

diplomní projekt  
**rozvojové území Praha - Bubny**  
jakub jílek

# obsah <

## **zadání diplomové práce prohlášení autora**

### **řešené území**

Praha - Bubny <

fotografie <

železniční nádraží Praha - Bubny <

fotografie <

vybrané studie v území <

### **analytická část**

Praha :: brownfieldy <

Bubny v kontextu Prahy <

Praha :: městské okruhy <

Praha :: krajina <

Praha :: širší vztahy dle ÚP <

vnitřní Praha :: veřejné prostory <

vnitřní Praha :: morfologie <

Holešovický poloostrov <

Holešovický poloostrov :: industriální dědictví <

Holešovický poloostrov :: analýzy <

Holešovický poloostrov :: historie <

### **teoretická část**

referenční projekty <

trvale udržitelný rozvoj <

městské továrny <

kompaktní město a typologie <

dopravní řešení :: SWOT analýzy <

dopravní řešení CMC / V. Malina :: řezy železnicí <

### **programy**

katalog programů <

### **návrh**

princip návrhu <

vrstvy návrhu <

metabolismus programů <

hlavní výkres <

vizualizace <

schémata <

širší vztahy <

širší vztahy :: řezy <

širší vztahy :: pražská veduta <

řez územím <

řez hlavní ulicí Braziílskou <

perspektivy <

### **zdroje a literatura**

27-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

### ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Jakub Jílek**

datum narození: **28.12.1987**

akademický rok / semestr: **2012 – 2013 / LS**

ústav: **15119 ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. Jan Jehlík**

téma diplomové práce: **Rozvojové území Praha - Bubny**

zadání diplomové práce:

1/ Tématem k řešení je urbanistický návrh území Praha Bubny – Zátory. Oblast je vymezena meandrem Vltavy a ulicemi Bubenskou a Argentinou. Cílem diplomové práce je návrh regenerace tohoto území v kontextu velkého množství komplikovaných vstupů – urbánní struktura, doprava, vybavenost atp. Kromě jiného jde o přestavbu a dostavbu zničeného pražského nábreží v neuralgických místech, o harmonické zapojení a městotvorné propojení tras a terminálů „magistrály“, železnice, metra, o vytvoření hodnotných veřejných prostorů s vazbami na sousední kvalitní obytné lokality. A v neposlední řadě jde o součást významné pražské veduty a o významnou „bránu“ vstupu do města. Využití silného potenciálu území by měl vést k založení mimořádné obytné čtvrti v měřítku celého hlavního města.

2/ Výsledkem práce bude vytvoření urbánní struktury v reakci na řeku, území Letné a Holešovic a na koncepci severojižního rozvoje města. Tato koncepce bude navržena v rámci širších vztahů. Její součástí bude dopravní řešení (všechny druhy), rozvrh vybavenosti (základní, celoměstské, případně i nadměstské), struktura veřejných prostorů a základní typologie objektů. Kromě toho bude oblast a její uspořádání a využití vhodně zařazena (měřítko, význam, hodnoty) do kontextu srovnatelných celopražských témat. Úkolem je nalézt vhodná měřítká, proporce a vztahy ve ztvárnění jak silného celkového konceptu, tak základního architektonického řešení objektů i prostorů. Navržený komplex musí proto prokázat zapojení do širšího celku, vlastní silnou svébytnost a přirozenou užítelnost veřejného prostoru. Pro koncepci dopravního řešení bude zvolena jedna ze tří variant: a) stávající stav, b) studie CMC (ing. Václav Malina) 2012, c) studie Satra 2012.

Práce bude zpracovaná v těchto měřítcích:

- a) Kontext 1:25000 (vazba na vnitřní město, pozice lokality)
- b) Širší vztahy 1:5000 (vazba na sousední území)
- c) Řešené území – půdorys, řezy, pohledy 1:2500 (prostorová a funkční struktura)
- d) Výseky - půdorys, řezy, pohledy 1:500 (ukázky typických míst)
- e) Schémata - doprava, krajina, funkční využití, veřejný prostor
- f) Vizualizace - veduta, horizont chodce, plošná perspektiva
- g) Detaily - uliční profily, veřejný prostor apod.

Práce bude strukturovaná v těchto rovinách:

- a) Širší vztahy, kontext, vazby
- b) Celkové urbanistické řešení
- c) Architektonické řešení dílčích (vzorových) částí

Práce bude mít tyto přílohy:

- a) Portfolio s průvodní zprávou (základní údaje, bilance, popis analýzy, konceptu a návrhu), všemi relevantními výkresy v příslušném zmenšení, fotodokumentací a případně ukázkou referenčních projektů

b) Výkresy dle požadavků FA ČVUT (2xA0 nebo 4xA1)

3/ Součástí práce bude fyzický model v měřítku 1:2500 (alt. 1:5000)

Poznámka: měřítko výstupů mohou být po konzultaci výjimečně upravena, změna bude odůvodněna v závěrečné zprávě a bude potvrzena vedoucím práce

Datum a podpis studenta: 19/2/2013 *Jakub Jílek*

Datum a podpis vedoucího DP: 25.2.2013 *Jehlík*

Datum a podpis děkana FA ČVUT: 28/2/13 *Juric*

### POZNÁMKA

Po dohodě s vedoucím diplomové práce došlo k omezení detailnosti práce a zejména vypuštění výšek v měřítku 1:500.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: JAKUB JÍLEK AR 2012/2013, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ PRAHA - BUBNY	
(AJ) DEVELOPMENT AREA PRAGUE - BUBNY	
JAZYK PRÁCE: ČESKY	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík <span style="float: right;">Ústav: 15119 ústav urbanismu</span>
Oponent práce:	doc. Ing. arch. Jakub Cigler
Klíčová slova (česká):	Bubny, urbanismus, post-industrialismus
Anotace (česká):	Cílem projektu je návrh regenerace území Praha - Bubny, železničního brownfieldu v samém centru Prahy. Návrh se nesnaží prolnout Letnou s Holešovicemi, vnáší na holešovický poloostrov třetí element. Transformací naší společnosti na společnost postindustriální Praha získala území s obrovským potenciálem a hlubokou pamětí přímo ve svém centru. Návrh se snaží paměť místa zachovat. Hlavním elementem je post-industriální park prostupující celým územím připomínající železniční minulost. Druhým pilířem návrhu jsou tzv. vertikální městské továrny a další menší výrobní provozy rozestěté po celé nové čtvrti. Celý návrh je založen na několika klíčových programech, iniciačních bodech, ze kterých čtvrt' organicky roste a nakonec dostane svůj řád.
Anotace (anglická):	The task of the diploma project is to design a regeneration plan for Prague – Bubny, a railway brownfield in the city centre. The design is not trying to blend Letná and Holešovice neighbourhoods but is introducing a third element to the Holešovice peninsula. Owing to the transformation of our society into the post-industrial era, Prague gained an area of a huge potential and strong memory right in its centre. The design is trying to keep this memory. The main element is the post-industrial park pervading through the whole site reminding of its railway history. The second pillar is vertical urban factories and other smaller production services spread all over the area. The whole design is based on a couple of key programs, initiating points, the new neighbourhood organically grows from and eventually sets its order.

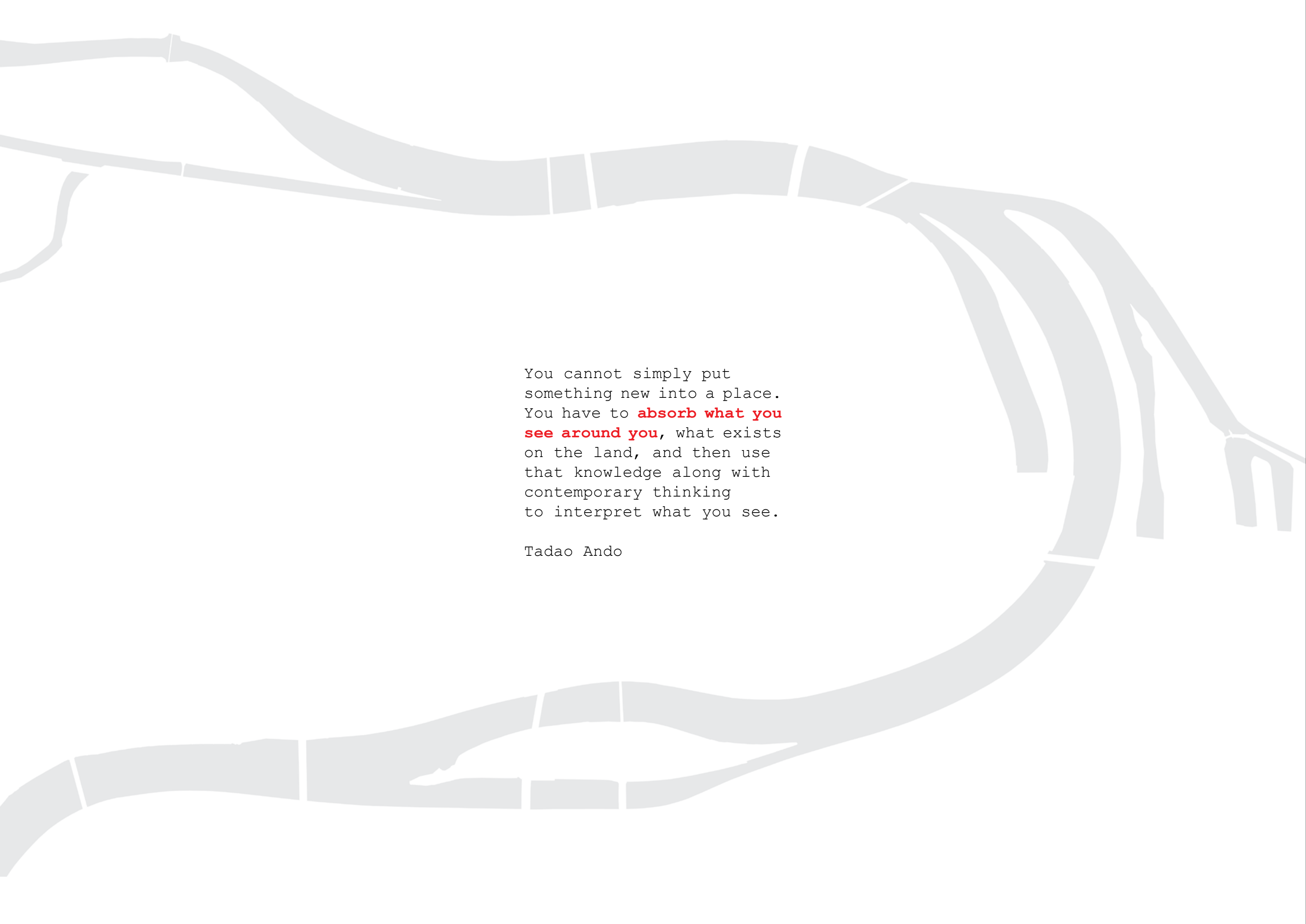
### Prohlášení autora

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.“  
(Celý text metodického pokynu je na [www.FA-studium/ke-stazeni](http://www.FA-studium/ke-stazeni))

V Praze dne 23. května 2013

Jakub Jílek

*Jakub Jílek*



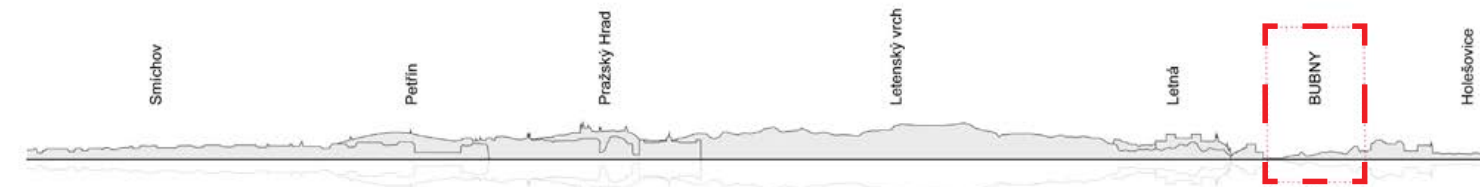
You cannot simply put  
something new into a place.  
You have to **absorb what you  
see around you**, what exists  
on the land, and then use  
that knowledge along with  
contemporary thinking  
to interpret what you see.

Tadao Ando

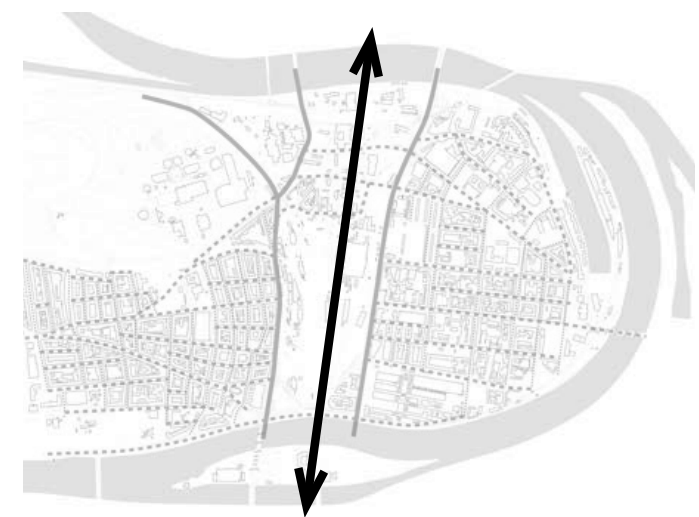
## řešené území :: Praha - Bubny <

Tématem diplomního projektu je urbanistický návrh regenerace území Praha - Bubny, železničního brownfieldu v samém srdci Prahy. Území je vymezeno meandrem Vltavy a ulicemi bubenskou a Argentinskou.

Holešovický poloostrov, v jehož střední části se brownfield nachází, je mozaikou struktur, funkcí, měřítek, atp. Bubny mají neuvěřitelně centrální polohu a nacházejí se mezi dvěma důležitými rozhraními v rámci Prahy. Na jejich severním okraji leží "severní brána" vstupu do Prahy a na jižním pak "brána" do vnitřního města. Toto místo je rovněž součástí pražské veduty.

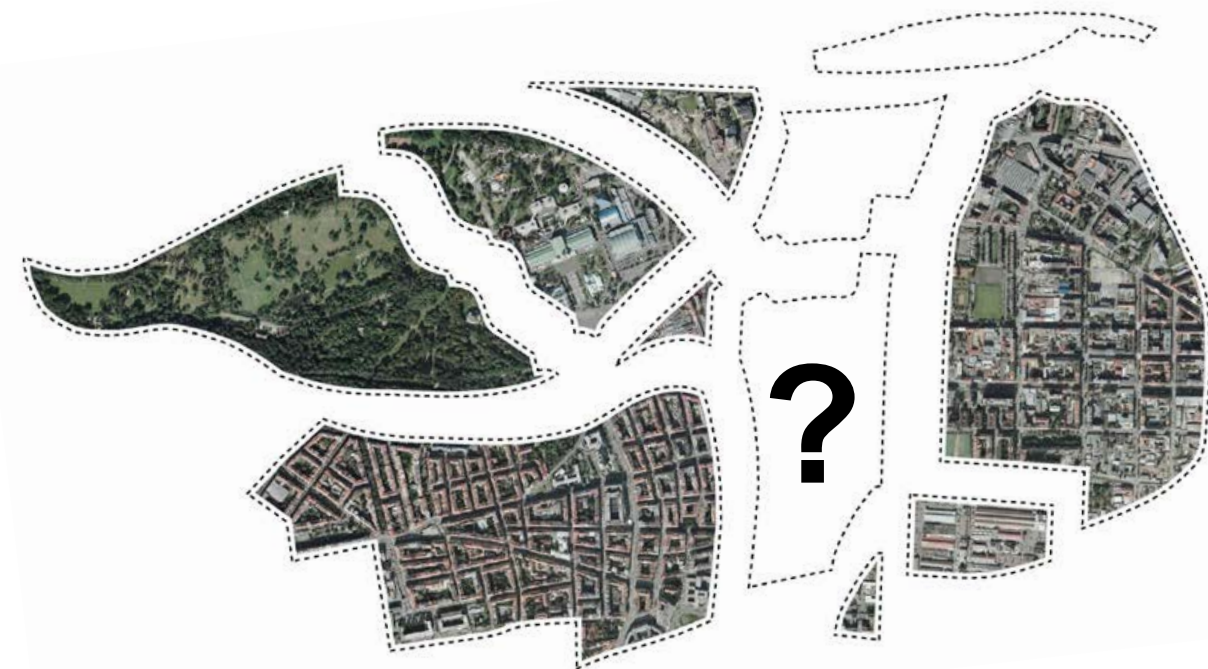


Bubny jsou jedním z míst, která po sobě zanechala transformace od industrialismu k post-industriální společnosti. Roku 1868 rozřala Buštěhradská dráha Holešovický poloostrov ve dvě, roku 1873 byl dokončen celý areál nádraží a i když bylo celé území o deset let později připojeno k Praze jako její sedmý obvod, nikdy tu město nesrostlo. Roztržení později plně zpečetila výstavba Severojižní magistrály. Právě proto je dominantním směrem celého území právě sever-jih. Ten má až celorepublikový význam. Prostupnost východo-západní je téměř potlačena.



Areál bubenského nádraží má obrovskou paměť. Jak industriální, kterou můžeme dodnes vidět v podobě několika zachovaných budov, tak tragickou. Během druhé světové války odsud byly transportovány tisíce Židů do koncentračních táborů.

Roku 2006 zakoupila celé území skupina Orco a roku 2008 ztratilo statut kulturní památky, což vyvolalo bouřlivé diskuse.



## železniční nádraží Praha - Bubny <

### Železniční stanice Praha-Bubny

1850 1.6. zahájení provozu na trati, 1868 nádraží BEB, 1870 - 1873 nádraží StEG  
 autor: Wilhelm von Flattich, Karl Schumann, Auguste de Seres  
 Památková ochrana objektu zrušena

Budovy a železniční zařízení Společnosti státní dráhy (StEG) tvořily významný uzel, z něhož postupně vedly vlečky, např. do holešovické obecní plynárny, do městských jatek, do elektrárny a zejména do překladiště v holešovickém obchodním přístavu. Drážní budovy byly, jako všechny stavby StEG, realizovány podle tzv. normálií (Normalien), typových vzorů, které vytvářela architektonická kancelář pod vedením Wilhelma von Flattich. V letech 1869–1873 vznikla výpravní budova, vodárna, dvě výtopy a nedochovaná kruhová točna. Největší stavbou (160 × 65 m) je budova dílen, dokončená roku 1872, jejíž krovny nese 136 litinových sloupů. Opravovaly se zde nejprve nákladní vagony, po zřízení lakovny a sedlární také vagony osobní. Význam nádraží postupně klesal a nakonec je nahradilo nové nádraží Praha-Holešovice. Nedávno byl celý areál prodán developerské společnosti.

