

Z MĚSTA K ŘECE, K MĚSTU

Umělecké centrum Holešovice

Diplomová práce

Vedoucí práce
prof. Ing. arch. Hana Seho a Ing. arch. Jiří Poláček

Oponet Ing.arch. Tomáš Richtr



LS 2022-2023
Fakulta architektury
ČVUT v Praze

Autor Kseniia Nikitina

Obsah

1. Zadání

2. Analytická část

- 2.1 Historie území
- 2.2 Mapy Holešovic
- 2.3 Holešovický meandr
- 2.4 Analýza pražských mostů
- 2.5 Zaniklé budovy
- 2.6 Ulice Holešovic
- 2.7 Areály v Holešovicích
- 2.8 Mezníky Holešovic
- 2.9 Kulturní centra
- 2.10 Analytické mapy
- 2.11 Současná situace
- 2.12 Záměry v území a rozvoj
- 2.13 Prověření variant mostů
- 2.14 Analýza existujících projektů
- 2.15 Prověření variant tramvaji

3. Návrhová část

4. Dokladová část

1. Zadání

Zadáním bylo prozkoumat potenciál pozemků na nábřeží Holešovic mezi ulicemi Komunardů a Na Maninách. Provéřit pozici možného mostu, navrhnout přiměřenou funkci pozemků, uspořádat základní urbanistické vztahy a vypracovat návrh budovy.

Zájmové území mostu se nachází v Nárazníkové zóně statku světového dědictví „Historické centrum Prahy“ a v Ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m.

V současné době místo má charakter jakési městské periferie.



ANALITICKÁ ČÁST

2.1 Historie

Jméno Holešovice připomíná oblast holou, chudou. Taková byla krajina holešovického meandru Vltavy až do 1. poloviny 19. století. Ležely tu dvě převážně rybařské obce: na jižní straně ves Bubny u strategického brodu přes Vltavu, na severní straně ves Holešovice (zmiňovaná r. 1228)

Mezi Holešovickými a Bubny se táhly pastviny a pole, protať několika cestami, které se staly základem dnešních ulic Dukelských hrdinů a Bubenské. Od západu přicházela do Buben přes Letnou silnice se stromořadím dnešní ulice Milady Horákové.

Starosvětský život obou vesnic trval asi do 1. poloviny 19. století. V r. 1837 měly Holešovice 96 domů a 830 obyvatel, Bubny 36 domů a 291 obyvatel. První vlašťovkou nové průmyslové éry bylo zřízení Dormitzerovy kartonky v r. 1823. Po r. 1846 přetáhla území trať Pražsko-drážďanské dráhy s monumentálním viaduktem, ale vlaky zde ještě dlouho nestavěly. Zásadní význam pro rozvoj Holešovic-Buben mělo otevření řetězového mostu Císaře Františka Josefa I. pod Letnou v r. 1868, přivedení tratí Buštěhradské dráhy přes Stromovku a její napojení na stávající trať do Drážďan ve stejném roce a vybudování rozlehlého nákladového nádraží v l. 1869-73. Tím byly splněny základní podmínky pro průmyslový rozvoj: dopravní obslužnost (možnost dovozu uhlí), blízkost vody a volné stavební plochy. V r. 1882 bylo v Holešovicko-Bubnech už 32 různých továren. Zákonem ze dne 18.11.1884 byly Holešovice-Bubny připojeny ku Praze jako jení VII. část, měly přes 11 000 obyvatel. Vzhledem k excentrické poloze nové čtvrti s atamním „divokým“ poměřům se žertem hovořilo o „pražské Bosně“ s narážkou na balkánské území nedávno obsazené Rakouskem-Uherskem. V r. 1884 byl rovněž přijat definitivní regulační plán, který počítal s pravouhloú sítí ulic a dvěma náměstími.

Do 80. a 90. let 19. století spadá období mohutného průmyslového rozvoje a modernizace Holešovic - Buben . Byla vybudována řada podniků celopražského významu: nová plynárna (1888), jatky (1895), První pražský měšťanský pivovar (1897) , elektrárna (1900) . V r . 1895 byla dokončena moderní kanalizace , v r . 1900 veřejné lázně . Zlepšovala se i doprava: v r . 1894 byl otevřen přístav a r . 1896 dokončili silnici pod Letnou, která spojila novou čtvrt' s Malou Stranou. Koňská tramvaj , která zajížděla do Holešovic - Buben od r . 1884 byla do r . 1898 elektrifikována. Ohromný význam pro budoucnost čtvrti měl vznik Výstaviště v Královské oboře (1891). Rozvíjel se i společenský a kulturní život. Zejména v 80. letech 19. století vznikla v Holešovickách a Bubnech řada spolků a v r. 1902 dostaly Holešovice stálou divadelní scénu - dřevěné divadlo Uranie přenesené z Výstaviště. Modernizace čtvrti pokračovala i počátkem 20. století. Od r. 1906 byla postupně vystavěna dnešní nábřeží Kapitána Jaroše a Bubensk Holešovice - Bubny spojily s vnitřní Prahou nové mosty Čechův (1905-08) a Hlávkův (1908-11), proběhla regulace v okolí ostrova Štvanice a byly zde vystavěny plavební komory (1908-13) a elektrárna (1912-14). Zásadní důležitost pro spojení Prahy se světem měla modernizace holešovického přístavu (1906-10) . Současně se stavěly školy, sokolovna (1905-06) atd . Na Letné se usídlily sportovní kluby a pravidel se tu konaly všesokolské slety. V r. 1914 se Holešovice - Bubny dočkaly I reprezentativního kostela sv. Antonína . Na počátku I. světové války stoupl počet domů na 1046 a počet obyvatel asi na 44 000 . Meziválečné dvacetiletí první republiky bylo dalším šťastným obdobím v dějinách Holešovic - Buben. Největší změnu představovalo přeložení koryta Vltavy a s ním spojená výstavba dalších dvou mostů : Libeňského a Trojského (Barikádníků) v l. 1923-28 , při kterém zanikla neregulovaná záplavová oblast Manin . Pokračovalo zastavování posledních volných pozemků v holešovickém meandru a zároveň vytlačování průmyslových podniků z 19. století v oblasti západně od Bubenské ulice. Na místě doslouživších továren byl postaven Veletržní palác (1925-28 a také budova Elektrických podniků (1927-35). Při stavbě Dělnické úrazové pojišťovny (1926-29) a Elektrických podniků zanikl bez zbytku starý Bubny, takže jedinou upomínkou na ně - kromě kostela sv. Klimenta - zůstával historický pivovar. Na místě dalších průmyslových závodů v oblasti Letné vznikly činžovní domy. Jedny z nejdůležitějších funkcionalistických staveb z 30. let najdeme v ulici Milady Horákové. Od r. 1920 ožívalo dvakrát do roka Výstaviště a s ním celá čtvrt' Pražskými vzorkovými veletrhy. Kromě toho se na Výstavišti a I ve Veletržním paláci a na přilehlém Novém výstavišti konaly desítky dalších výstav, které přitahovaly statisíce návštěvníků . Vzrůstal význam holešovického přístavu, zejména obchodu s Hamburkem. Letná pulzovala sportovním životem, na Štvanici byl postaven zimní stadion (1931) . Jakoby stranou moderního světa zůstávala stále oblast starých Holešovic (Zátor) , která si zachovala v podstatě maloměstský až vesnický charakter . Období utěšeného rozvoje , kdy spolu víceméně v míru a spolupráci žili občané české , německé a židovské národnosti , ukončila II . světová válka . Židovští občané byli z bubenského nádraží postupně odvezeni do vyhlazovacích táborů a v r . 1945 museli odejít místní Němci . Během Pražského povstání se v oblasti odehrávaly tuhé boje s nacisty , zejména na Trojském mostě , přejmenovaném pak na most Barikádníků . Vývoj Holešovic - Buben po r . 1945 byl rozporuplný . V r . 1951 se Pražské vzorkové veletrhy konaly naposledy . Předzvěstí dalšího neblahého vývoje bylo zboření části starých Holešovic a výstavba betonárky na vltavském břehu koncem 50. let . Celá malebná čtvrt' pak byla rozmetána koncem 70. let při stavbě nádraží Praha - Holešovice a dalších dopravních staveb . Zbylý prostor bývalých Zátor není dosud nijak urbanisticky vyřešen . Další ránu pro Holešovice - Bubny (od r . 1960 úředně již jen „ Holešovice „) bylo vedení dálnice přes Hlávkův most , které si vyžádalo v 50. a 60. letech 20. století byly Holešovice - Bubny obohaceny o hod rozsáhlé demolice a přineslo zhoršení životního prostředí . notné stavby . Uvedme například Bruselský pavilon na Výstavišti , restauraci Expo 58 na Letné , zajímavé činžovní domy na Ortenově náměstí nebo Parkhotel v ulici Dukelských hrdinů . Citelnou ztrátu naopak znamenalo zboření historického bubenského pivovaru v r . 1959. Pochmur nou epizodu představovala krátká existence Stalinova pomníku na Letné (1955-62) . Po r . 1989 prošly Holešovice téměř bleskovým procesem deindustrializace (již v 80. letech byly zrušeny jatky) . Průmyslové podniky zanikly buď proto , že byly zastaralé a představovaly ekologickou zátěž , nebo proto , že se novým majitelům vyplatilo výrobu zrušit a objekty využít jiným způsobem nebo nahradit kancelářskými budovami . Po povodni z r . 2002 utichl i provoz v holešovickém přístavu a průmyslová éra Holešovic definitivně skončila . Přesto zůstává industriální období dosud výrazně zapsáno do tváře východní části Holešovic . Alespoň některé průmyslové objekty slouží po přestavbě ke kancelářským nebo kulturním účelům.



3 Poloha Buben a Holešovic na císařských otiscích map Stabilního katastru z roku 1840

2. 2 Mapy Holešovic



4. České království 1764-1767 I vojenské mapování list č 107



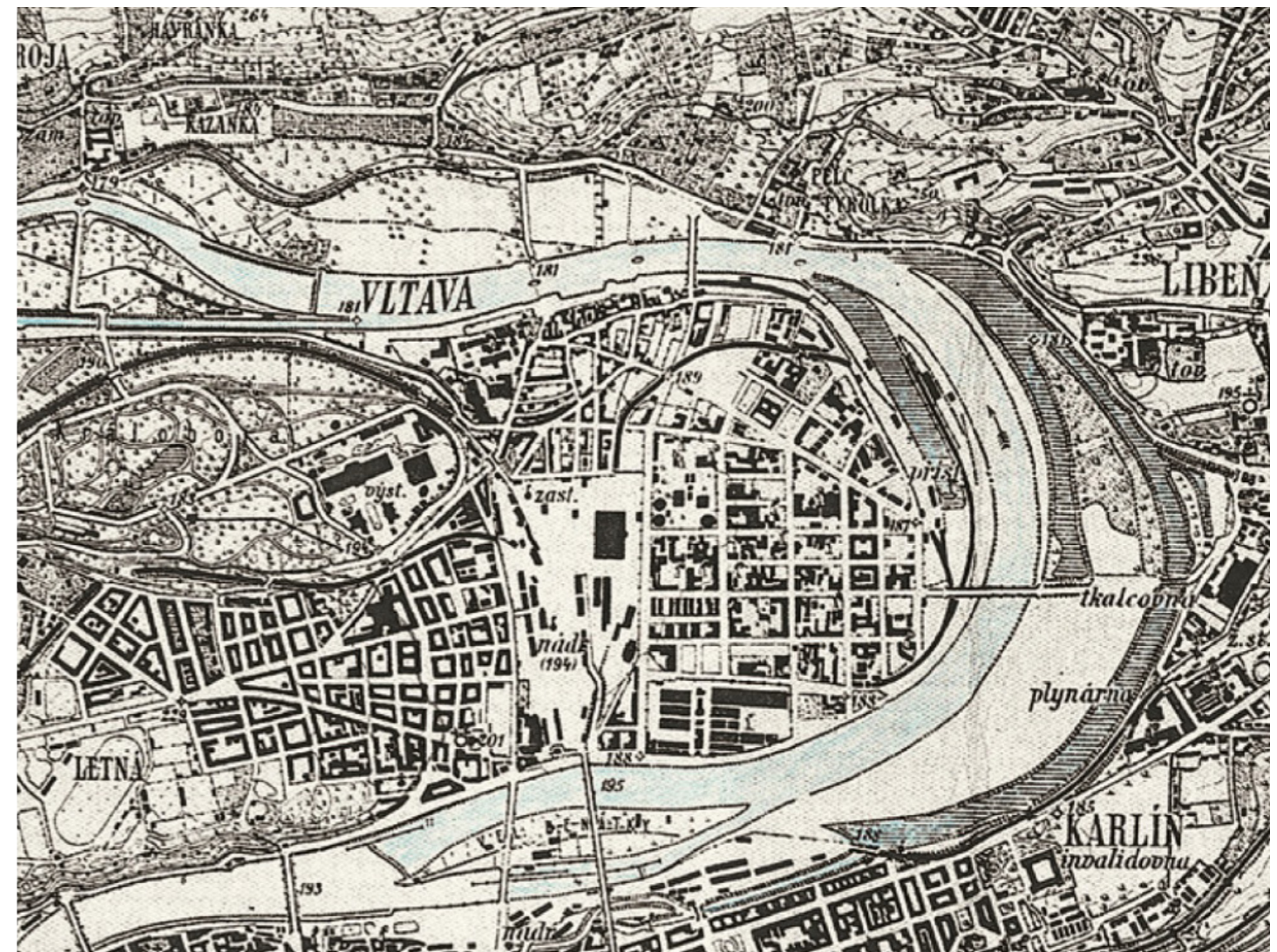
7. pohledový plán 1923



5. České království 1764-1767 I vojenské mapování list č 107



6. III. vojenské mapování - 1 75 000, mapový list 3953



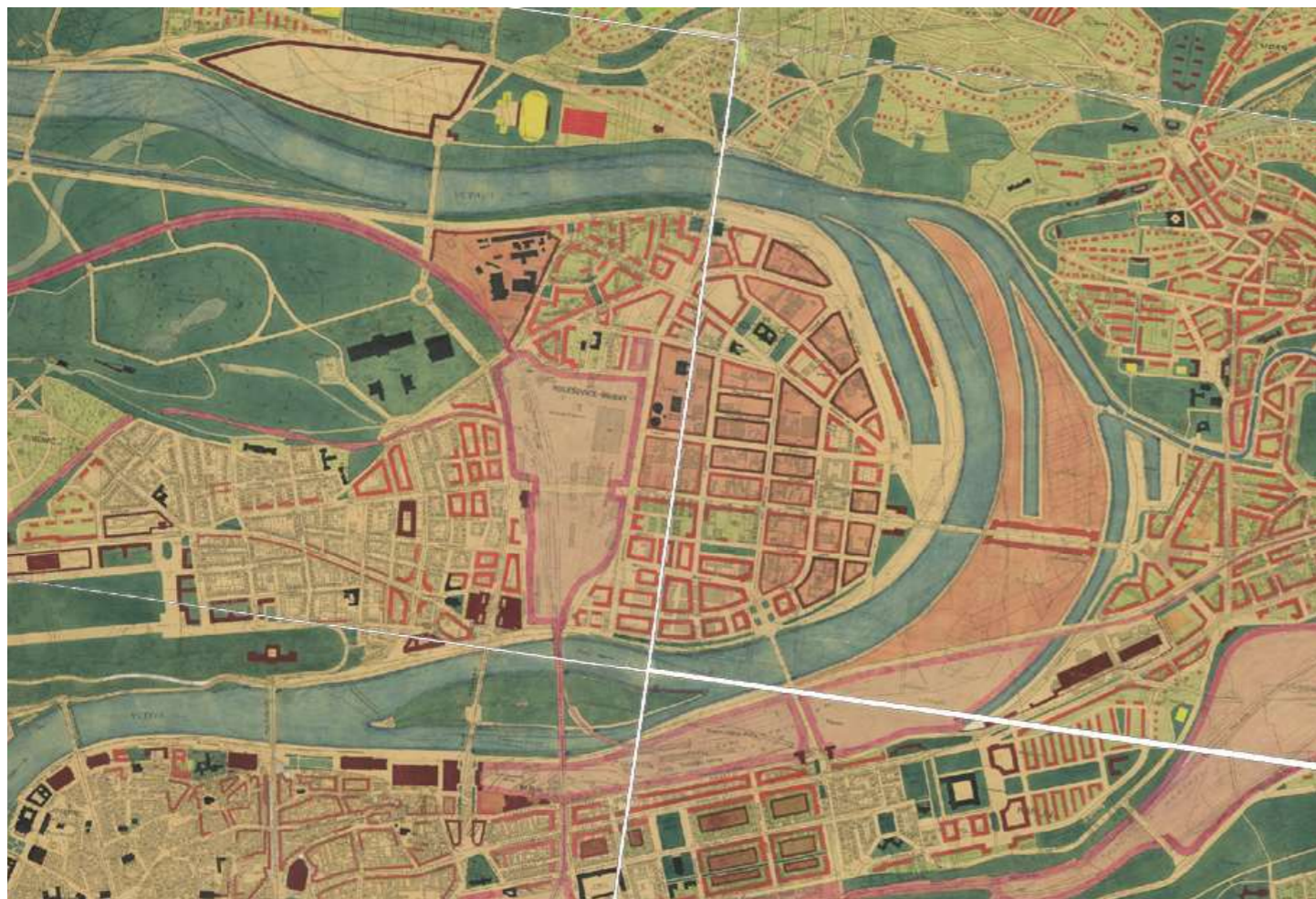
8. topografická mapa 1923



9. Regulační plan 1924



11. Regulační plan 1930 - Schéma



10. Regulační plan 1930



12. Velká Praha 1939

2.3 Holešovický meandr



13.

Část dnešních Holešovic - Buben východně od ulice Dukelských hrdinů bývala až do poloviny 19. století oblastí poli a pastvin. Prohánění do na pastvu dodnes připomíná název ulice U Průhonů. Během industrializace této oblasti začaly po obvodu „poloostrova“ vznikat větší továrny, zatímco menší továrničky „ve vnitrozemí“ vyrůstaly vedle sebe podél tradičních cest na hloubkových pozemcích, původních pluzinách byla orientovaných severojižně. Když v 80. letech 19. století vznikaly první regulační plány, tato starší zástavba byla respektována.

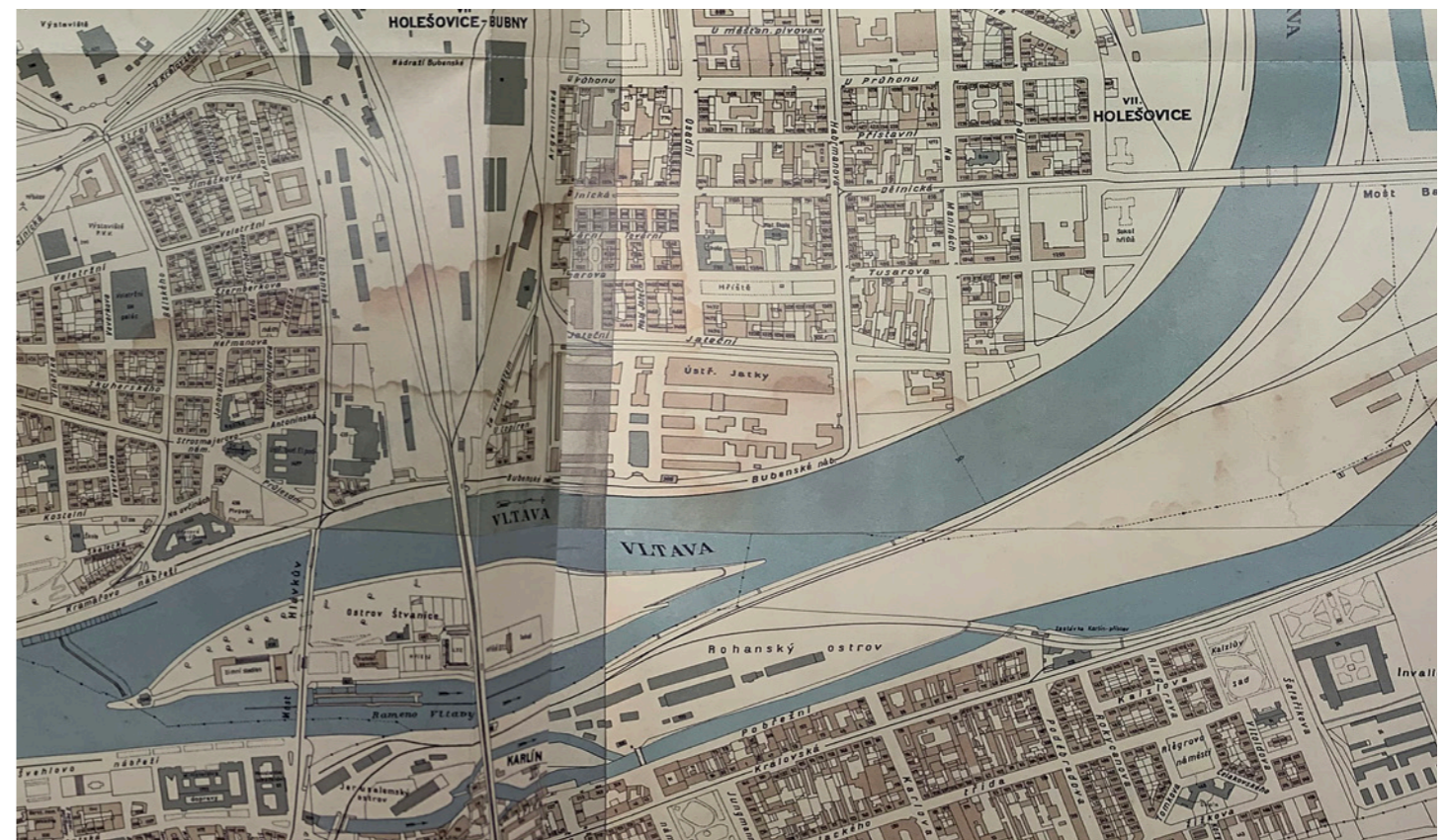


14. císařský otisk 1842 a současný stav

15. mapa 1908



16. mapa 1938



Přeložení koryta Vltavy

Regulační práce probíhaly v oblasti Manin ve dvacátých letech 20 století podle projektu Eduard Schwarzer. Důvodem úpravy byla reguace zaplavového, zdravotně závadného území a přestavba holešovického přístavu. Mimořádně rozsáhlou stavbu, která změnila tvář Vltavy délce 4 km od Negrelliho viaduktu až po vyústění holešovického přístavu, provedlo vl. 1923-28 sdružení podnikatelů čtyř pražských firem: Ing. Bořkovec, Kress a s., Zdeněk Krull a Ing. Vlček a brněnské podnikatelství bratří Redlichů. Byl vyhlouben zcela nový 200 m široký hlavní tok Vltavy blíže k Holešovicím, který zkrátil plavební dráhu lodí o 1100m. Celá oblast zaplavovaného území Manin se změnila v jasně ohraničený Libeňský ostrov a dvě ramena řeky. Východní konec Štvanice dostal nový tvar, vznikly nové nábrežní zdi na holešovické straně. V rámci úprav byly postaveny dva nové mosty - Trojský a Libeňský, upravena část libeňského přístavu na loděnici a prodloužena karlínská kanalizační šybká pod novým řečištěm. Během prací bylo přesunuto více než 2,7 milionu krychlových metrů zemín. Nové řečiště bylo slavnostně otevřeno 20. 12. 1926.

