

diplomová práce:
TERMINÁL VLTAVSKÁ

Adéla Holečková



diplomová práce:
TERMINÁL VLTAVSKÁ

autor:
Bc. Adéla Holečková

vedoucí diplomové práce:
doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

Fakulta architektury, ČVUT
Ústav urbanismu
akad. r. 2017/2018

Poděkování

Chtěla bych poděkovat především Ing. arch. Ivanovi Plickovi, CSc. a Ing. arch. Matyášovi Sedlákovi za odborné vedení, rady a podněty v průběhu diplomové práce. Dále také děkuji svým rodičům a Vaškovi za podporu během celého studia.

| | |
|--|----|
| ÚVOD | |
| Zadání diplomové práce..... | 7 |
| Prohlášení diplomanta | 9 |
| Předmluva | 11 |
| 1. ANALYTICKÁ ČÁST | 13 |
| Širší vztahy | 15 |
| Holešovice v kontextu Prahy | 15 |
| Historický vývoj Holešovic | 16 |
| Analýza holešovického meandru | 19 |
| Řešené území | 20 |
| Vymezení | 20 |
| Historie na mapách a v datech | 20 |
| Historický vývoj území | 22 |
| Současný stav | 24 |
| Současný územní a metropolitní plán | 26 |
| Plánované změny v železniční dopravě | 27 |
| Fotodokumentace | 30 |
| Urbanistická studie..... | 32 |
| Vytyčení hlavních zásad návrhu | 32 |
| 2. NÁVRHOVÁ ČÁST | 35 |
| Urbanismus | 36 |
| Terminál Vltavská..... | 38 |
| Administrativní bloky..... | 48 |
| Podrobné situace | 56 |
| Pohledy, řezy | 60 |
| Vizualizace | 66 |

Zdroje

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Adéla Holečková**

datum narození: 8. 11. 1991

akademický rok / semestr: 2017_2018 / letní semestr

ústav: Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

téma diplomové práce:

TERMINÁL VLTAVSKÁ

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Širším řešeným územím diplomní práce je lokalita vymezená zhruba ze severu spojnicí ulice Veletřní a ulice Dělnické, z východu ulicí Argentinskou, ze západu ulicí Bubenskou a z jihu řekou Vltavou. Vlastním (užším) řešeným územím je lokalita dopravního terminálu Vltavská a jeho bezprostředního okolí – ve vazbě zejména na ulici Bubenskou. Cílem diplomové práce je prověřit potenciál území v souvislosti s plánovanou výstavbou zastávky (dopravního terminálu) Praha – Bubny na rychlodráze Praha – letiště – Kladno (PRAK) a zejména vlastní řešení terminálu a jeho začlenění do stávající i budoucí struktury zástavby. Podkladem pro základní koncepci řešeného území a pro stanovení kontextu / širších vztahů, jsou urbanistické studie území (Dolních) Holešovic z letního semestru školního roku 2016_2017 (atelier Plicka_Sedlák).

2/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Základním programem diplomové práce je návrh dopravního terminálu, ve vazbě na plánovanou stanici Vltavská na trati Praha – letiště – Kladno (PRAK) a na městskou hromadnou dopravu (metro – stanice Vltavská, tramvaj) – podkladem je technický projekt společnosti Metroprojekt (2017). Dopravní terminál – brána do města je hlavním nosným programem lokality. Tato dominantní funkce by měla být doplněna dalšími funkcemi tak, aby celek vytvořil kvalitní městské prostředí. Kromě ploch obchodu a služeb v přímé vazbě na dopravní terminál je žádoucí prověřit v lokalitě umístění především bydlení, případně kancelářských ploch. Klíčové je dobré zapojení nové zástavby celé lokality do kontextu města, včetně vytvoření kvalitních městských veřejných prostranství. Diplomní práce navrhne první etapu rozvoje širšího území v souvislosti v plánovanou realizaci dopravního terminálu Vltavská.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Výsledkem diplomové práce bude ověřovací studie lokality dle výše uvedeného rámcového stavebního programu.

Předběžný rozsah diplomní práce:

- situace širších vztahů 1 : 5 000 alt. 1 : 2 000

- situace řešeného území 1 : 500

- navržené objekty - půdorysy, řezy, pohledy v podrobnosti 1 : 200

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

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

- model lokality v měřítku 1 : 500

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

Datum a podpis studenta

8.2.2018 *Miková*

Datum a podpis vedoucího DP

8.2.2018 *I. Plicka*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

8.2.2018 *YU*

registrováno studijním oddělením dne

8.2.2018 *[signature]*

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Adéla Holečková
AR 2017/2018, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) TERMINÁL VLTAVSKÁ

(AJ) TERMINAL VLTAVSKA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

| | | |
|-----------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Vedoucí práce: | doc. Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. | Ústav: 15119 Ústav urbanismu |
| Oponent práce: | Ing. arch. Ivan Lejčar | |

Klíčová slova
(česká): Holešovice, Vltavská, terminál, nádraží Praha-Bubny, administrativní budovy

Anotace
(česká): Předmětem diplomové práce je návrh dopravního terminálu nad stanicí metra Vltavská. Terminál zahrnuje železniční stanici Praha-Bubny s vazbou na tramvajovou dopravu a obchodní galerii. Hlavním cílem bylo vytvořit nové centrum reurbanizovaného území Holešovic.

Anotace (anglická): The subject of the diploma project is a design for the transport terminal above the Vltavská metro station. The terminal includes the Prague-Bubny railway station with a linkage to tram traffic and a shopping gallery. The primary aim was to create a new center for the reurbanized area of Holešovice.

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. 5. 2018

podpis autora-diplomanta



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

Předmluva

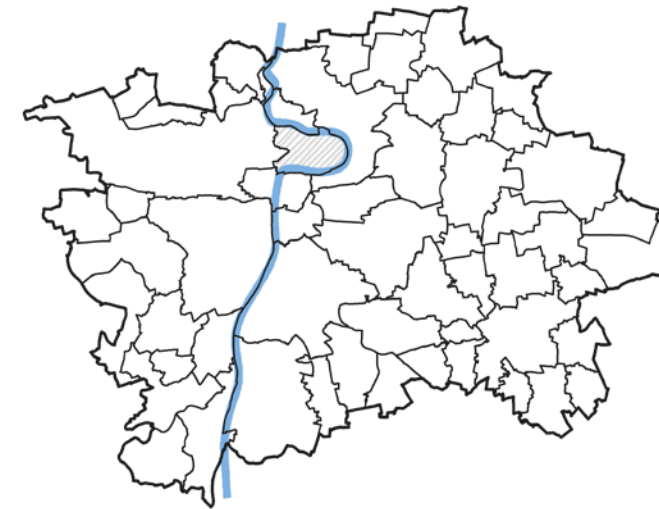
Předmětem diplomové práce je návrh dopravního terminálu Vltavská v Holešovicích a jejího nejbližšího okolí. Hlavním cílem projektu je vytvoření přestupního uzlu jako atraktivního místa, kde se lidé setkávají. Trojice městských dopravních systémů – železnice, metro a tramvaje je doplněna o obchodní funkci. V blízkosti terminálu jsou navrženy administrativní budovy. Tyto funkce by měly spoluutvářet místo, které je rušné, plné života, městského spěchu, ale i místem, kde lze trávit čas v pauze na oběd.

Diplomní projekt se skládá ze dvou částí. První částí jsou analýzy místa, které jsou výsledkem diplomního semináře, druhá část obsahuje samotný návrh terminálu Vltavská. Po seznámení s celým územím Holešovic, jejich silných a slabých míst, jsem si vybrala pro diplomovou práci území bývalého překladového nádraží Praha-Bubny. Toto místo vnímám jako bariéru ale zároveň i jako potenciál pro rozvoj Holešovic.

V druhé části diplomního projektu je řešen terminál Vltavská, jenž by mohl být impulsem, kterého je zapotřebí pro další stavební rozvoj území. Podkladem pro návrh je technický projekt železniční stanice od Metroprojektu a urbanistické řešení Holešovic, které zpracoval Bc. Matouš Štrba jako ateliérový projekt v letním semestru 2016-2017 v ateliéru Plicka_Sedlák.

1. Analytická část





„Vltava, jež ve svém horním toku dosahuje spádu alpských řek, proklesla si cestu kamenitými Svatojánskými proudy, obkroužila strmou skálu vyšehradskou, aby konečně narazila na zpupný masiv hradčanský, který nebyla schopna zmoci. Sřelka toku se proto otočila na východ, ... Když řeka zaplavila oblast zákrutu, obrátila se zpět do původního směru.“^{a)}

Holešovice se nacházejí na levém břehu tzv. Pražského meandru Vltavy, severně od historického centra Prahy. Téměř celé jejich území spadá pod městský obvod Praha 7 spolu s polovinou katastrálního území Bubenče a částí Libně. Atraktivní polohu zaujímají v rámci Prahy především díky blízkosti historického centra, řeky a Stromovky.



Širší vztahy Analýza Holešovického meandru



zastavěné plochy



bydlení



hlavní spojnice



morfologie



výška zástavby



komunikace



nevyužitá plochy



stavební uzávěry



veřejně nepřístupné plochy



protipovodňová ochrana



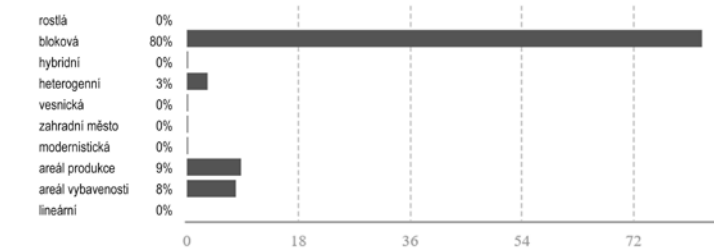
zeleň



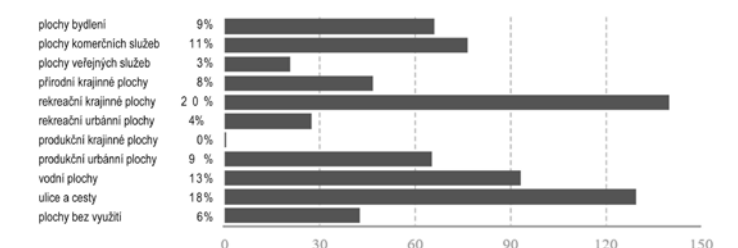
charaktery zástavby

| | Praha 7 | Praha |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------------|
| rozloha: [2016, ha] | 709,5 (1,4%) | 49 617,7 (100%) |
| obyvatel: [2015, počet] | 43 362 (3,4%) | 1 280 508 (100%) |
| hustota zalidnění [2015, oby./ ha] | 60 | 25,8 |
| zastavěné území [2015, ha] | 428,6 | 20 699 |
| bytový fond | | |
| počet bytů: [2011, počet] | 20 638 (3,5%) | 587 832 (100%) |
| občanská vybavenost | | |
| kulturní zařízení [2014, počet] | 44 (6,7%) | 659 (100%) |
| sportovní zařízení: [2014, počet] | 22 (2,9%) | 749 (100%) |
| nákupní centra: [2016, počet] | 1 (1,8%) Holešovická tržnice... | 57 (100%) |
| parky: [2016, ha] | 117,2 (15,7%) Stromovka,... | 745,3 (100%) |
| památková ochrana | | |
| NKP [2016, počet] | 59 (2,8%) | 2 117 (100%) |

struktura lokalit města



využití území



zdroj číselných dat: http://katalog-mc.iprpraha.cz/mc_detail.html?mc=416
 schémata map vytvořena na základě dat z internetových stránek <http://uap.iprpraha.cz>



Pohled na staré Bubny ze Štvanice, vpravo provizorní most, vlevo bývalý pivovar, r. 1905 ¹⁾



Veletržní palác, r. 1939 ²⁾



Holešovický přístav ³⁾



Panorama Holešovic od severu, r. 1928 ⁴⁾



Výtopny Bubenského nádraží, r. 1977 ⁵⁾



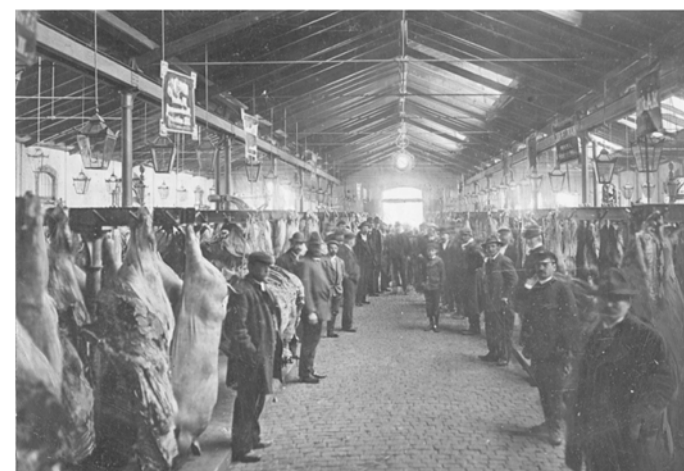
Areál Výstaviště, r. 1895 ⁶⁾



Bělského třída, dnes ulice Dukelských Hrdinů, pohled směrem k Výstavišti ⁷⁾



Bubenské nábreží, kostel sv. Antonína Paduánského, r. 1937 ⁸⁾



Holešovická Játka ⁹⁾



Zátory ¹⁰⁾

Širší vztahy Historický vývoj Holešovic

Název Holešovice odkazuje na oblast holou, chudou – právě taková byla oblast, kterou zde vytvořil meandr Vltavy. V historii bylo toto území osídleno pouze řídce z důvodu častých záplav. Žili zde především rolníci, rybáři, dřevorubci. Na mapě stabilního katastru již můžeme najít dvě osady: Malé Bubny na jihu u brodu přes Vltavu poblíž Velkého ostrova a Holešovice v severní části meandru. Cesty, které protínaly pole a pastviny mezi těmito osadami, můžeme nalézt i v dnešní uliční síti (jedná se o dnešní ulici Dukelských Hrdinů, Bubenskou a Milady Horákové). Až do poloviny 19. století mělo osídlení vesnický charakter. Změny nastaly v roce 1846, kdy území protнула trať Pražsko-drážďanské dráhy a následně i trať Buštěhradské dráhy procházející skrz Stromovku. V souvislosti s rozvojem průmyslu byla v Holešovicích situována řada továren a především rozlehlé překládové nádraží. Na konci 19. století již nově vystavěná čtvrť disponovala řadou staveb celopražského významu. Byly vybudovány veřejné lázně, elektrárna, První pražský měšťanský pivovar, jatka a především areál Výstaviště (1891). Postupně se zlepšovala i dopravní situace, zejména když byla roku 1896 dokončena silnice pod Letnou, která Holešovice spojila s Malou Stranou. Modernizace celé čtvrti pokračovala i s nástupem 20. století. Po zpevnění břehů Vltavy vzniklo dnešní nábreží Kapitána Jaroše a Bubenské. Byly také vystavěny mosty (Čechův most, Hlávkův most), které zajistily spojení Holešovic s vnitřní Prahou. Probíhala i výstavba škol, sokoloven a další občanské vybavenosti. V meziválečném období pokračovalo zastavování volných pozemků a docházelo k postupnému vytlačování průmyslových podniků. Na uvolněných pozemcích byl vystavěn například Veletržní palác (1928) nebo budova Elektrických podniků. Nově byl také vybudován Libeňský a Trojský most. Během 2. světové války a po ní opustila Holešovice řada obyvatel. Nejdříve byli z bubenského nádraží odvázeni židovští občané do koncentračních táborů a po roce 1945 byla k odchodu přinucena většina německých obyvatel. V poválečných letech byla zlikvidována řada nevyužívaných budov. Se zemí byla srovnána při stavbě nádraží Praha-Holešovice část starých Holešovic, zbořen byl i historický bubenský pivovar. V roce 1984 byly Holešovice propojeny s Prahou dvěma zastávkami metra linky C – Vltavskou a zastávkou Nádraží Holešovice. Průmyslový ráz si Holešovice zachovávaly až do roku 1989, poté byla řada průmyslových podniků odstraněna nebo se začala užívat jiným způsobem, například jako kanceláře. Nakonec byl ukončen i provoz v holešovickém přístavu, když v roce 2002 velkou část území zaplavily povodně. Dnes jsou Holešovice především rezidenční čtvrtí, kterou rozděluje velká nevyužívaná plocha bývalého překládového nádraží.

Území, které řeší diplomová práce, se nachází na levém břehu Vltavy v Jižní části Holešovic. Je vymezeno z východu ulicí Argentinská, ze západu ulicí Bubenskou, ze severu spojnicí ulice Veletřní a Dělnické, z jihu řekou Vltavou.

Řešené území Historie na mapách a v datech



1840 - Mapa stabilního katastru; v území se nachází pouze vesnice Malé Bubny, je již vytyčena trasa železnice ¹¹⁾



1969 - územní plán zobrazující návrh metra trasy C a železnice, která měla být vedena pod terémem, propojení ulic Dělnické a Veletřní ¹⁶⁾



2011 - studie přestavby VRÚ Holešovice Bubny, FNA Studio, hlavní dopravní tah Bubenské ulice zaústěn do tunelu ¹⁹⁾



1852 - II. vojenské mapování, zobrazení železnice a překladového nádraží s dílnami (výstavba v letech 1866-1873) ¹²⁾



1975 - územní plán, úrovně křížení silnic na předmostí Hlávkova mostu, část tržnice ponechána zeleni ¹⁵⁾



2014 - velká část nádražních budov demolována, vzniká velká volná plocha nevyužívaného kolejíště mezi ulicemi Bubenská a Argentinská ²⁰⁾



1924 - regulační plán; návrh nové zástavby (pouze část realizována, projekt počítal např. s demolicí jatek) ¹³⁾



2002 - zobrazení území zaplaveného povodněmi; v areálu překladového nádraží stále stojí mnoho budov patřících k železnici ¹⁷⁾



2014 - jedna z posledních územních studií Holešovic-Zátor od CMC architects; zastávka Praha-Bubny umístěna dále od bývalého nádraží ²¹⁾



1938 - první letecké vojenské snímkování Prahy; zobrazení rozlehlého kolejíště, křižovatka na předmostí Hlávkova mostu je stále úrovněná ¹⁴⁾



2008 - návrh zástavby, varianta, která již nepočítá se zachováním železničních dílen a dalších budov patřících k nádraží ¹⁸⁾



2017 - současný stav s vyznačením řešeného území ²²⁾

| | |
|--------------|--|
| 1105 | první hodnověrné zmínky o vsi Bubny |
| 1228 | první dochované zmínky o vsi Holešovice |
| 1623 | vesnici kupuje Albrecht z Valdštejna |
| 1837 | Bubny mají 36 domů a 291 obyvatel Holešovice čítají 96 domů a 830 obyvatel |
| 1846 | území protíná trať Pražsko-drážďanské dráhy vzniká Negrelliho viadukt |
| 1850 | vesnice Bubny a Holešovice spojeny do jednoho katastru s názvem Holešovice-Bubny |
| 1869-73 | budování velkého překladového nádraží |
| 1882 | v Holešovicích se již nachází 32 různých továren |
| 1884 | Holešovice-Bubny připojeny ku Praze jako její VII. část, v té době mají okolo 11 000 obyvatel |
| 1891 | Všeobecná zemská výstava na Výstavišti |
| 1895 | vybudována pražská jatka |
| 1896 | dokončena silnice pod Letnou |
| 1897 | postaven První pražský měšťanský pivovar |
| 1911 | dokončen Hlávkův most |
| 1914 | vysvěcen kostel sv. Antonína Paduánského |
| poč. 20. st. | počet domů stoupl na 1 046 počet obyvatel přesáhl 44 000 |
| 1920 | Dělnická úrazová pojišťovna |
| 1928 | postaven Veletřní palác |
| 1931 | zimní stadion na ostrově Štvanice |
| 1935 | budova Elektrických podniků |
| 1941-45 | transport pražských Židů z nádraží Praha-Bubny |
| 1959 | demolice bubenského pivovaru |
| 1960 | Holešovice-Bubny přejmenovány na Holešovice |
| 1984 | vybudování metra linky C |
| 1989 | počátek rychlé deindustrializace území Holešovic |
| 2011 | demolice budov železničních dílen |
| 2015 | odhalena plastika "Brána nenávratna" |



1. Játka / Holešovičská tržnice ²²⁾

Na území Prahy byly ke konci 19. století likvidovány soukromé porážky. Z tohoto důvodu byly do provozu v roce 1895 uvedeny Ústřední játky hlavního města Prahy, která byla situována v Holešovicích. Budovy areálu jsou vystavěny v neorenesančním stylu a hlavní vstup lemují dvě sochy (alegorie Jatek od Bohuslava Schnircha a alegorie Trhu od Čeňka Vosmíka). V areálu se nacházely chlévy, tržnice, porážka, správní budovy, vodárenská věž a burza s hostincem. V severní části byla vybudována železniční vlečka, která spojovala játky s Bubenským nádražím. Svému účelu játky sloužila až do roku 1983, kdy byly otevřeny nové masokombináty v Čakovicích a Písnici. Celý areál, ve kterém se dnes nachází tržnice, sklady a obchody, je památkově chráněn.



