítkově. Další národní kulturní památku, kterou je možné z území spatřit, je Obecní dům s Prašnou branou (lze ji spatřit z Hyberské ulice).

Státní památková péče

dále chrání velké množství cenných staveb a areálů, a to jako nemovité kulturní památky. Největší plochu v řešeném území zabírá kulturní památka Masarykovo nádraží, která je chráněna jakožto železniční stanice s celým areálem (včetně budovy budoucího technického



Historická pohlednice s pohledem z ulice Hyberská od Masarykova nádraží na Prašnou bránu

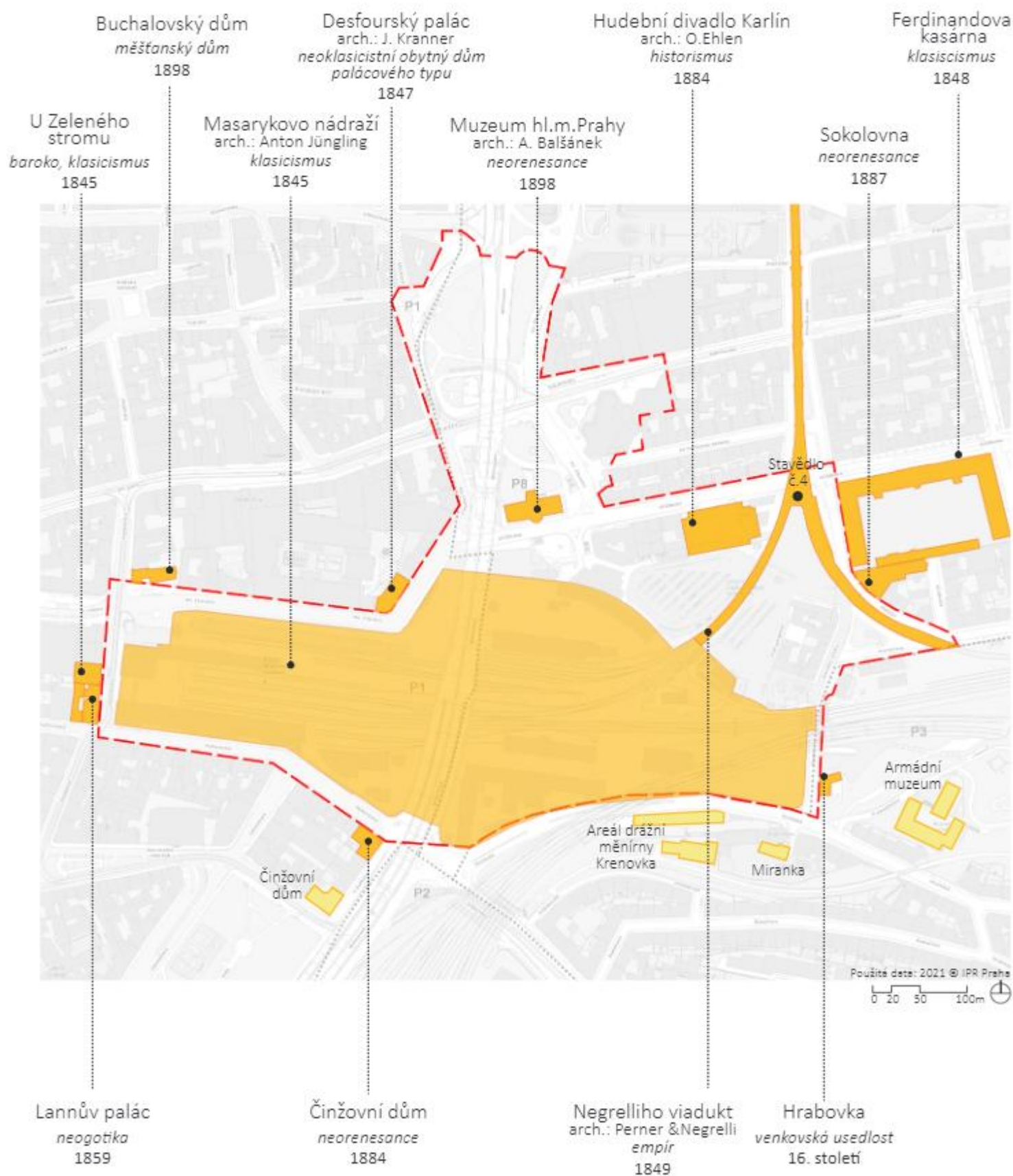


muzea).

Dalšími nemovitými kulturními památkami v území jsou Hudební divadlo Karlín, Negrelliho viadukt a Muzeum hl. m. Prahy. V doteku území se nachází, mimo jmenované v následující části, také areál drážní měřírny Krenovka (v ul. Husitská a na cyklostezce A25, naproti areálu Masarykova nádraží) a jedna z původních usedlostí, usedlost Miranka (u divadla Ponec).



Areál drážní měřírny v ul. Husitská



Řešené území je i přes své prosté využití občanskou vybaveností kulturně velmi pestrá lokalitou. Přímo na území se nachází Muzeum hlavního města Prahy, kino Atlas a Hudební divadlo Karlín, v přímém doteku zas Armádní muzeum, Divadlo Ponoc, Divadlo Archa a kulturní scéna v karlínských kasárnách. Díky své poloze a návaznosti na kulturní instituce je řešené území dotčeno projektem Muzejní míle (2008).

Cílem iniciativy je propojit místně blízká muzea i další památkové objekty a vytvořit tak turisticky atraktivní promenádu vedoucí z Václavského náměstí, Hyberskou ulicí řešeným územím až na vrch Vítkov. Propojením institucí jako je Národní muzeum včetně Nové budovy Národního muzea (bývalé Federální shromáždění), Muzeum hlavního města Prahy na Florenci, Národní technické muzeum – Muzeum železnice a elektrotechniky v památkově chráněných objektech bývalých dílen Masarykova nádraží (záměr 2028- schválen usnesením vlády ČR č. 1147/2000) a Armádní muzeum pod Vítkovem (Vojenský historický ústav) včetně záměru přeměnit Národní památník na Vítkově na Muzeum české státnosti. Návrh území by měl tuto skutečnost zohlednit a pracovat s bezkolizním propojením výše zmíněných institucí.

Informace o projektu „Muzejní míle“ byla uvedena ve zprávě přijaté na 33. zasedání Výboru světového dědictví UNESCO v Seville v srpnu 2009.



1 Muzeum hlavního města Prahy

První snahy o založení muzea města Prahy pochází z roku 1877, kdy vyvstala potřeba zabránit vývozu a prodeji cenností dokumentujících dějiny Prahy a jejich kolektování v nově vybudovaném muzeu. K realizování myšlenky došlo zhruba v polovině roku 1882, kdy byl pro tyto účely vybrán kavárenský pavilon na hranici Nového Města a Karlína, nevelká a poměrně nová budova v místech bořených městských hradeb. Dne 12. května 1883 bylo muzeum slavnostně otevřeno veřejnosti.

Objekt kavárenského pavilonu nebyl pro sbírky ideální, a proto je od roku 1889 intenzivně uvažováno o výstavbě nové budovy. V srpnu 1895 se městská rada usnesla, že vyhotovení plánů zadá architektu Antonínu Balšáňkovi. Na jaře 1896 stavba nové neorenesanční budovy Městského muzea pražského podle plánů architekta Antonína Balšánka mohla konečně začít. 27. září roku 1900 byla nová budova s nově instalovanými sbírkami definitivně otevřena veřejnosti. Hlavní budova muzea je architektonickým objektem zapsaným v seznamu kulturních památek České republiky. Byla postavena přímo pro Museum královského města Prahy v letech 1896-1898 v novorenesančním slohu podle návrhů architekta Antonína Balšánka.

Aktuálně (od 15. června 2020) je budova z důvodu rekonstrukce

(komplexní obnova interiérů pro potřeby nových expozic s využitím současných technologií) uzavřena.

Záměr: Vytvořit adekvátní důstojné okolí Muzea hlavního města Prahy, které uchovává hmotné paměti dějin Prahy.



2 Armádní muzeum Žižkov

Toto muzeum je vědecko-výzkumným a knihovním zařízením Ministerstva obrany ČR s posláním shromažďovat, zkoumat a zpřístupňovat veřejnosti písemné a hmotné památky k dějinám českého i československého vojenství a armády.

Budova byla vystavěna na úpatí Vítkova v ulici U Památníku roku 1929 a to jako komplex vědeckého ústavu s názvem Památník osvobození. Samotná budova je typickou ukázkou velkolepé a působivé formy architektury Kotěrova žáka Jana Zázvorky, kterému asistoval člen Devětsílu Jan Gillar. Jen o pár let později byla pod taktovkou Zázvorky vybudována i další součást této instituce, dnešní Národní památník na Vítkově. Muzeum odboje a armády ČR je památkově chráněno jako kulturní památka.

Aktuálně je muzeum rekonstruováno (od konce léta 2018), za účelem rozšíření výstavních prostor, a to zhruba na trojnásobek původních. Do muzea se bude vstupovat z boku hlavního schodiště, vstup bude v podzemí a odtud pak budou návštěvníci mířit do jednotlivých sálů. Vedle výstavních prostor zde vznikají i sály přednáškové.

V rámci západní budovy bude umístěna kavárna s výhledem na velkou část historického centra Prahy. V prostorách nově zastřešené dvorany se budou konat společenské akce, koncerty atd.

3 Muzeum železnice a elektrotechniky Národního technického muzea

Od roku 2002 spravuje památkově chráněné objekty bývalých dílen Masarykova nádraží Národní technické muzeum. V roce 2008 proběhl stavebně-technický a stavebně-historický průzkum budov na jehož základě byly provedeny opravy a úpravy areálu.

V současnosti je záměr vybudování Muzea železnice a elektrotechniky ve fázi předprojektové přípravy. Záměr získal dotaci z národního dotačního programu „Péče o národní kulturní dědictví I.“ 1 680 milionů Kč na svou realizaci. Veškeré zásahy, sloužící k navýšení expoziční plochy, musí plně respektovat historickou hodnotu areálu Masarykova nádraží i požadavky 21. století. Návštěvníci se mohou těšit na expozici, která bude prolínat železniční historií s hospodářskými, sociálními, politickými a ekonomickými dějinami českých zemí. Její součástí také bude expozice hnacích stojů, tedy prezentace části sbírky NTM, která je nejvýznamnější sbírkou historických kolejových vozidel u nás, a historický vývoj elektrotechniky a informatiky i přidružených oborů a jejich zásadní vliv na utváření české společnosti v jednotlivých sledovaných etapách vývoje.

Muzeum železnice a elektrotechniky NTM bude veřejnosti zpřístupněno v roce 2028.

Další významné kulturní objekty:

4 Hudební divadlo Karlín

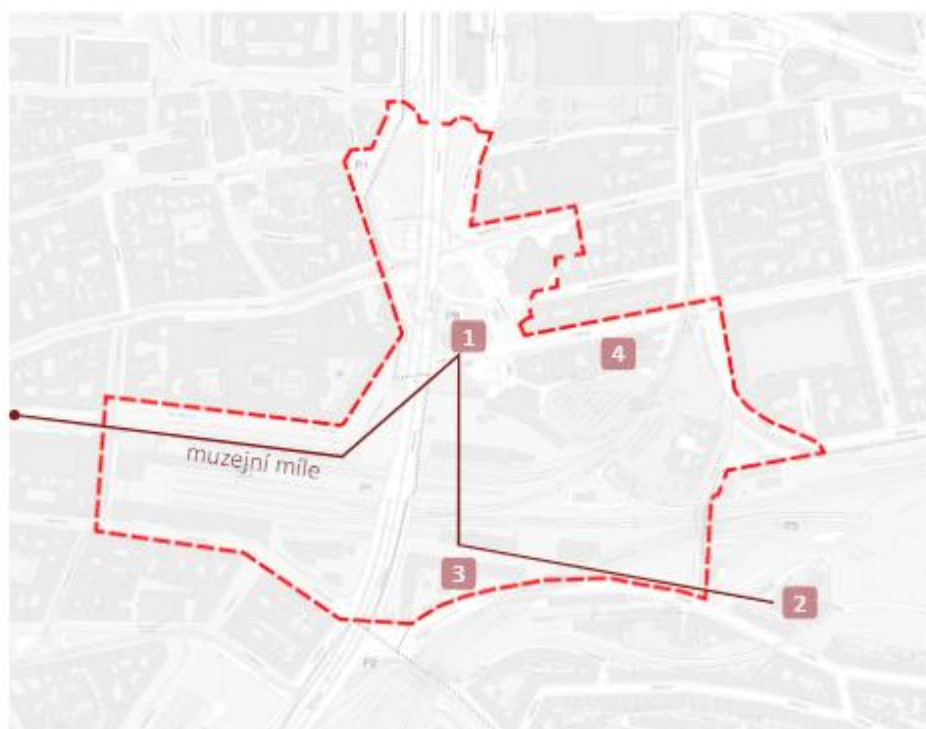
Jedno z nejstarších a nejkrásnějších pražských divadel, jehož zřizovatelem je hlavní město Praha. Historizující budova vystavěná roku 1881 pražským obchodníkem Eduardem Tichým podle návrhu Otty Ehlena (v 90. letech 19. století upravovaná pod vlivem vídeňské secese architektem Bedřichem Ohmannem). Uliční fasáda je osová s třemi rizality a dvěma sloupovými portiky. Uplatňuje se na ní neorenesanční tvarosloví (palmety, triglify, klasicizující hlavičky). Původně sloužila pro cirkusová,

později varietní představení, díky kterým se místní divadlo řadilo mezi nejvyhledávanější podniky svého druhu na evropském kontinentu.

Po první světové válce Karel Hašler rozšířil repertoár o kabaret. V padesátých letech se přidala opereta a v šedesátých letech muzikály, které jsou pro divadlo typické dodnes. Karlínským divadlem si prošla celá řada významných osobností české kultury (K. Hašler, E. F. Burian, J. Werich, A. Radok, O. Nový

a další).

