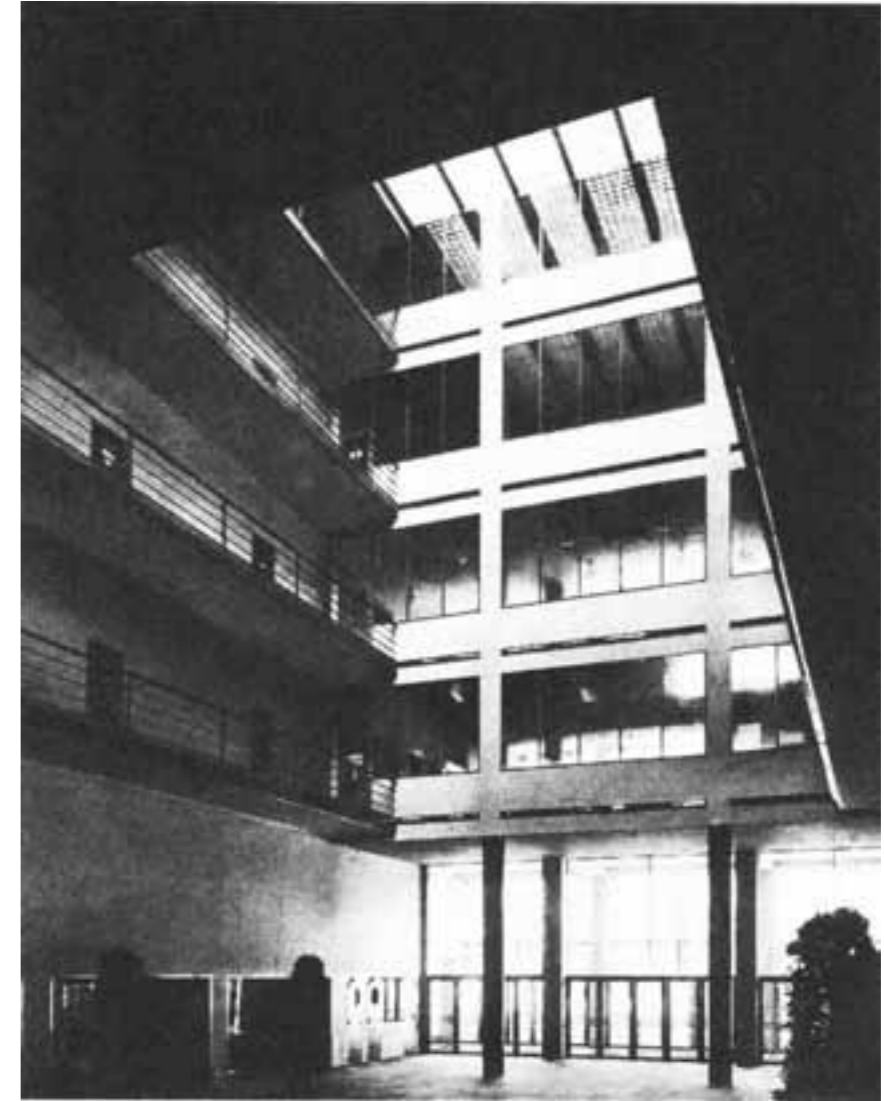
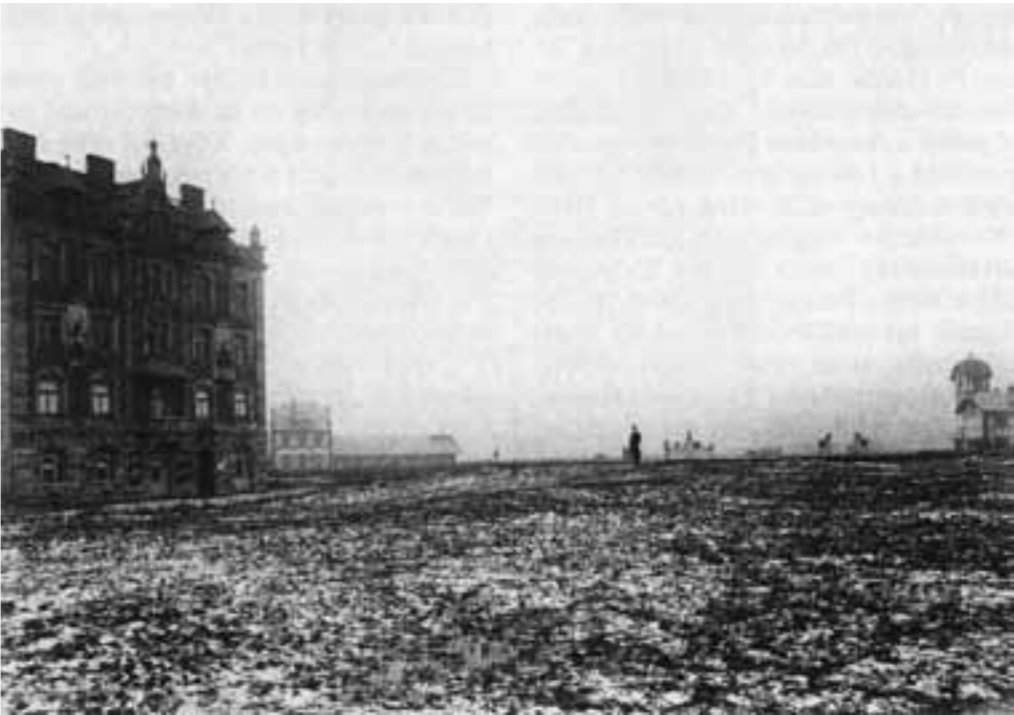


ADAM WLAZEL
DIPLOM
FA ČVUT
2011

STARÉ HOLEŠOVICE



LAVAZZA



STARÉ HOLEŠOVICE

Adam Wlazel

Diplomní projekt

vedoucí práce ing.arch. Jan Aulík
oponent PhDr. Richard Biegel, Ph.D.

FA ČVUT

2011

OBSAH

<i>TEZE</i>		8
<i>ÚVOD</i>	<i>/ SITUACE</i>	10
<i>ANALÝZY</i>	<i>/ MĚSTO</i>	34
<i>NÁVRH</i>	<i>/ ČTVRŤ</i>	60
<i>DETAILY/ DOMY</i>		
	<i>/ NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE</i>	82
	<i>/ PARKOVÁNÍ</i>	104
	<i>/ PARKHAUS A</i>	106
	<i>/ PARKHAUS B</i>	112
	<i>/ PARKHAUS C</i>	114
	<i>/ VÝSTAVIŠTĚ</i>	118
	<i>/ WOLF PREFA</i>	132
	<i>/ UMĚLECKÁ DÍLA</i>	142
	<i>/ OSLUNĚNÍ</i>	146
<i>MODEL</i>		152
<i>ZÁVĚR</i>		154
<i>DÍKY</i>		156

TEZE

MĚSTO

- podchycení geometrie a struktury historické čtvrti Holešovic a zapojení do stávajících struktur okolního města
- velmi volná obnova vesnice Holešovice na městskou čtvrť ve světle očekávatelného urbanistického vývoje okolí
- snaha o přirozenou morfologii města
- pokus o nastavení mantinelu očekávané výstavbě v oblasti Bubny-Zátory neokázalou ale suverénní architekturou a urbanismem, na kterou bude třeba navázat
- vyrovnání se s obřím nárůstem automobilové dopravy v oblasti sevřené dvěma dálnicemi
- zakopání západní dálnice pod zem až k Vltavské
- zachování betonárky Wolf Prefa jako panoptikálního torza
- přebudování holešovického nádraží na městskou stavbu, ač měřítkově stále obří
- zpřístupnění břehu skrze totální bariéru tělesa železnice
- stavět na břehu Vltavy nebo ne?
- přetavení trojúhelníku Pražské energetiky na jasně uzavřený park volného času, zábavy a kultury zachovávající jinak těžko využitelnou historickou industriální architekturu
- rozšíření Stromovky do oblasti dnešního výstaviště zrušeného návrhem nového lunaparku

ČTVRTĚ

- bloková zástavba
- bydlení + v parteru služby a život
- „čtvrť“ = oblast kde se dá všude dojít do čtvrt hodiny
- v kontrastu s nabubřelými dopravními stavbami v bezprostředním okolí budou nové Holešovice zónou dopravního klidu
- odclonění od dálnic na obou stranách vhodným typem staveb
- na okrajích čtvrtě dostatečně kapacitní parkoviště obstarávající celé oblasti dopravní imunitu
- peší čtvrť, žádné silnice a ulice, žádná auta mezi domy, pouze nutné zásobování
- parter v celé oblasti po obvodu děravý a naplněn službami a veřejnými benefity + místy podloubí a pasáže
- čtvrť průjezdná pouze dvěma bulváry v západo-východním směru.
- jeden bulvár je nádražní třídou, zcela přímý, podél dlouhé dynamické a strohé fasády nádraží a rytmizu jících bloků na druhé straně + stromořadí. Bulvár představuje zároveň zrušené autobusové nádraží formou několika sériově řazených zastávek

- druhý je vedle v blokové zástavbě promíchané novou a historickou architekturou, paralelně se silnicí vede tramvajová trať, parkování mezi stromy (krátkodobé), podloubí, spojnice mezi Holešovicemi a Letnou
- tramvajová trať je vedena středem dlouhého náměstí skrze pěší zónu na pěší úrovni, pouze koleje v zemi
- zastávka metra posunuta v ose kolejiště na sever tak, aby byl umožněn výstup přímo do haly vlakového nádraží
- nádraží je v parteru totálně průchozí a minimalizuje bariéru mezi městem a parkem s řekou
- v jasných logických osách vysázeny stromy
- tři body vypíchnuty jako místa pro umělecká díla upgradující městský veřejný prostor
- výstaviště-lunapark v industriálním areálu mezi železnicí, zástavba totálně volného typu, zaplňování prostoru autonomními objekty

DOMY

- nádraží redukováno na prostor pod peróny, peróny a střechu, žádné další přístavby, tři průchozí haly, dvě spojující komunikační velechodby, jízdenky, fastfood, resaturace, obchody, úschovny, informace a malé lázně (vše pod peróny)
- parkhaus A = nepokrytá dopravní stavba, jedna linka, elementární koncept vertikální plochy pro auta, komunikační rampa-spirála vyplňuje jinak těžko využitelný prostor dopravních brejlí a utahuje si z nich tím že krouživý pohyb graduje do nebes, elementární forma spirály odskočené od navazujícího těla samotného parkingu tvoří clonu od obytné části, nároží městského celku a výtvarný objekt při průjezdu kolem
- parkhaus B = jakýsi sloupový chrám s „rampovým zrcadlem“ pro vozy, umožňuje důstojný pěší vstup do města a městského domu z parkoviště
- centrální objekt, (muzeum, kultura, instituce a jiné) je manželským párečkem malého přeživšího domečku starých Holešovic a nového domu nové čtvrti, těsně spojení, architektonický komiks
- podzemní divadlo ve vnitrobloku uprostřed čtvrti, navazuje na prvoreplikovou tradici městských kin a divadel
- zdravotní středisko bokem spojené s hasičárnou, centrální atrium pro příjezd vozidel, konzola vítající vstupu do obalsti
- Wolf Prefa, využití totálního objektu jeřábových drah a navazující velehaly k veřejným účelům, kultura či voliéra, k využití i historický domek
- osově prochází hlavním náměstím dlouhý přístřešek umožňující stín ve slunci a kryt v dešti, skateboarding, šach či tržiště
- přesunutá trať do fazole, energetický objekt tvořící hranici lunaparku
- tři tramvajové zastávky v obvyklých vzdálenostech v logických pozicích

ÚVOD / SITUACE

Rok 2011. Holešovice. Severní nábřeží.

Už od mala pro mne bylo nádraží Holešovice významným místem. Byla to brána do města. Bydlel jsem celou dobu na severu Prahy a jezdil do centra autobusem vždy s přestupem na zastávce metra či tramvaje Nádraží Holešovice. Vždy jsem tam ale jen vystoupil a hned zas někam nastoupil. Nikdy to nebylo místo, kde by byl jakýkoliv důvod se nějak zdržovat. Dvě velké kamenné krychle, vestibuly metra a nádraží, stály sto metrů od sebe uprostřed plochy, na které byl tu dům, tu hala s nábytkem, tu čerpací stanice. Jakoby je tam někdo vysypal a zapomněl zamést.

Před lety byla prodloužena trať metra pod Vltavou dál na sever a do těchto Holešovic jsem pak vůbec nedostal, projížděl jsem pod nimi pod zemí. Jen občas jsem projel okrajem nočních Holešovic tramvají, když už bylo pozdě a poslední metro ujelo.

O tom, že se v podstatě jedná o nábřeží Vltavy, jsem snad ani vůbec nevěděl. Řeka je schována za hradbou nástupiště vlakového nádraží, plnou a neprostopnou. Za ní nějaká továrna, špína, smetí, nepořádek. K řece jsem se tam poprvé dostal vlastně až zhruba měsíc před tím, než jsem zasedl k napsání tohoto textu. Úzkou kamennou pěšinkou pro jednoho chodce, mezi řekou a plotem betonárky.

Ze severních Holešovic má člověk dnes pocit naprosté vykořeněnosti, odlidštění a úplné nejistoty. Nejsou vůbec městem, ačkoliv leží skoro v centru, ani vesnicí, ani předměstím, ani průmyslovou zónou, ani krajinou, ani parkem. A nejspíš teď nejsou vůbec ničím. Snad jen odkladištěm velkých dopravních či technických staveb, které tam tak nějak vyrostly. Jen pár volně stojících domů, možná částí větších bloků, o kterých každý člověk tak nějak tuší, že jsou z počátku minulého století, napovídá, že tomu tak vždycky být nemuselo.

Také tomu tak nebylo. Nejpozději už ve dvanáctém století se na místě dnešní betonárky nacházela zemědělská vesnice. Ta obhospodařovala spolu se sousední vsí Bubny louky a pole v přilehlém meandru Vltavy. 8. listopadu 1884 byly obě obce připojeny k městu Praha. Z Holešovic se stalo průmyslové předměstí a rozrostly se do celého vltavského ostrohu. Vývoj města pokračoval přirozeně až do poloviny 20. století. Původní zemědělská osada si zachovala kontinuitu a rozvíjela se cílenou a koncepční urbanizací. Staré centrum kolem Palackého ulice zůstalo, bylo vybudováno nábřeží v rámci regulace toku Vltavy, bušehradská železniční dráha a pivovar. Byla to městská část plná malých dílen, řemeslných provozů, prodejen, krámků, domků a křivolakých uliček takřka malostranského charakteru. K ní se přidávaly po počátku minulého století nové činžáky s vidinou blokové zástavby přirozeně navazující na okolní město.

V padesátých letech se ale celá tato koncepce, nebo spíše přirozený vývoj rázem otočil. Pro výstavbu severního města, sídliště Bohnice a spol. byla vybudována na břehu řeky, pro snadnou dopravu těžkých břemen, obrovská betonárka s panelárnou. Na místě podstatné části centra původní historické vesnice a městské čtvrti vyrostla obří hala a jeřábové dráhy pro masovou výrobu betonových prefabrikátů. Dílo zkázy a destrukce a první krok k současnému stavu zmaru byly započaty. V sedmdesátých letech pak bylo vše dokončeno stavbou nádraží Holešovice a na dlouhou dobu konečné stanice metra C, která už stopu původní osady a celou ves v podstatě vymazala z povrchu a paměti. K tomu byl postaven nový most Barikádníků a z původní části Holešovic se stala bizarní hloupá skrumáž obřích technických a dopravních objektů podivně osazených do smutné krajiny s několika opuštěně trčícími domky a činžáky, vytrženými z kontextu a společnosti, krčícími se vedle abstraktních hmot, a marně čekajícími na sousední domy, které byly zbořeny nebo měly být postaveny.

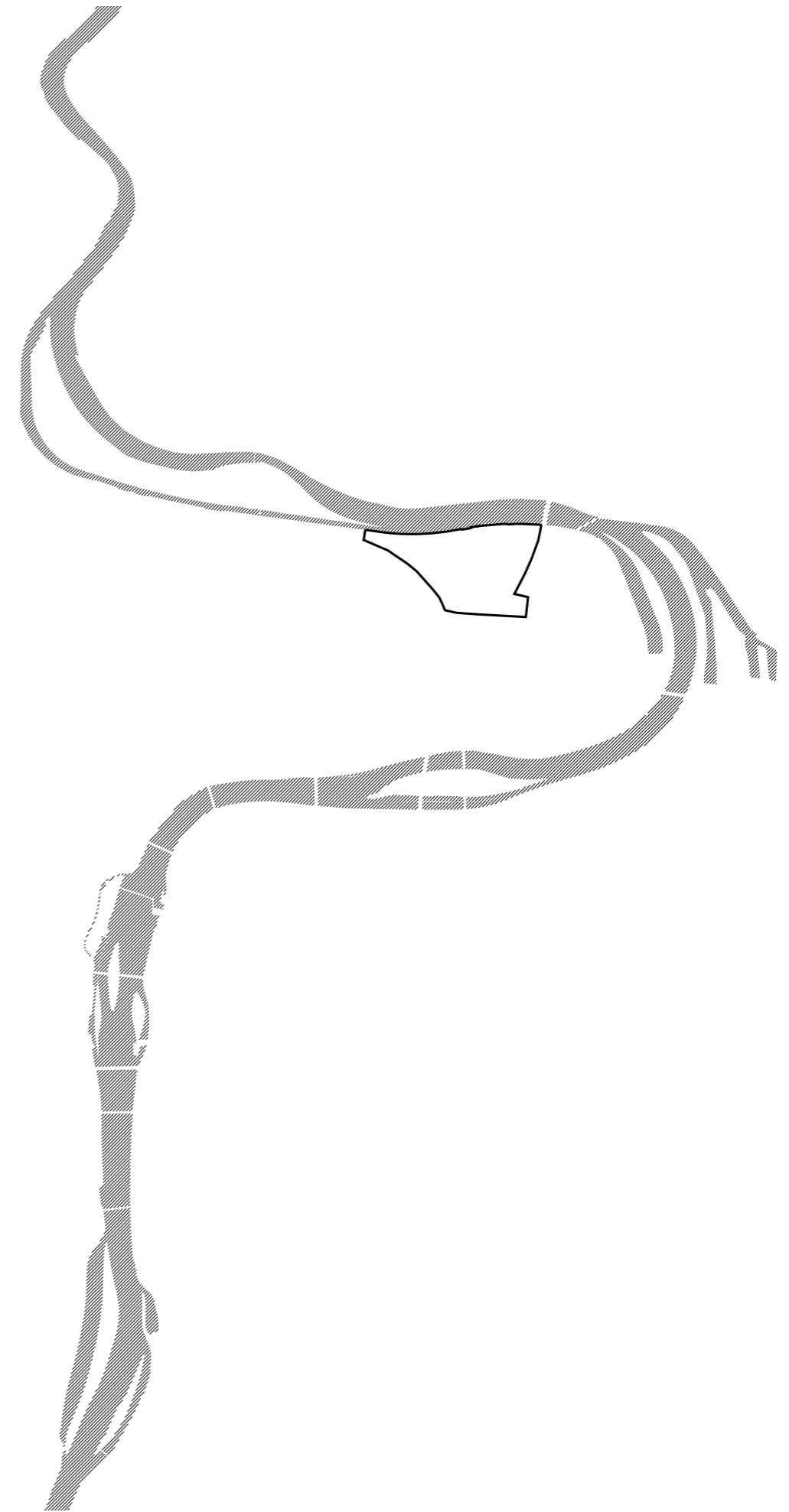
Absence péče a zájmu až do dnešní doby z této oblasti vytvořila zem nikoho a dopravy. Ale možná se dnes na lepší časy

už blýská!! Samozřejmě jen v takové perspektivě, že cokoliv bude lepší, než to, co je teď. V souvislosti s budoucí výstavbou v oblasti kolem nádraží Bubny se nepochybně dotkne stavební vývoj i starých Holešovic. Dnes je dokonce podmínkou ho vyřešit, aby se mohlo stavět v Bubnech. A není divu, tyto dvě těsně sousedící oblasti lze asi jen těžko od sebe oddělit.

Po tom, co jsem zjistil, jak smutný osud potkal krásnou historickou osadu Holešovice, začal jsem s obavami sledovat plány nové výstavby v Bubnech. A poté co jsem neviděl žádný dobrý příklad řešení současné výstavby podobného typu či rozsahu u nás, zmocnila se mě chuť této utrápené části pomoci dříve, než bude pozdě. Rekonstrukce už možná není a ani by nebyla dnes žádoucí, ale pokouším se starým Holešovicím nabídnout za dnešních podmínek co nejlepší budoucnost plnou lidí a života. Chci, aby se Holešovice staly normální městskou čtvrtí, která v rámci svých možností naváže na drasticky přerušovaný vývoj. Aby získaly charakter obytného a obývaného živého města. Aby se staly spojnicí dvou populárních čtvrtí Letné a dnešních Holešovic a buď dobrým příkladem nebo naopak pevným mantinelem pro nový vývoj v Bubnech.



vymezení oblasti, ortofoto



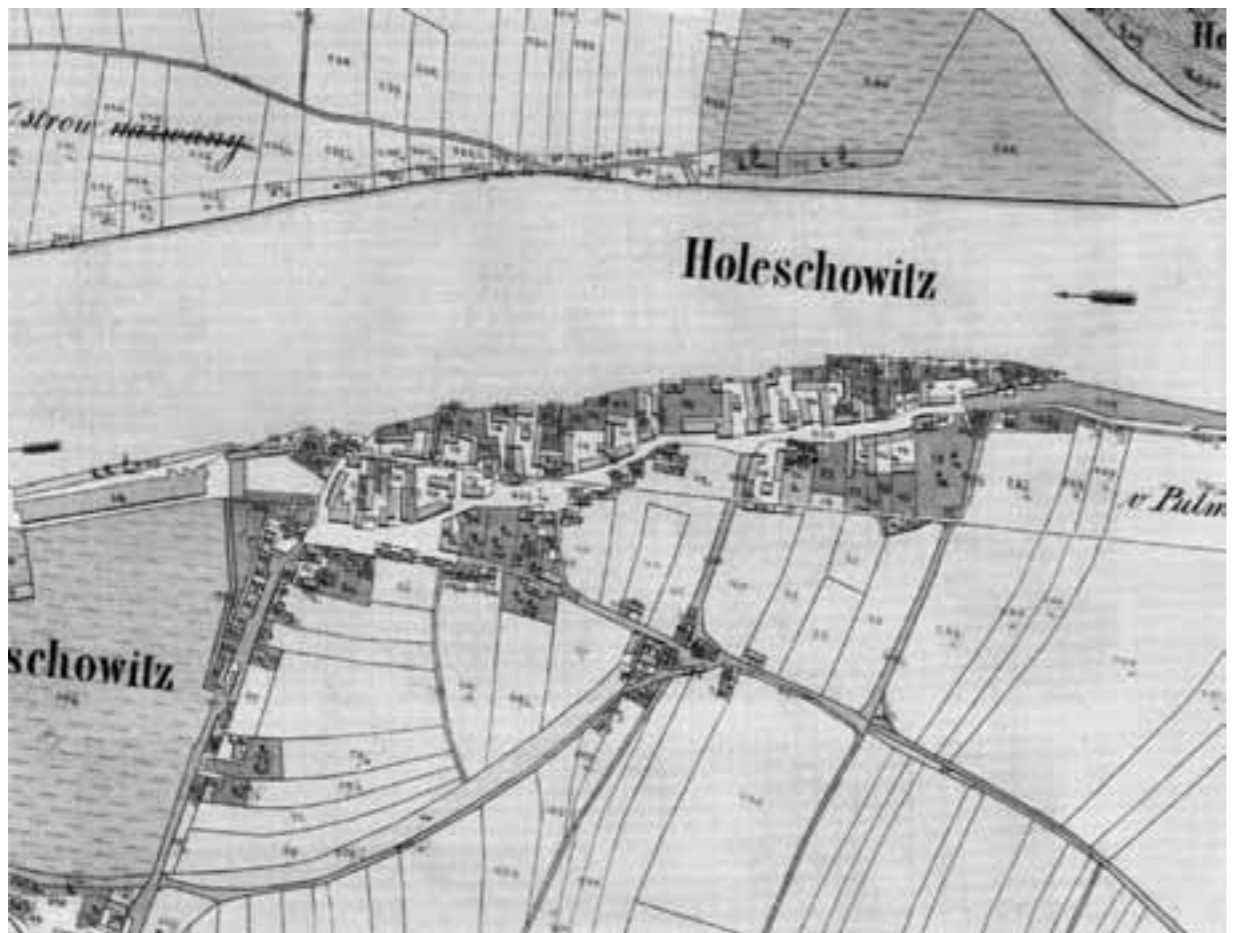
vymezení oblasti, situace v Praze / 1:40 000



Holešovice na Müllerově mapě z roku 1720



Holešovice na I. vojenském mapování z roku 1768



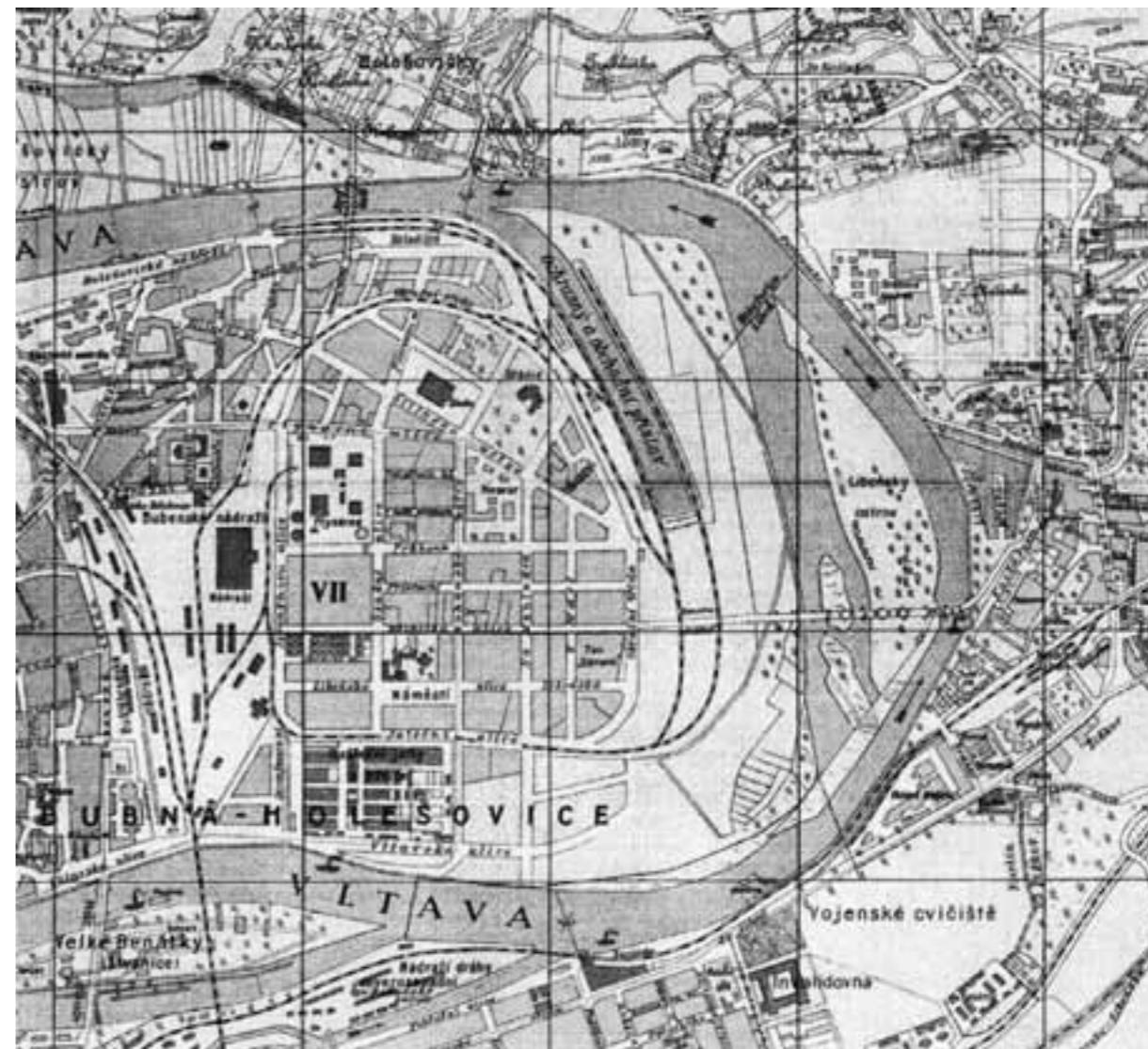
Holešovice na stabilním katastru kolem roku 1840



Holešovice na topografické mapě z roku 1869



Holešovice na III. vojenském mapování z roku 1880



Holešovice na mapě z roku 1923



Holešovice na mapě roku 1929



Holešovice na topografické mapě z roku 1954



ortofoto mapa z roku 1938



ortofoto mapa z roku 1975



ortofoto mapa z roku 1953



ortofoto mapa z roku 2000



Holešovice - Partyzánská ulice (foto kolem 1940)



Holešovice - Partyzánská ulice (foto kolem 1940)



Holešovice - Partyzánská ulice (foto kolem 1915)



Holešovice - ulice Vrbenského (foto J. Hussarová, 1962)



Holešovice - ulice Na Zátorách (foto kolem 1940)



Holešovice - ulice Na Zátorách (foto kolem 1940)



Holešovice - Partyzánská ulice (foto kolem 1940)



Holešovice - Rajská ulice (foto kolem 1940)



Holešovice - ulice U Elektrárny (foto J. Hussarová, 1975)



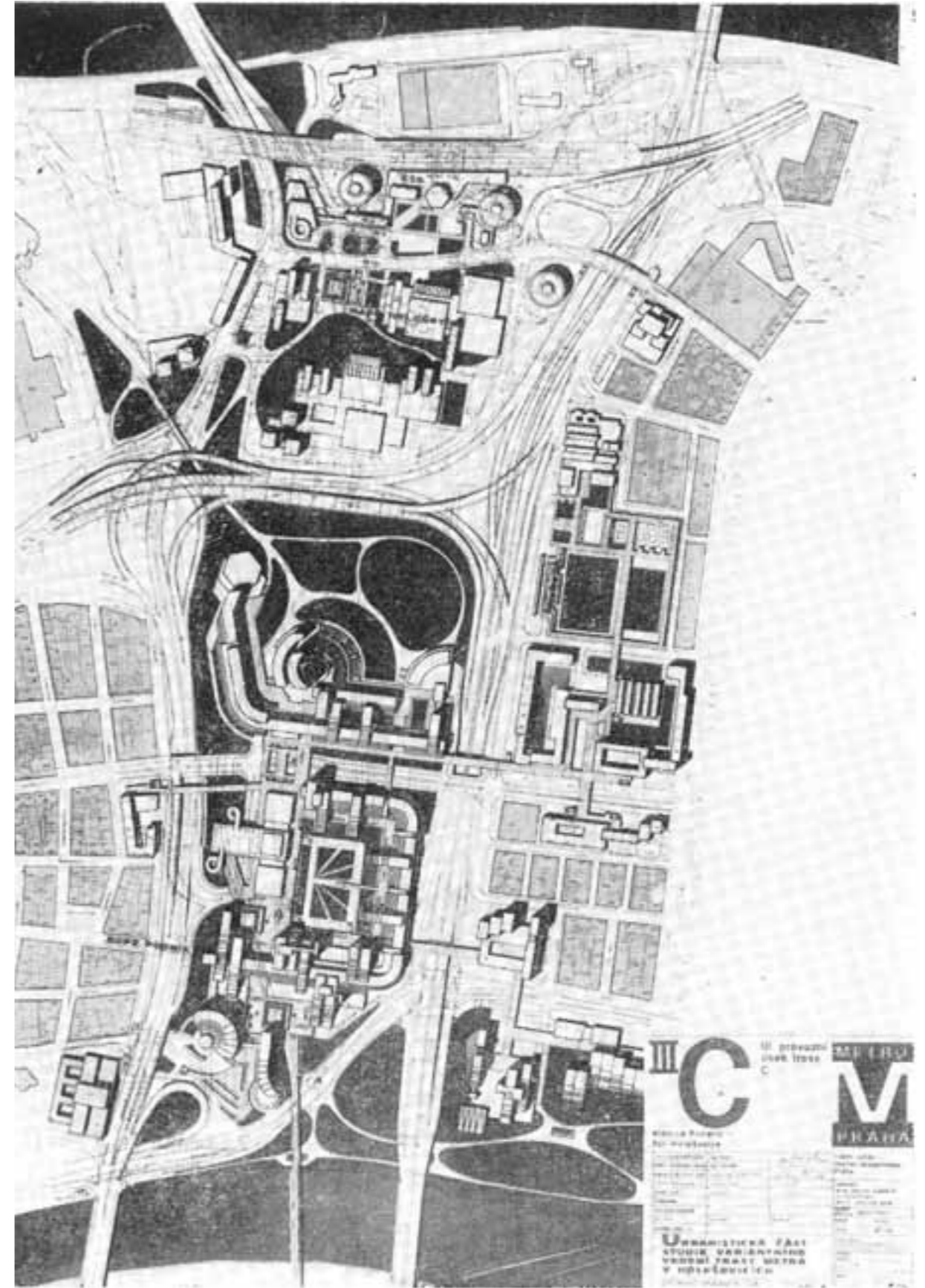
Holešovice - Arnoštovská ulice (foto J. Hussarová, kolem 1975)



Holešovice - Hostinec U Libuše (foto J. Hussarová, 1975)



studie podrobného územního plánu Holešovic z roku 1967 (arch. ateliér DELTA - J. Klen)



studie variantního vedení trasy C metra v Holešovicích z roku 1970 (M. Vaic, St. Horák, P. Šváb pro SÚDOP)



urbanisticko-architektonická studie přestavby starých Holešovic z roku 1978 (K. Filsak)



urbanisticko-architektonická studie dostavby Holešovického předmostí Hlávka mostu z roku 1979
(J. Bočan, Z. Rothbauer, A. Holub, J. Borovička)

ANALÝZY / MĚSTO

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 rozpadlá původní urbánní struktura, která je dnes špatně čitelná, protože takřka vymazaná. Nejdříve 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 souvislostí. Nová architektura nevyroste na zelené louce, ale bude pokračovat v přerušném vývoji. Staré domy se můžou těšit z nové společnosti, která jim byla vyrvána, 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 nezvratně budované po staletí. Ideou je čistá nová městská struktura, která není umělá, ale svým způsobem roslá. A jako jsou roslá města obdivována za svou přirozenost, krásu a nenásilnost, tak doufá nová struktura roslá na reliktech staré ve vytvoření hmot a prostor přirozených, samozřejmých a příjemných.

