



DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY HOLEŠOVICKÝ BROWNFIELD

DIPLOMNÍ PROJEKT
FILIP MOLČAN
letní semestr 2014-15





DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY HOLEŠOVICKÝ BROWNFIELD

DIPLOMNÍ PROJEKT
FILIP MOLČAN
letní semestr 2014-15

vedoucí práce : Ing. arch Jan Sedlák
odborný asistent: Ing. arch. Ivan Hnízdil

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury



“ *By far the greatest and most admirable form of wisdom is that need to plan and beautify cities and human communities.* ”

- Socrates



OBSAH

Obsah	5
Zadání + anotace	7
01. Úvod	9
lokalita	10-11
fotodokumentace	12-13
02. Analýza	15
historie	16-19
mapa rozvojových území	20
automobilová doprava ve vztahu k Praze	21
ostatní	22-23
03. Dopravní řešení železnice	25
koncepce	26-27
vedení trati	28-29
04. Návrh	31
schéma návrhu	32-33
koncepce území	34-35
hmotové řešení	36-37
struktura území	38-39
funkční využití území	40-41
masterplan	42-43
řezy území	44-45
dopravní řešení	46-47
nadhledová perspektiva	48-49
uliční řezy	50-53
rozbor veřejných prostranství	54-55
schéma podzemního parkování	56-57
městský blok	58-63
perspektivy	64-69
Použité zdroje	71
Poděkování	73

ZADÁNÍ + ANOTACE

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Filip Molčan
 datum narození: 31.7.1986
 akademický rok / semestr: LS 2014/2015
 ústav: 15129 Ústav navrhování III
 vedoucí diplomové práce: 15129 Ústav navrhování III
 téma diplomové práce: Doplnění městské struktury - Praha Bubny
 viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešená lokalita je rozsáhlou vnitřní periferií Prahy, nacházející se v holešovickém meandru na Praze 7, která se již delší dobu nachází v neutěšeném stavu. Na většině území se nachází již nevyužívané drážní plochy, vytvářející rozsáhlý brownfield v jinak stabilizované části města. Místo skýtá silný potenciál pro novou urbánní strukturu, která by doplnila celé území a vytvořila plnohodnotnou čtvrť propojující přilehlé oblasti. Návrh se bude zabývat urbanistickou studií - transformací vybraného místa, nezávislou na aktuálním územně-plánovacím konsenzu vyplynulého již z dříve vypracovaných studií na stejnou lokalitu

2/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Cílem je vytvořit soběstačnou polyfunkční čtvrť v přímé vazbě na celoměstskou strukturu Prahy. Podrobný stavební program vyplyne z vyhodnocení možností dané lokality a důkladné analýzy všech jejích složek (urbánní struktura, doprava, vybavenost, infrastruktura, historie území ap.).

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

text. část


- průvodní zpráva se zdůvodněním navrhovaného řešení a jeho popisem


grafická část


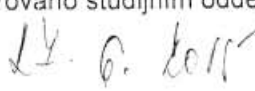
- analýzy,
- výkres širších vztahů,
- situace urbanisticko-architektonického řešení 1:2000,
- vybraný detail území 1:500/1:1000,
- vizualizace území - perspektiva z horizontu chodce, nadhledová perspektiva

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

fyzický model řešeného území

Datum a podpis studenta: 26.2.2015 

Datum a podpis vedoucího DP: 26.2.2015 

Datum a podpis děkana FA ČVUT:  registrováno studijním oddělením dne: 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT:
 FILIP MOLČAN; AR 2014/2015, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
 (ČJ) DOPLNĚNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY – HOLEŠOVICKÝ BROWNFIELD
 (AJ) COMPLETION OF URBAN STRUCTURE – BROWNFIELD HOLEŠOVICE

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Ing. arch. Jan Sedlák 15129 ústav navrhování III

Oponent práce: Ing. arch. Michal Gavlas

Klíčová slova (česká): Holešovice, urbanismus, brownfield

Anotace (česká):

Diplomová práce se zabývá dostavbou území rozkládajícím se v holešovickém meandru, které je se svými 73 ha bezpochyby největším brownfieldem ve vnitřním městě. Neutěšená oblast, ležící na území Prahy 7, kterou dělí na dvě jednotlivé části a vytváří tak neprostupnou hranici mezi jinak kompaktní blokovou zástavbou. Dostavba místa tak nepochybně naskýtá silný potenciál k vytvoření nové městské čtvrti. Jedním z klíčových aspektů k řešení území je bezpochyby vyřešení dopravy, která je pro danou lokalitu jedním z určujících faktorů měnící ráz místa. Lokalita již byla mnohokrát prověřována různými studiemi, tato se zabývá variantou měnící poměry vedení železniční dopravy.

Anotace (anglická):

Thesis looks into a completion of territory extended on the Holešovice meander, which is with its 73 hectares undoubtedly the biggest brownfield site in the inner city. Dismal area, located in Prague 7, splits off the location into two separate parts and creates impenetrable border between compact city block development. Completion of the place certainly opening up strong potential to create new city district. One of the crucial aspects of the solution of the area is surely find the answer to resolve the question of the complicated traffic infrastructure, which is one of the determining factors changing the character of the site. Location has been verified many times by various projects, this one deals with a variant changing condition of a railway lines passing the area.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací 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 5.6.2015

podpis autora-diplomanta



01 ÚVOD

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Předmětem této diplomové práce je urbanistická studie zabývající se nalezením řešení neutěšeného území v holešovického meandru na Praze 7. Území je vymezené současnými dopravními tepnami - v západní části ulicí Bubenskou přiléhající k letenské blokové zástavbě a na východě území ulicí Argentinskou, která hraničí s dolní částí Holešovic. Ze severu a jihu je ohraničené nábřežím protékající Vltavy. Území obklopené kompaktní blokovou zástavbou, tvoří svými rozsáhlými, již z větší části nevyužívanými drážními plochami, tvoří nepropustnou hranici mezi oběma částmi Prahy 7. Jedním z cílů této práce je doplnění lokality urbánní strukturou, která propojí chybějící vazby území a vytvoří jeden kompaktní celek s čitelným centrem. Řešené území nenaplnuje platný územní plán, který je z hlediska budoucího záměru města pro zastavění území neaktuální.

NOVÉ HOLEŠOVICE 2050+

Daná lokalita, nejen svou rozlohou, ale i svým umístěním v rámci umístění Prahy, skýtá velmi silný potenciál stát se jedním z nových pražských center. Oživíme-li koncept severního diametru z 1. poloviny 20. století, tak právě tímto územím vzniká průnik východo-západní a severo-jížní osy a napovídá o významnosti místa. Jako protíváha Pankráce, coby centra města 21. století, ale mnohem blíže k historickému centru, se Holešovice mají šanci stát důležitou pražskou čtvrtí s významnými veřejnými budovami a výškovými dominantami. Nové Holešovice by mohly vyrůst odhadem v etapách v horizontu 20-30ti let.

HISTORICKÁ STOPA

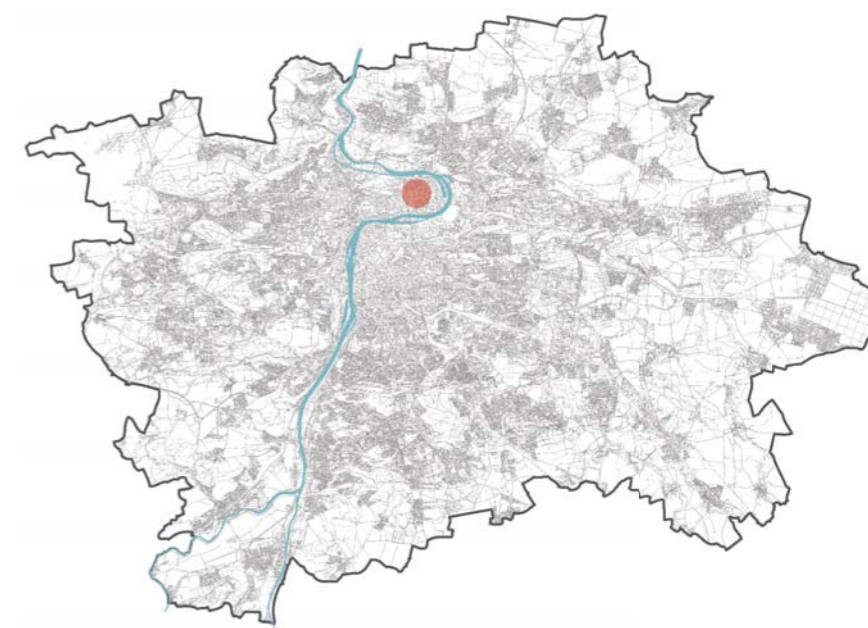
Území má bohatou historickou stopu a velký počet industriálních památek. Na řešeném území se od severu nachází v areálu Pražské teplárenské část budovy původní elektrárny s jediným zachovalým z historických komínů. Na severní části území se také nachází dnes bohužel již fragmenty historické obce Zátory, které byly koncem 50.tých let minulého století díky výstavbě betonárky a následně během 70.let necitlivou výstavbou nádraží Holešovice téměř celé srovnány se zemí. V následujícím výčtu se bude jednat o zbytek drážních budov, nacházející se v rozsáhlém brownfieldu v samotném těžišti území. Dominující budovou je bezesporu devítitraktová budova bývalých dílen o půdorysných rozměrech 160 x 95 metrů s litinovou nosnou konstrukcí z druhé poloviny 19. století. Budova dílen byla 2004 prohlášena kulturní památkou, na nátlak developerů byla památková ochrana bohužel v roce 2006 sňata. Dále se zde nachází jedna z budov bývalé výtopny a budova vodárny. Poslední z drážních budov, a to odbavovací hala, se do historie zapsala tragickou událostí, kdy během druhé světové války sloužila pro transport bezmála 50-ti tisíc židů do koncentračních táborů. Historickou stopu území chápeme jako hodnotu místa, která zachováním zmíněných objektů se vštěpením nových funkcí vnese do území nové kvality s jistou reminiscencí do minulosti. Zástavba ponese stopu historického vývoje území v dialogu s nově navrhovanou zástavbou.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Jedním z ústředních témat řešené lokality je bezesporu doprava, kdy územím prochází převážná většina dopravní infrastruktury města. Návrh, který počítá s realizovatelností záměru během 20-ti až 30-ti let, počítá, s ohledem na automobilovou dopravu, také s dostavbou jak městského, tak pražského okruhu. V návaznosti na dimenzování počtu dopravních pruhů a vyřešení velmi komplikované dopravní situace v území Vltavské. Hlavním vstupem do území z hlediska dopravy však bude prověření varianty přesunu a zrušení vlakových tratí jdoucí takřka středem řešené lokality.

ÚZEMÍ V ČÍSLECH

Zpracovávaná oblast se nachází v území městské části Prahy 7, která se rozkládá v katastrálním území Holešovic a části Bubence, má rozlohu dle katastrálních map, kde je součástí část toku Vltavy včetně ostrova Štvanice celých 713 hektarů s počtem obyvatel 42.200 dle statistiky z roku 2012. Samotné řešené území, zahrnující VRÚ Bubny-Zátory o rozloze 73 hektarů, má celkem 101 hektarů.



historická jádra významné parky centra 21. století

PRAHA 7 = VYZNAČENÉ ÚZEMÍ [608 HA] + LEVÝ BŘEH VLTAVY VČ. OSTROVA ŠTVANICE [105 HA] 713 HA

PARKY [253 HA] + LETNÁ [107 HA] + ŘEŠENÉ ÚZEMÍ [101 HA] + DOLNÍ HOLEŠOVICE [147 HA] + LEVÝ BŘEH VLTAVY VČ. ŠTVANICE [105 HA]

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ = VRÚ BUBNY-ZÁTORY [73 HA] + OKOLNÍ POZEMKY VČ. AREÁLU PRAŽSKÁ TEPLÁRENSKÁ [28 HA] 101 HA


360 HA

101 HA


147 HA

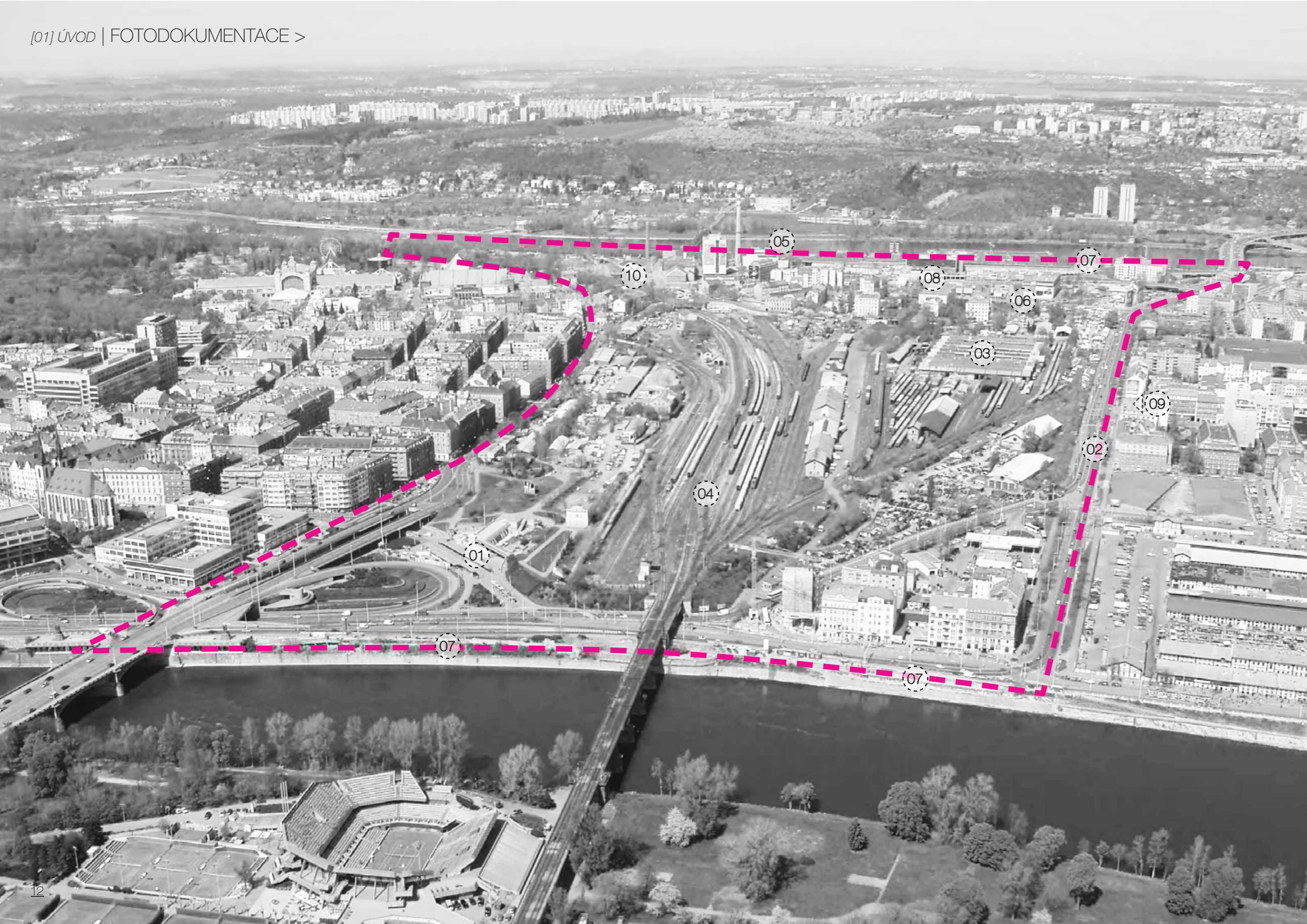
Σ 608 HA

PRAHA 7

ROZLOHA: 7,13 KM² (713 HA)
POČET OBYVATEL: 42.200
HUSTOTA: 59  / HA

LETNÁ (BEZ PARKŮ) + HOLEŠOVICE (DOLNÍ)

ROZLOHA: 2,54 KM² (254 HA)
POČET OBYVATEL: 42.200
HUSTOTA: 166  / HA





01 METRO VLTAVSKÁ. Nadchody, podchody, nájedzdy i estakády... neutěšené území plné bariér, v hlavní roli dopravní infrastruktura.



02 ULICE ARGENTINSKÁ. Poměrně rušná komunikace, kde projede přes 55 tisíc aut oběma směry, je nepřímým pokračováním magistrály severojižním směrem.



03 ŽELEZNIČNÍ DÍLNY. Historicky hodnotná devítitraktová hala z roku 1873 o rozměrech 65 x 160m. Dnes již téměř neslouží původnímu účelu - opravě vlakových souprav. *(foto zdroj: VCPD)*



04 DRÁŽNÍ POZEMKY. Rozsáhlá část území spravovaná Českými drahami, které v současné době využívají jen jeho část.



05 NOVÝ TROJSKÝ MOST. Most otevřen v roce 2014 vzešlý z veřejné soutěže, kterou vyhrál atelier vedený Romanem Kouckým.



06 OKOLÍ HOLEŠOVICKÉHO NÁDRAŽÍ. Během socialistického plánování byla zbořena většina historické obce Zátory, která ustoupila novým stavbám. Místo však zůstalo od té doby neutěšené.



07 HOLEŠOVICKÁ NÁBŘEŽÍ. Velká část nábreží obklopující holešovický meandr stále čeká na využití svého potenciálu.



08 NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE. Stanice metra, vlakové nádraží a autobusová smyčka. Dopravní stavby, hmotné objekty a nevyužitá plocha mezi nimi tvoří charakter tohoto nesourodého místa.



09 NÁDRAŽÍ BUBNY. Panoramatický výhled z dolních Holešovic na řešené území. V pozadí patrné množství zchátralých drážních budov, mnohé dnes však již bohužel nestojí. *(foto zdroj: VCPD)*



10 AREÁL PRAŽSKÉ TEPLÁRENSKÉ. V současné době se využívá pro potřeby společnosti jen zlomek celého areálu - vzniká tak brownfield v brownfieldu. V popředí poslední ze čtyř komínů je dnes památkově chráněný.

02 ANALÝZA

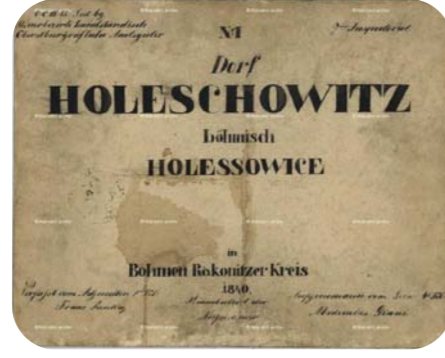
První zmínka o vsi Bubny ve Falzu Vyšehradském

Jednalo se o rybářskou osadu ležící na levém břehu Vltavy spojenou s oblastí Těšnova pomocí brodu přes dnešní ostrov Štvanice.

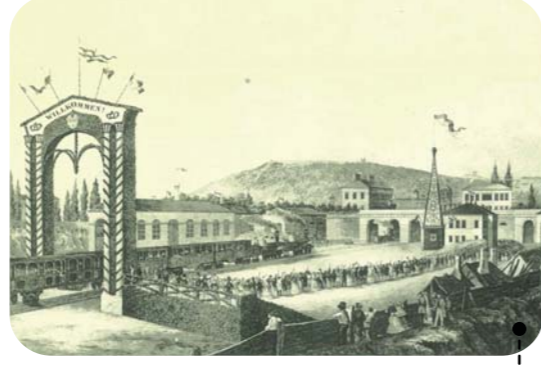
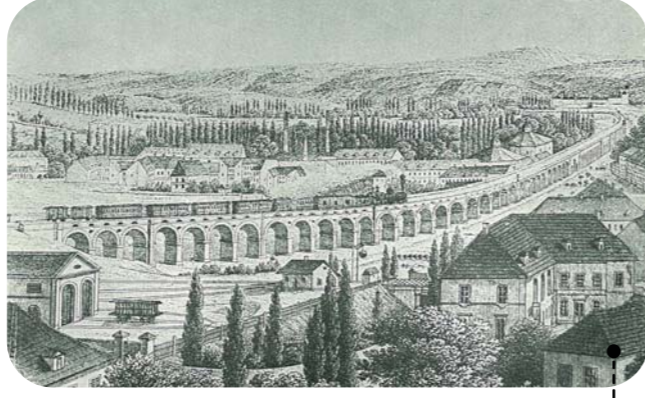


1088

První písemná zmínka o kostelu sv. Klimenta nejstarší dochované stavbě v Holešovicích



1234



Praha před příjezdem prvního vlaku

Císařský otisk stabilního katastru

1840

Příjezd prvního vlaku do Prahy

Výstavba trati do Dražďan a Negrelliho viaduktu

1845

1847

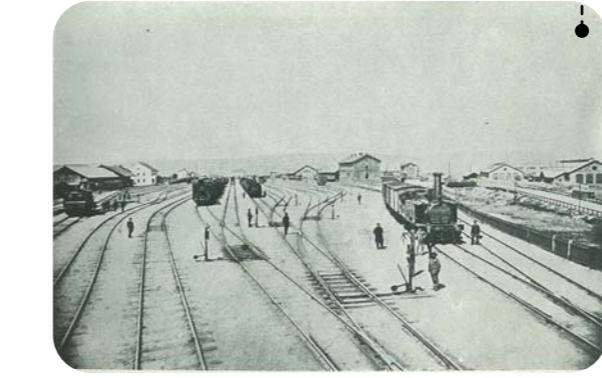
Otevření Negrelliho viaduktu

1850



1852

Holešovický meandr a dvojnádraží



1865-68

Výstavba řetězového mostu císaře Františka Josefa I.

v místech dnešního Štefánikova mostu. Hlavním důvodem bylo propojení Prahy s oblíbenou Královskou oborou.