Po náročné a velkorysé rekonstrukci financované hlavním městem Prahou ve výši 630 milionů korun je Hudební divadlo Karlín s kapacitou 921 míst po Státní opeře druhým největším pražským divadlem.



5 Kino Atlas

Jedná se o dvousálové kino umístěné v podzemí funkcionalistické budovy bývalého bankovního domu Atlas – stavby projektované v letech 1935–1936 architekty F. J. Stalmachem a H. Svobodou, žáky prof. Josefa Gočára. Projekt zahrnoval bankovní prostory, obytnou a společenskou část – bar, taneční kavárnu a kino s celkovou kapacitou 201 míst. Objekt byl dokončen v roce 1942 a po válce několikrát upravován. Plášť budovy a její vnitřní umělecká výzdoba je dnes chráněna Národním památkovým



ústavem.

Kino v současnost kombinuje mainstreamovou a nezávislou artovou produkci. Mimoto je často využíváno pro novinářské projekce, tiskové konference, slavnostní premiéry, školní představení, semináře, přehlídky a festivaly.

6 Divadlo Ponec

Sídlí v budově z roku 1888, která sloužila k válcování plechů a jiné kovovýrobě. Továrnu stavěl G. R. Stabenow od roku 1860 kolem bývalé viniční usedlosti Miranka (dnes památkově chráněná budova SŽDC; vinohrad zde existoval minimálně od 16. do 19. století). Po roce 1906 stěhuje svůj provoz a budovu si v roce 1910 pronajímá František Ponec, průkopník české kinematografie. Nechává ji přestavět

podle návrhu arch. Karla Maška, který představuje před tovární halu trojdielné průčelí. Jde o velmi raný příklad konverze továrny ke kulturním účelům. Po deseti letech mu byla smlouva vypovězena a kino nadále provozovala sama obec. Od roku 1998 sídlí v budově Tanec Praha, který otevírá první stálou scénu v ČR pro současný tanec a pohybové divadlo.

7 Ferdinandova kasárna

Tato monumentální klasicistní budova postavená v letech 1845–1848 je dodnes dochována v původním stavu, a to včetně četných architektonických detailů. Ve své době se jednalo o největší objekt tohoto druhu v celé Praze s kapacitou pro 2000 mužů. Tato výrazná dominanta zásadně určuje charakter i rozsah celého bloku, který je umocněn fortifikačním



rázem fasád. Vnitřní pravidelný dvůr vymezený stavbou ve tvaru „U“ je dnes hojně využíván. Kasárny byly po neúspěšném pokusu o prodej převedeny v roce 2016 pod správu ministerstva spravedlnosti se záměrem přestavby areálu na justiční palác. V současné době (do započetí plánované rekonstrukce) je areál využíván jako kulturní společenské centrum.

8 Sokolovna

Budova v neorenesančním stylu postavená v letech 1886–1887 podle návrhu stavitele Josefa Blechy st. s přístavbou z 20. let 20. století ovlivněnou tehdejšími moderními architektonickými směry je ukázkovým příkladem snoubení historismu a moderny. Objekt zachovává původní dispozici, hmotové řešení



a celou řadu uměleckořemeslných detailů.

9 Negrelliho viadukt

Jedna z nejvýznamnějších technických staveb postavená v letech 1846–1850 jako hlavní trať mezi Vídní – Prahou – Drážďany. Podle projektu rakouského inženýra Aloise Negrelliho von Mold-Elbe bylo vystavěno 99 oblouků o celkové délce 1100 m, díky čemuž patřil viadukt do roku 1910 k nejdelším v Evropě. Zároveň je, po Karlově mostě, druhým nejstarším mostem v Praze.

Původně pod oblouky sídlilo několik menších dílen, od druhé poloviny minulého století sloužily převážně jako skladovací plochy. Od roku 2017 podstupuje Negrelliho viadukt rozsáhlou rekonstrukci, která je doprovázena díky CCEA MOBA diskusí o řešení veřejných prostor v jeho okolí a jeho využití jako nového kreativního inkubátoru v srdci metropole.

10 Masarykovo nádraží

Je jedno z nejstarších provozovaných koncových, a tedy neprůjezdných nádraží v Evropě a historicky první nádraží parostrojní železnice v Praze vystavěné mezi lety 1843–1845 dle návrhů J. Pernera a A. Jünglinga jako součást trati Praha–Olomouc. Klasicistní areál, postavený na

periferii města uvnitř hradeb, je dnes považován za významnou technickou památkou železničního stavitelství. Kvůli jeho poloze bylo nutností hradby za účelem napojení prorazit a opatřit branami, což je dodnes bráno za první významný průnik do systému opevnění města.

Od poloviny 20. století se opakovaně uvažovalo o zrušení Masarykova nádraží. Diskuse nad provázáním Masarykova nádraží s Hlavním nádražím jsou nadále aktuální.

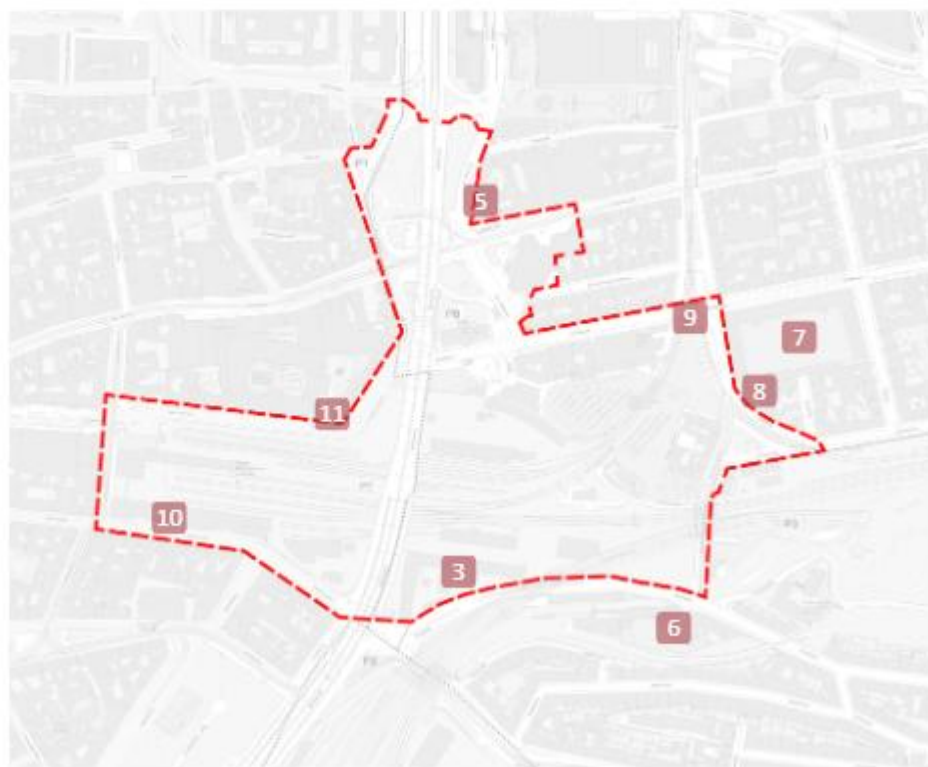
Aktuálně probíhá rekonstrukce a modernizace železničních tratí a objektu nádraží, které se má stát konečnou stanicí připravované rychlodráhy na Letiště Václava Havla a dále do Kladna. Variantně k tomu se uvažuje o zbudování tzv. Nového spojení II a propojení dráhy od letiště tunelem na Hlavní nádraží se zastávkou u ÚAN Florenc.

11 Desfourský palác

Neoklasicistní obytný dům palácového typu obývá nároží ulice

Na Florenci. Dům byl postaven architektem Josefem Krannerem v letech 1845–1847 a je charakteristický bohatou vnitřní výzdobou (stropní výmalba, schodiště s mozaikovou podlahou).

Dne 17. 9. 2020 svědilo pražské zastupitelstvo palác do užívání Muzea hlavního města Prahy, které o palác usilovalo už několik let a plánuje jej po rozsáhlé rekonstrukci využít pro expozici 19. a 20. století. V nové vizi paláce by neměla chybět ani kavárna, muzejní obchod a sociální zázemí.





Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest. Právě z tohoto prostého faktu pramení potřeba důrazného chránění a vylepšování možností pěšího pohybu ve městě.

Díky své dobré dopravní dostupnosti a vysokému počtu kancelářských budov v blízkém okolí má území tranzitní charakter. Tisícům lidí, kteří zde denně cestují, prostor nenabízí mnoho příležitostí se v něm zdržovat.

Území je zatížené velkou četností dopravních staveb, které vytváří bariéry v prostupnosti území. Zejména oblast Masarykova nádraží a ÚAN Florenc není možné projít skrz, legálně ji lze pouze obejít.

Městská část Praha 8 disponuje Generelem bezmotorové dopravy Prahy 8 zahrnující část řešeného území. V generelu jsou definovány hlavní pěší trasy a trasy Klubu českých turistů. Rekreační význam má v doteku řešeného území nábřeží Vltavy a Vrch Vítkov. Územím neprochází žádná trasa Klubu českých turistů.



ukázka každodenní fluktuace lidí v prostorách metra



Florenc je významným dopravním uzlem metropolitního, republikového i evropského významu díky přítomnosti Ústředního autobusového nádraží Florenc, Masarykova nádraží, tramvajových a autobusových zastávek a přestupní stanice Florenc metra B a C.

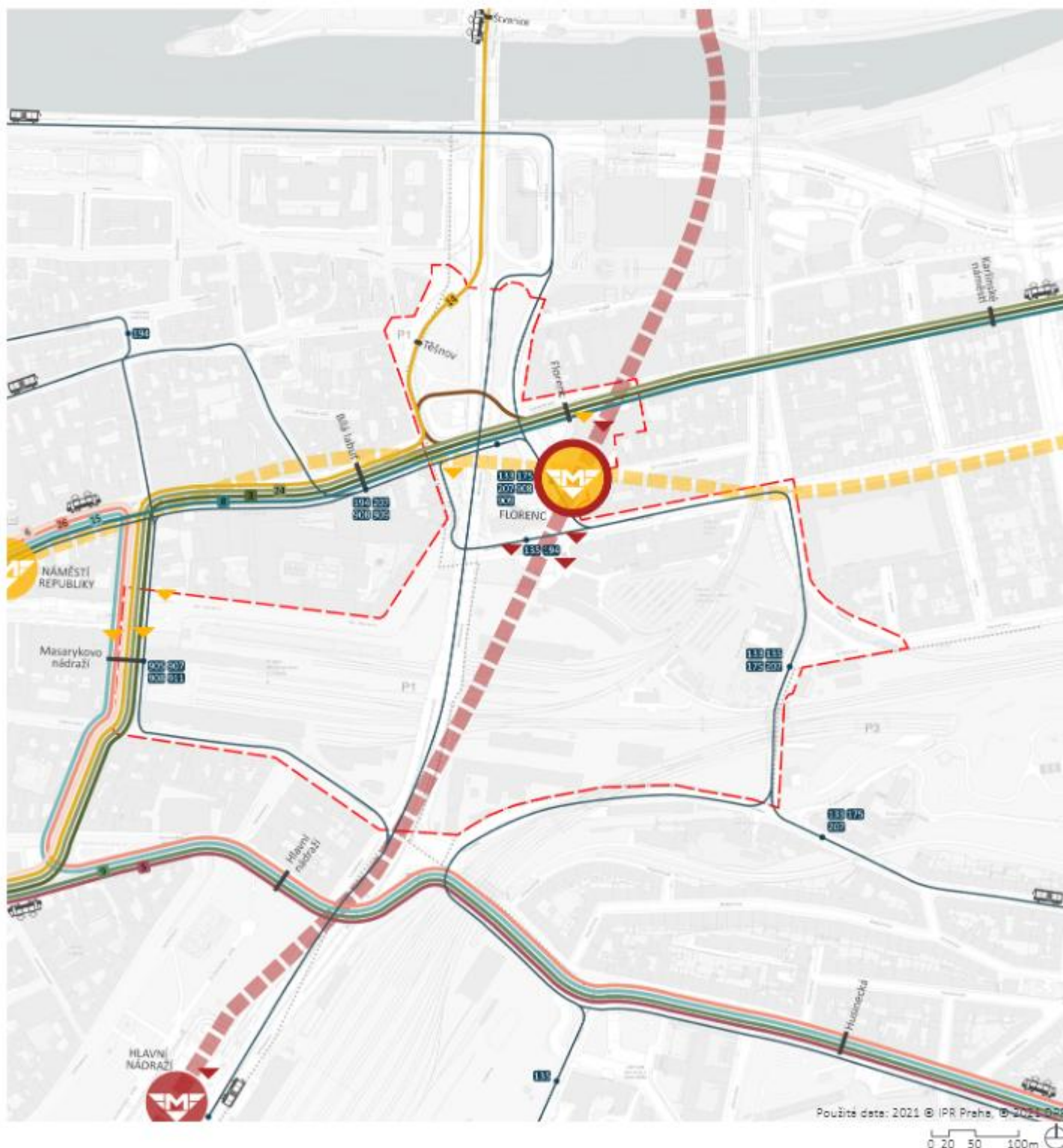
Metro

Stanice metra Florenc zajišťuje v řešené oblasti jeden z hlavních kontaktů se zbytkem města. Zároveň se zde nachází přestupní stanice linek B/C s několika vstupy a výtahy na nástupiště. Na západní straně vstupuje do území

stanice metra náměstí Republiky, v rámci které lze pohodlně přestoupit na vlak na Masarykově nádraží.

Tramvaj

Tramvajové linky jsou vedeny ulicemi Na Poříčí – Sokolovská, Havlíčkova



a Těšnov. V parku Těšnov se nachází tramvajová točna, kterou primárně využívá mazací tramvaj.