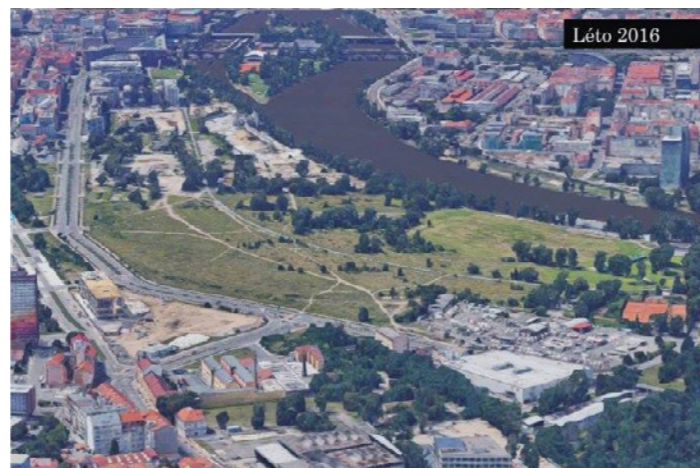
17.



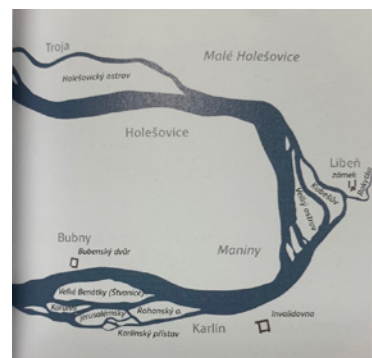
19.



18.



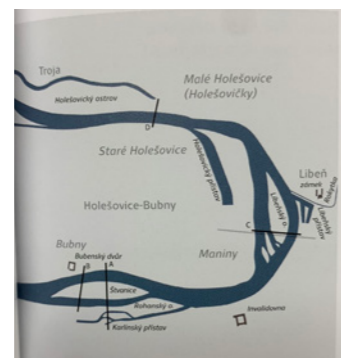
20.



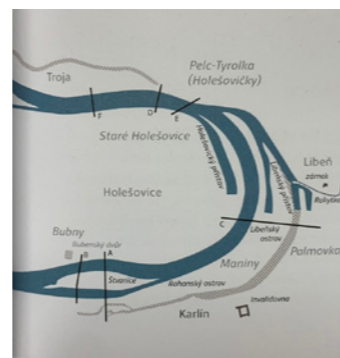
21.

Situace holešovického meandru, libeňských ostrovů a ostrovů kolem Velkých Benátek (Štvanice) v polovině 9. století, v roce 94 a v současnosti.

- A - Negrelliho viadukt
- B - Hlávkuův most
- C - Libeňský most - dřevěný (plná čára) - betonový - tečkovaná
- D - most Barikádníků (původně Trojský)
- E - Holešovický železniční most (most pod Bulovkou)
- F - Trojský most



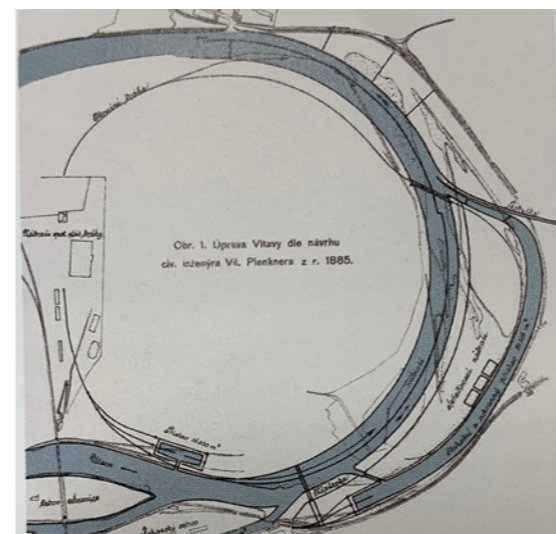
22.



23.

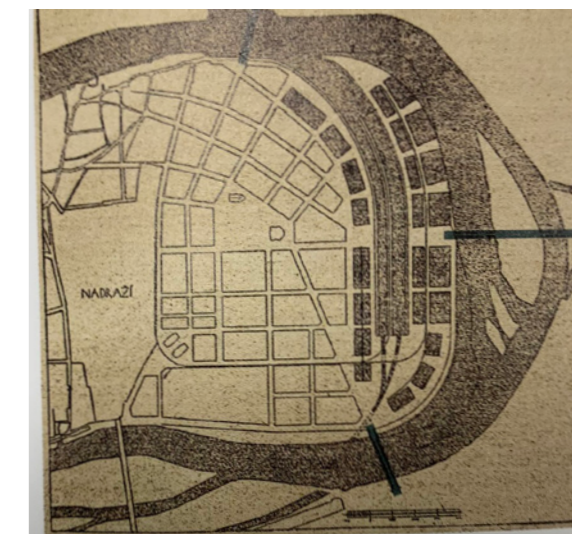
Vize z minulosti

Na nerealizovanou studii ing. Viléma Plenknera (1885) později navázaly záměry na zřízení holešovické okružní dráhy či nádraží na Libeňském ostrově.



24.

Schéma původního regulačního plánu Holešovic z 80 let 19. stol. se zvýrazněnými trassami tří navrhovaných mostů.



25.

Pohled z mostu směrem k Holešovicím. Janákovým záměrem bylo, aby zástavba vytvořila vstupní bránu mostu i čtvrti.



26.



„...Úsek je bodem panoramatických rozhledů na celé části města, volá po architektoickém formování“ - Pavel Janak v časopise Styl 1931-932, s. 134)

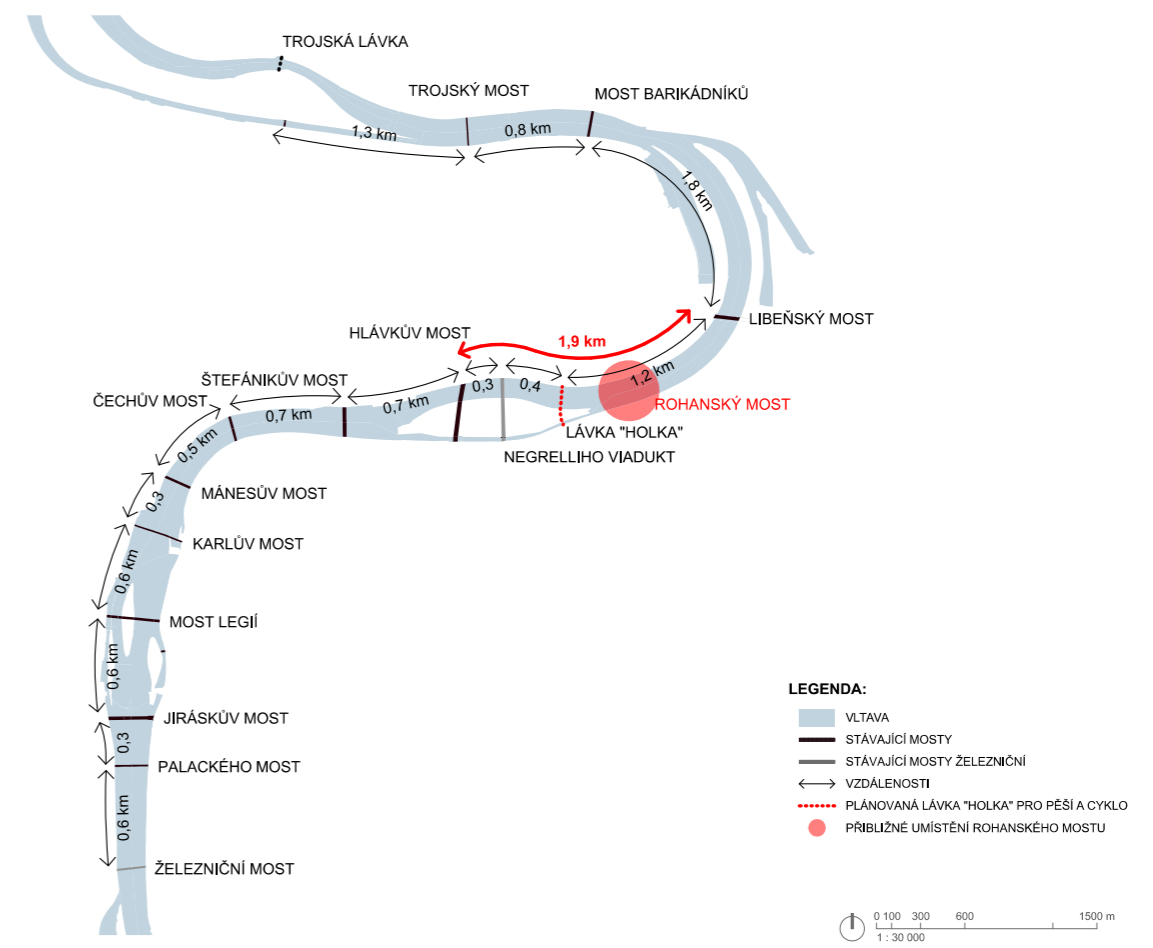
27.

2.4 Anlýza pražských mostů

V Praze se klene přes Vltavu celkem 19 mostů a další překonávají část říčního toku. Všechny až na jeden, Vyšehradský železniční, jsou obloukové a tvoří tak neodmyslitelné panorama Prahy.



28.



29.

Významné mosty

Jiráskův (1929 až 1933)

30.



Most Legií

32.



Karlův most.

31.



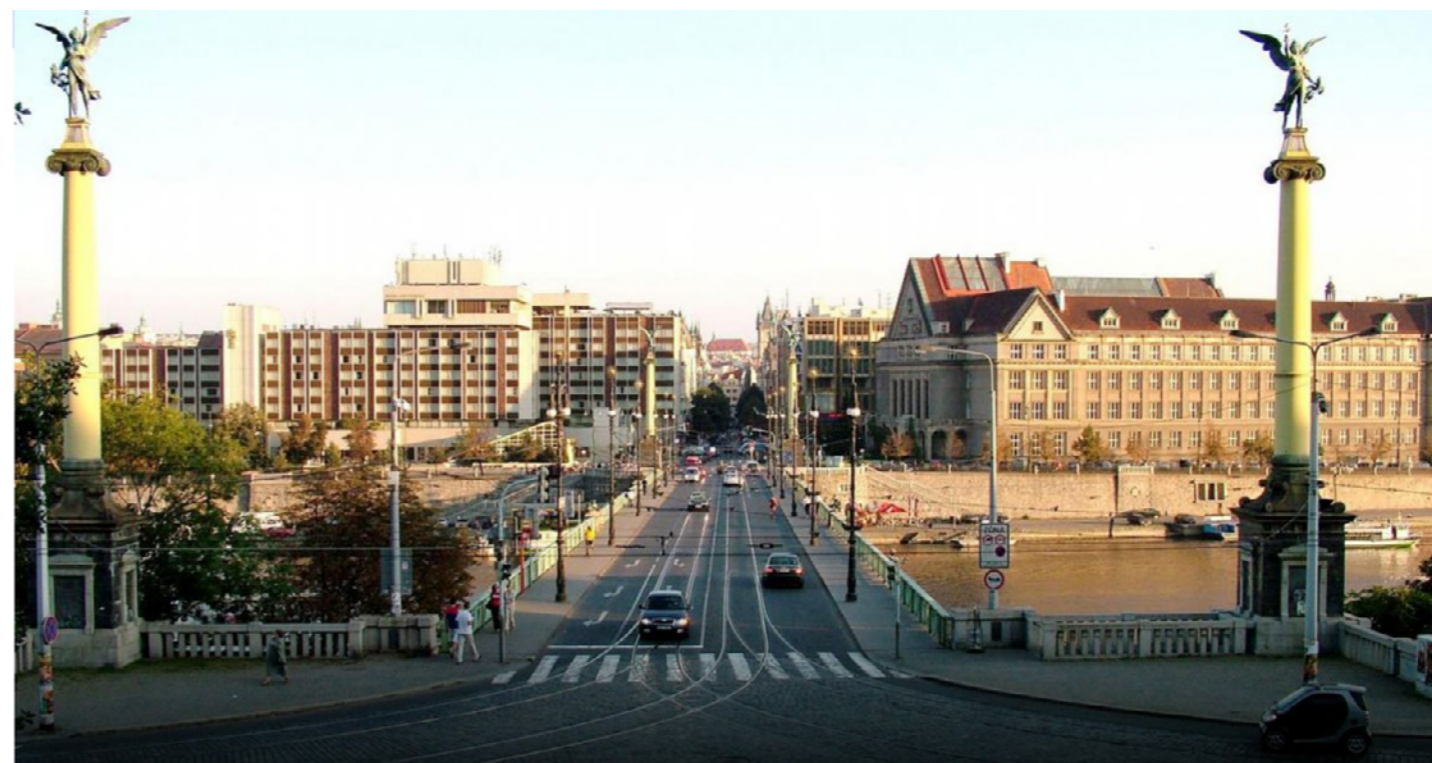
Mánesův

33.



Čechův most

34.



Jediný obloukový ocelový most v Praze postavili v l. 1905-08. Má tři pole o nestejném rozpětí, směrem k letné stoupé o 2% a pod jeho „rozkročenými“ pilíři vede kanalizační stoka. Most měl být součástí osy Václavské náměstí - nový bulvár přes Staré Město - Pařížská třída, která by pokračovala průkopem Letné do Holešovic a Bubenče. Na návrhu mostu se podíleli Ing. Jiří Soukup, Václav Trča, František Mend a architekt Jan Koula. Inspirovali se pařížským mostem Pont Alexandre. Bohatá secesní výzdoba je dílem řady umělců, nejvýraznější jsou sloupy s postavami Viktorií od Antonína Poppa. Na letenské straně byly původně dva kavárenské pavilony, odstraněné při rekonstrukci předmost kvůli Stalinovu pomníku. Slavnostního položení závěrečného kamene se v dubnu 1907 účastnil císař František Josef I.

Štefánikův most



35.

První řetězový most Císaře Františka Josefa I. (nazývaný lidově Eliščin podle císařovy manželky a od r . 1919 Štefánikův) zde postavili v l. 1865-68. Byl z litiny a ve stylu tudorovské gotiky jej navrhli angličtí inženýři Rowland Mason Ordish a William Henry Le Feuvre . Konstrukci dodala strojírna Ruston a spol. v Libni . Slavnostní zakončení stavby se konalo 13. 5. 1868 za účasti císaře Františka Josefa I. V r . 1898 proběhla výměna řetězů za ocelová lana a po mostě začala jezdit tramvaj. Nosnost mostu nebyla dostatečná (např . v době Národopisné výstavy 1895 museli most podepřít dřevěnými bárkami), a proto byla r . 1936 vypsaná soutěž. V r . 1941 provoz na tehdejší Janáčkově mostě zastavili a vzniklo souběžné mostní provizorium , v r . 1946 starý most demontovali. Stavba nového železobetonového Štefánikova mostu začala r . 1949 , otevřen byl 29. 9. 1951 Již jako Švermův. Od r . 1997 nese opět jméno generála Milana Rastislava Štefáni

Stavba Mostu císaře Františka Josefa I. v Praze, který byl postaven v letech 1865–1868.



36.

Štefánikův most s dřevěnými čluny a panoramatem Holešovic-Buden, kolem 1930.



37.

Negrelliho viadukt



38.

Kamenný viadukt spojující dnešní Masarykovo nádraží a nádraží Praha - Bubny pochází z let 1846-49. Provoz na něm byl zahájen 1. 6. 1850, trať vede do Dráždan. Vyprojektovali jej inženýři Alois Negrelli 6. - 8. 4. 1851. Viadukt je 1110m dlouhý a měl původně 87 klenutých oblouků , z nichž některé byly později nahrazeny novou konstrukcí. Kamenné zábradlí bylo nahrazeno kovovým. Náklady na stavbu činily 1,5 milionu zlatých a pracovalo zde na 3 000 lidí . Dodavatelem by firmy bratři Kleinů a Vojtěcha Lanny. Zulové kvádry přivážely nákladní lodě ze schwarzenberského lomu nad obcí Technice, dnes zatopen Orlickou přehradou .

Pohled na Negrelliho viadukt v roce 1910, konkrétně na část vedoucí mezi ostrovem Štvanice a Holešovicemi. Stejný vzhled mu zůstal dodnes.



Hlávkův (1910 až 1911)

Hlávkův most nese od svého vzniku nepřetržitě jméno architekta a mecenáše Josefa Hlávky. Postaven byl ve dvou etapách: železná část Ha Novým Městem a Štvanicí v 1. 1908-10 a železobetonová mezi Štvanicí a Holešovickými - Bubny v 1. 1910-11. Projektanty mostu byli Ing. František Mencl a arch. Pavel Janák. Reliéfy nad ostrovními pilíři, tesané přímo do betonu, jsou dílem Bohumila Kafky a Ladislava Koranka. V cipech kleneb je umístěno 12 medallonů s portréty představitelů města, kteří se zasloužili o stavbu mostu. V I. 1958-62 byl most rozšířen a jeho železná část byla nahrazena betonovou.



40.



41.

Střet stoupců železných staveb se stoupcí staveb betonových skončil „politickým kompromisem“, a tak vznikl most z části železný a z části betonový.

V době stavby dřevěného provizoria by inženýři nedokázali postavit betonové oblouky o takovém rozpětí, které požadovaly zadané parametry.

V srpnu 1907 byl mostním odborem schválen železný návrh obloukového mostu.

Ale město se totiž na základě četných žádostí rozhodlo zvýšit nábřeží o jeden metr. Proto byl městem zadán k vypracování nový projekt, a to mostárnám Českomoravská a bratři Prášilů – tedy stoupcům „železa“, kteří na prosazení železných varianty měli samozřejmě ekonomický zájem a o jiné možnosti ani neuvažovali. Neoficiálně, ze své vlastní iniciativy betonovou konstrukci začal prosazovat pracovník mostního odboru Ing. František Mencl. Jeho návrh vypracovaný v lednu 1908 však vedoucí stavebního úřadu Ing. Jiří Soukup odmítl. Poté Mencl oslovil stavební znalce z C. k. vysokého učení technického v Praze prof. Alberta Velflíka a prof. Viléma Weigärtnera (ti bývali obvykle přizváni k posouzení každého projektu mostů v Praze); znalce návrh zaujal, ale jasné stanovisko nevyjádřili. Zájem si naopak Mencl získal u městské rady, přičemž jistě hrála svou roli i skutečnost, že betonový most by byl citelně levnější. A tak rada pro tuto chvíli alespoň prosadila, aby pilíře mezi Štvanicí a Karlínem, které se právě měly začít stavět, byly stavěny tak, aby vyhovovaly i mostu betonovému, pokud by se podařilo jej prosadit.

Stoupcí „železných lobby“ v čele se stavebním radou Soukupem se ale vzápětí mobilizovali a nastal ostrý argumentační střet. Přesto se městská rada v červnu 1908 rozhodla pro beton, s čímž souhlasil i vodopravní úřad.

Proti „betonu“ se postavili znalci Velflík a prof. Weigärtner a pod společným silným tlakem stoupců „železa“ nakonec městská rada své rozhodnutí ve prospěch „betonu“ po měsíci zrušila a přijala pro úsek „nádraží Těšnov – ostrov Štvanice“ nabídku mostáren na železnou obloukovou konstrukci. Ta se nakonec v letech 1908–1910 uskutečnila.

Libeňský most



42.