2. Nádraží Praha-bubny ²³⁾

Železnice územím procházela již od roku 1850, teprve po výstavbě tratě Buštěhradské dráhy skrz Stromovku bylo v Holešovicích vybudováno rozlehlé překladové nádraží, ze kterého vedly vlečky do mnoha podniků (plynárný, městských jatek, elektrárny a především do holešovičského přístavu). Výpravní budova nádraží, vodárna, výtopy a budovy dílen byly postaveny v letech 1870-73.



3. Železniční dílny Bubny ²⁴⁾

Dílny pro opravu a výrobu nákladních a osobních vozů byly vystavěny v roce 1873. Později se dílny začaly specializovat na opravu poštovních vozů. Svému účelu sloužily až do roku 2013. Hlavní budovou byla 65 m široká a 160 m dlouhá devítitraktová hala. Obvodové zdi byly z cihelného a kamenného zdiva, střechu s hřebenovými světlíky nesly litinové sloupy. Areál dílen byl v roce 2004 prohlášen nakrátko za kulturní památku, ale na nátlak developerů byla ochrana sňata a památková ochrana byla omezena pouze na nádražní vodárenskou věž. V roce 2015 byl areál železničních dílen demolován.



4. Negrelliho viadukt ¹⁹⁾

Viadukt byl postaven podle projektu inženýrů Aloise Negrelliho a Jana Pernera. V současnosti spojuje nádraží Praha-Bubny s Masarykovým nádražím. Kamenný viadukt dlouhý 1100 m měl dříve 87 klenutých oblouků, některé z nich ale byly následně nahrazeny jinou konstrukcí.

7. Argentinská ulice ²⁵⁾

Název ulice souvisí s pravděpodobně skutečností, že ji křižovaly železniční vlečky vedoucí na městská játky, kam se mimo jiné dováželo zmrazené hovězí maso z Argentiny.



5. „Bondovka“ / Obecní dvůr ²⁰⁾

Od roku 1869 stávala v místech dnešní stanice Vltavská železárna L. G. Bondyho. Po I. světové válce byly budovy využívány odborem stavebního úřadu, který měl na starosti svoz odpadu a čištění metra. Při stavbě metra v 70. letech 20. století byly budovy obecního dvora odstraněny.

8. Bubenská ulice ²⁶⁾

Ulice Bubenská existuje od 50. let 19. století a kopíruje starou cestu, kterou můžeme nalézt už na mapách stabilního katastru.



6. První pražský měšťanský pivovar ²¹⁾

O pivovaru v osadě Bubny existují zmínky již od roku 1172. Centrem života se pivovar stává až v 2. polovině 19. století, kdy se zde pořádaly taneční zábavy a kde se usadilo Dělnické divadlo Prahy VII. Pivovar během krize v 30. letech 20. století ukončil výrobu a během války byl využíván jako skladiště. Zdemolován byl v roce 1957.

9. Budova bývalé Úrazové pojišťovny ²⁷⁾

Podle projektu Jaroslava Rösslera vznikla v roce 1929 budova pro Úrazovou pojišťovnu. Dnes v části budovy sídlí Úřad městské části Praha 7.



10. Kostel sv. Antonína Paduánského ²⁸⁾

Na počátku 20. století přestával vyhovovat rozrůstajícímu se městu bubenský kostelík sv. Klimenta. Dominantou Strossmayerova náměstí se proto v roce 1911 stal nově vystavěný kostel sv. Antonína Paduánského. Neogotický kostel byl vysvěcen roku 1914 podle návrhu architekta Františka Mikše.



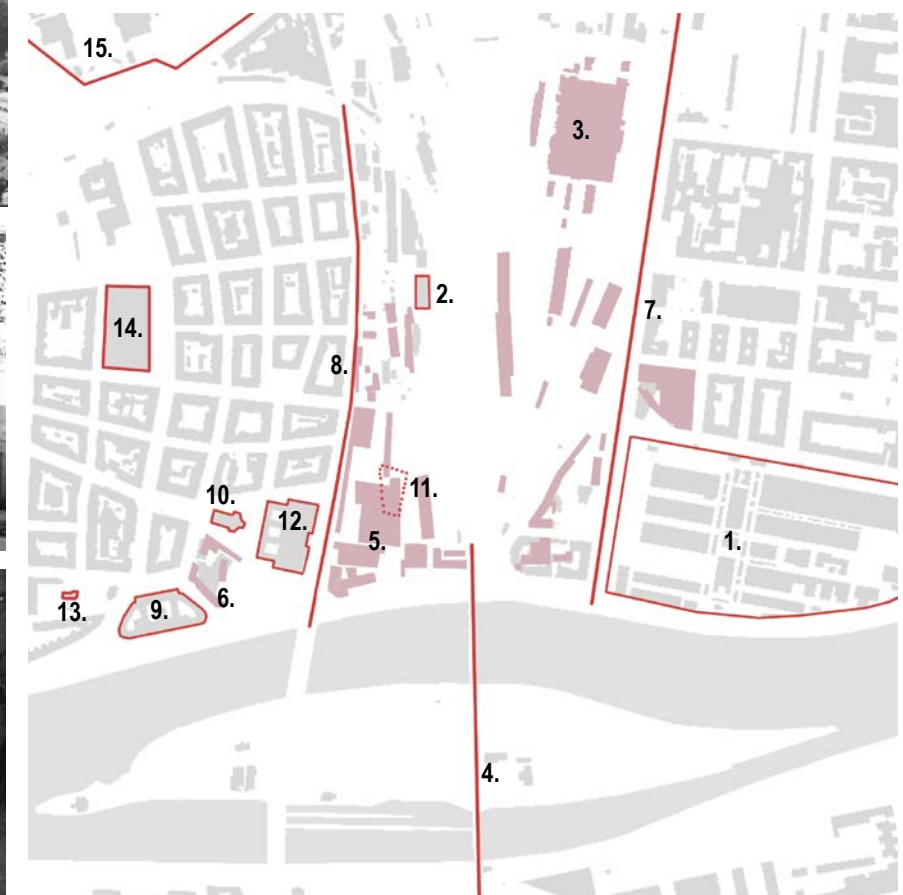
11. Stanice metra Vltavská ²⁹⁾

Pokračování linky C do Holešovic bylo podmíněno nutností překonat Vltavu. Nabízela se i možnost využít k tomu Negrelliho viadukt, nakonec ale bylo rozhodnuto pro klasickou variantu – vyrazit tunel pod korytem řeky. Stavební práce se rozeběhly v roce 1987 a provoz na lince C byl zahájen roku 1984. Stanice Vltavská ve své době patřila k nejhlubší na lince C, hloubka jejího nástupiště se nalézala 20,75 metrů pod úrovní terénu. Stanice byla postavena pouze s jedním vestibulem v její jižní části, projekt ale počítal i s pozdějším zprovozněním druhého vestibulu, který nebyl dodnes realizován.



12. Elektrické podniky ³⁰⁾

Funkcionalistická budova postavena v letech 1927-35 podle návrhu Adolfa Benše a Jiřího Kříže. Na místě dříve stála továrna na klobouky bratří Böhmu.



- | | | |
|-------------------------------------|--------------------|----------------------|
| 1. Játka / Holešovičská tržnice | — současně objekty | ■ odstraněné objekty |
| 2. Nádraží Praha - Bubny | | |
| 3. Železniční dílny Bubny | | |
| 4. Negrelliho viadukt | | |
| 5. „Bondovka“ / Obecní dvůr | | |
| 6. První pražský měšťanský pivovar | | |
| 7. Argentinská ulice | | |
| 8. Bubenská ulice | | |
| 9. Budova bývalé Úrazové pojišťovny | | |
| 10. Kostel sv. Antonína Paduánského | | |
| 11. Stanice metra Vltavská | | |
| 12. Budova Elektrických podniků | | |
| 13. Kostel sv. Klimenta | | |
| 14. Veletržní palác | | |
| 15. Výstaviště | | |



Hlavní osy

Hlavními dopravními ulicemi v území je ulice Bubenská a Argentinická. Mezi nimi se nachází velká plocha železnice. Nabízí se propojení ulic Veletržní - Dělnická, Heřmanova - Jateční a prodloužení ulice Antonínská. Tyto nové ulice by vedly pod úroveň železnice a byly by podjezdné, krom propojení ulic Heřmanova - Jateční. Tam výškové uspořádání terénu dovolí nejspíše pouze pěší propojení.



Výškové a hmotové uspořádání

V území se nachází především bloková zástavba o výšce 4-6 pater. Největší hmotou v území je bývalá budova Elektrických podniků a budova městského úřadu, i tyto dvě stavby ale nepřevyšují okolní zástavbu. Velkou plochu zaujímá Pražská tržnice, kde se nachází především jednopodlažní a dvoupodlažní budovy. Hlavními problémy z hlediska výškového uspořádání je dvouúrovňová křižovatka u ústí Hlávkova mostu a zdvihnutí začátku ulice Bubenská nad terén. Vzniká tak řada míst, podchody, průchody a zákoutí, která nejsou pro chodce příjemná.



Doprava v území

Území je dopravně obsluženo dostatečně, avšak ne kvalitně. V zadaném území se vyskytují téměř všechny druhy městské hromadné dopravy. Metro, železnice, tramvaje, autobusy. Stanice metra linky C Vltavská ale nemá přímou vazbu na souvislou zástavbu. Plní tak pouze funkci přestupu na jiný druh dopravního prostředku. Trať tramvajových kolejí vytváří okruh kolem většiny území Holešovic. Nejfrekventovanější zastávkou je Vltavská a Strossmayerovo náměstí.



Veřejné x neveřejné

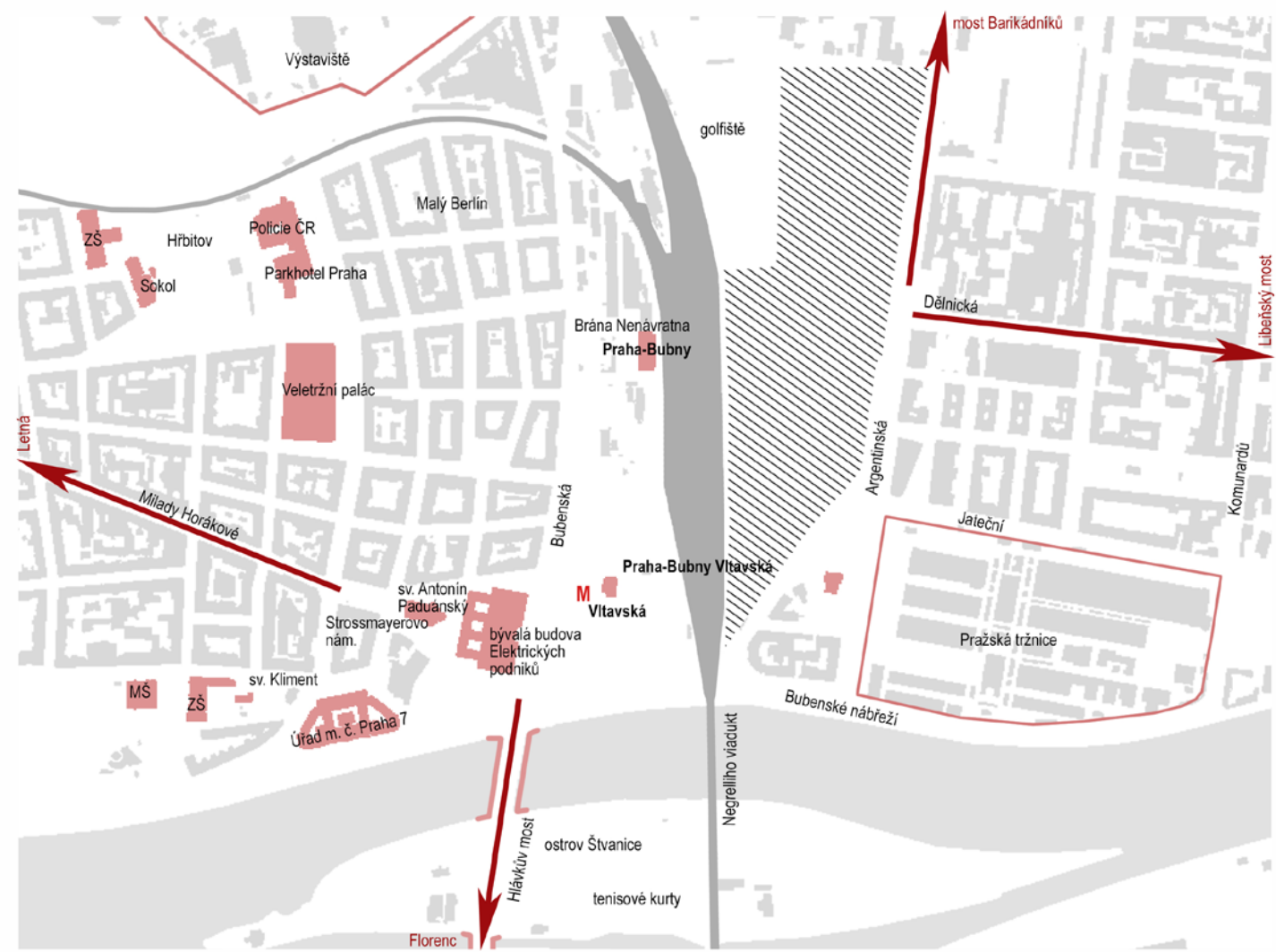
V území se nachází velké prostory, které jsou v zásadě veřejně přístupné, prakticky však slouží především dopravě. Rozlehlou plochou s omezeným přístupem jsou bývalá městská jatka, které dnes slouží jako tržnice. Většina veřejného prostoru je definována blokovou zástavbou.

Území Holešovic je rozděleno velkou plochou bývalého překládového nádraží, které dnes není z velké části využíváno. V jižní části této velké územní bariéry se nachází stanice metra Vltavská s přestupem na tramvaj a s železniční zastávkou Praha-Bubny Vltavská. Tento přestupní uzel vytváří velké množství energie, která však není využita. Místo není napojeno na okolní zástavbu, naopak je od ní a od řeky odděleno množstvím bariér. Víceproudové silnice v různých výškových úrovních, železnice, terénní výškové rozdíly, podchody, nadjezdy, schodiště – to vše znesnadňuje chodci orientaci v prostoru. A co víc, člověk ani nemá potřebu se tu zdržovat. Není proč zde zůstat, stačí jen počkat na tramvaj, metro či vlak a nechat se z tohoto nehostinného místa popovést o trochu dál. Pěšky je zde vše příliš daleko, i když vzdušnou čarou by to bylo kousek. Místu vládne doprava, pro člověka zde není místo.

Krom velké prostorové bariéry kolejí lze území charakterizovat množstvím problematických rozhraní. Bloková zástavba navazuje z jedné strany jak na ulici Bubenskou, tak na ulici Argentinickou. Tuto strukturu narušuje velká hmota bývalé budovy Úrazové pojišťovny, Elektrických podniků, ale i rozsáhlý areál Holešovické tržnice.

V blízkém i širším okolí stanice metra Vltavská se nachází řada zajímavých míst, která jsou dnes pěšky špatně dostupná. Holešovická tržnice (bývalá jatka), Vystaviště, ostrov Štvanice, Letná, ... atd. V nedávné době byla vyhrána soutěž na přestavbu výpravní budovy nádraží Praha-Bubny, která by se měla proměnit v památník obětí holocaustu. Prozatím se u nádraží tyčí Brána nenávratna, plastika v podobě dvacetimetrové koleje zdvižené k nebi od sochaře Aleše Veselého.

Orientace v území





Předmostí Hlávkova mostu s vyústěním podchodu pro chodce, v pozadí kostel sv. Antonína Paduánského a budova bývalých Elektrických podniků



Park nad stanicí metra Vltavská



Předprostor stanice metra Vltavská, výstupy z metra, prostor pro čekání



Železniční stanice Praha-Bubny Vltavská neodpovídající svému významu



"Strašidelný" podchod pod křižovatkou u Hlávkova mostu



Nábřeží Kapitána Jaroše, v pozadí Negreliho viadukt



Předprostor stanice metra s lavičkami, plný zákoutí, Fontána Faun a Vltava



Podchod pod částí přemostěné ulice Bubenská, pěší spojnice k metru



Výpravní budova nádraží Praha-Bubny, plastika Brána nenávratna



Rozlehlá plocha železničního kolejíště



Vestibul stanice metra Vltavská



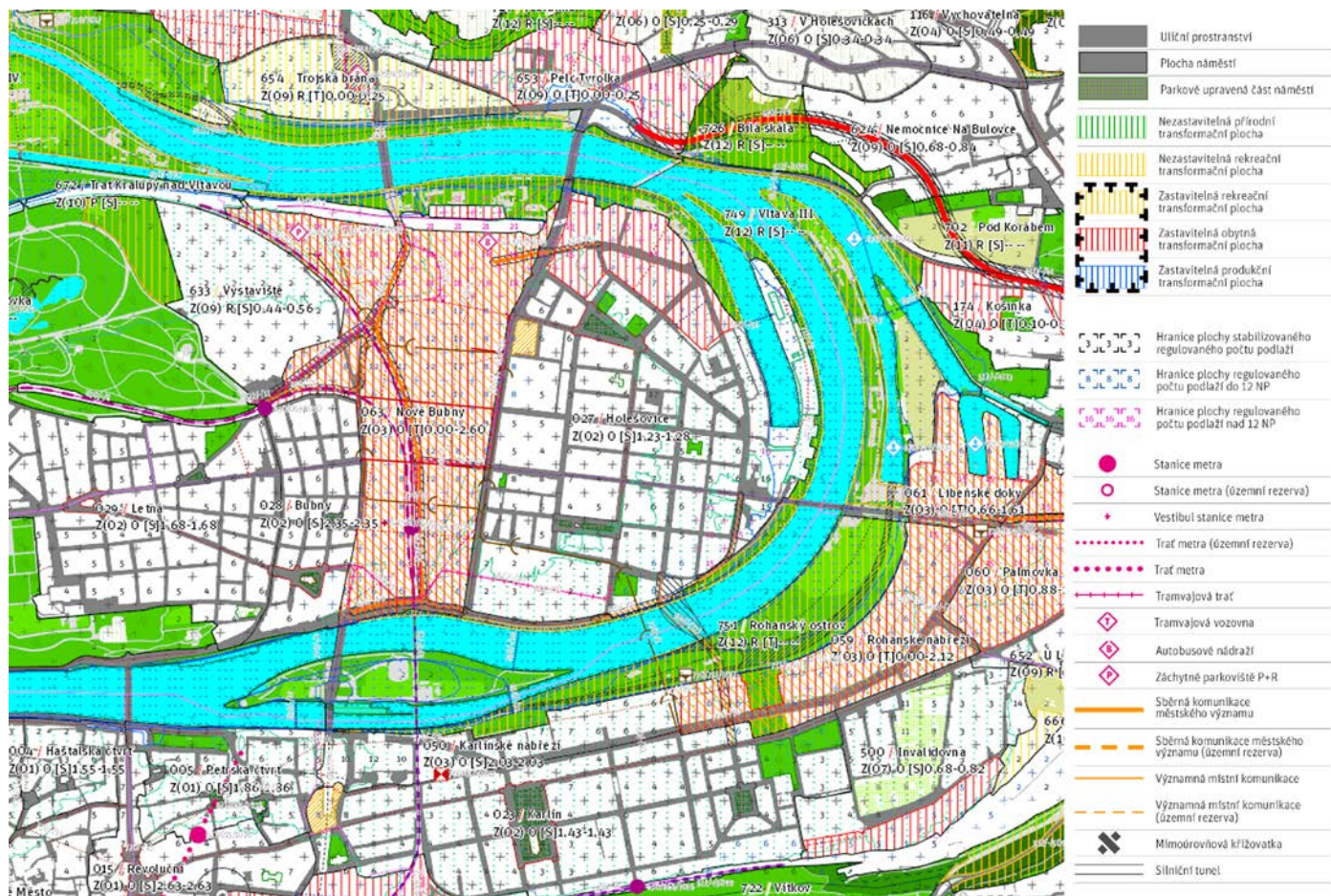
Přemostění části ulice Bubenská, pohledová bariéra