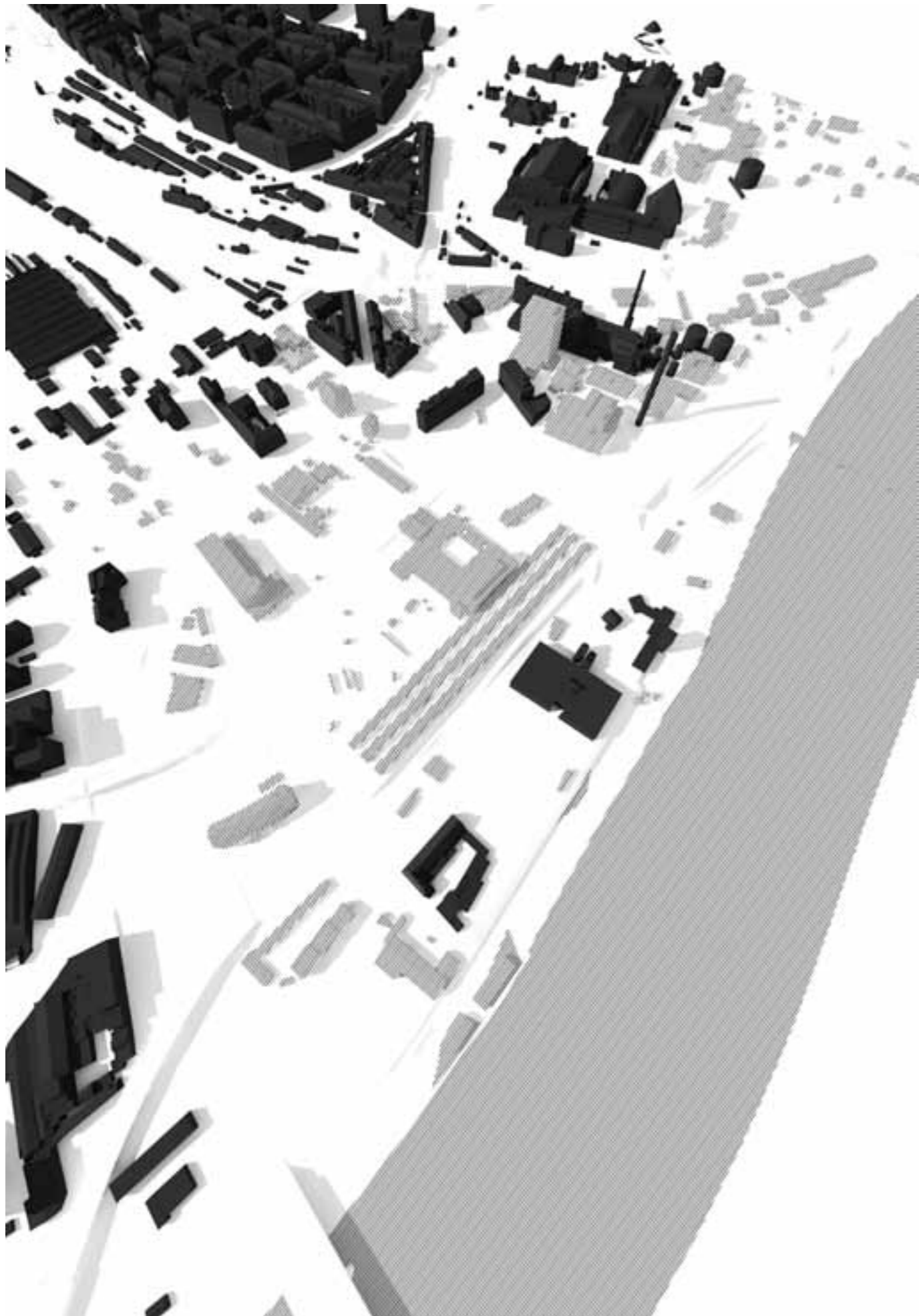
Totální bariérou se jeví stavba současného nádraží, které teď sice možná cloní špinavou a hlučnou betonárku, ale především absolutně znemožňuje jakýkoliv přirozený kontakt s břehem Vltavy. Přeci jen se nedá jednoduše část této trati přeložit, zakopat či zrušit. Jednání by to bylo příliš nákladné a sobecké. 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. Měřítkově 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 klíčové dopravní uzel a nové plány a již rozestavěné projekty situaci zcela změní. Předpoklad je 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 dobudované dálnice jako pokračování magistrály V Holešovicích a s vyústěním tunelu Blanka. Staré Holešovice tak budou sevřené 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. Zklidní 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 přirozeně 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 vlakovému 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 pojedje stále ve starých kolejích.

Kapitolou samostatnou je právě plošně rozměrný trojúhelník sevřený mezi rozdvijkou kolejových tratí směrem na Lovosice. Nachází se zde nepřehledný a nepřístupný areál Pražské plynárenské a bývalého holešovického pivovaru, po kterém zbyly cenné industriální architektonické objekty. Této oblasti navrhuji nové využití. Vyčistit ho od nepodstatných průmyslových stavbiček, nechat 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 využití 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.



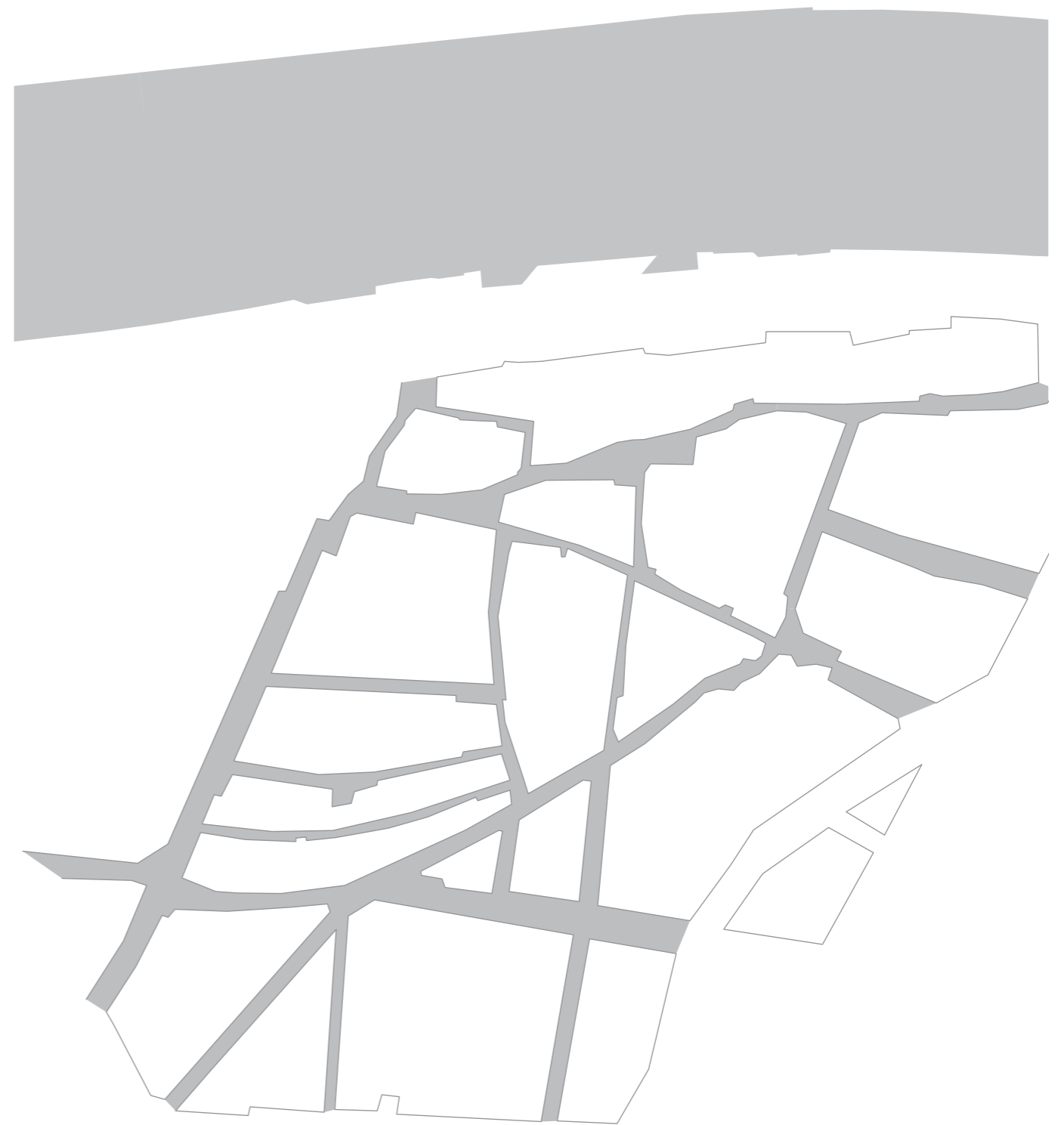
axonometrie - schema odstraňovanch objektů (pohled ze severovýchodu)



axonometrie - současný stav oblasti Holešovice - Bubny (pohled z jihu)



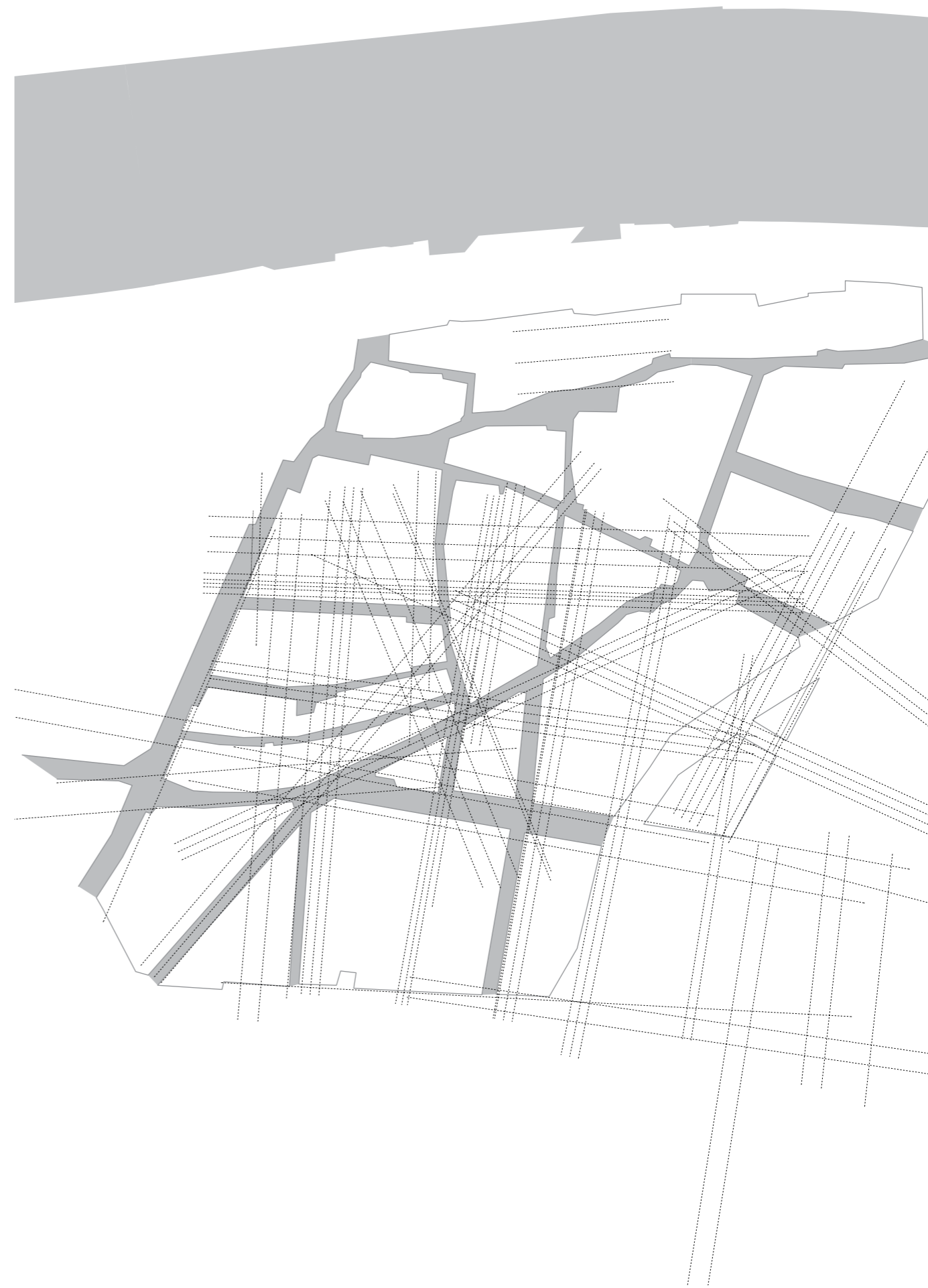
Staré Holešovice v roce 1938 / 1:4 000



Staré Holešovice v roce 1938 / struktura obce / 1:4 000



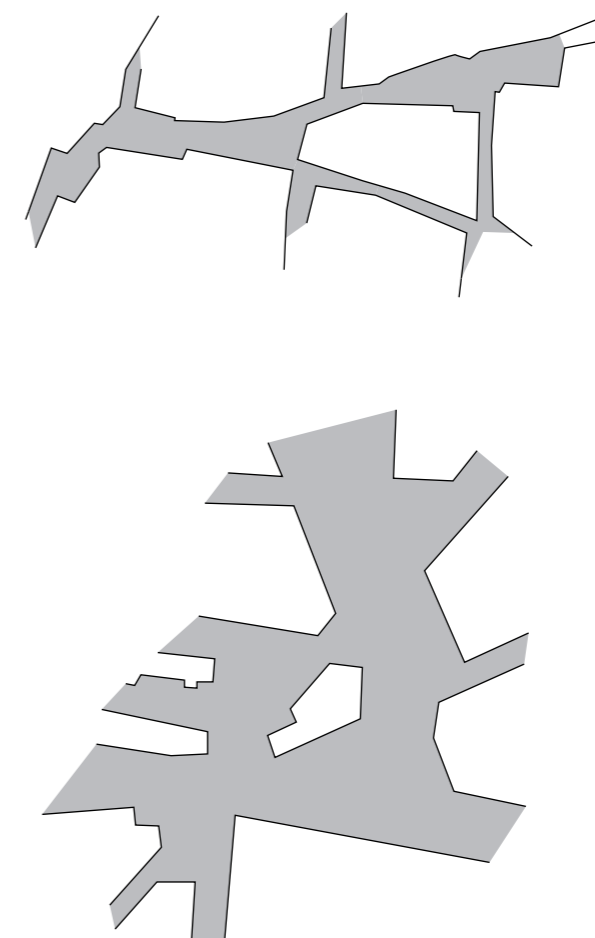
konfrontace struktury starých Holešovic a současného stavu / 1:4 000



podchycení původní struktury starých Holešovic novou geometrickou sítí / 1:4 000



konfrontace struktury starých Holešovic a navrhovaného stavu / 1:4 000



konfrontace morfologie hlavních náměstí starých Holešovic a nového návrhu / 1:4 000



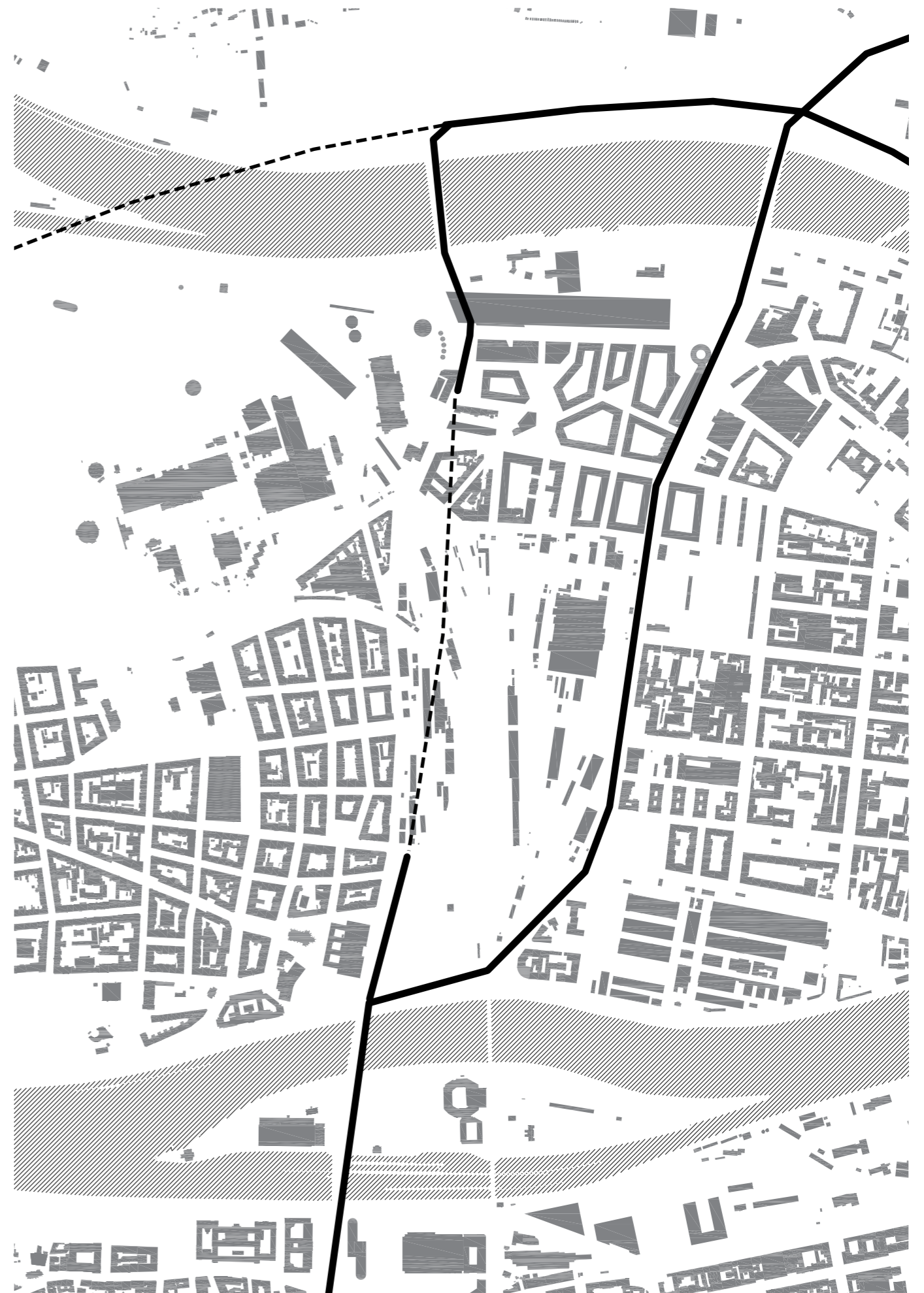
struktura stávající / 1:10 000



struktura nová / 1:10 000



doprava stávající - automobily / 1:10 000



doprava nová - automobily / 1:10 000



doprava stávající - železnice / 1:10 000



doprava nová - železnice / 1:10 000



doprava stávající - tram / 1:10 000



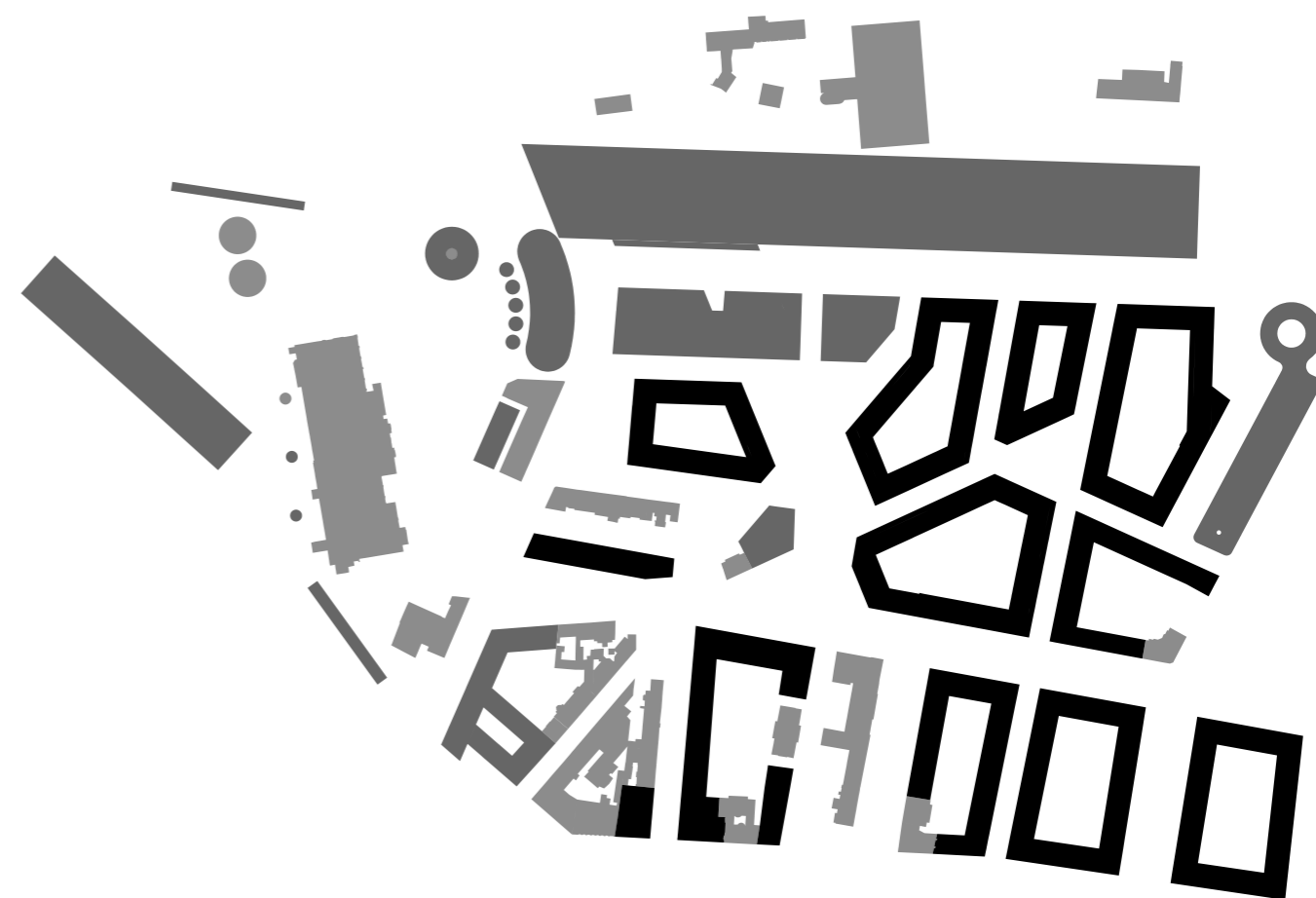
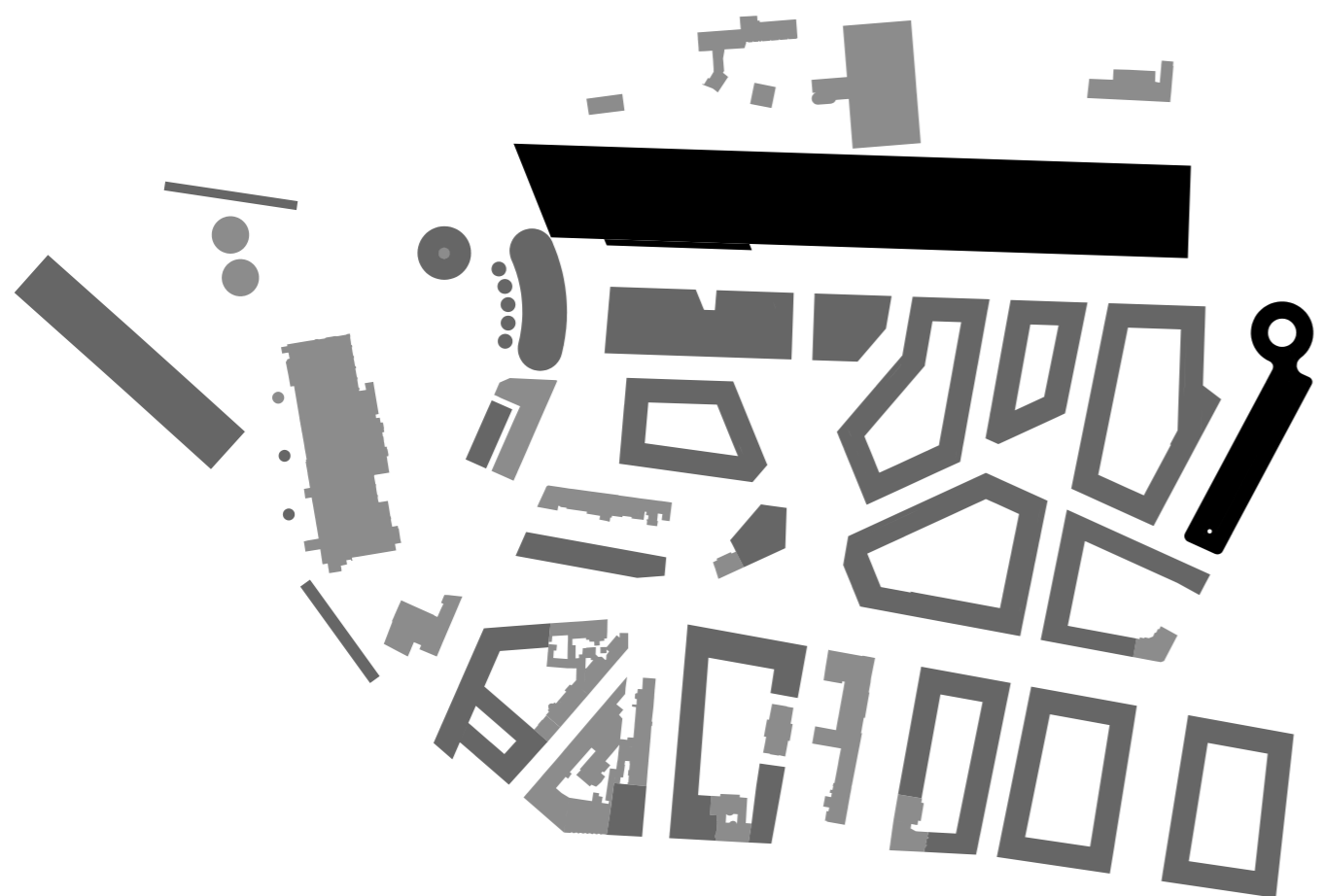
doprava nová - tram / 1:10 000

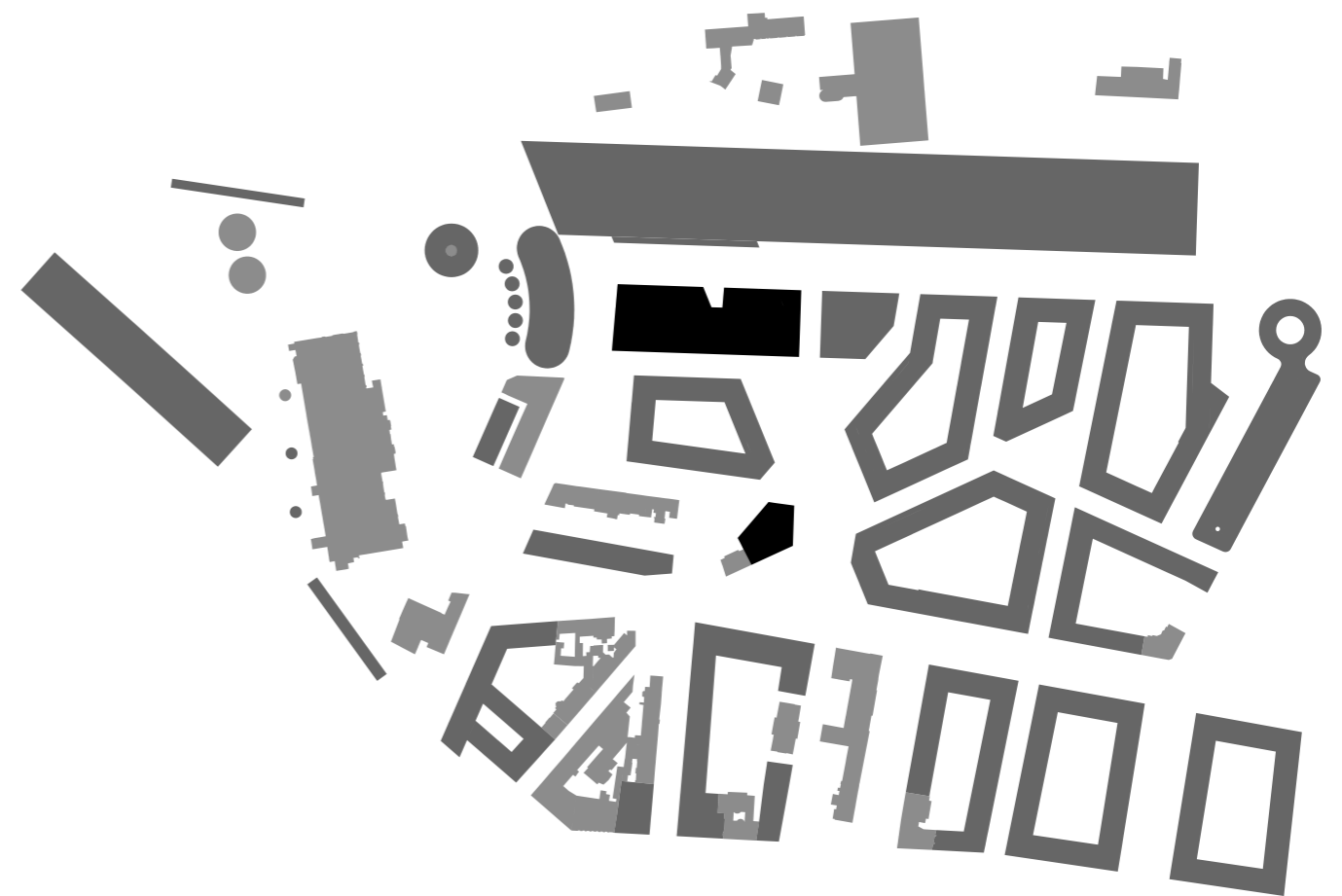
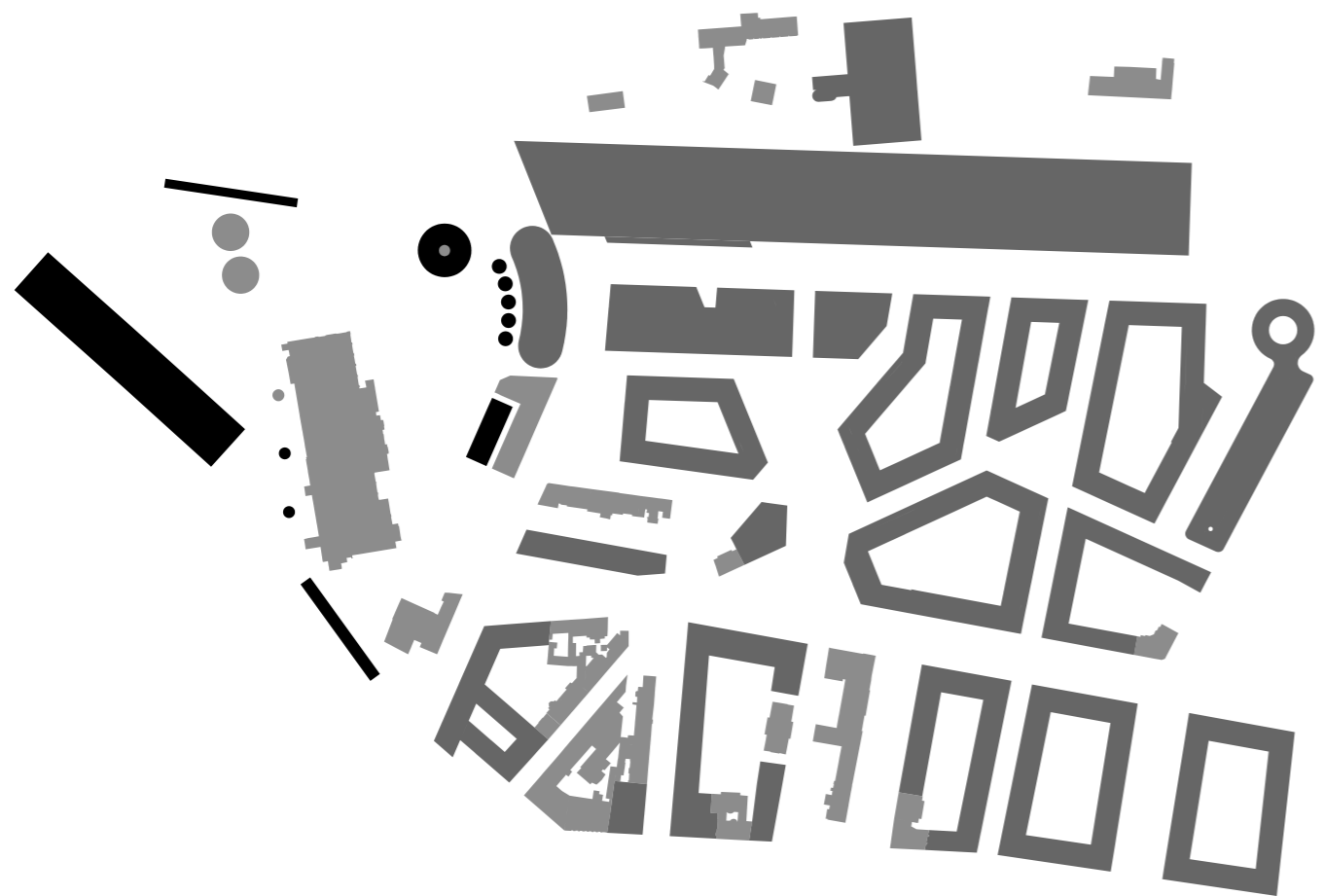


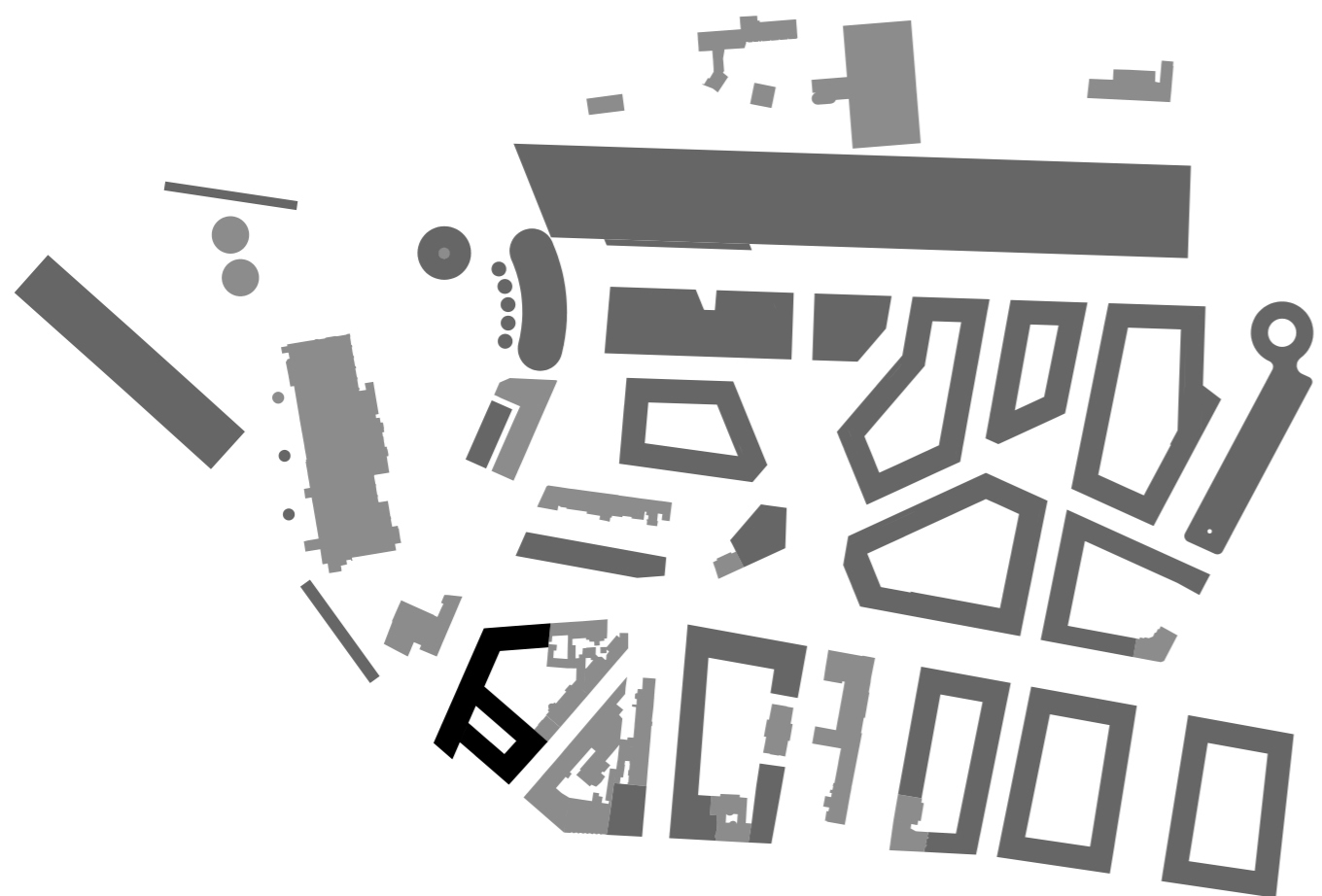
doprava stávající - metro / 1:10 000



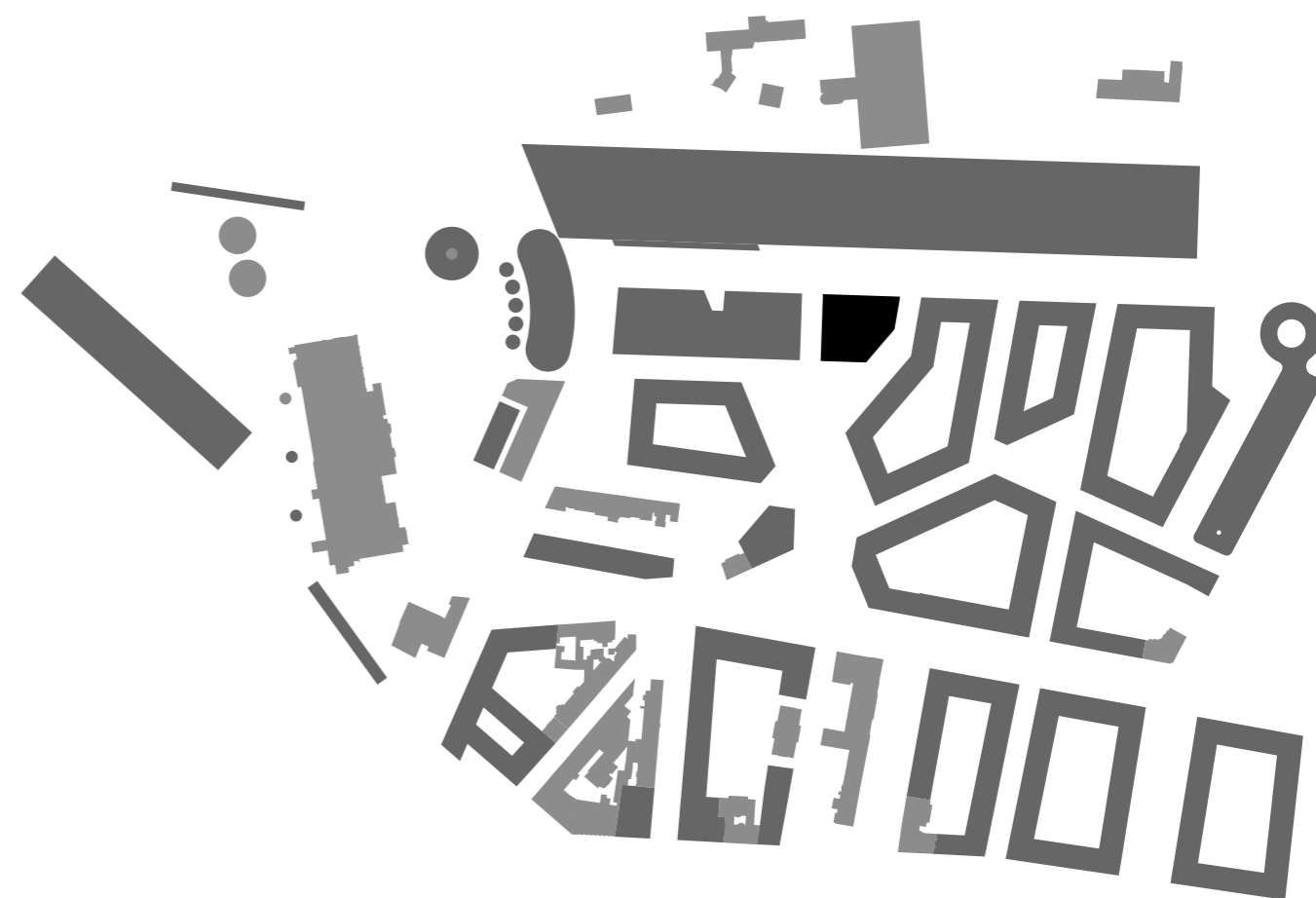
doprava nová - metro / 1:10 000







struktura - zdravotnické středisko



struktura - radnice

NÁVRH / ČTVRTĚ

Návrh obnovy starých Holešovic se snaží dojít k cíli vybudování celku, který by šlo nazývat a využívat jako celistvou čtvrt'. Čtvrt' z definice dostupnosti celé oblasti do čtvrt hodiny.

