

HOLEŠOVICKÝ PŘÍSTAV

Tobiáš Tatíček
diplomová práce
ateliér Redčenkov, Danda
FA ČVUT 2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Tobiáš Tatíček AR 2020/2021, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) HOLEŠOVICKÝ PŘÍSTAV	
(AJ) PORT HOLESOVICE	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Boris Redčenkov Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	revitalizace území, lávka, Holešovice, Praha 7
Anotace (česká):	Tématem diplomové práce je řešení území Přístavní kosa, která leží ve východní části Holešovického přístavu v městské části Praha 7. Přístavní kosa je společně s Maninskou kosou a Libeňským ostrovem jedním ze tří poloostrovů v ohybu Vltavy. Cílem práce jsou urbanisticko-architektonické úpravy prostoru poloostrova, jejichž součástí je tvorba nového propojení s pravým břehem Vltavy v podobě nové lávky, tvorba veřejného prostoru, konverze bývalého přístavního skladu na veřejnou instituci a návrh nových bytových staveb. Díky návrhu se zanedbané území přeměňuje v novou, fungující část Holešovického břehu a stává se součástí města.
Anotace (anglická):	The theme of the Master's thesis is the solution of the Holešovice Port Spit area (Přístavní kosa), which is located in the eastern part of the Holešovice harbour in the Prague 7 district. The Port Spit is one of the three peninsulas in the bend of the Vltava River together with the Maninská Spit (Maninská kosa) and Libeňský Island (Libeňský ostrov). The aim of the project is the urban and architectural adaptation of the peninsula space, which includes the creation of a new connection with the right bank of the Vltava in the form of a new footbridge, the creation of a new public space, the conversion of the former port warehouse into a public institution and the design of new residential buildings. The plan transforms a neglected area into a new, functioning part of the Holešovice river bank, thus connecting it with the rest of 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.“

V Praze dne

7.1.2022

podpis autora-diplomanta

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **TOBIÁŠ TATÍČEK**

datum narození: **26/5/1992**

akademický rok / semestr: **2021-22 / zimní semestr**
obor: **ARCHITEKTURA A URBANISMUS**
ústav: **15118 - ÚSTAV NAUKY O BUDOVÁCH**
vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. BORIS REDČENKOV**

téma diplomové práce: **HOLEŠOVICKÝ PŘÍSTAV**
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

- Cílem práce jsou koncepční úpravy území Holešovického přístavu. Součástí práce bude řešení protipovodňového opatření, návrh nové lávky přes řeku a přestavba funkcionalistického skladu na veřejnou funkci

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

- návrh prístupnosti územím a přístupů k řece.
- koncepce Holešovického přístavu a návrh veřejného prostoru
- konverze stávajícího skladu a návrh nové lávky

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- závěrečné výstupy - situace, půdorysy, řezy, vizualizace / v různých měřítkách, budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím diplomové práce

4/ seznam dalších dořizovaných částí projektu (model)

- schématický model území s vyznačenými zásahy
- tištěné portfolio
- plachta
- CD

/dle požadavků FA ČVUT

Datum a podpis studenta

14/9/2021

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

14.9.2021

08 -10- 2021

diplomová práce
ateliér Redčenkov, Danda

Tobiáš Tatíček
2022
FA ČVUT

obsah

A **úvod**

A.1 poloha
A.2 místo

B **analýza**

B.1 minulost
B.2 současnost
B.3 budoucnost

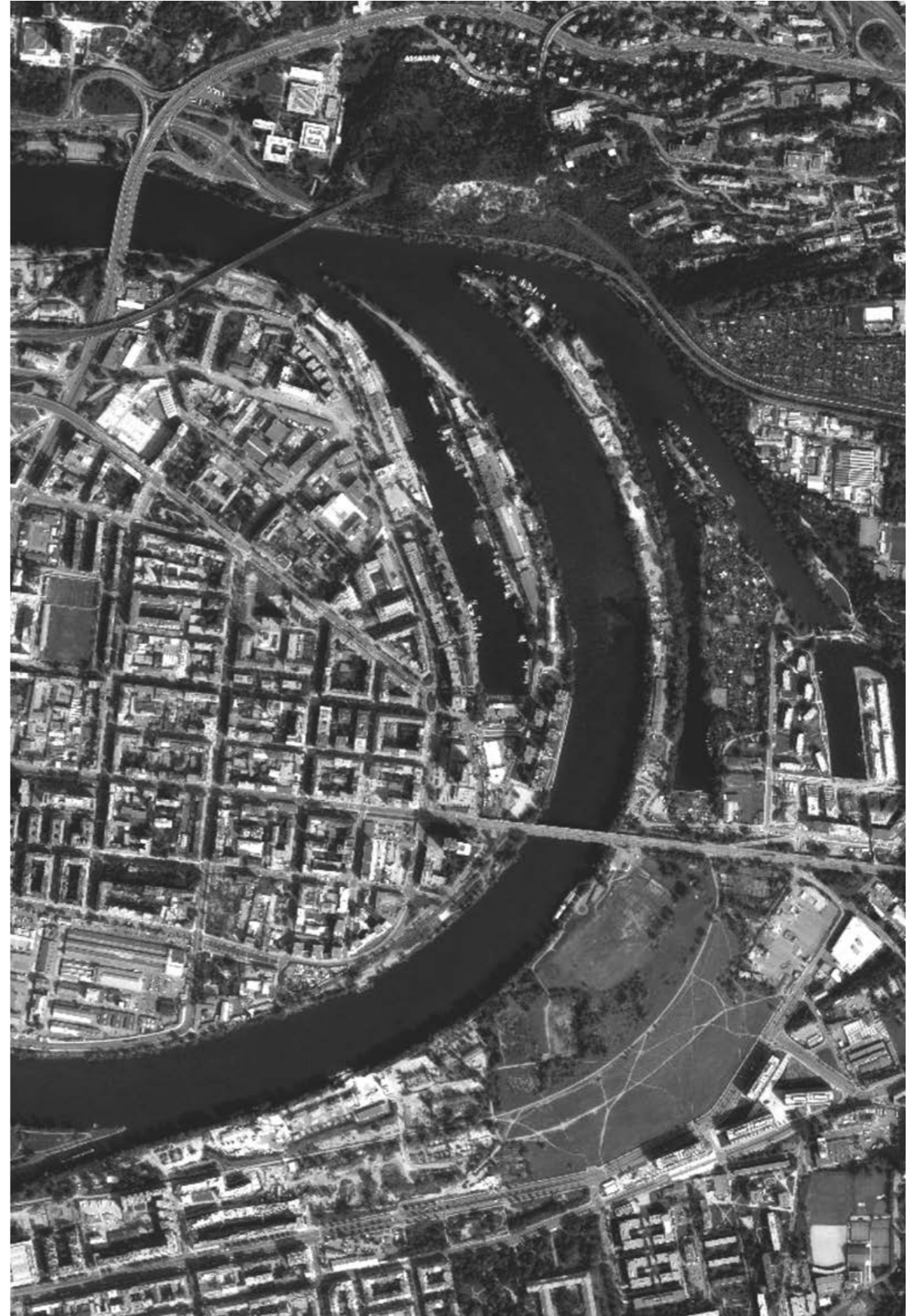
C **návrh**

C.1 urbanismus
C.2 prostor a hmoty

A **úvod**

Tématem diplomové práce je řešení území Přístavní kosy, která leží ve východní části Holešovického přístavu v městské části Praha 7. Přístavní kosa je společně s Maninskou kosou a Libeňským ostrovem jedním ze tří poloostrovů v ohybu Vltavy.

Cílem práce jsou urbanisticko architektonické úpravy prostoru poloostrova, jejichž součástí je tvorba nového propojení s pravým břehem Vltavy v podobě nové lávky, tvorba veřejného prostoru, konverze bývalého přístavního skladu na veřejnou instituci a návrh nových bytových staveb. Díky návrhu se zanedbané území přeměňuje v novou, fungující část Holešovického břehu a stává se součástí města.



Holešovický meandr

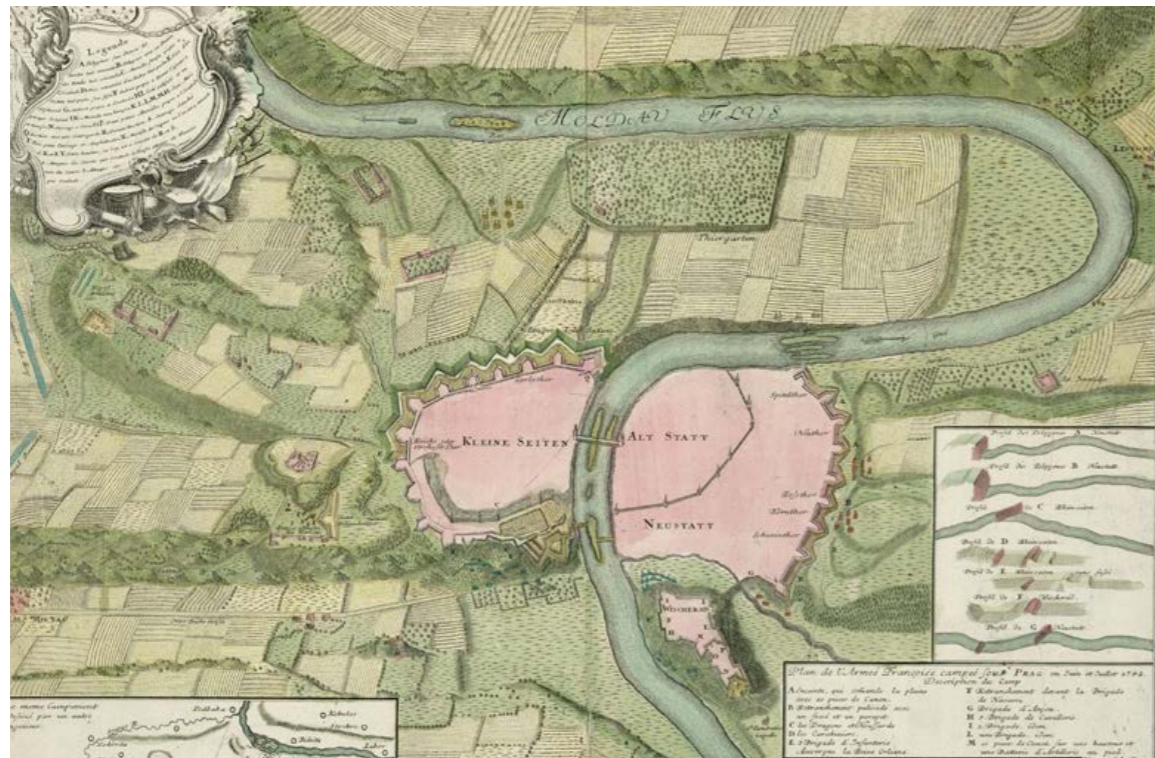
Prostor Holešovického meandru je tvořen širokou nivou řeky Vltavy, která přitéká z pražského ohybu. Z jihu je lemována kopcem Vítkov, ze severu Bílou skálou, vrchem Koráb a návrším v Thomayerovo sadech. Z východu navazuje rozlehlá vysočanská kotlina, odkud přitéká potok Rokytky. Široký prostor řeky byl vždy reprezentován nestálým meandrujícím korytem, členitým břehem a množstvím ostrovů. Holešovický meandr je obklopen souvislou zástavbou blokových struktur, obytných čtvrtí z 19. století. Je přechodem mezi stabilizovaným centrem a příměstskou krajinou

Území, které je na hranici městských částí Praha 7 a Praha 8 bylo vždy spíše periferií. S příchodem průmyslové revoluce v 19. století vznikla potřeba v návaznosti na město přesunout velkoplošné průmyslové areály a provozy s produkcí velkého množství odpadu. Tehdejší maninská planina v místě dnešních Holešovic byla nejvhodnější, ať už z důvodu rozlehlého volného prostoru, tak z hlediska návaznosti na tok Vltavy, který mimo jiné představoval i odpadní stoku. Našli zde místo jatka, elektrárna, plynárna, řada výrobních fabrik, ale také výstaviště. Průmysl si vyžádal výstavbu rozsáhlé sítě technické a dopravní infrastruktury, především přístavů.