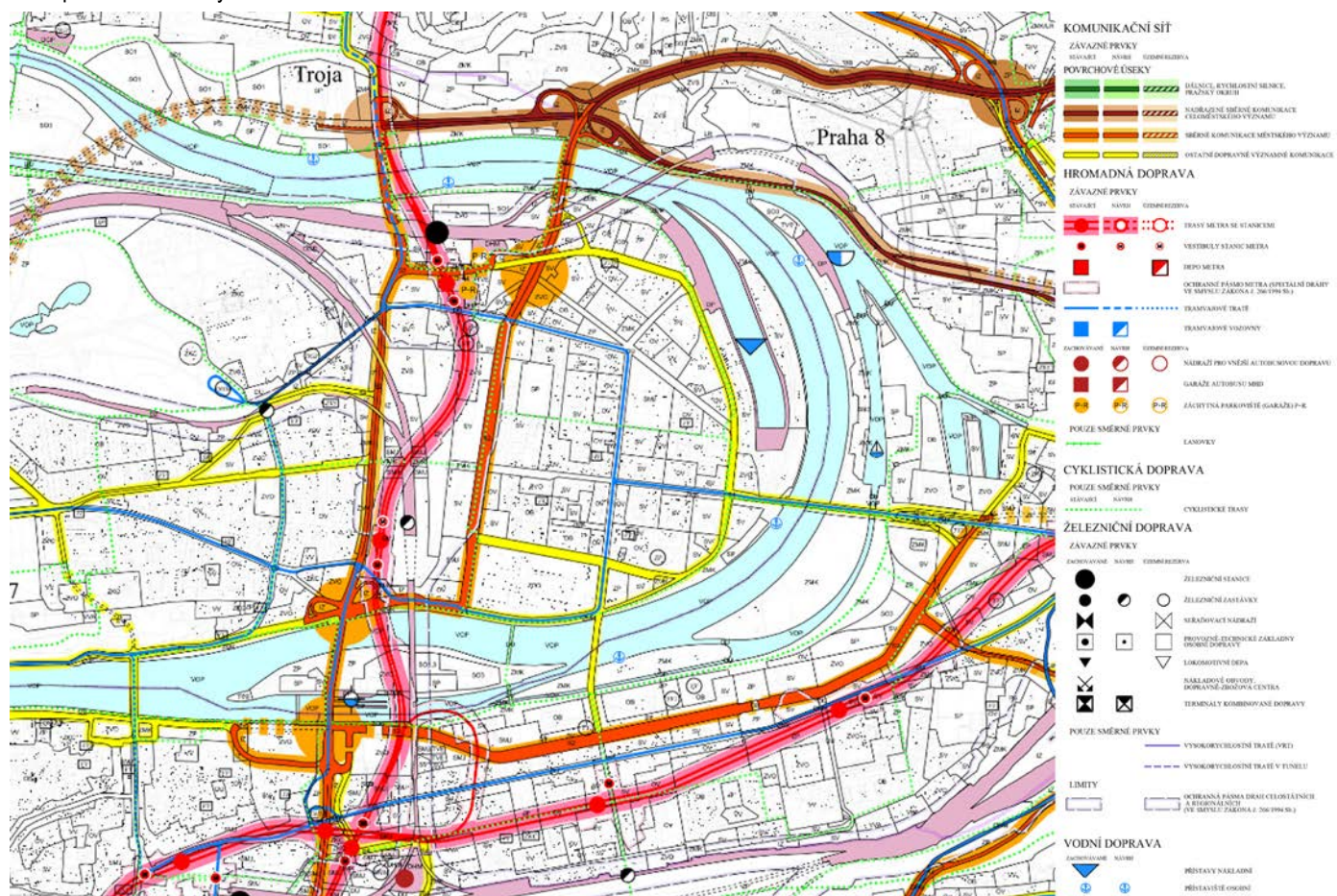
Nábřeží Kapitána Jaroše, patřící dopravě, bariéra mezi stanicí metra a řekou



Ústí ulice Bubenská na předmostí Hlávkova mostu, dominuje dopravní složka



Metropolitní plán Prahy 31)



Územní plán hl. m. Prahy, Výkres č. 5 - Doprava 32)

Z hlediska osobní železniční přepravy je pražský železniční uzel jeden z nejvýznamnějších v České republice. Praha je centrem jak dálkové, tak i příměstské železniční osobní dopravy. Dříve bylo hlavní město i centrem nákladní železniční dopravy, roku 1910 se ale Pražská nádražní komise shodla na oddělení nákladní železniční dopravy od osobní pomocí obchvatu. Tento návrh začal být po 1. světové válce naplňován. Využívání nákladových nádraží ve městě je od té doby až dodnes na útlumu. Rozlehlá nákladová nádraží a seřadiště (Smíchovské nádraží, Vršovice, Žižkov, Strašnice, ...) dnes chátrají a nejsou využívána. Mezi tato nádraží patří i velká plocha bývalého nákladového nádraží Holešovice-Bubny.



V současné době je plánováno vybudování železniční rychlodráhy na letiště, které by zajistilo jeho lepší dopravní dostupnost. Má být modernizována Buštěhradská dráha a dobudována odbočka přes Dlouhou míli. Tento záměr byl zpožděn z důvodu úvah, zda dopravu k letišti namísto rychlodráhy nezajistí prodloužení trasy metra A nebo B. Trať č. 120 je plánovaná jako dvoukolejná, měla by být schopna vypravit až 6 párů osobních spěšných vlaků za hodinu. Také je počítáno s výstavbou šesti nových zastávek. Mezi hlavní součásti projektované železniční trati mimo jiné patří modernizace stávající železniční stanice Praha-Bubny a zajištění přestupu na metro linky C. Uvažuje se, že úsek trati vedoucí skrz Holešovice bude veden převážně po estakádě. Navrhovaná trať mimoúrovňově kříží ulici Bubenská a Dukelských Hrdinů, přičemž by měla být zajištěna požadovaná podjezdová výška. Železniční stanice Praha-Bubny by měla být čtyřkolejná, s dvěma bočními a jedním ostrovním nástupištěm. Je navrženo i snížení okolního terénu na úroveň vestibulu pod nástupištěm.

Řešené území Plánované změny - Památník ticha

Stávající nádražní budova stanice Praha-Bubny již dlouhou dobu neslouží svému účelu. Bylo rozhodnuto o její přestavbě na Památník ticha, který má být vzpomínkovým místem na holocaust. Předběžný termín otevření památníku byl stanoven na podzim roku 2018.

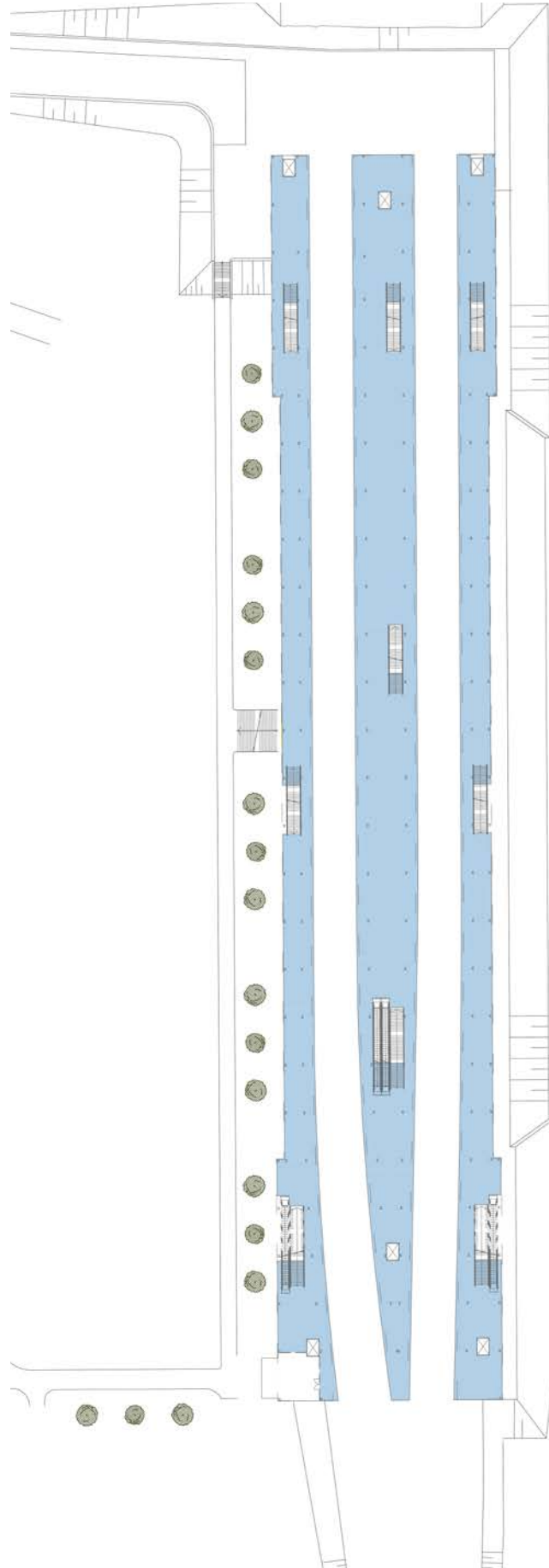


Návrh Památníku ticha, interier 33)

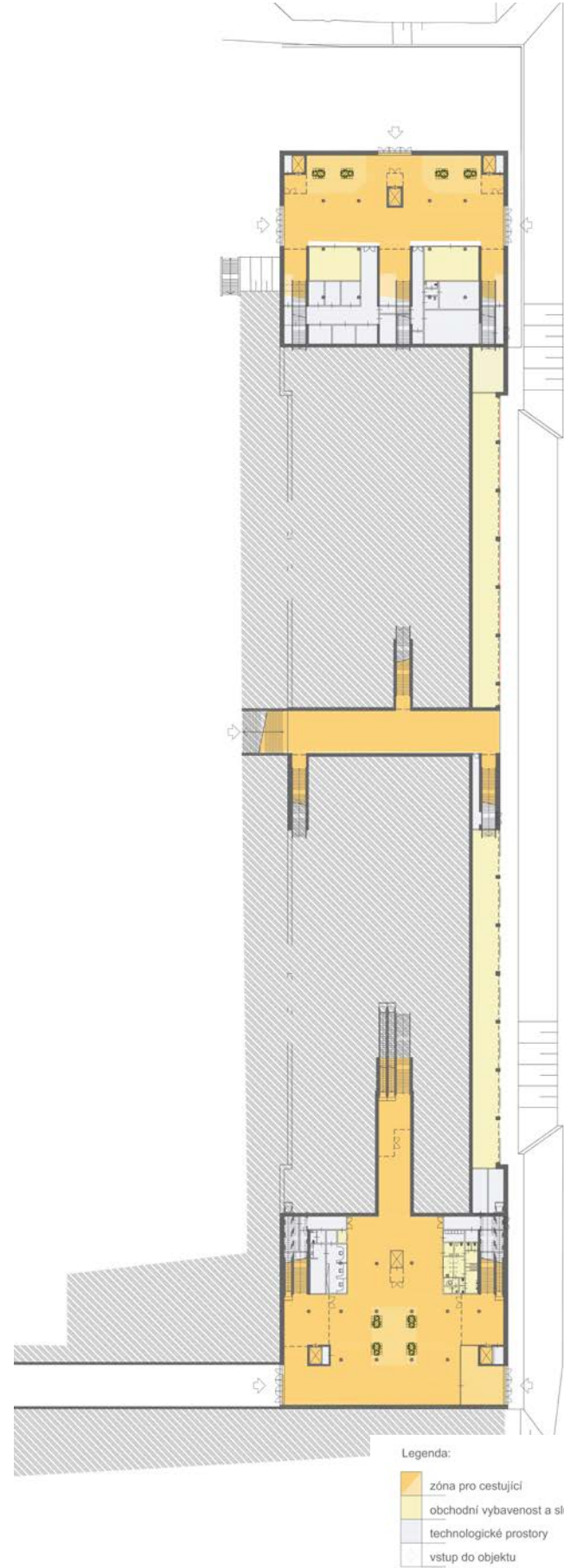


Návrh Památníku ticha, v popředí plastika Brána nenávratna 33)

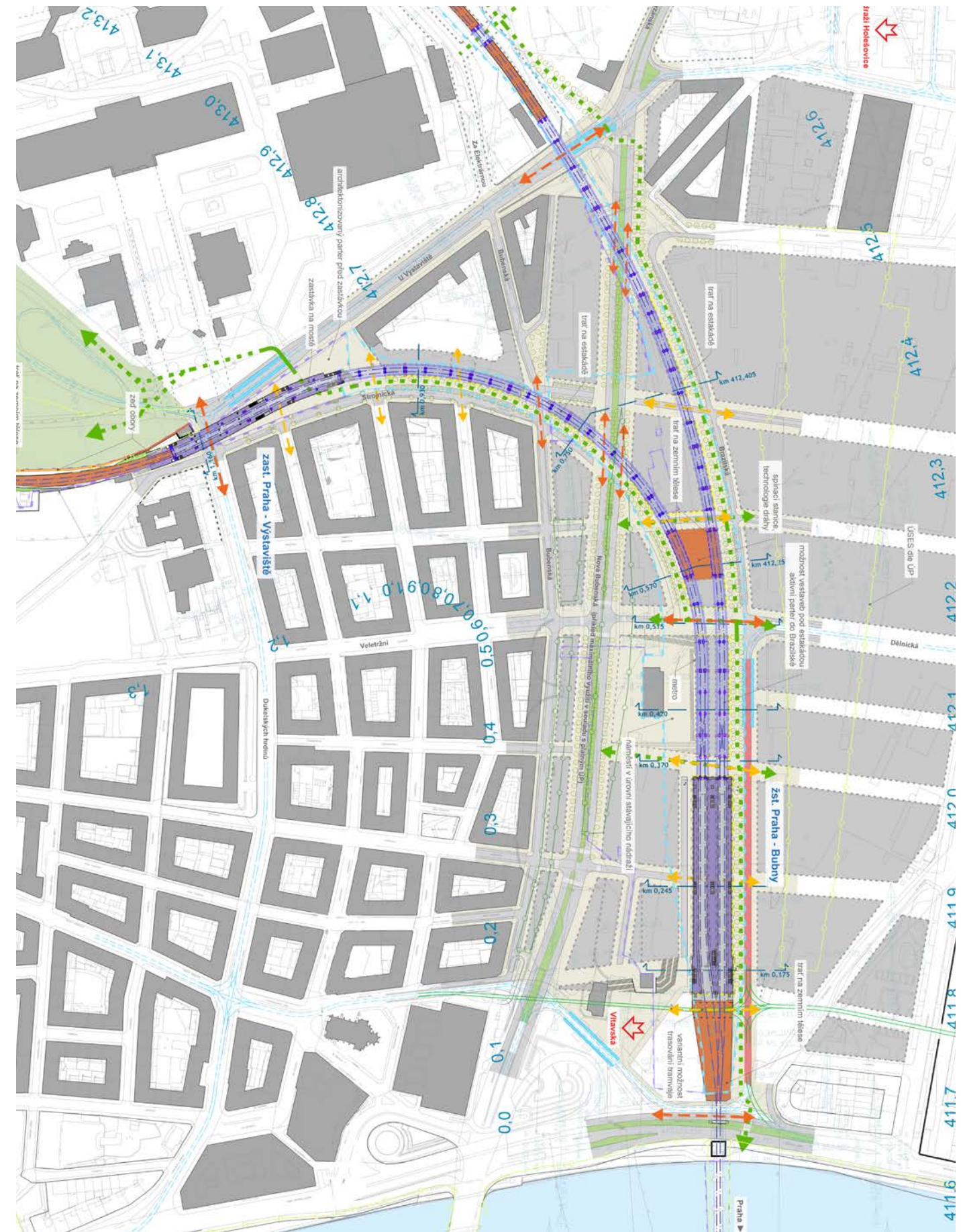
Na plánované trati Praha - Kladno byla od Metroprojektu navržena železniční stanice Praha-Bubny. Toto technické řešení bude sloužit jako podklad pro návrh dopravního terminálu. Za závazné byly určeny rozměry nástupiště, jeho výška a schodiště.



Nástupiště
Návrh železniční stanice Praha - Bubny od Metroprojektu

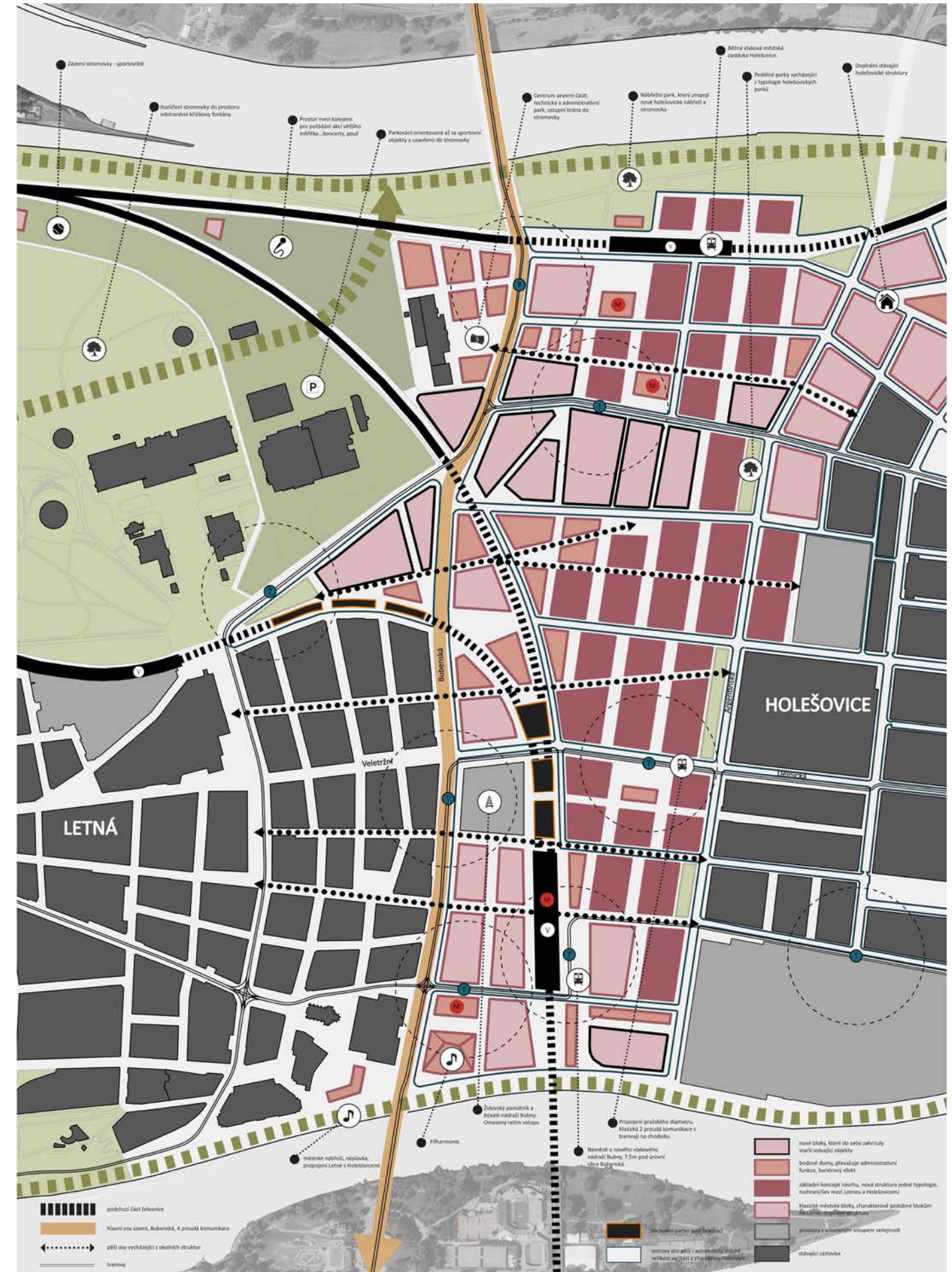


Vestibul pod nástupištěm
Návrh železniční stanice Praha - Bubny od Metroprojektu



Plán na modernizaci trati Praha-Bubny ---- Praha-Výstaviště od Metroprojektu. Varianta s přivednutou kralupskou tratí.