Regulace a přeložení říčního koryta mělo pro stavbu mostu ještě jednu „přidanou hodnotu“. Bylo jí velké množství kvalitního říčního štěrkopísku přímo pod mostem – hlavního materiálu pro betonovou konstrukci. Architektonického ztvárnění Menclovy mostní konstrukce se ujal významný architekt Pavel Janák (* 1882; † 1956). Janákova kubistická mostní realizace však byla v té době již poněkud archaická, neboť éra architektonického kubismu se rozvíjela od roku 1912 do doby těsně po konci první světové války. Mostní konstrukce je široká 21 metrů a dlouhá 370 metrů, spolu se zemní rampou na holešovicko-bubenské straně 780 metrů.

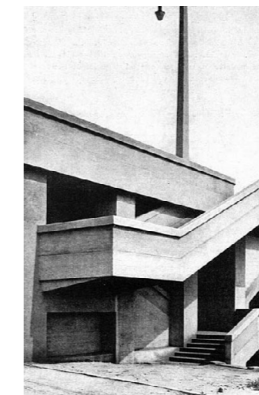
V letech 1928–1945 se jmenoval Libeňský most. v roce 1938 byl most pojmenován po právě zesnulém († 5. ledna 1938) politikovi a bývalém primátorovi hl. města Prahy (1919–1937). JUDr. Karel Baxa, most se v letech 1940–1945 opět jmenoval Libeňský. Po osvobození až do roku 1952 se opět jmenoval Baxův most, ale v roce 1952 byl přejmenován na Stalingradský most. Toto jméno mu zůstalo až do roku 1962, kdy se vrátil ke svému původnímu jménu Libeňský most.

Bohužel Libeňský most dodnes zůstává urbanisticky „nedotažený“, neboť na konci holešovicko-bubenském sice pokračuje přímo Dělnickou třídou, ale její logická přímá návaznost na Veletržní prostřednictvím mostu nebo tunelu nad/pod drážními pozemky nádraží v Bubnech nebyla nikdy realizována. Na straně libeňské není vyústění mostu také ideální a zamýšlené urbanistické řešení bylo zřejmě jednou pro vždy znemožněno výraznou změnou zázemí při stavbě trasy metra C a stanice Palmovka a následných stavbách.

Architekt Pavel Janák prosazoval (z řady hledisek logické) dotažení koncepce mostu tak, aby byla dosypána hráz mezi mostními oblouky holešovicko-bubenské a libeňské části tak, aby zde vzniklo jakési podlouhlé náměstí, obestavené pětipodlažními domy. „Libeňský most byl otevřen pro veřejnost 29. října 1928 k desátému výročí vzniku samostatného československého státu.



43.



44.



45.

2. 5 Zaniklé budovy

Bubenský pivovar



46. Nádvoří pivovaru těsně před zbořením. 1957.

Bubenský pivovar a okolí Pivovar býval součástí statku vsi Bubny, zmiňované již r. 1105. První spolehlivá zmínka o vaření piva je z r. 1649. Po zpusťování Švédy za třicetileté války nechal tehdejší majitel Maxmilián Valentin z Martinic rekonstruovat pivovar a zvelebit přilehlou zahradu, na které postavil letohrádek - grottu. V pivovarské zahradě nechyběl kulečník, v r. 1875 přistavěli taneční síň, ve které později působilo Dělnické divadlo. Václav Kejř bubenský pivovar v l. 1906-09 přestavěl, zmodernizoval a znovu zprovoznil. Největší rozkvět prožíval pivovar U Kejřů v posledních letech monarchie. V r. 1926 zde pivo přestali vařit, čepovalo se opět pivo dovážené a v r. 1928 objekt převzal stát. Pivovar se změnil ve skladiště, dílny a garáže. V r. 1959 byl pivovar spolu s několika přilehlými domy zbořen, a tím zanikly poslední zbytky starých Buben.

Areál pivovaru ze zaniklé Průjezdní ulice, v pozadí Dělnická úrazová pojistovna, kolem 1937.



47.

Kolonie Veselá Bída a Divadlo U Uranie



Takto se říkalo skupině čtyř dělnických činžovních domů (čp. 954, 955, 956 a 957-VII), táhnoucích se západně od divadla Uranie mezi ulicemi U Uranie a holešovickým přístavem. Na dobu svého vzniku na přelomu 19. a 20. století představovaly docela slušný standard. Podle názvu se dá soudit, že tu panovaly dobré sousedské vztahy mezi chudými obyvateli. Domy byly zbořeny v roce 1980.

Dřevěná secesní budova divadla Uranie od architekta Osvalda Polívky byla postavena v roce 1898 původně pro Výstavu architektury a inženýrství na Výstavišti. Po skončení výstavy zde divadlo působilo ještě tři roky a v roce 1902 bylo přeneseno do zahrady Prvního pražského měšťanského pivovaru, jehož ředitel K. Vendulák byl milovníkem umění a divadla. Za ředitelování Bedřicha Jeřábka byla uvedena v roce 1928 Frimlova opereta Rose Mary, která se dočkala úctyhodných 270 repríz. Za okupace zařadilo divadlo pod vedením Bohumila Perlíka do repertoáru národní klasickou tvorbu a hráli zde vynikající umělci jako Dana Medřická, František Filipovský, Rudolf Deyl mladší aj. Historie divadla skončila úmyslně založeným požárem 2.1.1946.

48. Skluzavka v zahradě divadla Uranie přenesená z Jubilejní výstavy 1908,



2.6 Ulice Holešovic

Ulice Na Maninách

Slovo Maniny je starého původu a připomíná, že se tu v písčítých nánosech neregulované Vltavy tvořila „mané“ (náhodně, neurčitě) liční ramena, která se stále měnila. Část holešovických Manin se po přeložení koryta Vltavy v l. 1923-28 stala součástí rozšířeného Rohanského ostrova na karlinské straně. Jméno ulice Na Maninách se oficiálně používá od r. 1888.



49.



50.

Ortenovo náměstí

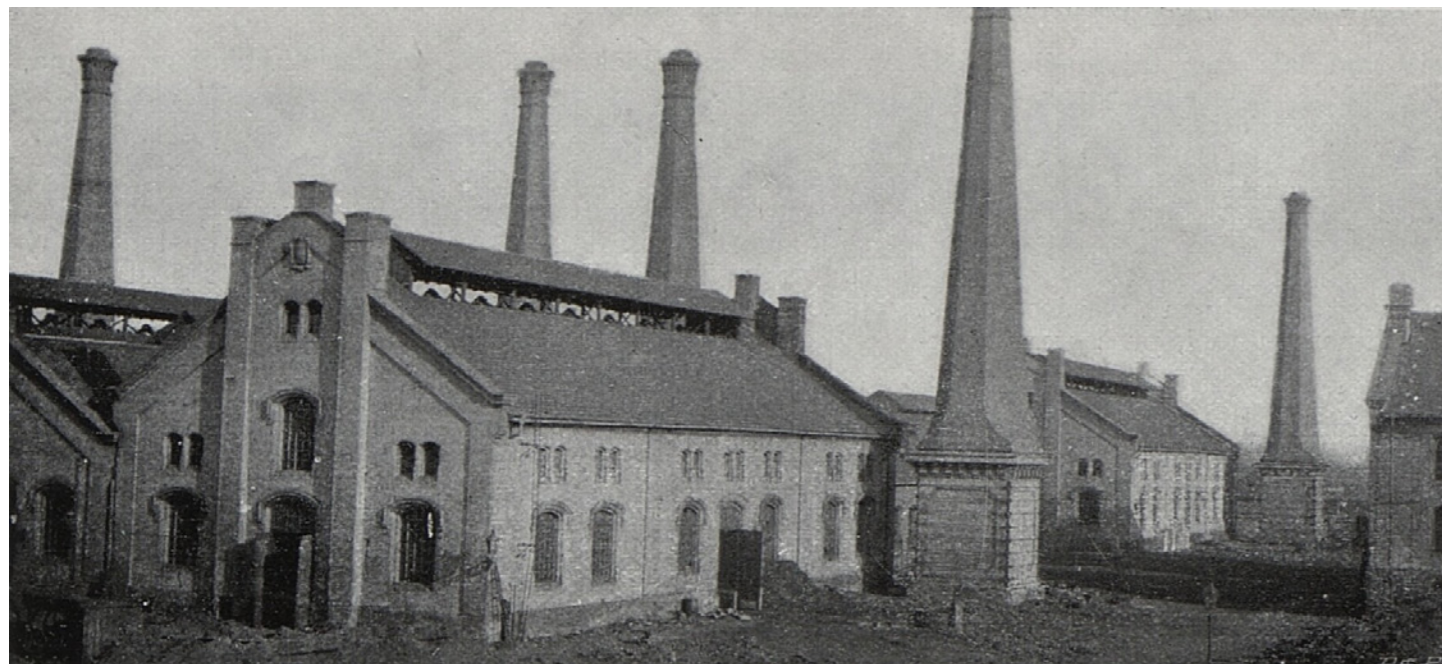
Základy dnešní podoby získalo náměstí ve 20. letech 20. stol po zbolení starých budov, výstavbě Masarykovy školy (1923-25, arch. Vratislav Lhota) a celkové úpravě. Původní název (od r. 1903) zněl U Uranie podle nedalekého stejnojmenného divadla. Od r. 1991 nese jméno Jiřího Ortena, českého básníka židovské Holešovické náměstí. V r. 1948 přejmenovali náměstí na Dimitrovovo. Zajímavou stavbou na náměstí, dnes zmizelou, bývala budova Legle malých čp. 1274 - VII, což byla instituce Cerveného kříže pro organizování mimoškolní činnosti dětí z chudých rodin, založená r. 1919 dr. Alicí Masatykovou.



51. Severovýchodní strana Ortenova Náměstí na pohlednici z 30. let 20. stol. V pozadí bývalá přádelna bavlny čp. 542-VII

2.7 Areály v Holešovicích

Plynárna



52.

Původní holešovická plynárna čp. 284-VII z roku 1874 stávala u trati Společnosti státní dráhy v místech, kde dnes odbočuje ulice Za Elektrárnou z ulice U Výstaviště. Odstavena byla v roce 1889. Nová plynárna čp. 320-VII pak byla postavena na pozemcích bývalé parní pily mezi dnešními ulicemi Argentinská, Plynárny, Osadní a U Průhonu. Provoz zahájila v říjnu 1888, s rostoucí potřebou svítiplynu byla postupně rozšiřována. Až do roku 1927 byla největší v českých zemích s roční produkcí 12 mil m³ plynu. V tomto roce pak byla dokončena moderní plynárna v Michli a holešovická byla odstavena z provozu. Dnes je na jejím místě hasičská stanice, hřiště a sociální byty z 30. let.

Ulice Plynární nese své jméno od roku 1888 právě podle zde zřízené plynárny. Velká část ulice, hlavně od Argentinské směrem na západ prošla velkou proměnou. Velká část domů padla za obět' výstavbě holešovického nádraží a také plošné demolicí v 70. letech 20. století. V ulici U Papírny se zachovala někdejší Emmrichova továrna na barevný papír čp. 314-VII.



53.



54.

Výstaviště Holešovice



55.

Areál slouží k pořádání různých událostí, výstav, koncertů a dalších kulturních a společenských akcí. K roku 2008 mělo výstaviště rozlohu 36 hektarů. Od roku 2018 prochází celý areál výstaviště velkou rekonstrukcí.



56.

2.8 Mezníky Holešovic

Dělnická úrazová pojišťovna



57.

Dělnická úrazová pojišťovna numentální budovu navrhl v klasicizujícím slohu arch. Jaroslav Rössler, postavena byla v l. 1926-29. Průčelí na nábřeží je zdobeno sochařskou azovou pojišťovnou dělnickou pro Čechy čp. 1000 - VII stojí v místech, kde bývala nejmenší část starých Buben- ulice Na Ovčínách. Me délníků od Josefa Mařatky: haviře, skláře, zedníka a kováře. Autorem plastik a pamětní desky na západním průčelí je Karel Pokorný. Voda je vyzdoben ve stylu art deco. Po r. 1945 sídlila v budově Plánovací komise (připravovala státní hospodářské plány).

Elektrické podniky



58. Stavba budovy Elektrických podniků, kolem 1933

Správní budova Elektrických podniků hl. m. Prahy čp. 1477 - VII patří k vrcholným dílům české funkcionalistické architektury. Postavili ji v 1927-35 podle projektu architektů Adolfa Benše a Jiřího Kříže na místě továrny na klobouky bratří Böhmů. V budově sídlily kromě kan. celá řada odborů elektrických drah a elektráren také účtárny, závodní a nemocenská pojišťovna Elektrických podniků, psychotechnická laboratoř, škola pro zřízence dopravní služby, výstavní místnosti a propagační prodejna elektrických spotřebičů, světelná poradna, sklady, opravná a cel. chovna elektroměrů a tiskárna. Nebylo opomenuto sociální zázemí: knihovna, rekreační místnosti, léčebné lázně a jídelna s plně elektrickou kuchyní. Budova byla jako první u nás plně klimatizována a vytápěna párou z holešovické elektrárny.



59.

V Bubenské ulici (čp. 416) hned naproti Bondyho železárně stávala na prostorném pozemku c.k. Dvorní továrna na klobouky a zboží plstěné. Zakladatel Bernard Böhm podnikal v tomto oboru již od roku 1848 ve Vídni. Pražská továrna byla projektem jeho tří synů (Heinricha, Sigmunda a Leopolda). Leopoldův syn pak založil v Novém Jičíně další továrnu, do které byla po roce 1920 převedena pražská výroba.



60.

Ústřední jatky a dobytčí trh čp . 306 - VII na dnešním Bubenském nábřeží byly otevřeny 1. 7. 1895. Budovy v novorenesančním slohu vystavěla smíchovská stavební společnost Aloise Elhenického. Hlavní vstup od nábřeží zdobí dvě plastiky mužů : vlevo alegorie Trhu na nádraží Bubny . vpravo alegorie Jatek . Na ose areálu byla postavena burza s hostincem a správní budova , zbytek plochy zabíraly chlévy , tržnice a porážka . Celku výškově dominovala vodárenská věž s hodinami . Od severu byly jatky napojeny železniční večkou na nádraží Bubny. Při modernizaci ve 20. letech 20. stol . vznikly novostavby etážové strojírny a chladírny (zařízení dodaly Skodovy závody a msná tržnice byla rozšířena o halu s železnou střešní konstrukcí , kterou provedla továrna CKD . Vznik nového moderního zařízení umožnilo pracování masa a velkoobchod s ním na jedno místo . Porážky a masné tržnice na některých předměstích však existovaly ještě dlouho. . Po vybudování maso-kombinátů v Cakovicích a Pisnicích přestaly jatky v r . 1983 sloužit svému účelu . Památkově chráněný areál je soustředěn z le využíván jako tržnice se sklady a obchody ,



61. Areál jatek z nadhledu od Argentinské ulice, v popředí jedna z drobných zahradkářských kolonií, kolem 1905



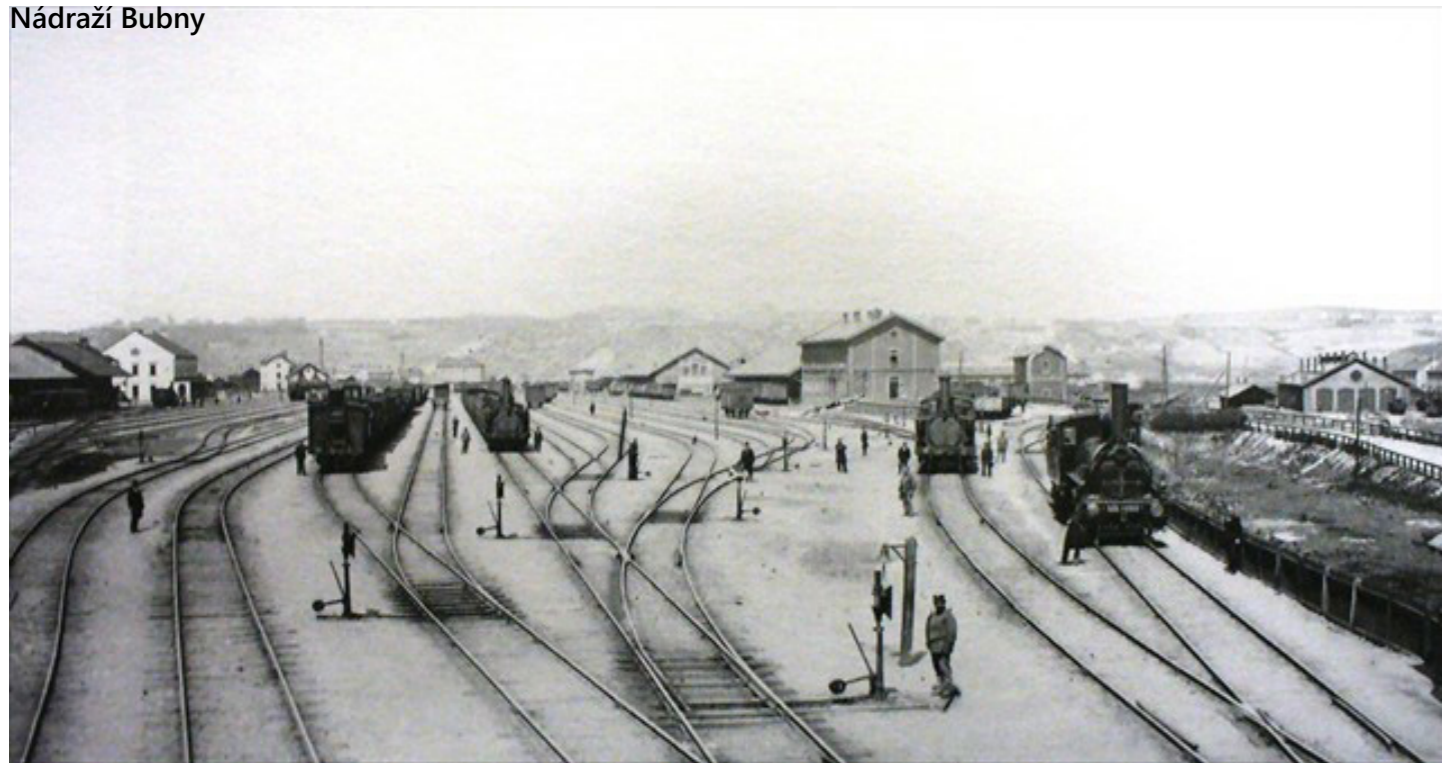
62.

Holešovický přístav vybuodovala firma Vojtěcha Lanny v l. 1892-95 a rozšířila jej v 1906-10. . Jednotný architektonický styl jim vtiskl František Antonín Sander. V rámci rozšíření a modernizace v areálu vznikly secesní budovy pro personál celní expozitury, pro přístavní dozorstvo, celsi V 1926-28 postavili na východní straně přístavního bazénu areál Veřejných skladišť podle projektu arch . Františka Bartoše , který navrhl te lezobetonový skelet budovy s vodotěsným suterénem a čtyřmi nadzemními podlažími. byla chladírna a mrazírna potravin. Nechyběla železniční vlečka . Dodnes z větší části funkční areál je od r . 2002 památkově chráněn. V r . 1929 přibyla přízemní ocelová hala a druhá administrativní budova, Období meziválečné republiky bylo obdobím rozkvětu přístavu , rychlodopravu zboží mezi Prahou a Hamburkem obstarávaly od r .1931 Po r . 1945 se dopravovaly hlavné sypké materiály, zejména uhlí . Při katastrofální povodni z r . 2002 byl přístav poničen a provoz nákladní lodní dopravy skončil.



63. Holešovický přístav po dostavbě obytného souboru Prague Marina

Nádraží Bubny



Nádraží v Bubnech od jihu, zcela vpravo dílny Společnosti státní dráhy. Foto Eckett-Müllern.

Nádraží Praha - Bubny Plestože přes území vsi Buben a Holešovic procházela železnice již od r. 1850 první zastávka byla až v Bubenči. Teprve v l. 1866-68 postavila Bustěhradská dráha (BEB) spojku z Dejvic přes Stromovku do Buben , kde se napojila na trať Společnosti státní dráhy (StEG). To umožnilo přiblížit dovoz uhlí a zboží Praze. Historická výpravní budova Buštěhradské dráhy (přestavěná v l. 1928-33) a její výtopyna se dodnes dochovaly. Za II . světové války nádraží Praha - Bubny smutně proslulo : odjížděly odtud transporty židovských občanů do internačního tábora v Terezíně. V 1868 přistoupila STEG ke stavbě nového nádraží. Na projektu se podíleli Theodor Hoffmann , Franz Wilhelm , Ing . Ruppert a Karl Schuman. V architektuře staveb se projevil francouzské prvky, protože StEG byla založena francouzským kapitálem. Výtopyny -Bubny , jak zněl oficiální název, skončil v 70. letech 20. století . Ještě v 80. letech sloužilo depo motorovým lokomotivám. Značná část kolejíště včetně zauhlovacího zařízení byla postupně sнесena. Jižní remiza byla poněkud sнесena sнесím části štítů a úpravou střechy a v r . 2011 zbořena.



64.

Dílny Bubny



65.

Železniční opravy v Bubnech byly dokončeny v r. 1873 a v provozu byly až do počátku r. 2013. V roce otevření se tu opravilo 3000 nákladních vozů a vyrobilo 150 vozů nových. Po r . 931 se opravovaly už jen vozy osobní, ke konci existence dílen zejména poštovní vozy a také historická vozidla Klubu historie kolejové dopravy. Největší nápor zažily dílny krátce po II . světové válce, kdy tu pracovalo až 1000 dělníků. Ustřední stavbou areálu je devítitraktová hala, dlouhá 160m a široká 65 m. Její obvodové stěny byly provedeny v kombinaci kamenného a cihlového zdiva, dřevěnou střechu s hřebenovými světlíky nesou litinové sloupy. Součástí areálu jsou dále vodárenská věž . Unikátně zachovaný areál dílen byl v r . 2004 prohlášen za kulturní památku , ale po nátlaku developerů byla památková ochrana v r. 2006 sňata. Cenná technická památka, která byt po konverzi ozdobou nové čtvrti, čeká na demolici.



