

HOLEŠOVICE
-
PROMĚNA BUBENSKÉ ULICE

DIPLOMNÍ PRÁCE
BC. MARTINA VALACHOVÁ
ATELIÉR PLICKA/SEDLÁK/ FA ČVUT
LS 2016

Obsah

1_ÚVOD

Prohlášení diplomanta
Zadání diplomové práce
Průvodní zpráva

2_ANALYTICKÁ ČÁST

Historický vývoj území Holešovic a jeho paměť místa
Historické územní plány a urbanistické koncepce
Holešovice v kontextu celého města
Širší vztahy v území M 1:10 000

3_NÁVRH

Sanační plán
Etapizace výstavby
Principy konceptu
Koncepce řešení M 1:5000
Současný stav Bubenské ulice
Koncept proměny Bubenské ulice
Atmosférické skicy
Regulace „Park Avenue“ a Bilance
Regulační karty
Charakteristické řezy územím M 1:1000
Uliční profily 1:500
Vizualizace 3D modelu

Zdroje

1_Úvod

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Martina Valachová**
datum narození: 3. 9. 1990
akademický rok / semestr: 2017_2018 / zimní semestr
ústav: Ústav urbanismu
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

téma diplomové práce:

HOLEŠOVICE (URBANISTICKÁ STUDIE)

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešeným územím diplomní práce je území Holešovic, vymezené ze severu, východu a jihu řekou Vltavou a ze západu ulicí Dukelských hrdinů a západním okrajem areálu Výstaviště. Cílem diplomové práce je navrhnout doplnění stávající struktury zástavby řešeného území a stanovit priority při rozvoji tohoto území, spojeném s jeho obnovou.

2/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Urbanistická studie se bude zabývat jednak doplněním stávající struktury zástavby, jednak přestavbou rozsáhlých území brownfieldů, včetně rehabilitace té části parku Stromovka, která byla postupně přeměněna ve stávající areál Výstaviště. Důležitými vstupy pro urbanistickou studii je začlenění dopravního terminálu Praha Bubny a prověření možnosti umístění významných veřejných budov (Filharmonie, Art District Praha 7). Urbanistická studie bude věnovat zvýšenou pozornost rozvoji nábřeží (veřejných prostranství i zástavby), zprostředkujícím těsný kontakt řešeného území s řekou Vltavou. Urbanistická studie bude pracovat s možností vypuštění kralupské větve železniční trati, vedoucí z Negrelliho viaduktu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Výsledkem diplomové práce bude urbanistická studie, prověřující možnosti dalšího rozvoje řešeného území, včetně stanovení klíčových míst z hlediska tohoto rozvoje a postupného naplňování navržené koncepce (etapizace). Součástí diplomové práce bude detailnější návrh vybraného klíčového místa (případně vybraných klíčových míst) z hlediska budoucího rozvoje řešeného území.

- situace širších vztahů 1 : 10 000
- situace 1 : 5000 – základní koncepce řešeného území
- situace 1 : 2000, alt. 1 : 1000, alt. 1 : 500 – vybrané klíčové místo (vybrána klíčová místa)
- doplňující schémata, vysvětlující zvolenou koncepci a její naplňování

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- vizualizace / zákresy do fotografie – dokumentující charakter nového městského prostředí

Pozn.: 3/ 4/ - může být upřesněno vedoucím DP na základě konzultace v průběhu semestru.

Datum a podpis studenta

16.10.2017 *Valachová*

Datum a podpis vedoucího DP

16/10/2017 *I. Plicka*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

Hyšp

registrováno studijním oddělením dne

16.10.2017 *Hyšp*

27-10-2017

ČESKÉ VYSOKÉ UČMENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Martina Valachová AR 2017/2018, ZS NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) HOLEŠOVICE – PROMĚNA BUBENSKÉ ULICE (AJ) HOLEŠOVICE – TRANSFORMATION OF BUBENSKÁ STREET JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Doc.Ing.arch. Ivan Plicka CSc Ústav: Ústav Urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Zdeněk Fikar
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, doprava, park avenue, regulace
Anotace (česká):	Cílem diplomové práce bylo najít koncepční řešení obnovy celého území Holešovic a následně prověřit fungování navrhované podoby ulice Bubenské. Proměna Bubenské na Park avenue představuje jedno z možných řešení složité dopravní situace spočívající ve vytíženosti území v severojižním směru.
Anotace (anglická):	The creation of new concept designed area -Holešovice was the first step of my diploma project. Next step was to verify designed solution of the street Bubenská. This park avenue represent one way how to deal with the strong traffic, mainly in northsouth direction.

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 11.01.2018

podpis autora-diplomanta

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



„Praha je okouzující město, do kterého se hned zamilujete. Ale vždycky se musíte podívat skrze tu krásu na to, díky čemu je to město živé. A to jsou lidé, kteří se v něm rozhodli žít.“

Alexandros Washburn Alexandros Washburn je americký architekt a urbanista



Ze srdce děkuji své rodině a přátelům za bezmeznou podporu a cenné rady.

Průvodní zpráva

Název projektu: Holešovice - Proměna Bubenské ulice

Základní údaje

Městská část: Praha 7
Rozloha řešeného území: 4,69 km²
Počet obyvatel: 36 tisíc
Vymezení řešeného území v rámci Prahy 7
hranice ulice Dukelských Hrdinů a areálem výstaviště ze západu a řekou Vltavou ze severu, východu a jihu.

Popis místa

Holešovice jsou spádovým centrem Prahy 7 a spolu s Letnou, Stromovkou, a Trojou utváří městskou část s rozmanitým charakterem. Díky své poloze v meandru řeky Vltavy jsou od svého vzniku izolovanou městskou čtvrtí a jejich izolovanost Vltavou je umocněna velkým brownfieldem Bubny sousedícím na východě s centrem Holešovic. Tyto jmenovatelé vytváří z Holešovic tzv. " město ve městě". Na území Bubenského Brownfieldu se kromě funkčního kolejiště nacházejí i staré vlečky, odstavné koleje a náletová zeleň. Celé území je pod stavební uzávěrou.

Téměř polovina Holešovic je na pražské poměry relativně rovinatá, což umožnilo jejich využití pro rozvoj průmyslu v 2.pol 19. a 20.století. Průmyslové plochy a výroby všech velikostí se z velké části zachovaly dodnes a mísí se s blokovou zástavbou. Tato heterogenita dává Holešovicích unikátní charakter a v posledních letech se stává lukrativní místem s investičním potenciálem.

V důsledku průmyslové minulosti čtvrti jsou zděšší bloky rozměrově větší, než v obvyklé městské zástavbě a tudíž vzniká sekundární zástavba v jejich vnitroblocích. Holešovice jsou rozvíjející se čtvrtí, která se stává stále více atraktivní pro mladé lidi a umělce. Jejich velký potenciál spočívá také v blízkosti městského centra a zároveň parků(Stromovka, Letenská pláň) a blízkosti nábřeží Vltavy.

Poloha řešeného území



Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce bylo najít koncepční řešení obnovy celého území Holešovic a následně prověřit fungování navrhované podoby ulice Bubenské. Proměna Bubenské na Park avenue představuje jedno z možných řešení složité dopravní situace spočívající ve vytíženosti území v severojižním směru.

Výchozí situace

Jako výchozí situaci jsme si vzali návrh studenta ateliéru Plicka M. Štrby. Těžiště jeho návrhu spočívalo v městské blokové zástavbě vycházející z tradičních městských bloků. Druhým převzatým motivem byl princip Park avenue, jako velkokapacitní městské třídy procházející územím od Hlavkova mostu na Trojský most. Dalším důležitým vstupem bylo začlenění plánovaného terminálu Vltavská.

Koncepce urbanistického řešení

Celý návrh reaguje na celkovou špatnou neprostupnost území způsobenou především průmyslovými areály a předimenzovanými dopravními tahy, takže se snaží v maximální míře, díky sanaci velkého množství objektů a ploch, propojit komunikacemi obě oddělené části Holešovic. Snažím se využít vnitřní město v maximální míře k zastavění a periferii ponechávám přírodě. Otázkou bylo, kde vytvořit nová centra. Zda v prostorovém těžišti Holešovic, u ulice Dělnické, nebo někde jinde. Rozhodla jsem se přirozeně podpořit rozvoj živých center tvořených ať už komerčními nebo veřejnými službami, okolo již stávajících stanic metra (Vltavská, Holešovice) Zásadní bude pro celé území etapizace zástavby a určení priorit při rozvoji.

Propojení jihu a severu novou Park avenue místo ulice Bubenská se zeleným pásem. Pás bude mít různé charakteristiky, od městského na jihu až po přírodní na severu, kde se přirozeně napojí skrz území výstaviště na park Stromovka. Nová zástavba kolem ulice je prostorově regulována.

Koncepce Bubenské ulice na tzv. Park avenue

Řešení klíčového místa spočívá v konkrétní návrhu podoby veřejných prostranství a stanovení základní regulativů pro zástavbu okolo Bubenské. Cílem bylo navrhnout dostatečně kapacitní komunikaci s důrazem na zachování lidského měřítka a vytvoření příjemného veřejného prostoru. Navrhovaný profil Bubenské má eliminovat negativní efekt automobilové dopravy.

Mobilita a prostupnost

Park je záměrně situován uprostřed ulice, aby došlo k oddělení čtyř dopravních pruhů a tím dostal prostor lidské měřítko. Park je dimenzován tak, aby pobyt v něm byl příjemný a umožnil různé druhy aktivit. Napojení významných rekreačních ploch jako je Štvanice, Stromovka a vltavské nábřeží liniovým parkem Bubenská, vytváří chybějící pěší vazbu sever - jih.

2_ Analýzy

Historie Holešovice

Holešovice jsou bývalou průmyslovou čtvrtí, ve které se její duch zachoval až dodnes. Tato oblast holešovického meandru měla díky své přístupnosti k vodě a celkové morfologii dobrý předpoklad stát se na konci 19.století prostorem pro rozvoj průmyslových podniků. Začlenění Bubnů do existující železniční sítě, prohloubení říčního koryta a vybudování přístavu jenom urychlily explozivní růst továren a zástavby v Holešovicích. Tento překotný nárůst zástavby zde vytvořil unikátní heterogenní strukturu pro život. Ztráta původní funkce objektů byla započata v průběhu 30. let. Po 2. světové válce došlo znárodněním k přetrhání posledních vlastnických vazeb. Po navrácení budov jejich majitelům začala takzvaná porevoluční druhá etapa výstavby, týkající se především bytových domů a administrativních celků. Průmyslové stavby byly pomalu přeměňovány na kanceláře nebo jiná pracoviště. Díky dostatku prostoru a nižším nájmům se zde usídlili umělci a designéři, kteří dodávají čtvrti na atraktivitě.

Ortofoto 2016 - řešené území





1840 - Stabilní katastr (původní měřítko 1:2880)

Do poloviny 19. století byla oblast holešovického meandru téměř neurbanizovaná. Území pravidelně zaplavované neregulovaným tokem Vltavy bylo využíváno především zemědělsky. Pouze na severu byla historická obec Holešovice (1) (nyní prostor Wolf Prefa a nádraží Holešovice) a na jihu rybářská osada Bubny (2)(nyní předmostí Hlávkova mostu). Paradoxně nejstarším přeživším důležitým pozorovatelem dějin byla Královská obora. První zmínky o Královské oboře a jejich stavbách najdeme již ve 13.století.

Obora později Stromovka, skrz níž vedla cesta mezi Holešovicemi, Bubencí a Pražkým hradem, se stala se na počátku 20. století nedílnou součástí velké Prahy.

Již tehdejší cestní síť na holešovickém meandru nastavila budoucí principy rozvoje uliční sítě Holešovic, Letné a Bubenče.

Legenda

- 1,2 Původní centra obcí
-  Zachované objekty
-  Dochovaná cestní síť



Dochované křížení silnic

Poloha návsi na místě nového Holešovického nádraží







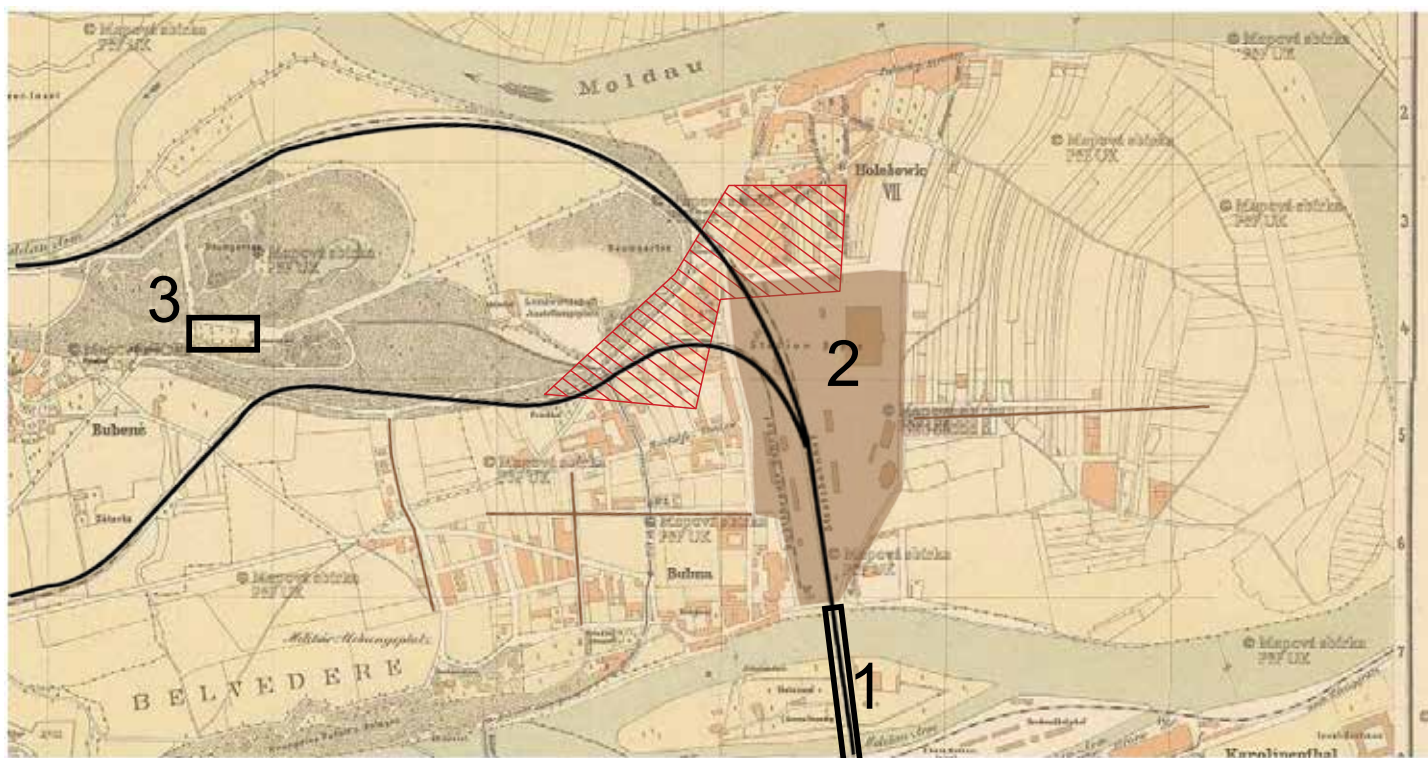
1870- 1900 - Polohopisný plán Prahy (původní měřítko 1:10 000)

Vstup železnice na levý břeh Vltavy Negrelliho viaduktem (1) v roce 1850 a realizace Pražsko-drážďanské a Buštěhradské dráhy spoluinicioval rozvoj průmyslu a postupně novou, převážně blokovou urbanizaci území mimo drážní plochy Bubny. Zde byla v roce 1870 postavena opravná a výrobní železničních vozů. Rozsah ploch (2) extenzivně sloužících železnici (cca 40 ha) byla snaha omezit již před 1. světovou válkou.

Zástavba na konci 19. století byl otevřený i první komerční objekt – Šlechtova restaurace (3), která se těšila velké oblibě. V této době měla Stromovka svou maximální rozlohu.

Legenda

- 1,2 Železnice
-  Zachovaná drobnější zástavba(parcelace)
-  Zachovaná uliční síť
-  Průmyslové plochy
-  Nejstarší dochovaný urbanistický celek

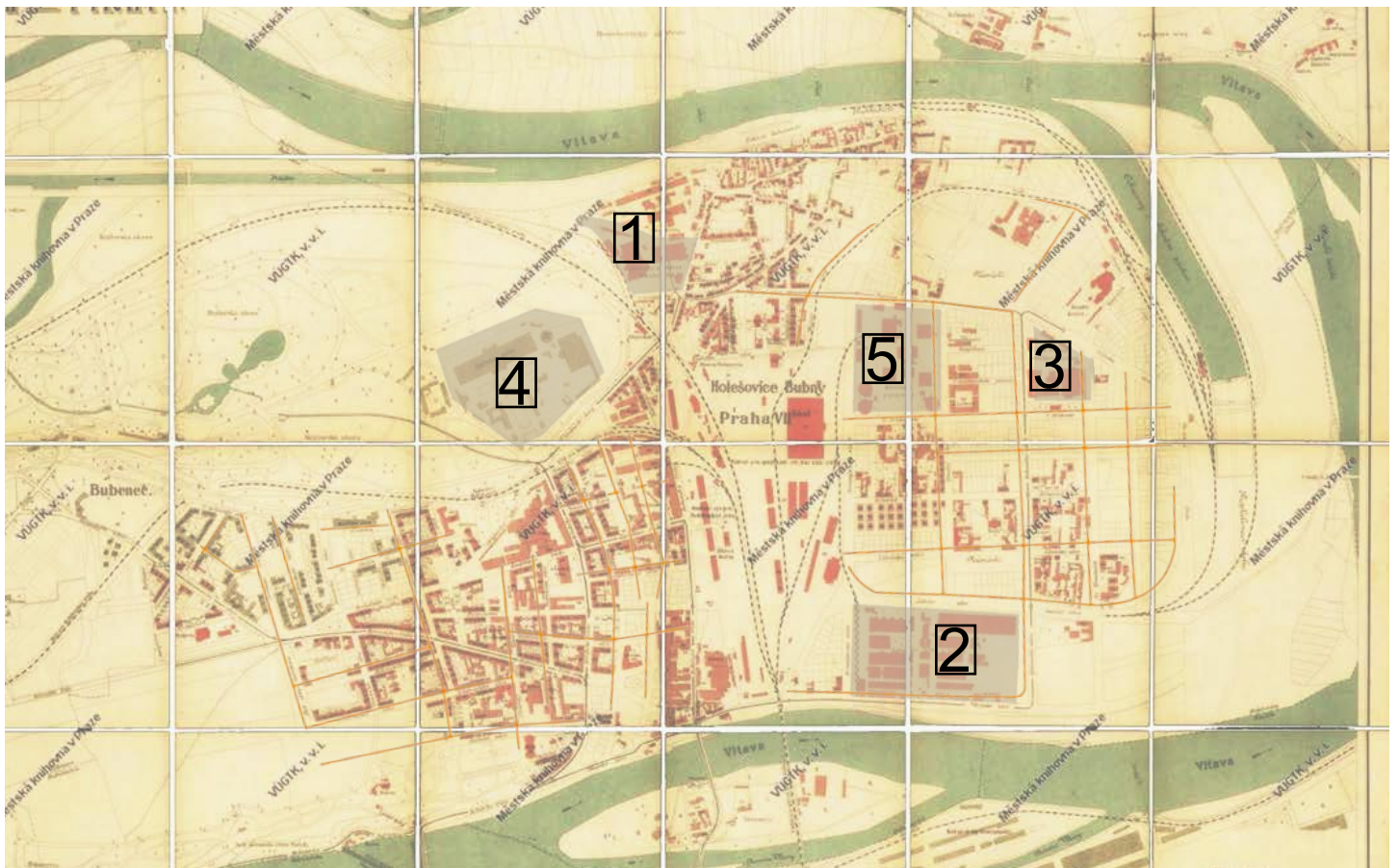


1906 - Polohopisný plán VII. části Prahy (původní měřítko 1:4000)

Počátkem 20. století byl zbudovaný přístav, ke kterému byly přivedeny nové vlečky a s ním se zbudovaly další přístani doky a skladiště.

Elektrifikace Prahy díky Ústřední elektrické stanici (1) pomohla vytvořit i ideální podmínky pro rozvoj nové moderní čtvrti. Oblast byla obsloužena novými tramvajemi.