Tato cesta vedla po nově zbudovaném nábržeží a dnešní ul. Dukelských hrdinů.

Vybudování plynárny

1874

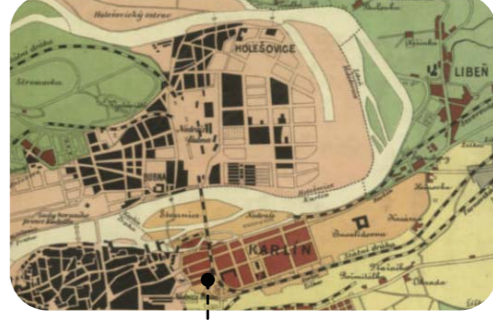
Připojení k Praze

Spojení vesnice Bubny a vesnice Holešovice a jejich následné připojení k Praze vedli k urbanistické proměně celého volného meandru řeky.

1884

kolejiště v Holešovicích-Bubnech

1885



1892-97

Výstavba důležitých budov

1892-95 Výstavba Holešovického přístavu
1893-95 Výstavba Jatek
1895-97 Výstavba pivovaru

Holešovice kolem roku 1900

1900

Výstavba Hlávková mostu

1908-11

Výstavba kostela svatého Antonína Paduánského

Poslední neogotický chrám v Praze byl vystavěn z důvodu nedostačující kapacity kostela sv. Klimenta

1908-14

Stavba nábržeží na předmostí Hlávková mostu

Dochází k bourání domů na terasách nad řekou

1909-12

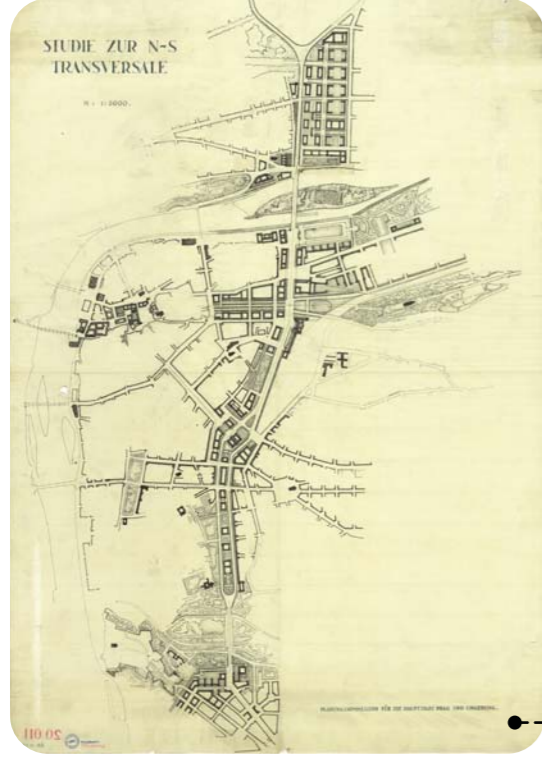
Regulace meandru řeky

1923-26

Výstavba budovy Elektrických podniků
podle návrhu Adolfa Benše a Josefa Kríže



1927-35



Severojižní magistrála jako městský bulvár
Planungskommission (E.Hruška, E.Langhammer)



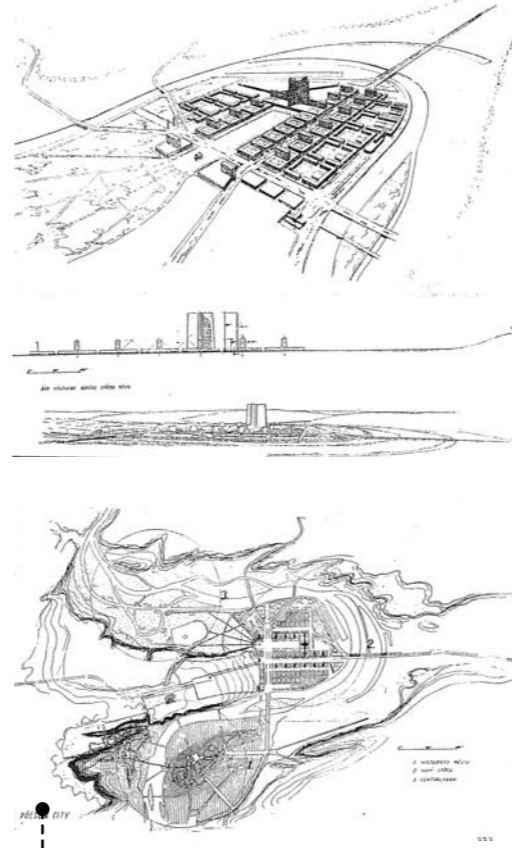
1940

Celoměstské centrum - centrum Německé Prahy
Planungskommission, E. Langhammer

1941

Celoměstské centrum
E.Hruška

1943-45



dopravní koridor - návrh územního plánu
arch. atelier DELTA (J. Klein)

1967

Dopravní řešení předmostí Hlávkova mostu
výstavba mimoúrovňňové křižovatky

1977-82



Výstavba hloubené stanice metra Vltavská
spolu se systémem OSM

1978-84

Generel Vltavy (výřez)
D. A. Studio, Jaroslav Zima

1994



studie přestavby VRÚ Holešovice Bubny
FNA Studio

2010-11

Podkladová studie Holešovice Bubny - Zátory
GMC Architects

2013



HOLEŠOVICKÝ MEANDR V PROMĚNĚ ČASU :

[1842]



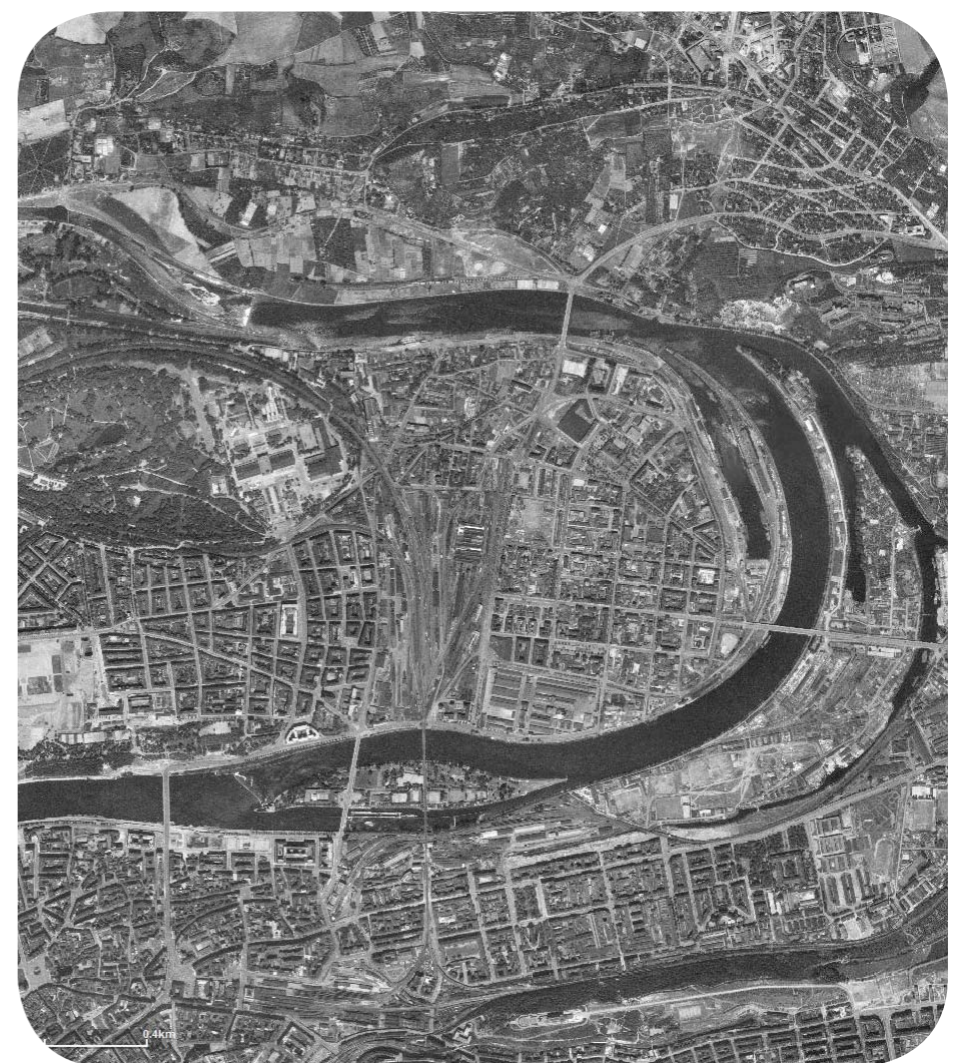
Polovina 19. století - holešovický meandr coby soustava polností, téměř bez osídlení. Koryto řeky ještě před regulací řeky Vltavy, která později dala meandru současný tvar. Mapa těsně před výstavbou Negrelliho viaduktu a železniční dráhy do Drážďan.

[1938]



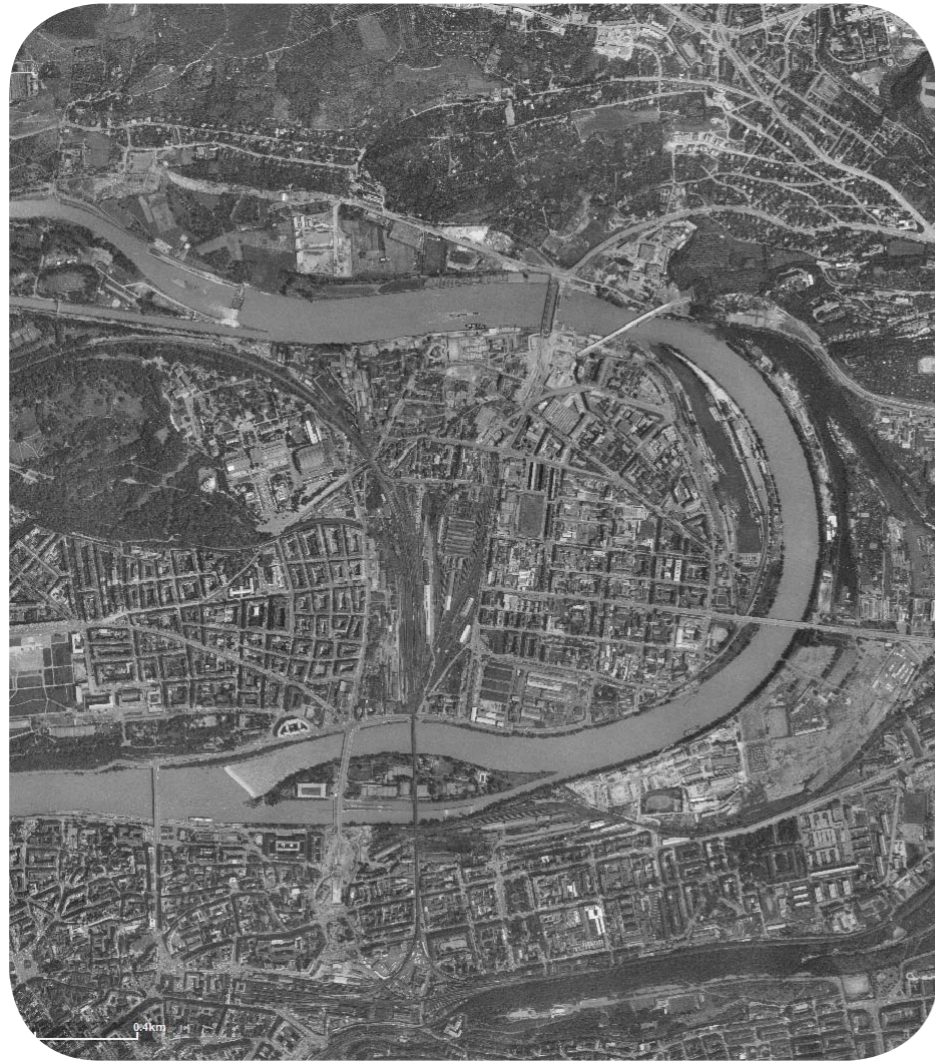
Stav před válkou - rozmach průmyslu v druhé polovině 19. století vtiskl Holešovickým charakter, který si nese do dnešních dní. Výstavba činžovních domů a městských bloků především z konce 19. stol. si zachovala svoji urbanistickou podobu v plné míře.

[1953]

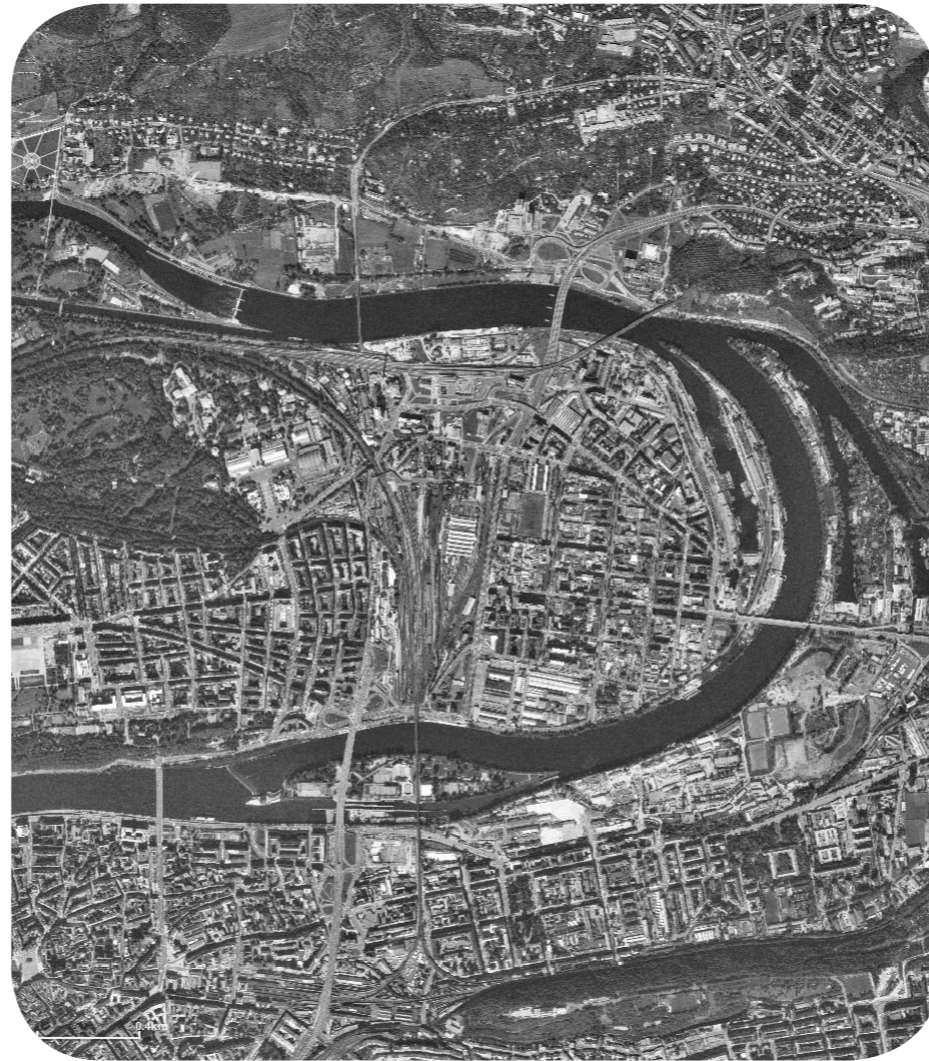


50. léta - mezi koncem 30. a 50. let z důvodu 2. sv. války byla nejen v Holešovících výstavba utlumena. V severní části lze vidět již dnes nedochovanou původní vesnici zvanou Zátory.

[1975]



[1988/99]



[2014]



Socialistické plánování - nejpatrnější změnou je proměna severní části meandru, kde postupně zanikla celá oblast zvaná Zátory. Koncem 50. let musela její část ustoupit výstavbě betonárky - patrné na fotografii na nábreží Vltavy. Následně koncem 70. let započala výstavba holešovického nádraží, která si vyžádala strhnutí všech staveb v okolí. V některých místech původních staveb však dodnes nic nevzniklo a zarůstají křovím.

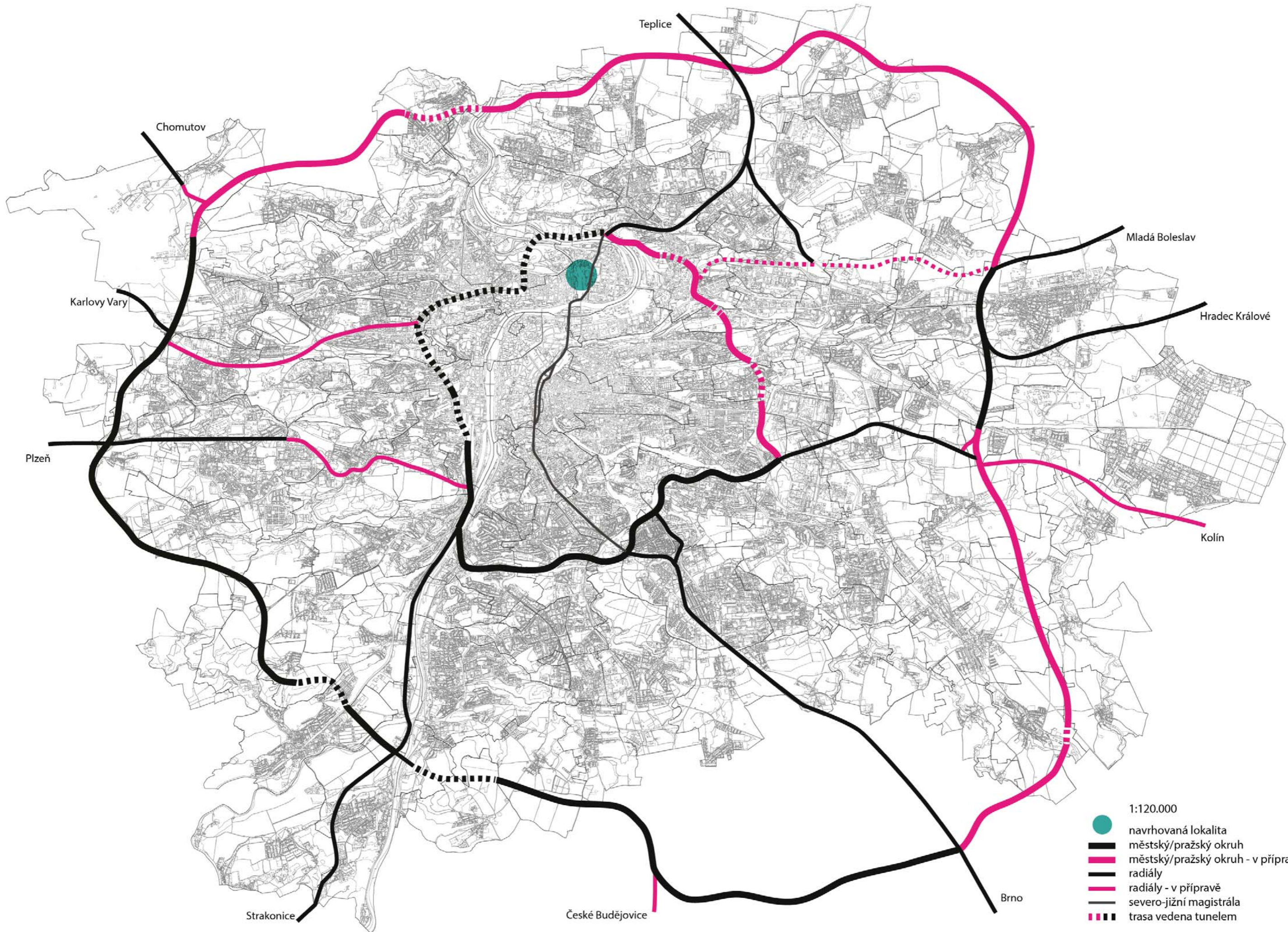
konec 80. let - na fotografii již patrná celková proměna severní části meandru, která byla podřízena nové dopravní infrastruktuře - stanici metra, vlakovému i autobusovému nádraží.

současný stav - postupná zástavba volných parcel a dostavba městských bloků. Nejasná budoucnost rozsáhlé území se stavební uzávěrou.