Charakter urbanistické struktury nebude vybočovat z místních zvyklostí a bude směřovat ke klasické blokové zástavbě, která se stále jeví jako vhodné řešení ke hledání kompromisu mezi pohodlím bydlení vůči hustotě a intenzitě městského provozu a potřeb. Nebude se ale držet striktně ortogonální sítě rastru a naopak se bude volně přizpůsobovat místním nahodilostem, danostem a specifikům a reagovat na vlivy urbánního interakčního charakteru se stávajícím i možným budoucím okolím.

Domy se svojí kompozicí a náplní snaží vytvořit maximálně vhodné místo pro život ve městě. Nejsou mezi nimi žádné prvky patřící na předměstí, do vesnice či krajiny. Jsou to jen domy a prostor mezi nimi je prostor ulice, kde se město používá. Ulice nebo koridory, náměstí a polouzavřené prostory. Podél všech uličních čar jsou v parteru veřejně přístupné prostory a provozy, někde i podloubí a pasáže. Parter je děravý a maximálně otevřený do ulic aby život v nich byl příjemnější a živější. Kavárny, bary, restaurace, obchody, prodejny, řemeslníci, služby, pekárny a další veřejné benefity. Bydlení se pak odehrává od prvního podlaží výš. Čím blíže k ulici, tím spíše je možné o prostorech v domech přemýšlet jako o kancelářích a úřadovnách na úkor bytů. Funkce promíchány, ale bydlení jednoznačně převažuje.

Podél obou dálnic se nacházejí domy s jinou než obytnou funkcí. Na východě to je veliký patrový parkovací dům a kus stávajícího bloku. Na západě pak polopodzemní-polonadzemní parkovací dům a hmota městského kulturního domu. Tyto budovy cloní intravilán čtvrti nových starých Holešovic před nežádoucími vlivy dopravy. Parkoviště tam jsou ještě z obdobného důvodu. Napojení na dopravní tepny je bezproblémové a z obou protilehlých okrajů dobře obslouží celou čtvrt'. Jsou od sebe vzdálena 400 metrů a je to jeden předpoklad pro koncept města pro pěší. Vnitřní část navrhované části města bude čistě pěší, žádné vozovky, jen volně pochozí plocha mezi domy.auta mají prostor v okrajových parkovacích domech, které jsou dobře dostupné a do samotného prostoru pro život ve městě nebudou, až na nezbytné zásobování, muset vjíždět. A celý prostor bude bez mantinelů k dispozici lidem, kteří v něm žijí, a lidem, kteří ho používají.

Průjezdnost čtvrti je zachována dvěma bulváry západovýchodního směru se stromořadími. Jižní bulvár vede v blokové zástavbě promíchané novou a původní historickou architekturou. Paralelně s vozovkou vede tramvajová trať a po stranách jsou krátkodobá parkovací stání v mezerách mezi stromy. V domech kolem je podloubí. Silnice spojuje Holešovice a Letnou. Severní bulvár tvoří jakousi nádražní třídu dobře známou z jiných měst. Podél dlouhého těla nádražní budovy, která je v parteru zcela otevřená, vede rovnoběžně přímá široká ulice z jedné strany uzavřená fasádou nádraží a rytmizovaná jeho zubatou střechou a košatým stromořadím, z druhé je vymezena čelními fasádami bloků a rytmus jí dávají škvíry mezi nimi. Tato nádražní třída zároveň slouží jako zrušené autobusové nádraží s točnou a místo něj funguje jako série autobusových zastávek podél vlakového nádraží. Tento bulvár spojuje právě hlavní dopravní tepny nadmístního významu: Argentinskou a Partyzánskou.

Tramvajová trať je oproti původnímu stavu přeložena, dělá malou okliku směrem na východ a vede přímo centrem nové čtvrti. Protože je to město bez aut, vede tramvaj přímo po pochozím povrchu přes náměstí mezi lidmi. Vnáší tak do centra život a pohyb a přivádí lidi přímo do centra. Je to důležitý prvek městského prostoru, který má zůstat

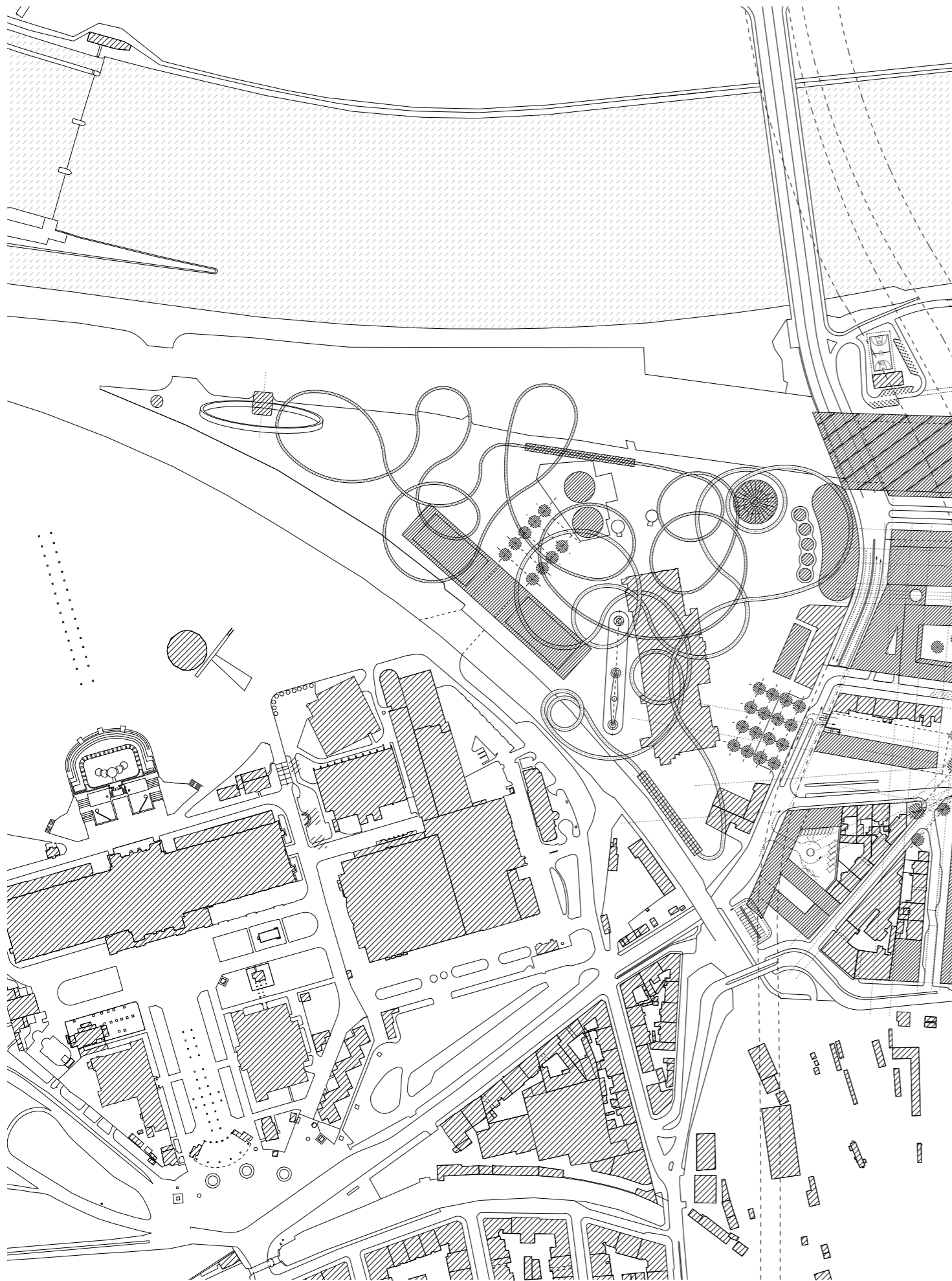
živoucí a zároveň tvoří tepající osu velkého severojižně se táhnoucího náměstí.

Zastávka metra je posunuta zhruba o sto metrů směrem na sever tak, aby se jeho severním vestibulem rovnou stala jedna ze tří nádražních hal a druhý výstup z nástupiště ústí přímo uprostřed hlavního náměstí. Na náměstí na povrchu je půdorys nástupiště zkopírován dlouhým vysoko zdviženým přístřeškem skýtajícím stín před sluncem a sucho v dešti. Tržiště, skateboarding, šachy atd..

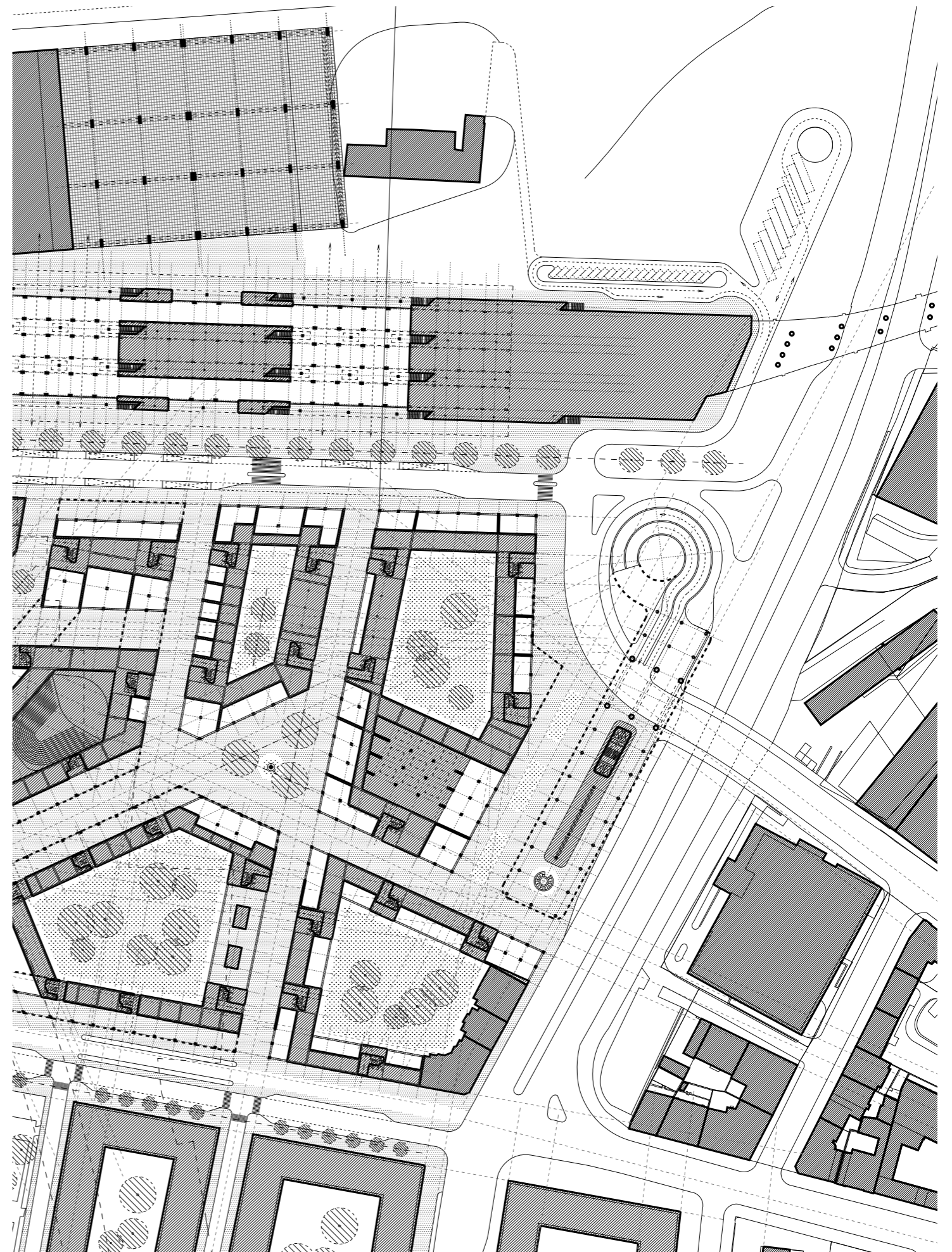
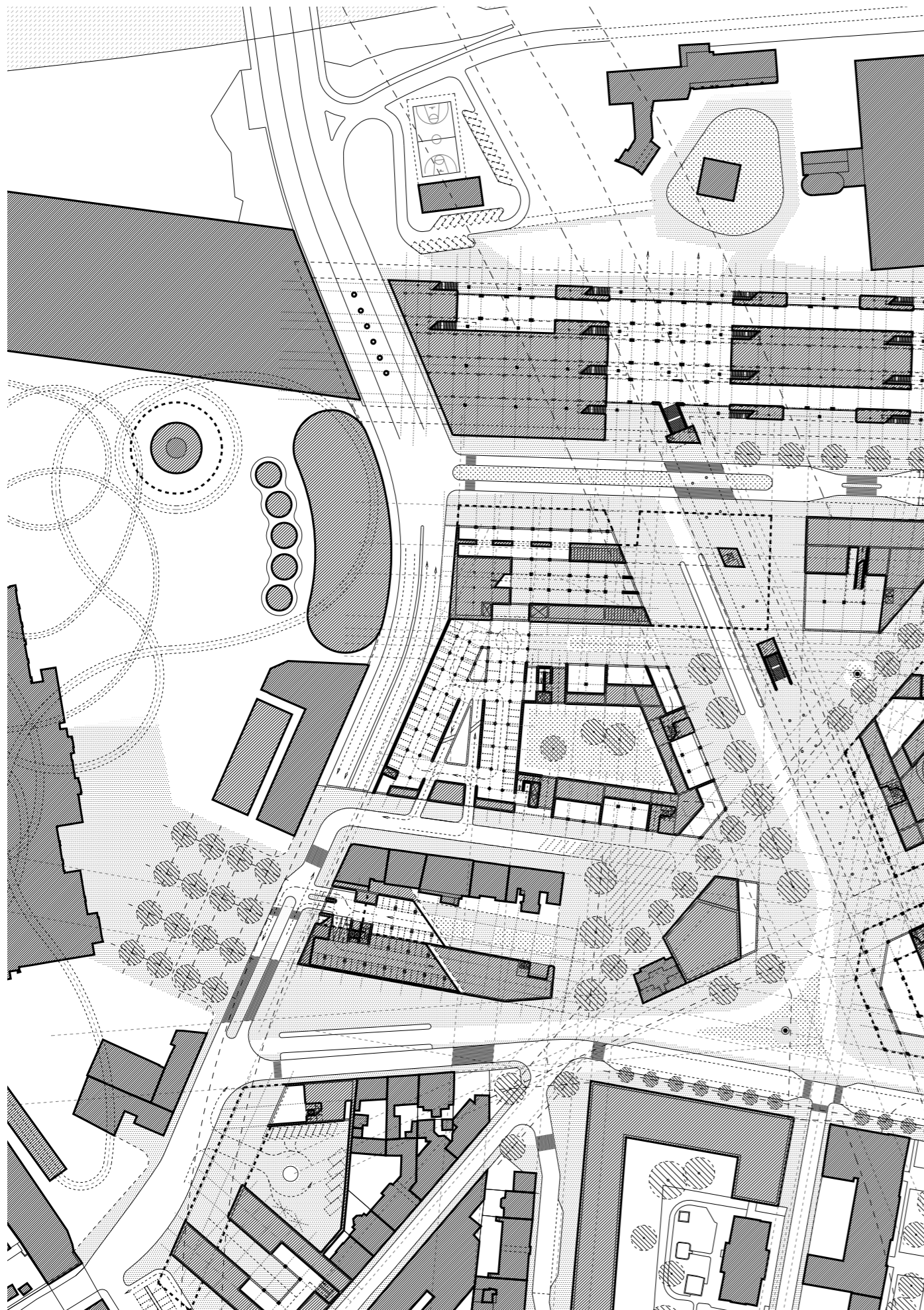
Nádraží je v parteru co nejvíce otevřené a jeho hlavní devizou pro okolí je jeho průchodnost. Už nečiní bariéru mezi vnitřním městem a pohodou u řeky, ale je možno ho kdykoliv pohodlně projít skrznaskrz bez překážek. Je tak volně možno projít i z nástupiště do města a naopak.

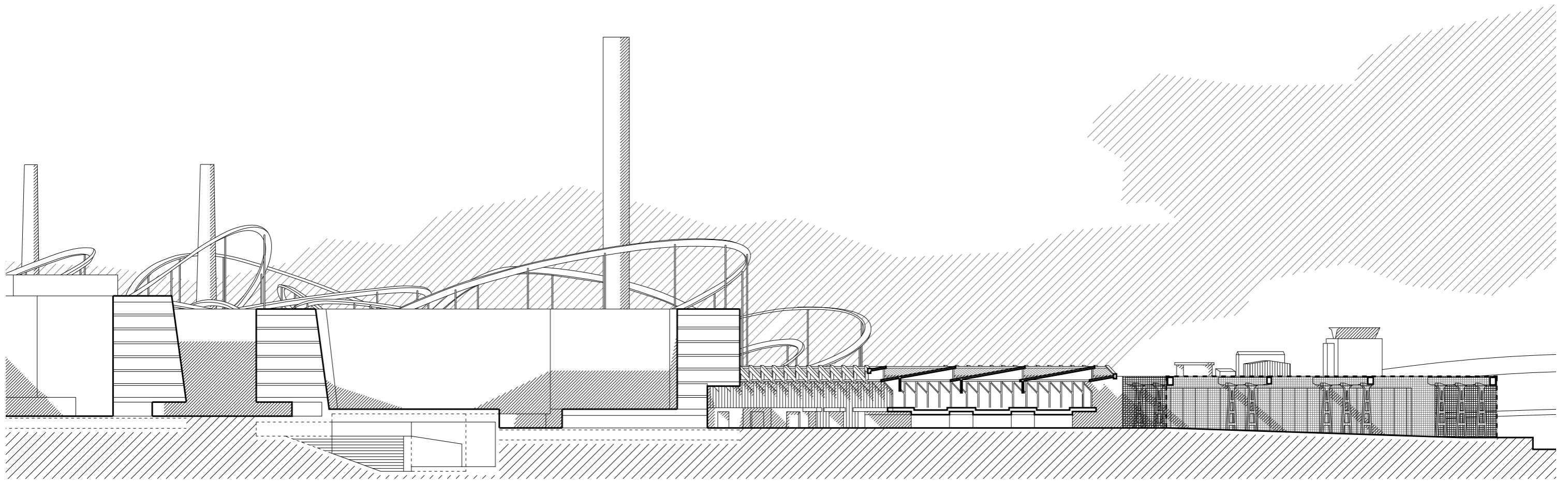
Jako relativně malý územní celek nenabízí nové stavby žádný veřejný park. V okolí jich je dostatek a poloveřejné zahrady jsou ve vnitroblocích. Zeleň ale nechybí a je zastoupena četnými stromořadími, která jsou racionálně vysázena v jasných rytmech a pohledově potvrzují osy, na nichž domy vyrostly. Příroda je to umělá a substituční, ale je jako taková navržena s vědomím sousedství volně zelené krajiny na břehu Vltavy a ve Stromovce. Logicky potom jsou vypíchnuta ve struktuře čtvrti tři místa speciálního významu jako pozice uměleckých děl identifikujících ona místa a povznášejících ducha veřejného prostoru. Ta nejsou nijak specifikována.

Nové výstaviště-lunapark v areálu Pražské energetiky v trojúhelníku mezi kolejími bude naproti obytné části města zastavováno zcela jiným způsobem. Vzhledem ke svému speciálnímu charakteru a funkci není způsob jeho zastavění a chování se v něm nijak specifikován, jen volně naznačen. Bude zaplněn autonomními objekty, zástavbou totálně volného typu, propletení horských drah, kotouči ruských kol, různými praky, koulemi, válci, vláčky a vlastně čímkoliv. Vědomí takové bizarní směsice v dobře schovaném sousedství je oblažující.

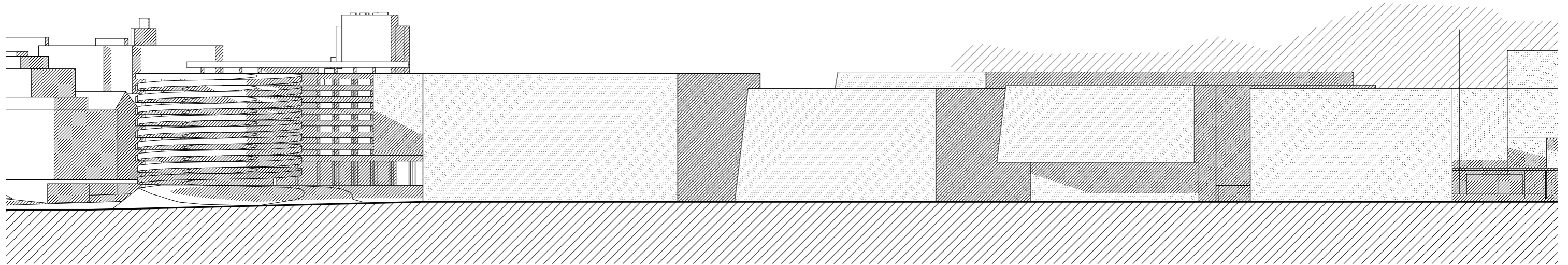
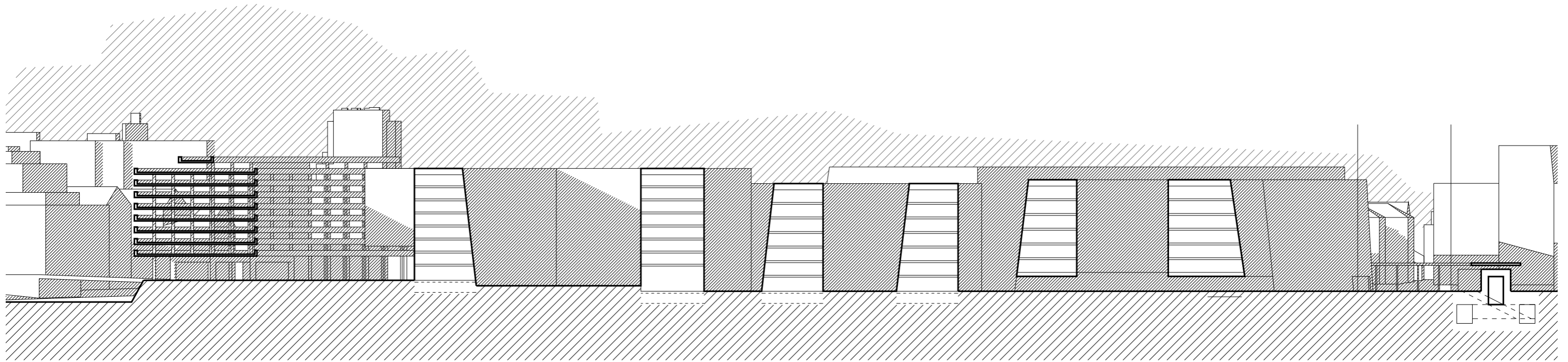


situace / 1:4 000

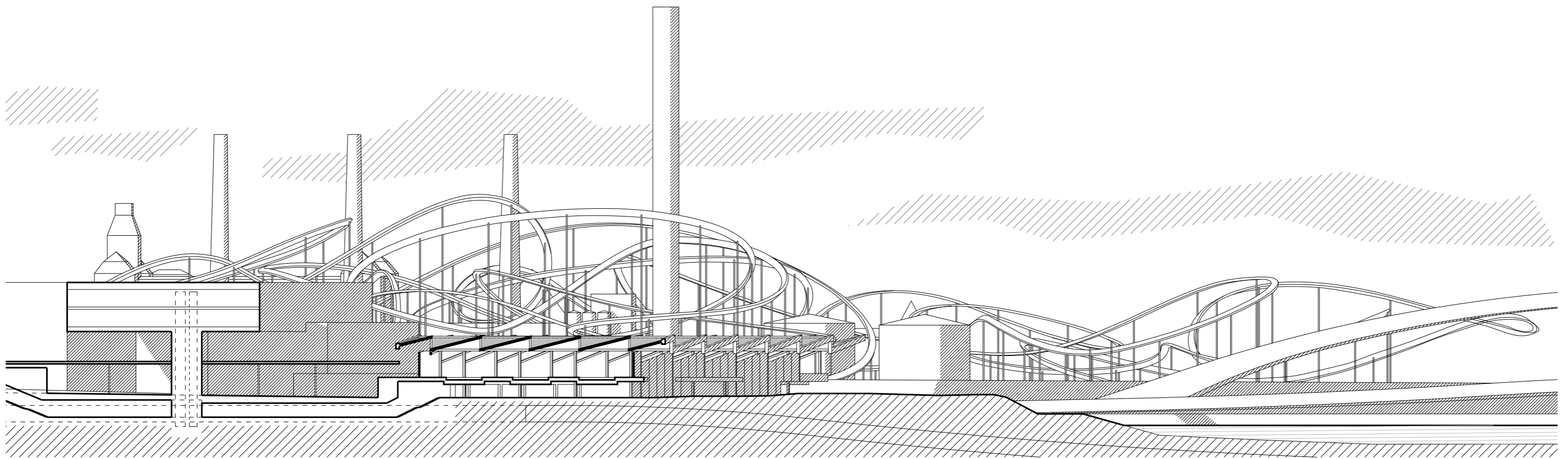
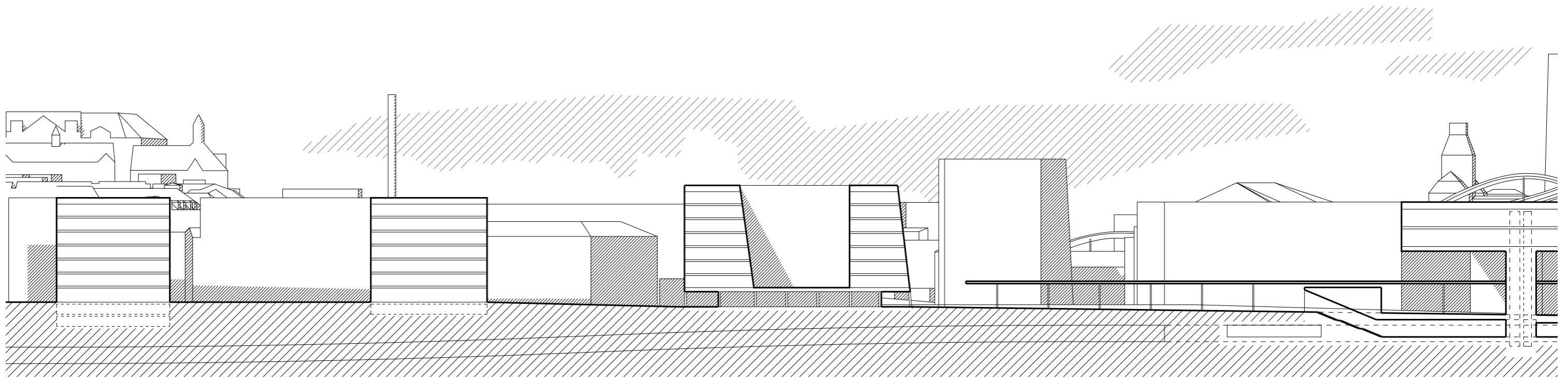




