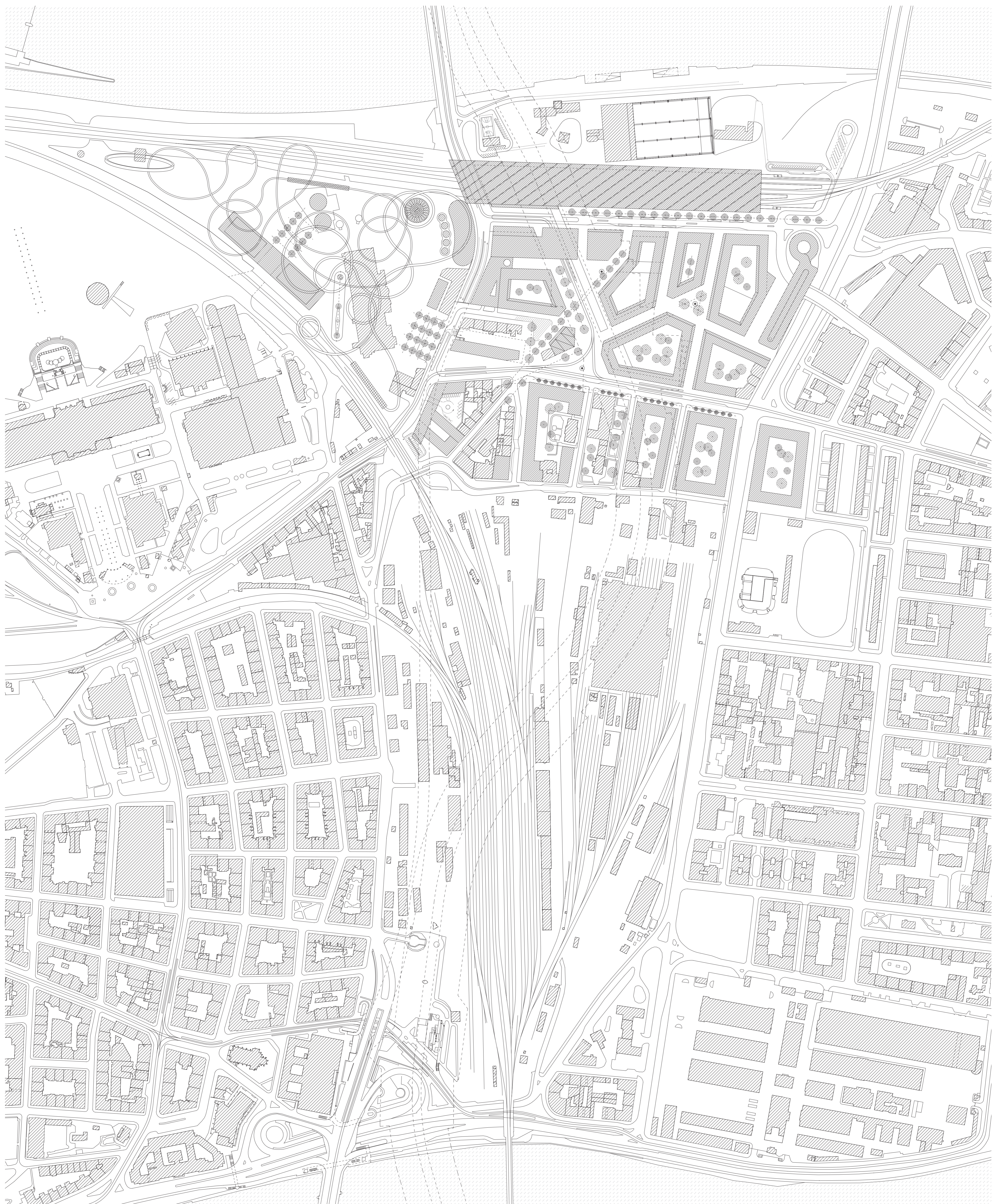


0M | 50M | 100M | 200M

500M

1000M

SITUACE 1:2500

