

- str. 1 : Zadání diplomové práce/ prohlášení diplomanta
- 2 : Vymezení území
- 3: Koncept / průvodní zpráva
- 4: Fotografie území- legenda
- 5: Fotografie území 1
- 6: Fotografie území 2
- 7: Zachované objekty na drážních pozemcích
- 8: Současné rozložení fcí v území
- 9: Současná dopravní situace
- 10: Současné využití území
- 11: Příklady v minulosti zpracovaných studií na řešené území
- 12: Princio přístupu k území
- 13: Holešovický meandr 1938, vlečky ke zdejším továrnám
- 14: Struktura 1
- 15: Struktura 2
- 16: Situace M 1:10 000
- 17: Rozložení fcí v navrhovaném řešení
- 18:Návrh/ zadní pohled
- 19: Návrh/ boční pohled
- 20: Atmosféry charakteristických míst
- 21: Nové severní holešovické náměstí, průchozí parter k nábřeží
- 22: Holešovický veřejný vnitroblok s budovou bývalých opraven vagonů
- 23: Nové náměstí s hist. budovou nádraží Bubny, propojení s Holešovickou částí pod estakádou
- 24: Nová budova filharmonie na Vltavské
- 25: Řezy územím M 1: 5000
- 26: Porovnání průměrných velikostí pražských bloků
- 27: Analýza současného stavu vnitrobloků
- 28: Analýza současného stavu vnitrobloků / foto
- 29: Příklady parcelace při různém využití vnitrobloku- Holešovice dnes
- 30: Úvaha o regulaci holešovických vnitrobloků
- 31: Úvaha o fungování navrhovaných holešovických vnitrobloků
- 32: Systém zeleně
- 33: Atmosféry pražských parků-léto
- 34: Atmosféry pražských parků- zima
- 35: Atmosféra pražských parků - představa o charakteru navrhovaného centrálního parku
- 36: Atmosféra pražských parků-memento
- 37: Areál Pražské teplárenské
- 38: Dopravní řešení - hlavní tahy územím
- 39: Dopravní řešení - tramvajové traře, metro)
- 40 :Dopravní řešení- cyklostezky
- 41: Charakteristické uliční profily M 1:250
- 42: Bilance ploch
- 43: Zdroje

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Martina Svobodová

datum narození: 11.1. 1987

akademický rok / semestr: 2012/2013 letní sem.

ústav: Urbanismu 15119

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Radek Kolařík

téma diplomové práce: Holešovice-Bubny – revitalizace území
viz přihláška na DP**zadání diplomové práce:**

- 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

1/ Základní strategie revitalizace území probíhajícího v pásu vymezeném ze severu i jihu řekou Vltavou, ze západu Bubenskou ulicí a z východu Argentinskou ulicí. Cílem projektu je navrhnout novou městskou čtvrť, zahojit rány v tomto místě a vytvořit novou integrovanou strukturu se vztahem k Holešovickému meandru, využívající potenciál daného území a posilující jeho vztah k městu.

- 2/ širší vztahy 1:20 000
1: 2500 celková situace- strategie revitalizace
1: 2500 řezy územím

- 3/ model (měřítko bude zvoleno v návaznosti na finální řešení)
3d vizualizace
diagramy
schémata
průvodní text
CD
portfolio projektu A3 pdf

Rozsah a měřítko jednotlivých částí diplomové práce mohou být v průběhu jejího zpracování upřesněny vedoucím práce.

Datum a podpis studenta

14.2.2013 Svobodová

Datum a podpis vedoucího DP

14.02.2013

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

28/2/13

* je předložena DP arch. návrh? v jakém měřítku?

19-02-2013

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Martina Svobodová
AR 2012/2013, ZSNÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: HOLEŠOVICE-BUBNY
(ČJ)

(AJ) HOLEŠOVICE-BUBNY

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Doc.ing.arch Radek Kolařík Ústav:15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. akad. arch. Jiří Klokočka
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, revitalizace
Anotace (česká):	Cílem diplomové práce je revitalizace území Holešovice- Bubny, zahojit rány v tomto místě a vytvořit novou integrovanou strukturu se vztahem k Holeš. meandru, využívající potenciál daného území a posilující jeho vztah k městu.
Anotace (anglická):	The diploma thesi is focused on revitalize the area of Holešovice- Bubny, heal the wounds of this place and create a new integrated structure with the relation to meander of Holešovice, using the potential of the area and strengthening its relationship to the city.

Prohlášení autora

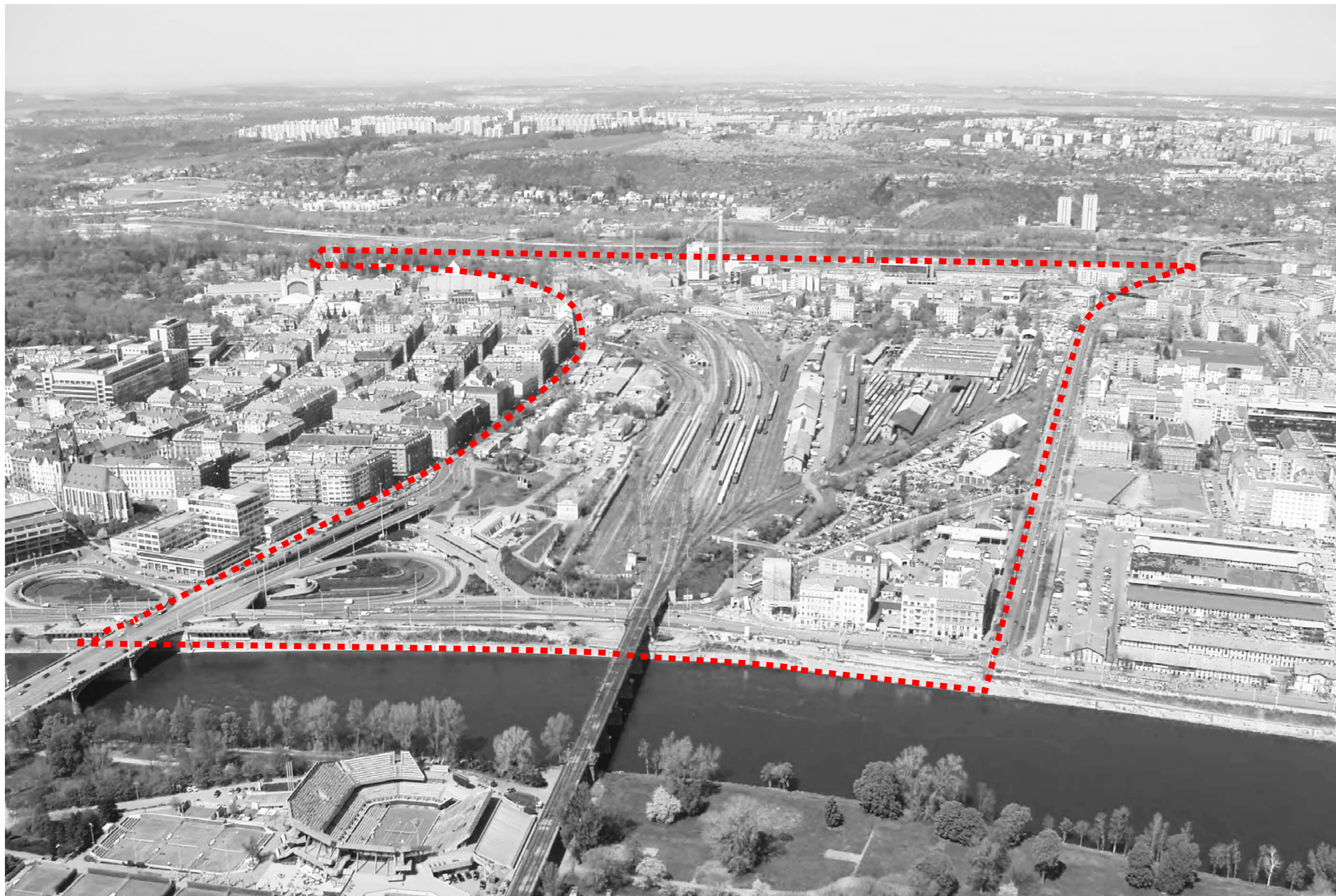
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 4. ledna 2013