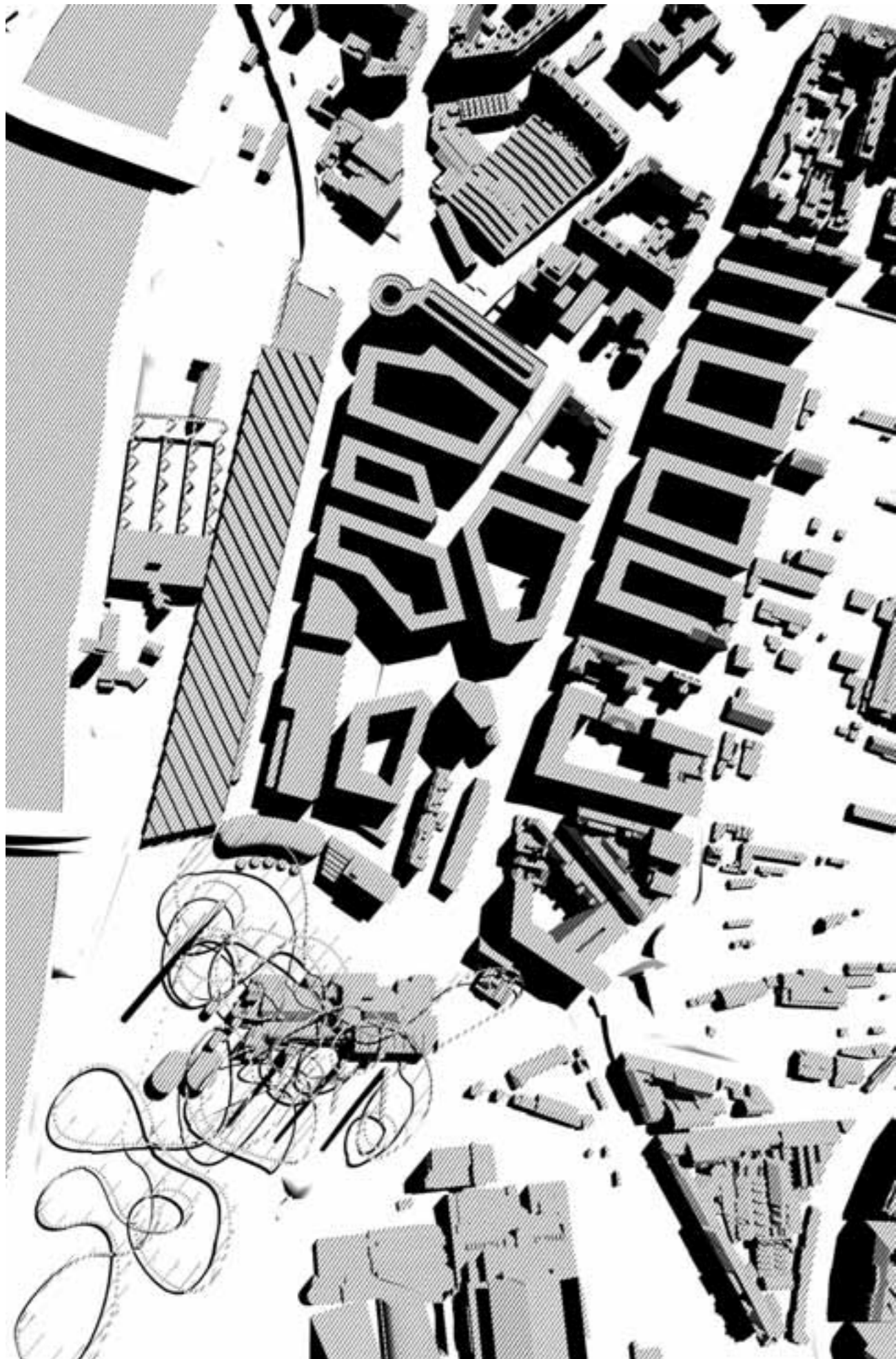
řez / 1:1 000



řezy / 1:1 000



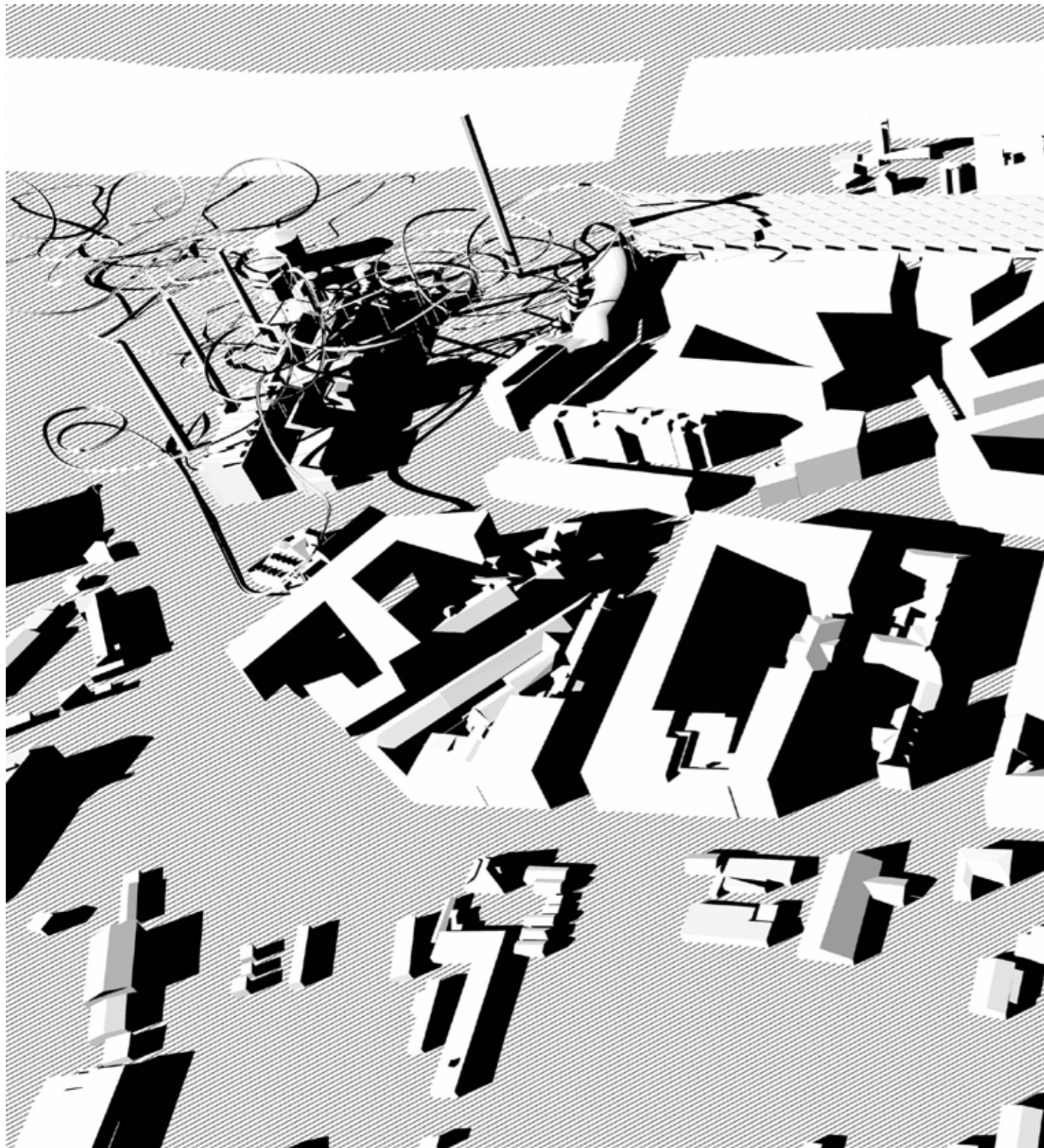
řez / 1:1 000



axonometrie - pohled ze západu / 1:1 000



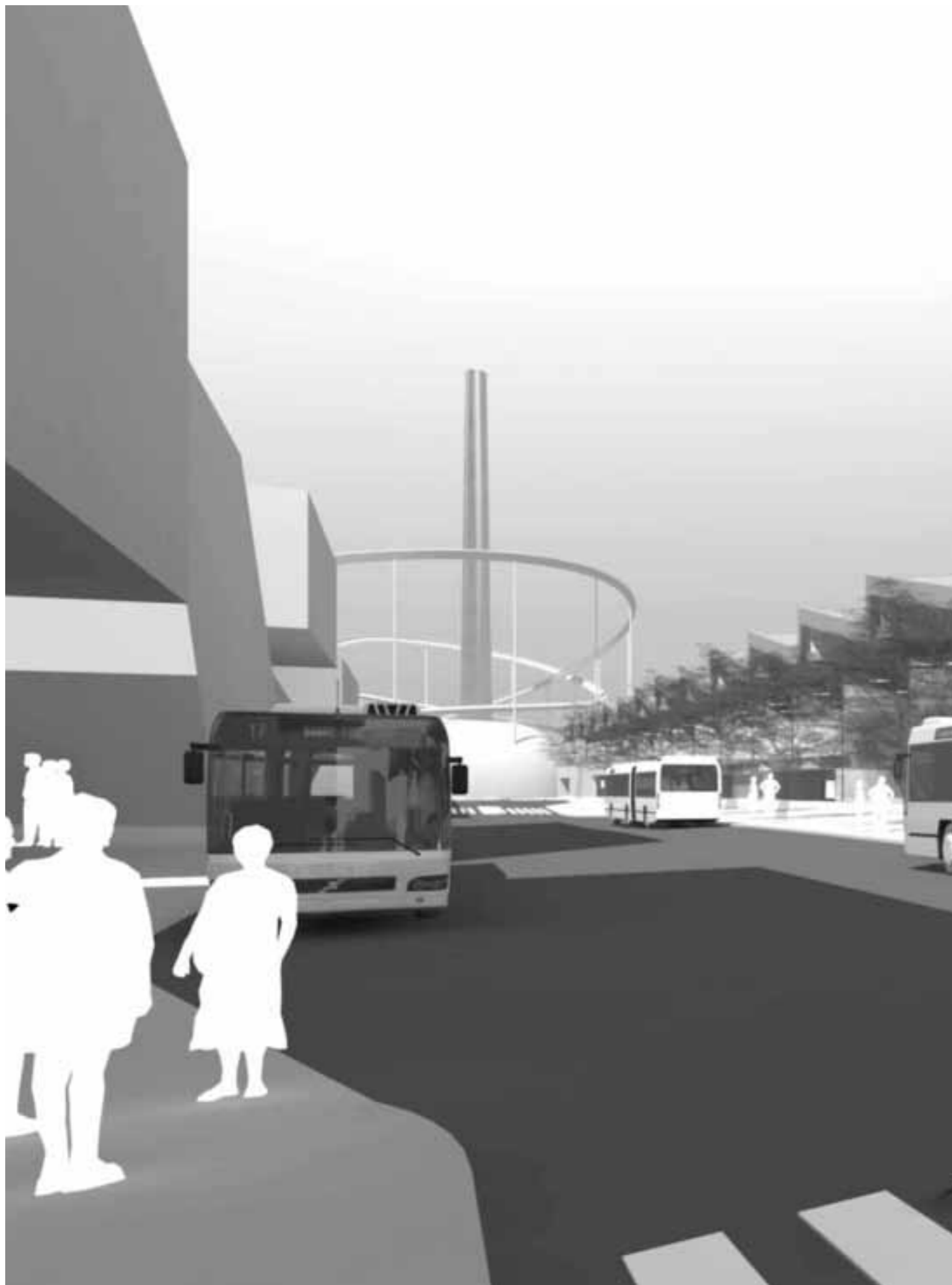
axonometrie - pohled z jihu / 1:1 000



axonometrie - pohled z jihu / 1:1 000



vizualizace - hlavní náměstí



vizualizace - nádražní třída



vizualizace - trojúhelníkové náměstí

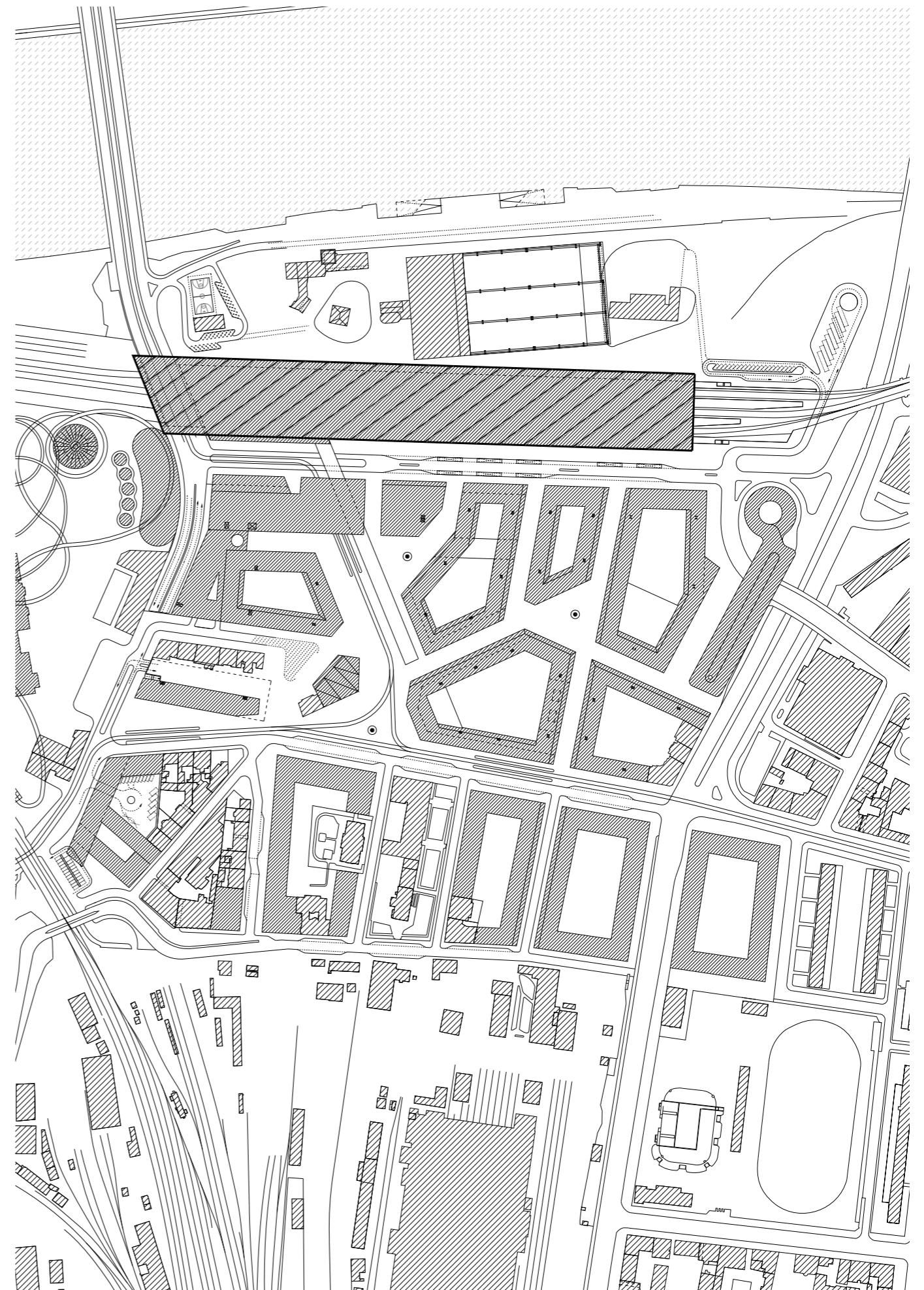
NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE

Hlavní důvod pro přestavbu nádraží je jeho současný stav, kdy celá plná hmota nástupišť představuje nepřekonatelnou bariéru mezi městem a prostorem u řeky. Nádražní budova v současném stavu není městský dům. Návrh nového nádraží vytváří kompaktní jednoduchý objekt. Budova je redukována pouze na prostor pod peróny, peróny samotné a střechu nad nimi.

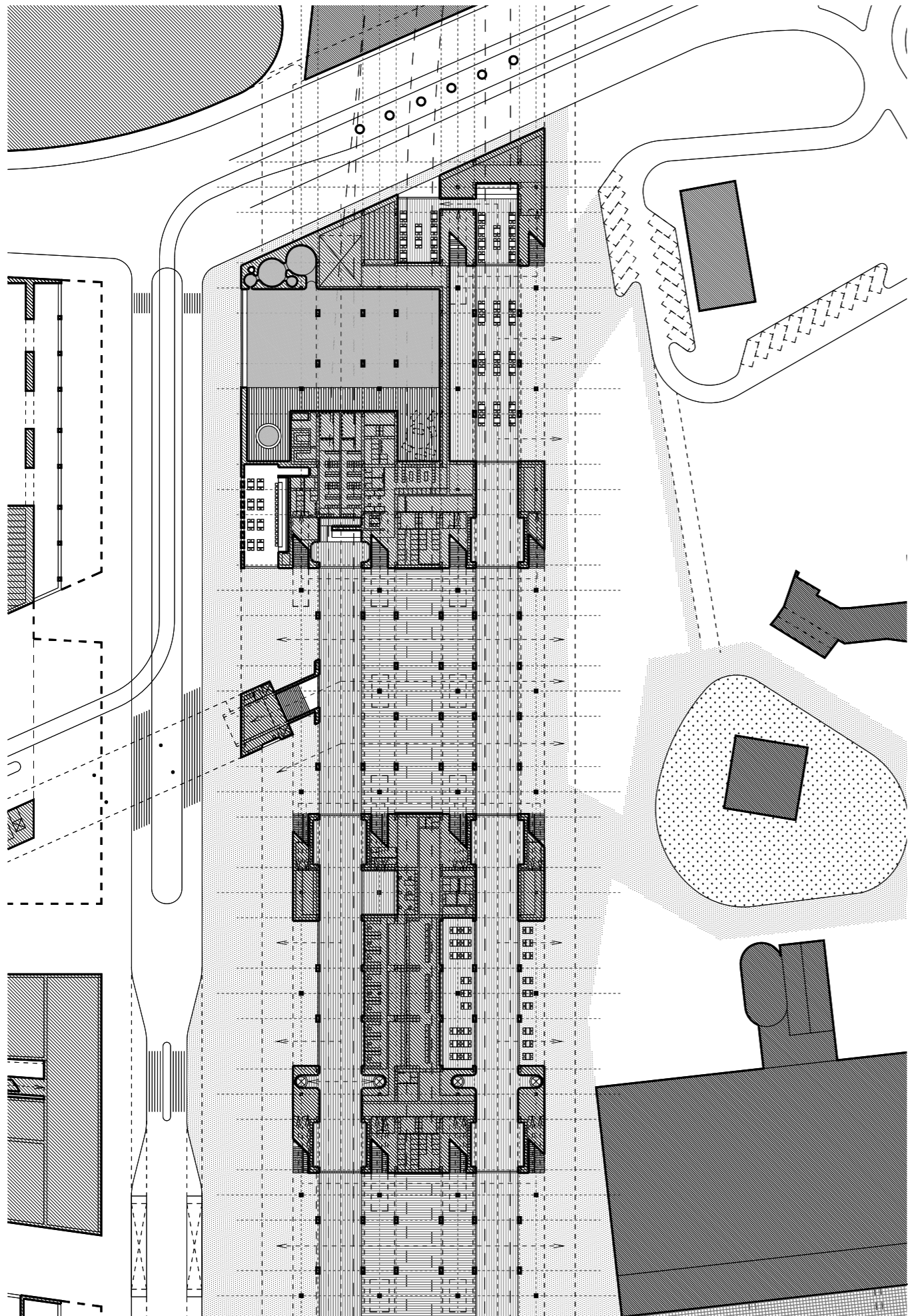
V přízemí se nachází všechny provozy obsluhující nádraží, kanceláře, sklady, jídelny, obchody, úschovny, prodejny lístků apod. Parter je zcela průchozí a nádražím je jen jakoby zastřešen tak, aby budova nebránila v příčném pohybu skrze ni. Pozice mezi obytným městem a volným prostorem s řekou. Budova má parteru ve svém podélném směru čtyři plné hmoty vyplněné službami a obsluhujícími funkcemi a tři rozlehlé haly, ze kterých jsou výlezy na nástupiště a kterými je možno volně procházet ven a dovnitř. V příčném směru ji celou protínají dvě široké chodby propojující skrz na skrz celou budovu. Na východním konci se nachází zásobovací rampa napojená na sklady a nákladní výtahy na perón a vevýchodní části plní jedna ze tří hal funkci vestibulu metra. Dopravní systémy metro/vlak jsou propojeny co možná nejjednodušší variantou. Specialitou jsou pak malé nádražní lázně v nejuvýchodnějším cípu budovy.

Podél dlouhé budovy se táhne dlouhý bulvár, který zároveň plní funkci zrušeného autobusového nádraží formou sériově řazených zastávek podél budovy vlakového nádraží. Odstavné parkoviště pro autobusy se nachází schované na severovýchodním cípu budovy.

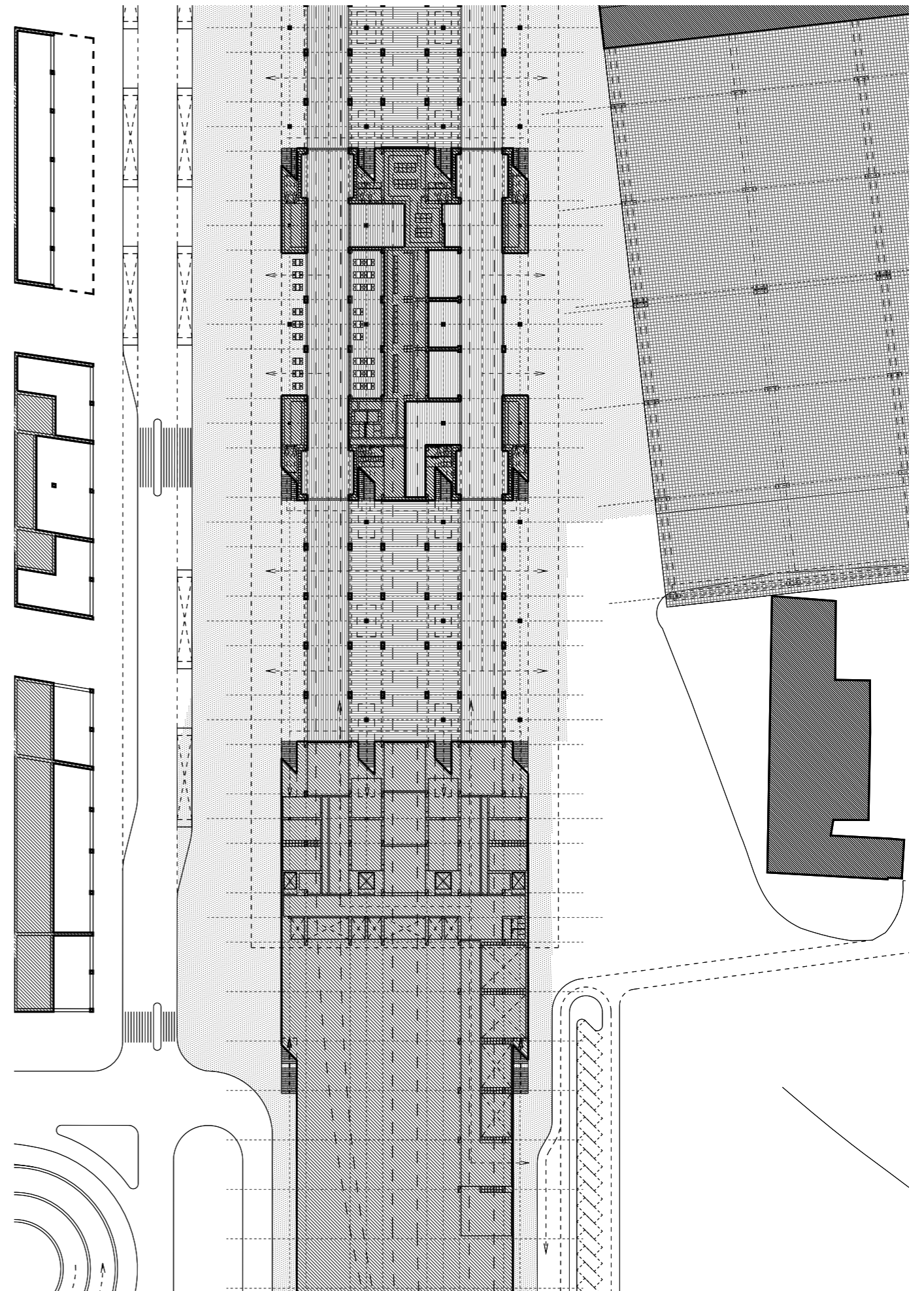
Nejcharakterističtější prvkem nové budovy je střecha. Nosné příhradové nosníky v posunutě neortogonální síti. Monotónní zubatice půdorysně zkosených šedových světlíků rytmičuje a protahuje uliční frontu nádražní třídy a tvoří dlouhou horizontální zubatou linku nad řekou z pohledu z druhé strany. Je to ohlednutí se za pohnutou historii poeticky industriální čtvrti starých Holešovic a formální materializace rychlosti a pohybu pro dopravní stavbu. Budova je kompaktní, lehká, neexhibuje a netváří se jako chrám svého tvůrce, jak je v Praze dnes zvykem. Je utilitární stavbou s postindustriální estetikou. Výhledy a průhled skrz nádraží na obě strany, do parku i do města.



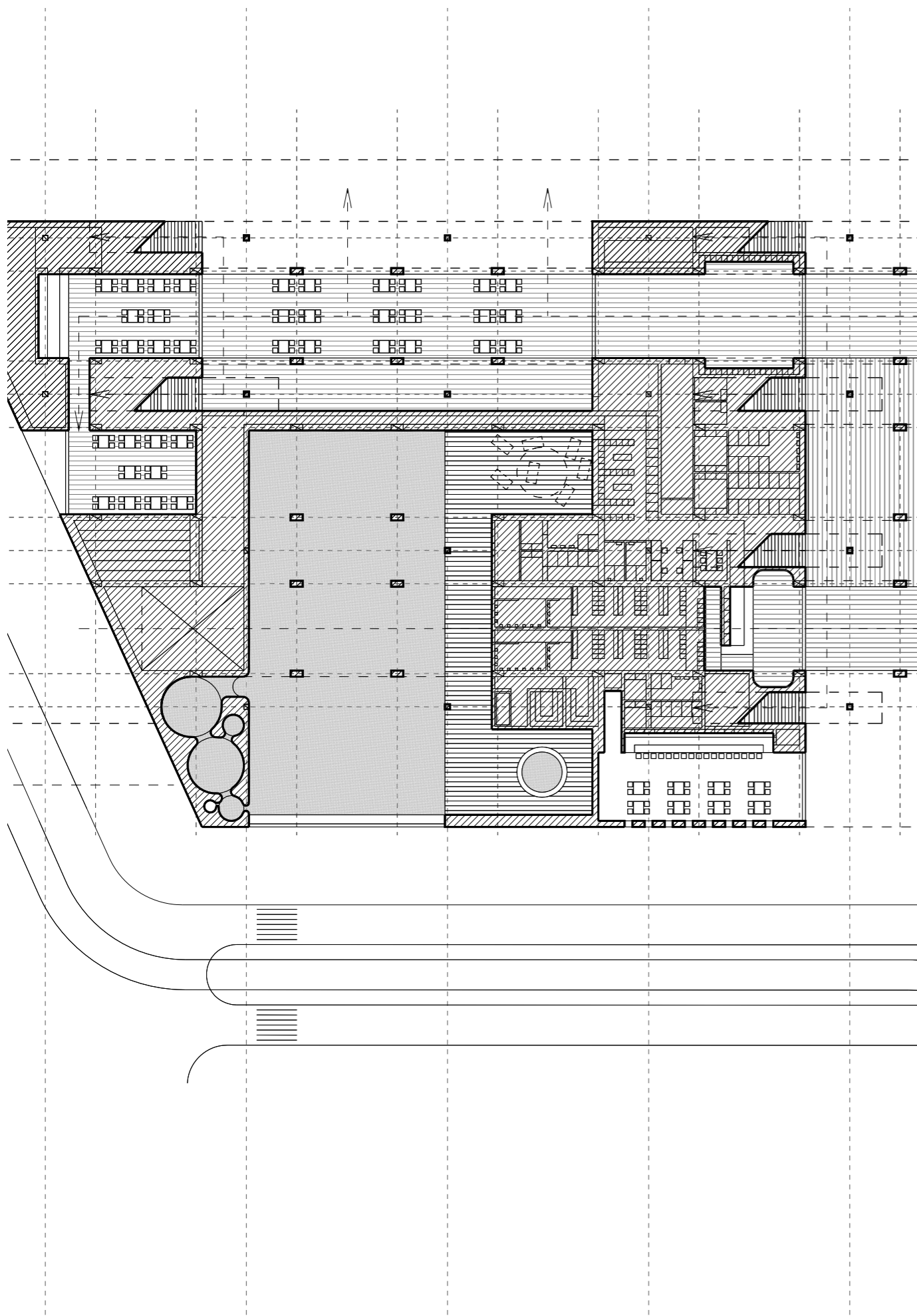
nádraží - situace / 1:4 000



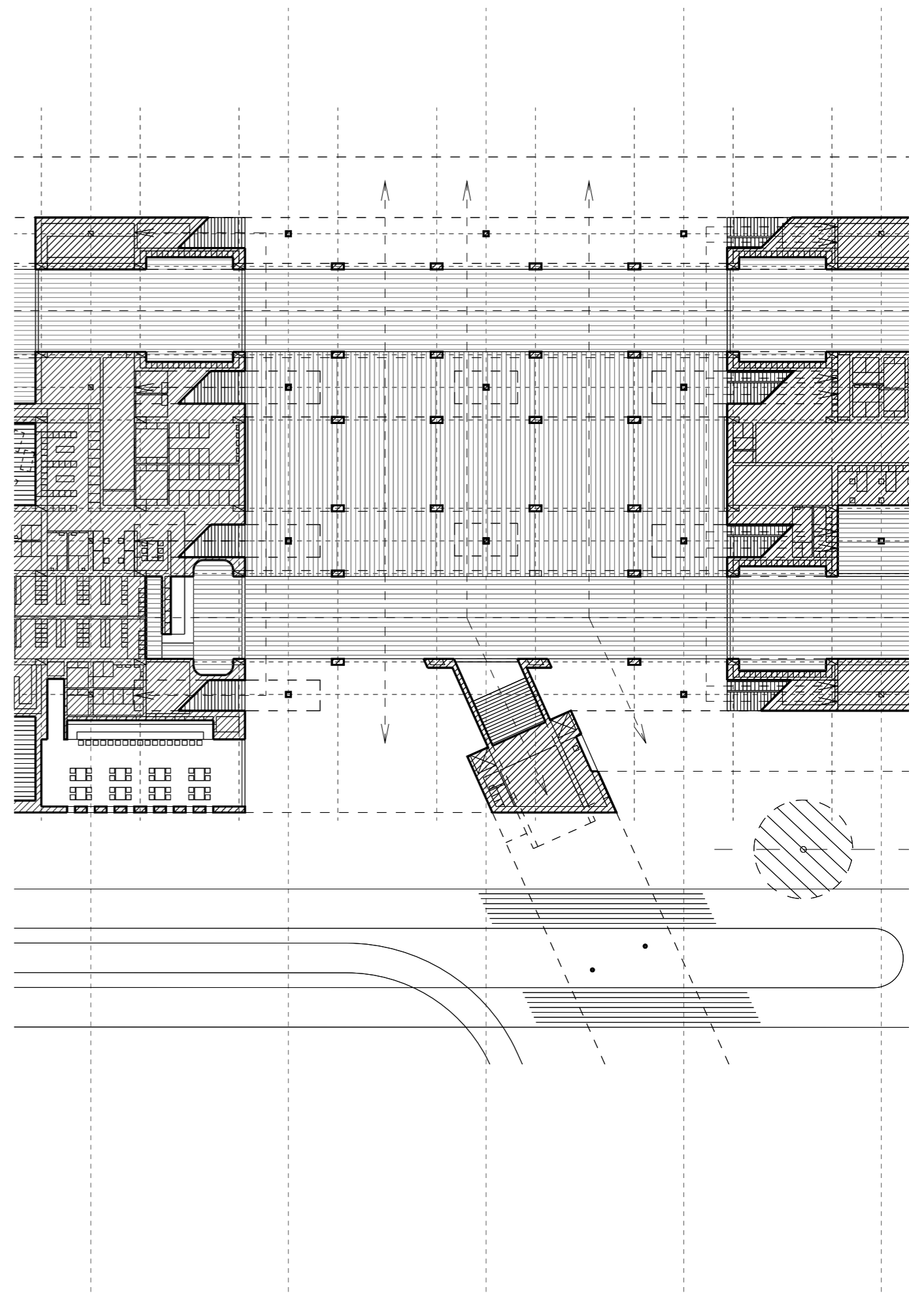
nádraží - půdorys přízemí, západní část / 1:1 000



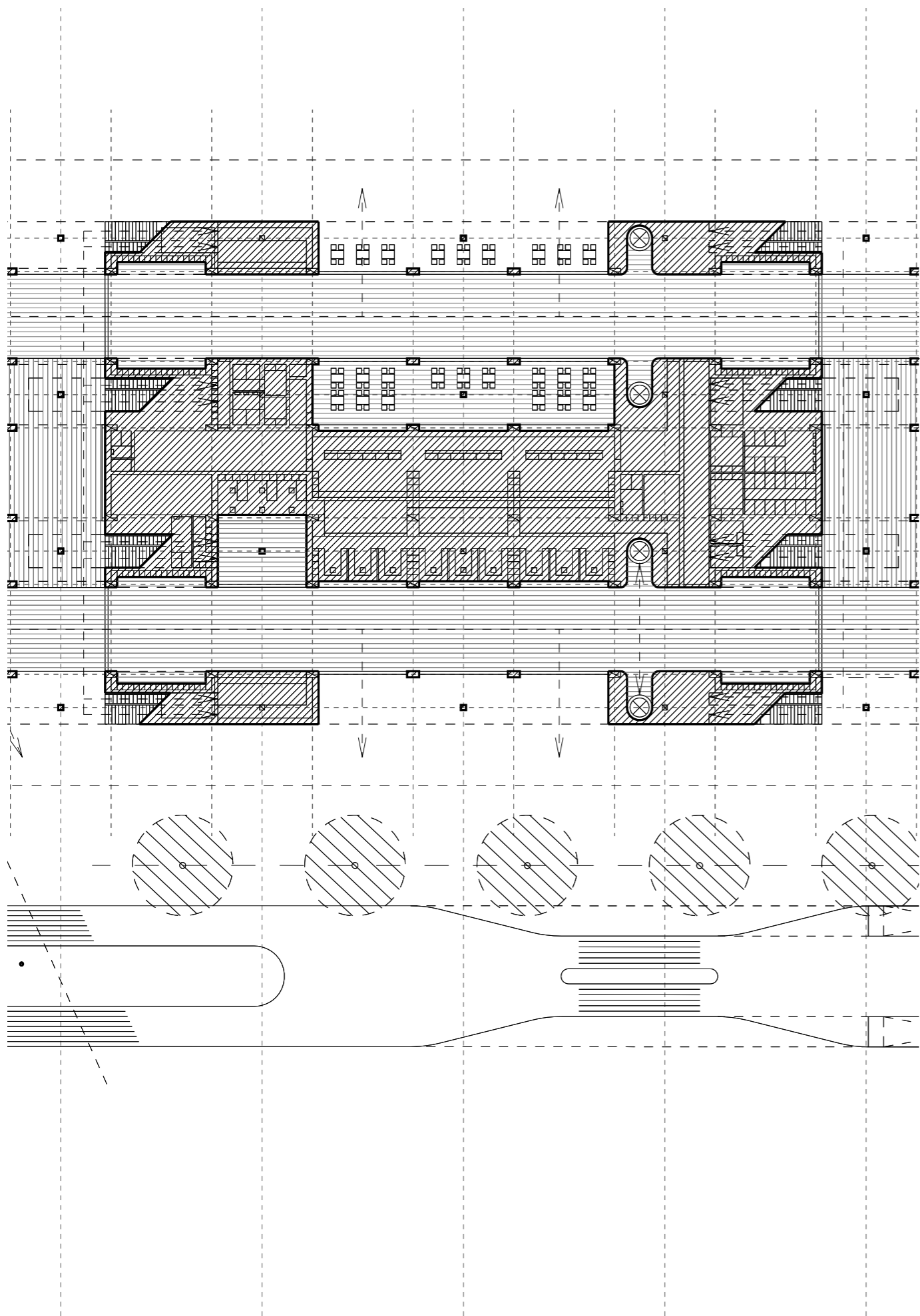
nádraží - půdorys přízemí, východní část / 1:1 000



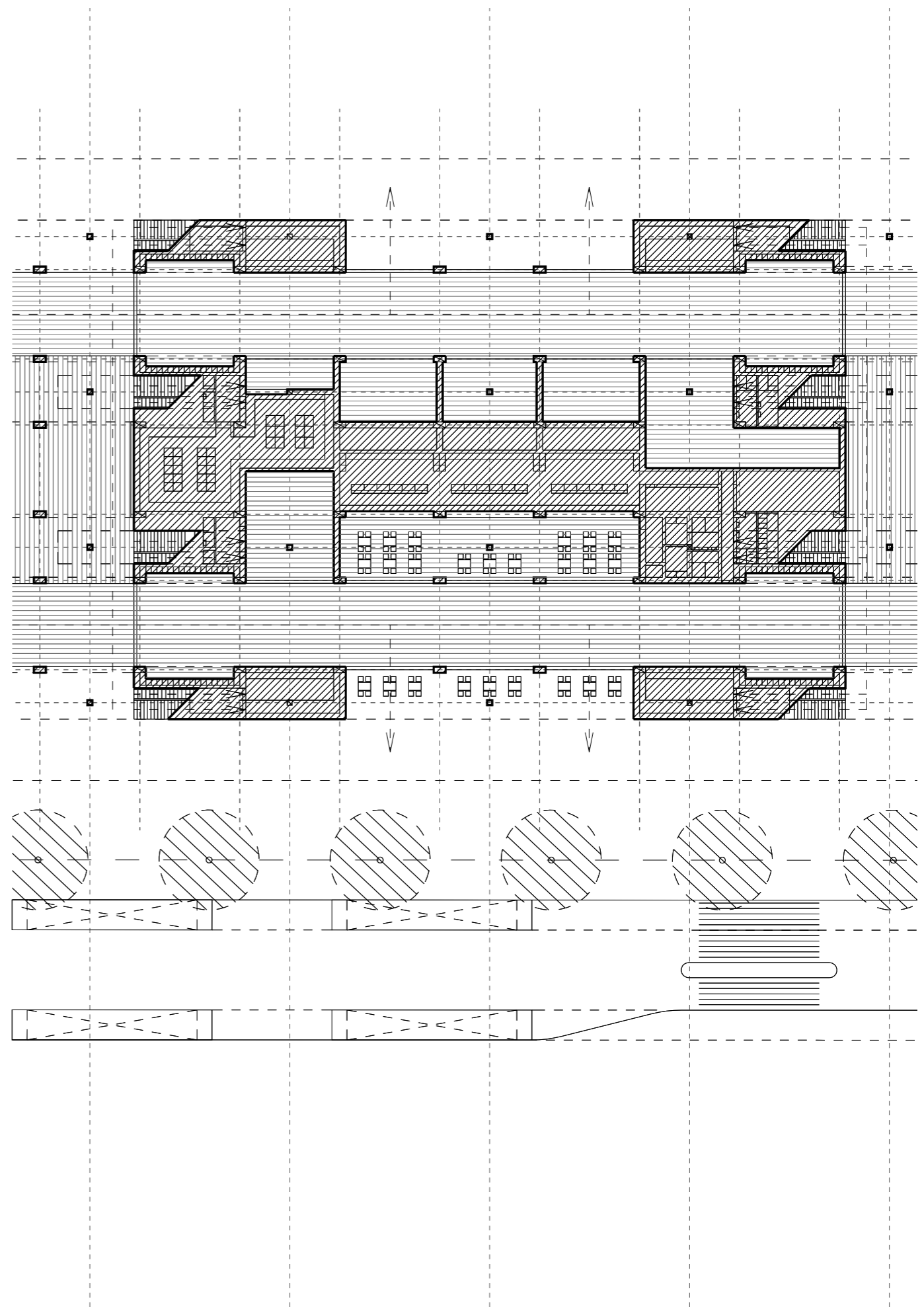
nádraží - půdorys přízemí, západní segment / 1:500