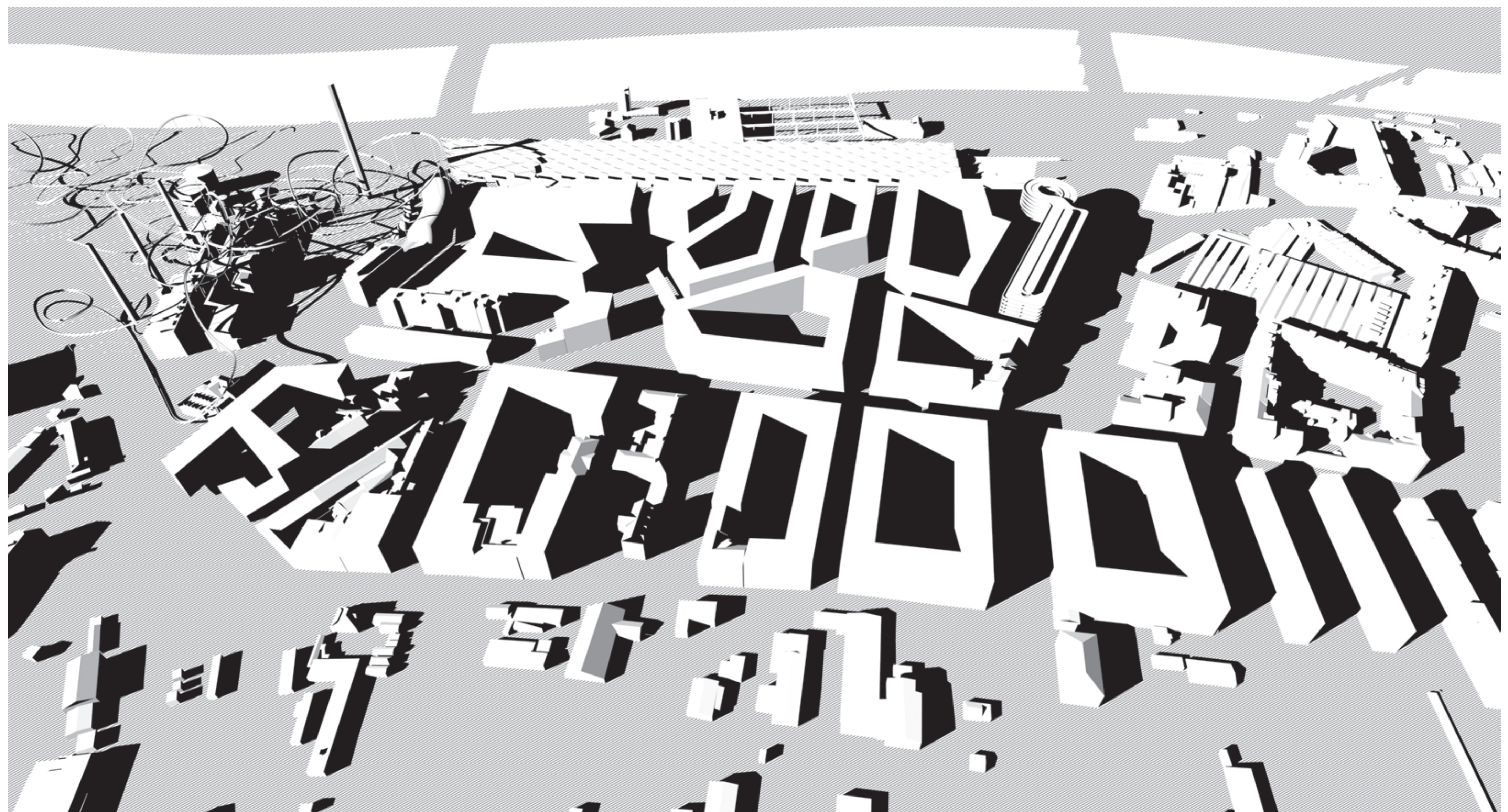
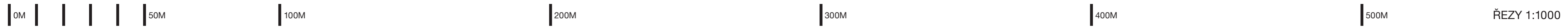


