

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DOTVOŘENÍ TRANSFORMAČNÍHO ÚZEMÍ NA SEVERU HOLEŠOVIC

BC. EVA TRNKOVÁ
VEDOUcí PRÁCE - ING ARCH JAN SEDLÁK
FAKULTA ARCHITEKTURY ČVUT
AR 2019 / 2020, ZIMNÍ SEMESTR



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Eva Trnková
AR 2019/2020, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) Dotvoření transformačního území na severu Holešovic
(Aj) Completion of the transformation area in the north of Holešovice

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing Arch. Jan Sedlán	Ústav: NAVRHOVÁNÍ III
Oponent práce:	Ing Arch.	
Klíčová slova (česká):	Holešovice, urbanismus, bloková zástavba, blok, vnitroblok, nábřeží	
Anotace (česká):	Práce se zabývá řešením transformačního území MČ Praha 7 v severní části holešovického meandru, resp. jeho část přiléhající k levému břehu Vltavy vymezená ulicí U Pergamenky. V úvodní části práce je popsán a stanoven charakter celé čtvrti, který slouží jako teoretický podklad pro návrh. Cílem návrhu je oživení území a jeho lepší zapojení do organismu okolního města a znovu nalezení řádu ve struktuře zástavby. Součástí návrhu je nové náměstí s kostelem, které se stává novým místním centrem.	
Anotace (anglická):	The thesis deals with the transformation area of Prague 7 in the northern part of the Holešovice meander, respectively. its part adjacent to the left bank of the Vltava river delimited by U Pergamenky Street. The introductory part of the thesis describes and determines the character of the whole quarter, which serves as a theoretical basis for the design. The aim of the design is to revitalize the area and its better involvement to the organism of the city and to find the order in the structure of the development. Part of the design is a new church square, which is becoming the new local center.	

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.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

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

HISTORIE ÚZEMÍ

Nejstarší osídlení

Dosud nejstarší osídlení, které lze v holešovickém meandru doložit pochází ze středního neolitu circa 5935-4750 př. n. l. První osadníci, žijící v lehkých chatkách, se zde usídlili v době středního eneolitu.

Archeologické nálezy prvních slovanských kamenných hradišť, pochází z druhé poloviny 6. stol až 10. století.

Středověké osídlení

V Holešovicích se nacházel brod přes řeku, ale jeho význam byl spíše místní. Nacházel se zhruba v místě bývalé pěší lávky a dále vedl přes dnešní Císařský ostrov.

Z hmotných pramenů se dozvídáme o prvním středověkém vesnickém sídlu, které zde existovalo již v 11. století.

První písemná zmínka o obci je ovšem až z roku 1228, kdy je obec uváděna jako královský majetek. V té době byla součástí vsi Holešovice i osada Holešovice.

Majitelé obce

Prvním majitelem sídla byl král Jan Lucemburský. Na počátku 14. století daroval král Václav III. zdejší polnosti svému purkrabímu Hynkovi z Dubé. Později, v 15. století Holešovice patřily Starému Městu, později členům šlechtického rodu Bryknarů, kteří je v 16. století připojili k Libeňskému panství na druhé straně Vltavy. V stejné jako Bubny, i Holešovice vlastnil po jistou dobu před svou smrtí Albrecht z Valdštejna. V druhé polovině 17. století se ves vrací zpět do majetku Starého Města.

Vzhledem k poloze byl život v Holešovicích méně turbulentní než v sousedních Bubnech, ale i jim se nevyhýbal destruktivní vliv vojenských operací, jejichž cílem dobýt Prahu. Vesnice tak byla poničena během třicetileté války, stejně jako při vojenských operacích během války o dědictví rakouské.

19. století

V 19. století se v ploché, řídké obydlené krajině venkovského charakteru bez souvislého zalesnění nacházejí dvě malá vesnická sídlení jádra středověkého založení - Holešovice a Bubny. Obě relativně chudé, rolnické a rybářské osady později vytvoří severojižní osu budoucí zástavby.

V roce 1837 žilo v Holešovicích 830 lidí v 96 domech, v Bubnech pak 291 obyvatel ve 36 domech. Charakter čtvrti se začal měnit v roce 1823, kdy byla v Holešovicích založena židovským podnikatelem Maxmiliánem Dormitzerem první továrna, kartounka. Do Holešovic přicházejí noví obyvatelé - tovární dělníci.

Tento vývoj bouřlivě pokračoval a v 2. polovině 19. století se Holešovice postupně přeměnily v moderní předměstskou průmyslovou čtvrť s továrnami a nádražím, doplněné o potřebnou výstavbu kolonií dělnických domků s dvorky a zahrádkami.

HISTORIE ÚZEMÍ

Sedmá čtvrť

S přibývajícím významem čtvrti, díky investicím do infrastruktury a také kvůli vzniku celoměstsky významných podniků, přichází logický, ale zásadní krok – Holešovice byly připojeny k Praze 8.11.1884 jako sedmá čtvrť v pořadí, jako Holešovice-Bubny. Tento název vydržel až do roku 1960, poté se název vrátil k jednoslovnému pojmenování: Holešovice.

Nové podniky- průmyslový rozvoj

Rozvoj infrastruktury byl spjat s průmyslovým rozvojem. Již v 1874 vznikla nová obecní plynárna rozkládající se podél dnešní ul. Argentinská, zhruba v místech sportovního areálu fotbalového klubu Loko Vltavín. V roce 1895 pak Ústřední jatky a trh dobytčí (dnes areál Pražské tržnice). O tři roky později, v roce 1898 byla městskou radou schválena a hned na počátku 20. století byla realizována stavba ústřední elektrárny, kde se vyráběl proud i pro potřeby tramvají. V roce 1897 vzniká První pražský měšťanský pivovar, který se již po pěti letech zařadil mezi deset největších pivovarů v Čechách. Bouřlivý rozvoj podpořilo vybudování přístavu v Holešovicích s překladištěm a železniční vlečkou ve dvou etapách na přelomu 19. a 20. století. Kromě městských společností vznikla na konci 19. století i celá řada soukromých průmyslových provozů, jmenujme například strojírnou Jahn a Novák, továrnu na prádlo Joss a Löwenstein, továrny na zemědělské stroje Clayton and Shuttleworth a Umrath, strojírnou Kudlicz, Bondy, Wendler, Reissenzahn, továrny na výrobu barev Englert a Becket nebo Kozák a mnohé další.

Další zlepšení propojení „sedmičky“ se zbytkem Prahy zajišťoval od roku 1902 dřevěný most do Libně, v roce 1907 spojil Čechův most vltavský břeh s nově budovanou částí Starého Města a v roce 1912 překlenul ostrov Štvanice most Josefa Hlávky. A v neposlední řadě byla v roce 1907 otevřena tramvajová trasa ze Strossmayerova náměstí k letenské vodárenské věži.

Stavební rozvoj a nové bydlení

Ruku v ruce s průmyslovou výstavbou šla výstavba obytných budov. Jednalo se jak o Bubny, kde se jednalo o bydlení v luxusnějších nájemních domech, tak o Holešovice, kde od osmdesátých let vznikaly domy pro dělníky, příkladem budiž největší kolonie Dělnická. Jen malé domky v oblasti Zátor (okolí dnešního Nádraží Holešovice) si nadále uchovávaly svůj vesnický ráz. Poslední dvě dekády 19. století přinesly kromě stavebního boomu i populační růst. V roce 1880 žilo ve 436 domech necelých 11 tisíc obyvatel (více než desetkrát tolik než před padesáti lety), o další dvě desítky let později, na přelomu století už zde v téměř osmi stovkách domů žilo skoro 31 000 lidí. V rámci občanského vybavení vznikl v roce 1914 kostel sv. Antonína Paduánského (architekt František Mikeš).

HISTORIE ÚZEMÍ

Regulace

I díky rychlému rozvoji byl v roce 1897 přijat definitivní regulační plán s pravoúhlou sítí ulic a 2 náměstími. V období první republiky došlo k přeložení vltavského koryta a s ním spojené výstavbě mostů dvou nových most. Tím došlo k zániku záplavové oblasti Manin. V holešovickém meandru pak pokračovala rezidenční výstavba. Průmyslové podniky z 19. století, tak charakteristické pro tuto pražskou část, byly postupně vytlačovány v oblasti západně od Bubenské ulice. Pouze oblast Starých Holešovic - Zátor si zachovávala svůj maloměstský až vesnický ráz, a to až do 50. let, kdy započal její postupný zánik, který trval až do 70. let, kdy při výstavbě stanice metra Nádraží Holešovicečtvrť v podstatě zanikla. .

Další rozvoj infrastruktury

V Libni vznikl 1894-1897 nový přístav, na druhé straně řeky, nový Holešovický přístav pak v letech 1927-1928 (zbudovaný firmou Lanna). Vybudování souviselo s přeložením říčního koryta, stejně tak jako nahrazení dřevěného mostu do Libně kubistickým Libeňským mostem a vybudováním nedalekého Trojského mostu. Tato výstavba trvala zhruba do roku 1928, kdy byla také dokončena úprava Manin a libeňských ostrovů. Z průmyslových podniků zmiňme Budovu Elektrických podniků (1927) a Vzorkových veletrhů Veletržní palác (1925-1929), který byl zamýšlen jako první část takzvaného „veletržní city“. Další budovy sice nakonec realizovány nebyly, ale i tak palác a jeho ruch přitahuje tisíce Pražanů i cizinců. Velké plány čekaly i na Letenskou pláň. Uvažovalo se o výstavbě sídla parlamentu a dalších budov státních orgánů. Realizace se ovšem dočkal pouze objekt od architekta Kamila Roškota sloužící ministerstvu vnitra. Realizaci projektu Státní galerie zhatila německá okupace. A až na počátku čtyřicátých let byly dokončeny budovy pro oborová muzea – technické a zemědělské.

Praha 7 v nové republice

Po skončení první světové války a vzniku ČSR je již uliční systém se zástavbou prakticky dokončen, nicméně rozvoj Prahy 7 pokračuje dál. Letná se postupně mění v čistou rezidenční čtvrť. Tovární areály v této oblasti ustupují zejména ve dvacátých a třicátých letech výstavbě dalších obytných domů. V Holešovicích sice ještě pořád převažuje průmysl, ale i tam vzniká zejména nové bydlení. Na rozvoji se podílejí architekti – Evžen Rosenberg, Adolf Foehr, Josef Chochol, Josef Havlíček, Bohumil Kozák a mnozí další.

HISTORIE ÚZEMÍ

Praha 7 za okupace

Zánik ČSR a okupace se pochopitelně projeví i v Praze. Mnoho veřejných budov bylo zabaveno a přestala sloužit svému původnímu účelu, například Veletržní palác i obě muzea na Letné. Prahy 7 se stala sběrným židovským táborem v prostoru, který se rozkládal mezi ulicemi Strojnická, Veletržní a Dukelských hrdinů, tento tábor dostal název podle sortimentu, který se zde před válkou nabízel – Radiotr. Další tragickou souvislostí je, že od podzimu 1941 do léta 1944 byly z nádraží Praha-Bubny vypraveny desítky transportů, nejprve do ghetta v Lodži a posléze do Terezína. Tábořem prošlo více než 50 000 osob, z nichž valná většina útrapy pozdějšího věznění nepřežila, památník těchto obětí války vznikl teprve nedávno.