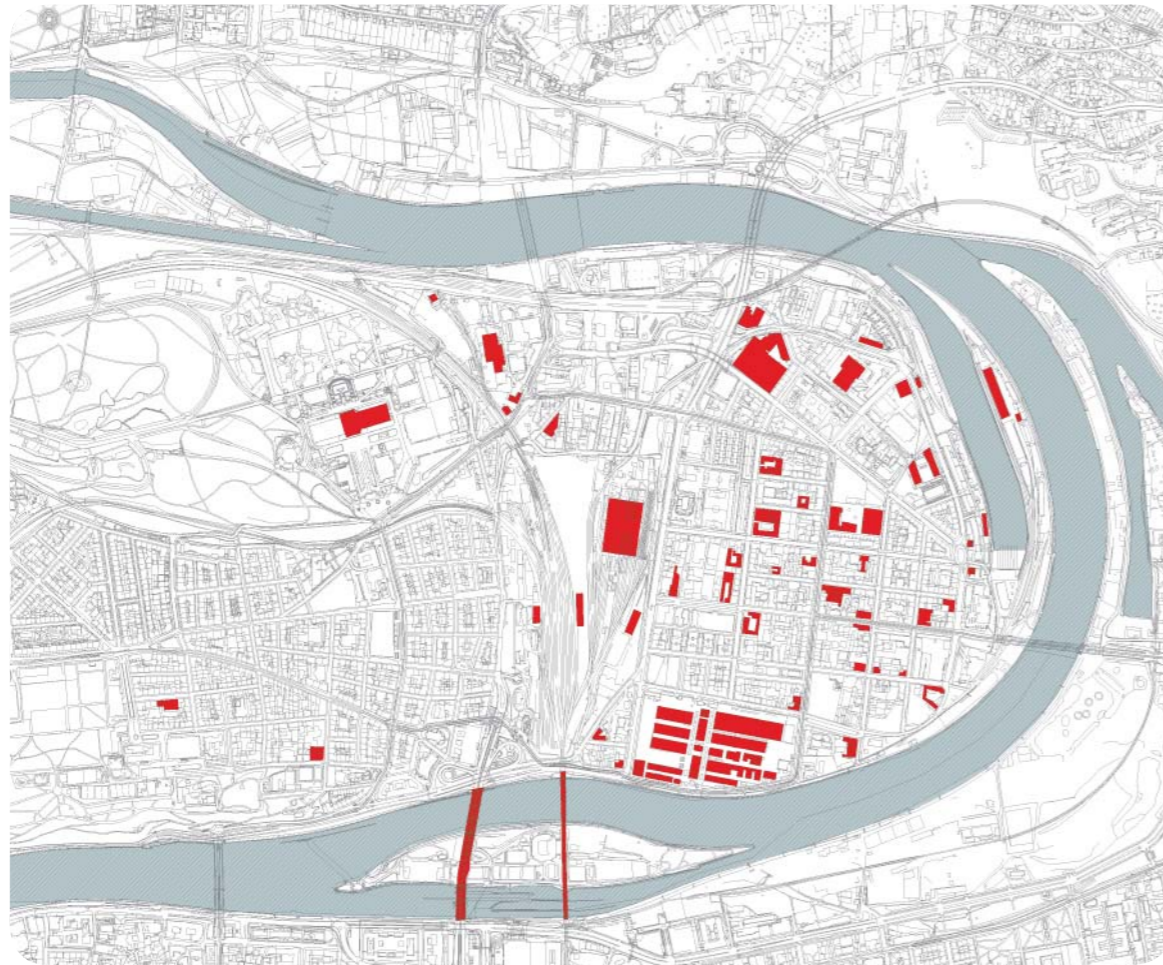
1:120.000

- řešená lokalita
- rozvojová území



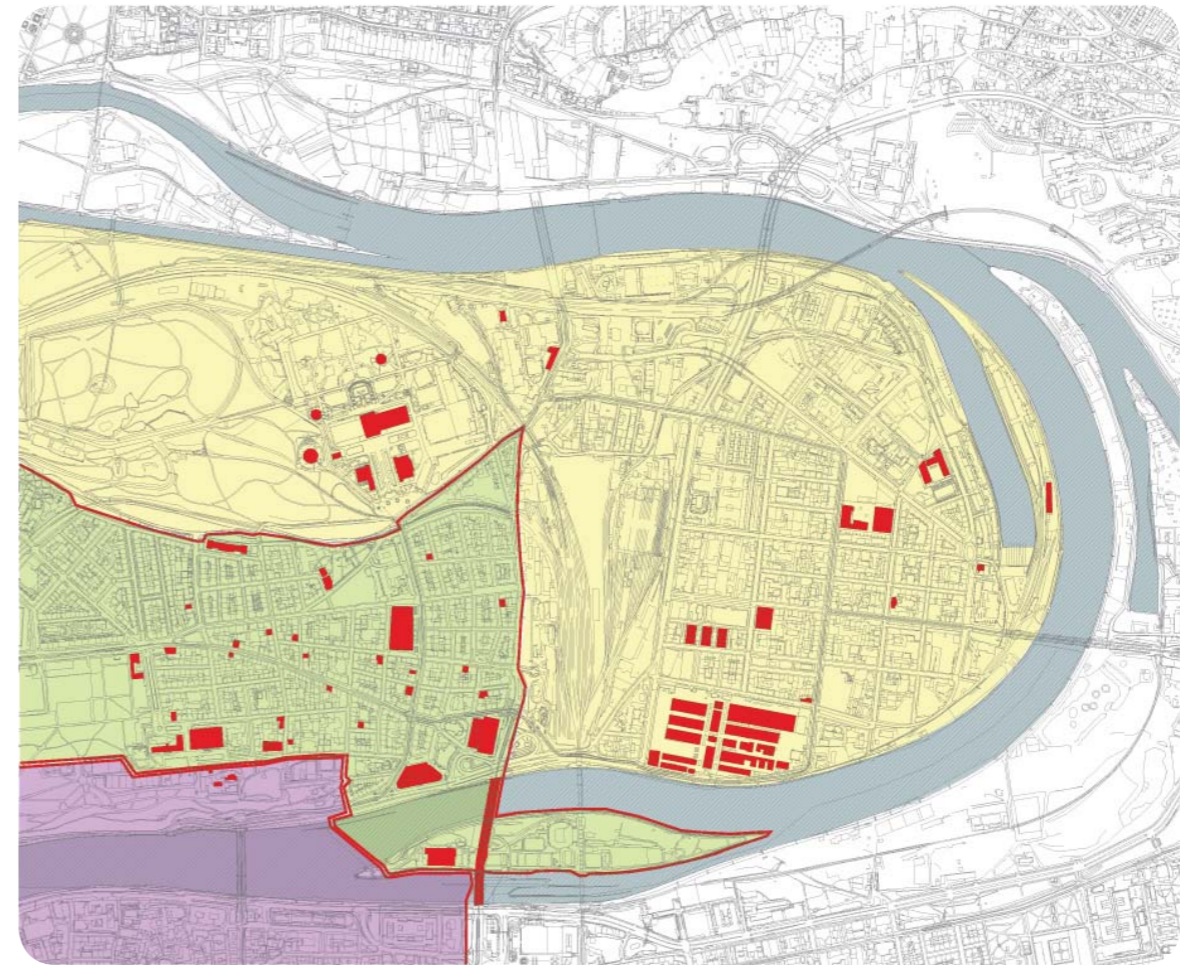
- 1:120.000
- navrhovaná lokalita
 - městský/pražský okruh
 - městský/pražský okruh - v přípravě
 - radiály
 - radiály - v přípravě
 - severo-jížní magistrála
 - - - trasa vedena tunelem

INDUSTRIÁLNÍ DĚDICTVÍ



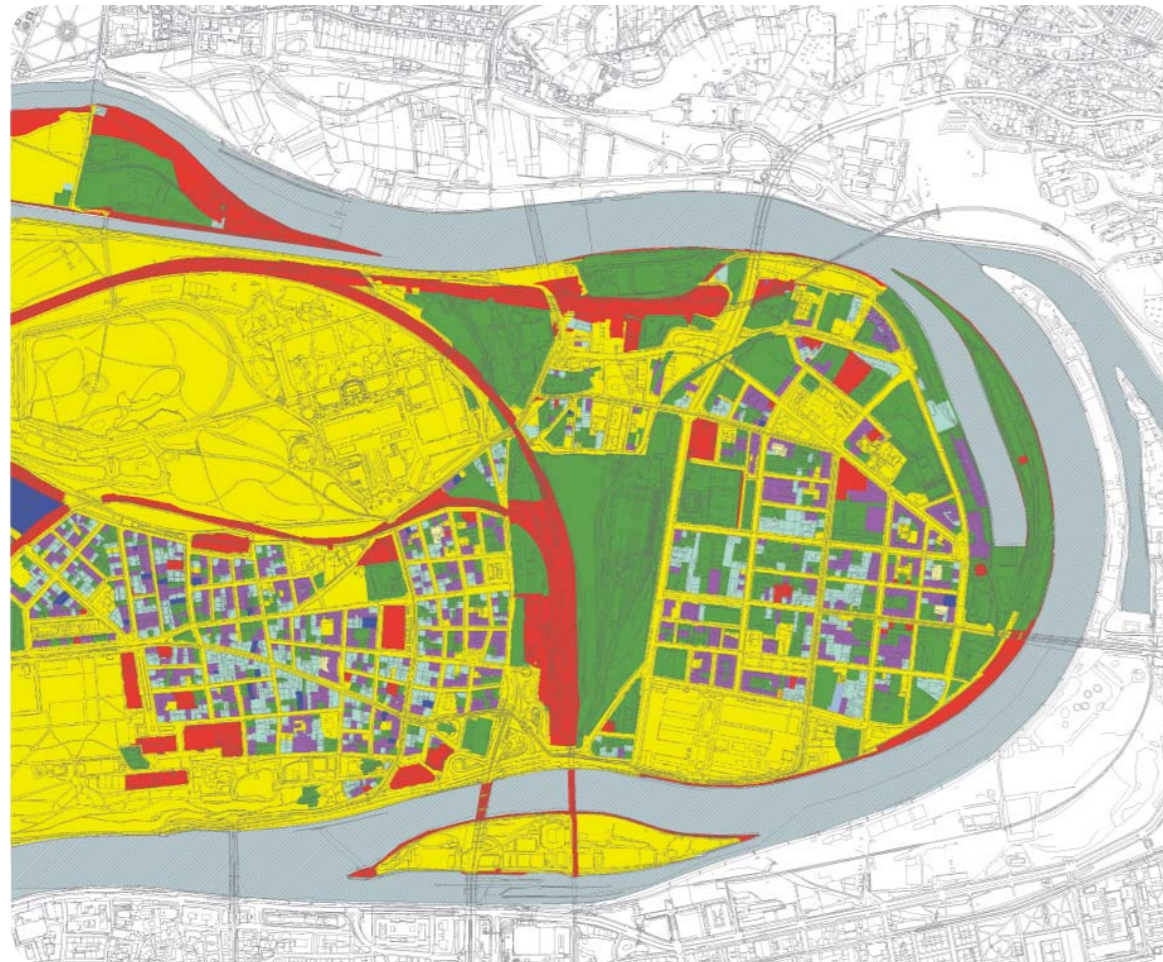
Industriální památky ●

KULTURNÍ DĚDICTVÍ



- nemovité kulturní památky
- Památková zóna
- Ochranné pásmo Památkové rezervace v hl.m. Praze
- Památková rezervace

MAJETKOPÁVNÍ VZTAHY



- Česká republika včetně státem ovládaných subjektů
- Hl. m. Praha bez MČ včetně jím ovládaných subjektů
- Městské části hl. m. Prahy včetně jimi ovládaných subjektů
- tuzemské právnické osoby
- tuzemské fyzické osoby
- zjištěné a zařazené zahraniční subjekty (cizího práva)
- vlastníci nezařazení do jiných vlastnických skupin
- spoluvlastněné dvěma a více subjekty vlastnického práva
- vlastníci z KN nezjištěni

ZELEŇ



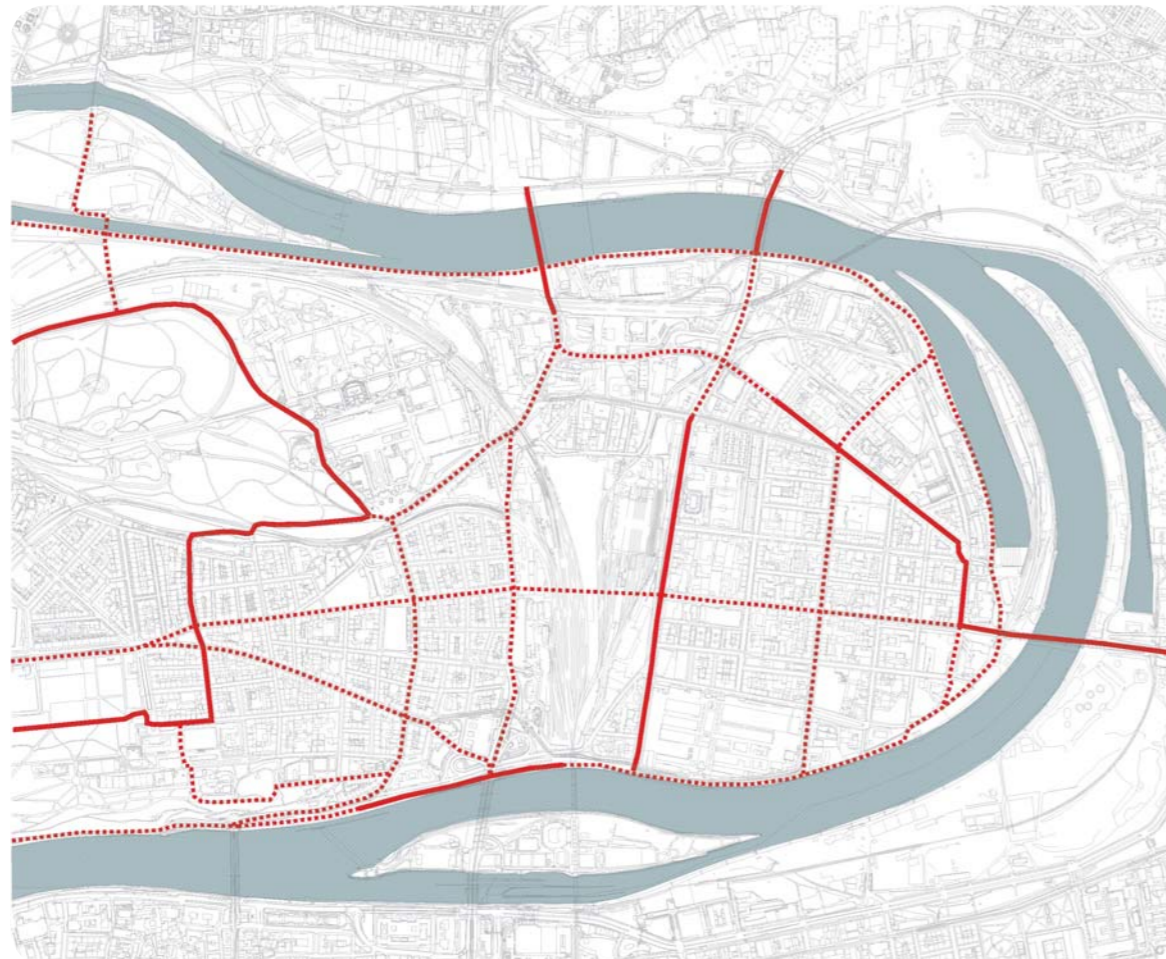
● plochy zeleně a rekreace

DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ



páteřní komunikace
ostatní síť

CYKLOSTEZKY



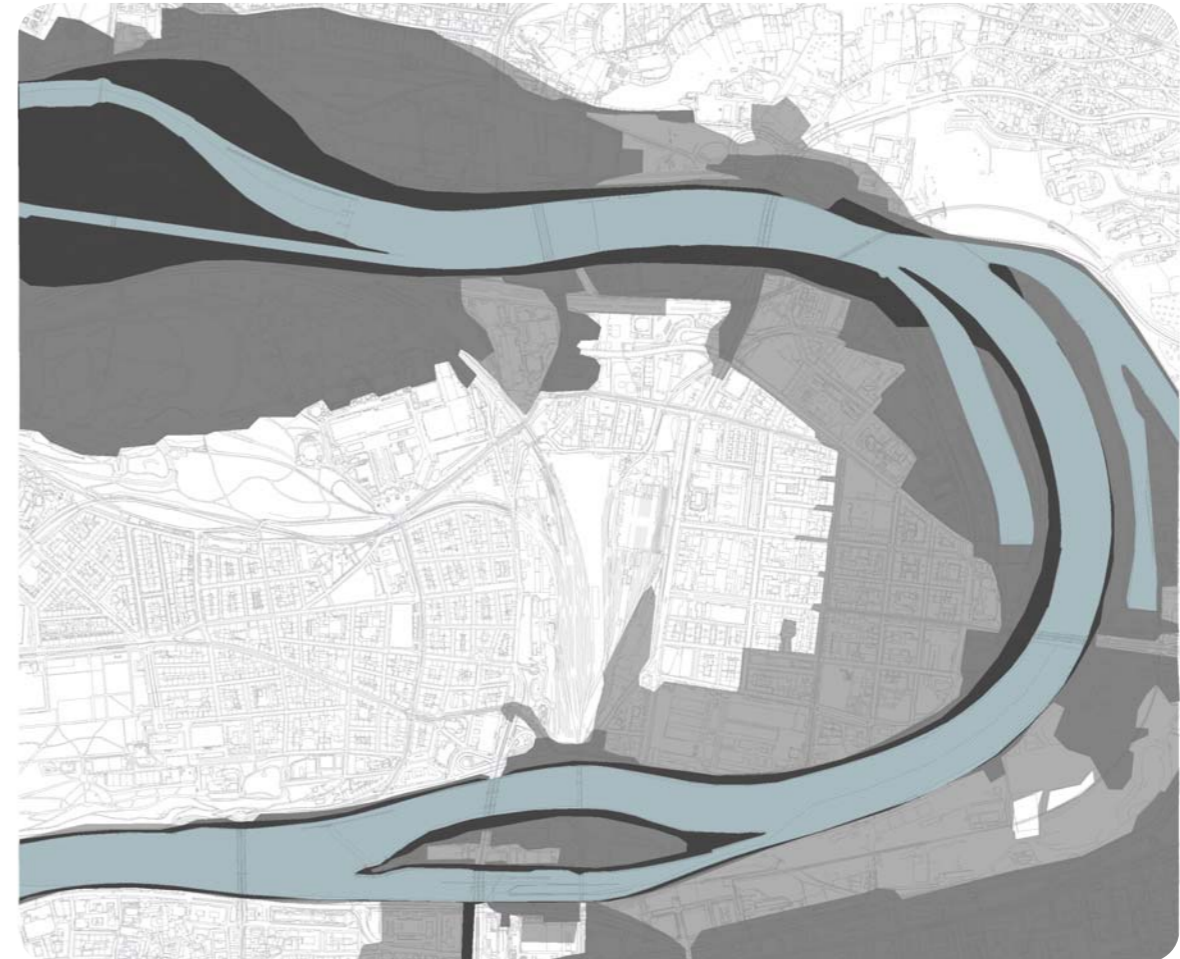
stávající
navrhované

FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ



obytné + služby
čistě obytné
vybavenost
služby
administrativa
industriál / výroba

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ



aktivní zóna záplavového území
záplavové území 100-leté vody
mapa rozlivu koryta v roce 2002

③ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ ŽELEZNICE

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ JAKO VÝZNAMNÝ ČINITEL ÚZEMÍ

Řešením železniční trasy procházející územím bylo třeba se zabývat již od prvních koncepčních úvah při hledání odpovědi k vyřešení území. Při logické úvaze nalezení nového využití pro rozsáhlé území již nevyužívaných drážních ploch, zůstalo otázkou řešení umístění železnice, která vede úrovně po povrchu území. Vedení železnice je pro tvorbu území klíčové, jelikož prochází jeho pomyslným středem, čímž ho rozděluje na dvě jednotlivě oddělené části. Územím procházejí celkem dvě linky železniční dopravy končící na Masarykově nádraží - směr Kralupy nad Vltavou a směr Kladno (rozbor jednotlivých linek na protější straně).

K vyřešení dopravního koridoru se naskytá se několik možných přístupů, každý z nich má své klady a zápory. Diplomová práce se bude zabývat prověřením jednoho z nich. Jednotlivé přístupy následně srovnám a zhodnotím.