Dobrou dopravní obslužnost území komplikuje absence tramvajové linky vedoucí z ulice Sokolovská přes zastávku Těšnov.

BUS

Ústřední autobusové nádraží Praha-Florenc koncentruje primárně dálkové vnitrostátní a mezinárodní spoje. V docházkové vzdálenosti je možný přestup i na tramvajové linky v ul. Sokolovské a autobusové linky MHD v ul. Křižíkova, resp. Ke Štvanici.

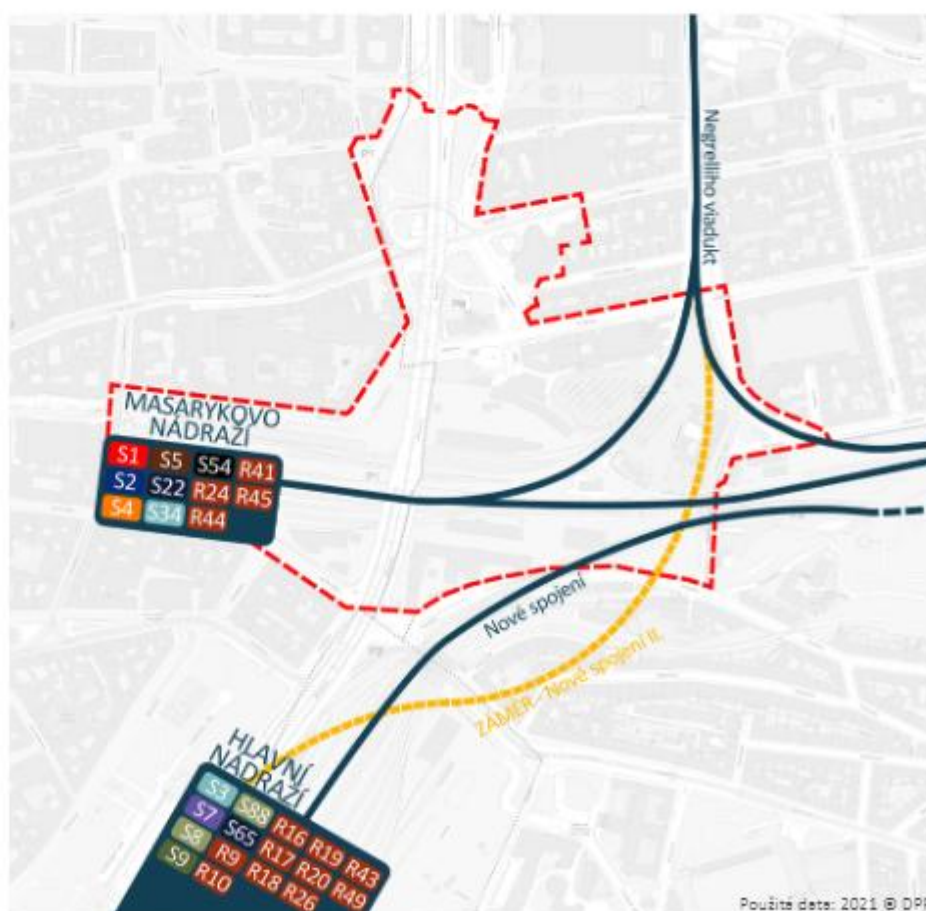
Autobusy přijíždějící do ÚAN Praha-Florenc dopravně zatěžují území, především využívají-li ulic Ke Štvanici.

Autobusové linky městské hromadné dopravy jsou vedeny ulicemi Křižíkova, Ke Štvanici, Prvního pluku a Trocnovská.

Vlak

Velkou část řešeného území zabírá Masarykovo nádraží, které je jedno z posledních pražských neprůjezdných terminálových nádraží. Nádraží hraje významnou roli v příměstské, regionální i meziregionální železniční dopravě, zejména z východního a severního směru. Nádraží svou polohou tvoří bariéru v prostupnosti mezi ulicemi Na Florenci / Opletalova

V docházkové vzdálenosti cca 500 m se nachází stanice Praha hlavní nádraží, které soustřeďuje vnitrostátní i mezinárodní spoje.



Použité data: 2021 © DPP

DOPRAVA

Cyklistická doprava je ve městě velmi důležitá. Umožňuje lidem bez závislosti na městské hromadné dopravě individuální přepravu ve městě bez spotřeby paliva z neobnovitelných zdrojů, produkce výfukových plynů (až 70 % těchto plynů v Praze pochází z dopravy),

nevytváří hluk a zpravidla nezpůsobuje závažné nehody.

Praha si tyto benefity uvědomuje a je jejím podporovatelem. V roce 2015 byl schválen Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, což je nová koncepce dopravní politiky pro metropoli

21. století, která si klade za cíl pohodlnější chůzi pěšky a jízdu na kole.

Na podzim 2020 vzniklo pod SJM na ulici Na Poříčí první městské cyklodepot Depot.Bike určené pro rozvoz zásilek po centru města prostřednictvím nákladních elektrokol.



V řešeném území jsou cyklotrasy součástí uličního provozu – A25, A41, A252, A410 – sporadicky doplněné o cyklopruhy a piktokoridory vyznačené v komunikaci.

Praha má k dispozici Konceptci cyklistické dopravy hl. m. Prahy a General bezmotorové dopravy Prahy 8, ve kterém jsou potvrzeny stávající cyklotrasy i trasy nově navržené.

V území se nachází stojany několika provozovatelů bikesharingových služeb – Rekola, NextBike a Freebike.



bikesharing v ul. Na Florenci



tvorba cyklistického značení
v ul. Sokolovská



Použité data: 2021 © IPR Praha



Nájezd z ul. Těšnov (za Ministerstvem zemědělství) na nadřazenou
cyklotrasu A2, která vede kolem pravého břehu Vltavy

Řešené území je protkáno hustou sítí komunikací umožňující dobrou dostupnost území individuální automobilovou dopravou, která však s sebou přináší mnohé komplikace.

Místní komunikace I. třídy

je zejména rychlostní místní komunikace, která také bývá nejvýznamnější sběrná komunikace ve městě.

Středem lokality prochází mimoúrovňová Severojižní magistrála (SJM) s dopravní intenzitou 90 300 vozidel/den znamenající velkou emisní a hlukovou zátěž. Na SJM jsou napojeny frekventované ulice Ke Štvanici, Klimentská, Křižíkova, Prvního pluku a Husitská s frekvencí dopravy 12 400 – 26 500 vozidel/den.

Veškerá napojení na SJM a kontakt s terénem jsou realizovány nájezdovými rampami. Dopravní na-pojení na křižovatku U Bulhara zajišťují dlouhé, rovnoběžné nájezdové rampy, zatímco v oblasti Těšnova je napojení řešeno kolmými nájezdy, které tvoří tzv. brýle, a také se zde mezi oba směry připojuje vedení tramvaje.

Místní komunikace II. třídy

je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město či jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie.

V této kategorii komunikací jsou v řešeném území zařazeny ulice Na Florenci, Křižíkova, Na Poříčí, Sokolovská, Těšnov, Hybernská a Havlíčkova s frekvencí dopravy 4 700-17 700 vozidel/den.

Místní komunikace III. třídy

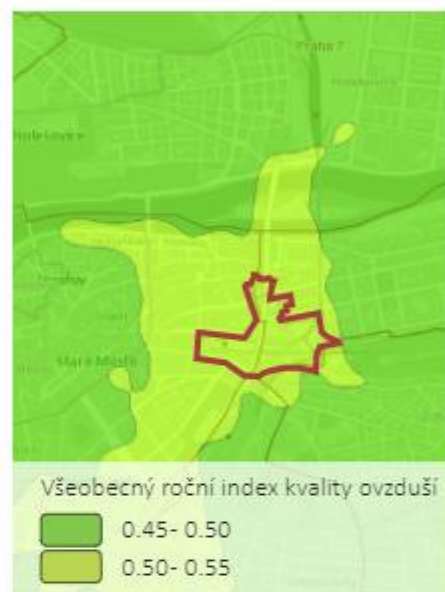
je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů. Tato kategorie má v zájmovém území minoritní zastoupení. Jedná se o ulice Pernerova a Těšnov.

Místní komunikace VI. třídy

je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel, nebo je na nich umožněn smíšený provoz, například

samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

V řešeném území se tyto komunikace vyskytují velmi málo, slouží pouze k příjezdu vozidel na parkoviště. Konkrétně se jedná o ulici Pod Výtopnou vedoucí na autobusové parkoviště a komunikaci pod SJM ústící do ulice na Poříčí.



provoz na křižovatce U Bulhara, pohled výjezd z ulice Hybernská

Obslužná a účelová komunikace

je komunikace umožňující dopravní spojení uzavřených prostorů, osamělých objektů apod. se sítí silnic a místních komunikací. Tyto komunikace

bývají zcela nebo částečně nepřístupné veřejnému provozu.

Jedná se o komunikace v parku Těšnov a komunikaci vedoucí k odbavovací hale autobusového nádraží Florenc.



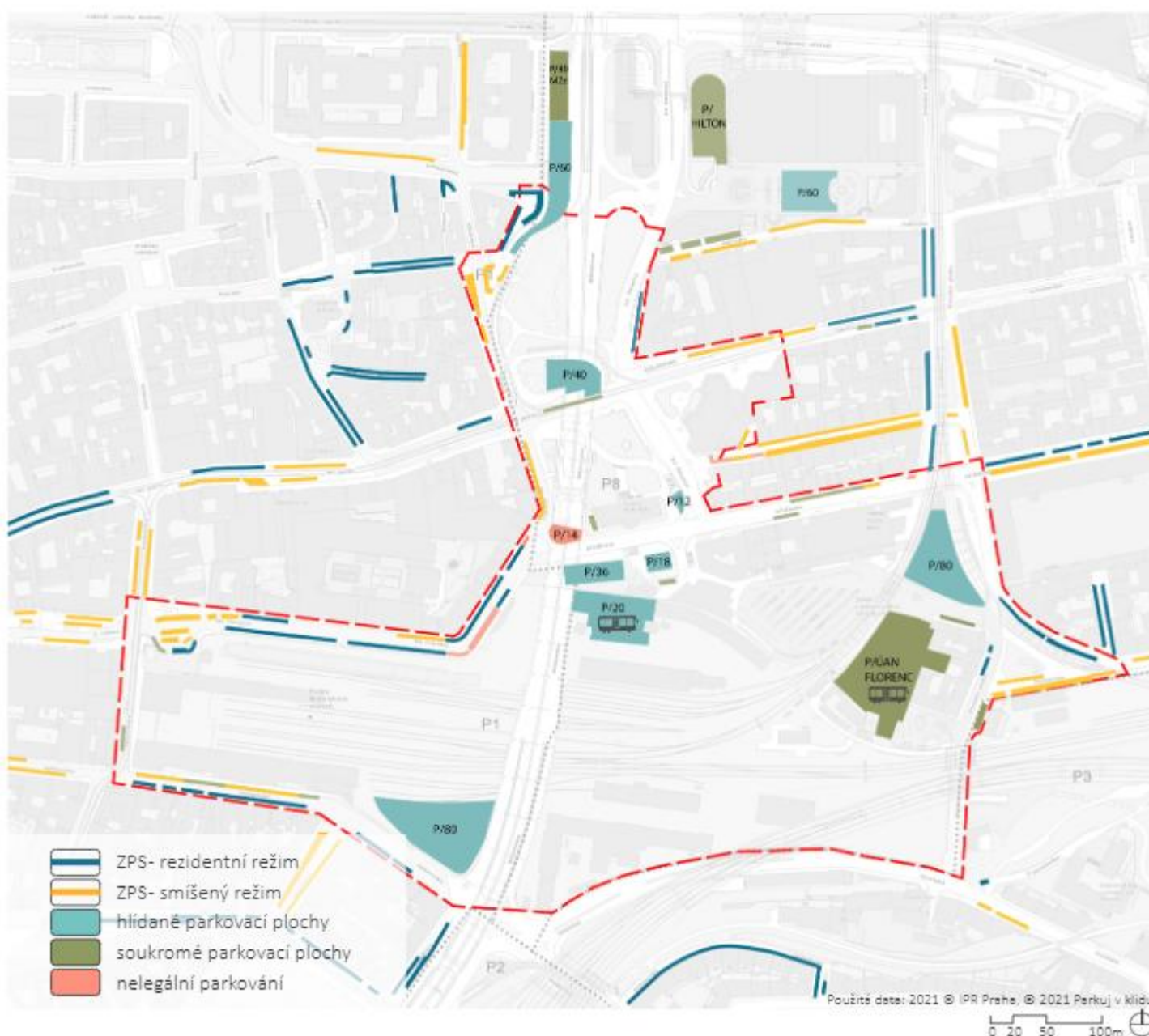
Doprava v klidu je v řešeném území z hlediska kapacity nejvíce zastoupena formou hlídaných parkovacích ploch a soukromých parkovacích ploch. V obvodových částech se nachází zóny placeného stání (ZPS), které jsou rozděleny do rezidentního a smíšeného režimu.

V současné době je počet parkovacích stání nedostatečný a velmi nepřehledný.

Ulice Na Florenci je častým místem, kde stávají turistické a vyhlídkové autobusy.

