

DIPLOMNÍ PROJEKT

Holešovice (urbanistická studie)

Bc. Zuzana Obrová

2017_2018 / letní semestr

Ústav urbanismu

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

OBSAH

ÚVOD

Prohlášení autora
Zadání diplomové práce
Průvodní zpráva

ANALYTICKÁ ČÁST

Historie
Urbanistické studie
Problémová místa
Širší vztahy
Územní plán a územně analytické podklady
Morfologie
Charakter krajiny
Záplavová území
Doprava
Plánované projekty

KONCEPT

Předpoklady
Sanace
Struktura zástavby
Doplňující schémata
Celkový koncept

NÁVRH

Situace
Etapizace
Regulace
Karty domů
Řezy, detaily, vizualizace
- městské nábřeží
- nábřeží pro aktivní odpočinek
- přístav
- severní park

ZDROJE

ÚVOD

PROHLÁŠENÍ AUTORA

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Zuzana Obrová AR 2017/2018, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) HOLEŠOVICE (URBANISTICKÁ STUDIE) (AJ) HOLEŠOVICE (MASTERPLAN)	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Doc.Ing.arch. Ivan Plicka CSc. Ústav: 15119 Ústav Urbanismu
Oponent práce:	MgA. Jakub Chuchlík
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, nábřeží, řeka, regulace
Anotace (česká):	Cílem diplomové práce je analýza a následné doplnění stávající struktury zástavby v Praze – Holešovicích. Zvýšená pozornost je věnována návrhu a revitalizaci vltavského nábřeží.
Anotace (anglická):	The aim of the diploma thesis is to analyze and complete the structure of Prague – Holešovice. Special attention is paid to the design of Vltava embankment.

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 20.5.2018

podpis autora-diplomanta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

letní semestr 2017_2018

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Zuzana Obrová**

datum narození: 24. 7. 1991

akademický rok / semestr: 2017_2018 / letní 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 Bubenskou a ulicí Partyzánskou. Cílem diplomové práce je navrhnout doplnění stávající struktury zástavby řešeného území a stanovit priority při rozvoji tohoto území, spojeném s jeho obnovou – se zvláštním důrazem na území v kontaktu s řekou Vltavou.

2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Urbanistická studie se bude zabývat proměnou a doplněním stávající struktury zástavby, která určuje (budoucí) charakter vltavského nábreží v celém průběhu holešovického meandru. Urbanistická studie bude věnovat zvýšenou pozornost rozvoji nábreží (veřejných prostranství i zástavby), zprostředkujícím těsný kontakt řešeného území s řekou Vltavou.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výsledkem diplomové práce bude urbanistická studie, prověřující možnosti dalšího rozvoje řešeného území – území významného z hlediska revitalizace a rehabilitace vltavského nábreží, včetně stanovení klíčových míst z hlediska tohoto rozvoje a postupného naplňování navržené koncepce (etapizace). Výsledkem diplomové práce by mělo být jasná regulace stávající i nové zástavby, včetně regulace stávajících a nově navržených veřejných prostranství.

- situace širších vztahů 1 : 10 000

- situace 1 : 5000 – základní koncepce řešeného území

- situace 1 : 2000, alt. 1 : 1000, alt. 1 : 500 – vybraná klíčová místa (vybraná 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 5.2.2018 Obrová

Datum a podpis vedoucího DP 11/2/2018 Plicka

Datum a podpis děkana FA ČVUT

F. L. Kolář

registrováno studijním oddělením dne

F. L. Kolář

LO

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Název projektu - Holešovice (urbanistická studie)

Městská část - Praha 7

Rozloha řešeného území - 4,69 km²

Počet obyvatel - 36000

Vymezení řešeného území v rámci Prahy 7 - hranicí je ulice Dukelských Hrdinů a areál výstaviště ze západu a řeka Vltavou ze severu, východu a jihu

Popis místa

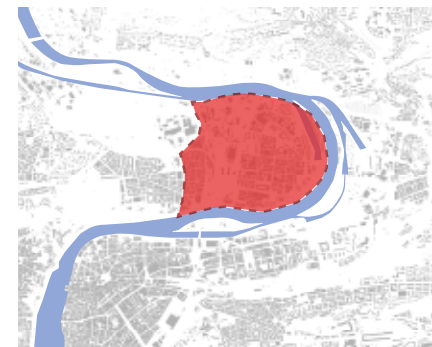
Urbanisticky se jedná o velmi zajímavé území dvou odlišných částí - rezidenční čtvrti Letná s bohatým rekreačním zázemím Letenských sadů a Stromovky na západě, a funkčně smíšené blokové struktury Dolních Holešovic, vymezené meandrem Vltavy, na východě. Tyto dva světy od sebe dodnes odděluje výrazná bariéra železničních pozemků, které ztratily z velké části svoji původní funkci, a nabízejí jedno z nejrozsáhlejších a nejzajímavějších transformačních území v Praze.

V platném územním plánu je území Holešovice Bubny-Zátory vymezeno jako tzv. velké rozvojové území, kde platí stavební uzávěra.

V současné době Holešovice získávají na atraktivitě a dochází k nekoordinovanému rozvoji. Jejich výhodná poloha v blízkosti městského centra a zároveň v blízkosti parků a rekreačních ploch láká čím dál více obyvatel a investorů. Stále se zde ovšem nachází spousta neudržovaných budov, areálů a prostranství, které také působí jako bariéry v území. I přesto, že leží v meandru řeky, je zde na Vltavu nedostatečná vazba.

Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce je analýza a následné doplnění stávající struktury zástavby v Praze – Holešovicích. Zvýšená pozornost je věnována návrhu a revitalizaci vltavského nábřeží. V návrhu je také zahrnuta etapizace.



Výchozí situace

Návrh vychází z převzatého ateliérového projektu O.Štrby (ateliér Plicka/Sedlák) na urbanistický návrh území Buben, který je však zde lehce modifikován. Na návrh Buben navazuje diplomová práce Martiny Valachové (ateliér Plicka/Sedlák), která místo ulice Bubenská navrhla "Park Avenue" propojující severní a jižní část Holešovic zeleným pásem. Návrh nábřeží tyto projekty zohledňuje a volně na ně navazuje.



Urbanistický koncept

Řešení spočívá v urbanistickém návrhu nábřeží, včetně nových budov, na které jsou zároveň navrženy základní regulace. Je vyřešeno také napojení nábřeží na systém městské veřejné dopravy, aby se usnadnila dostupnost. Počítá se také s otevřením části tržnice směrem k řece a vytvořením živého parteru.

Nábřeží má na jihu městský charakter a postupně kolem přístavu přechází v charakter krajinný a postupně se napojuje na Stromovku. Přímoúhelnou linii jih-sever zastupuje Park Avenue.

Podél celého nábřeží kontinuálně vede jedna hlavní stezka, která umožňuje efektivní pohyb z jednoho místa na druhé, ať už pěšky, na kole, bruslích či jinak. Vzhledem k měnícím se charakterům nábřeží se dojem mění a tím pádem neztrácí na atraktivitě.

Stezka se někde blíží k řece, jindy pokračuje ve větší vzdálenosti, ale návštěvník má vždy možnost vybrat si i cestu alternativní. V krajinných částech parku vede stezka téměř při úrovni Vltavy, v částech s městským charakterem je spolu s úrovní zástavby umístěna výš, tudíž nedochází k přímému kontaktu s řekou.

ANALYTICKÁ ČÁST

HISTORIE

Základem Prahy 7 jsou dávné osady Holešovice a Hřbitov Bubny.

Holešovice

Holešovice jsou bývalou průmyslovou čtvrtí, jelikož díky své poloze v meandru Vltavy a tudíž přístupnosti k vodě měly dobrý potenciál stát se na konci 19. století prostorem pro rozvoj průmyslových podniků. Po ztrátě původní funkce objektů byly průmyslové stavby pomalu přeměňovány na kanceláře a drobné dílny. Díky zajímavým prostorům, nízkým nájmům a celkovému genu loci se zde začali stěhovat umělci a designéři a zakládat své ateliéry. Celkově čtvrť pozvedávají a dodávají jí na atraktivitě.

Holešovice se rozkládaly na okraji lesa, který se ve 13. století proměnil na královskou oboru.

Nacházel se zde brod přes řeku, ovšem jen místního významu.

Osídlení zde bylo už v 11. století, ale první písemná zmínka je až z roku 1228.

Vesnice byla poničena během třicetileté války.

Bubny

Původní vesnice Bubny ležela nad severním břehem Vltavy. Existoval zde také brod přes dnešní ostrov Štvanice, který byl pro Bubny velmi významný, jelikož díky němu územím procházeli obchodníci se zbožím na tržiště na Starém Městě.

1088 - První zmínka o rybářské vsi Bubny ve Falzu Vyšehradském.

Brodem procházela vojska útočící na Prahu. V roce 1420 v Bubnech tábořili křižáci před bitvou na Vítkově.

Náboženské války zapříčinily úbytek obyvatel a na přelomu 15. a 16. století zde žilo údajně jen 25 lidí.

V roce 1634 byly Bubny během třicetileté války vypáleny, v roce 1648 během obléhání Prahy švédskými vojsky dostaly skoro definitivní ránu.

Počátkem 18. století byly Bubny v majetku Valdštejnů.

Nový rozvoj Buben započal po roce 1750. V roce 1788 zde stálo 24 domků, v roce 1825 třicet a navíc zde již pracovala továrna na kartony.

Neobyčejný stavební ruch zde nastal po roce 1850, kdy se Bubny sloučily s Holešovicemi.

Roku 1803 koupil letenské vinice baron Wimmer a o dva roky později také bubenský statek. Obnovil pěstování vína a zasadil ovocné a okrasné stromy. Statek, nazývaný ještě v roce 1900 Malé Bubny přechází do vlastnictví státu až v roce 1926.

1840 - Stabilní katastr, původní měřítko 1:2880



Oblast holešovického meandru byla do poloviny 19. století téměř neurbanizována. Území bylo využíváno převážně k zemědělství, jelikož zde docházelo k častým záplavám, kvůli neregulovanému toku Vltavy.

Na severu byla původní historická obec Holešovice a na jihu rybářská osada Bubny.

První zmínky o Královské oboře (později Stromovce) se objevily už na počátku 13. století. Na počátku 20. století se stala nedílnou součástí velké Prahy. Procházela jí cesta mezi Holešovicemi, Bubencí a Pražským hradem, která nastavila budoucí principy rozvoje uliční sítě v území.

1870-1900 - Polohopisný plán Prahy



Na mapě lze vidět nově vystavěný Negrelliho viadukt (1850) a již realizovanou Buštěhradskou dráhu. S rozvojem průmyslu došlo také k blokové urbanizaci území. Stromovka dosáhla v tomto období své maximální rozlohy.



1931 - Regulační plán

Ukotvení velkých ploch kolem železnice, vymezení území nádraží a vyznačení hlavních dopravních tepen.

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



Předválečný stav ukazuje území v době jeho největšího rozvoje. Rozvoj dopravní infrastruktury je korunován výstavbou Hlávkovy, Libeňského a Trojského mostu. Dopravní obslužnost je také na takové úrovni, aby obsloužila nově vznikající podniky a blokovou zástavbu. V městské struktuře se objevují nově založená náměstí - Ortenovo, Strossmayerovo a Letenské.

1969 - ÚP s návrhem trasy C, jinou návazností na pražský okruh

Na předmostí Hlávkovy mostu se objevuje návrh dálniční křižovatky. Hlavní dopravní zátěž je ale vedena z Legerovy ulice pod úpatím Vítkova až k novému mostu který vede z Karlína do Argentinské ulice.

1964 - Návrh směrného územního plánu hl. m. Prahy



Řešení prostoru mezi mosty diagonálou s kruhovou křižovatkou uprostřed území, která převádí dopravu i v VZ směru zDělnické ulice na jižní stranu Stromovky.



Historické stopy



Původní koryto Vltavy



Síť cest na přelomu 19. a 20. století



Stopy z přelomu 19. a 20. století



Průmyslová revoluce měla pro Bubny i Holešovice velký význam. První továrna(kartounka) byla založena v roce 1923. Nové pracovní příležitosti přilákaly do Holešovic více lidí, ale celkový počet obyvatel byl stále nízký. V roce 1837 žilo v Holešovicích pouze 830 lidí, v Bubnech necelých 300(v okolí kostela sv.Klimenta a podél Vltavy).

V roce 1850 došlo k administrativnímu spojení obou obcí. V téže roce byl dokončen Negrelliho viadukt a dráha Praha - Lovosice. Větší význam měla ovšem Buštěhradská dráha. Po jejím dokončení v roce 1868 vzniklo také nádraží Bubny s výtopnami a opravnou vozů. V roce 1868 byl také dokončen most Františka Josefa I.

Na počátku 70. let sloužily jako hlavní komunikace dnešní ulice Dukelských hrdinů a Milady Horákové. Ve stejné době vznikl také první regulační plán. 1865-68 - Výstavba řetězového mostu císaře Františka Josefa I. v místech dnešního Štefánikova mostu. Hlavním důvodem bylo propojení Prahy s oblíbenou Královskou oborou. Tato cesta vedla po nově zbudovaném nábřeží a dnešní ulicí Dukelských hrdinů.

V roce 1884 došlo k administrativnímu připojení k Praze, což přineslo významné investice do infrastruktury a vybudování celoměstsky významných podniků.

1895 - vznik Ústředních jatek a dobytčího trhu, který zásoboval celou Prahu.

Začátkem 20. století vznikla ústřední elektrárna, která sloužila i pro potřeby pohonu tramvají.

1897 byl uveden do provozu První pražský měšťanský pivovar.

Na konci 19. století se z Holešovic stala jedna z nejméně významných průmyslových oblastí v Praze.

Na přelomu 19. a 20. století byl vybudován přístav s překladištěm a železniční vlečkou.

V dubnu 1896 byl schválený územní plán, který dal zelenou výstavbě dalších obytných domů.

Poslední dvě dekády 19. století přináší do Prahy 7 skutečný populační a s tím související stavební boom. Zatímco v roce 1880 zde žilo ve 436 domech necelých 11 tisíc obyvatel, o dvě desítky let později zde v téměř osmi stovkách domů rozestých ve čtyřiapadesáti ulicích žije skoro 31 000 lidí.

V roce 1902 byl postaven dřevěný most do Libně, 1905 Čechův most a 1912 most Hlávkův.

Po první světové válce vzrůstá význam Prahy a Letná se mění v čistě rezidenční čtvrť. V Holešovicích stále převažuje průmysl.

V průběhu okupace byl v Praze 7 zřízen sběrný tábor pro osoby židovského původu. Nacházel se mezi ulicemi Veletřní, Strojnická a Dukelských hrdinů. V letech 1941 - 1944 byly z bubenského nádraží vypraveny desítky transportů do Lodže a Terezína. Cekem táborem prošlo více než 50000 osob a většina bohužel nepřežila.

1977-82 - Výstavba mimoúrovňové křižovatky na předmostí Hlávkova mostu.

Roku 1984 byly otevřeny stanice metra Vltavská a Fučikova(dnes Nádraží Holešovice). Byl také postaven most Barikádníků, který spojoval Holešovice a sever Prahy.

V roce 2002 zasáhly Prahu povodně, voda zaplavila kompletně Štvanici a velkou část dolních Holešovic, včetně metra Vltavská. Poškozena byla také Stromovka a výstaviště. Na základě toho byla dokončena protipovodňová ochrana a došlo k rychlejší přeměně Holešovic na moderní pražskou čtvrť.

Vlečky



Systém vleček, zvaný Holešovická přístavní dráha, byl na třech místech napojen na železniční síť a probíhal celými Holešovicemi. V ucelené podobě začal vznikat v roce 1910 po dokončení přístavu. Původní vlečka do přístavu vedla dnešní ulicí Jankovcova.

Počátkem osmdesátých obsluhovala podniky Pergamenka, Hutní odbytová základna, Správa spojů, SUPRO, Pražské pekárny a mlýny, Čisticí stanice osiv, Prefa, Tesla Holešovice, Rybena a Domácí potřeby. Za dnešním holešovickým nádražím byla vlečka vedena do betonárky. Na jihu vlečka pokračovala do holešovických jatek a zpět k nádraží Praha-Bubny.

V září 2004 vydal Drážní úřad povolení ke sнесení vlečky na území se změněným územním plánem. Následně bylo sнесeno kolejště bývalého přístavního nádraží a vlečka Prefy, která byla od povodní mimo provoz.

Vlečky definovaly tvar a šířku ulic, což lze vidět např. v ulici Jankovcova. V ulici Plynární vlečka křížila tramvajovou trať, která byla v provozu už před vznikem vlečky. Druhé křížení bylo v ulici Argentinská od roku 1936.



Přístav

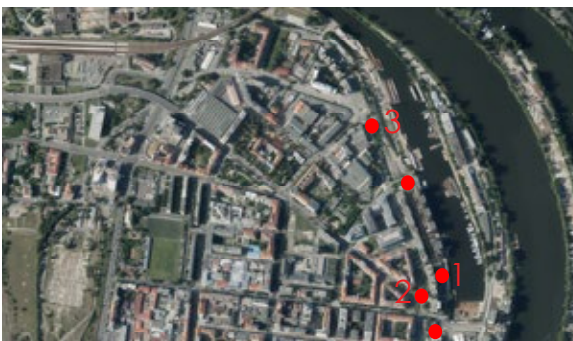
Holešovický přístav byl vybudován v letech 1892-1894 firmou Lanna jako zimní a ochranný přístav a o několik let později byl dobudován také jako obchodní přístav. Významně ovlivnil život této městské části. Rozprostírá se na ploše cca 8,5 ha, hloubka vody dosahuje cca 4,8 m, jeho délka je asi 900 m a šířka dosahuje až 100 m.

Zahájení prací na přístavu začal ov červnu 1892 a zemní práce byly dokončeny už za 6 měsíců.

Byl to jediný přístav v Praze, který byl uzlem tří druhů doprav: železniční, silniční, vodní. Do roku 1992 byl přístav majetkem státu. V květnu 1992 byl založením a.s. České přístavy dovršen jeho privatizační proces, který trval téměř 2 roky.



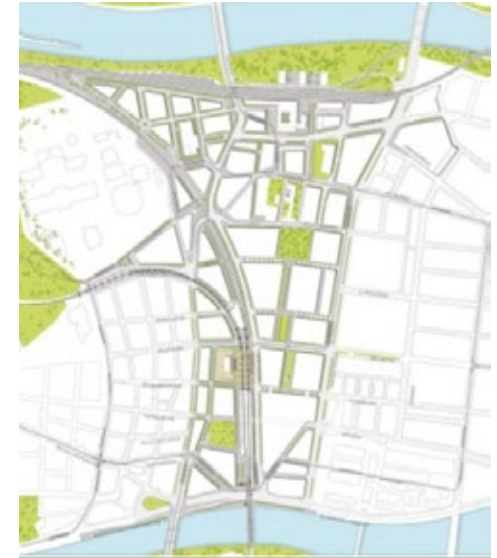
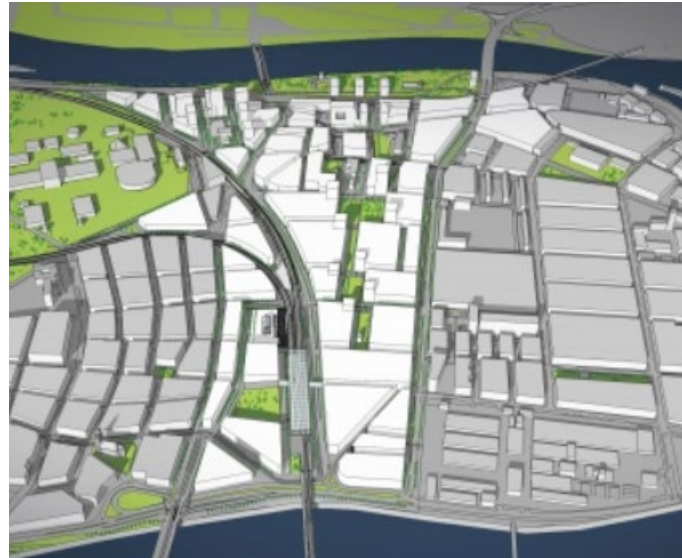
Od 90. let 20. století přístav přestal sloužit svému účelu a pozemky se začaly rozprodávat developerům, některé původní budovy však zůstaly zachovány (typické svou bílou omítkou a červenými cihlami).



URBANISTICKÉ STUDIE

CMC Architects,

Studie počítá například s vybudováním severního vestibulu stanice metra Vltavská, vytvořením dvou městských bulvárů v Argentinské a Brazílské ulici či novým náměstím s dominantou bývalé nádražní budovy.



Cigler - Marani, 2008

Cílem je vytvoření "města ve městě" s kancelářskými prostory, byty, nákupním centrem, hotely a dokonce nemocnicí a univerzitou. Výstavba by měla zabrat zhruba 10-15 let.



Většina návrhů vytváří městské prostředí tím, že zastavuje relativně hustě okraje rozvojového území Bubny a v jeho středu vytváří parkové plochy i přes to, že v těsné blízkosti území je rozsáhlý park Stromovka a dále se jako zelený pás nabízí prostor nábřeží.

Atelier FNA, 2011

Těžištěm návrhu je transformace ploch kolejíště bubenského nádraží a železničních dílen. Rozsah ploch nutných pro provozování železniční dopravy v území je možno výrazně zmenšit a uvolněné plochy transformovat na novou městskou čtvrť, která by v souladu s urbanistickou koncepcí platného územního plánu byla součástí celoměstského centra.