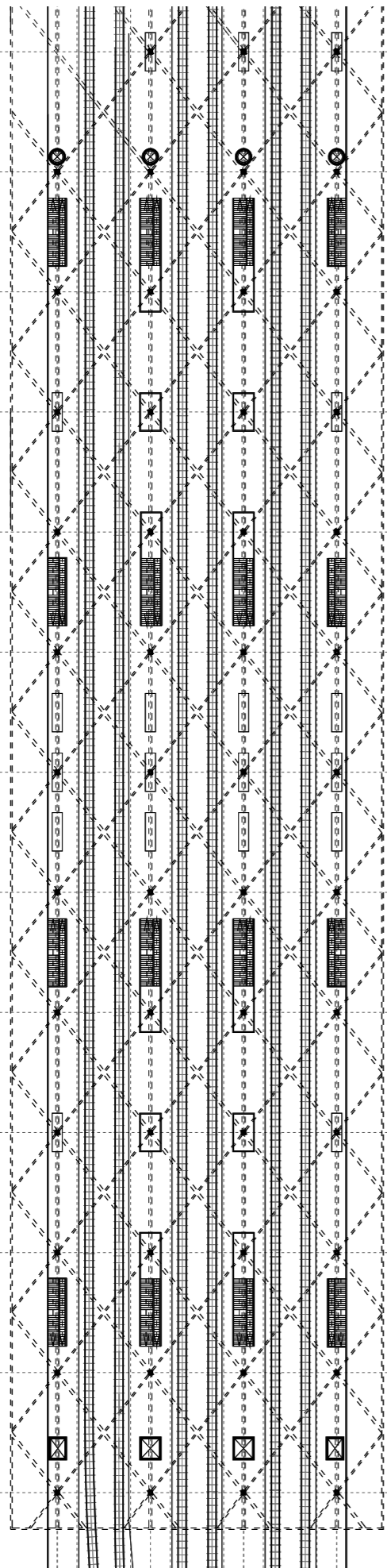
nádraží - půdorys přízemí, západní hala se vstupem do metra / 1:500



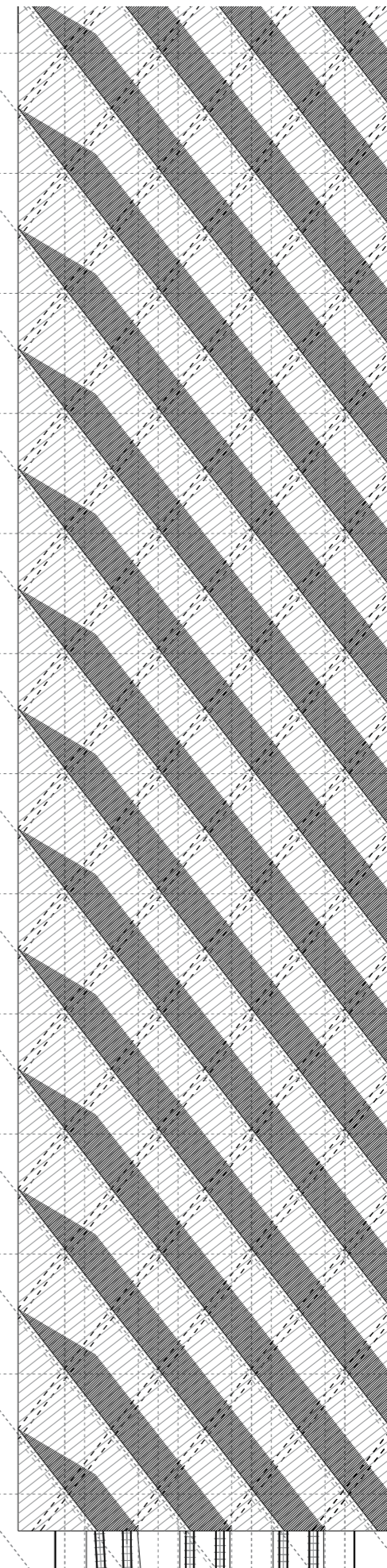
nádraží - půdorys přízemí, středový segment / 1:500



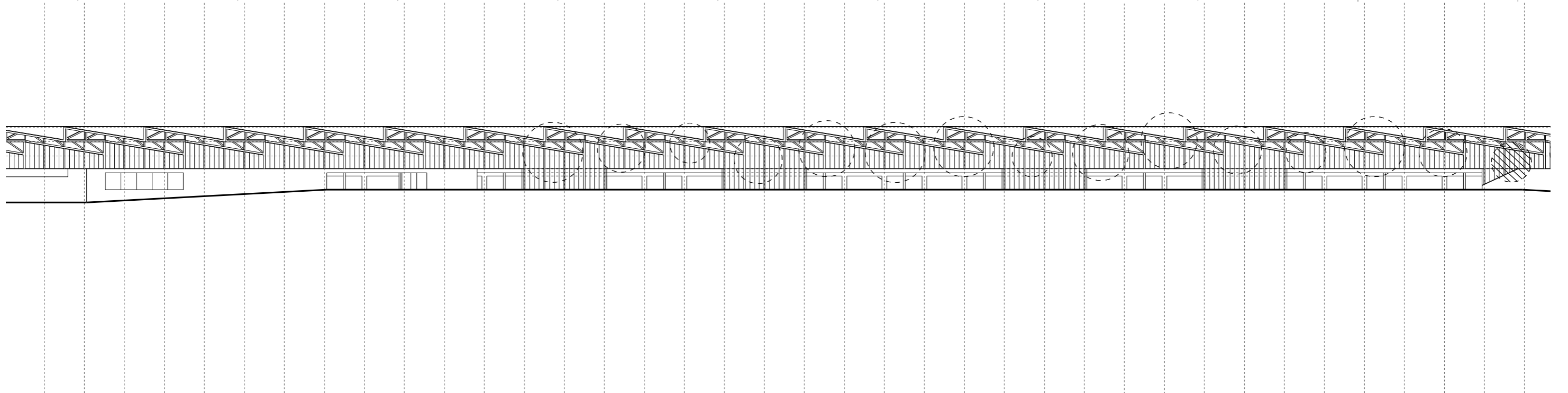
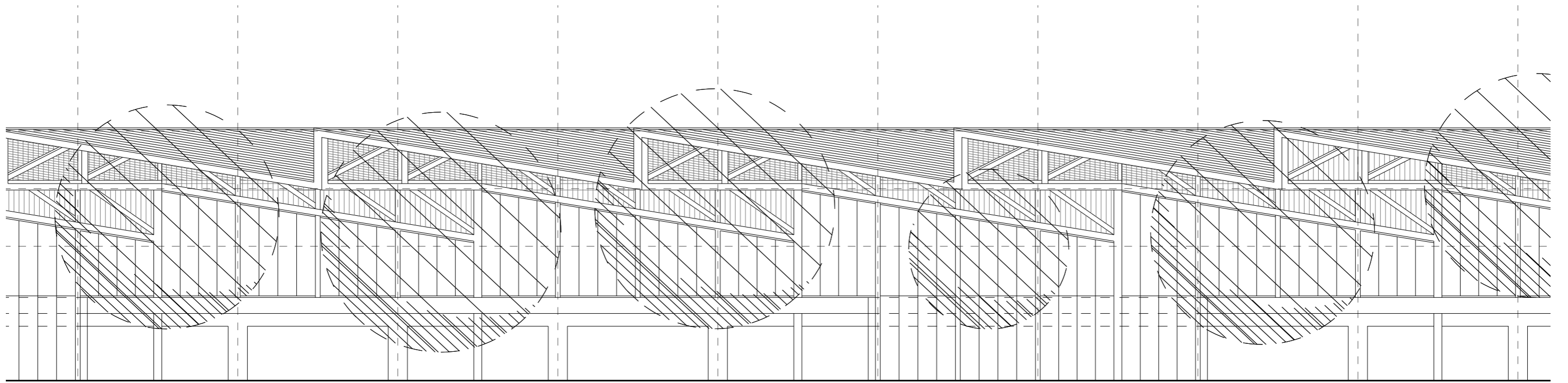
nádraží - půdorys přízemí, východní segment / 1:500



nádraží - půdorys perónů, východní část / 1:1 000

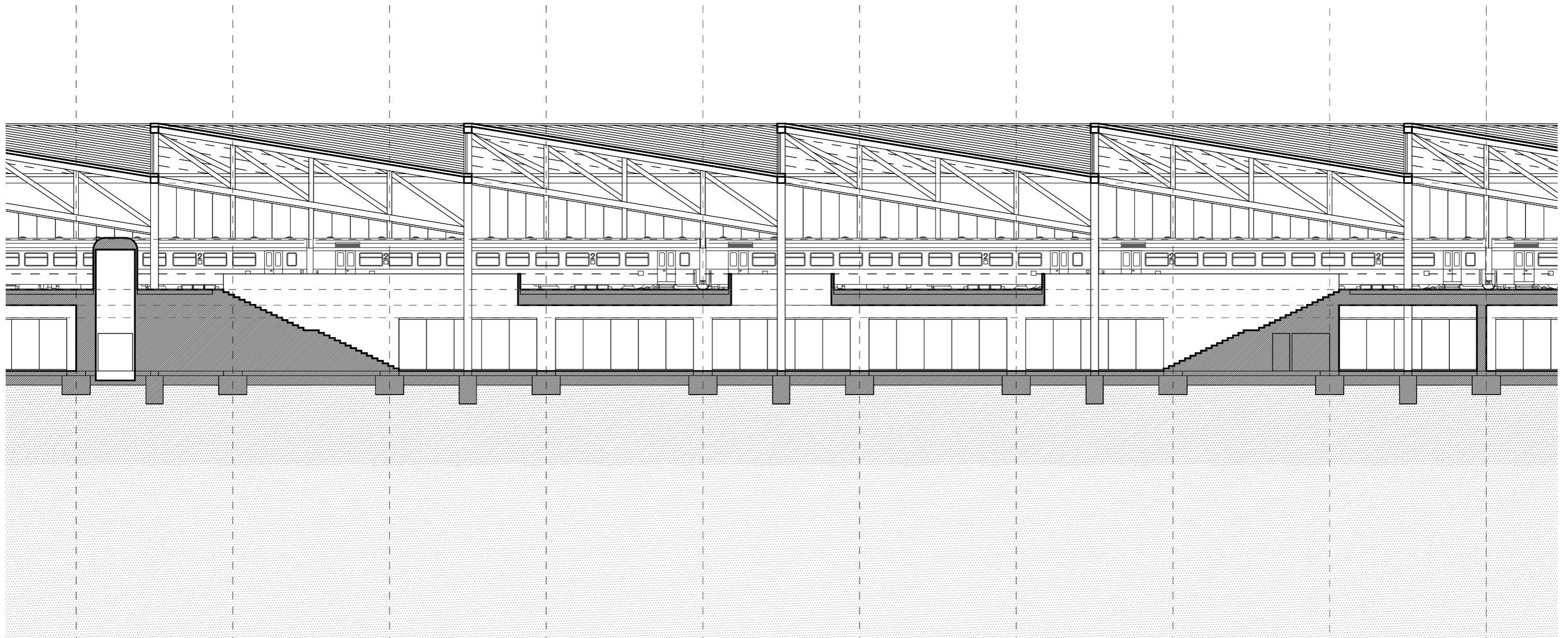


nádraží - pohled na střechu, východní část / 1:1 000

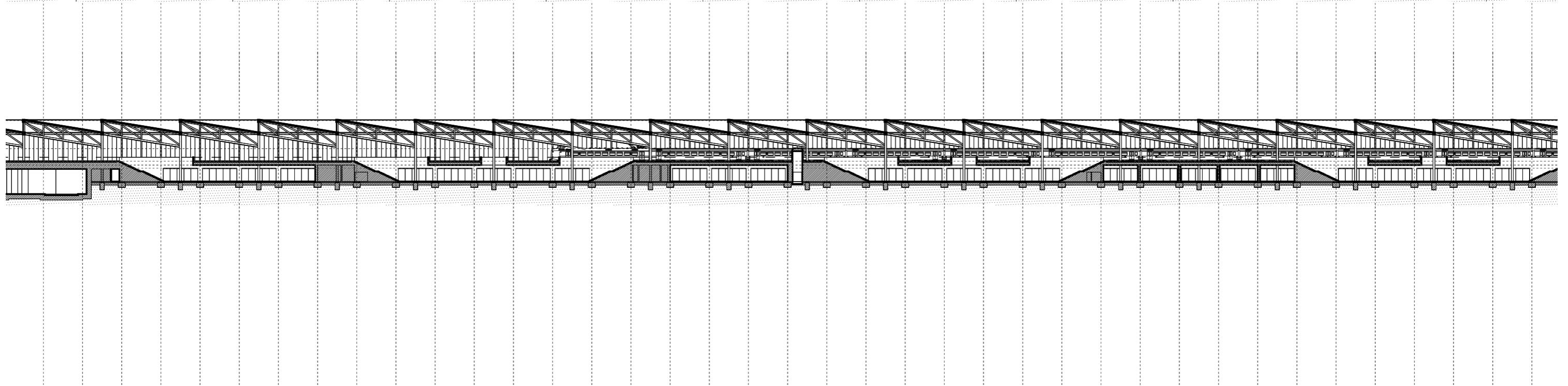


nádraží - pohled jižní, fasáda do nádražní ulice / nahoře / 1:250

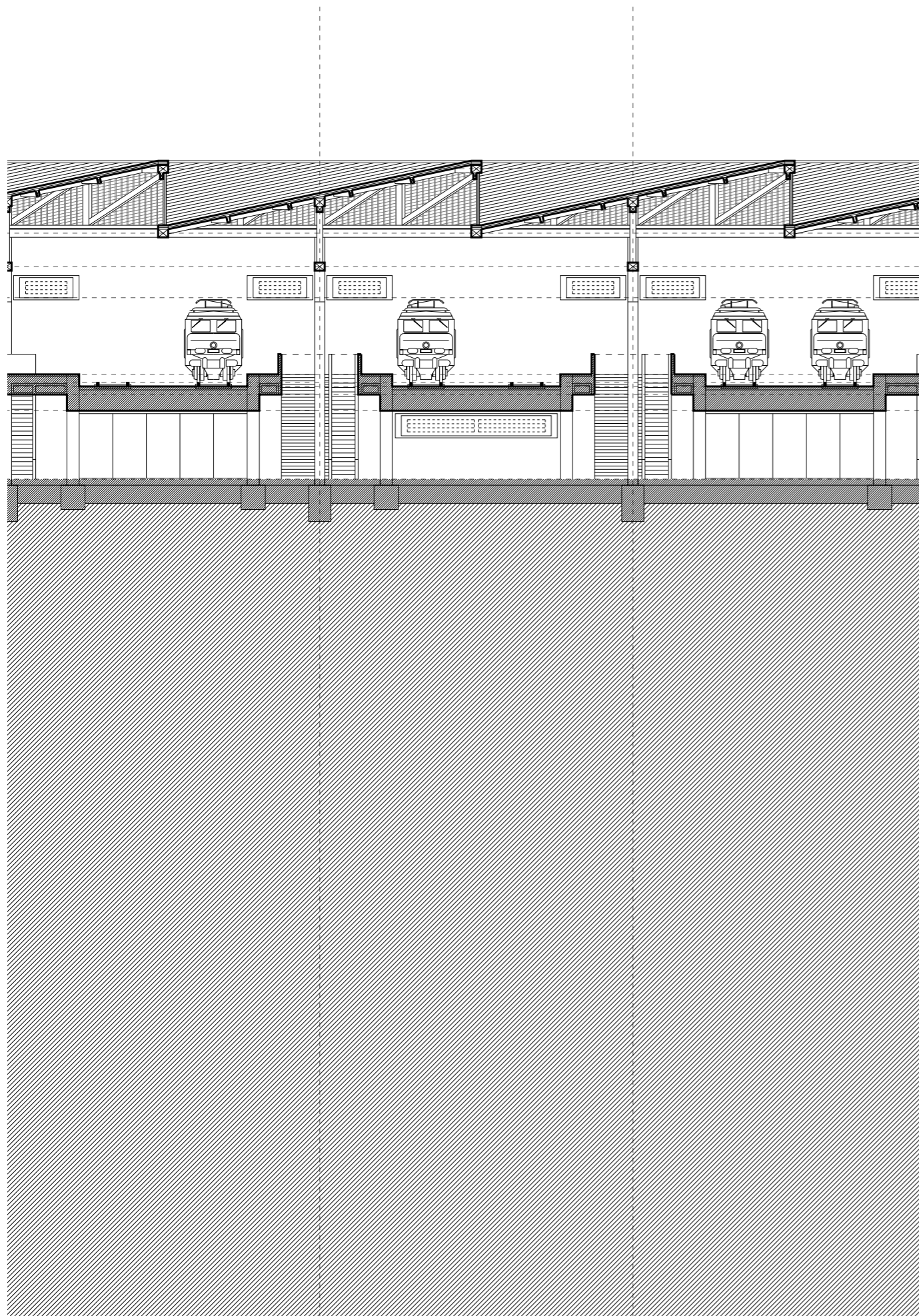
nádraží - pohled jižní, fasáda do nádražní ulice / dole / 1:1 000



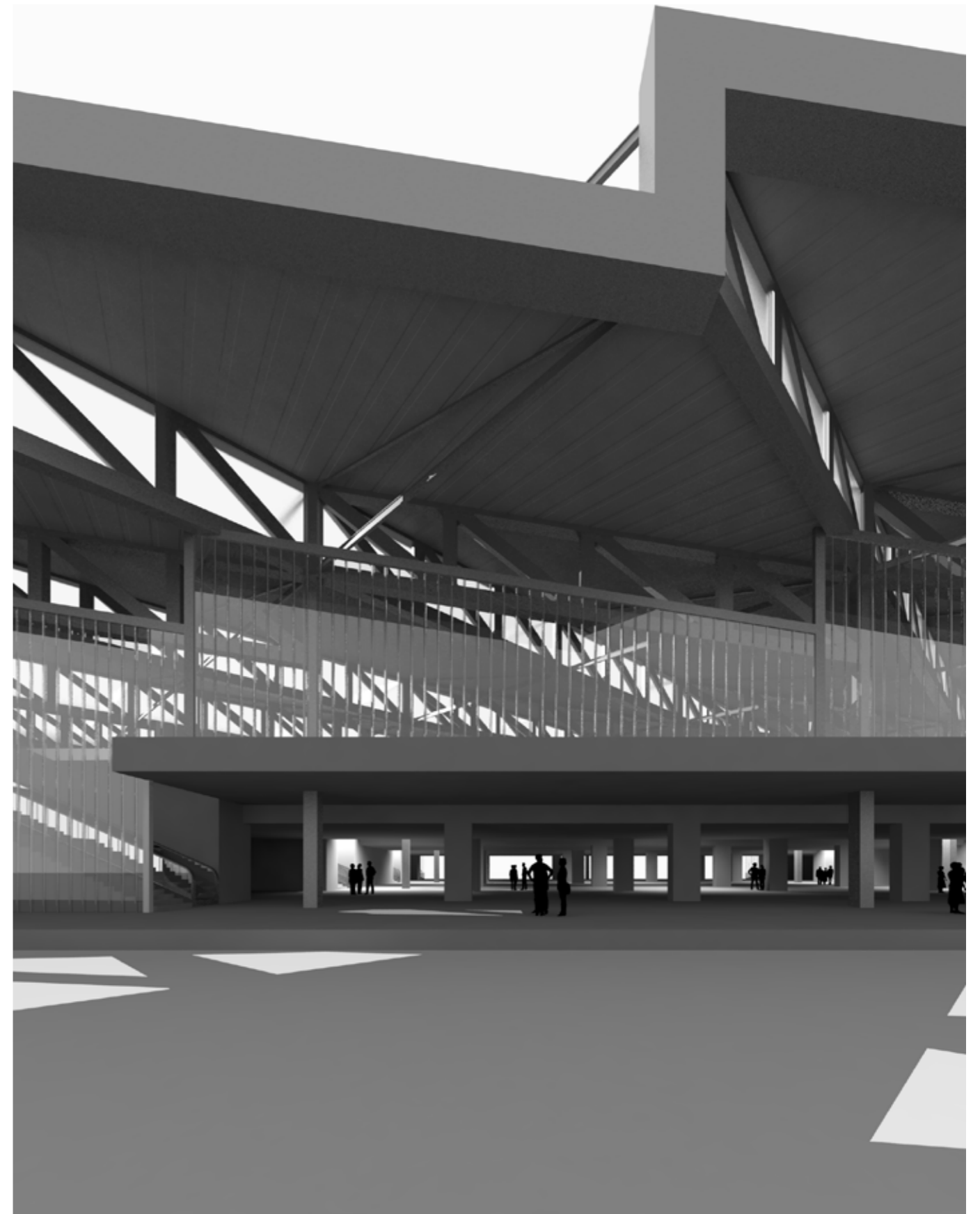
nádraží - podélný řez / nahore / 1:250



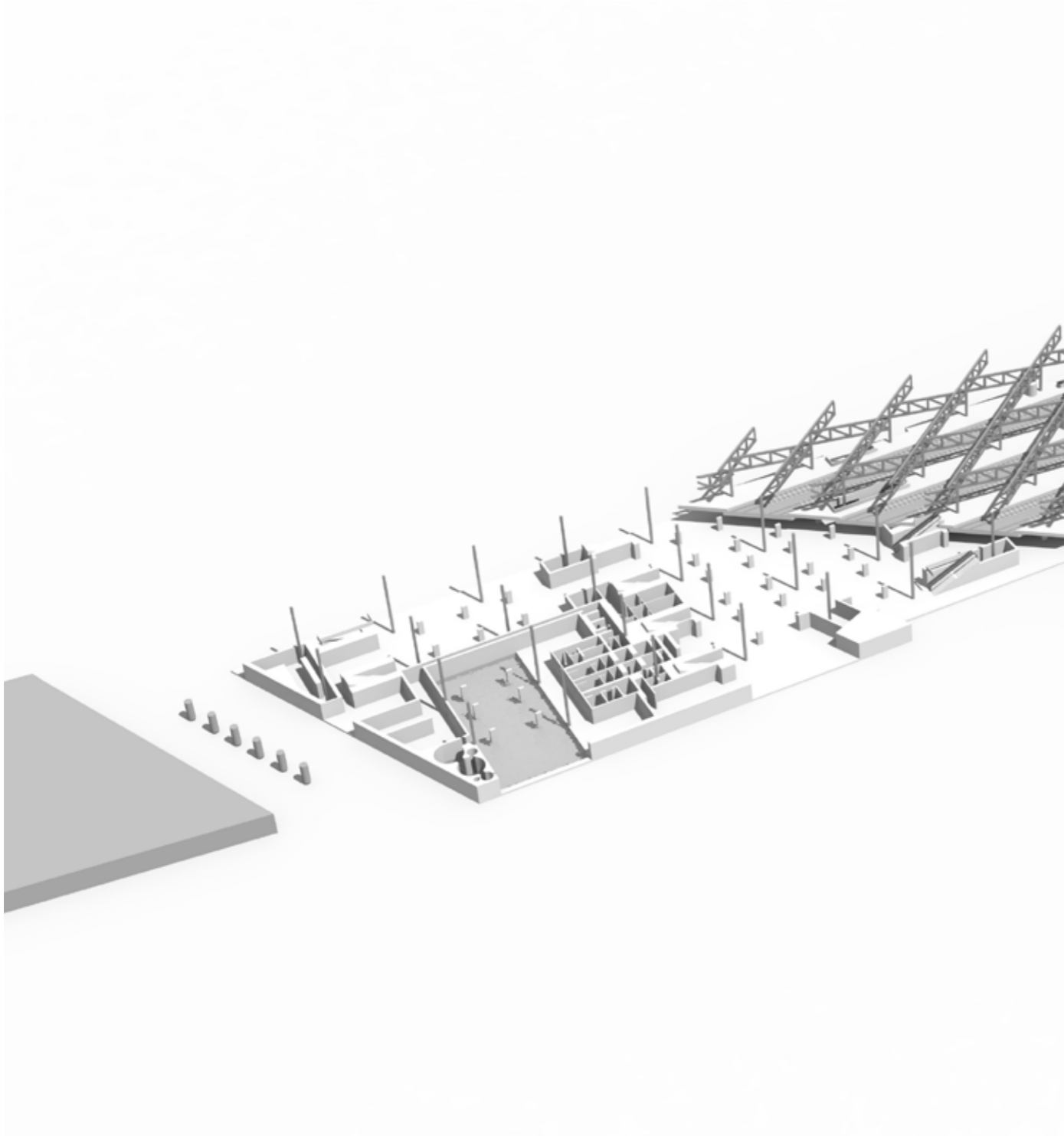
nádraží - podélný řez / dole / 1:1 000



nádraží - příčný řez / 1:250



nádraží - vizualizace - vstup do nádraží



nádraží - axonometrické schéma





nádraží - vizualizace - hala s nástupištěm v pozdním večeru a mlze

PARKOVÁNÍ

Parkování je ve většině území řešeno třemi parkovacími domy na obvodu obytné oblasti, tak aby mezi nimi vznikl pohodlně dostupný prostor pouze pro pěší. Dovnitř oblasti je zavedena jen malá komunikace s volně oragnizovaným parkovištěm K+R, obdobně i k nádraží. Ve spodní části řešené oblasti sousedící s pozemky Bubňů je parkování řešeno i podélně v ulicích.

PARKHAUS A

Jeden ze stěžejních parkovacích domů. Je tvořen jednou jedinou linkou ohraničující vozovku a vytažen do výšky osmi nadzemních podlaží. Je to nepokrytě utilitární dopravní stavba s elementárním konceptem. Objekt představuje důležitou bariéru mezi rušnou komunikací Argentinskou a městem. Hlukovou, pohledovou tak zonální (auta/pěši).

Vertikální komunikační spirálovitá vozovka je válec umístěný na střed dopravních brejlí vzniklých připojovacím pruhem k dálnici. Spirála pak jen graduje pohyb dopravy a roztáčí ho do nebes. Je to logické vyplnění jinak nevyplnitelného místa zbylých po dopravních stavbách. Samotná spirála osově odskočená tvoří nároží celé čtvrti nových starých Holešovic a tvoří výtvarnou dominantu při průjezdu kolem.

106 parkovacích míst na podlaží x 8 = 848 parkovacích míst

PARKHAUS B

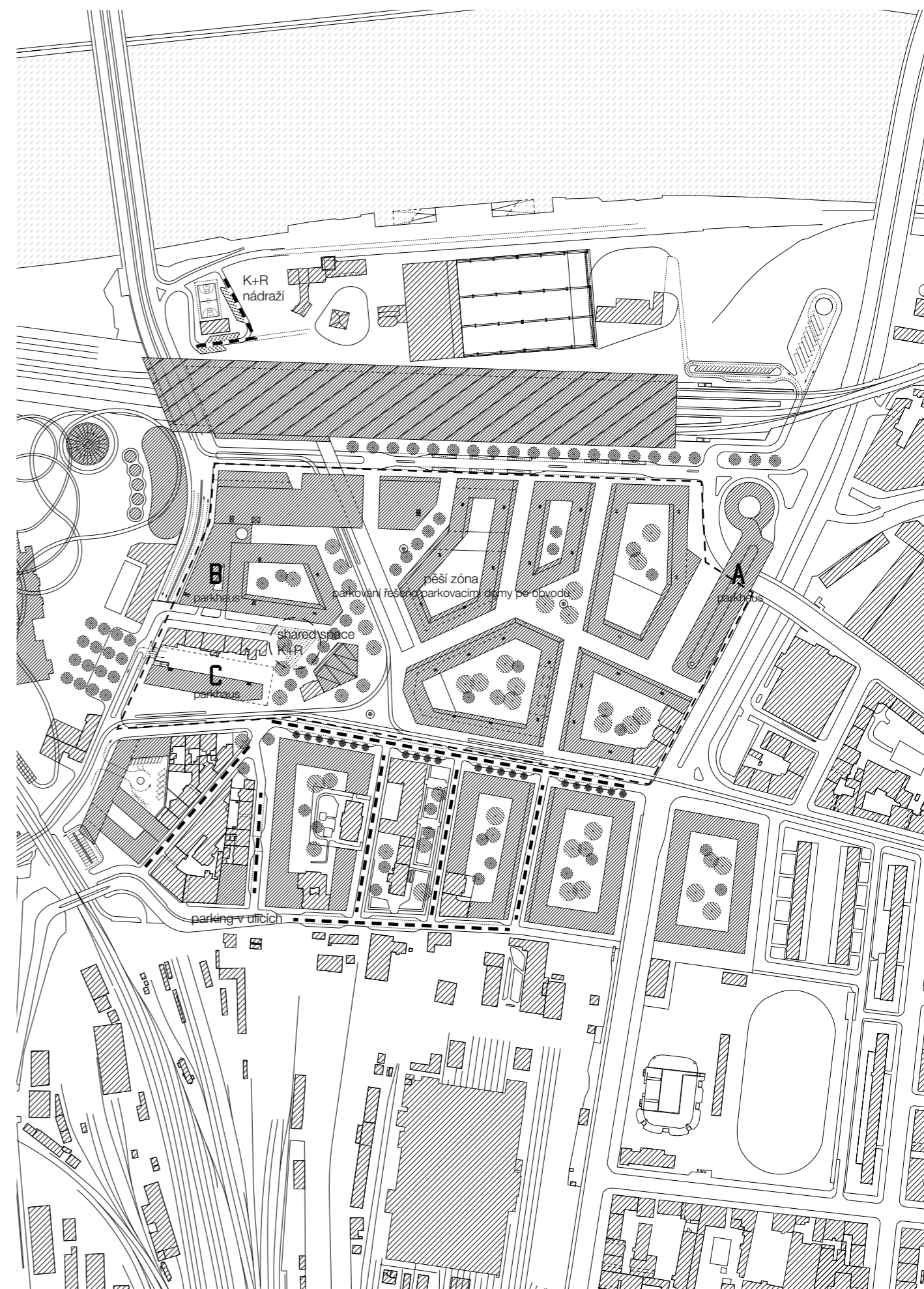
Jakýsi sloupový chrám s rampovým zrcadlem pro automobily. Spojuje dvě úrovně. Nástupní vozovku u nového lunaparku a veřejný prostor u kulturního domu směřující na náměstí. Dvě patra nad zemí, šest pod zemí. Z nejvyššího podlaží je jeden z hlavních vstupů do haly kulturního domu. Je prosvětlen denním světlem škvírou sevřenou rampami. Zároveň nabízí dva vstupy do sousedního obytného bloku.

66 parkovacích míst na podlaží x 8 = 528 parkovacích míst

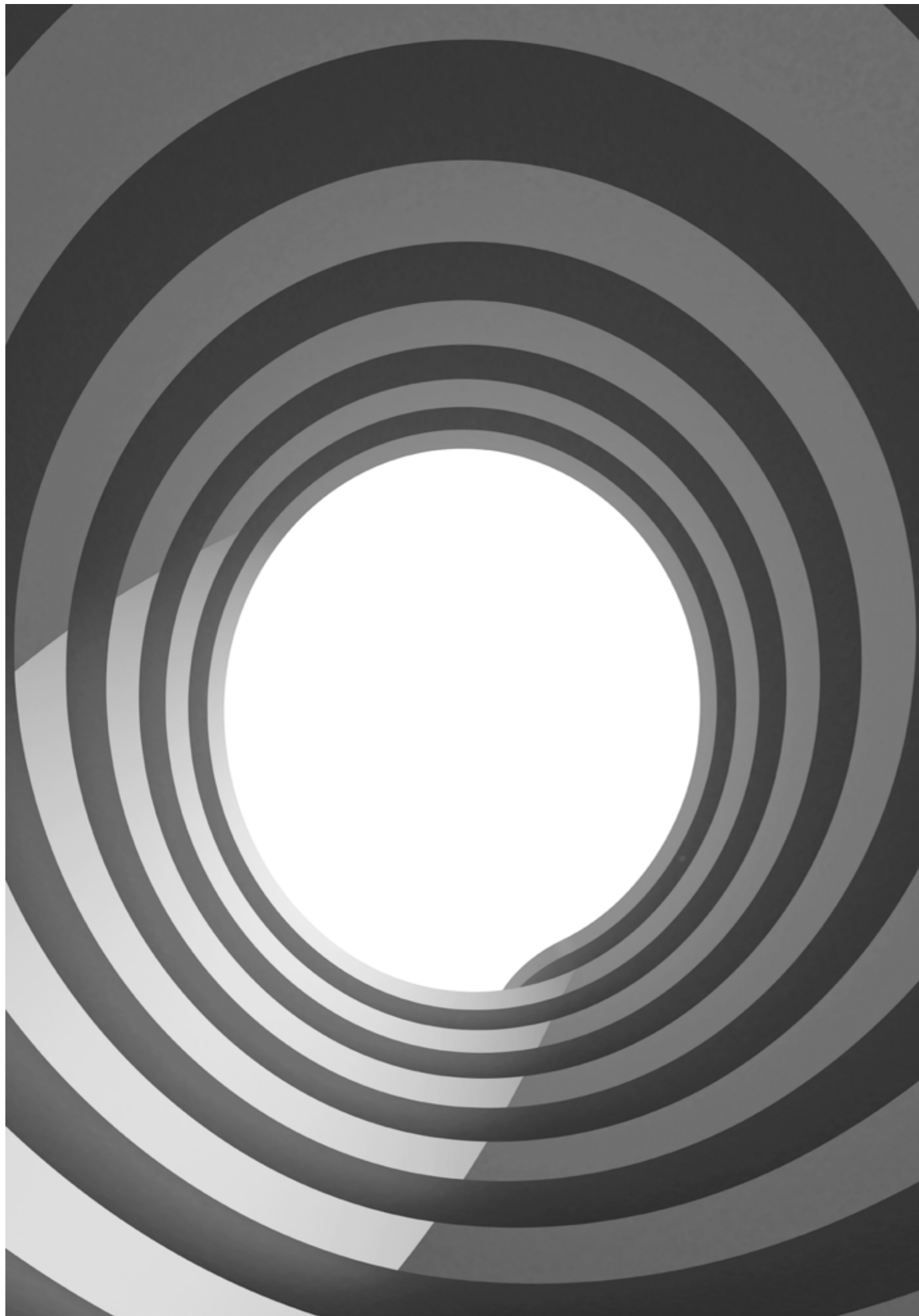
PARKHAUS C

Podzemní parking pro obyvatele města a pro svou pozici před vstupem do lunaparku i pro návštěvníky lunaparku. Na střeše má z části zahradu, z části podlouhlý dům. Parkovací systém je po půlpatrech (8 párů) spojených krátkými rampami.