Konec II. světové války byl i v Praze 7, stejně tak jako po celé Praze, provázen ozbrojeným odporem místních obyvatel. Znamé jsou bojové operace při obraně Trojského mostu, které byly dokonce následně literárně i filmově zpracovány. Boje probíhaly i na Štvanici, v okolí nádraží Bubny nebo na Letenské pláni, tj. v okolí všech strategicky důležitých míst.

Poválečný vývoj

Na poválečný vývoj čtvrti měla vliv i změna složení obyvatelstva. Velká část místní židovské komunity byla během války vyvražděna, a poté byly vyhnáni němečtí obyvatelé. Změnu dokončil komunistický převrat v roce 1948, po kterém bylo zlikvidováno soukromé podnikání a zestátněna i většina soukromých činžovních domů.

Režim přinesl i velké (mnohdy až megalomanské) projekty, které měnily tvář Prahy 7. Ať už šlo o stavbu Letenského tunelu na počátku padesátých let, která vyřešila problém s překonáním letenského svahu a navazujícího mostu Jana Švermy (dnes Štefánikův), který nahradil most Františka Josefa I. Pomník J. V. Stalina, který byl budován na hraně letenské pláně, slavnostně odhalen v roce 1955, aby byl po sedmi let odstraněn. Koncem padesátých let byl do Letenských sadů přemístěn restaurační pavilon z výstavy EXPO 58, další objekty z této výstavy našly své místo v areálu Výstaviště. V jeho blízkosti vznikl také Parkhotel od architekta Zdeňka Edela a planetárium ve Stromovce od Jaroslava Fragnera.

V prostoru poloostrova vyrostly některé komerční stavby, např. na přelomu 60. a 70. let budova PZO Merkuria nebo sídlo národního podniku Vodní stavby.

Volný prostor Letenské pláně využíval komunistický režim k nejrůznějším veřejným shromážděním, typicky pro vojenské přehlídky nebo pro prvomájové průvody.

Rozdělení magistrálou

Významným zásahem do mnoha pražských částí bylo budování magistrál, které na počátku sedmdesátých let v Praze 7 zcela změnilo předmostí Hlávkova mostu a celou přilehlou oblast. V několika vlnách také způsobilo likvidaci Zátor. Jejich zánik byl zapříčiněn také vznikem nové panelárny a budováním dalších dopravních staveb. Jednak stanice metra Nádraží Holešovice a navazujícím nádražní a autobusový terminál.

HISTORIE ÚZEMÍ

Rozvoj dopravy v druhé polovině 20. století

Praha 7 musela reflektovat bouřilý rozvoj dopravy v druhé polovině dvacátého století a to zejména té automobilové. Vzniká tedy nový Trojský most (původně Barikádníků, v provozu od roku 1980), tramvajové provizorium v Troji (od 1977) a dále železniční most pod Bulovkou, který šikmo kříží Vltavu (kolaudován 1976). Největším zásahem se stala Pražská severojižní magistrála, resp. její část mezi Hlávkovým a Trojským mostem, která Holšovice dodnes dělí zásadním způsobem.

V roce 1984 pak byly otevřeny dvě nové stanice metra, a sice Vltavská a Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice). O rok později, v roce 1985, zahájilo provoz železniční Nádraží Holešovice.

Revoluční Praha 7

Letenská pláň je předurčena k velkým shromáždění a tak není divu, že se na Letné odehrávaly demonstrace během listopadových událostí roku 1989. V listopadu 1990 zde proběhly podobně jako na jiných místech republiky první svobodné demokratické komunální volby.

V devadesátých letech dochází k dalšímu útlumu výroby v Praze 7, v širším centru města už průmysl nadobro ztrácí své místo. Řada domů se vrátila zpět svým původním vlastníkům v restitucích, proběhla privatizace bytového fondu a s rozvojem svobodného podnikání se začaly otevírat nové obchody, restaurace.

Povodně 2002, konec industriálu

Rozvoj čtvrti byl významně zpomalen katastrofálními záplavami v roce 2002. Zaplaven byl kompletně celý ostrov Štvanice a velká část dolních Holešovic, celkem bylo poškozeno zhruba dvě stě domů. Zcela pod vodou se ocitla stanice metra Vltavská, poškozena byla i Stromovka a spodní část areálu Výstaviště. Rozsah katastrofy přiměl představitele Prahy k rychlejšímu dokončení protipovodňové ochrany – mobilní zábrany tak mohly být použity při menších povodních už v březnu 2006 a v létě 2013.

Katastrofální záplavy paradoxně urychlily další přeměnu Holešovic v moderní čtvrť. Staré průmyslové areály se mění v rezidenční a obchodní zóny – příkladem úspěšné konverze je areál bývalého měšťanského pivovaru, objekt automatických parních mlýnů a další.

HISTORIE ÚZEMÍ

Současné Holešovice

V říjnu roku 2008 utrpěla Praha 7 další ztrátu – zcela vyhořelo levé křídlo Průmyslového paláce na Výstavišti. Od roku 2006 probíhaly práce na stavbě kontroverzního tunelového komplexu Blanka, který měl svést část pozemní dopravy do podzemí. Stavba byla po mnoha odkladech dokončena v roce 2015. V souvislosti s dokončením tunelů byl také otevřen nový Trojský most pro automobily a tramvaje.

Dva developerské projekty „Prague Marina“ a „Holešovický pivovar“ podobně jako předchozí projekty využily objekty holešovického industriálu - přístav a pivovar - k realizaci komerční a bytové výstavby. U holešovického předmostí Libeňského mostu byla rekonstruována budova bývalé PZO Kovo a vystavěn komplex Lighthouse, uvažuje se zde o realizaci projektu Tower City Holešovice.

V rámci občanského vybavení dochází také k mnoha změnám, zmiňme například stěhování radnice do vlastní budovy v dolních Holešovicích a rekonstrukci stanice metra Vltavská a celkovou kultivaci prostoru v jejím bezprostředním okolí.

Zájem o bydlení v Holešovicích a ve spojení s další výstavbou nových bytů zejména v dolních Holešovicích v posledních letech, zapříčiňuje, že počet obyvatel vytrvale stoupá. Praha 7 se stává vyhledávaným místem pro život v těsné blízkosti centra metropole a zároveň čtvrtí s širokou škálou kulturních nebo sportovních spolků, institucí a množstvím komunitních aktivit. Zájem o bydlení v této části Prahy lze pozorovat i na množství projektů zaměřených na realizaci rezidenčního bydlení a s ním související příliv nových obyvatel.