Literatura:  
 Vilém Saitl, Něco z historie železnic, Železničář IV, 1954, s. 243-244, 325; Mojmir Krejčířík, Česká nádraží, I. díl, Praha 2003, s. 24; Lukáš Beran - Vladislava Valchařová (eds.), Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy, Praha 2007, s. 58; Benjamin Fragner - Jan Zikmund (eds.), Co jsme si zbožili. Bilance mizející průmyslové éry / deset let, Praha 2009, s. 125.

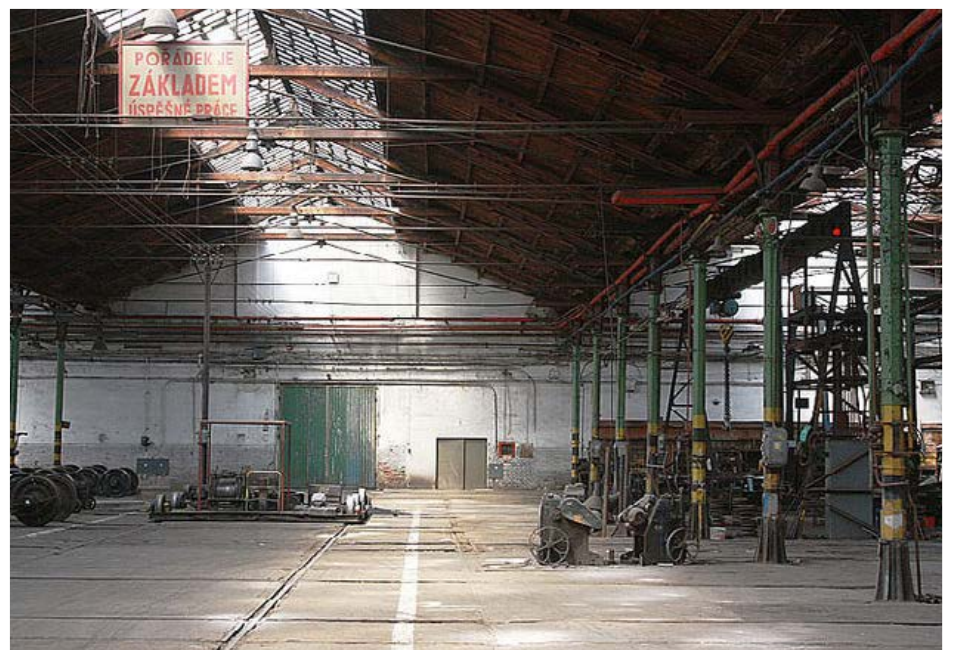
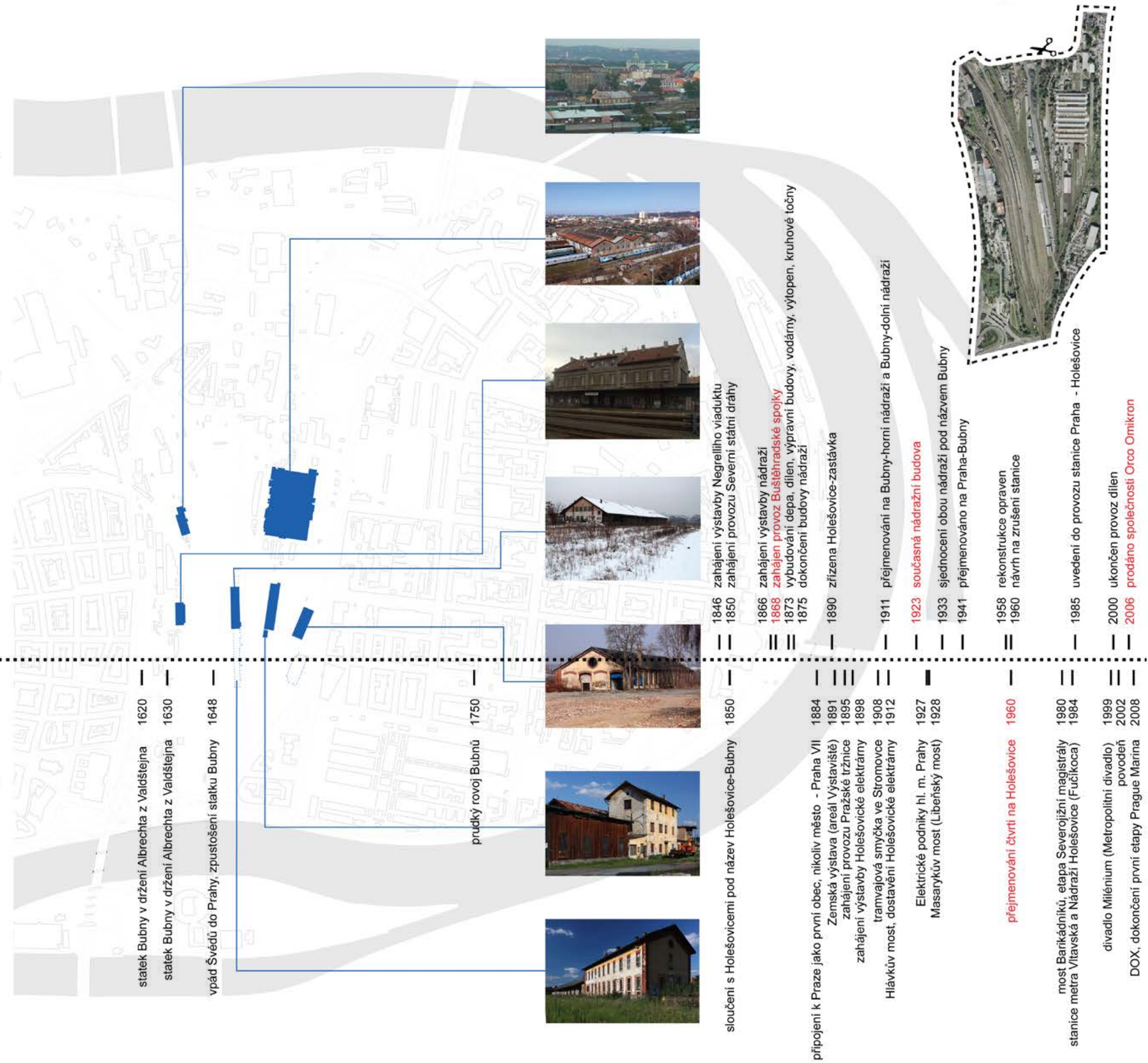
### Železniční dílny v Holešovicích

1851 1.6. zahájení provozu na trati, 1870 - 1873 stavba depa  
 autor: Karl von Ruppert, Auguste de Seres, Karl Schumann  
 Památková ochrana lokality zrušena

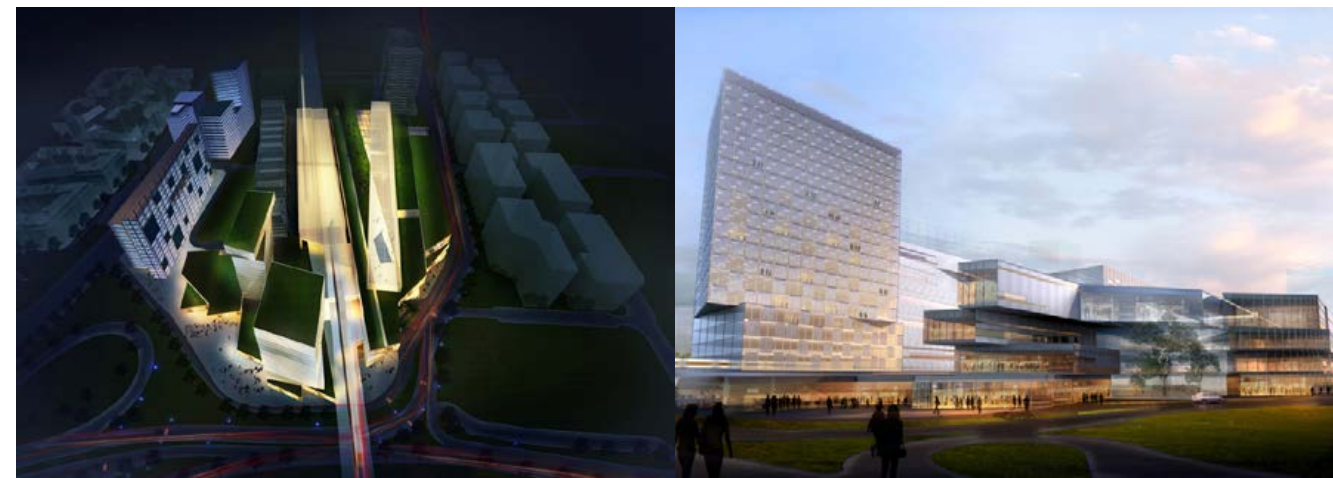
Jelikož provozní a dílenské zázemí na dnešním Masarykově nádraží již nedostačovalo potřebám StEG, zakoupila společnost obecní pozemky v Bubnech, při trati do Podmokel, kde v té době již vybudovala své nové nádraží a depo BEB. Na nejvyšší úrovni vzniklo nákladové a seřadovací nádraží, na nejnižší lokomotivní depo, a na střední byly vybudovány bohatě dimenzované dílny. Výstavby proběhla v letech 1870-1873 a provedla ji pražská stavební správa, vedená Eduardem Bazikou. Kromě několika menších dřevěných i zděných budov byla hlavním objektem dílen devítitraktová hala, 65 metrů široká a 160 metrů dlouhá. Na projektu dílen s rozsáhlým kolejištěm pracoval šéf projekční kanceláře StEG ing. Karl von Ruppert. Architekt Karl Schumann uplatnil při návrhu budov architektonické detaily z typových plánů společnosti, vzniklých pod vlivem francouzského vedení, jako byly římsy s ozuby a kombinace omítaného a režného zdiva. V důsledku dalekosáhlých změn po roce 1989 rapidně poklesly požadavky na opravy železničních vozů, a proto byla činnost Železničních oprav a strojírny (ŽOS) Bubny k 1. červenci 1992 silně omezena, až téměř zastavena. V současnosti je vydán demoliční výměr na většinu objektů.

Literatura:  
 Benjamin Fragner - Jan Zikmund (eds.), Co jsme si zbožili. Bilance mizející průmyslové éry / deset let, Praha 2009, s. 125.

zdroj: www.industrialnitopografie.cz



ORCO



atelier FNA

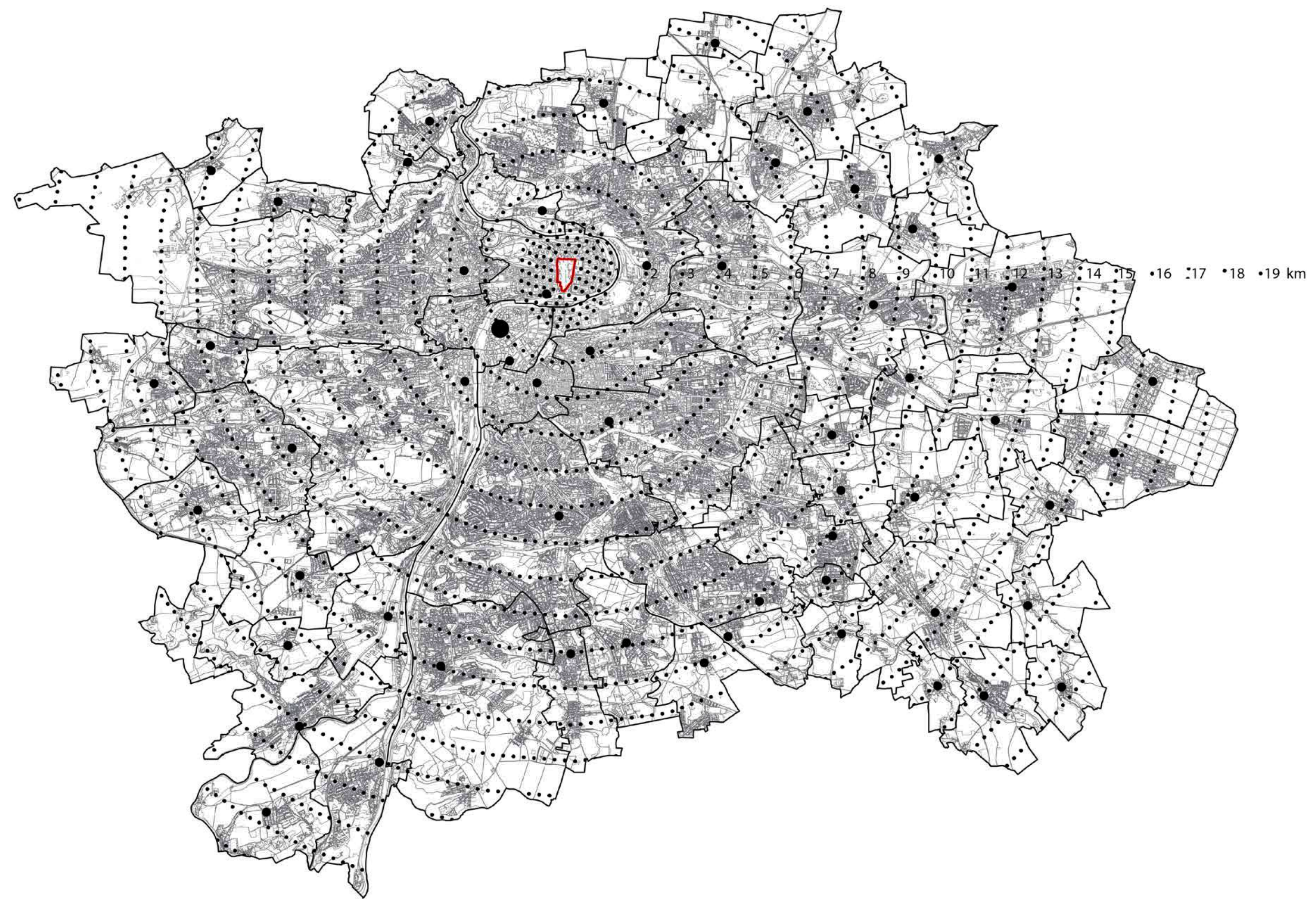
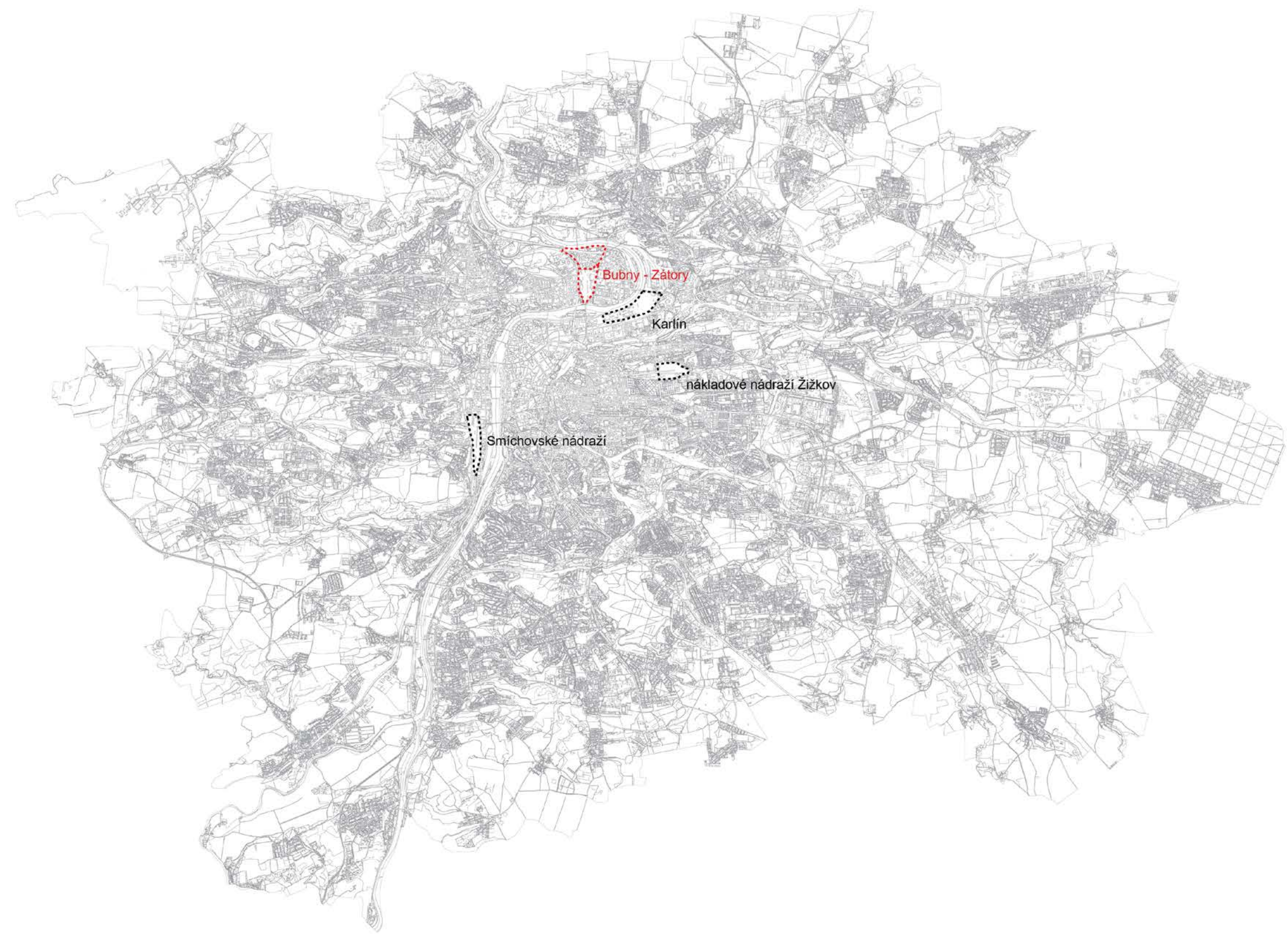