(Autorský text)



Maus architects, 2013

Urbanistická studie Holešovice - sever



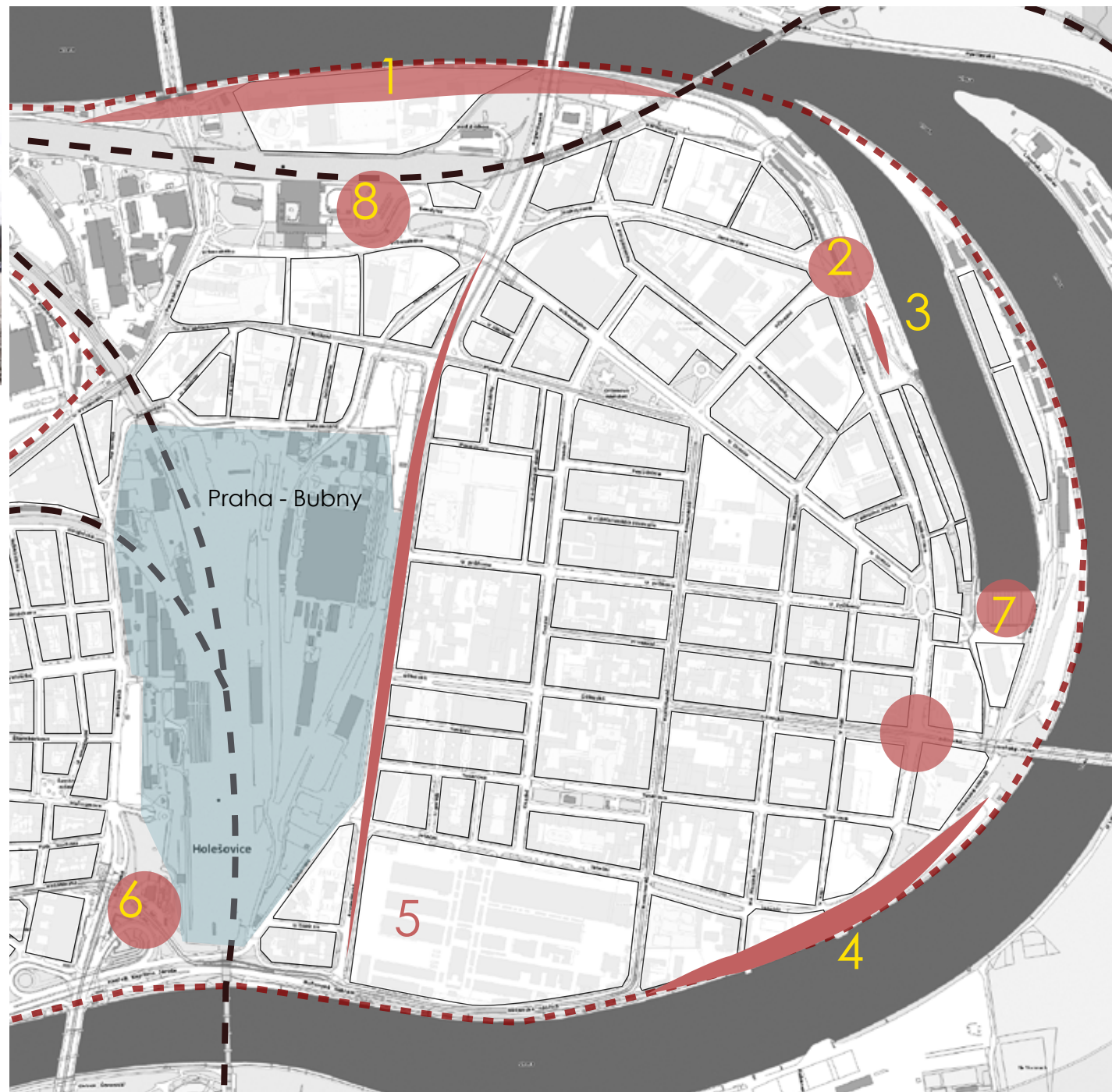
PROBLÉMOVÁ MÍSTA



7_V zálivu holešovické kosy se dříve nacházela opravna lodí, dnes se nabízí využití např. jako pobytový prostor s možností letního kina.



8_Na dopravním terminálu Nádraží Holešovice se zastavil čas a stala se z něj obrovská vybetonovaná plocha bez větší návaznosti na své okolí.





1_Severní břeh je neudržovaný, nicméně nabízí výhled na Troju a Bílou Horu.



2_Křižovatka na ulici Přívozní, Jankovcova a Varhučíkové je neudržovaná plocha, přitom má velký potenciál v tom, že se nachází těsně u nábřeží.



3_Při ulici Jankovcova a V Přístavu vzniklo poměrně rozsáhlé parkoviště na parcele, která je přímo mezi zastávkou MHD a přístavem.



4_Jihovýchodní část Bubenského nábřeží u Libeňského mostu je z části využívána jako park s hřištěm na petangue, druhá část se silem je ovšem zanedbaná a plná náletové zeleně.



5_Holešovická tržnice je oplocený areál otevírající se návštěvníkům jen v určitých hodinách. Leží na nábřeží, avšak od řeky je oddělena frekventovanou silnicí, která je obrovskou a zbytečnou bariérou.



6_Dopravní uzel Vltavská je zanedbaným místem, na kterém se návštěvník ztrácí. Prostory jsou neudržované a zastávky nejsou šťastně umístěny.

Širší vztahy 1:10000

- Železnice
- - - Řešené území
- - - Důležité osy
- Hranice struktury Holešovic
- Stavební uzávěra Bubny Parky
-



Vstupy do území jsou skrze mosty, pouze ze západu z Letné. Zhruba na střed území je uvalena stavební uzávěra (území bývalého nádraží Praha-Bubny). Hranice struktury probíhá ulicemi Jateční a Jankovcova, ve vnitřní části je struktura víceméně tvořena blokovou zástavbou, ale směrem od hranice k Vltavě se ze struktury stává spíše "drť". Nejvíce pohybu je na ulicích Dukelských Hrdinů, Komunardů a Dělnická, což souvisí s hustotou MHD.

ÚZEMNÍ PLÁN

LEGENDA:

ZÁVAZNÉ PRÁVKY

POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ

OBYTNÁ

- OB OBYTNÉ
- OB PRŮMYŠLEVNÍ

SMÍŠENÁ

- OB PRŮMYŠLEVNÍ
- OB PRŮMYŠLEVNÍ S VEŘEJNÝMI SLUŽEBAMI

VÝROBY A SLUŽEB

- PRŮMYŠLEVNÍ VÝROBY A SLUŽBY
- VÝROBY, VEŘEJNÉ A SOCIÁLNÍ

SPORTU A REKREACE

- SPORT
- OCHRANA

ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY

- OBČANSKÉ
- VEŘEJNÉ OBČANSKÉ
- VEŘEJNÉ A VEŘEJNÉ
- OBČANSKÉ

MONOFUNKČNÍ PLOCHY

VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

- VEŘEJNÉ VYBAVENÍ
- VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

DOPRAVA

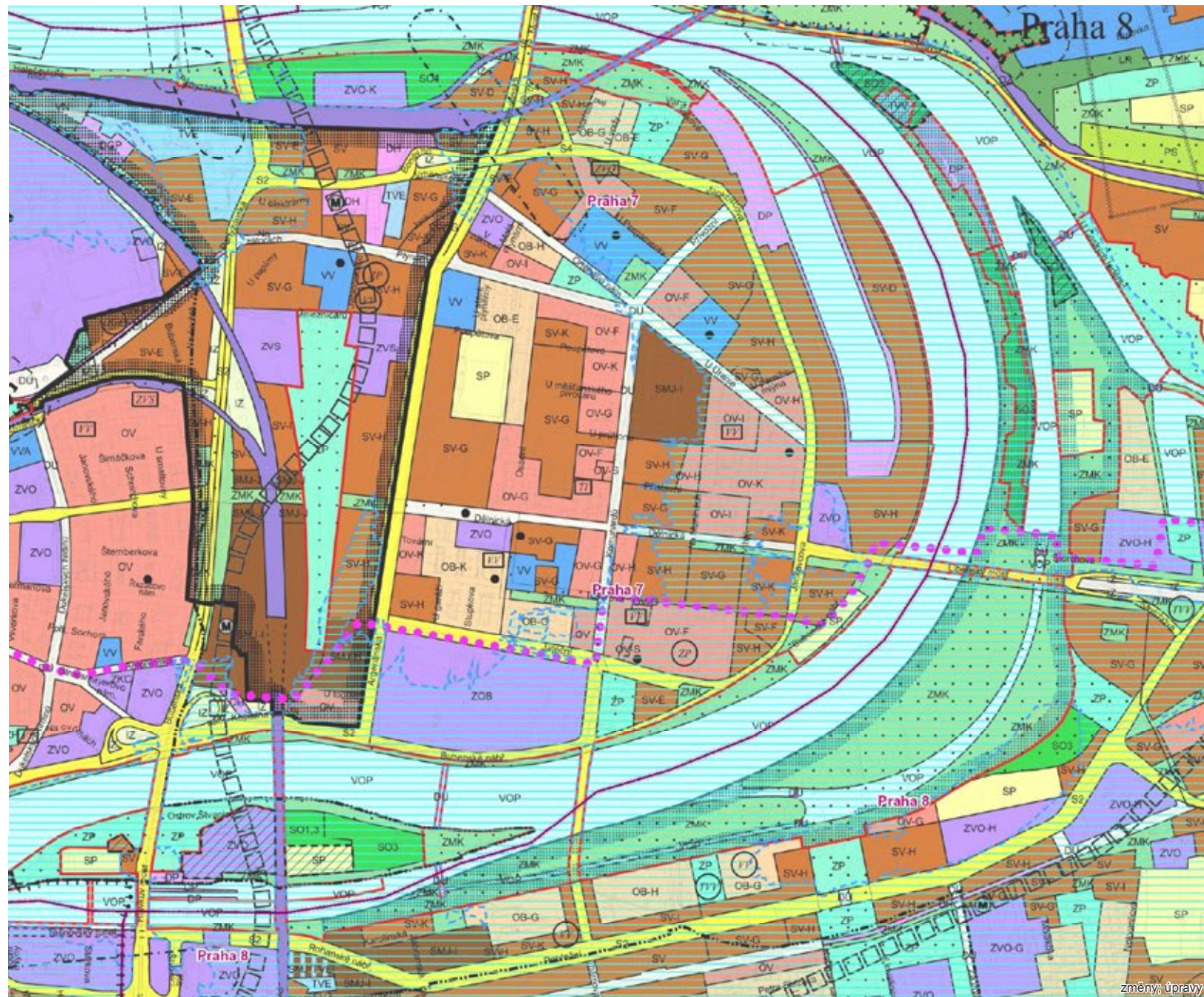
- VÝSTRAHA PŘED ÚRAZEM
- TRATĚ A SAJEDNĚNÍ ŽELEZNIČNÍCH DOPRAV
- DOPRAVNÍ PŘEMĚNA A DOPRAVNÍ ÚSTŘEŽNÍ
- GARáže a PARKOVÁNÍ
- PLOCHY A ZAŘÍZENÍ PRO VEŘEJNÉ A SOCIÁLNÍ
- PLOCHY A ZAŘÍZENÍ PRO VEŘEJNÉ A SOCIÁLNÍ
- PLOCHY A ZAŘÍZENÍ PRO VEŘEJNÉ A SOCIÁLNÍ
- PLOCHY A ZAŘÍZENÍ PRO VEŘEJNÉ A SOCIÁLNÍ

TRATĚ VÝROBY A SLUŽEB

TRATĚ VÝROBY A SLUŽEB

TRATĚ VÝROBY A SLUŽEB

TRATĚ VÝROBY A SLUŽEB



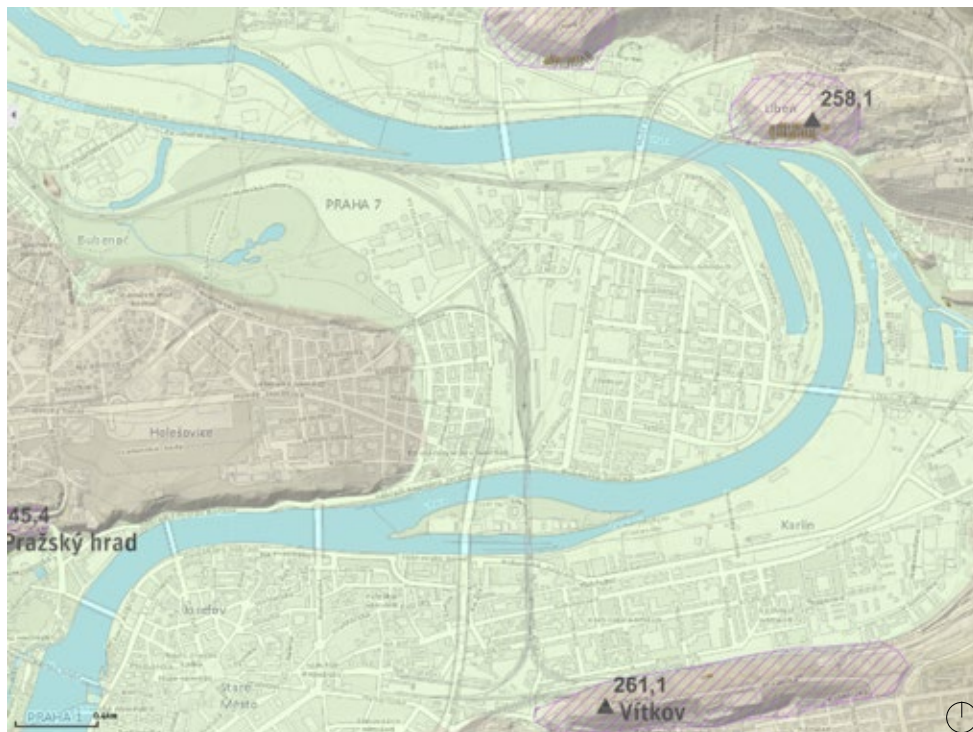
změny; úpravy

ÚAP

Vývoj územně-plánovací dokumentace v území po roce 1989

- 1991** Mezinárodní Workshop s účastí předních evropských architektů. Předmětem workshopu bylo získání názorů a nápadů na toto území. Z workshopu vyplynulo konstatování, že Bubny-Zátory jsou jednou z nejvýznamnějších oblastí města vhodnou pro rozvoj jednoho z budoucích center města.
- 1992** Rada zastupitelstva HMP ve spolupráci s MČ P7 vypsal urbanistickou veřejnou anonymní soutěž s mezinárodní účastí. 1. cena nebyla udělena, avšak autoři nejvýše oceněného návrhu byli vyzváni ke zpracování urbanistické studie. Vzhledem k diskusím řešení Městského okruhu byla studie zmrazena, pokračovalo se v ní od r. 1994 do konce r. 1997. V listopadu 1998 zpracována studie prof. J. Gřegorčíkem. Studie sloužila jako podklad pro nový územní plán schválený v roce 1999.
- 1999** Začíná platit nový územní plán a stavební uzávěra na celé území podle vyhlášky č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy. V těchto územích je nutné dříve, než zde bude povolována nová zástavba, celkovou koncepci území prověřit podrobnější územně plánovací dokumentací (regulačním plánem) nebo územně plánovacím podkladem (územní studií).
- 2007** (2008) Pořizovány dílčí developerské studie pro severní část (NAVATYP) a jižní část (ORCO), v nichž se však nepodařilo najít společné celkové řešení. Tyto studie nebyly pořizovatelem uznány za urbanistické studie.
- 2012** Zadání podkladové studie. Záměr pořádit studii, nad kterou by byla dosažena shoda v území. Pořízení územní studie bude dle zákona následně, v případě, že bude dosažena shoda v území. Zadání podkladové studie zpracoval URM. Výběrové řízení vyhrál ateliér CMC Architects.
- 2013** Zadání územní studie na základě zpracované podkladové studie. Zpracovatelem je CMC Architects. Územní studie poslouží jako podklad pro změnu ÚP.
- 2014** Odevzdána územní studie, MČ P7 vyjadřuje nesouhlas se studií s uvedením řady nových připomínek. Rovněž zaznívá otázka, zda takto významné území není nutné řešit urbanistickou soutěží.
- 2016** Odbor územního rozvoje hl. m. Prahy (ÚZR MHMP) schvaluje zadání územní studie pro Holešovice Bubny – Zátory spolupráce P7, připomínkuje IPR Praha). Rada hl. m. Prahy usnesením č. 2798 ze dne 15. 11. 2016 k ukládá Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy zahájit práce na územní studii.
- 2017** IPR Praha připravuje na území Holešovice Bubny-Zátory soutěž o návrh.

MORFOLOGIE



Pro Prahu je velmi důležitým kompozičním prvkem Vltava, která spolu s vrcholy Petřín, Vítkov a Vyšehrad spoluvytváří její jedinečný charakter. Relativně příkré svahy vrcholů znemožňují zástavbu a zajišťují tak ponechání jejich přírodního charakteru. Vltava je také důležitý orientační bod.



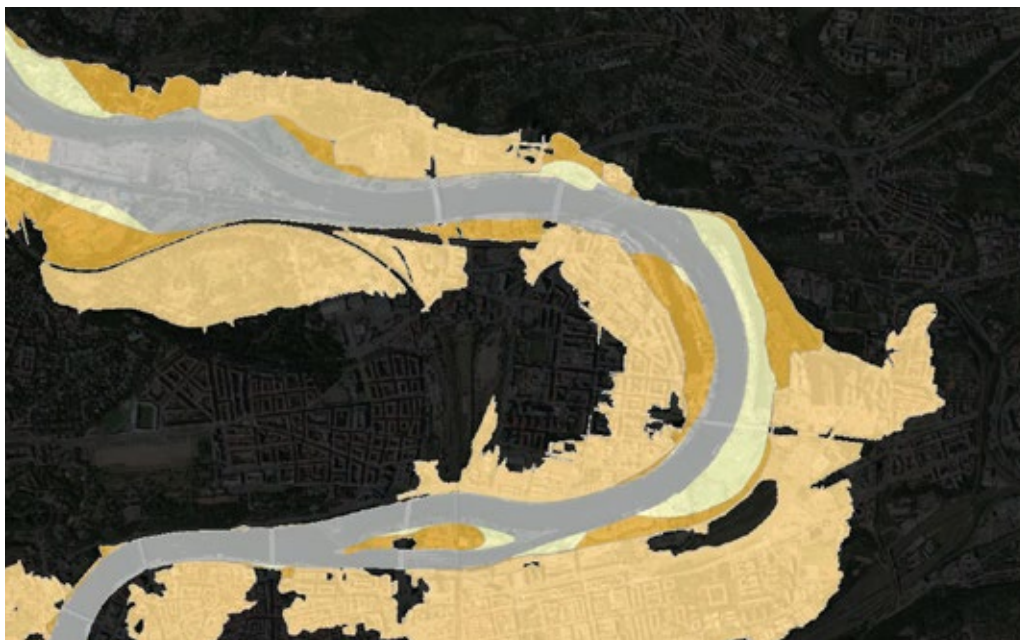
Hodnota nivy spočívá v tom, že umožňuje retenci a rozliv povodňových vod, je důležitým koridorem pro mnoho rostlin a živočichů a také umožňuje velkou míru biodiverzity, čímž zvyšuje kvalitu a odolnost vegetace. Niva Vltavy také významně ovlivňuje městské klima.

Niva Vltavy v holešovickém meandru má z velké části charakter příměstský, směrem na sever blíže ke Stromovce a Troji se postupně stává nivou spíše krajinnou.

CHARAKTER KRAJINY



ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ



Kategorie záplavových území Vltavy

- území průtočná
- území neprůtočná
- území určená k ochraně
- AZZU



Většina území je chráněna mobilními protipovodňovými stěnami

- pevné opatření
- mobilní stěna
- pytle s pískem

Povodně

Vybudování účinného protipovodňového systému hl. m. Prahy iniciovaly rozsáhlé povodně v letech 1997 a 2002. Výstavba byla zahájena již v roce 1999 a probíhala v osmi etapách, nejprve v centrální části města.

Tvoří ji:

a) železobetonové zdi s možností instalace mobilního hrazení:

- protipovodňová ochrana se skládá z podzemní a mobilní části. Pod zemí se nachází mohutné základy pro sloupy, ve kterých jsou zabudované kryté zděře. Po sejmutí krytu se do nich zasunou šrouby, na které se připevní sloupy protipovodňových bariér a samotné zpravidla hliníkové dílce. Toto hrazení se běžně používá až do výšky 3 m.

b) zemní hutněné valy, např. železniční náspy

c) opatření na kanalizaci - uzávěry, které umožní zabránit průniku vody v opačném směru, a přečerpávací systémy, které umožňují odčerpávat obsah z takto uzavřené kanalizace.

Protipovodňová ochrana Prahy 7:

Opatření na Bubenském nábřeží byla sice započata již před povodní v roce 2002, ale ukázala se jako nedostatečná a zábrany musely být zvýšeny.