MULLEROVA MAPA, 1720



MAPA, OBLEHÁNÍ VOJSKY R. 1741



STABILNÍ KATASTR 1820



1868

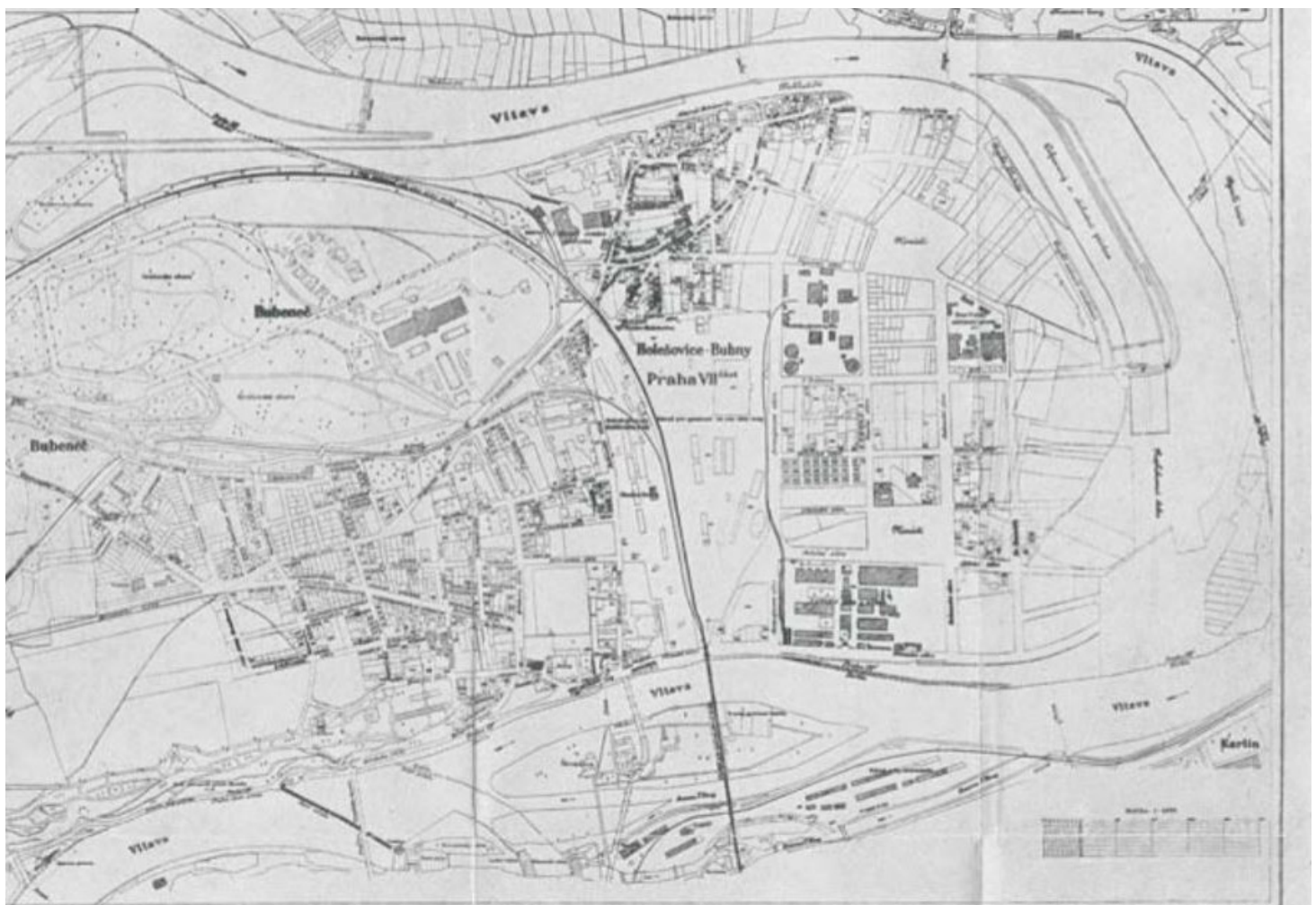


PLÁN ALFRÉDA HURTIGA 1884

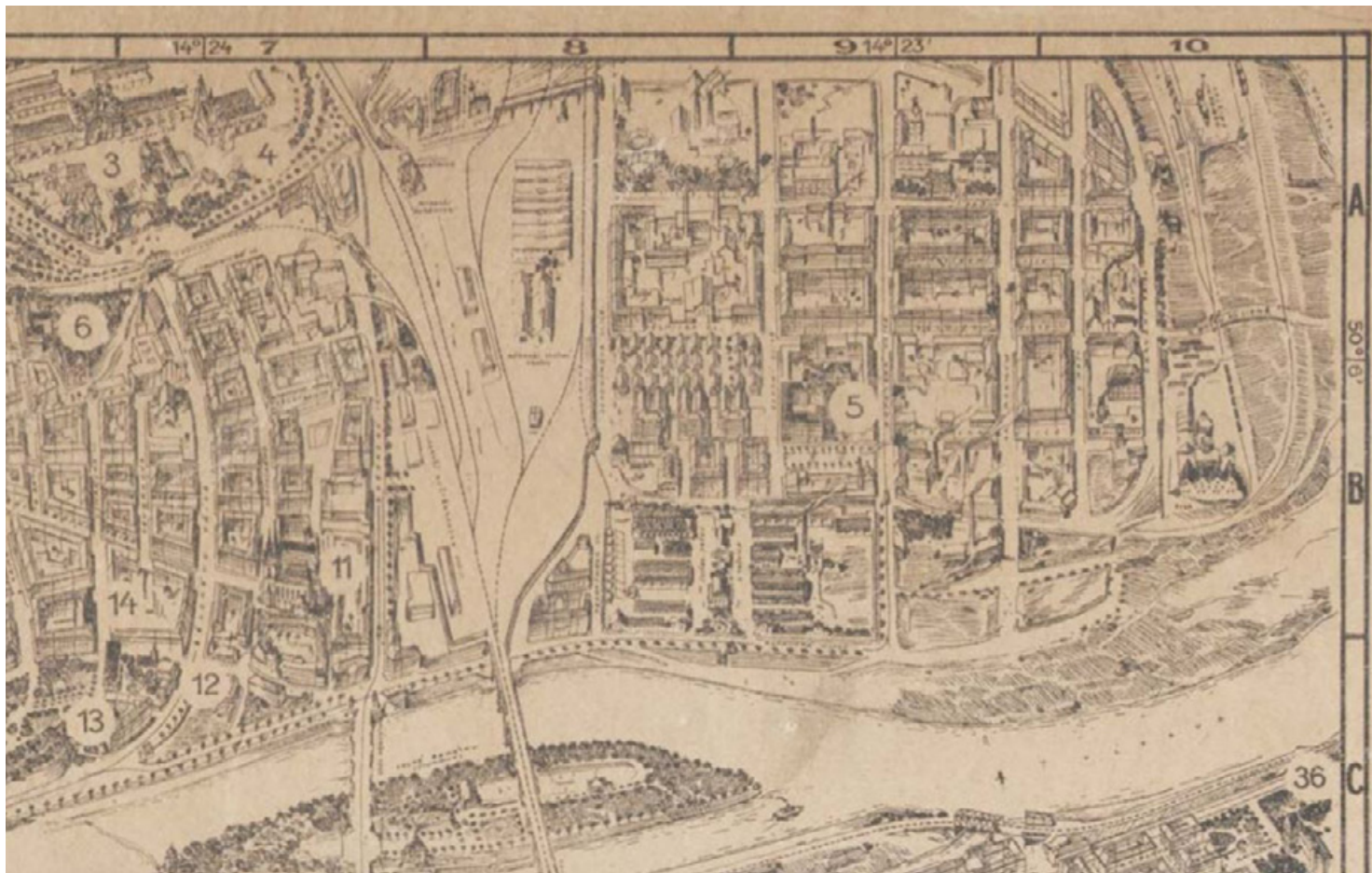


TOPISNÝ PLÁN HOLEŠOVIC-BUBEN (kolem roku 1884). Sestavil Alfred Hurtig, městský geometr. Originál plánu má měřítko 1:4000. Rozměr plánu 97×69 cm.