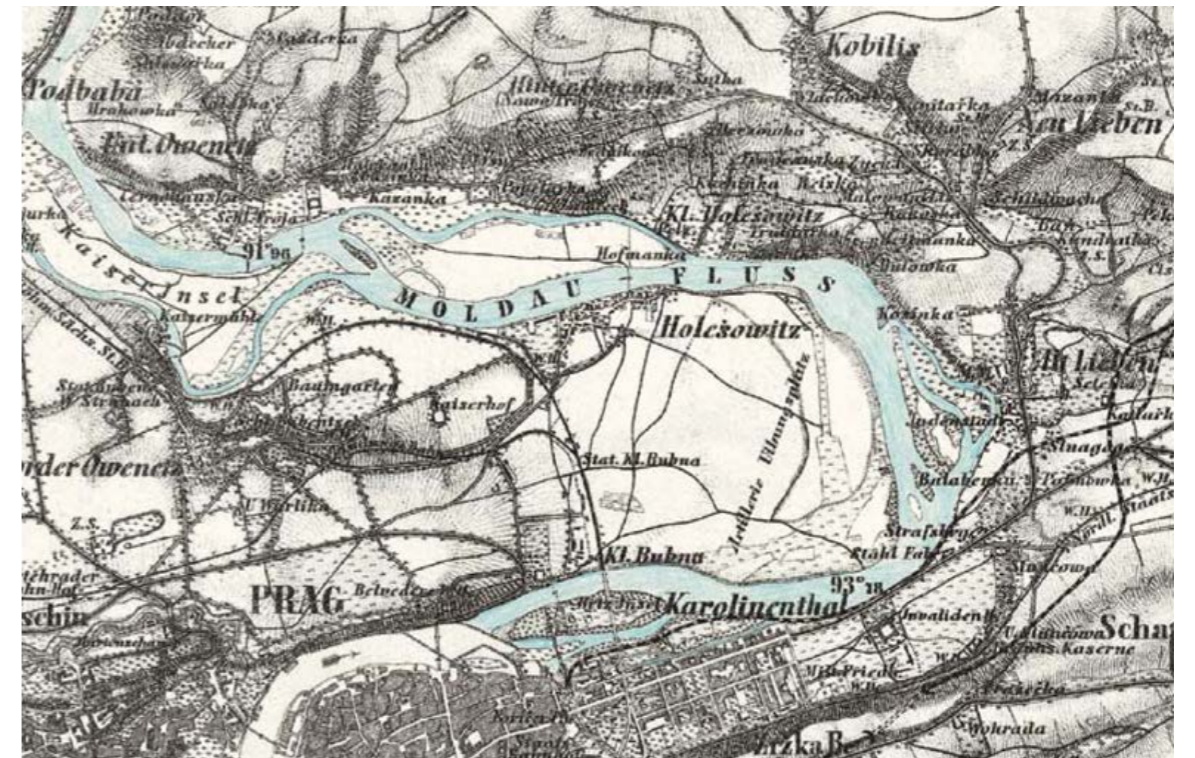
Celé území Holešovického meandru v budoucnu čekají razantní změny. Zastavěním jednoho z největších pražských brown-fieldů Bubny—Zátory vznikne nová čtvrť, která propojí Holešovice s Letnou. Na protější břeh řeky se po více jak sto letech vrátí původní podoba Rohanského ostrova vybudováním staronového říčního kanálu. Na ostrově vznikne nová zástavba a největší park v Praze.







Homann: Obléhání Prahy 1741 (1743)



Topografická mapa (1869)



Císařské povinné otisky stabilního katastru (1840)



Druhé vojenské mapování (1836-1852)



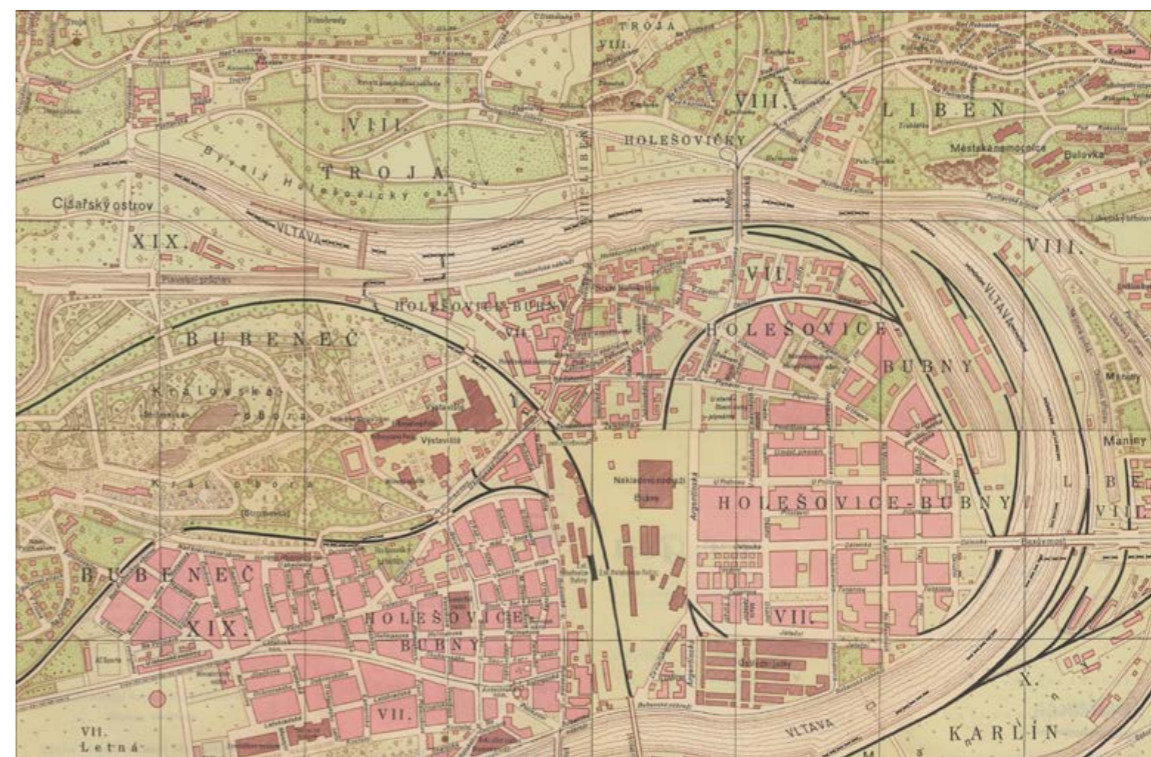
1923



1938



1929



druhá polovina 40. let



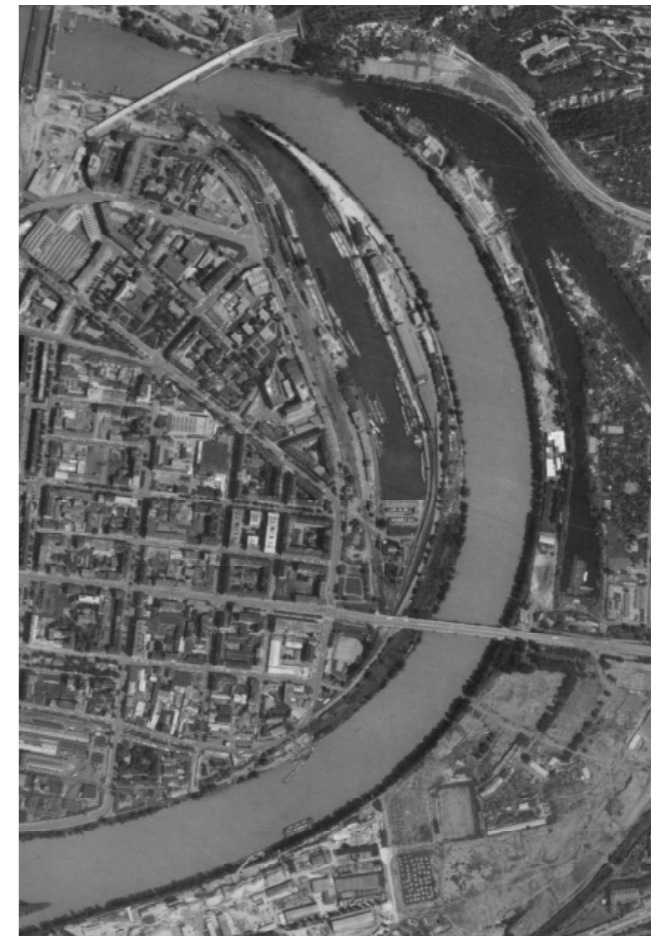
1938



1953



1989



1975



1996



pohled na výstavbu Trojského mostu (1928)

Katastrální území Holešovice dnes tvoří společně s dalšími městskými čtvrtěmi Bubny a Letnou městskou část Prahy 7, která byla ustanovena v roce 1990 a rozkládá se severně od historického centra Prahy na levém břehu Vltavy. Samotné Holešovice byly připojeny k Praze v podobě Holešovice-Bubny jako sedmá čtvrť v pořadí v roce 1884 a až do roku 1960 byly evidovány jako Holešovice-Bubny, poté se název opět vrátil k jednoslovnému označení Holešovice.

Obyvatelé středověkých Holešovic (11. až 14. století) udržovali kontakt nejen se sousedními Bubny, ale i s dalšími lokalitami především prostřednictvím místních brodů. Jeden brod vedl přes Maniny a druhý se nacházel v Troji, který sloužil k převozu vína z trojských a libeňských vinic a vinohradů.

V období raného novověku se Holešovice z urbanistického hlediska nijak překotně nerozvíjely, počet jejich domů a hospodářství se stabilizoval a neměnil, a ještě v roce 1840 vykazovaly spíše charakter zemědělské vsi s řadou chalup, jak dokládá dobová katastrální mapa. Přesto svou územní rozlohou předčily sousední Bubny a postupně se rozrůstaly o celou řadu usedlostí, umístěných v úzkém pásmu mezi břehem Vltavy a rovnoběžně s ním probíhající dnešní Vrbenšské ulici.

Hlavní hospodářskou tepnu představovaly vinice rozkládající se v ohybu řeky a na území nynějších Holešoviček, což zdůrazňovalo vedle rybolovu právě onen zemědělský charakter osady.

Holešovice—Bubny

Od poloviny 19. století se Holešovice začínají proměňovat v předměstskou čtvrť, čemuž výraznou měrou přispělo spojení Holešovic s Bubny v jednu obec v roce 1850. Navzdory tomu si však obě části uchovávaly samostatnou a na sobě nezávislou cestu dalšího rozvoje. Urbanistické řešení nové čtvrti se vyznačovalo hlavní osou, již se stala dnešní třída Milady Horákové.

Na konci 19. století bylo postaveno v Holešovicích velké množství továren a menších průmyslových podniků. Taktéž přístav přispíval Holešovicím k pozici jednoho z nejdůležitějších pražských průmyslových zázemí. V roce 1884 kdy byly Holešovice—Bubny připojeny jako sedmá městská část k území Prahy byl přijat regulační plán vyznačující se pravoúhloú sítí ulic a dvěma náměstími.

Roku 1894 byl v Holešovicích otevřen přístav a o dva roky později byla dokončena silnice pod Letnou. Koňská tramvaj byla rovněž elektrifikována.

Na počátku 20. století dosáhl počet domů čísla 780 a počet obyvatel se pohyboval kolem 30 tisíc. Modernizace nově vzniklé pražské sedmé části se projevila především vybudováním podniků celopražského významu.

Počátek 20. století s sebou přinesl další dopravní spojení v podobě vybudování dvou nábřeží, která byla propojena s vnitřními částmi Prahy novými mosty, a to Čechovým (1908) a Hlávkovým (1911), současně se modernizoval holešovický přístav (1910).

V období první republiky došlo k přeložení vltavského koryta a s ním spojené výstavbě nových mostů Libeňského a Trojského (v současné době známý pod názvem Barikádníků), což mělo za následek zánik neregulované záplavové oblasti Manin. Díky těmto opatřením pokračovala rezidenční výstavba v holešovického meandru a průmyslové podniky z 19. století, tak charakteristické pro tuto pražskou část, byly vytlačovány v oblasti západně od Bubenské ulice.

Holešovický přístav se vyznačoval v tomto období obchodováním s Hamburkem. Pouze oblast Starých Holešovic - Zátor si zachovávala svůj maloměstský až vesnický ráz.

Druhá světová válka s sebou přinesla především demografickou proměnu Holešovic. V rámci konečného řešení bylo z

Holešovic—Bubny odtransportováno místní židovské obyvatelstvo.

V 50. letech byla zbořena část Zátor kvůli betonárce Prefa na vltavském břehu, čtvrť v podstatě zanikla v 70. letech při výstavbě stanice metra Nádraží Holešovice.

Zátory (Staré Holešovice)

Část dnešních Holešovic, neúředně nazvaná též Staré Holešovice, známé jako Zátory, zanikly definitivně v roce 1977. Jejich památku připomíná dnešní ulice Na Zátorách a nádraží Praha - Holešovice, vystavené na jejich části. Původně se jednalo především o hospodářskou oblast, jejichž obyvatelé se zabývali rybařením, pěstovali zemědělské plodiny, plavili se na lodích a vorech, pracovali jako písaři, ledaři a převozníci. Čtvrť dominovala někdejší Palackého, dnešní Partyzánská ulice, kolem níž stála jednotlivá hospodářství.

První průmyslovou budovu zde představovala Dormitzerova kartounka, postavena v roce 1823. Změnu přineslo až zastavování holešovických pozemků ve 2. polovině 19. století, díky kterému přibývaly činžovní domy a Zátory se svým starosvětským rázem proměnily v periferní oblast. V meziválečném období ustoupila nejvýchodnější část Palackého ulice výstavbě Trojského mostu. Poválečné období v návaznosti na budování socialismu v Československu znamenalo postupný zánik čtvrti, způsobené rozsáhlou demolicí a výstavbou betonárky Prefa, a zmizely tak například domky ve východní části holešovického nábřeží. Od 70. let tak Zátory představují pouze dopravní uzel metra a vlakového nádraží a zbytek parcel zarůstá křovím.

Holešovický přístav

Holešovický přístav postavený v letech 1892–1894 byl určený až pro 170 odí. Postavila ho firma Vojtěcha Lanny a náklady na jeho výstavbu dosáhly výše 1 230 000 zlatých. Pro potřeby přístavu byl připraven projekt napojení na železnici, přičemž stavba prodloužení dráhy započala roku 1906 a byla dokončena roku 1910. Z roku 1906 pochází dodnes zachovaný soubor secesních budov přístavu i nádraží, jehož tvůrcem byl architekt František Sander. V letech 1923–1927 došlo k přesunu říčního koryta Vltavy ve směru k Holešovicím, zmíněná úprava přiblížila řeku blíže k přístavu. Na kose přístavu vzniklé výrazným zmenšením poloostrova byla v letech 1926–1928 vystavěna budova veřejného skladiště podle projektu architekta Františka Bartoše.