1) etapa 0004 (Holešovice, Stromovka) - dokončena v r. 2006

- Holešovice (od Hlávkova mostu, podél holešovické tržnice, až k ul. Varhučíkova)

jsou chráněny mobilním hrazením, které se instaluje na hluboko zapuštěnou železobetonovou linii

- Území parku Stromovka je chráněno železničním náspem, k zajištění podjezdů a dalších rizikových míst slouží ocelová hradla

2) Etapa 0007 (Troja) - 2007 až 2012

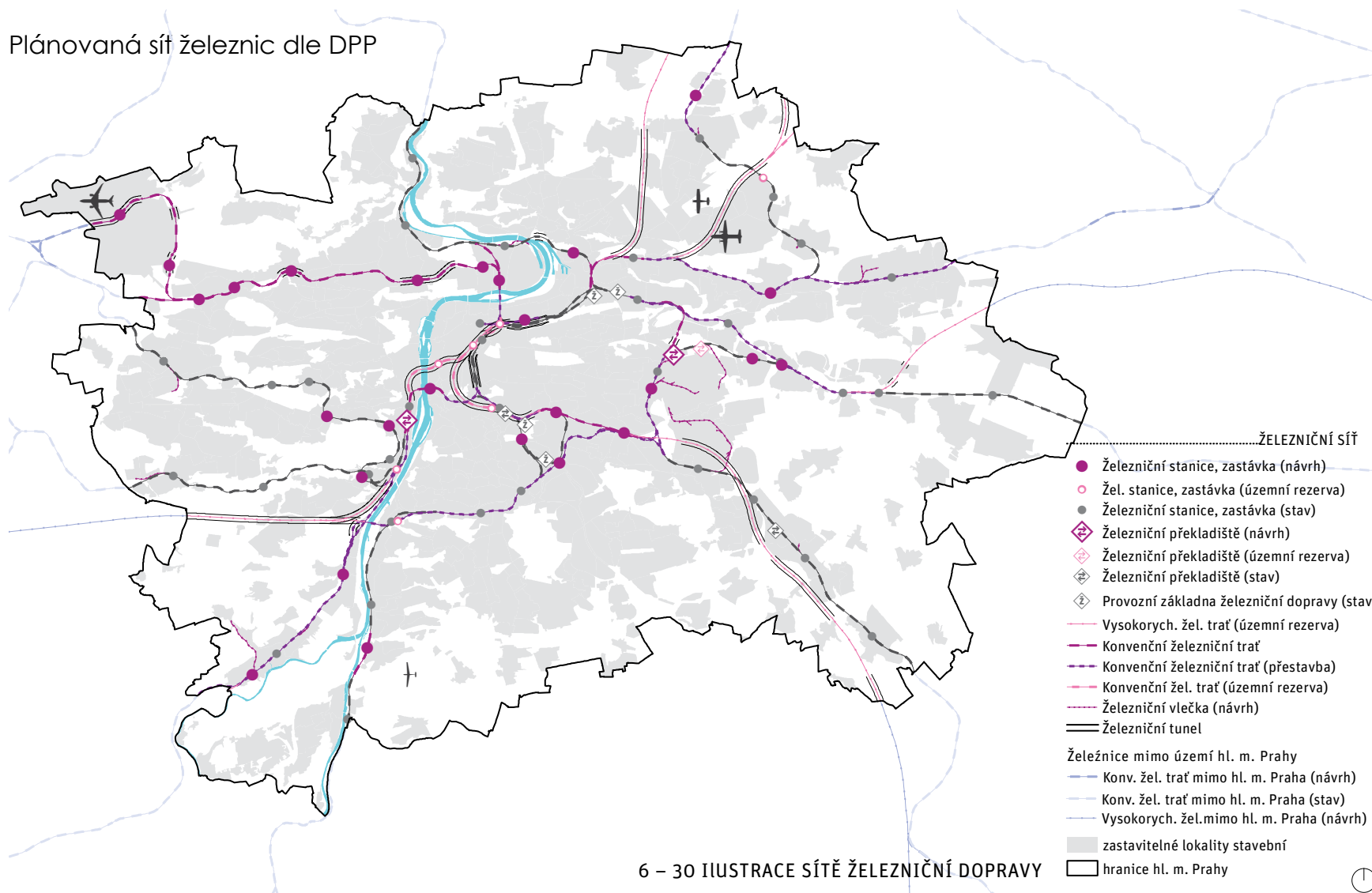
- od mostu Barikádníků k vyústění tunelu Blanka tvoří původní hráz řeky, která byla zvýšena milánskou zdí, stavba navazuje na nově vybudovanou masivní zemní hráz,

která je v ul. Pod Havránkou u Trojské lávky zakončena železobetonovou zdí (horní část zdi nahrazena mobilním hrazením)



DOPRAVA

Plánovaná síť železnic dle DPP



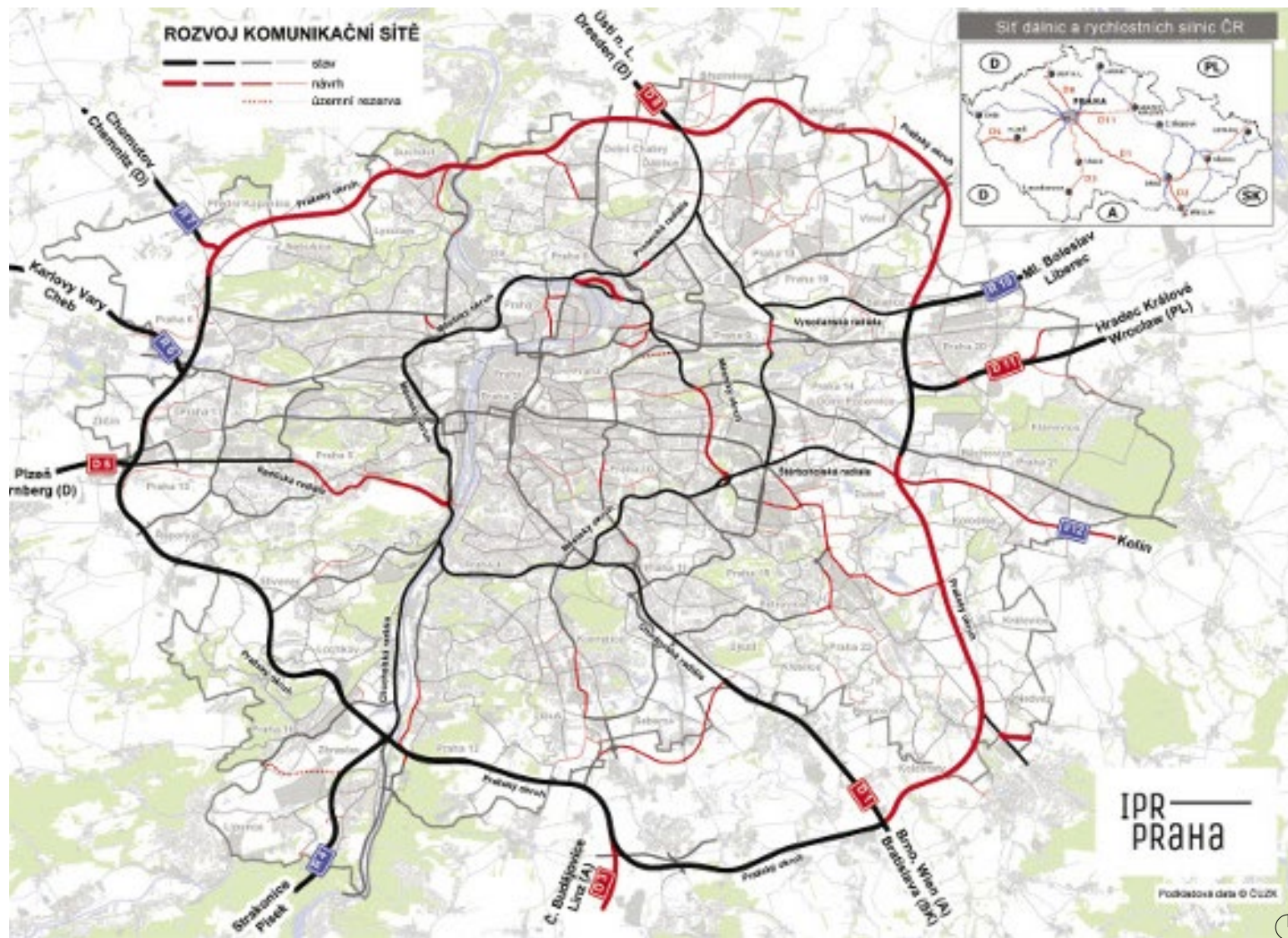
6 – 30 ILLUSTRACE SÍŤE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

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.

Územím prochází železnice směrem do Kralup nad Vltavou.

V současnosti není tolik využívána, jako dříve, proto je zde možnost omezit počet kolejí a přebudování dopravních terminálů.

Automobilová doprava



Důsledkem suburbanizace došlo mezi lety 2000 a 2011 k 40% nárůstu dojíždky za prací do Prahy, což mělo negativní vliv na silniční síť.

Pozitivní je naopak zvýšená poptávka po příměstské železnici, kde počet cestujících ve vlacích integrované dopravy během pěti let narostl o pětinu (počet vlaků ve stejném období narostl o třetinu).

Doprava je jedním z faktorů výrazně ovlivňující kvalitu života, a to nejen z pohledu environmentálních dopadů. V nové struktuře strategického rámce se proto definuje strategický cíl č. 4 – Mobilita, který chce dosáhnout udržitelné mobility založené na vyváženém poměru jednotlivých způsobů dopravy, dobré dostupnosti Prahy v regionálním, národním, celoevropském i světovém měřítku, kvalitní propojenosti a prostupnosti veřejného prostoru, přírodních a krajinných prvků.

Městská hromadná doprava



Městskou hromadnou dopravou se dá v Praze dostat téměř všude.

Pražské metro má 3 linky a zahájilo svou činnost v roce 1970. Metro denně přepraví více než 1,2 mil. lidí.

Na metro navazuje síť tramvajových linek a autobusů, které obsluhují město také v noci.

První elektrifikovaná tramvaj v Praze vyjela v roce 1891.

Autobusové linky slouží také jako důležité propojení centra a vzdálenějších částí Prahy, které byly postupně připojovány.

Přívoz jako forma MHD funguje pouze od 1.4. do 31.9.

Na území Holešovic se nachází 3 železniční zastávky, ze kterých je možný přestup na stanice metra Vltavská a Nádraží Holešovice. Tramvajová trasa je doplněna autobusy, které ovšem dostatečně neobsluhují celé území.

Z dopravní analýzy veřejné dopravy vyplývá, že při zastavění území Buben bude dopravní obslužnost nedostatečná. Nabízí se zde zhuštění tramvajové sítě. Při aktivaci nábřeží bude potřeba přidat zastávky na jihovýchodní a severní břeh.

- metro
- tramvaj
- autobus
- přívoz



Cyklotrasy

- značené cyklotrasy**
- značená cyklotrasa
 - chráněné řešení na značené cyklotrase
 - řešení v provozu na značené cyklotrase
 - silný provoz na značené cyklotrase
 - nebezpečná cesta na značené cyklotrase
- doporučené cyklotrasy**
- doporučená trasa
 - chráněné řešení na doporučené trase
 - řešení v provozu na doporučené trase
 - silný provoz na doporučené trase
 - nebezpečná cesta na doporučené trase

V Holešovicích téměř úplně chybí značené cyklotrasy, nachází se zde pouze cyklotrasy doporučené, které jsou ovšem méně komfortní a bezpečné. Trasa podél nábřeží v těsné blízkosti řeky chybí úplně.



Heatmap

Heatmap ukazuje, ve které části řešeného území je nejhustější pohyb lidí. Znárodnuje cyklistiku a chůzi/běh - čím sytější barva, tím intenzivnější pohyb.

Z mapy vyplývá, že lidé vyhledávají trasu podél nábřeží i přes to, že zde nemají ideální podmínky. V severní části území pohybu ubývá, jelikož je zde nábřeží špatně přístupné a povrch je nebezpečný, tudíž méně vhodný pro určité typy aktivní rekreace.

PLÁNOVANÉ PROJEKTY V ÚZEMÍ



Z Holešovic se v současné době stala vyhledávaná městská část, tak jako před lety z Karlína. Nachází se zde řada volných pozemků, proluk a brownfieldů s obrovským potenciálem. U nábřeží vznikají bytové domy, poblíž dopravních tepen nákupní centra a kancelářské budovy.

1_Administrativní budova NEC
Cigler Marani Architects a.s.



2_Bytový dům Vivus Argentinská



3_Ferona-transformace
Finep



4_Bytový dům U Vody
URBAN DEVELOPERS AND INVESTORS s.r.o.



5_Lofty Holešovice
LILA-Architektonický ateliér, s.r.o.



6_Přístav Holešovice Kosa
A.D.N.S. architekti



7_Bytový dům Jankovcova
Central Group



KONCEPT

PŘEDPOKLADY

Návrh vychází z převzatého ateliérového projektu O.Štrby na urbanistický návrh území Buben, který však lehce modifikuje. Na návrh Buben navazuje diplomová práce Martiny Valachové, která z ulice Bubenská navrhla "Park Avenue" propojující severní a jižní část Holešovic zeleným pásem.

Návrh nábřeží tyto projekty zohledňuje a volně na ně navazuje.

Současná nezměněná zástavba



+



=



Nevyřešené území holešovického nábřeží, kterému se práce dále věnuje

Převzatý návrh Park Avenue a modifikovaný návrh zástavby území kolem nádraží Praha - Bubny

SANACE



Původní stav

Na území Holešovic se nachází velké množství průmyslových areálů, které jsou dnes opuštěné, nebo fungují pouze částečně. Na území je také množství fyzických bariér, např. na severu železnice, areál firmy Prefa, areál Pražské teplárenské a na západě areál výstaviště.



Sanované objekty

Sanace objektů ve špatném technickém stavu, garáží a nízkopodlažních skladů narušujících vhodnou strukturu zástavby.

STRUKTURA ZÁSTAVBY

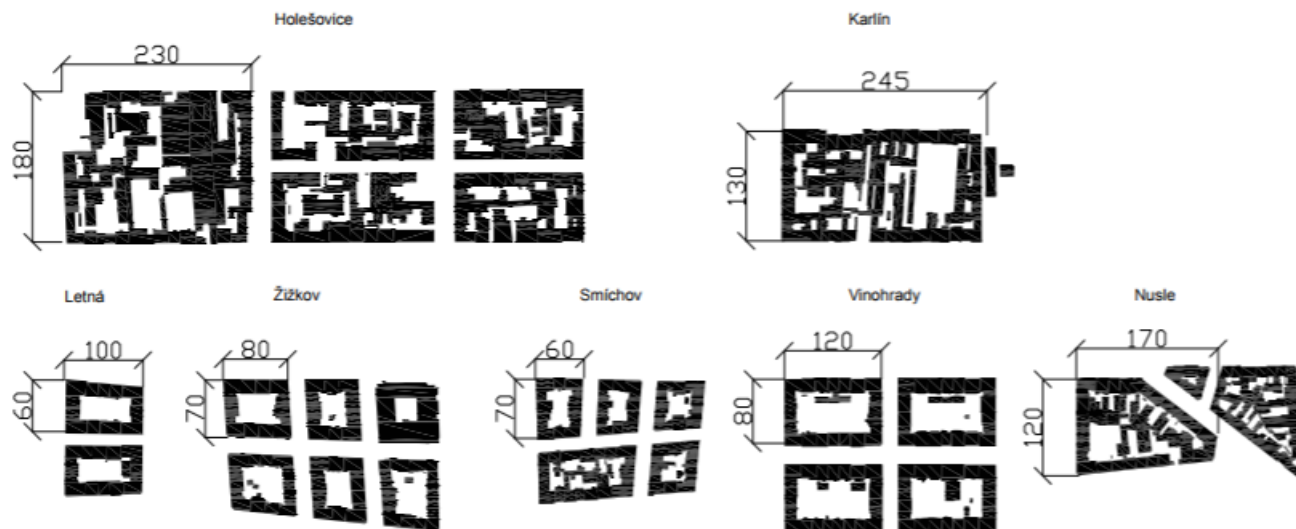
Požadovaný charakter území:

Dojde k propojení Letné s Holešovicemi skrz území Buben, na kterém vznikne nová městská struktura.

Dojde také k vytvoření kontinuálního zeleného pásu podél nábřeží Vltavy. Jeho části budou mít různý charakter, od městské promenády, až po přírodní odpočinkový park.

Dostavba budov v uliční frontě nábřeží pomůže k aktivaci míst a přisouzení charakteru.

Lávka do Karlína zajistí pěší a cyklistické spojení a také lepší přístup na ostrov Štvanice. Lávkou spojující ulici Jankovcova a holešovickou kosu dojde k aktivaci území a lepšímu propojení pro obyvatele i návštěvníky, vzhledem k porbíhající výstavbě bytových domů.



Blok

- nejefektivnější forma zástavby
- definované rozhraní soukromého a veřejného prostoru
- husté osídlení
- objekty bytové, administrativní s polyfunkční s podzemními garážemi
- bloky v centrech měst kolem 0,1 - 0,4 ha,
- největší bloky se většinou nacházely na předměstích a v současné době jsou stavebně rozděleny nebo byl jejich vnitroblok nekoordinovaně zastavěn - Holešovice
- optimální rozloha bloku je 0,2 - 2 ha - což při čtvercovém tvaru bloku znamená délku strany 89 - 141 m (kratší strana 60-100m, delší 130-200 m)
- ideální šířka vnitrobloku je trojnásobek hloubky domu



Holešovice

Průměrná velikost holešovického bloku je 230x180 m, případně 230x80 m.

Průměrný blok na Vinohradech má velikost poloviční, na Smíchově pak kolem 60x70 m.

Také rozložení funkcí je rozdílné, ze srovnávaných čtvrtí je v Holešovicích a v Karlíně nejnižší procento ploch pro bydlení, což se ovšem v současné době a s jejich vzrůstající oblibou rychle mění.



Dejvice



Vinohrady



Letná

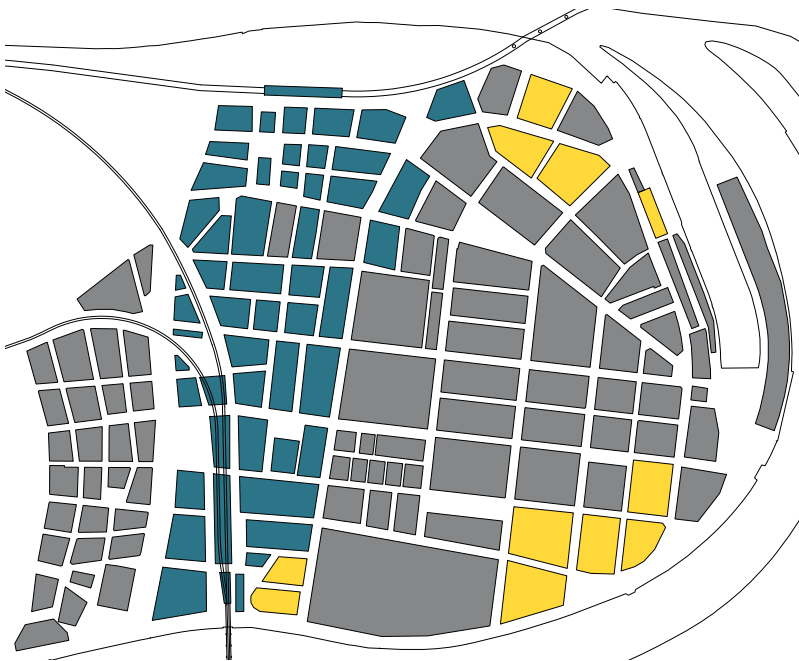


Karlín

Nová struktura

Nově navržená struktura zástavby se snaží o plynulé proporční navázání na typické letenské bloky, ale zároveň se také snaží vytvořit co nejmenší kontrast s bloky holešovickými.

Struktura se snaží Letnou a Holešovice nenásilně provázat.









- Transformované plochy
- Bubny
- Stávající plochy

Hierarchie komunikací

Hlavní komunikační trasou je ulice Bubenská směřující ze severojižním směrem a propojující řešené území s centrem Prahy na jihu a s Trojou na severu. Kolmo na ni územím prochází směrem z Letné ulice Veletržní, která se napojuje na ulici Dělnická a dále pokračuje přes Libeňský most do Libně.

Vnitřní okruh území je obslužen tramvajovou a případně autobusovou dopravou.

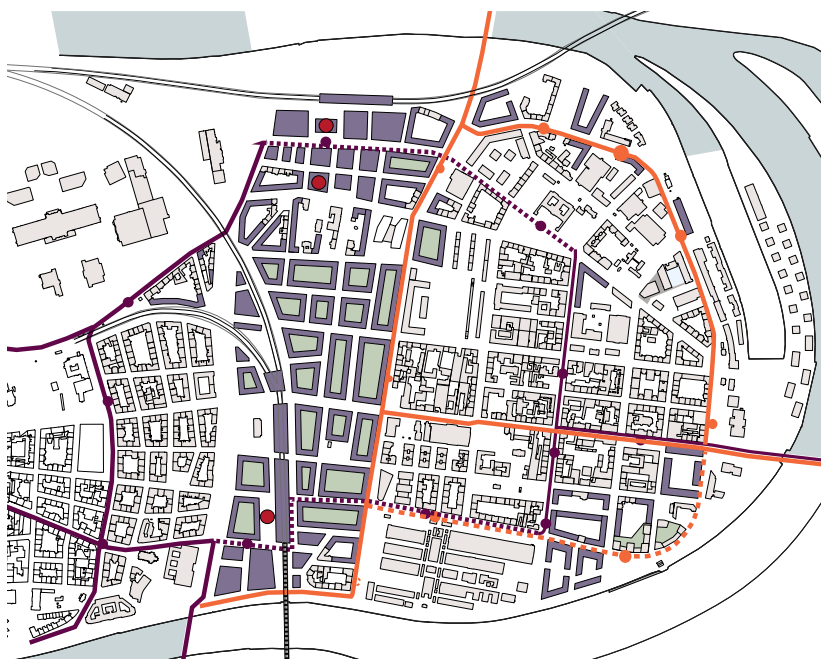
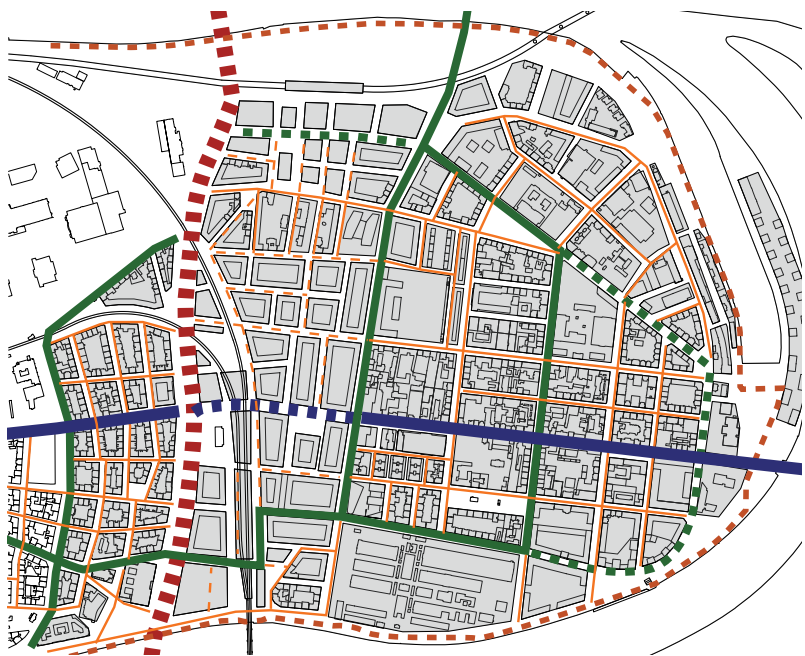
Vnější okruh po nábřeží slouží pro rekreaci a sport obyvatel, ať už pěší, cyklisty i bruslaře. Je doplněn odpočinkovými místy.

-  Nábřeží
-  Argentinská
-  Dělnická
-  Dělnická - návrh
-  Vnitřní okruh
-  Vnitřní okruh - návrh

Návrh městské hromadné dopravy

Tramvajová trať procházející územím bude odkloněna, místo jižní části tržnice bude projíždět podél její severní části ulicí Jateční, čímž se uvolní nábřeží pro volný pohyb lidí. Z Ortenova náměstí dále pojedou ulicemi Vrbenského místo Plynární. Autobusová linka bude také zastavovat na ulici Jateční, ale až po křížení s ulicí Na Maninách. V ulici Vrbenského bude možný přestup na metro i vlak na Nádraží Holešovice.