Cíl je postavit v místě bývalé vesnice svébytnou část města. Funkční, suverénní a propojenou se stávajícími strukturami. Měla by být soběstačná, ale neotáčet se zády ke svým sousedům a umožňovat i rozvoj okolí. Respektovat místo vzniku a dávat mu novou kvalitu. Základem je rozpadá původní urbánní struktura, která je dnes špatně čitelná, protože takřka vymazaná. Nejříve byl vypracován plán demoliční, ve kterém je stanoveno, jaké objekty je žádoucí zachovat a všechny ostatní jsou označeny jako nadbytečné, nevhodné, nevkusné, překážející, zbytečné či odpadní. Ty hodnotné, převážně z první poloviny 19. století, zůstanou zachovány, protože svou funkci stále dobře plní, i když převážně z hlediska urbanistické paměti. Zůstanou stát a chtělo by se říct, že vrostou do nové výstavby. Ale bude tomu naopak. Nové domy vyrostou v jejich těsném sousedství, které vytvoří ukotvení nových hmot do historických stop a souvislosti. Nová architektura nevyroste na zelené louce, ale bude pokračovat v přerušené vývoji. Staré domy se můžou těšit z nové společnosti, která jim byla vyvrána, a nové domy jim nebudou konkurovat, ale postaví se po jejich boku. Málo, ale přesto stále zřetelné původní osy ulic a tvary bývalé urbánní struktury jsou vodítkem pro novou geometrii a plán čtvrti. Staré čáry byly proloženy sítí nových čar, které ctí původní směry a svou existenci opírají o argumenty neztratit budované po staletí. Ideou je