S menšími obměnami zůstal přístav zachován až do nedávné doby. Na začátku 21. století však přinesla konec dosavadní podobě holešovického přístavu. I když nad samotnými objekty přístavu byla ustavena památková ochrana, stal se celý areál místem realizace projektu Prague Marina. Postupné zastavování areálu odstartovala v roce 2008 realizovaná první etapa výstavby obytných domů, do současnosti byla realizovaná část druhé z celkem pěti etap výstavby. Za realizací projektu stojí společnost Prague Marina, a.s., patřící do skupiny Lighthouse Group.

Libeňský přístav

O libeňském přístavu může být řeč pouze po určitou dobu od zbudování areálu, protože v porovnání s holešovickým přístavem byl později významně přestaven v loděnici. Tomuto účelu pak sloužil po většinu své existence.

Vlastní přístav budovaný firmou Vojtěcha Lanny v letech 1893–1895 měl dvě ramena, východní a západní. Stavba přinesla Libni velké zadlužení, které přímo ovlivnilo pozdější jednání o připojení obce ku Praze.

Novému libeňskému přístavu se v sousedství holešovického přístavu ale příliš nedařilo. Mezi jeho nevýhody patřila špatná ochrana před velkou vodou a skutečnost, že nebyl napojen vlečkou na železnici. Proto byl poměrně málo využíván. V letech 1923—1925 byl přístav přestavěn na loděnici pro společnost Vltavsko-labská doprava. Dnešní půdorys přístavu se i tak zdá být na první pohled velmi podobný půdorysu původního přístavu.

Při přenesení hlavního toku Vltavy směrem k Holešovicím v letech 1923—1927 bylo vybudováno další slepé rameno, kde měl být vybudován obchodní přístav. K realizaci tohoto plánu však nedošlo. Významným stavebním zásahem v Loděnicích Praga, který bývalému přístavu vtiskl zajímavou industriální tvář, byla výstavba budov loděnice podle projektů architekta Jaroslava Fragnera realizovaná v letech 1947–1952, které byly v provozu do devadesátých let 20. století.

V současnosti v okolí přístavu probíhá výstavba bytů a komerčních budov.

Maniny

Čtveřice ostrovů vroubících karlínský břeh jižně od ostrova Štvanice vznikla z povodňových nánosů. V 17. a 18. století byly břehy ostrůvků zpevněny a jejich plocha postupně využívána i k různým hospodářským činnostem, zejména k provozování mlýnů. Ostrovy měly své soukromé majitele, podle nichž se Rohanskému ostrovu zůstalo dodnes jméno podle majitele Josefa Rohana, tesařského mistra, který jej vlastnil po roce 1850.

Rohanského ostrova se na východě dotýkal ostrov Jerusálmský, nazvaný zas podle majitele Leopolda Jerusalema, kterému patřila karlínská kartounka využívající ostrov v 1. polovině 19. století jako bělidlo. Oba ostrovy, Jerusálmský a Rohanský, nazývané pro zjednodušení jménem druhého z nich, využila po roce 1870 Společnost Rakouské severozápadní dráhy nejen pro vedení úseku své trati mezi koncovým osobním nádražím na Těšnově a Karlínem, ale též pro své zázemí a později pro nákladové nádraží. Na říčním rameni právě mezi Rohanským ostrovem a karlínským břehem byl již od roku 1822 v provozu Karlínský přístav, který měl především obchodní a nákladní charakter. Zásadní změnou pro Karlín byla velkorysá regulace hlavního vltavského koryta mezi lety 1923–1929, kdy bylo z důvodu lepší splavnosti, zkrácení trasy a zrychlení průtočnosti přeloženo blíže Holešovicím. Tehdy Karlínský přístav, jehož hlavní funkci převzaly již dříve přístavy holešovický a libeňský, ztratil smysl a byl zrušen. Rovněž nákladové nádraží na Rohanském ostrově vybudováním centrálního pražského nákladového nádraží na Žižkově pozbylo velkou část své funkce.

Rozsáhlá oblast říční nivy zvaná Maniny, která původně patřila k holešovickému území, byla po regulaci řeky částečně zabrána novým říčním korytem a částečně spojena s územím Rohanského ostrova. Tak přišel někdejší ostrov o dotek řeky na severovýchodě a navážkami na místě vysušeného starého koryta při pobřeží Karlína byl spojen s ostrovem Libeňským a Libní samotnou. Říční rameno, na kterém mezi Rohanským ostrovem a Karlínem byl původně provozován Karlínský přístav a které bylo i po přeložení vltavského koryta zachováno jako vodní spojka s Libeňským přístavem, bylo zasypáno v polovině padesátých let 20. století. V dalších desetiletích po roce 1930 se stalo rozlehlé území karlínského pobřeží, nazývané zjednodušeně Rohanským ostrovem, ale tvořené spojenými historickými ostrůvky a zasypávanými říčními rameny, územím skládek, skladišť, odstavných parkovišť, betonárky, zkrátka neutěšené industriální divočiny. Sem byla například vyvážena vytěžená zemina ze stavby metra.

Od roku 2019 zde začne výstavba bytového a

kancelářského komplexu Rohan City. Bude se nacházet na bývalém brownfieldu mezi ulicí Rohanské nábřeží a zdejší cyklostezkou A2. vedoucí podél Vltavy Zahrne přibližně 2 500 bytů pro 3 500 lidí a také kanceláře. Počítá se, že výstavba všech fází zabere až 15 let. Do čtvrti bude investovat skupina Sekyra Group za investiční náklady přibližně 10 miliard korun.

Libeňský most

Potřeba mostního spojení byla vyvolána výstavbou Holešovic a rozvojem Libně. V ose dnešního mostu bylo postaveno nejprve dřevěný most, který byl zprovozněn v roce 1903. Most existoval skoro čtvrt století a sloužil bez zásadních problémů, až do doby, kdy byla prováděna nová regulace Vltavy na Maninách v Holešovicích. Teprve přeložení hlavního toku směrem západním a modernizace libeňského přístavu spojená s uzavřením přístavu v Karlíně vyvolala potřebu stavby nového mostu.

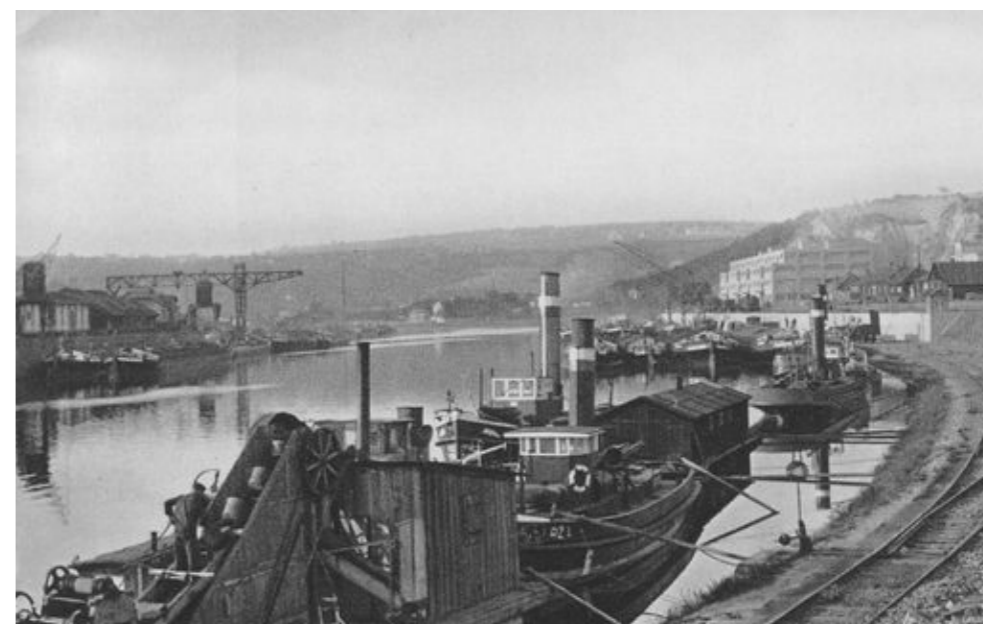
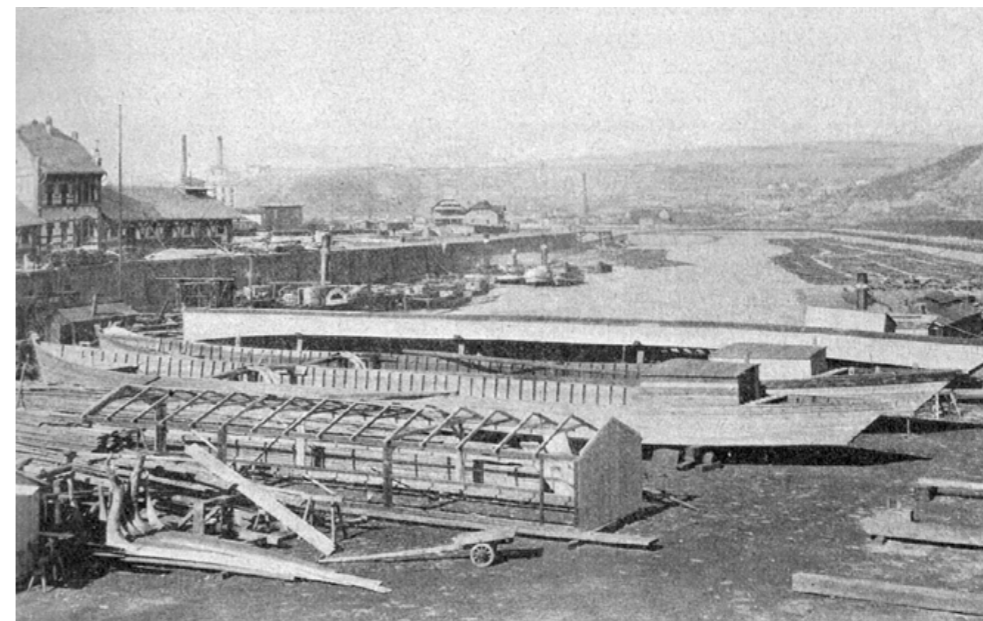
Koncept konstrukce nového mostu vypracoval Ing. Mencl. Základním rozhodnutím bylo uspořádání příčného profilu mostu, kde byla opuštěna šíře 16 m ve prospěch 21 m. To umožnilo postavit dvoukolejnou tramvajovou trať a chodníky široké 3,25 m. Na pruhy pro vozidla pak zbylo 4,25 m, což je pro jeden pruh bohatý rozměr, nicméně pro dva jízdní pruhy je to málo. Vyložení chodníků na konzolách a modelace vnějších schodišť byly výrazným prvkem, který vynikajícím způsobem ztvárnil architekt Pavel Janák. Konstrukce spočívá na konzolách vysazených z pilířů, kde jsou patní klouby z betonu, což znamenalo proti dříve užívaným kloubům kamenným s olověnými vložkami, užitým u Mánesova mostu, pokrok. Pilíře pak jsou betonové s kubisticky tvarovaným kamenným obložením.

Stavba mostu byla zahájena v roce 1924 a do provozu byl odevzdán v roce 1928. Původně byl pojmenován podle dlouholetého primátora Karla Baxy, po druhé světové válce byl přejmenován na Stalingradský most.

Jako jediný z pražských mostů je svázán s přírodním prostředím a plochami zeleně ve střední části mostu, takže svým zemním tělesem je trochu i dílem krajinným.

V podstatě až do výstavby mostu Nuselského se mohl pyšnit největší plochou mezi pražskými mosty.

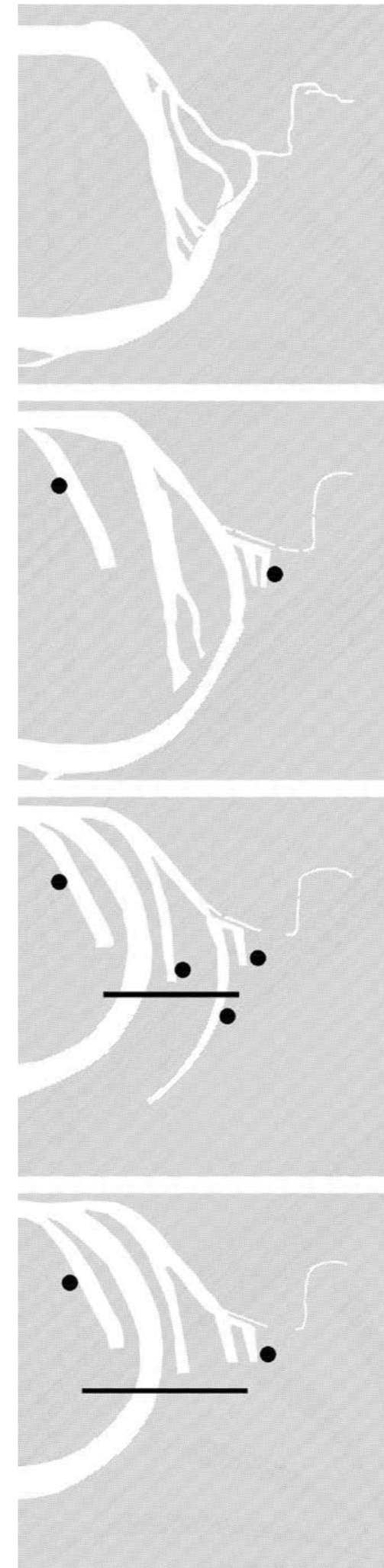
Bohužel jeho odlehlá poloha a nedokončené úpravy na Maninách byly mostu osudné. Zájem o jeho údržbu klesal, až zcela zanikl, původní vozovky dožily a byly nahrazovány různými provizorii. Rovněž nebylo udržováno odvodnění mostu a přesypů nad klenbami, takže železobetonové části se staly prvními obětmi chátrání. Zanedbání údržby od druhé světové války nebylo řešeno ani v posledních dvaceti letech a tak se stal stav mostu havarijním.