VARIANTY MOŽNOSTÍ ŘEŠENÍ TRATI

01. Mimoúrovňové vedení dráhy po estakádě

- propojení území pomocí mimoúrovňového vedení dráhy při zachování stopy současných linek
- navržení subtilní konstrukce estakády, tak aby bylo území dostatečně využitelné, permeabilní a nevznikali temná zákoutí mimo sociální kontrolu
- železnice na estakádě počítá s moderními technologiemi - snížená hlučnost provozu bez nutnosti protihlukových bariér
- jedno z možných řešení, k nalezení spoustu fungujících příkladů ze zahraničí
- k záměru bude potřeba terénních úprav k dosažení vyhovující nivelity pro dostatečnou podjezdnou výšku estakády (při odhadované nivelite, bude třeba estakádu vyvést alespoň dva metry nad úroveň Negrelliho viaduktu)

- ⊕ zachování linek ve stávající podobě, mimoúrovňové řešení
- ⊖ i přes řešení subtilních estakád bude konstrukce stále tvořit vizuální bariéru v území, otázkou bude vyřešení bezprostředně přilehlých prostor

01

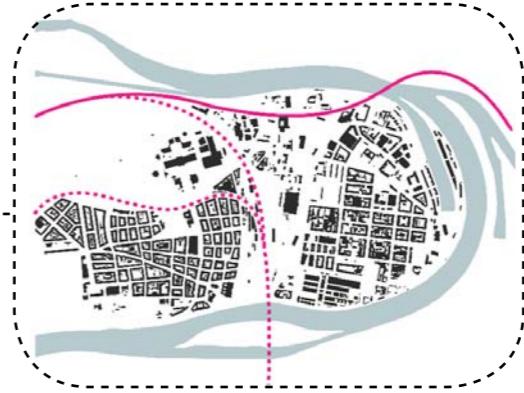


02. Mimoúrovňové vedení dráhy v podzemí

- varianta předchozího řešení, mimoúrovňové vedení dráhy při prioritě chodců a dopravní obsluhy území
- zrušení nadzemních vedení tratí a tím uvolnění celého území pro vytvoření kompaktní zástavby

- ⊕ zachování vedení linek a zbavení celé povrchové dráhy, tvořící bariéru v území
- ⊖ velmi náročné technické řešení, velkým záporům je vysoká finanční náročnost; komplikované napojení na přivaděč na Masarykovo nádraží

02

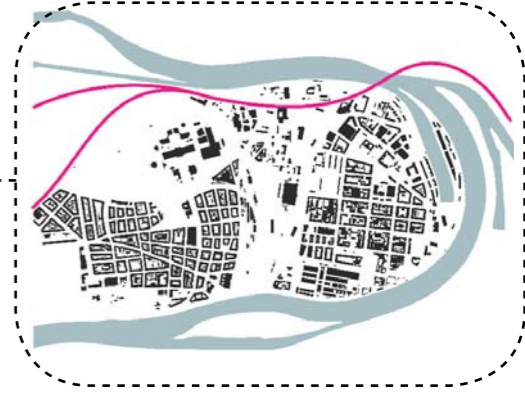


03. Odklon kladenské i kralupské linky přes Nádraží Holešovice

- v minulosti prověřovaná varianta SUDOPem
- uvolnění celého území za cenu vedení kladenské dráhy přes park Stromovka
- obě linky vedené přes Nádraží Holešovice, dále kopírující meandr přes Balabenku, jejíž dimenze jednotlivých drah toto řešení umožňuje

- ⊕ zásadní uvolnění celého území a tím plnohodnotné propojení celé lokality.
- ⊖ prodloužení doby jízdy do cílové stanice (řádově do 10ti minut), vedení kladenské dráhy přes Stromovku

03



04. Zrušení vedení linky územím a odklon přes Balabenku

- nekompromisní řešení, které plně uvolňuje území pro vytvoření kompaktní urbánní struktury
- tato varianta počítá s ukončením kladenské linky na nádraží Hradčanská (přímý přestup na metro a tramvaje) - dříve prověřovaná varianta Metroprojektem
- kralupská linka bude odkloněna přes Nádraží Holešovice a následně přes Balabenku na Masarykovo nádraží

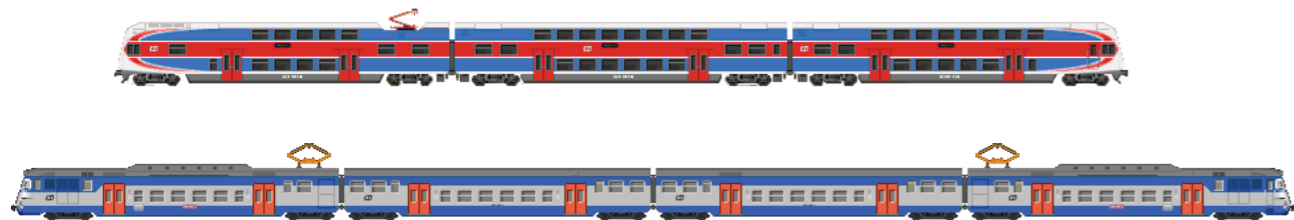
- ⊕ zásadní uvolnění celého území a tím otevřená možnost plnohodnotného propojení celé lokality, dekonstrukce stávající trasy je méně finančně náročná než předcházející řešení
- ⊕ možnost pro nové využití Negrelliho viaduktu
- ⊖ dopravní obslužnost vlakem z Kralup se prodlouží o cca 10 minut

04



DOPRAVNÍ KONCEPCE

Diplomová práce se zabývá poslední zmiňovanou variantou, tedy úplným zrušením tratí linek přes území a uvolněním celé lokality pro novou urbánní strukturu, která díky této variantě území scelí kompaktní zástavbou. Plánovaná rychlodráha Praha-Kladno, která by měla obsloužit i letiště, může být doplněna o prodloužení linky metra A až na Ruzyni. Nabízí se i alternativa propojení Prahy východní cestou přes Pražský Semmering přes Smíchov na Hlavní nádraží. Následně vyvstává i otázka koncepce centrálního nádraží, kde by se křížily veškeré typy kolejové dopravy, přes městské vlaky (metro), příměstské vlaky i dálkové v jednom místě. Tato koncepce je jedním z možných návrhů zasahujících do celoměstského systému řešení kolejové dopravy v Praze se zrušením koncových nádraží (Nádraží Masarykovo) s podzemním propojením přes historické centrum. Koncepce centrálního nádraží s podzemním systémem vedení vlaků přes městské centrum s propojením důležitých nádraží již úspěšně funguje ve městech jako: Mnichov, Stuttgart, Frankfurt, Paříž či Curych. Nevýhodou je však finanční náročnost těchto projektů.



vlakové soupravy provozované na lince S4 (počet míst k sedění: cca 300, délka soupravy: 80 – 96 m)



Řazení osobních vlaků na lince S5 (počet míst k sedění v jedné jednotce 814: 84, délka jednotky: 28,5m)

Řazení spěšných vlaků na lince S5 bývá totožné, ve výjimečných případech se vypravuje souprava 3 jednotek 814, nebo lokomotiva se 3 přípojnými vozy.



Řazení rychlíků na lince R5 (variantně se objevuje jeden přípojný vůz navíc)

Současnou ŽST Praha-Bubny jsou v současnosti vedeny 2 trati – č. 091 a č. 120 dle KJŘ (Knižní jízdní řád):

Trat' č. 091 dle KJŘ (linka S4 v PID)

Dvukolejná elektrizovaná celostátní trať zařazená do sítě TENT-T je vedena ze ŽST Praha Masarykovo nádraží přes Roztoky u Prahy, Kralupy nad Vltavou do Vraňan a dále pokračuje pod číslem 090 dle KJŘ do Ústí nad Labem a Děčína.

V rámci PID je na trati provozována linka S4 s plnou integrací do Kralup nad Vltavou (uznávání předplatných i jednotlivých dokladů PID), s dílčí integrací do Hněvic (uznávání pouze předplatných jízdenek).

Linka S4 je v provozu 4:40 – 22:40 v intervalu 60 minut (ve špičce 30 minut). Na lince jsou vypravovány osobní vlaky, které jsou ukončeny v Kralupech n. V., případně v Ústí nad Labem. Vzhledem k elektrizaci tratě 091 je linka obsluhována elektrickými jednotkami řady 471, popř. staršími 451.

Celkový počet vlaků linky S4, který v pracovní den projede profilem ŽST Praha-Bubny je 31 spojů ve směru z ŽST Praha Masarykovo nádraží a 29 spojů ve směru do ŽST Praha Masarykovo nádraží.

Délka úseku Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou: 27 km (jízdní doba 35 minut)

Trat' č. 120 dle KJŘ (linka S5, R5 v PID)

Jednokolejná neelektrizovaná celostátní trať je vedena ze ŽST Praha Masarykovo nádraží přes Hostivice, Kladno, Lužnou u Rakovníka až do Rakovníka.

V rámci PID je na trati provozována linka S5, popř. R5 s plnou integrací do ŽST Kladno-Ostrovec a s dílčí integrací do Rakovníka.

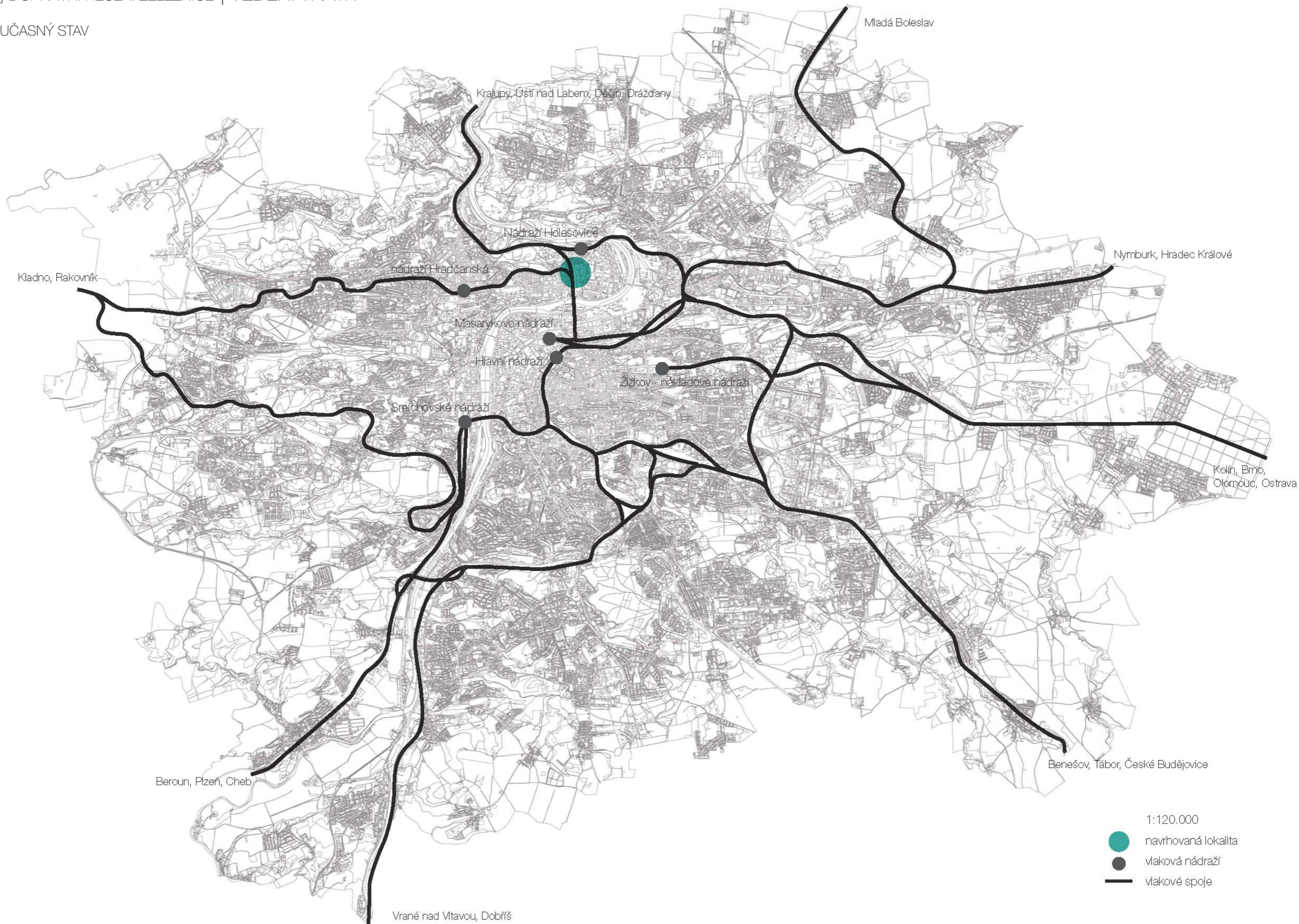
Linka je obsluhována vlaky kategorie R (rychlík), Sp (spěšný vlak), Os (osobní vlak).

Kategorie vlaku	doba provozu	Interval [min.]
R	6:46 – 19:02	120
Sp	6:20 – 20:02	120 (proklad s R)
Os	4:40 – 22:40	60 (ve špičce 30)

Kategorie vlaku	Počet spojů z Prahy	Počet spojů do Prahy
R	6	6
Sp	12	10
Os	18	20

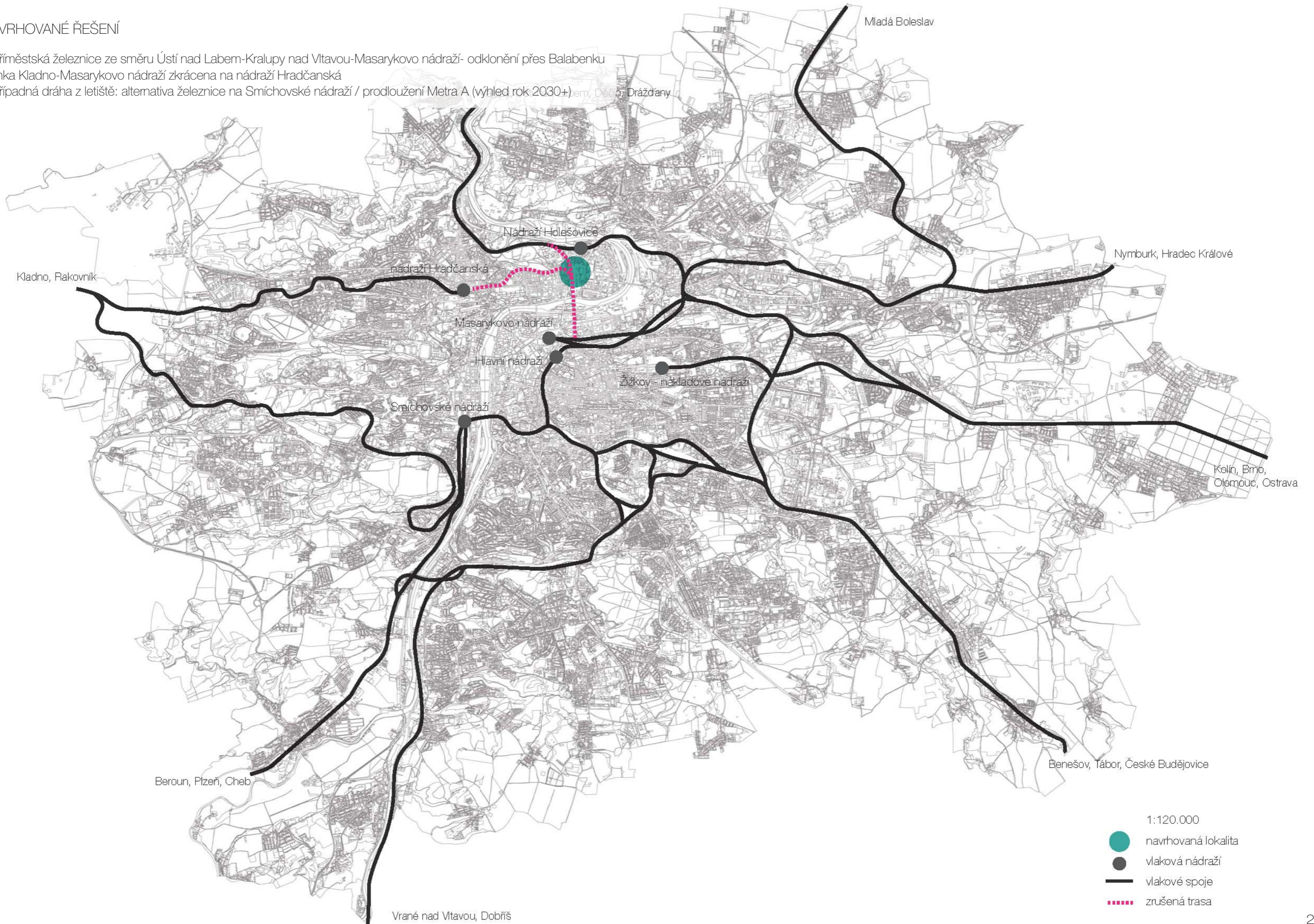
Počty spojů v tabulce výše jsou uváděny pro pracovní den a pro profil ŽST Praha-Bubny. Osobní vlaky ve směru Kladno jsou většinou ukončovány v ŽST Kladno-Ostrovec, spěšné vlaky bývají v pracovní dny vedeny až do Rakovníka bez nutnosti přestupu, ne však o víkendech a dnech pracovního klidu. Rychlíky jsou běžně vedeny v celém profilu tratě, tedy Praha – Rakovník.

Délka úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno: 31 km (jízdní doba Os: 59 min., jízdní doba Sp + R: 39 min.)



NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

- + příměstská železnice ze směru Ústí nad Labem-Kralupy nad Vltavou-Masarykovo nádraží- odklonění přes Balabenku
- + linka Kladno-Masarykovo nádraží zkrácena na nádraží Hradčanská
- + případná dráha z letiště: alternativa železnice na Smíchovské nádraží / prodloužení Metra A (výhled rok 2030+) sm. Děčín, Drážďany



04 NÁVRH

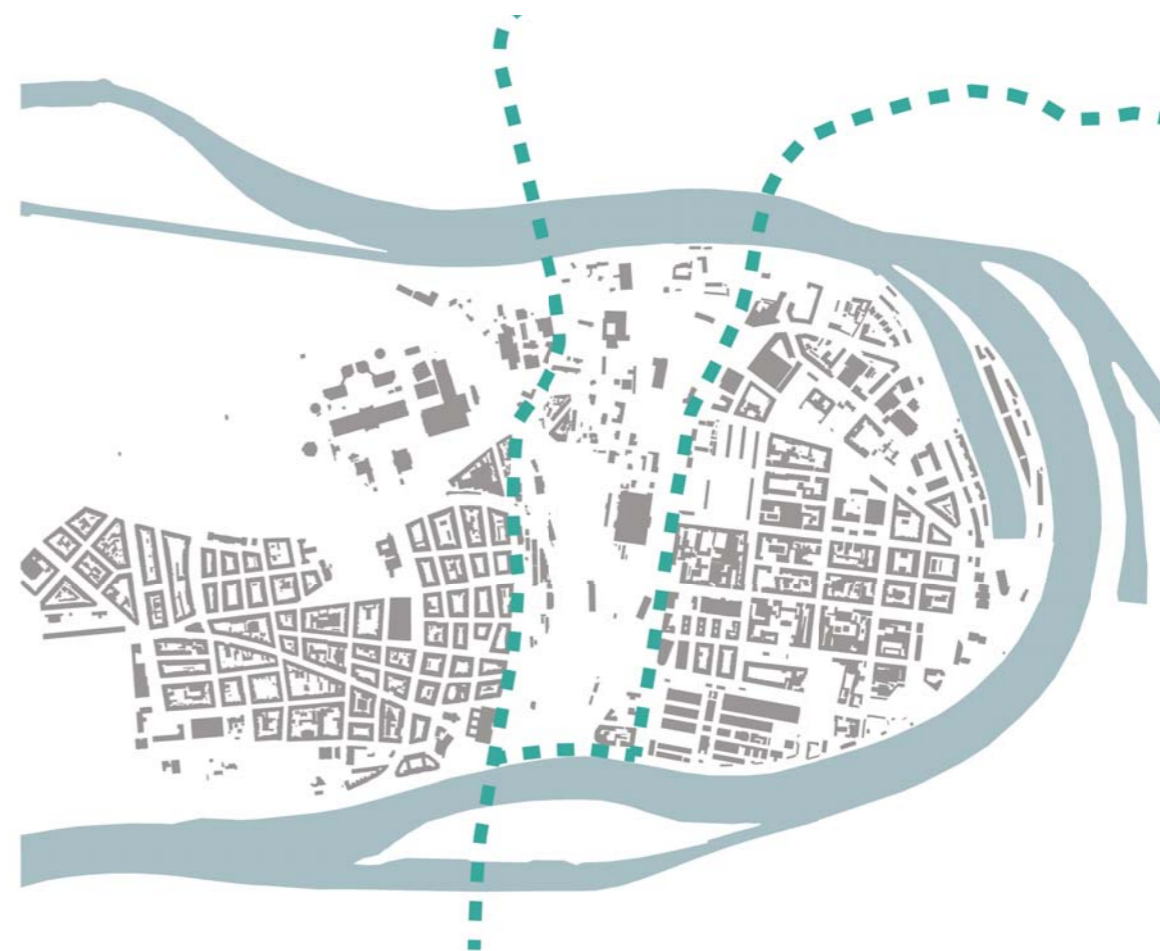
VÝCHOZÍ PODMÍNKY

Analýzou a vyhodnocením všech hodnot území, kladů i záporů k vytvoření kompaktní čtvrti propojující své okolí.



BARIÉRY

Jedním z největších problémů území je dopravní vytiženost hraničních ulic - ulice Argentinské a Bubenské. Rozsah návrhu bude počítat s ideální koncepcí dostavění městské i pražského okruhu včetně humanizace magistrály. Území a jeho silnice by neměly primárně sloužit jako tranzitní.



PROPOJENÍ ÚZEMÍ

Propojení od sebe oddělených čtvrtí a nalezení těžiště pro celou městskou část. Nalezení optimálního poměru veřejných prostor a zástavby. Návrh veřejné vybavenosti (také v návaznosti na stávající objekty a jejich potenciální konverzi) jako iniciační body - akupunktura území.



DOPLNĚNÍ STRUKTURY

Propojení logickým a hierarchizovaným systémem ulic, veřejných prostorů a posléze následnou zástavbou.





[01] STÁVAJÍCÍ STRUKTURA. Výchozí stav území - patrná roztržitost a nefungující urbánní vazby.



[02] ZACHOVÁNÍ OBJEKTŮ. Zachování historické stopy území/genia loci - vytipování historicky cenných budov pro zachování a případnou konverzi - nalezení využití pro 21. století.