V tomto období vzniklo spousta významných staveb a podniků. Byly založeny Pražské jatka (2), Holešovický pivovar (3), Výstaviště (4) Nezachovala se plynární komplex u Argentinské (5)



1938 - Orientační plán hlavního města Prahy s okolím (původní měřítko 1:5000)

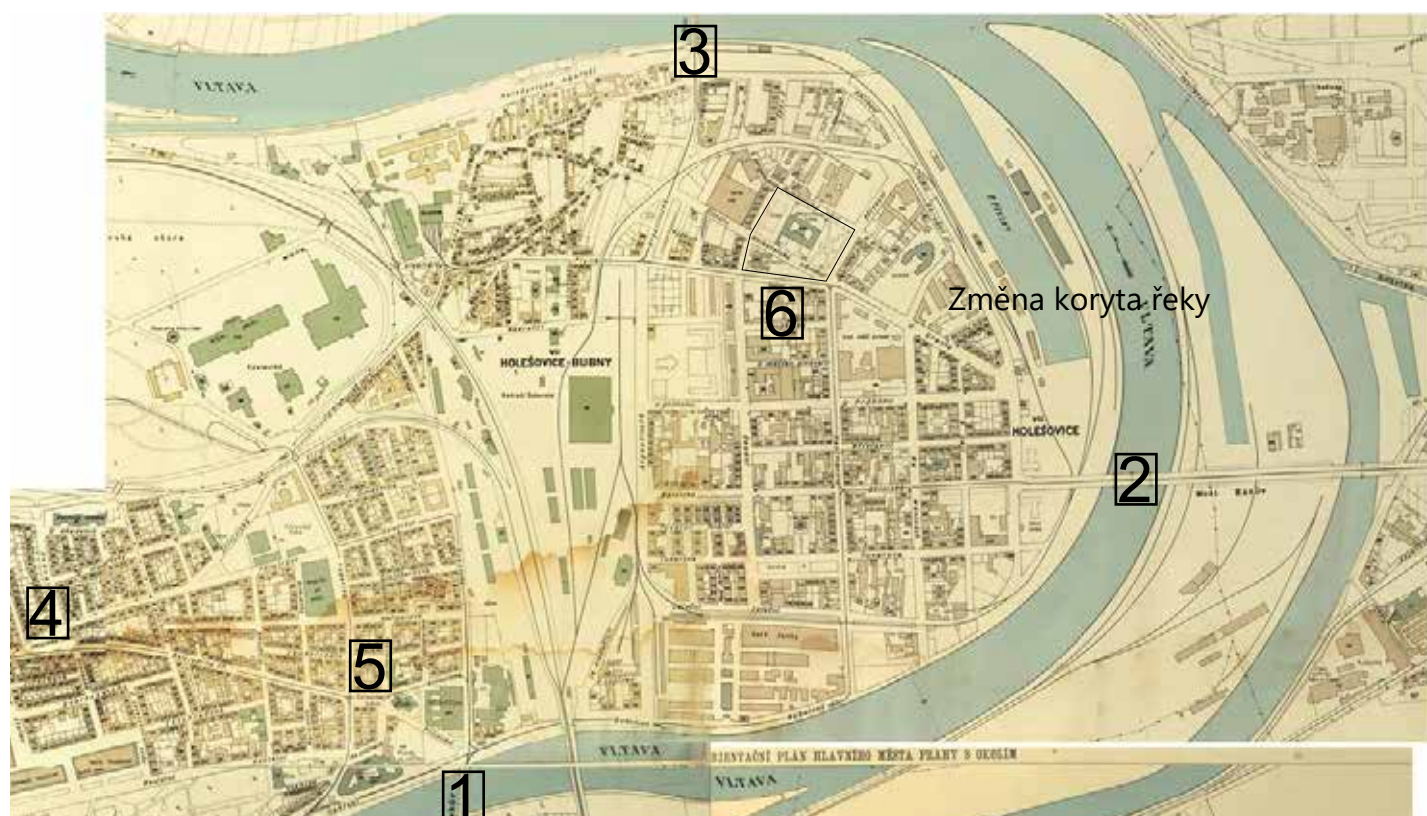
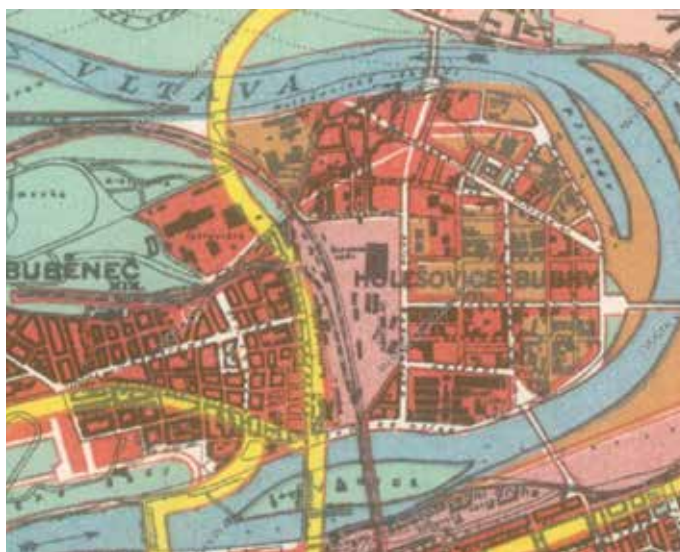
Předválečný stav ukazuje Holešovice v době jejich největší slávy.

Výstavba dopravní infrastruktury je zakončena výstavbou nových mostů (Hlávkův most (1), Libeňský (2) Trojský most (3)) (po válce Barikádníků)) Dopravní obslužnosti je také dostatečně rozvinutá, aby pojmula nově vznikající podniky a blokovou zástavbu.

V městské struktuře se objevují nově založená náměstí, Letenské(4) , Štrosmaierovo (5) a Ortenovo (6).

Důležitým dokumentem byl regulační plán z roku 1931, jelikož ten ještě ukotvil velké plochy okolo železnice a tím ovlivnil budoucí vývoj města.

Regulační plán Velké Prahy_1931

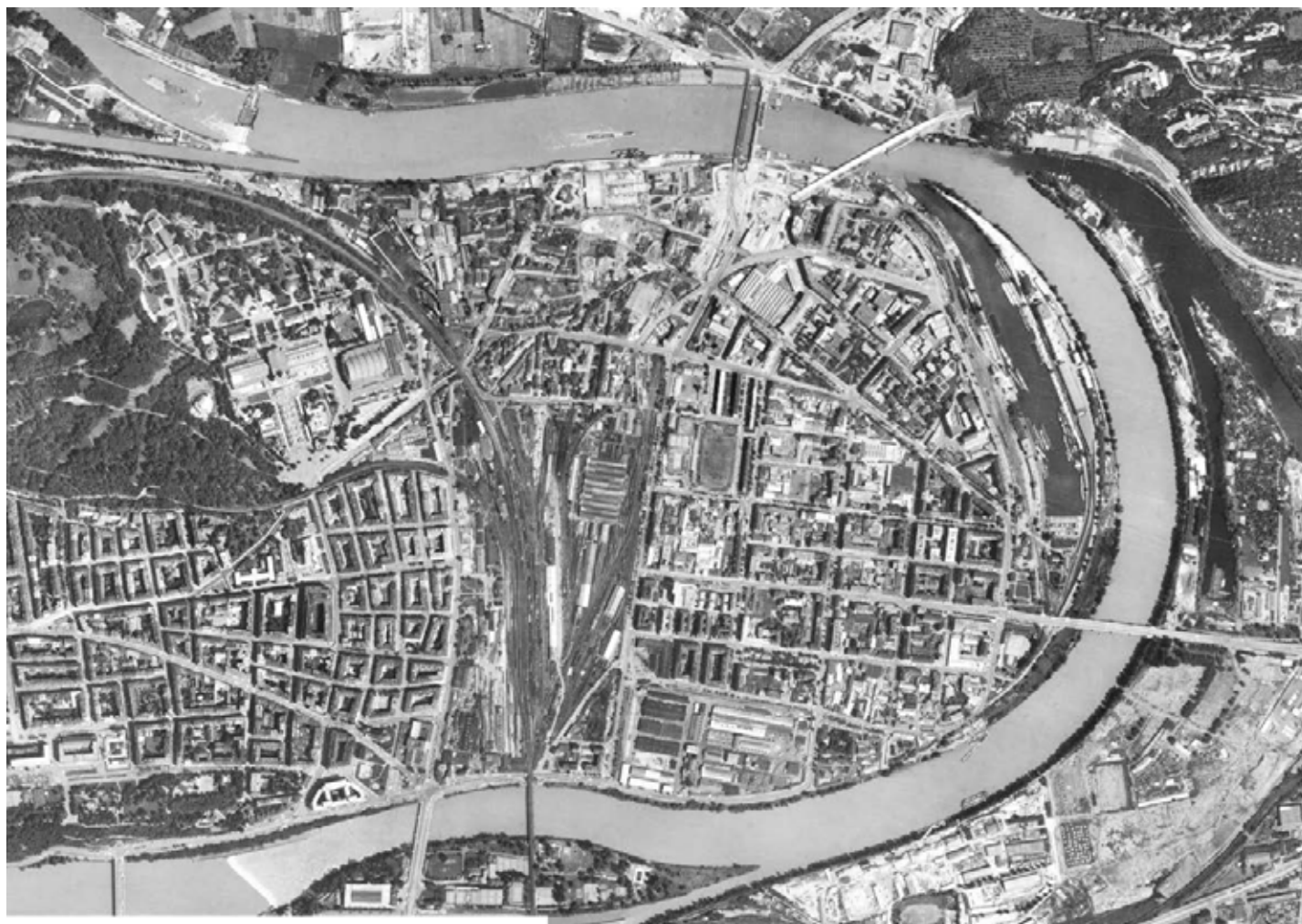


1975 - Ortofoto Prahy, (původní měřítko 1:7500)

Díky roku 1948 a znárodnění většiny podniků a závodů, nedošlo k dalšímu přistěhování lidí do staré průmyslové čtvrti. Výstavba pokračovala pomalu a začalo se spíše řešit dopravní napojení. Už v roce 1956 vznikl projekt na výstavbu tzv. Holešovické přeložky". Kvůli této spojovací trati byl v letech 1967 - 1974 vybudován tunel pod Bílou skálou. Železniční most přes Vltavu byl kolaudován v roce 1976. Výstavba nádraží Holešovice dostala zelenou až na počátku 70. let. Zprovoznění celé trati Praha Holešovice byla uvedena v roce 1985. Z počátku byla tato zastávka určena mezinárodním rychlíkům do Německa, ale nyní zde zastavují i vlaky regionální. Velkolepé dopravní stavby jako most Barikádníků.



1953 výřez Holešovice



2017- Ortofoto Prahy, pův.měřítko 1:7500

Po revoluci se haly, objekty a skladiště vrací svým původním majitelům (a dědicům), kteří vlastně zahajují druhou Holešovickou etapu výstavby. Většinu budov obdrželi ve smutném stavu a tak je třeba renovovat, rekonstruovat a rekultivovat. Holešovice se opět pomalu probouzejí k životu a mění svou tvář.

Nastavují ji do moderní doby. Některé továrny jsou měněny na kanceláře a byty. V jiných sídlí architektonická studia, či designéři. Vzniká zde řada klubů, restaurací a prodejen. Holešovice ožívají. Přeměnu umocňují i kulturní instituce využívající bývalé výrobní haly a objekty, jako je divadlo La Fabrika nebo centrum umění Dox.

Kromě revitalizace stávajících budov, vzniká mnoho nových objektů. Od roku 2000 se zde rozjel rozsáhlý stavební boom. Holešovice se zbavují svého zaprášeného vzhledu a začínají se čím dál více blýskat novotou. Vznikají zde nové developerské projekty nájemních domů s byty, plánovaná je i stavba mrakodrapů a luxusní úprava stávajícího přístaviště.

Navštivte i vy Holešovice a nechejte se okouzlit industriální atmosférou, syrovostí přístavních doků a nebo naopak jemnými liniemi činžovních domů a výrobních hal, které si svá místa zde drží již déle než sto let.

Paměť místa

Historické stopy z přelomu 19. století jsou v Holešovících ještě jasně viditelné. Nesouvislost stop historické zástavby a infrastruktury je důležitým indikátorem minulosti a jejich začleněním do návrhu dojde k zachování identity místa.

Legenda

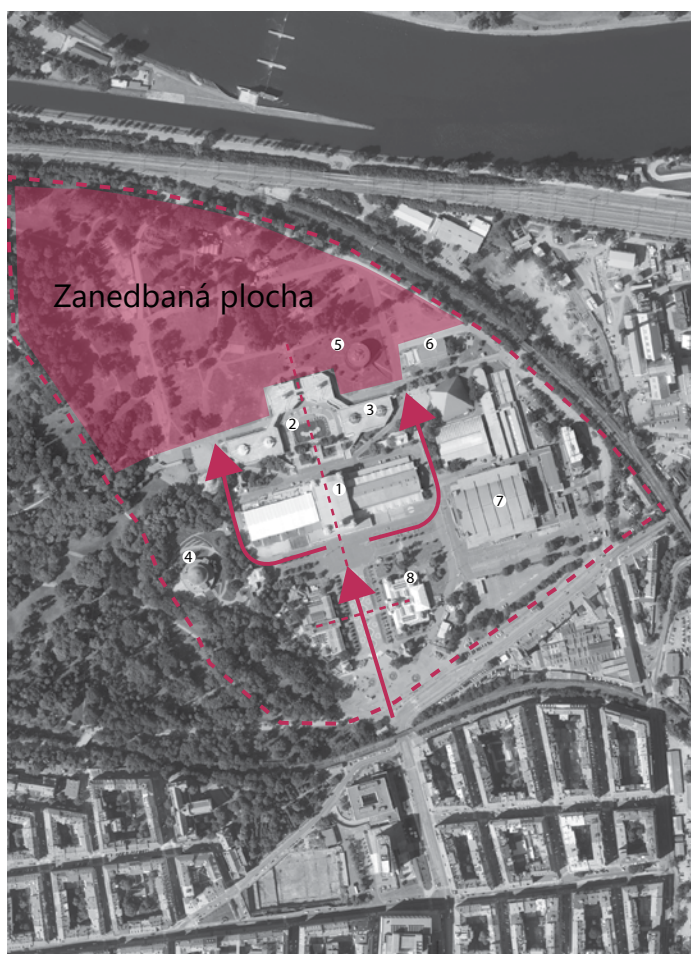
- Stopy před do přelomu 19. a 20.století (ne všechny zachované)
- Stopy z přelomu 19 a 20.století



Historie Výstaviště Holešovice

Výstaviště v průběhu desetiletí ztratilo na své kráse především díky postupnému doplňování esteticky nevhodnou zástavbou. Svou odříznutostí od zbytku Stromovky je jeho prostor vnímán jako bariéra mezi parkem a nábřehem Vltavy, cílem návštěvníků se stává pouze při speciálních akcích. Atraktivita místa je výrazně snížena oplocením celého areálu vysokým mohutným plotem, nízkým počtem vchodů, neudržováním zeleně a dalších veřejně přístupných prostorů v areálu. Ke zhodnocení potenciálu celého Výstaviště by mohlo dojít především jeho otevřením směrem ke Stromovce a propojením s prostorem za Buštěhradskou dráhou a nábřehem. Severní, tzv. "zadní" část areálu má díky své poloze v nivě Vltavy výborný výchozí předpoklad doplnit hodnotný nivní biotop.

Kompoziční vztahy



- 1 – Průmyslový palác
- 2 – Křížikova fontána
- 3 – Křížikovy pavilony
- 4 – Maroldovo panorama
- 5 – Divadlo spirála
- 6 – Plavecký bazén
- 7 – Velká sportovní hala
- 8 – Lapidárium



Výstavba Výstaviště

1891 - Zemská Jubilejní výstava



1938



1989



2016



2.2 Historické, porevoluční územní plány a urbanistické koncepce

Historické územní plány

Regulační plán Velké Prahy a okolí z roku 1931 však tyto plochy železnici ještě potvrdil. Po roce 1945 již veškeré celoměstské dokumenty předpokládaly funkční využití odpovídající významu tohoto místa – jako důležité rozvojové oblasti centra Prahy. Zajímavé je, že směrné územní plány zde předpokládaly vymístění obou tratí – kralupské i kladenské. S tím však souvisely i podstatné celoměstské dopravní vstupy – II. SJM, metro a výstavba nového nádraží Holešovice, které svým dílčím nebo neuváženým vstupem zásadně ovlivnily současný stav území.

Zdroj <http://www.wikipedie.cz>

Díky regulačním plánům, které potvrdily oblastní Bubnů jako prostory dráhy, došlo k definitivnímu rozdělení Holešovic.

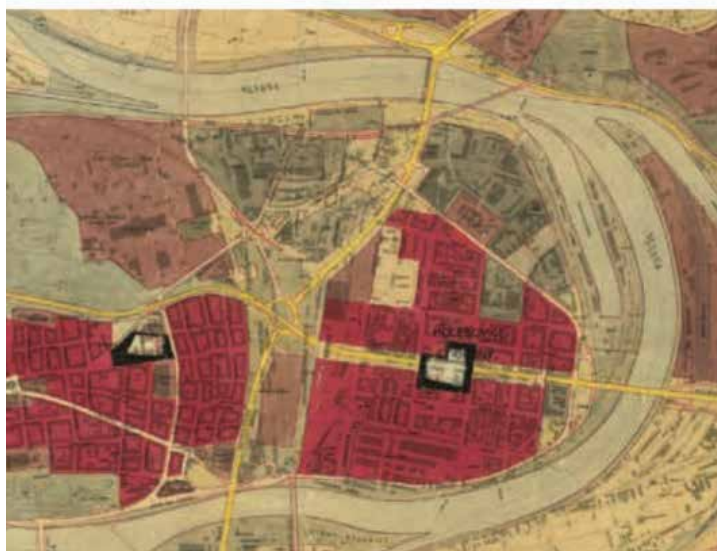
1924 - Celkový regulační plán



1930 - Přehledný a regulační plán hl.města Prahy



1964 - Návrh směrného územního plánu

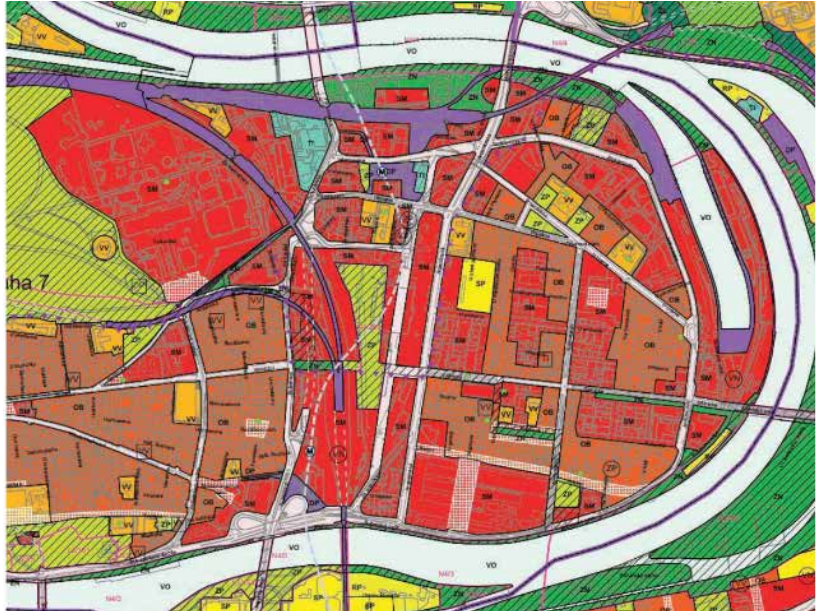


Územní plány a urbanistické studie po roce 1989

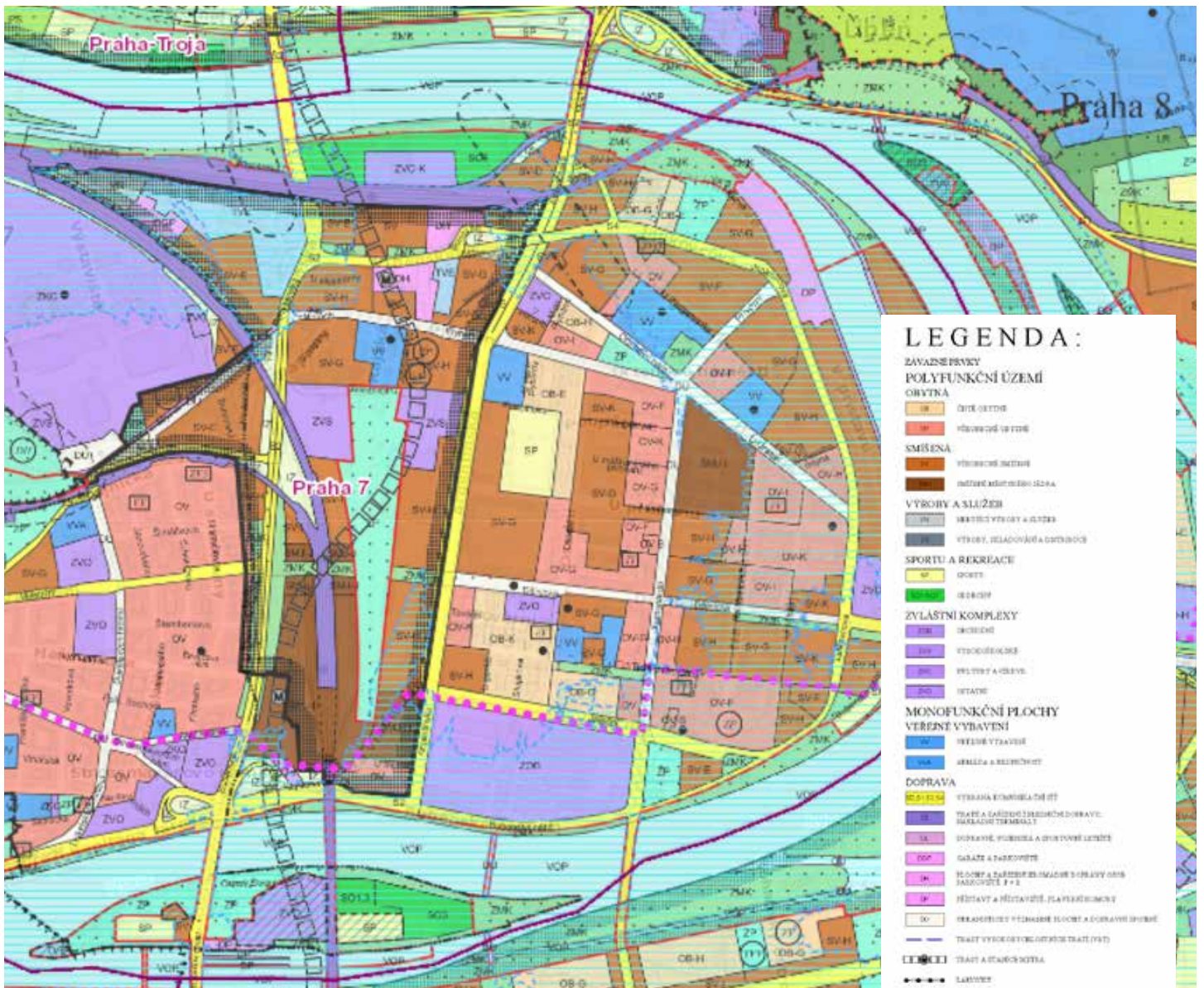
2009 územní plán

Schválením územního plánu z roku 2009 došlo vymezení prostoru parku uprostřed území Bubny- Zátory. Toto definovalo podobu mnoha studií v následujících letech.