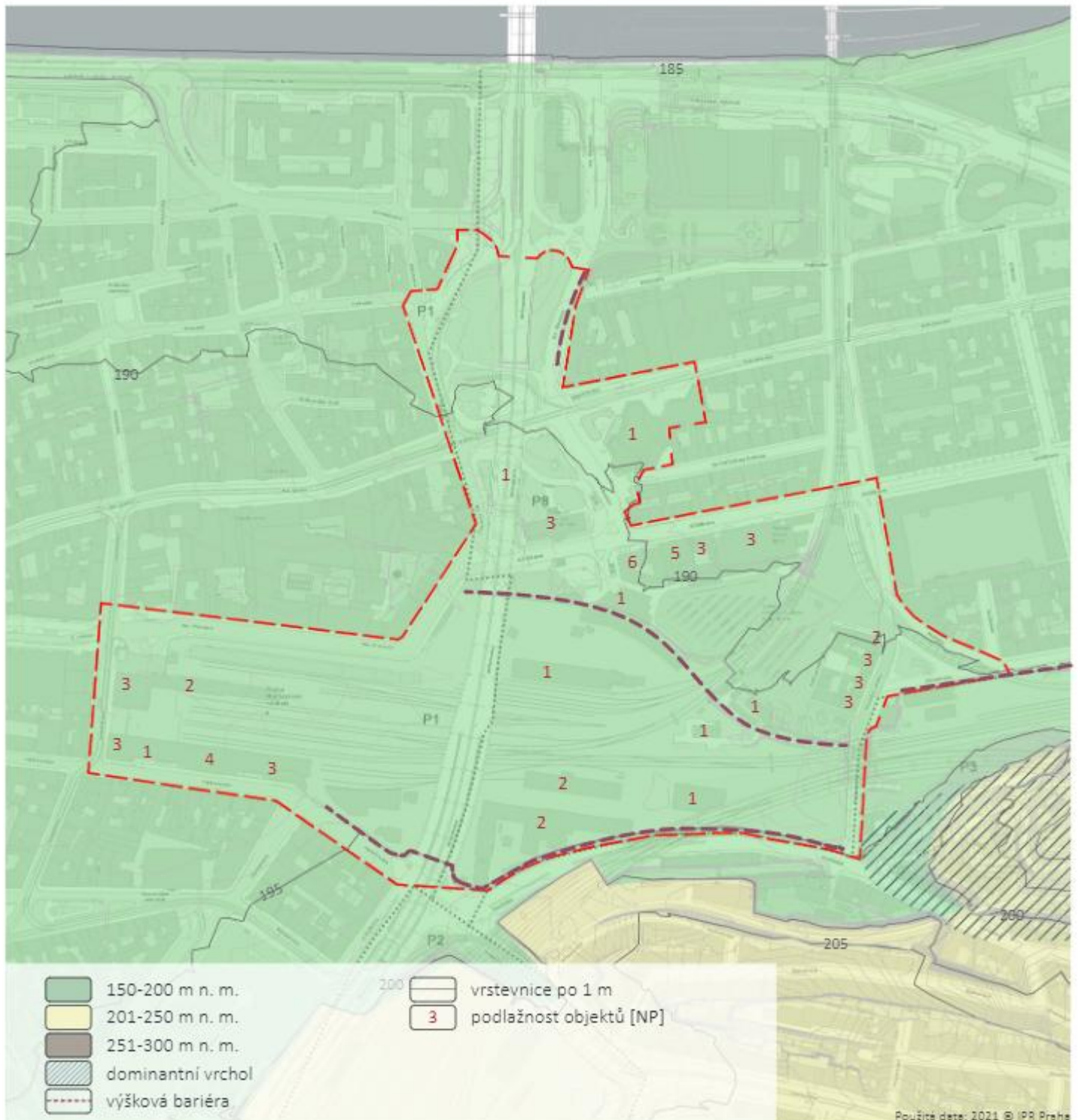


různé režimy parkování před Masarykovým nádražím v ul. Hyberská



Terén v území je rovinatý, mírně se svažující k řece. Pouze v jihovýchodním cípu se terén pozvolna zvedá k Vítkovu. Větší terénní rozdíly jsou zde tvořeny opěrnými zdmi navázané na železnici a Severojižní magistrálu procházející mimoúrovňově územím.

Podlažnost stávajících staveb se pohybuje v rozmezí 1-6 podlaží.



PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Území svou polohou spadá dle biogeografického členění České republiky pod Českobrodský bioregion (Culek, 2015). Nicméně nejedná se o příliš reprezentativní zónu, jelikož kvůli hustému osídlení Pražské kotliny jsou veškeré informace v této kapitole silně ovlivňovány a často i popírány skutečností, že vybrané území je velmi silně pozměněno antropickými vlivy. Proto je nutné brát veškeré údaje z této kapitoly s rezervou a v závislosti na extrémní městské prostředí v území.

Geomorfologie

Řešené území se nachází na hraně odolných křemenců, jež oddělují maninskou terasu od terasy Karlova náměstí, která je na severovýchodě ukončena výrazným hřebenem křemenců dnešního Vítkova. V poslední době morfologii velké části hlavního města silně pozměnila činnost člověka.

Geomorfologické členění

systém:	Hercynský
provincie:	Česká Vysočina
subprovincie:	Poberounská
oblast:	Brdská oblast
celek:	Pražská plošina
podcelek:	Říčanská plošina

Geologie

Z pohledu regionálně geologického členění je území součástí Českého masivu, konkrétně jeho severní části označované jako Bohemicum. Geologická stavba území je determinována jeho polohou na okraji České křídové pánve, z jejíhož podloží vystupují směrem k jihu horniny starších útvarů. V pražském prostoru je zastoupené souvrství ordovika, jako jsou břidlice, pískovce a křemence. Skalecké křemence jsou v podloží tektonicky

omezeny souvrstvím škáleckým a v nadloží souvrstvím dobrotivských břidlic. Tektonické porušení hornin je podmíněno blízkostí pražského zlomu ve směru SV-JZ. Celkový reliéf bioregionu má potom charakter tabule ukloněné od jihu k severozápadu až k severovýchodu.

Podnebí

Území spadá do teplé oblasti T2. Průměrné teploty zde klesají s rostoucí výškou směrem k jihu z 9 na 7,5 °C. Srážkový úhrn se pohybuje okolo 400-500 mm ročně (CULEK, 2015, str. 47). Nicméně poloha v husté městské zástavbě znamená nižší výpar a proto i sušší vzduch. Data ČHMÚ ukazují, že na území bývá nejchladnějším měsícem, s průměrnou teplotou -2 °C, leden a nejteplejším měsícem červenec, kdy je teplotní průměr 17,6 °C.

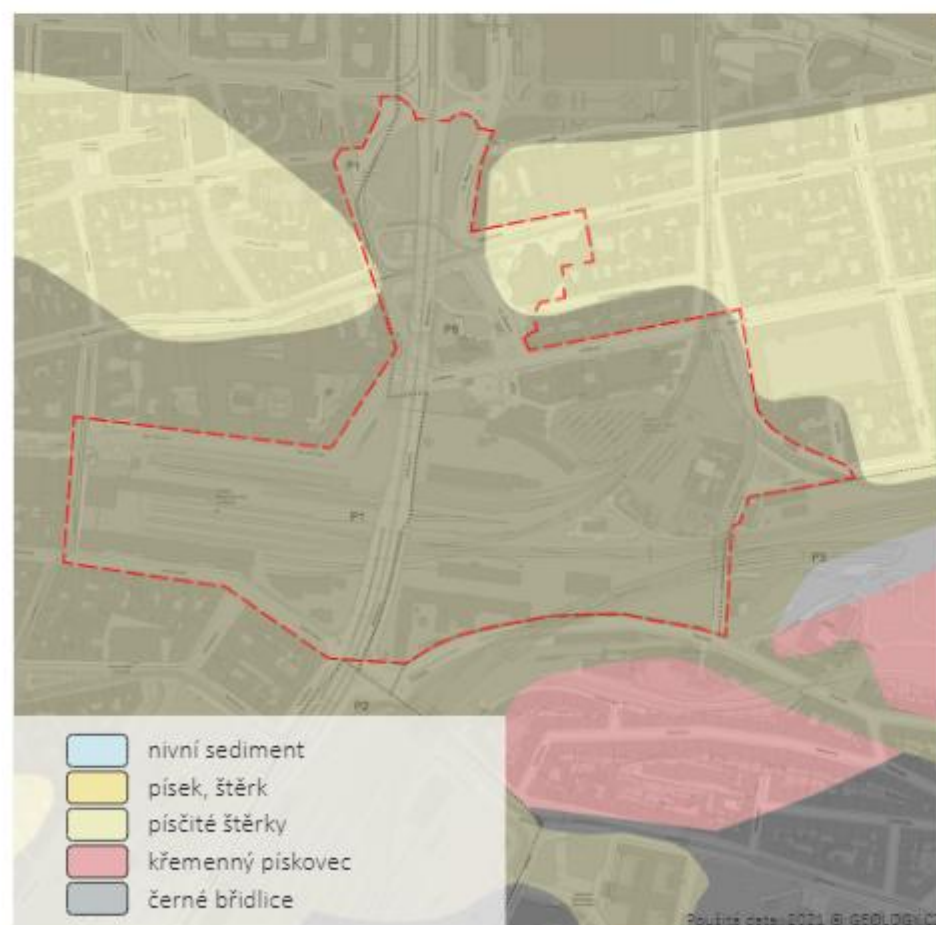
Půda

Zájmová lokalita kvůli četné zástavbě, industrializaci a celkovému antropickému ovlivnění spočívá na antropogenních půdách.

Biota

Řípský bioregion, do kterého území spadá, se rozkládá částečně v termofytiku a částečně v mezofytiku. Potenciální přirozenou vegetaci území tvoří Jilmová doubrava (Querc-Ulmetum) a Lipová doubrava (Tilio-Betuletum). Fauna bioregionu je obdobně původu hercynského se západními vlivy, nicméně fauna je silně ochuzená a převládá zejména otevřená kulturní step, do níž jsou zapuštěny nepatrné zbytky společenstev xerothermních.

Území je silně urbanizované, z hlediska ochrany přírody a krajiny není území příliš cenné. V jeho blízkosti se nachází tři lokální biocentra nefunkční (L2/130 Vítkov,

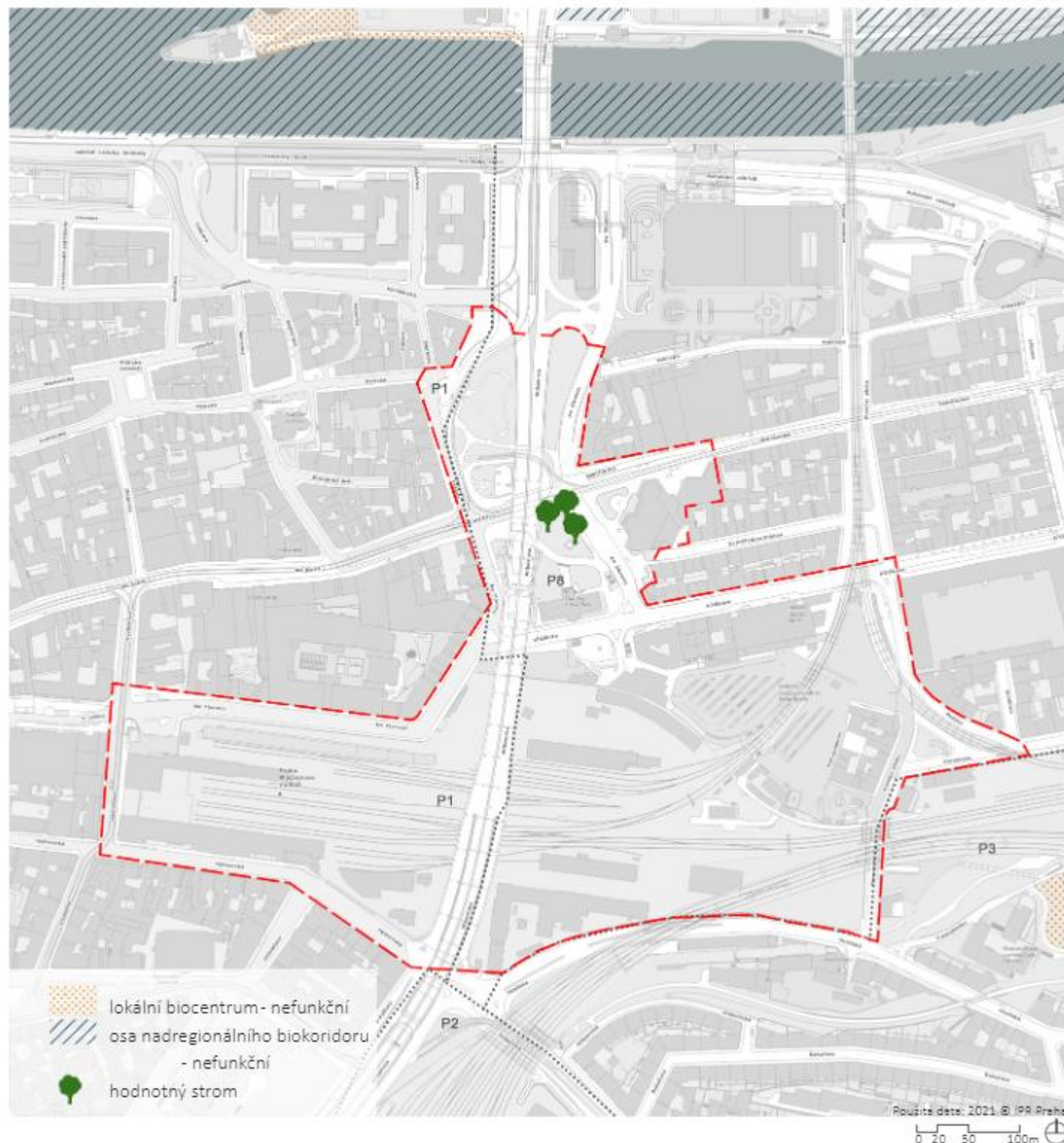


L2/154 Štvanice – západ, L2/423 Štvanice – východ) a osa nadregionálního biokoridoru nefunkční (N4/3 Vltava).

Řeka Vltava je také významný krajinný prvek dle § 3, odst. 1, písm. b zákona o ochraně přírody a krajiny č.

114/1992 Sb. v platném znění.

Z hlediska mapování biotopů se nejbližší přírodní biotopy nachází na severním svahu Vítkova L3.1 (Hercynské dubohabřiny) a L7.1 (Suché acidofilní doubravy).