podpis autora-diplomanta

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

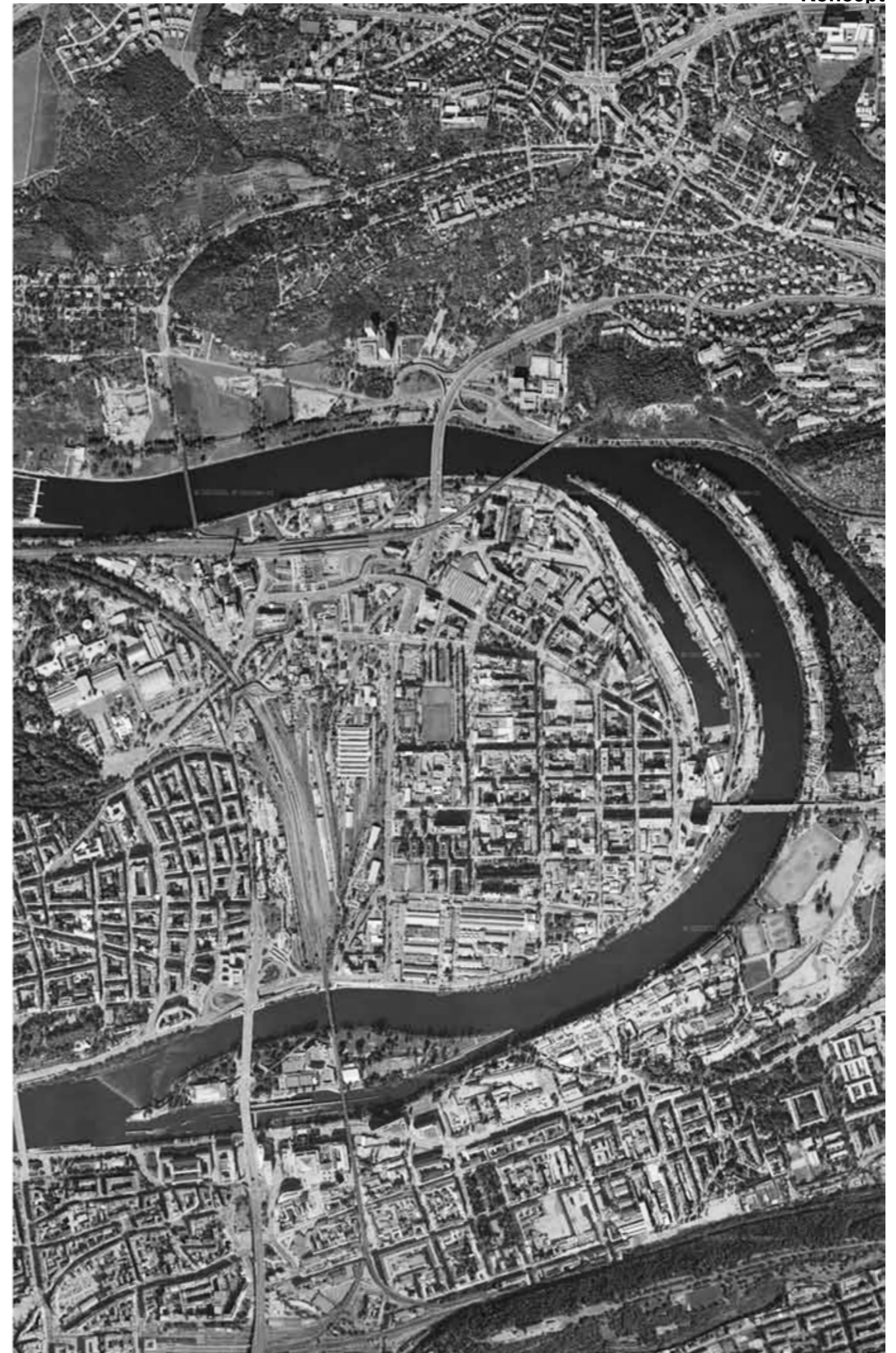


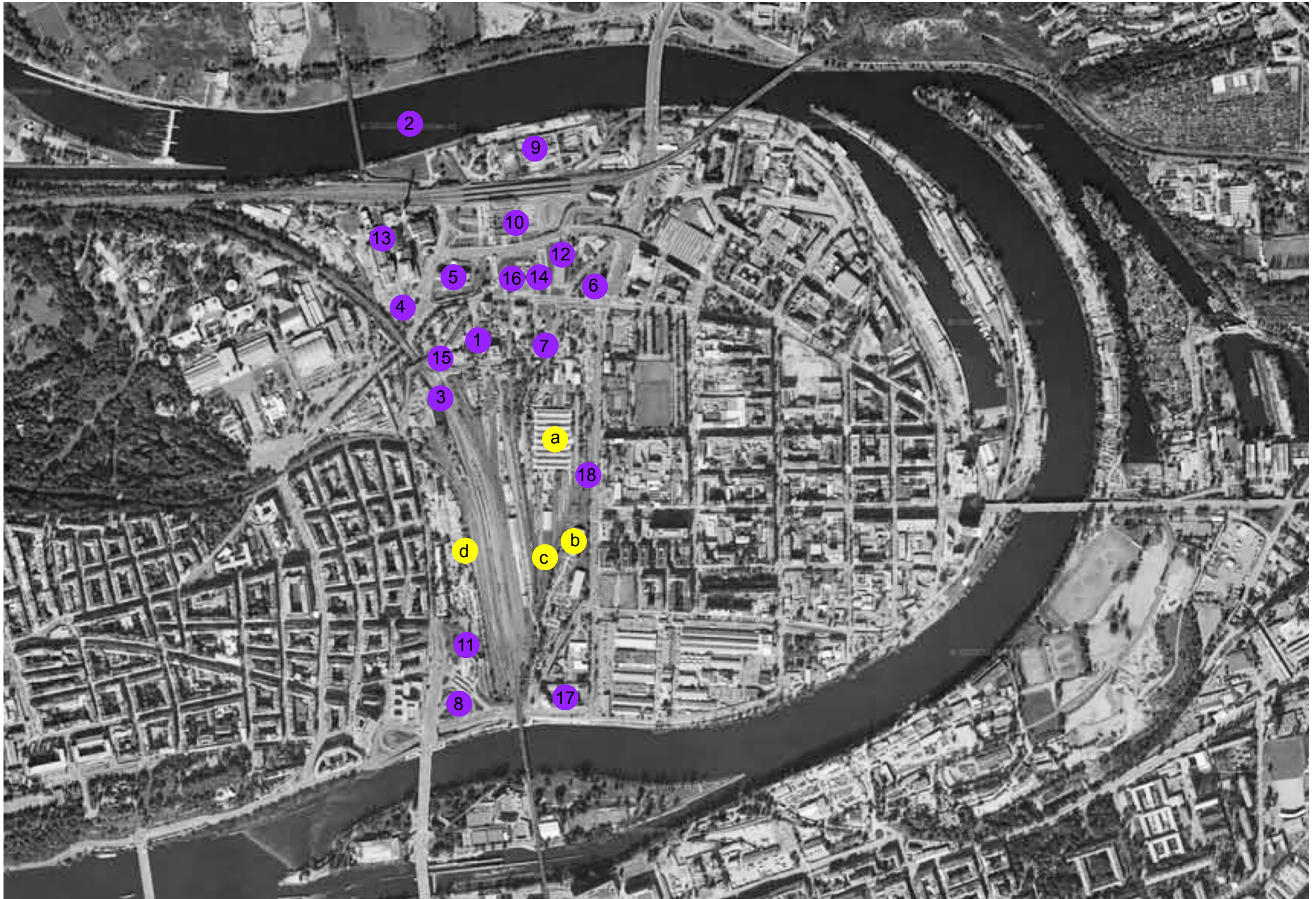
Historický kontext

Území Holešovic nabízí poměrně komplikovanou historickou situaci. Zásadní význam pro rozvoj Holešovic hrálo vybudování železniční sítě po polovině 19. st. To rozčlenilo oblast do 3 hlavních zón, z nichž každá od pol. 19. st. zažila bouřlivý stavební rozvoj. Tyto zóny, oblast kolem Strossmayerova náměstí navazující na Letnou, oblast Holešovic-ohraničená koridorem železničních kolejí na straně druhé a severní oblast rozvíjející se od historické obce Holešovice, jsou každé typické svou osobitou urbanistickou strukturou. Zatímco oblast Letné pokrývá síť pravidelných, relativně malých uzavřených bloků, oblast Holešovic je tvořena mnohem větším rastrem bloků, které nabízejí velké plochy vnitrobloků původně vyplněné průmysl. objekty. Struktura třetí oblasti byla zcela rozbita při výstavbě nového Holeš. nádraží, přehledných tratí a panelárny.

Návrh

Moje urbanistické řešení je poučeno historickou situací, byť z ní vycházím především proto, že její porozumění může pomoci pochopit i současné potřeby daného území. Území se v poslední době stalo terčem mnoha projektů, z nichž valná většina vyplňuje území další strukturou nekorespondující se svým okolím a centrum vkládá do nově vzniklé čtvrti. Je ale skutečně potřeba zahltit především administrativní zástavbou další blízko centru města umístěnou oblast? Moje řešení vychází ze zdůraznění významu severní oblasti blízko nádraží Holešovice, kde umístím administrativní i obchodní centrum oblasti, to doplňují další lokální centra umístěná u dnešního nádraží Bubny a metra Vltavská. Nesnažím se mezi již existující městské čtvrti vkládat novou nesourodou strukturu, ale spíše rozvinout zmíněné stávající, inspirované typologií tamního typického bloku. Díky tomu může být vhodně doplněn a zhodnocen životní prostor v každé z daných čtvrtí. Umístění pruhu zeleně mezi takto rozšířené čtvrtě podél hlavní železniční trati je rovněž logickým důsledkem z hlediska potřeby zeleně. Mým hlavním cílem je adekvátní rozložení potřeb města a jeho obyvatel, nestojící na pouhém developerském záměru „zaplnění“. Umístění nového centra na severní hranici území je také snahou o rozložení zátěže městského centra do větší plochy, při zachování výhod dostupnosti. Současně může tato oblast opticky působit jako „brána“ městského jádra a vytvořit lokální centrum i pro čtvrtě na severním břehu Vltavy.