Jako základní podklad pro stanovení konceptu řešení území Holešovic byl vybrán ateliérový projekt Bc. Matouše Štrby, který byl zpracován v letním semestru školního roku 2016-2017 v Ateliéru Plicka - Sedlák.



SWOT analýza

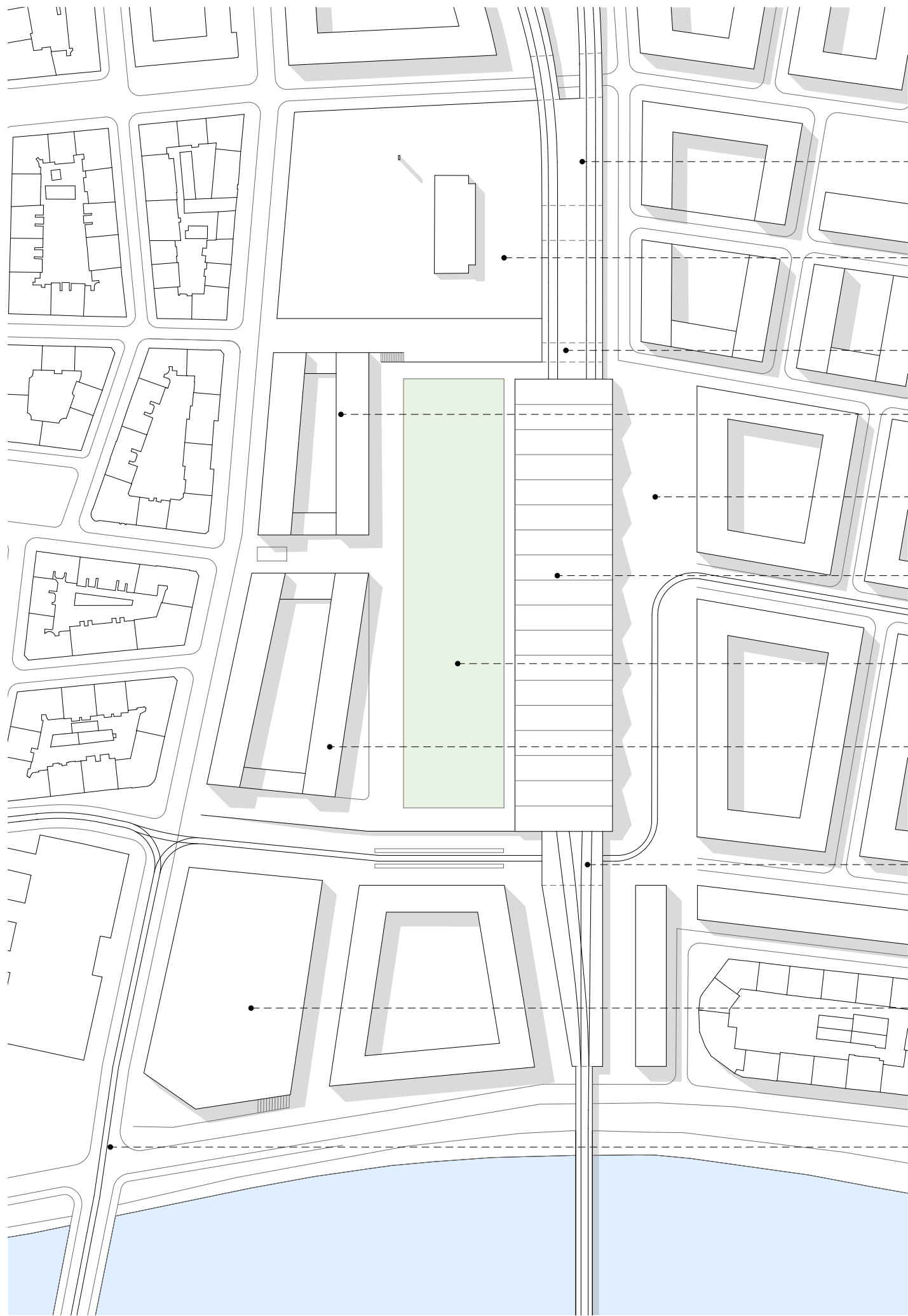
| | | | |
|----------------------|---|-------------------|---|
| Strengths | dostupnost městského centra blízkost zajímavých míst (Vltava, Stromovka, Holešovická tržnice, památník Holocaustu...) koncentrace lidí díky přestupnímu uzlu blízkost stabilní městské struktury | Weaknesses | nevyužívané území železnice jako bariéra špatná pěší prostupnost přestupní uzel bez vazby na zástavbu absence kvalitního veřejného prostranství |
| Opportunities | možnost vytvoření nového centra v území potenciál stát se iniciátorem pro rozvoj území velká rozvojová plocha modernizace trati Praha-Kladno | Threats | preferování automobilové dopravy mimoúrovňové křižovatky nekontrolovaný stavební rozvoj území |

Zásady vyplývající z analýz území

- zajistit bezbariérovost a krátké vzdálenosti přestupů z jednotlivých druhů hromadné dopravy
- eliminace výškových terénních rozdílů, zpřehlednění území
- vytvoření železniční stanice Praha-Bubny Vltavská odpovídající významu hlavního města Prahy
- místo by nemělo být pouze přestupním uzlem, ale především městským prostorem

2. Návrhová část





železnice vedená na estakádě

uzavřený areál památníku holocaustu

průchod pod železnici

administrativní budovy

náměstí

železniční stanice s obchodní pasáží

"zelená střecha" jako park nad garážemi

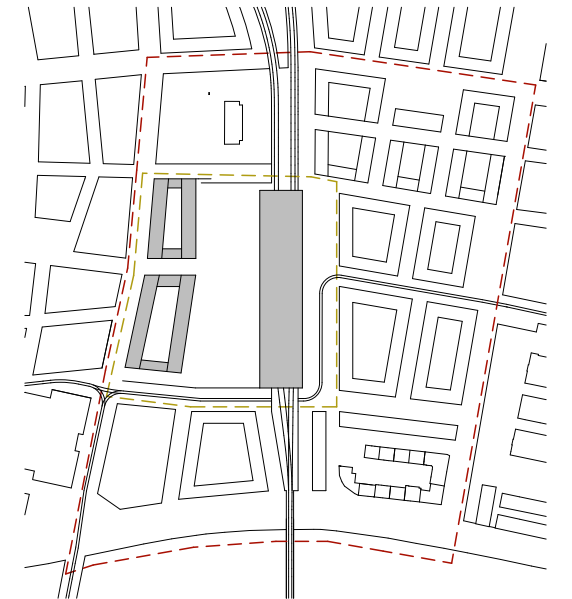
administrativní budovy

podjezd pod železnici

kulturní stavba (filharmonie)

úrovňová křižovatka

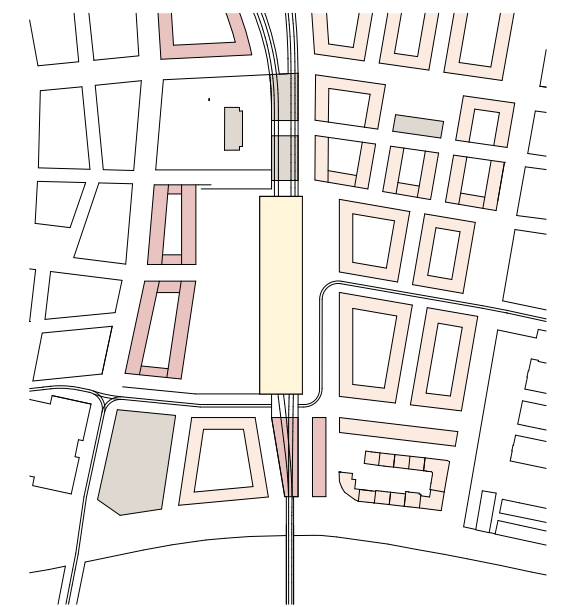
ŘEŠENÉ ÚZEMÍ



- širší řešené území
- vlastní řešené území
- řešené objekty

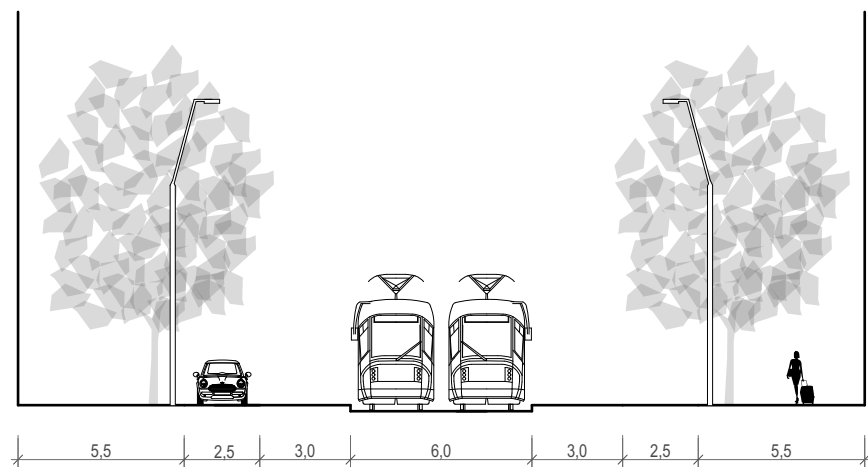
Struktura navrhované zástavby bývalého překladového nádraží navazuje na současné ulice Holešovic. Nynější víceúrovňové křížení na předmostí Hlávkova mostu a průjezd tramvají pod ulicí Bubenská je zrušeno. Tato místa jsou navržena jako úrovňová. Pod zdviženou železnici prochází ulice, která je prodloužením ulice Antonínská. U tohoto průjezdu je umístěna tramvajová zastávka, která se tak nachází v přímé vazbě na terminál i na vstup do metra. U severní části stanice je pod železnici pouze průchod pro chodce. Nová železniční stanice se čtyřmi nástupišti je umístěna dle návrhu Metroprojektu. Nástupiště se nachází na rozhraní dvou výškových úrovní. Z jedné strany je možné z krajního nástupiště vejít přímo do parku, z druhé strany se o úroveň níž nachází náměstí. Park je tedy zároveň vyzvednut i o úroveň výš nad ulicí, která prochází pod železnici. Prostor pod nástupištěm dovoluje umístění obchodního parteru. Garáže, které se váží na obchodní funkci a železniční stanici, se nachází pod parkem, který je tedy vlastně zelenou střechou. Velký vliv na návrh urbanismu měla stanice metra Vltavská. Bloky administrativních budov mají z tohoto důvodu pouze jedno podzemní podlaží a jižněji položený blok se mírně stáčí směrem na jihozápad tak, aby nezasahoval do prostoru nad stanicí metra. Díky tomuto natočení vznikl předprostor administrativní budovy a je umožněn průhled ulic směrem na řeku.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

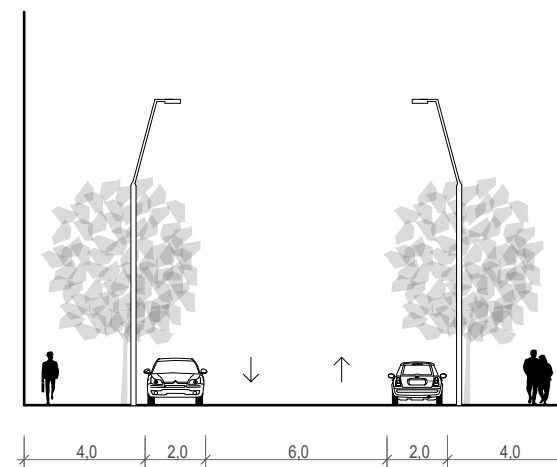


- občanská vybavenost
- vlaková stanice
- bydlení
- administrativa

28 m
obchodní ulice s tramvají

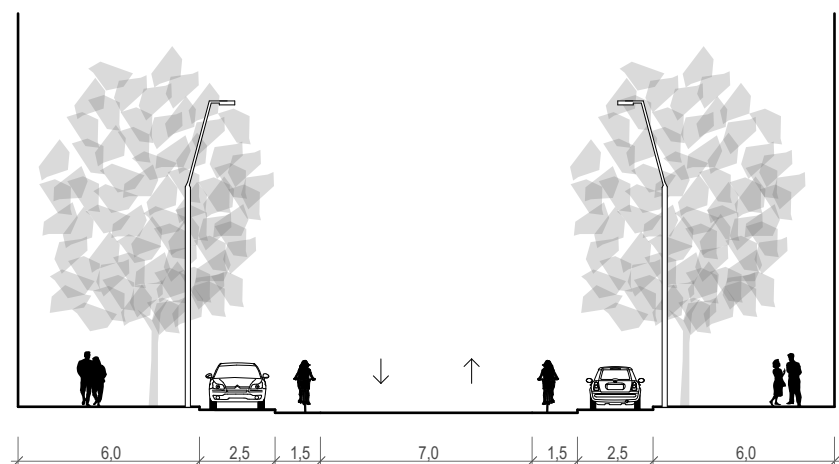


18m
běžná obslužná ulice, jednoúrovňová

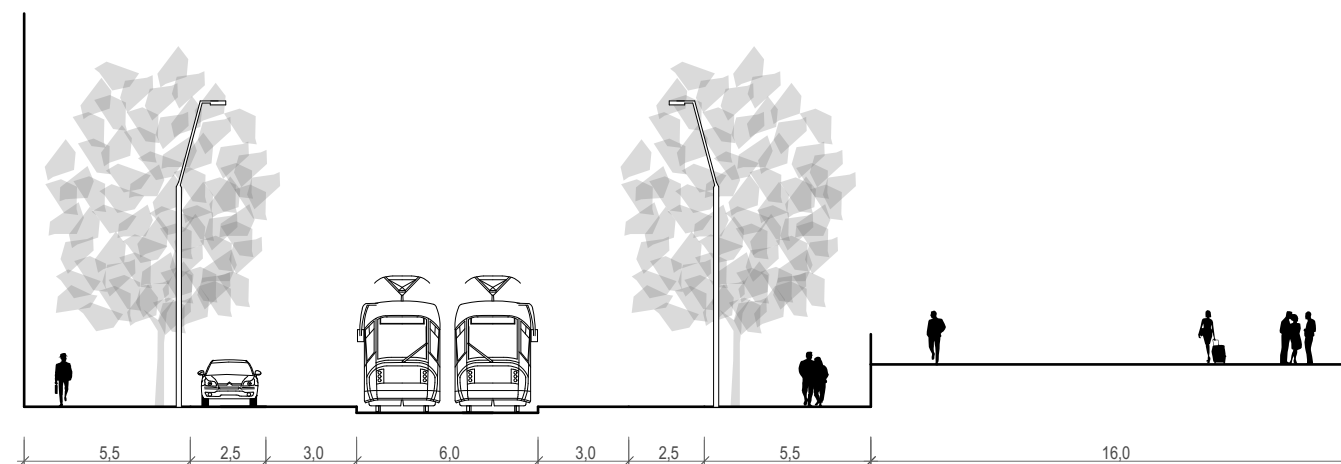


V řešeném území se nachází několik typů ulic. Obchodní ulice, kterou projíždí tramvaj a náměstí podél železniční stanice je navrženo v jedné úrovni jako sdílený prostor chodců a veřejné dopravy. Ulice v severní části nástupiště, která sousedí s památníkem holocaustu je také v jedné výškové úrovni, nachází se tu předprostor pro vstup do obchodní pasáže.