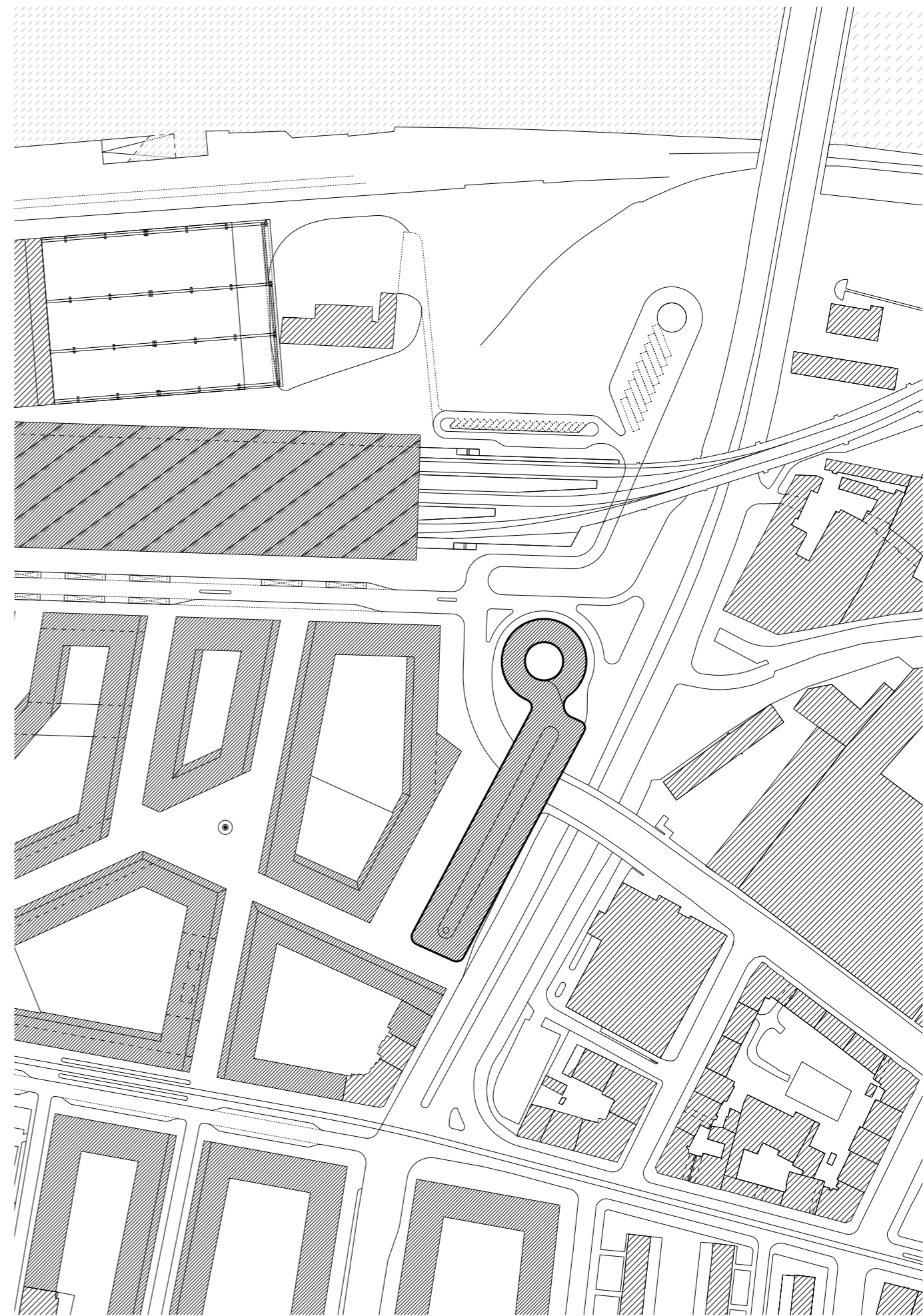
122 parkovacích míst na podlaží x 8 = 960 parkovacích míst



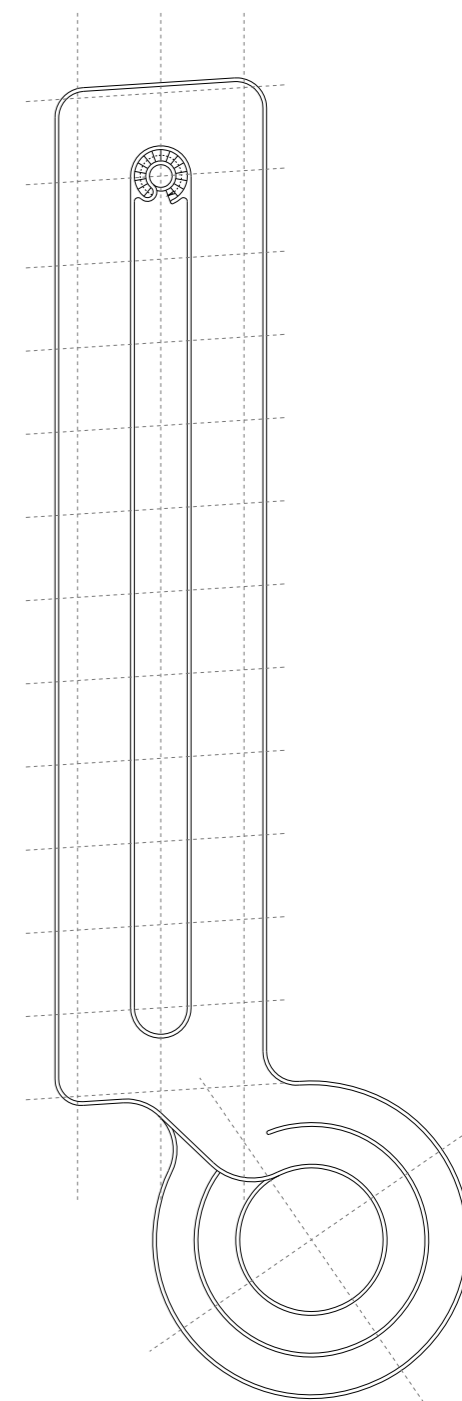
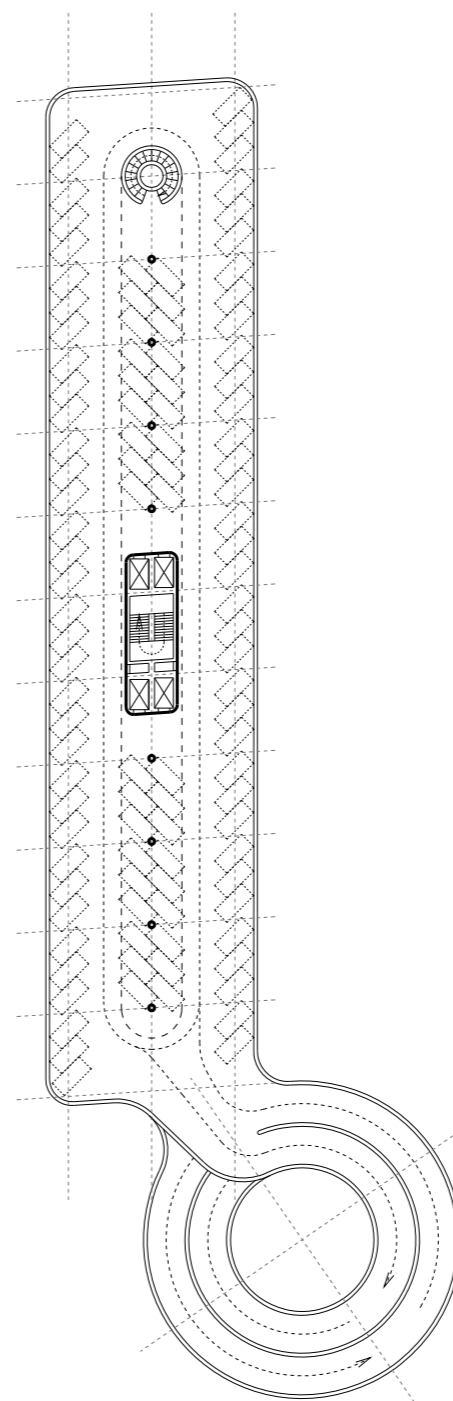
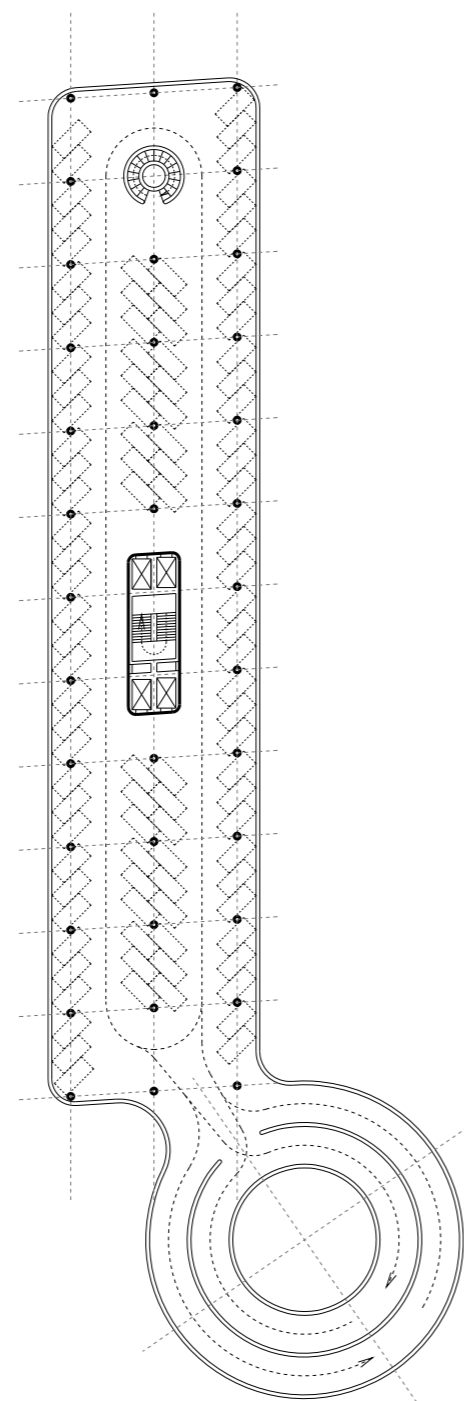
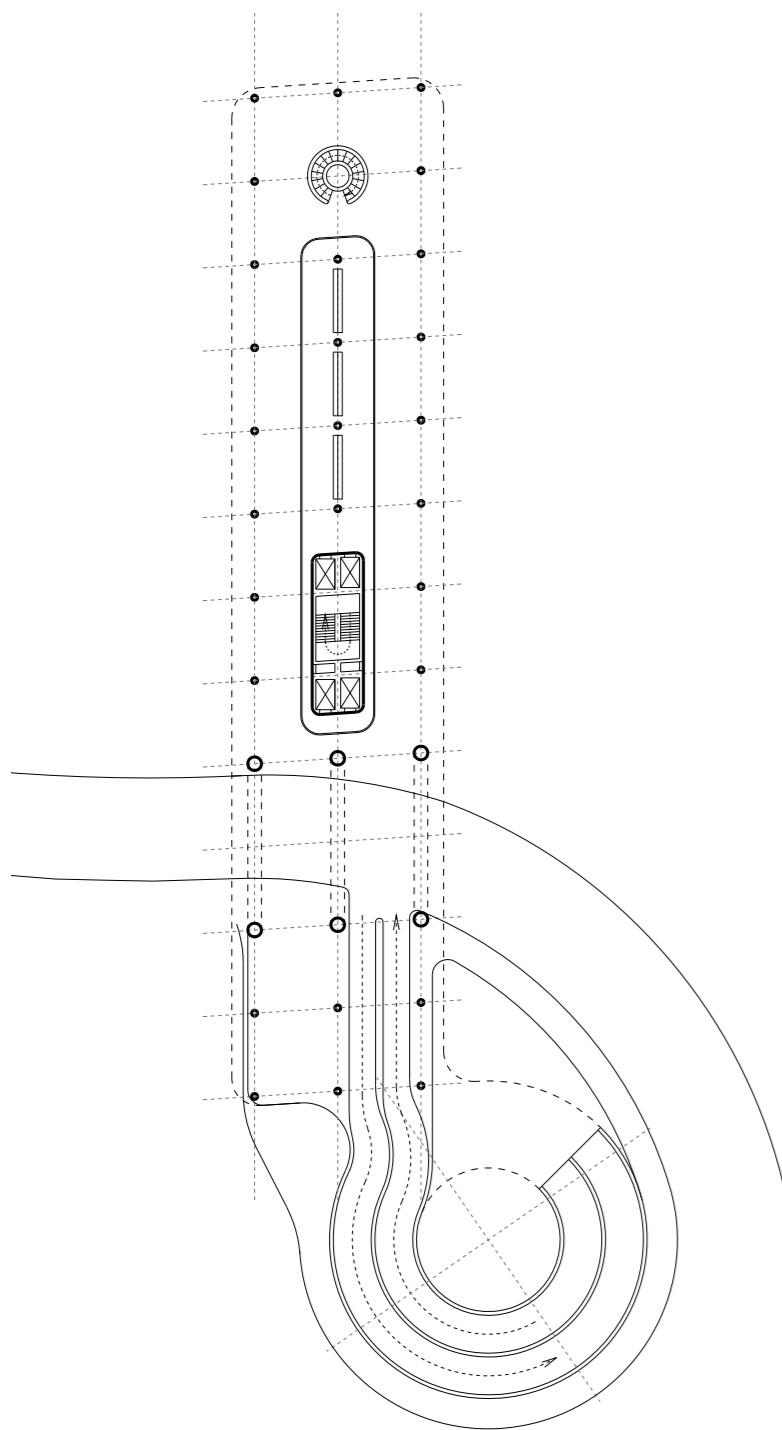
parkování v oblasti - situace / 1:4 000



parkhaus A - vizualizace - pohled vzhůru osou vertikální automobilové komunikace

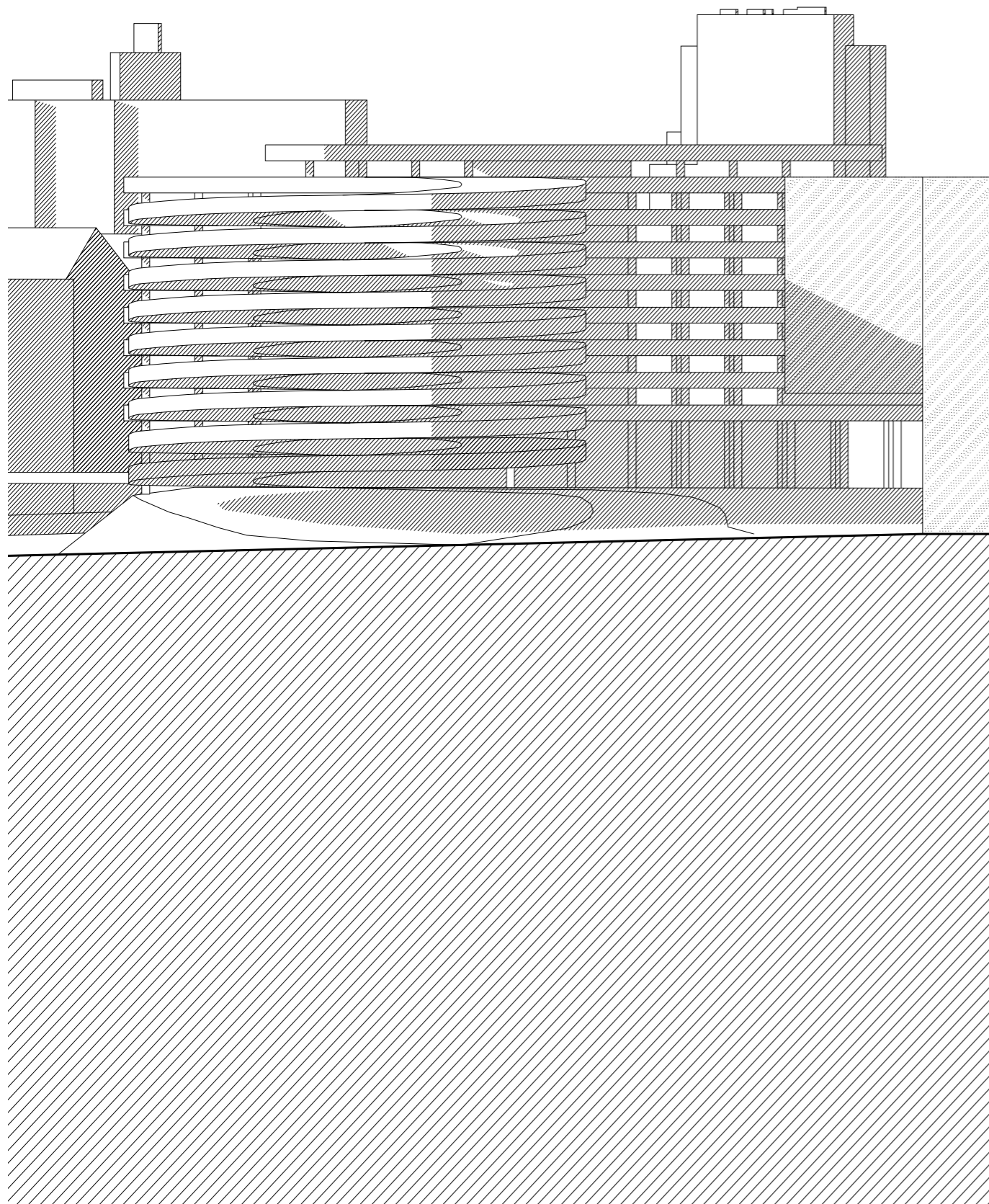


parkhaus A - situace / 1:2 500



parkhaus A - půdorys 1np a typického pdaži / 1:1 000

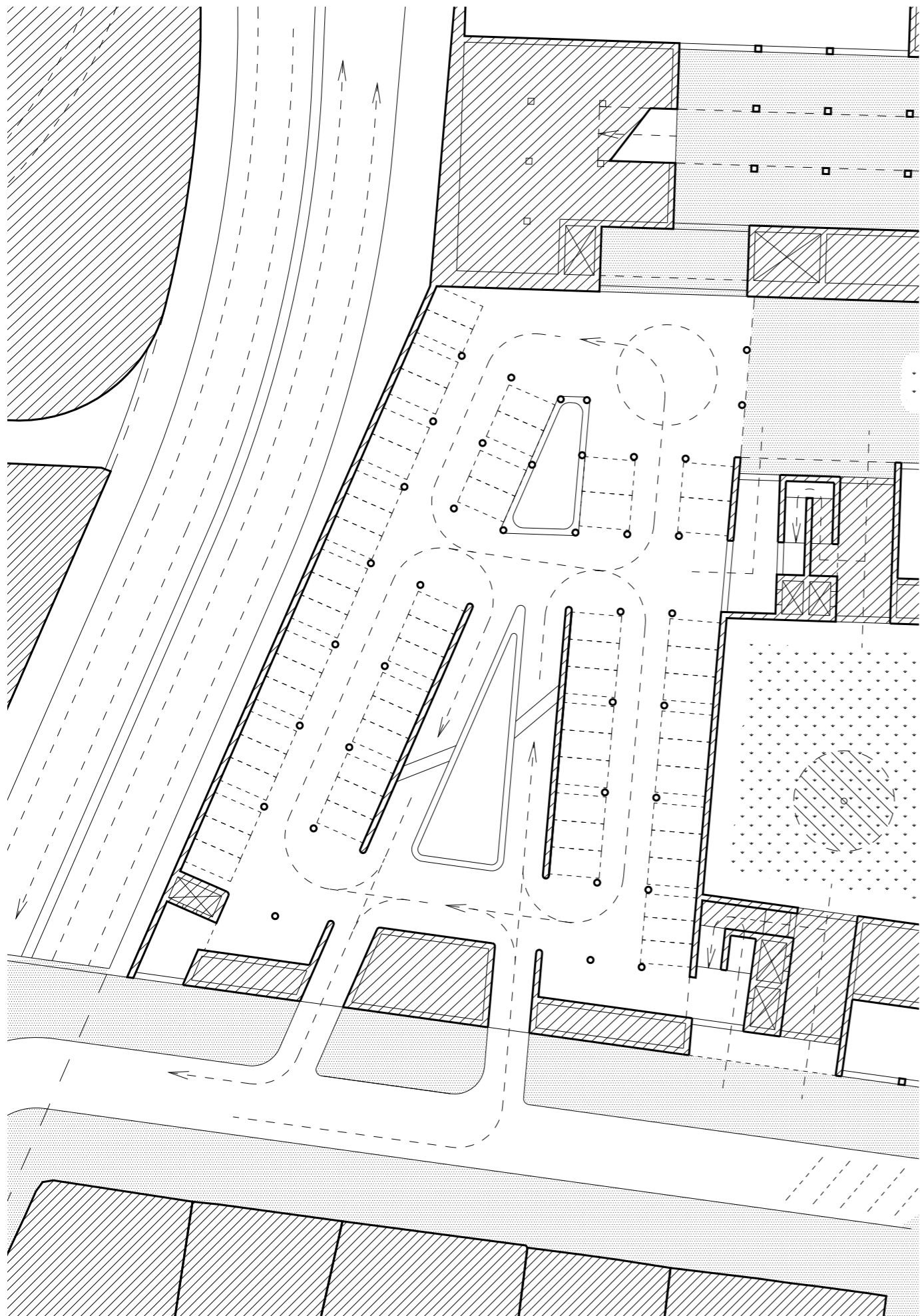
parkhaus A - půdorys 9np a pohled na střechu / 1:1 000



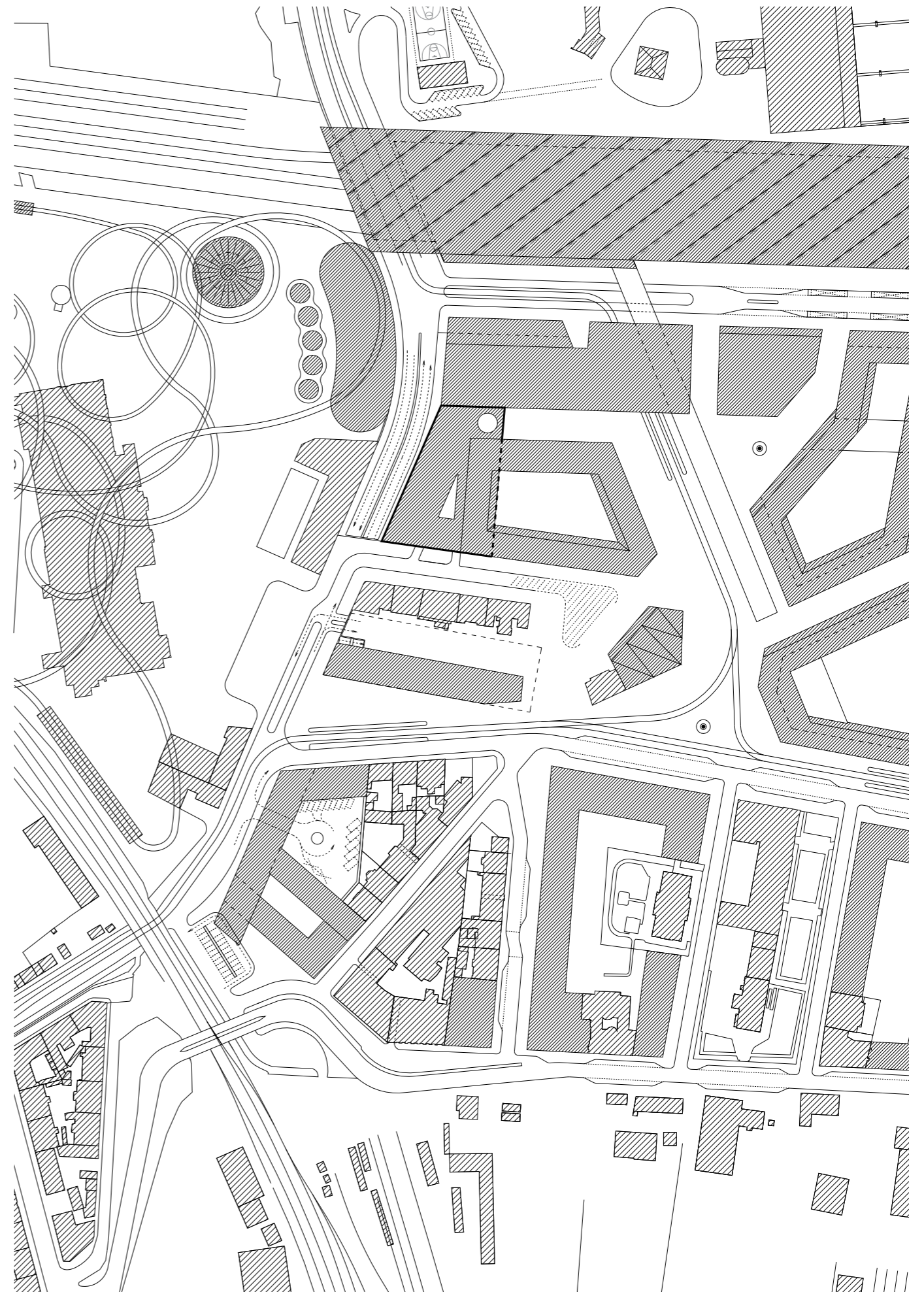
parkhaus A - pohled severní od nádražní třídy / 1:500



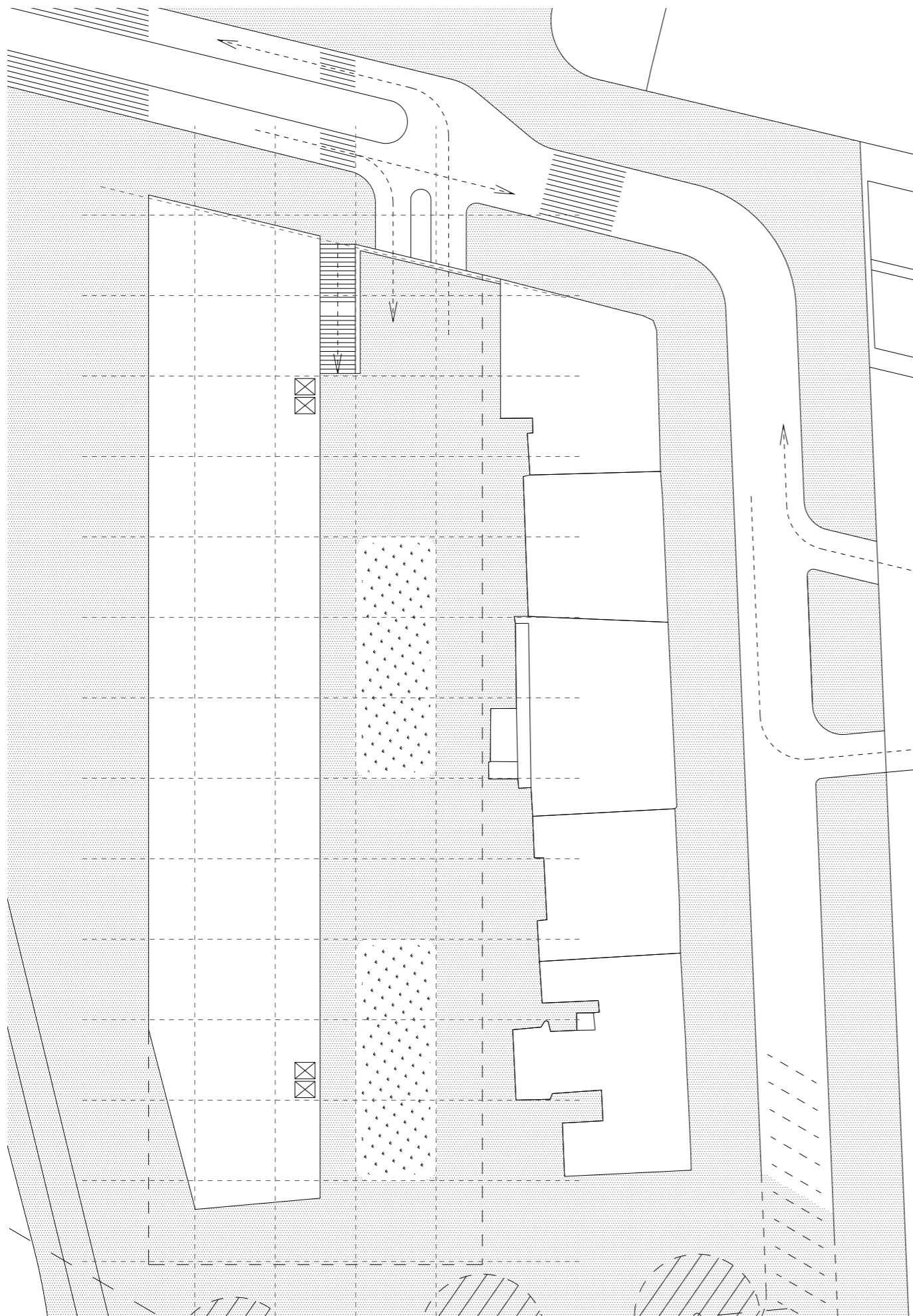
parkhaus A - vizualizace z příjezdu od mostu barikádníků



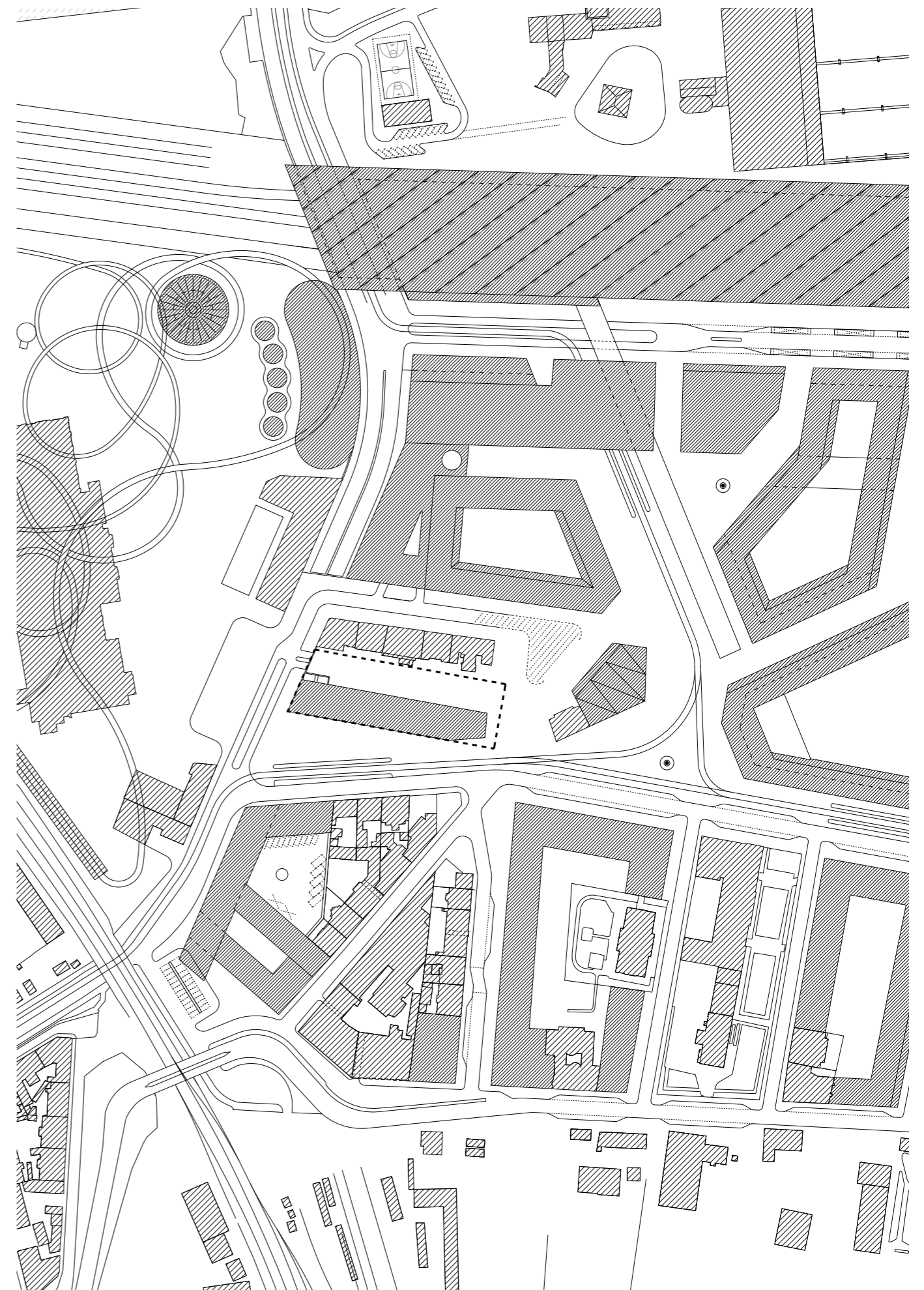
parkhaus B - sloučený půdorys vstupních podlaží / 1:500



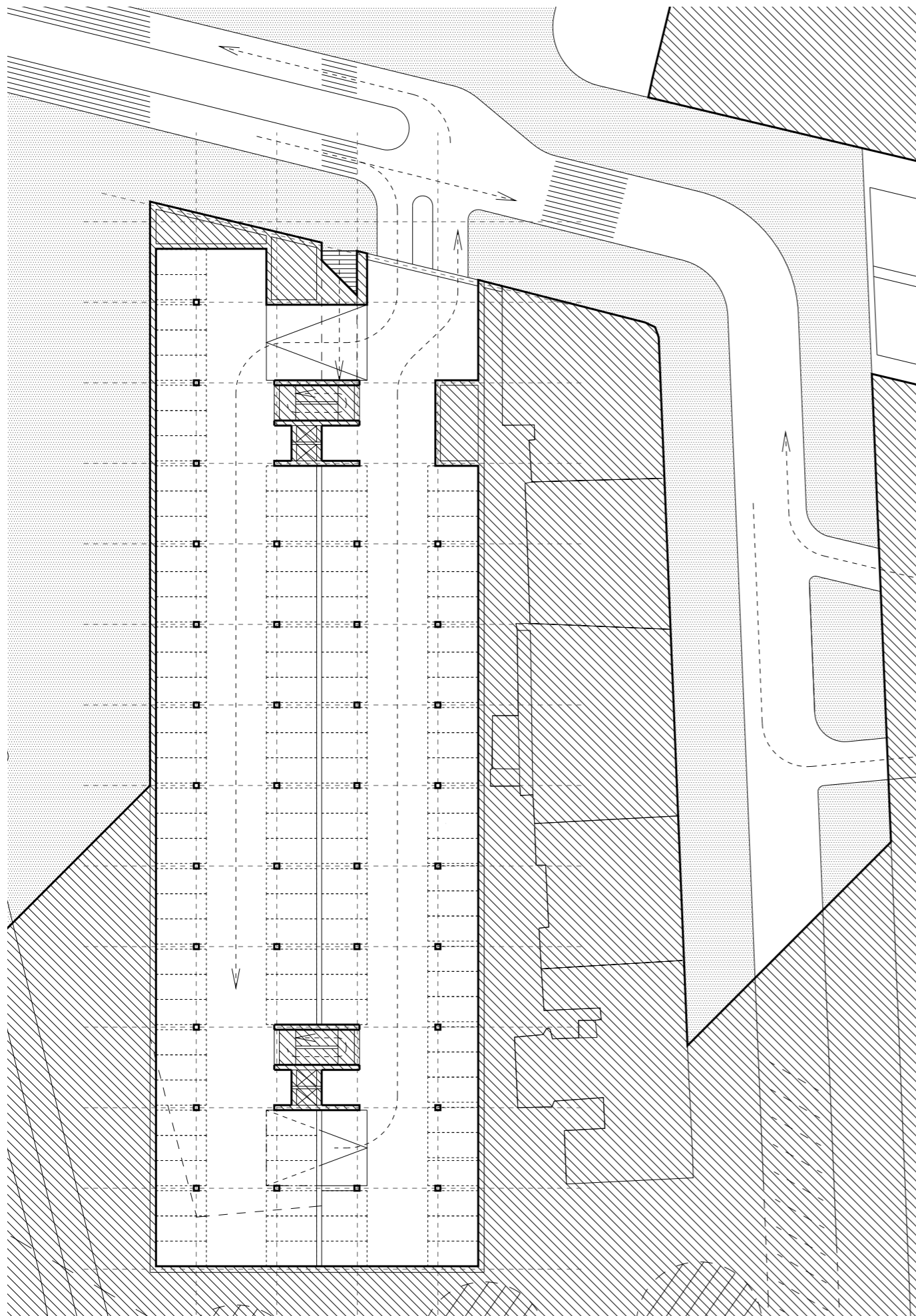
parkhaus B - situace / 1:2 500



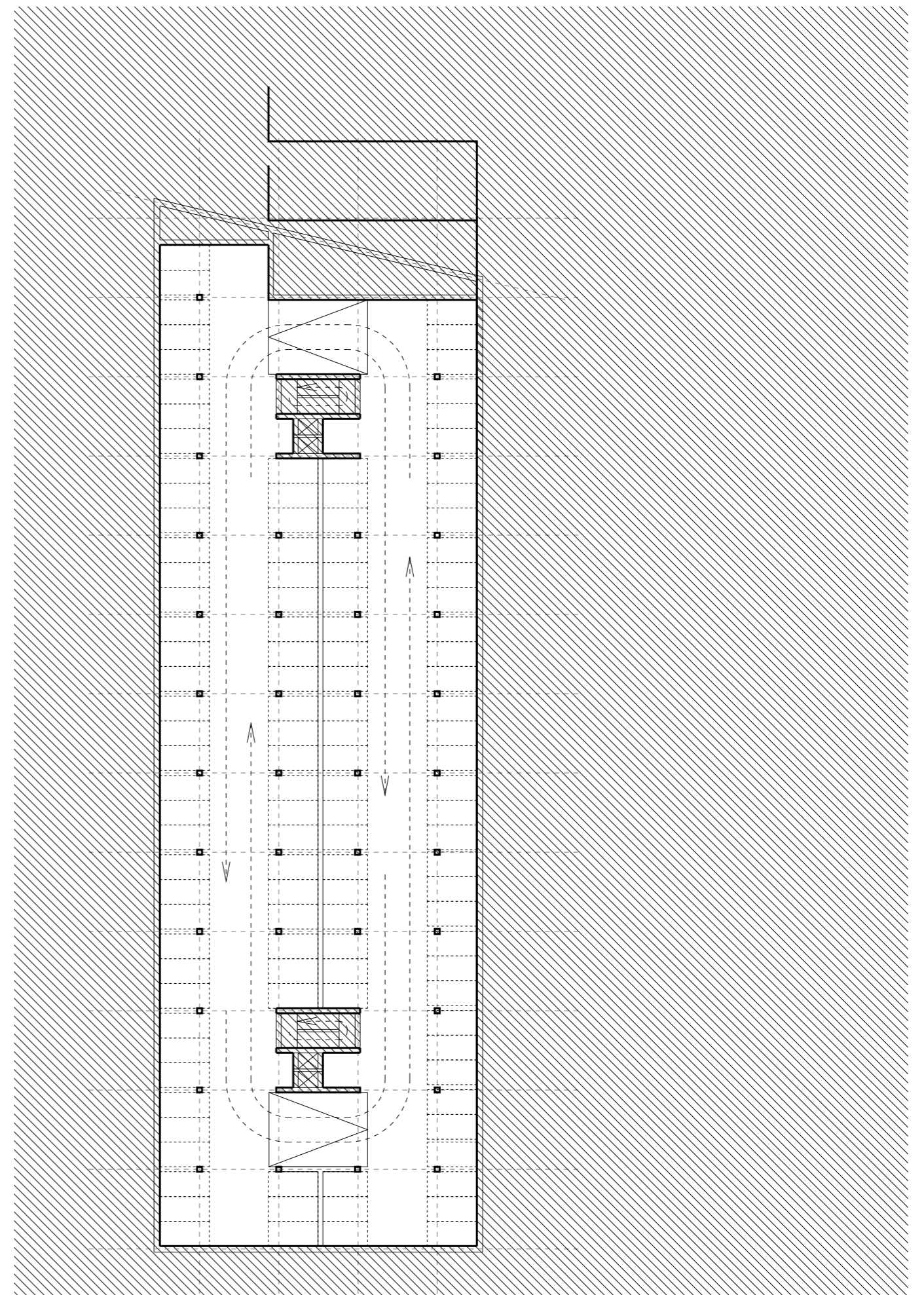
parkhaus C - pohled na střechu / 1:500



parkhaus C - situace / 1:2 500



parkhaus C - půdorys vstupního podlaží / 1:500



parkhaus C - půdorys typického podlaží / 1:500

VÝSTAVIŠTĚ

Rozlehlá plocha sevřená kolejemi železnice a jejich vysokými náspy je vytržena Pražské energetice a je do ní po ose parku Stromovka přesunta část Výstaviště se zábavním parkem. V prostoru mezi podivuhodnými industriálními objekty se bude atrakcím dařit lépe než v přírodním parku. Samy budovy lunaparku dokáží vést s industriálními stavbami zajímavý dialog a dokážou pro ně nalézt bezpochyby jinak obtížné využití. Zábavní park tak bude mít jasné přirozené hranice a nezaměnitelný charakter. Na Výstavišti se lunaparku už dlouhodobě nedaří a jeho plocha před průmyslovým palácem bude přiřazena strhnutím plotu k parku Stromovka.