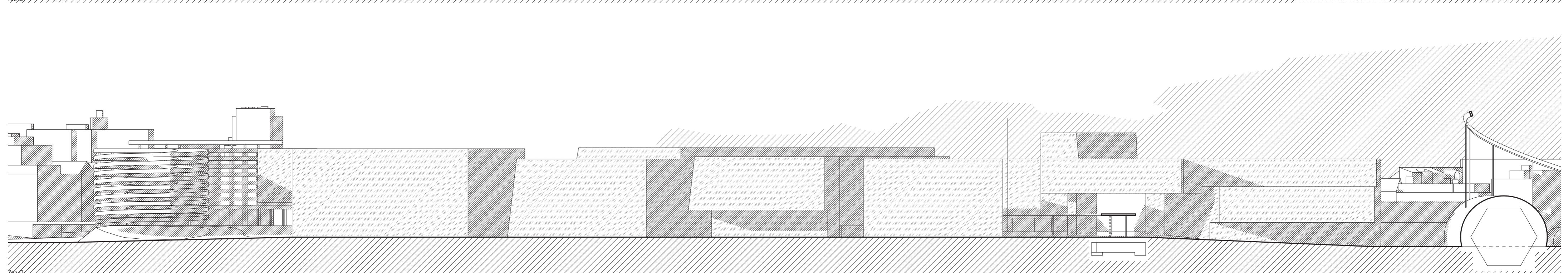
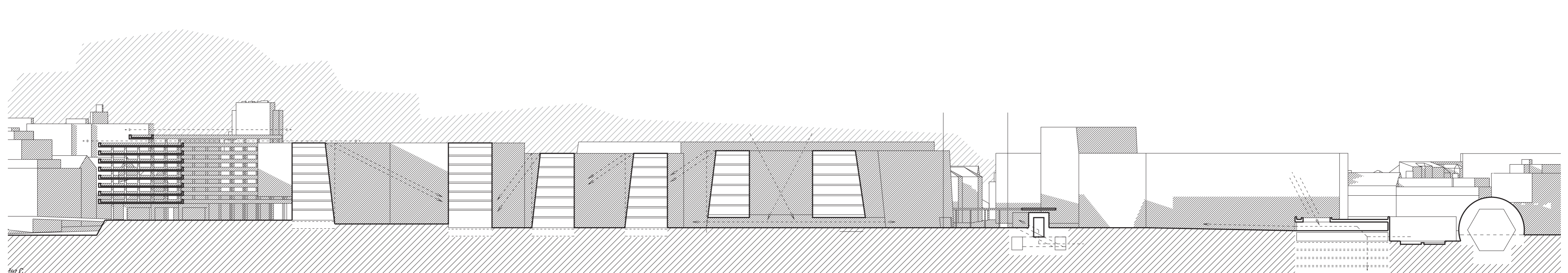
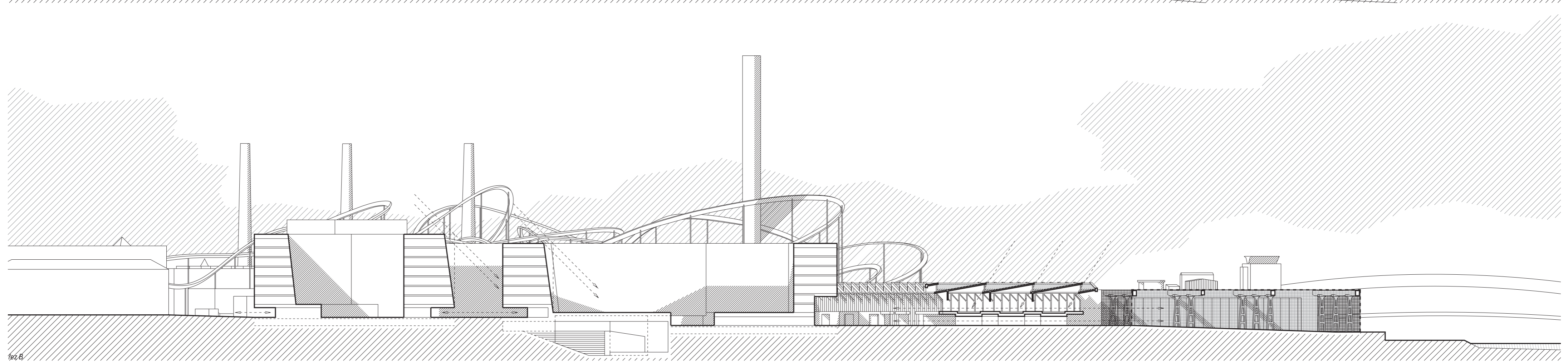
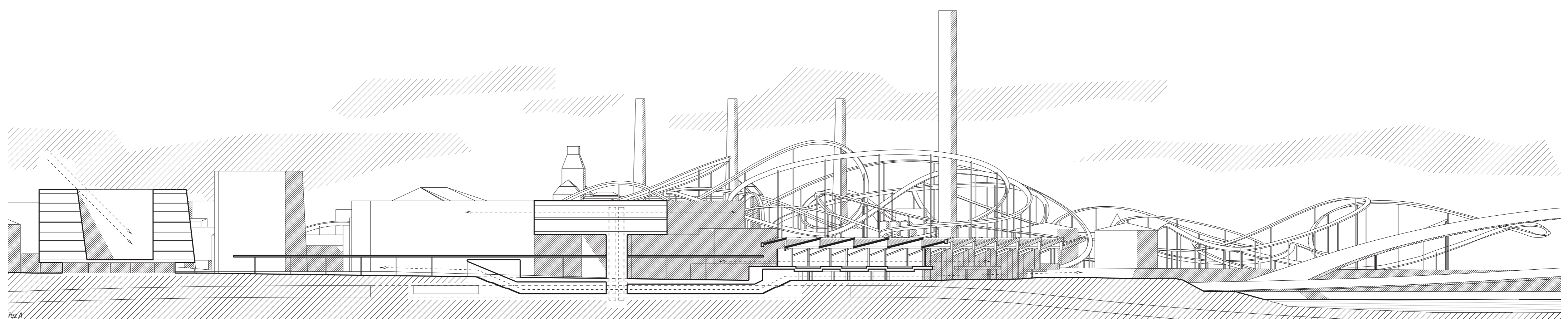
čistá nová městská struktura, která není umělá, ale svým způsobem roste. A jako jsou rostlé města obdivována za svou přirozenost, krásu a nenásilnost, tak doufá nová struktura roste na reliktech staré ve vytvoření hmot a prostor přirozených, samozřejmých a příjemných. Totální banér se jeví stavba současného nádraží, které teď sice možná oloni špinavou a hluchou betonárku, ale především absolutně znemožňuje jakýkoliv přirozený kontakt s břehem Vltavy. Přeci jen se nedá jednoduše část této trati přeložit, zakopat či zrušit. Jednání by to bylo příliš nákladné a sobecké. Budova bude ale kompletně přestavěna na mnohem kompaktnější a městotvornou konstrukci propustnou v parteru na všechny strany tak, aby se co nejvíce zbavila atributu překážky. Měřitkovně se bude jednat stále o stavbu obří, ale kompaktnější, lehčí, přístupnější a otevřenější. Betonárku jsem se ale rozhodl zrušit. Z důvodu provozu neslučitelného s životem, s životem ve městě, které je pro lidi. Je to místo, spolu s nádražím, kde bylo srdce původní vsi. Pietní není ani náhodou. Nechám břeh Vltavy volný, nebudu tam stavět nic, bude sloužit účelům výhradně blahodárným pro duši či pro tělo. Zachovám dva důležité objekty v těsném sousedství. Jeden dům, co zbyl po pitoreskních starých Holešovicích, a obří halu s betonovými jeřábovými drahami, hlavní objekt a konstrukci betonárky. Sám o sobě napjatý