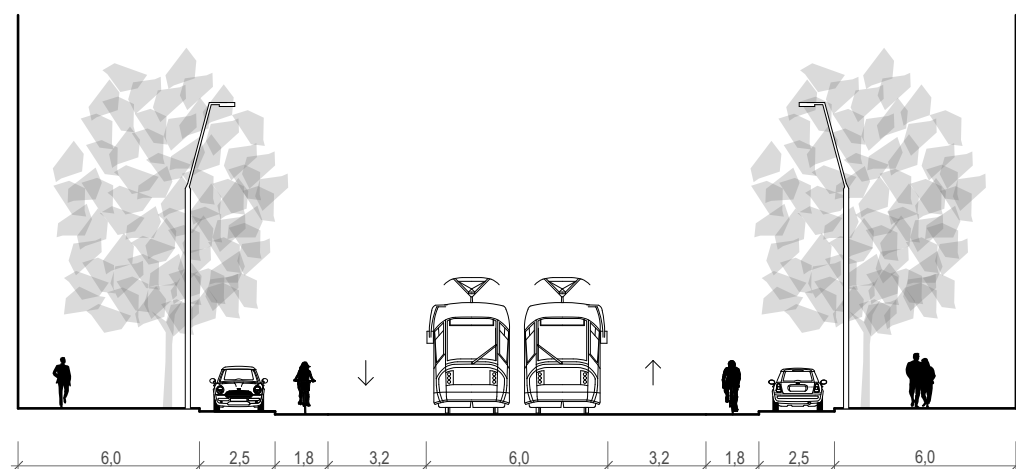
27m
Bubenská ulice, Argentinská ulice



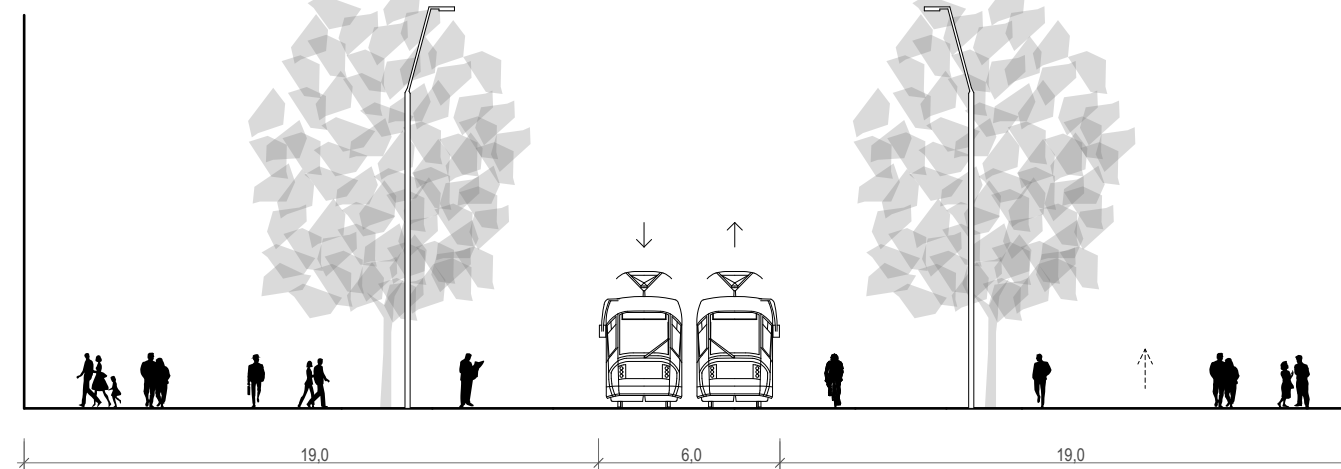
28 m
obchodní ulice s tramvají a rampou



32m
Bubenská ulice s tramvají



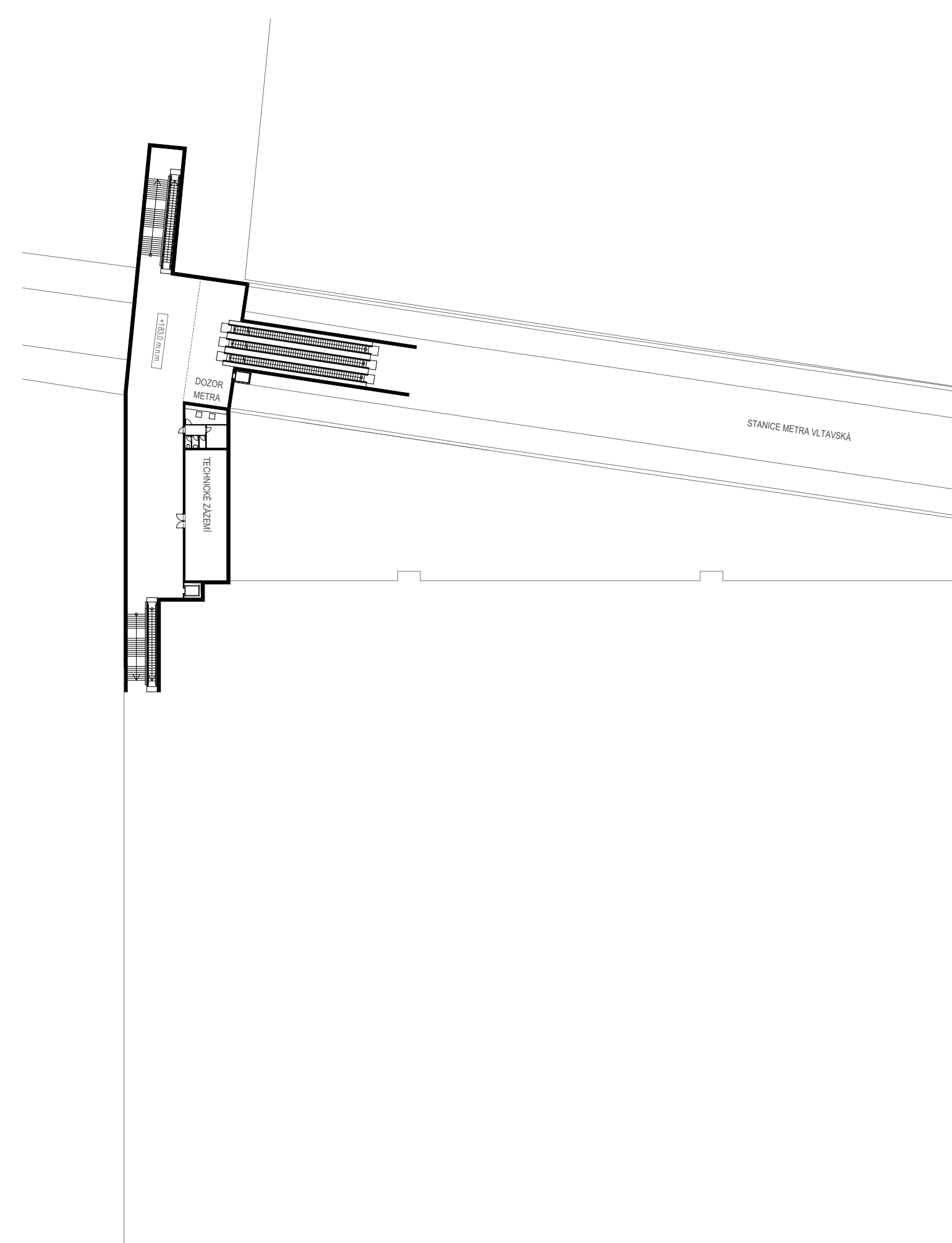
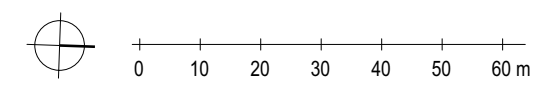
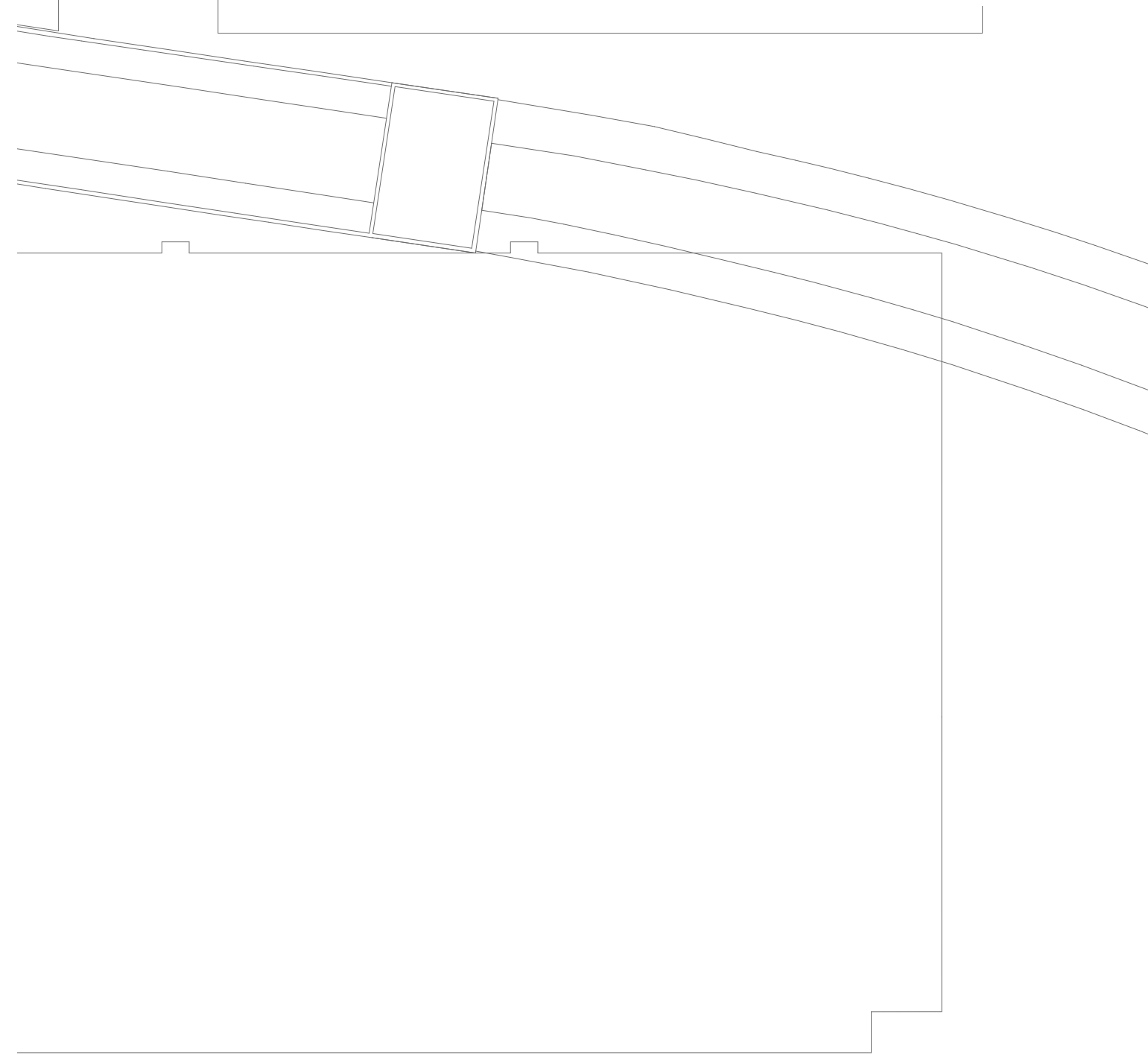
45m
náměstí s tramvají v předprostoru nádraží



Budova terminálu Vltavská obsahuje tři základní výškové úrovně. V nejvyšší úrovni se nachází nástupiště železniční stanice, v nejnižší vestibul stanice metra Vltavská. Prostřední úroveň má za úkol vytvořit kvalitní přestupní uzel z jednoho veřejného dopravního prostředku na jiný.

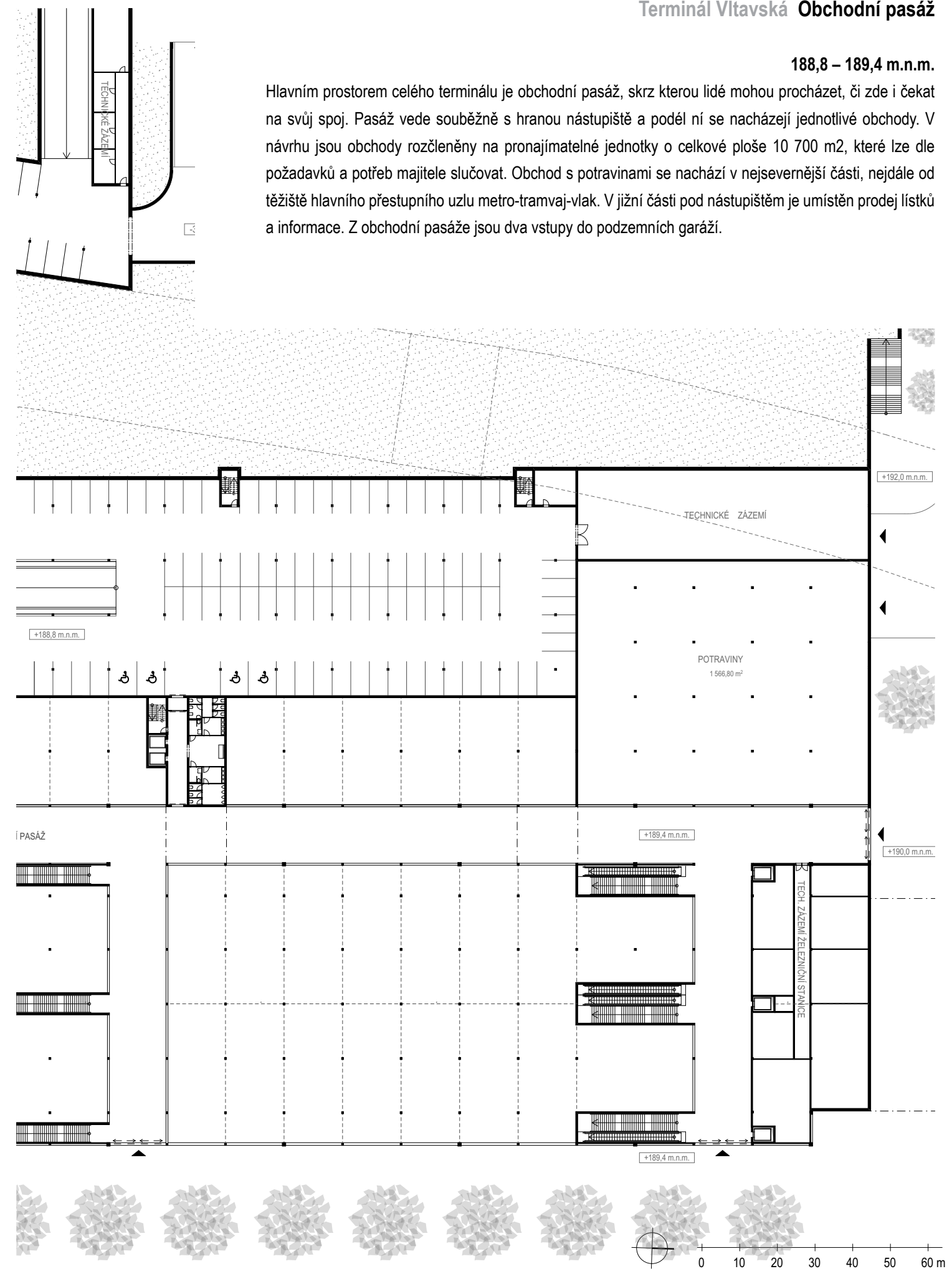
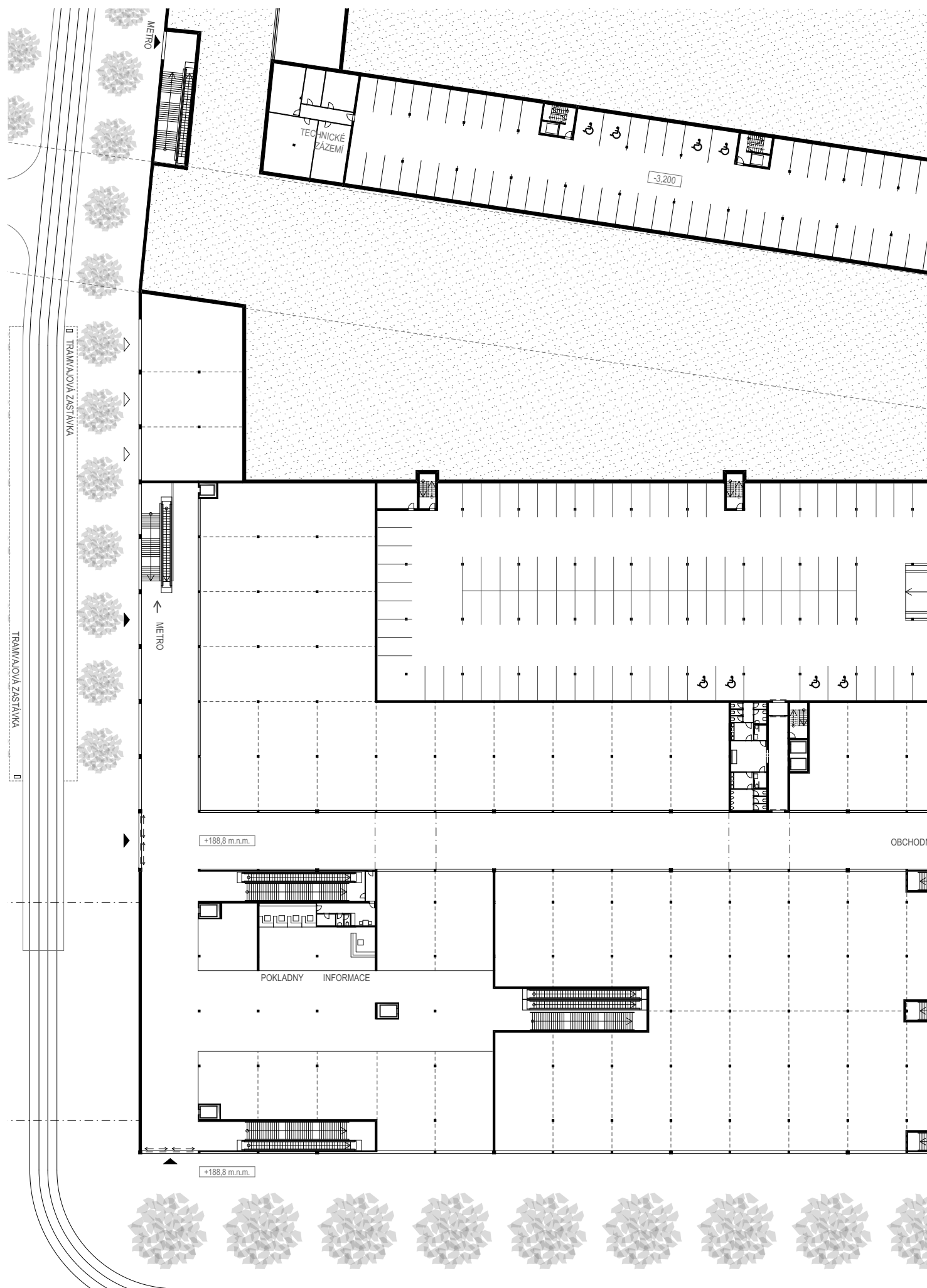
183,5 m.n.m.

Vestibul stanice metra byl oproti dnešnímu stavu zmenšen z důvodů snazší a rychlejší orientace v prostoru. Z metra tak lze vyjít přímo na ulici k tramvajové zastávce, nebo do budovy terminálu.



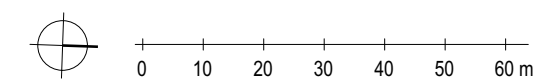
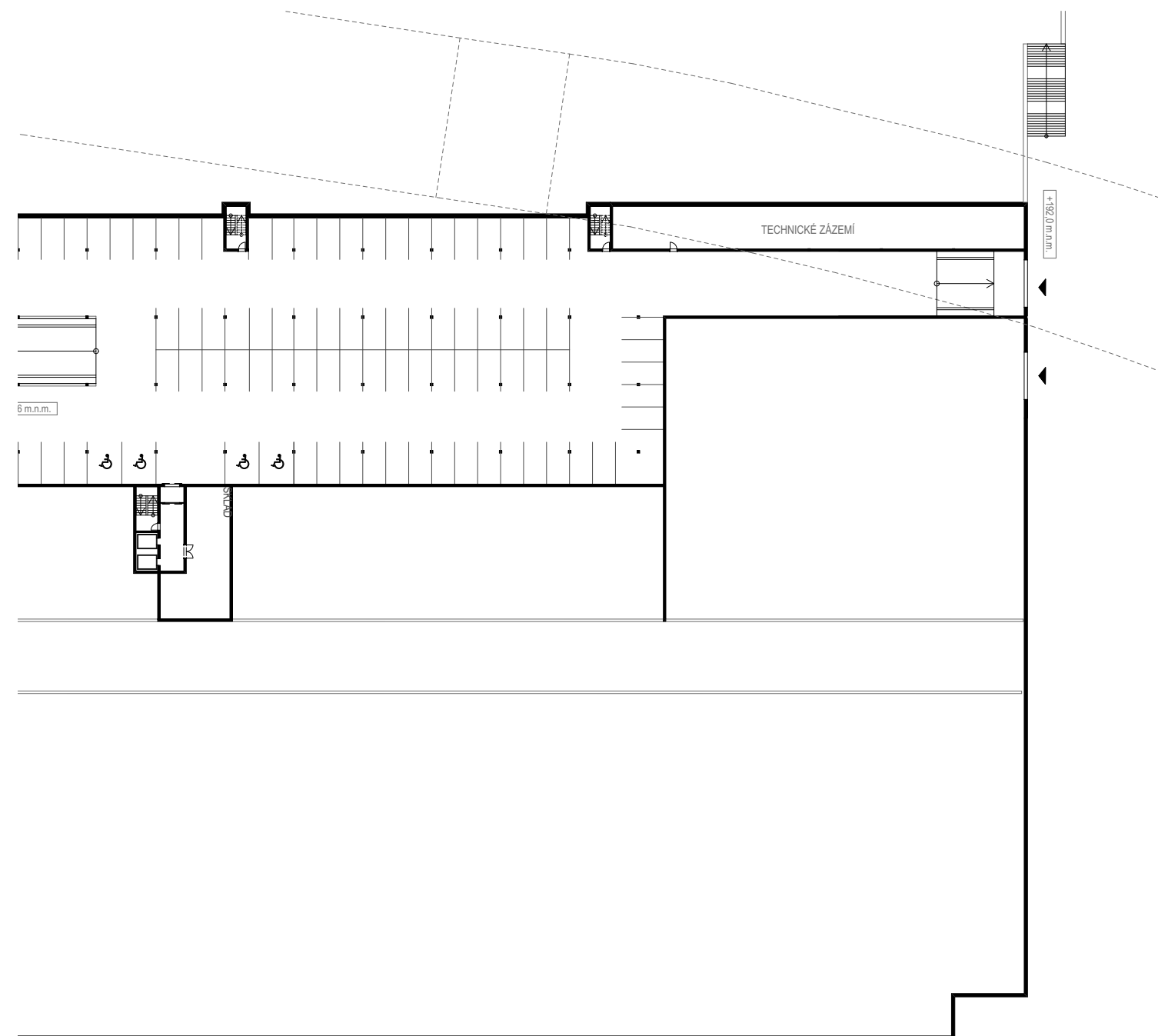
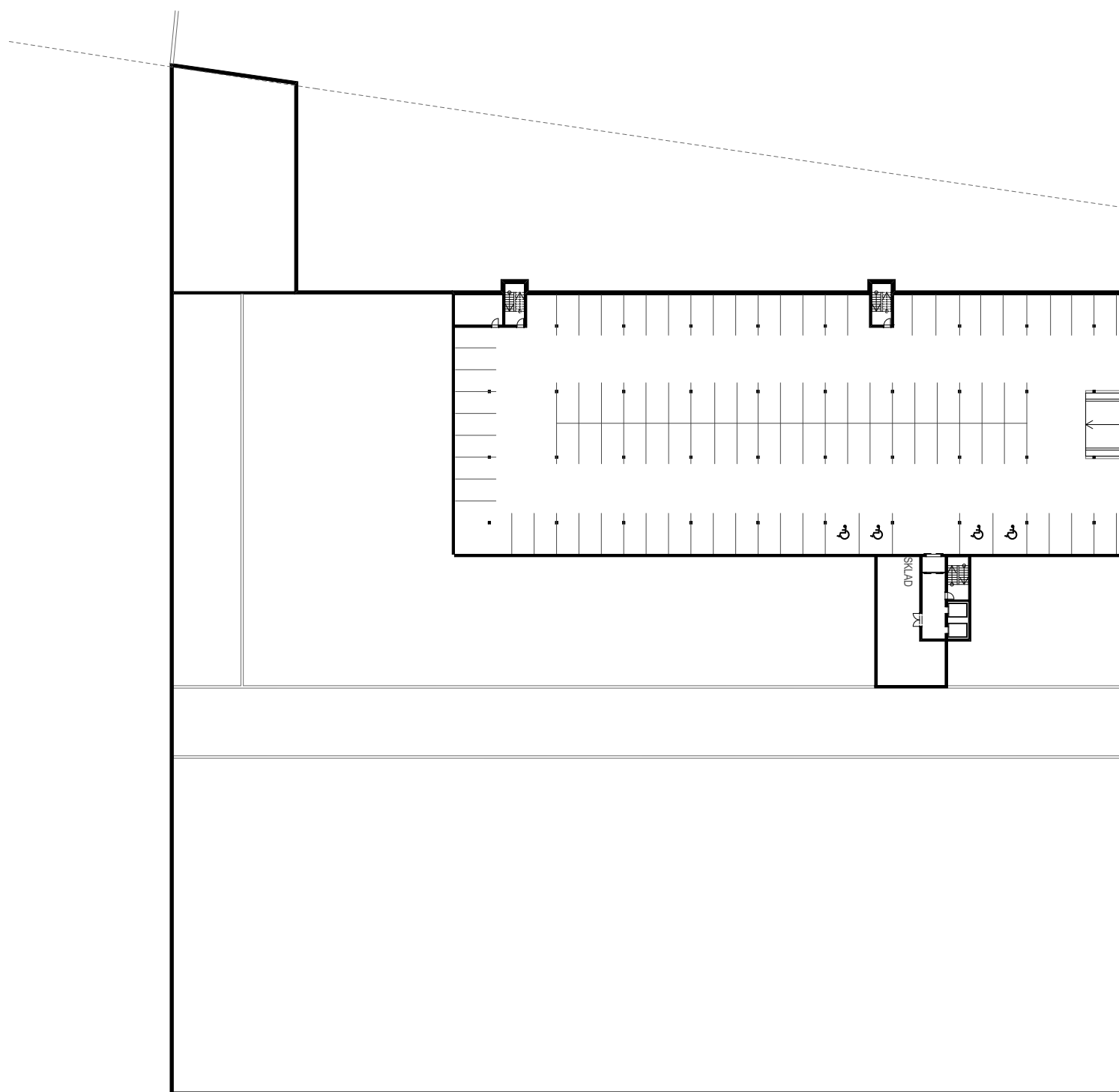
188,8 – 189,4 m.n.m.