varianta A

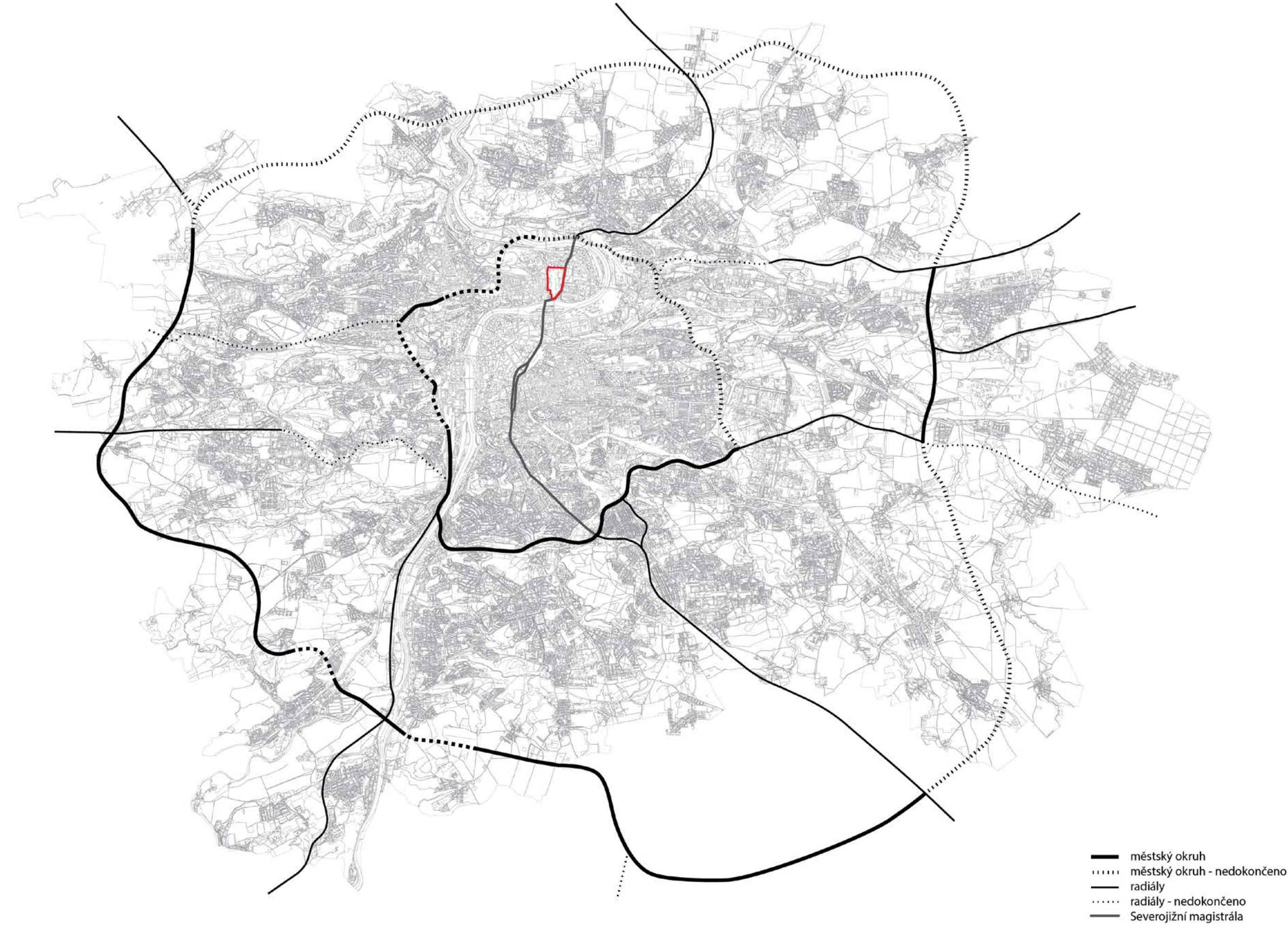
varianta C

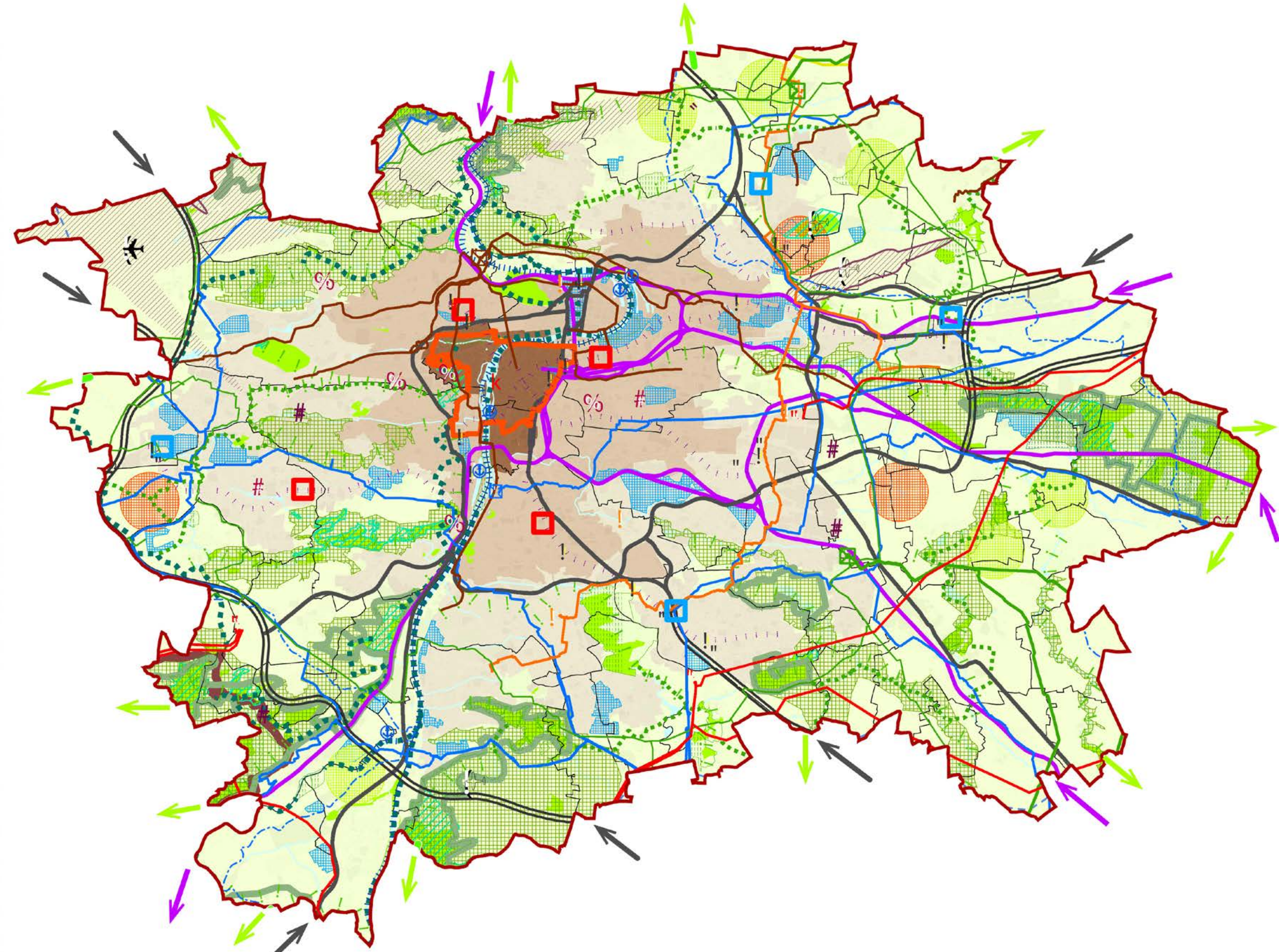


varianta B









### Osídlení

- Historické centrum města
- Vnitřní kompaktní město
- Vnější kompaktní město
- Vnější pásmo
- Celoměstské centrum hl. města Prahy
- Významná městská centra
- Obchodně společenská centra s regionálním dosahem
- Významná přestavbová území včetně brownfields
- Území s významným rozvojovým potenciálem pro zástavbu
- Území s významným potenciálem pro rekreaci a zeleň
- k Památky UNESCO

### Příroda, krajina, zeleň

- Významné přírodní osy zeleně
- Vazby zeleně do regionu
- Významné koridory zeleně
- Významné komplexy zeleně
- Chráněné krajinné oblasti
- Přírodní parky
- Maloplošná zvláště chráněná území
- Nadregionální biocentra
- Regionální biocentra
- Nadregionální biokoridory
- Regionální biokoridory

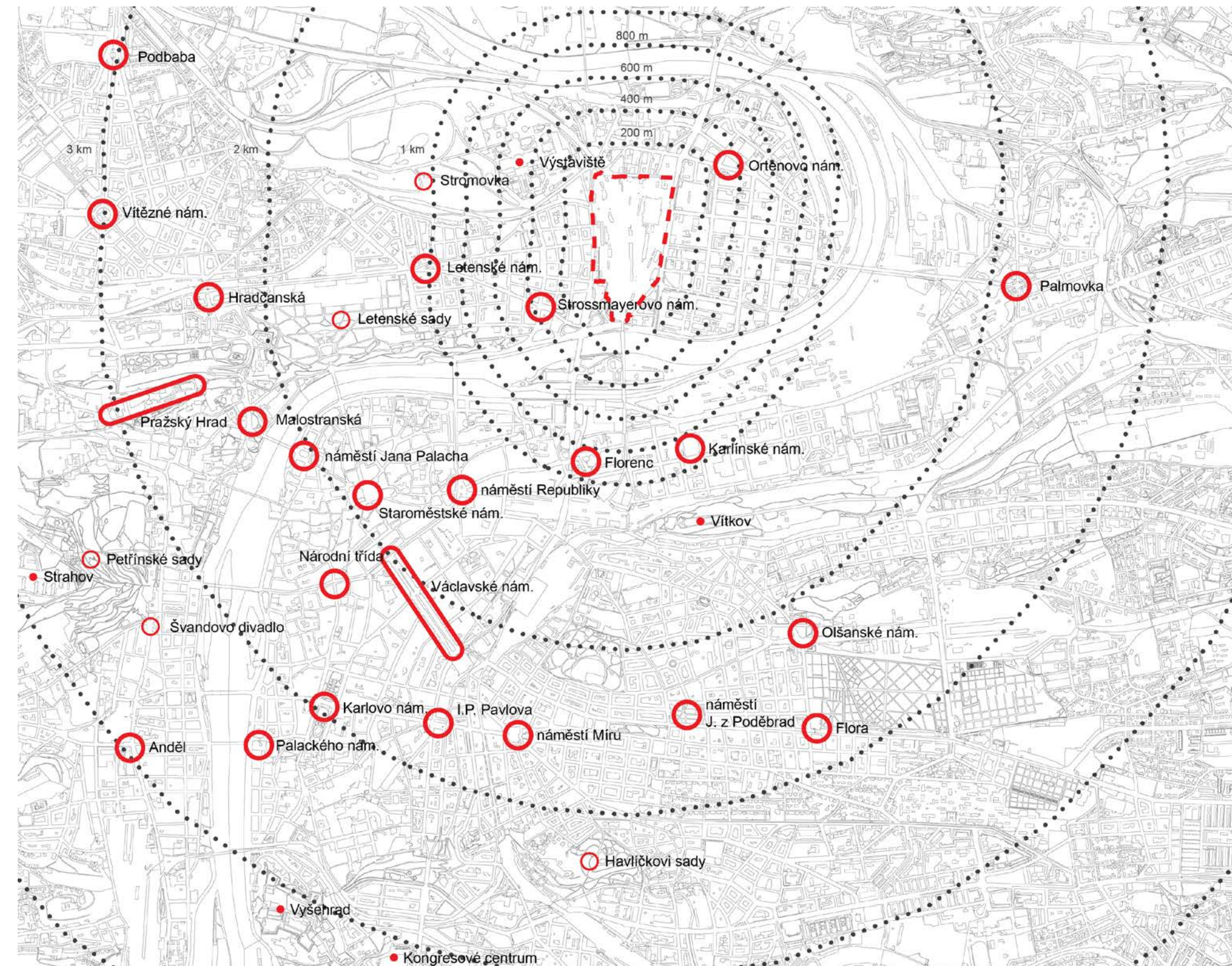
### Dopravní infrastruktura

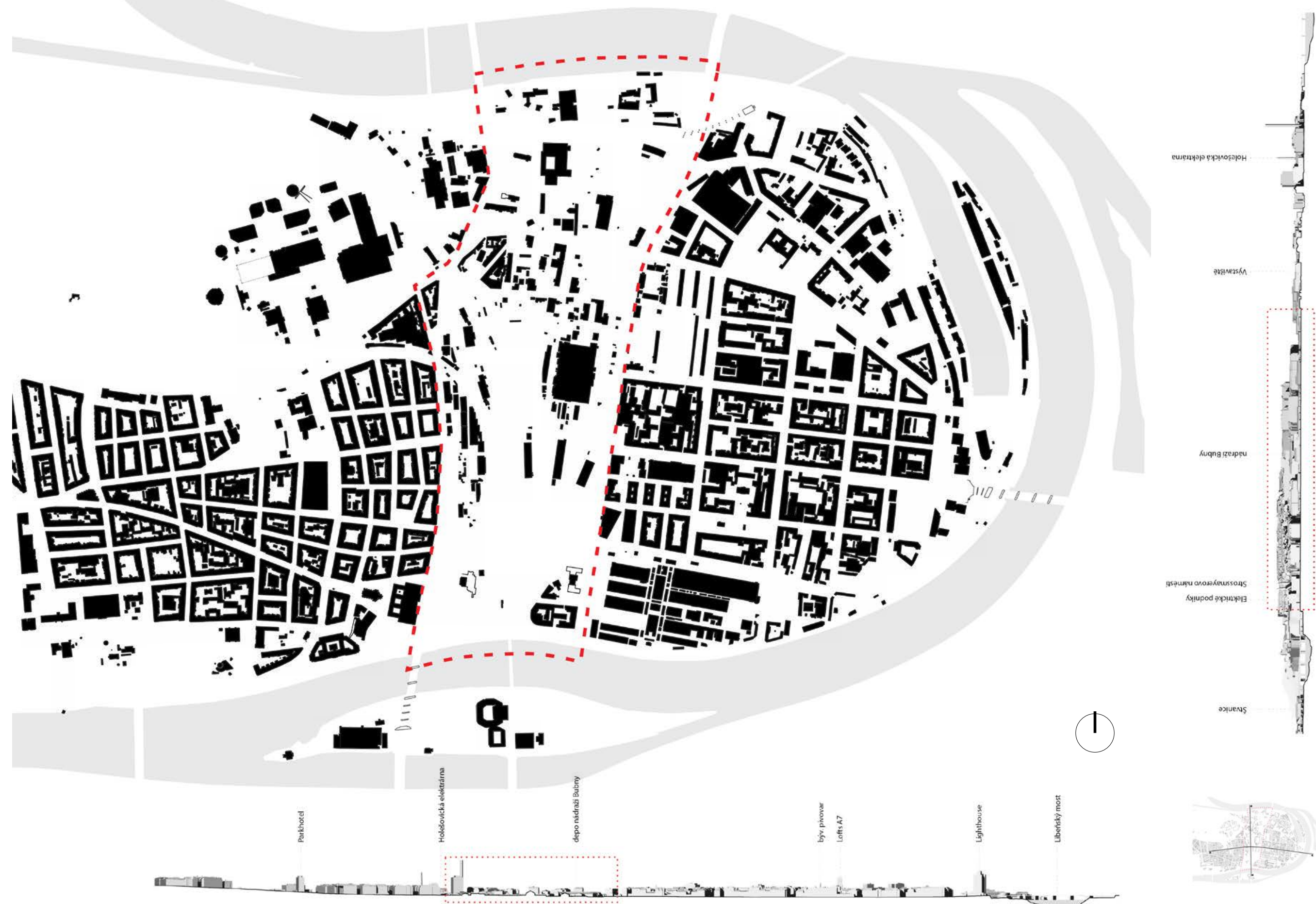
- Dálnice a rychlostní komunikace, Pražský okruh (SOKP)
- Ostatní významně komunikace
- Významné železniční tratě

- Trasy metra
- Cyklistické trasy regionálního významu
- Významná záchytná parkoviště P+R
- Významné dopravní terminály pro vazby Praha - region
- Mezinárodní letiště Ruzyně
- Ostatní vybraná letiště
- Oblasti zasažené provozem letišť
- Vybrané přístavy
- Plavební cesty
- Hlavní směry příměstské železniční dopravy
- Hlavní směry příměstské autobusové dopravy