Holešovický přístav (1906, 1923, 1937)



úpravy koryta Vltavy s výstavbou Libeňské mostu (1923—1927)



Scematická zobrazení situace řeky mezi Holešovicemi a Libní

1 druhá polovina 19. století

Stav před zahájením regulace řeky a stavby přístavů.

2 kolem roku 1900

Vpravo dvouramenný libeňský přístav, vlevo holešovický.

3 První republika

Zprava: libeňský přístav přestavěný na loděnici, vedle slepé rameno vedoucí od karlínského přístavu, slepé rameno uvažované pro výstavbu nového obchodního přístavu, nové řečiště a zcela vlevo holešovický přístav.

4 60. léta

Po zasypaní slepého ramene vedoucího od karlínského přístavu. Vlevo libeňská loděnice, vpravo holešovický přístav.



fotodokumentace



Na začátku kosity se nachází soubor bytových staveb Marina Island. Mezi tímto souborem a Libeňským mostem se nachází velká nebezpečná plocha obehnaná plotem.



Pohled na silnici (ul. Sanderova). Na pravé straně se nachází soubor Marina Island. Celý areál je veřejnosti nepřístupný. Kvůli neprostupnosti se jedná o významnou bariéru. Na levé straně silnice je vystavěna protipovodňová zeď. Jedná se o další významnou bariéru v území. U zdi chybí chodník, chodci často chodí po obrubníku.



Výhled na přístav ze silnice (ul. Sanderova). Na západní straně od protipovodňové stěny je ve snížené úrovni náplavka podél které kotví lodě. Celá západní strana kosity je pro veřejnost nepřístupná. Nachází se zde mola, přístavní sklady, nákladní prostory apod.



Ulice Sanderova vedoucí po téměř celé délce kosity. Podél silnice se nachází velké množství vzrostlých stromů. I přes téměř neexistující veřejný prostor, špatné povrchy a nulovou vybavenost má místo příjemnou atmosféru.



Ve střední části kosity, v centru areálu skladů a výrobních prostorů se nachází starý funkcionalistický sklad.



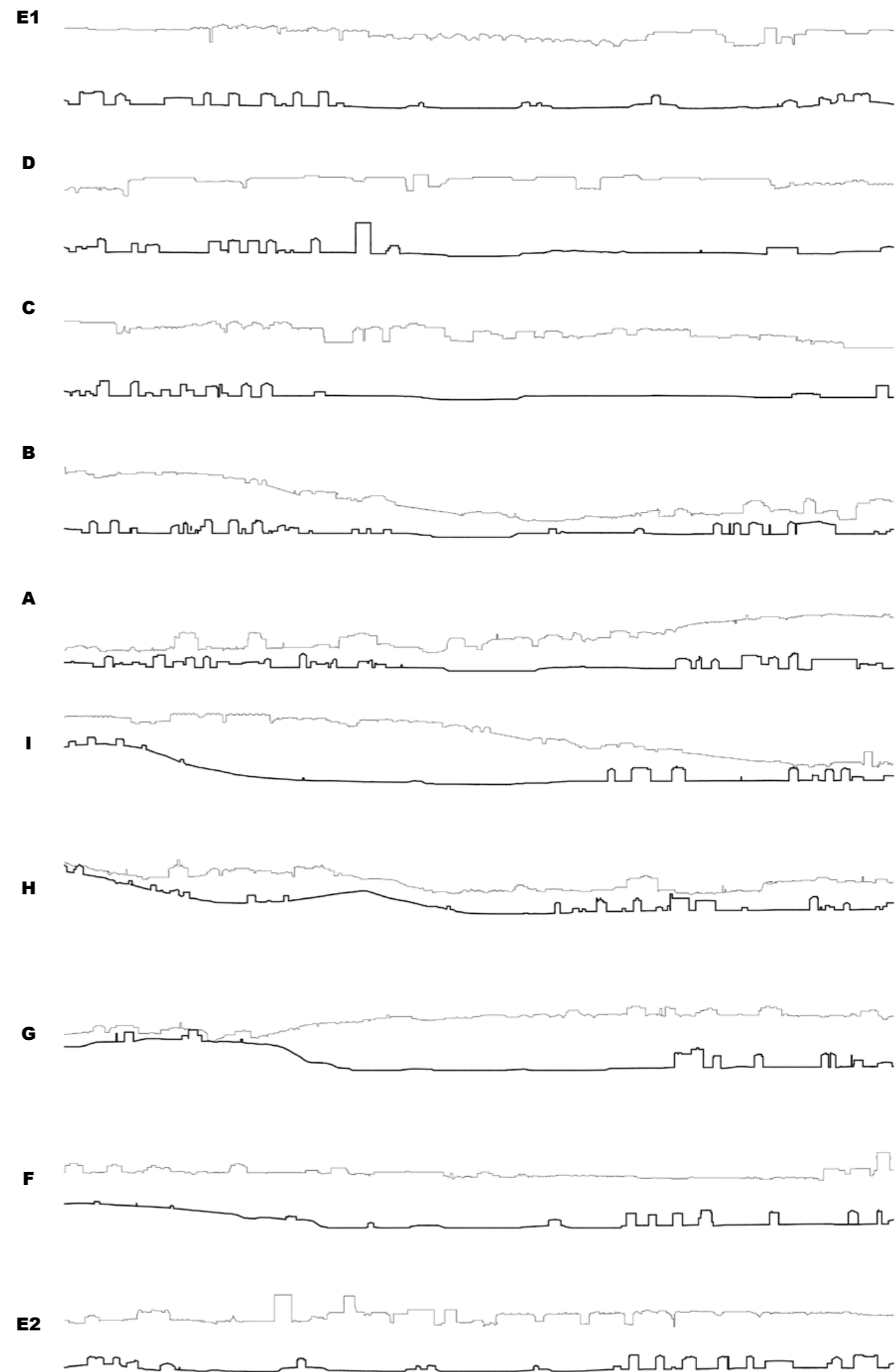
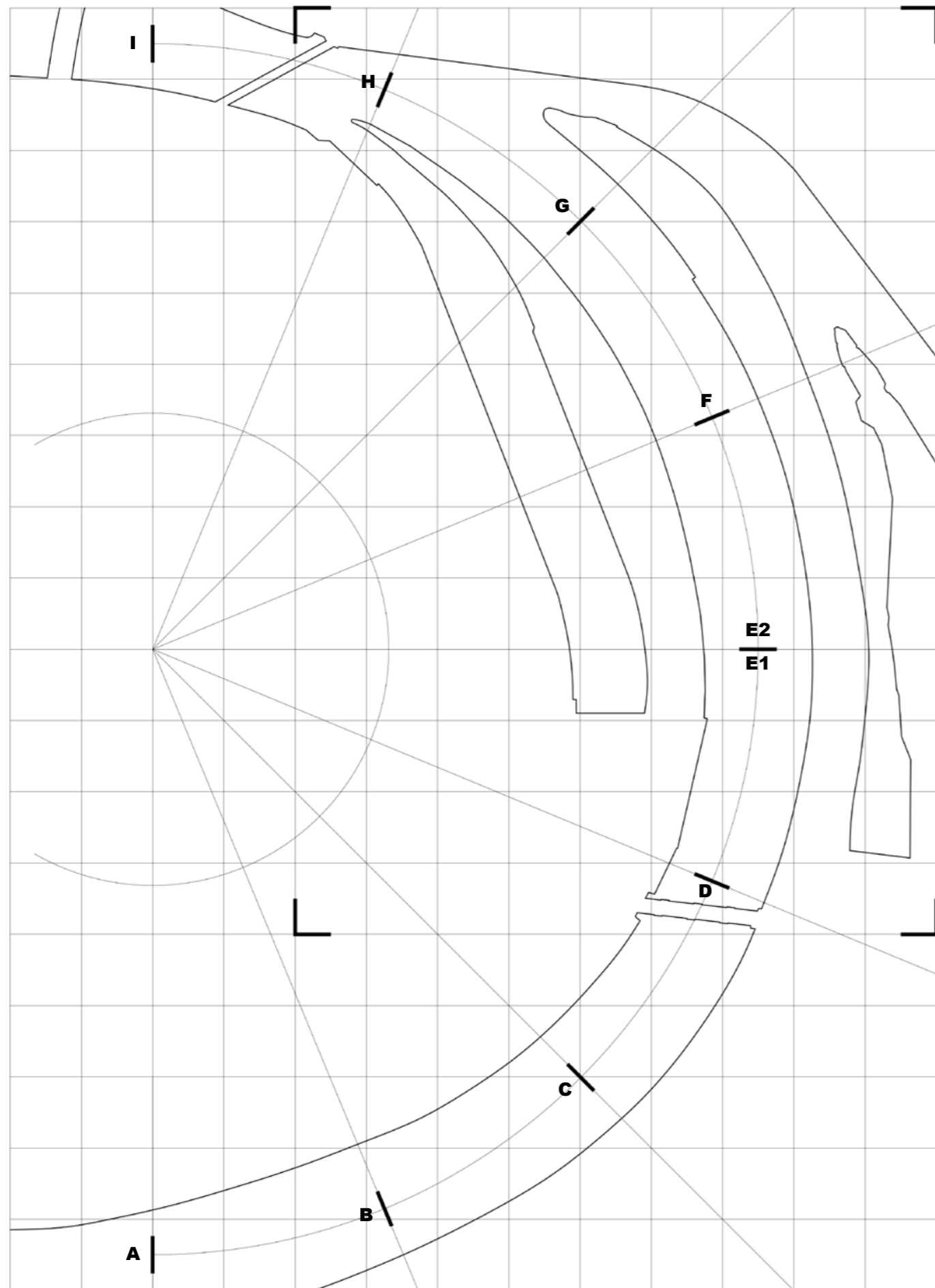
Garáž.