Správnost umístění relativně velké plochy veřejné zeleně je diskutabilní. Koncepce většiny studií se snaží vytvořit městské prostředí tím, že zastavuje relativně hustě okraje rozvojového území ubny a v jeho středu vytváří různorodé parkové plochy. Zástavba se přelévá dle mého do prostor, které mají výhodné vstupní, zejména svou polohou u řeky, stát se přírodním parkem.



Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy platný od 1.1.2012



Urbanistické studie po roce 1989

Koncepce většiny studií se snaží vytvořit městské prostředí tím, že zastavuje relativně hustě okraje rozvojového území Bubny a v jeho středu vytváří různorodé parkové plochy. Zástavba se přelévá dle mého do prostor okolo řeky, jako nejlukrativnějších prostorů. Je otázkou, zda se mají tyto nivní plochy zastavovat.

Atelier FNA, atelier P60, Promika, s.r.o., Metroprojekt Praha a. s.,
SUDOP PRAHA

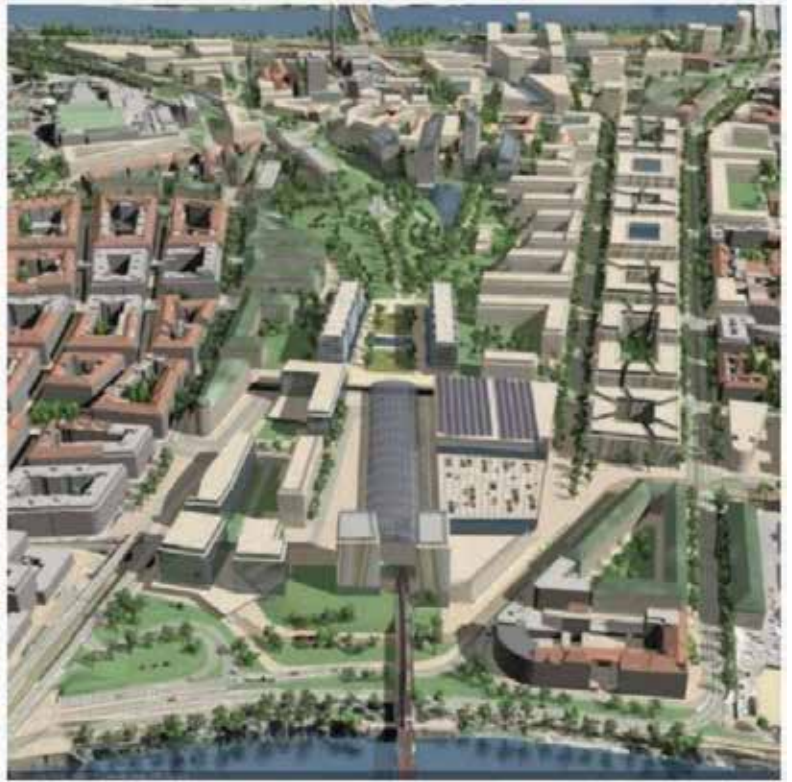
a.s., PPU s.r.o, green design (2008)



Bubny-Zatory Masterplan
Cigler - Marani (2008)



FNA Studio: studie přestavby
VRÚ Holešovice Bubny (2010 -
2011)



Holešovice - sever
Maus architects (2013)



2.3. Analýzy aktuálních vybraných témat

Temata:

Krajina - niva

Automobilová doprava

Železniční doprava

Klimatické změny měst a s tím související forma zástavby

Velký zastavitelný prostor dává možnost navrhnout městský celek, který prověřuje nové postupy výstavby reflektující klimatické změny, na něž česká města zatím při plánování nejsou připravena.

Holešovice v kontextu celého města

Krajina

Krása, malebnost, přítomnost divoké přírody ve městě a její těsný vztah k zástavbě, to jsou jedny z nejdůležitějších kvalit Prahy. Tyto vlastnosti jsou ještě umocněny důležitým kompozičním prvkem Vltavy, která spolu se svou proměnlivě širokou nivou vytváří identitu Prahy a důležitý orientační bod pro všechny její obyvatele a návštěvníky.

Městské parky

Soustava městských parků je neodmyslitelným faktorem hodnocení kvality místa pro život. Propojenost těchto veřejných prostor výrazně zvyšuje hodnotu sídla (celek je více než pouhý součet částí) a umožňuje jeho bezbariérové využívání.

Příkré svahy

Dramatický pražský terén znepřístupňuje svahy podél Vltavy a umožňuje tak, aby si zachovaly svůj přírodní charakter.

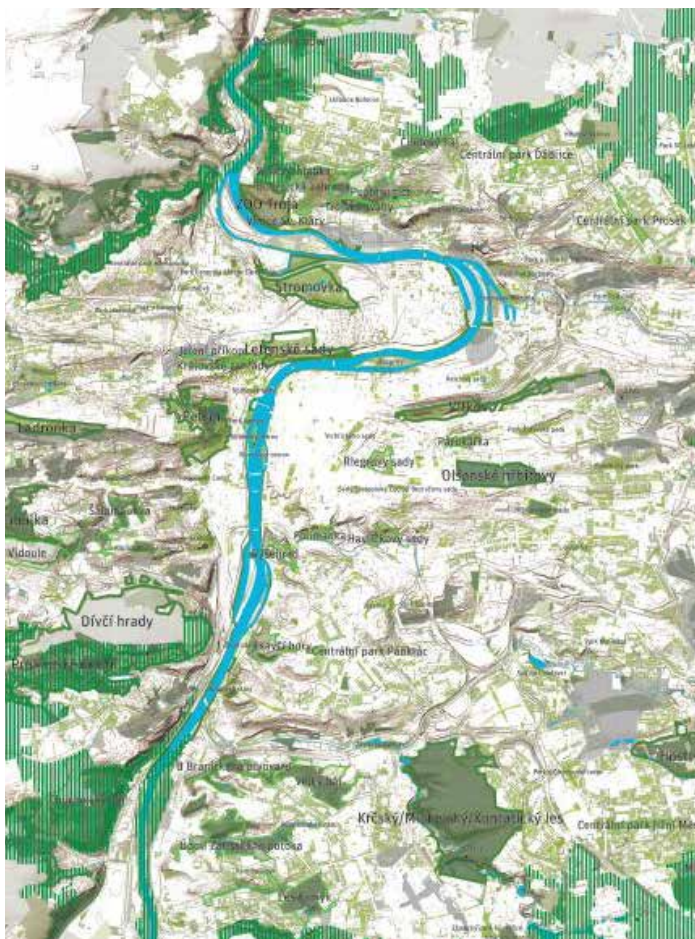
Niva

Hodnota nivy spočívá v možnosti retence a rozlivu povodňových vod, je to důležitý přírodní koridor pro mnoho živočichů a rostlin, umožňuje velkou míru biodiverzity a tím odolnost a kvalitu nivní vegetace. Význam dobře fungující nivní krajiny je obrovský. Nejen že napomáhá udržovat stabilní ekosystém území, poskytuje také prostor pro trávení volného času a především výrazně ovlivňuje městské klima.

Historický obraz

Na území Holešovic bylo v blízkosti řeky založeno několik historických usedlostí, zámků a vinic. (Trojský zámek, vinice sv. Kláry a osada Bubny a Holešovice)

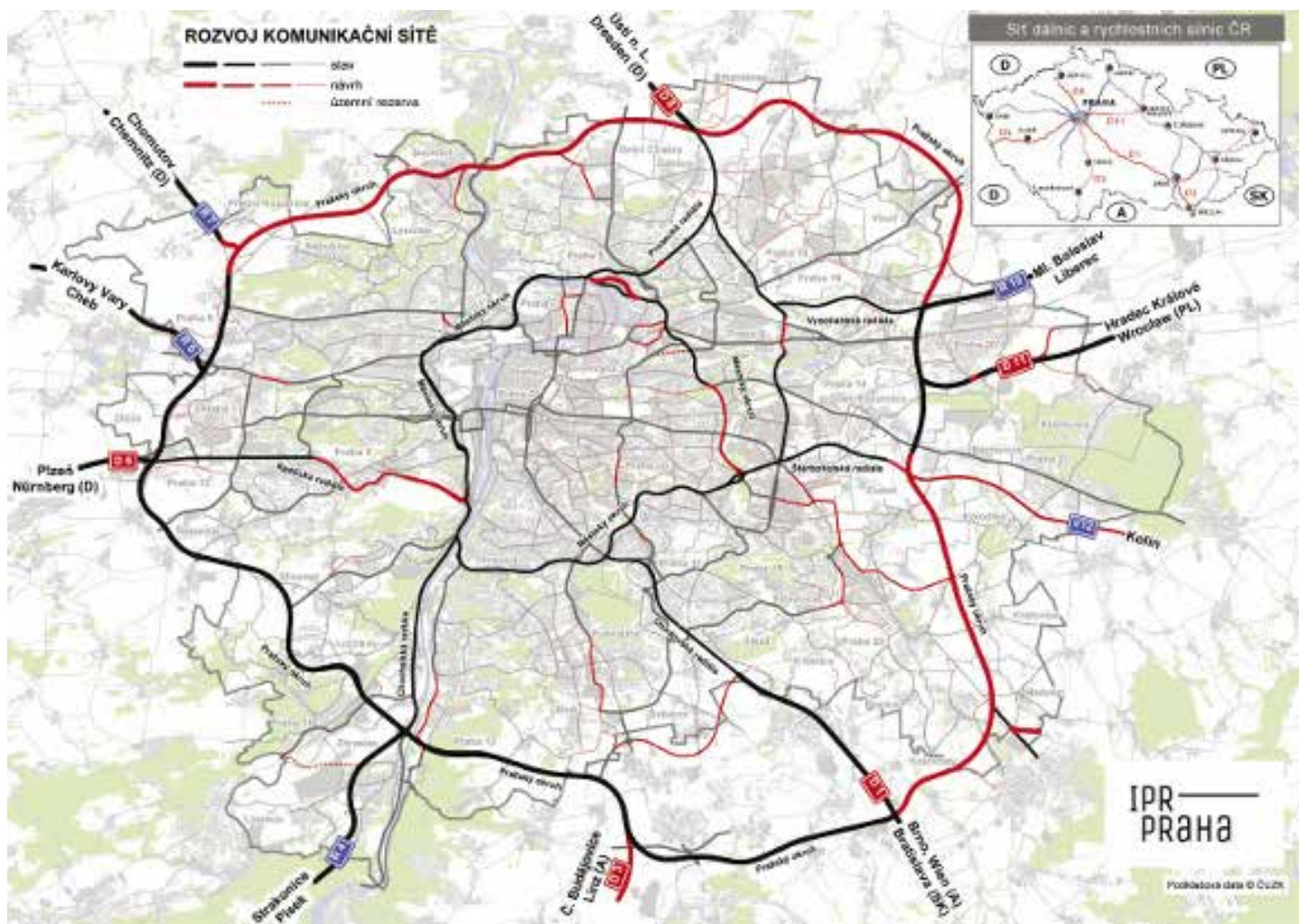
Využití přirozeného potenciálu přírodního prostředí ve městě je výhodné jak ekonomicky a ekologicky, tak z hlediska trvalé udržitelnosti. Zásadní je především práce s přirozeným koloběhem vody, který napomáhá doplnění podzemních vod, jejichž nedostatek již začínáme pociťovat. Dobré hospodaření s vodou také umožňuje udržovat ve městech příjemnější mikroklima a nižší teploty.



Automobilová doprava

Holešovice jsou důležitým spádovým územím na severu Prahy při příjezdu po dálnici D8 od Ústí nad Labem a Drážďan. Dopravní zátěž z D8 se ještě před vstupem na holešovický meandr rozdělí a část této zátěže odvede tunel Blanka.

Dopravní vize města Prahy podporuje uzavření Malého městského okruhu a vytvoření Velkého městského okruhu. Z hlediska dopravního zatížení centra města se plánuje zklidnění pražské magistrály a revitalizace okolního území. Průjezd přes holešovické území bude zachován, svým charakterem by měl ovšem reflektovat městskost okolí.



Holešovice v kontextu celého města

Změny úlohy železniční stanice Praha - Holešovice

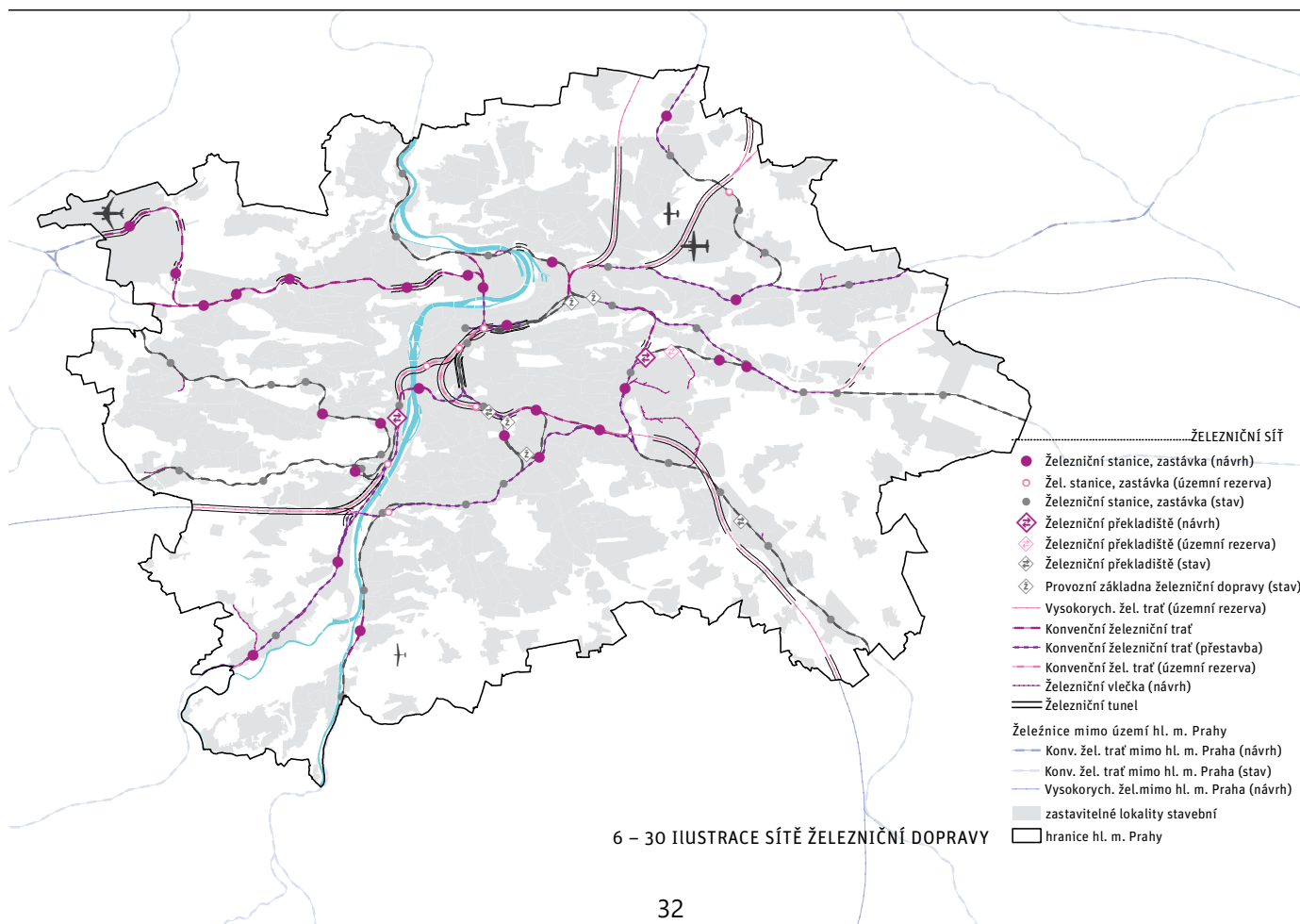
Železnice v Praze má dlouhou historii, v minulých letech bylo dokonce spojení vedoucí přes Prahu začleněno mezi 9 koridorů hlavní evropské sítě jako trasa spojující významné přístavy na severu a jihovýchodě Evropy. Na trase Berlin – Praha – Vídeň – Budapešť – Sofia - Athény je jedním z nejkritičtějších míst úsek Drážďany - Praha. Tato trať nemůže už být zmodernizována, proto je navržena nová trasa dálkových a osobních vlaků. Tato trať vstupuje do Pražské aglomerace 4,5 km dlouhým tunelem na Prosek. Na území hlavního města sleduje trať stopu dnešní lysecké dráhy a přijíždí na Hlavní nádraží Vítkovskými tunely. Čas cesty se tak zkrátí z 135 - na 50 minut z Drážďan a na 35 min z Ústí nad Labem. K otevření dráhy by mělo dojít do 20 let. Proto bude nádraží Holešovice sloužit jen příměstské a městské dopravě.

Celoevropským trendem v železniční dopravě je zvyšování úlohy příměstské a městské dopravy, stejně tak Praha 7 na svém území plánuje propojení Praha Hlavní nádraží - Ruzyně - Kladno.

Změna funkce zastávky Bubny na vzdělávací centrum a výstavba nového přestupního terminálu na Vltavské, který bude propojovat výstupní stanici metra C a městskou železnici, bude následováno zbudováním nové zastávky pro Výstaviště.



Plánovaná železniční síť (dle DPP)

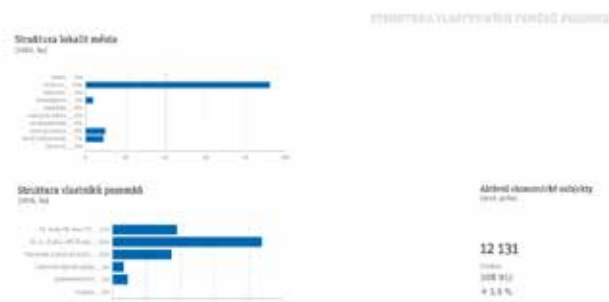


Klimatické změny a tepelný ostrov - Holešovice

Klimatické změny a tepelný ostrov Holešovice

Aktuálně mají Holešovice vysokou průměrnou teplotu nejen díky velkému podílu průmyslových ploch, ale také kvůli velkému množství ploch zastavěných. Kvůli chybějící zeleni ve veřejných prostorech a zanedbanému a nevyužívanému nábřeží nedochází k potřebnému ochlazování klimatu.

Porovnáním struktury blokové zástavby Holešovic, Dejvic, Letné a Karlína je evidentní, že zastavěnost typická pro holešovický blok se negativně podepisuje na klimatu území a celkové ekonomičnosti při provozu domácností a kanceláří.