10



11



12



13



14



15



16



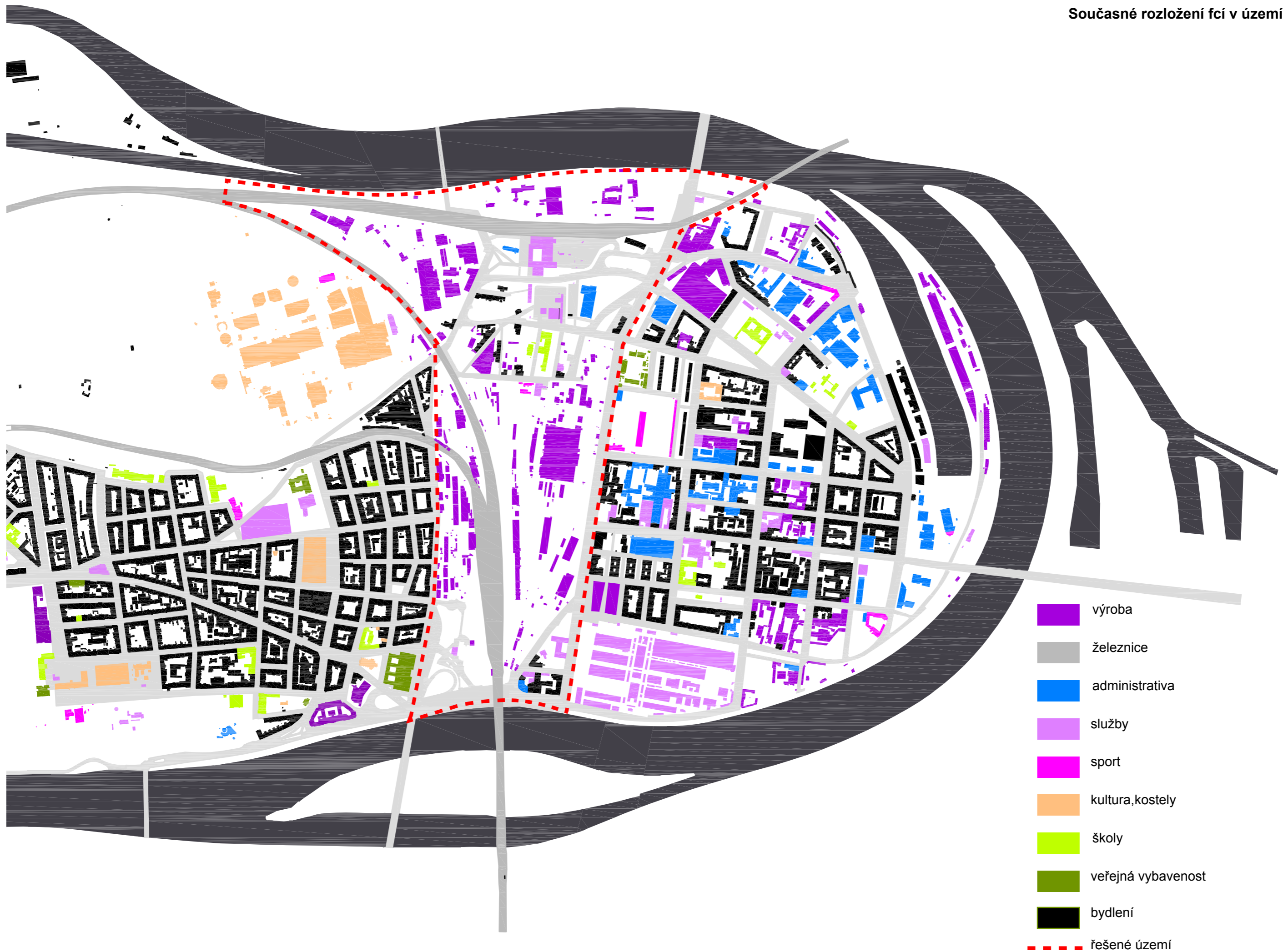
17

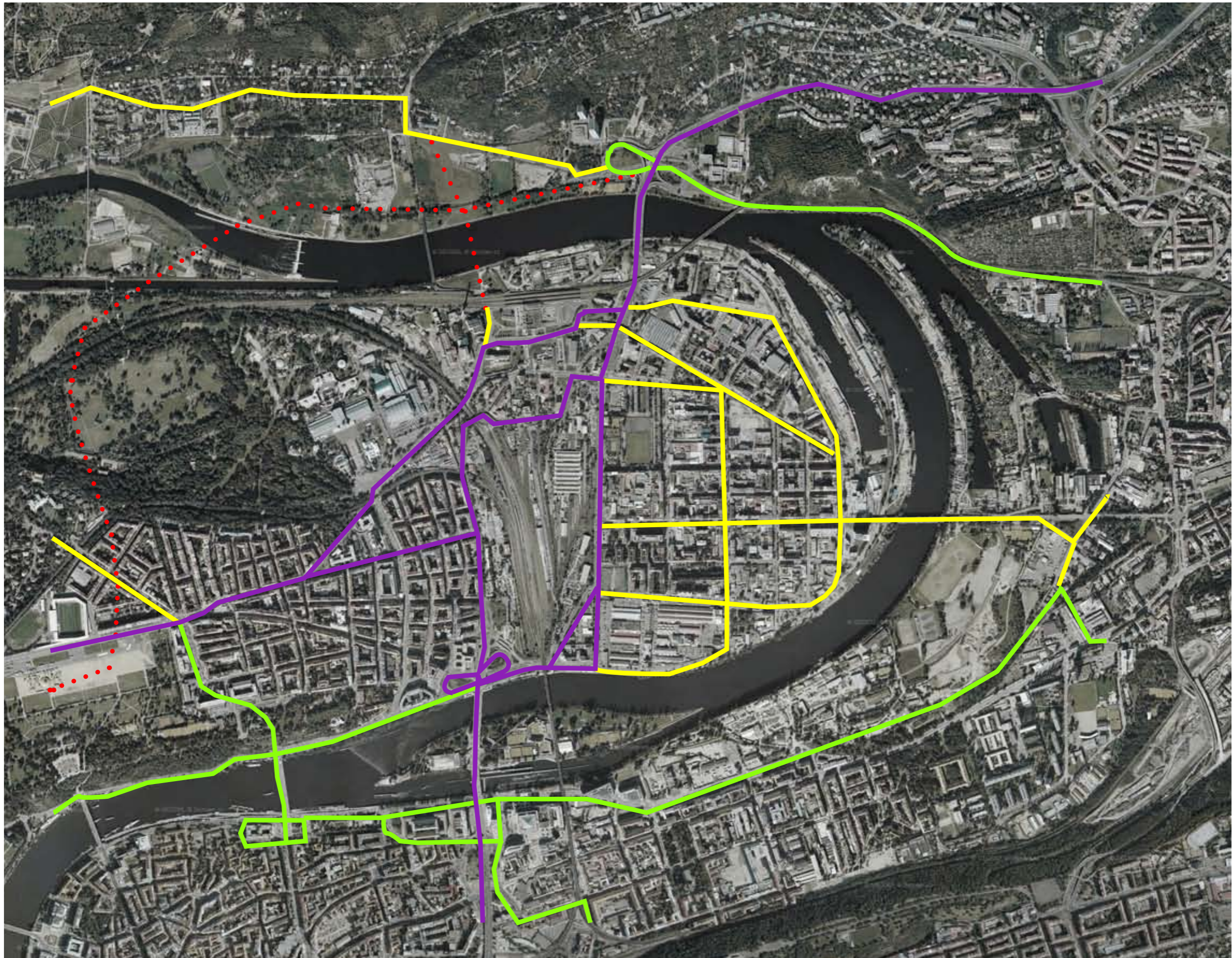


18







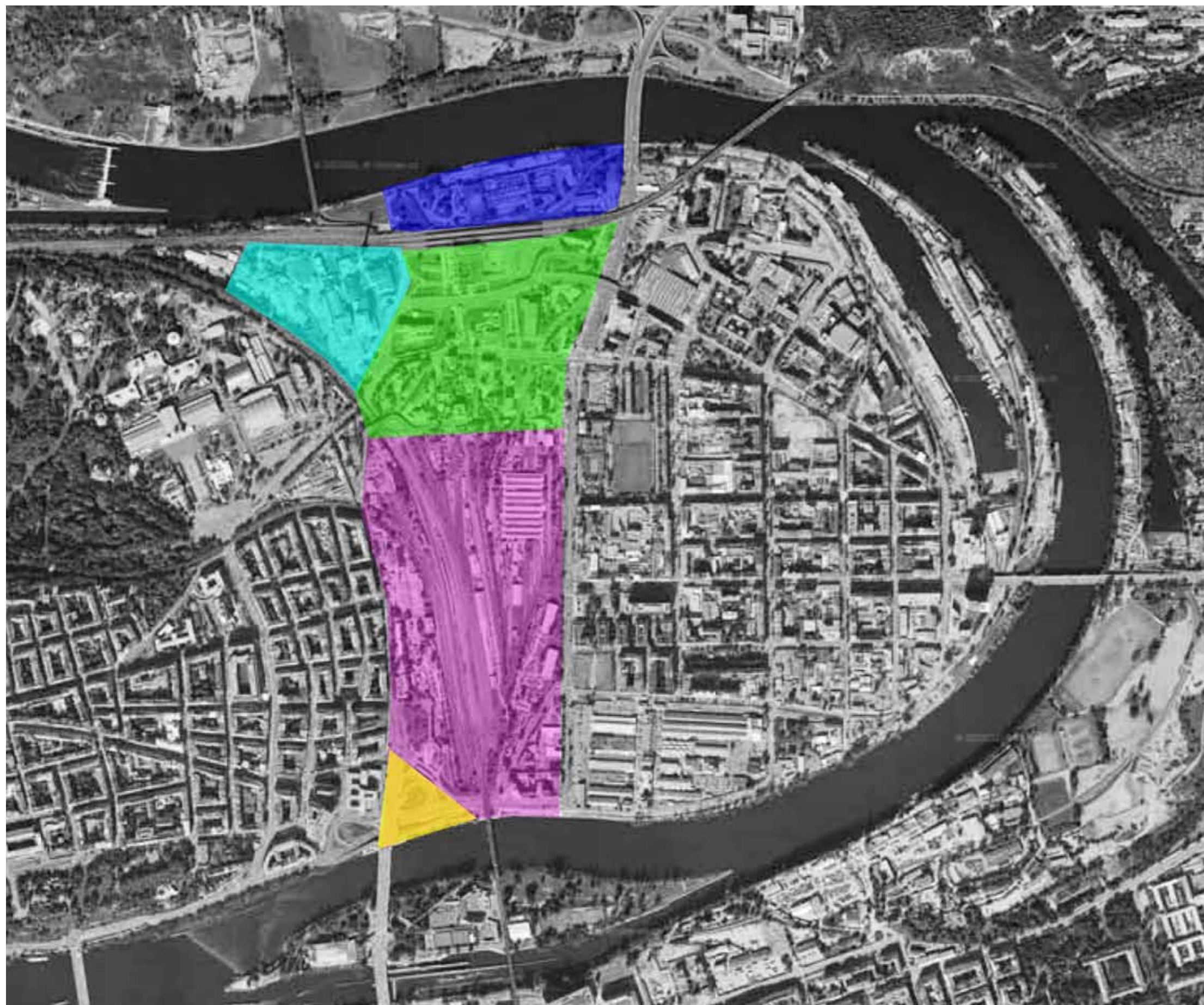


.....
nezprovozněny tunel blanka a trojský most

—————
komunikace celoměstského významu

—————
komunikace městského významu

—————
komunikace místního významu



Pozemky bývalé paneláry Prefa dnes tvoří bariéru v severní části území, blokují kontakt severu Holešovic s řekou. V 50. letech kvůli její výstavbě zbourána nejstarší zástavba Holešovic, zrušena promenáda kolem řeky..

nepřístupný uzavřený areál Pražské teplárenské

Rozsáhlé plochy bývalých dílen, depa a opravny vagonů. V roce 2006 byly rozsáhlé pozemky prodány společnosti Orco, která plánuje v oblasti vystavět obytný, zábavní a administrativní komplex. Současné využití železničních ploch je extenzivní a dočasné. Na území se rozprostírá několik špatně udržovaných původních staveb a pár provizorních objektů, sloužících zejména pro skladování a komunální výrobu. Nádraží Praha - Bubny přežívá jen jako zastávka s lokálním významem.

rozdrobená zástavba, rozbité části bloků, solitérní budovy, oplocené nepřístupné areály, nejasná orientace v území, neupevněné pomyslné centrum Holešovic kolem zastávky metra Nádraží Holešovice

dálniční charakter mimoúrovňové křižovatky a její pozice v kontextu čtvrti vytváří území postrádající jakoukoliv uchopitelnou hodnotu, znemožňující plynulý pohyb v území



ADNS 2005



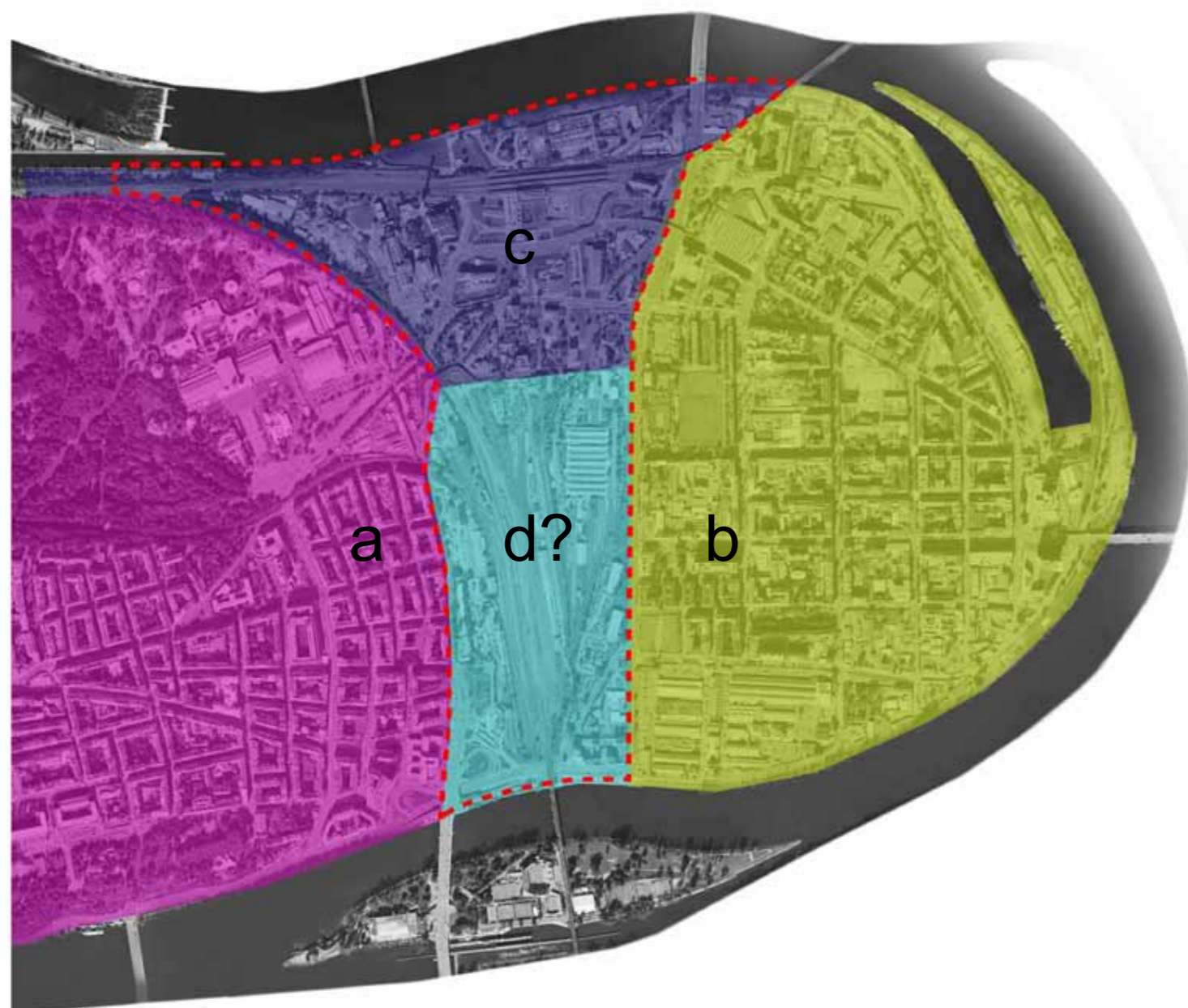
CMA 2009



ASYMPTOTE 2006



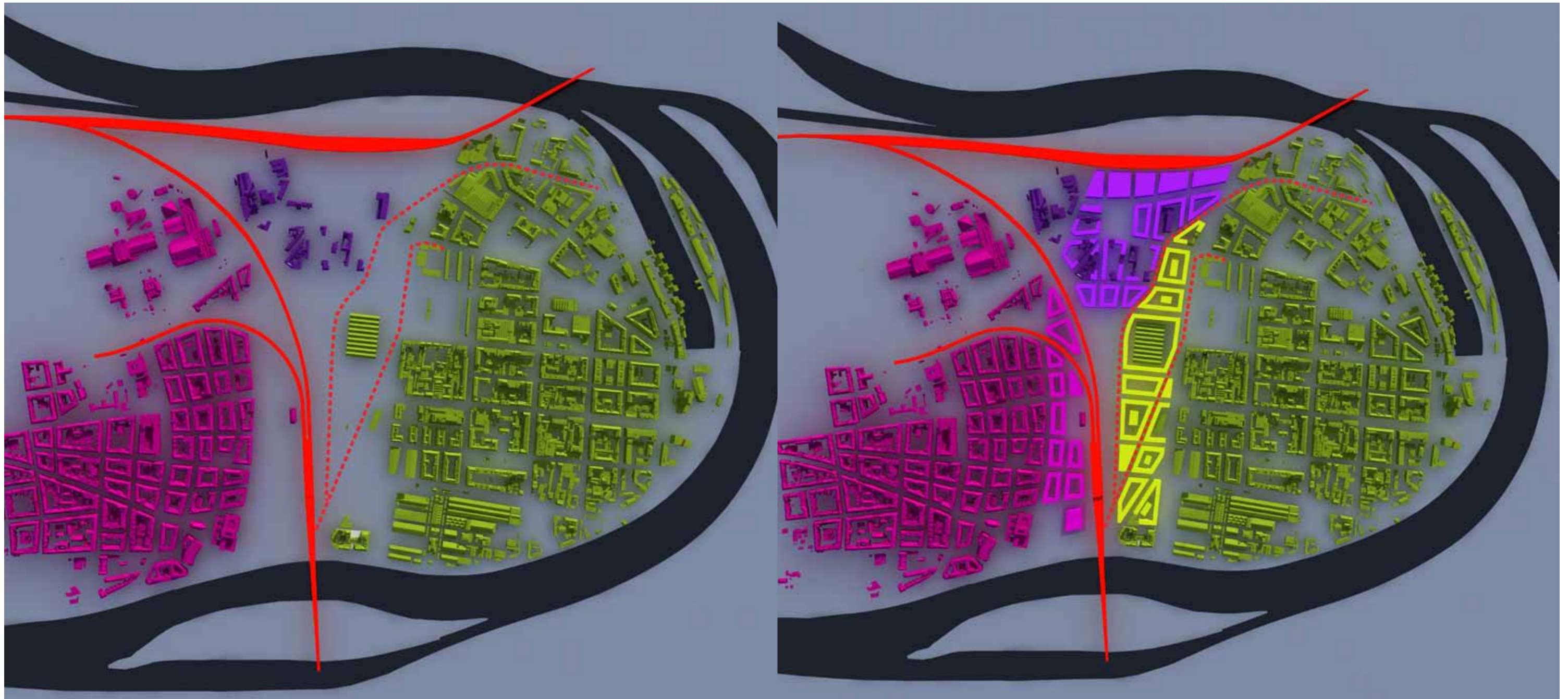
ADNS 2010





- železnice, vlečky
- průmysl. objekty

Propojení vznikajícího holešovického průmyslu skrze státní dráhu přineslo během 70.let 19.st. největší rozmach Holešovic, velká složka zvyšující výhodnost průmyslového podnikání v Holešovicích bylo zbudování nákladového přístavu. Během největšího rozmachu průmyslu, byly Holešovice pokryty soustavou vleček obsluhujících zdejší továrny, přístav a jatka. Tehdejší dráha vleček je dnes z části viditelně propsána do dnešní struktury Holešovic (Jankovcova, Železničářů, Argentinská..)