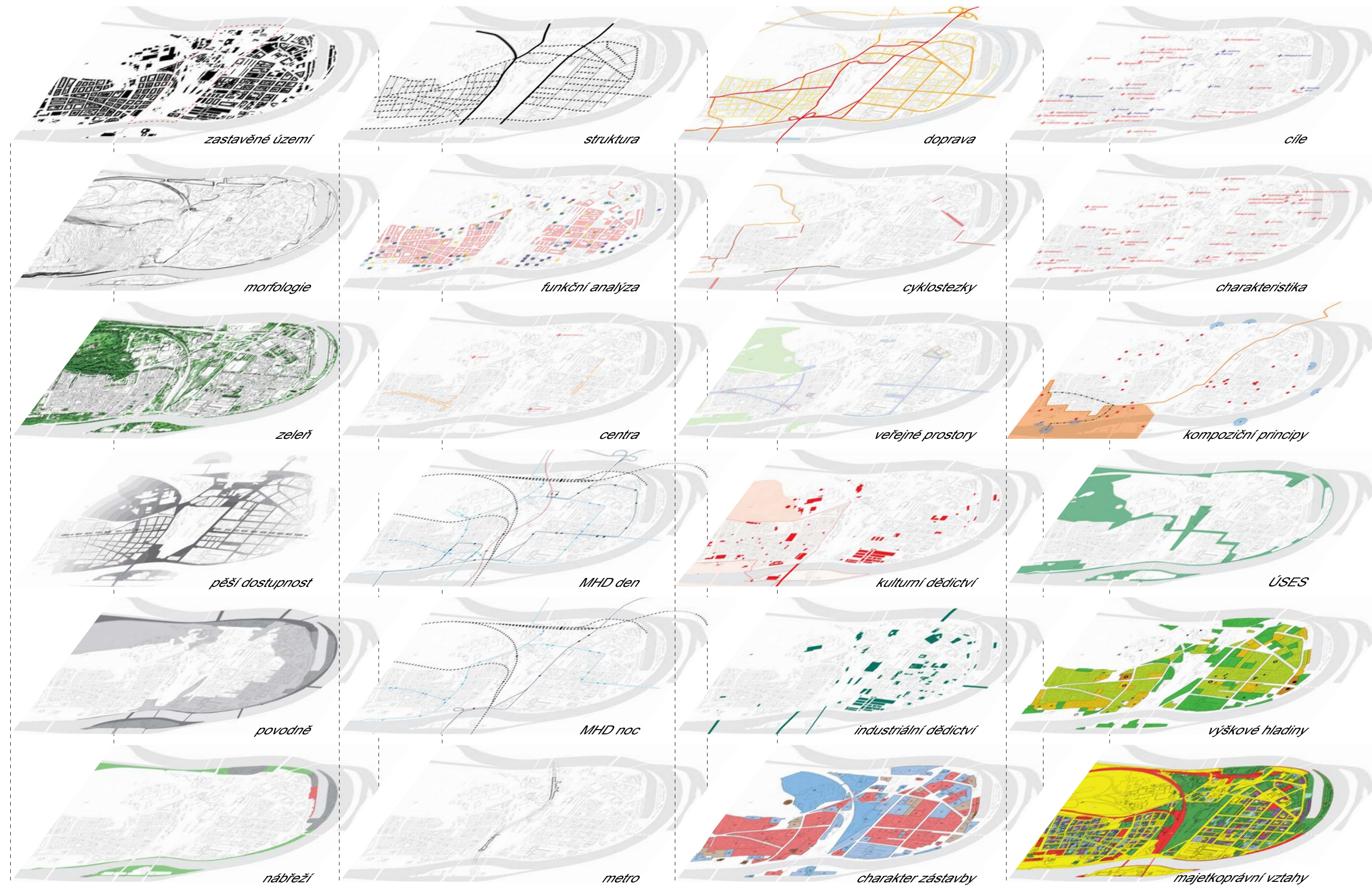
### Technická infrastruktura

- Zdroje vody
- Významné vodovodní řady
- Významné kanalizační sběrače a stoky
- ČOV podílející se na čištění odpadních vod Prahy
- Významné transformovny
- Nadzemní elektrická vedení VVN
- Centrální tankoviště ropy
- Produktovody a ropovody
- Tepelné zdroje
- Hlavní tepelné napaječe
- VVTL plynovody
- VTL plynovody
- Regulační stanice VVTL a RS VVTL podílející se na zásobování Prahy
- Vysílací zařízení
- Telefonní ústředny (mezinárodní, tranzitní)
- Sklárky
- Spalovny

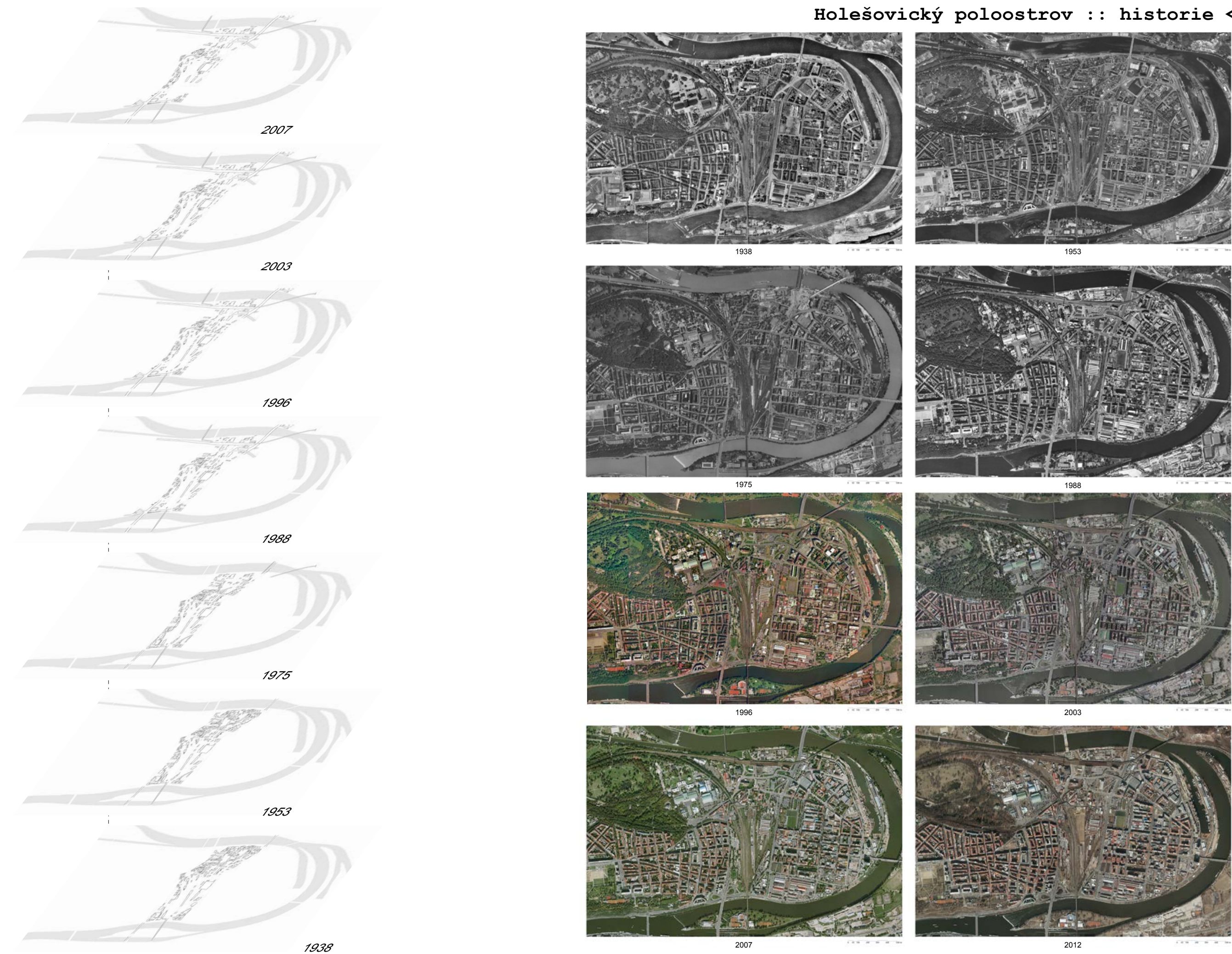




Holešovický poloostrov :: analýzy <



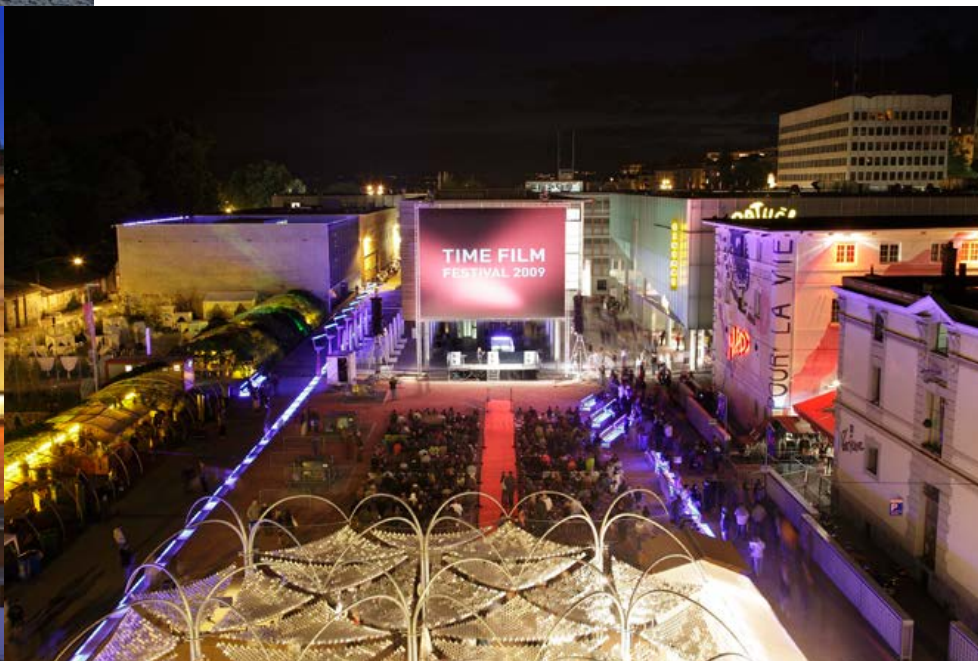
Holešovický poloostrov :: historie <







Rotermann, Tallin



Flon, Lausanne



Kalvebod Brygge, Christiansbro, Kodaň

ekologická stopa / footprint ukazuje kolik biologicky produktivní plochy (půdy a vody) je nezbytné pro život jednotlivce, národa nebo danou aktivitu obvykle odávána v "gha" - globálních hektarech

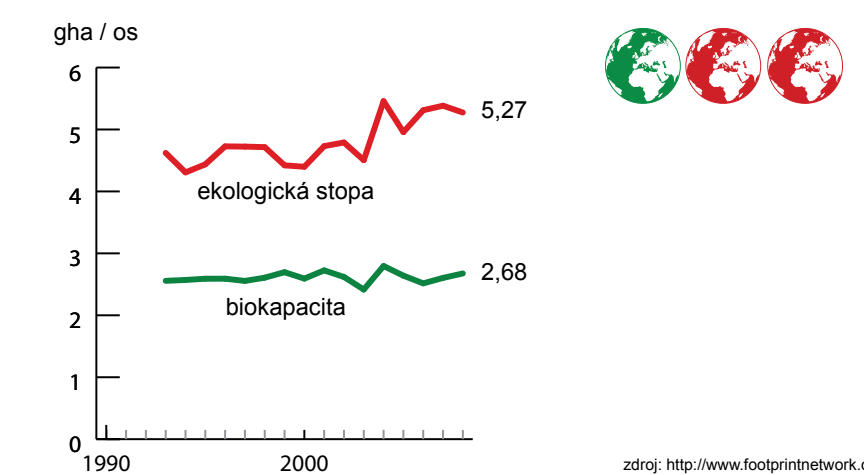
biokapacita kapacita ekosystémů produkovat "užitečný biologický materiál" a absorbovat odpadní materiál vyprodukovaný lidmi za použití současných technologií vypočítává se jako součin plochy, výnosového faktoru a koeficientu ekvivalence, obzkle vyjádřena v "gha" - globálních hektarech

užitečný biologický materiál definován jako materiál požadovaný lidskou ekonomikou, může se rok od roku lišit

### Česká republika

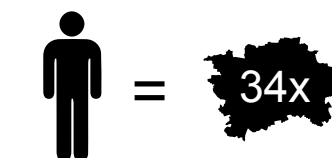
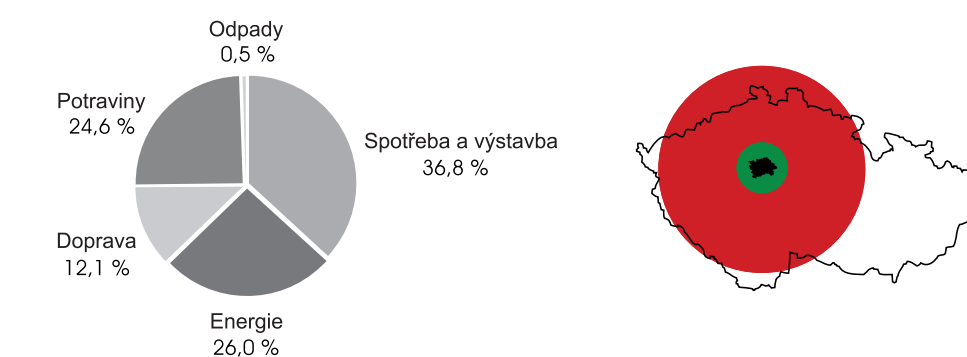
= 5,27 gha / os = 2,68 gha / os

Pokud by každý na světě spotřebovával jako obyvatel České republiky, potřebovali bychom 2,97 planet Země.



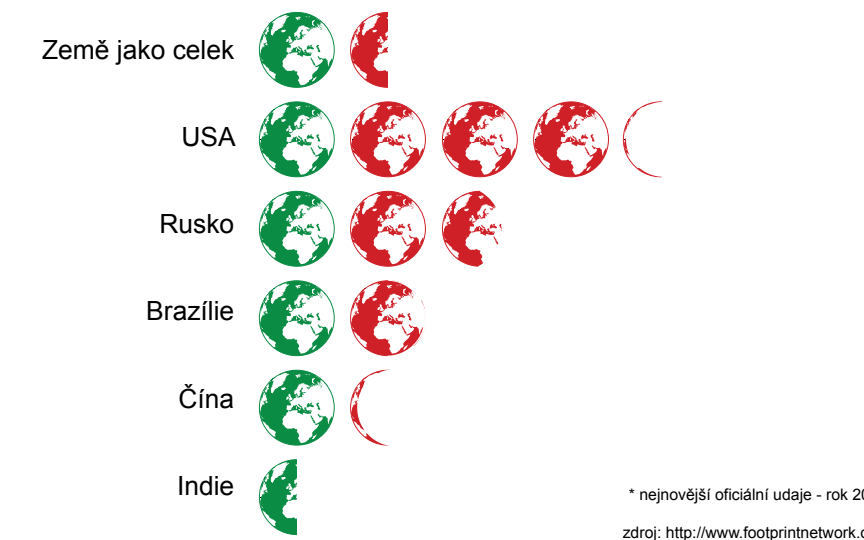
### Praha

= 5,08 gha / os = 6,34 mil. gha = 0,15 gha / os = 0,19 mil. gha



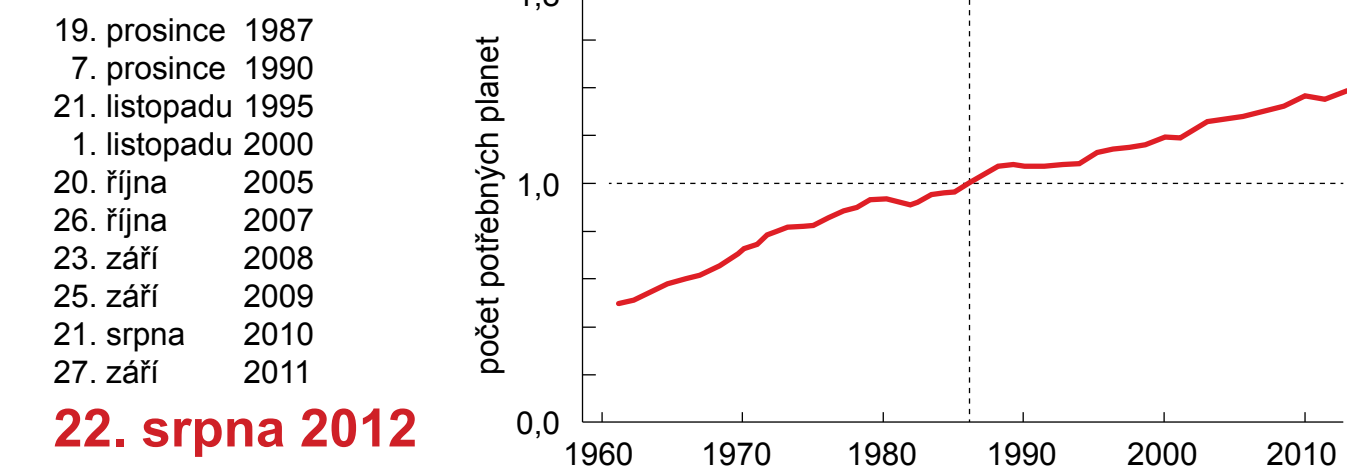
### svět

= 2,7 gha / os\* = 1,8 gha / os\*

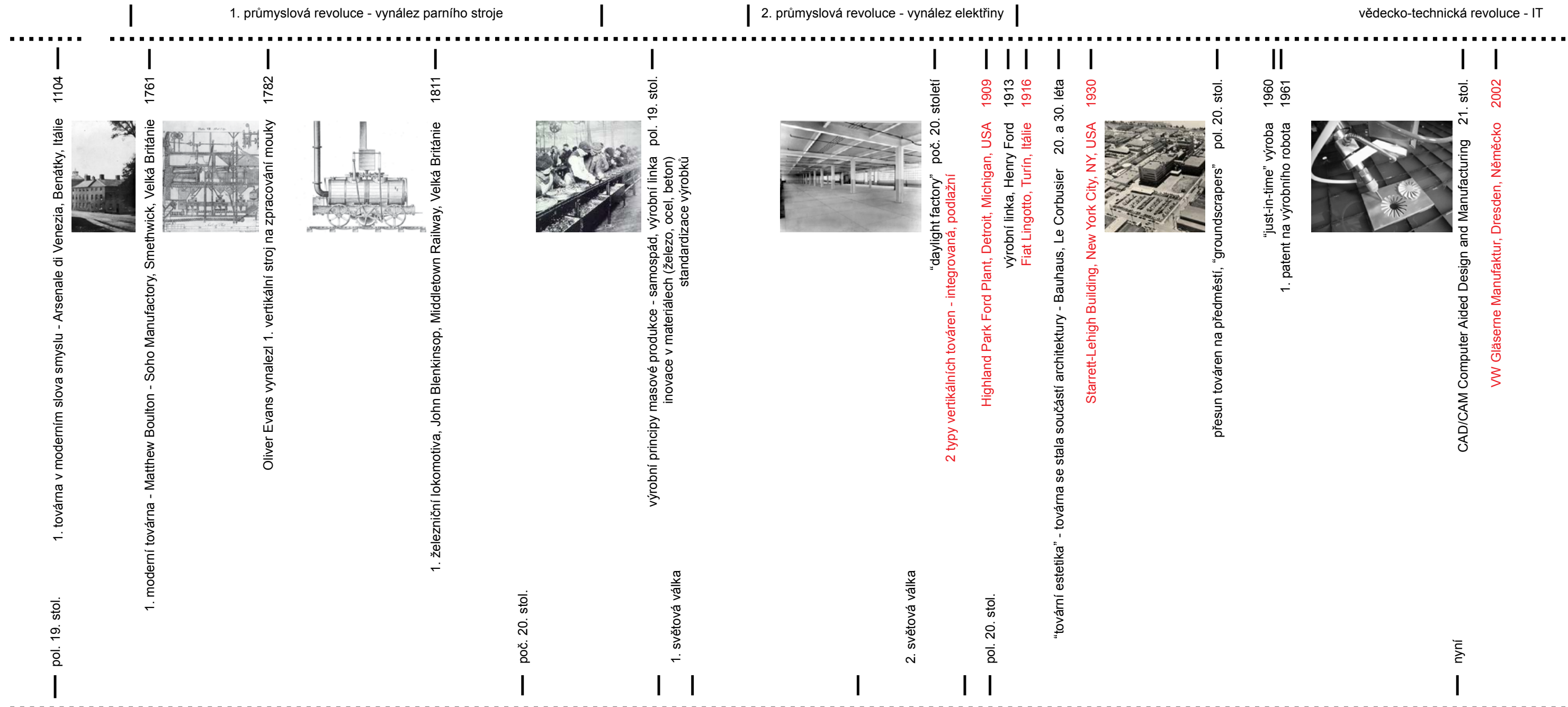


### Ecological Debt Day

= každoroční datum, kdy množství zdrojů zkonsumovaných lidstvem překročí kapacitu Země tyto zdroje vytvořit