Hlavním prostorem celého terminálu je obchodní pasáž, skrz kterou lidé mohou procházet, či zde i čekat na svůj spoj. Pasáž vede souběžně s hranou nástupiště a podél ní se nacházejí jednotlivé obchody. V návrhu jsou obchody rozčleněny na pronajímatelné jednotky o celkové ploše 10 700 m², které lze dle požadavků a potřeb majitele slučovat. Obchod s potravinami se nachází v nejsevernější části, nejdále od těžiště hlavního přestupního uzlu metro-tramvaj-vlak. V jižní části pod nástupištěm je umístěn prodej lístků a informace. Z obchodní pasáže jsou dva vstupy do podzemních garáží.



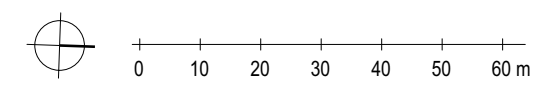
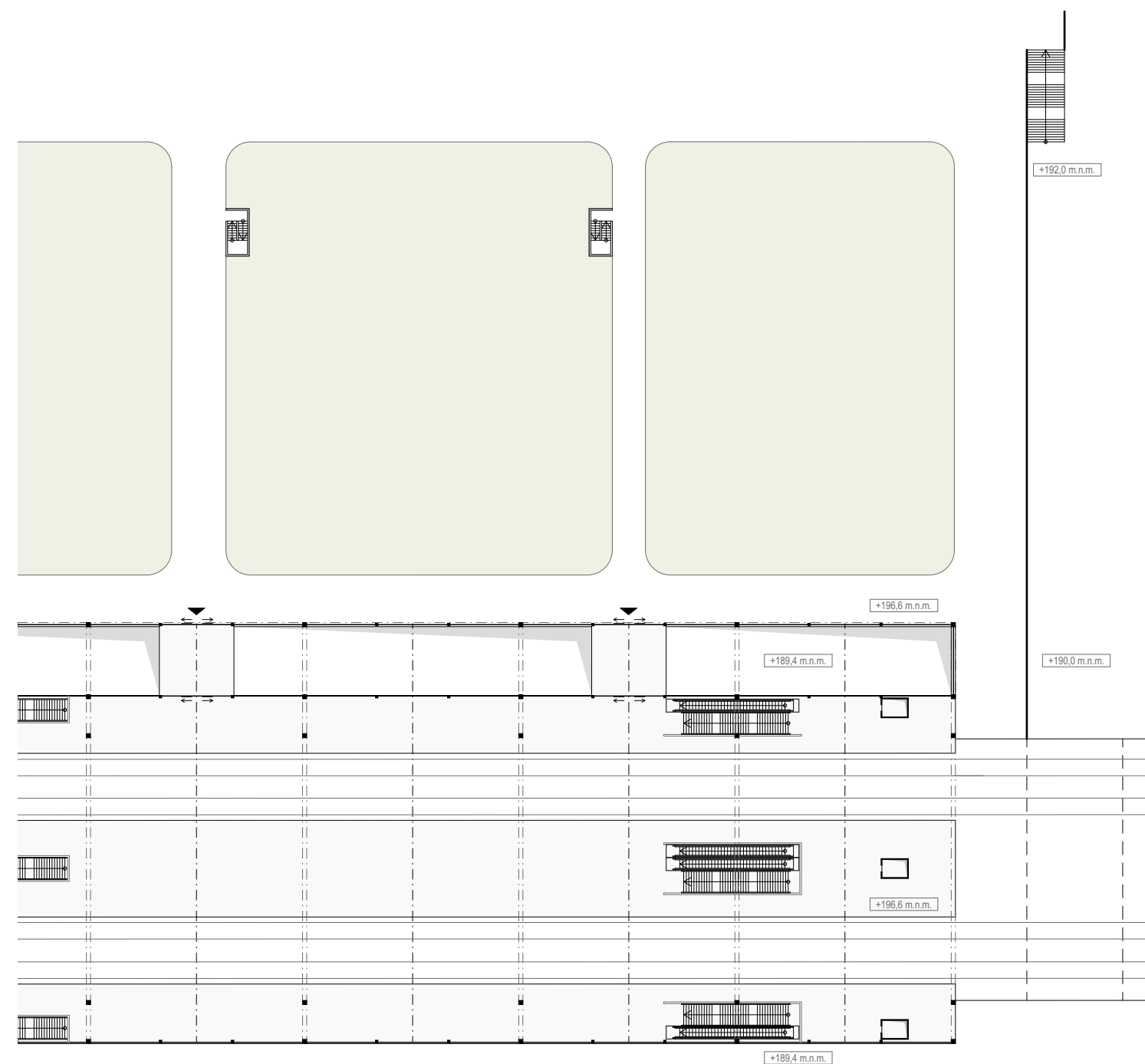
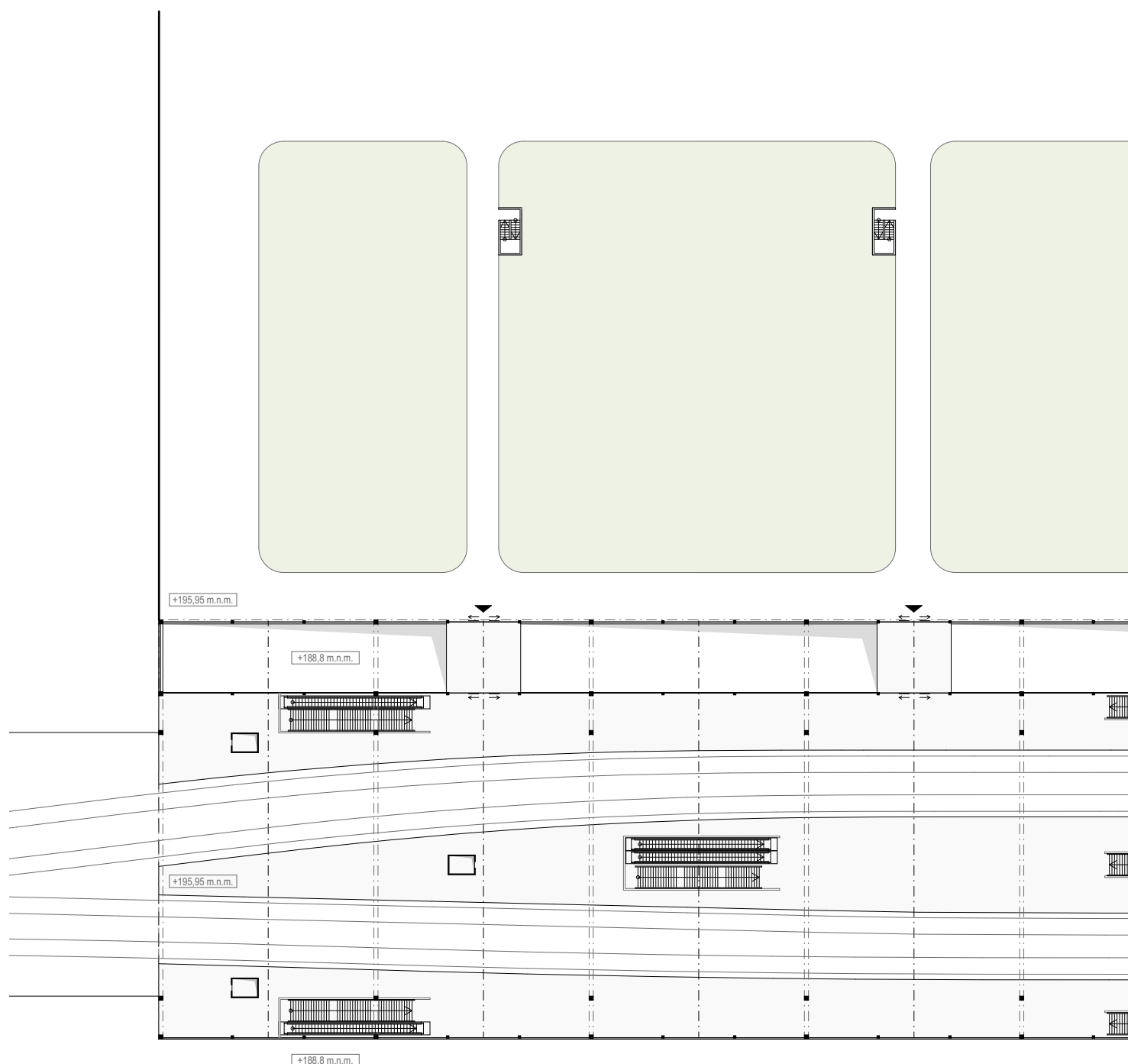
191,6 m.n.m.

Z obchodní pasáže vedou dva vstupy do podzemních garáží, ve kterých se nachází 370 parkovacích míst z toho 16 míst pro osoby se sníženou schopností pohybu. Vjezd do garáží se nachází v ulici sousedící s uzavřeným areálem památníku holocaustu. Únikové schodiště ústí do parku.



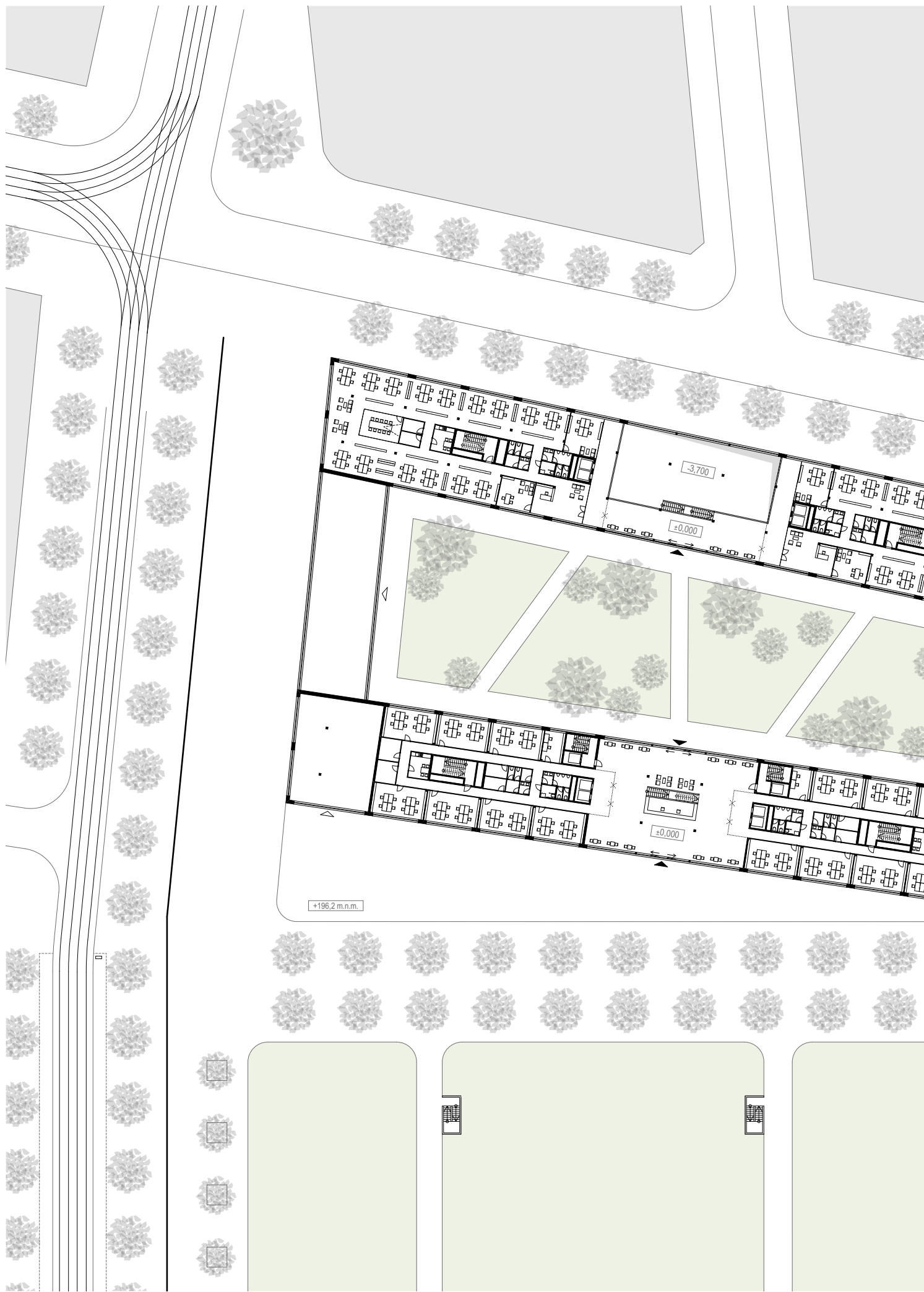
195,95 – 196,5 m.n.m.

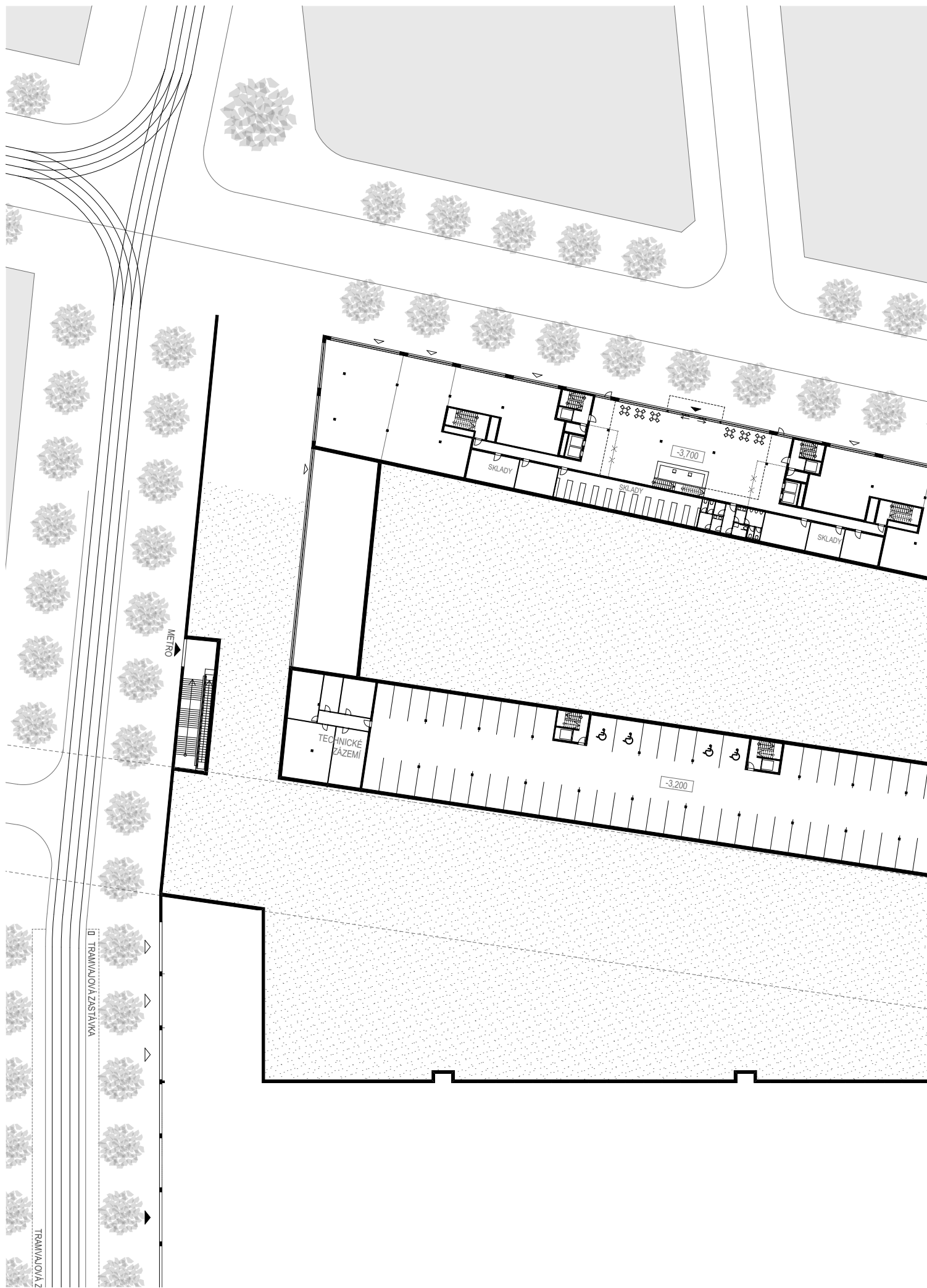
Vlakové nástupiště je umístěno na rozhraní dvou výškových úrovní. Z jedné strany se nachází park, na druhé je o úroveň níže náměstí. Přimo do parku lze vejít z nástupiště přes lávky vedoucí nad obchodní pasáží. Lidé, kteří zde čekají, mají výhled do zeleně a mohou sledovat dění, které se odehrává v obchodní pasáži a na náměstí pod nimi. Dlouhou hmotu železniční stanice rytmizuje zastřešení, které je zároveň připomínkou industriální minulosti místa. Jako tvar byla zvolena typická silueta železničních dílen.