Holešovice

Letná

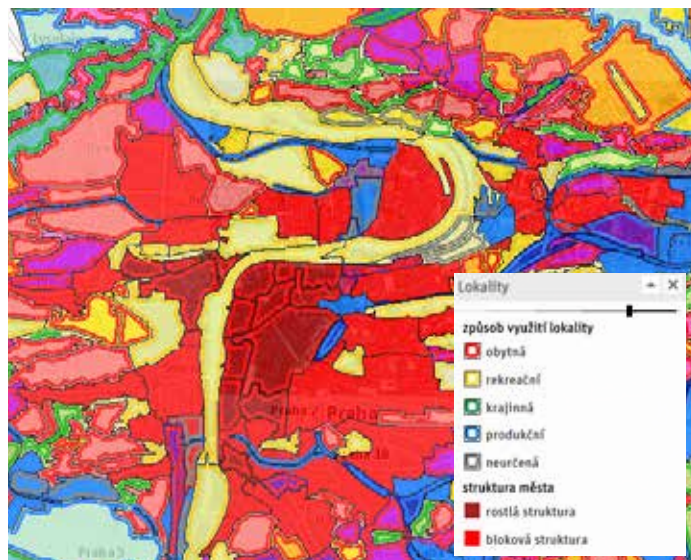
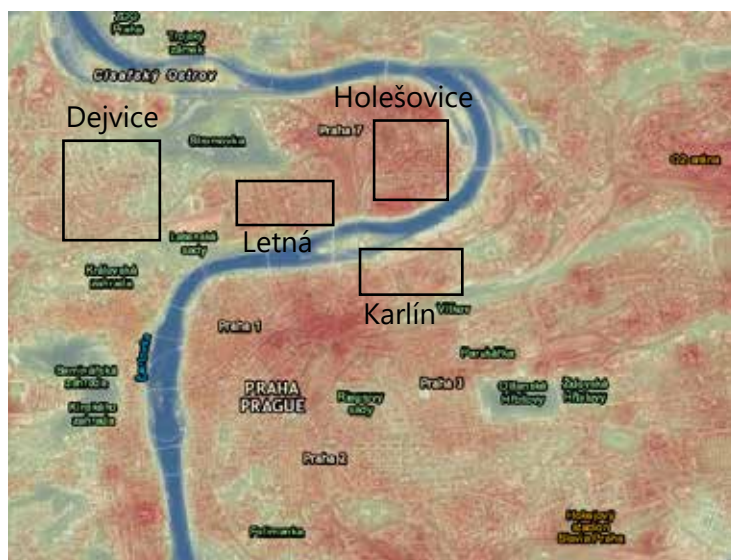
Dejvice

Karlín



Mapa horka pro Prahu

Struktura zástavby

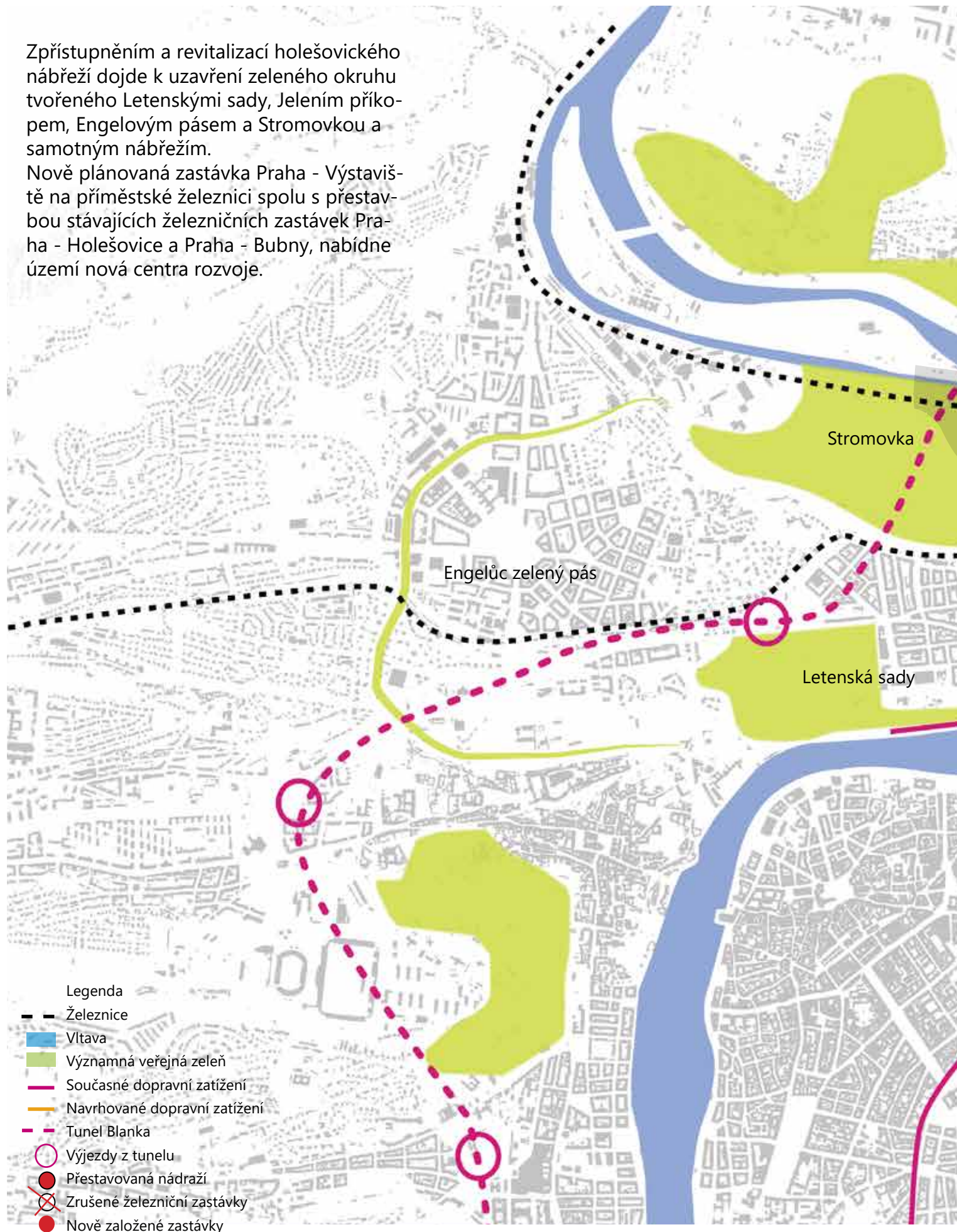


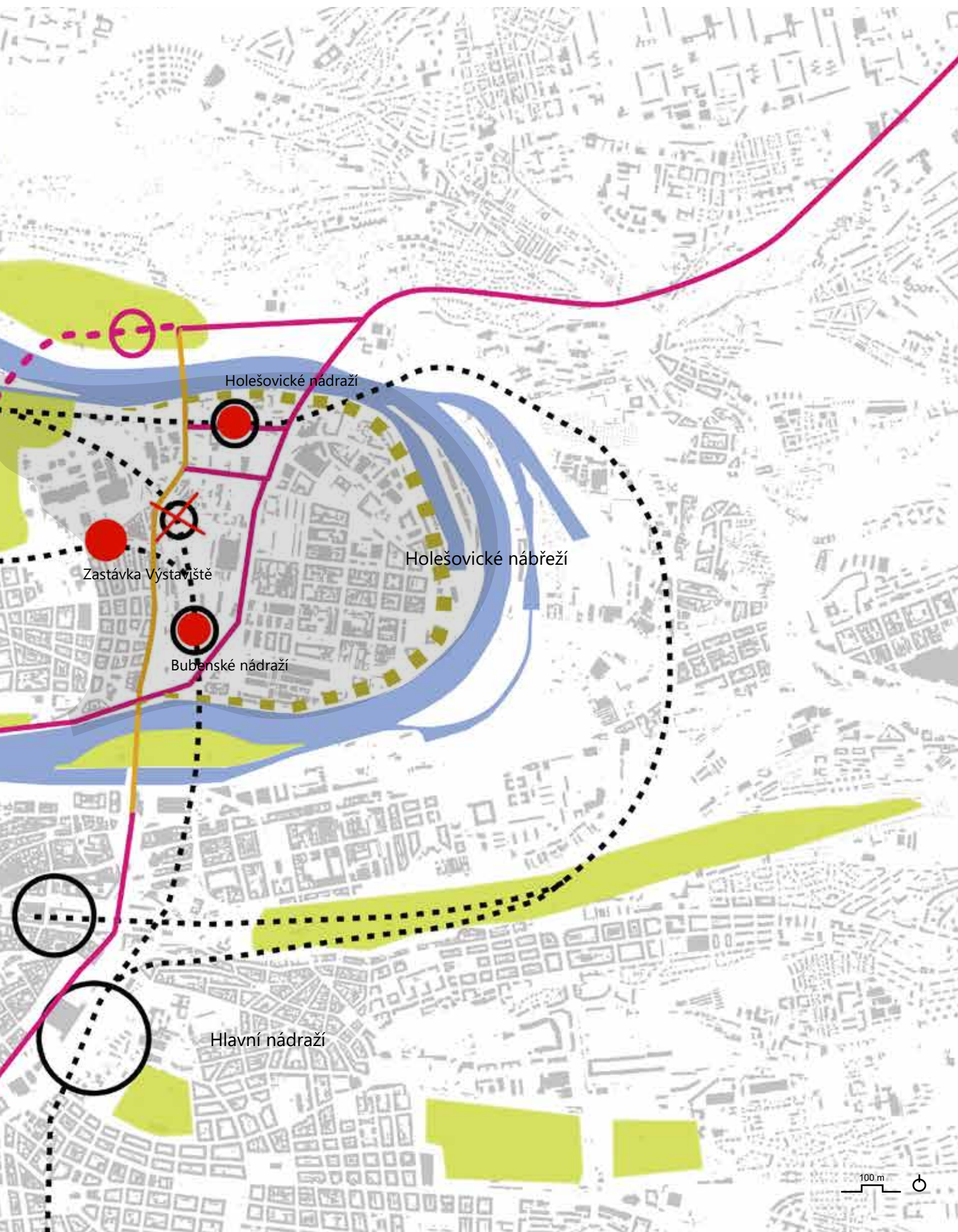
Situace širších vztahů - Holešovic v kontextu celého města

M 1:25 000

Zpřístupněním a revitalizací holešovického nábřeží dojde k uzavření zeleného okruhu tvořeného Letenskými sady, Jelením příkopem, Engelovým pásem a Stromovkou a samotným nábřežím.

Nově plánovaná zastávka Praha - Výstaviště na příměstské železnici spolu s přestavbou stávajících železničních zastávek Praha - Holešovice a Praha - Bubny, nabídne území nová centra rozvoje.





Holešovické nádraží

Zastávka Výstaviště

Bubenské nádraží

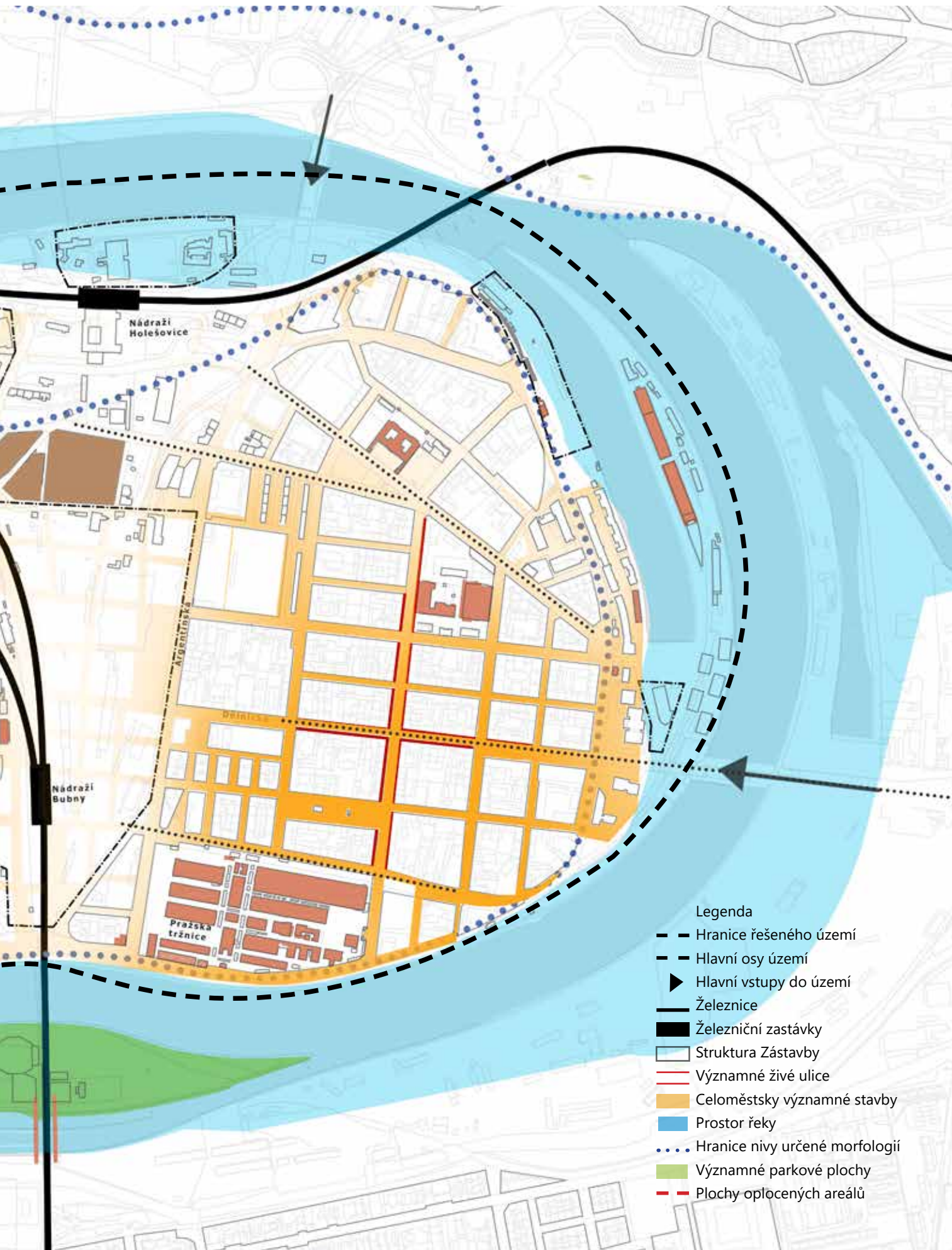
Holešovické nábřeží

Hlavní nádraží

100 m

Situace širších vztahů Holešovice a okolí M 1:10000





Mapa problematických míst

M 1:25 000

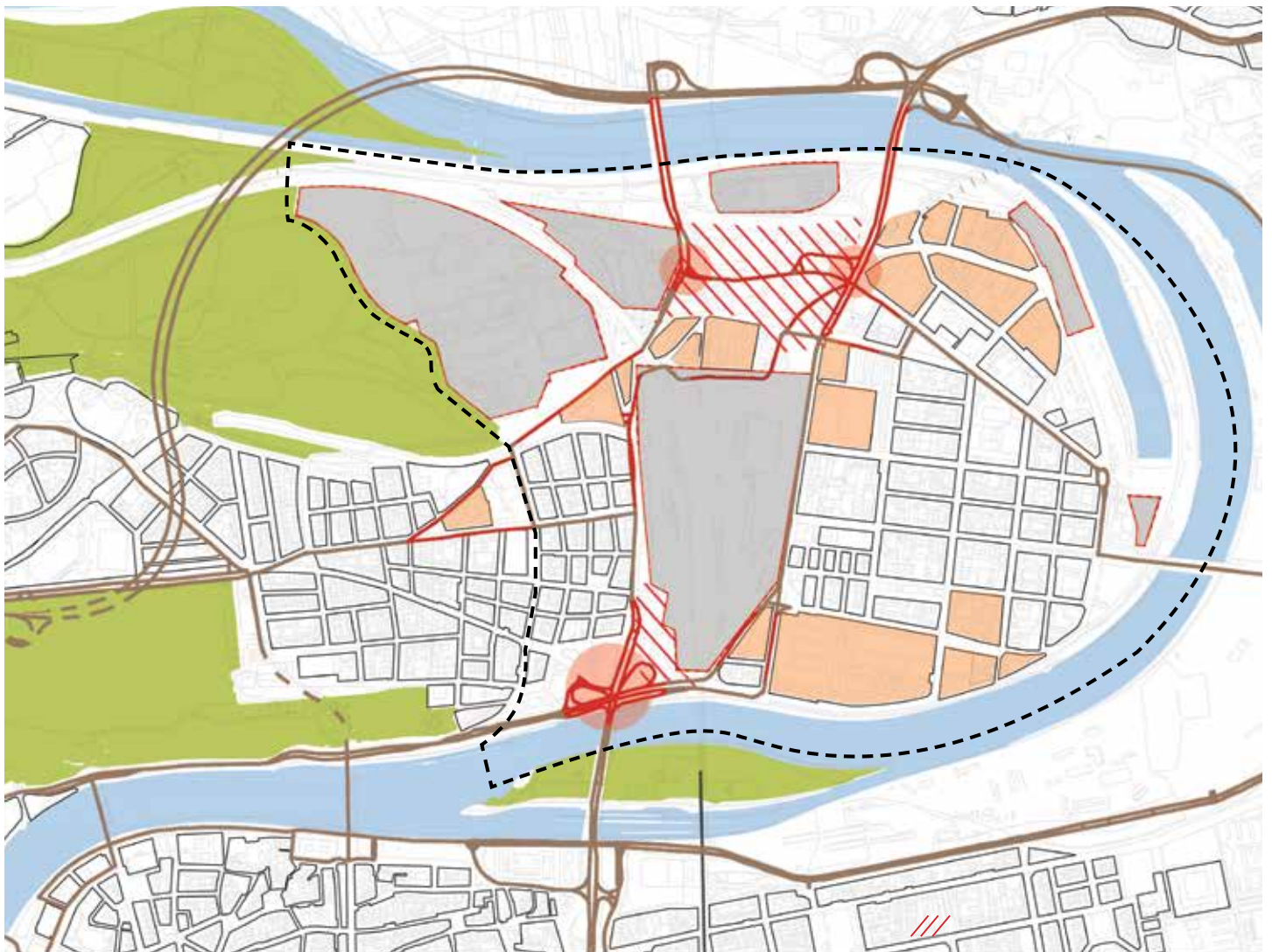
Převážná část stabilizovaných homogenních bloků se nachází na území Letné a vytváří ucelenou a fungující strukturu zástavby.

Bloky, které potřebují větší částečnou míru zásahu, se nacházejí okolo nábřeží a jejich heterogenita výšková i typologická je charakteristická pro Holešovice.(Jateční, Jankovcova)

Území bez jakékoli koncepce svým výrazem vyvolávají v pocit neudržovanosti a opuštěnosti.(severní část Holešovic, oblast Vltavské)

Další velkým problémem jsou dopravní tahy Bubenské, Partyzánské, Argentinské a U Uranie. Křížení těchto ulic vytváří v území neprostupné bariéry.

- Legenda
- Hranice řešeného území
 - Bariéry v území
 - Komplikovaná dopravní křížení
 - Paralelní dopravní tahy
 - Dopravní tepny
 - Bloky s velkými prolukami
 - /// Neudržované plochy

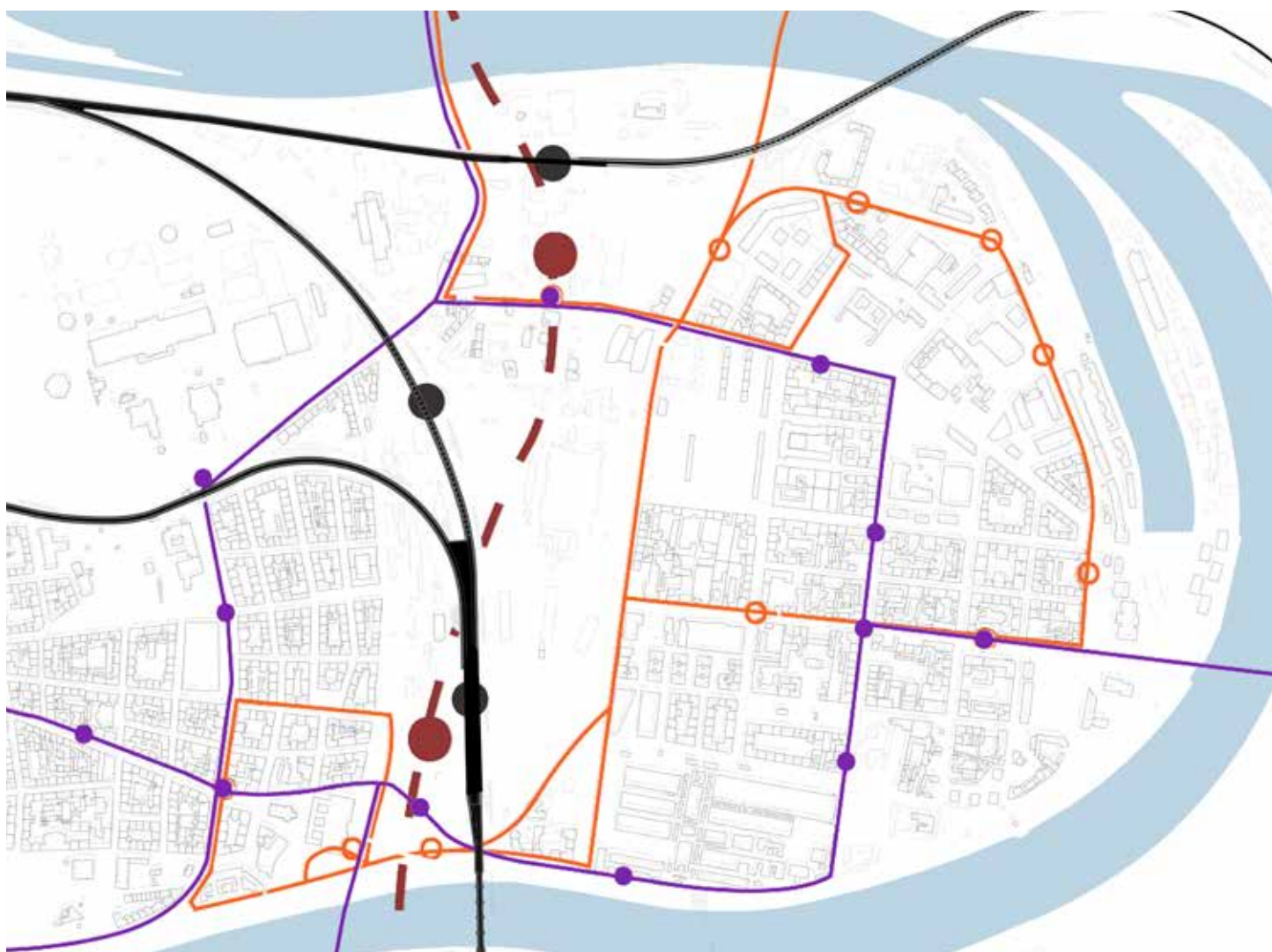


Mapa původní veřejné dopravy

M 1:20 000

Díky průmyslové historii Holešovic se na jeho území nachází 3 železniční zastávky se vzdáleností mezi sebou 500 m. Ve stanicích Nádraží Holešovice a Vltavská je 5 min vzdálený přestup na metro. Okružní tramvajová trasa je doplněna v místech s větší hustotou obyvatel autobusovými spoji, které mají spíše výpomocný charakter a nelogické trasy.