-  Autobus
-  Tramvaj
-  Vstupy do metra



Centra lokalit

Dílčí lokality jsou tvořeny skupinou domů, které jsou si podobné funkcí nebo charakterem. Většinou jsou odděleny rušnější komunikací nebo městskou třídou.

Uvnitř sousedství se často nachází místo, kde se obyvatelé mohou potkat. Často je to také prostor nejbližšího okolí, se kterým se obyvatelé mohou identifikovat a považují ho za "svůj".

Centra lokalit se vytvoří v blízkosti rušných tříd dopravních uzlů. Dále u nábřeží, u míst s akčním potenciálem.

— Centra mezi lokalitami

— Centra uvnitř lokalit

Funkční rozdělení

Co se funkcí týče, na Letné převažuje bytová zástavba s obchodním a restauračním parterem.

Vzhledem k industriální historii Holešovic se jejich zástavba poměrně liší, ať už funkcemi i formou.

Jako dominanta je na území současného dopravního uzlu Vltavská navržena budova filharmonie, která stojí přímo na nábřeží a je na ni výhled z centra Prahy.

— Plochy bydlení

— Smíšené plochy

— Plochy občanské vybavenosti

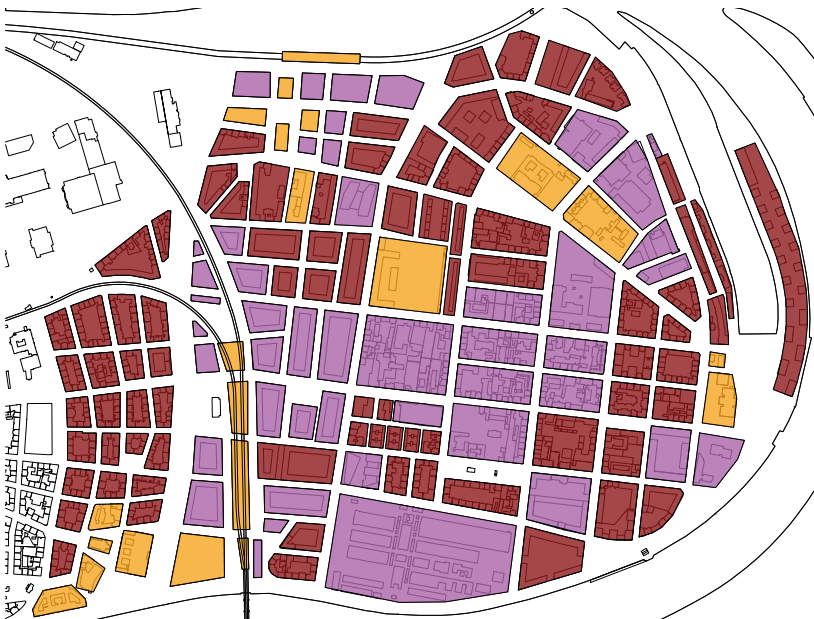
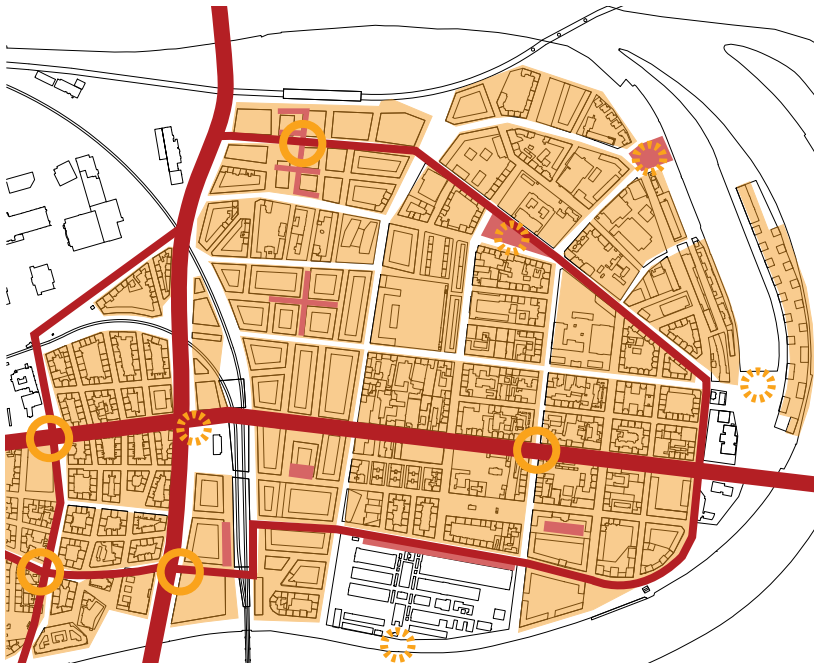
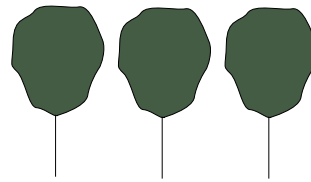
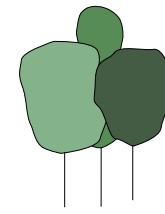


Schéma zeleně

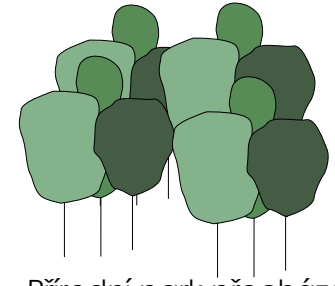
Stromovka se rozšíří skrze území výstaviště a elektrárny a plynule naváže na zelený pruh vytvořený na nábřeží. Tím se docílí možnosti plynulého pohybu kolem celého holešovického meandru. Zároveň je umožněn přímý pohyb ze severu na jih přes zelenou park avenue.



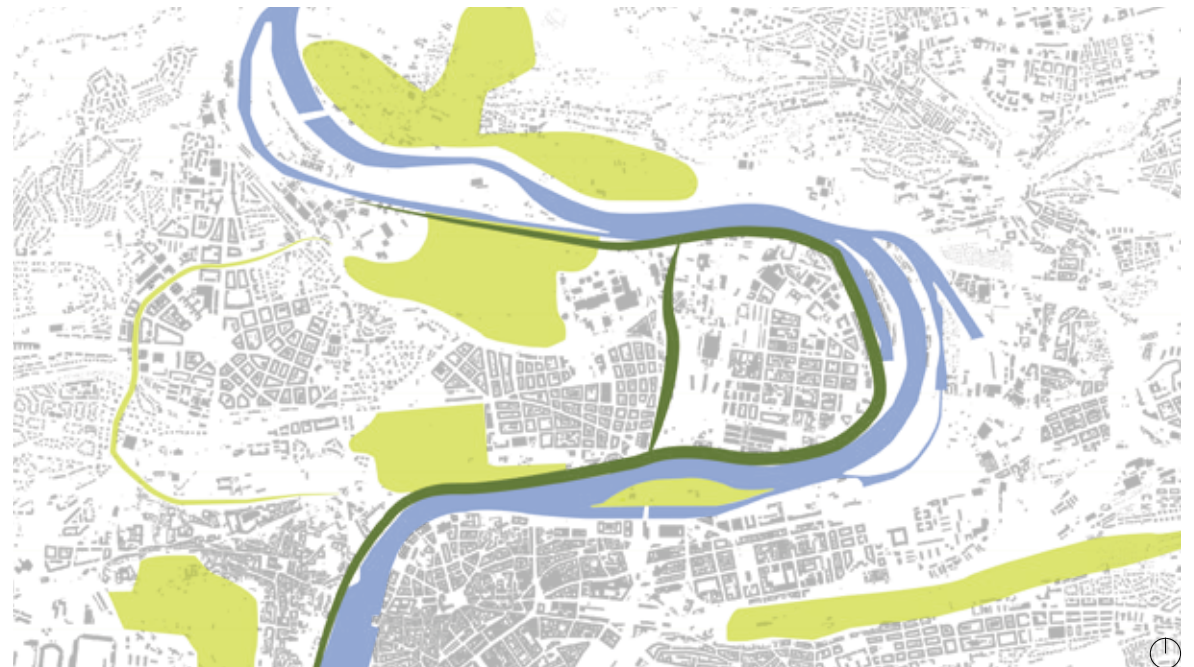
Městská promenáda



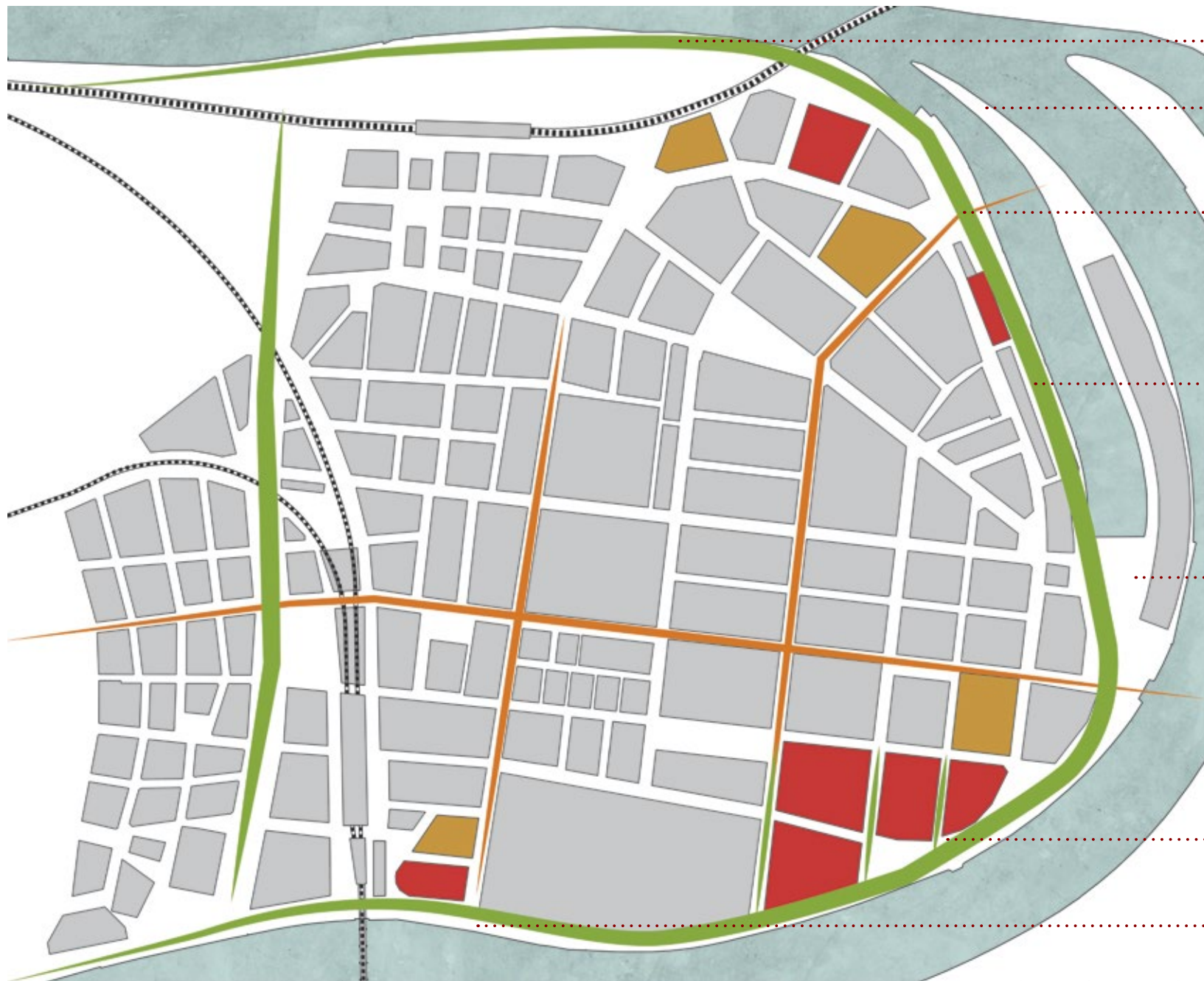
Rekreační a sportovní
využití s přírodním
charakterem parku



Přírodní park přecházející
ve Stromovku



Celkový koncept



Park krajinného charakteru

Zklidněné místo s výhledem na Bílou skálu.

Veřejný prostor zakončující osu vedoucí od tržnice, osa je bude prodloužena přes most na holešovickou Kosu.

Na nábřeží bývalého přístavu vznikly bytové domy s obchodním parterem, kavárnami a službami

Místo pro konání společenských akcí, kina, bruslení (v zimě), prostor pro konání trhů






Aktivní odpočinek - sportovní a dětské hřiště, přímý kontakt s řekou

Městský charakter, promenáda, pobytové schody svažující se k řece

Zelený pás parku a městského nábřeží prochází kolem celého holešovického meandru. Zástavba nejbližší tomuto pásu bude převážně bytová - nabízí se zde výhledy na řeku a klidnější prostředí, ale přesto je stále lokalita velmi blízko městskému centru.

Budovy se smíšenými plochami jsou navrženy blíže ke středu území, případně poblíž zdrojů hluku (železnice), rušné křižovatky.

Zelený pás má průběžně se měnící charakter. Na jihu městský, který postupně přechází přes sportovní až po krajinný charakter na severu území, za Nádražím Holešovice.

-  Důležité osy
-  Zelené pásy
-  Bytové domy
-  Smíšené plochy
-  Stávající zástavba

NÁVRH

SITUACE - NÁVRH



Podél celého nábřeží kontinuálně vede jedna hlavní stezka, která umožňuje efektivní pohyb z jednoho místa na druhé, ať už pěšky, na kole, bruslích či jinak. Vzhledem k měnícím se charakterům parku nábřeží neztrácí na atraktivitě.

Stezka se někde blíží k řece, jindy pokračuje ve větší vzdálenosti, ale návštěvník má vždy možnost vybrat si i cestu alternativní. V krajinných částech parku vede stezka téměř při úrovni Vltavy, v částech s městským charakterem je spolu s úrovní zástavby umístěna výš, tudíž nedochází k přímému kontaktu s řekou.

Stromy postupují také ulicemi směrem do středu Holešovic.

V parku bude umístěn městský mobiliář, v severní části je možno umístit piknikové stoly a venkovní grily. Stromy jsou z velké části umístěny tak, aby ze stezky neblokovaly výhled na řeku, ale zároveň návštěvníkovy umožňovaly schovat se do stínu.

-  Navržená zástavba
-  Stávající zástavba
-  Převzatý projekt
-  Soukromý prostor
-  Veřejný prostor
-  Nábřeží - park
-  Vltava

SITUACE - návrh

1:4000





ETAPIZACE NÁBŘEŽÍ

1. etapa

V první etapě se odkloní doprava z prostoru na nábreží u holešovické tržnice a přesune se podél její severní části. Tím se na nábreží vytvoří prostor pro pěší a cyklisty. Tržnice se více otevře veřejnosti a bude mít přesah do nově uvolněného prostoru a tím se podpoří vznik nových aktivit. Vytvořením nového pobytového prostoru v těsném kontaktu s řekou se významně zvýší kvalita místa. Vybudováním plánovaného mostu do Karlína také dojde k lepšímu propojení obou městských částí pro pěší.

3. etapa

Třetí etapa začne v místě konce bývalého přístavu, na kterém vznikne lokální centrum s pobytovým prostorem s navazujícím parkem. V prostoru bude možno v letních měsících pořádat trhy, letní kino a další společenské akce, v zimních měsících se nabízí možnost bruslení v bývalém přístavu i vytvoření umělého kluziště na ploše. Dále se bude kultivovat prostor směrem k tržnici, kde v parku vzniknou sportovní hřiště, dětské hřiště a odpočinkové prostory mezi rušnou tržnicí a rušnou holešovickou kosou.

2. etapa

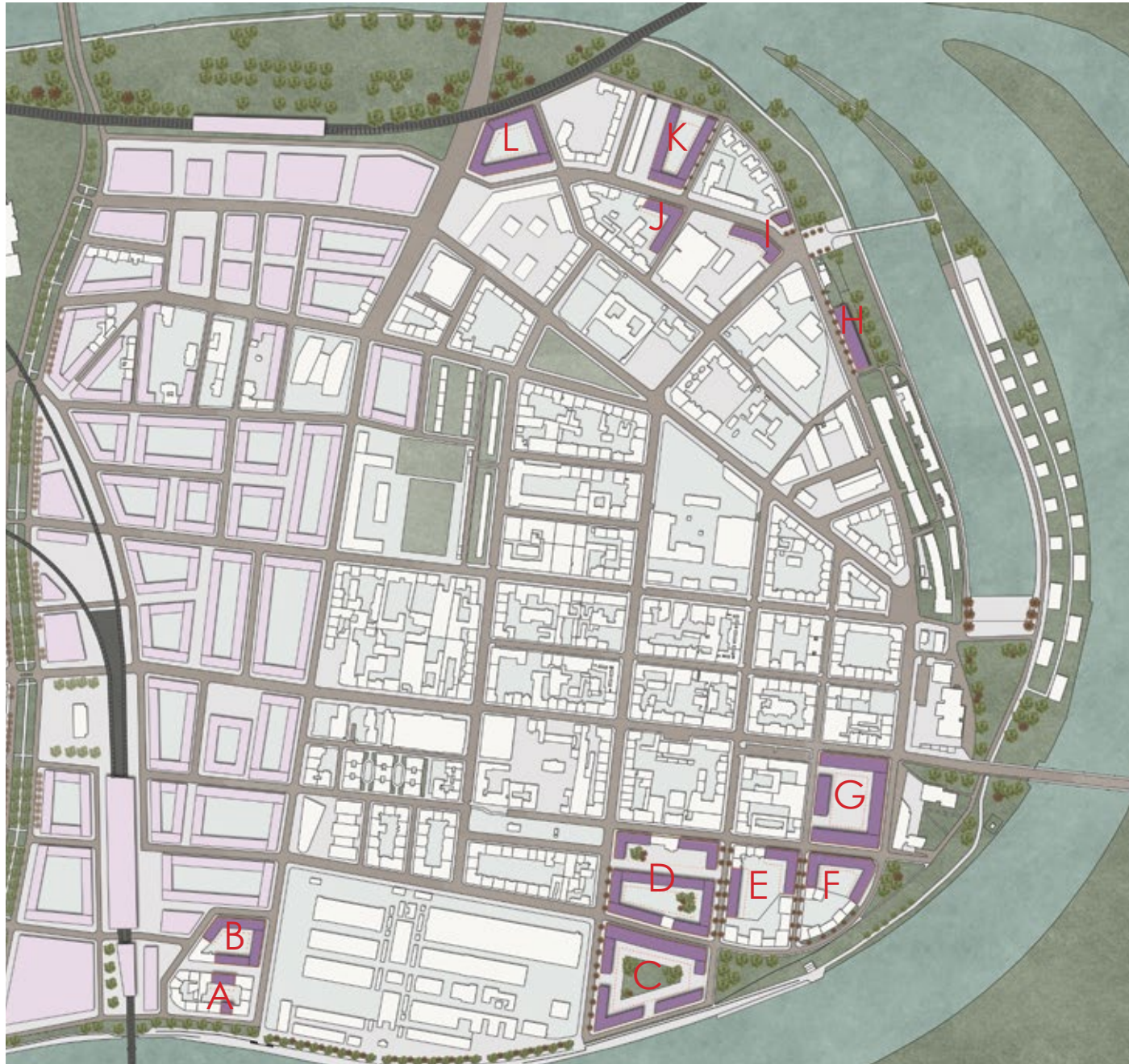
Druhá etapa začne souběžně s rekonstrukcí Nádraží Holešovice a výstavbou okolních polyfunkčních budov. Park na severní straně nádraží bude plynule procházet přes areál elektrárny a výstaviště až do Stromovky, což usnadní návštěvníkům přesun.

4. etapa

Další lokální centrum vznikne na ulici Jankovcova v místě, kde současně vznikne most přes přístav, propojující novou obytnou část na kose s územím celých Holešovic. Na kose vznikne spíše odpočinková a klidová část pro obyvatele. S dokončením 4. etapy dojde k propojení celého nábreží a jeho zprůchodnění od stanice metra Vltavská až po Stromovku.



REGULACE NÁBŘEŽÍ



Cílem regulace je určit hranici zastavitelného a nezastavitelného území a současně určit linii stavební čáry, výšku zástavby, její hustotu a velikost bloku.