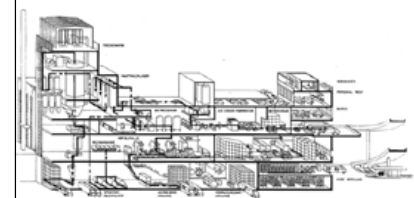


## městské továrny <



rostoucí ceny pozemků ve městech vyvolaly potřebu vertikalizace výroby => **vertikální fabriky**

standardizace a nové výrobní principy pokrok v materiálech => změna výroby i společnosti



2 typy výroby (integrovaná a podlažní)



potřeba větších měřítek horizontálně orientovaná výroba => **mizení vertikálních továren** => "groundscrapers"



přesun na předměstí, poté mimo město továrna jako součást města = neslušné slovo

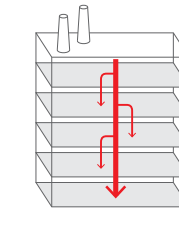


manifest čisté výroby

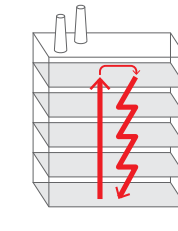
## městské továrny <

poč. 20. stol. - 2 typy vertikálních továren:

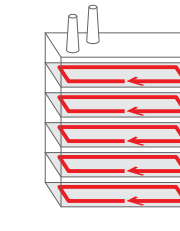
- 1) integrovaná** - systém sestupný - výrobek se pohybuje samospádem, později mechanizovan, byl nejběžnější u vícepodlažních továren
  - např. Highland Park Ford Plant, Detroit, Michigan, USA
  - výrobek transportován pomocí dopravníků
  - např. Fiat Lingotto, Turín, Itálie
- 2) podlažní** - jednotlivá podlaží pro jednu či více firem, které tak sdílí společné prostory, např. lobby, vertikální komunikace, a energie
  - např. Starett-Lehigh Building, New York City, USA



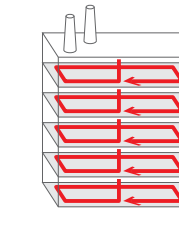
integrovaná továrna sestupný systém



integrovaná továrna vzestupný systém



podlažní továrna individuální podlaží



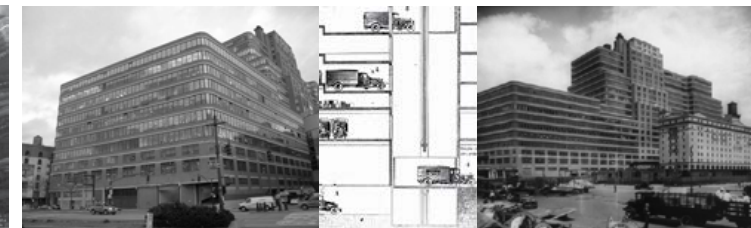
podlažní továrna rozšíření na další podlaží



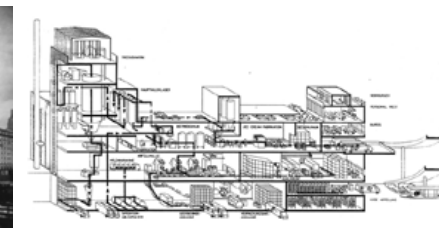
Highland Park Ford Plant



Fiat Lingotto



Starett-Lehigh Building



princip vertikální fabriky

### Rosteriet, Löfbergs Lila, Karlstad - Kaffeskrapan

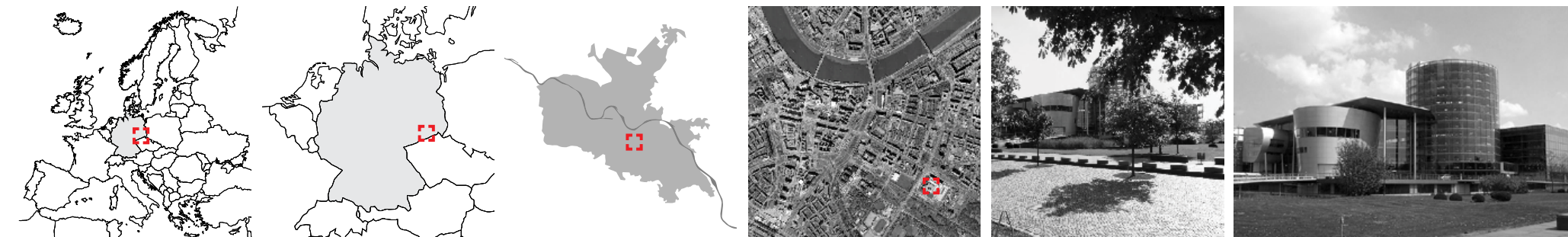


Pražírna kávy společnosti Löfbergs Lila se nachází v samém srdci města Karlstad v jižním Švédsku.

- + vůně kávy ve městě
- + viditelný proces výroby kávy kolemjdoucím
- + vzdělávací centrum v přízemí
- + ikona města

pozn. podobná pražírna ve městě Helsingborg

### VW Gläserne Manufaktur, Drážďany



"Manufaktura" stojí v centru Drážďan, na okraji botanické zahrady. Je ztělesněním transparentní čisté výroby a stala se značkou společnosti Volkswagen.



## kompaktní město a typologie <

- = urbanistický koncept, propagující vysokou hustotu osídlení s rozličnými službami
- založen na intenzivní síti městské hromadné dopravy, což podporuje pěší a cyklistickou dopravu, nižší spotřebu energie a menší znečištění
- vysoká hustota populace nabízí jak mnoho sociálních interakcí, tak i pocit bezpečí

- výhody - optimalizuje využití pozemku
  - redukuje dopravu
  - intenzifikuje městský život a aktivity
  - zvyšuje sociální, kulturní a ekonomické interakce
  - podporuje udržitelný rozvoj

- problém - kompaktnost vs. architektonická kvalita

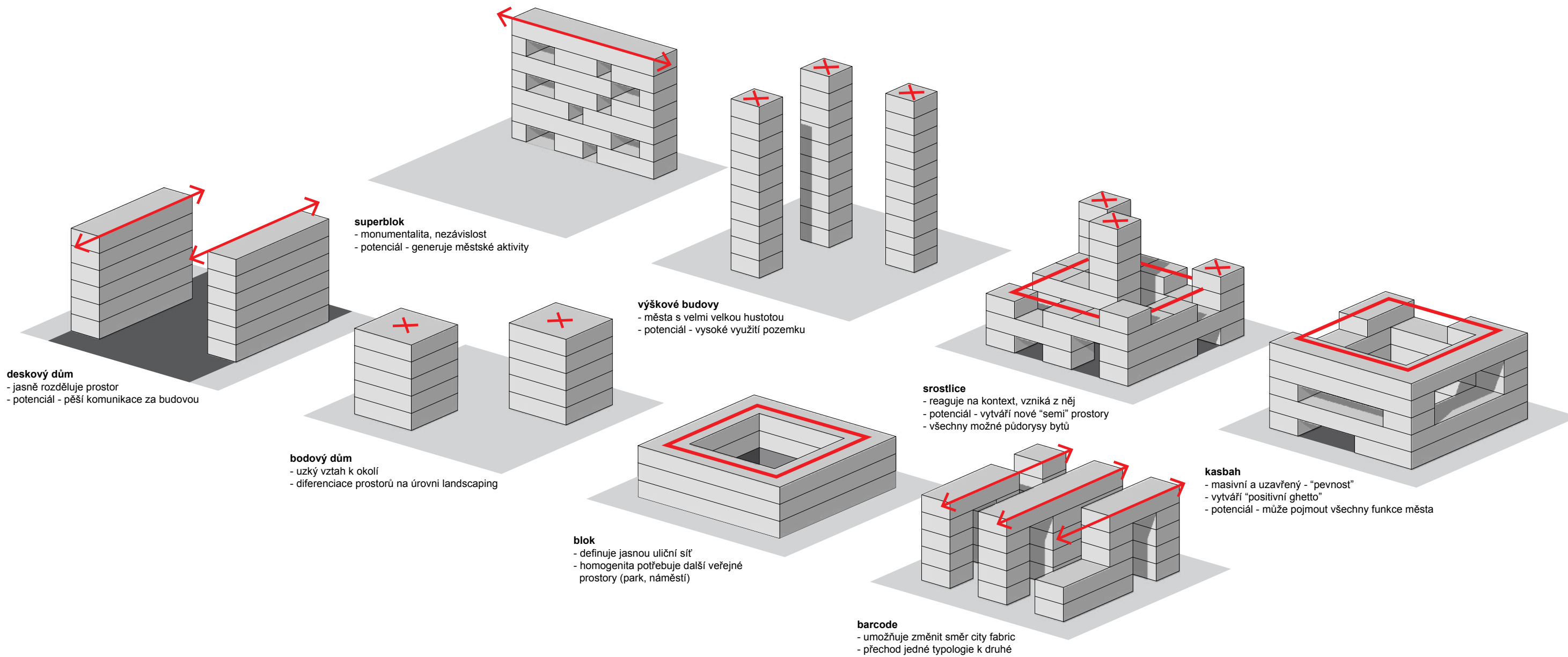
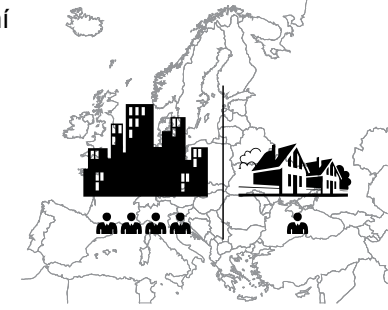
- paradox intenzifikace: "...intenzifikace města, která zvyšuje hustotu osídlení, redukuje užití aut na osobu, což má pozitivní vliv na globální životní prostředí, ale také v daném místě zvyšuje koncentraci motorizované dopravy což zhoršuje místní životní prostředí."



kompaktní město



urban sprawl



dopravní řešení :: SWOT analýzy <



dopravní řešení Satra <

- odstranění extravilánové mimoúrovňové křižovatky Hlávkova mostu
- ulice Brazliská v tunelu - frekventovaná komunikace pod terénním
- trasa není v kolizi s páteřními inž. sítěmi
- zklidnění Argentinské (1+1 pruh) a Bubenské (2+2 pruhy)
- zklidnění připojovacích komunikací na pív. Severojižní magistrály
- zrušení nadjezdu Železničářů
- tramvajová linka uvnitř Bubny (varianta C)

S  
O

W  
T

S  
O

W  
T

- odstranění extravilánové mimoúrovňové křižovatky Hlávkova mostu
- terén u metra Vltavská o 1 patro výše - nové podlaží vestibulu
- městský parter před budovou Elektrických podniků
- parking v podzemí
- tunel / přesypání - překročení frekventované komunikace, biokoridor, park
- zúžení komunikací Severojižní magistrály - více městského parteru
- 3 varianty tramvajové trati
- tramvajová zastávka na Švanově

- světelná křižovatka u Hlávkova mostu
- bariéra přímární komunikace před Nádražím Holešovice
- kapacita úrovně křižovatky nestačí



dopravní řešení CMC / V. Malina <

- okamžitá možnost realizace
- napojení na tunel Blanka bez tunelu - nižší cena
- tramvajová linka uvnitř Bubny
- ulice Brazliská - vedle Železnice - minimalizace hluku
- inž. síť i celoměstského významu
- hustá síť pro cyklisty

S  
O

W  
T

S  
O

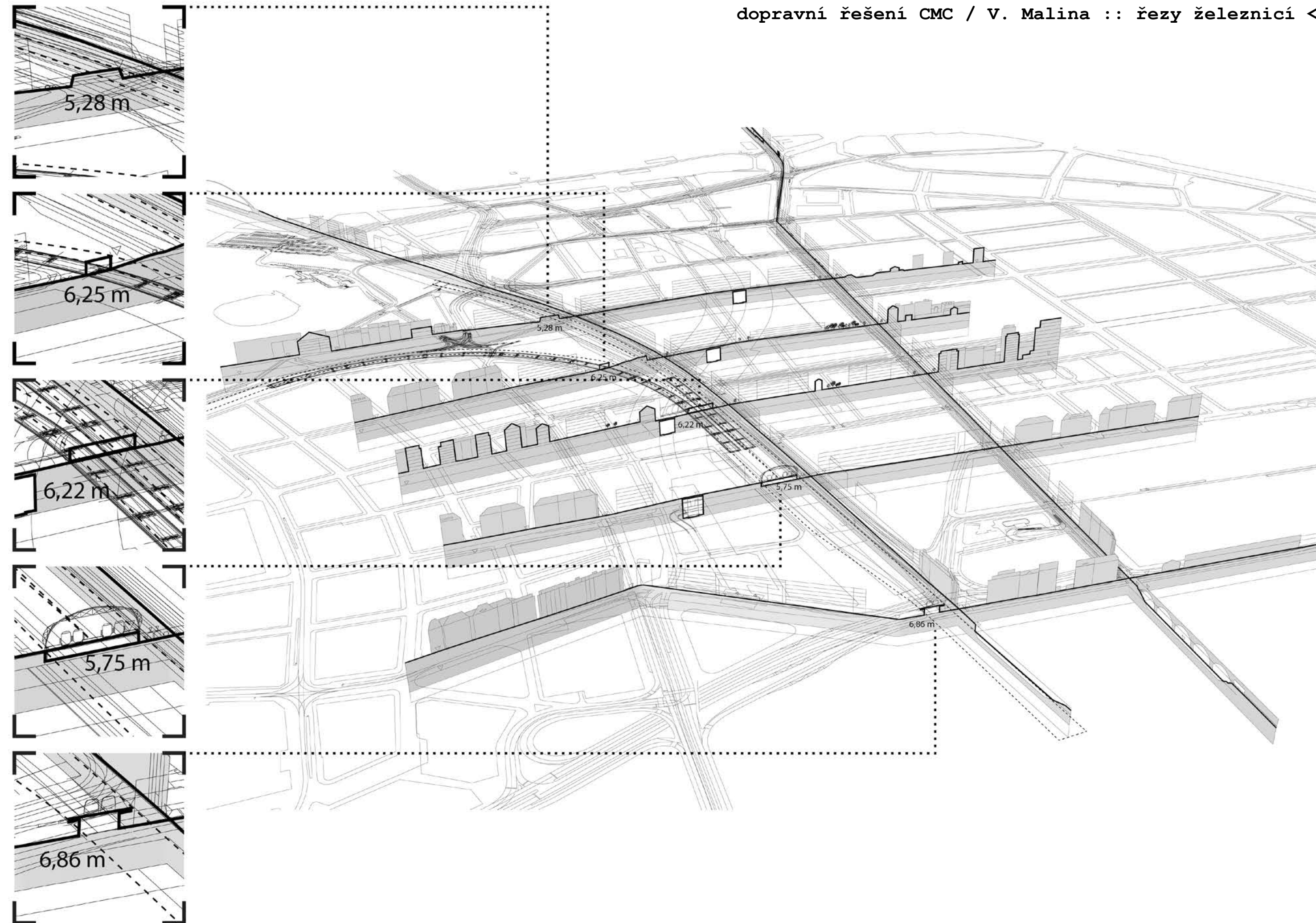
W  
T

- tramvaj do Pražské tržnice
- severní výstup z metra

- park před nádražní budovou

okamžitá možnost realizace  
žádný tunel  
nižší cena

dopravní řešení CMC / V. Malina :: řezy železnicí <





katalog programů <

PRODUKCE	<p><b>[MT]</b> městská továrna</p>	<p><b>[CI]</b> kreativní společenství</p>	<p><b>[RP]</b> recyklační park</p>			
REKREACE	<p><b>[PIP]</b> post-industriální park</p>	<p><b>[ŽP]</b> židovský památník</p>	<p><b>[CA]</b> centrum architektury</p>	<p><b>[GI]</b> galerie industrialismu</p>	<p><b>[KS]</b> koncertní síň</p>	<p><b>[PB]</b> plavecký bazén</p>
DOPRAVA	<p><b>[ŽN]</b> železniční nádraží</p>	<p><b>[R7]</b> radnice Prahy 7</p>		<p>REPREZENTACE</p>		