- Legenda
- Železnice
 - Železniční- zastávka
 - Tramvajové linky
 - Tram - zastávka
 - Bus
 - Bus - zastávka
 - Metro zastávka








3 _ Návrh

Sanační schéma

Obal vnitřního města na Holešovickém meandru je tvořen nivou, ve které se nachází velké množství průmyslových areálů, které fungují jen částečně nebo vůbec. V severní části Holešovic je nábřeží řeky odděleno od města několika bariérami: železnicí, areálem Prefy, a areálem Pražské teplárenské. Dalším areálem umocňujícím neprostupnost území je Výstaviště Holešovice.

Ve vnitřním městě se nachází stabilizované bloky převážně na území Letné a ve středních Holešovících. Bloky nestabilizované jsou takové, ze kterých je možné transformací vytvořit plnohodnotný funkční celek a jsou určeny k částečné transformaci.

Legenda

-  Stávající objekty
-  Stabilizované bloky
-  Transformační bloky
-  Areály určené k transformaci
-  Sanované koleje nebo objekty
- sklady, výrobní objekty a garáže 1-2 NP



Nové projekty v území

1_ Bytový dům Jankovcova
Central Group



2_NEC administrativní budova
Cigler Marani Architects a. s



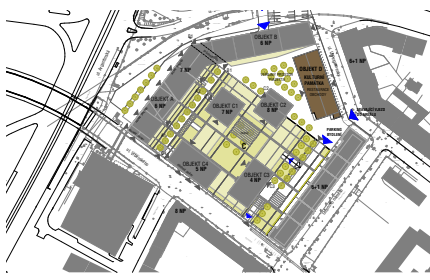
3_ Prague Marina
A.D.N.S. architekti



4_ Lofty Holešovice
LILA–Architektonický atelier, s. r. o.



5_Transformace Fery / Jankovcova
CUBESPACE, s. r. o.



6_ Bytový dům, Vivus Argentinská



7_Metro Center - Plynární



Etapizace výstavby Holešovic

1. Fáze výstavby



Vyřešení nejasné dopravní situace v území. Výsledkem bude možnost vytvořit kvalitní veřejnou infrastrukturu pro budoucí výstavbu.

Legenda

- Sanace
- Nové objekty

2. Fáze výstavby



První vlna zástavby v okolí metra Vltavská. Navázání zástavby na plánovaný dopravní terminál Praha - Bubny.

Legenda

- Sanace
- Nové objekty

3. Fáze výstavby

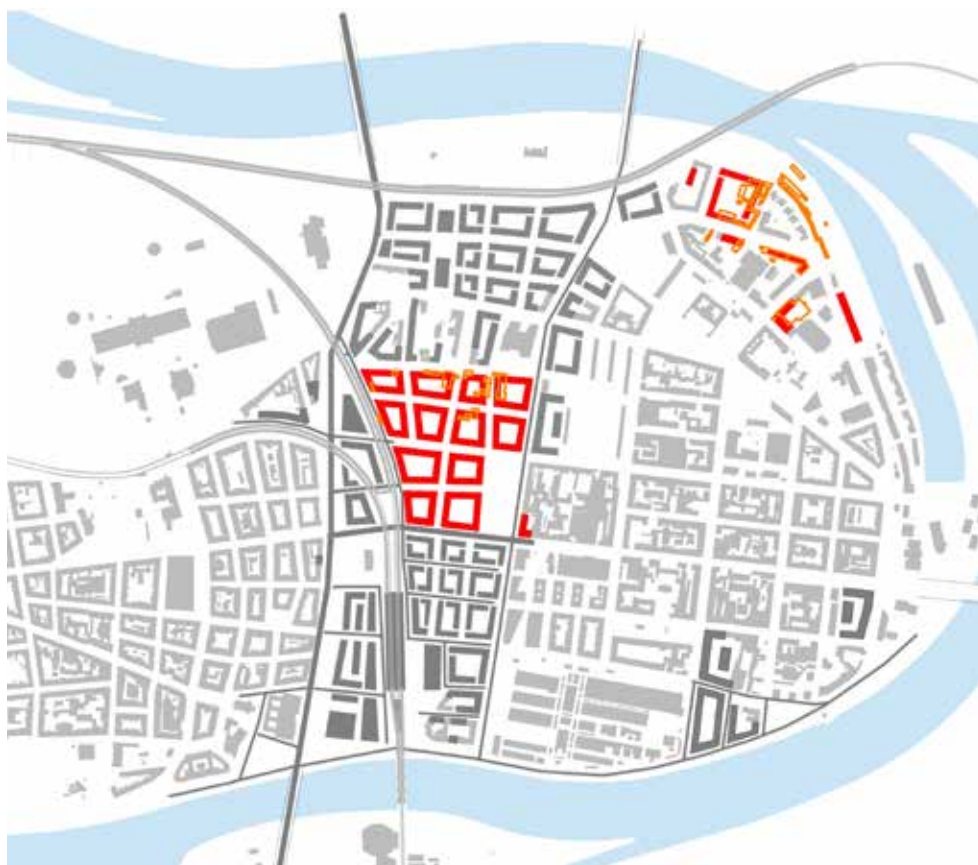


Postupná přeměna okolí v Severních Holešovicích, jako důležitého spádového území na severu Prahy.

Legenda

- Sanace
- Nové objekty

4. Fáze výstavby



Propojení obou rozvíjejících se oblastí a Bubenské třídy. Dočasně zde může být náletová zeleň bývalého brownfieldu zpřístupněna veřejnosti.

Legenda

- Sanace
- Nové objekty

Způsob uvažování o návrhu

Principy návrhu - Centra lokalit

Doplnění systému stávajících klidnějších a rušnějších center lokalit v závislosti na dopravním zatížení okolí.



Principy návrhu - Návaznost zástavby

Nejdůležitější bylo navázat na původní systém ulic a usnadnit orientaci v území.



Principy návrhu - Hierarchie komunikací

Dopravní kostru území tvoří městská třída Bubenská a Dělnická a je na ně navázán systém okružních cest s různorodým charakterem.

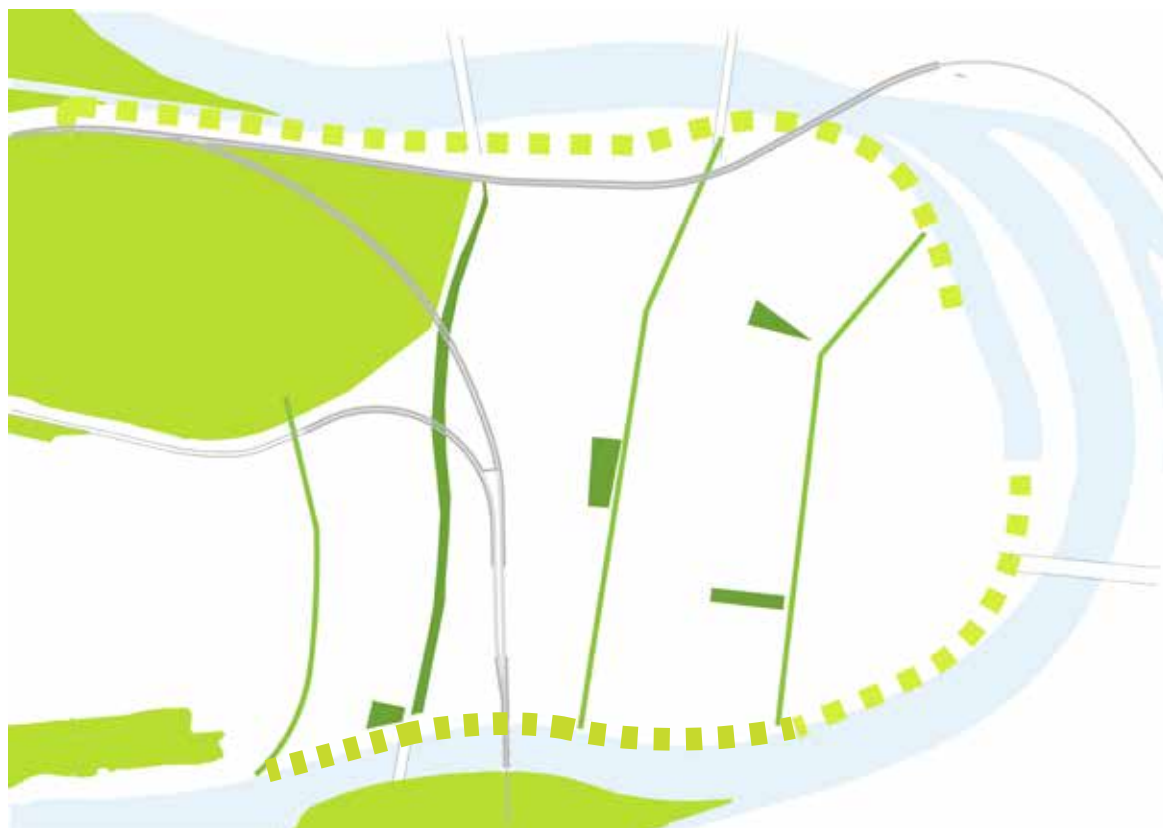


Legenda

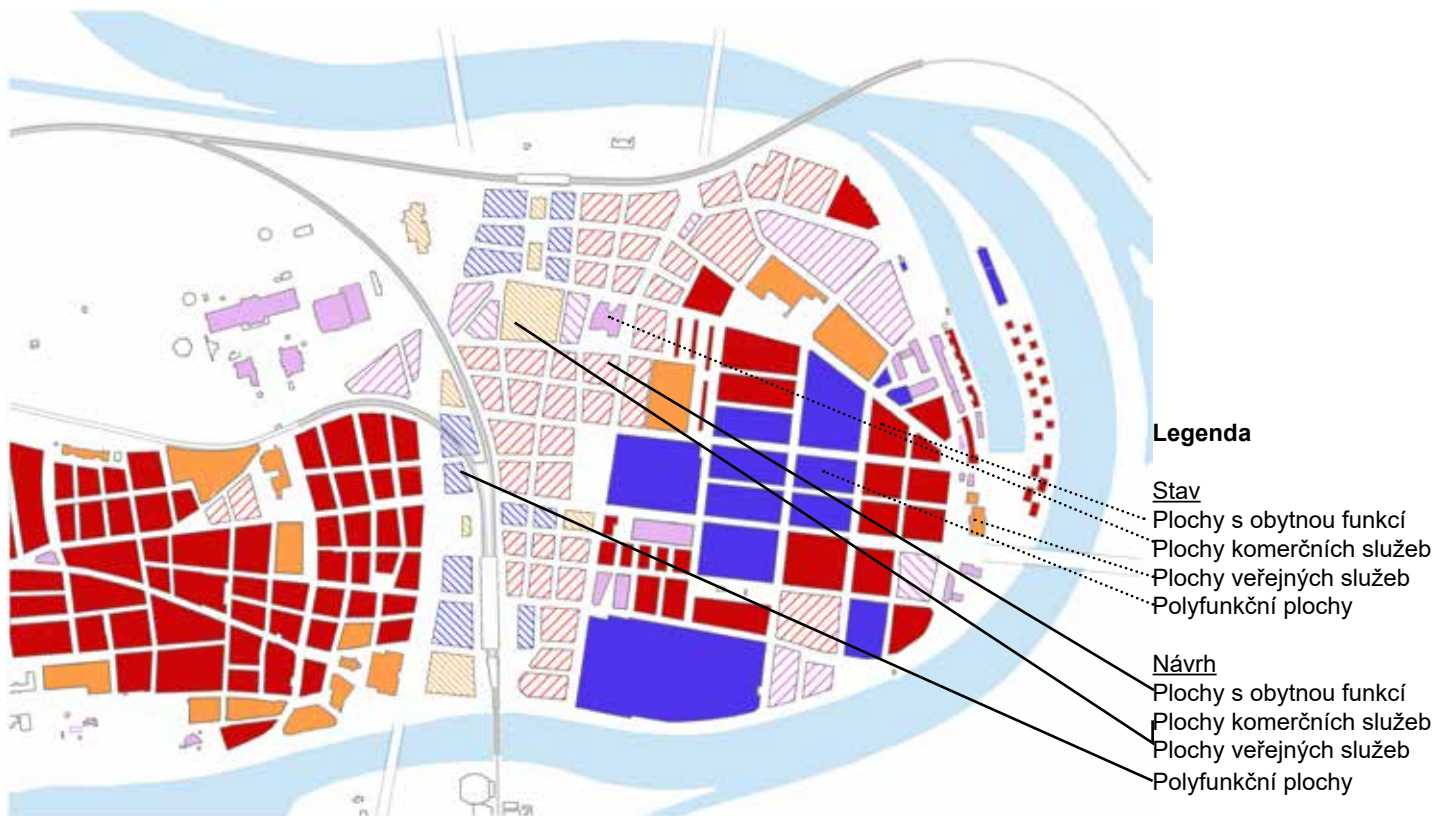
- Dopravně rušné třídy
- Významné městské ulice
- - - Nábřežní zklidněná ulice
- / - - - Zklidněné obslužné ulice
- / - - - původní/navrhované

Principy návrhu - Propojení zeleně

Základem práce se zelení je propojení Stromovky a Letenské pláně využitím přírodního charakteru nábřeží.

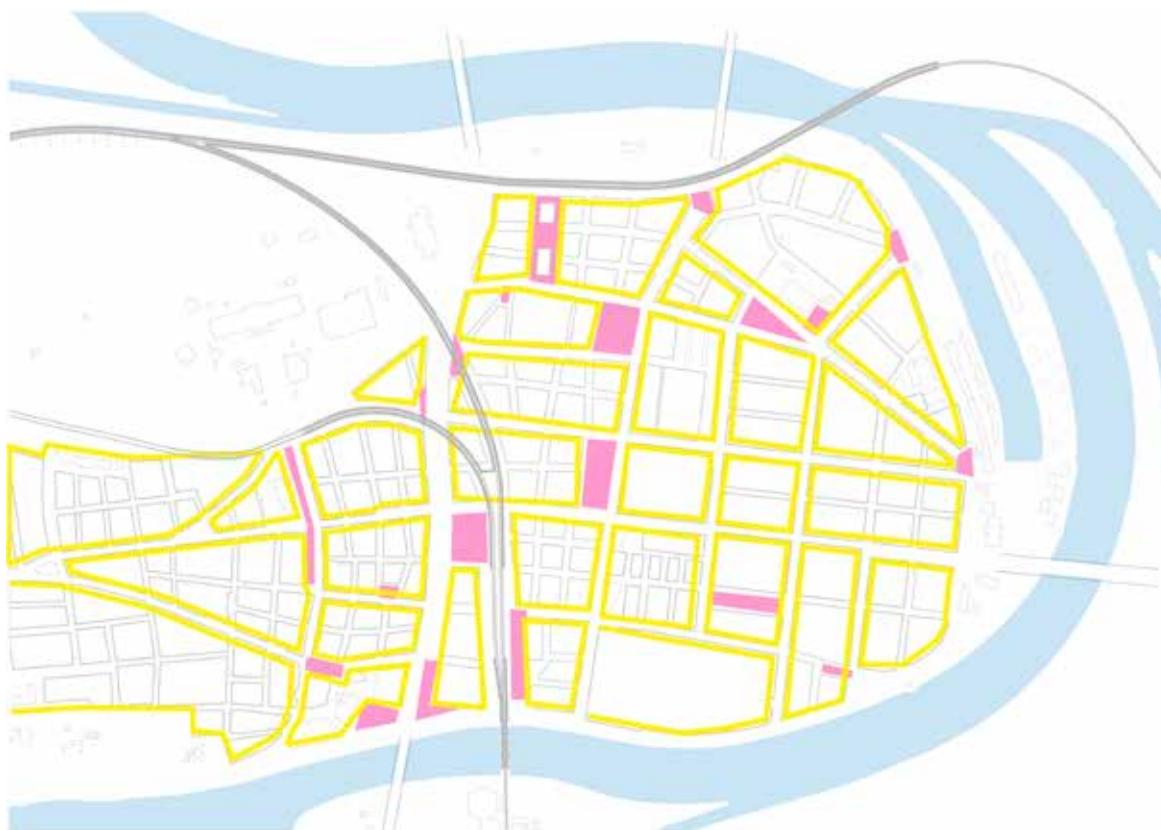


Funkční využití zástavby



Sousedství

Princip fungování sousedství vytvořené určitou podobností zástavby okolo. Hranice mezi celky jsou tvořena buď rušnými ulicemi nebo změnou typologie zástavby.



Návrh doprava

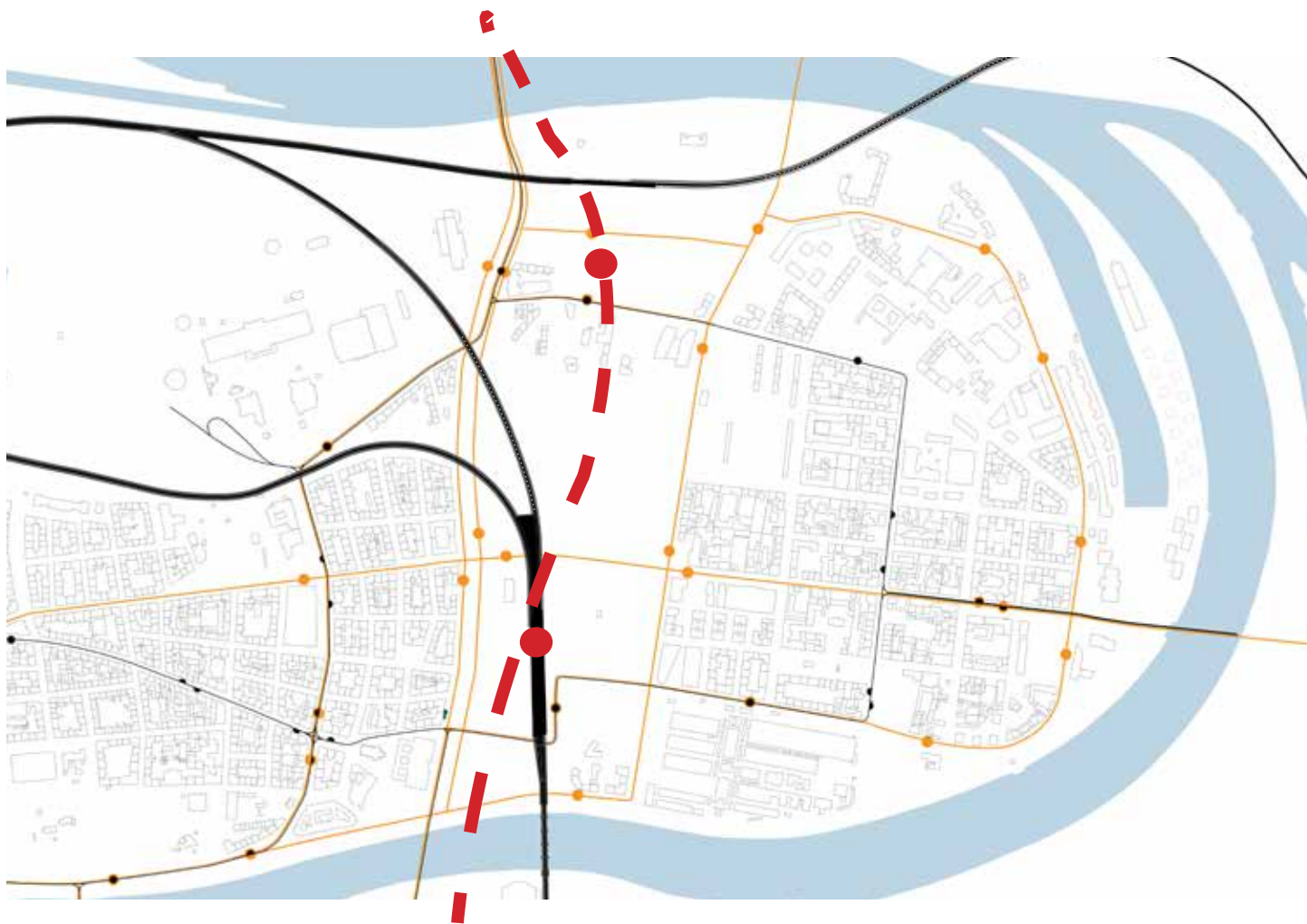
Předpokládaný nárůst dopravy bude odváděn novou páteří severojižní spojnici pražské magistrály a Trojského mostu.