PLÁN ALFRÉDA HURTIGA 1900



POHLEDOVÝ PLÁN 1923



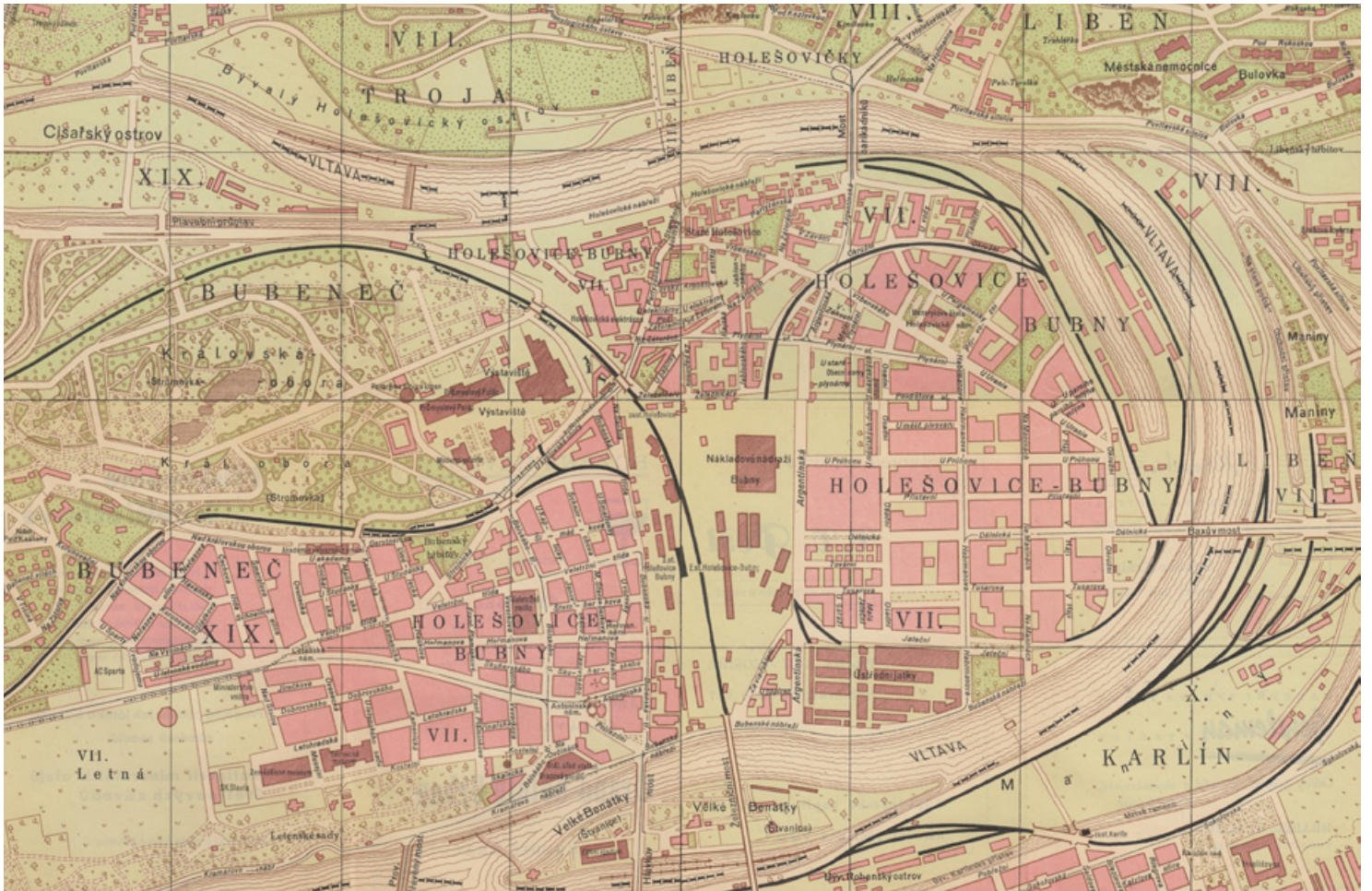
TOPOGRAFICKÁ MAPA 1923



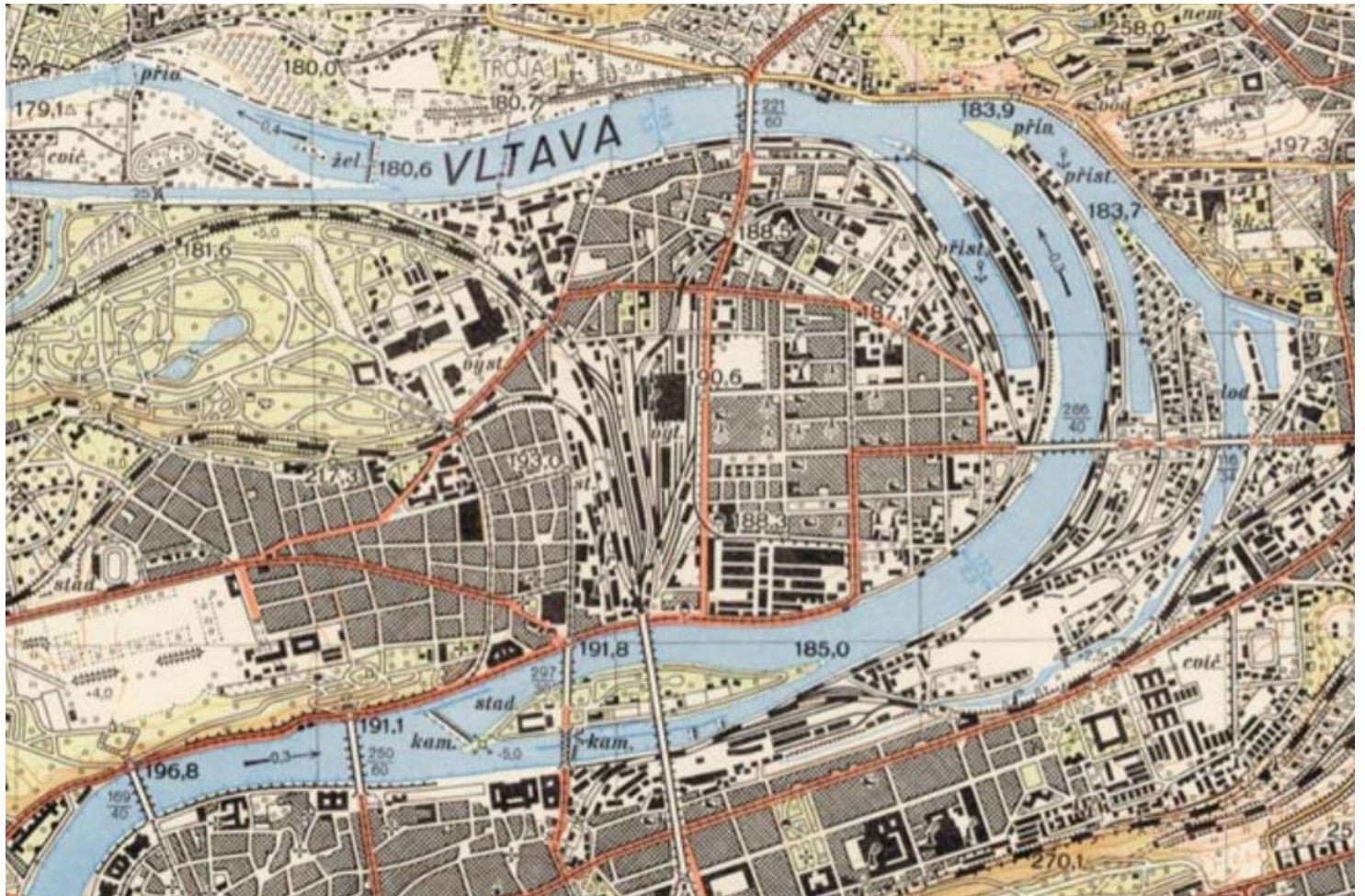
TOPOGRAFICKÁ MAPA 1938



TOPOGRAFICKÁ MAPA 1948



TOPOGRAFICKÁ MAPA 1955



LETECKÁ MAPA 1975



CELKOVÝ REGULAČNÍ PLÁN 1924



REGULAČNÍ PLÁN 1930



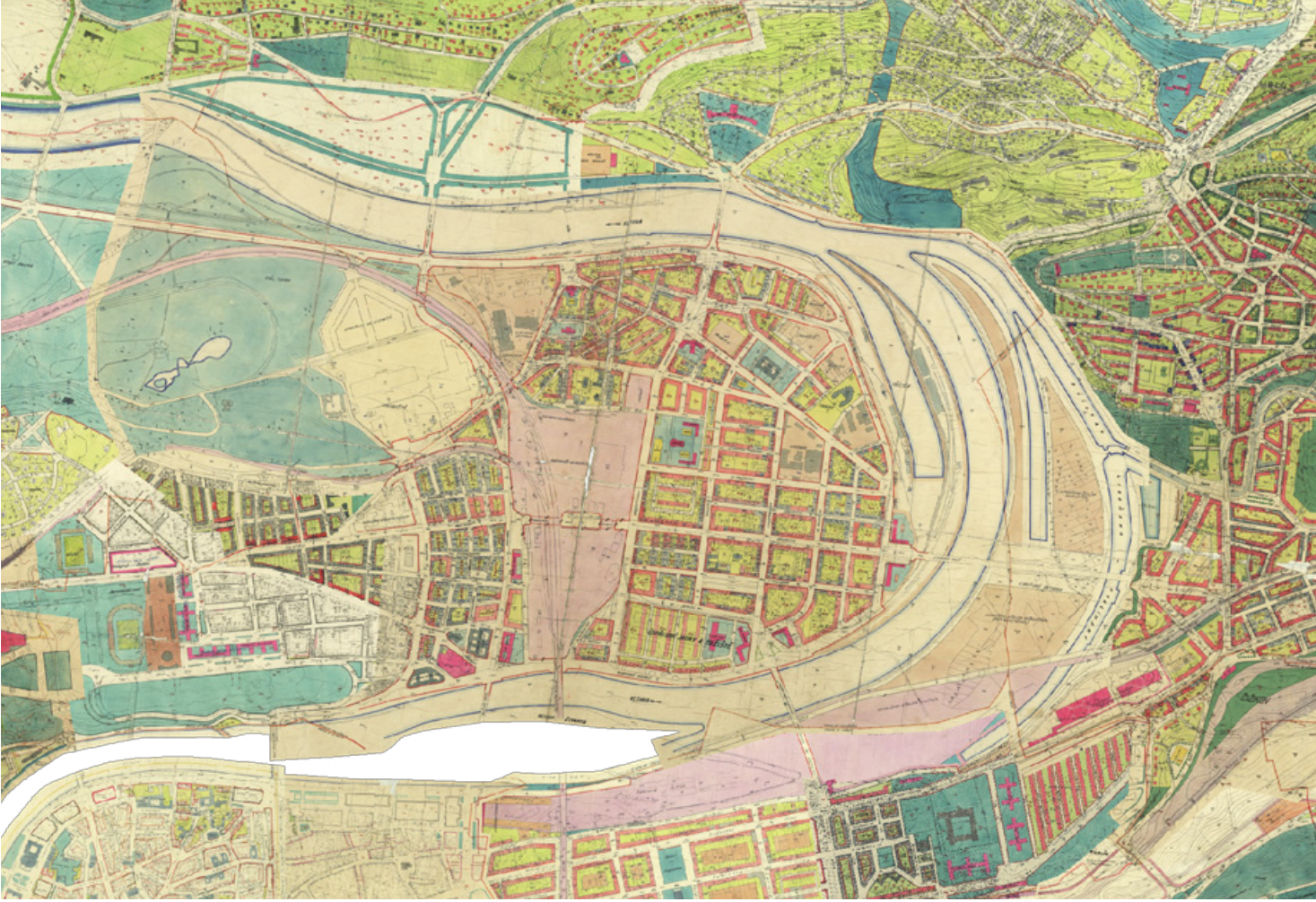
REGULAČNÍ PLÁN 1930 - SCHÉMA



VELKÁ PRAHA 1939



PLÁNY SRK





HLAVNÍ PROSTOROVÝ PLÁN

M 1:2000



CHARAKTER ÚZEMÍ

MALOMĚSTO VE VELKOMĚSTĚ

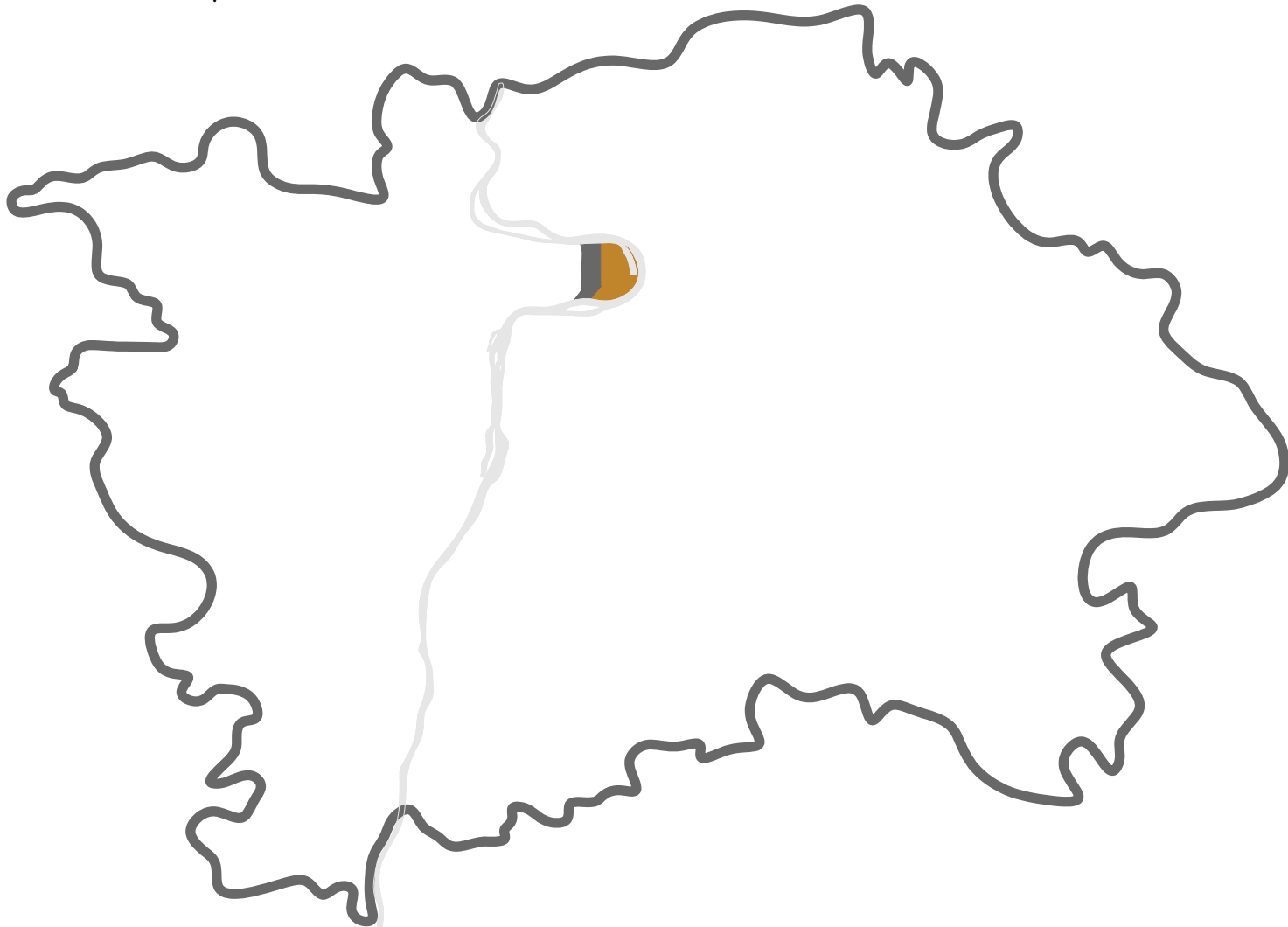
Charakter čtvrti je z velké části ovlivněn její geografickou situací. Holešovice jsou uzavřené - ze západu stavební uzavěrou (Bubenský brownfield) a ulicí Argentinská, z ostatních tří světových stran meandrem řeky.

Čtvrť funguje takřka jako samostatné malé město, které má svá centra, obytné „mini čtvrti“ a také periferie. Na druhou stranu je nedílnou součástí Prahy, je snadno dostupná tramvají, metrem z centra i ostatních částí vnitřní Prahy.

Anonymita velkého města je to potlačována existencí tržnice, sítě maloobchodů v parterech a výrobních a obchodních objektů uvnitř bloků. Pocit maloměstskosti podporuje, drobné měřítko parteru i jeho „obyčejnost“.

Není tu výraznější turistický cíl, kromě galerie DOXu. Zatím zde prosperuje spíše malé a střední podnikání, včetně výroby ve vnitroblocích.

Podstatné procento domů vlastní fyzické osoby nebo družstva, což přispívá k udržitelnosti a soběstačnosti. Na druhé straně i zde je cítit tlak na větší výtěžnost pozemků v souvislosti s i nárůstu cen bytů v posledních době. Bydlení pro nové obyvatele se tak stává čím dál tím nedostupnějším případně se proměňuje charakter osídlení, místo družstev luxusní bydlení v novostavbách.