**[MT] městská továrna**

**MĚSTSKÁ FLEXIBILNÍ TOVÁRNA**

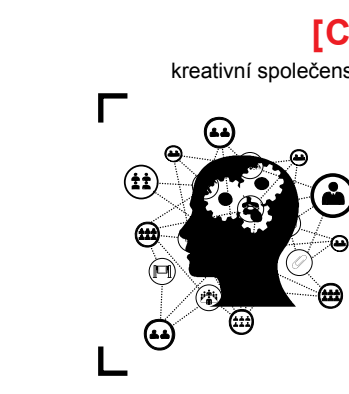
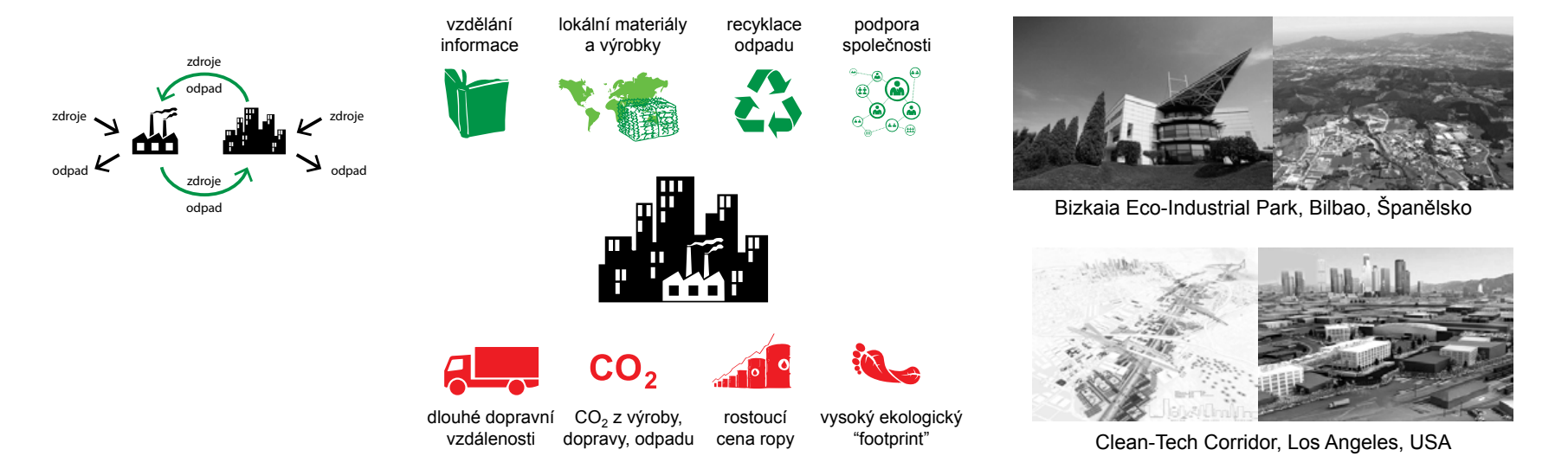
- **čistší a ekologičtější výroba** => recyklace plastů, papíru a přírodních materiálů může být umístěna ve městě symbióza průmyslu a města - odpad jedné továrny je pohonem pro jinou, případně až celou čtvrť
- **transparentní továrna** => zapojení a vzdělávání společnosti podpora místního obyvatelstva zvýšení zájmu o lokální produkci
- **lokální a malá továrna** => nové technologie umožňují produkci dle okamžité poptávky - eliminace nadprodukce high-tech technologie (open-source stroje, CNC, 3D tisk) umožňuje designérům okamžité testování prototypů vysoce kvalifikovaná práce - specializované zboží menší ateliery se mohou spojovat pro produkci, sdílení zdrojů a vytvoření sítě místního podnikání
- **bydlení a práce** => eliminace segregace výroby od života lepší dostupnost pro zaměstnance i zákazníky zvýšení ekonomické diverzity města
- **vertikalita a hustota** => znovuzrození vertikálních fabrik 19. a 20. století vertikální výroba splňuje požadavky na hustotu města a podporuje jeho polyfunkčnost

**ZNAKY**

- 1) nápadná - často se stane symbolem společnosti
- 2) flexibilní - adaptabilní na nové stroje a ekonomické procesy
- 3) trvale udržitelná - nutnost dneška

**METODY**

- "just-in-time" výroba - výroba v reálném čase na základě poptávky
- "lean manufacturing" - jakékoliv užití zdroje jinak, než na vytvoření hodnoty pro zákazníka je plýtvání a je třeba ho eliminovat
- "cradle-to-cradle" recyklace - dokonalá recyklace materiálu
- sdílení zdrojů



**[CI] kreativní společenství**

**KREATIVNÍ SPOLEČENSTVÍ**

= společenství kreativních lidí, dílen, ateliérů, sdílejících společně vybavení

- faktor lokálního rozvoje, láká investory, vztáhá pracovní místa, vzdělání

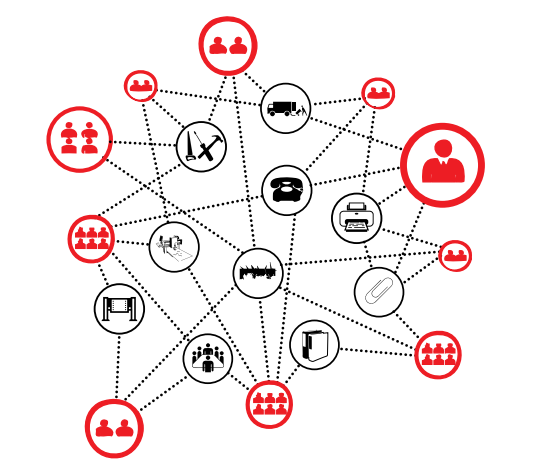
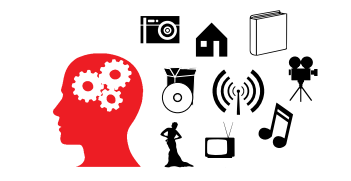
**kreativní odvětví / creative industries**

= odvětví, jejichž základem je individuální kreativita, dovednosti a talent

- mají potenciál vytváření bohatství, hodnot a pracovních míst

- vytváří a využívají duševní vlastnictví

- reklama
- architektura
- umění a řemesla
- design
- móda
- film a video
- fotografie
- hudba
- média
- software a IT
- vydavatelství a tiskárny
- televize
- rádio
- vizuální a scénická umění



[PIP]

post-industriální park

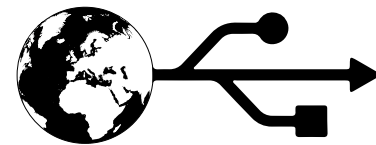


### POST-INDUSTRIALISMUS

= postindustrialismus je období vývoje společnosti, kdy služby (terciér), vytvářejí více hodnot než průmysl a produkce (sekundér)  
- termín zpopularizoval Daniel Bell v knize "The Coming of Post Industrial Society" v roce 1973

základní charakteristika

- ekonomika prochází transformací; význam nabývá terciér oproti sekundéru
- vzdělání a vědomosti získají hodnotu z pohledu kapitálu
- vytváření idejí je hlavním motorem ekonomiky
- procesy globalizace a automatizace způsobují pokles významu uniformní a manuální práce, oproti nárůstu významu vysoce specializované práce, vědců a IT



pre-industrialismus - hra s přírodou  
industrialismus - hra proti přírodě  
post-industrialismus - hra proti přetvořené přírodě

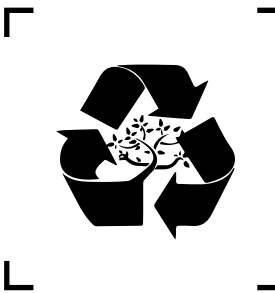
### POSTINDUSTRIÁLNÍ MUZEUM - PARK

**výzva:** vytvoření funkčního a kvalitního veřejného prostoru x vitrína pro industriální památky a technologie  
**metoda:** redukce měřítka z velikosti stroje na měřítko člověka, aniž je stroj zrazen

Průmysl transformací naší společnosti na společnost post-industriální po sobě zanechal mnoho rozlehlých území, často v samém srdci měst. To je i případ Bubny. Bubny jsou nyní obrovskou příležitostí pro Prahu, za kterou vděčíme právě průmyslu a transformaci společnosti.

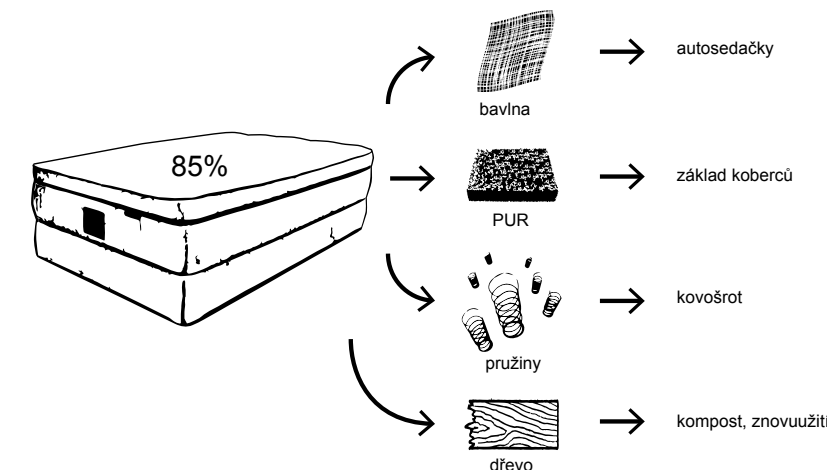
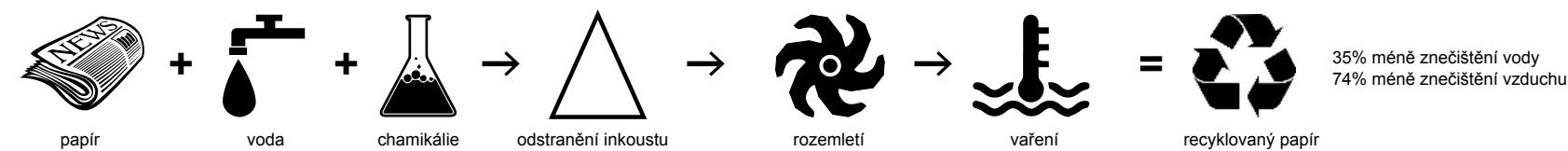
[RP]

recyklační park



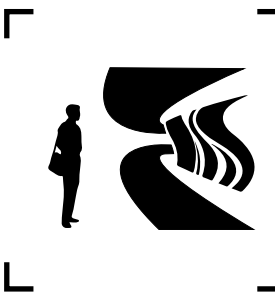
### RECYKLACE

Proces recyklace by neměl být skryt někde mimo město. Pro současnou společnost je recyklace odpadu naprostou nutností. Recyklační park je "zelený" veřejný prostor v němž jsou k vidění recyklační procesy materiálů, které neobtěžují okolí (například recyklace papíru, recyklace matrací, atd.). Povědomí o nakládání s odpady se tak dostane do povědomí široké veřejnosti, jako něco zcela běžného.

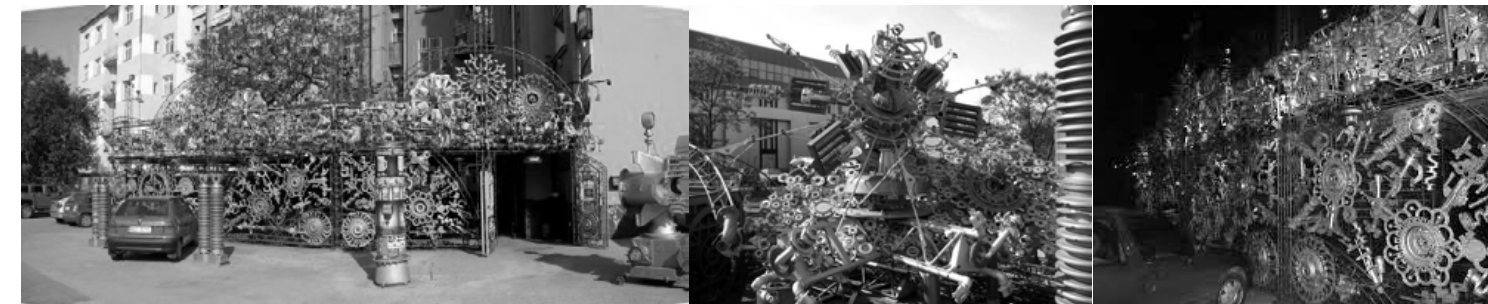


[GI]

galerie industrialismu

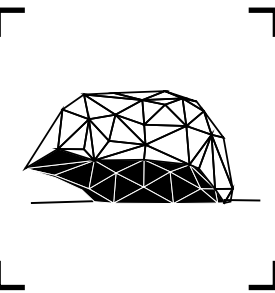


### GALERIE INDUSTRIALISMU



[CA]

centrum architektury



### CENTRUM ARCHITEKTURY

Centrum architektury Praze výrazně chybí. V Praze sídlí celkem tři školy architektury a jediným prostorem tohoto typu je malá Galerie Jaroslava Fragnera. Centrum architektury by mělo mít nejen pasivní, výstavní funkci, ale hlavně aktivní část - prostory pro prezentace, workshopy a sdílení informací s veřejností. Mělo by být vzdělávacím centrem.

- výstavy, diskuse, přednášky
- poskytování informací - prezentace stavebních záměrů Prahy, atd.
- workshopy
- vzdělávací centrum

[ŽP]

židovský památník



### ŽIDOVSKÝ PAMÁTNÍK

V letech 1941 - 1945 z bubenského nádraží odjížděly transporty Židů (celkem 150 000 Židů), soustředěných ve Veletržním paláci, do ghatt v Lodži a Terezíně.

Dnes je pietním centrem Pinkasova synagoga se jmény desetitisců transportovaných českých a moravských Židů sepsaných na jejich zdech v Židovském městě na Praze 1. Památník Šoa Praha, o. p. s., se již nyní snaží na židovský památník v bývalé nádražní budově sehnat finance. Tento památník by neměl být sochou, ale aktivním vzdělávacím centrem.

[KS]

koncertní síň



### KONCERTNÍ SÍŇ

Praha má mocnou tradici náměstí na předmostí s významnou veřejnou budovou. Praze v současné době chybí moderní koncertní síň.



### Jak spojit dvě odlišné čtvrti?

Roku 1868 rozřala Buštěhradská dráha Holešovický poloostrov ve dvě, roku 1873 byl dokončen celý areál nádraží a i když bylo o deset let později celé území jako sedmý pražský obvod připojeno k městu, Letná a Holešovice spolu nikdy nesrostly.

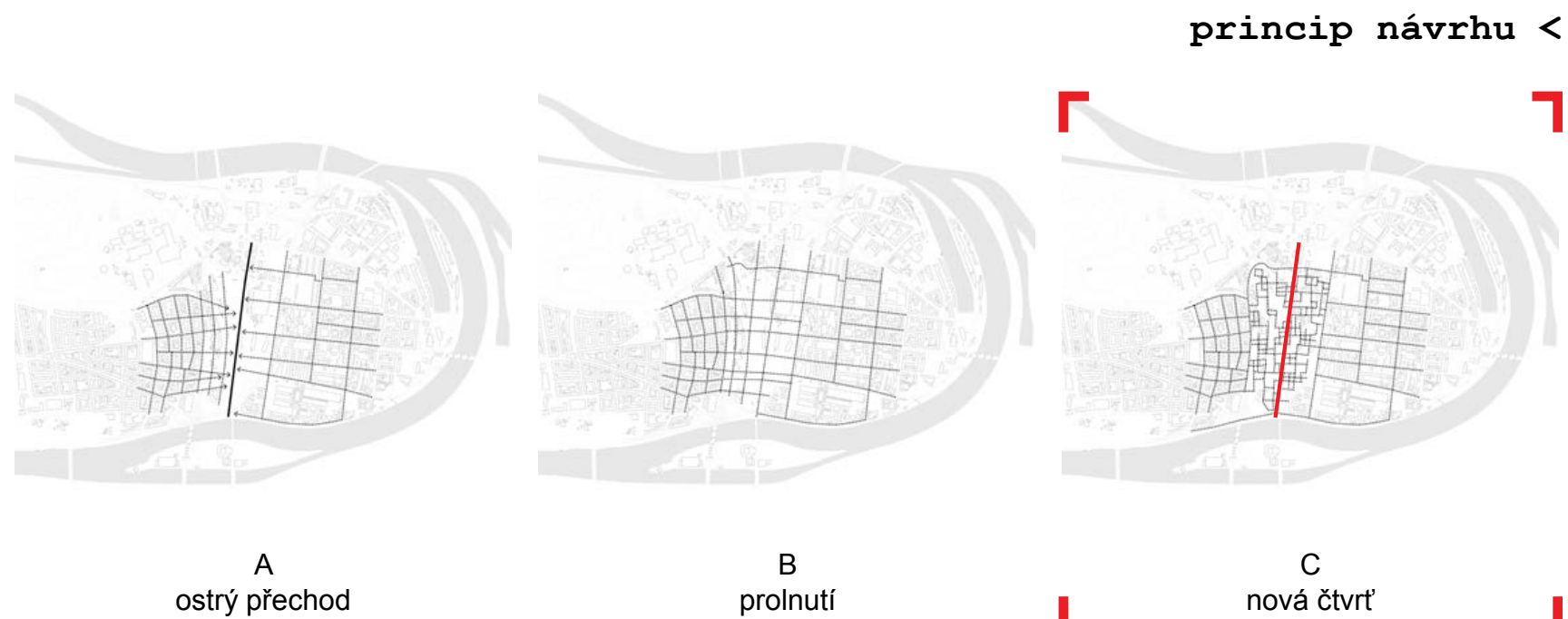
Čtvrti Letná a Holešovice, mezi kterými se Bubny nacházejí, mají zcela odlišný charakter. Letná znamená bydlení, kavárny, parky, rekreace, budovy všech architektonických slohů 20. století. Holešovice naproti tomu mají silný industriální charakter. Tvoří je polyfunkční superbloky se směsicí nejrůznějších funkcí.

Návrh pracuje s vytvořením nové čtvrti, jakéhosi rozhraní s odlišným charakterem. Vnáší na holešovický poloostrov třetí element, nesnaží se prolnout Letnou s Holešovicemi.

### O návrhu

Areál nádraží Bubny má hlubokou paměť. Jak industriální, kterou můžeme dodnes vidět v podobě několika zachovaných budov, tak tragickou. Během druhé světové války odsud byly transportovány tisíce Židů do koncentračních táborů. Transformací naší společnosti na společnost postindustriální Praha získala území s obrovským potenciálem přímo ve svém centru. Návrh se snaží co nejvíce zachovat paměť místa.

Hlavním elementem je postindustriální park prostupující celým územím připomínající železniční minulost. Druhým pilířem návrhu jsou tzv. vertikální městské továrny a další menší výroby rozestě po celé nové čtvrti. Celý návrh je založen na několika klíčových programech, iniciačních bodech, ze kterých čtvrť organicky roste a nakonec dostane svůj řád.