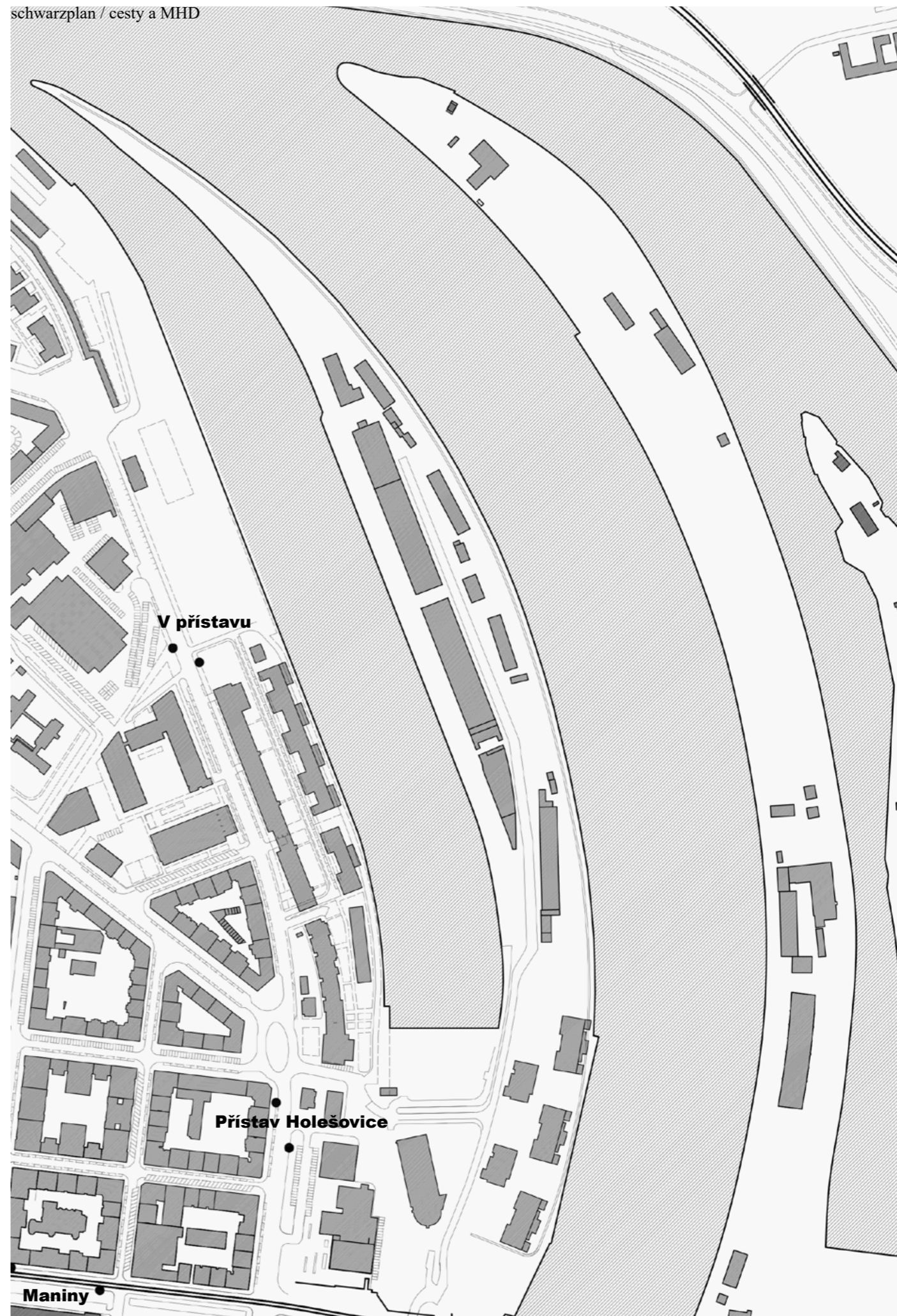
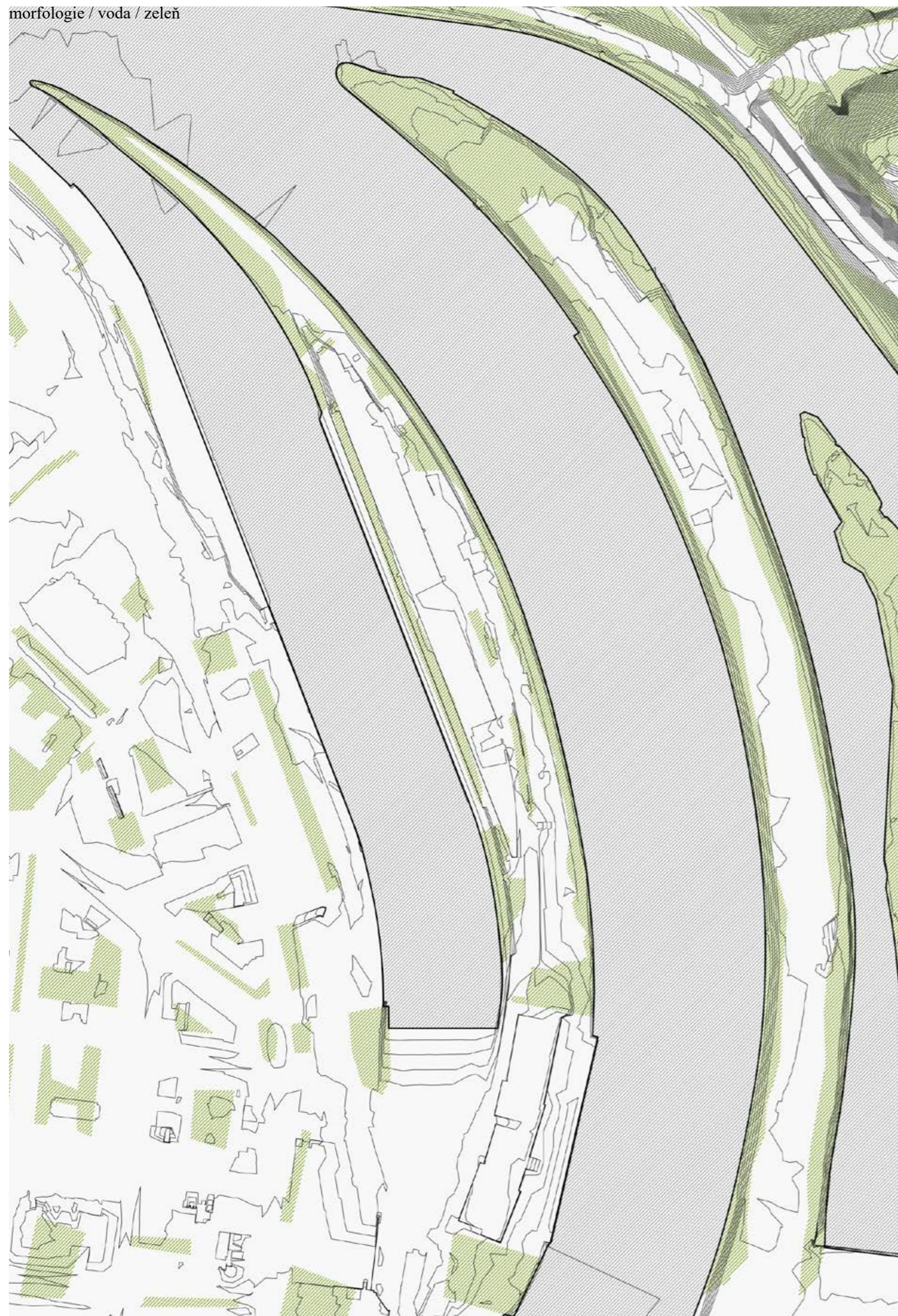


Východní břeh v druhé části kosity. Místo nabízí hezký výhled na Bílou skálu. Díky tomu, že se v tomto místě na Libeňském břehu nenachází téměř žádná zástavba, ztrácíme pocit, že se nacházíme na okraji centra Prahy.







Povrch na konci kosity je obložen starými betonovými panely. Celý prostor i oba břehy jsou veřejně přístupné. Stav celého prostoru je však ve velice zanedbaném stavu.







	vodní plocha
	zastavěná plocha
	neprostupná plocha
	prostupná plocha

SWOT analýza

silné stránky

- rozlehlá nivní krajina, ostrovy, kosy, zátoky (přístavní bazény)
- jedinečná scenérie Pražské kotliny (Bílá skála, Černá skála, Vítkov)
- dlouhé celistvé úseky relativně přírodního břehu
- zachovalé industriální dědictví a hodnotné historické areály
- přístavy, zázemí pro obchodní i rekreační plavbu

příležitosti

- rekreační zázemí centra Prahy a také dalších čtvrtí (Kobylisy, Libeň, Karlín, Holešovice) a výchozí bod pro příměstskou rekreaci na severu města
- znehodnocené území po zaniklých průmyslových areálech
- atraktivní cíl, specifický charakter lokality, identita
- kontinuální pohyb podél řeky s možností využití více alternativ
- obnova nivní krajiny s typickou nivní vegetací, zvýšení retenční schopnosti území
- rozvoj rekreačních aktivit, krátkých ekonomických vztahů a místního zemědělství

slabé stránky

- území je na periférii centra, nedostává se mu adekvátní péče, minimum rekreačního zázemí
- nekoordinovaný stavební rozvoj území, bez nadřazeného řídicího dokumentu
- pozemky na rozsáhlých plochách v soukromém vlastnictví
- vysoká neprostupnost území, nepřístupnost břehů, minimum vazeb přes řeku
- slabá návaznost území na veřejnou dopravu
- celá oblast je v záplavovém území

hrozby

- zanedbání krajiny, přírodních břehů, údolní nivy, nivní vegetace v souvislosti s novou výstavbou
- neadekvátní urbanistický vstup do cenného území v bezprostřední blízkosti od historického jádra.
- roztržitost záměrů, nesystematičnost výstavby, nekoncepční a nesjednocený výraz výsledné městské lokality
- tranzitní dopravní charakter nábřeží

Holešovice a jejich přilehlé okolí jsou díky své lokalitě v širším centru města a specifickému charakteru (jak přírodnímu, tak industriálnímu městskému) velmi lukrativním místem pro investice. Kromě rastrové blokové struktury území v osách ulic Dělnická a Komunardů, čítá tato městská část také velké množství neurčitých a zbytkových území, stejně jako řadu staveb a průmyslových areálů, které v průběhu let ztratili svou původní funkci a na své nové využití teprve čekají. Díky všem parametrům, které Holešovice nabízejí, se otevírá široká škála možností nových investic do území, ať už se jedná o výstavbu nových objektů, ale také o konverzi jednotlivých objektů a areálů.

Známe několik staveb a projektů z veřejného i soukromého sektoru, které byli v nedávné historii této městské části vybudovány a tím mimo jiné přispěli k rozvoji Holešovic. Přinesli do území jak veřejné služby, tak občanskou vybavenost. Za všechny můžeme jmenovat kupříkladu konverzi továrny na centrum současného umění DOX od architekta Ivana Kroupy, novou radnici Prahy 7 ve zrekonstruované budově v ulici U Průhonu od studia bod architekti, bývalou tovární halu konverzovanou na divadlo a multimediální prostor La Fabrika od atelieru kava, nebo malé zásah, který se však stal velmi populárním místem celoměstského významu - Vnitroblok. Jednopodlažní průmyslová hala v prostoru vnitrobloku, která i přes malé zásahy obsáhla kavárnu, prodejny, drobné výroby a několik sálů.

Souběžně s tím na území Holešovic vzniká také řada novostaveb určených k bydlení. Holešovický přístav je obklopen bytovými stavbami s názvem Prague Marina a Marina Island, následovány jsou dalšími bytovými developmenty (Komunardů - Sabre, Stanislav Fiala, Feron - Finep, A69, SO-HO rezidence - Cresco, Studentské koleje The Fizz - Pavel Hnilička Architects+Planners, či bytový komplex na ulicích Komunardů a Jateční - Bau-Invest Project).

Nesmíme opomenout také větší zásahy v podobě urbanistických celků, dopravních staveb a větších souborů veřejných staveb. Některé z nich, chystané nejen na území Holešovic, ale také v přilehlém okolí, které se mnou řešeného území dotýkají, zmiňuji v této kapitole.



Bubny — Zátory

urbanistická studie

autor Pelčák a partner architekti,
ThomasMüllerIvanReinmann architekten GmbH
zadavatel Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
rok 2017

Nová čtvrť na území dnešního brownfieldu propojí Letnou a Holešovice a bude bydlením pro 25 tisíc obyvatel. Hlavní rezidenční částí bude jižní polovina území. V severní části území vznikne mix administrativních budov (pro 10 tisíc pracovníků) a obytného území.

Uprostřed území vznikne centrální park o rozloze 6 hektarů a stane se srdcem lokality. Park by díky své multifunkčnosti měl Pražanům nabízet různé sportovní či rekreační aktivity. Zároveň park propojí zelené plochy břehů Vltavy, Výstaviště a Strumovku s novou čtvrtí.

Z bubenského nádraží, ze kterého byli během druhé světové války vypravováni transporty s desetitisíci židovskými obyvateli do koncentračních táborů vznikne Památník ticha.

V nové čtvrti je vypsána architektonická soutěž na novou pražskou filharmonii. Návrh územní studie ho vnímá jako samostatný projekt v jižní části území a díky nové instituci by mělo dojít ke konverzi metra Vltavská a přilehlého okolí.



Rohanský ostrov

urbanistická studie

autor Pavel Hnilička architekti
zadavatel Magistrát hl. m. Prahy
rok 2018

Na více než polovině území Rohanského ostrova, jehož celková rozloha činí 44 hektarů, vznikne nová městská zástavba s názvem Rohan City. Vyroste zde přibližně 1750 nových bytů pro více než 4 tisíce lidí. Další 5 tisíc lidí bude do nové čtvrti dojíždět za prací. Výškou a objemem v návrhu nové budovy navazují na současnou zástavbu v Karlíně a okolí. Díky nové zástavbě dojde k propojení Palmovky a Karlína v lokalitě Invalidovna.

Po více než sto letech se tomuto území vrátí jeho původní podoba ostrova - a to díky vybudování nového říčního kanálu, který bude součástí protipovodňových opatření Prahy. Na celém území ostrova vznikne Rohanský park, který představuje hlavní veřejnou investici v území. Svou rozlohou se jedná o plochu srovnatelnou s parkem Stromovka, proto toto území představuje velký potenciál.

Přeměna takto rozsáhlé lokality bude probíhat postupně v několika etapách. Záměr by měl být dokončen až v roce 2040.



lávka HOL—KA

studie / první místo v soutěži

autor Ing. arch Marek Blank, Ing arch. Petr Tej
zadavatel městská část Praha 7
rok 2016

V roce 2016 vyhlásila městská část Praha 7 soutěž na novou lávku mezi Holešovicemi a Karlínem. Lávka má usnadnit pěším a cyklistům cestu na ostrov Štvanice a zároveň pohodlně propojit dvě městské části oddělené Vltavou. Od roku 2015 toto spojení zajišťuje přívoz s názvem HolKa. Stejný název má nést i lávka, jejíž výstava je naplánována na rok 2022.

Na holešovickém břehu Vltavy (Bubenském nábřeží) bude nástup na lávku před branou do Pražské tržnice. V Karlíně na Rohanském nábřeží vyústí na cyklostezku, vedoucí po protipovodňové bariéře. Lávka překlene 38 metrů mezi Karlínem a Štvanicí a 149 metrů mezi Štvanicí a Holešovicemi.

Rohanský most

ověřovací studie

autor tým Institutu pro plánování a městského rozvoje pod vedením Ing. arch. Romana Kouckého
zadavatel Magistrát hl. m. Prahy
rok 2019

Mezi Hlávkovým a Libeňským mostem jsou Holešovice s Karlínem dlouhodobě propojeny pouze přívozem. Rohanský most je naplánován k tramvajovému, automobilnímu a cyklistickému propojení Prahy 7 a Prahy 8. Město však stále nerozhodlo, kde by měl stát.

Pro výstavbu mostu bude nutné provést změnu územního plánu, kterou nový most potřebuje. Architekti v ověřovacích studiích posuzovali několik variant, které by byly pro výstavbu mostu nejlepší. Situace napojení mostu je složitější právě v Holešovicích, kde je několik možností napojení na stávající komunikace.

Jako pravděpodobná se jeví varianta propojení v ulicích Jateční na holešovické a Urxova na karlínské straně. Na finální podobu Rohanského mostu bude v nejbližší době vypsána architektonická soutěž.



Pražská tržnice

ověřovací studie

autor CMC architects
zadavatel Magistrát hl. m. Prahy
rok 2020

Praha nechala v roce 2020 vypracovat ověřovací studii na rozvoj a přeměnu Pražské tržnice. Kromě nezbytné celkové rekonstrukce budov a veřejných prostranství bude areál obohacen i o nové architektonické prvky. V plánu je výstavba nové prostorové dominanty nebo významné přepracování vstupů, aby se zlepšilo propojení areálu s Bubenským nábřežím a celými Holešovicemi.

Areál bude rozdělen do několika zón. Základní části budou věnovány maloobchodu, službám a gastronomii. Bude revitalizováno také centrální korzo tržnice. V areálu zůstane divadlo, bude zde supermarket a v nových prostorách také společnost Alza, která v současnosti tržnici nejvíce koncentruje.