Obecná pravidla

Zastavěná plocha - je uvedena pouze pro navrhované objekty

HPP - pouze pro navrhované objekty

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

Regulační čáry - pouze pro nadzemní objekty

Všechny objekty mohou mít 1-2 horní uskočené podlaží

Celková nově navržená bilance:






Navržená zastavěná plocha - 54208 m²

HPP bydlení - 320237 m²

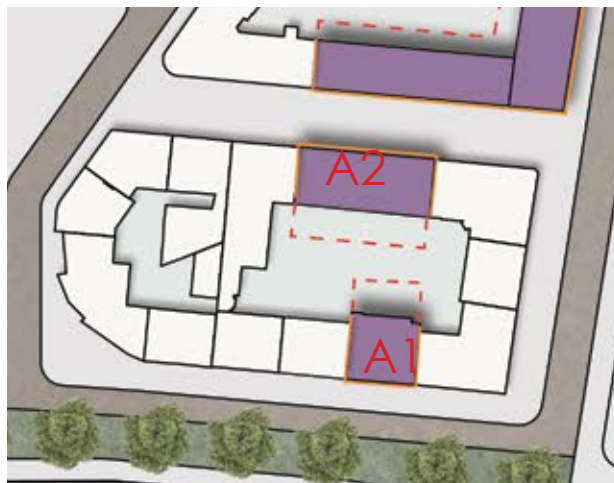
HPP administrativa - 126886 m²

HPP obchody - 57191 m²

Legenda

-  Uliční čára - hranice mezi stavebními pozemky a veřejným prostranstvím
-  Stavební čára uzavřená - musí být dodržena v celém svém průběhu, nesmí být překročena do veřejného prostranství ani ustoupena
-  Stavební čára otevřená - nesmí být překročena ani ustoupena, ale zástavba nemusí být souvislá
-  Stavební čára volná - nesmí být překročena, je použita především ve vnitroblocích
-  Živý parter - parter s restauracemi a kavárnami s možností venkovního posezení

KARTY DOMU

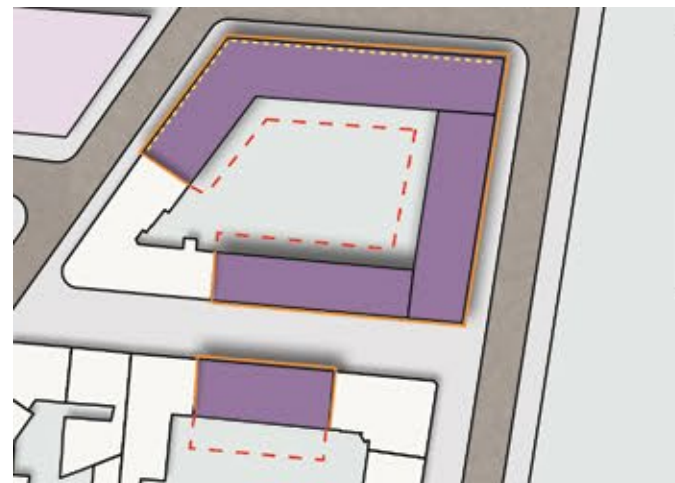


- A
Současný stav
- rozvojová plocha
 - plocha pozemku - 7000m²
 - stabilní blok nacházející se na nábřeží
 - 5-6 podlaží, výška římsy 18-22 m, šikmá střecha
 - v prolukách bloku se nachází jednopodlažní autoopravna

- A
Regulace
- místo autoopravny jsou navrženy 2 bytové domy s obchodním parterem

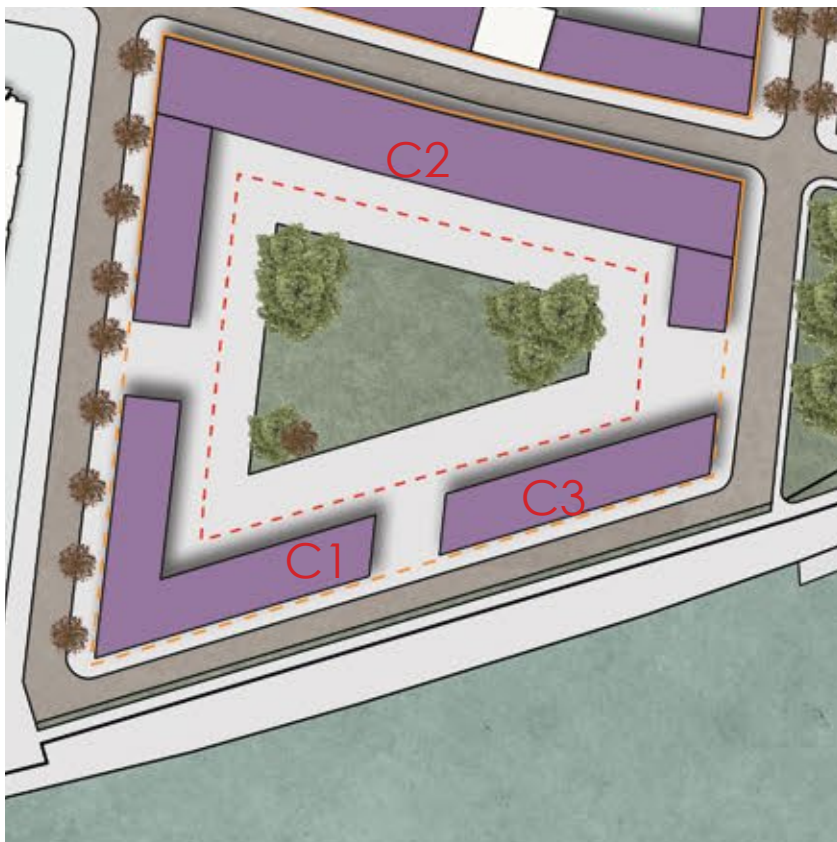
- A1
- bytový dům s obchodním parterem
 - 6 NP + 2 uskočené NP
 - zastavěná plocha 265 m²
 - parter 265 m² / bydlení 1325 - 1855 m²
 - HPP - 1590 - 2120 m²
 - dům má z jižní fasády výhled na řeku

- A2
- bytový dům s obchodním parterem
 - 6 NP + 2 uskočené NP
 - zastavěná plocha 550 m²
 - parter 550 m² / bydlení 2750 - 3850 m²
 - HPP - 3300-3400 m²



- B
Současný stav
- plocha bloku - 6400m²
 - rozvojová plocha
 - na pozemku se nachází rohový dům (3NP, výška římsy 9m, rovná střecha) a čerpací stanice

- B
Regulace
- polyfunkční dům s komerčním parterem
 - 8NP
 - plocha pozemku - 5300 m²
 - zastavěná plocha - 3100 m²
 - komerční parter - 2300 m² / administrativa - 9300 m² / bydlení - 12400 m²
 - HPP - 24800m²
 - na pozemku je třeba vybudovat podzemní parkoviště, komerční parter bude podél tramvajové trasy a na ulici Argentinská



C

Současný stav

- na pozemku se nachází nízkopodlažní zástavba, převážně sklady a skládky. V severní části je také park s multifunkčním hřištěm, které bude nahrazeno hřišti navrženými na nábřeží
- plocha bloku - 19000 m²

C

Regulace

- část parkové plochy zachována ve vnitrobloku, hřiště přesunutě na nábřeží
- celková zastavěná plocha - 9540 m²

C1

- 6NP
- bytové domy s obchodním parterem
- Zastavěná plocha - 3660 m²
- HPP - 21960 m²
- parter - 20% - 4600 m²
- bydlení - 80% - 17360 m²

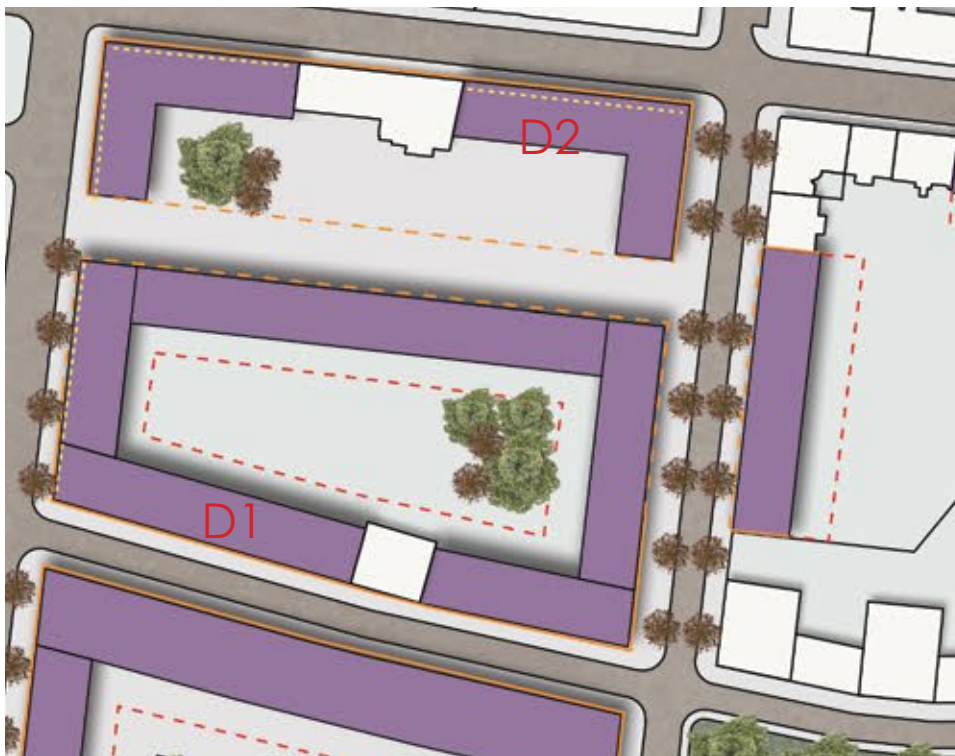
C2

- bytový dům s obchodním parterem
- 8NP (2 podlaží odskočená)
- zastavěná plocha - 4760 m²
- HPP - 38080 m²
- parter 20% - 7600 m²
- bydlení - 80% - 30480 m²

C3

- bytový dům
- 6NP
- zastavěná plocha - 1120 m²
- HPP - 6720 m²

- ve vnitrobloku je navržena zelená plocha - min. 20% z celkové plochy bloku



D

Současný stav

- značná část pozemku je nevyužitá, na druhé polovině se nachází nízkopodlažní prodejny a opravy a také dva bytové domy v dobrém technickém stavu
- plocha pozemku - 20885 m²

D

Regulace

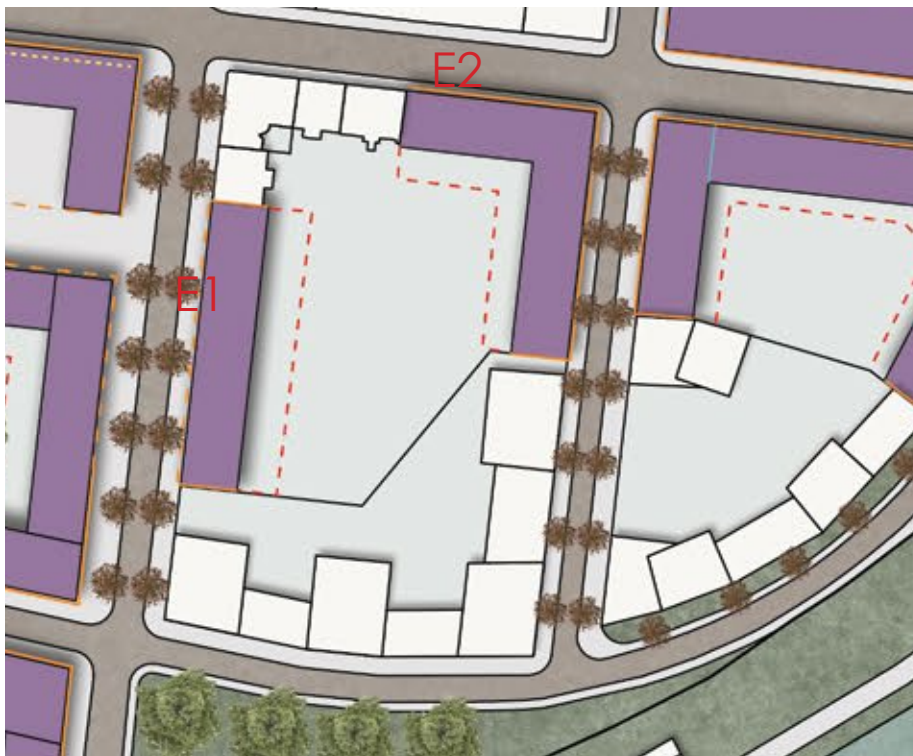
- bytové domy s obchodním parterem
- pod bloky je nutné vyřešit podzemní parkování
- celková zastavěná plocha - 8450 m²

D2

- 8NP
- zastavěná plocha - 2750 m²
- HPP - 22000 m²
- parter - 10% - 2200 m² / byty - 90% - 19800 m²
- obchodní parter bude na ulici Tusarova

D1

- 8NP
- zastavěná plocha - 5700 m²
- HPP - 45600 m²
- parter - 5% - 2280 m² / byty - 36400 m²



Regulace

- celková zastavěná plocha - 2633 m²

E1

- bytový dům s obchodním parterem
- 8NP
- zastavěná plocha - 1135 m²
- HPP - 9080 m²
- parter - 10% - 908 m² / bydlení - 90% - 8170 m²

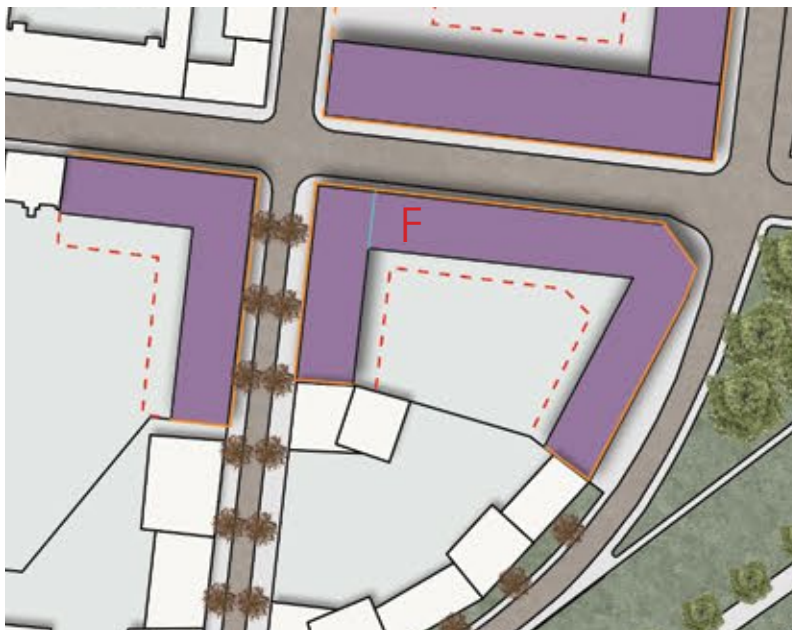
E2

- bytový dům s obchodním parterem
- 8NP
- zastavěná plocha - 1500 m²
- HPP - 12000 m²
- parter - 7% - 840 m² / bydlení - 93% - 11160 m²
- bude potřeba vyřešit parkování, které je možné navrhnout jako podzemní nebo ve vnitrobloku

E

Současný stav

- plocha pozemku - 14500 m²
- zastavěná plocha - 6150 m²
- v jižní části bloku vznikla nová bytová zástavba o 7NP (z toho 2 ustupující). V severní části se nacházejí 4 bytové domy o 4NP se šikmou střechou. Zbytek bloku je vyplněn nízkopodlažními malovýrobnami a sklady.



F

Současný stav

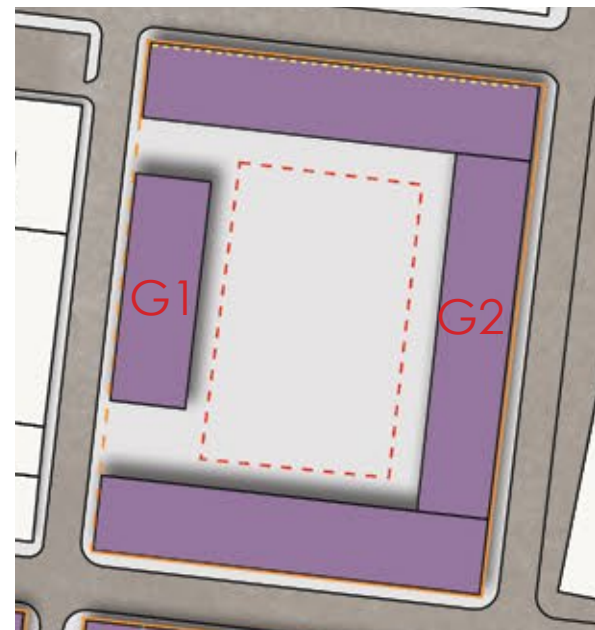
- plocha bloku - 9600 m²
- plocha pozemku - 5420 m²-

- v jižní části bloku stojí bytový komplex, v severní části se nachází nízkopodlažní zástavba s pronajímatelnými prostory a parkovištěm

Regulace

- bytový dům
- 8NP
- zastavěná plocha - 2800 m²
- HPP - 22400 m²

- parkování bude řešeno podzemním parkovištěm pod domy



G

Současný stav

- plocha pozemku - 14000 m²
- pozemek v současné době tvoří parkoviště a šestipodlažní administrativní budova.

Regulace

- celková zastavěná plocha - 7150 m²

G2

- polyfunkční dům s obchodním parterem

- 8NP

- zastavěná plocha - 5900 m²

- HPP - 47200 m²

- parter - 10% - 4700 m² / administrativa - 60% - 28320 m² / bydlení - 30% - 14160 m²

G1

- polyfunkční dům s obchodním parterem

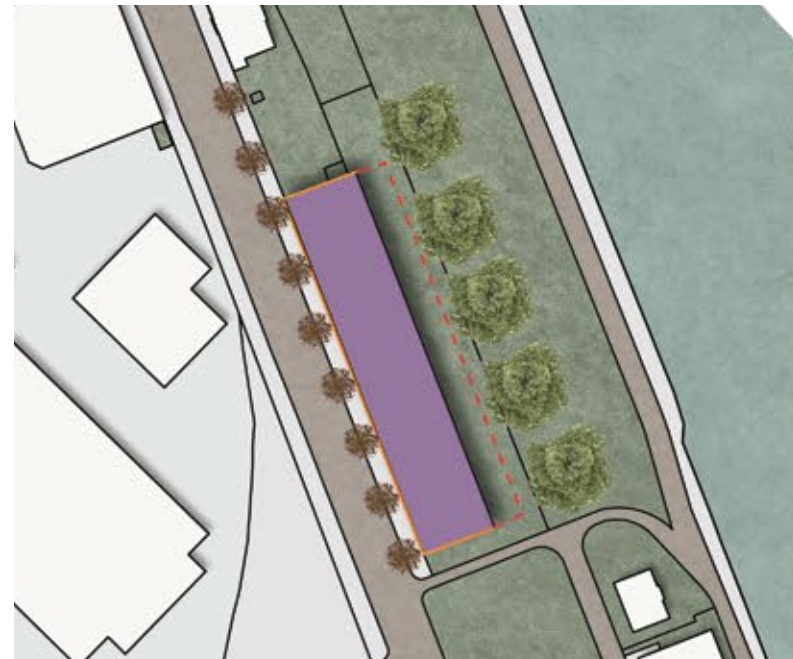
- 8NP

- zastavěná plocha 1250 m²

- HPP - 10000 m²

- parter - 10% - 1000 m² / administrativa - 50% - 5000 m² / bydlení - 40% - 4000 m²

- parkovací místa bude možné vyřešit podzemním parkovištěm nebo krytým parkováním ve vnitrobloku s využitelnou zelenou střechou



H

Současný stav

- plocha pozemku - 3500 m²

- na pozemku je v současné době parkoviště. Pozemek se nachází na nábřeží a je v přímém kontaktu s řekou.

H

Regulace

- bytový dům s obchodním parterem

- 8NP

- zastavěná plocha - 2000 m²

- HPP - 16000 m²

- parter - 10% - 1600 m²

- byty - 90% - 14400 m²

- parkování bude řešeno podzemním parkovištěm



I

Současný stav

- plocha pozemku - 19000 m²
- zastavěná plocha - 8560 m²
- v jižní části pozemku se nachází areál s budovami České pošty, na ulici Přívozní se nachází hostel. V severní části je nízkopodlažní zástavba s fitness centrem, jídelnou a automyčkou, která svým charakterem nezapadá do okolní struktury.

I1

Regulace

- polyfunkční dům s obchodním parterem
- 8NP
- zastavěná plocha - 1378 m²
- HPP - 11024m²
- parter 10% - 1100 m² / administrativa 50% - 5512 m² / bydlení 40% - 4400 m²

I2

- polyfunkční dům s obchodním parterem
- 8NP
- zastavěná plocha - 410 m²
- HPP - 3280 m²
- parter 10% - 328 m² / administrativa 50% - 1640 m² / bydlení 40% - 1312 m²



J

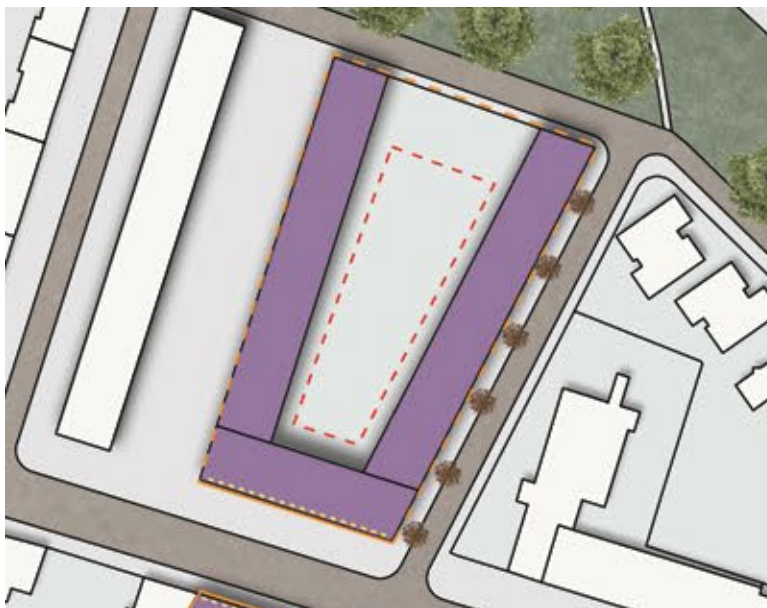
Současný stav

- plocha pozemku - 12000 m²
- zastavěná plocha - 6200 m²
- podél jihozápadní hranice pozemku stojí 6-8 podlažní bytové domy, v severní a východní části slouží pozemek z velké části jako parkoviště. Podél východní hrany se nachází jednopodlažní budova s pronajímatelnými kancelářemi, která bude zbourána

J

Regulace

- zastavěná plocha 1800 m²
- 8NP
- bytový dům s obchodním parterem
- HPP - 144000 m²
- parter 10% - 1440 m² do ulice Jankovcova
- bydlení 90% - 129600 m²
- parkování bude řešeno podzemním parkovištěm pod domem



K

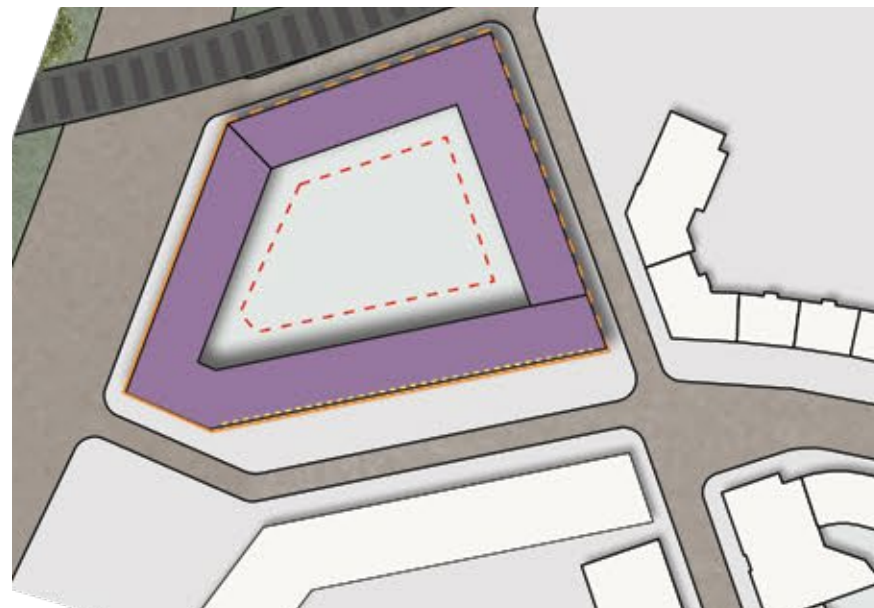
Současný stav

- plocha pozemku - 12000 m²
- zastavěná plocha - 1700 m²
- v západní části pozemku bude postaven bytový dům, ve zbývající části se nacházejí nízkopodlažní stavby s parkovišti.