Nové řešení křižovatky před Hlávkovým mostem uvolní plochu pro veřejnou budovu na Vltavské a zlepší prostor před Elektrickými podniky.

Stanice metra Vltavská a Nádraží Holešovice jsou přímo napojena na tramvajové a autobusové linky.

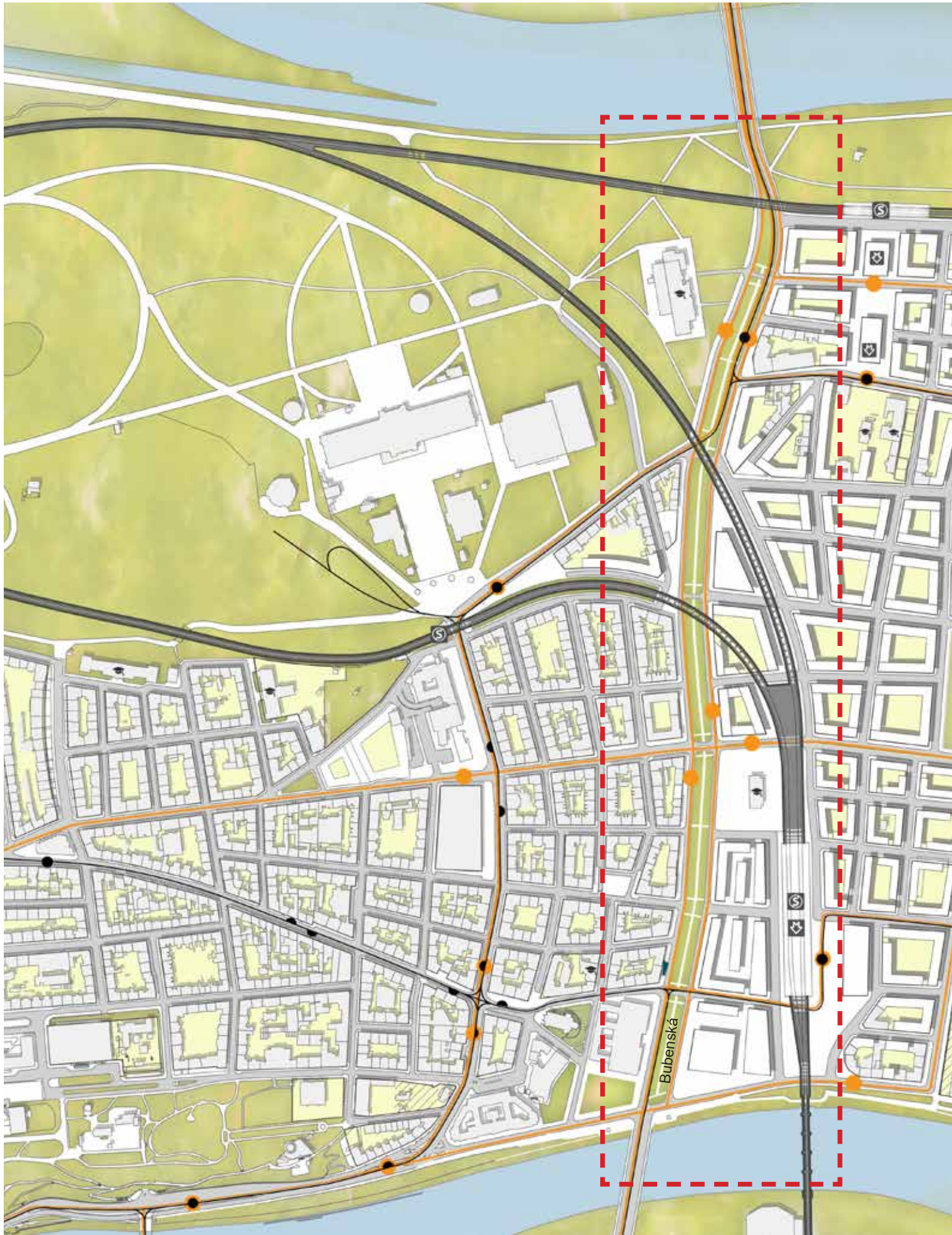
Posun tramvajové linky mezi Elektrickými podniky a pražskou tržnicí „dovnitř“ území, umožnila větší obsluhu území. V území je výrazně posílena role autobusové dopravy.

- Legenda
- Železnice
 - Železniční- zastávka
 - Tramvajové linky
 - Tram - zastávka
 - Bus
 - Bus - zastávka
 - Metro zastávka



Koncept území a vyznačení klíčového místa - Bubenská ulice

(původní měřítko 1:5000)



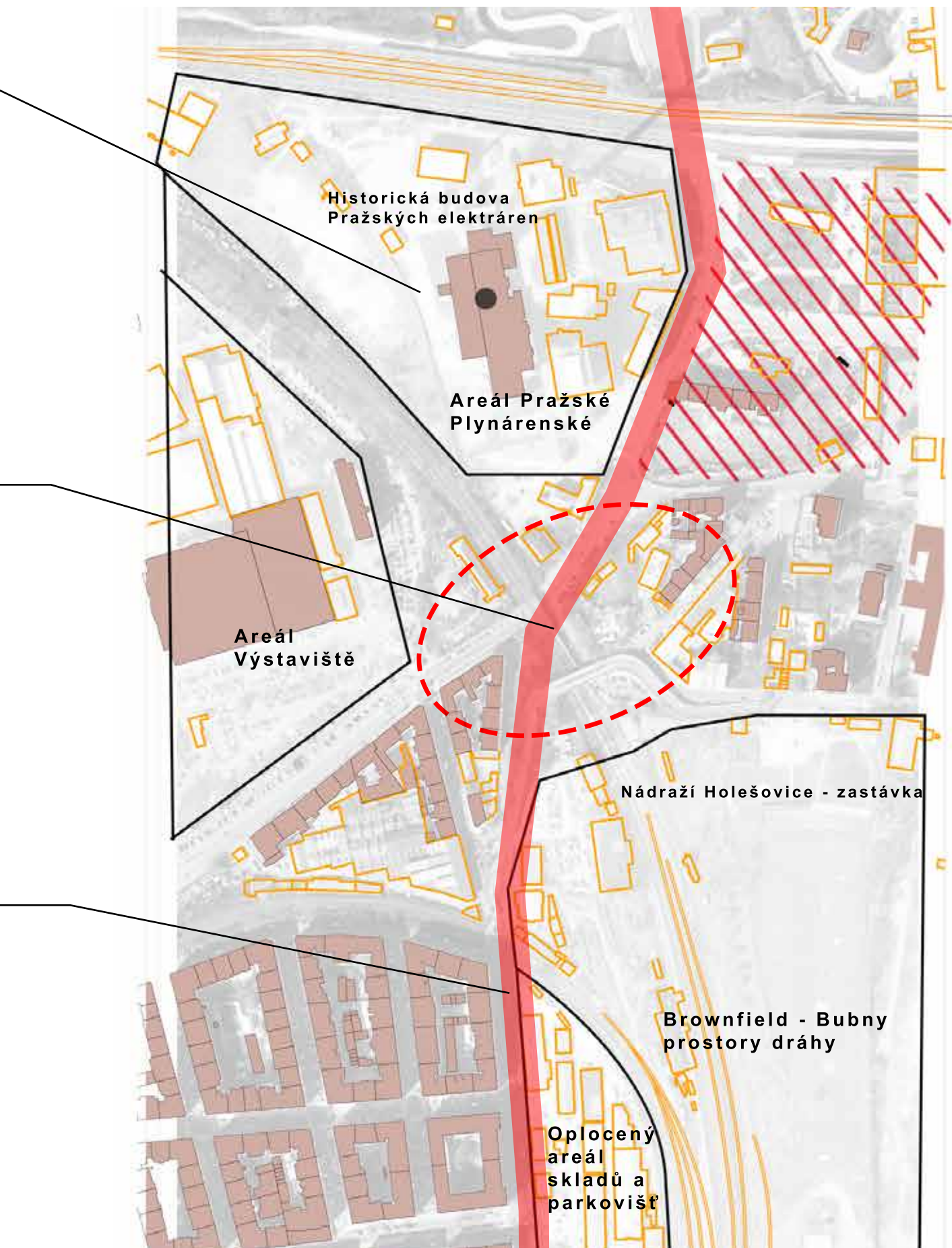


LEGENDA

- - Řešené území
- Veřejné prostory - chodníky
- Veřejné prostory - silnice
- ▨ Veřejné prostory se speciálním režimem užívání
- Soukromé prostory
- Tramvajová linka
- Tramvajová zastávka
- Autobusová linka
- Autobusová zastávka

Současný stav Bubenské





Současný stav Bubenské





Koncepční řešení Bubenské

Řešení klíčového místa spočívá v konkrétní návrhu podoby veřejných prostranství a stanovení základní regulativů pro zástavbu okolo Bubenské. Cílem bylo navrhnout dostatečně kapacitní komunikaci s důrazem na zachování lidského měřítka a vytvoření příjemného veřejného prostoru. Důležitou částí bylo napojení navržených cyklostezek do celkového systému cyklostezek. Navrhovaný profil Bubenské má eliminovat negativní efekt automobilové dopravy. Propojení jihu a severu novou Park avenue. Pás bude mít různé charaktery, od městského na jihu až po přírodní na severu, kde se přirozeně napojí skrz území výstaviště na park Stromovka. Nová zástavba kolem ulice je prostorově regulována.

Koncept liniového parku o konstantní šířce 30m bude narušen střídáním charakterů parku. Toto střídání je dáno přerušováním aleje a změnou druhů stromů. Lípa, kaštan a jelčín tvoří charakteristickou výsadbu a jejich diverzita přispívá ke snadnější údržbě aleje.

Sousedství

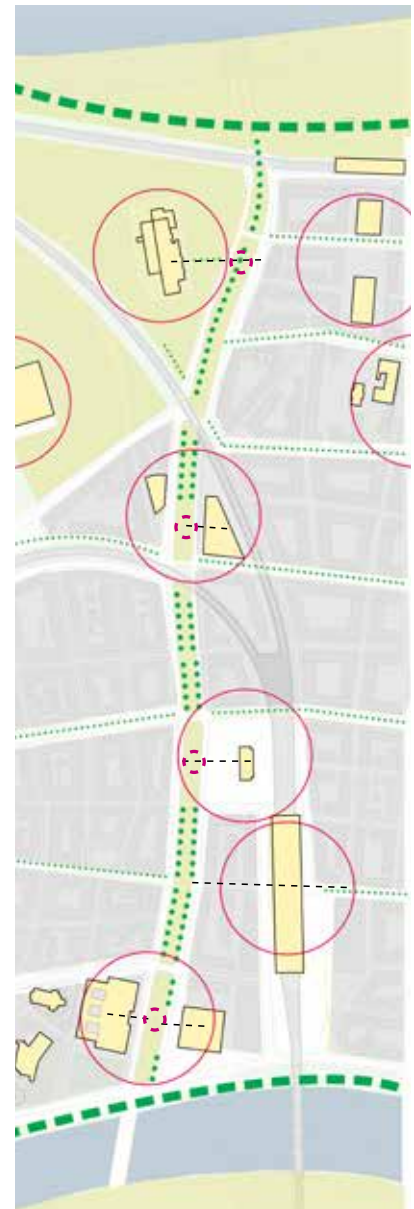
Světlo x tma

Důležité pěší a cyklo propojení
propojení

Rušná třída x Zklidněné lokality

Otevření x Uzavření prostoru

Živé místa





Nově vytvořené parky

Nově vytvořené parky

Průhled ulicí Železničářů na estakádu příměstské železnice



Otevřený charakter parku v severní části Holešovic



Klasický charakter Bubenské při pohledu z parku - intimní, stinné prostředí



Výhled z Bubenské na historickou budovu nádraží Bubny



Regulace Bubenské třídy tzv."Park Avenue" (orig. 1:1000)

Propojení jihu a severu novou Park avenue, ulice se zeleným pásem. Pás bude mít různé charaktery, od městského na jihu až po přírodní na severu, kde se přirozeně napojí skrz území výstaviště na park Stromovka. Nová zástavba kolem ulice je prostorově regulována.

Cílem regulace je vznik rušné obchodní tepny. Západní frontu tvoří stávající obytné domy s potenciálem transformace parteru.

Východní navržená linie staveb obsahuje smíšené využití s důrazem na polyfunkčnost území.

Navrhované využití se shoduje s územním plánem.

Obecné pravidla navržené regulace

Zastavěná plocha - je uvedena pouze pro navrhované objekty

HPP - jsou uvedeny pouze u navrhovaných objektů,

Parkování - pro všechny navržené objekty se počítá s parkováním na jejich pozemku

Umístění živého parteru určuje prioritu místa s komerční vybaveností.

Všechny objekty mohou mít jedno uskočené poslední podlaží.

Bilance navržených ploch regulačního plánu

Obnovená zeleň

Male parky + park avenue = 50943m²

Severní nábřeží, Bývalý prostor elektrárny, a část Výstaviště) = 321943m²

Celkem ploch zeleně = 372886 m²

Zastavěná navržená plocha = 46010 m²

HPP bydlení = 157795 m²

HPP Administrativa = 89680 m²

HPP Obchody = 88682 m²

Celkem HPP 335 483 m²

Regulační plán

3 přístupy k návrhu městské zástavby

1/ bloky vycházející z principů bloku na Letné, Smíchově, Žižkově - soukromý vnitroblok, nemožnost zastavování vnitrobloku

- je to pro mě základní stavební jednotka pro celé území.
- rozměry kratší strany (60-100) a delší strana 130 až 200
- -0,8 - 2 ha (8 000 - 20 000m²)

2/ bloky "Karlín, Holešovice"

- veřejně přístupný vnitroblok ve kterém je O.V.
- tento blok navrhuji v místech, kde chci podpořit občanskou vybavenost

3/ polootevřené bloky, které mají v sobě velké procento veřejné vybavenosti a komerčních prostor

- poloha těchto bloků je dána exponovaností místa, rušné místo

Razítko pro každý blok

Označení bloku	Funkční využití
Počet nadzemních podlaží	KZP

Legenda

Prostorová regulace

- Uliční čára
- Stavební čára uzavřená
- - Stavební čára otevřená
- - Stavební čára volná
- Živý parter

Funkční regulace

- Plochy obytného využití (OV)
- Plochy polyfunkčního využití (PV)
- Plochy komerčního využití (KV)



Karty bloků

B1

Současný stav

Stavební parcela je prázdný prostor. Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh se musí vypořádat s vyšším zatížením hlukem. Část objektu se nachází v OP železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 23-26m

Typ zástavby: polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 6 300m²

zastavěná plocha: 4 150 m²

KZP => 0,65

Blok 8 NP, parter s obchody a službami

Hrubé podlažní plochy celkem => 33 200 m²

25% Obchody, provozovny => 8 300 m²

50% Administrativa => 16 600 m²

25% Bydlení => 8 300 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 567 (pro jednotlivé účely K - 138,

A - 332, B - 97)

Poznámky

Urbanisticky významná parcela. Důležitost nároží a severní fasády.

B3

Současný stav

V severní části pozemku se nachází původní činžovní domy s výškou hlavní římsy mezi 19 - 21m a patrovou nástavbou. Na stávající zástavbu bude navazovat projekt Metro Center, který nabízí komerční pronajimatelné prostory. Jeho hlavní římsa je ve výšce nástavby sousedních domů, tedy přibližně ve výšce 26m.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 23-26m

Typ zástavby: uzavřené a polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 7 200 m² (plocha nově zastavova-

ných pozemků: 2 400m²)

zastavěná plocha: 1 500 m²

KZP => 0,65

Blok 8 NP, parter s obchody a službami

Hrubé podlažní plochy celkem => 28 400 m²

10% Obchody, provozovny => 2 840 m²

25% Administrativa => 7 100 m²

75% Bydlení => 21 300 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 420 (pro jednotlivé účely K - 47, A -

142, B - 250)

B2

Současný stav

Severní část pozemku byla používána jako komunikace. V jižní části byla čerpací stanice a nájezd k ní. Omezení vyplývající z původního užívání: před sadbou stromů prověřit kvalitu půdy.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 23-26m

Typ zástavby: polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 4 490 m²

zastavěná plocha: 3 550 m²

KZP => 0,75

Blok 8 NP, parter s obchody a službami

Hrubé podlažní plochy celkem => 28 400 m²

25% Obchody, provozovny => 7 100 m²

50% Administrativa => 12 000 m²

25% Bydlení => 7 100 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 420 (pro jednotlivé účely K - 83, A -

240, B - 97)

B4

Současný stav

Na pozemku jsou zachovány 2 - 4 podlažní bytové domy se zachovaným původním detailem na fasádách. Další jednopodlažní dočasné objekty jako sklady a provozovny byly odstraněny. Celý pozemek se nachází na terénním zlomu. To se odráží v řešení nároží ulic Bubenská a Železničářů. Omezení vyplývající z původního užívání: před sadbou stromů prověřit kvalitu půdy.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 16-22 m

Typ zástavby: uzavřené a polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 8 1700 m² (plocha nově zastavova-

ných pozemků: 5 480m²)

zastavěná plocha: 3 200 m²

KZP => 0,6

Blok 8 NP, parter s obchody a službami

Hrubé podlažní plochy celkem => 22 400 m²

10% Obchody, provozovny => 2 240 m²

90% Bydlení => 20 160 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 420 (pro jednotlivé účely K - 37, B - 237)

Poznámky

Urbanisticky významná parcela. Důležitost jižního nároží, možno navýšit výšku objektu.