Počítá se se zachováním Tržnice v Hale 22, která je velmi populárním místem k nákupu lokálních surovin. V hale číslo 9 vznikne nová pasáž, která areál lépe propojí k ulici Komunardů. Z Argentinské ulice povede nový vjezd, který uleví přetížené Jateční ulici. Díky novým vstupům bude celý areál tržnice prostupnější a lépe propojen s okolím. Vedle vodárenské věže vyrostou vyhlídková věž, která bude stát na místě bývalého komína.



Port7

stavební povolení / ve výstavbě

autor DAM.architekti
zadavatel Port 7 s.r.o. (SKANSKA) a GEONE Real Estate a.s.
rok 2018

Novostavba polyfunkčního komplexu Port7, který je momentálně ve výstavbě, vzniká v brownfieldu bývalého podniku výroby prefabrikátů Wolf-Prefa mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků. Pro své plánované využití má fantastickou polohu. Na nábřeží Vltavy, při vlakové stanici Praha-Holešovice, metru Nádraží Holešovice a v těsné blízkosti magistrály, vznikne nový administrativní areál s velkou občanskou vybaveností.

Celková užitná plocha o rozloze 48 000 m² nabídne obchody, restaurace, školku, školu, hotel, či rekreační služby. Tři vyšší objekty jsou určeny pro administrační účely. Součástí projektu je také úprava nábřeží a přístav pro malé a motorové čluny. Projekt počítá s napojením břehu na cyklistickou a pěší stezku podél Vltavy a zároveň propojení s metrem a nádražím Holešovice. V rámci areálu jsou zachovány a rekonstruovány objekty bývalého hospodářského dvora a také původní halový objekt Armovny.



Prague Marina, etapa II Marina Nova

stavební povolení / ve výstavbě

autor Loxia a.s.
investor DARAMIS Group, Lighthouse Group
rok 2019

V Holešovicích v současnosti roste další rezidenční projekt. Developeři Lighthouse group a Daramis group v místech bývalého holešovického přístavu již v roce 2018 zrealizovali bytový komplex Marina Island. V rozvoji této lokality na břehu Vltavy pokračují v aktuální fázi budují nový bytový komplex s názvem Marina Nova.

Jedná se o rozlehlou členitou budovu umístěnou na území mezi ulicemi Jankovcova a Holešovickým přístavem. Desetipodlažní část objektu bude obsahovat více než 160 bytů - prostorné apartmány typu townhouse a penthouse, ale i malé jednotky typu studio. Část situovaná do Jankovcovy ulice pak nabídne byty v klasických dispozicích ve velikostech 1kk - 5kk. Výstavba tohoto objektu začala v roce 2020.



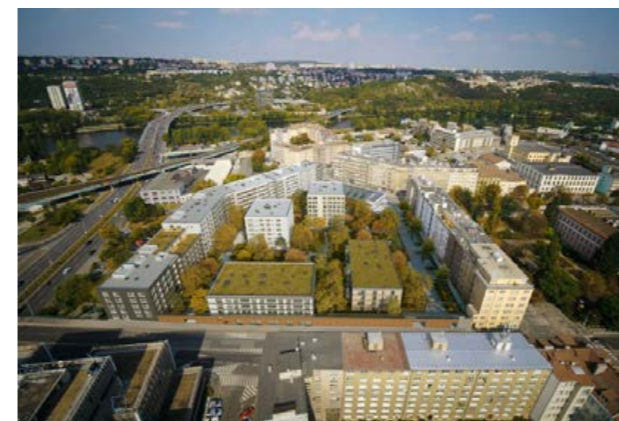
Ferona

stavební povolení / ve výstavbě

autor A69 architekti
zadavatel FINEP Holešovice a.s.
rok 2019

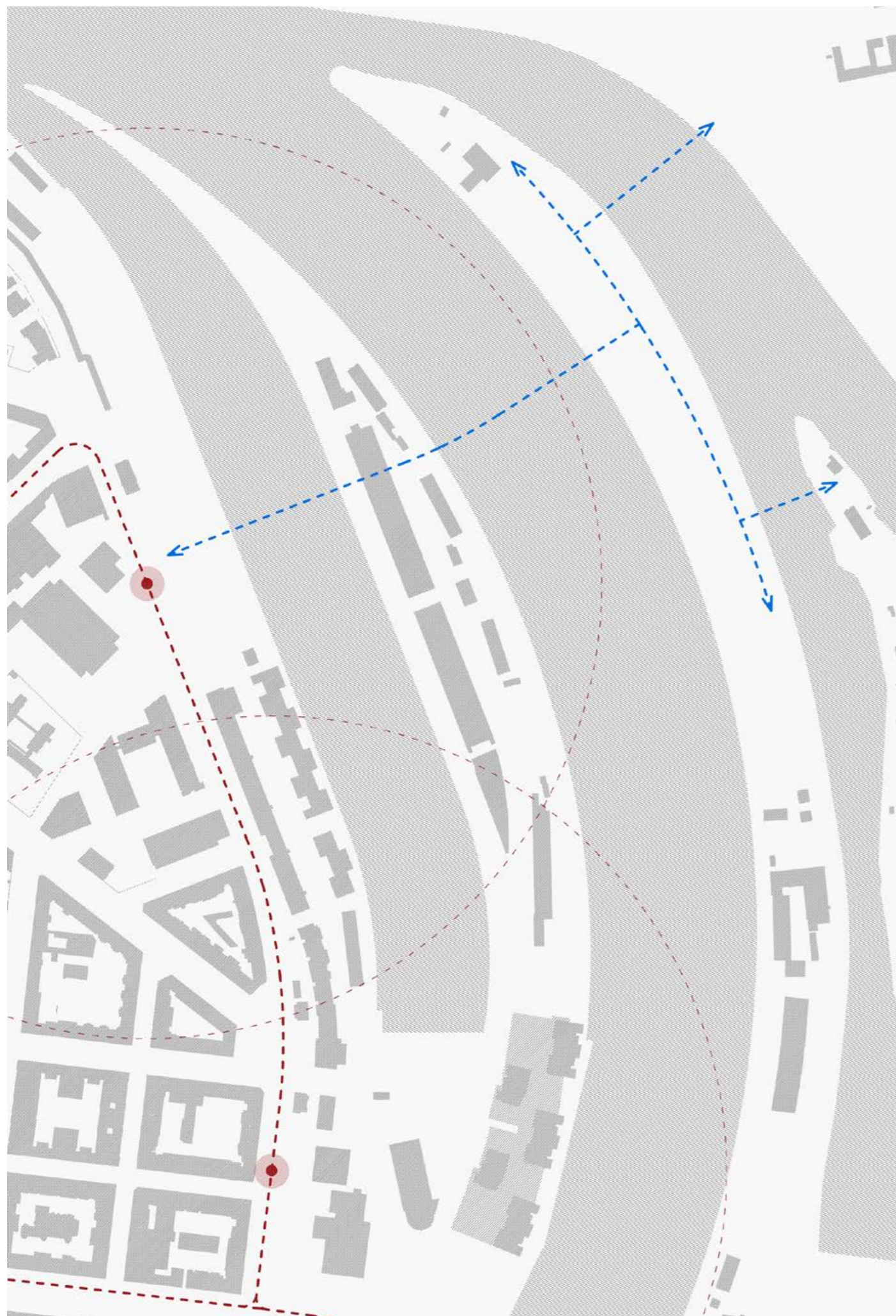
Blok mezi ulicemi Jankovcova, Argentinská a Vrbenského, v blízkosti Ortenova náměstí, byl ještě před nedávnem velkým skladovým areálem bývalé Ferony. Architekti A69 jej s developerem Finep konverzí na polyfunkční soubor s převažující funkcí bydlení. Tento projekt do značné míry ukazuje tendenci proměny celé městské části, kdy jsou původně industriální prostory konverzovány do současné podoby a aktuálních potřeb bydlení ve městě.

Prostorový řád a atmosféra souboru jsou převzety z původního rastru skladu, jehož skelet je na místě ponechán. Součástí veřejného prostoru je piazzetta stávajícího areálového dvora a industriální zahrada, do nichž se skelet výrazně propisuje. Domy svou výškou a hmotou navazují na okolní zástavbu, jež vznikla mezi 20. a 30. lety 20. století.









propojení s lokalitou

Lávka

Na první pohled při první návštěvě území je zásadním problémem chybějící rychlé propojení mezi přístavní a maninskou kosou, zejména pak mezi Holešovickými a Libní. V současné době jsou chodci a cyklisté nuceni celou tuto lokalitu zdlouhavě obcházet a když se chtějí dostat přes řeku, musí použít buď Libeňský most nebo most Barikádníků, které jsou od sebe značně vzdáleny. S tímto problémem souvisí fakt, že v celé lokalitě chybí procházející / kolemjdoucí lidé.

Tento problém návrh řeší novou lávkou, která propojuje Holešovický břeh přístavu s přístavní kosou, zároveň pak i Holešovice s Maninskou kosou, Libeňským ostrovem a Libeňským břehem řeky v místě setkání silnice Povltavská s ulicí Bulovka. Navrhované propojení obyvatelům zkrátí cestu o desítky minut. Zároveň novým pohybem lidí pomůže jako katalyzátor k možné transformaci této lokality.

Na holešovické straně cesta po lávce začíná v ulici Jankovcova, v blízkosti stávající autobusové zastávky V Přístavu. Poté přímo pokračuje nad přístavní kosou, k levé straně stávajícího funkcionalistického skladu. Dále se ohýbá kolmo na řeku a pokračuje na Maninskou kosu, kde se rozděluje a pokračuje na Libeňský ostrov nebo na pěší cestu u silnice Povltavská.

Protože je Holešovický přístav chráněným přístavem, lávka je navržena v dostatečné výšce, aby pod ní mohli při případné povodni podplouvat lodě plující do přístavu a také proto, aby velkou vodou lávka nebyla ani na území Maninské kosy poničena.

Tramvaj

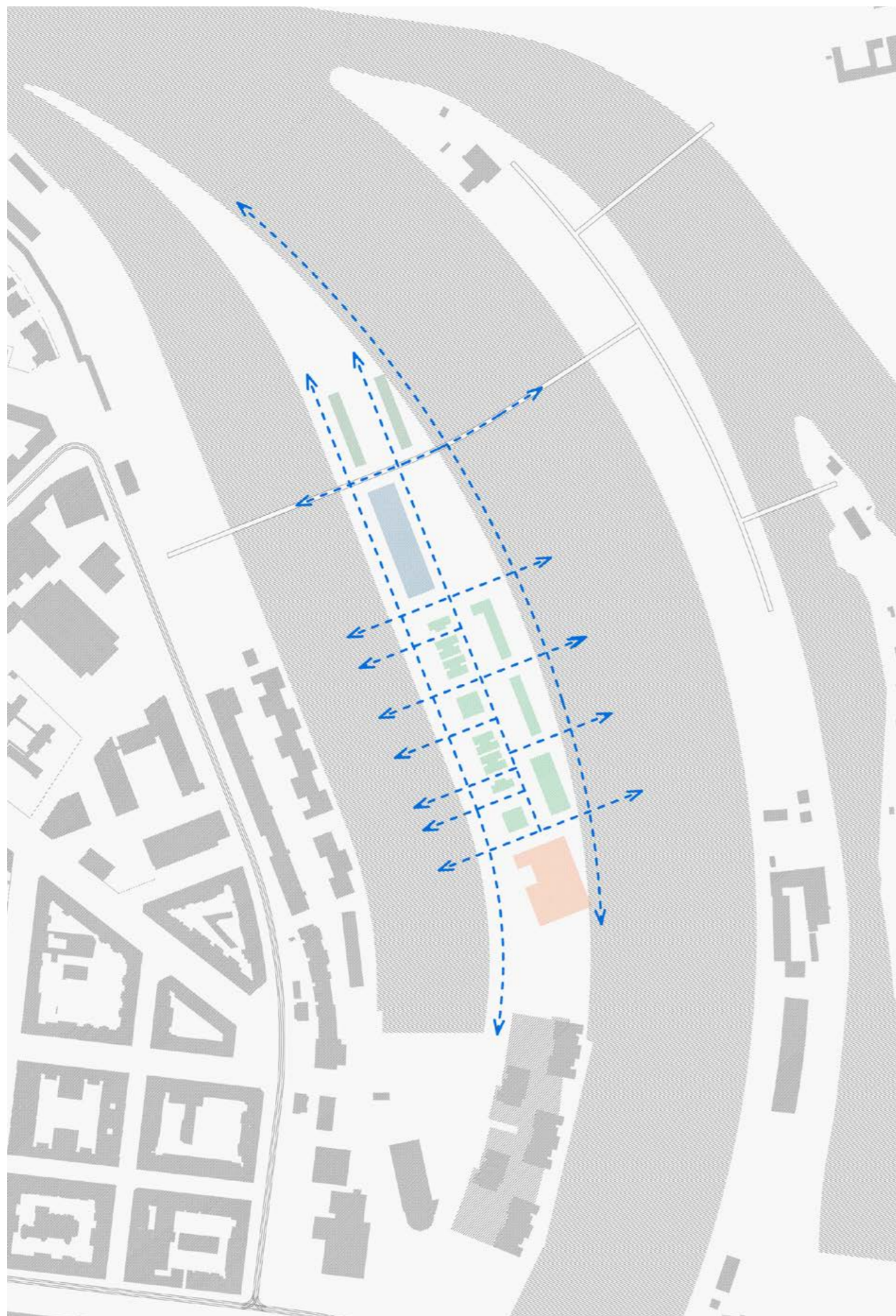
Dalším problémem místa je horší dostupnost veřejnou dopravou. Místem sice projíždí autobusová linka č. 156, chybí zde ale dobré spojení tramvají. Nejbližší tramvajová zastávka Maniny je vzdálena přibližně 10 minut chůze od přístavu. Navrhují proto jako možné řešení vytvoření nové tramvajové trasy ulic Jankovcova s dvěma zastávkami na místech stávajících autobusových zastávek Přístav Holešovice a V přístavu, kde je navržen vstup na novou lávku.



těžiště

Návrh se dále zabývá revitalizací přístavní kory, kde jsem hledal novou urbanistickou strukturu, cesty a přístupy k řece. Jako hlavní těžiště nové zástavby Přístavní kory jsem zvolil místo přilehlé stávajícímu funkcionalistickému skladu, které jsem v návrhu následně transformoval na veřejnou instituci - UC (Umělecké centrum).