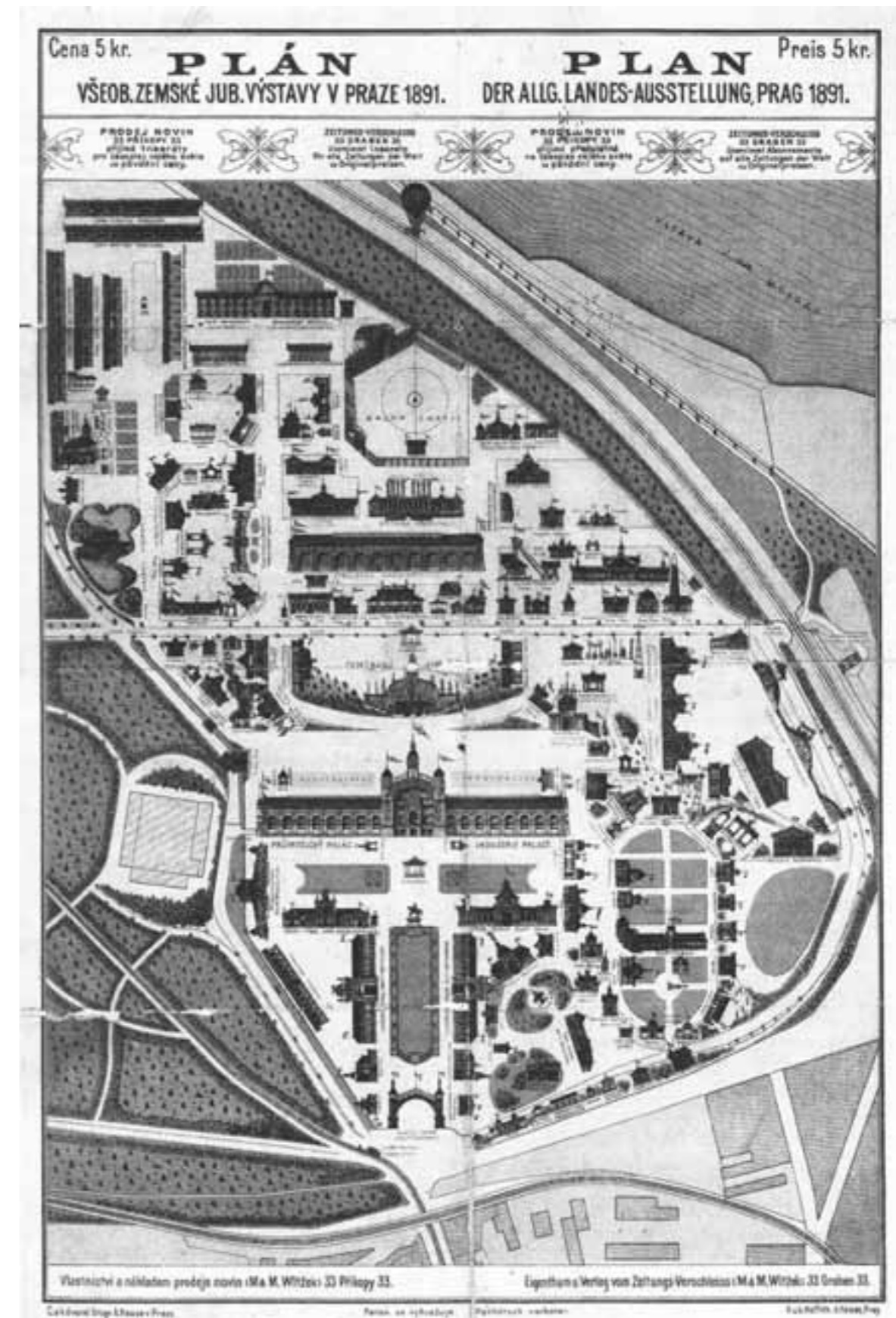
Propletence horských drah, kolotočů, tratí, ruských kol, stánků, rotačních ramen a rotujících těles, trampolín, vláček a balónů. Zdálky viditelná skrumáž. Postavení dvou nových komínů, namísto tří zbouraných dřívě. Jeden původní a jeden nový již stojí. Na konci areálu v nejzašším cípu je malá věštitka.



Výstaviště - plakát ke všeobecné zemské výstavě z roku 1891



Výstaviště - současný plánek areálu

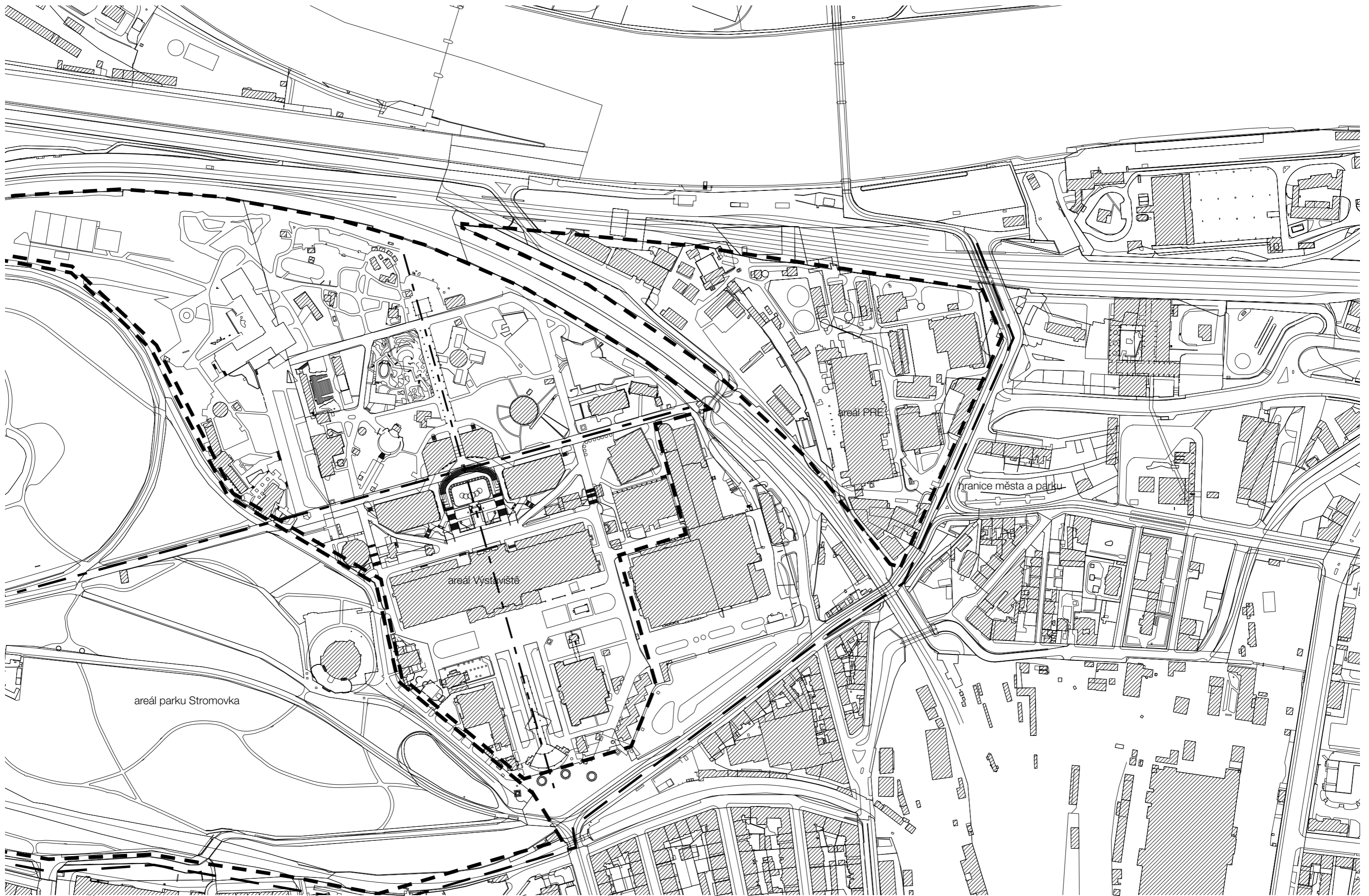


Výstaviště - historický plánek areálu z roku 1891



Výstaviště - Matějská pouť, výjimka z celoročního provozu uzavřeného areálu (foto: vejnar.com)

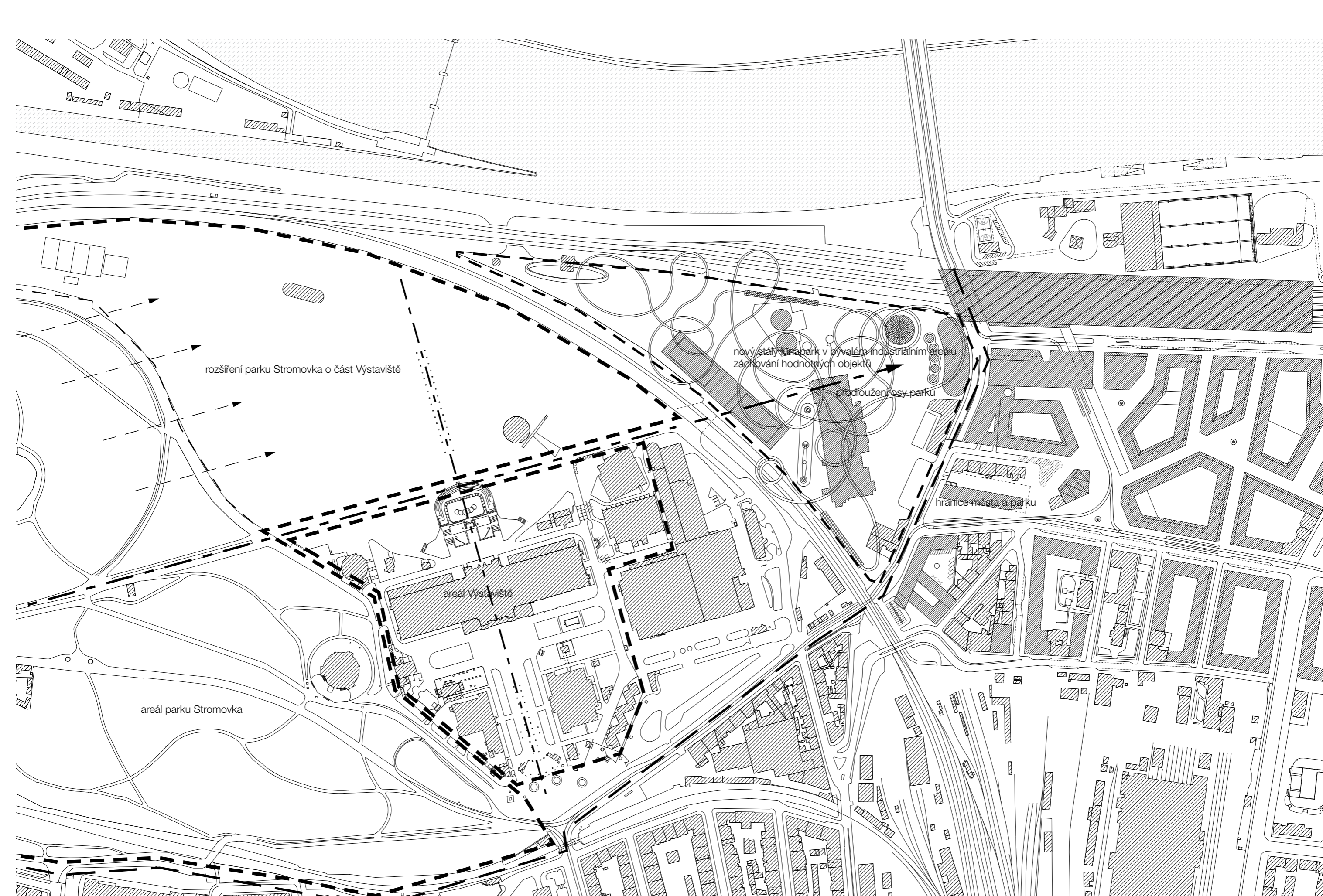
Výstaviště - celoroční stav, areál je opuštěn



Výstaviště - odhadovaný stávající stav / situace / 1:4 000



Výstaviště - návrh vyčištění území, příprava jeho opravy / situace / 1:4 000



rozšíření parku Stromovka o část Výstaviště

nový starý park v bývalém industriálním areálu
záchování hodnotných objektů

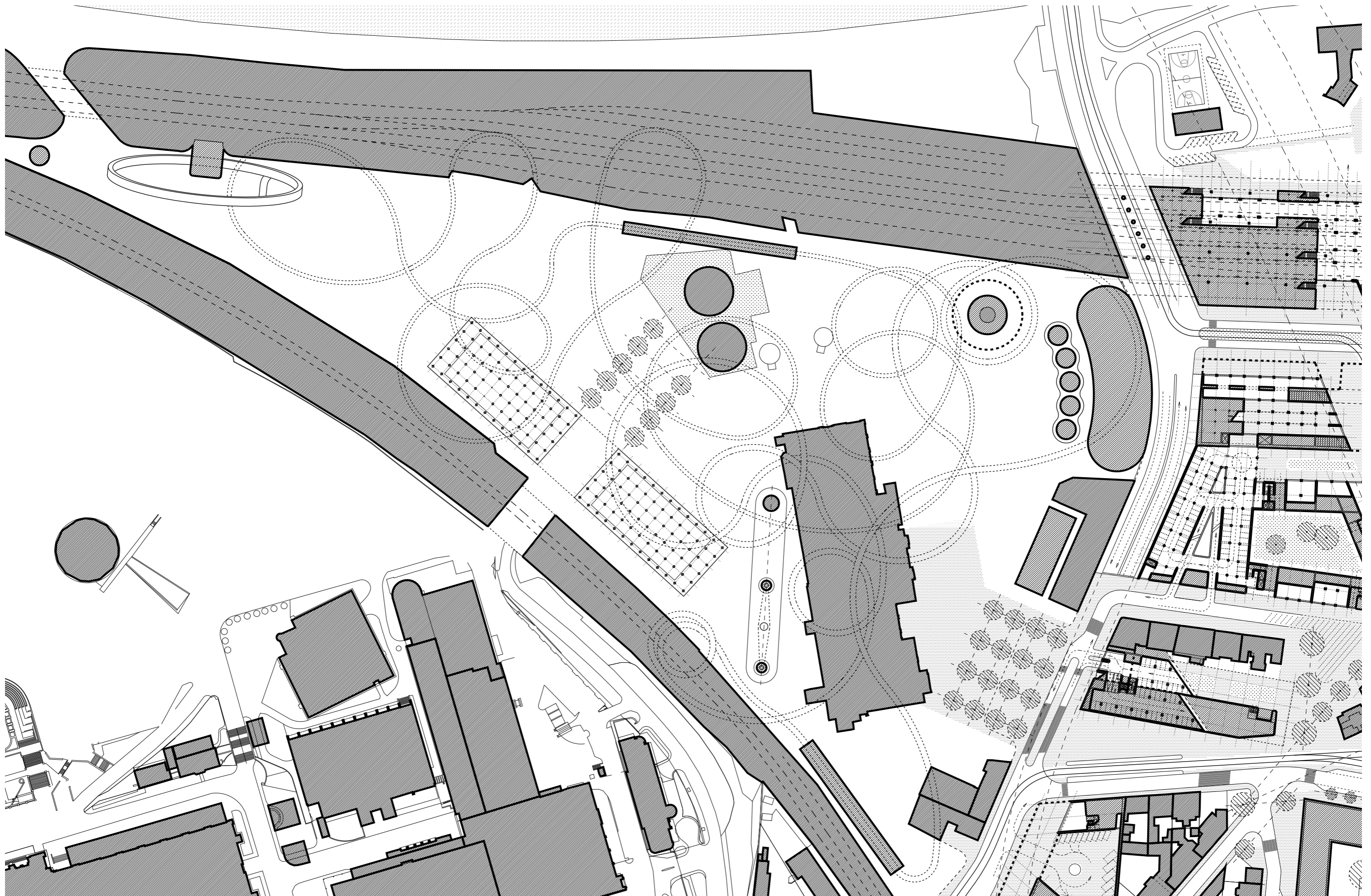
prodloužení osy parku

hranice města a parku

areál Výstaviště

areál parku Stromovka

Výstaviště - skica řešení opravy výstaviště / situace / 1:4 000



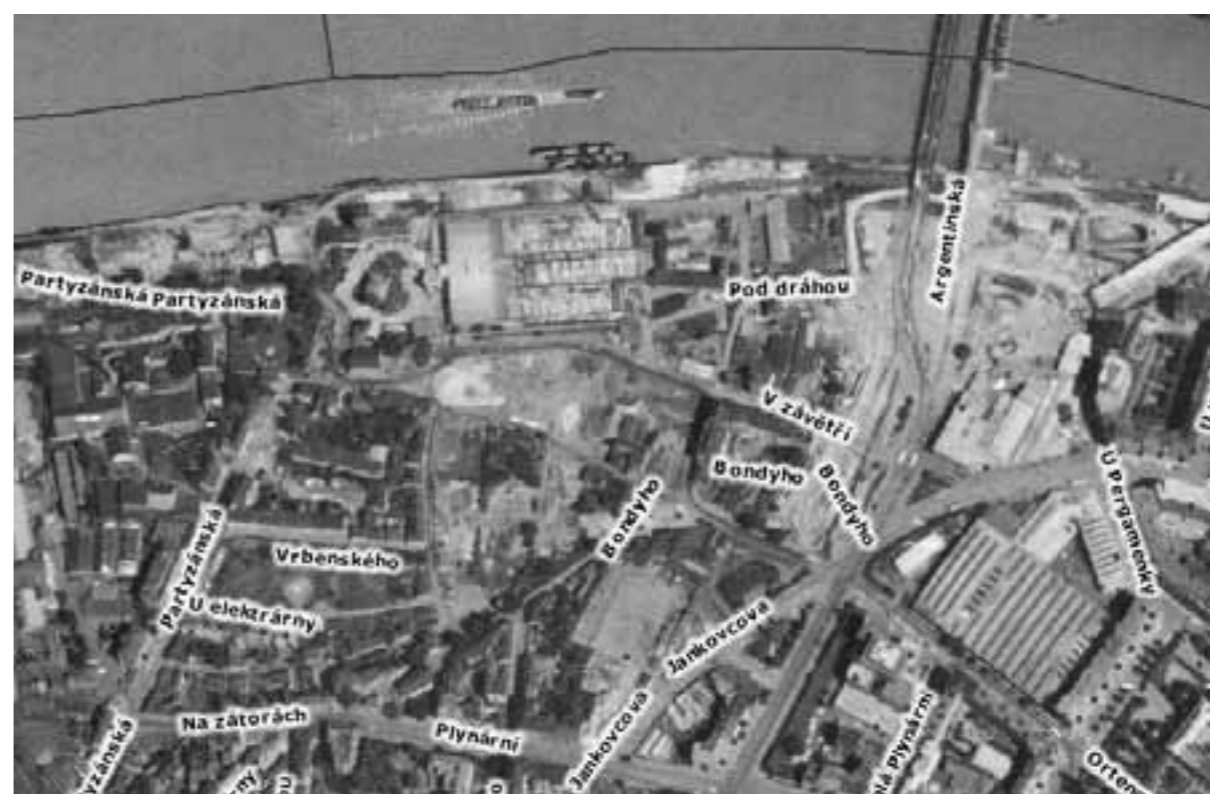
Výstaviště - nový lunapark / situace / 1:2 500

WOLF PREFA

Wolf Prefa je betonárka postavená v padesátých letech přesně v místech bývalé historické vesnice a posléze městské části Holešovice pro potřeby výstavby severního města. Místo pitoreskního maloměstečka s nezaměnitelnou atmosférou zde dnes stojí kolos továrny na výrobu betonových prefabrikátů, jeřábové dráhy, haly, buňky, jeřáby, malý věžák a dva malé domečky, které zbyly z původních Holešovic. Industriálními stavbám betonárky se ovšem nedá upřít jistá působivost a kvalita. Dokáží si představit, že je lze pohodlně a velkoryse využívat k bohatým kulturním a společenským účelům. Navrhují proto celý areál vyklidit a zpřístupnit veřejnosti jako parkovou plochu, která by nově navrhované čtvrti jinak scházela. Zůstává jen samotná největší hala s velkorysou jeřábovou dráhou, malý věžák, a dva domečky. Přípomínka pohnutého osudu starých Holešovic a ambic jednotlivých epoch.

Hlavním motivem nového parku bude jeřábová dráha spolu s halou a historickým domkem. Využití je vhodné jako velkolepá variabilní galerie nebo voliéra, jako nový typ veřejného městského parku a chov zvláštního ptactva. Ne náhodou nedaleko Zoo.

Počítá se i s rekultivací nábřeží pro volný pobyt lidí a možností malého rekreačního přístaviště.



Wolf Prefa - destrukce starých Holešovic výstavbou betonárky - ortofotomapy z let 1953 a 1975



Wolf Prefa - vyznačení původního objektu v ortofotomapě



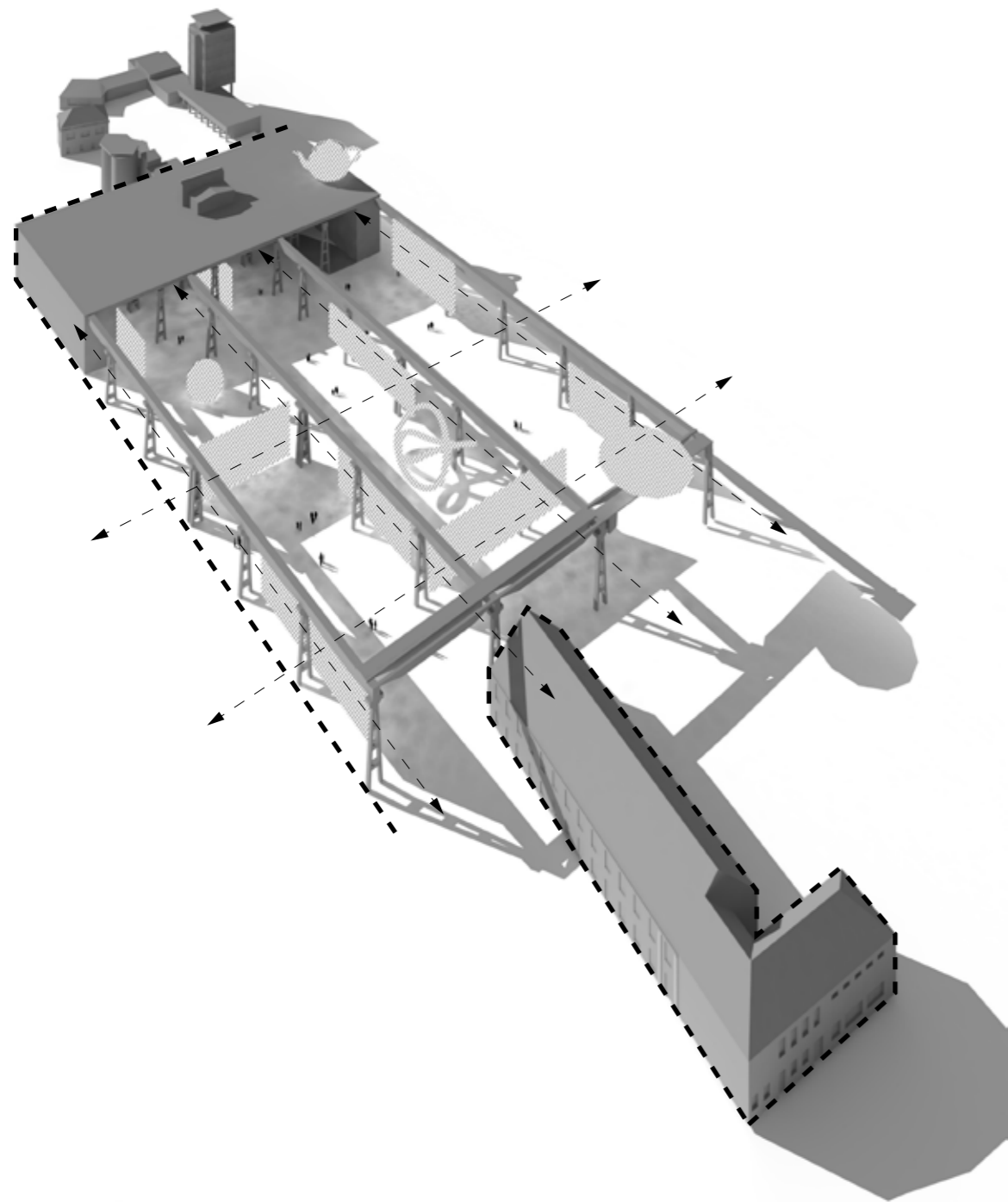
Wolf Prefa - poslední stávající dům původní historické Holešovické čtvrti



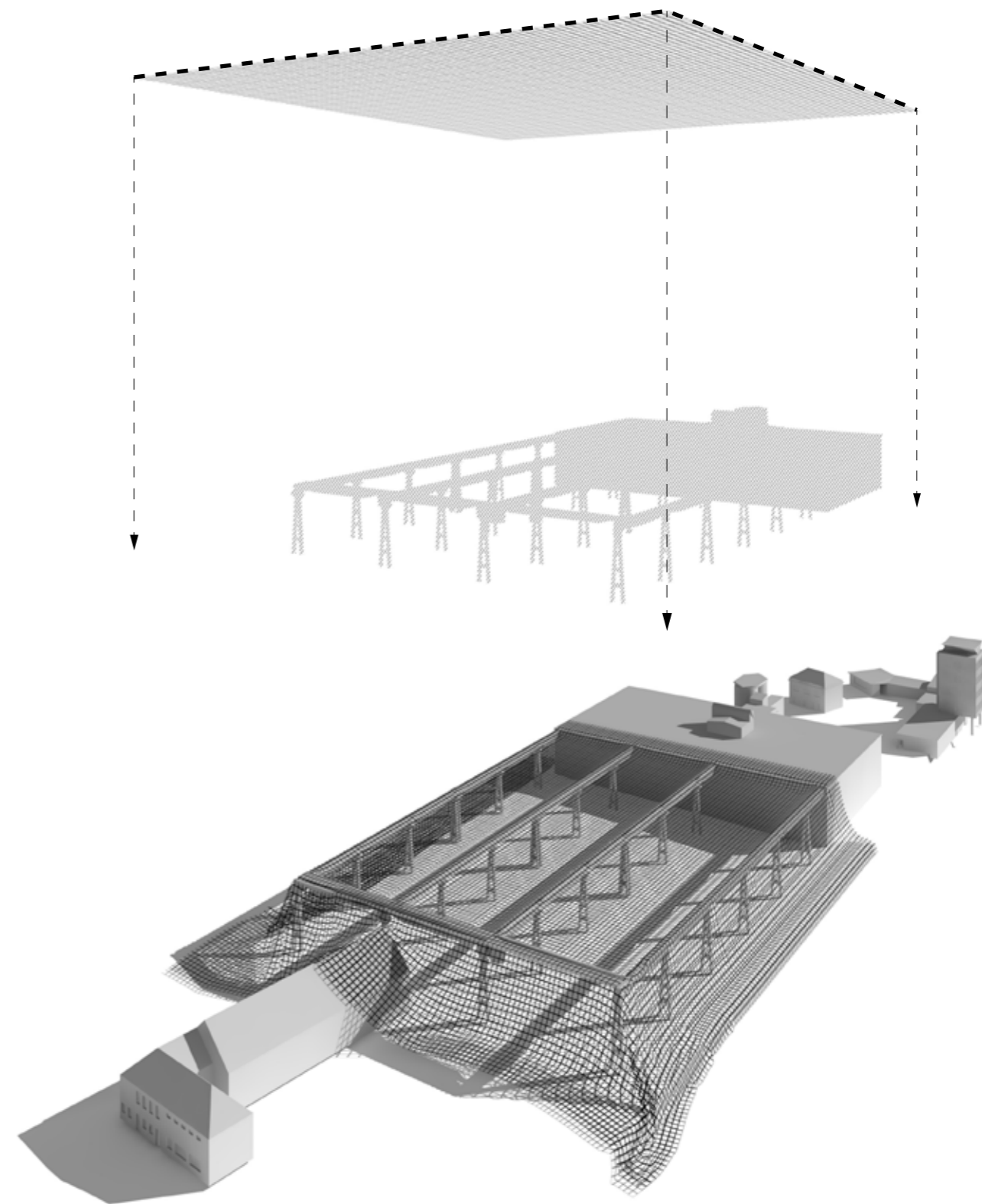
Wolf Prefa - fotodokumentace současné jeřábové dráhy



Wolf Prefa - panorama hlavní výrobní haly areálu (foto: David Kovařík)



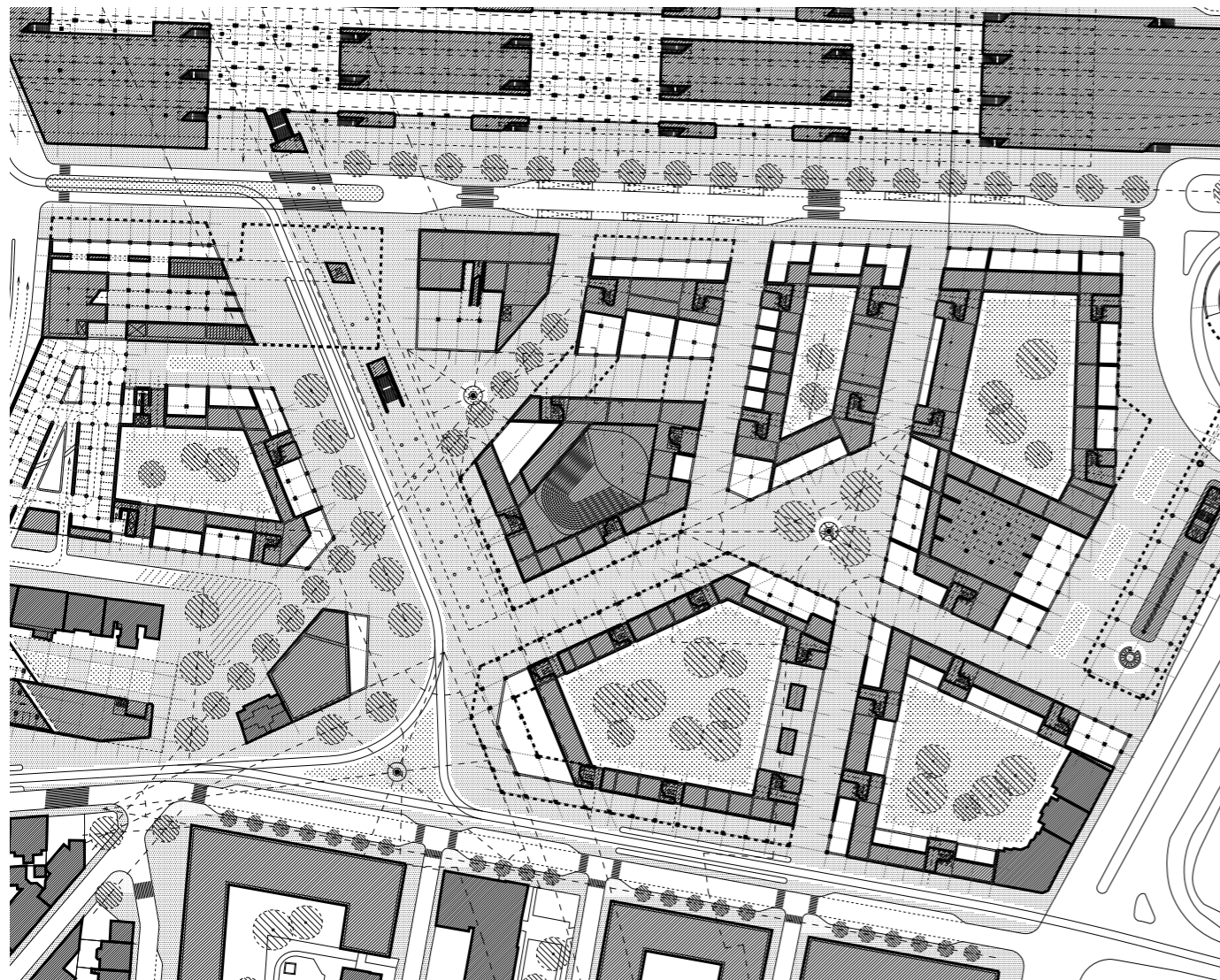
wolf prefa - schema využití jeřábových drah jako velkorysé kulturní platformy - galerie, kino, koncerty apod.