— stávající železnice - - - - - vlečky propisující se do struktury

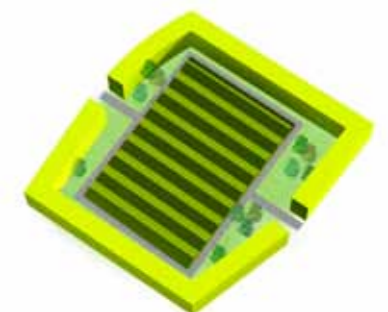
Rozšíření letenské struktury po území vymezené stávající železnicí charakteristickými letenskými bloky se soukromým vnitroblokem. Holešovická struktura doplněná po území vymezené bývalou vlečkou směřující k Holešovickému přístavu. Část vlečky v holešovické struktuře je dnes již propsána. Pro tuto strukturu byly použity velké bloky po vzoru holešovických, do vnitrobloku umístěna občanská vybavenost (školky, knihovny, restaurace, kavárny atd.,), prostor vnitrobloku sloužící jako veřejný prostor. V severní části doplňují rozdrobenou strukturu do dnes již vymezených bloků. Jako nový zavádím plný typ bloku, vymezuující komerčně administrativní oblast nově vzniklého lokálního centra Holešovic.



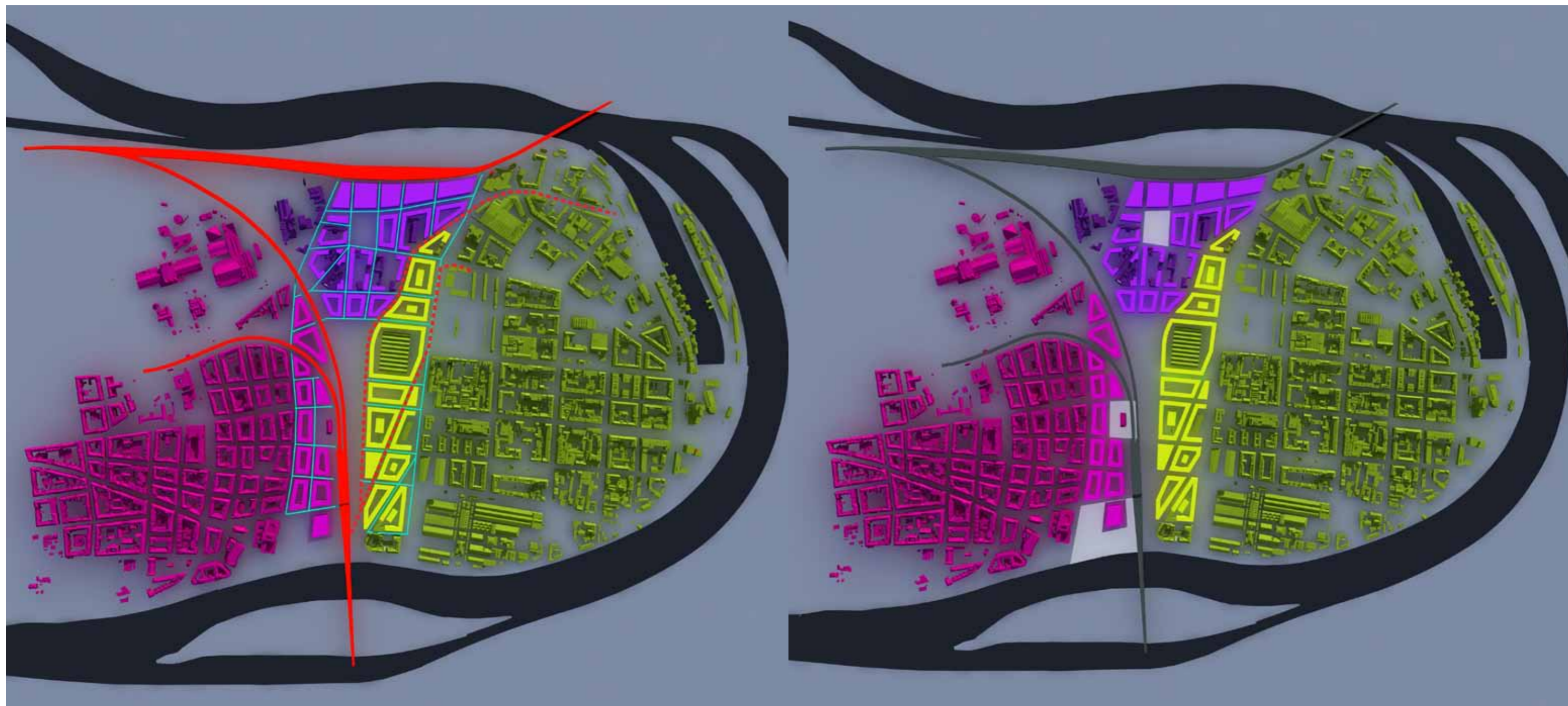
letenský blok,
soukromý vnitrobok



plný blok nové struktury

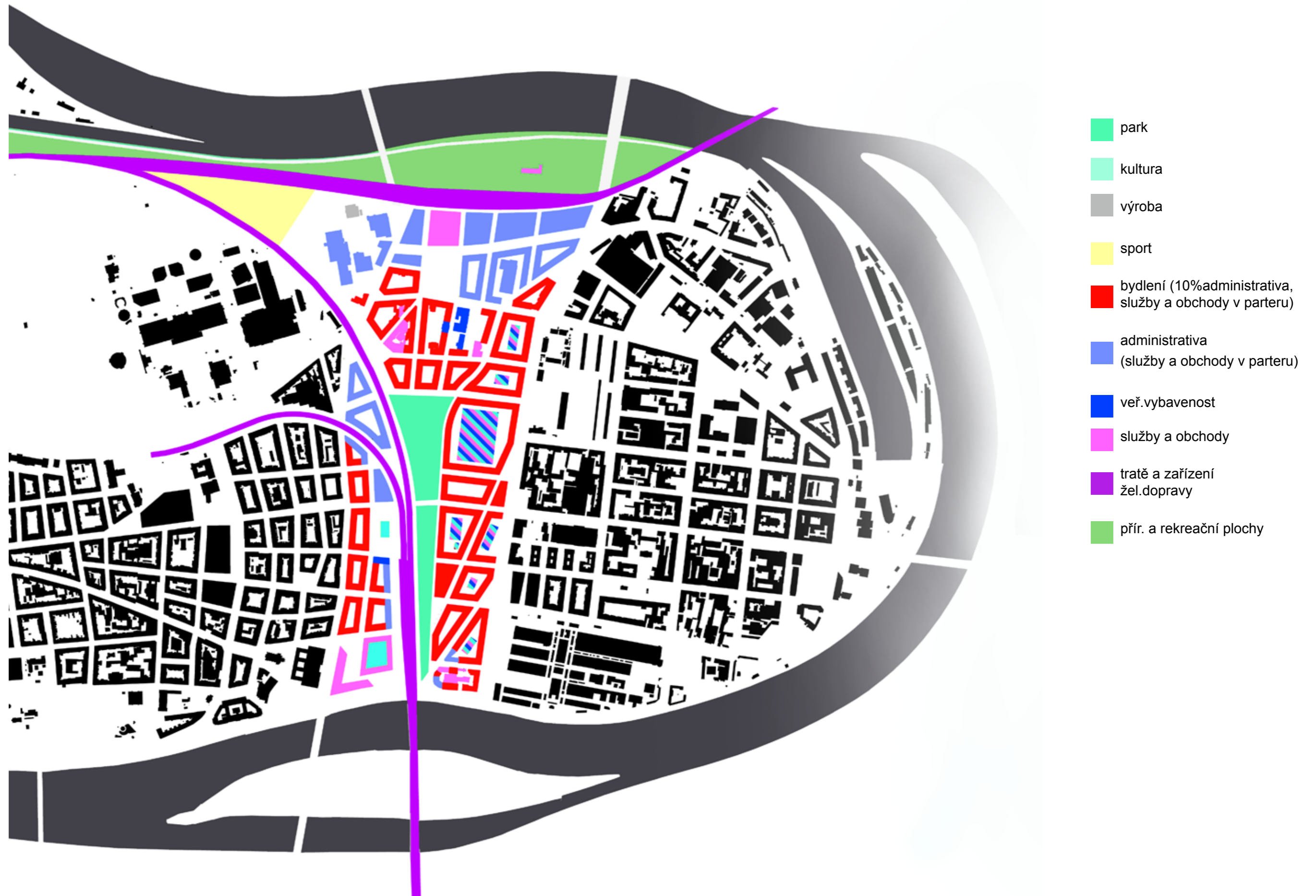


holešovický blok,
veřejný vnitrobok



Zdůraznění významu severní oblasti okolo nádraží Holešovice vymezením náměstí propojujícího prostor mezi jižním a severním vestibulem metra .To doplňují o další lokální centra umístěná u dnešního nádraží Bubny a metra Vltavská. Na Vltavské navazují na pás velkých solitérů nábrežních budov a uzavírají vedutu novou budovou filharmonie jakožto fce celopražského významu .