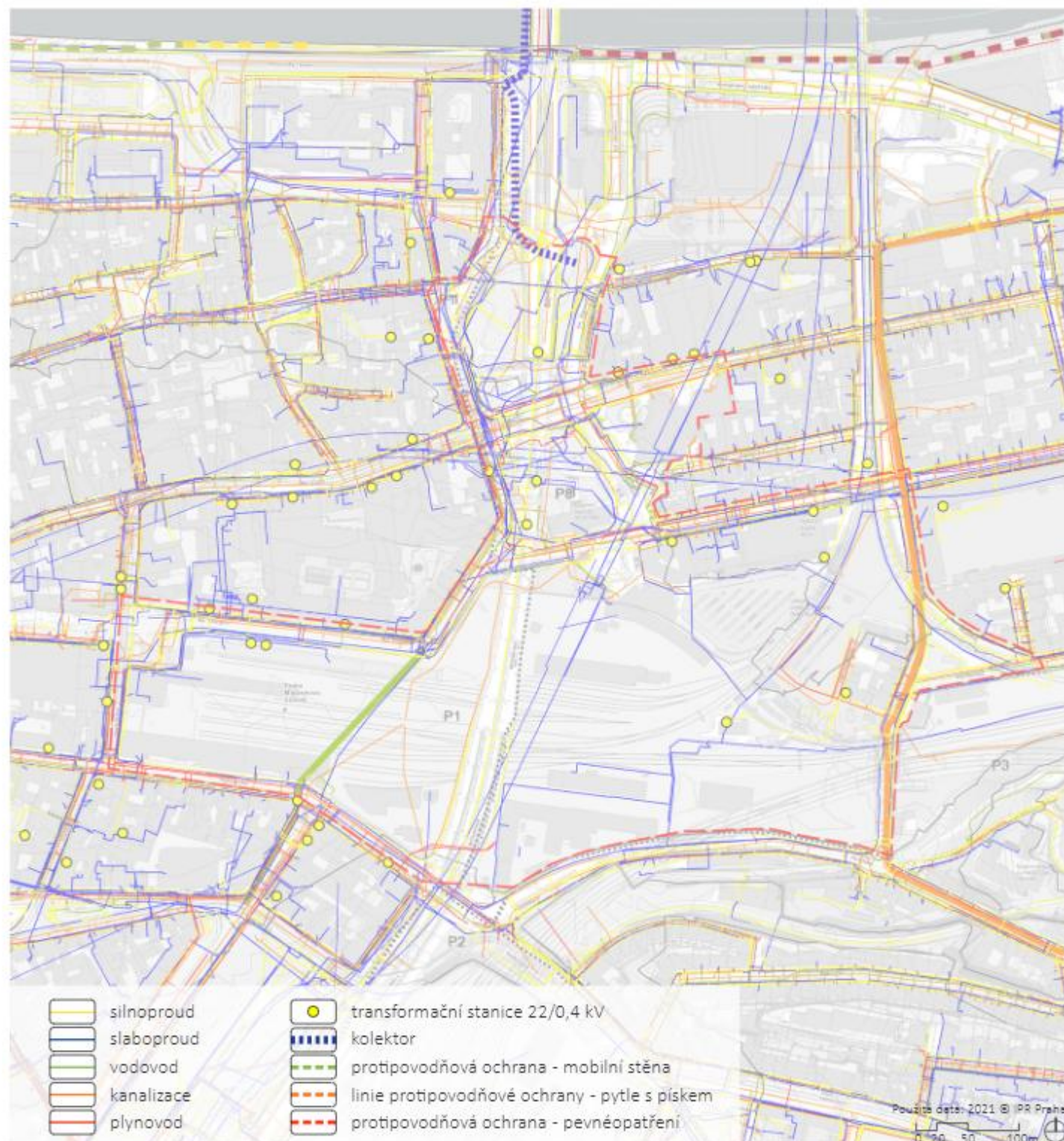


Zásobování vodou - přiváděcí vodovodní řád vstupuje do území z jihozápadu ulicí Opletalova / Na Florenci. Dále je po území rozveden po komunikacích a tedy zcela absentuje v transformační ploše vymezené Masarykovým nádražím, ulicí Husitská, vrchem Vítkova a ulicí

Křížíkova vyjma zásobování objektů Prvního pluku a Pod Výtopnou.

Z hlediska **odkanalizování** prochází řešeným územím gravitační kanalizační sběrač (ze severní strany vstupuje do území po východní hraně Negrelliho

viaduktu a dále po ulici Prvního pluku / Trocnovská a následně pokračuje na Žižkov po ulici Husitská. Kmenová odkanalizační stoka je vedena v rámci komunikace podél celé západní hrany řešeného území a v ulici Na Poříčí/ Sokolovská a je dále rozváděn po území



hustší síť kanalizačních sběračů.

Elektronické komunikace jsou v tomto území řešena podzemními kabelovými rozvody.

Zásobování elektrickou energií je v území zajištěno hustou sítí podzemních kabelových rozvodů. V ulici Sokolovská se nachází trolejové vedení sloužící pohonu tramvají.

Zásobování plynem – řešené území

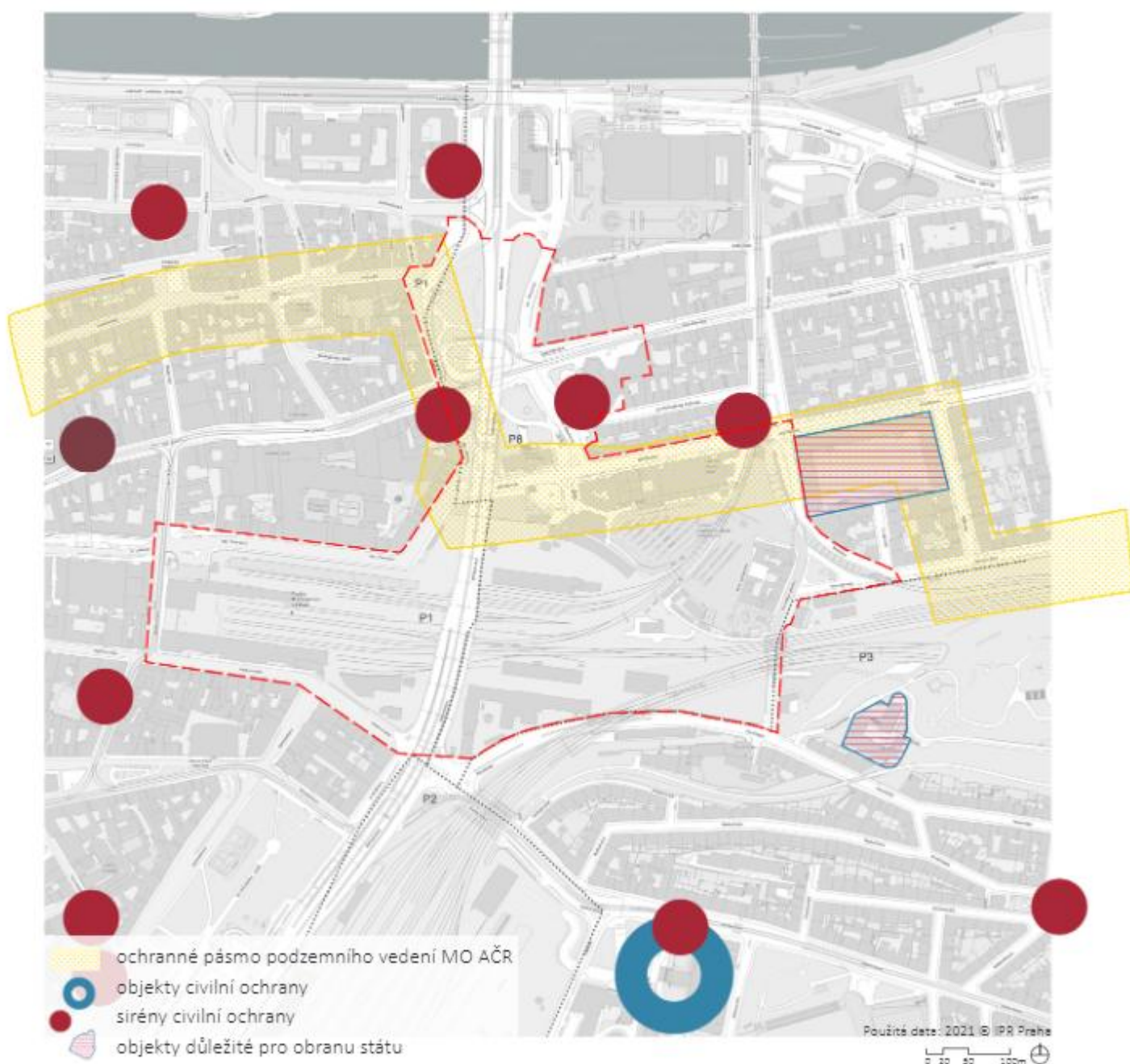
je prostoupeno sítí STL a NTL plynovodů. Regulační stanice je nejbližší v rámci Letenských sadů (severozápadně) a v Hellichově ulici (západně) přes řeku Vltavu.

Nejbližší položený hlavní **tepelný napaječ** je v rámci Rohanského nábřeží (východně od Těšnova).

Staré **ekologické zátěže** oblasti a kontaminované plochy nejsou dle IPR v rámci řešeného území zaznamenány. Dle

historického i stávajícího využití místa lze určitou míru ekologické zátěže v plochách průmyslu očekávat.

Z hlediska **ochrany obyvatelstva** viz mapa níže je pro řešený prostor podstatná přítomnost podzemního vedení MO AČR s ochranným pásmem a sířeny civilní ochrany ohlašující případné nebezpečí. Kryt civilní ochrany s dle ÚAP v území nenachází

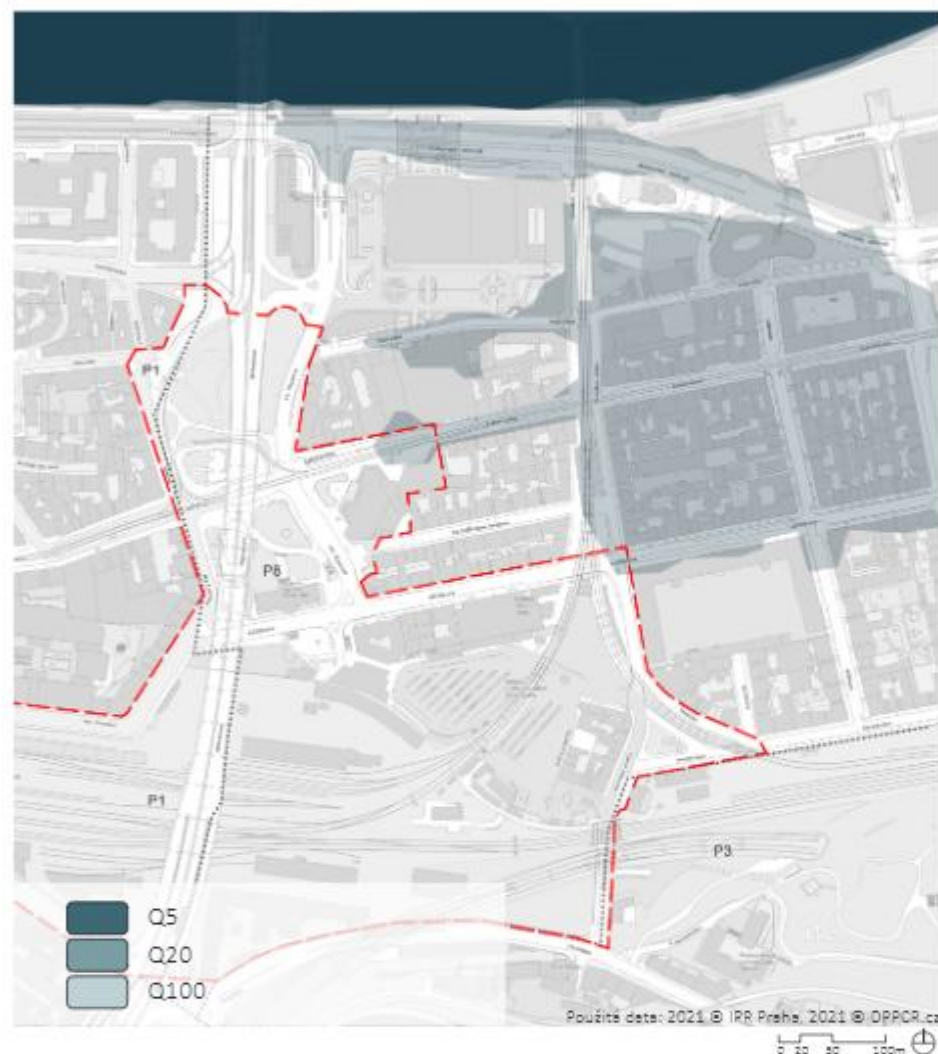


ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

Severní část řešeného území je zatížena **záplavovými vodami** - definované ohrožení je pouze zbytkového charakteru a je řešeno protipovodňovým opatřením zřizovaným městem podél vlastního toku, tedy mimo dotčenou oblast.

Před záplavovými vodami

je území v případě potřeby chráněno protipovodňovou ochranou tvořenou mobilními stěnami, pytli s pískem a stálým opatřením ve formě zdi.



Strategické dokumenty

Pro návrh rozvoje území je určující soulad se strategickými plány. Řešené území ovlivňují dva základní dokumenty a to Strategický plán udržitelného rozvoje městské části Praha 8 a jemu nadřazený Strategický plán hlavního města Prahy (aktualizace 2016).

Oba tyto dokumenty se zaměřují na zlepšení kvality života obyvatel a hmotného prostředí města 21. století při současném rozvíjení jedinečného odkazu jeho minulosti.