vztah zůstane jako důkaz napjatých vztahů generací lidí a bude ideálně plnit funkci zcela otevřené platformy, nejlépe kulturní. Zcela zásadním a nevyhnutelným problémem a předpokladem k řešení nových starých Holešovic je pozemní doprava. Oblast tvoří již teď klíčový dopravní uzel a nové plány a již rozestavěné projekty situaci zcela změní. Předpokládám ale bohužel takový, že to pravděpodobně k lepšímu nebude. Stará dálnice Argentinská zůstává a přidává se k ní nová Partyzánská z druhé strany po novém již budovaném mostu. Přes řeku vzniká nová dopravní plocha s tělesem v sedmdesátých letech plánované a dnes doobdobované dálnice jako pokračování magistraly V Holešovicích a s vyústěním tunelu Blanka. Staré Holešovice tak budou sevřeny mezi dvěma dálnicemi. Vzhledem k tomu, že pravděpodobně nová silnice uleví trochu té staré, nechávám Argentinskou jak je (bude stejně nepochybně využita k obsluze budoucích Bubnů) a novou Partyzánskou zakopávám pod zem, hned co přijede ze severu po novém trojském mostě, aby nezamezovala ještě více propojení Holešovic se západní částí Vltavského meandru, Stromovkou a Letnou. Zkldní se tak povrch a tranzitní doprava bude plynulejší. Se zahloubením do tunelu souvisí i přeložení tramvajové tratě do Kobylis. Udělá malou smyčku a projede skrz centrum nové výstavby a zapojí přirozené čtvrt

do celoměstského systému pohybu lidí hlavně tím, že se bude projíždět samotným středem nové výstavby. Metro povede stále po své trase, kde nastane jediná změna v přeložení stanice metra Nádraží Holešovice o kus blíže k vřakovému nádraží v ose kolejí. Taková změna je možná a reálná a velmi žádoucí pro lepší provázanost dopravních systémů a spojení s městem na povrchu. A železniční doprava pojedá stále ve starých kolejích. Kapitola samostatnou je právě plošné rozměry trojúhelník sevěry mezi rozvojkou kolejových tratí směrem na Lovosice. Nachází se zde nepřehlédlný a neprůstupný areál Pražské plynárenské a bývalého holešovicického pivovaru, po kterém zbyly cenné industriální architektonické objekty. Těto oblasti navrhuji nové využití. Vyčistím ho od nepodstatných průmyslových staveček, nechám jen ty krásné a zajímavé a přesunout sem přes železniční trať lunapark z Výstaviště. Vznikne tak kompaktní park volného času kultury, který si jako jedno z mála využítí dokáže poradit s historickou industriální architekturou a využít ji. Tímto počinem se navíc zachrání dnes bezradný prostor současného Výstaviště, na jehož plochu se přirozeně rozšíří park Stromovka.



perspektiva - náhled z jihu



řez D