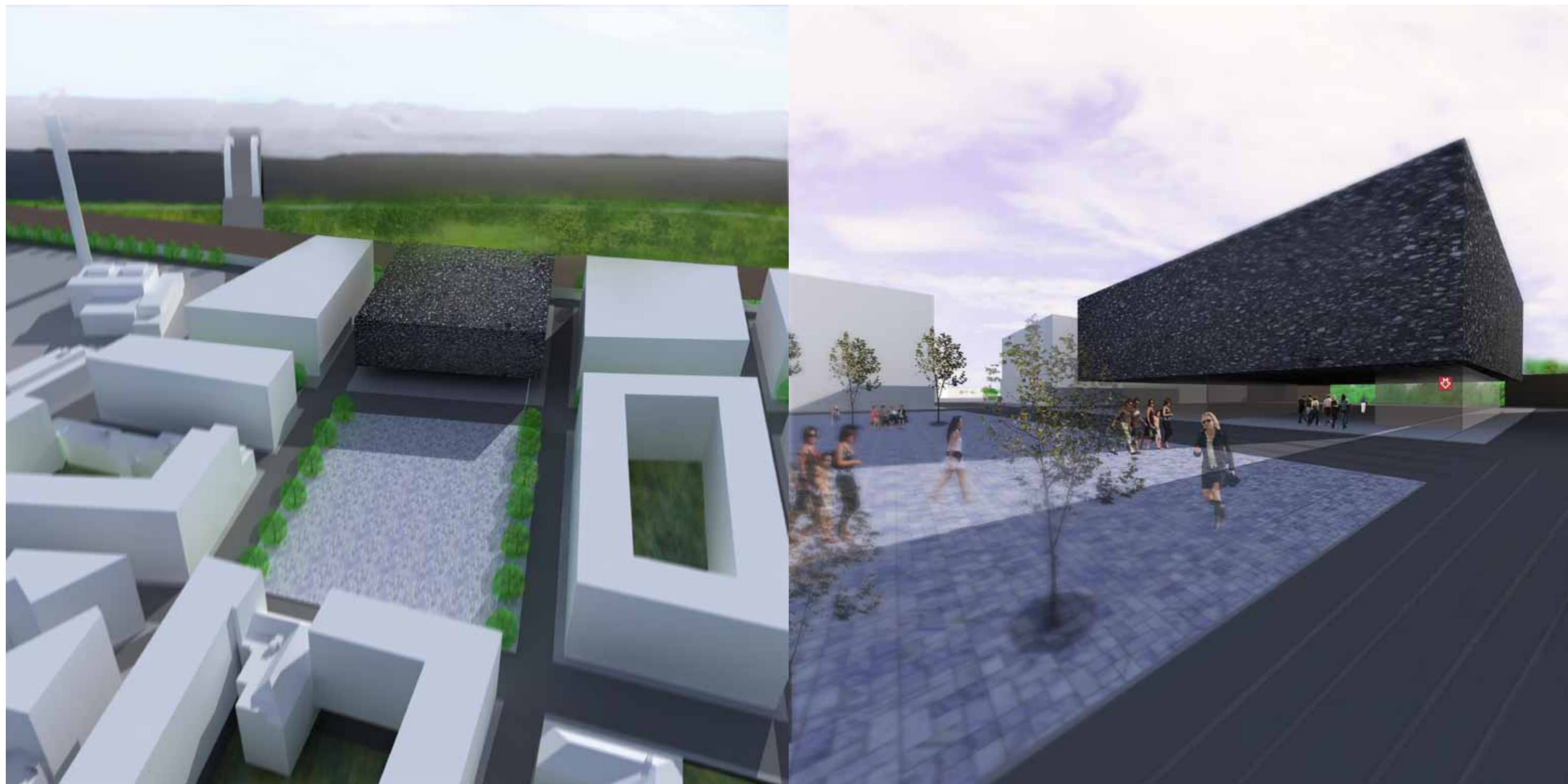






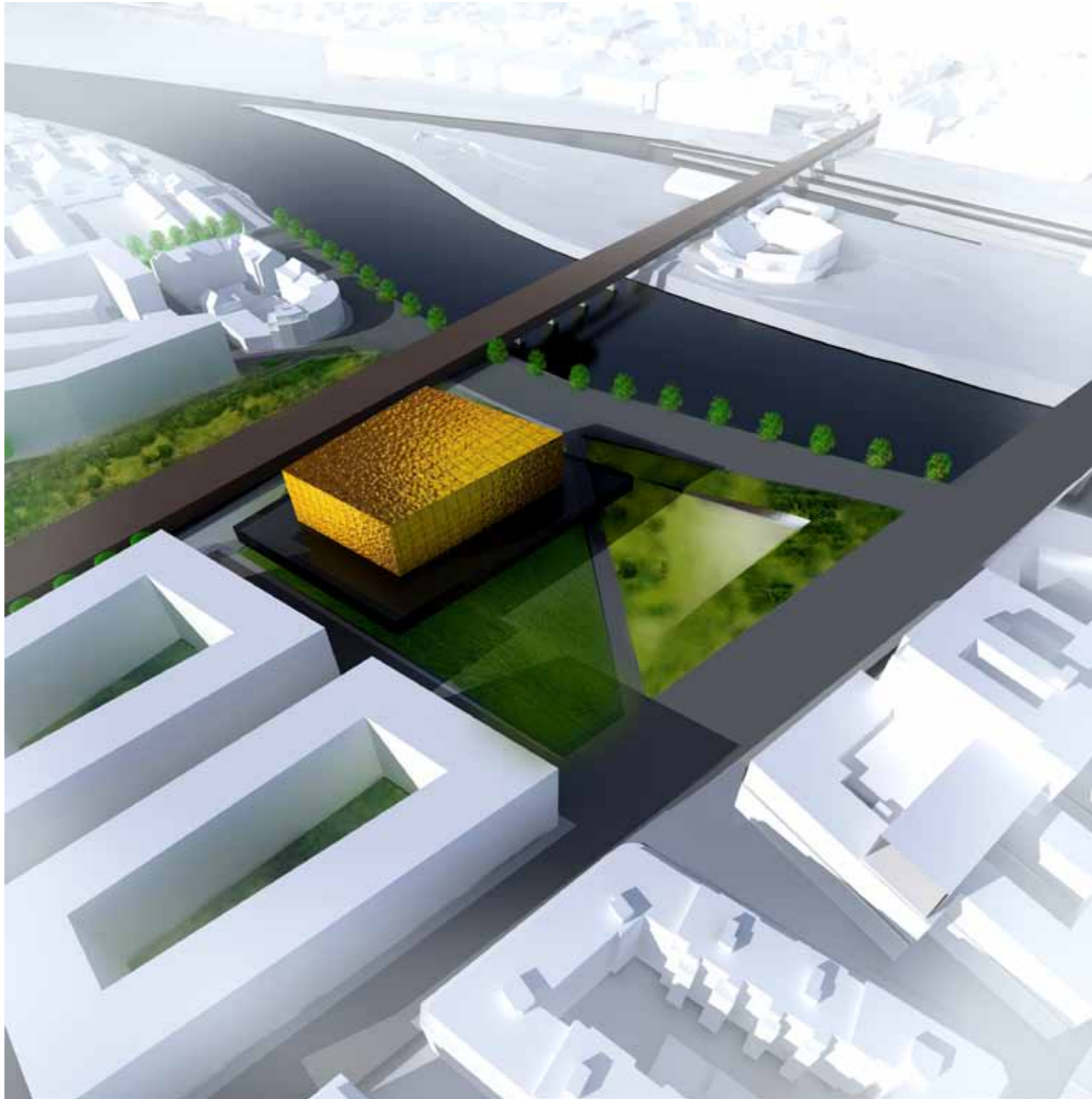




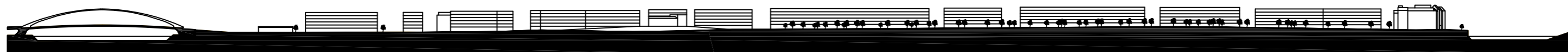




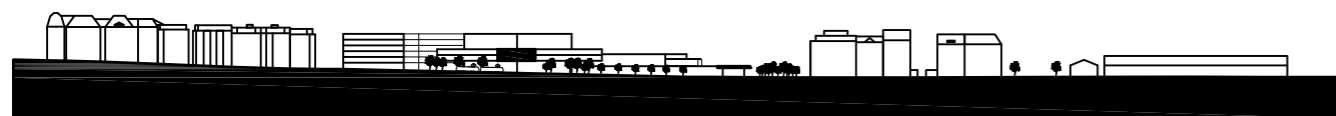




Řez A-A'

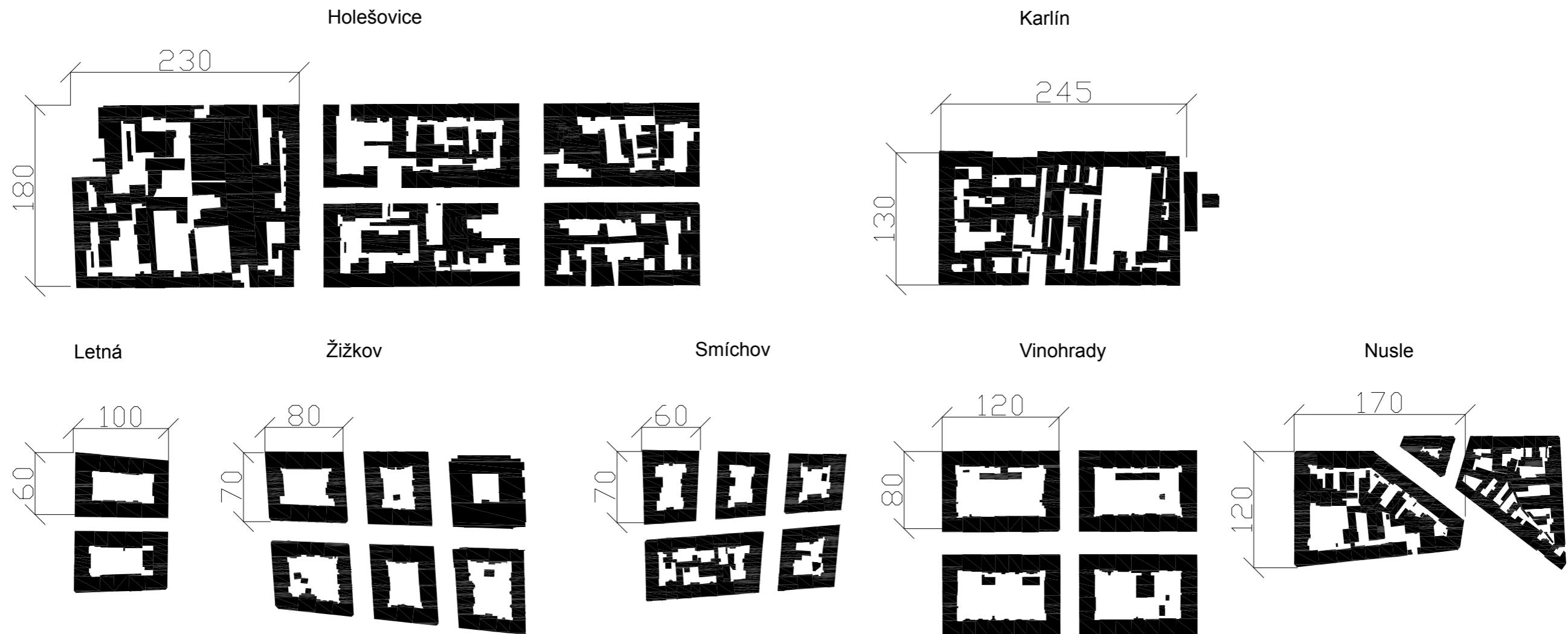


Řez B-B'



Řez C-C'





Holešovické a Karlínské bloky byly dimenzovány výrazně větší aby do svých vnitrobloků pojaly průmyslové objekty, dílny, haly, továrny...



1. architecture a design studio
2. dětské hřiště
3. oddělení elektroinstalačního materiálu
4. prodejna metráže látek
5. velké soukromé areály firem
6. kulturní dům Domovina
7. Holport, Konsepti showroomy
8. klempířství
9. opravna obuvi, parkoviště sanitek
10. parking
11. sklady, galerie k pronájmu
12. kanceláře
13. autoškola
14. mateřská školka

Holešovické bloky byly dimenzovány velké jelikož pojímaly bohatou strukturu průmyslových objektů, hal, továren a dílen uvnitř. V současné době holešovické vnitrobloky stále žijí svým životem, nalezneme tu pohromadě různé funkční složky od dětských hřišť, obchodů, galerií po rozsáhlé sklady a administrativní plochy soukromých areálů nepřístupné veřejnosti. Dnešní Holešovice mají průmyslového ducha. Průmysl je všudypřítomný, i když tu už vlastně není. Je to ovlivněno tím, že jen malá část průmyslových staveb byla stržena, budovy spíše zůstávají na místě, jsou rekonstruovány k administrativním nebo obytným účelům.





dětské hřiště uvnitř vnitrobloku

Holešovické vnitrobloky dnes fungují jako soukromé prostory- ohrazené areály soukromých firem, jako polosoukromé prostory- dětská hřiště , mateřské školy, sloužící určité cílové skupině uživatelů, obyvatelům přilehlých bloků atd.. a jako veřejné prostory, zcela přístupné kolemjdoucím- obchody v parteru..