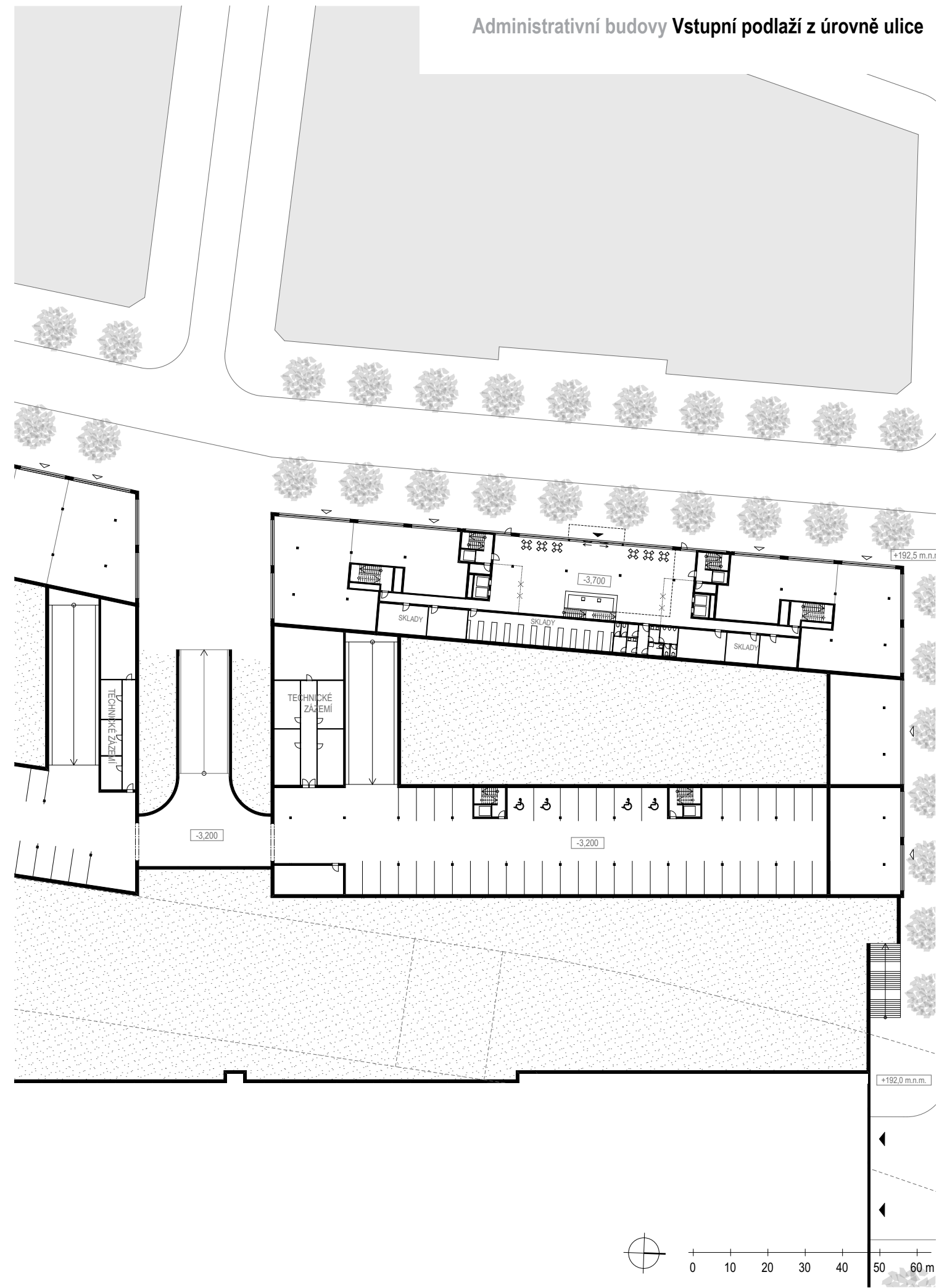
Administrativní budovy Vstupní podlaží z úrovně parku

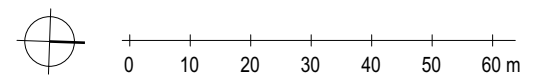
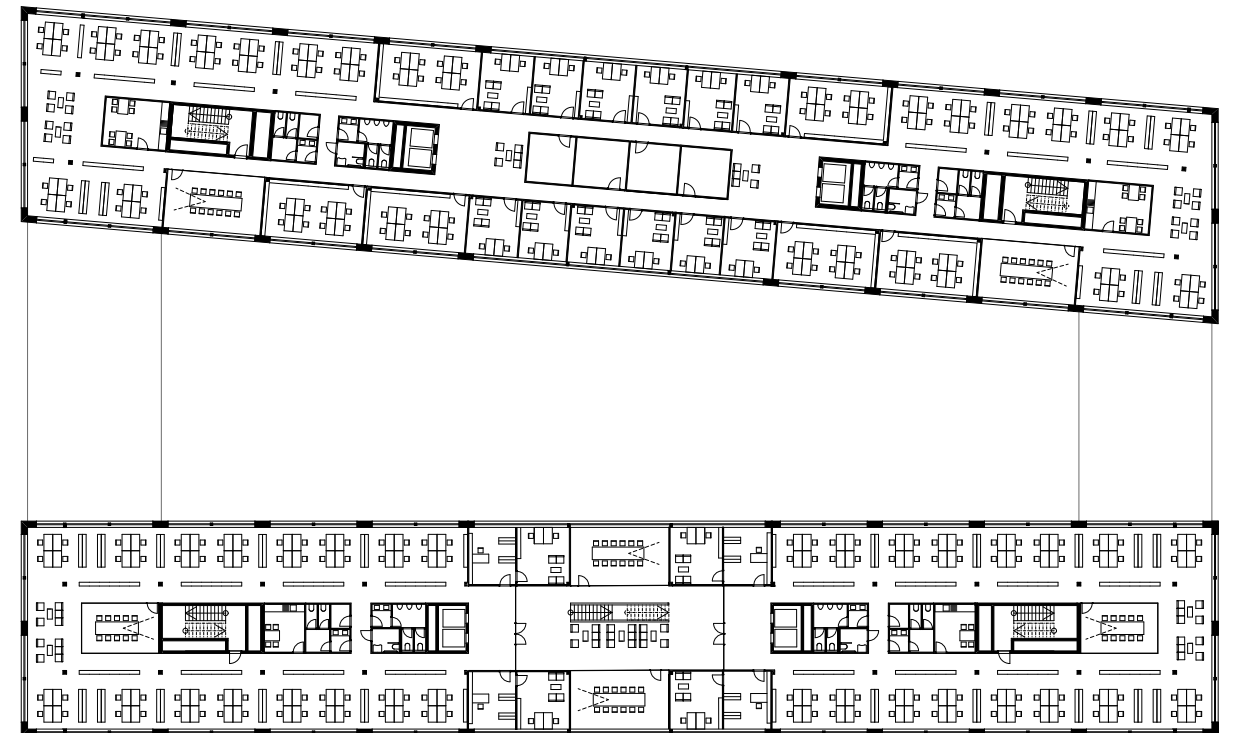
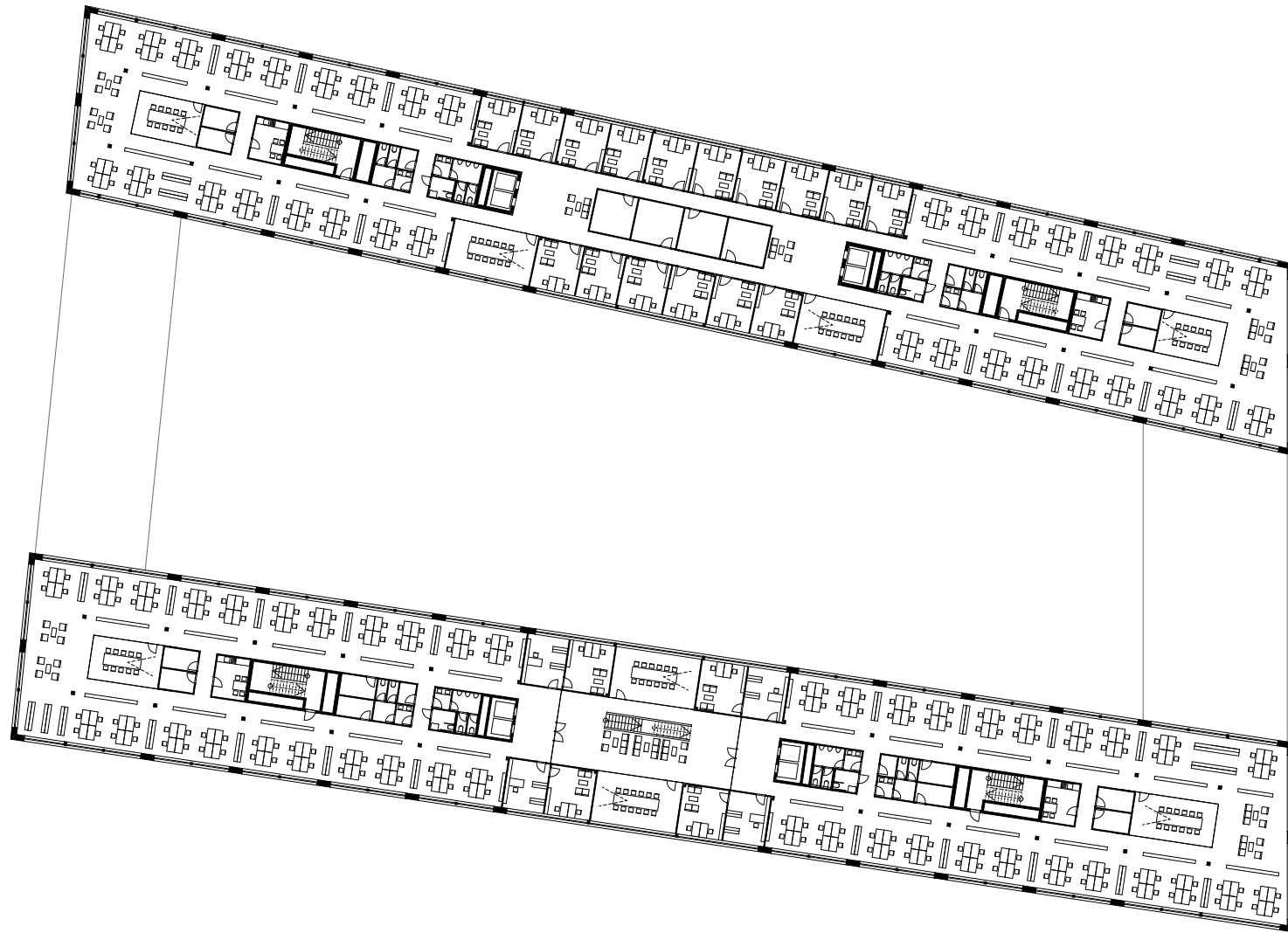
Ulici Bubenská lemují dva bloky administrativních budov. Výšková úroveň ulice se nachází o 3,7 metru níže, než park nad garážemi terminálu. Tento výškový rozdíl je překonán pomocí terénních ramp. Jeden blok se skládá ze dvou administrativních budov. Budova podél ulice má 7. NP, k parku přiléhá budova s 6. NP. Konstrukční výška typického podlaží je 3,7 m. Výškově stavba odpovídá stávající zástavbě. Části mezi kancelářskými objekty jsou dvoupodlažní. Nachází se v nich komerce a víceúčelové sály. Vjezd do jednopodlažních garáží, které jsou umístěny pod budovami, je společný pro oba bloky. Ve vnitrobloku se nachází polosoukromý prostor přístupný skrz recepci jednotlivých budov.

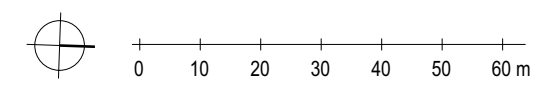
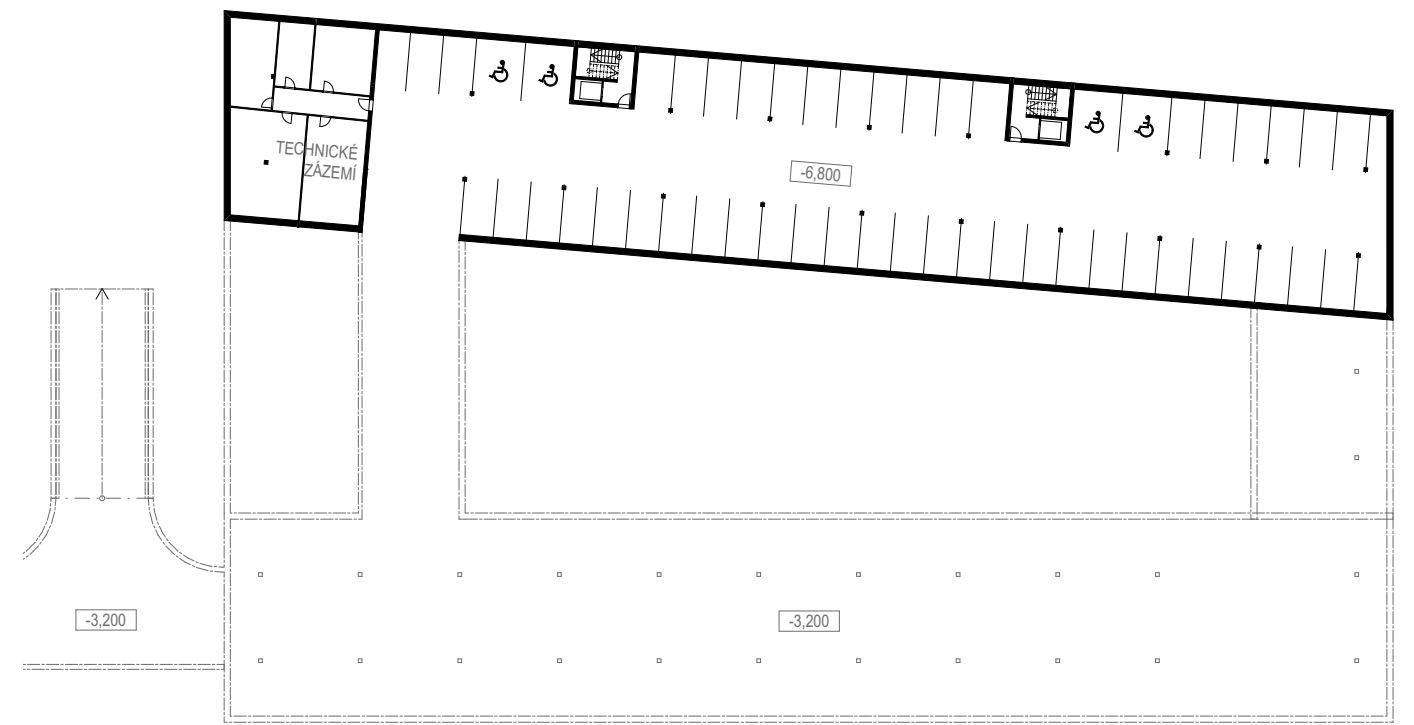
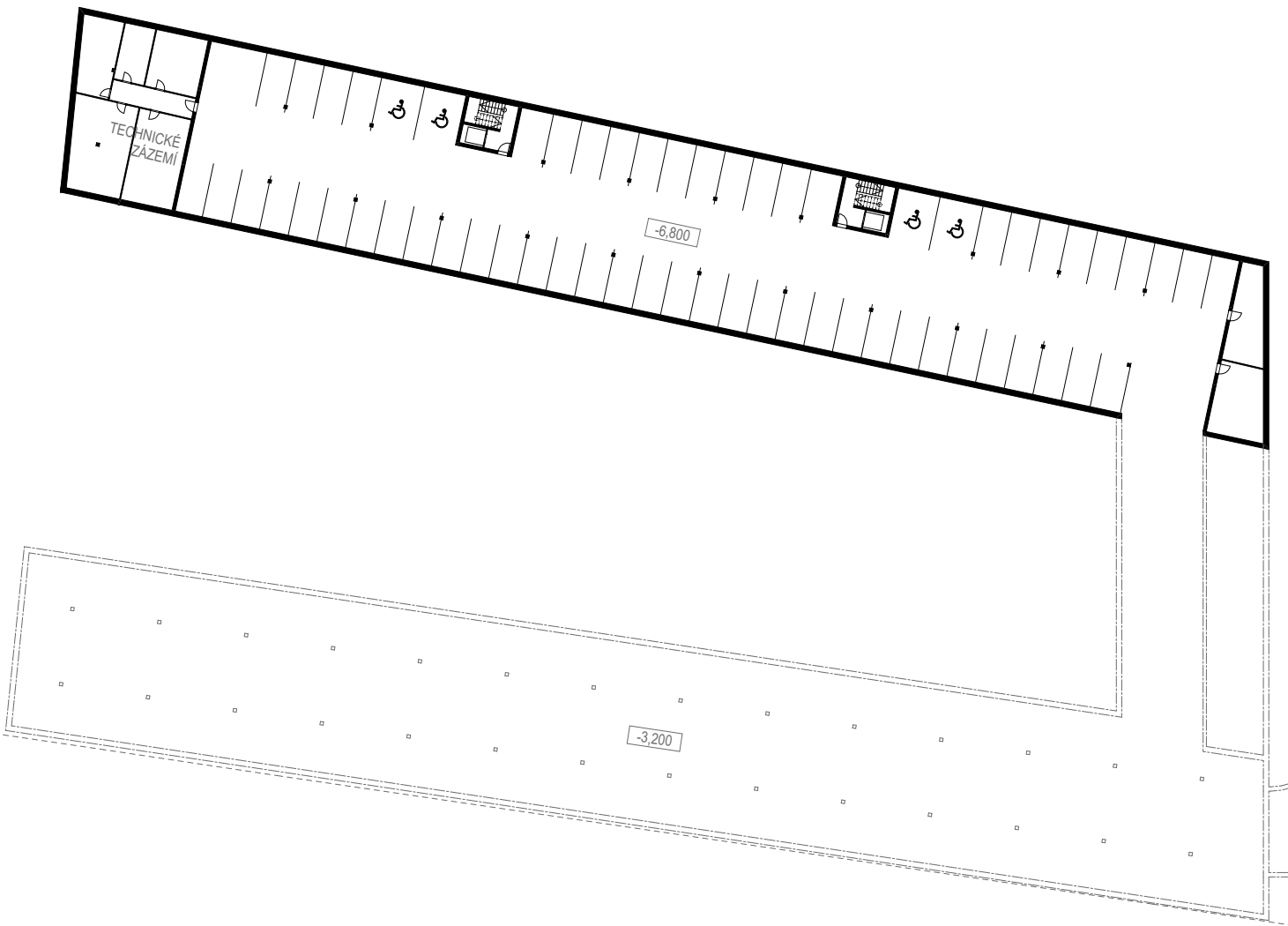