[03] INICIAČNÍ BODY. Nalezení a vytvoření významných budov a míst pro iniciaci veřejného života a kompozici nově navrhované čtvrti.



[04] KOMPOZICE. Propojením významných prvků k získání základní kompoziční struktury - nosného skeletu území.



[05] ASANACE. Vyčištění území od nevyhovujících a nevyužívaných objektů bez architektonických hodnot či bez přínosu pro nově navrhovanou čtvrť.



[06] STRUKTURA. Propojení východní a západní části území logicky uspořádaným systémem uličních os, doplnění kompaktní územní struktury.



[07] VEŘEJNÉ PROSTORY. Logické umístění veřejných prostorů jako iniciátorů veřejného života a jejich pravidelné rozmístění - vytvoření a hierarchizace těžišť území.



[08] BLOKOVÁ ZÁSTAVBA. Doplnění struktury blokovou zástavbou a navázání na okolí. Bloková zástavba jako variabilní kompaktní struktura s potřebnou hustotou obyvatel pro vytvoření kvalitního městského života.



[09] NOVÉ HOLEŠOVICE 2050+ Nová výsledná struktura nové čtvrti - dotvoření kompaktní samostatné městské části. Rozsáhlá výstavba bude rozdělena na jednotlivé fáze.





Návrhem vzniká kompaktní bloková zástavba, která se stává spojícím prvkem dolních a horních Holešovic. Zaplňuje současnou cézuru území, coby brownfield v širším centru města. Základním stavebním prvkem navrhovaného území je městský blok, který svým objemem navazuje na okolní stávající zástavbu z konce 19. století. Návrh počítá s variantou zrušení a odklonem vedení železnice (viz výkres "dopravní řešení železnice"), coby liniovou bariérou, čímž se v celém území otevrou zcela nové možnosti. Dalším neopominutelným zásahem z hlediska dopravní infrastruktury je regulace automobilové dopravy rušící mimoúrovňové nájezdy na úpatí Hlávkova mostu (takzvané dálniční "uši") extravilánového charakteru, které uvnitř města nemají co dělat. Koncepce dopravy počítá s tzv. humanizací magistrály a dostavbou městského okruhu.



Sít nově vzniklých ulic navazuje na ty stávající, akcentuje významné místa i objekty. Zástavba je přirozeně doplněna o veřejnou vybavenost a služby, které jsou dle důležitosti místa doplněny o veřejné prostory. Jednotlivé funkce a jejich rozmístění je dále rozebráno ve výkresu funkčního využití území. Jedním z důležitých témat bylo vytvoření přirozeného centra v těžišti území Holešovic, v současné době totiž žádné nemá. V návrhu tak vzniká hlavní náměstí na průniku os severojižního a východozápadního směru. Vzniká tak nové centrum pro celou čtvrť, kde bude také umístěna budova radnice (která současné radnici Prahy 7 chybí).



Dalším významným prvkem navrhovaného území je severojižní pěší zóna propojující nové holešovické nádraží, hlavní náměstí a novou budovu České filharmonie na vltavském nábřeží. Zrušením železnice návrh znovu využívá Negrelliho viadukt coby komunikační most mezi Holešovicemi a Karlínem, avšak pro pěší a cyklisty, navíc obě čtvrti spojuje s ostrovem Štvanice coby významnou rekreační oblastí.





SCHWARZPLAN
/STAV/



PROSTUPNOST ÚZEMÍ
(NOLLIHO MAPA)
/STAV/



SCHWARZPLAN
/NÁVRH/



PROSTUPNOST ÚZEMÍ
(NOLLIHO MAPA)
/NÁVRH/



ULIČNÍ SÍŤ
/STAV/



ULIČNÍ SÍŤ
/NÁVRH/

















STRUKTURA
/STAV/








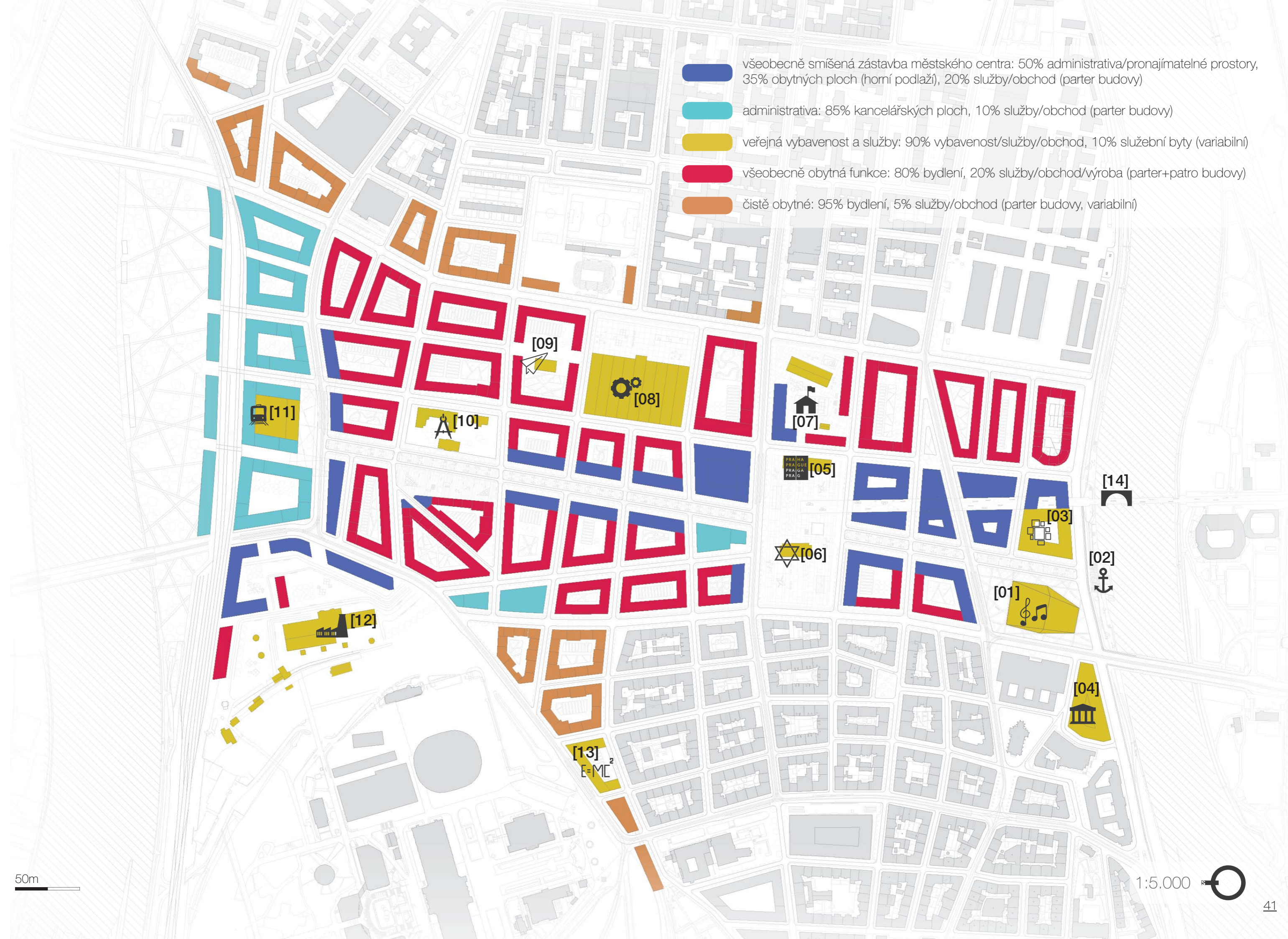
STRUKTURA
/NÁVRH/



VEŘEJNÁ VYBAVENOST (VČETNĚ KONVERZE STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ) : “veřejné budovy jako iniciátory městského života”

-  **[01]** - NOVÁ FILHARMONIE PRO PRAHU - Praha již přes několik dekád hledá lokalitu pro umístění nové budovy filharmonie a zároveň odvahu záměr realizovat
- nové nábřeží skýtá ideální prostor pro veřejnou budovu takového významu
-  **[02]** - NÁBŘEŽÍ KAPITÁNA JAROŠE - změnou poměrů dopravní infrastruktury a úpravou terénu vzniklo nové nábřeží pro Holešovice - přímý přístup k řece
-  **[03]** - GALERIE - Národní Galerie se potýká s nedostatkem výstavních prostor, kdy většina sbírek je uložena v depozitářích, tato budova umožní rozšíření výstavních prostor
-  **[04]** - BUDOVA VYSOKÉ ŠKOLY - rezerva pro umístění vysokoškolské budovy
-  **[05]** - NOVÁ RADNICE PRAHY 7 - v současné době hledá vedení Prahy 7 nové prostory pro umístění radnice, současné sídlo je dočasné a v nájmu
- umístěná v ose na nové náměstí = nové centrum území a významné veřejné prostranství
-  **[06]** - MUZEUM HOLOKAUSTU - bývalá budova stanice zrušené vlakové linky, kde bylo za 2. Světové války deportováno přes 50.000 židů do koncentračních táborů
- v současné době je již zpracovaná studie na muzeum (atelier Koucký)
-  **[07]** - KOMUNITNÍ CENTRUM - komunitní centrum pro místní obyvatele + plochy pro sportoviště
- konverze bývalých drážních budov z konce 19. století
-  **[08]** - BÝVALÉ DRÁŽNÍ DÍLNY - industriální památka, 9-ti trakt nesený litinovými sloupy - variabilní využití
- střední trakt bude sloužit jako nákupní pasáž - prolomení hmoty objektu oběma směry - vizuální propojení protilehlých ulic
- část objektu bude sloužit obchodu, službám a drobné výrobě; další možností je umístění atelierů a hubu pro začínající drobné živnostníky a podnikatele
- velkorysý prostor pro pořádání společenských akcí jak uvnitř, tak i vně objektu na přilehlém náměstí
-  **[09]** - OBJEKT ŠKOLKY / ZUŠ - školní budova pro místní obyvatele
-  **[10]** - STÁVAJÍCÍ ŠKOLNÍ BUDOVY - stávající zachovalé objekty školních budov: obchodní akademie, vyšší odborná škola oděvního návrhářství a církevní MŠ a základní škola
-  **[11]** - BUDOVA VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ - nový vestibul stanice vlakového nádraží s logicky zachovanou přímou vazbou na metro, v horních patrech administrativa
-  **[12]** - INDUSTRIÁLNÍ PARK - areál současné Pražské teplárenské - dle rozvojové koncepce společnosti oblast Letné a horní části Holešovic přestane být v horizontu do 2019 napájena parovodem a přejde tak na systém horkovodu přivedeného z Mělníka (tak jako již dolní část Holešovic) ----> zanikne potřeba využití areálu (dnes je využíváno pouze 50% území) --> potenciál na vytvoření industriálního parku s kulturní funkcí v návaznosti na zachovalé památkově chráněné objekty
- budova bývalé původní elektrárny jako muzeum industriálního dědictví - vytvoření vědecko-zábavního parku
- zachování části drážních objektů včetně jeřábové plošiny a vlečky, včetně památkově chráněných objektů čistírny
- součástí návrhu dostavění třech již zbořených komínů - jako silueta ocelovou konstrukcí - reminiscence do minulosti a industriální socha
-  **[13]** - BUDOVA ZÁKLADNÍ ŠKOLY - doplnění stavu školních budov vzhledem k předpokládanému nárůstu obyvatel
-  **[14]** - NEGRELLIHO VIADUKT - v návaznosti na návrh zrušení a přesunutí trasy vlakové linky se na funkci Negrelliho viaduktu naskýtají nové možnosti
- viadukt coby pěší a cyklistické propojení rekreačního areálu ostrova Štvanice a druhého břehu Vltavy - Karlína

-  všeobecně smíšená zástavba městského centra: 50% administrativa/pronajímatelné prostory, 35% obytných ploch (horní podlaží), 20% služby/obchod (parter budovy)
-  administrativa: 85% kancelářských ploch, 10% služby/obchod (parter budovy)
-  veřejná vybavenost a služby: 90% vybavenost/služby/obchod, 10% služební byty (variabilní)
-  všeobecně obytná funkce: 80% bydlení, 20% služby/obchod/výroba (parter+patro budovy)
-  čistě obytné: 95% bydlení, 5% služby/obchod (parter budovy, variabilní)



50m

1:5.000

BILANČNÍ VÝPOČET

Funkce	Stávající stav HPP [m ²]	Stávající stav ČPP [m ²]	Nová zástavba HPP [m ²]	Nová zástavba ČPP [m ²]	Σ celkem ČPP [m ²]
BYDLENÍ	76 037	53 226	779 610	545 727	598 953
VYBAVENOST	25 482	17 837	142 576	99 803	117 641
SLUŽBY	19 005	13 304	240 689	168 482	181 786
ADMINISTRATIVA	19 660	13 762	524 944	367 461	381 223
-----	0	0	0	0	0
	140 184	98 129	1 687 819	1 181 473	1 279 602

 **198 obyv./ha**
hustota obyvatel řešeného území při 101 ha

 **19,965 obyvatel**
nárůst při 30 m² čisté podlažní plochy na obyvatele

Celková plocha řešeného území.....1,01 km² [101 ha]
Zastavěná plocha v řešeném území.....295.984 m² [29,5 ha] = 29,3 % z celkové plochy území

(srovnání: celá Praha v poměru nezastavěné/zastavěné území je: 57,1% / 43,4% (dle skutečné hranice zástavby dle IPR UAP 2014)

Při 30 m² čisté podlažní plochy na obyvatele vychází výpočet celkového nárůstu 19.965 obyvatel na řešené území (Praha 7 dle posledních statistických údajů z roku 2013 má 42.200 obyvatel, přírůstek navrhovaného území tedy činí téměř 50% ze stávajícího stavu).

Řešené území hustota obyvatel při 101 hektarech plochy **198 obyv./ha**
Celková hustota Prahy 7 (713 ha včetně nezastavěného a nezastavitelného území) při novém počtu obyvatel 62.165) **87 obyv./ha** (původně 59 obyv./ha)



B-B'

A-A'

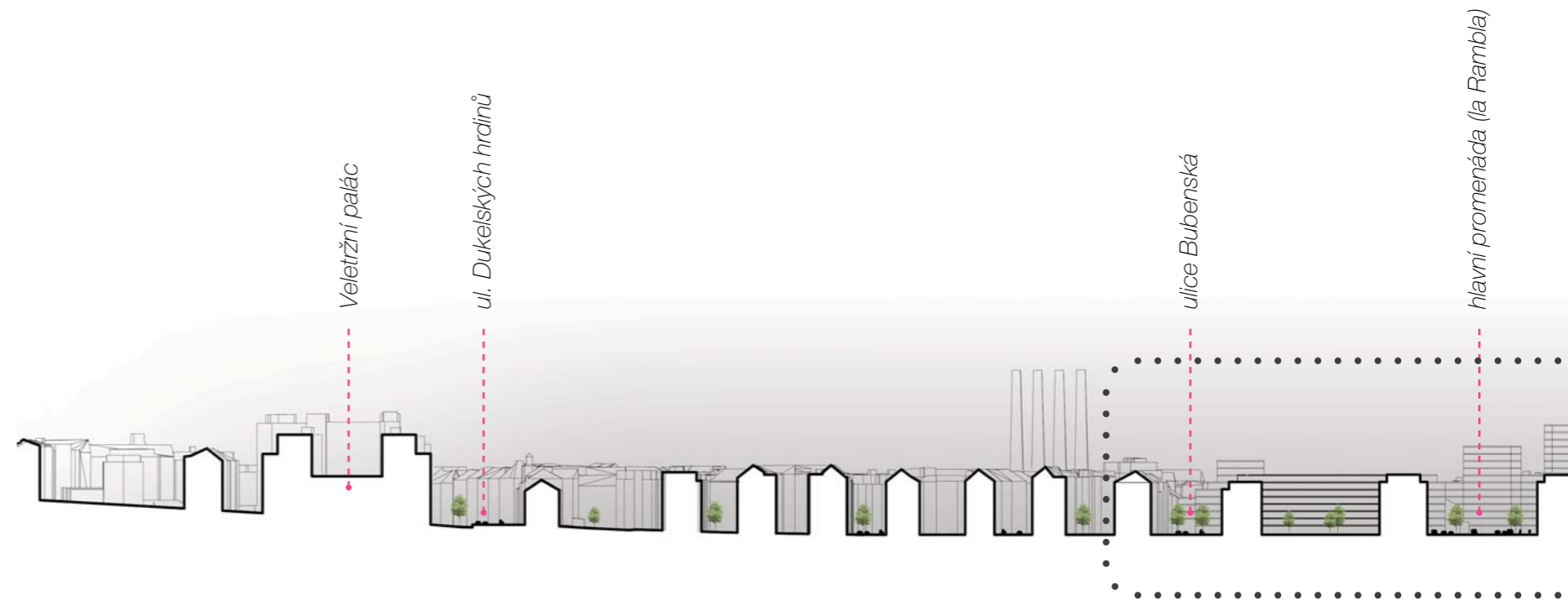
B-B'

A-A'

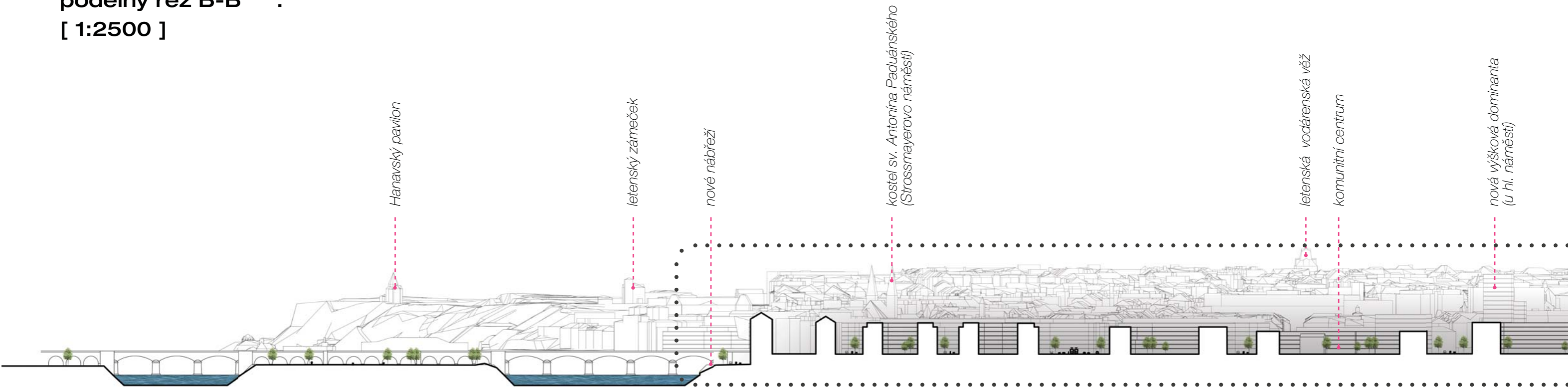
50m

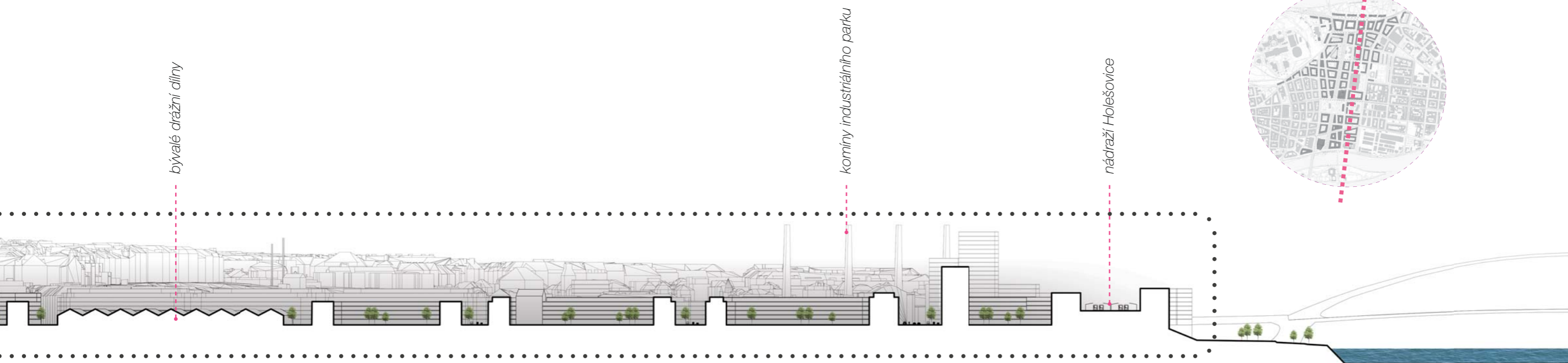
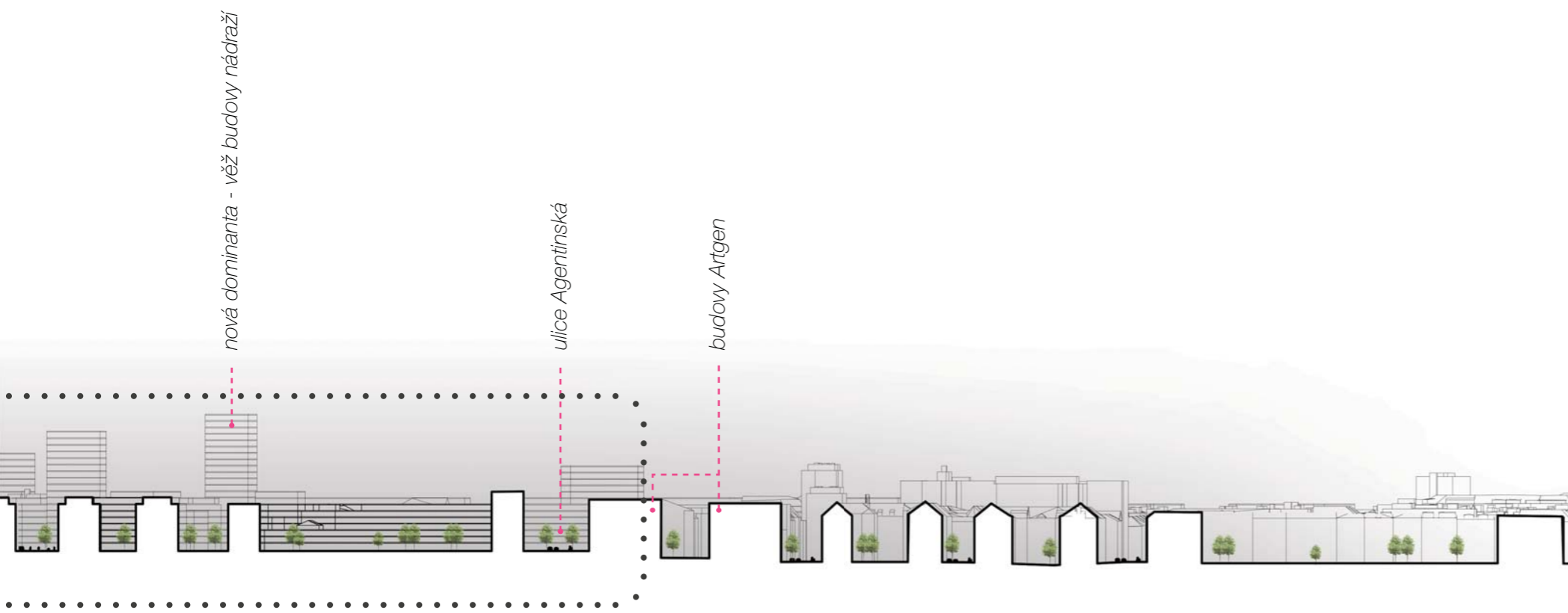
1:5.000

příčný řez A-A' :
[1:2500]



podélný řez B-B' :
[1:2500]