66.

Další umělecké památky, které slouží jako veřejná vybavenost.



67.

Akciový motorový mlýn, U Uranie 14, Jankovcova 49, U parního mlýna 1, Na Maninách 56 čp. 1037/14, Nové Holešovice,
Skladiště mouky, Jankovcova čp.1576/49
Někdejší etážové garáže, Na Maninách 14, Tusarova 47, čp. 1040/VII
Továrna na vodoměry Adolfa R. Pleskota, Komunardů 3 a 5, Jateční 33
Továrna Franty Anýže, U průhonu, Přístavní 29, čp. 1079/VII
Továrna na rukavice bratří Fischerů, Tusarova 45, Na Maninách 5, čp. 1281/VII
Zemědělské muzeum, Kostelní 44, Muzejní 1, Letohradská 25, čp. 1300/VII, I. 1937-39
Národní technické muzeum, Kostelní 42, Muzejní 2, Letohradská 23. čp. 1320/VII I. 1938-41
Veřejná skladiště, Holešovický přístav, čp. 1366/VII I. 1926-28
Nájemní dům s uměleckou školou. Šimáčkova 14, 16, Schnirchova, I.1929-31
Velkosklady, a.s. Ferra. Vrbenského 43, U Pergamenky11, Malá Plynární 14, Jankovcova, čp. 1455/VII
Budova Správy staveb Báňské a hutní společnosti v Praze. U pergamenky 8, Jankovcova čp. 1471/VII I.1938-39
Úřední budova Elektrických podniků hl. města Prahy, I.1927-35 Bubenská 1, Antonínská 1, Strossmayerovo nám. 6
Kancelářský dům Partyzánská 7a, čp 188/VII
Kancelářský dům a pekárna Dělnická 3 čp. 217/VII
Přádelna juty Dělnická 11 čp 264/VII
Továrna na barvy F.J. Materna Dělnická 20 a 22, Osadní 10 čp. 313/VII
Tiskárna firmy M.Schulz, grafický umělecký ústav., Františka Křížka 1, Kostelní 20, čp. 362/VII
Telefonní ústředny a pošty, Milady orákové 79 a 81, čp. 383/VII
Nájemní domy a kino Oko, Františka Křížka 17, 15, 13 a 11, Milady Horákové 20,22,24, Heřmanova 45, 43, 41, čp. 455, 456, 457, 460, 461, 462/VII a čp. 481/VII
Veletřní palác, Dulelských hrdinů 45 a 47, Heřmanova 20, Veletřní 27, Veverkova 30. čp. 530/VII
Přádelny bavlny Leopolda Mahlera. U pergamenky (Ortenovo nám.) 16, Jankovcova 57, čp. 542/VII
Budova všeobecní záložny, Dukelských hrdinů 37, čp. 693/VII
Kancelářský dům továrny, U průhonu 10 čp. 700/VII
Budova holešovického pivovaru (Měčtan) U Průhonu 13, čp. 800/VII

2. 9 Kulturní centra

Veletržní palác



68.

Kulturní život v Holešovicích je na vysoké úrovni. Významné instituce jako Veletržní palác a Dox nabízí prostory zejména k vystavování umění.

DOX A DOX+



69.

Prostor pro prezentaci současného umění, vznikl díky iniciativě jednotlivců, Leoše Války a jeho obchodního partnera Roberta Aafjese. Jako nestátní, nezisková a nesbírková instituce Centrum DOX plní své poslání už od roku 2008.

Z roku 1901 dílny a kancelářská budova, kovárna a kolna na barvy a oleje. Budovy měly typický průmyslový vzhled – vysoká okna zaklenutá oblouky, na fasádách se střídaly plochy neomítnutých cihel s omítkou.

Mezinárodně uznávaný projekt přestavby staré holešovické továrny na multifunkční prostor s výstavní plochou více než 3 000 m², kavárnou, knihkupectvím a designovým obchodem je dílem architekta Ivana Kroupy. V roce 2008 byl DOX nominován na prestižní cenu Miese van der Rohe a prestižní publikace The Phaidon Atlas of 21st Century World Architecture ho zařadila mezi nejzajímavější světové architektonické projekty posledních deseti let.

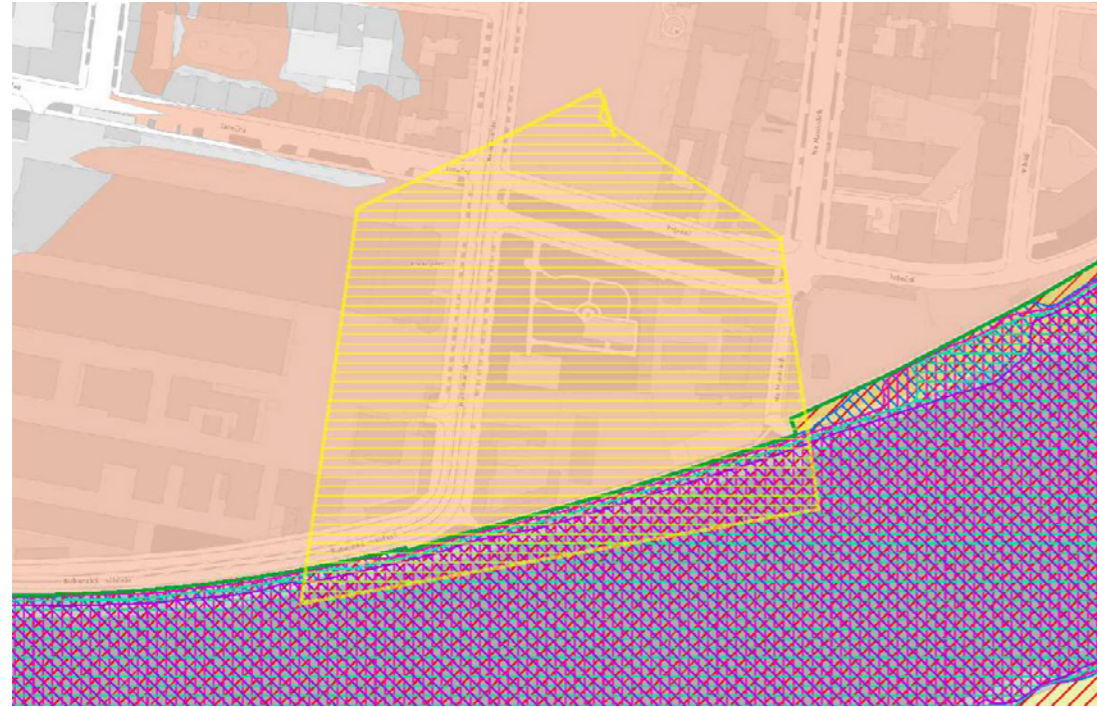
Dosud poslední fází výstavby Centra DOX je nový multifunkční sál DOX+, který slouží divadlu, performance, soudobé hudbě, filmu, či konferencím.



70.

2. 10 Analytické mapy

Mapa záplav. Území je vystaveno riziku záplav



- | | |
|--|--|
| <p>Zařízení protipovodňové ochrany</p> <ul style="list-style-type: none"> — zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná městem — zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná individuálně <p>Záplavová území pro průtok Q^n (Vltava, Berounka)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▨ záplavové území pro průtok Q^5 (průtok pětileté vody) ▨ záplavové území pro průtok Q^{20} (průtok dvacetileté vody) ▨ záplavové území pro průtok Q^{50} (průtok padesátileté vody) ▨ záplavové území pro průtok Q^{100} (průtok stoleté vody s PPO) ▨ záplavové území pro průtok Q^{2002} (průtok v roce 2002 s PPO) | <p>Záplavová území - drobné vodní toky</p> <ul style="list-style-type: none"> ▨ aktivní zóna záplavového území na drobných vodních tocích ▨ záplavové území pro průtok Q^{100} na drobných vodních tocích <p>Záplavová území - Vltava, Berounka</p> <ul style="list-style-type: none"> ▨ aktivní zóna záplavového území ▨ záplavová území neprůtočná ▨ záplavová území průtočná ▨ záplavová území určená k ochraně městem ▨ záplavová území určená k ochraně individuálně |
|--|--|

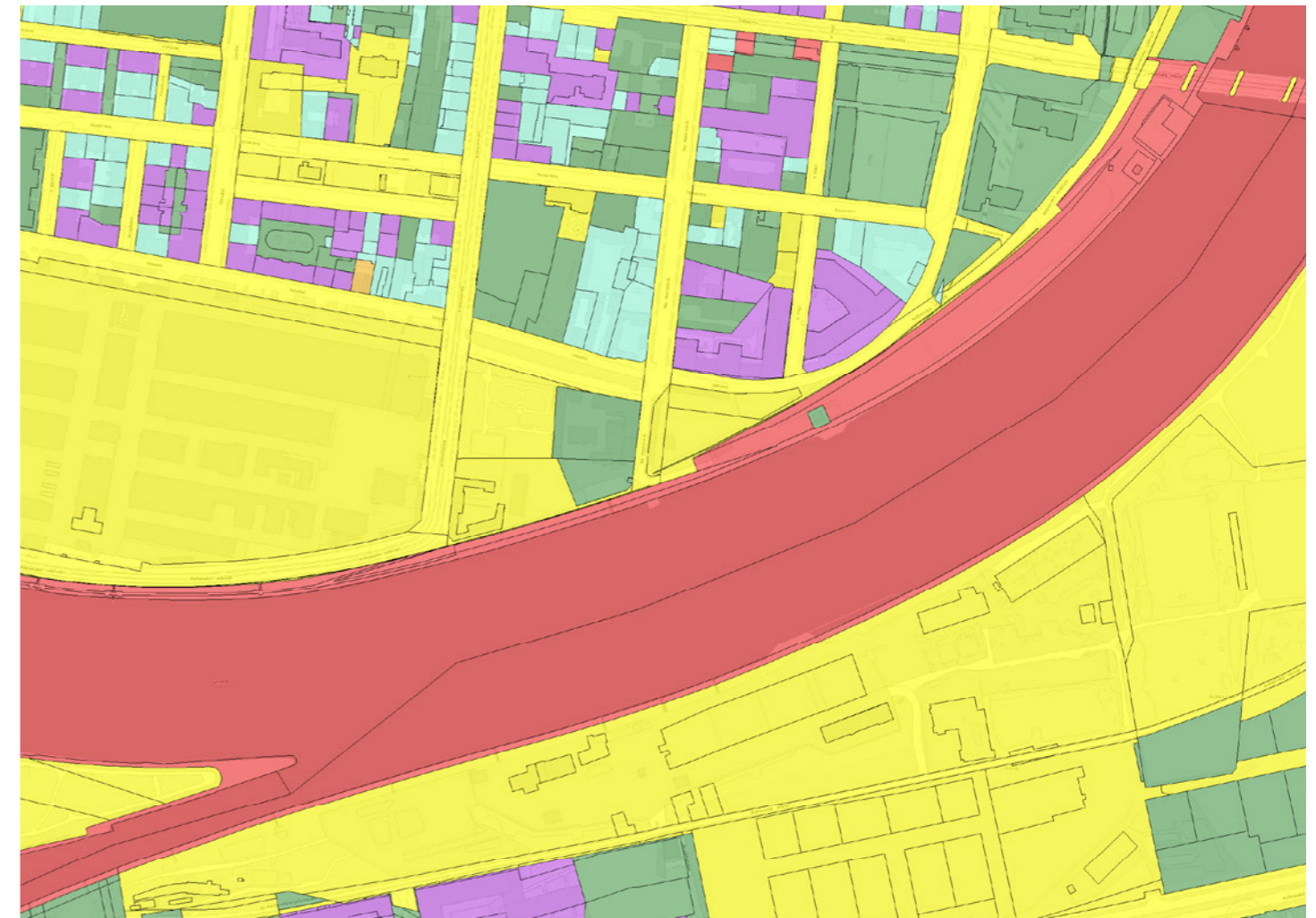
71.

Teplná mapa Prahy. Areal tržnice je nadměrně vyhříván



72.

Májetková mapa

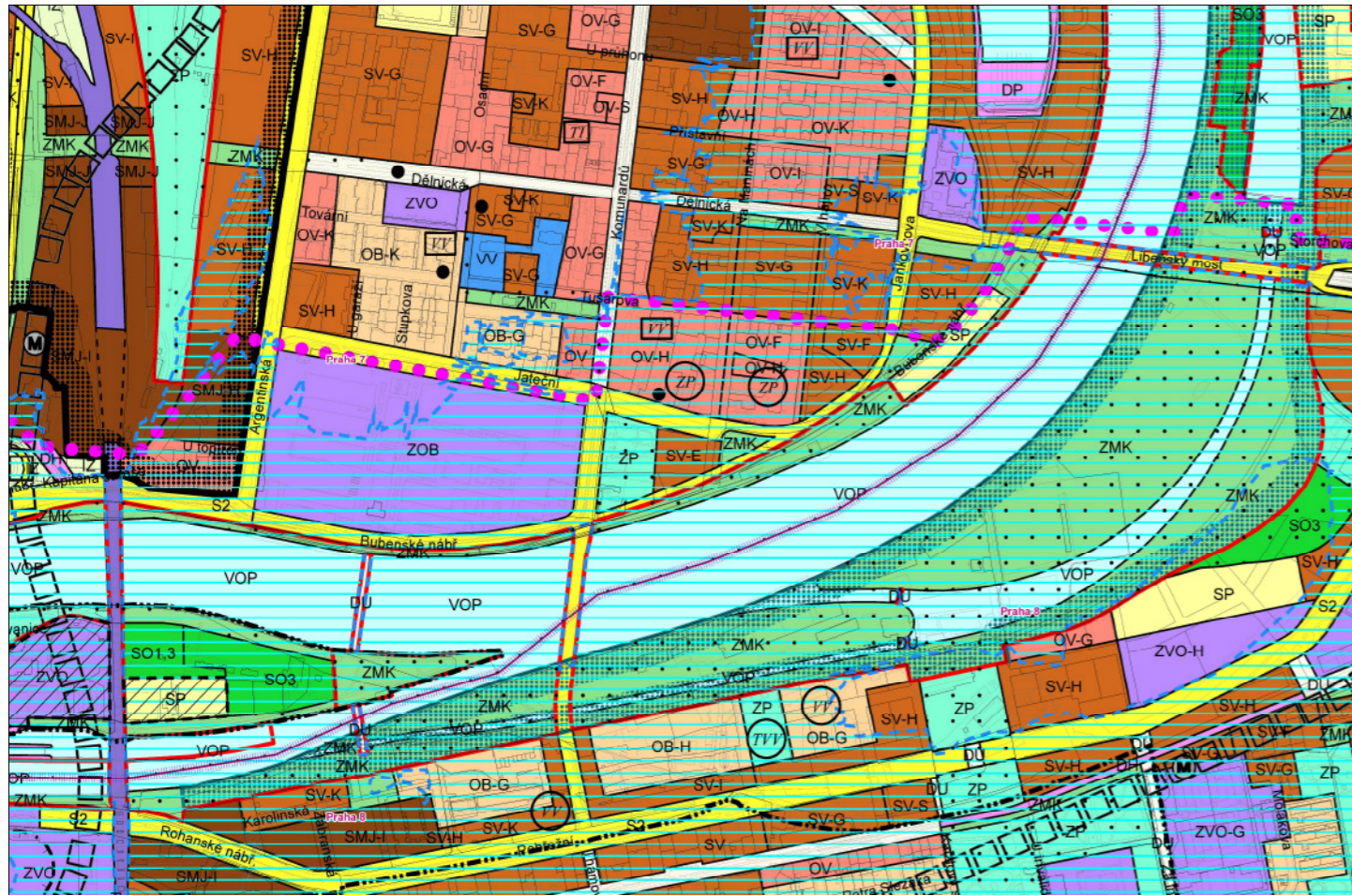


- červená - ČR včetně státem ovládaných subjektů
- žlutá - Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ
- fialová - Podílcnictví dvou a více subjektů různých skupin
- zelená - Zbývající tuzemské právnické osoby
- tyrkysová - Fyzické osoby

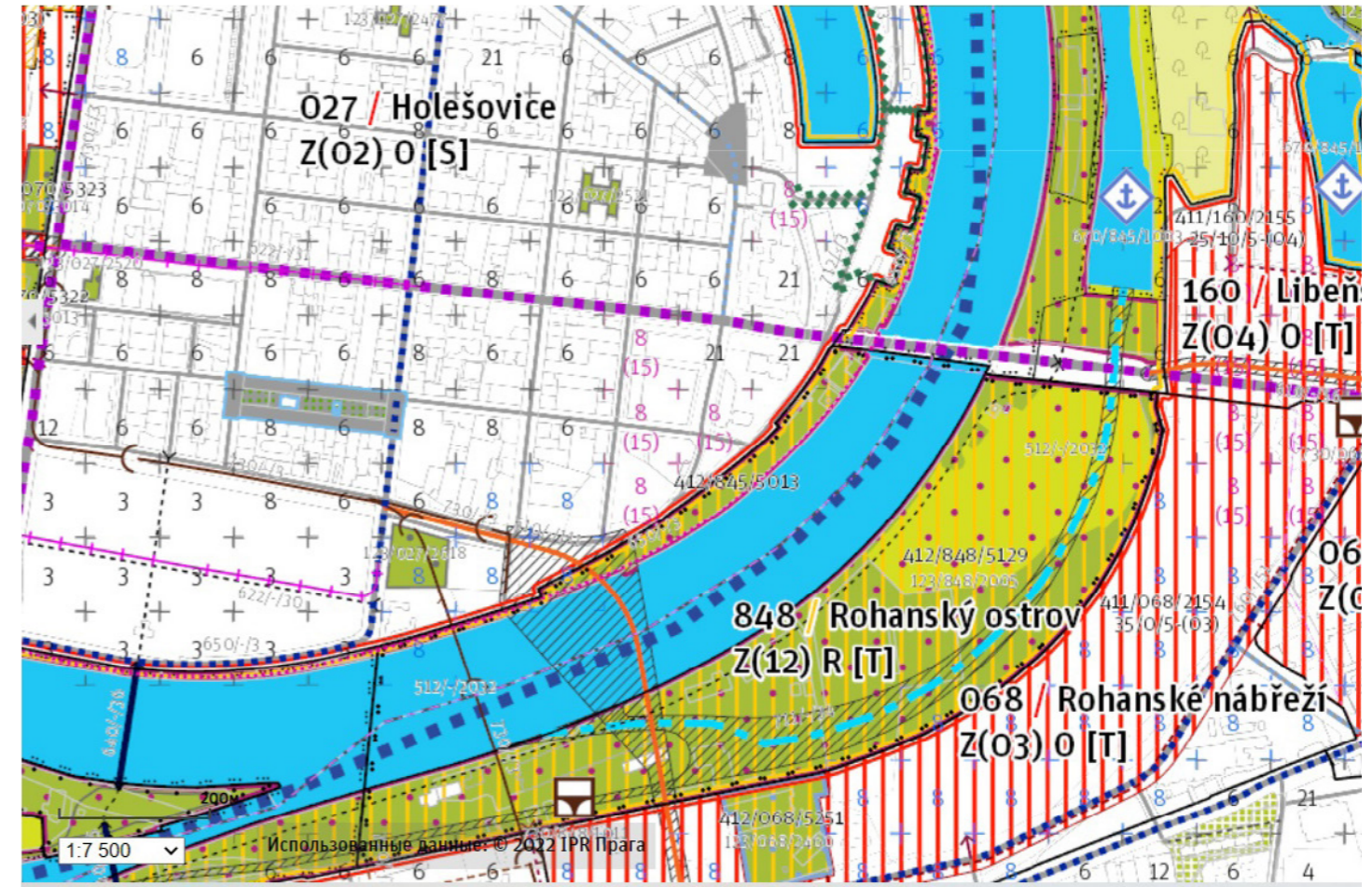
0 130 260 m

73.

Situace vlastnictví je poměrně složitá. Musí dojít k dohodě zejména Prahou 7 aby byla umožněna stavba



74.



75.

Metropolitní plán určuje polohu mostu jinak než Územní plán

Městská uliční síť	
	Sběrná komunikace městského významu (návrh)
	Sběrná komunikace městského významu v tunelu (návrh)
	Významná místní komunikace (návrh)
	Významná místní komunikace v tunelu (návrh)
	Významná místní komunikace (rozbor)

2. 11 Současná situace

na Holešovickém břehu



76.

na Karlínském břehu



78.



77.



79.

2. 12 Záměry v území a rozvoj

Rohan City



80.