K

Regulace

- 8NP
- bytový dům s obchodním parterem
- zastavěná plocha - 4500 m²
- HPP - 36000 m²
- parter - 5% - 1800 m² na ulici Jankovcova a Úvaly
- byty - 95% - 34200 m²
- parkování bude řešeno podzemním parkovištěm pod jižní částí domu



L

Současný stav

- plocha pozemku - 8500 m²
- v současnosti se na pozemku nachází nízkopodlažní skladiště
- Pozemek je situován u městské železnice, návrh musí počítat s vyšším zatížením hlukem

L

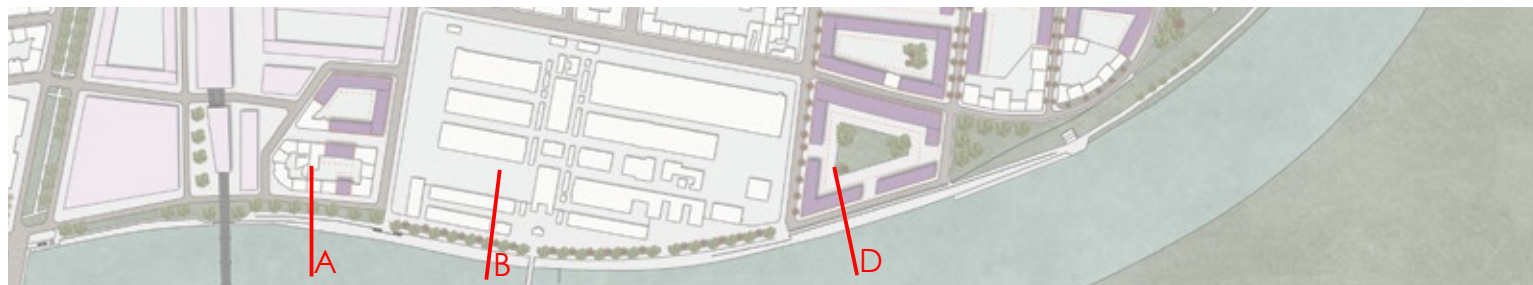
Regulace

- polyfunkční dům s obchodním parterem
- 8NP
- zastavěná plocha - 4600 m²
- HPP - 36800 m²
- parter - 10% - 3680 m² - primárně z ulice Jankovcova a Argentinská
- administrativa - 50% - 18400 m²
- byty - 40% - 14720 m²

ŘEZY



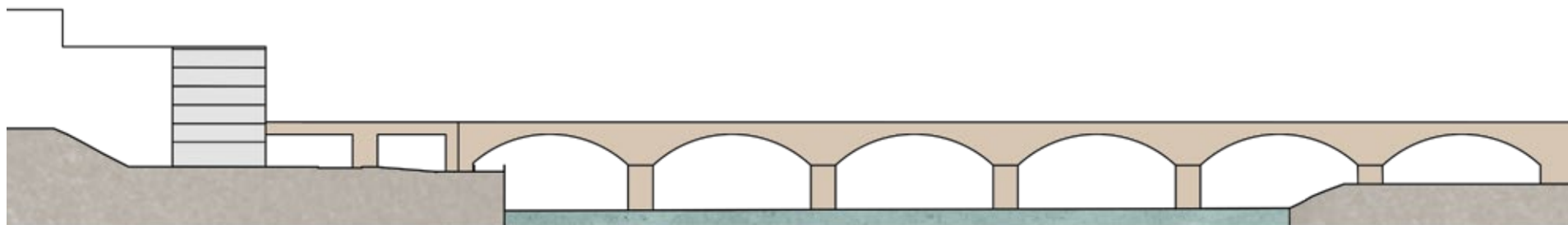
Městské nábřeží



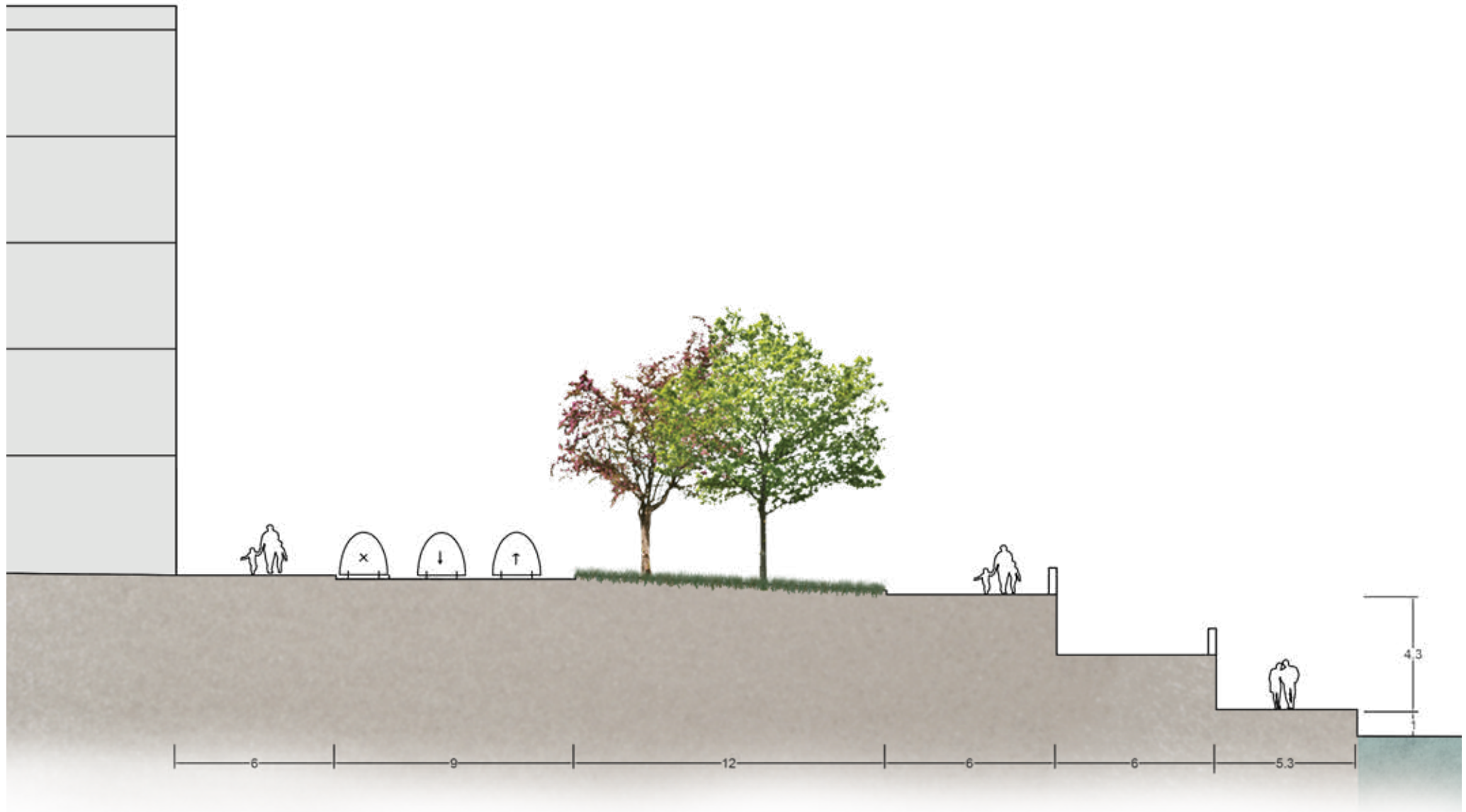
Nábřeží Kapitána Jaroše a Bubenské nábřeží před tržnicí získají charakter městské promenády. Naváže tím na blízkost městského centra a potenciálu tržnice jako zdroje aktivit pro návštěvníky území.

Zpevněná plocha nabídne prostor pro zahrádky u kaváren a restaurací. Část promenády bude kryta stromy, pod kterými bude umístěný městský mobiliář. Na nábřeží také vznikne dostatek prostoru pro pohyb pěších i cyklistů v těsném kontaktu s řekou.

Schématický řez nábřežím Kpt. Jaroše s pohledem na Negrelliho viadukt

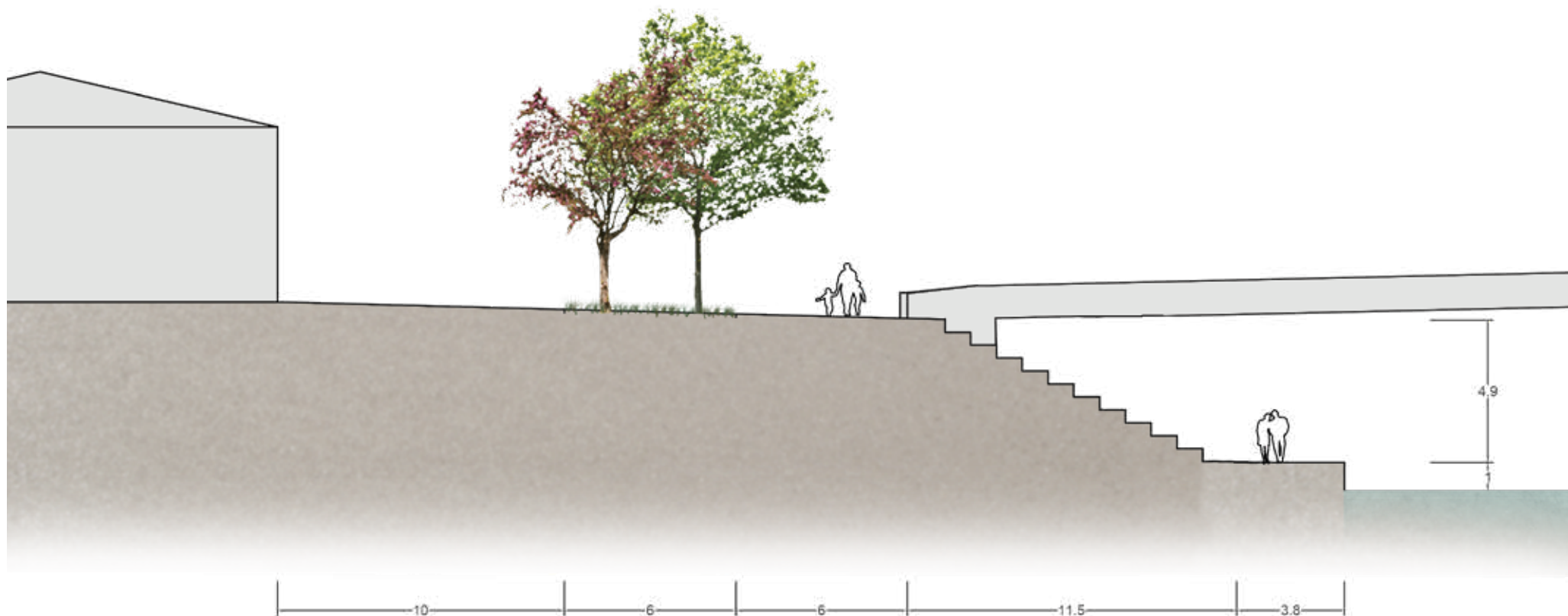


Bubenské nábřeží - řez s rampou vedoucí na prostoru u řeky

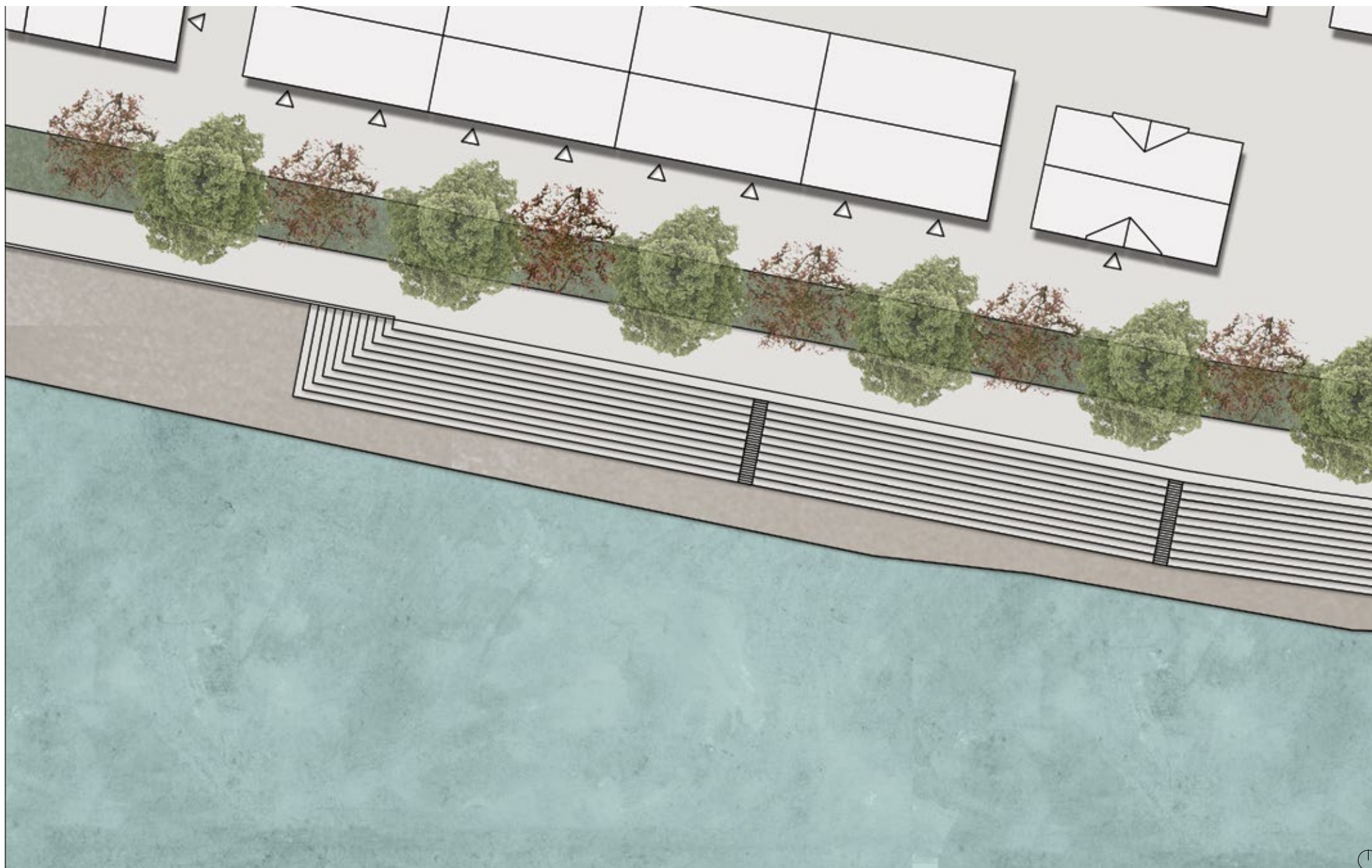


B_1:200

Řez nábřežím u tržnice - za obytnými schody jde vidět návrh plánovaného mostu na Štvanici a do Karlína, pod stromy bude umístěn městský mobiliář



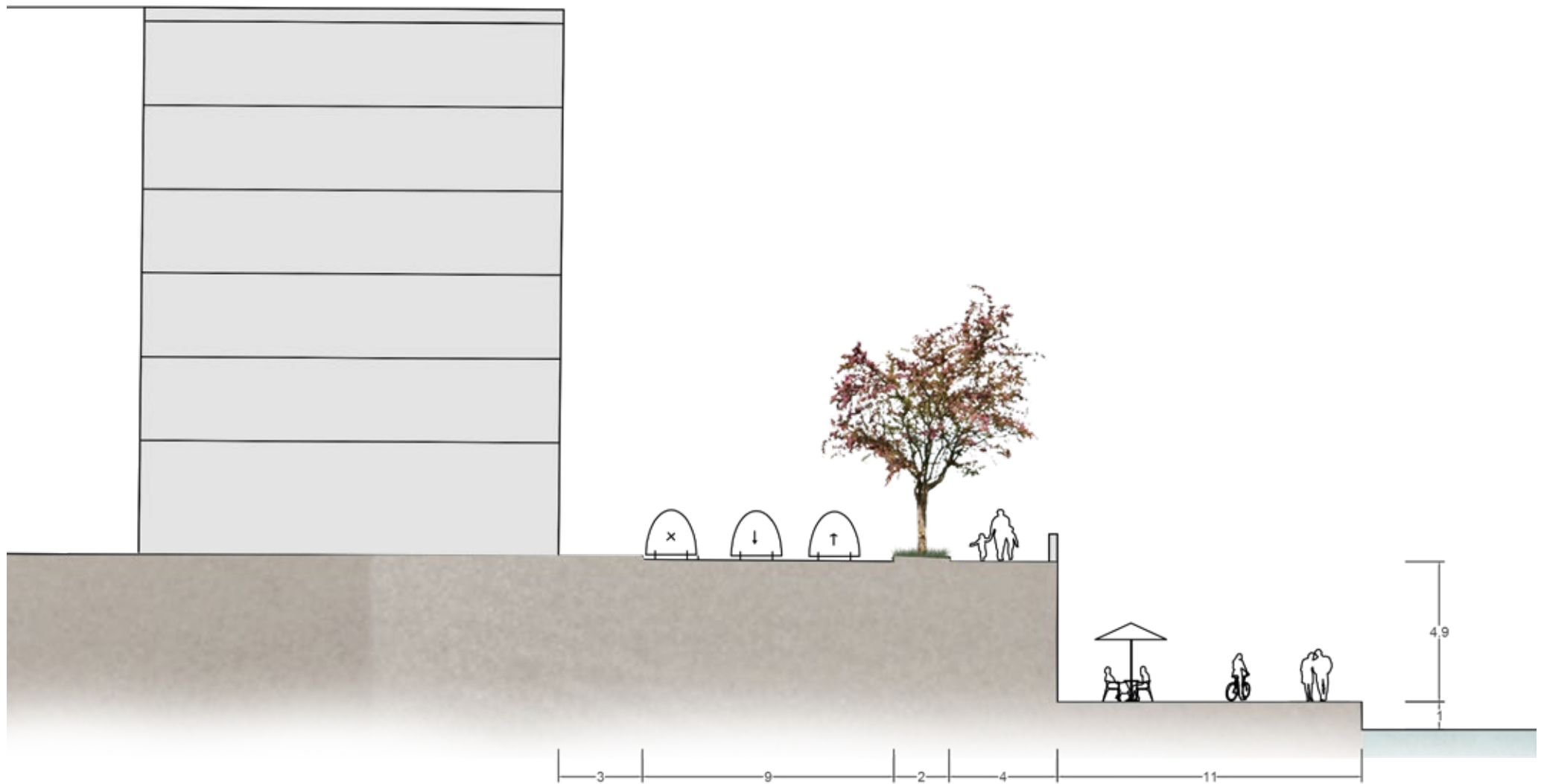
Detail předprostoru tržnice (řez B)
1:500





D_1:200

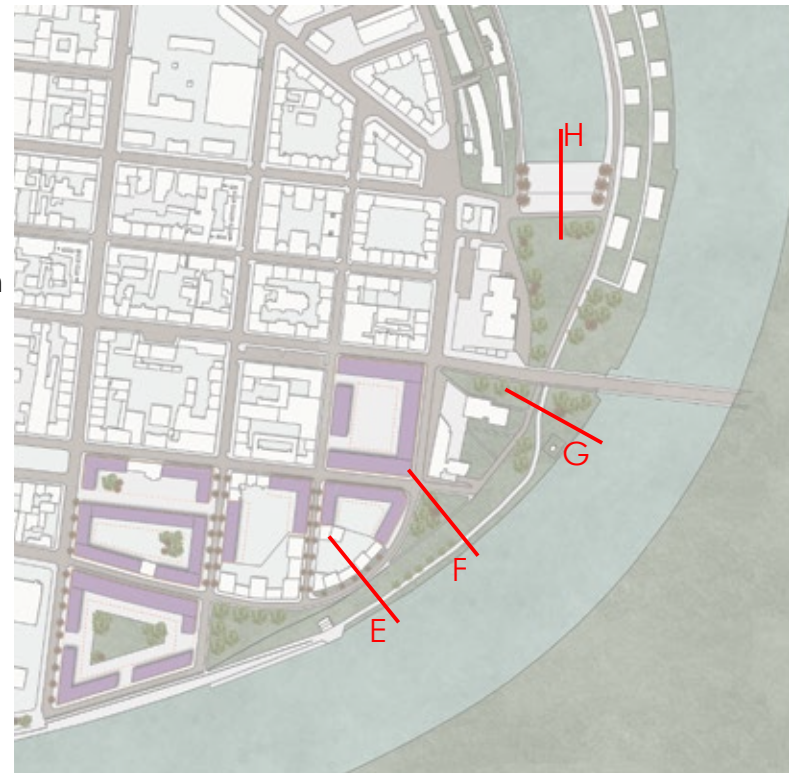
Řez nově navrženým blokem - na nábřeží je prostor pro posezení, sport i procházky



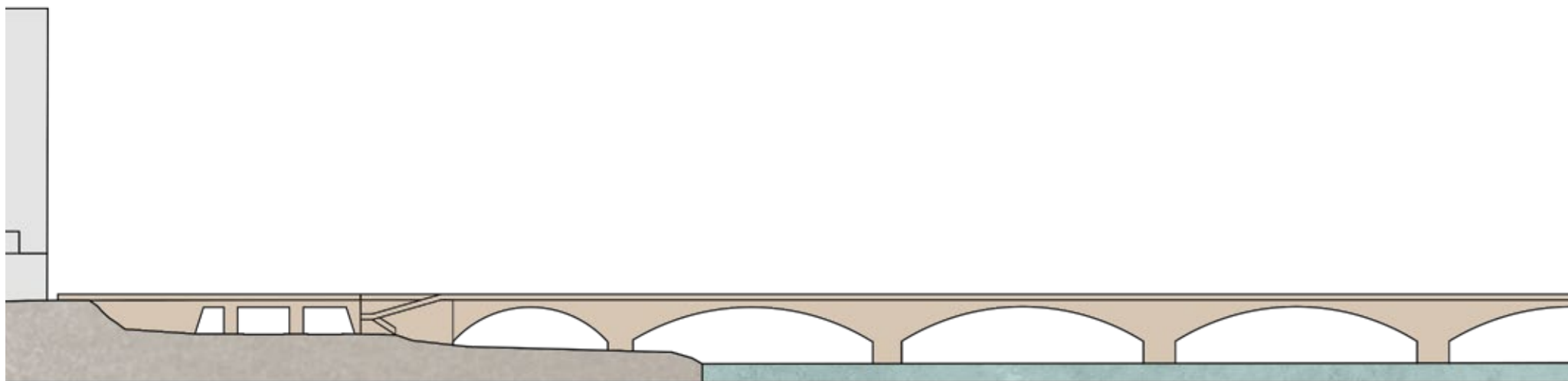
Nábřeží pro aktivní odpočinek

Nábřeží vedoucí od tržnice až po Libeňský most získá charakter parku se sportovními a dětskými hřišti. Plynule naváže na nábřeží u tržnice a postupně bude přecházet v přírodnější část. Budou zde jak odpočinkové plochy s mobiliářem, tak dětské a sportovní hřiště a volné plochy pro aktivní odpočinek.