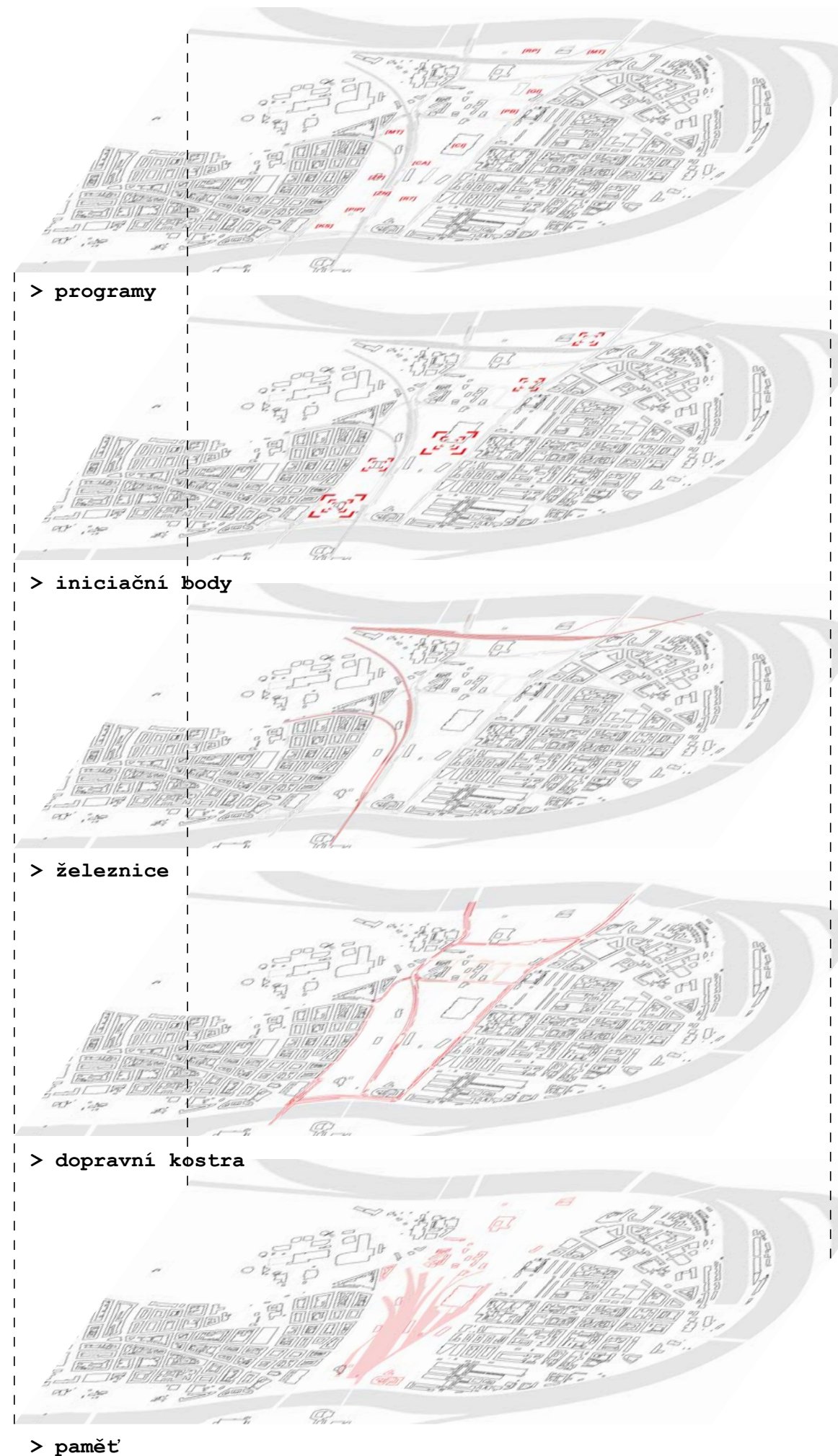
#### LETNÁ



#### HOLEŠOVICE

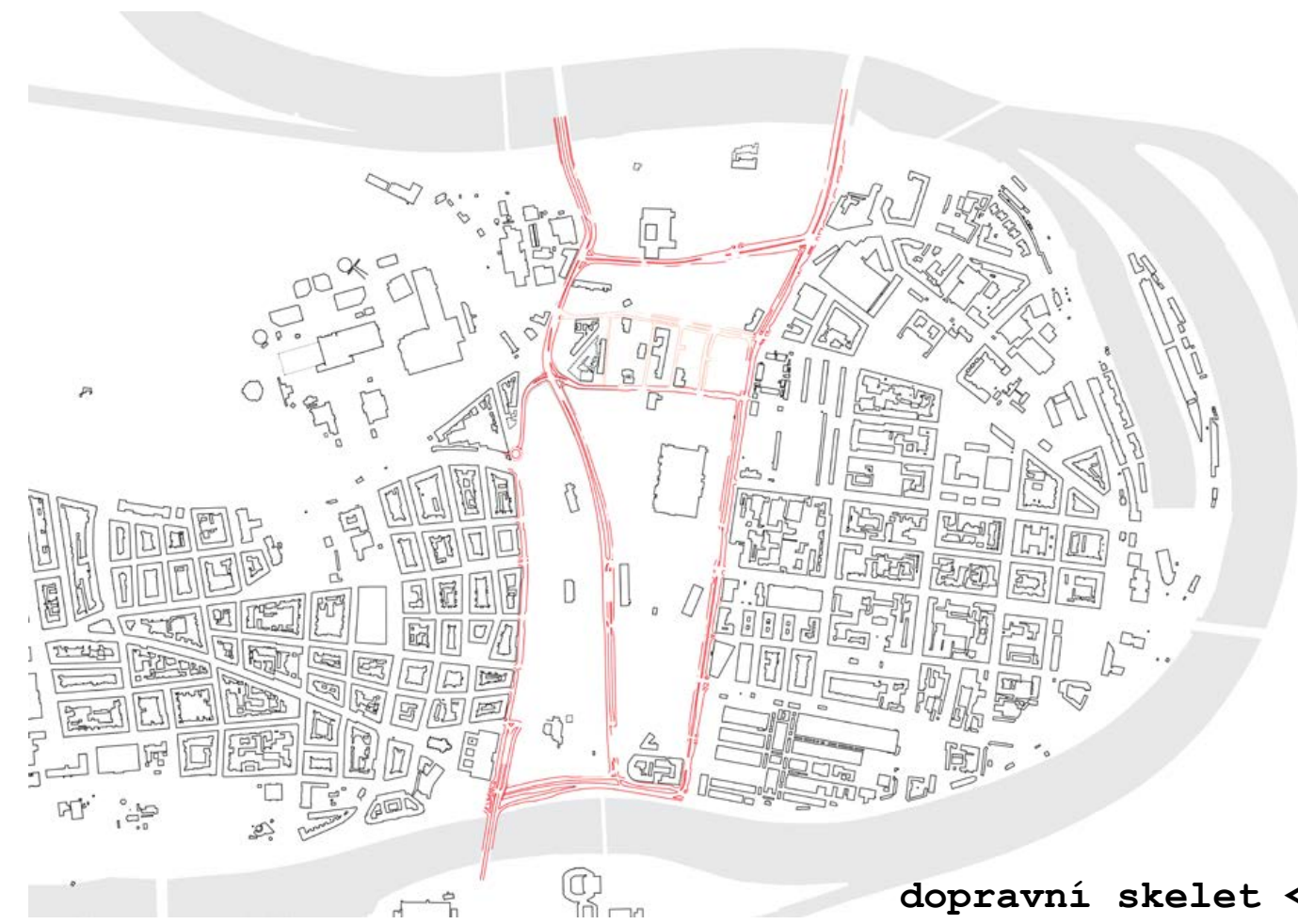


### vrstvy návrhu <





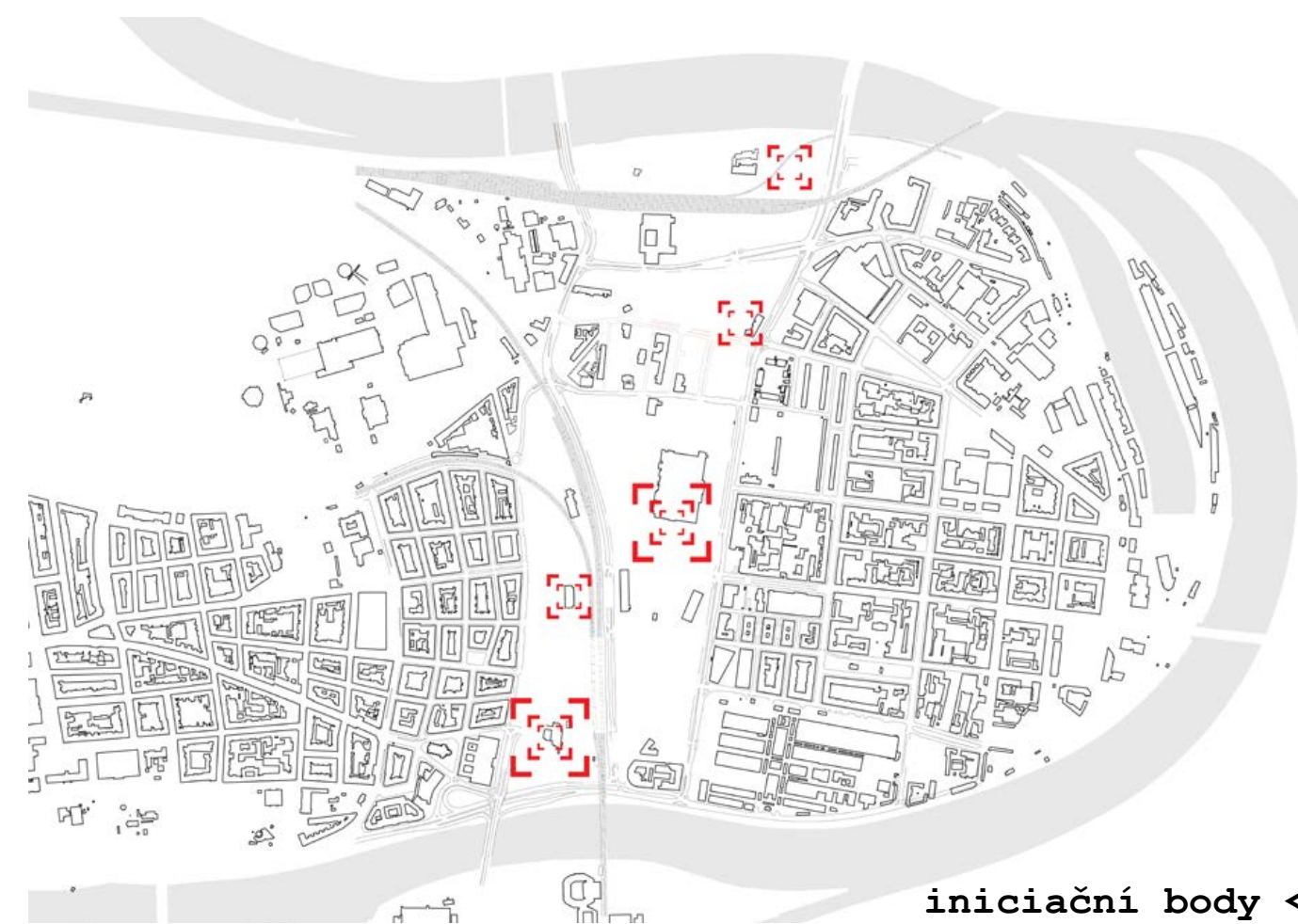
paměť <



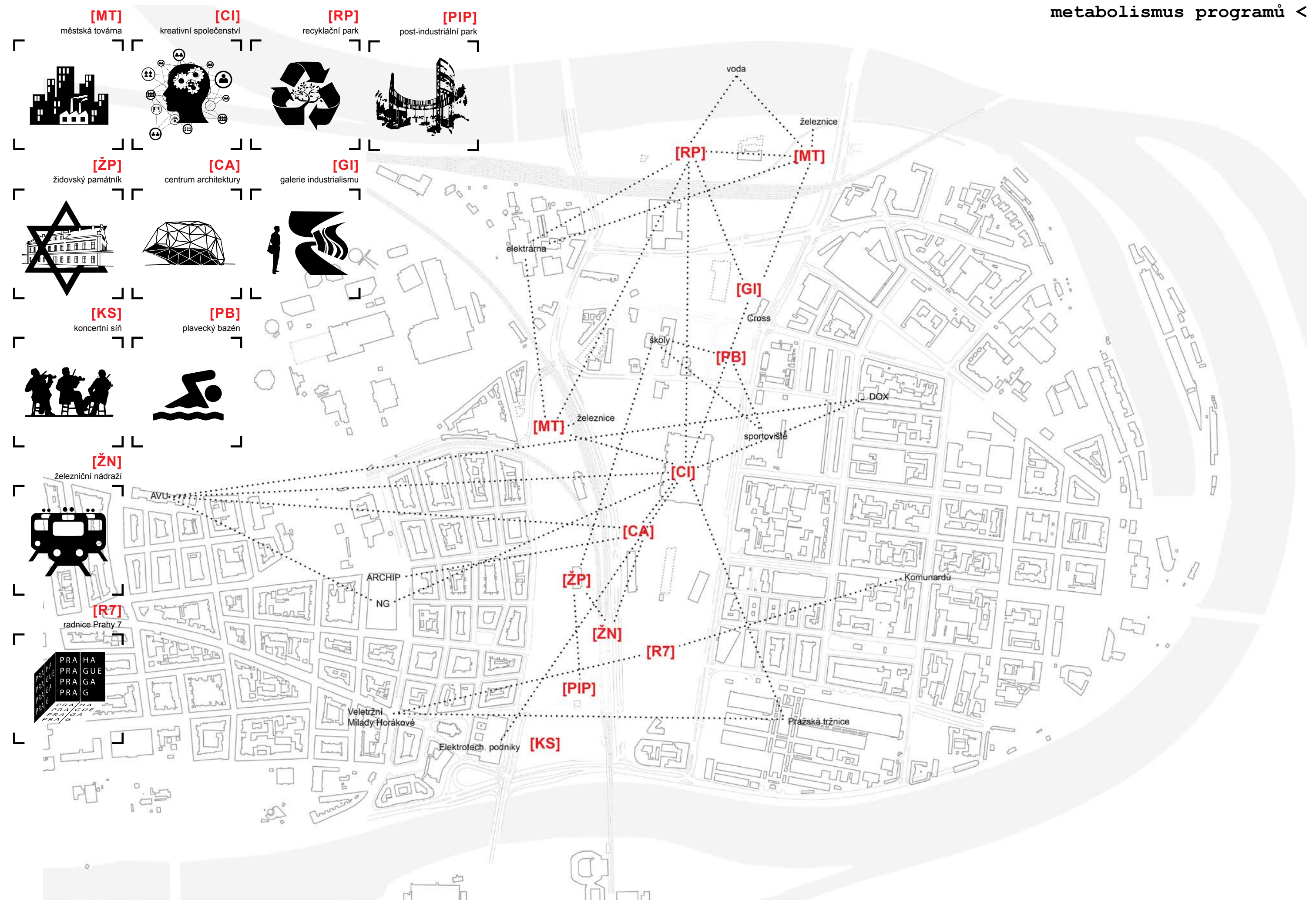
dopravní skelet <



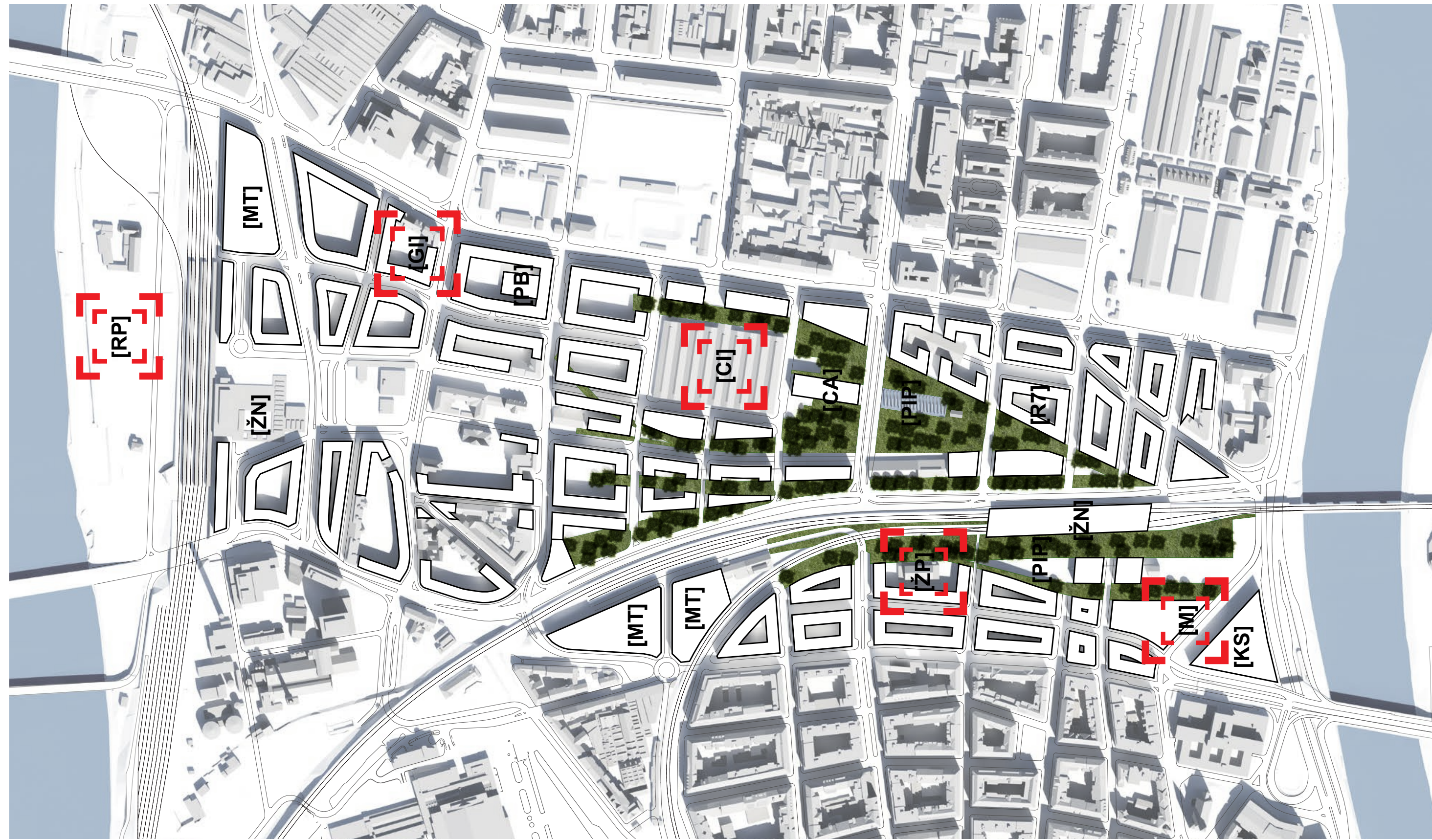
železnice <



iniciační body <







post-industriální park s židovským památníkem <



post-industriální park centrální část - pohled k jihu <



post-industriální park centrální část - napojení na Dělnickou ulici <



post-industriální park centrální část <

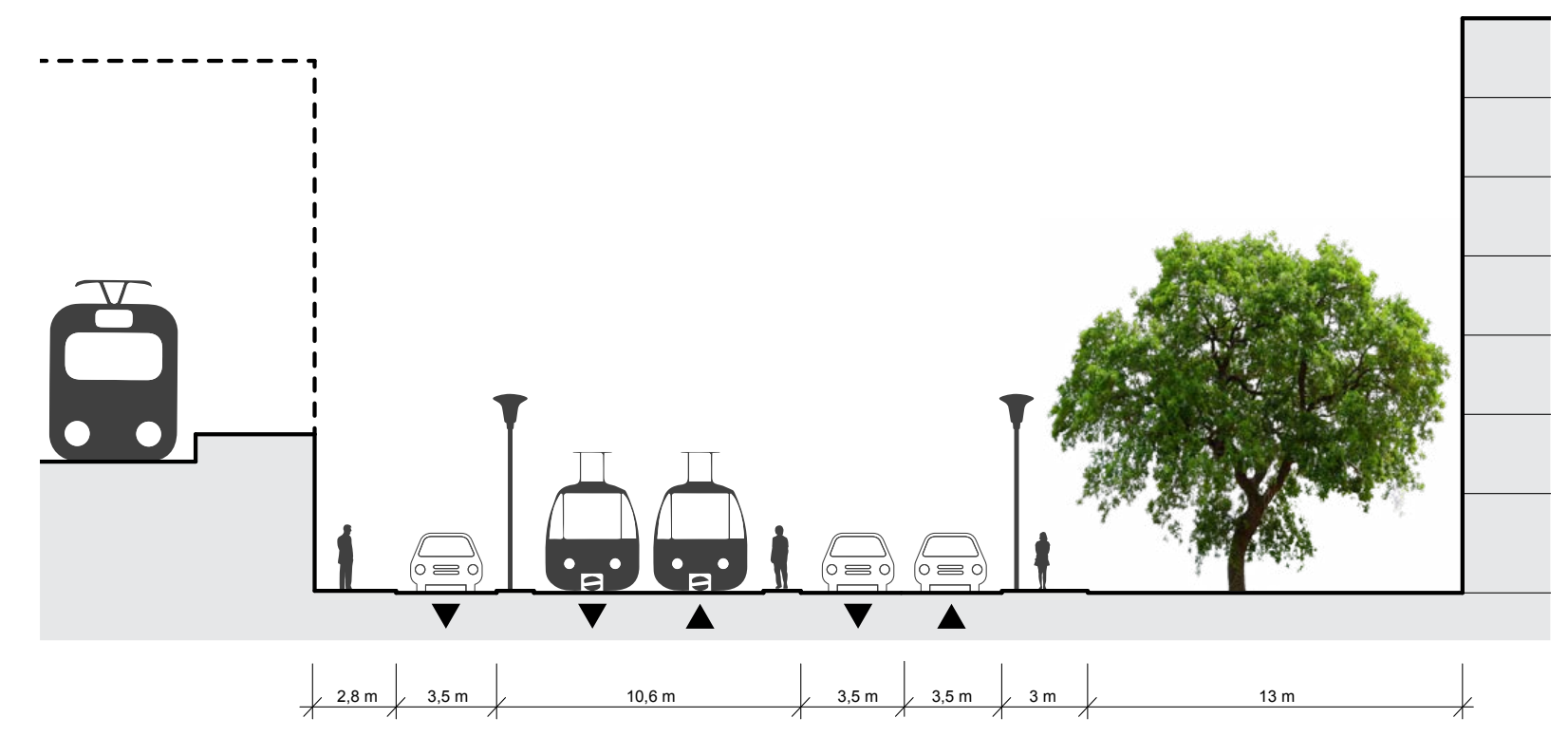




řez územím <



řez hlavní ulicí Brazílskou <





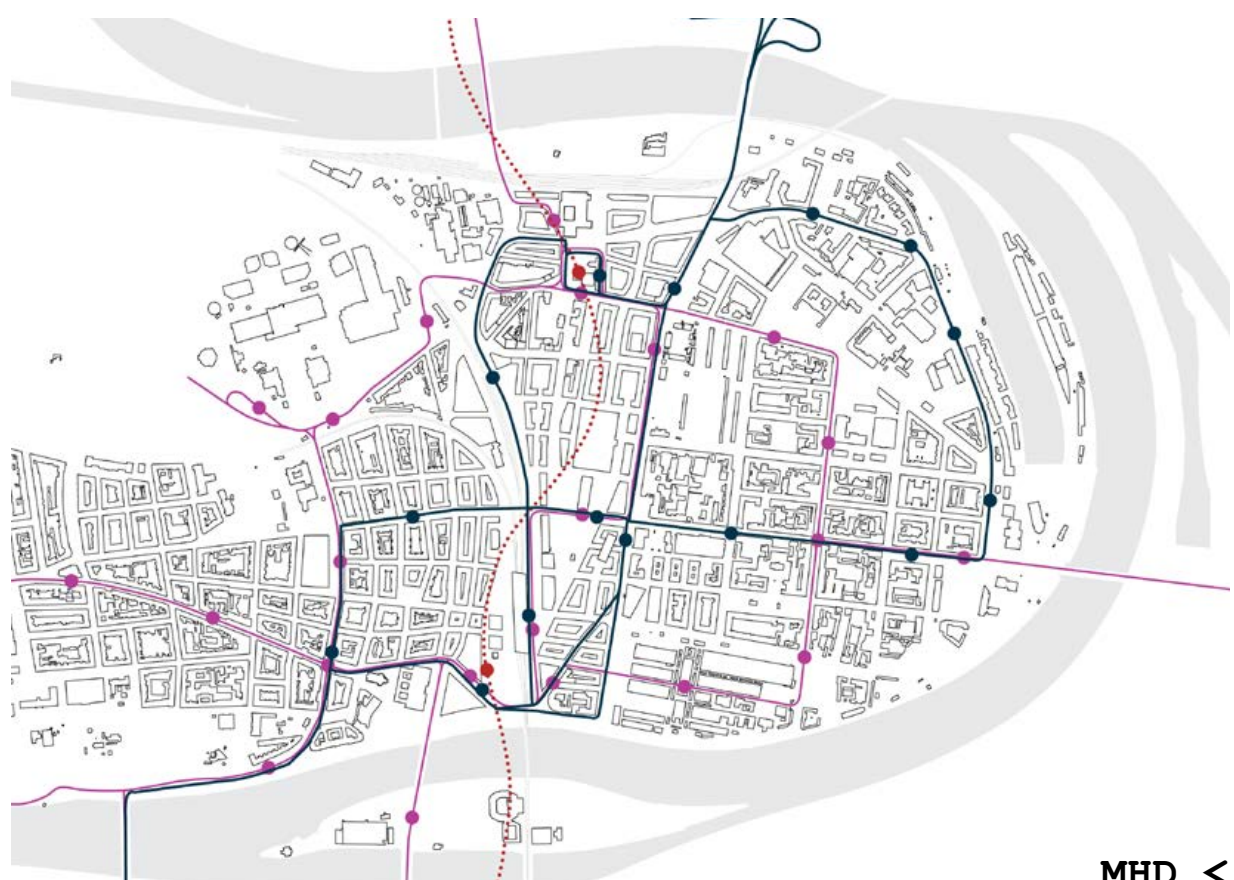
■ zelený ■ kamenný — nábrežní promenáda **veřejné prostory <**



— primární - městský význam — sekundární - lokální význam — obslužné komunikace **dopravní schéma <**



**cyklostezky <**

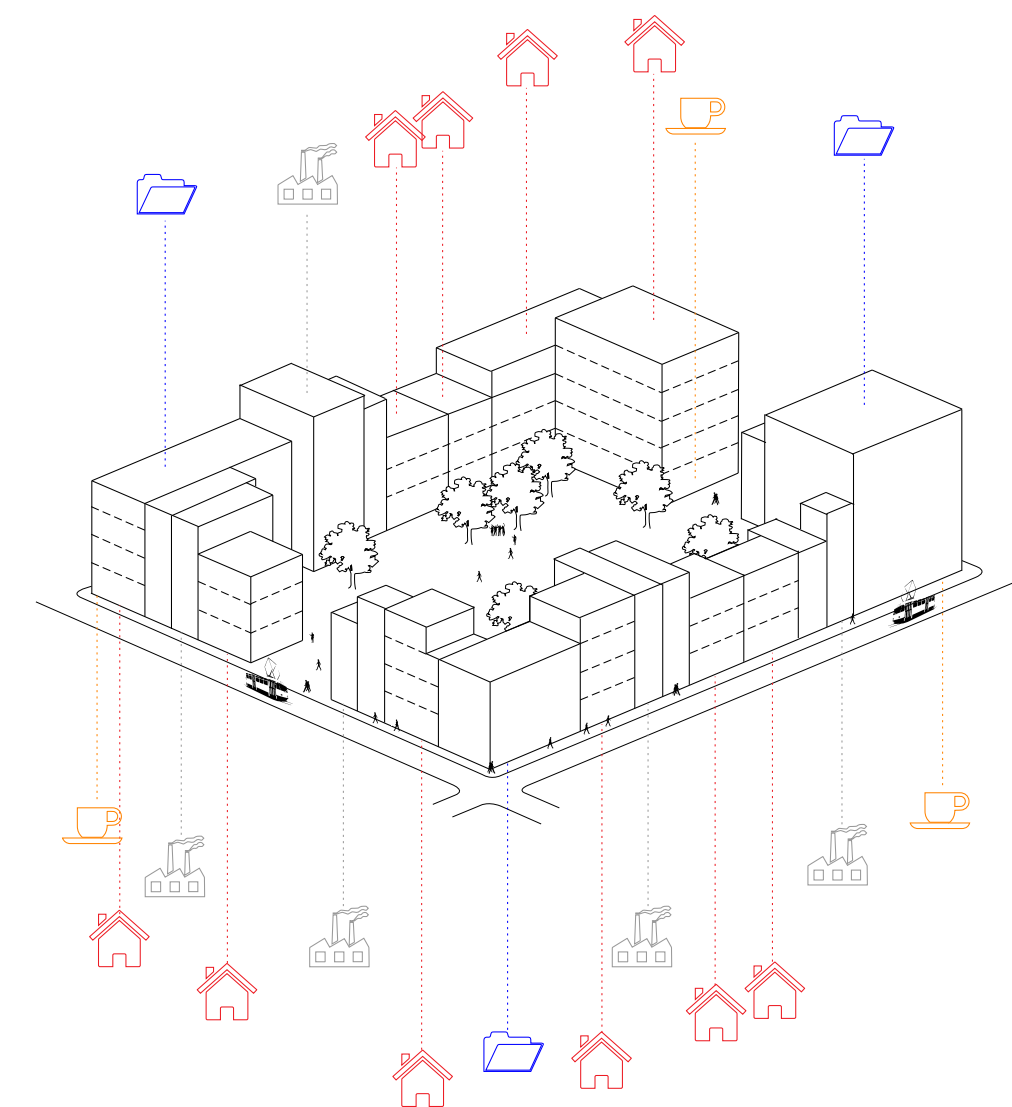


— tramvaj — metro — autobus **MHD <**

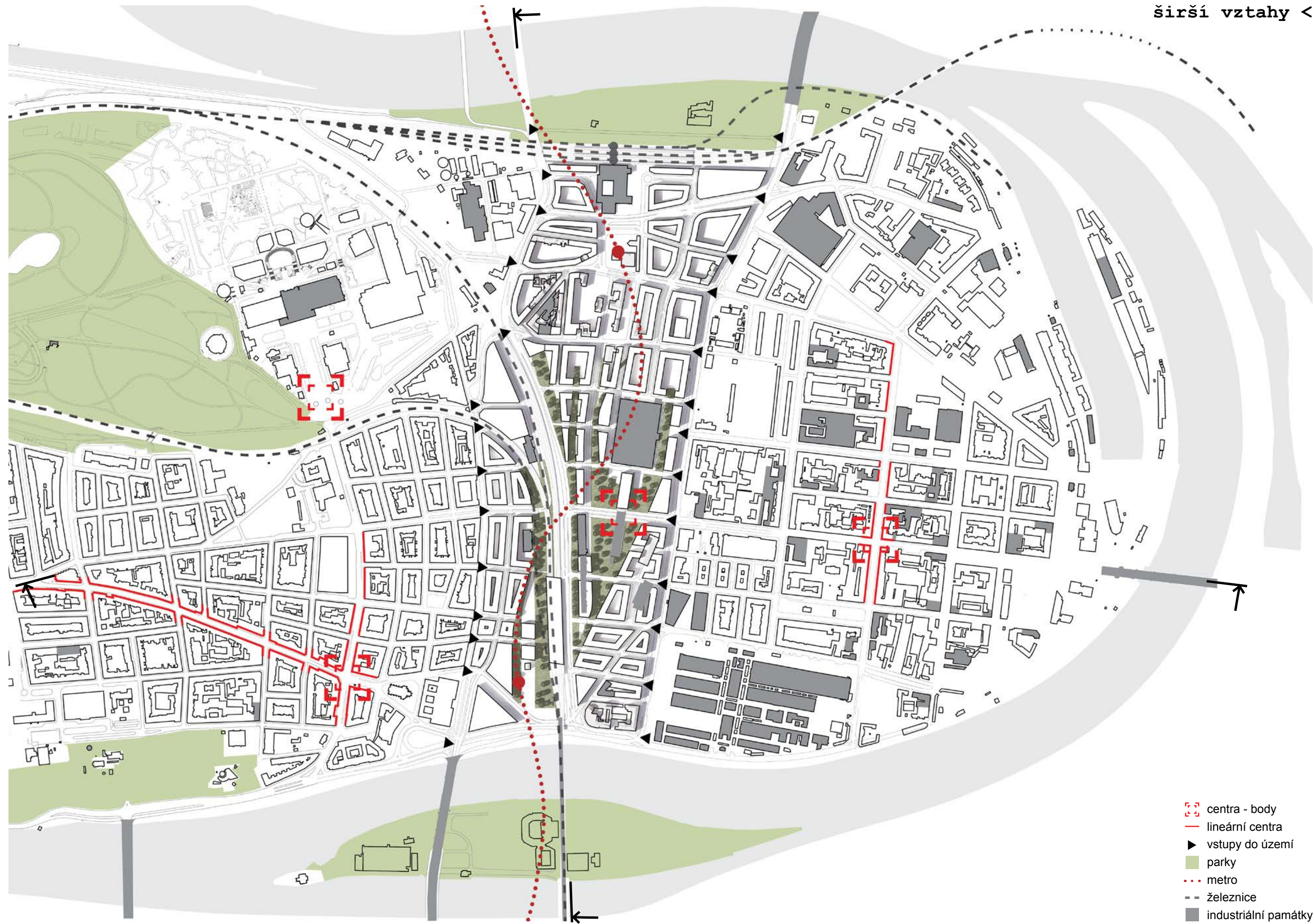


■ polyfunkční blok ■ produkce ■ kultura ■ administrativa ■ sport ■ nákupy ■ školství

**funkční schéma a typologie <**

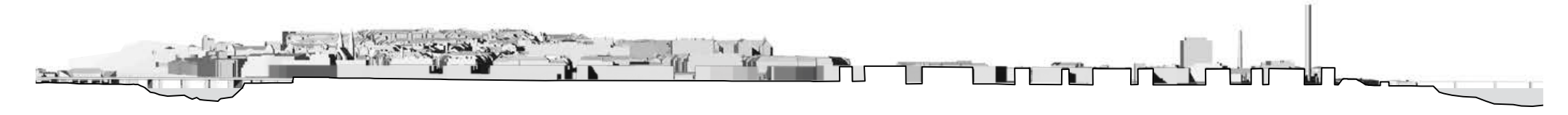


širší vztahy <

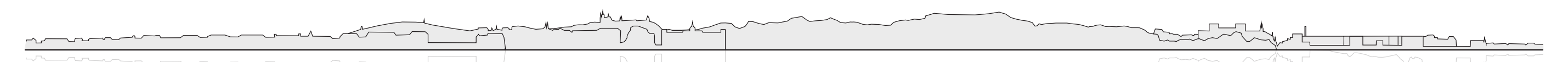


- centra - body
- lineární centra
- ▶ vstupy do území
- parky
- ... metro
- - železnice
- industriální památky

širší vztahy :: řezy <



širší vztahy :: Pražská veduta <



PEDERSEN, Poul Baek, ed. *Sustainable compact city = Bæredygtig kompakt by*. Århus: Arkitektens Forlag, 2009.

KØBENHAVNS KOMMUNE - CENTER FOR BYDESIGN. *Bydesign i København*. Kodaň: Københavns Kommune Teknik- og Miljøforvaltningen, 2009.

KØBENHAVNS KOMMUNE. *Metropol for Mennesker*. Kodaň: Københavns Kommune Teknik- og Miljøforvaltningen, 2009.

[http://www.urm.cz/cs/graficka\\_cast](http://www.urm.cz/cs/graficka_cast)  