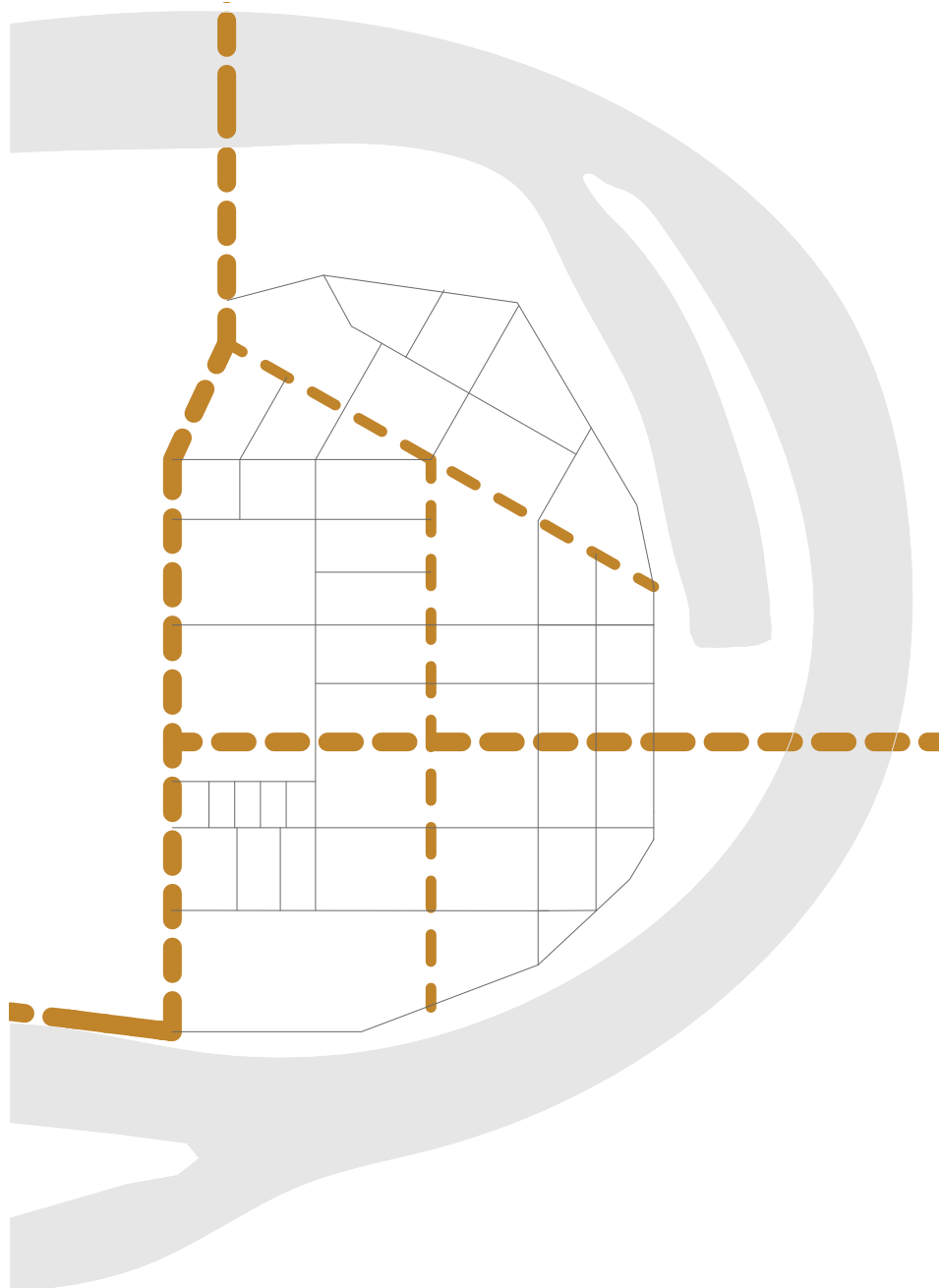
CHARAKTER ÚZEMÍ

TVAR A HISTORICKÁ STOPA

Holešovicemi prochází celoměstská osa - západovýchodní diametr (ulice Dělnická), který vede Dejvicemi přes Evropskou ulici, dále pokračuje přes Letnou, Bubeneč, Bubny až do Holešovic, kde se kříží s lokální osou čtvrti - ulice Komunardů. Odtud dál pokračuje přes Libeň, Vysočany a Hloubětín až k Černému Mostu

Jedním z nejsilnějších nositelů charakteru čtvrti je mřížková struktura ulic a pravidelný rastr bloků. Přesto se z doby před založením čtvrti dochovaly některé původní trasy ulic, například ulice U Uranie. Podle této staré cesty se navazující pravoúhlý systém ulic otáčí přibližně o 30°.

Při pohledu do katastrální mapy na tvar parcel zjistíme, že mnoho z nich dodnes kopíruje tvary lánů polí. Je zde patrná stopa stavebních záměrů a regulací z různých historických etap, které se na sebe vrství, a tím tak mohou vytvářet zajímavý, mnohdy nečekaný prostor, anebo také chaos

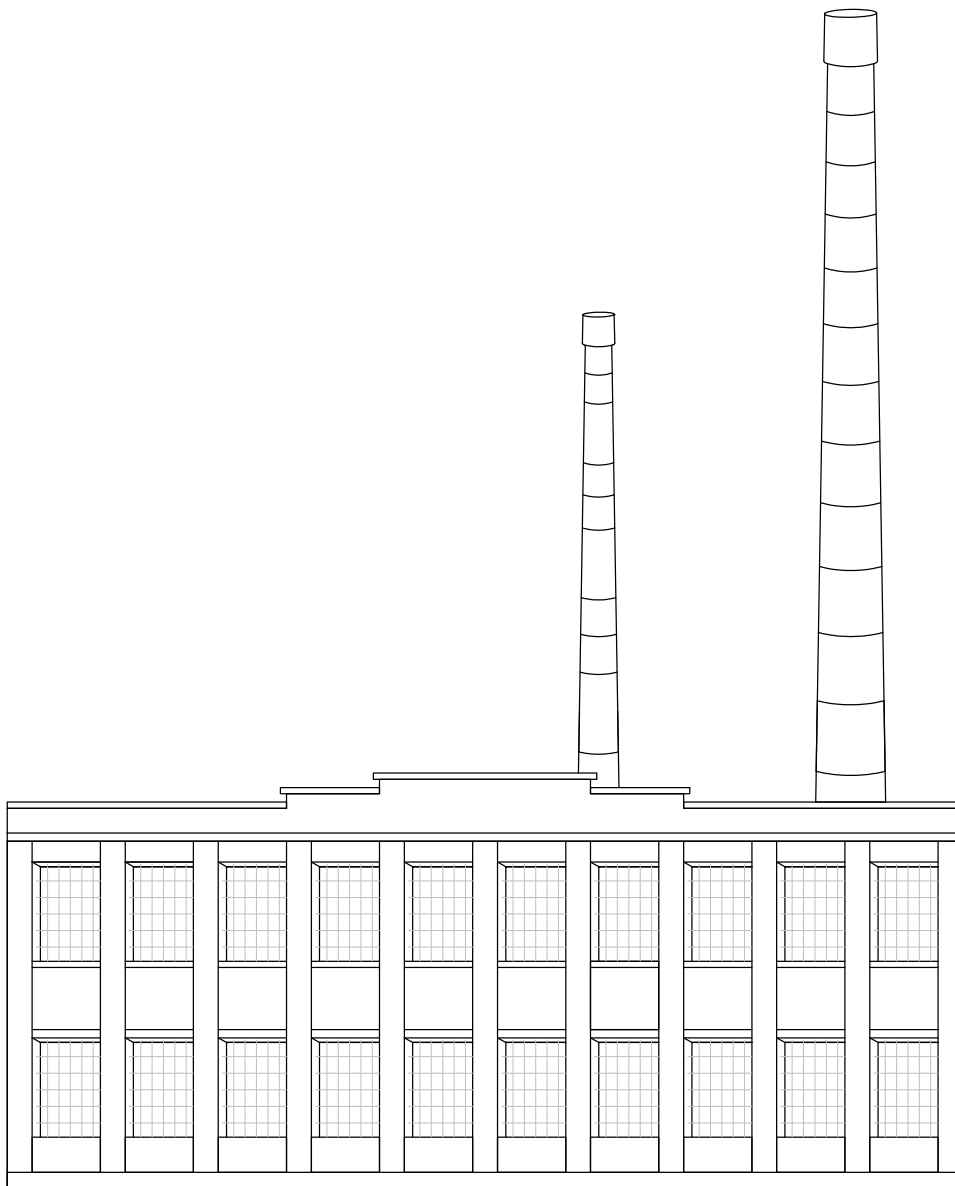


CHARAKTER ÚZEMÍ

INDUSTRIÁLNÍ HOLEŠOVICE

Holešovice jsou typické velkým množstvím starých fabrik včleněných do “průčelí” bloků nebo stojících samostatně uvnitř vnitrobloků. Přestože naprostá většina z nich už svému účelu neslouží, často u některých zůstaly tovární komíny jako připomínka industriální historie čtvrti. Část starých fabrik jen změnila typ výroby, část z nich je adaptována pro nové funkce. Staly se kavárnami nebo restauracemi, jiné slouží jako společenská nebo kulturní centra Holešovic. Jejich atraktivita spočívá kromě architektonicko estetické stránky i v tom, že díky volnému halovému uspořádání je jejich adaptace relativně snadná. Působí rovněž jako pojítka s industriální historií místa.

Na rozdíl od převážné zástavby bloků jsou tyto objekty nízké, mívají jen 2 až 3 podlaží, ale zato mají větší konstrukční výšku kolem 5 m někdy až 6 m. Charakteristickými prvky jsou výrazně vertikálně členěná fasáda, nápadné okapní římsy a velká okna s kovovými rámy a drobnější mřížkou výplně.



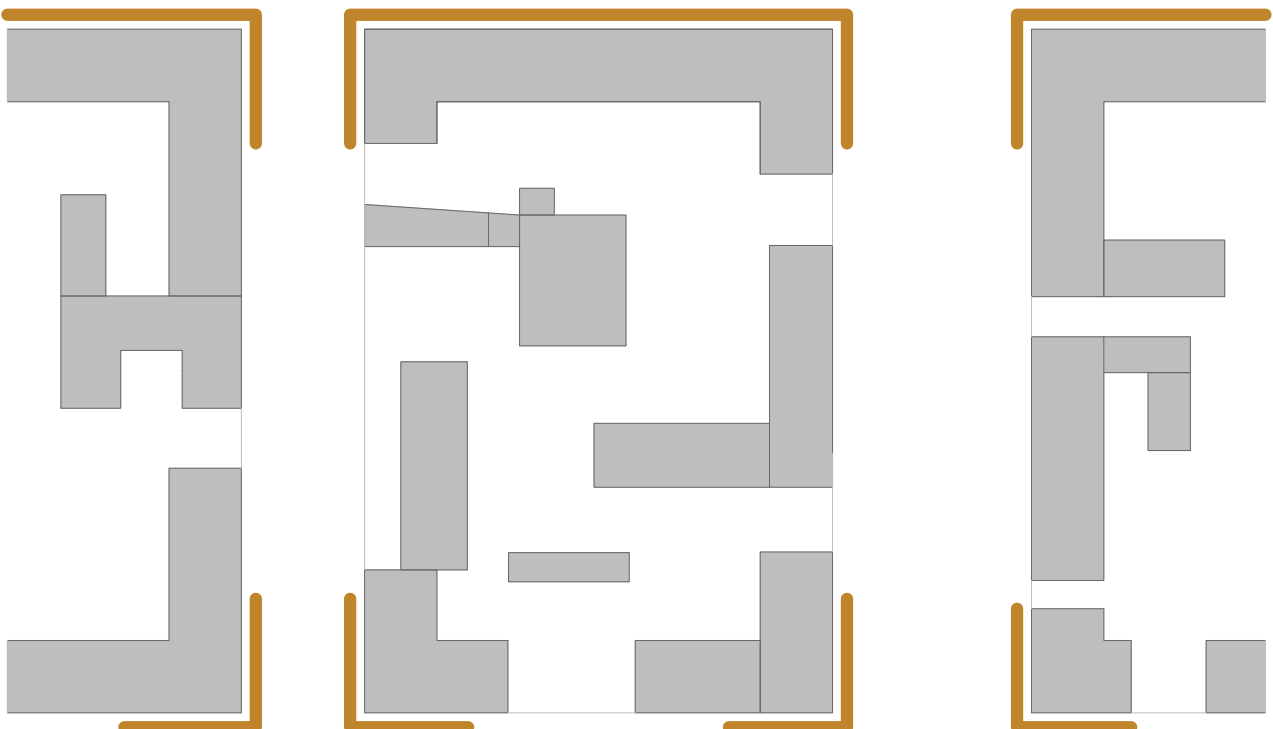
CHARAKTER ÚZEMÍ

BLOKOVÁ ZÁSTAVBA

Zástavba čtvrti je historicky i tvarově rozrůzněná. Je zde patrná stopa různých stavebních záměrů a regulací z více historických etap – například zalamování stavení čáry a tvary parcel v rámci bloků. Přesto zde převládá klasický blok. Často nebývá zcela uzavřený, ale ve většině případů drží pevná nároží, která prostor jasně definují. Existují zde bloky, které vznikly jako jeden soudržný projekt (Červené domy, Na Maninách / Přístavní), ale většina je směsicí bytových domů a nižších, původně továrních, staveb.