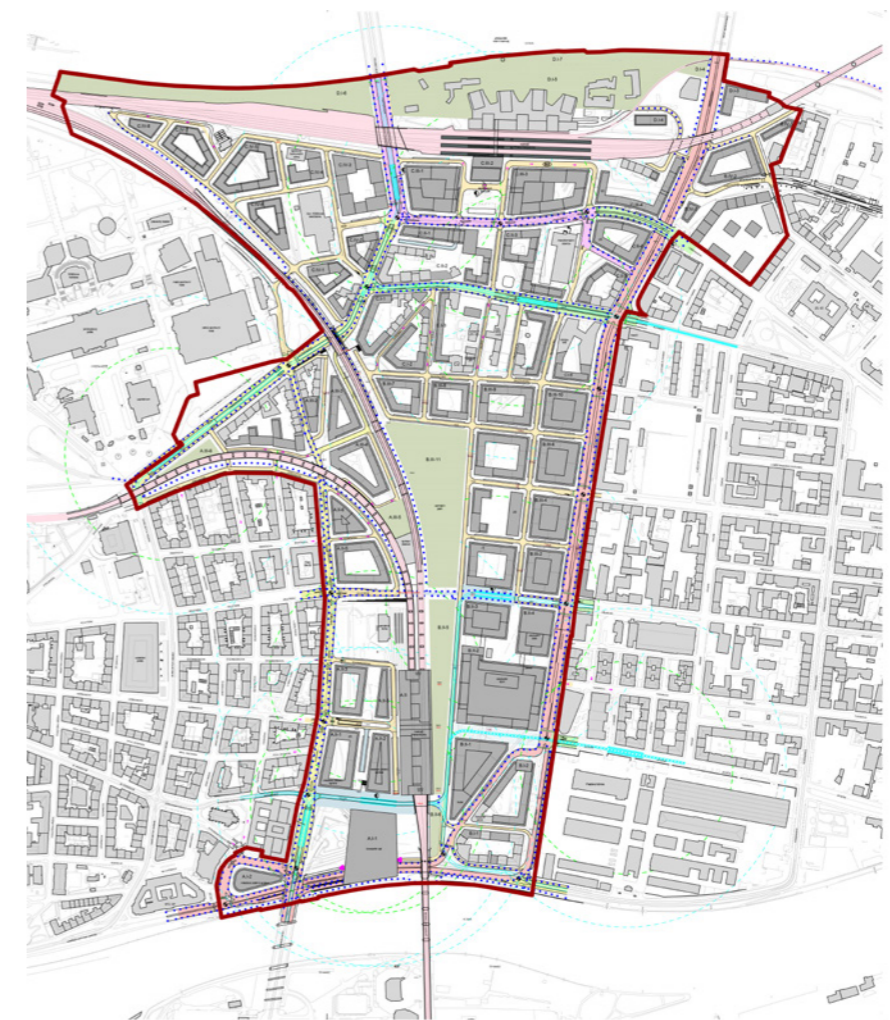
VIZUALIZACE – NADHLED OD JIHOZÁPADU

81.

Bubny- Zátory

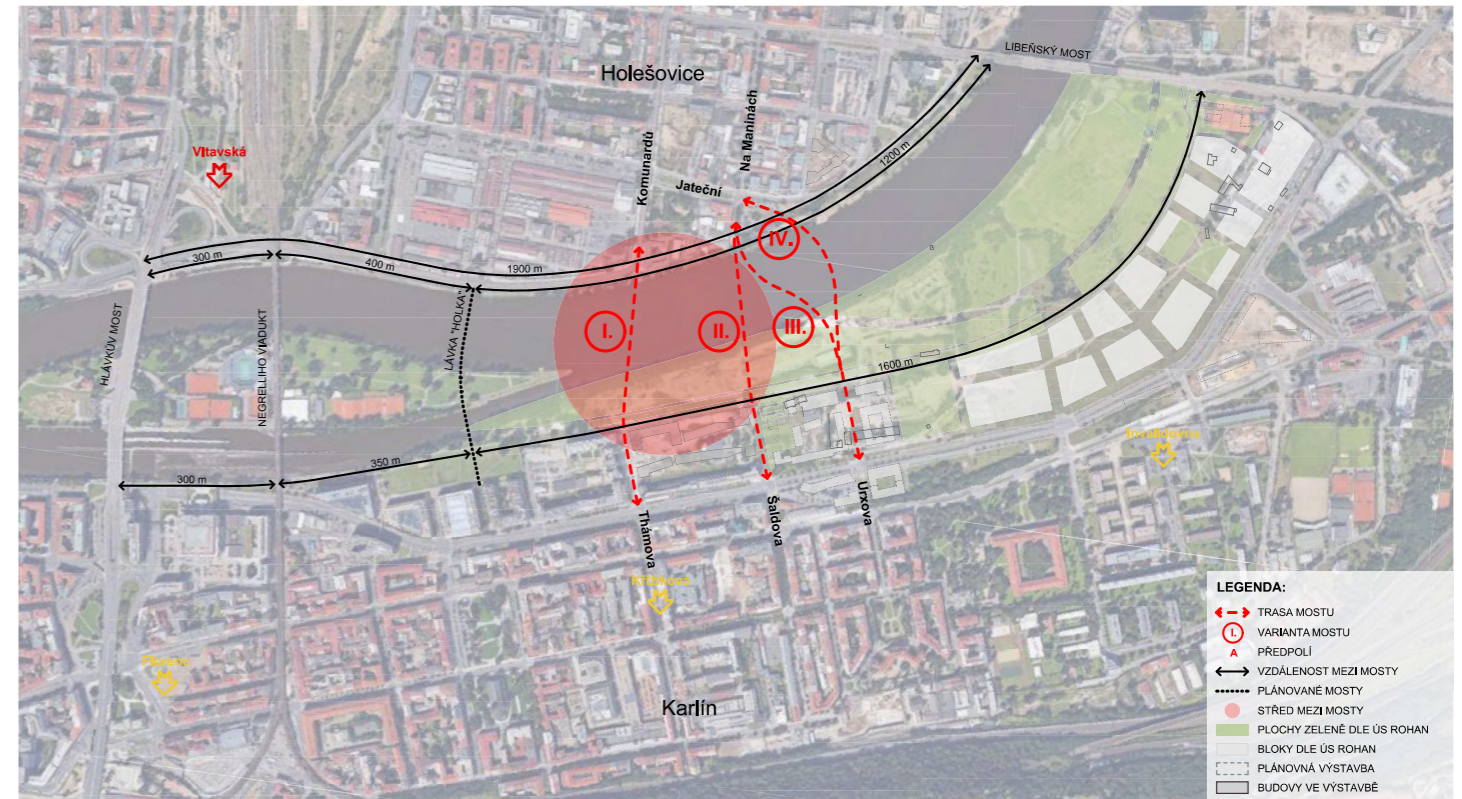
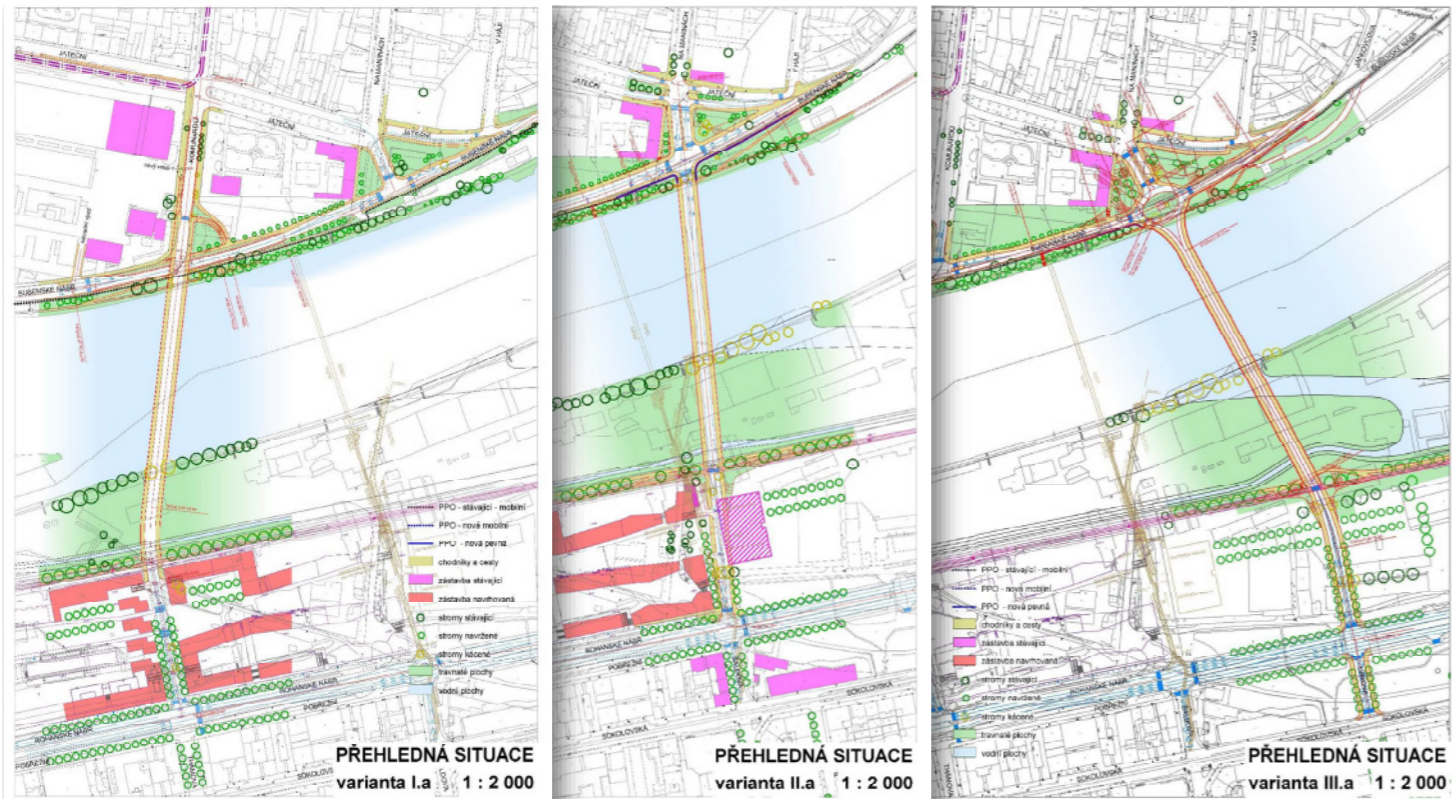


82.



83.

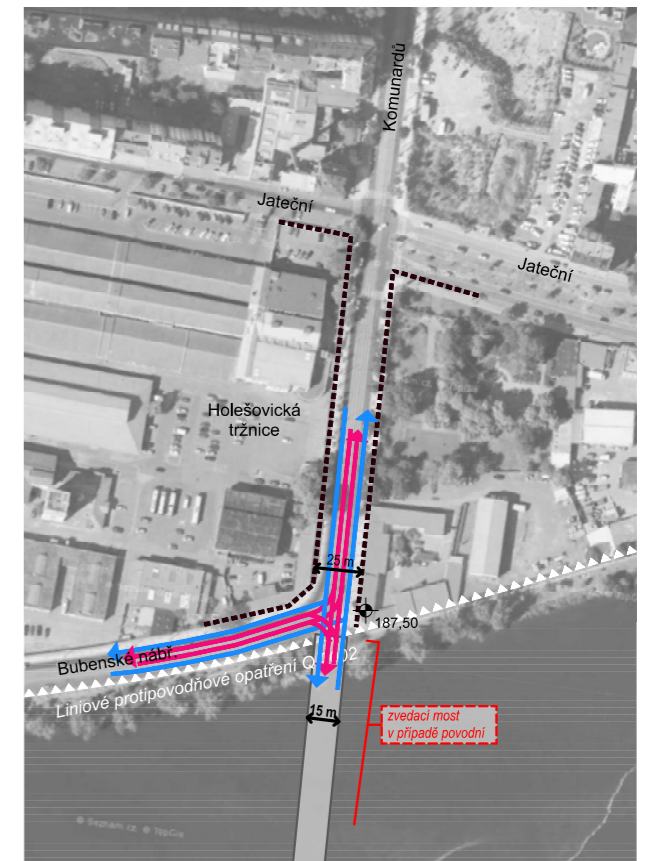
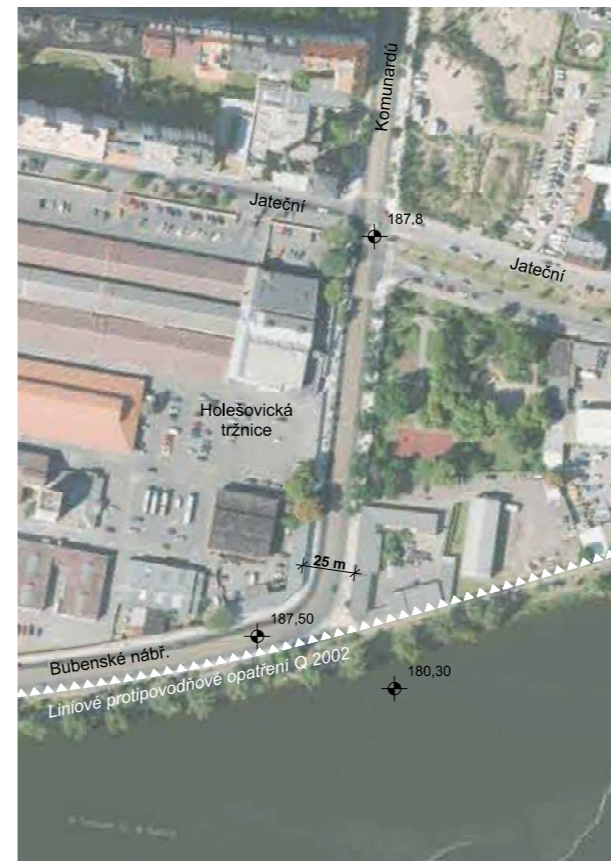
2. 13 Prověření variant mostů



84.

85. Autor Pavel Hnilička uvádí 4 varianty vedení mostu

Adam Scheinherr podle svých slov vyzval tři architektonická studia, která vypracovala tzv. ověřovací studie. „Je to most podobného významu, jako je Libeňský most. Z hlediska intenzit je to jedno z méně významných, ale důležitých propojení,“ říká. Most je důležitý jako alternativní trasa v případě uzavření jiných mostů nebo živelných katastrof. Musí proto být provozuschopný i během povodní a počítá se s tím, že přes něj má vést tramvaj. Město již zadalo změnu územního plánu, která však zatím nemá určeno, kudy přesně most povede.



86. Současný stav

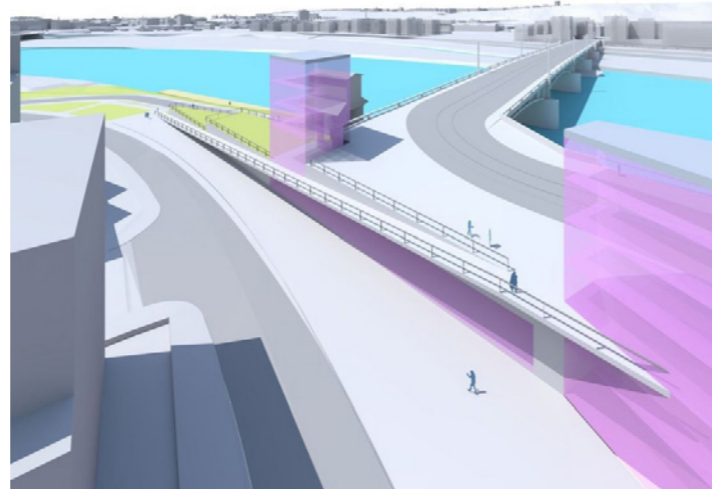
87. Navrhovaný stav předmostí - zvedací most

Autor Pavel Hnilička prověřuje variantu I

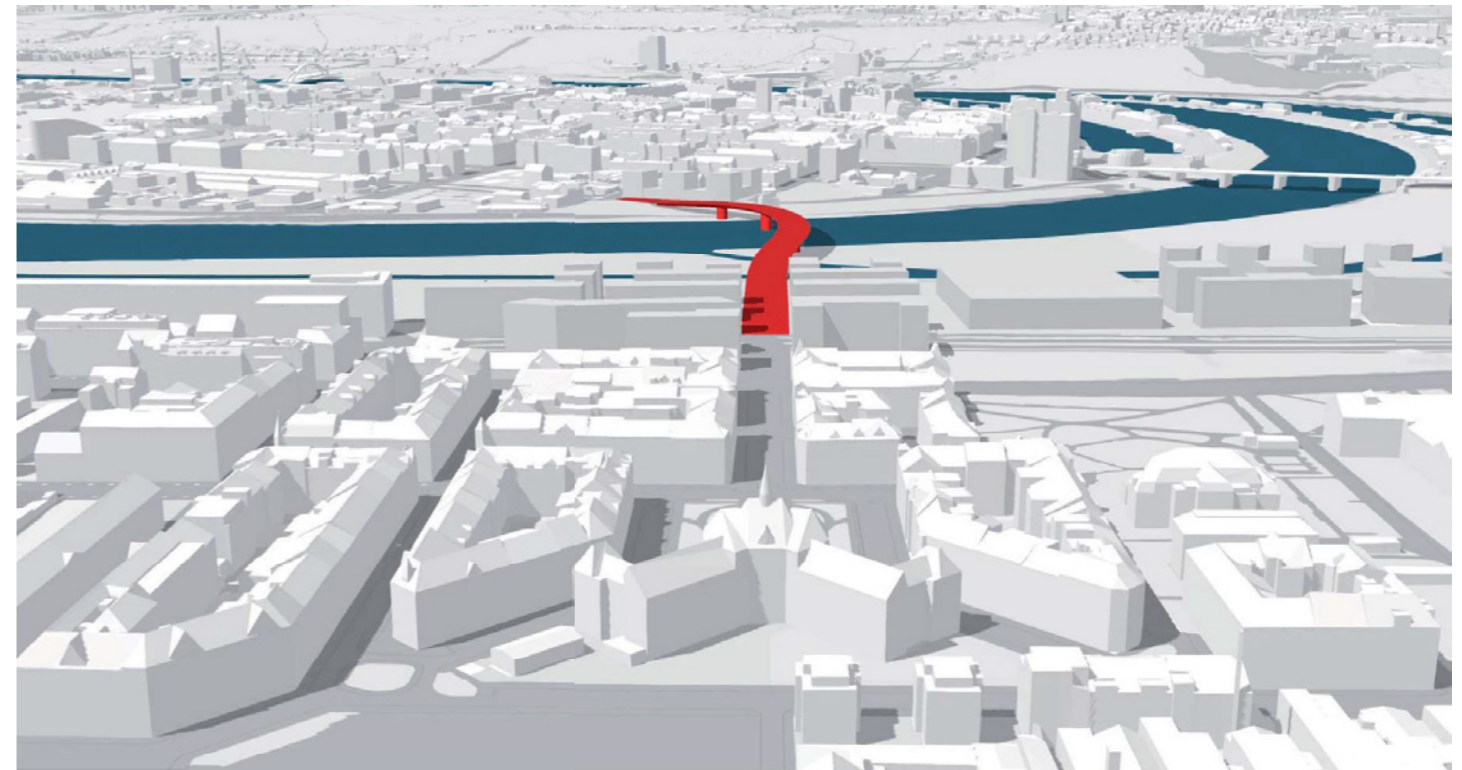
2. 14 Analýza existujících projektů



89. Návrh Rohanského mostu ateliéru D3A



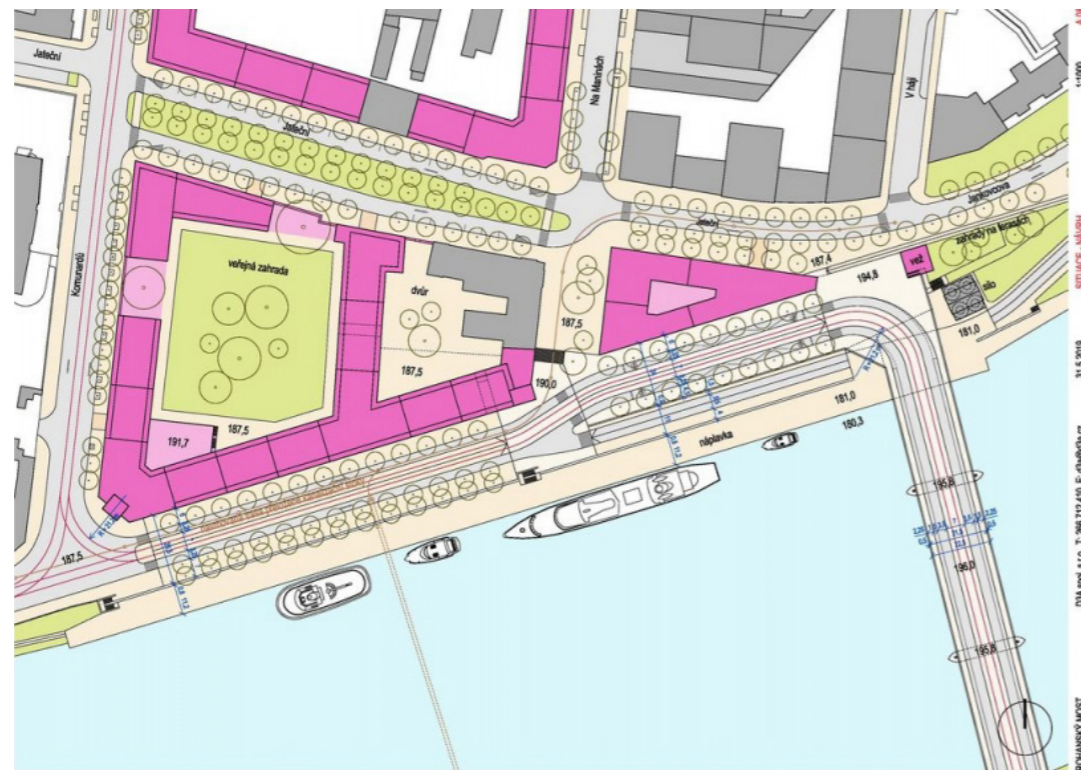
90. V podélném řezu víceméně respektuje výškové uspořádání detailně prověřené týmem profesora Kouckého na IPRu.