mateřská školka uvnitř vnitrobloku



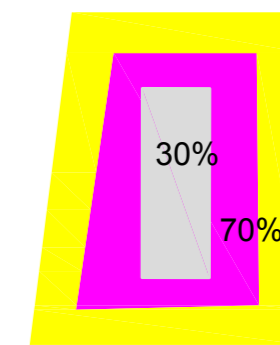
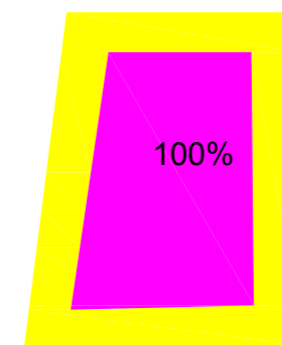
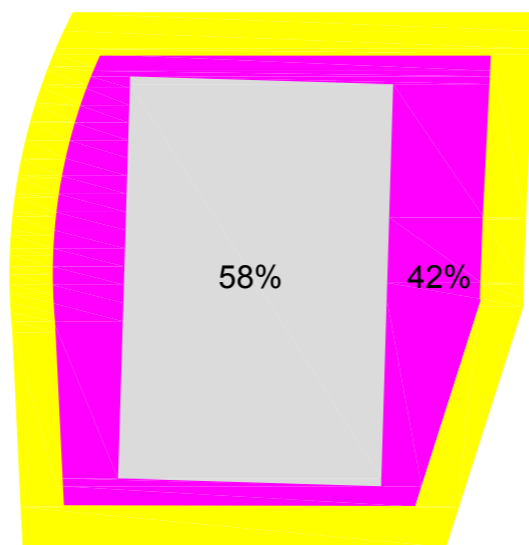
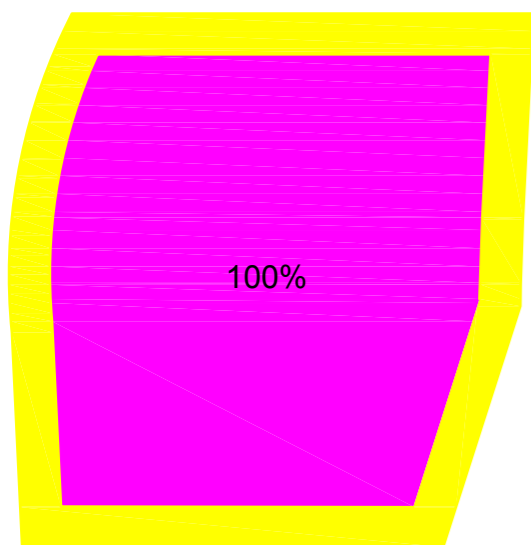
soukromé areály firem , z části nepřístupné vnitrobloky pro veřejnost

Odvození z bloku se stávajícím objektem ve vnitrobloku

Aplikace na nový blok

plocha vnitrobloku

zastavěná plocha



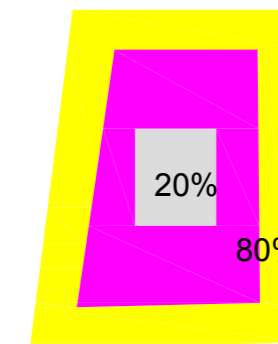
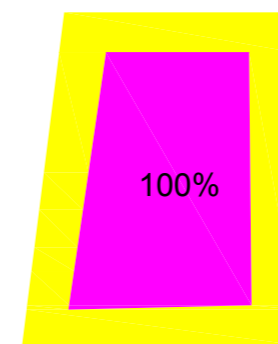
podlažnost vestavby :	1 NP		
plocha vnitrobloku:	25200 m2	100 %	
zastavěná plocha vnitrobloku:	14 478m2	58 %	
nezastavěná plocha vnitrobloku:	10722 m2	42%	
max HPP:	14778 m2		
odvození KPP:	14778/25200 =	0,586	
plocha zeleně:	představa(pro odvození) cca 30% z nezastavěné plochy vnitrobloku tj. 30% z 10722=3126,6 m2 přepočítáno na plochu pozemku >tj cca 12% z celkové plochy vnitrobloku		

podlažnost vestavby úvaha:		2 NP
plocha vnitrobloku:	5678 m2	100 %
výpočet max HPP:	5678 * 0,586 =	3327m2
max. zastavěná plocha vnitř. při 2np:	3327/2 =	1664 m2
nezastavěná plocha vn. při 2np:	4014m2	30%
plocha zeleně(z nezastavěné plochy vn.):		70%
		12%

Regulace vnitrobloků odvozené KPP 0,586

podlažnost vestavby :	1NP	2NP	3NP
zastavěná plocha/ploše vnitrobloku:	58%	30%	20%
nezastavěná plocha/ploše vnitrobloku:	42%	70%	80%
plocha zeleně/nezastavěné ploše vn.	12%	12%	12%

vestavba 3np



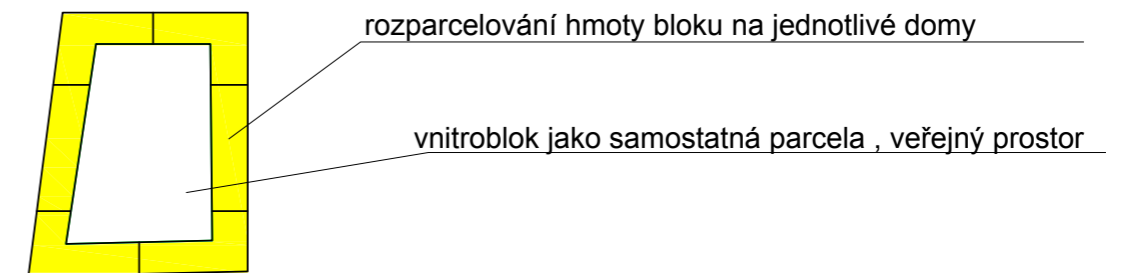
Pro úvahy nad fungováním veřejného vnitrobloku jsem si vypůjčila terminologii regulačního plánu a vyzkoušela jsem stanovit koeficienty podlažnosti a zeleně, které by zhruba vypovídaly o mé představě atmosféry ve vnitrobloku. Pro odvození koeficientů jsem vycházela z bloků, které do svých vnitrobloků zabalily historické budovy...

podlažnost vestavby úvaha:		3 NP
plocha vnitrobloku:	5678 m2	100 %
výpočet max HPP:	5678 * 0,586 =	3327 m2
max. zastavěná plocha vnitř. při 3np:	3327/3 =	1109 m2
nezastavěná plocha vn. při 3np:	4569 m2	20%
plocha zeleně(z nezastavěné plochy vn.):		80%
		12%

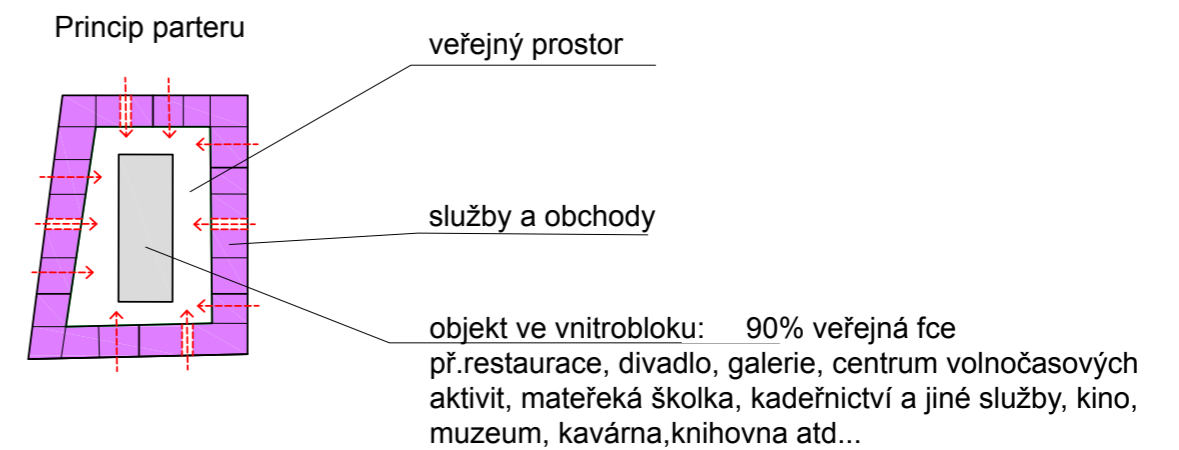


Princip parcelace Holešovických bloků

Rozparcelování hmoty bloku na jednotlivé domy:



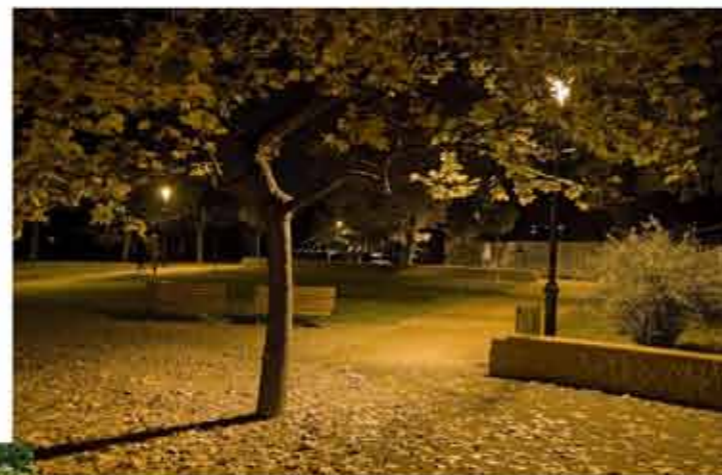
Zajištění přístupu do vnitrobloku



Možnost protažení uliční osy U Průhonu skrz největší vnitroblok do nejširší části parku, možnost proražení bloku za účelem průhledu na zachovaný historický objekt vymežující významný bod v území.

Protažení uliční osy Tovární skrz vnitrobloky, park až na nové letenské náměstí. Osa spojující zachovalé hist .objekty uvnitř holeš.vnitrobloků s budovou bývalého nádraží Bubny, vymežující průhled...







Fotografie: <http://www.jasem-praha.cz/>





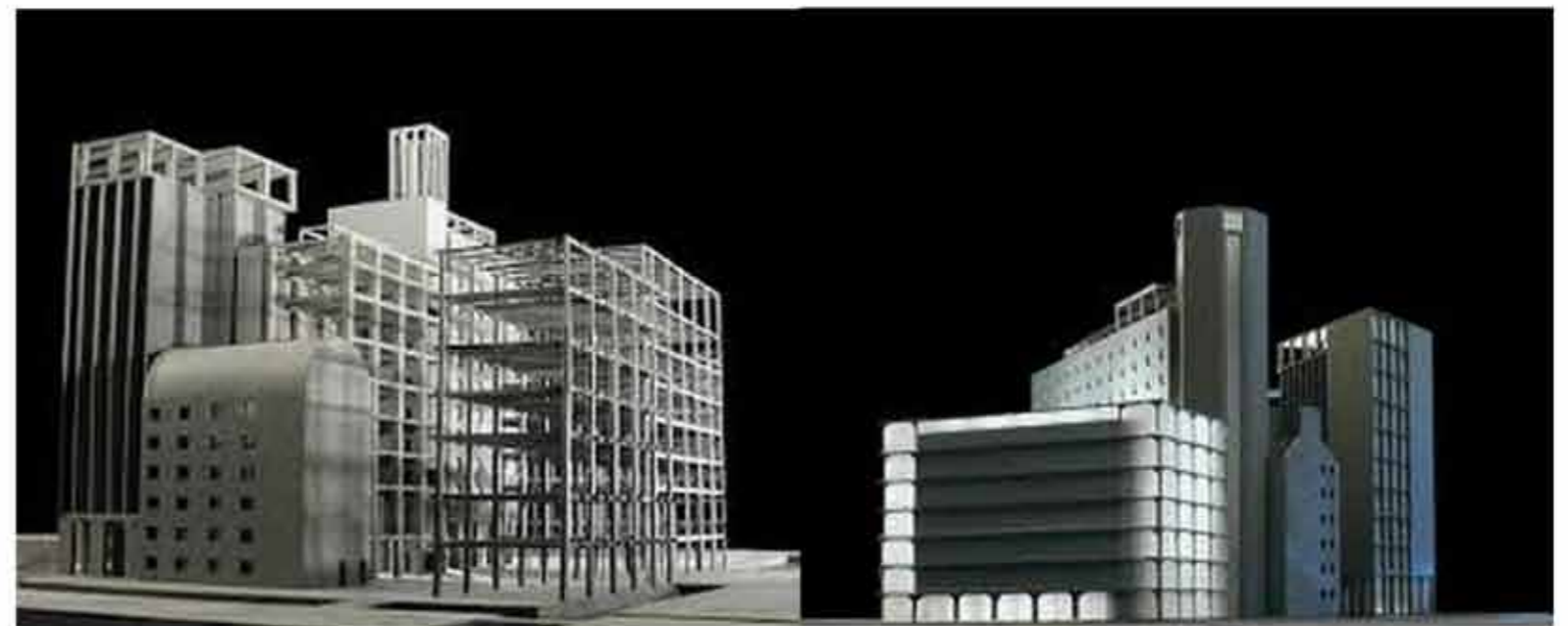
Atmosféra parků a s ní i způsob jejich využití se výrazně mění v různých ročních obdobích. Naše parky z většiny neoplývají unělou dramaticností aglických parků či organizovanou uspořádaností francouzských parků. Jsou spíše charakteristické svou poetičností, vyrovnaností a klidem, který v nás vyvolávají.