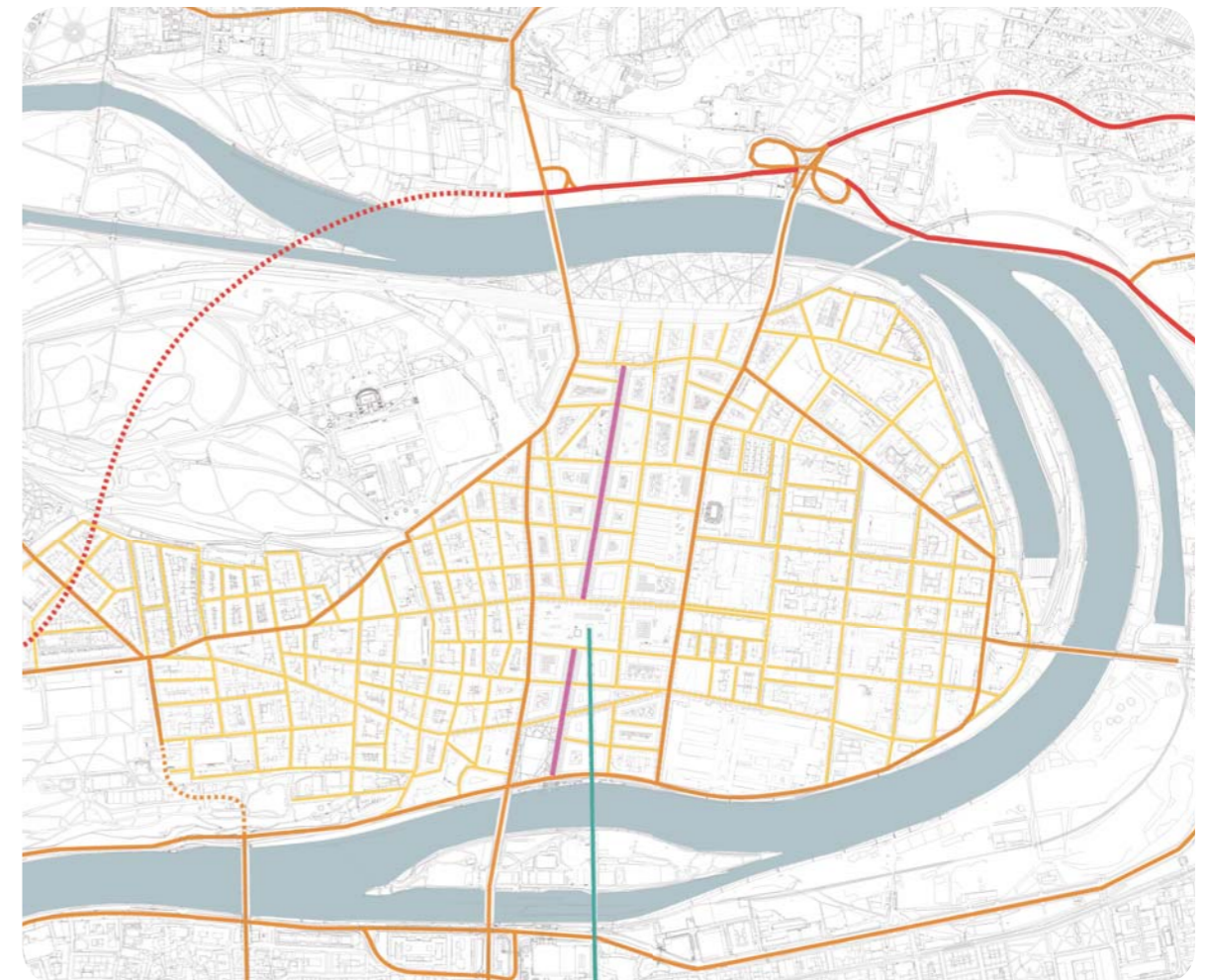




AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - STAV



AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - NÁVRH



● obslužné komunikace (typ C)

● sběrné komunikace (typ B)

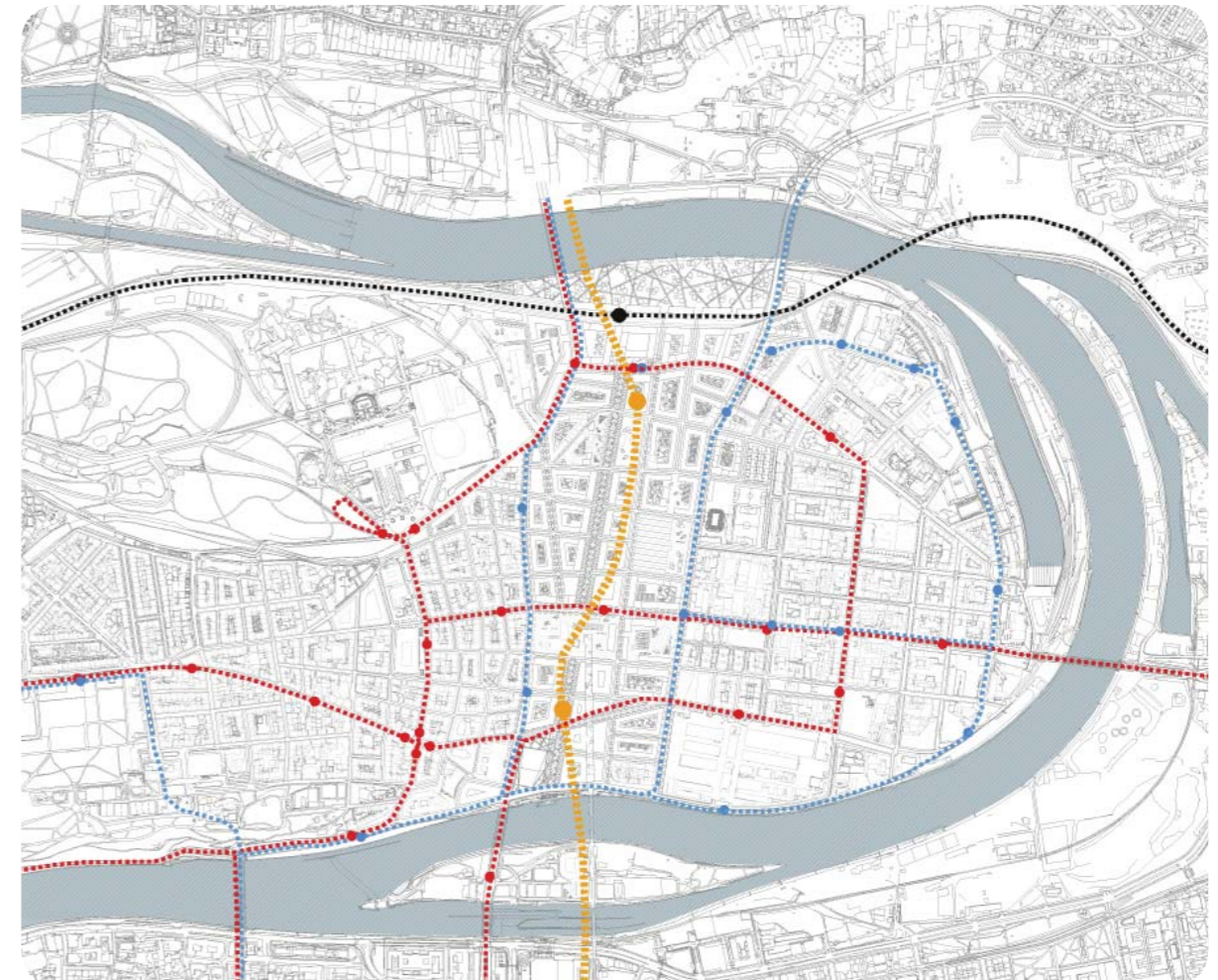
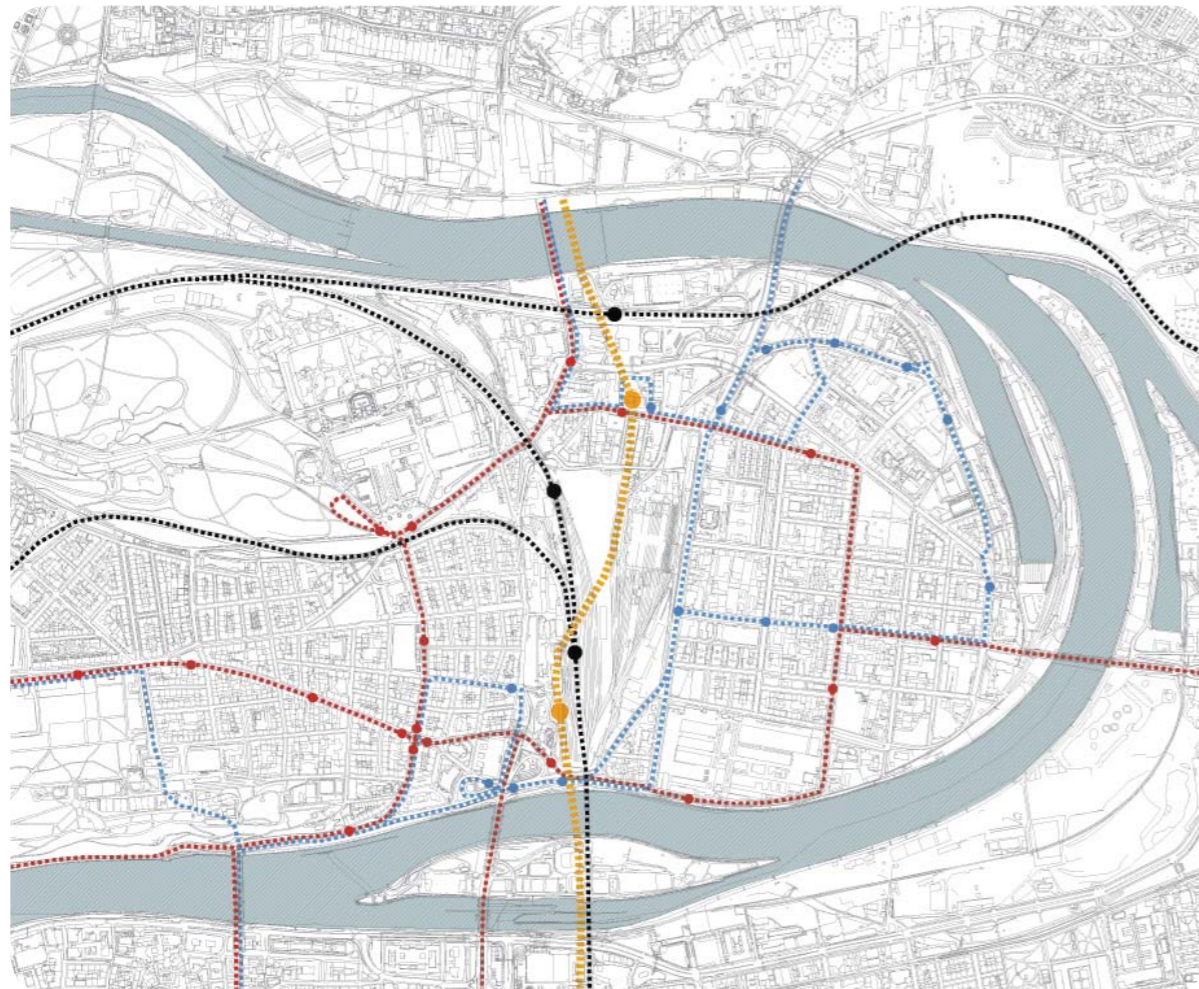
● rychlostní komunikace (typ A)

● pěší zóna se smíšeným provozem (typ D1)

● pěší zóna s vyloučením motorového provozu (typ D2)

MHD - AKTUÁLNÍ STAV

MHD - NÁVRH



- tramvajová linka
- autobusová linka
- metro
- vlakové spoje
- stanice

pohled na celkový návrh území, které je v současnosti jedním z nejrozsáhlejších brownfieldů ve vnitřním městě >



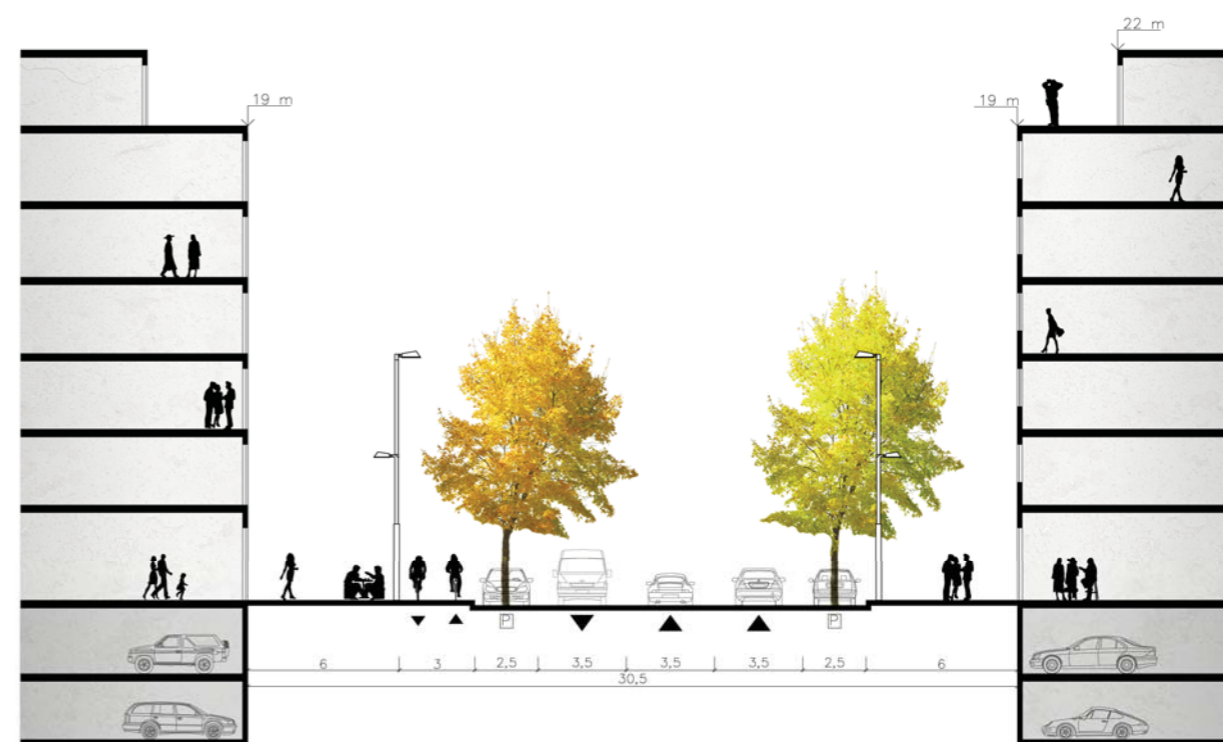
Hlavní třída



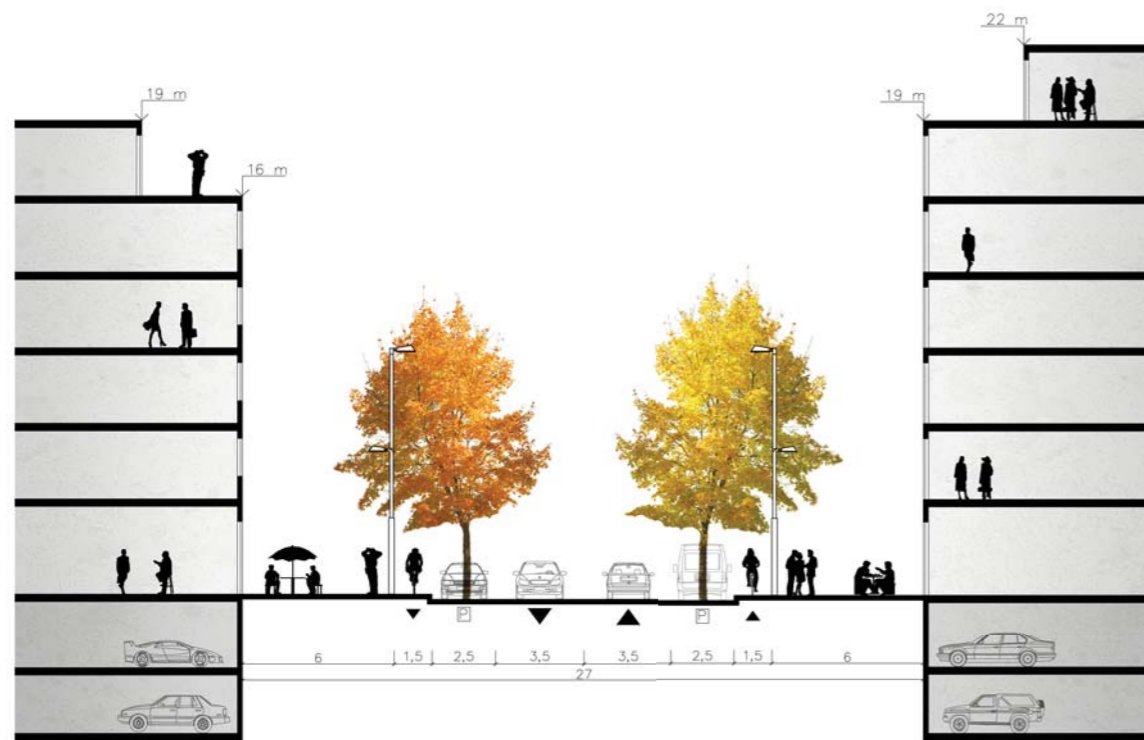
Bubenská



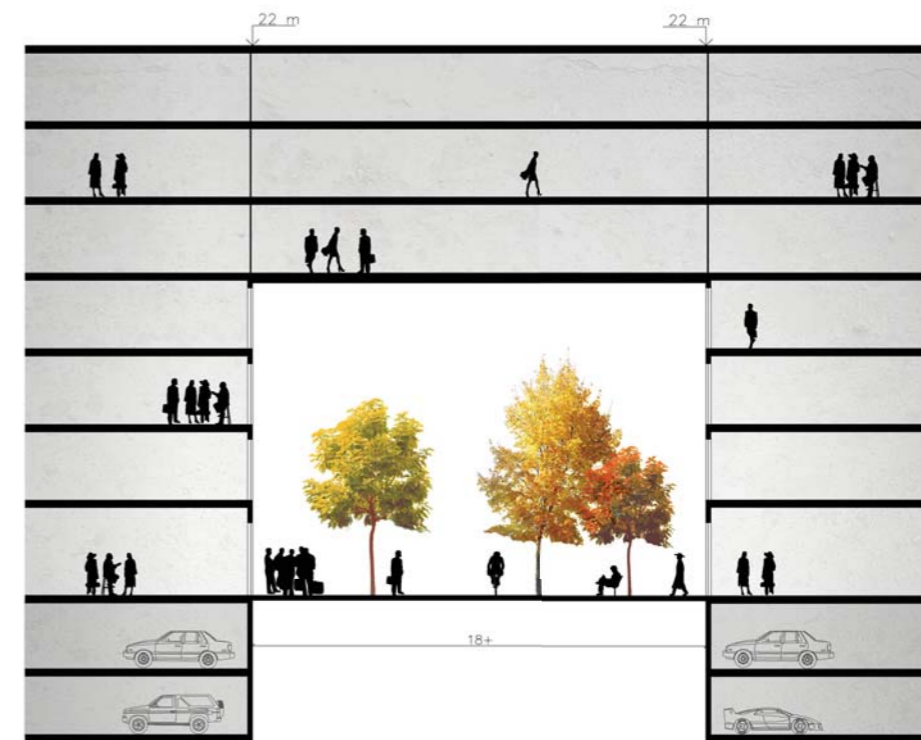
Argentinská



Diagonála muzejní



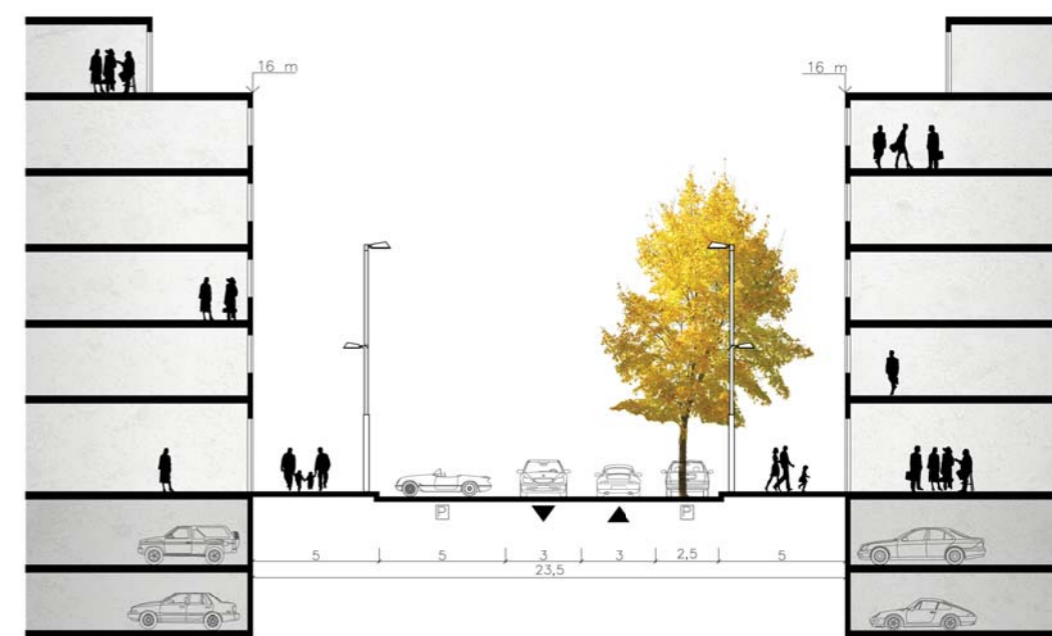
Diagonála Negrelli



Radniční



typická obslužná ulice





významné veřejné prostory, nové+stávající
(náměstí, piazzeta, rozptylová plocha,...)