Funkce veřejné instituce, která má potenciál celoměstského významu, je spolu s navrženou lávkou generátorem pohybu lidí a života. Prostor před Uměleckým centrem funguje jako náměstí, které je rozděleno na horní a dolní část. Horní část náměstí je v úrovni vstupu a ulice, dolní je pak i úroveň níž - na západním nábřeží u řeky. Součástí předpolí instituce je ve východní části zpevněné kaskádovité nábřeží, které může sloužit pro intervenci umění do veřejného prostoru, stejně jako pro další kulturní události.

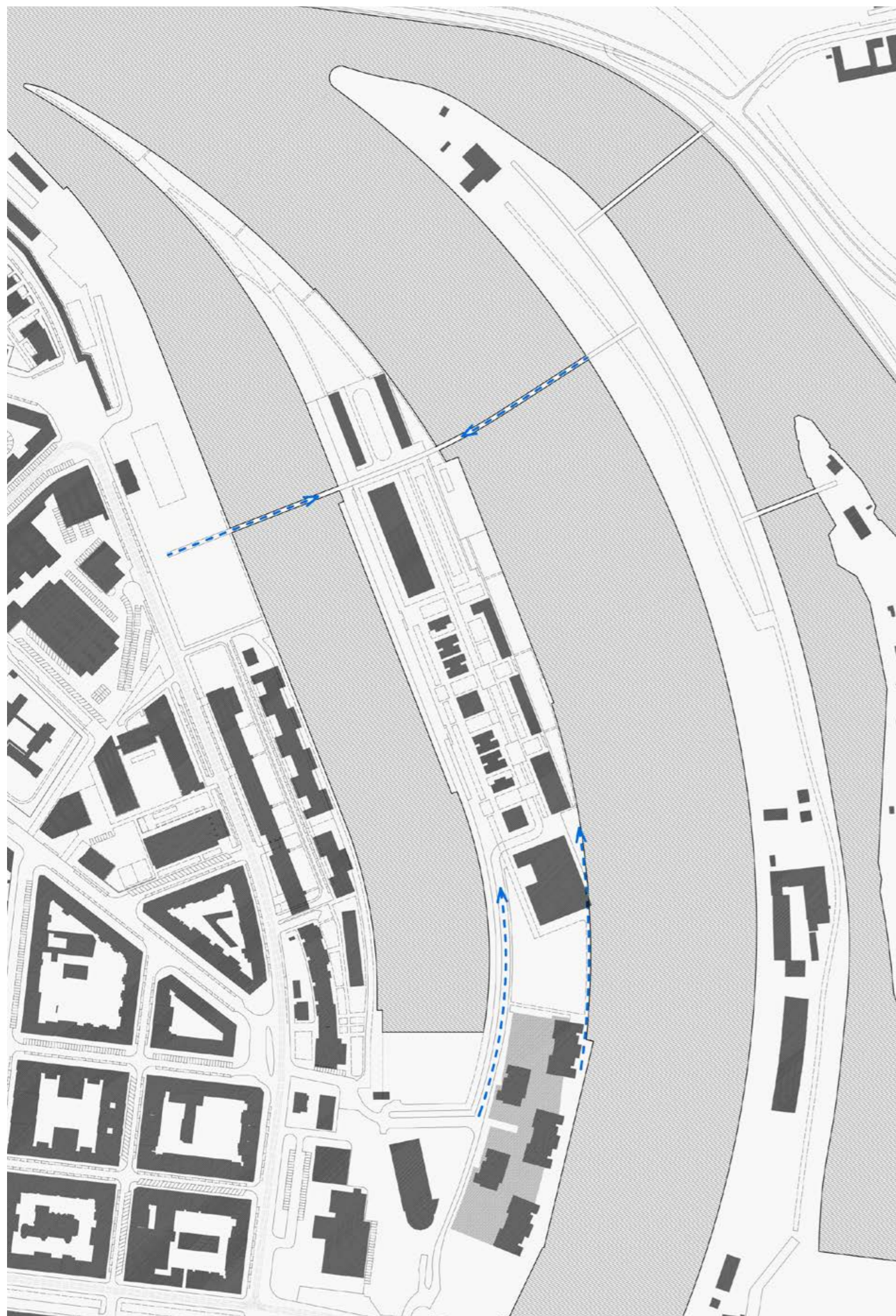


struktura a funkce

Struktura navrhovaných staveb a nový veřejný prostor je navržen na pomyslném obdélníku. Veškerý prostor mimo obdélník ponechávám jako nezpevněnou "divokou" krajinu, která je pro Holešovický meandr typická.

Struktura území je rozdělena jak v podélném, tak v příčném směru. Na hraně přístavní kosa u přístavního bazénu zůstává stávající náplavka. Na vyšší úrovni je navrženo nové reprezentativní nábřeží, které funguje jako hlavní komunikační prostor pro chodce. Středem kosa prochází hlavní osa - ulice, která ve všech částech nové struktury postupně mění svůj charakter. Prostor mezi bytovými domy funguje jako klidnější vnitroblok, místo před galerií jako náměstí a v místě mezi studentskými domy / startovacím bydlením jako brána do parku, který je navržen do zadního cípu přístavní kosa. Východní hrana nové struktury na pravém břehu zůstává nezpevněná.

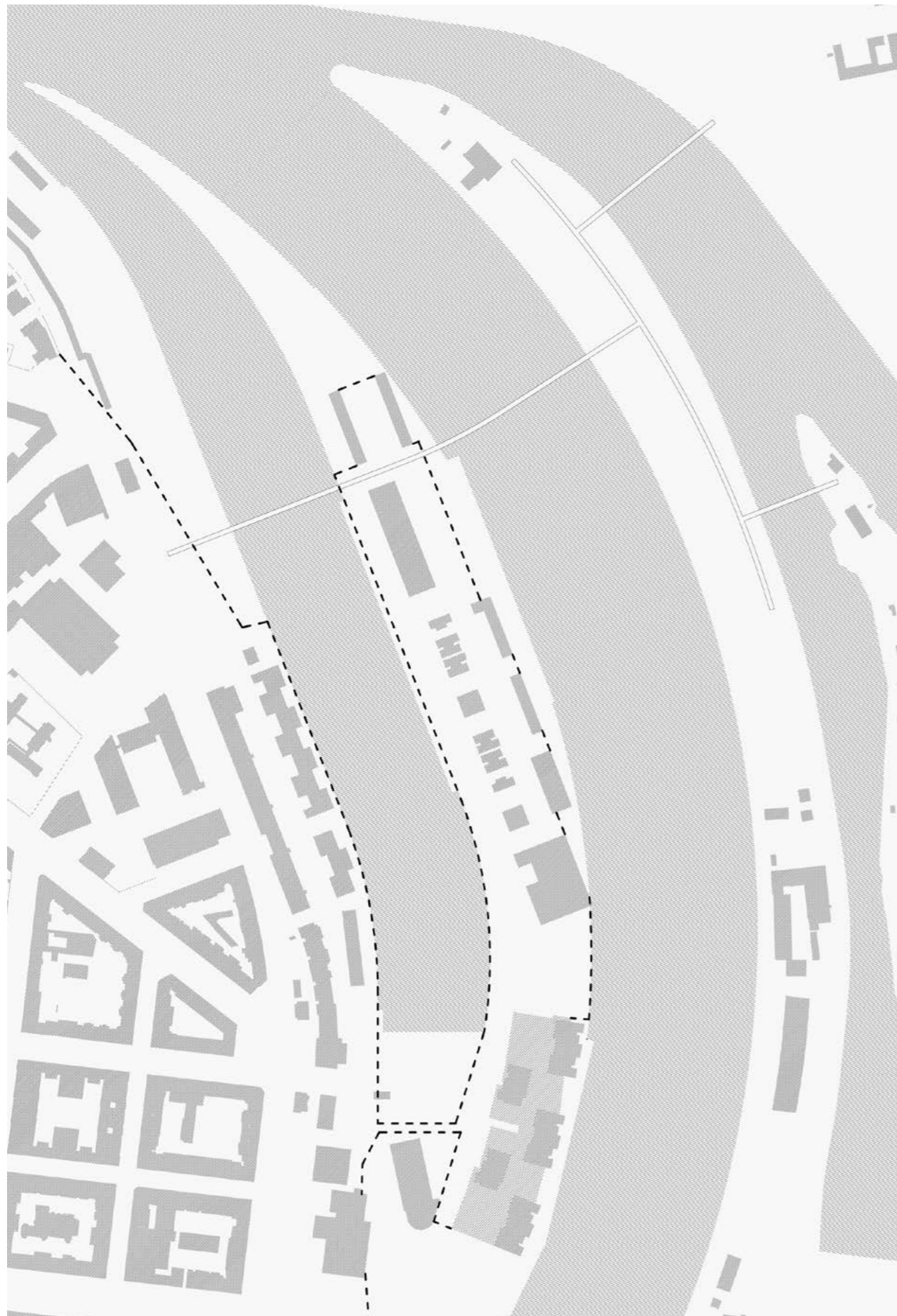
Kromě již zmíněného Uměleckého centra v těžišti nové lokality, kterým návrh dostává do lokality občanskou vybavenost a kulturu, jsou zbylé domy navrženy jako bytové s komerčním parterem. Jedná se o dva domy na cípu kosa, které jsou navrženy jako bydlení pro studenty a startovací bydlení pro mladé lidi. Dále pak bytový soubor na středu kosa, který nabízí velkorysejší bydlení. Jižní část struktury zakončuje administrativní budova se sportovní halou a velkoplošným komerčním parterem.



cesty a prostupnost

Na západním břehu kory již v současné době vede dopravní komunikace (ul. Sanderova). V novém návrhu ji v místě stávajícího bytového souboru Marina Island rozšiřuji a přidávám nové širší chodníky a stromořadí. Prodlužuji tak nově vzniklé reprezentativní nábreží až ke stávajícímu bytovému souboru. Na východním břehu v současné době existuje cesta pro pěší a cyklisty, která za bytovým souborem Marina Island končí. Návrh počítá s její prodloužením dál na přístavní kosu a napojení na středovou ulici a východní nezpevněný břeh.

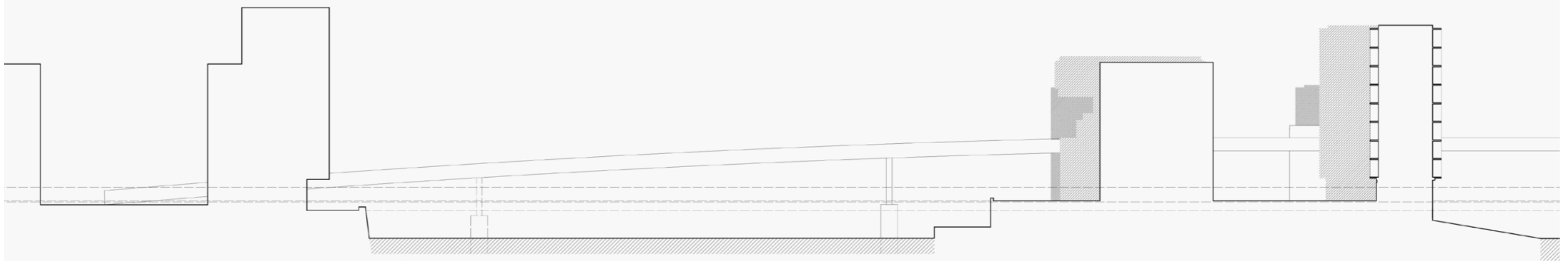
Pod nově navrženými bytovými domy je navrženo velkokapacitní společné podzemní parkování, které bude v případě případných povodní uměle zaplavováno. Díky tomu, že vjezd do garáží pro residenty je už na začátku přístavní kory, počítá nová lokalita jen s minimální automobilovou dopravou jako zásobování, taxi apod.