91. Koncepční rozvaha Rohanský most. Autor prof. Ing. arch. Roman Koucký

Architekt: D3A
 Klient: Hlavní město Praha
 Autor: Jaroslav Zima, Tomáš Prouza
 Využití: ověřovací studie
 Projekt: 05/2019

Šířka mostu činí celkem 21,5 m. Se zábradlím to je cca 22,5 metru.



88.








92.

2. 15 Prověření variant tramvaji

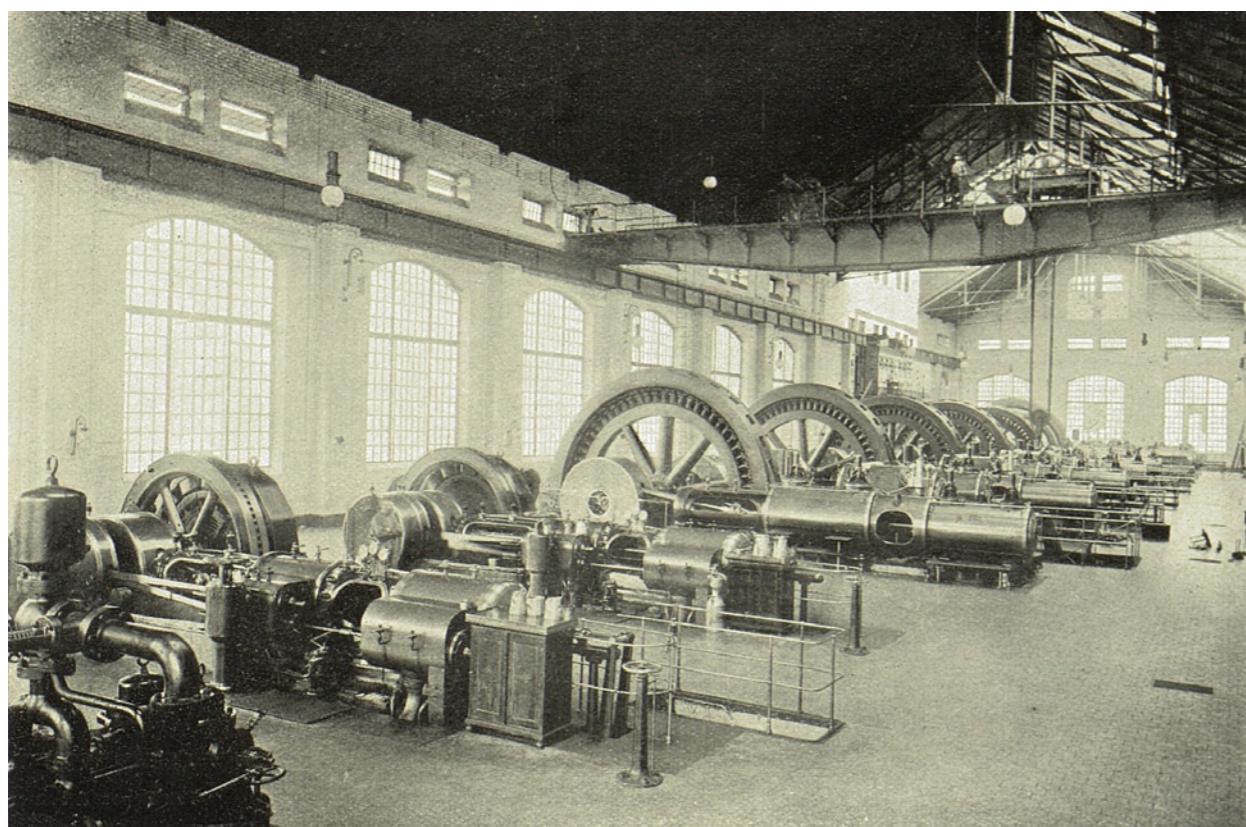
Z analýzy možných změn tramvajových tratí vyplývá, že dotčená bude linka tramvaje 24. Tramvaj tedy naspouhá směrem na most pouze v ose ulice Komunardů.

Legenda

-  linka tramvaje 24
-  linka tramvaje 24 - varianta A
-  linka tramvaje 24 - varianta B
-  linka tramvaje 25
-  linka tramvaje 6



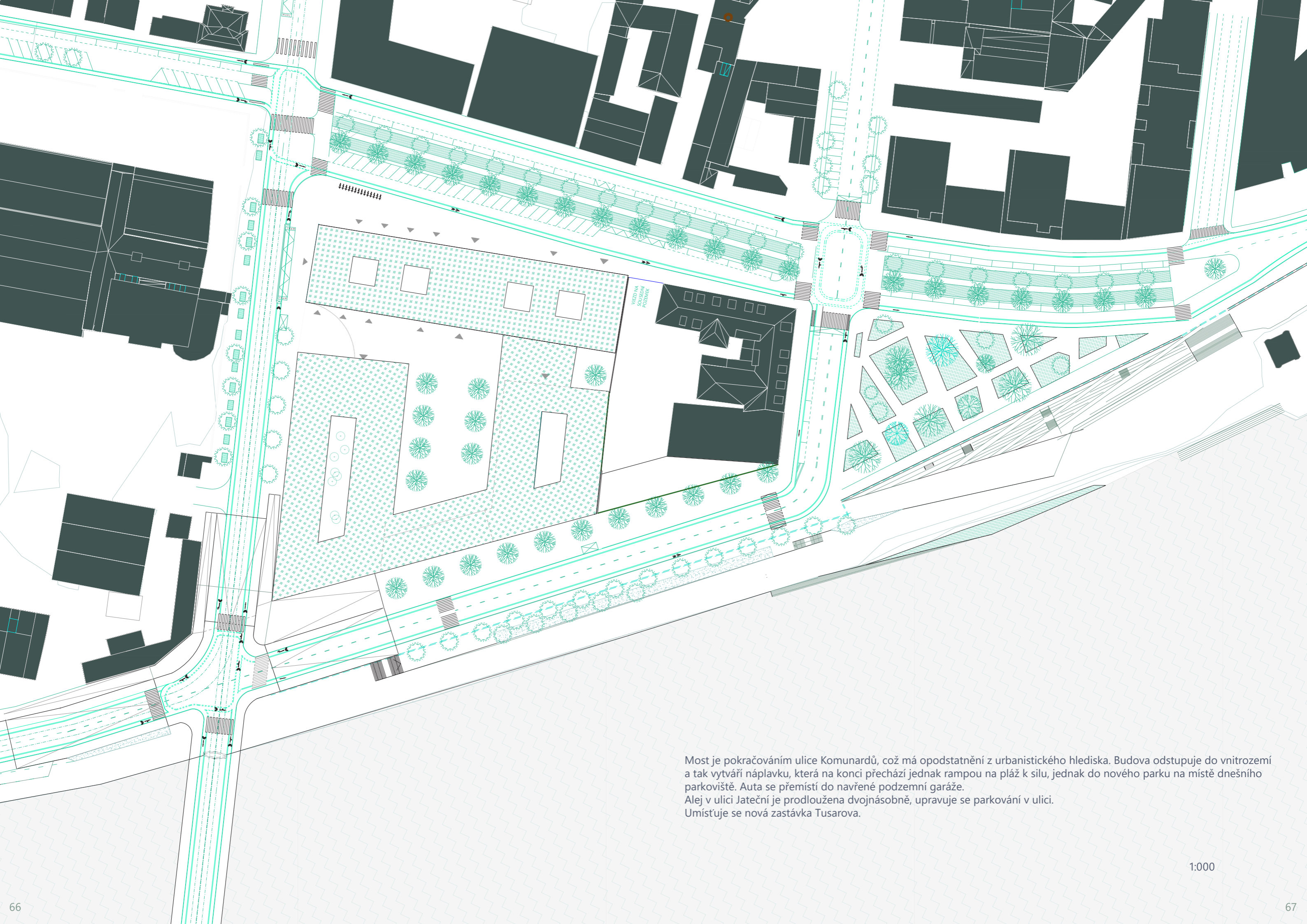
NÁVRHOVÁ ČÁST



V návaznosti na charakter území Holešovic s kreativní atmosférou a mladou populací, jako významnou institucí na nábřeží navrhuji Umělecké centrum. Holešovice jsou historicky výrobní čtvrtí, proto i umělecké centrum je jakési „továrnou“.

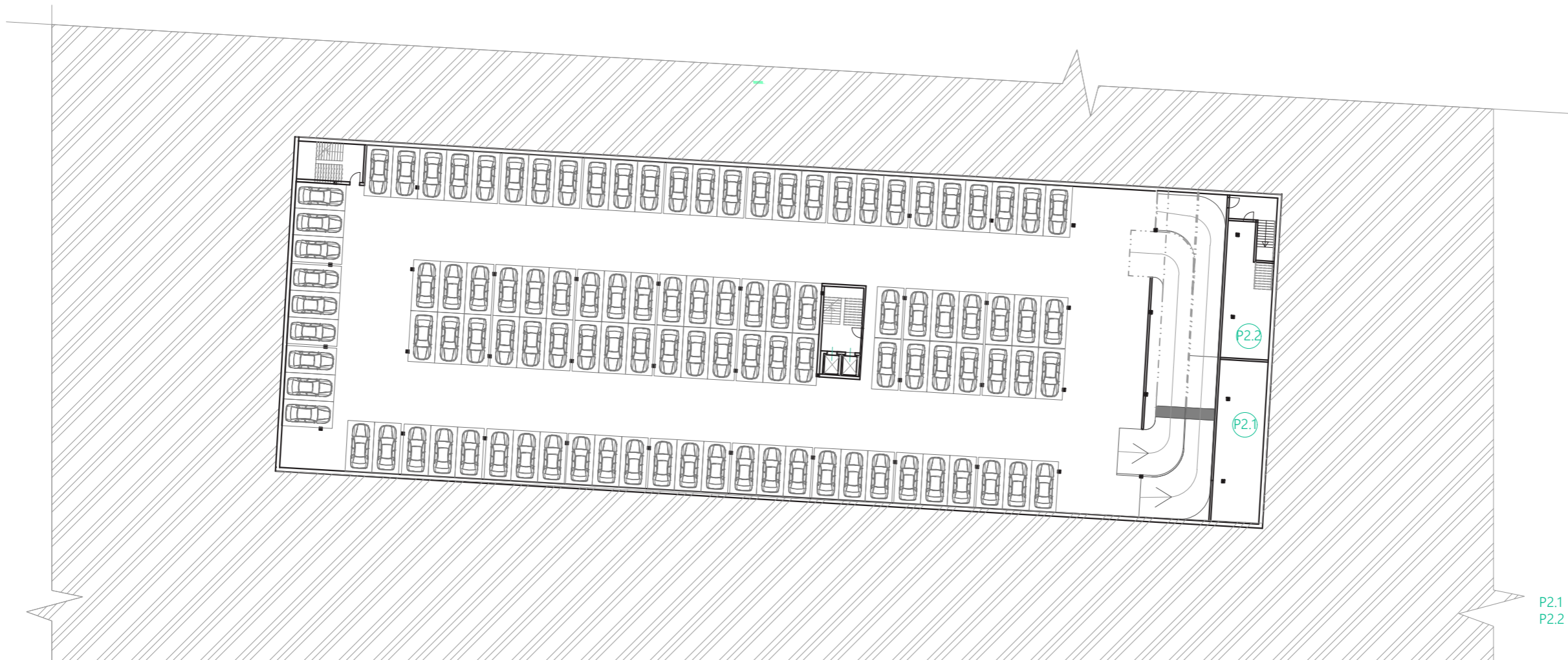






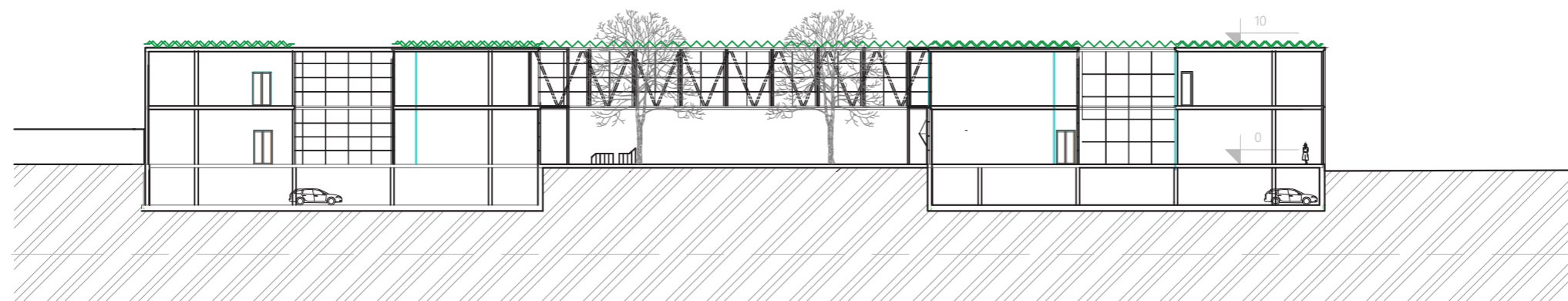
Most je pokračováním ulice Komunardů, což má opodstatnění z urbanistického hlediska. Budova odstupuje do vnitrozemí a tak vytváří náplavku, která na konci přechází jednak rampou na pláž k silu, jednak do nového parku na místě dnešního parkoviště. Auto se přemístí do navrhované podzemní garáže. Alej v ulici Jateční je prodloužena dvojnásobně, upravuje se parkování v ulici. Umísťuje se nová zastávka Tusarova.

1:000

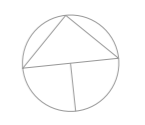
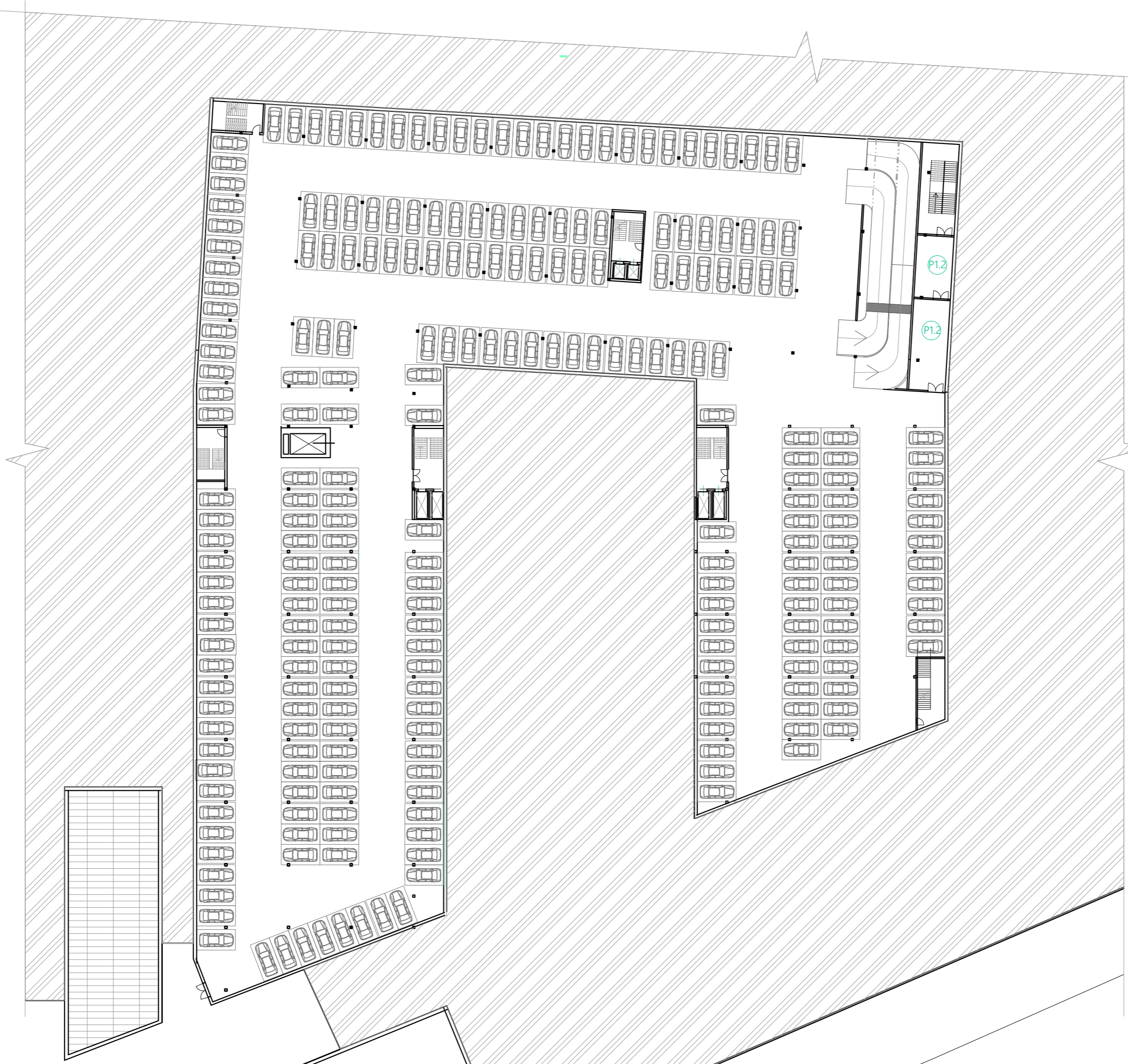