parky, rekreační plochy, areály



liniový prostor (bulvár, ulice)



vybrané prostory k srovnání

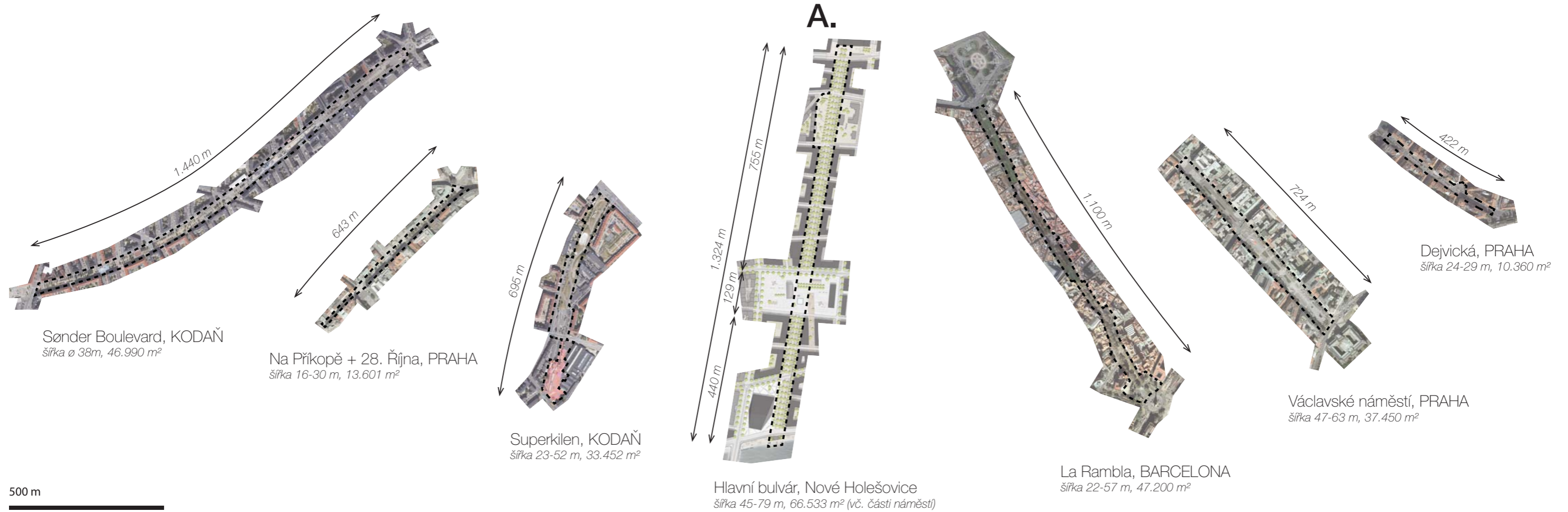
A, B, C

ANALOGIE A SROVNÁNÍ VELIKOSTÍ K NAVRHOVANÝM VEŘEJNÝM PROSTORŮM (NÁMĚSTÍ, BULVÁR) >

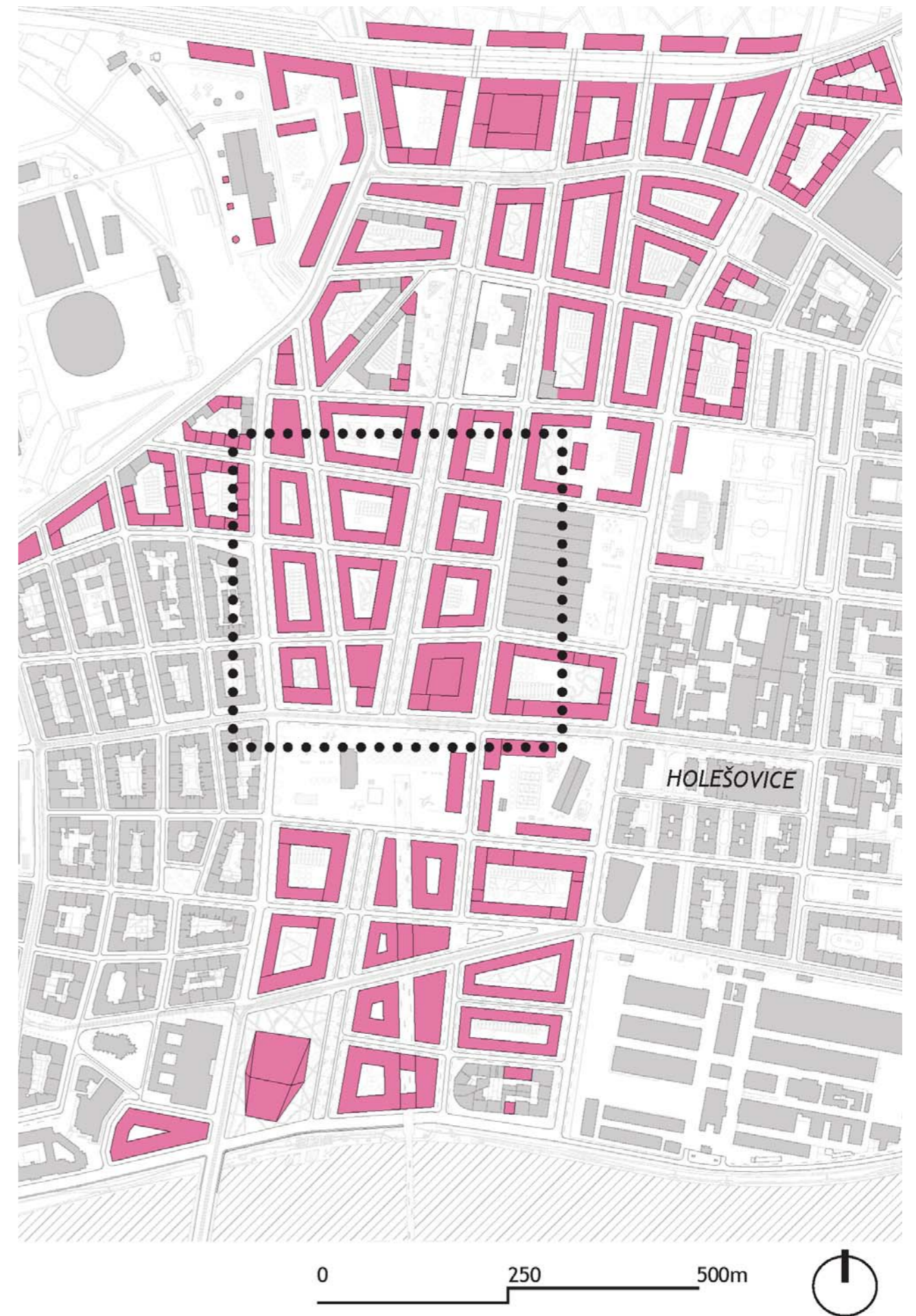
NÁMĚSTÍ :



ULICE, BULVÁRY :



ŘEŠENÁ ČÁST



VÝŘEZ S ŘEŠENÍM VJEZDŮ A PRŮJEZDŮ DO VNITROBLOKŮ

Schéma naznačuje polohu vjezdů a výjezdů z garáží. Jednotlivé dispozice by byly součástí podrobnějších studií k jednotlivým domům. Zcela nová struktura zástavy vybízí k individuálnímu řešení dopravy v klidu. Prověřuji variantu, kde podzemní garáže neslouží jednotlivým domům ale bloku jako celku.




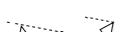
Vjezdy do podzemních garáží jsou situovány z obslužných komunikací tak, aby jednak nezatěžovaly dopravu na frekventovaných ulicích (např. Bubenská) a také aby nevytvářely neestetický prvek významných veřejných prostranství (navrhované náměstí či pěší promenáda)

U menších bloků navrhované zástavby je navržen jeden průjezd na jeden blok. V případě větších bloků se počet průjezdů odvíjí od docházkových vzdáleností

Podzemní parkování je doplněno o dočasná staní v uličním profilu. Jednotlivá parkovací místa jsou střídána rozšířením veřejného prostoru tak, aby automobilová doprava nebyla v ulici dominantní.

Podzemní garáže jsou ve společném prostoru v podzemí po obvodu každého bloku. Vnitroblok pod zahradami je uvažován jako součást podzemních garáží. Variantně však může zůstat zůstává z důvodů zachování retenční nezápevné plochy a podmínek pro růst vegetace nezastavěn.

LEGENDA

-  navrhované objekty
-  stávající objekty
-  vjezd do garáží
-  průjezd do vnitrobloku



ROZBOR MĚSTSKÉHO BLOKU JAKO ZÁKLADNÍ STAVEBNÍ JEDNOTKY NAVRHOVANÉHO ÚZEMÍ.

- *městský blok, coby kompaktní typ zástavby tradičního města, historii ověřená struktura využití prostoru*
- *ideální poměr zastavěného území na počet obyvatel - poskytuje kvalitní a udržitelný městský prostor s ohledem na vybavenost a služby.*
- *jasné definování struktury, rozhraní veřejného a soukromého prostoru.*
- *ekonomická udržitelnost a správná hustota osídlení - menší ekonomické nároky na technickou infrastrukturu města a městskou hromadnou dopravu*
- *ideální pěší dostupnost služeb*
- *kvalitní veřejné prostranství*
- *jasná definovatelnost a jednoduchost regulačního plánu (zastavitelný/nezastavitelný prostor, uliční čára, parcelace, výška zástavby,...)*
- *flexibilita řešení městského bloku, vnitrobloku a parteru*



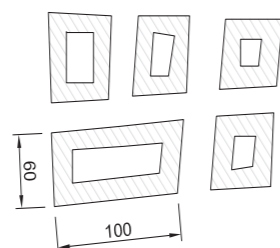
PŘÍKLADY MĚSTSKÝCH BLOKŮ - ČTVRTÍ >

ANALOGIE A SROVNÁNÍ VELIKOSTÍ K NAVRHOVANÉ BLOKOVÉ ZÁSTAVBĚ

uvedená hustota obyvatel je počítána z celkové rozlohy čtvrti, tedy včetně veřejných prostor a nezastavitelného území (např. parky, ulice).

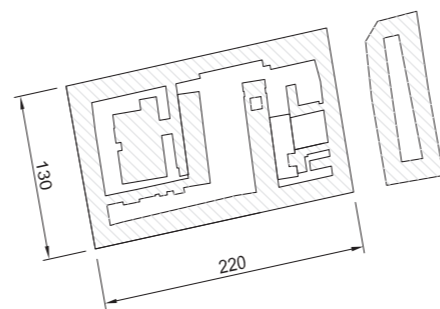
SMÍCHOV

celková hustota:
47 obyvatel / ha



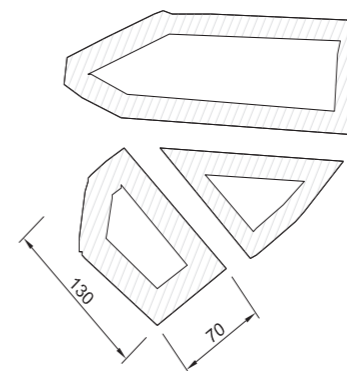
KARLÍN

celková hustota:
49 obyvatel / ha



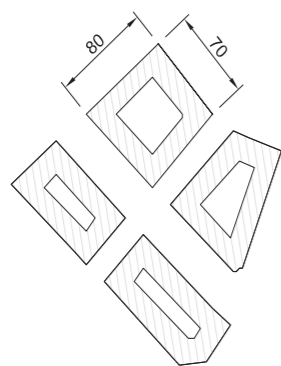
NUSLE

celková hustota:
25 obyvatel / ha



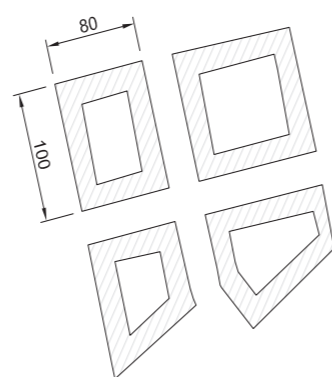
DEJVICE

celková hustota:
31 obyvatel / ha



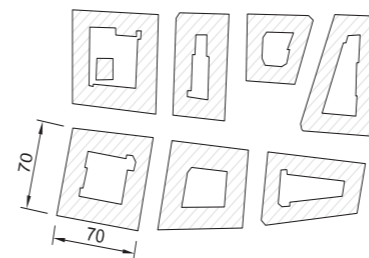
BUBENEČ

celková hustota:
48 obyvatel / ha



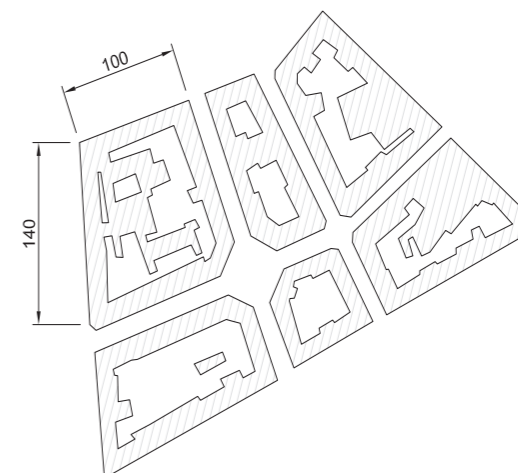
HOLEŠOVICE (horní)

celková hustota:
75 obyvatel / ha



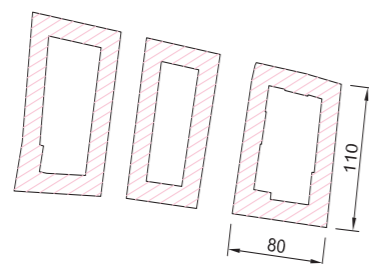
VINOHRADY

celková hustota:
132 obyvatel / ha



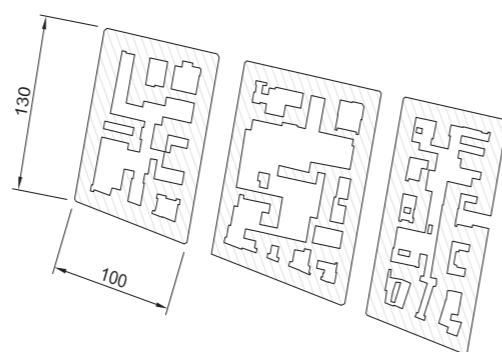
NOVÉ HOLEŠOVICE

celková hustota:
198 obyvatel / ha (řešené území)
87 obyvatel / ha (Praha 7 + návrh)



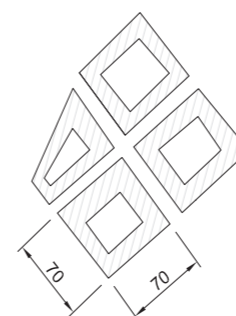
KREUZBERG, BERLÍN

celková hustota:
124 obyvatel / ha



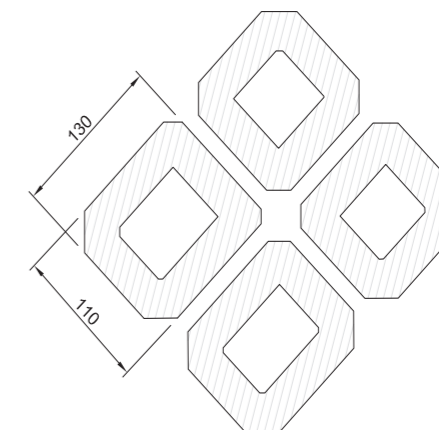
WIENEN, VÍDEŇ

celková hustota:
175 obyvatel / ha



L'EIXAMPLE, BARCELONA

celková hustota:
359 obyvatel / ha

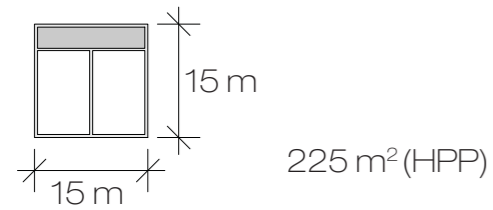


WYPOCET KAPACITY

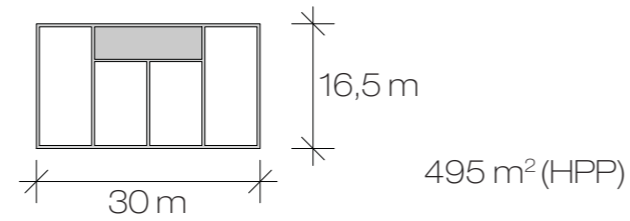
PARCELACE

přiklad bloku při maximálním využití bytové funkce, parter = komerce, služby, ..