Můžeme zde najít několik druhů vnitrobloků.

- Vnitroblok bez veřejného prostoru pouze pro obyvatele bloku
- Vnitroblok bez veřejného prostoru s množstvím malých a střední provozoven, podniků a dílen.
- Vnitroblok s parkem nebo hřištěm pro veřejnost, typicky vlastněný městem
- Vnitroblok s parkovým náměstím, otevřený pro veřejnost, ale sloužící převážně administrativním budovám ke kterým náleží



CHARAKTER ÚZEMÍ

ULICE (z hlediska pobytu a užívání)

Ulice v Holešovicích střídají svůj charakter často i blok od bloku, příkladem je Jankovcova ulice. To podporuje pohyb lidí po městě a zároveň dostupnost všech funkcí na krátké vzdálenosti. Naopak ulice, která si zachovává jednotný ráz v celém svém průběhu je ulice Komunardů, jedna z os čtvrti.

Jedná se tedy spíše o typy úseků ulic nebo dílů ulic

1. Obytná - ulice s bytovými domy, maximálně jedna malá prodejna na blok nebo jedno stravovací zařízení
2. Pobytová / místní třída - směs převážně bytových a administrativních budov s obchodními parterey
3. Administrativní - ulice výhradně s administrativními budovami, v partech se typicky nachází stravovací zařízení
4. Promenádní - klidná ulice k procházení s volným výhledem, podél parku. S množstvím zeleně, mají široký chodník nebo se jedná o pěší zónu
5. Spojovací - většinou krátká ulička bez výrazného charakteru

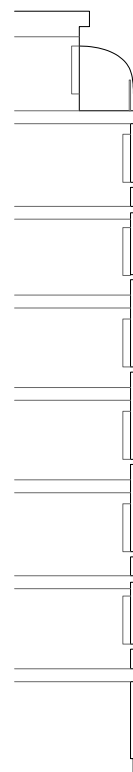
CHARAKTER ÚZEMÍ

HOLEŠOVICKÝ DŮM

- Domy mají typicky do 6 NP + 1 ustupující, výjimečně 7+1 NP nebo až 8 NP.
- Fasády nejsou až na absolutní výjimky celoprosklené, procento zasklení u převážně bytových domů činí obvykle 25–50 %, u administrativních budov a výrobních hal 65 nebo 70 %.
- Domy mají jednoduché omítky, okna lícují v řadě i nad sebou, pásová okna najdeme jen výjimečně. Vlastní vstupy i do obchodů jsou neokázalé, a poměrně hustě umístěné.
- Hlavní římsa je průběžná v jedné výškové a půdorysné úrovni, jedno ustupující patro, min o 2 m.
- Stavební čára směrem do ulice je překračována pouze:
 1. svislými arkýři od 3 NP do 6NP s půdorysným tvarem v jednoduché euklidovské geometrii, s hloubkou 0,5 – 0,8m.
 2. balkony nebo lodžie zabírajícími v součtu maximálně 20% délky uliční fasády a jsou umístěnými nad sebou.
- Prodejní plocha obchodů obvykle činí do 60 m², obchodní parter je umístěn nejčastěji v ulici, někdy ve vnitrobloku, a bývá prosklený ze 40 – 65 %
- Předzahrádky bývají přímo u fasády.

Typický Holešovický dům:

- Rozměry: 6 až 7 pater a jedno ustupující patro minimálně o 2 metry.
- Funkce: Největší zastoupení zde mají domy s obytnou funkcí a zvýšeným obchodním parterem.
- Fasáda: Pravidelný rastr, výrazné okapní římsy nad parterem, 1. patrem i pod posledním neustupujícím patrem, trojdílná okna se zděným parapetem. Místo okna ve stejné velikosti někdy lodžie, balkony jen výjimečně. Hojně se vyskytují rizality, jeden nebo dva symetricky umístěné na fasádě - překračují ul. čáru 0,5 m - 1 m












CHARAKTER ÚZEMÍ

SOCIÁLNÍ ŽIVOT

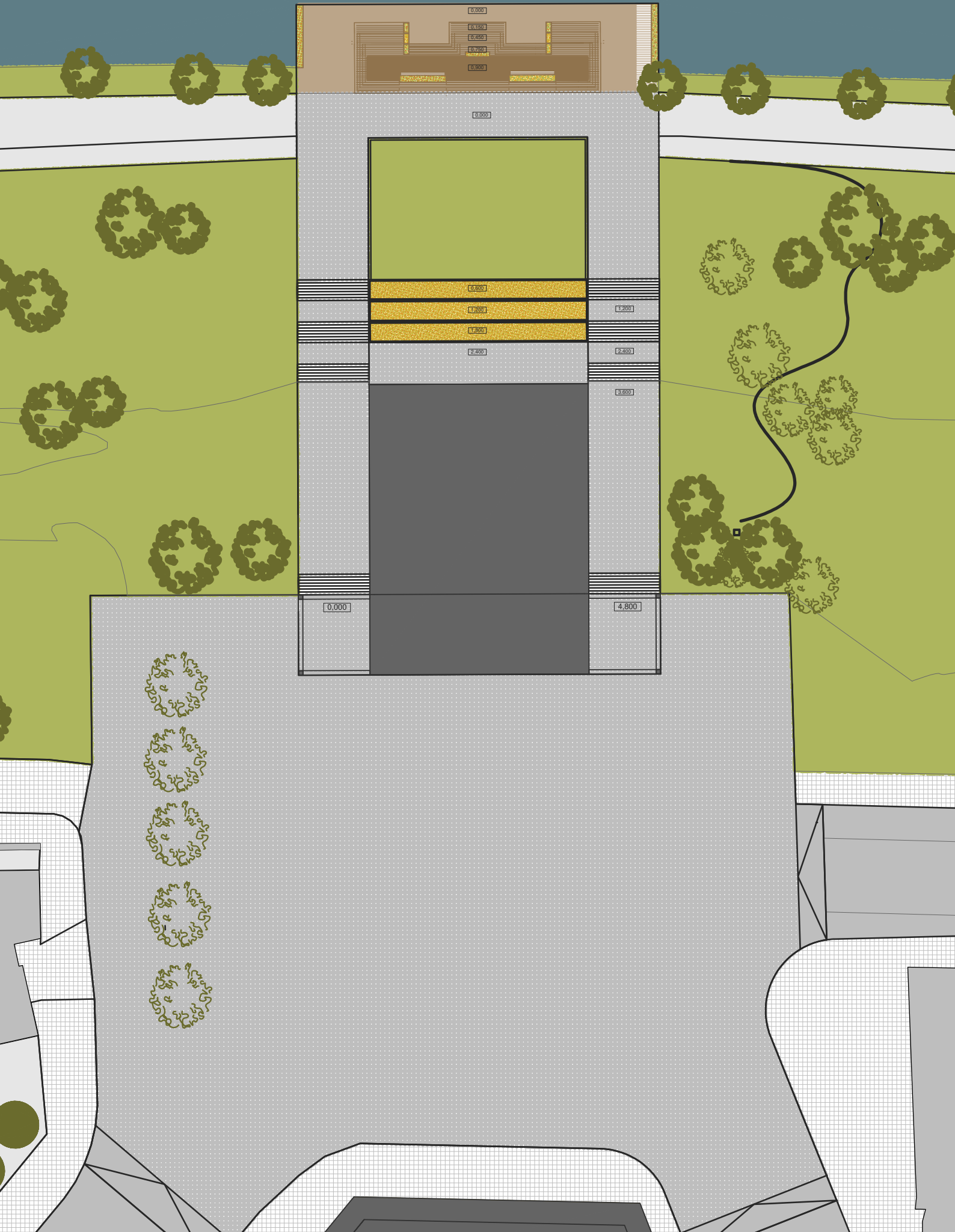
Architektura sehrává důležitou roli pro sociální život. Vhodnými zásahy ho lze podpořit, jinými naopak úplně utlumit. Domnívám, se, že existují místa, která probouzí fantazii a kreativitu. Bývají to zpravidla místa poněkud zanedbaná, která skrývají “zatím nevyužitý potenciál”. Může to být zajímavá historie, krásná stavba nebo přírodní prvek, a tak dále. Něco, co je “škoda nechat ležet ladem”. Možná existuje jisté kritické množství takových zaprášených pokladů, které způsobí, že se lidé kolem nich začnou sdružovat a přemýšlet, jak je nejen oprášit, ale vdechnout jim i nový život. V Holešovicích se to už děje nějakou dobu, konverze pivovaru, vznikl Vnitroblok v Tusarově ulici, Prazelenina v parku U vody nebo Pidikino a další. Všechna tato místa mají společné to, že byla původně nehostinná, vizuálně nepříjemná a přesto z nich stala velká i malá centra společenského života. Poptávka a hlad po takovém druhu sociálního života, je natolik velká, že dokáže těžit i z příležitostí, které nejsou na první pohled zřetelné.

HLAVNÍ PROSTOROVÝ PLÁN M - LEGENDA

	NEZPEVNĚNÁ
	VNITROBLOK, NEVEŘEJNÁ - NEZPEVNĚNÁ
	VNITROBLOK, VEŘEJNÁ - NEZPEVNĚNÁ
	PĚŠÍ, ZPEVNĚNÁ
	VNITROBLOK, VEŘEJNÁ - ZPEVNĚNÁ
	VNITROBLOK, NEVEŘEJNÁ - ZPEVNĚNÁ
	POJÍŽDĚNÁ, ZPEVNĚNÁ
	NOVÝ OBJEKT
	STÁVAJÍCÍ OBJEKT