Strategický plán hlavního města Prahy definuje tři hlavní strategické cíle, kterými jsou:

1. Soudržná a zdravá metropole (zájem pro kulturní aktivity, kvalitní život ve městě, podpora zelené infrastruktury, kvalita veřejných prostranství, preferování veřejné dopravy, rozvoj kolejové dopravy a další témata)
2. Prosperující a kreativní metropole (zde je vyjma podnikání a vzdělávání velký důraz na Prahu jako kulturní značku)
3. Dobře spravovaná metropole

V úvodu definuje priority kde Prahu v roce 2030 vnímá jako *místo s unikátní atmosférou, kam přicházejí lidé z celého světa nasát chuť kultury, kulturního života a historického dědictví ve své autenticitě i vlastním životním stylu.* (str 16) Město, které bude aktivně usilovat o umístění mezinárodních institucí a konání významných konferencí a výstav. Vše v návaznosti na vynikající dopravní dostupnost ze zahraničí.

Praha musí být dostupná a prostupná, flexibilně a rychle spojující jednotlivé rezidenční, pracovní a rekreační lokality.

Praha postaví svou budoucnost na kultuře, promyšleném rozvoji prostředí, společenské stabilitě a dobré správě. To vše jí pomůže stát se preferovaným městem pro život i podnikání. (Vize

Prahy str. 11)

(Strategický dokument hl. m. Prahy)

Při tvorbě prvního zmiňovaného proběhla řada diskusí s místními obyvateli, kteří se mohli do procesu zpracovávání strategického dokumentu aktivně zapojit. V rámci pocitových map, které byly zpracovány za účelem analýzy území, označili řešenou lokalitu jako „ošklivou“ se zvýšeným pocitem nebezpečí/kriminality. Z názorů vyplynula i urgentní potřeba řešení parkovacích kapacit na území Karlína.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují v rámci řešeného území transformační oblast T/6 - Transformační území Masarykovo nádraží, vymezenou ulicemi Na Florenci, Křižíkova, Prvního pluku, Pernerova, kolejistěm ČD, vrchem Vítkova dále ulicemi Husitskou, Příběnickou, Seifertovou, Hybernskou a Havlíčkovou. Včetně nevyužívaných částí nádraží ČD. Zasahuje do katastrálních území Nové Město, Karlín, Žižkov městských částí Praha 2, Praha 3 a Praha 8.

Oblast T/6 představuje významnou plochu určenou pro novou plnohodnotnou městskou zástavbu převážně smíšené funkce, pro rozvoj významného uzlu veřejné dopravy a rozvoj souvisejících služeb.

ZÚR stanovují podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Dotvoření celoměstského centra o polyfunkční území bez umístění velkých monofunkčních objektů; zohlednění prostorové vazby na Památkovou rezervaci v hlavním městě Praze a okolní památkové zóny na území městských částí Praha 8 a Praha 3; odstranění stávajících urbanistických bariér; respektování členité střešní krajiny s lokálními dominantami; měřítka nové zástavby respektující okolní historickou strukturu; dořešení výhledové podoby centrální části železničního uzlu Praha; zohlednění požadavků na umístění železničního muzea dle usnesení vlády ČR č. 1147/2000 ze dne 15. 11. 2000;

zamezení přetížení území automobilovou dopravou, preference pěší dopravy; snížení negativních vlivů na životní prostředí; návaznost nově zakládaných ploch zeleně na stávající plochy, jmenovitě na park u Muzea hl. m. Prahy, na Vrchlického sady a svahy Vítkova; zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou a podél železniční trati.

Zároveň definuje úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci jako řešit komplexně dotvoření celoměstského centra; navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a vazbám na okolí; navrhnout způsob využití území v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy s cílem maximálně redukovat dopravu generovanou v centrální oblasti města; prověřit výhledové řešení žst. Masarykovo nádraží.

Řešené území zároveň spadá pod **Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)** s kumulací institucí celoměstského a celostátního významu, pracovních příležitostí a intenzivního zatížení turistickým ruchem společně s výrazným dopravním zatížením. Častý střet požadavků na udržitelný život obyvatel centra s požadavky na památkovou ochranu městské struktury, parků a zahrad i jednotlivých staveb. Tato oblast má opět stanovené podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

Snížení tlaku na využití území Památkové rezervace v hlavním městě Praze rozšířením stávajícího celoměstského centra; preference rozvoje Smíchova, Karlína a Holešovic; zachování stávajícího rozsahu ploch pro státní a městskou správu a zamezení jejich rozrůstání na úkor jiných městotvorných funkcí, zejména bydlení; zmenšení disproporce mezi počtem pracovních příležitostí a počtem trvalých obyvatel centra; respektování podmínek památkové

ochrany v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a v navazujících památkových zónách; zachování veřejných parkových ploch a členění zástavby pomocí zeleně při respektování historického vývoje v území; redukce automobilové dopravy při řešení dopravy v klidu, zejména pro nově navrhovanou zástavbu, h) upřednostnění obsluhy území veřejnou a nemotorovou dopravou.

Mezi úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci patří navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a specifickým podmínkám oblasti; ověřit podmínky pro omezení vjezdu individuální dopravy do centrální části města, zejména Památkové rezervace v hlavním městě Praze.

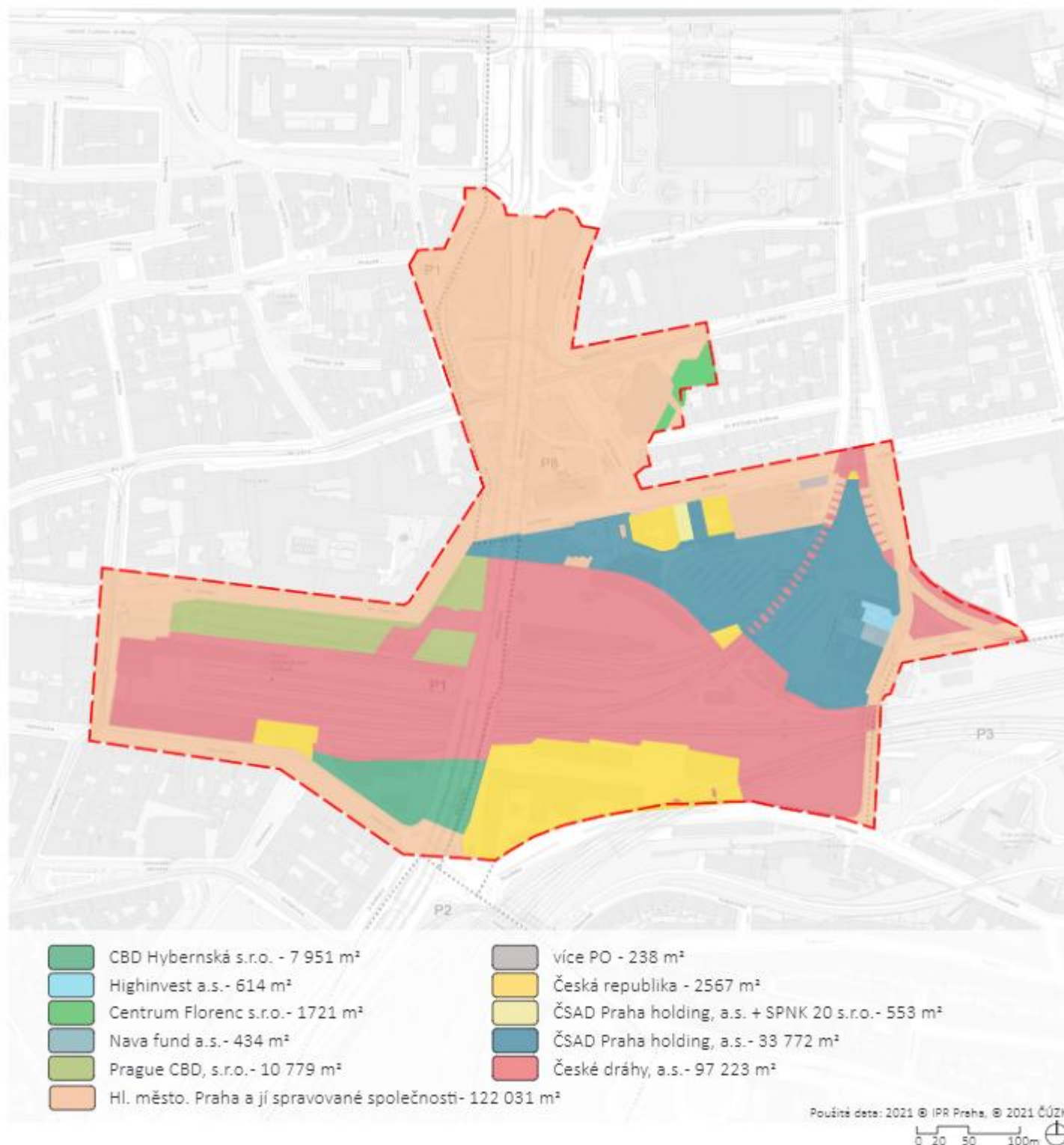
VLASTNICKÉ VZTAHY

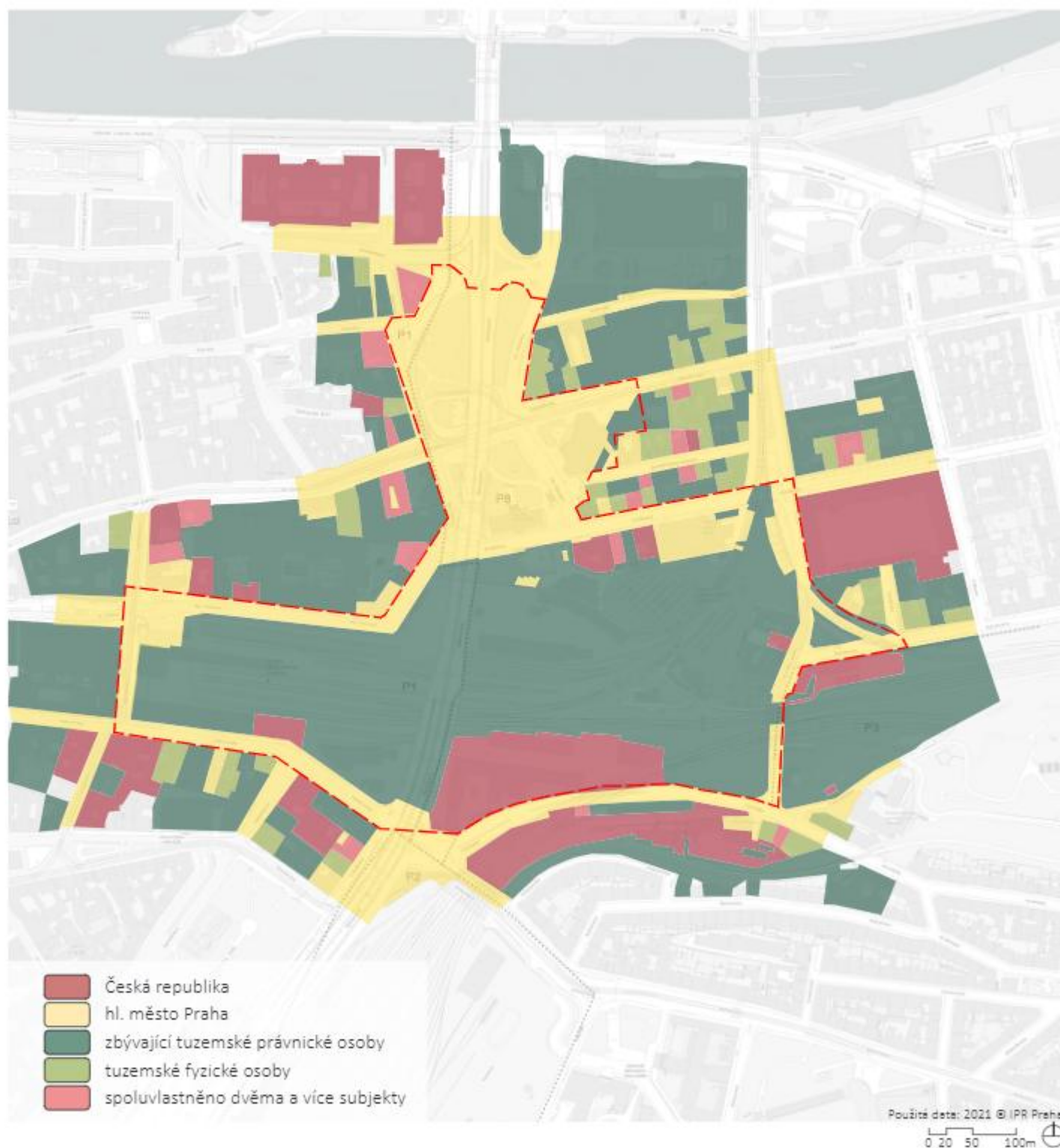
Většinovými vlastníky řešeného území jsou společnosti ČSAD Praha holding, a. s., České dráhy, a. s. (včetně dceřiné společnosti Masaryk Station Development, a. s. jejímž předmětem podnikání je developerský rozvoj lokality Praha Masarykovo nádraží) a hlavní město

Praha včetně jím ovládaných subjektů (Dopravní podnik hlavního města Prahy), které je většinovým vlastníkem stávajících veřejných prostranství.

Mezi další významné vlastníky pozemků v těchto zónách patří Česká republika – Národní technické muzeum,

pošta v ulici Hybernská a zázemí ÚAN Florenc, Prague CBD, s .r. o., CBD Hybernská, a. s., dále Highinvest, a. s., Nava fund, a. s. a další právnické osoby.





Způsob funkčního využití řešeného území je dle platného územního plánu hl. m. Prahy převážně smíšené městského jádra - SMJ, v kombinaci s plochami dopravní infrastruktury (železniční doprava - DZ, komunikační síť - Sx, plochy a zařízení veřejné dopravy - DH a DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství) v kombinaci s plochami všeobecně smíšenými - SV (v lokalitě zamýšleného Muzea železnic a elektrotechniky v kombinaci s plochou občanské vybavenosti - kultura), plochami parků - ZP, plochou zeleně městské a krajinné - ZMK a izolační zeleně - IZ. Lokálně se v území nachází plocha občanského vybavení - kultura v kombinaci s parkovým předprostorem v návaznosti na Národní muzeum a plocha občanské vybavenosti - ostatní - Masarykovo nádraží.