P2.1 TECHNICKÁ MÍSTNOST
P2.2 SHZ

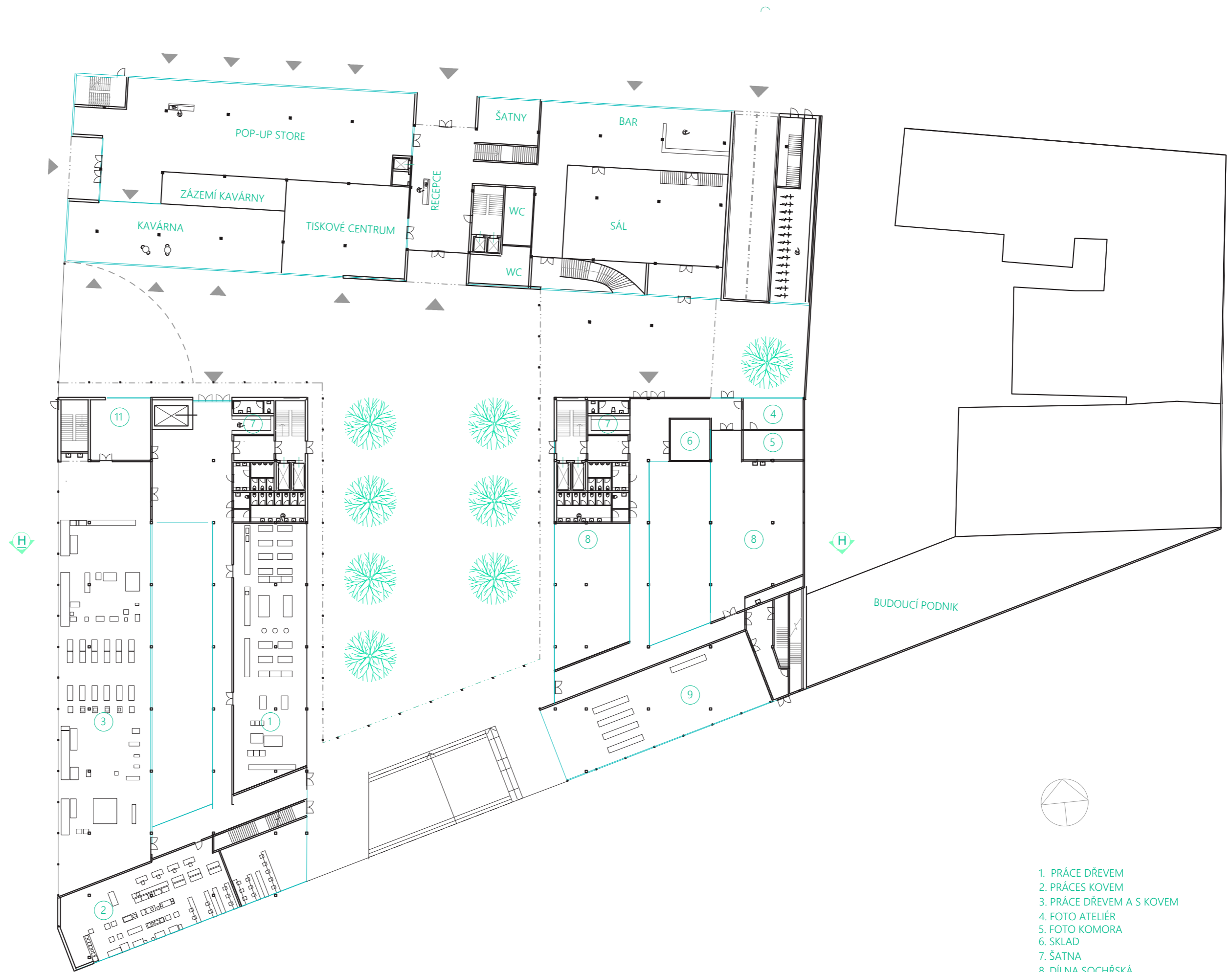
Púdorys 2 PP 1:500



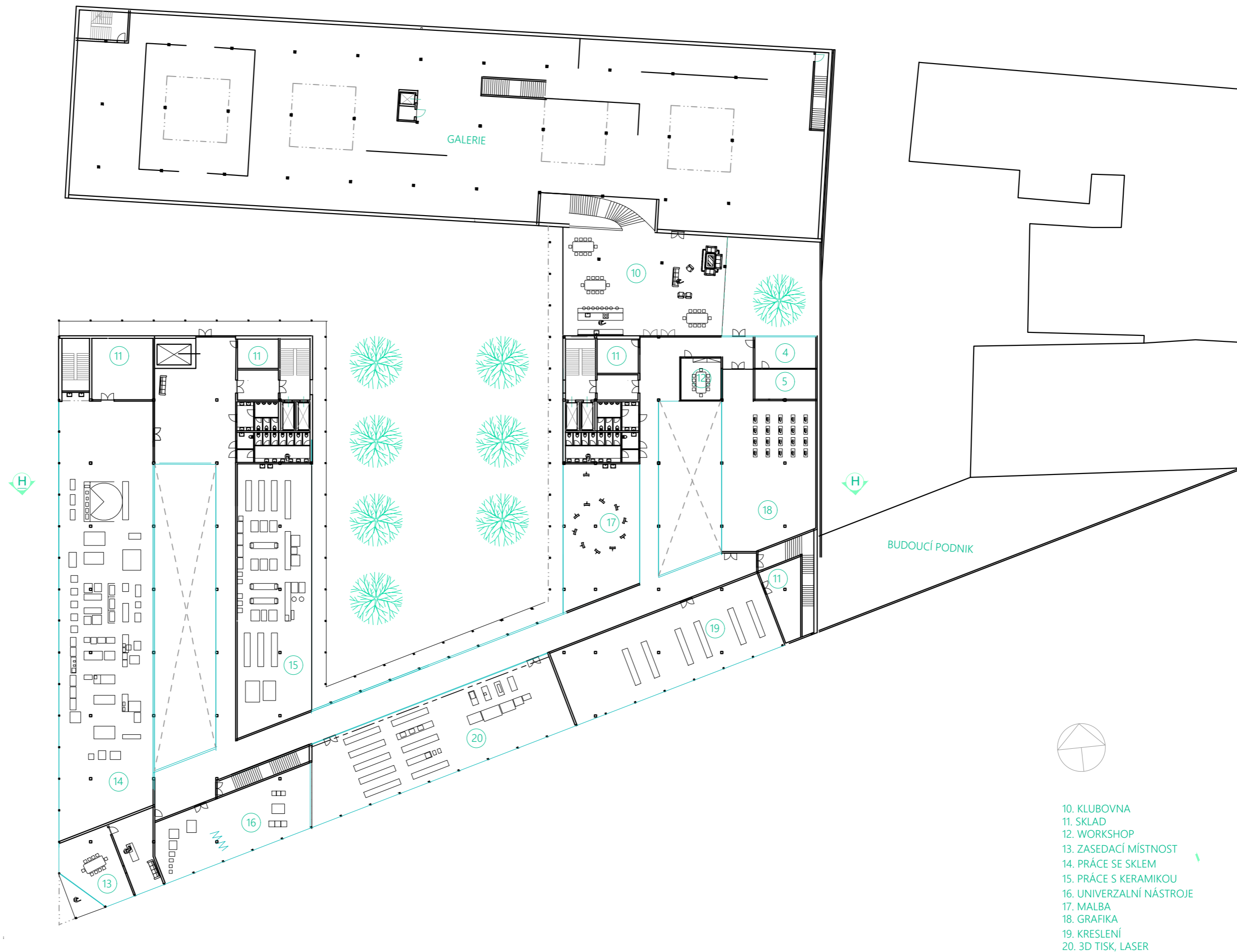
Řez halami 1:500



P1.2 SKLAD



1. PRÁCE DŘEVEM
2. PRÁCE KOVEM
3. PRÁCE DŘEVEM A S KOVEM
4. FOTO ATELIÉR
5. FOTO KOMORA
6. SKLAD
7. ŠATNA
8. DÍLNA SOCHĚRSKÁ
9. DÍLNA TEXTILNÍ





Netradiční chodbová přístupnost dílen je inspirována procesem tvorby, kde se umění transponuje do jiných prostor a objektů než k tomu určených. Do dvora jsou orientovány balkony, poskytují další prostor a soukromí ve veřejně přístupné zahradě.

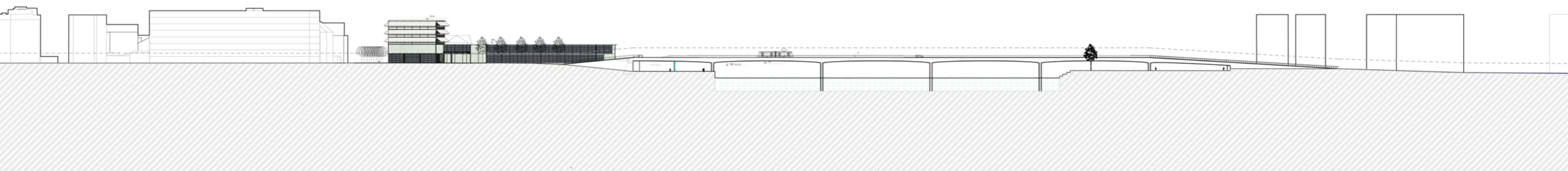


Za cílem přilákání veřejnosti jsou ve vyšším bloku umístěny kavárna, konferenční sál, tiskové centrum, bar, a pop-up obchod se uměním zde vyrobeným. V 1.patře se nachází galerie, v 3. nadzemním podlaží je hudební a taneční škola, jako součást umělecké tvorby. V dvou posledních podlažích se nachází ateliéry k pronájmu. Prostory jsou prosvětleny velkými okny, odkazujícími na továrenské, pro případné stínění jsou navrženy venkovní rolety. Dále jsou kancelářské prostory osvětleny vnitřními světly, které končí ve stropě galerie sklem s možností regulace množství světla.

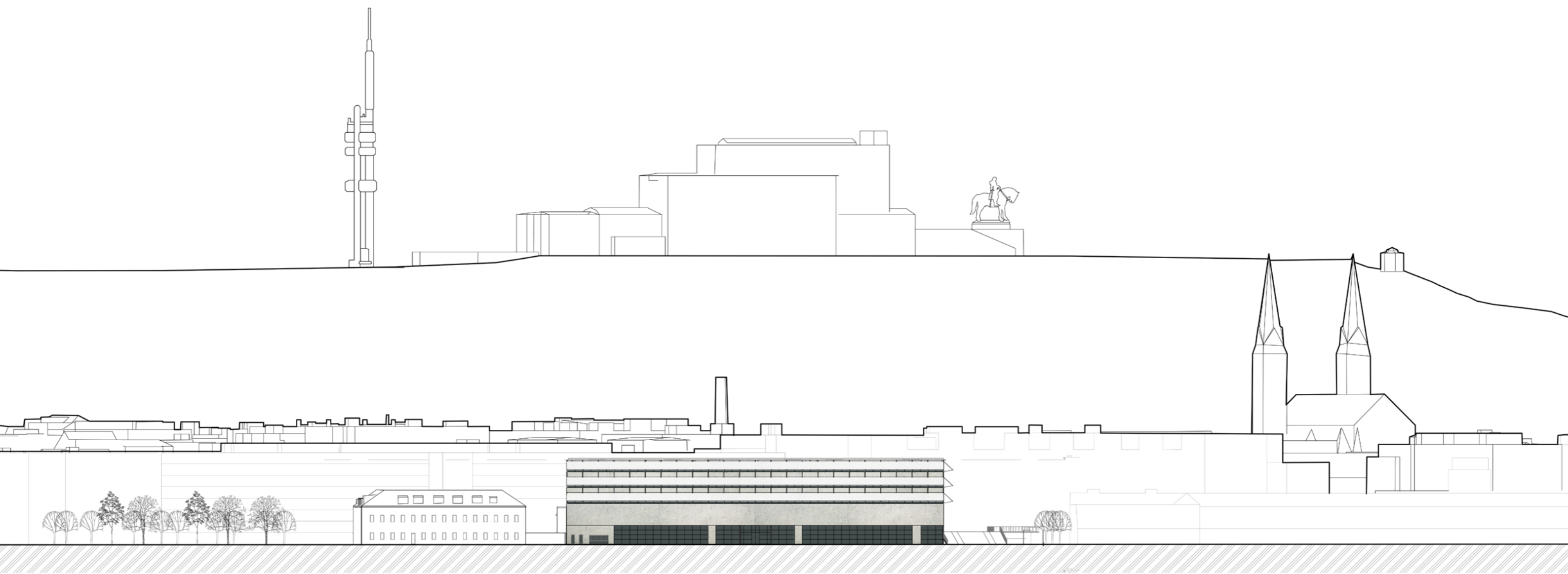
Z analýzy vyplývá, že jsou dva podstatné a nevyhnutelné požadavky na most. Jednak musí být odolný povodní. „Most musí splňovat podmínky krízového řízení, což vylučuje možnost zdvihacího mostu nebo zaplavování ložisek.“ -Adam Scheinerr. Jednak musí být dostatečně nízký aby sám netvořil bariéru v území. Jsou této požadavky sice protichudné, ale splnitelné. Prozkoumavší veškeré normy, které se týkají mostních konstrukcí, jsem vyhodnotila, že spodní hrana mostu musí být vyšší než úroveň povodni Q2002, +1m, tedy 189 m.n.m.. Navrhují most se spodní nosnou konstrukcí, však subtilní. Díky tomu může být umístěn do osy ulice Komunardů, kde má opodstatněnou polohu návazností na stanici metra a tramvajovou trať.

Je nižší než tržnice. Kulturní památku areálu tržnice tvoří: dvě sochy mužů s býky, budovy č. 1-2, 4-18, 20, 22-25, 29, 35-36, 39-41. Stavba mostu svým rozsahem do areálu tržnice plošně nezasahuje. V severozápadní části holešovického předpolí je v liniovém dotyku se stávajícím oplocením areálu tržnice a stavbami s číselným označením 26 a 31. Případný teoretický zásah, nebo vyvolané stavební úpravy oplocení areálu tržnice (vlivem zvýšení nivelety křižovatky ulice Bubenské nábřeží a Komunardů) nebo objektů č. 26 a 31 nejsou zásahem do kulturní památky.

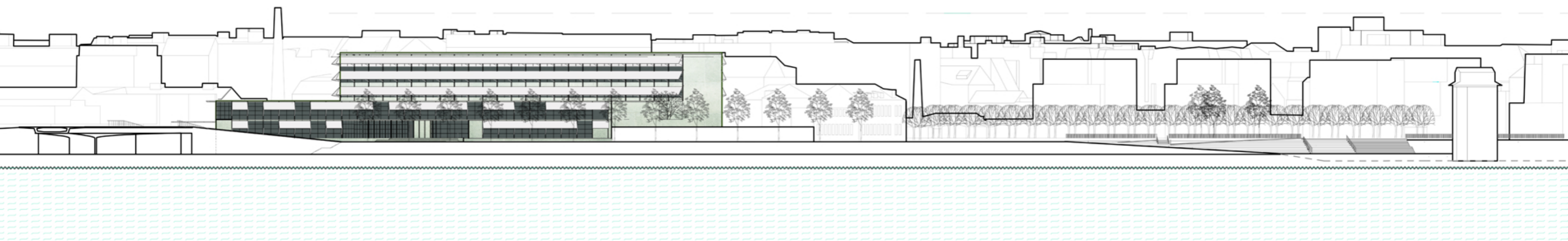
Most má celkovou šířku 16 m, konstrukce je navržena jako železobetonový předpjatý komorový nosník (box girder deck). Základní rozpon 58,5 m překlene parabolický oblouk s výškou konstrukce uprostřed rozpětí 1,8m (dle výpočtu postačí 1,5m ale kvůli stavebnímu provedení konstrukci zvyšují). Nad břehem most působí dle výpočtu jako viadukt. Boční hrany nosníků mají inklinaci ale díky podporám ve stejných výškách nejsou zborcenými plochami a jsou tedy bezproblémové. Nosník je spojitý, monoliticky podepřený pilíři, o 6 polích. Nad pilíři má most výšku 3m. Pilíře mají kanelování z estetických důvodů. Na straně Holešovic terén je upraven tak, aby se pod mostem vzniknul přehledný prostor s adekvátní výškou jak pro chodce, tak pro udržbu konstrukce mostu. Rozteče pilířů odpovídají šířce plavebního prostoru pro vodní cestu IV. třídy (min. 50m) i pro případ, kdyby k výstavbě plavebního kanálu na Karlínské straně nedošlo.