V jižní části bývalého přístavu vznikne prostor s pobytovými schody svažujícími se směrem k řece, kde bude možno pořádat různé společenské akce.



G_schématický řez



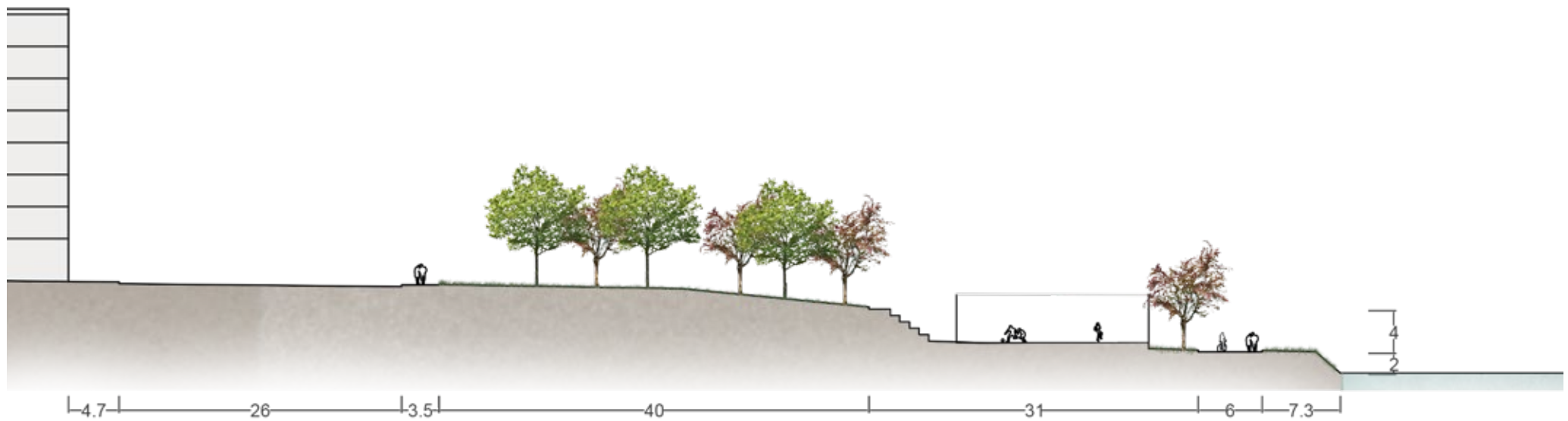
E_1:200

Řez prostorem před bytovými domy na ulici Jateční, nábřeží nabývá přírodnějšího charakteru



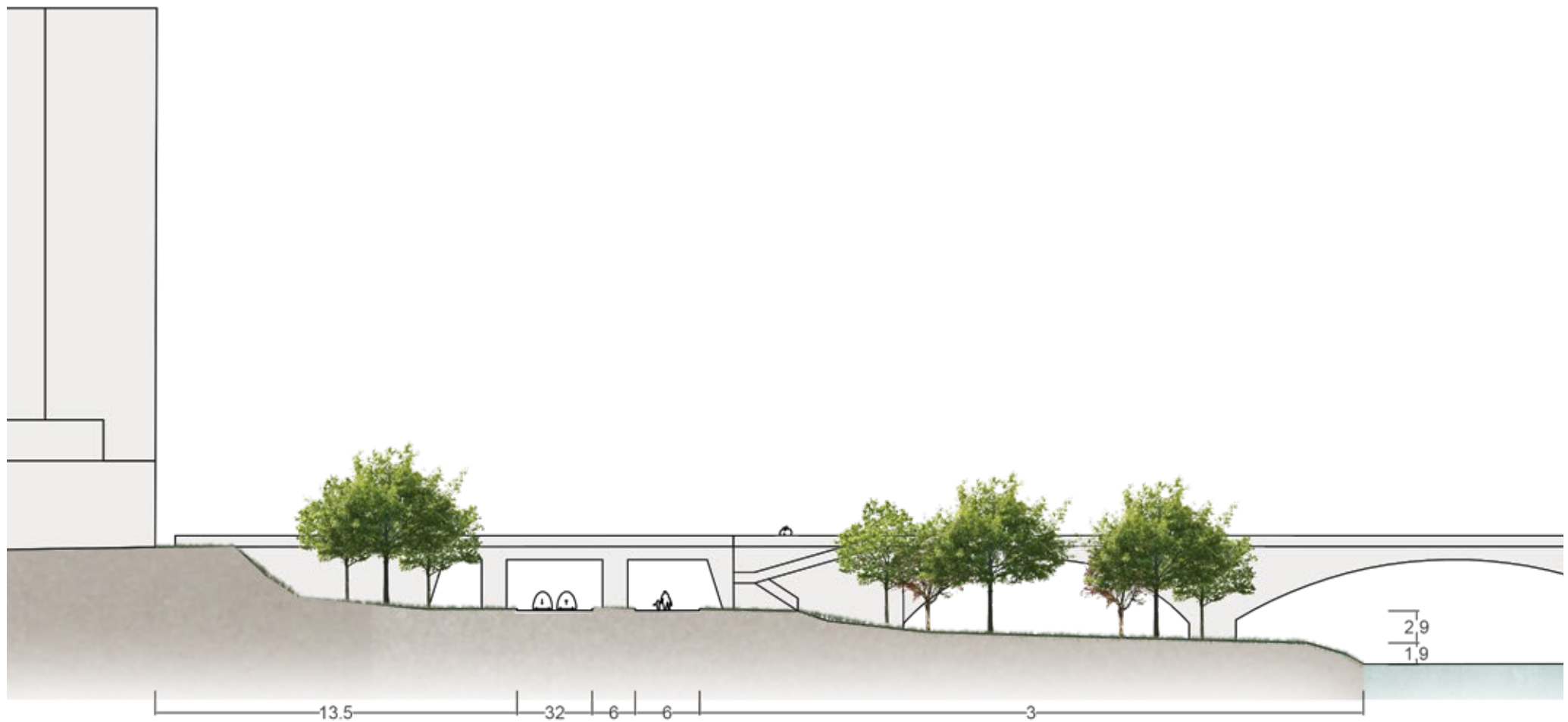
F_1:500

Sportovní hřiště bylo přesunuto z ulice Na Maninách do prostoru parku



G_1:500

Průchod pod Jiráskovým mostem

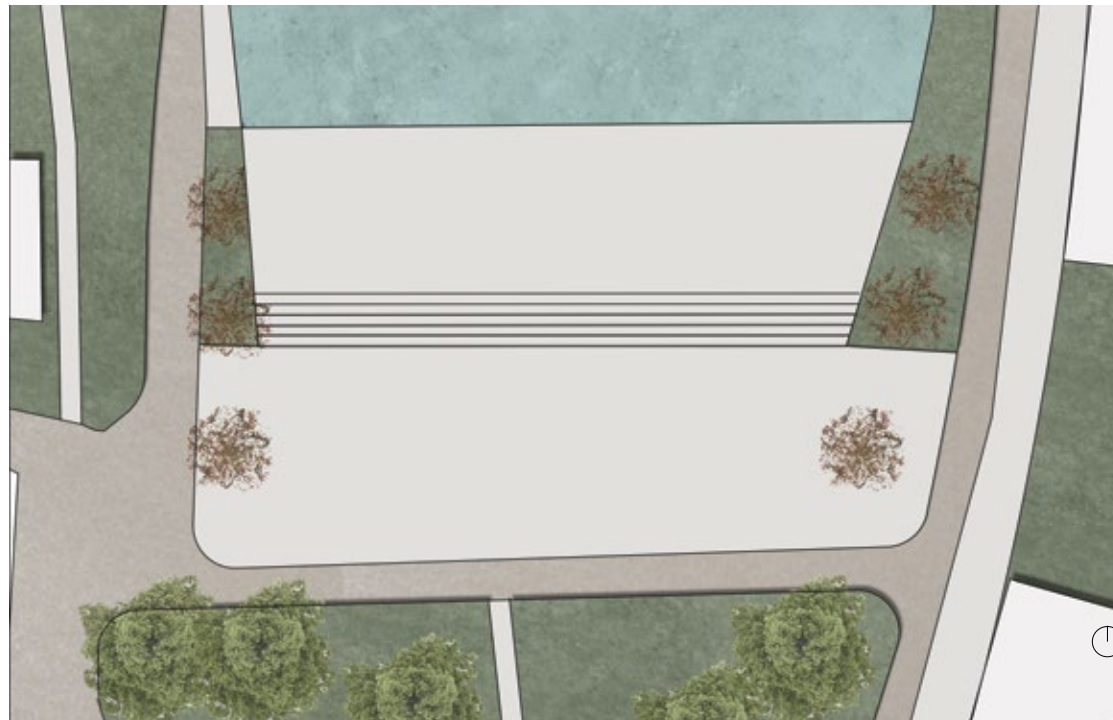


H_1:200

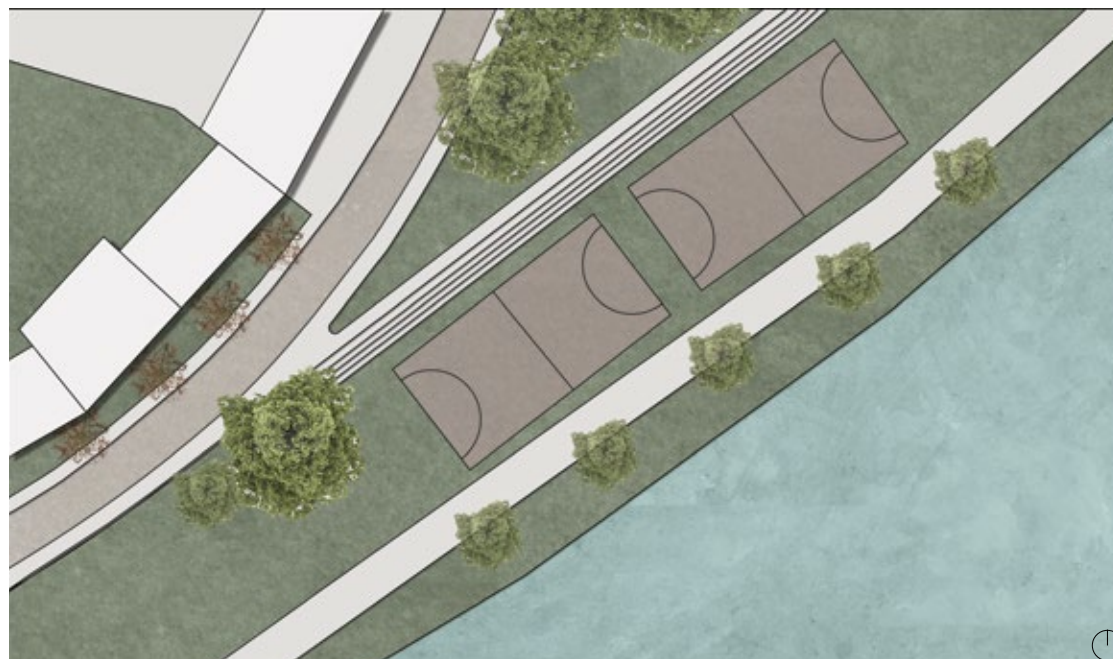
Záliv přístavu, prostor vhodný pro konání společenských akcí, promítání, pořádání trhů.

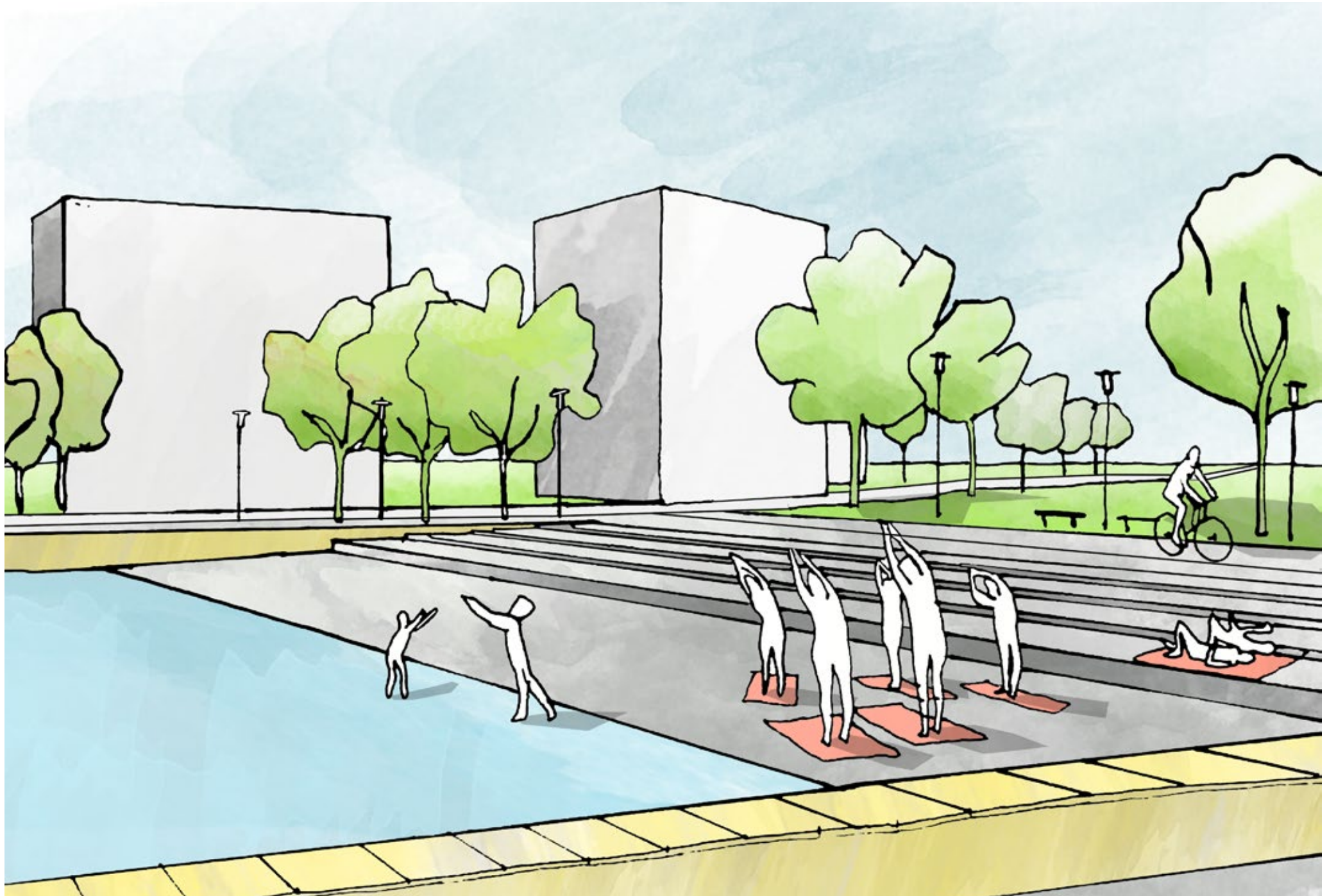


Detail konce přístavu (řez H)
1:1000



Detail parku (řez F)
1:1000

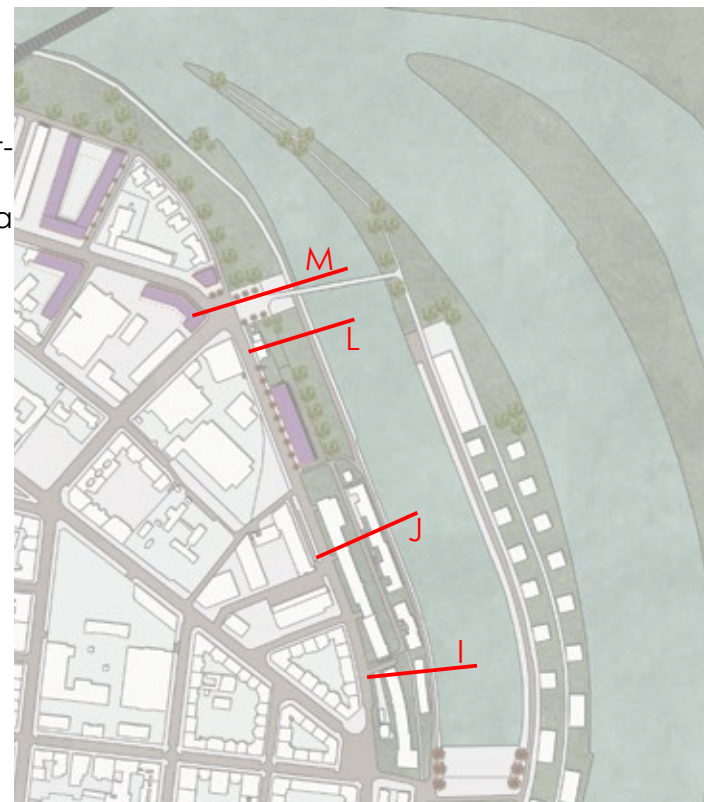




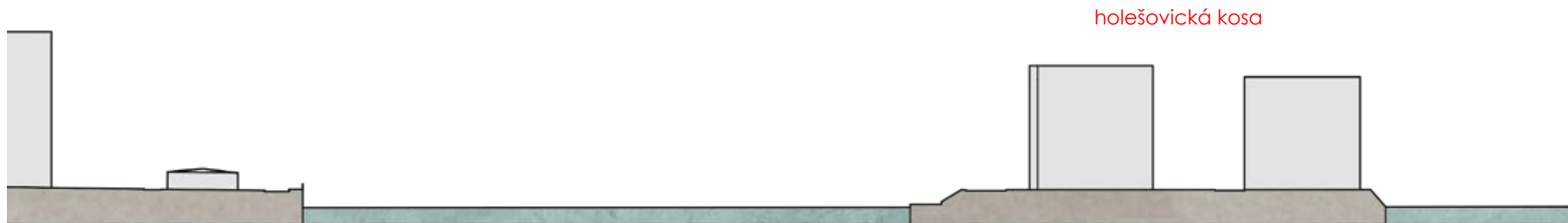


Přístav

V místě bývalého přístavu stojí bytová zástavba s výhledem na holešovickou kosu a nábřeží zde má klidný charakter obytné zóny. Na řece vznikne malé molo, ke kterému bude možno kotvit osobní lodě. V severní části je navržen nový bytový dům doplňující zástavbu a za ním veřejný prostor s mostem přes přístav. Z nábřeží se stane přírodní park, který s postupem k výstavišti a stromovce stále nabývá na rozloze.