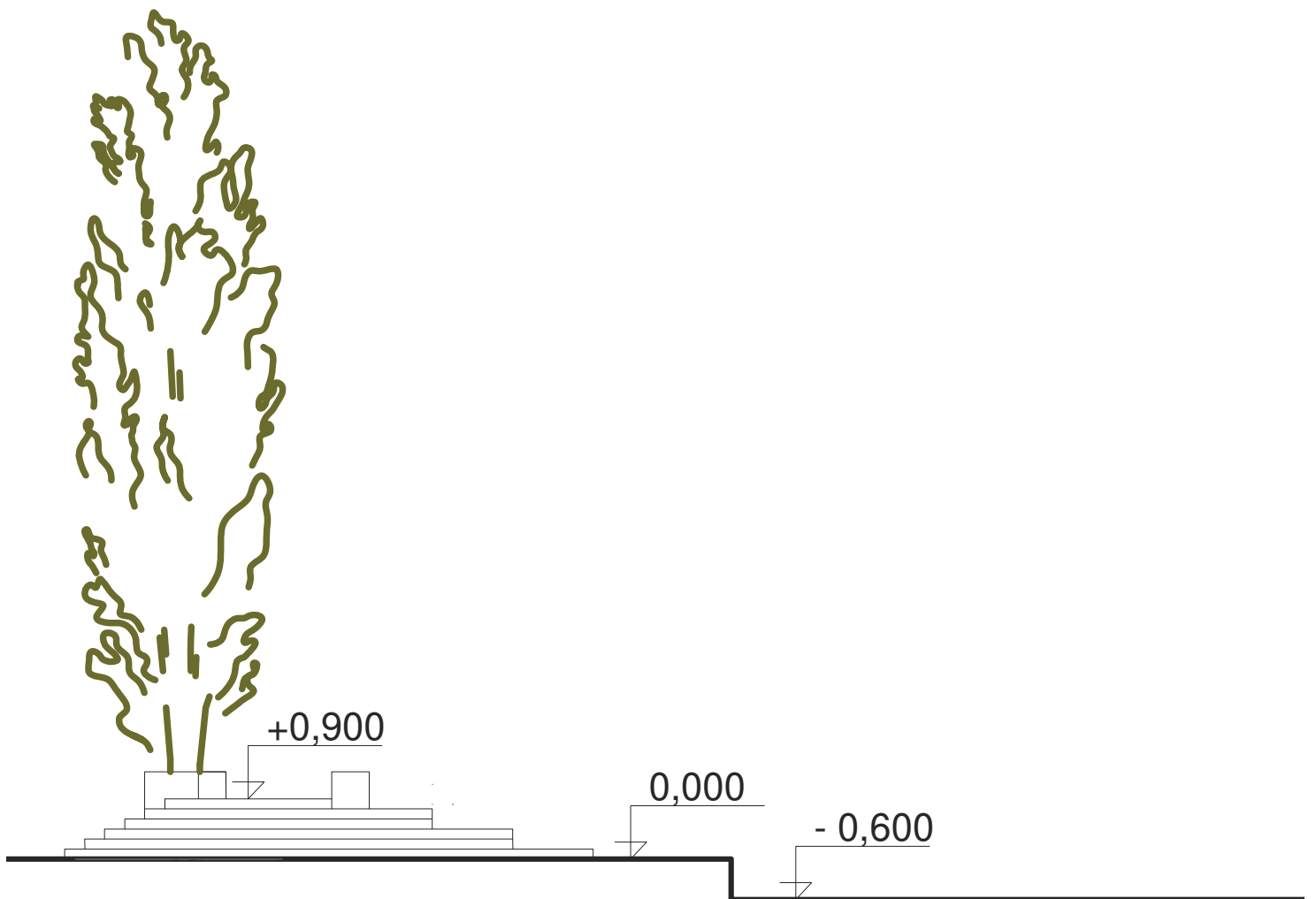


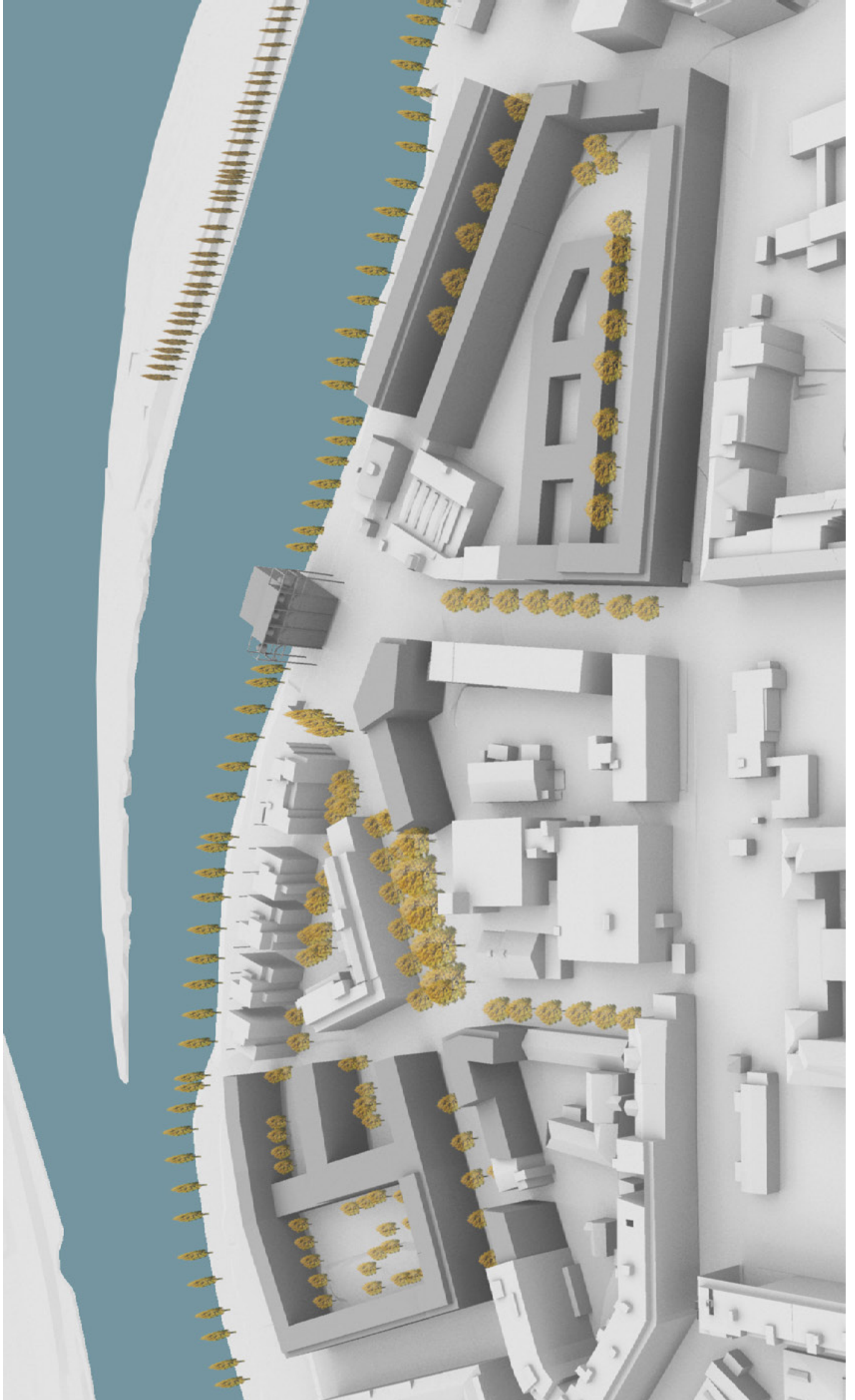
SITUACE - NÁMĚSTÍ M 1:500



DETAIL - MOLO M 1:100

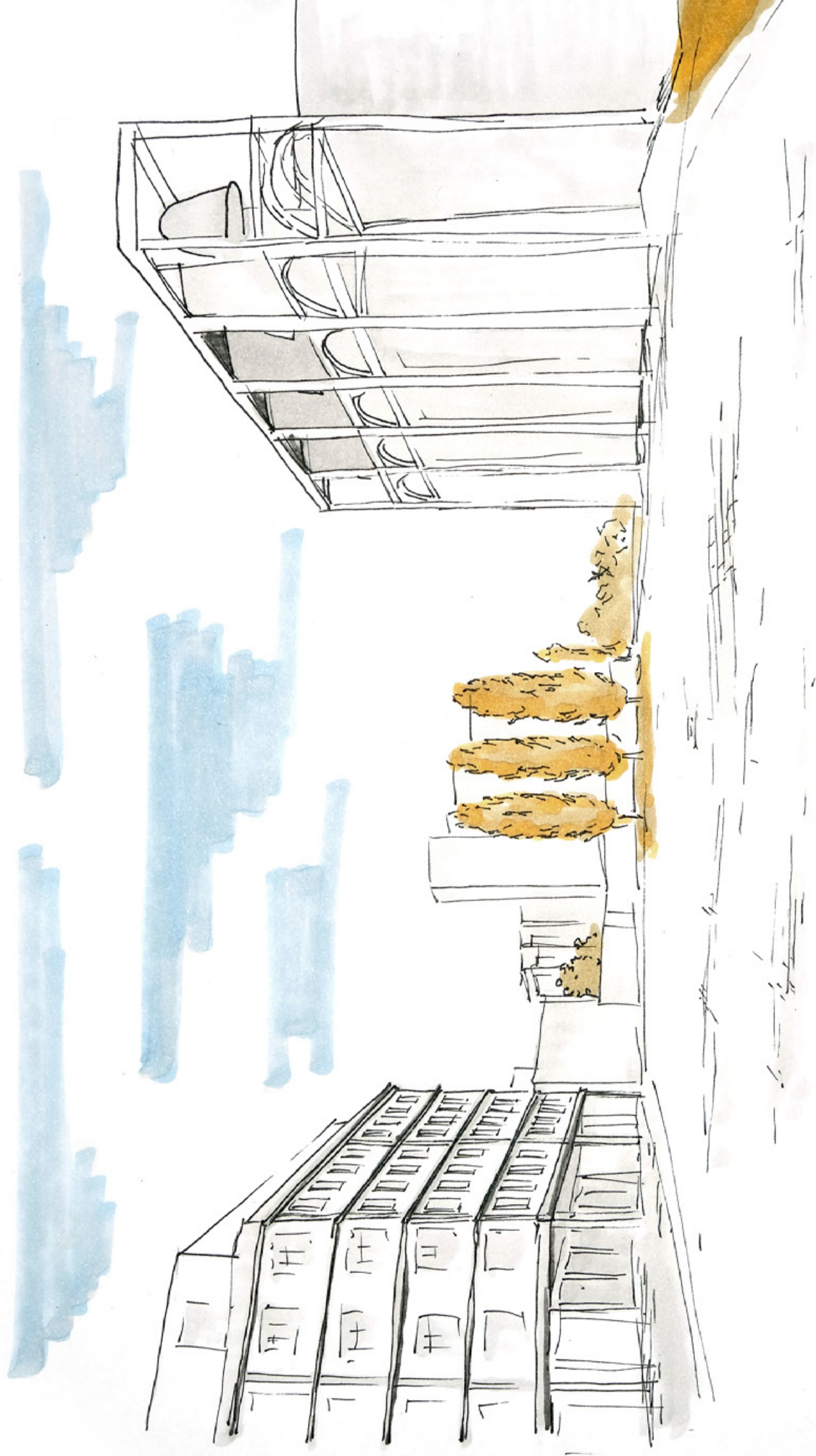
ŘEZ B - B'