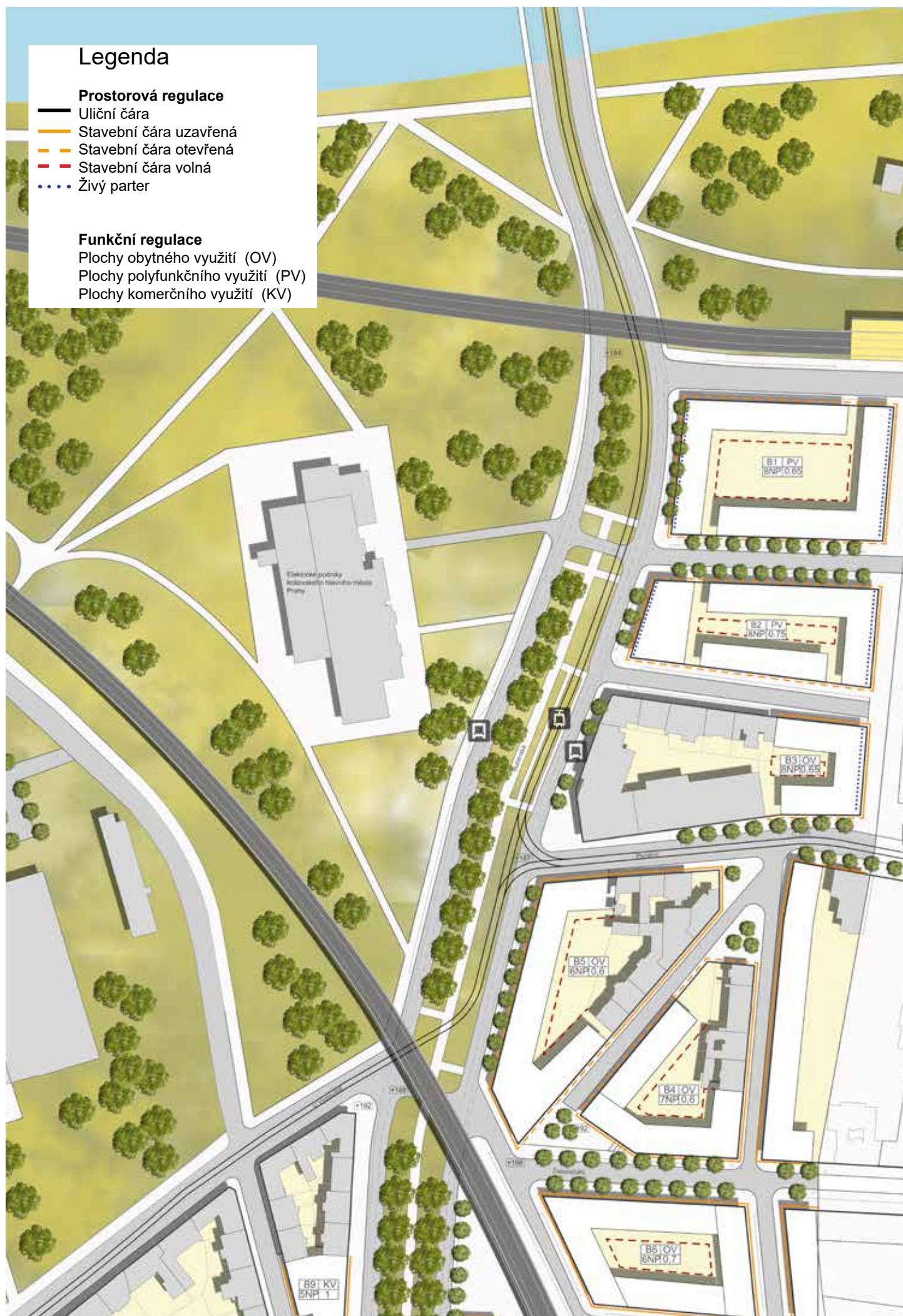
Legenda

Prostorová regulace

- Uliční čára
- Stavební čára uzavřená
- Stavební čára otevřená
- Stavební čára volná
- Živý parter

Funkční regulace

- Plochy obytného využití (OV)
- Plochy polyfunkčního využití (PV)
- Plochy komerčního využití (KV)



Karty bloků

B5

Současný stav

Na pozemku jsou zachovány 2 - 4 podlažní bytové domy se zachovaným původním detailem na fasádách. Další jednopodlažní dočasné objekty jako sklady a provozovny, byly odstraněny. Celý pozemek se nachází na terénním zlomu, který se projeví na jižní fasádě.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 16 -22 m

Typ zástavby: uzavřené a polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 5 470 m² (plocha nově zastavovaných pozemků: 3 600 m²)

zastavěná plocha: 2 400 m²

KZP => 0,6

Blok 6 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 14 400 m²

15% Obchody, provozovny => 1 440 m²

10% Administrativa => 1 440 m²

75% Bydlení => 12 960 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 176 (pro jednotlivé účely K - 24, B - 152)

B7

Současný stav

Stav: Na stavební parcele se nacházelo několik jednopodlažních skladů a provozoven. Ty byly odstraněny. Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším hlukovým zatížením. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 16 -19 m

Typ zástavby: uzavřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 5 230 m²

zastavěná plocha: 3 800 m²

KZP => 0,7

Blok 6 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 22 800 m²

15% Obchody, provozovny => 3 420 m²

10% Administrativa => 2 280 m²

75% Bydlení => 17 100 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 285 (pro jednotlivé účely K - 57, A - 45, B - 200)

B6

Současný stav

Na stavební parcele se nacházelo několik jednopodlažních skladů a provozoven. Ty byly odstraněny. Pozemek je situován u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším zatížením hlukem. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 16 -19 m

Typ zástavby: uzavřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 5 070 m²

zastavěná plocha: 3 500 m²

KZP => 0,7

Blok 6 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 21 000 m²

15% Obchody, provozovny => 3 500 m²

10% Administrativa => 2 100 m²

75% Bydlení => 15 750 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 285 (pro jednotlivé účely K - 58, A - 42, B - 185)

B8

Současný stav

Pozemek se nachází u městské železnice a nacházelo se na něm několik jednopodlažních dočasných objektů skladů a provozoven. Ty byly odstraněny. Návrh se musí vypořádat s vyšším zatížením hlukem. Objekt se nachází z části v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výšková hladina korunní římsy: 30 m

Typ zástavby: solitérní stavba

Bilance

Celková plocha bloku: 3 550 m²

zastavěná plocha: 3 550 m²

KZP => 1

Objekt 10 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 35 500 m²

65% Obchody, provozovny => 23 075 m²

10% Administrativa => 3 550 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 379 (pro jednotlivé účely K - 320, A - 59)

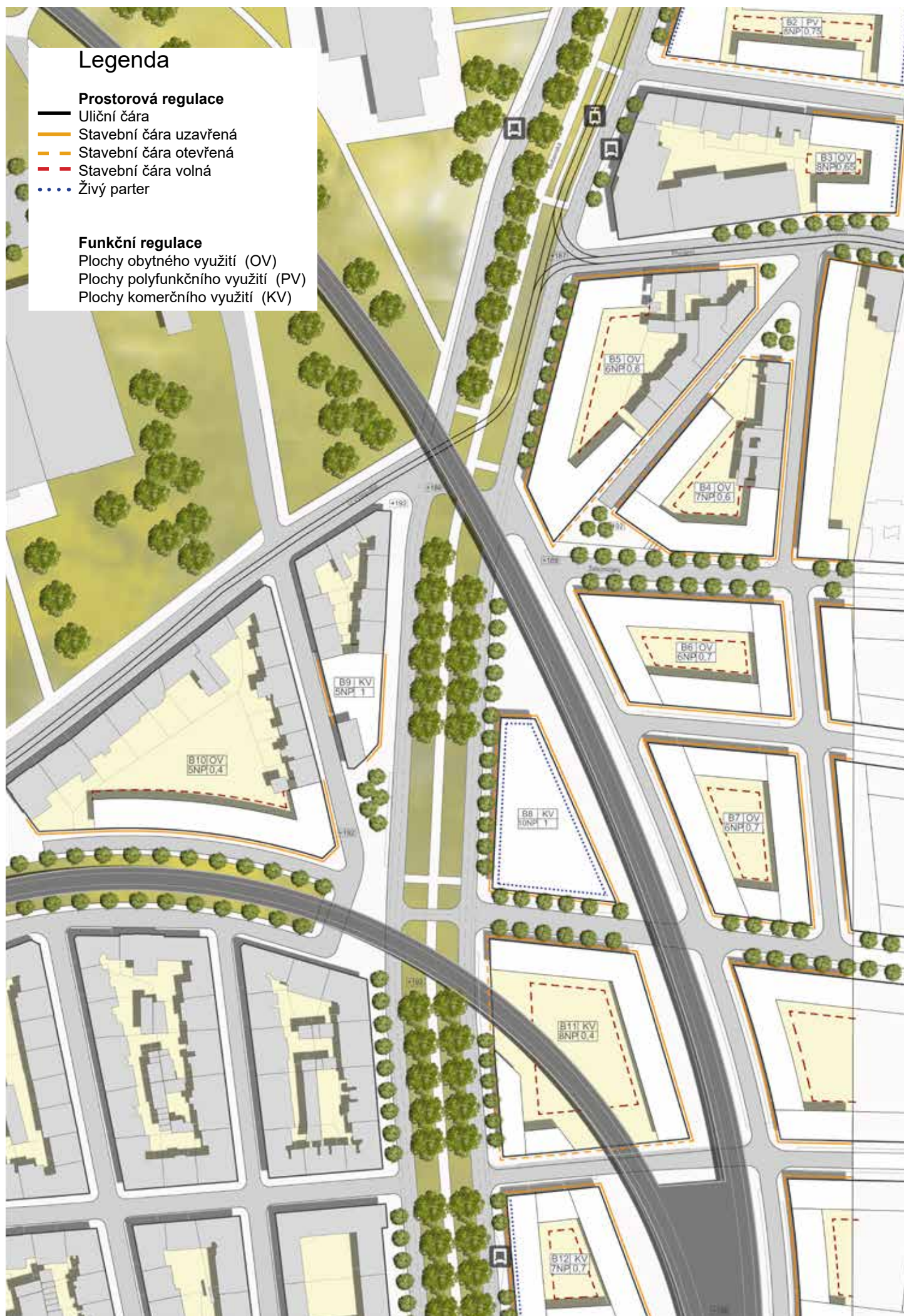
Legenda

Prostorová regulace

- Uliční čára
- Stavební čára uzavřená
- - - Stavební čára otevřená
- - - Stavební čára volná
- Živý parter

Funkční regulace

- Plochy obytného využití (OV)
- Plochy polyfunkčního využití (PV)
- Plochy komerčního využití (KV)



Karty bloků

B9

Současný stav

Na pozemku jsou zachovány 2-4 podlažní bytové domy se zachovaným původním detailem na fasádách. Další jednopodlažní dočasné objekty jako sklady a provozovny, byly odstraněny. Celý blok se nachází u terénním zlomu, podél kterého klesá silnice pod železniční trať. To se odráží v řešení nároží u ulic U Výstaviště a Bubenské, kde tvoří zlom zeď v nevyšším bodě s 2,5 metrovým rozdílem.

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 12 -15 m

Typ zástavby: solitérní objekt

Bilance

Celková plocha bloku: 3 900 m² (plocha nově zastavovaných pozemků: 1 050 m²)

zastavěná plocha: 1 050 m²

KZP => 1

Blok 5 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 5 250 m²

40% Obchody, provozovny => 2 100 m²

60% Administrativa => 3 150 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 77 (pro jednotlivé účely K - 42, A - 35)

B11

Současný stav

Na pozemku se nacházelo několik jednopodlažních skladů a provozoven. Ty byly odstraněny. Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším hlukovým zatížením. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 22 -25 m

Typ zástavby: polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 8 670 m²

zastavěná plocha: 3 220 m²

KZP => 0,4

Blok 8 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 25 760 m²

20% Obchody, provozovny => 5 150 m²

80% Administrativa => 20 610 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 497 (pro jednotlivé účely K - 85, A - 412)

B10

Současný stav

Na pozemku jsou zachovány 2-4 podlažní bytové domy se zachovaným původním detailem na fasádách. Další jednopodlažní dočasné objekty jako sklady a provozovny, byly odstraněny. Návrh musí počítat s vyššími hlukovými limity. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 12 -15 m

Typ zástavby: uzavřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 12 370 m² (plocha nově zastavovaných pozemků: 5 410 m²)

zastavěná plocha: 2 100 m²

KZP => 0,4

Blok 5 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 10 500 m²

15% Obchody, provozovny => 1 575 m²

85% Bydlení => 8 925 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 285 (pro jednotlivé účely K - 26, B - 105)

B12

Současný stav

Na stavební parcele se nacházelo několik jednopodlažních skladů a provozoven. Ty byly odstraněny. Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším hlukovým zatížením. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice.

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 19 -22 m

Typ zástavby: uzavřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 4 320 m²

zastavěná plocha: 3 090 m²

KZP => 0,7

Blok 7 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 21 630 m²

25% Obchody, provozovny => 5 400 m²

75% Bydlení => 16 220 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 151 (pro jednotlivé účely K - 61, B - 190)

Legenda

Prostorová regulace

- Uliční čára
- Stavební čára uzavřená
- - - Stavební čára otevřená
- - - Stavební čára volná
- Živý parter

Funkční regulace

- Plochy obytného využití (OV)
- Plochy polyfunkčního využití (PV)
- Plochy komerčního využití (KV)



Karty bloků

B13

Současný stav

Stavební parcela se nachází ve stabilizovaném uzavřeném městském bloku.

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 16 -23 m

Typ zástavby: bytový dům

Bilance

Celková plocha bloku: 4 730 m² (plocha nově zastavova-

ných pozemků: 480 m²)

zastavěná plocha: 280 m²

KZP => 0,6

Blok 6 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 1 680 m²

15% Obchody, provozovny => 252 m²

75% Bydlení => 1 260 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 18 (pro jednotlivé účely K - 4, B - 14)

B15

Současný stav

Na pozemku se nacházelo několik jednopodlažních skladů a provozoven. Dále se zde nacházel vstup do stanice metra Vltavská. Vše bylo odstraněno a výstup z metra Vltavská byl zakomponován do nového polyfunkčního domu. AGAAA-TA? Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším hlukovým zatížením. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 19 -22 m

Typ zástavby: polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 10 070 m²

zastavěná plocha: 6 260 m²

KZP => 0,6

Blok 7 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 43 820 m²

30% Obchody, provozovny => 13 140 m²

30% Administrativa => 13 140 m²

40% Bydlení => 17 520 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 687 (pro jednotlivé účely K - 220,

A - 262, B - 205)

B14

Současný stav

Na pozemku se nacházelo několik skladů a provozoven, které byly odstraněny. Také se zde nacházel pás městské zeleně, který byl ale špatně přístupný pře rušnou komunikaci Bubenskou a neměl jasnou návaznost ke stanici metra. Pozemek se nachází u městské železnice. Návrh musí počítat s vyšším hlukovým zatížením. Objekt se nachází v ochranném pásmu železnice

Regulace

Prostorová regulace

Výškovou hladinu korunní římsy: 19 -22 m

Typ zástavby: polootevřené bloky

Bilance

Celková plocha bloku: 6 920 m²

zastavěná plocha: 4 360 m²

KZP => 0,6

Blok 7 NP

Hrubé podlažní plochy celkem => 30 520 m²

30% Obchody, provozovny => 9 150 m²

30% Administrativa => 9 150 m²

40% Bydlení => 11 200 m²

Parkování

Je potřeba zbudovat podzemní parkoviště.

Základní počet stání => 466 (pro jednotlivé účely K - 152,

A - 183, B - 131)

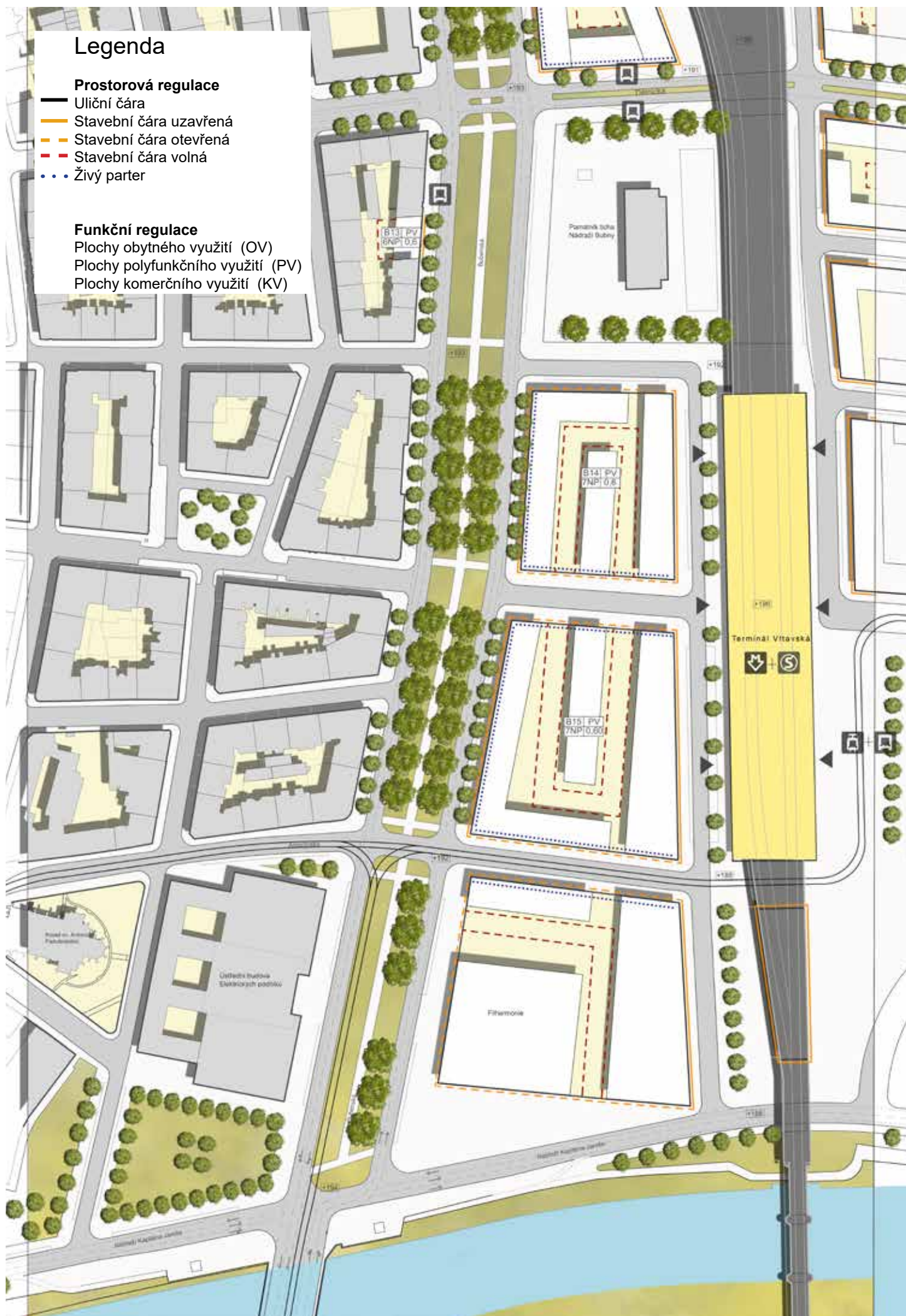
Legenda

Prostorová regulace

- Uliční čára
- Stavební čára uzavřená
- - - Stavební čára otevřená
- - - Stavební čára volná
- • • Živý parter

Funkční regulace

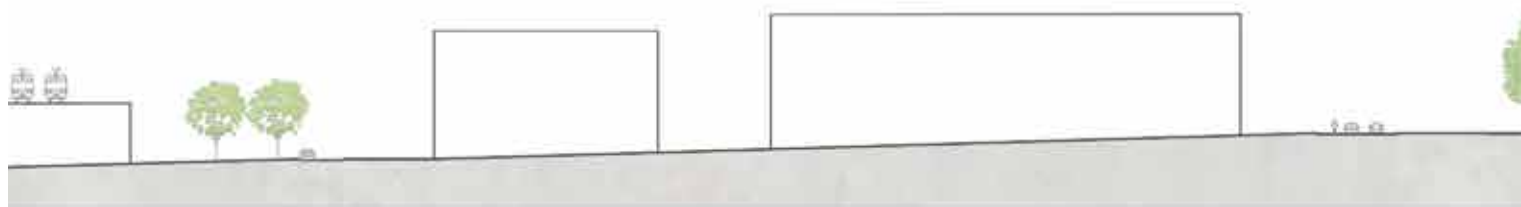
- Plochy obytného využití (OV)
- Plochy polyfunkčního využití (PV)
- Plochy komerčního využití (KV)