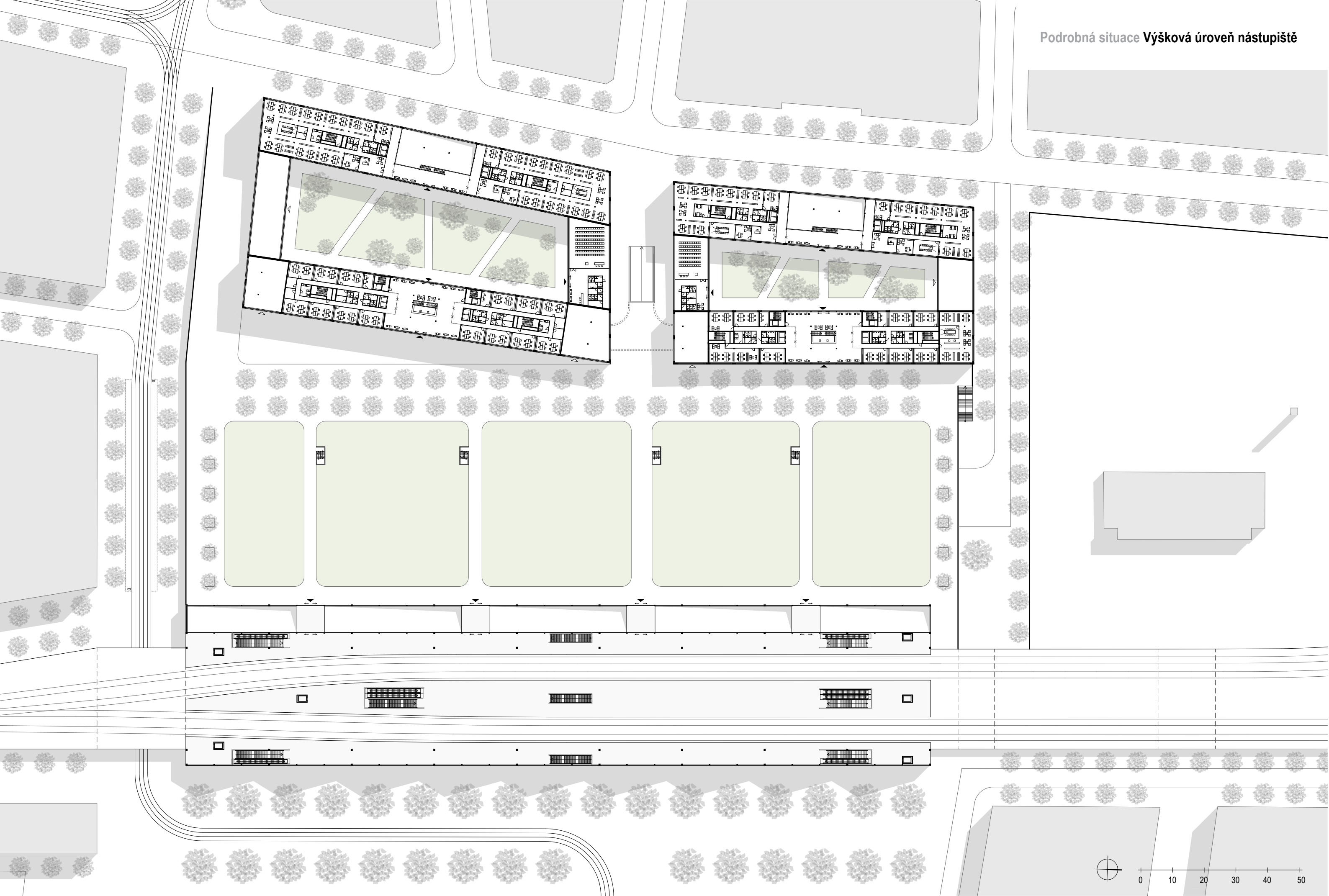


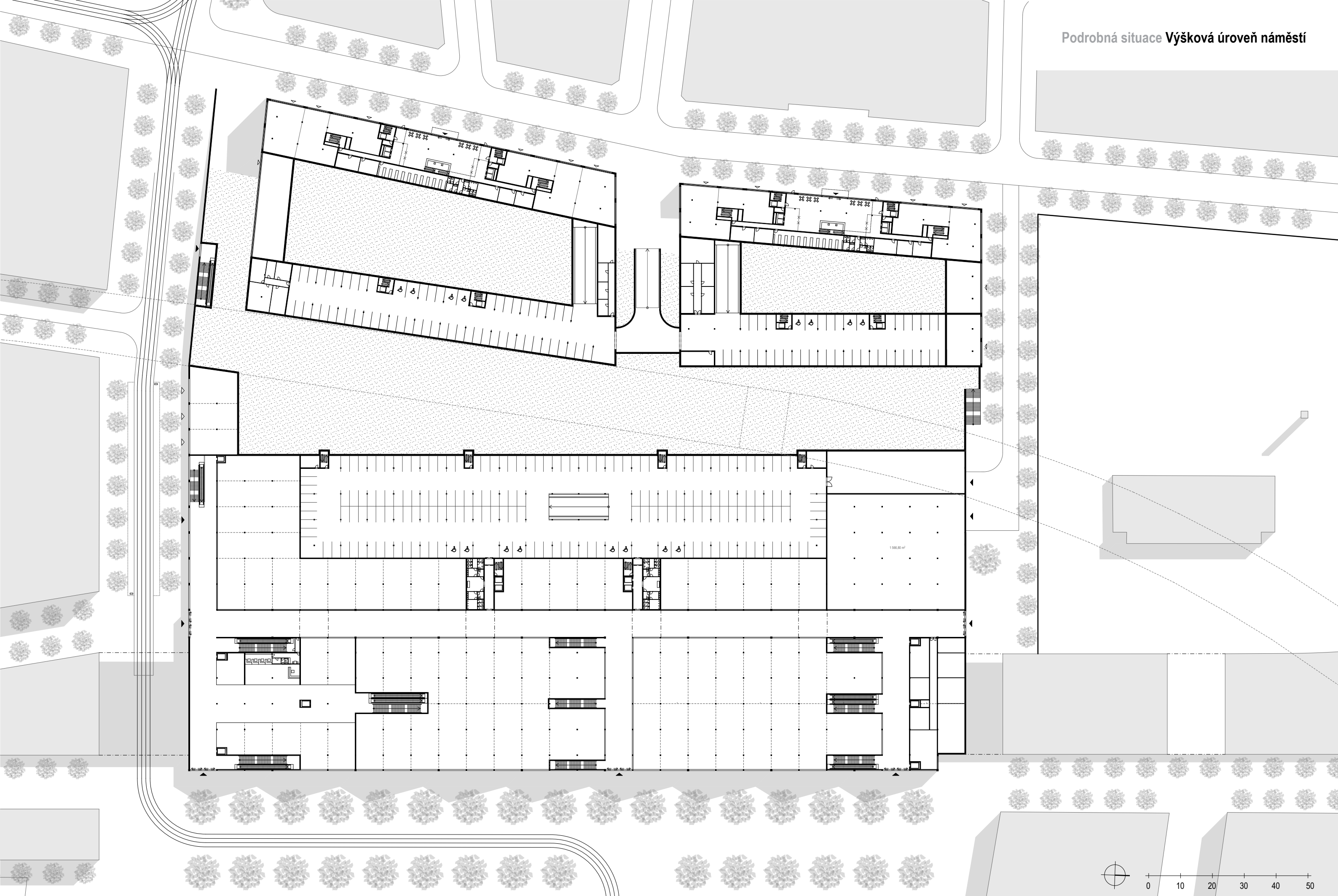
Administrativní budovy Vstupní podlaží z úrovně ulice



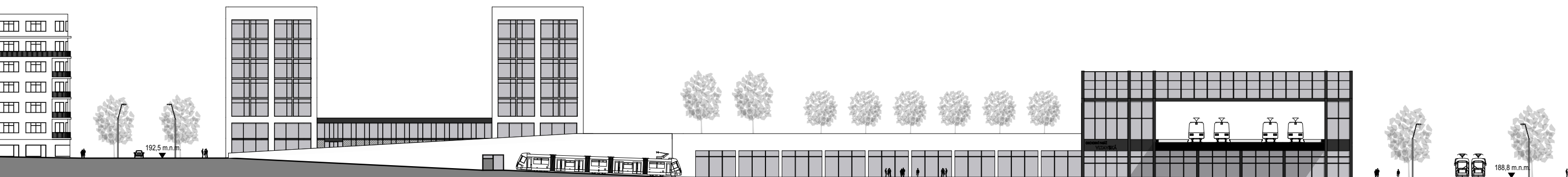
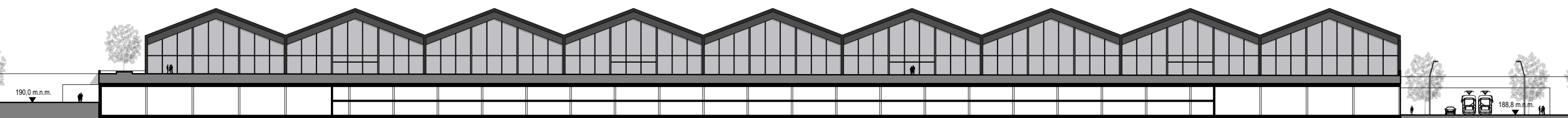
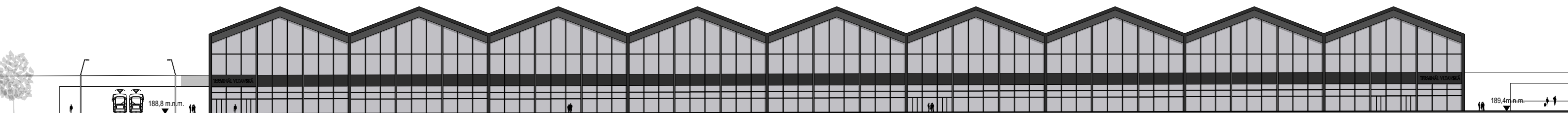






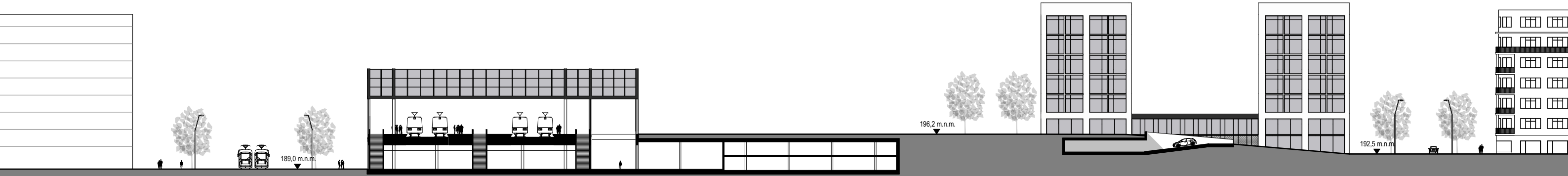


0 10 20 30 40 50 60 m

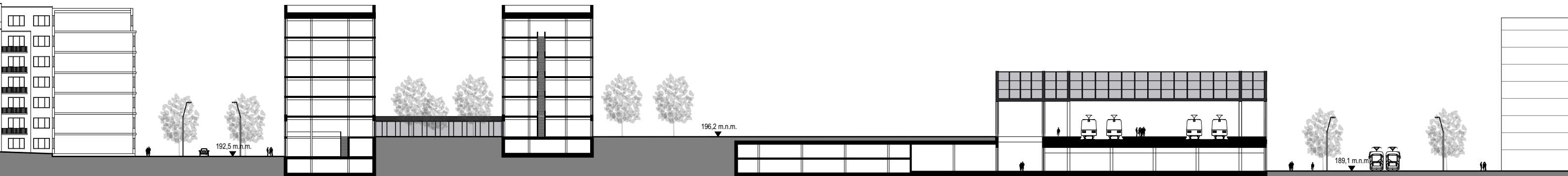


0 10 20 30 40 50 60 m

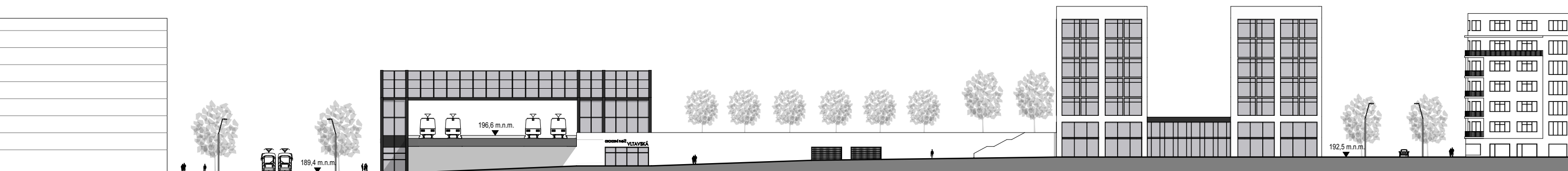
Terminál, administrativní budovy Rez ulicí s rampou do garáží

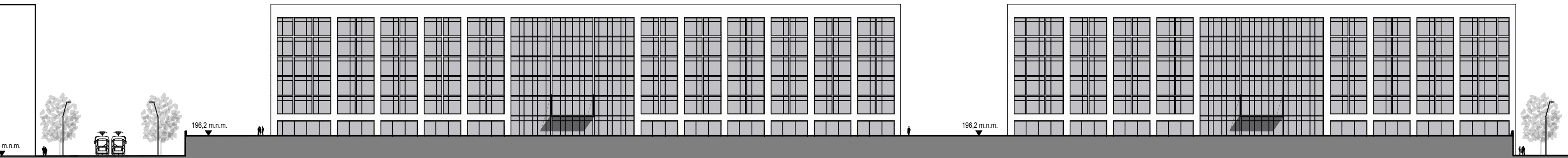
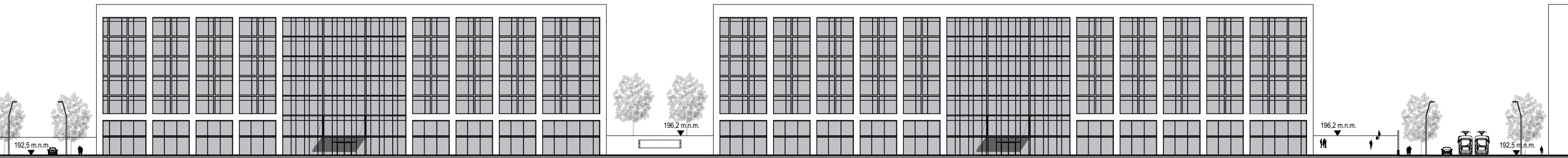
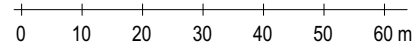


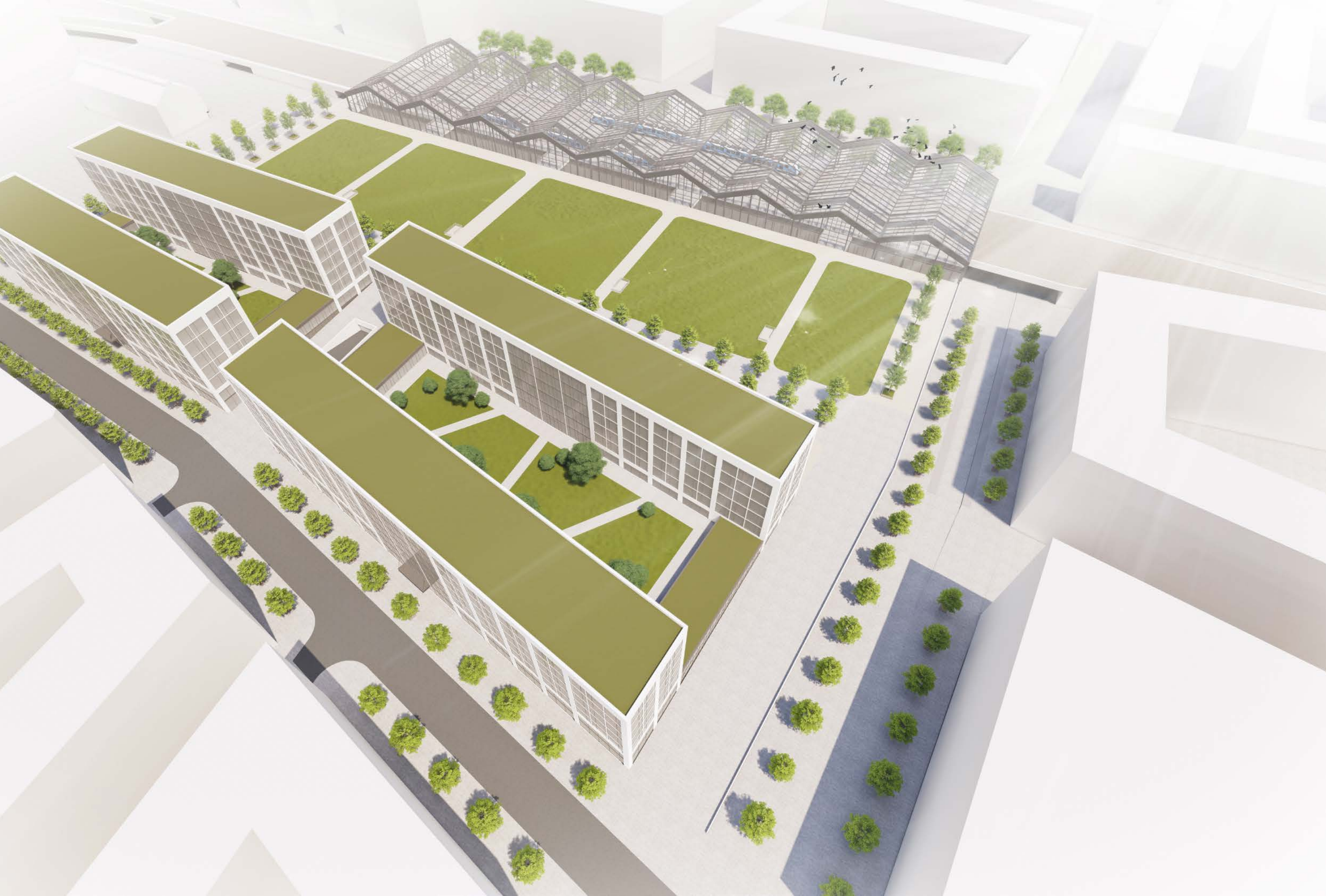
Terminál, administrativní budovy Příčný řez



Terminál, administrativní budovy Severní pohled

















Internetové zdroje:

<http://www.praha-kladno.cz>

<http://www.metroprojekt.cz>

<https://cs.wikipedia.org>

<https://www.prahaneznamy.cz>

<http://www.iprpraha.cz>

Bibliografie:

JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3.

PYTLÍK, Radko. O Bubenči a okolí: z cyklu Hledání ztraceného času. Praha: Emporium, 2004, 136 s. Hledání ztraceného času. ISBN 80-86346-09-9.

KOTAS, Patrik. Dopravní systémy a stavby. Vyd. 2. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007, 353 s. ISBN 978-80-01-03602-0

NAŘÍZENÍ Č. 10/2016 SB. HL. M. PRAHY, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy) s aktualizovaným odůvodněním, 2016, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
a další platné normy a vyhlášky vztahující se k dané problematice

Použité fotografie a mapy

- 1) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 24
- 2) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/veletrzak.html>
- 3) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/voda.html>
- 4) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/voda.html>
- 5) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/draha.html>
- 6) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/vystav.html>
- 7) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/ulice.html>
- 8) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 25
- 9) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 47
- 10) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/ulice.html>
- 11) <http://historickemapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>
- 12) <https://mapy.cz/19stoleti?x=14.4400141&y=50.1032481&z=15>
- 13) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/srk/>
- 14) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>
- 15) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/archivup/>
- 16) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/archivup/>
- 17) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>
- 18) http://www.atelier-fna.cz/urb_bubny_uzemni.htm
- 19) http://www.atelier-fna.cz/urb_bubny_jizni.htm
- 20) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>
- 21) <http://www.cmca.cz/cz/projekty/eko-planovani/uzemni-studie-holesovice-bubny-zatory/>
- 22) <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>
- 19) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 45
- 20) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 35
- 21) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/dum.html>
- 22) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 118
- 23) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 45
- 24) http://vcpd.cvut.cz/wp-content/uploads/2015/09/LBE_2010_DILNY-BUBNY.jpg
- 25) <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/ulice.html>
- 26) <http://vencovypindy.blogspot.cz/2011/12/vy-stare-holesovice.html>
- 27) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 27
- 28) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 109
- 29) http://www.metro.cz/galerie-metro-jezdi-do-holesovic-uz-30-let-predtim-koncilo-na-florenci-1ih-praha.aspx?c=A141102_104228_metro-extra_rab
- 30) JUNGMANN, Jan. Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, c2014, 213 s. ISBN 978-80-87828-11-3. str. 34x
- 31) <http://plan.iprpraha.cz/cs/upp-dokumentace>
- 32) <http://mpp.praha.eu/app/map/VykresyUP/>
- 33) <https://www.info.cz/praha/pamatnik-ticha-v-bubnech-jako-nova-vzpominka-na-transporty-smrti-17733.html>