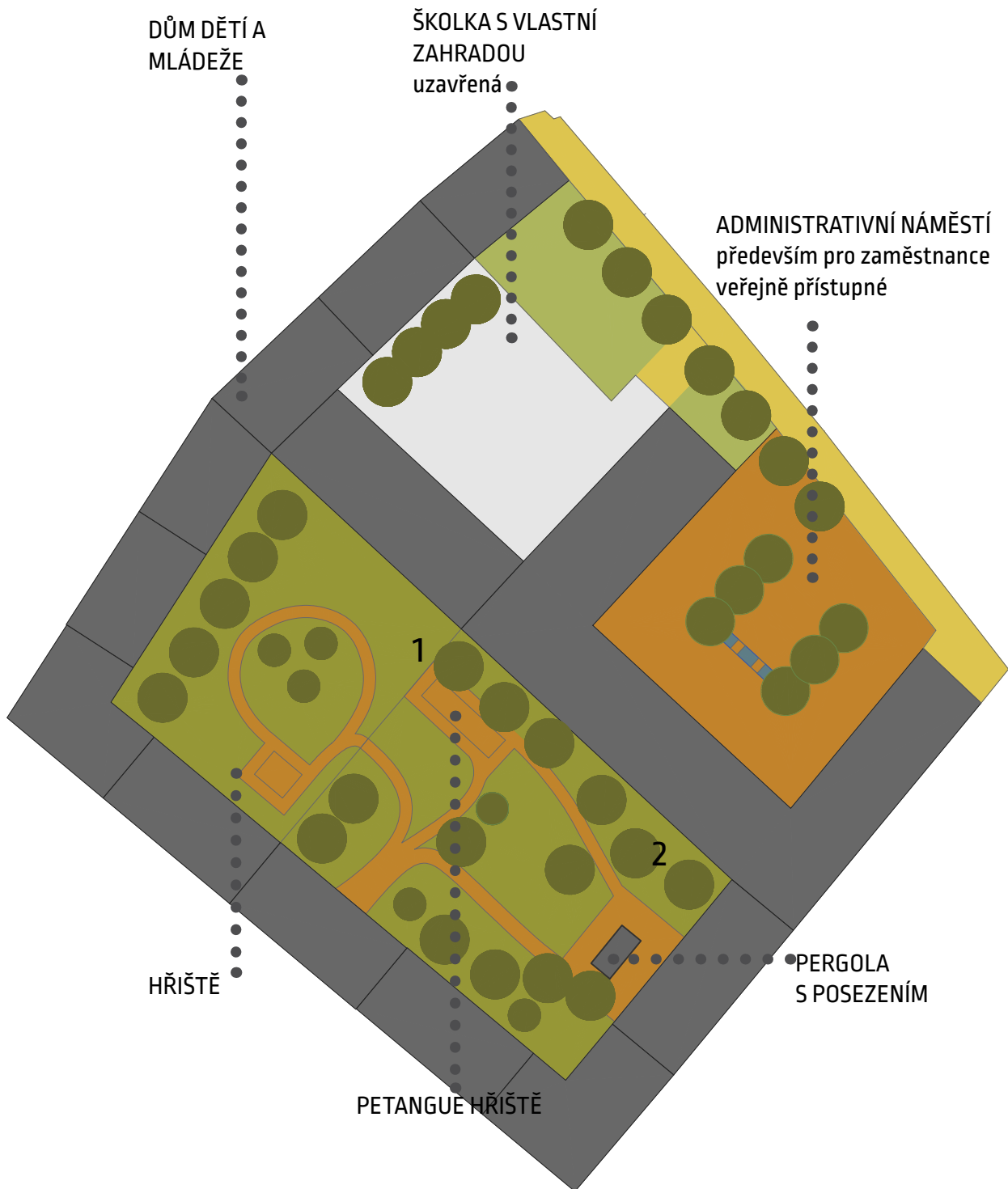








VNITROBLOKY 1:1000



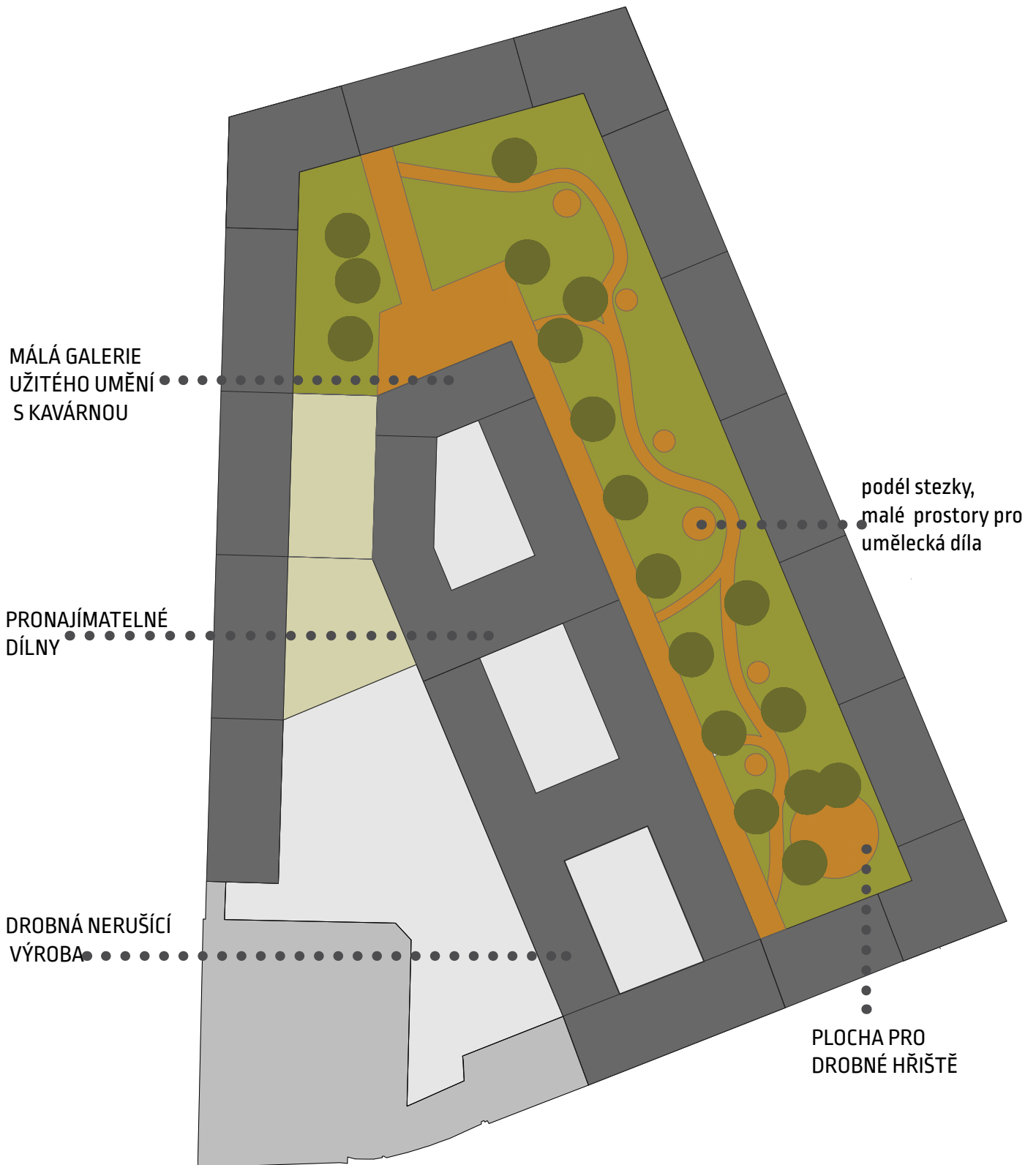
VNITROBLOK S PARKOVOU ÚPRAVOU

rozdělen na dvě části:

1. PRO DĚTI 2. K ODPOČINKU

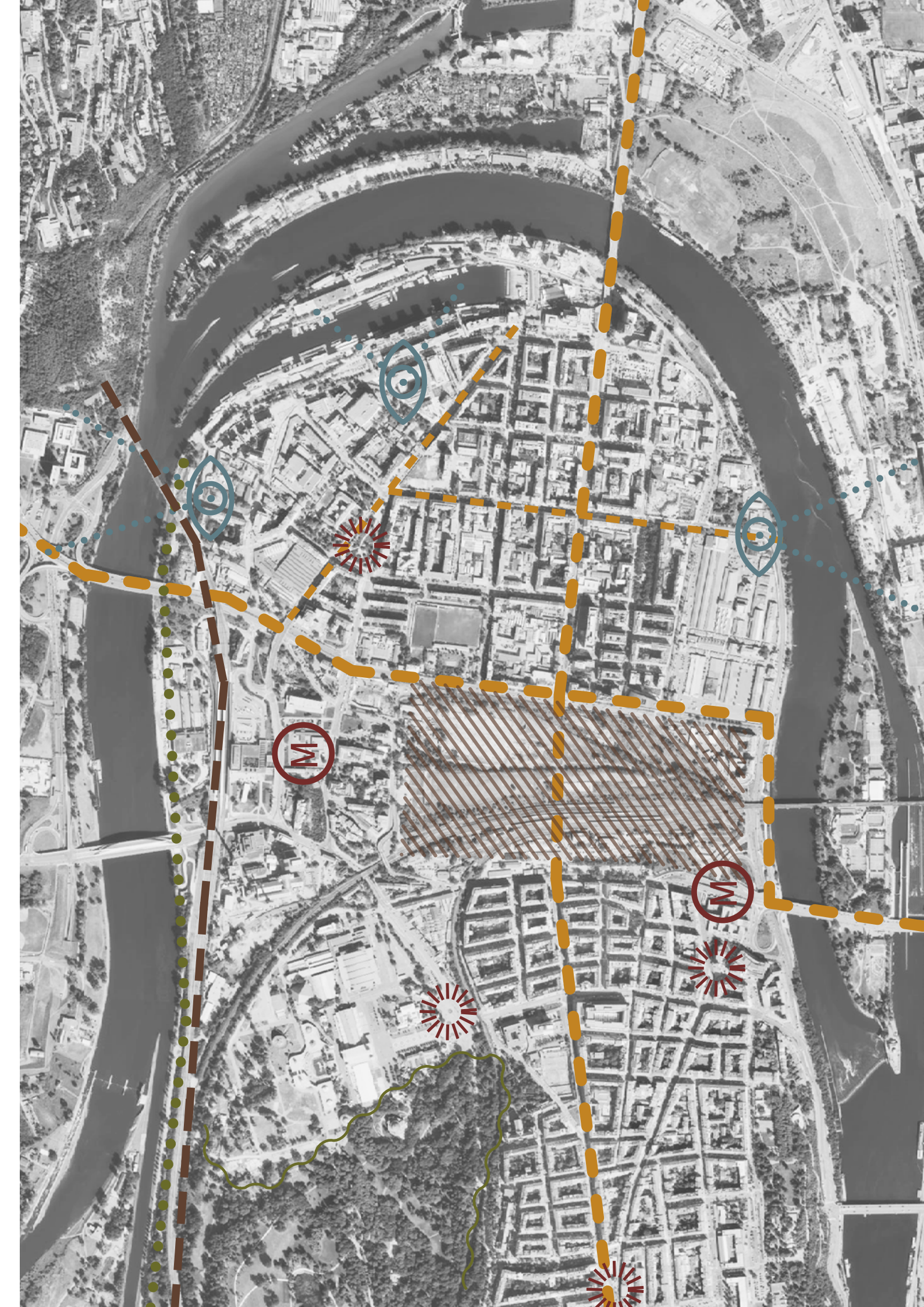
veřejně přístupné s denním provozem, uzavřeno v nočních hodinách mimo obyvatele domů

VNITROBLOKY 1:1000



PRŮCHOZÍ VNITROBLOK S PARKOVOU ÚPRAVOU

veřejně přístupné s denním provozem, uzavřeno v nočních hodinách mimo obyvatele domu a pracující ve vnitrobloku



FUNKČNÍ SCHÉMA M 1:2000



FUNKČNÍ SCHÉMA M 1:2000



FUNKČNÍ SCHÉMA - LEGENDA

FUNKČNÍ VYUŽITÍ



ADMINISTRATIVA



BYDLENÍ



POLYFUNKCE



VZDĚLÁVÁNÍ



KULTURA



DUCHOVNO



VÝROBA

VYUŽITÍ PARTERU

NOVÝ STÁVAJ.



PLNÝ OBCHODNÍ



ČÁSTEČNÝ



MALÉ FIRMY



BEZ OBCH. VYUŽITÍ

TYPY ULIC



OBYTNÁ



POBYTOVÁ



PROMENÁDNÍ



ADMINISTRATIVNÍ



SMÍŠENÁ



PRŮCHODY