Charakteristické řezy územím

M 1:1000

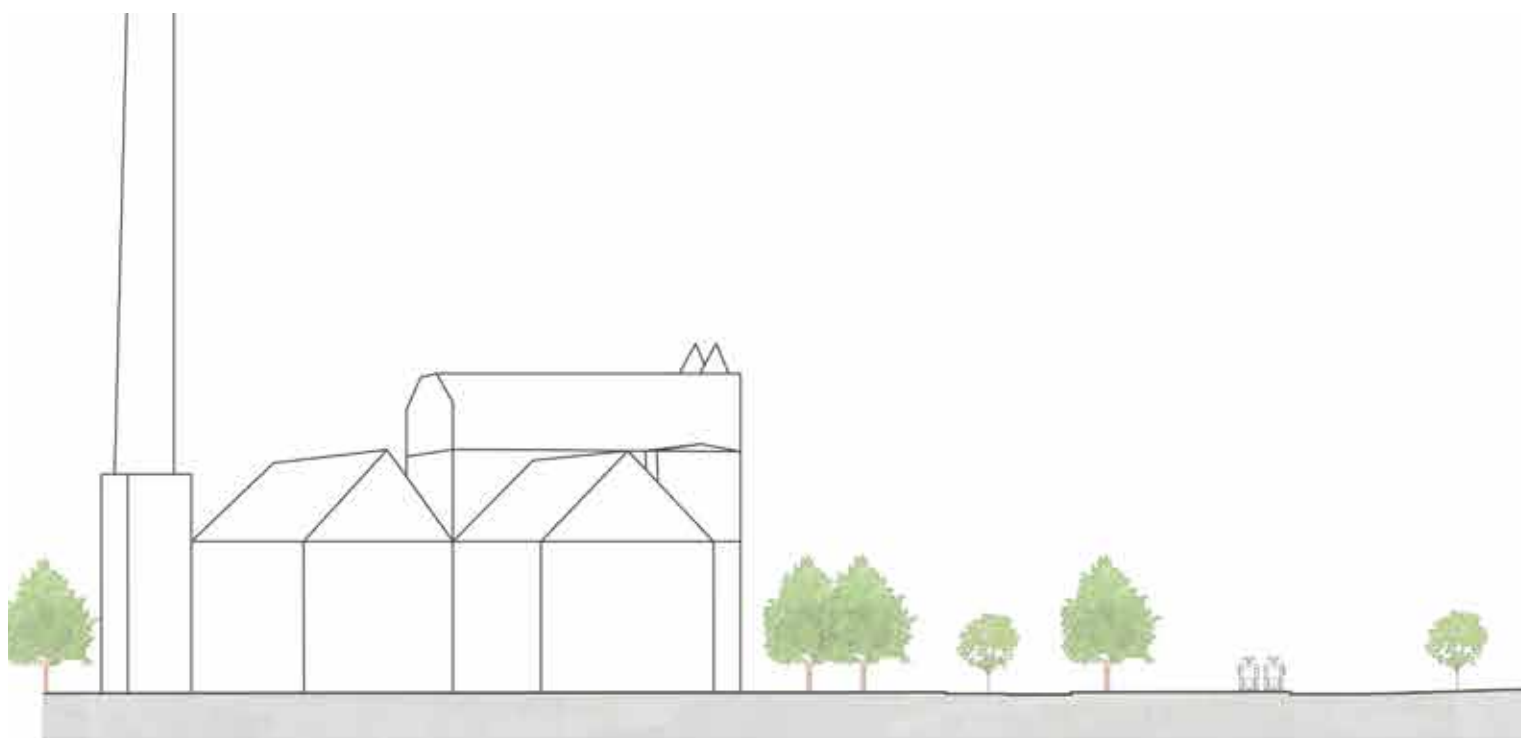
Ulice Antonínská

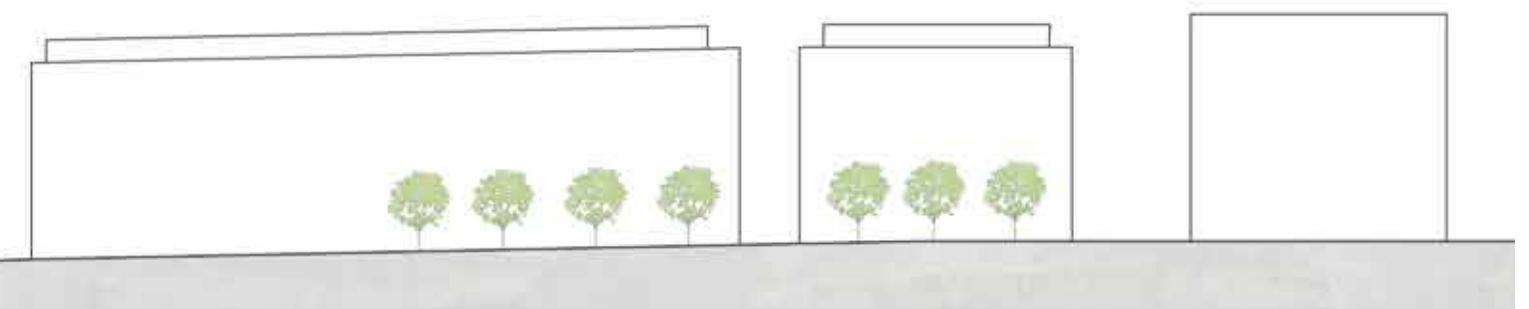
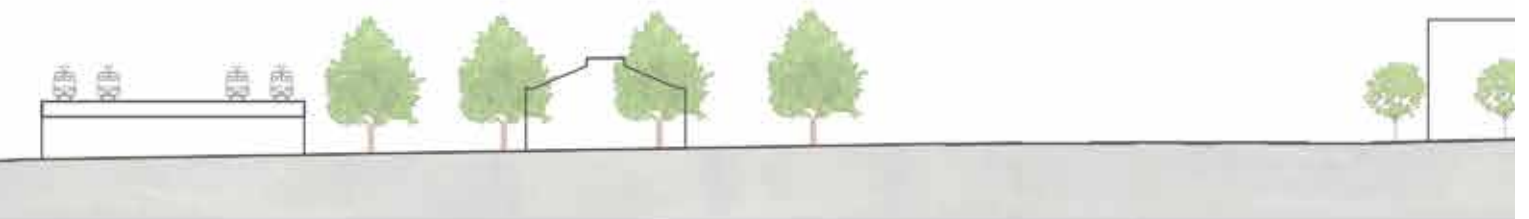
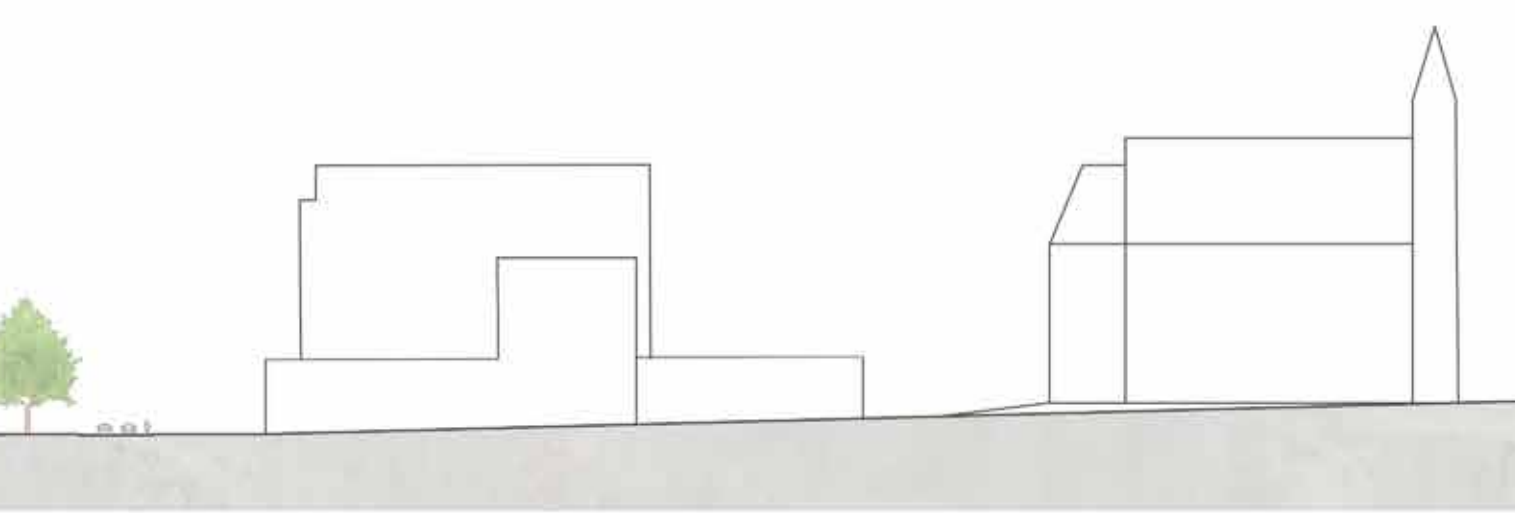


Ulice Dělnická



Ulice Plynární

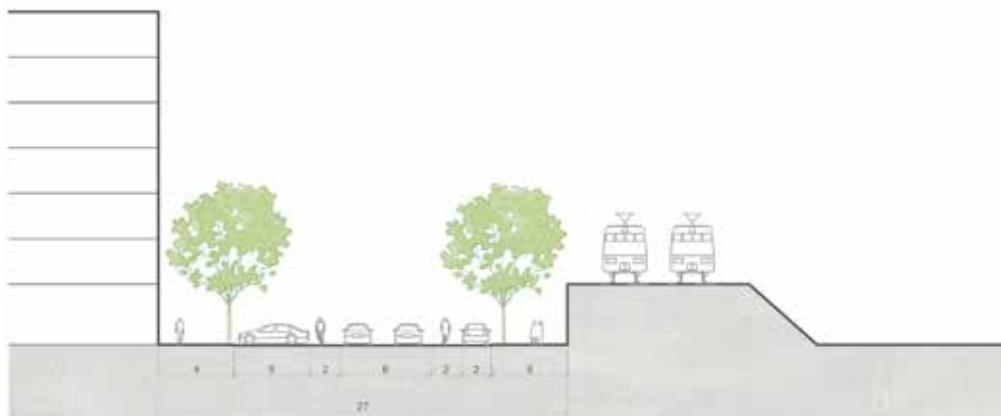




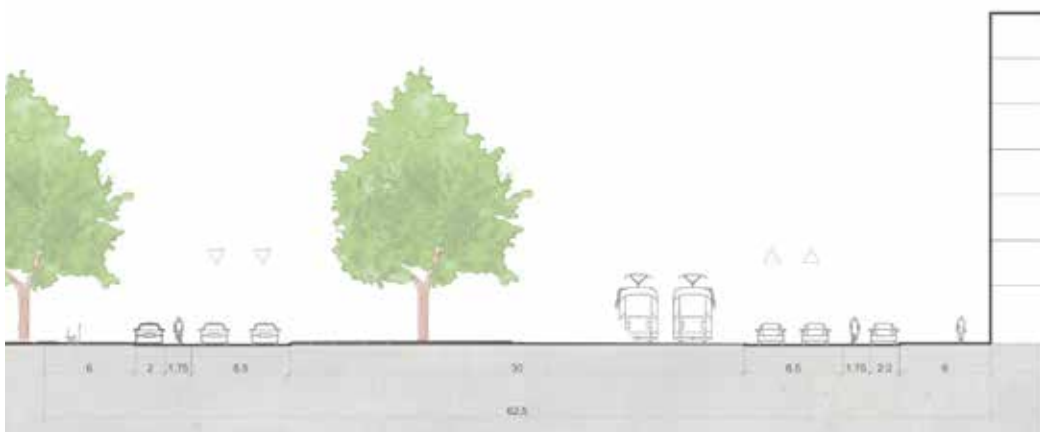
Uliční řezy

M 1:500

Řez A - Ulice u holešovického nádraží



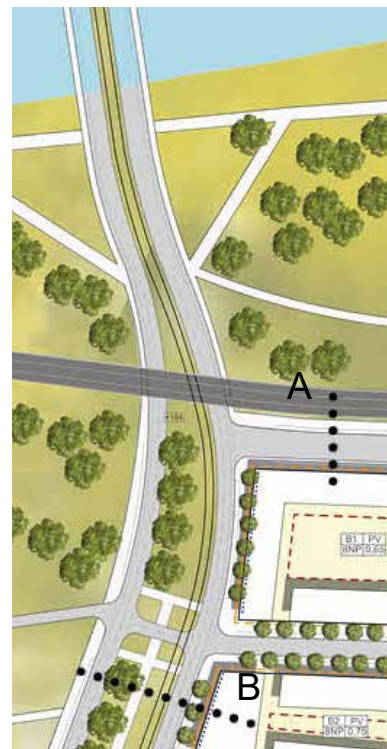
Řez B - Bubenská s tramvají - sever



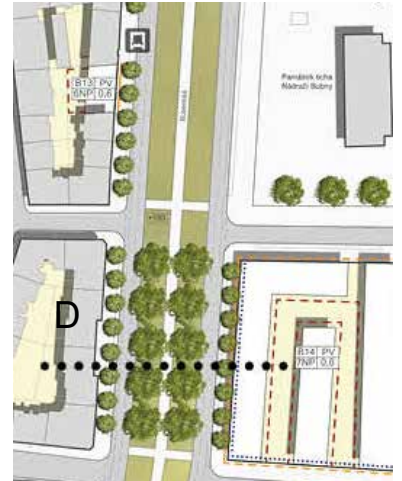
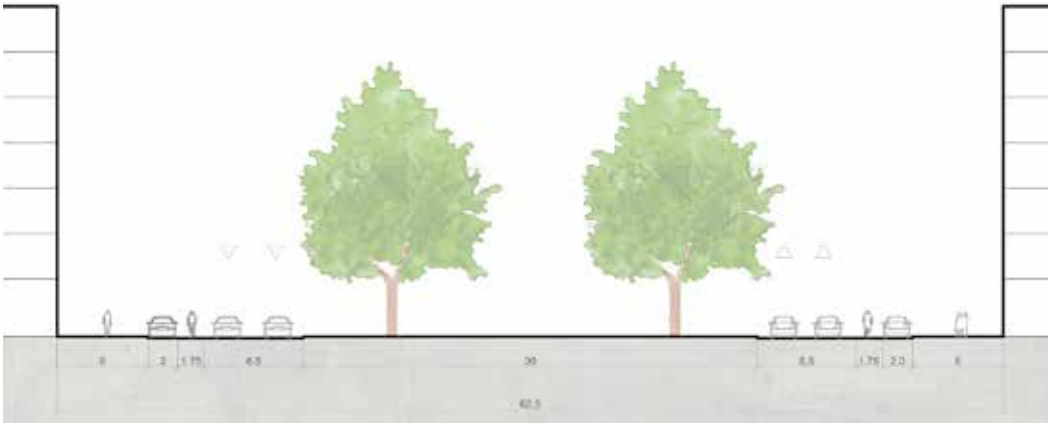
Řez C - Plynární - napojení na Bubenskou



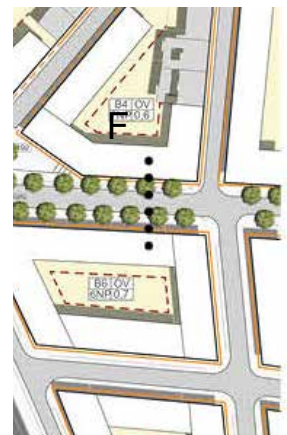
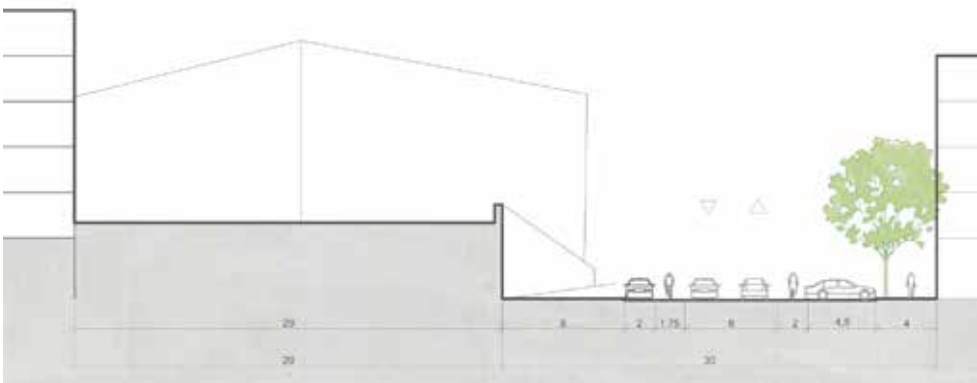
Řez E - Plynární - typický profil



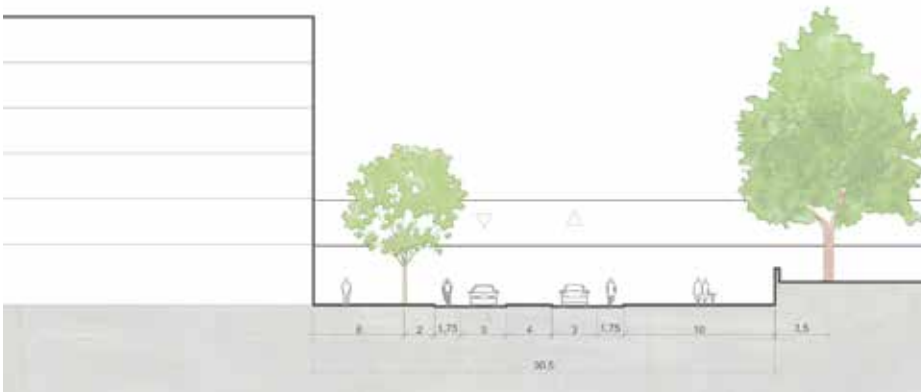
Řez D - Bubenská bez tramvaje - jih



Řez F - Železničářů



Řez G - Dělnická u nádraží Bubny



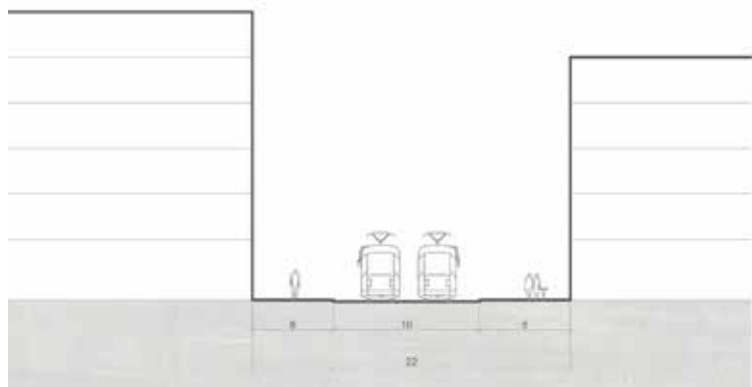
Rez H - Dělnická - typický profil



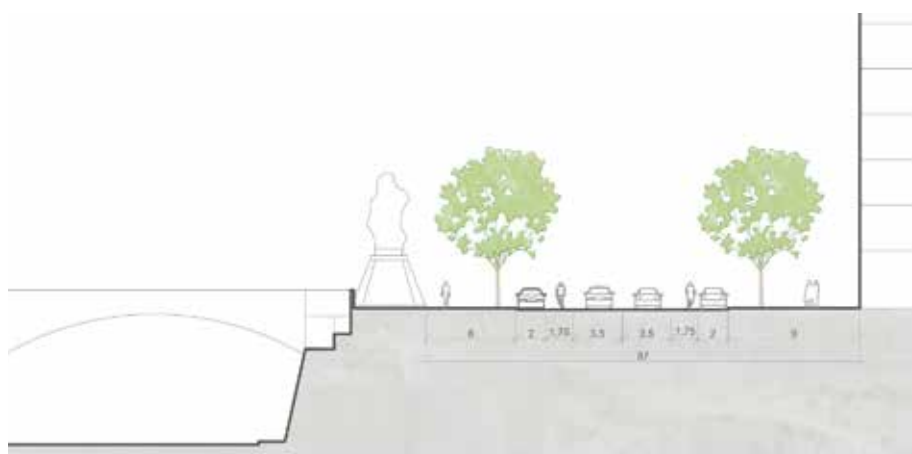
Uliční řezy

M 1:500

Řez L - Antonínská u filharmonie



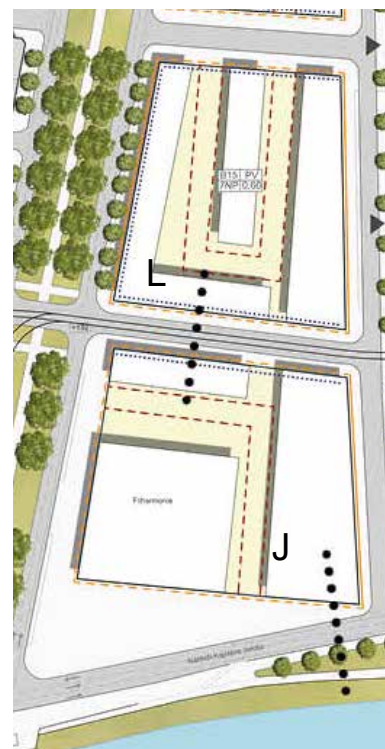
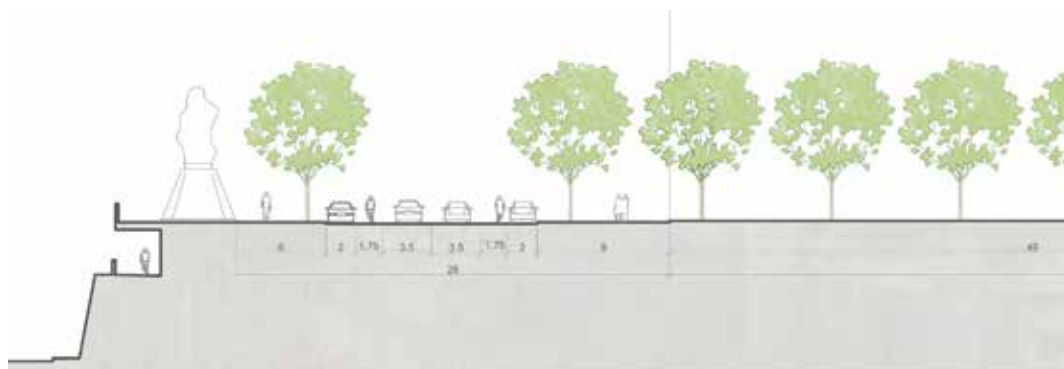
Řez J - Bubenské nábřeží



Řez K - Antonínská u Elektrických podniků



Řez I - Nábřeží kapitána Jaroše



Řez M - Zklidněná ulice





Pohled na Nádraží Bubny na křížení Bubenské třídy a Dělnické





Prostor před mostem Barikádníků



Křížení Bubenské a ulice U Výstaviště





Zdroje

Historické mapy

<http://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html#>

http://web2.mlp.cz/mapa1938/list_30

Historické ortofotomapy

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>

<http://www.oldmapsonline.org>

Historie Výstaviště

<http://www.old.prague.com>

<http://www.incheba.cz/areal-vystaviste/objekty-v-arealu/krizikovy-pavilony.html>

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>

Historické územní plány

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/srk/>

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/srk/>

Aktuální plánovací dokumenty

<http://plan.iprpraha.cz/cs/upp-dokumentace>

<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/vykresyUP/>

Analýzy aktuálních vybraných témat

<http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/jaka-bude-vysokorychlostni-trat-praha-drazdany/>

<https://interaktivni.rozhlas.cz/horko-ve-mestech/>

app.iprpraha.cz/js-api/app/atlas-praha-5000/

Současný stav bubenská

<https://praha.e15.cz/galerie/praha/novinky/151929/praha-transakci-s-kretinskym-ziska-1-6-miliardy-radni-dalsi-miliardy-diky-ovladnuti-prazskych-sluzeb-usestrime?foto=1>

www.mapsgoogle.com

<https://praha.e15.cz/galerie/praha/novinky/151929/praha-transakci-s-kretinskym-ziska-1-6-miliardy-radni-dalsi-miliardy-diky-ovladnuti-prazskych-sluzeb-usestrime?foto=1>

<http://portalzp.praha.eu> (životní prostředí)

www.czso.cz (český statistický úřad)

<http://app.iprpraha.cz/apl/app/studie/>

[/www.tsk-praha.cz](http://www.tsk-praha.cz) (doprava)

<http://www.parkujvklidu.cz/>

Obrazek_Maly berlin

<https://www.prahaneznama.cz/wp-content/uploads/2017/11/0001672997-praha-architekt-foehr-maly-berlin.jpg>