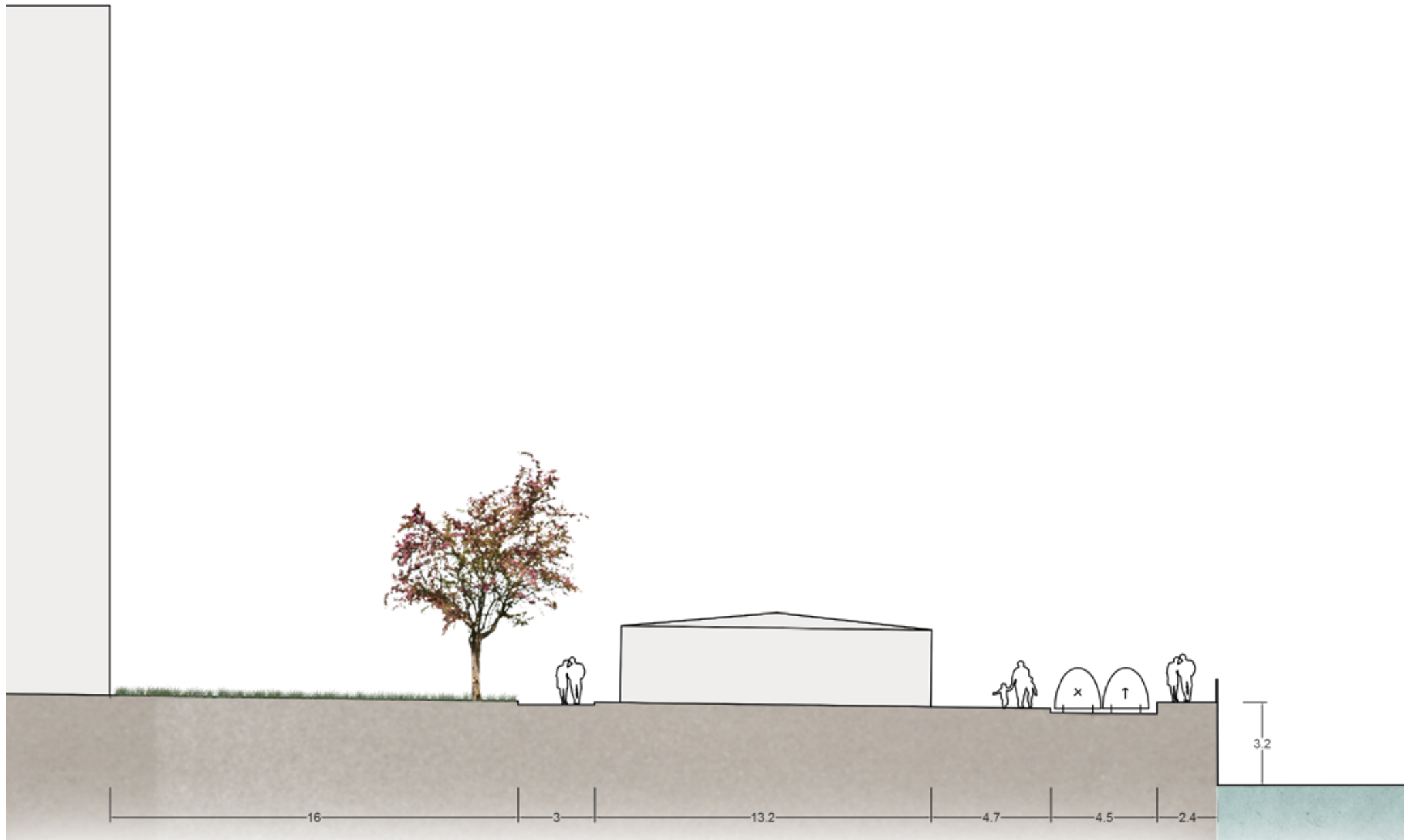


I_schématický řez



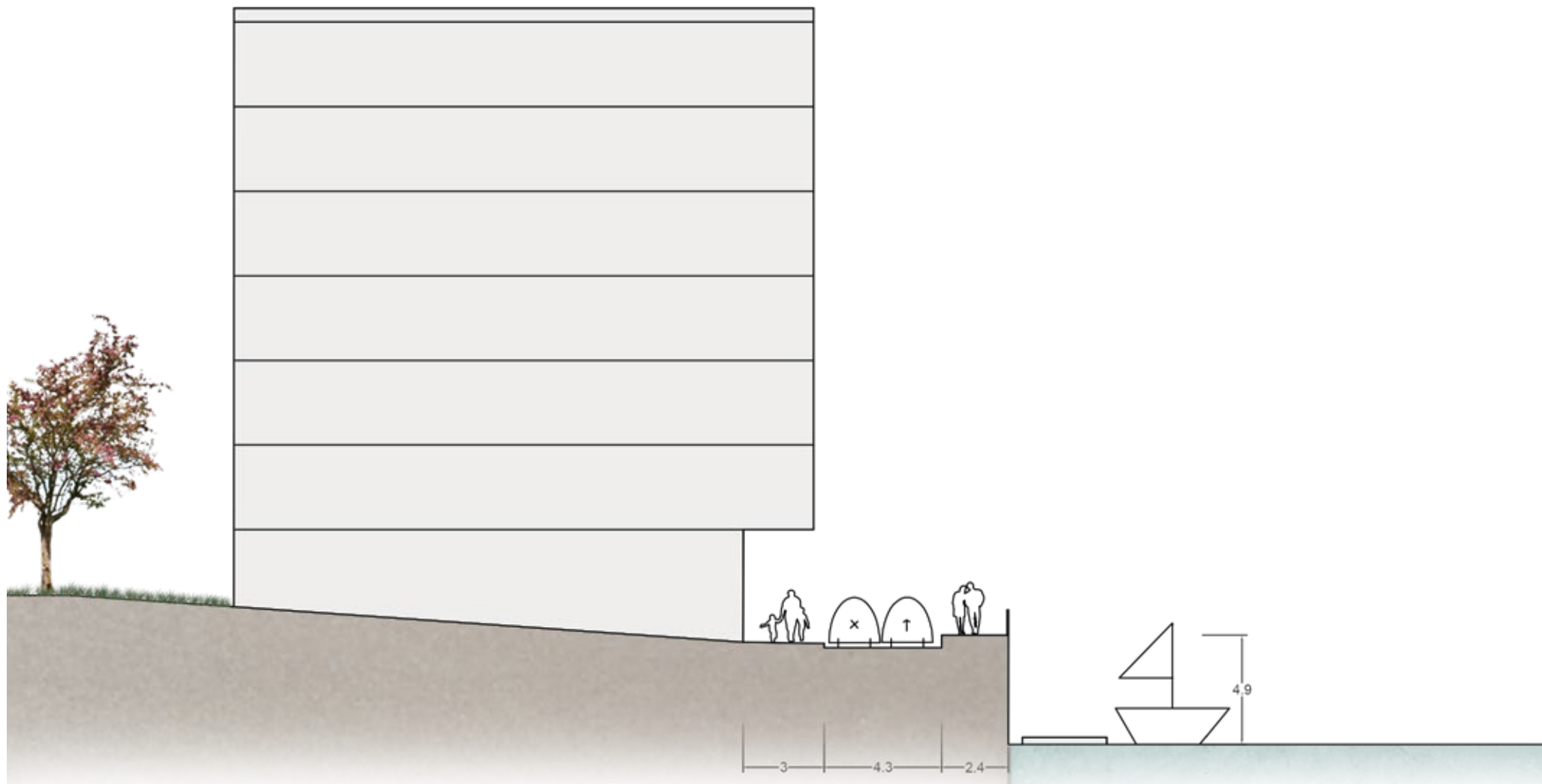
I_1:200

Historická budova pivovaru a vyvýšená hrana přístavního zálivu



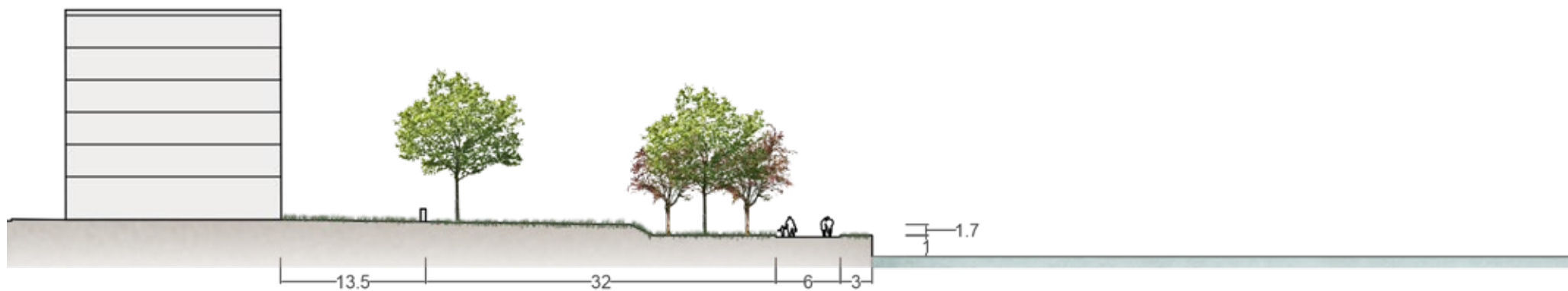
J_1:200

Bytové domy u přístavu - v zálivu je vytvořeno molo ke kotvení osobních lodí

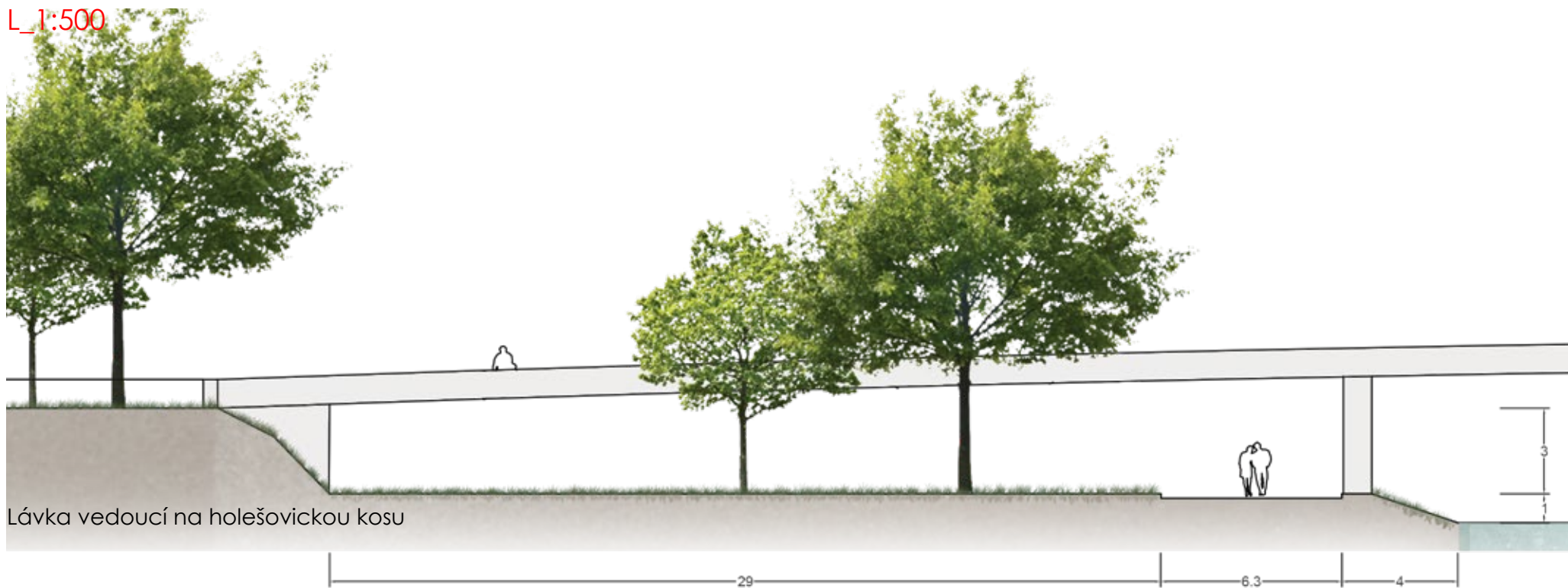


K_1:500

Nově navrhovaný bytový dům se zahradou a cesta vedoucí v blízkosti řeky



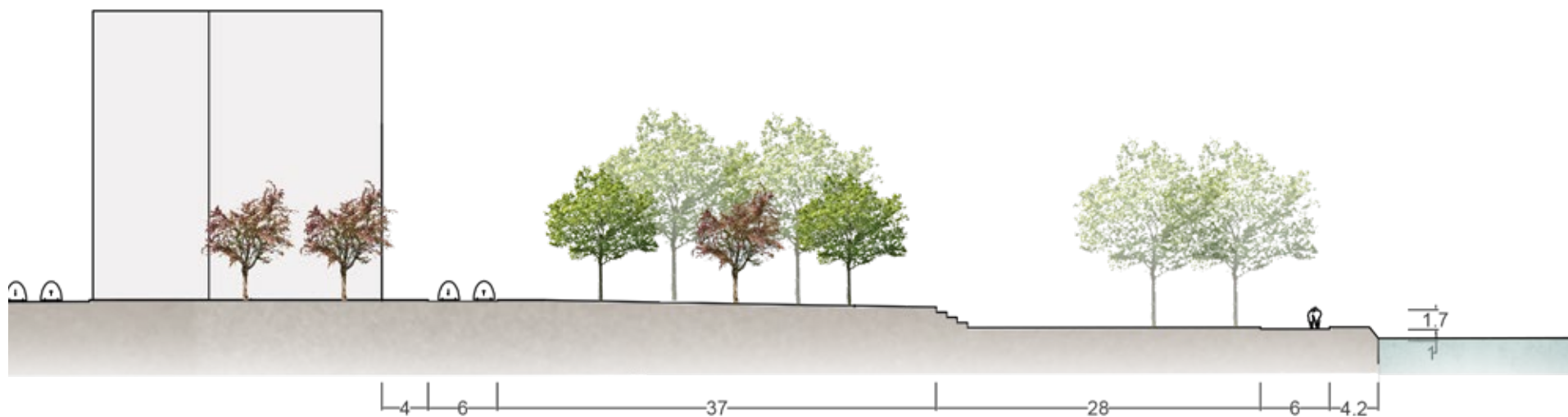
L_1:500



Lávka vedoucí na holešovickou kosu

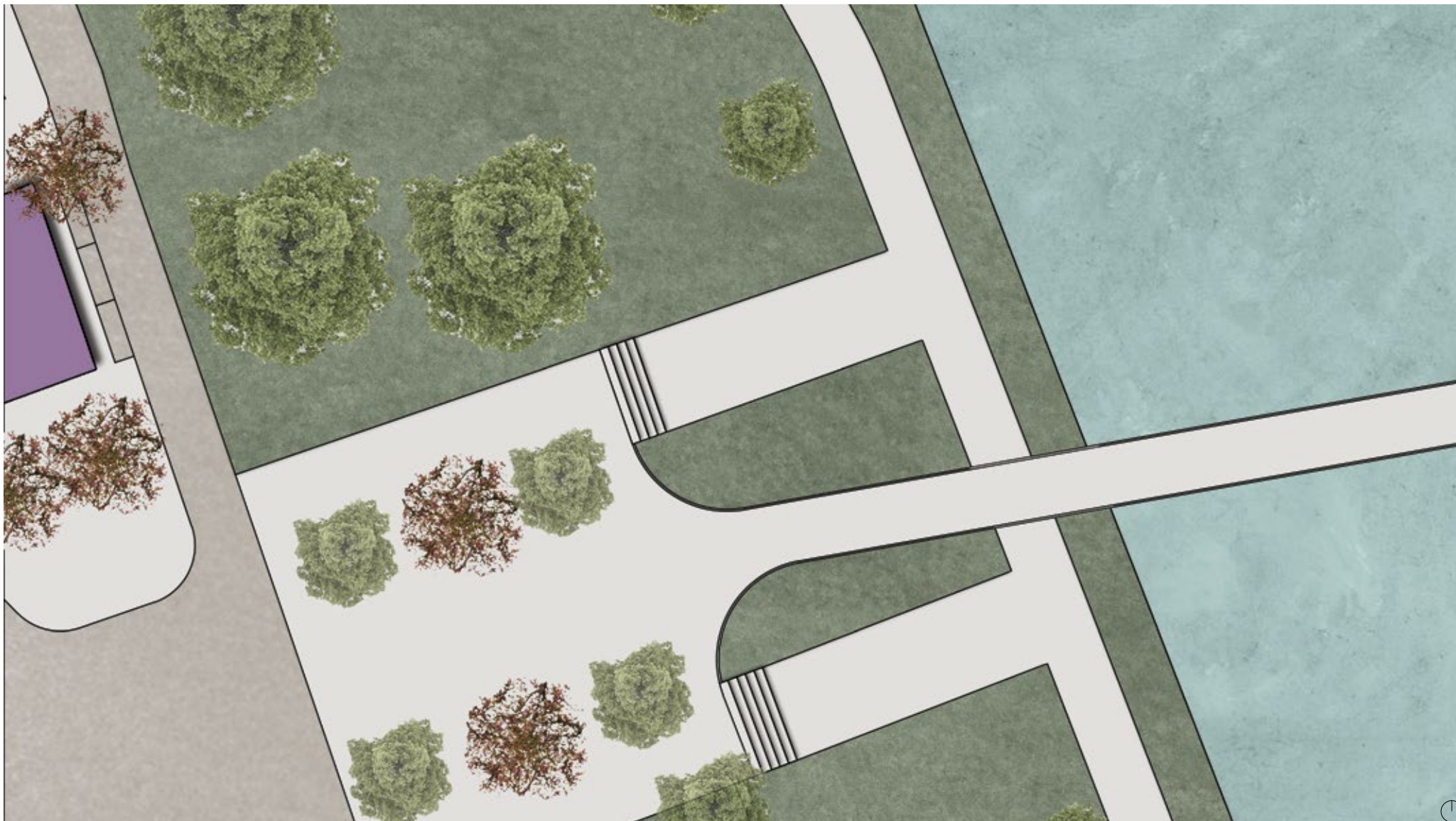
M_1:500

Prostor za lávkou vedoucí na holešovickou kosu - park posléze získává krajinný charakter



Detail prostoru na ulici Jankovcova (řez M) 1:500

Prostor zakončuje osu ulice Přívozní a Komunardů, které odsud pokračují až na bubenské nábřeží. Náměstí jako poslední městský prvek vstupuje do parku a spojuje Holešovice se severní částí holešovické kosy. Terén se zde postupně svažuje k řece.



Nádraží a Výstaviště

Na konci holešovické kosa vznikne odpočinkové místo s lavičkami a stromy s výhledem na Bílou skálu.

V severní části na ulici Jankovcova jsou navrženy bytové domy a polyfunkční dům, který bude mít u železniční trati pronajímatelné prostory.

Park za Nádražím Holešovice už bude mít velmi přírodní charakter a plynule se napojí na Střemovku, která bude rozšířena do současného nevyužívaného prostoru výstaviště.

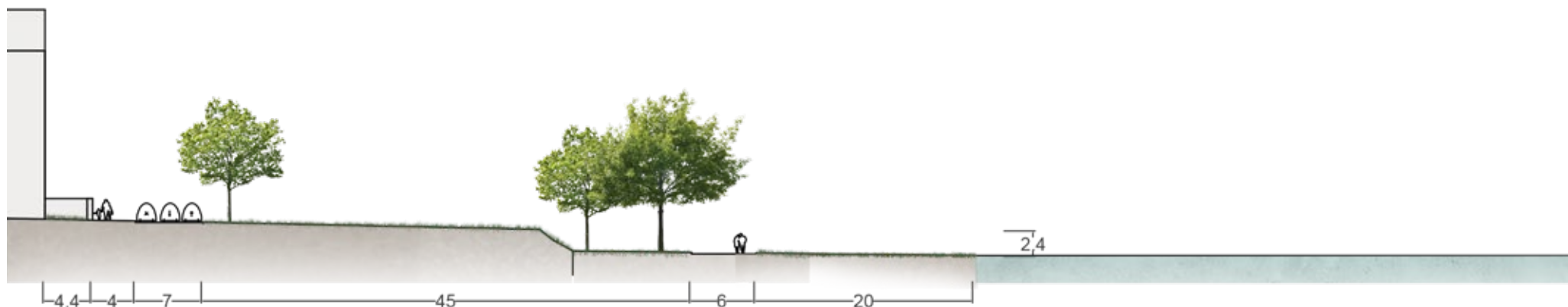


Schématický řez Varhulíkové - holešovická kosa



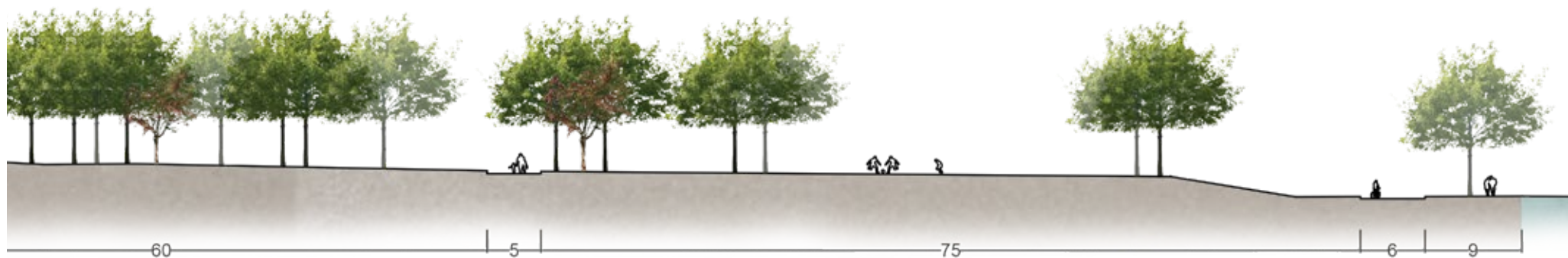
N_1:500

U ulice Varhulíkové se stezka lehce vzdaluje od řeky a nabízí tak místo k nerušenému výhledu např. na Bílou Skálu.



O_1:500

Za prostorem nádraží získává park krajinný ráz, pouze středem prochází přímá promenáda s alejí.





ZDROJE

Zdroje:

- Záplavová území http://mpp.praha.eu/app/map/zaplavova_uzemi/
- Historie <http://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>, <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/?wmcid=17314&srs=EPSG:5514&b-box=-743394.55782315,-1042316.3265305,-738170.06802723,-1039816.3265305>
- Historické fotky <http://agentura-v.cz/praha/holesovice/>
- Geologie, radon, historie <http://www.geologicke-mapy.cz/regiony/ku-730122/#geol>
- Současný územní plán: <http://mpp.praha.eu/app/map/VykresyUP>
- Koncept územního plánu z roku 2009: <http://www.iprpraha.cz/clanek/79/koncept-2009-vykresova-cast>
- Metropolitní plán: <http://plan.iprpraha.cz/cs/upp-dokumentace>
- Mapy: <http://www.geoportalpraha.cz/cs/mapove-aplikace?filter=2#.Wap2eshJZPY>
- Iniciační místa – IPR
- Opendata <http://www.geoportalpraha.cz/cs/opendata#.WaxQJshJZPY>
- Oficiální stránky P7 <http://www.praha7.cz/O-Praze-7/Predstaveni-mestske-casti>
- Historie: <https://www.praha7.cz/volny-cas-prehled/o-praze-7/historie-prahy-7/>
- Koncepce pražských břehů <http://www.iprpraha.cz/clanek/195/koncepce-prazskych-brehu>
- historické mapy <http://druhapraha.cz/tema/Vle%C4%8Dka%20Praha-Hole%C5%A1ovice%20-%20p%C5%99%C3%ADstav>
- bloky : http://www.archiweb.cz/blog.php?blog_id=74679&id_article=205, <http://kolokvium.fa.cvut.cz/files/2013-1/filip-tittl.pdf>
- <http://www.atlasceska.cz/praha/holesovicky-pristav/>
- <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10267560605-mizejici-mista-domova/210562214000016-prazsky-pristav/>
- <http://www.cmca.cz/cz/projekty/eko-planovani/uzemni-studie-holesovice-bubny-zatory/>
- <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cislocianku=2006041437>
- https://www.casopisstavebnictvi.cz/koncepce-rozvoje-dopravni-infrastruktury-prahy_N5306
- <http://www.dpp.cz/prazske-metro-v-den-prepravniho-pruzkumu-prepravilo-1-272-143-cestujicich/>