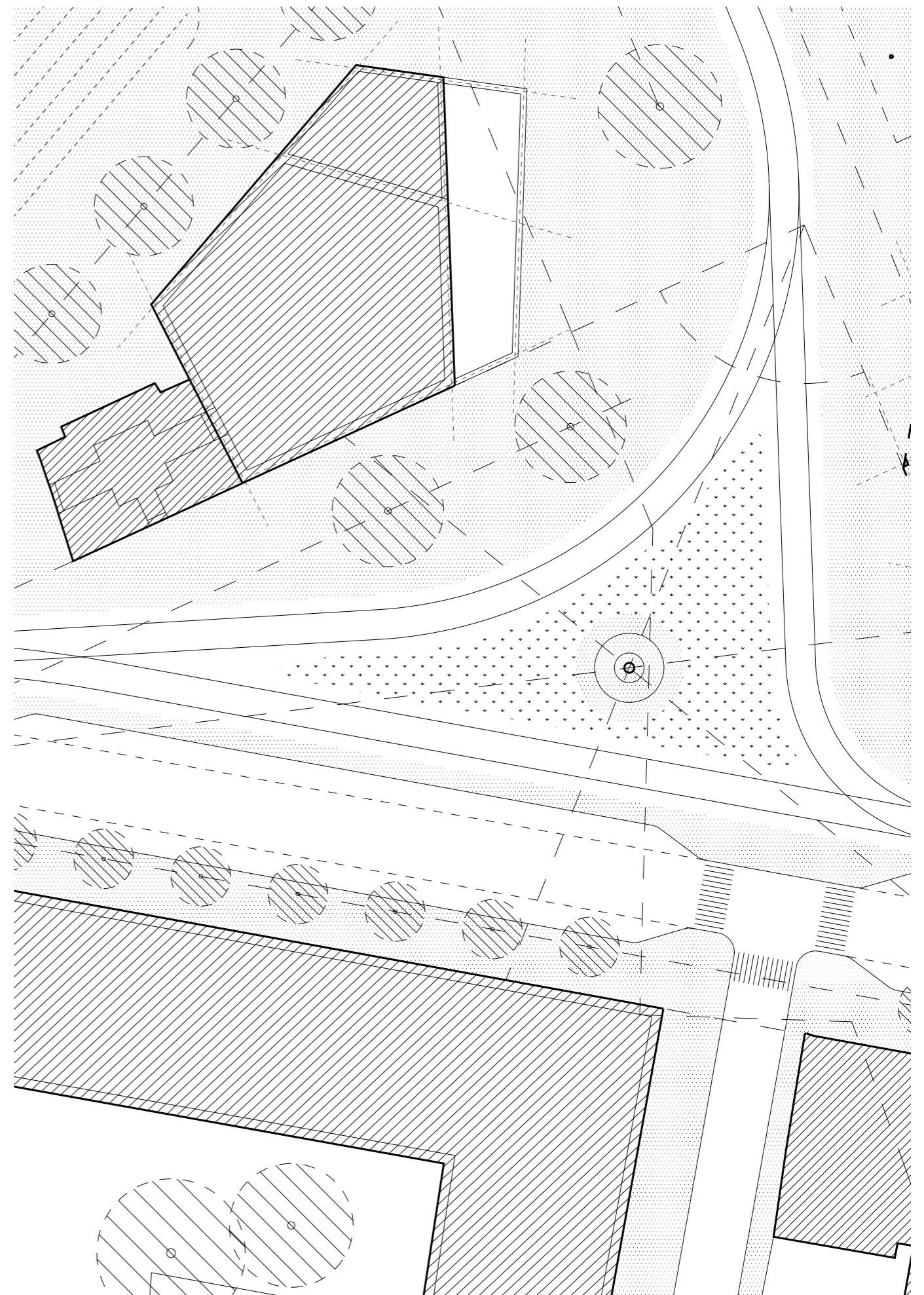
wolf prefa - schema využití jeřábových drah jako voliéry pro exotické ptactvo, městského parku speciálního charakteru

UMĚLECKÁ DÍLA

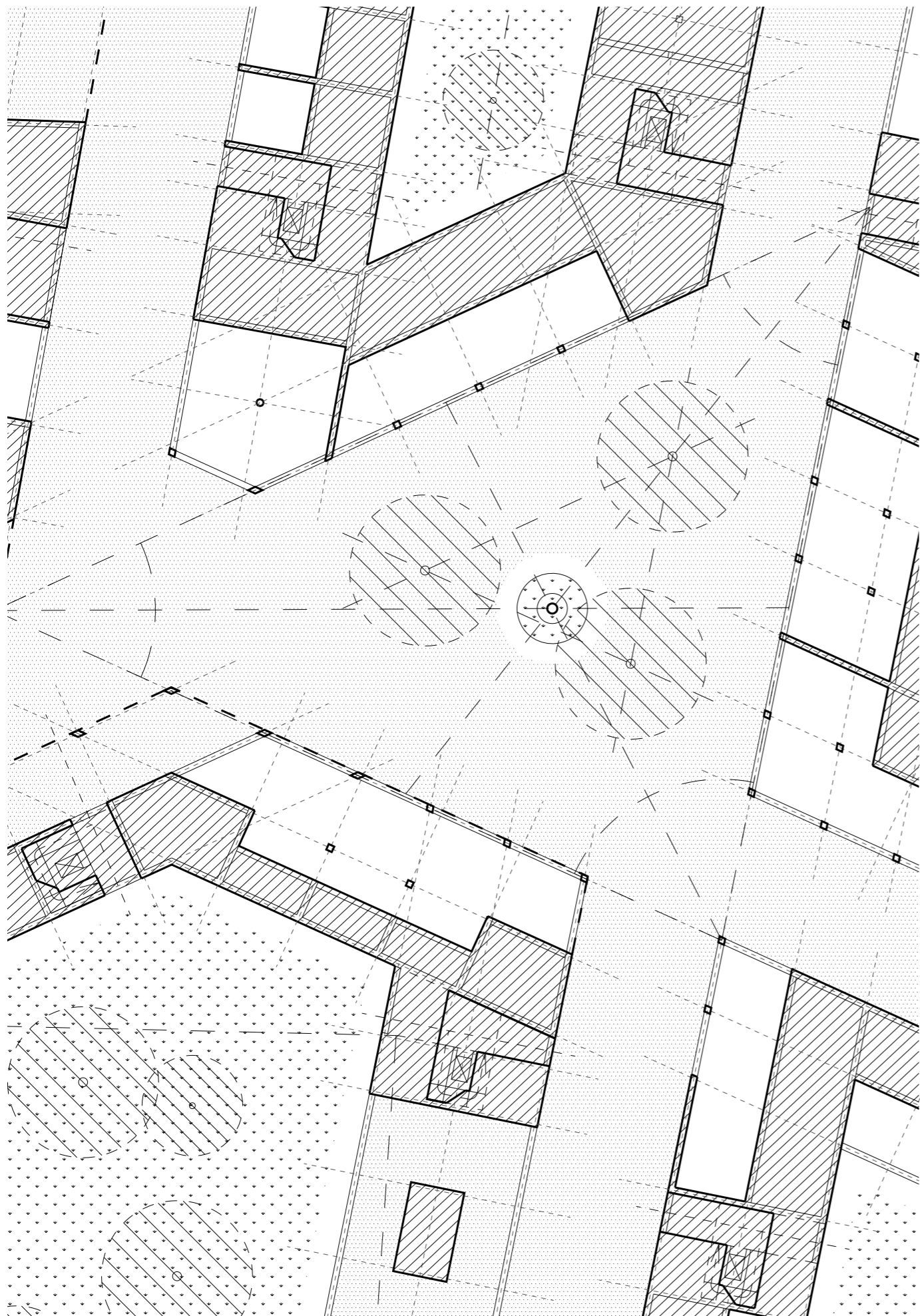
V nové městské struktuře jsou vypíchnuty tři body, jako místa pro umístění prostorotvorných uměleckých děl.
Tvůrba kulturního prostředí povznášejícího ducha a dodávající městským prostorům nezaměnitelnou identitu.
Umělecká díla a jejich autořibudou vybráni na základě veřejné soutěže.



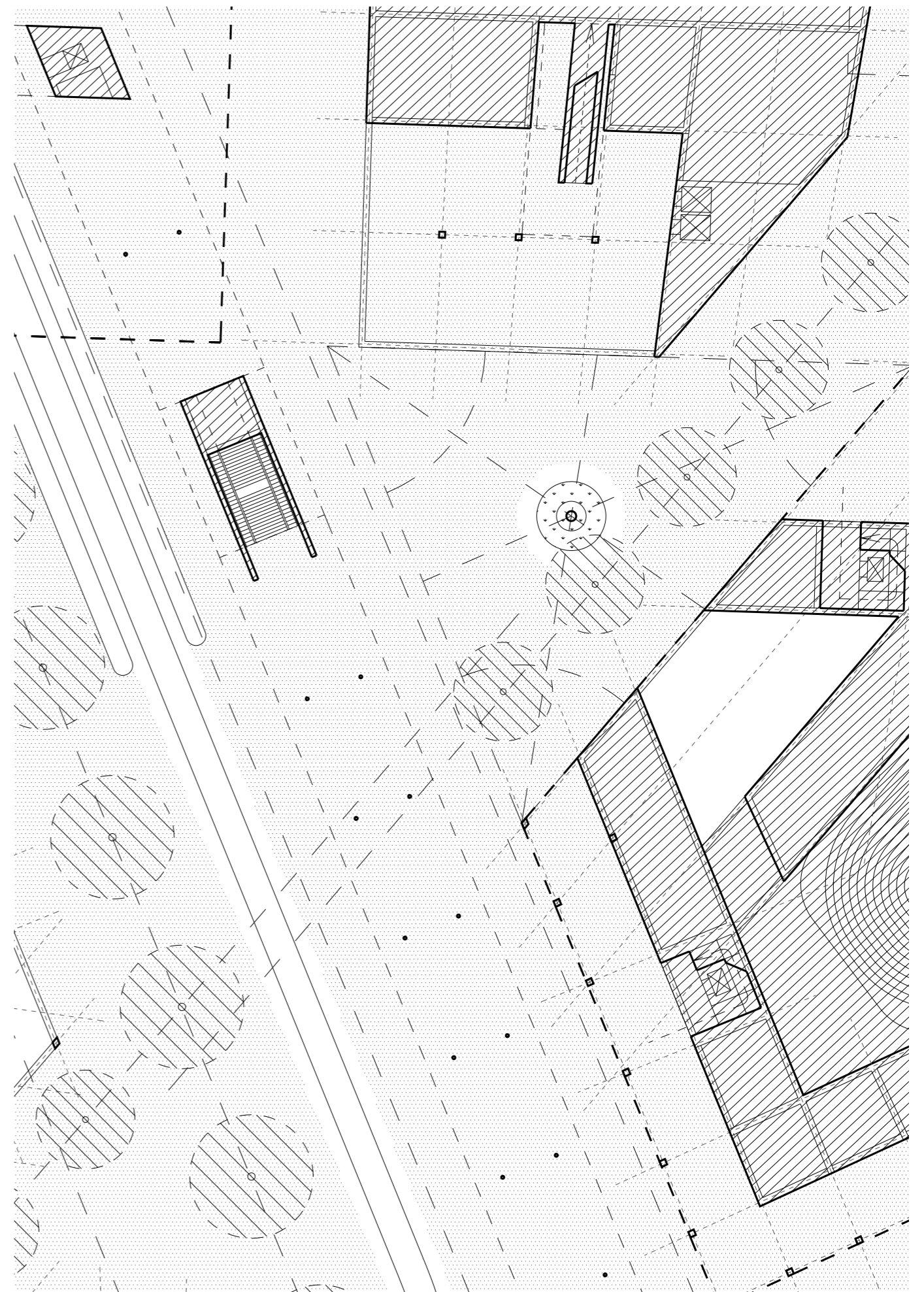
umělecká díla - situace / 1:2 500



umělecká díla - půdorys 1 / 1:500



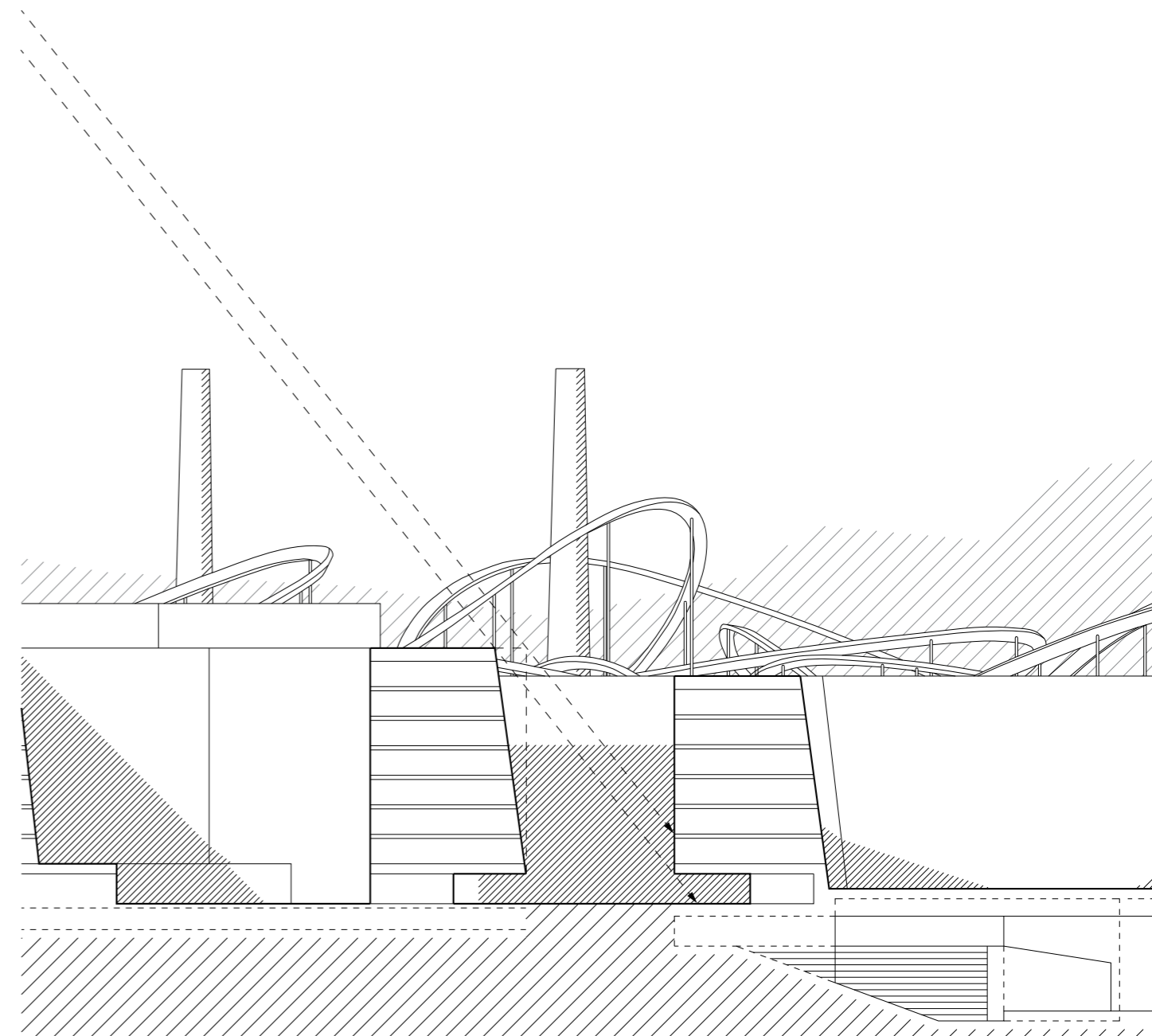
umělecká díla - půdorys 2 / 1:500



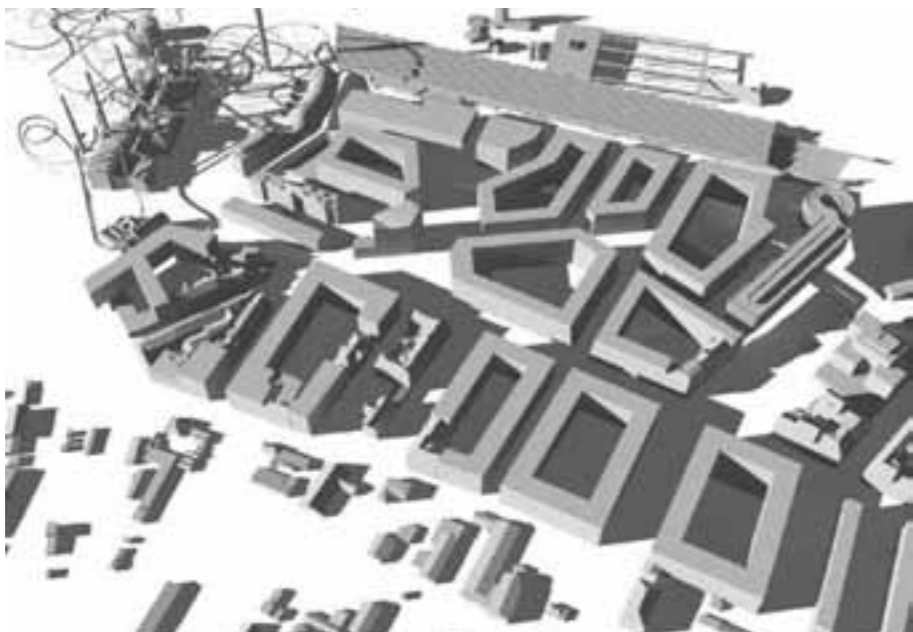
umělecká díla - půdorys 3 / 1:500

OSLUNĚNÍ

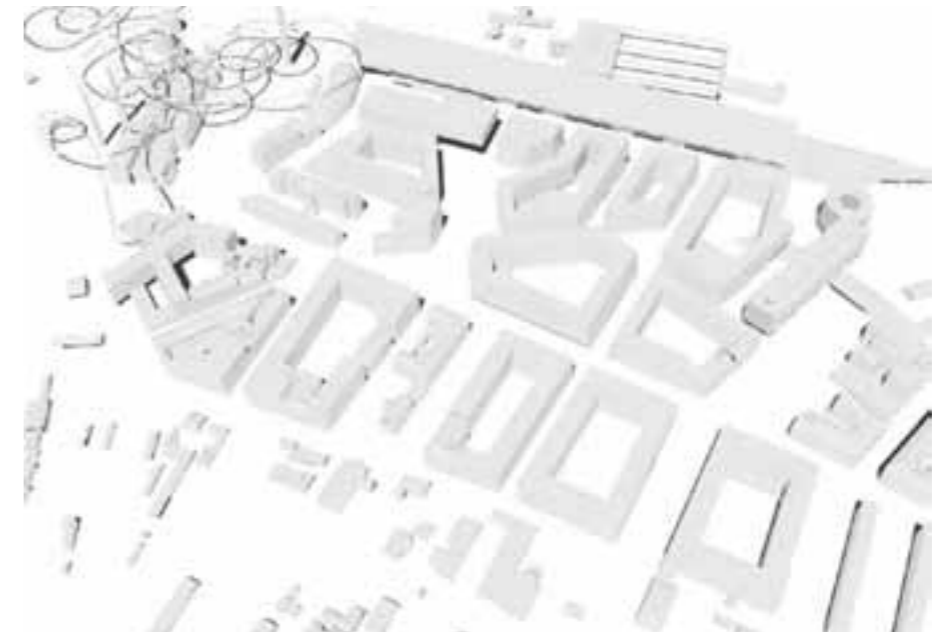
Vzhledem k potřebě město zahustit nastává možný problém při užším profilu ulic a domů s osluněním. Pro delší oslunění a větší vstup světla až do nejnižších částí parteruz jsou některé hmoty domů a bloků zkoseny směrem od uliční čáry.



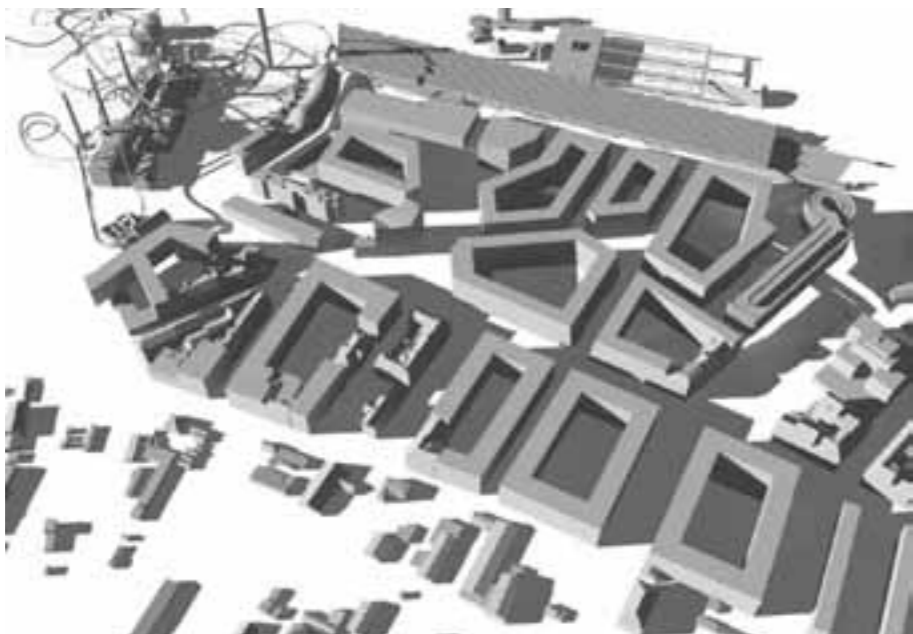
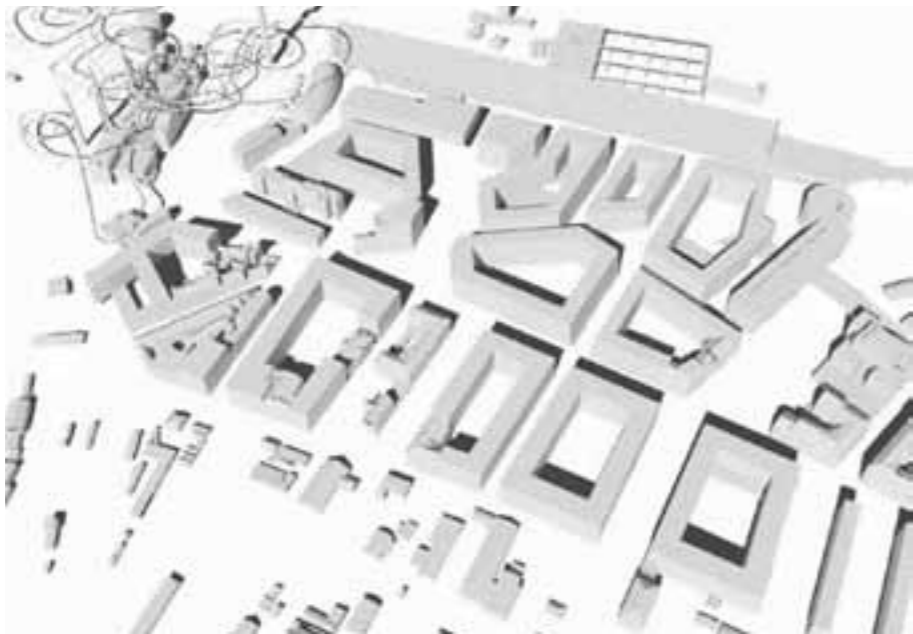
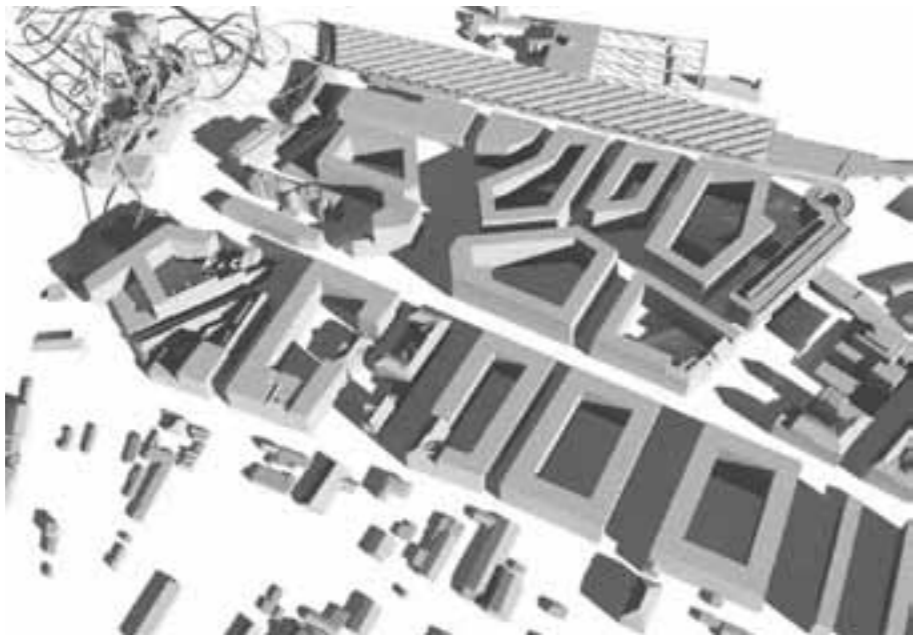
oslunění - schema konceptu v řezu / 1:500



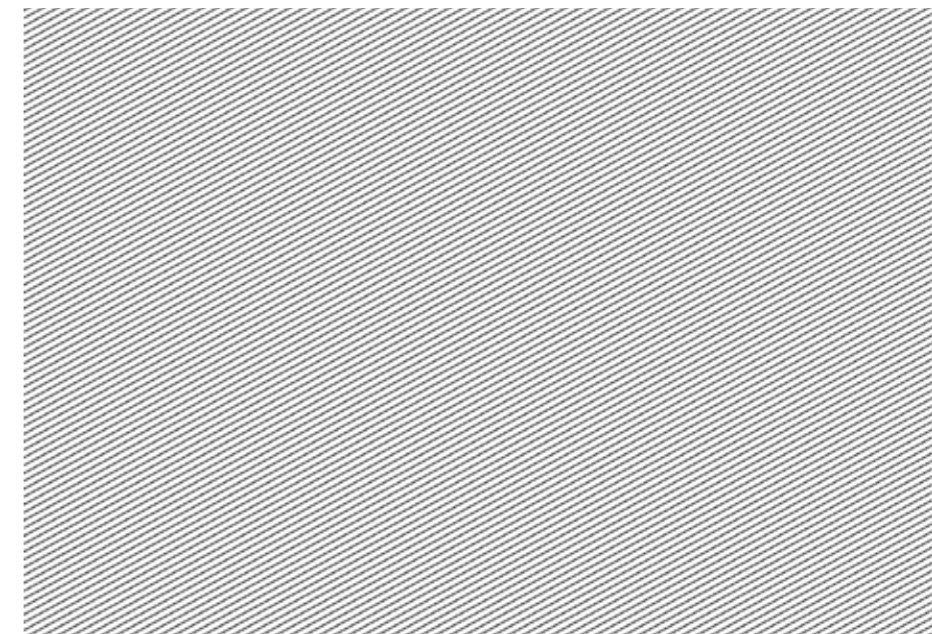
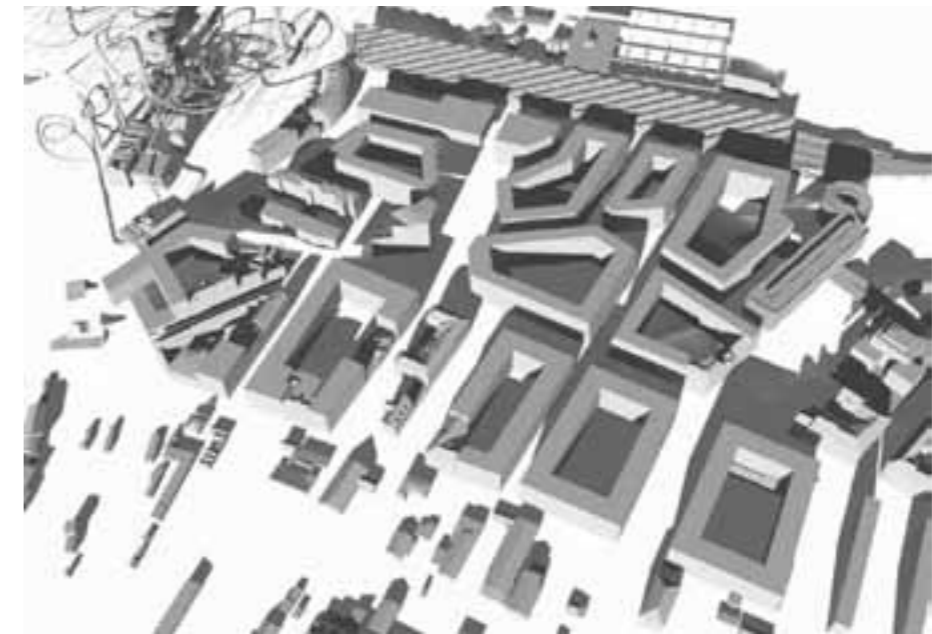
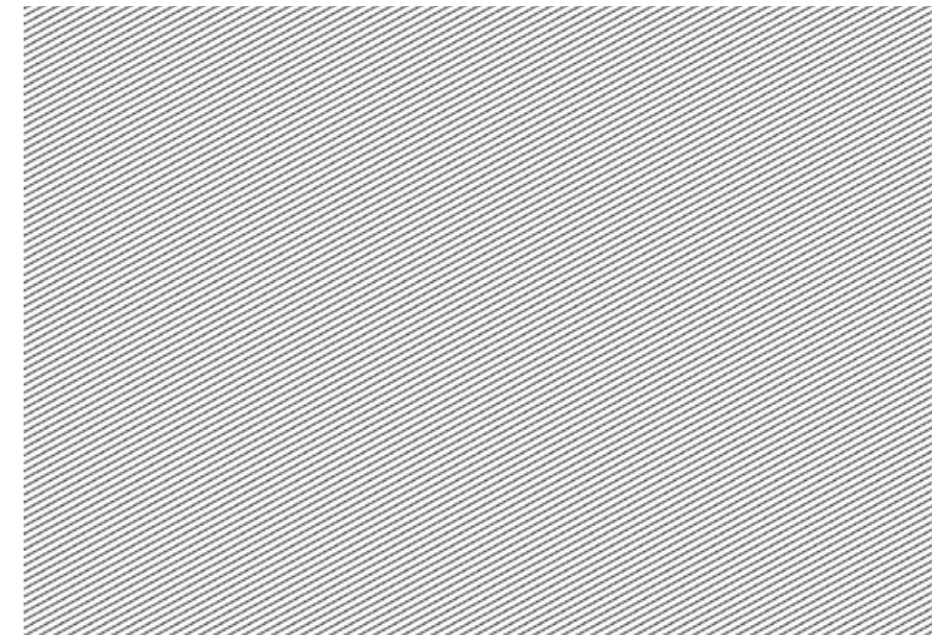
oslunění - axonometrie - 21.3. 8:00, 12:00 a 16:00



oslunění - axonometrie - 21.6. 8:00, 12:00 a 16:00



oslunění - axonometrie - 21.9. 8:00, 12:00 a 16:00



oslunění - axonometrie - 21.12. 8:00, 12:00 a 16:00

MODEL

Model nezobrazuje navržené hmoty ale je zhmotněním prostorů mezi budoovami. Je to model urbanistický, zmotňuje prostor vnější, městský.

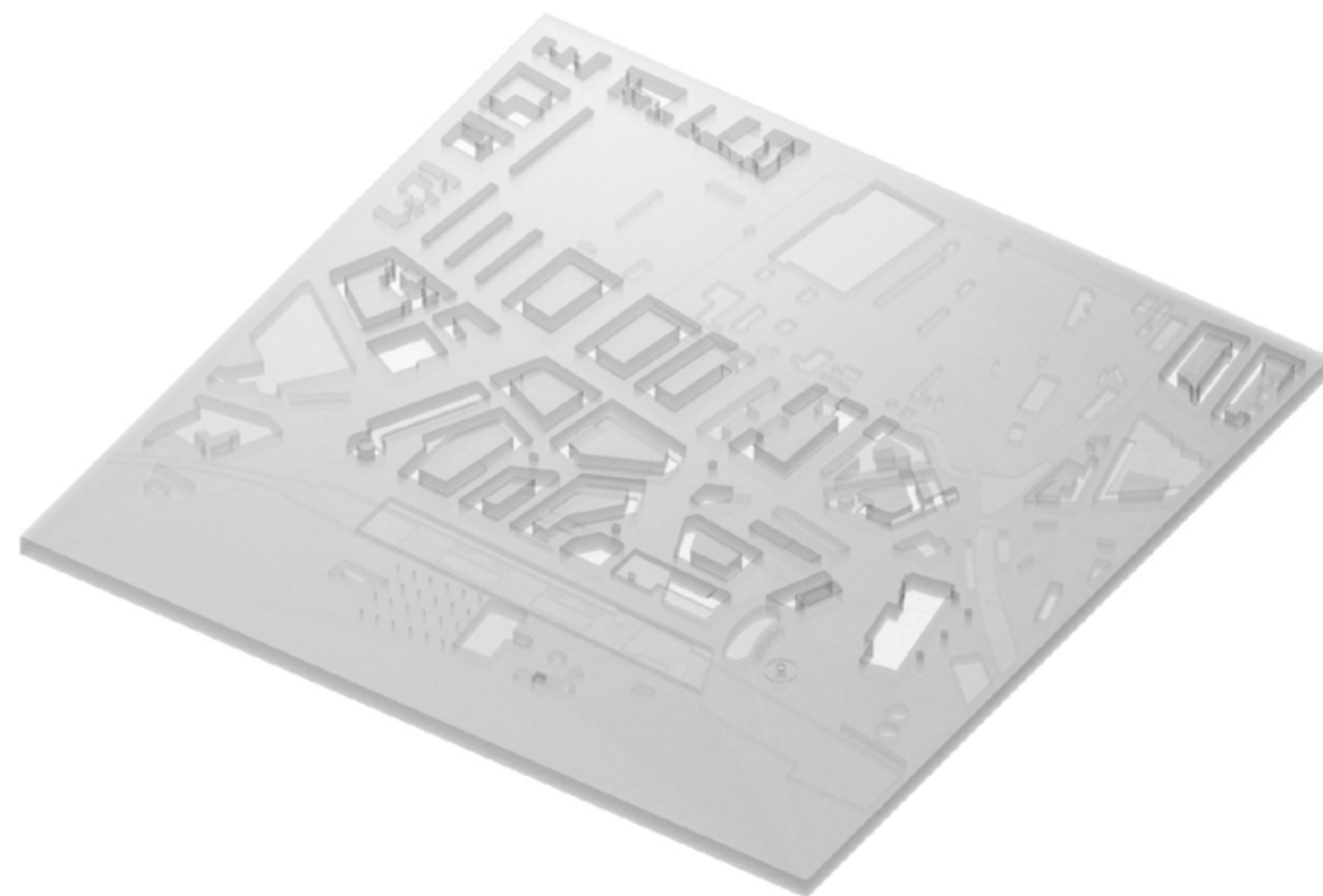
Plexisklo 5x5mm, 1x10mm

Lasercut

Měřítko 1:500

Zobrazená oblast 1x1km

rozměr modelu 500x500x35mm



ZÁVĚR

NA PŘEDMĚSTÍ (VY, STARÉ HOLEŠOVICE), Jan Vodňanský, Petr Skoumal

*Na předměstí, na předměstí, na předměstí
padá déšť a k tomu ještě rány pěstí.
Tady zasaditi první ránu je ctí,
však zasadíš-li stromeček,
řeknou, že jsi blbeček,
řeknou, že máš vo kolečko míň.*

Jé, jé, jé...

*/: Vy staré Holešovice, já vás mám rád,
ze všech měst světa nejvíce, já vás mám rád... :/*

*Snad jsou města krásnější...
Paříž a Řím, Paříž a Řím,
vy staré Holešovice,
vám navždy patřím...*

*Na předměstí, na předměstí, na předměstí
láska žene nás ze štěstí do neštěstí.
Tady ukrást políbení mužnou je ctí,
však prosíš-li o polibek,
nic na tebe nezbyde,
nezlíbáš více dívčí líce...*

Ne, ne, ne...

Řeknou, že máš vo kolečko víc...

Jé, jé, jé...

/: Vy staré Holešovice... :/

DÍKY

Ing. arch. Jan Aulík

PhDr. Richard Biegel, Ph.D.

Iguanodon

Ing. arch. Kateřina Videnová

Letná Sobě!

architekti Adolf Benš a Josef Kříž

Radio 1

Lavazza a Guzzanti

David Kovařík

Google

Wlazelovi

006. J. 9
175. 1
175. 2