Probíhající změny

Požizované změny si kladou za cíl postupnou transformaci řešeného území a integraci části Masarykova nádraží do budoucí nové městské struktury; dalším cílem je vytvoření komunikačního propojení Nového Města s Karlínem.

(1) Transformace SV části Masarykova nádraží Z3791

Upravený stav ÚP - smíšené městského jádra s kódem míry využití území S / SMJ-S/- KPP = 2,6 KZ=0,05, veřejně prospěšná stavba /VPS/- 34 DZ 1- Praha 1 - přestavba kolejiště Masarykova nádraží; 34 DZ 8 - Praha 8 - přestavba kolejiště Masarykova nádraží

(2) Pořizovaná změna - Postupná transformace řešeného území a integrace části Masarykova nádraží do budoucí nové městské struktury; komunikační propojení Nového Města s Karlínem Z2910

Upravený stav ÚP - smíšené městského jádra /SMJ/

(3) Pořizovaná změna funkčního využití ploch, PRAHA FLORENC Z3790

Upravený stav ÚP - smíšené městského

jádra s kódem míry využití území S / SMJ-S/

(4) Pořizovaná změna - Postupná transformace řešeného území a integrace části Masarykova nádraží do budoucí nové městské struktury; komunikační propojení Nového Města s Karlínem Z2911

Upravený stav ÚP - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ smíšené městského jádra s kódem míry využití území I /SMJ/ všeobecně smíšené /SV/ urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/ tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/

(5) Dostavba kompaktního bloku na nároží ulic Sokolovská - Ke Štvanici - Z3807

Původní stav - smíšené městského jádra s kódem míry využití K /SMJ-K/, záplavová území (ve smyslu zákona č.

254/2001 Sb.), hranice území se zákazem výškových staveb. Upravený stav ÚP - smíšené městského jádra s kódem míry využití S /SMJ-S/- KPP- 5, KZ- 005

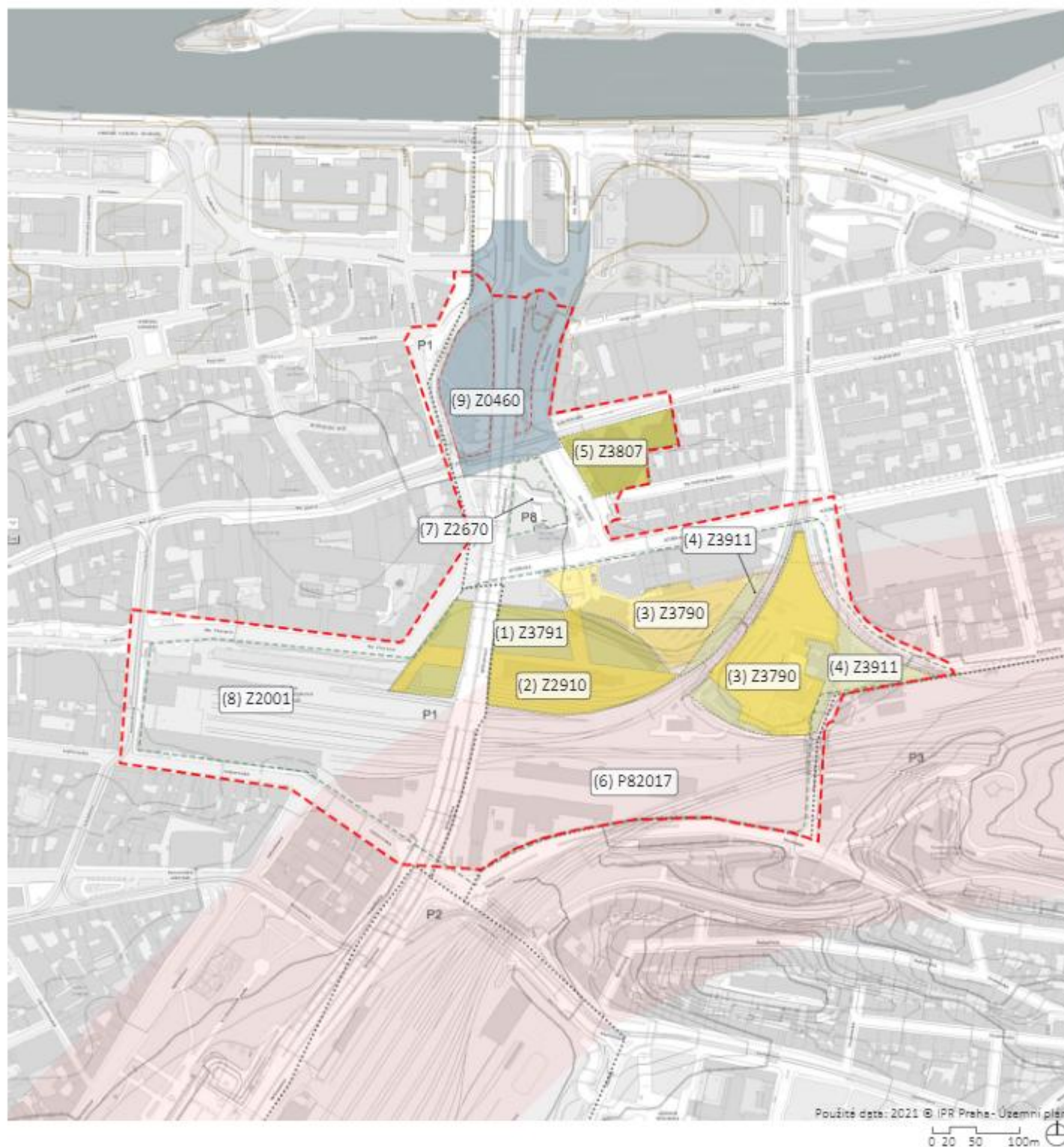
(6) Vymezení koridoru územní rezervy pro tzv. Nové spojení II (železniční tunely pod centrem města) Pořizovaná změna - schváleno zadání 2019 P8/2017

Mapa změn dále znázorňuje již schválené a zapracované změny pro potřeby rozvoje území (7 a 8), zamítnuté změny - využití nekvalitní zeleně k zástavbě (9) pokus o změnu v rámci Těšnova - izolační zeleň - IZ, parky a parkově upravené plochy - PP, zařízení a plochy pro hromadnou dopravu na plochy smíšené obchodu a služeb - SVO - neschváleno 2019.

Dále znázorňuje změny přerušené: (10) Změna funkčního využití ploch, galerie pro Slovanskou epopej - požadavek na změnu na



ostatní dopravně významné komunikace /S4/; plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R- plovoucí zn. /DH/; sběrné komunikace městského významu /S2/; smíšené městského jádra /SMJ/; urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/- přerušeno 2018



METROPOLITNÍ PLÁN

Řešené území spadá pod dvě lokality a to 050 / Karlínské nábřeží a 064 / Masarykovo nádraží

050 / Karlínské nábřeží Z (03)/O [S]

Rozloha v rámci řešeného území přibližně 9 ha.

Jedná se o stabilizovanou obytnou lokalitu se strukturou hybridní. Cílem navržených regulativů je zachování prostorového uspořádání, dokoňování prostoru kolem Těšnova doplněním občanské vybavenosti, doplnění technické infrastruktury.

Individuální regulativy

- 123/050/2174 Park před Muzeem hl. m. Prahy- místní park
- Záplavová území - využití území je omezeno záplavovým územím určeno k ochraně pro Q2002
- Odkanalizování území 730/-/3 Kmenová stoka B, kanalizace jednotná gravitační, přeložka — návrh
- Zásobování elektrickou energií — návrh (760/-/51 Kabelový tunel Karlín, 760/050/1010 Transformační stanice Karlín 110/22 kV)
- 770/-/7 Kolektor Rohanský ostrov — návrh
- 800/050/2042 - Plocha rezervovaná pro veřejnou vybavenost, pro využití: občanská vybavenost (přípustné umísťovat zejména budovy a jiné stavby veřejné vybavenosti stanoveného druhu včetně souvisejících staveb, veřejných prostranství a související technické a dopravní infrastruktury. Další budovy a jiné stavby lze umístit za podmínky, že neomezují využití plochy pro konkrétní veřejnou vybavenost. V plochách komerční vybavenosti je přípustné umísťovat budovy a jiné stavby občanské vybavenosti.)

64 / Masarykovo nádraží Z (03)/O [T]

Rozloha 19 ha

Metropolitní plán stanovuje cílový charakter území jako lokalitu obytnou se strukturou hybridní, která dotvoří rozhraní mezi lokalitou Nové Město a Karlín, dotvoří síť veřejných prostranství, vytvoří nové náměstí u Muzea hlavního města Prahy a u Masarykova nádraží a vytvoří pěší propojení mezi ulicemi Opletalova a Na Florenci.

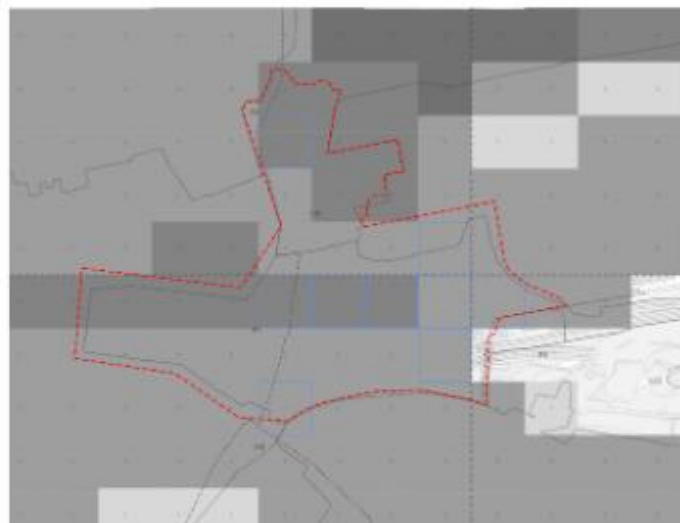
Individuální regulativy

- Hierarchie uličních prostranství - v okolí 100 metrů od bodu vymezit náměstí o minimální rozloze 2500 m² (223/064/1009, 223/064/1016)
- Transformační a rozvojové plochy doplňující stávající struktury musí splňovat koeficient zastavění stavebního bloku při velikosti do 6000m²: 90%; od 6000 do 12000m²: interpolací a od 12000m² : 50% (411/064/2161, 411/064/2162, 411/064/2380 a 411/064/2381)
- Železniční doprava — úprava železniční tratě — návrh (630/-/15, 630/-/16, 630/064/1047) a územní rezerva (630/-/2 Železniční trať Nové spojení II a 630/064/1007 Železniční stanice/zastávka Praha-Florenc)
- Bezmotorová doprava 640/-/37 Propojení přes Masarykovo nádraží — návrh

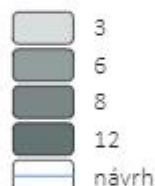
- Index stabilizované části = 0.35, index návrhový 1.89

Článek 43 textové části metropolitního plánu definuje hybridní strukturu

(1) Hybridní strukturou je urbánní struktura kompaktních a rozvolněných bloků, případně solitérů výrazně kombinující různé využití rozložené zpravidla v různých podlažích nad sebou (vertikálně). Struktura umožňuje současné i budoucí technické inovace. Je strukturou pro klíčové části města budoucnosti.



.Plochy výškové regulace (stav)



.Výřez z Metropolitního plánu - koordinční výkres

(2) V lokalitě hybridní struktury jsou stanoveny tyto zásady prostorového uspořádání:

- a) stavební čára je uzavřená nebo otevřená, výjimečně volná,
- b) nestavební část mezi stavební a uliční čarou je veřejně přístupná,
- c) stavební blok je v prvním nadzemním podlaží zpravidla zcela zastavěn a propojen pasážemi a na střeších jsou zpravidla zahrady,
- d) výškové uspořádání je různorodé a je zpravidla doplněno druhou úrovní hladiny věží.



ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

V rámci zkoumané lokality je situována celá řada záměrů v různém stádiu rozpracovanosti, tj. od ideového záměru po již probíhající realizaci.

01 Polyfunkční objekt Masaryk Centre Prague

CBD, Penta Real Estate - vydáno stavební povolení

Polyfunkční objekt s důrazem na kancelářské prostory, maloobchodní provoz a bydlení z dílny architektonického ateliéru Zaha Hadid Architects. Nabídne až 100 000 m² nových kancelářských ploch, obchodů, restaurací a kaváren. Celý záměr se snaží maximálně respektovat historii území a stávající zástavbu a zároveň vytvořit mimořádné architektonické dílo, které se stane nedílnou součástí moderní podoby města Prahy.

Plánované dokončení 2023 – 2025.

V rámci projektu budou realizovány navazující veřejná prostranství

- Nové náměstí u Masarykova nádraží – menší náměstí o šířce 65 metrů v místech stávajícího parkoviště bude řešeno s důrazem na pěší pohyb, městskou zeď a přímý vstup do prostoru nástupiště.

- Revitalizovaná ulice Na Florenci – rozšíření na 25 metrů umožní vytvoření až 10 m širokých chodníků navazujících na živý parter. Parkování bude omezeno na zásobování a obsluhu obchodů v přízemí. Ulici po obou stranách doprovodí stromořadí.

- Park nad kolejištěm nádraží nabídne veřejný prostor se zastoupením vegetačních prvků pro plynulý provoz (propojení ulice na Florenci s Hyberskou ulicí) i relaxaci (klidová místa s výhledem na Vltavu). Viz „Přestřežení kolejiště Masarykova nádraží“.