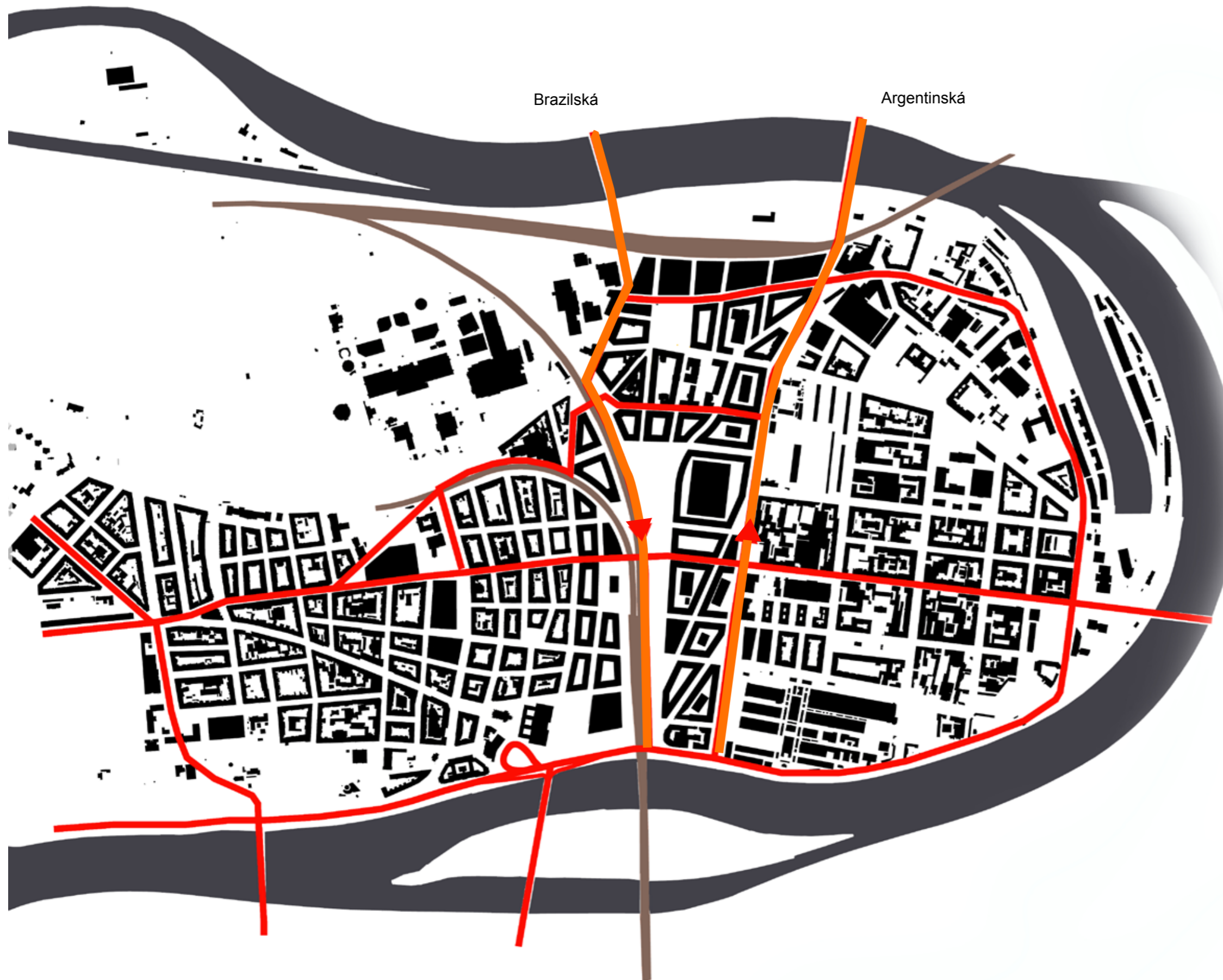


Atmosféru parku mohou dokreslovat prvky poukazující na historii, staré vlaky, mementa kolejí atd.,, Prolnutí krajiny s nimi....



K areálu pražské teplárenské přistupuji jako k průmyslově administrativnímu ucelenému areálu, který tak jistě ještě nějakou dobu fungovat bude. Možnosti budoucího začlenění těchto budov do nové struktury ukazují na vzoru projektu P. Zumthora.- Meelfabriek.





-vychází ze současné koncepce dopravy zpracované ing. Václavem Malinou

-předpokládaný nárůst dopravy v území řešen principem rozmělnění magistrály do 2 hl. tahů(**Argentinské a Braziské**), odvádějících transnitní dopravu skrz území v opačných směrech

-**Brazilská**- vzniká jako nový tah přimknutý k železnici a odvádí dopravu od trojského mostu skrz území do Prahy(přimknutí nové ulice Brazilská k železnici - minimalizace hlukové zátěže v území), **Argentinská** převádí transnitní dopravu v opačném směru
-napojení na tunel Blanka novou ulicí Brazilská bez nutnosti tunelové trasy v řešeném území

-odstranění levého ucha mimoúrovňové křižovatky Vltavská, zasypaní díry a navrácení terénu do původní úrovně(domy v Bubenské)

-nové řešení křižovatky před Hlávkovým mostem uvolní plochu pro veřejnou budovu na Vltavské alepší prostor před Elektrickými podniky

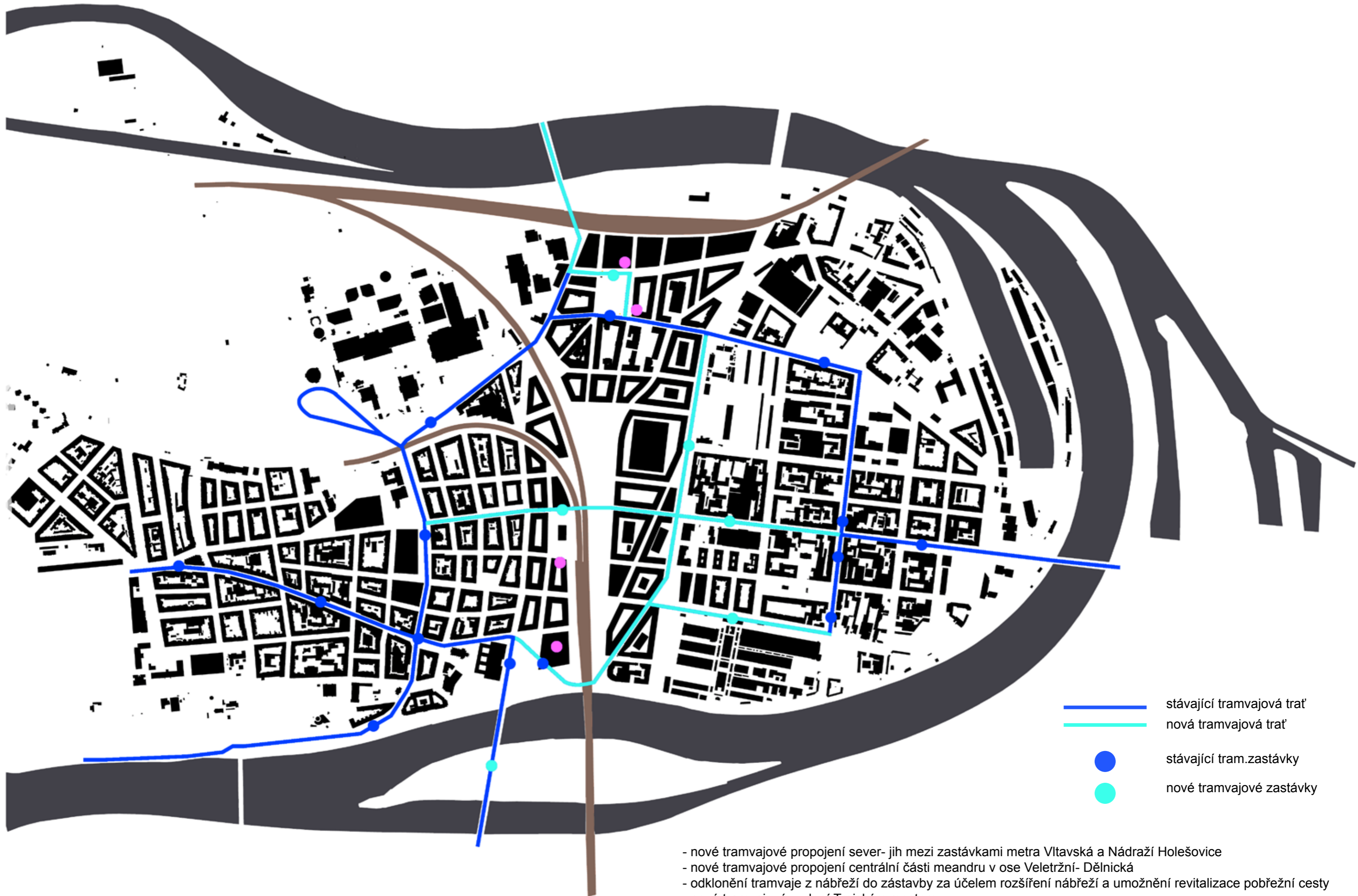
-snížení dopravní zátěže v obytném území, odvedení dopravy z centrální části Holeš. meandru na obvod novou dvouproudovou komunikací

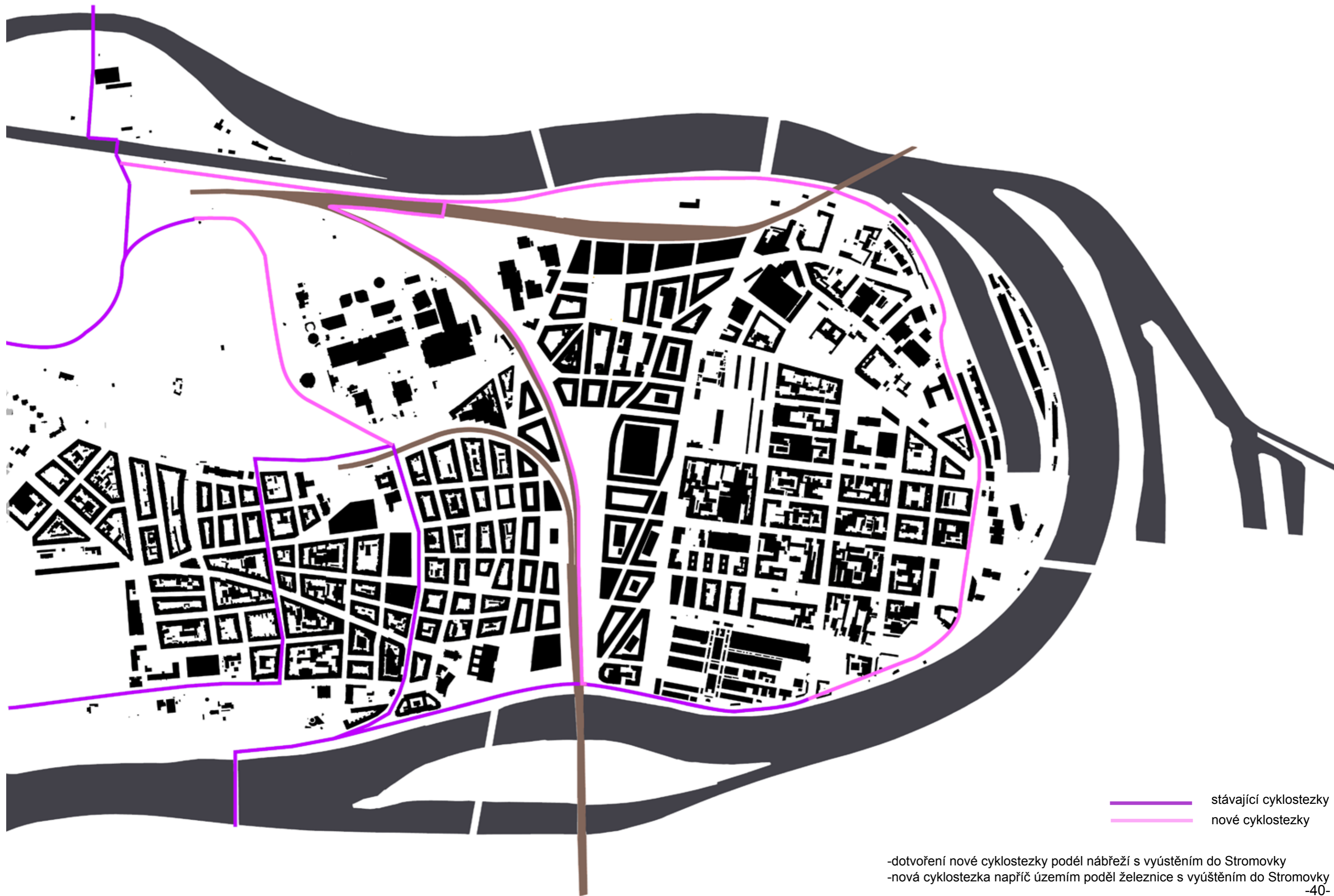
-dopr.propojení Letná- Holešovice:

-na S.(ul. Železničářů)

-Centrum(Veletržní-Dělnická)

-na J.(nábřeží)

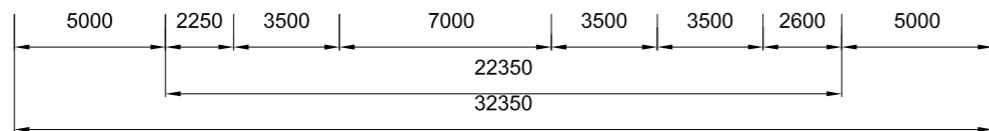
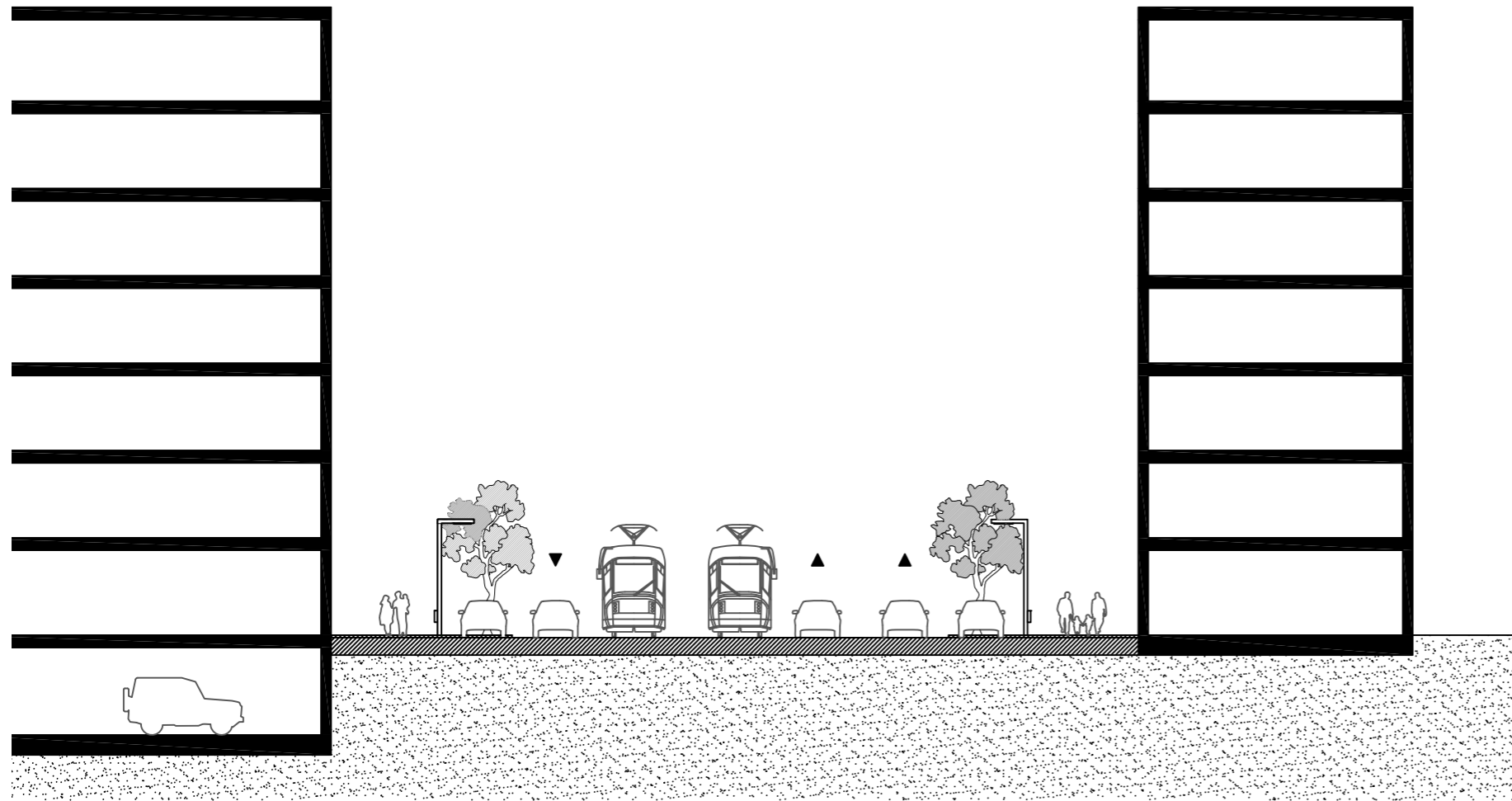




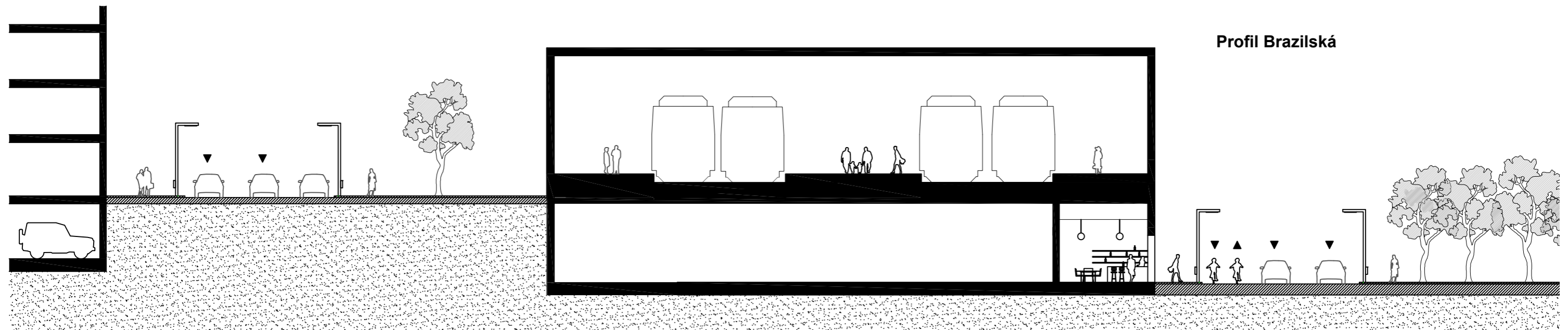
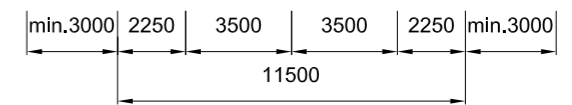
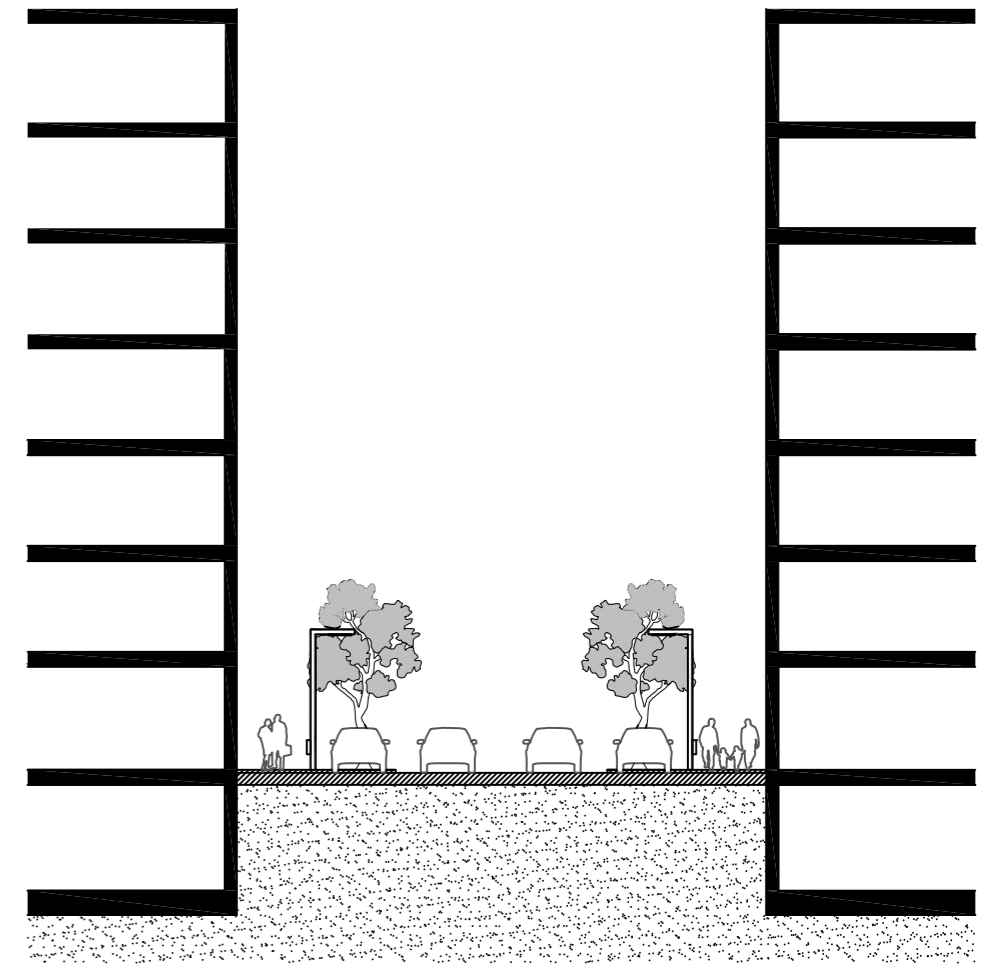
— stávající cyklostezky
- - nové cyklostezky

-dotvoření nové cyklostezky podél nábřeží s vyústěním do Stromovky
-nová cyklostezka napříč územím podél železnice s vyústěním do Stromovky

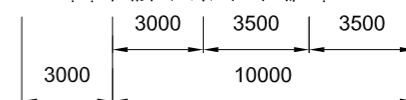
Profil Argentinská



Profil char. obslužné komunikace



Profil Brazilská



PLOCHA ÚZEMÍ: 102 ha- 1 022 492m²

zastavěná plocha: Holešovická část: 89 508 m²
 Letenská část: 45 232 m²
 Severní oblast: 102 633 m²
 celkem: 237 373 m²

Zástavba v území: konkrétní podlažnost jednotlivých domů nedefinují, zástavba se pohybuje od min.5 NP po 8NP, parkování uvažují v podzemních garážích pod domy

zastavěná plocha území : 237 373 m².....23%
nezastavěná plocha území: 785 119 m².....77%

nezpevněné plochy:

plocha centrálního parku: 45 000m²
 plocha zeleně sev.břehu: 138 204m²
 zeleň Vltavské: 7430m²
 sportoviště: 35320m²
 izolační zeleň: 1833 m²
 zeleň v nezastavěné ploše veř.vnitrobloků: 11115 m²

celkem: 238902 m²

zpevněné plochy:

silnice 222 740 m²
 železnice 113 772 m²
 chodníky 151 809 m²
 horní náměstí 9607 m²
 dolní náměstí 10871 m²
 zpevněná plocha v nezastavěné ploše veř.vnitrobloků.... (úvaha 70% nezastavěné plochy bloků).... 25934 m²

celkem: 534 733 m²

plocha soukromých vnitrobloků:
 52481 m²

Výpočet HPP:

plocha stávajících domů : 57 340 m²
 HPP stávajících domů(včetně domů ponechaných uvnitř bloků) : 152 320m²

plocha navrhovaných domů:

plocha obvodových domů v bloku : 169 034 m² + filharmonie 4740m² (prstenec) +3640m² (budova) = 8380 m²
 HPP obvodových domů + filh. : 169 034 m² x 6,5(průměr pater 5-8)=1 098 721 m² +(filha 4740 x2+ 3640 x 3=20400m²)=1 119 121m²
 Hpp budov uvnitř vnitrobloků: plocha veř. vnitrobloků bez těch s památkou uvnitř 25 584m² x KPP(0,586)= 14 406 m² HPP

HPP celek: 152 320 + 1 119 121 + 14 406= **1 285 847 m²**



afasiaarq.blogspot.com
www.keyingintothebrain.nl
www.leiden.pvda.nl
<http://www.fotodokument.cz/>
<http://blog.aktualne.centrum.cz/blogy/katerina-beckova-.php?itemid=14723>
podklady ing. Václav Malina- dopravní řešení Bubny
ostatní projekty zpracované na území: podklady Akad.arch.Vít Máslo