<http://www.industrialnitopografie.cz>  
<http://maps.google.com>  
<http://langweil.info/index.php/Holesovice/>  
<http://www.arnika.cz>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=95548042>  
<http://urbanomnibus.net/2011/05/vertical-urban-factory/>  
[http://www.skyscraper.org/EXHIBITIONS/VERTICAL\\_URBAN\\_FACTORY/vuf.htm](http://www.skyscraper.org/EXHIBITIONS/VERTICAL_URBAN_FACTORY/vuf.htm)  
<http://www.flon.ch>

<http://www.surfacemag.com/blog/art/1200-qa-detroit-138-square-miles-by-julia-reyes-taubman/>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Highland\\_Park\\_Ford\\_Plant](http://en.wikipedia.org/wiki/Highland_Park_Ford_Plant)  
<http://en.wikipedia.org/wiki/Lingotto>  
<http://www.starrett-lehigh.com/the-building/about-the-building/>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/John\\_Blenkinsop](http://en.wikipedia.org/wiki/John_Blenkinsop)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Oliver\\_Evans](http://en.wikipedia.org/wiki/Oliver_Evans)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Soho\\_Manufactory](http://en.wikipedia.org/wiki/Soho_Manufactory)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Mass\\_production](http://en.wikipedia.org/wiki/Mass_production)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Computer-aided\\_manufacturing](http://en.wikipedia.org/wiki/Computer-aided_manufacturing)  
<http://archinect.com/firms/release/60035070/la-cleantech-corridor-competition-winning-entry/60035788>  
<http://stadt.cityreview.de/sachsen/dresden/bilder/5a263a>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Transparent\\_Factory](http://en.wikipedia.org/wiki/Transparent_Factory)  
<http://modulos.parque-tecnologico.es/>  
<http://mayor.lacity.org/Issues/CleanTech/index.htm>