- Revitalizace východní části Hyberské ulice při křižovatce U Bulhara. (<https://www.masaryckaspojuje.cz/>, data poskytnutá MČ P8 - Koncepce veřejných prostranství - Jakub Cigler architekti, a.s., 2020, Atelir Promika - zDUR a DSP, 2020)



02 Rekonstrukce Havlíčkovy ulice v předprostoru Masarykova nádraží

Hlavní město Praha - Pracovní studie IPR 2019

Záměr vytvořit před Masarykovým nádražím klidovou pěší zónu, a tedy zlepšit území pro pěší při zachování tramvajové dopravy. Záměr počítá se sjednocením povrchů. (data MČ P8 – Předprostor Masarykova nádraží – Havlíčkova ulice IPR Praha 2019)

03 Modernizace ŽS Masarykovo nádraží

Správa železnic, Penta – v realizaci

Komplexní modernizace železniční stanice včetně rozšíření stávajícího počtu nástupních hran ze 7 na 9, úprava pro možnost zvýšení rychlosti a sjednocení zábrzdě vzdálenosti na 1000 m.

„Denně zde využije vlakové spojení více než 36 tisíc cestujících, kteří zpravidla dojíždějí do Prahy za prací nebo vzděláním“. Po realizaci plánovaného spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno se počet cestujících významně navýší. (<https://www.masaryckaspojuje.cz/>)

Součástí je i přestřežení kolejiště Masarykova nádraží – příprava DUR. Nové zastřešení kolejiště vytvoří

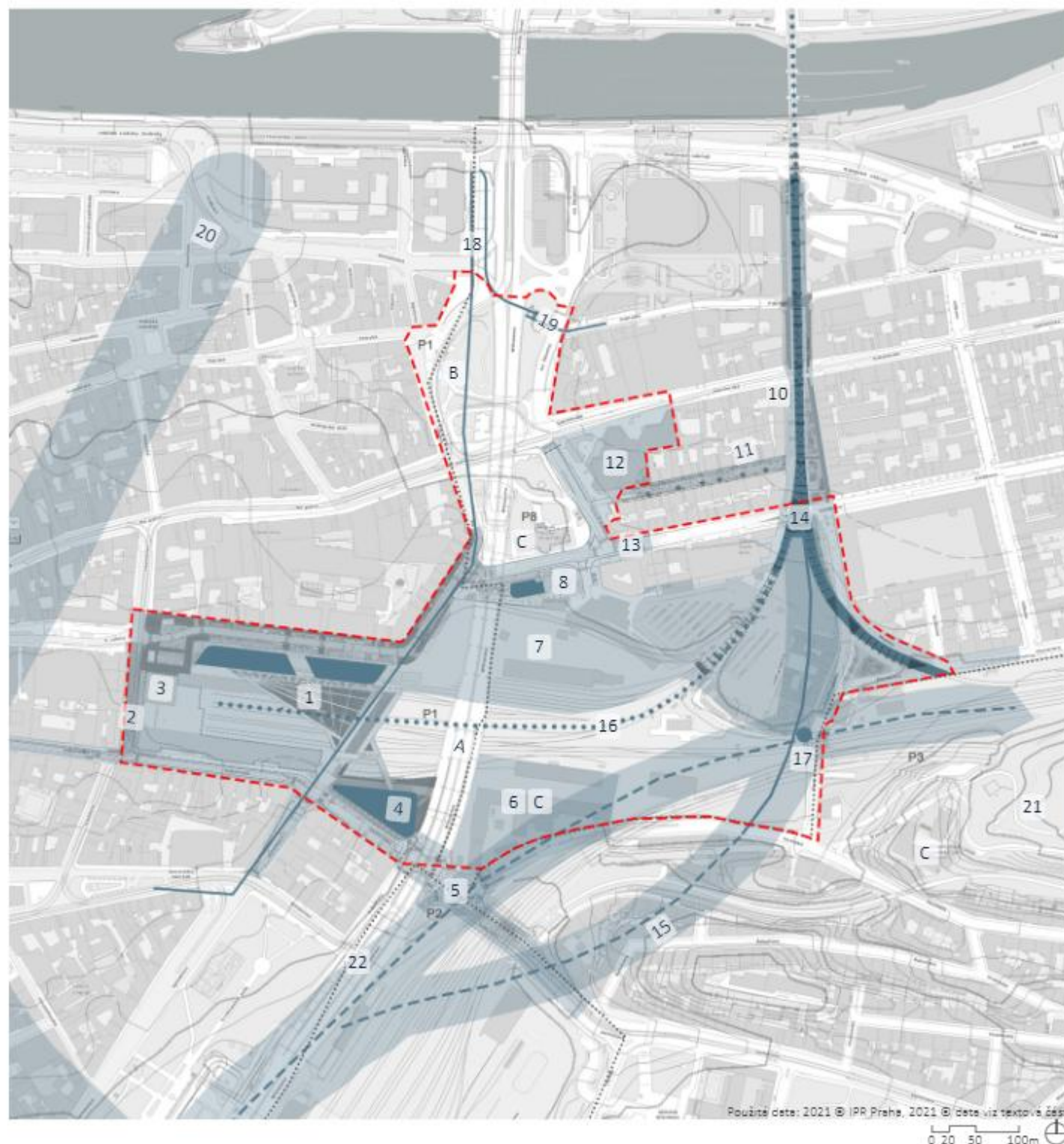
klidovou zónu v centru města zelenou oázu a zároveň propojí území Florence s Hyberskou ulicí a tedy i Masarykovo nádraží s Hlavním nádražím). (<https://www.spravazeleznic.cz/>)

04 Hotel Hyberská

CBD Hyberská - vydáno stavební povolení

Díky dostavbě bloku Hotelu Hyberská (ateliér SCHINDLER SEKO ARCHITEKTI)

získá Hyberská ulice zřetelné vymezení a nové obchodní a restaurační aktivity. Návrh kladě důraz na zlepšení komfortu pro pěší ve směru západ – východ pod magistrálou (směrem k plánovanému železničnímu muzeu). (<https://www.masaryckaspojuje.cz/>)



05 Rekonstrukce Hybernské ulice a křižovatky Bulhar

Hlavní město Praha – studie 2020

Do ulice bude nově přímý sestup z platformy nad kolejištěm. Ulici v blízkosti navrženého objektu Hotel Hybernská doplní stromořadí. V křižovatce U Bulhara dojde k doplnění bezmotorových vazeb – snaha o zajištění bezpečného průjezdu na kole po celoměstské páteřní cyklotrase A25 a doplnění přechodů pro chodce. (Data MČ P8 – Koordinační dopravní studie IPR Praha 2020)

06 Muzeum železnice a elektrotechniky NTM

NTM- studie

Nové muzeum ve kterém budou nově a moderně prezentovány interaktivní formou železniční a elektrotechnické sbírky NTM. Více viz kapitola Kultura.

07 Developerský rozvoj lokality Praha Masarykovo nádraží

Masaryk Station Development, a.s.

Rehabilitace brownfieldu mezi



autobusovým nádražím a ulicí Na Florenci do podoby plnohodnotné městské zástavby v přímé vazbě na širší historické jádro. Většinovými vlastníky jsou ČSAD a Masaryk Station Development, a.s. (majoritním vlastníkem je skupina Penta Investments). Ti na základě smlouvy o spolupráci stanovily limitní parametry zástavby koordinující představy obou vlastníků. (Data MČ P8)

08 Objekt Florenc GATE

ČSAD Praha holding, a.s. - vydáno SP, v realizaci
(Data MČ P8)

09 Ústřední autobusové nádraží Florenc

ČSAD Praha holding a.s. – studie 2019

Modernizace ÚAN Florenc za účelem zvýšit komfort jeho uživatelů a zkvalitnit přidružený veřejný prostor. Záměrem je vytvořit polyfunkční využití a integrovat ho do urbánních struktur navazujícího města. (Podkladová studie ÚAN Praha Florenc, 2019 Jakub Cigler architekti, a.s.)

10 Revitalizace veřejných prostranství v návaznosti na Negrelliho viadukt

Hlavní město Praha - příprava DÚR

Snaha o aktivaci prostorů pod oblouky a to včetně obnovy veřejných prostranství v jejich návaznosti (park u ul. Malého, prostor zastávky u křižovatky Křižíkova x Prvního pluku, prostor ulice Prvního pluku a propojení k řece). (CCEA MOBA 2020)

11 Rekonstrukce ulice Za Poříčskou bránou

Hlavní město Praha – DUR/DSP 2019

Snaha o propojení ulice Za Poříčskou bránou do ulice Ke Štvanici.



12 Nový objekt nad Billa Florenc - studie

DPP- příprava DUR

Včetně rekonstrukce stropní desky stanice metra Florenc. (data MČ P 8)

13 Rekonstrukce křižovatky Křížíkova - Ke Štvanici

Hlavní město Praha - příprava studie – zastavená projektová příprava

Nově bude plocha navržena v souběhu s rekonstrukcí stropní desky metra Florenc (2022–2026, modrý obrys) křižovatka bude vyprojektována znovu (TSK hl. m. Prahy, a. s.). Předkládaná podoba je vyjmuta z koncepčního zadání IPR Praha, kde definuje hlavní principy návrhu. (Koncepční zadání pro rekonstrukci veřejného prostranství v prostoru stanice metra Florenc IPR Praha 2020)

14 Rekonstrukce křižovatky Křížíkova - Prvního pluku

Hlavní město Praha - studie

Záměr zlepšit pěší a cyklistickou průchodnost územím v souladu s intenzivní autobusovou dopravou. Varianty řešení křižovatky jsou v současnosti diskutovány, předložená varianta bez světelné signalizace je variantou preferovanou IPR Praha.

15 Železniční trať Nové spojení II.

Správa železnic – Idea

16 Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Z/505/DZ

ZÚR – dlouhodobý záměr

17 Železniční stanice Praha Florenc

Správa železnic – Idea

(Územní plán hl. m. Prahy)

18 Propojení Kolektorů Hlávkův most a centrum I.

Kolektory Praha a.s. – studie 2017

Studie řeší propojení stávajícího provozovaného Kolektoru Centrum 1 a v současnosti budovaného Kolektoru Hlávkův most. Propojením obou staveb dojde k rozšíření uceleného systému hlubinných kolektorů (tzv. 2. kategorie) do rozsáhlé oblasti od I.P.Pavlova až po Holešovice. (data MČ P8)

19 Kabelový tunel Karlín směr Hlávkův most

DPS 2016

V návaznosti:

20 Rezerva metra D

21 Obnova parku Vítkova - Hlavní město Praha - horní část (ÚR) a spodní část (studie)

22 Bulhar - centrum NADĚJE - Hlavní m. Praha- studie

Doprovodné ideové studie:

A Magistrála - connecting people - Hlavní město Praha- idea

B Muzeum archeologie - Národní muzeum- idea

C Kulturní míle- Hlavní město Praha – idea - Muzeum hl. m. Prahy – v rekonstrukci

Textové zdroje

- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zur/pravni_stav_k_29.5.2019_aktualizaci_c3.pdf
- [online]. [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/zur/graficka_cast_zur.pdf
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.masaryckaspojuje.cz/>
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <http://geoportalpraha.cz>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/>
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <http://www.muzeumprahy.cz/>
- [online]. [cit. 2021-02-04]. Dostupné z: <http://www.vhu.cz/muzea/zakladni-informace-o-am-zizkov/>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/muzeum/sbirkova-oddeleni/zeleznicni-muzeum/projekt-zeleznicniho-muzea-ntm-na-masarykove-nadrazi>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://divadloponec.cz/>
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <http://sokolkarlin.cz/>
- [online]. [cit. 2021-01-17]. Dostupné z: <https://www.praha8.cz/>
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/>
- [online]. [cit. 2021-01-17]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.depot.bike/>
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/>
- [online]. [cit. 2021-01-17]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/podnikani/dobre_veдет/strategicky_plan.html
- [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: www.spravazeleznice.cz/
- [online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://cceamoba.cz/>

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy. In: . 2019.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. 2019.

IPR Praha. Data MČ P8: Předprostor Masarykova nádraží – Havlíčkova ulice. 2019.

IPR Praha. : Koordinační dopravní studie. 2020. MČ P8

IPR Praha. : Koncepční zadání pro rekonstrukci veřejného prostranství v prostoru stanice metra Florenc. 2020.

IPR Praha. : Pražské stavební předpisy. 2014.

METODICKÝ POKYN k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. 2002.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy

Centrum dopravního výzkumu. : GENEREL BEZMOTOROVÉ DOPRAVY PRAHY 8. 2015.

Culek Martin. Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny. 2015.

Vladislav Dudák. Prahou po Vltavě. 2011.

MIROSLAV MALKOVSKÝ. Tektogeneze platformního pokryvu Českého masívu. 1979.

Obrazové zdroje

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy. In: . 2019.

KO-KA s.r.o. Kabelový tunel Karlín, směr Hlávkův most, úsek J34. 2016.

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: www.geoportalpraha.cz

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.oldmapsonline.org/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.oldmapsonline.org/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>

[online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/akce/muzeum-hlavniho-mesta-prahy-edukace-karel-iv>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A14CE185B67611DF820F00166F1163D4>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://Data.newslab.cz>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://nadeje.cz/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/masarykovo-nadrazi-prodej-ceske-drahy-rekonstrukce.A170627_110820_eko-doprava_pas

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/>

[online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.starapraha.cz/pohlednice-praha-hybernska-ulice.php>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://pamatky.praha.eu/jnp/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Krenovka>

[online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <http://www.vhu.cz/muzea/zakladni-informace-o-am-zizkov/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.tcp-as.cz/spravovane-nemovitosti/hudebni-divadlo-karlin>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://prazska.drbna.cz/zpravy/spolecnost/2827-urad-vybral-noveho-najemce-dvora-karlinsky-kasaren.html>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/>

[online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.metro.cz/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <http://webgis.nature.cz/mapomat/>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/extranet>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

[online]. [cit. 2021-25-03]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>

[online]. [cit. 2021-21-01]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam>

[online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/domaci/praha-uzavre-dohodu-s-pentou-podoba-vystavby-u-masarykova-nadrazi-se-zmeni-1369354>