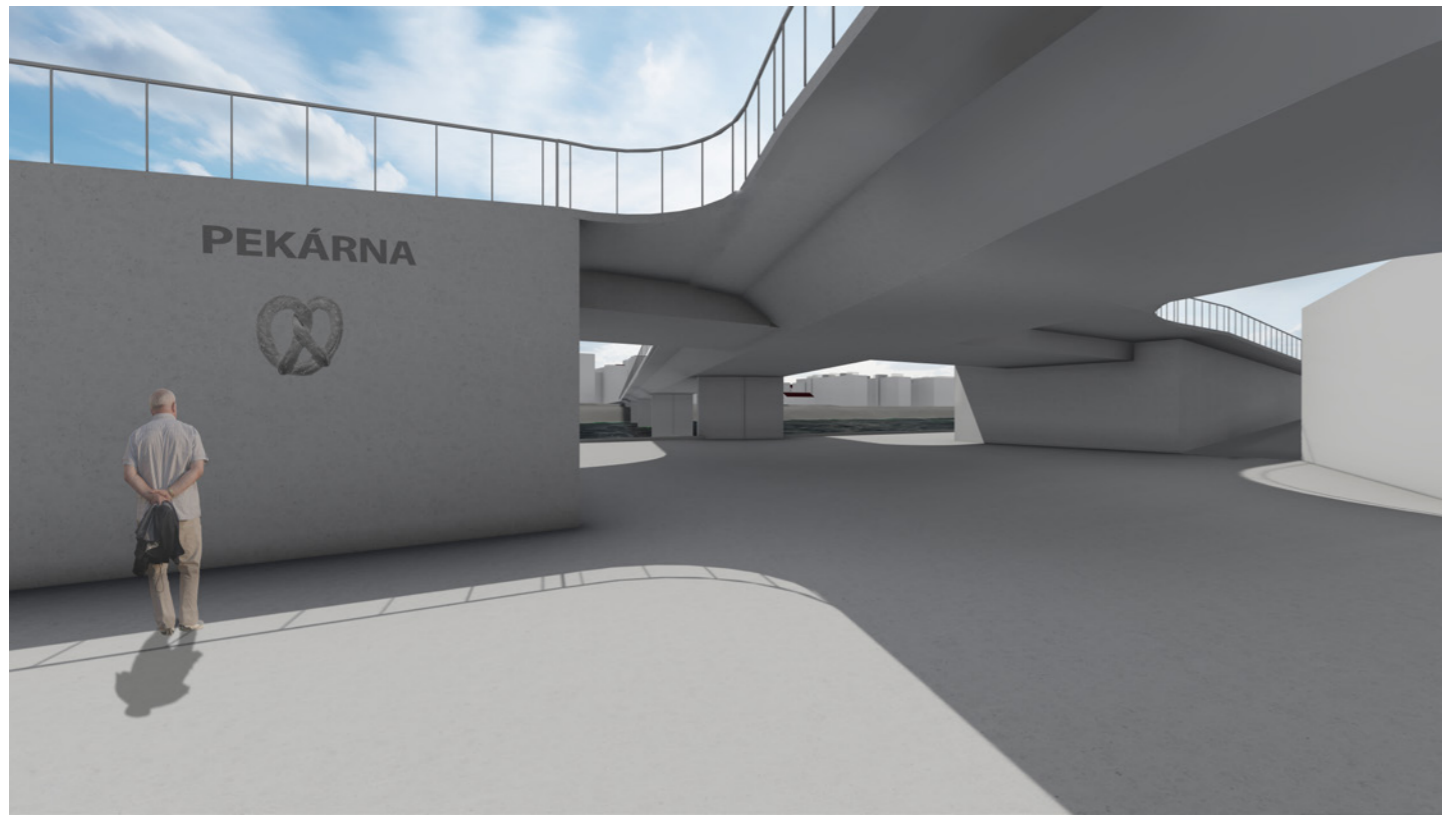
Podélný řez mostem 1:000



Pohled na severní fasádu 1: 000



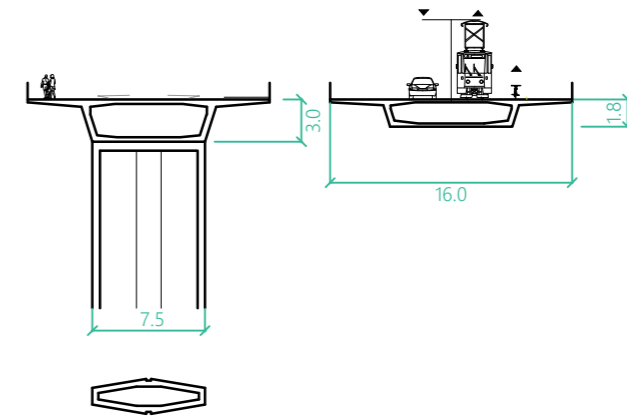
Pohled na jižní fasádu 1: 000



Pohled na prostor pod mostem

Nad podporou

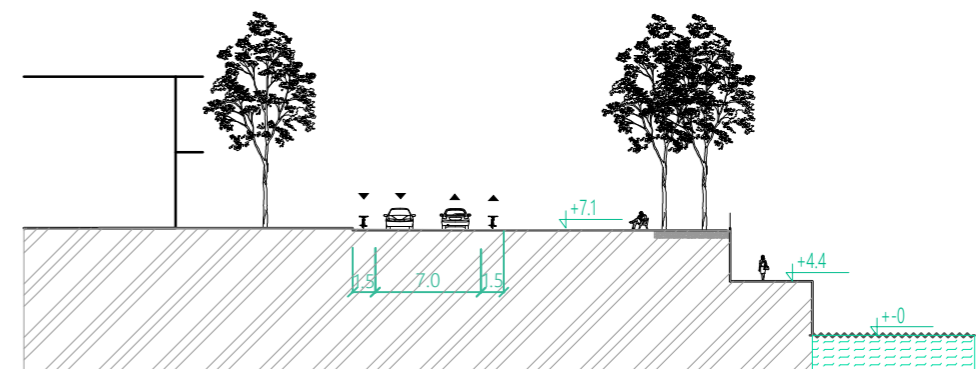
Uprostřed rozpětí



1:500

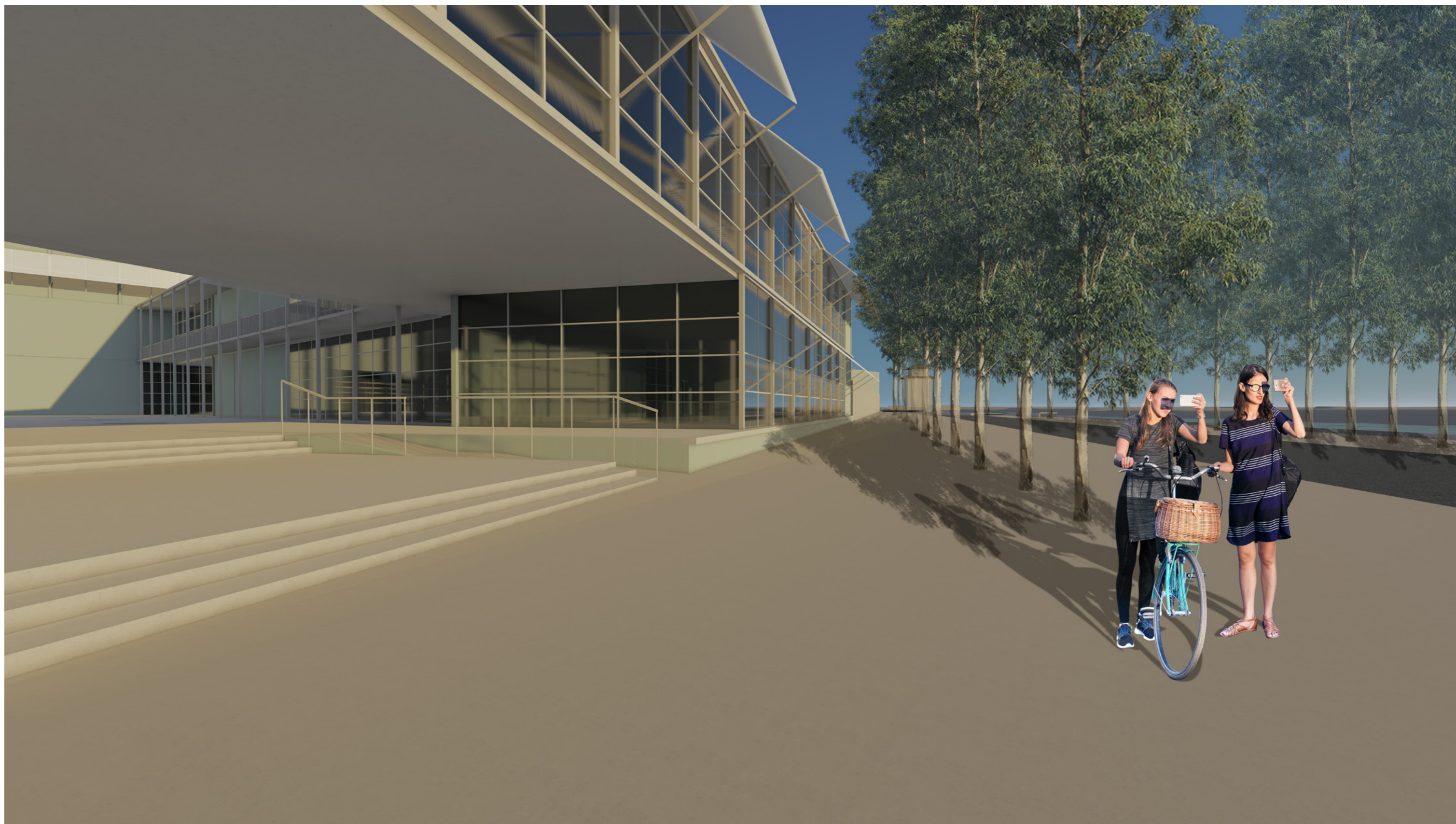


Pohled na park



Řez nábrežím

1:500



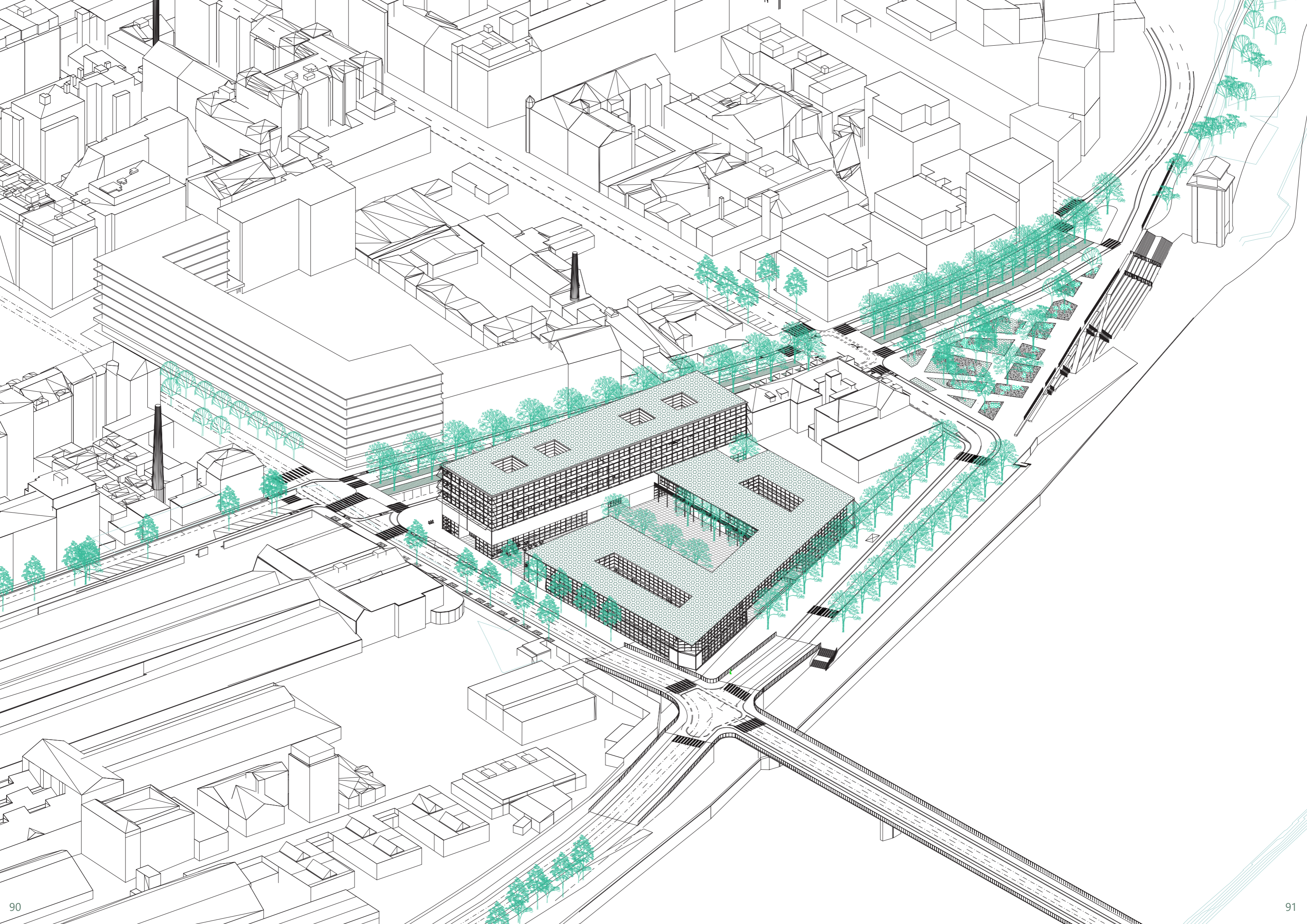
Pohled podél nábřeží směrem na východ

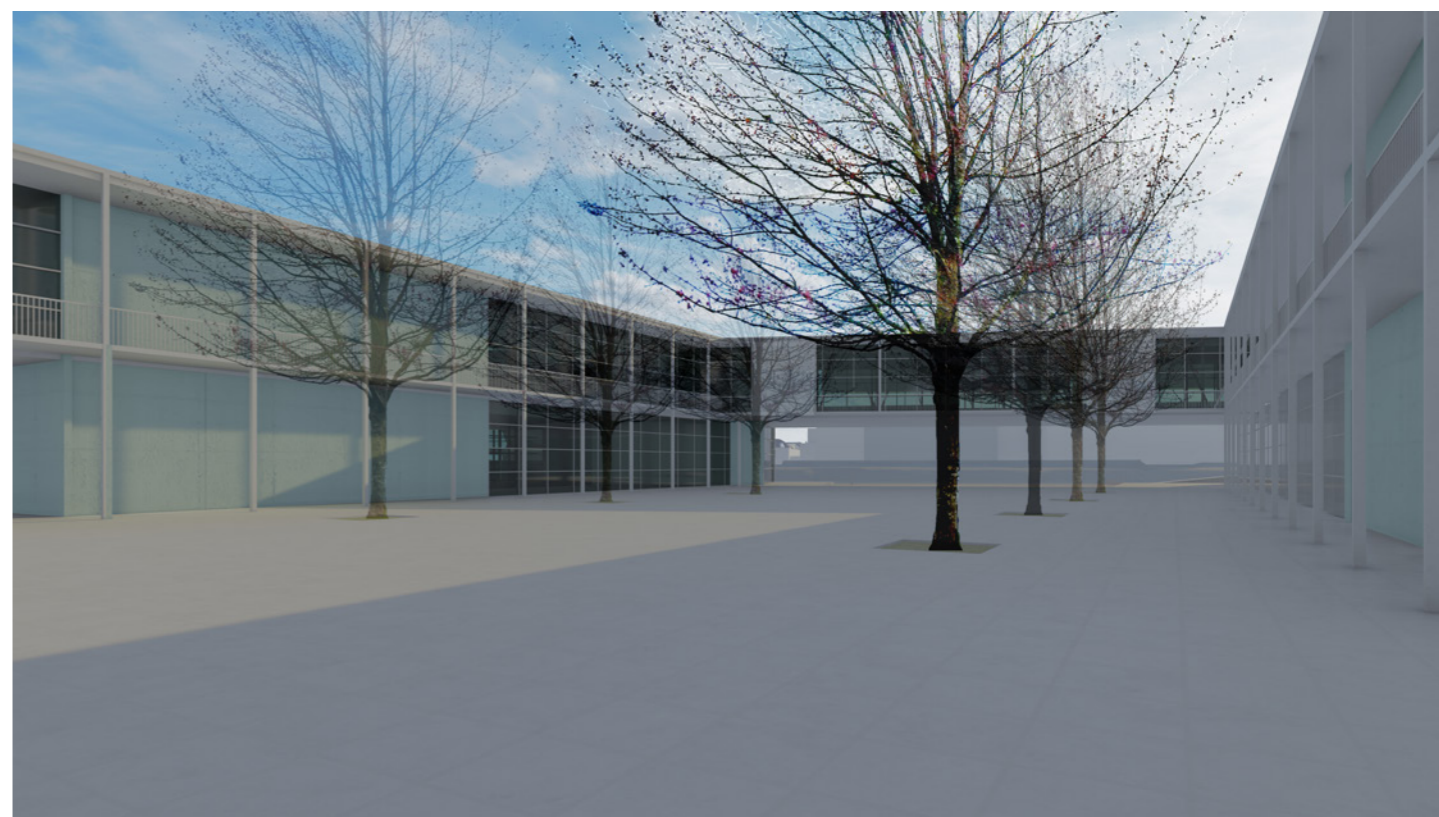
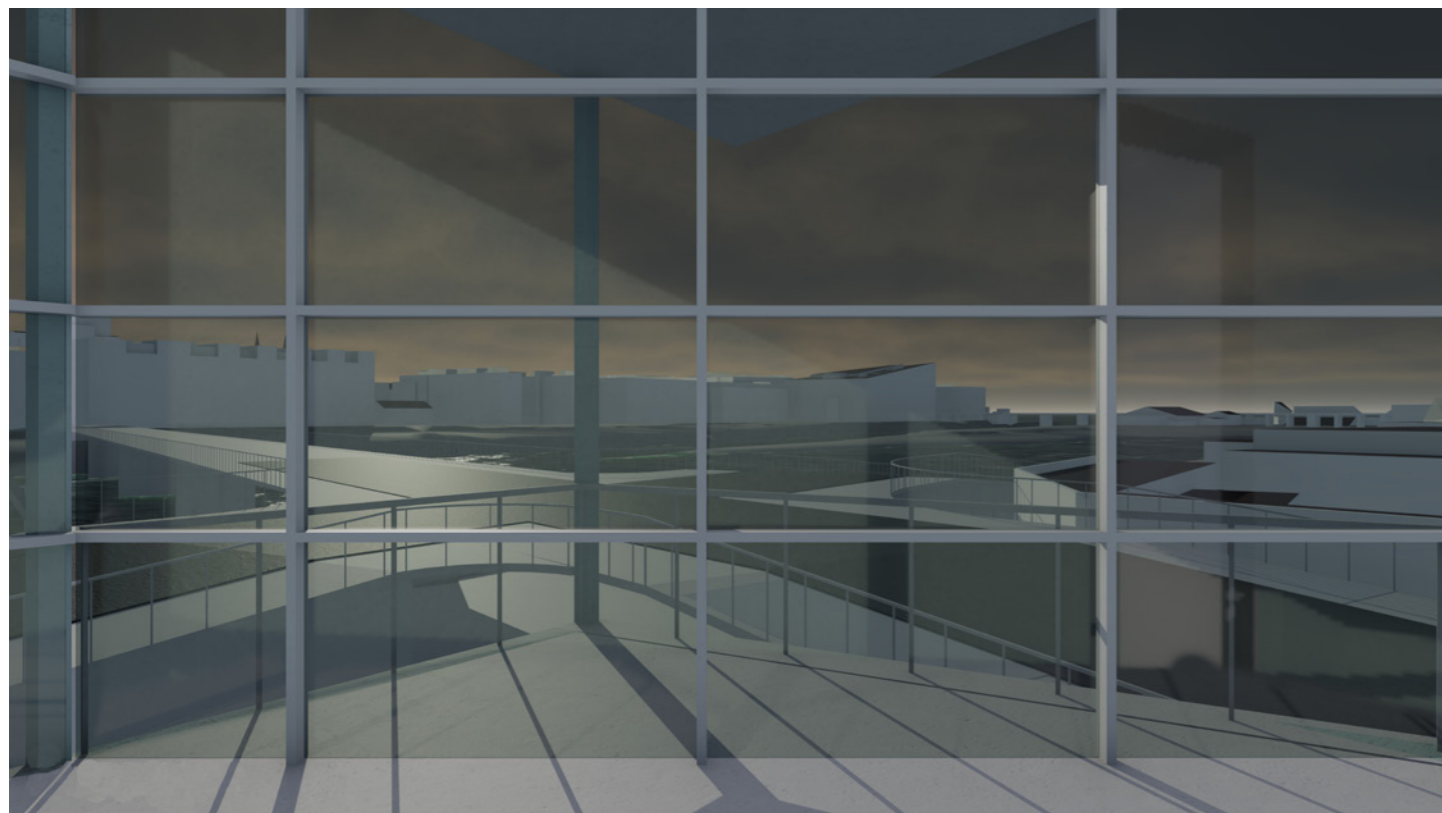


Objekt je rozdělen do dvou částí. V nižší dvoupodlažní jsou umístěny dílny se zázemím. Umělci si mohou vyzkoušet řemesla v kovové, dřevěné, sklařské, keramické, malířské, sochařské a textilní dílnách. Těto halové prostory jsou prosvětleny také z vnitřních dvorů, kam mohou vyjít ať pro práci nebo rekreaci.



Fasáda je obložena umělým kamenem, probarveným drceným přírodním zeleným kamenem, s průběžnými spárami





Patro krycí venkovní schodiště je vyneseno pomocí příhradového nosníku v celé výšce podlaží

DOKLADOVÁ ČÁST

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Kseniia Nikitina

datum narození: 27.12.1996

akademický rok / semestr: 2022/23, letní semestr

obor: architektura

ústav: 15128 Ústav navrhování II

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Hana Seho

téma diplomové práce:

Holešovice. Z města k řece, k městu.

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Diplomní práce se zabývá urbanistickým řešením a architektonickou podobou zástavby pozemků na území Holešovic mezi ulicemi Komunardů, Na Maninách a Jateční. Cílem je na základě urbanistických úvah navrhnout budovu uměleckého centra.

2/

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

Práce bude obsahovat základní koncepční řešení mostu a území přiléhajícího k řece. Samotné umělecké centrum bude profesionálním i zájmovým uměleckým aktivitám poskytovat zázemí ateliérů, dílen, skladů, výstavní prostory a společenské sály. Centrum by mělo být dalším veřejným prostorem, nabízejícím novou vrstvu komunitního života, a být důstojným článkem řetězu významných architektonických intervencí na pražských nábřežích.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Grafická část:

Situace-širší vztahy – 1:2000

Situace s podrobným řešením okolí 1:200

Půdorysy všech podlaží, řezy, perspektivní řez, fasády vložené do panoramatu okolí 1:100 (1:200)

Čárová axonometrie, nadhledový zákres do fotografie

Vizualizace exteriéru i interiéru – čtyři (zákresy do fotografií)

Textová část:

Koncepční popis návrhu, vysvětlující urbanistické, architektonické a konstrukční řešení

Popis programu a přínosu navrhovaného řešení

Stavební program s tabulkami ploch a rámcovými kubaturami

Projekt bude prezentován dle standardů FA ČVUT – poster o celkovém rozměru 1188 x 1680 (na

výšku)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Elektronická forma zpracování projektu – plachty, portfolio, foto modelu,

2 x portfolio,

fyzický model návrhu včetně nejbližšího okolí M1:200 (pozn. možná dohoda s vedoucím o jiném

měřítku)

Datum a podpis studenta 1.3.23

1.3.23

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

1.5.2023

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT:

AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) Z MĚSTA K ŘECE, K MĚSTU

(AJ) FROM THE CITY TO THE RIVER, TO THE CITY

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:

Ústav: 15128 Ústav navrhování II

prof. Ing. arch. Hana Seho a Ing. arch. Jiří Poláček

Oponent práce:

Ing. arch. Tomáš Richtr

Klíčová slova

(česká):

Holešovice, Umělecké centrum, dílny, most

Anotace

(česká):

Diplomová práce hledá urbanistické a architektonické řešení pozemků na nábřeží mezi v Holešovicích mezi ulicemi Komunardů a Na Maninách. V návaznosti na výrobní a zároveň kreativní duch Holešovic, projekt prověřuje umístění Uměleckého centra na nábřeží. Stavba, terenní úpravy a stavba mostu mění současné nedefinované poměry území na vztah „město-řeka-město“.

Anotace (anglická):

The diploma thesis is searching for an urban and architectural solution of the plots on the waterfront between Komunardů Na Maninách streets in Holešovice district. In relation to the factory and creative spirit of Holešovice, the project explores location of the Art Centre on the waterfront. The construction, landscaping and bridge construction change the current undefined conditions of the area to the a "city-river-city" relationship.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 25.05.2023

podpis autora-diplomanta

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

Zdroje vyobrazení

- 1 Ortofotomapa <https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/datove-sady/ortofotomapy>
- 2 tamtéž
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Bubny>
- 3 Poloha Buben a Holešovic na císařských otiscích map Stabilního katastru z roku 1840 (Výřez z mapových listů kód 1960-1-001 až 1960-1-006).
4. České království 1764-1767 I vojenské mapování list č 107
5. České království 1764-1767 I vojenské mapování list č 107
6. III. vojenské mapování - 1 75 000, mapový list 3953
7. pohledový plán 1923
8. topografická mapa 1923
9. Regulační plan 1924
10. Regulační plan 1930
11. Regulační plan 1930 - Schéma
12. Velká Praha 1939
13. císařský otisk 1842 a současný stav <https://www.dveprahy.cz/>
14. tamtéž
15. mapa 1908
16. mapa 1938
17. 18. 19. 20. https://www.zastarouprahu.cz/webdata/B2F80B51-D163-4BEB-8D44-FDA0292F0939_02.pdf
- 21 - 27 Publikace Praha mosty spojená , Dudák, Vladislav,Rýpar, Vít, vydal Cattacan, 2020
28. <https://www.campuj.online/blog/praha-vcera-mosty-ii>
29. Prezentace Pavla Hniličky
- 30- 33 Foto: Pixabay.com
34. ISIFA autor Ruml Miloš
35. https://www.ebeton.cz/clanky/2021_3_72_70-let-stefanikova-mostu-v-praze/
36. Stavba Mostu císaře Františka Josefa I. Snímky z července 1867. Autor: František Fridrich.
- 37 . Štefánikův most s dřevěnými čluny a panoramatem Holešovic-Buden, kolem 1930.(Zdroj: NPÚ)
38. <https://www.campuj.online/blog/praha-vcera-mosty-ii>
39. Pohled na Negrelliho viadukt v roce 1910, Zdroj: Archiv hlavního města Prahy
40. https://www.cenovamapa.org/Default.aspx?menu=Blog_Article&culture=en&BlogPostID=100&s=D6E-5C2EE91D8B79E1706455C11C559D3A0BA925A
41. Pražský Hlávkův most na snímku z května 1983 Autor: ČTK
- 42.-45. <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1653004-obrazem-promeny-prazskeho-libenskeho-mostu-v-prubehu-desetileti>
46. 47. Nádvoří pivovaru těsně před zbořením. 1957. Foto S. Divišová. (NPÚ)
48. Skluzavka v zahradě divadla Uranie přenesená z Jubilejní výstavy 1908, pohlednice, kolem 1910 (D. Hlaváč)
49. 50. 51. <https://pamatkovykatalog.cz/dum-domovina-13760456>
52. 53. 54. autor nezamý <https://www.historicka-praha.cz/holesovicka-elektrarna/>
55. 56. <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/1115/vystaviste-praha?back=1>
57. https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Praha,_Hole%C5%A1ovice,_Budova_Prahy_7.JPG
58. Stavba budovy Elektrických podniků, kolem 1933. (HADP)
59. https://www.geocaching.com/geocache/GC7EMA4_zmizela-praha-ii-praha-7
60. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy
61. Areál, kolem 1905 (foto z archivu Z. Reacha)
62. Holešovický přístav v době cílého provozu. Foto 1923, Klub Za starou Prahu
63. Holešovický přístav po dostavbě obyčného souboru Prague Marina Foto J. Bečka, květen 2009
64. <https://prazdnedomy.cz/domy/objekty/detail/5479-depo-a-dilny-nadrazi-praha-bubny>
65. 66. <https://janbezucha.cz/fotodokument-cz/zeleznicni-areal-holesovice-bubny>
67. https://cs.wikipedia.org/wiki/Urbanisticko-architektonick%C3%BD_v%C3%BDvoj_Hole%C5%A1ovic
68. <https://www.ngprague.cz/o-nas/budovy/veletrzni-palac>
69. 70. <https://www.najbrt.cz/detail/dox-centrum-soucasneho-umeni>
71. 72. 73 <https://georeport.iprpraha.cz/>
74. <https://iprpraha.cz/stranka/10/platny-uzemni-plan>
75. <https://iprpraha.cz/stranka/11>
76. 77. vlastní
78. 79 Pohled z Rohanského nábřeží. Foto Pavel Hnilička - Architects+Planners

Seznam literatury

- The Phaidon Atlas of Contemporary World Architecture Phaidon Press; Comprehensive edition (May 11, 2004)
ISBN-10: 0714843121
- Holešovice - Bubny v objetí Vltavy, Jan Jungmann , 2014, Muzeum hlavního města Prahy, ISBN: 978-80-87828-11-3
- Velké mosty světa, Josef Hons, 1996, Victoria Publishing, ISBN: 80-7187-002-1
- Brücken - Historisches, Konstruktion, Denkmäler – Buch gebraucht kaufen, Erler, Uwe; Schmiedel, Helga, Leipzig, VEB Fachbuchverlag,; 1. Auflage (1 ledna 1988), 3343003522 (ISBN-13: 9783343003525)

Praha mosty spojená , Dudák, Vladislav,Rýpar, Vít, vydal Cattacan, 2020

WEB

Demografická studia Prahy 7 <https://www.praha7.cz/usneseni/?id=32863&type=regularRes>
https://www.cenovamapa.org/Default.aspx?menu=Blog_Article&culture=cze&BlogPostID=143&s=4A-E8A5B0FB14D0F51ADA68B173158D5A604D588F