TYP 1 [8 x 2 BYTY NA JÁDRO]



TYP 2 [6 x 4 BYTY NA JÁDRO]



BLOK => **14 OBJEKTŮ** (8x typ 1 + 6x typ 2) = 14 x komunikační jádro*

přízemí = parter (komerce, služby, vybavenost, kanceláře)

40 BYTOVÝCH JEDNOTEK NA PATRO (celého bloku)

CELKEM: (při předpokladu počtu podlaží 5+1 u všech jednotlivých objektů)

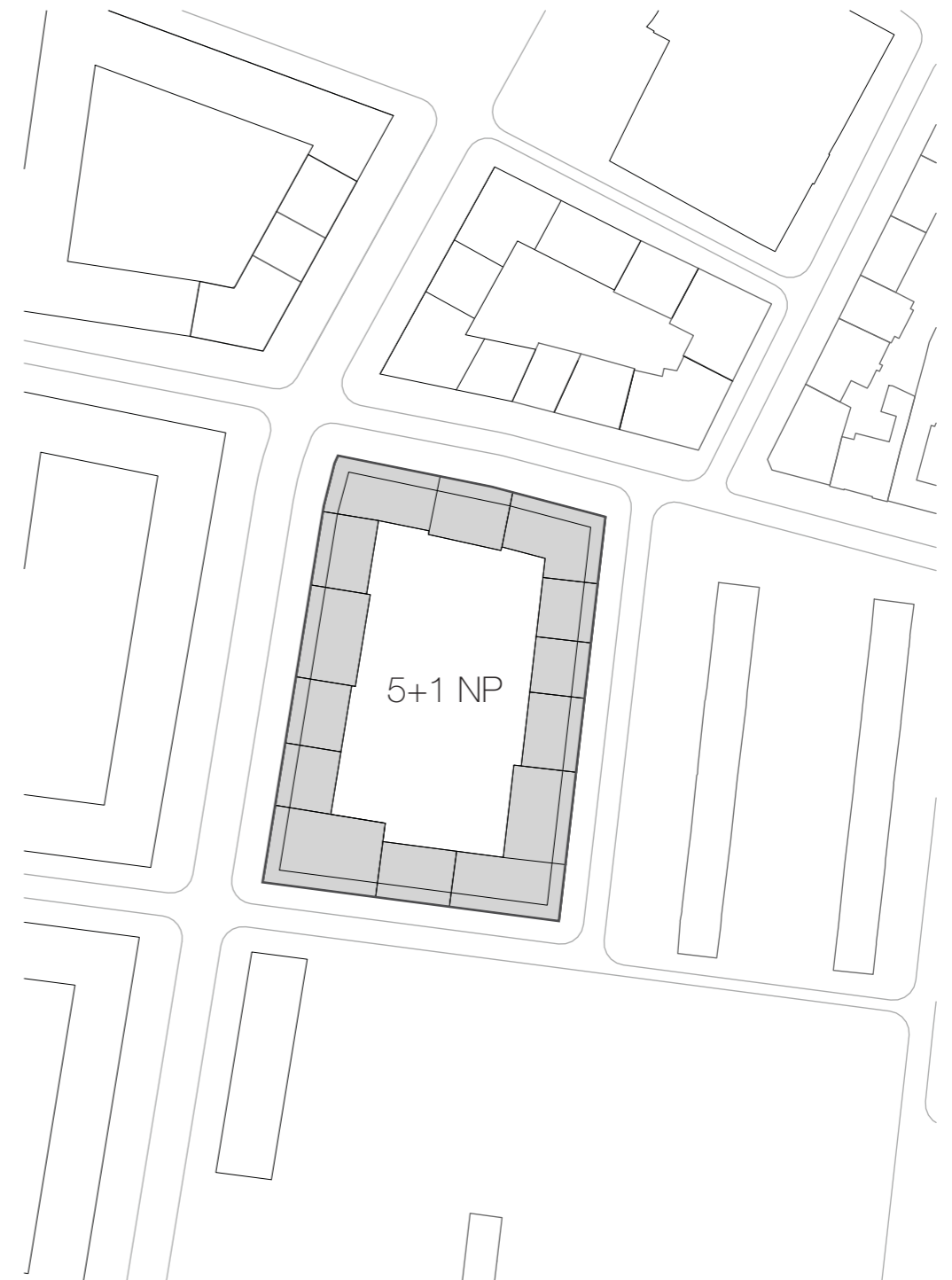
4.800 m² ...parter (HPP)

22.700 m² ...bytové prostory (HPP) [4x 4.800 m² (2.-5.NP) + 0,75x 4.800 m² (6.NP)]

190 bytů

při standardu 50 m² HPP na osobu ---> 454 x

*jádro = jednoramenné schodiště + výtah

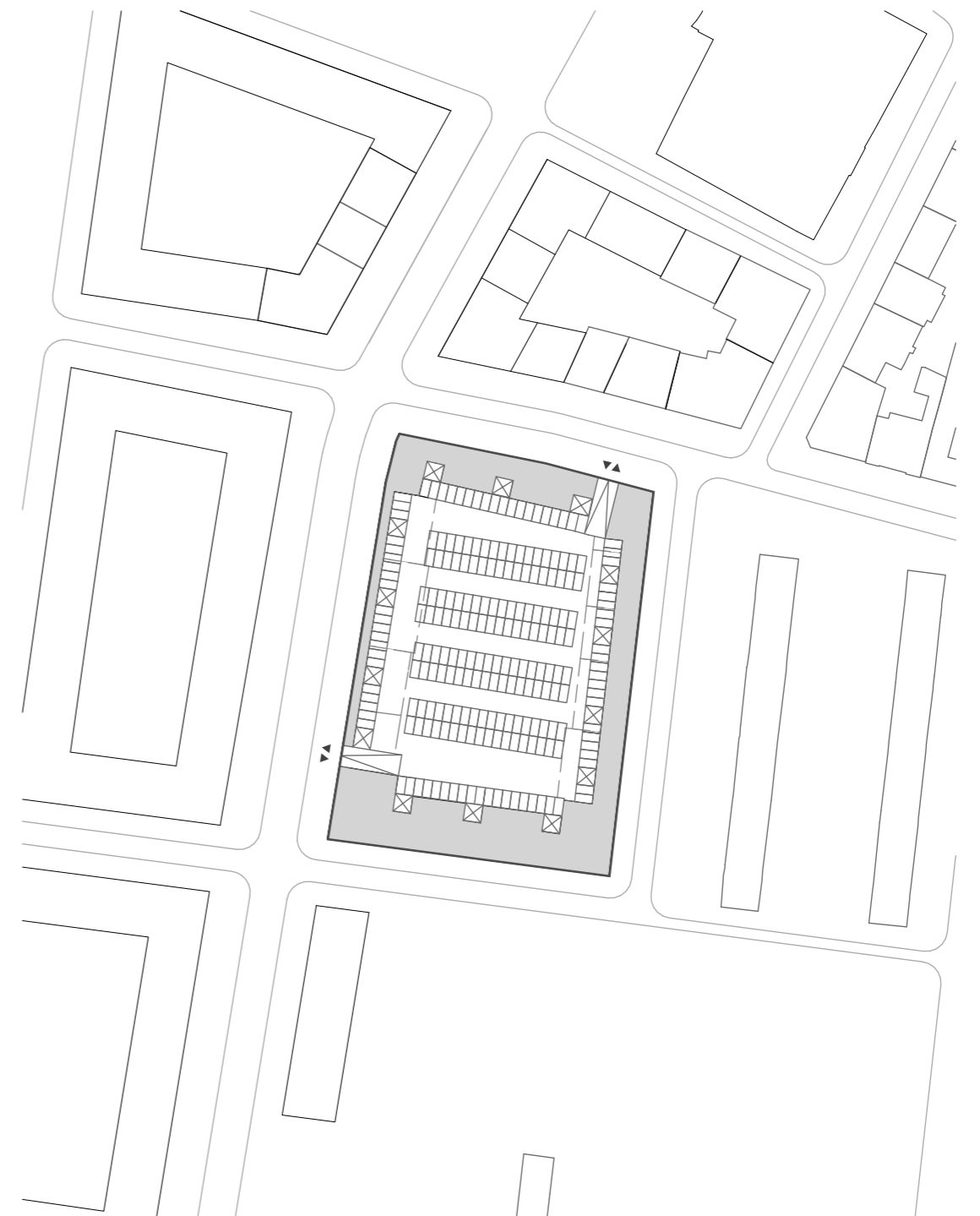
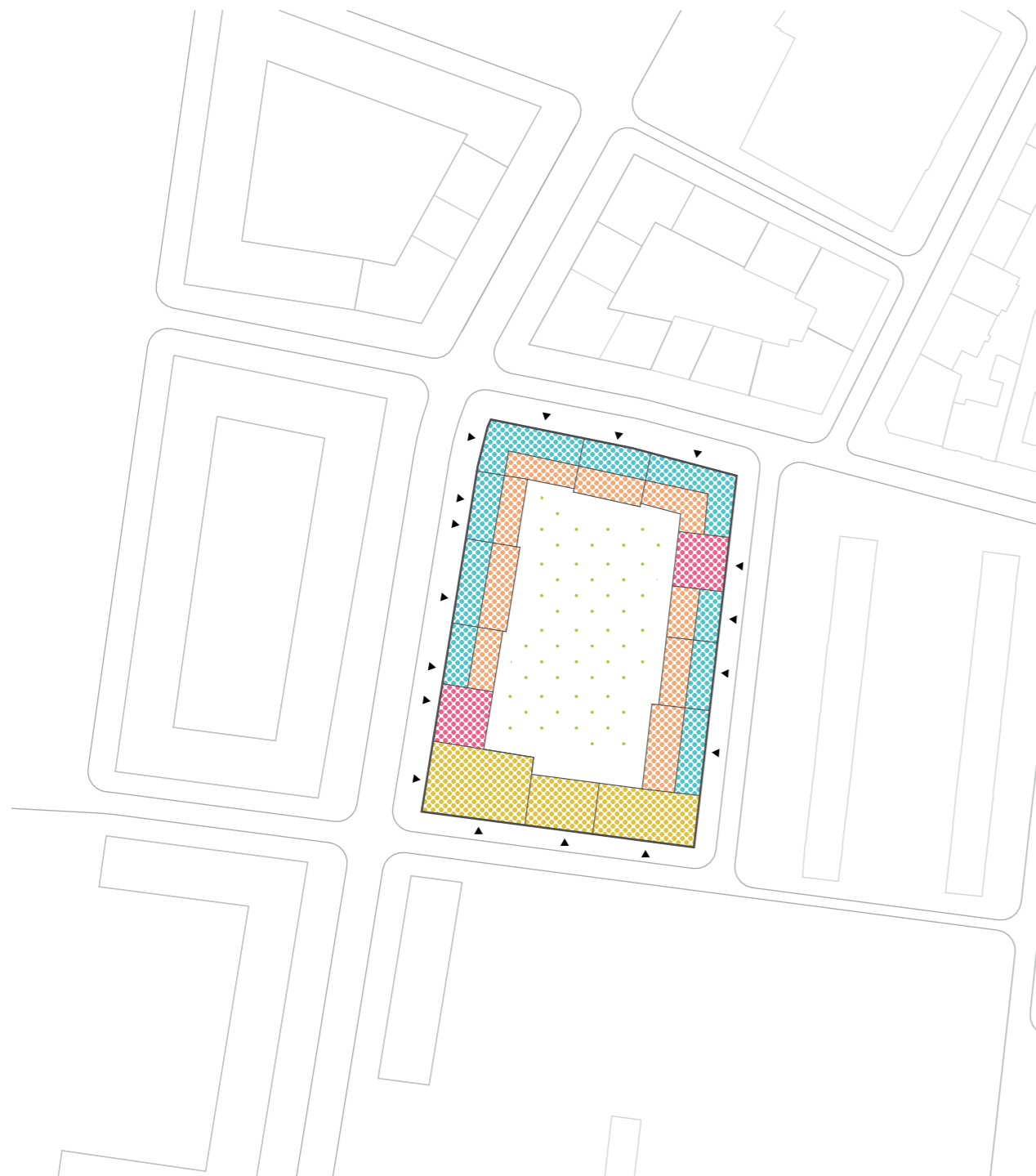


MOŽNÉ VYUŽITÍ PŘÍZEMÍ / PARTERU BLOKU

PARKING

● školka ● byty ● komunitní prostory ● komerce (obchody, služby, kanceláře ...)

242 parkovacích míst | 3.100 m² sklepních prostor



VNITROBLOK



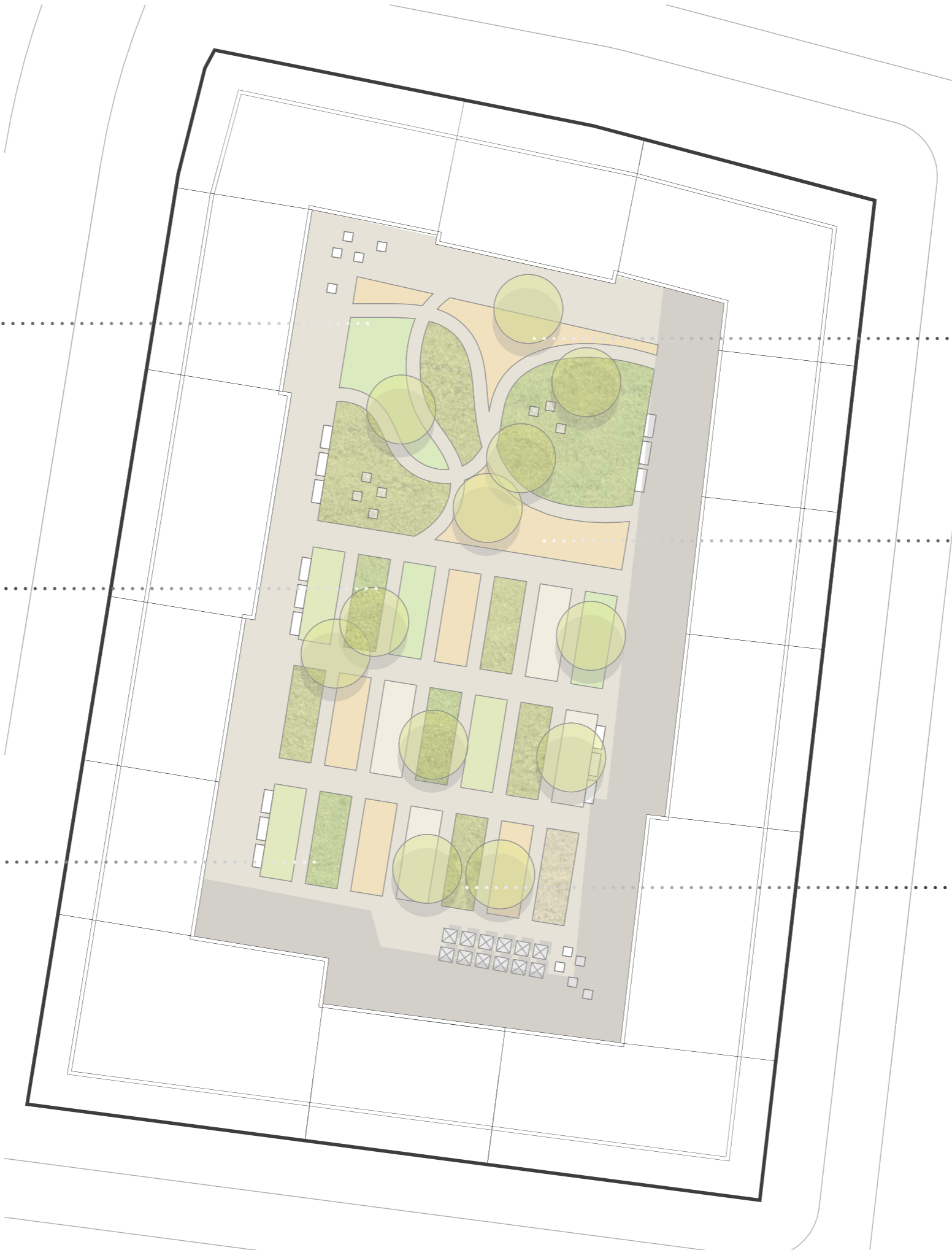
/ relaxační zahrada /



/ urban gardening /



/ zeleninové, bylinné záhony a okrasné květiny /



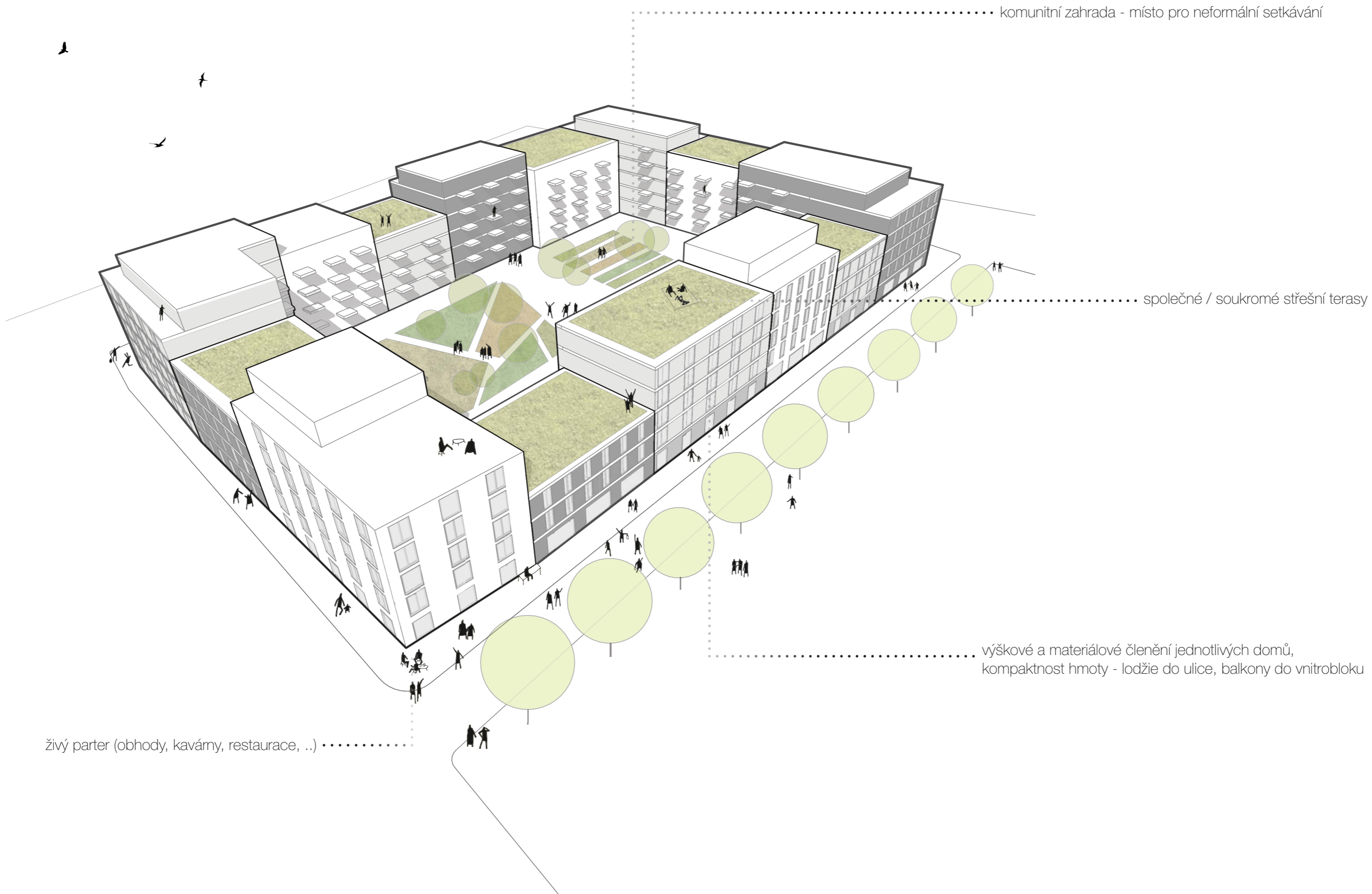
/ čtení pod stromy /



/ dětské hřiště /



/ setkání, odpočinek /





konverze bývalých drážních dílen - obchody, trhy a společenské centrum >





nový holešovický bulvár s dominantou budovy filharmonie >





nový holešovický bulvár >



POUŽITÉ ZDROJE

LITERATURA, PUBLIKACE

- Útvar rozvoje hl. m. Prahy. *Praha v plánech a projektech*. Unitisk, 1999. 127 stran.
- Kolektiv autorů. *Historie evropského urbanismu z holandské perspektivy*. Praha: FA ČVUT, 2009. 168 stran.
- HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše*. 2. vydání. Brno: Vydavatelství Host, 2012. 212 stran.
- GEHL, Jan. *Život mezi budovami - užívání veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Nadace Partnerství, 1996. 202 stran.
- BERAN Lukáš, VALCHAŘÍKOVÁ Vladislava a kol. *Pražský industriál: technické stavby a průmyslová architektura Prahy*. 2. vydání. Praha: FA ČVUT-VCPD, 2007. 302 stran.
- JUNGMANN, Jan. *Holešovice-Bubny: v objetí Vltavy*. Praha: Muzeum hl. m. Prahy, 2014. 2013 stran.
- Kolektiv autorů. *Industriální topografie - průmyslová architektura a technické stavby*. Praha: 2013, FA ČVUT-VCPD, 2013.
- Kolektiv autorů. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vydání. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010. 69 stran.
- Institut plánování a rozvoje Praha - kancelář veřejného prostoru. *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy*. 1. vydání. Praha: IPR/SDM/KVP, 2014. 290 stran.
- Institut plánování a rozvoje Praha. *Územně analytické podklady - využití území*. Praha: IPR/SDM/KVP, 2014. 35 stran

INTERNET

- archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy
- <http://www.dveprahy.cz/>
- www.geoportalpraha.cz/
- <http://archivnimapy.cuzk.cz>
- http://pid.planydopravy.cz/mapa/ROPID_praha/
- <http://www.prazskecyklostezky.cz/Mapa.aspx>
- GIS - mapové podklady
- archiv fotek VCPD

KONZULTOVALI

Ing. arch. Jan Sedlák (*vedoucí diplomové práce*)

Ing. arch. Ivan Hnízdil (*odborný asistent*)

Ing. Václav Malina (*dopravní řešení automobilové dopravy*)

Ing. Pavel Tikman (*dopravní řešení železniční dopravy*)

Ing. arch. Ivan Lejčar (*dopravně-urbanistické řešení železniční dopravy*)

Ing. Marek Piskač, Ph.D. (*rozvoj areálu pražské teplárenské*)

Ing. arch. Jitka Šindelářová (*urbanistický rozvoj Prahy 7*)

PODĚKOVÁNÍ

“Tímto bych chtěl poděkovat za vstřícný přístup těm, s jejichž pomocí bylo možné tuto diplomovou práci sestavit. Mé rodině za podporu a zázemí. Zvláštní poděkování patří Janu Sedlákoví a Ivanu Hnízdilovi za inspirativní vedení a podporu projektu.”