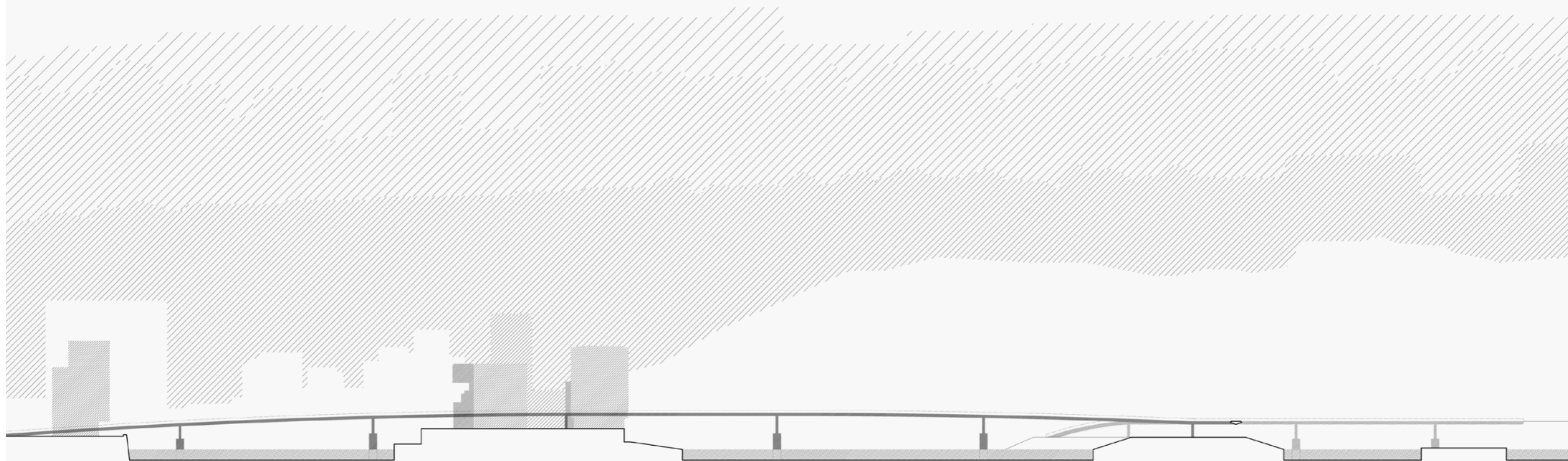
protipovodňové opatření

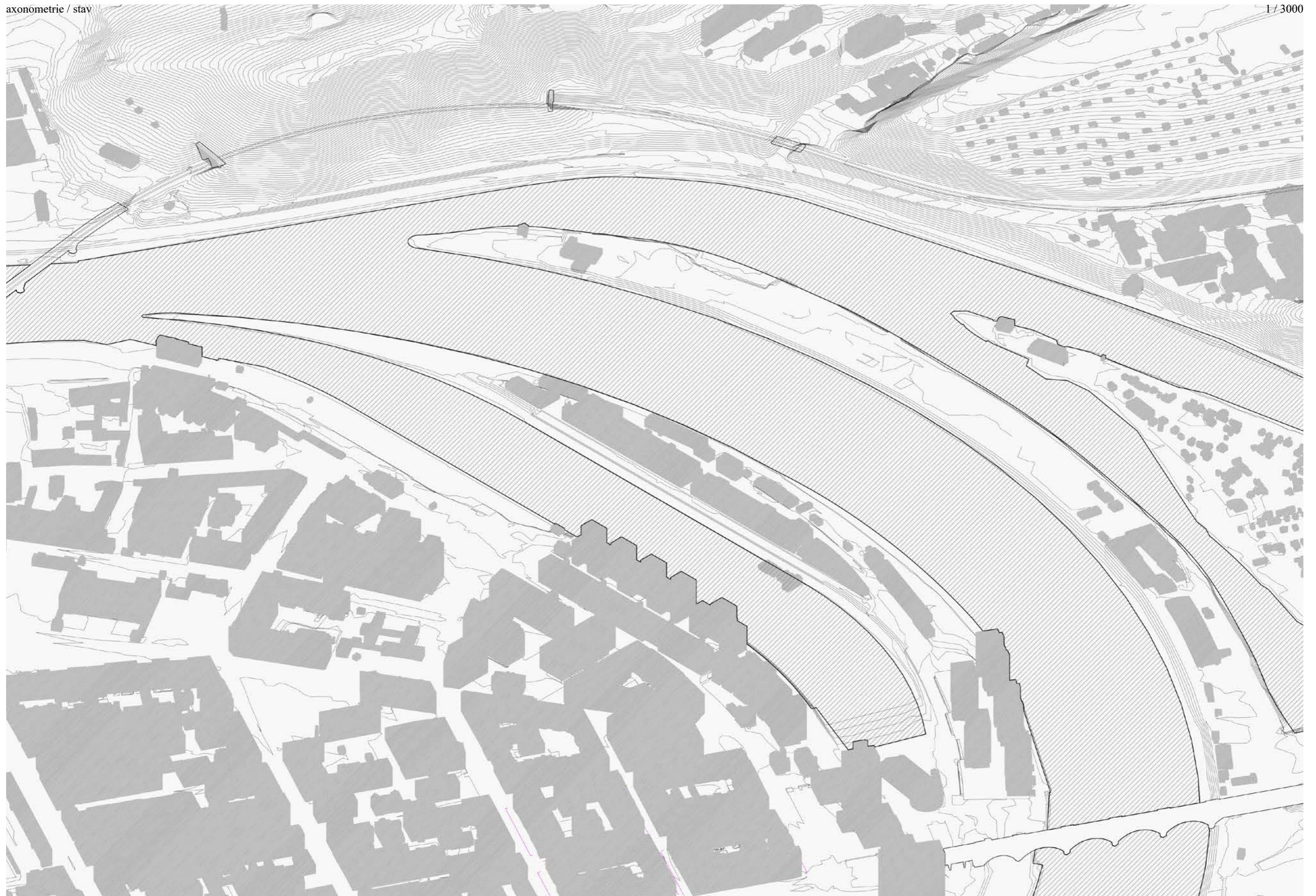
Úroveň přístavní kosa je zvýšena na o 1,5 m na úroveň q 100. V případě povodní návrh počítá s použitím mobilního protipovodňového systému, stejně jako na protější břehu přístavu. Na tento systém, který obíhá celý východní břeh Holešovic a v současné době končí u bytového souboru Marina Island návrh navazuje. Evakuace osob a aut bude probíhat ulicí Sanderova do ulice Jankovcova. Parter bytových a administrativní budovy na východním břehu kosa nad nezpevněným břehem je uzavřený, obsahuje pouze otvory s protipovodňovým uzavíráním.

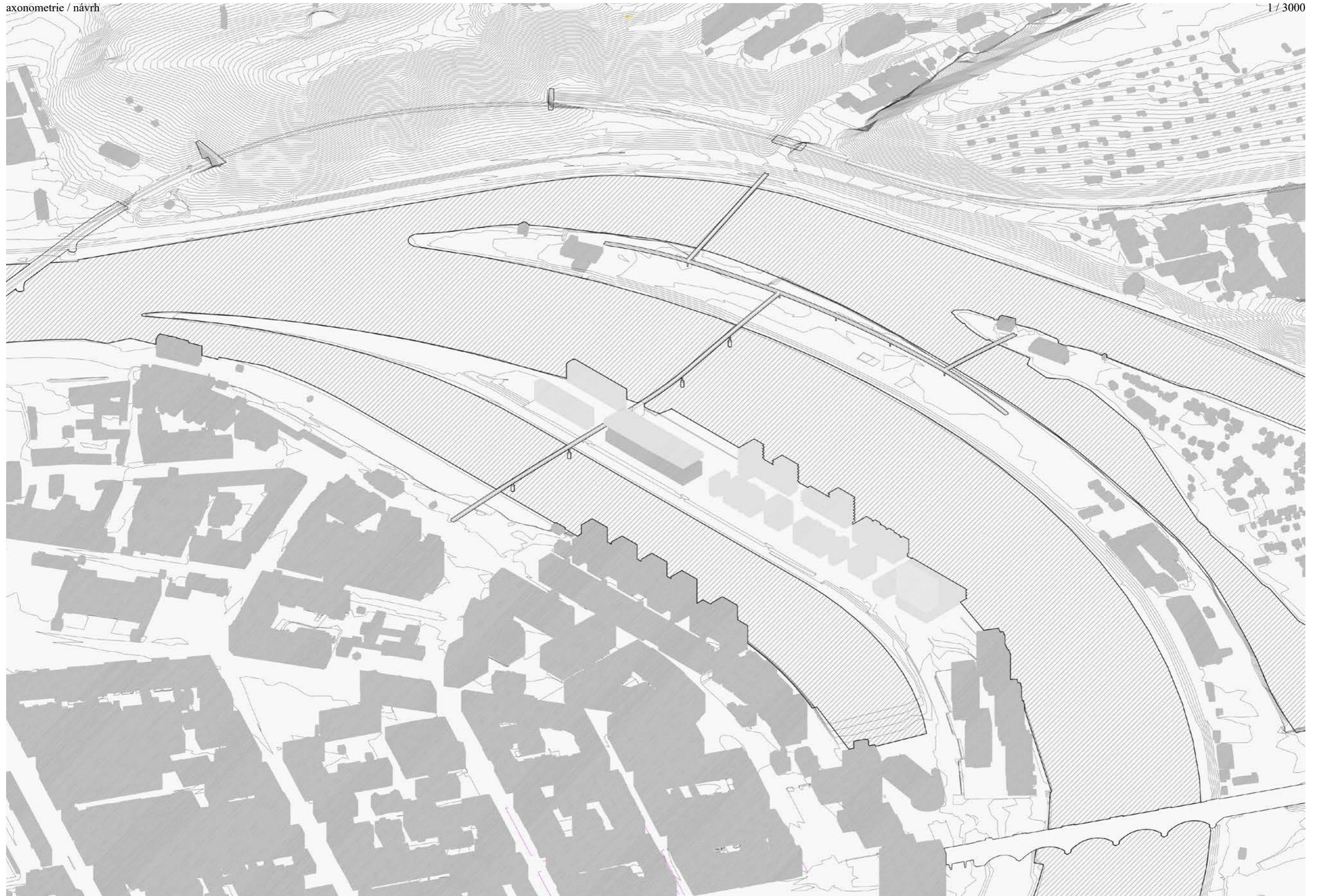
q 2002	188,5 m.n.m.
úroveň ulice na přístavní kose	186,5 m.n.m.
q 100	186,5 m.n.m.
úroveň ulice na západním břehu přístavu	185 m.n.m.
hladina řeky v přístavním bazénu	180,2 m.n.m.



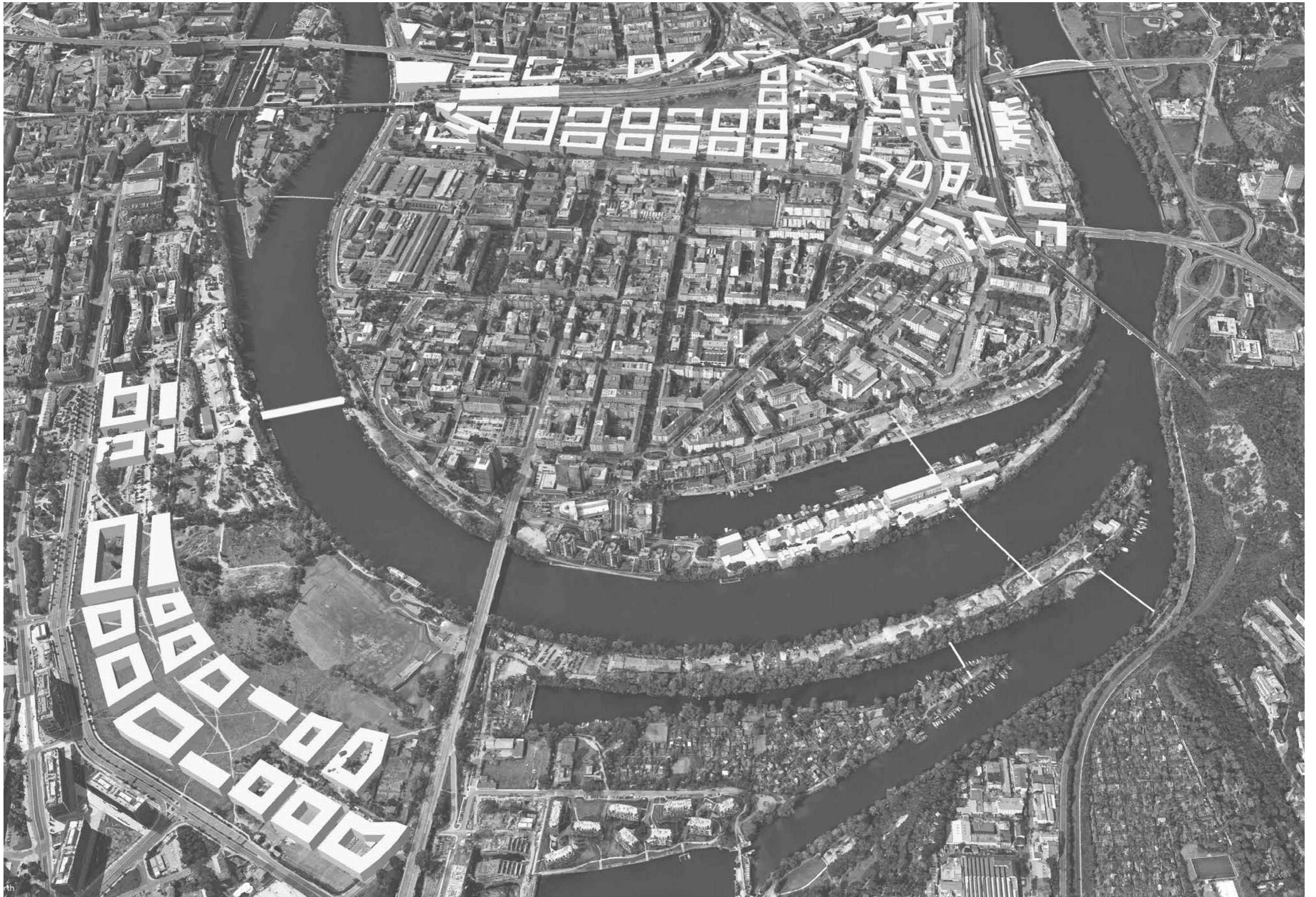








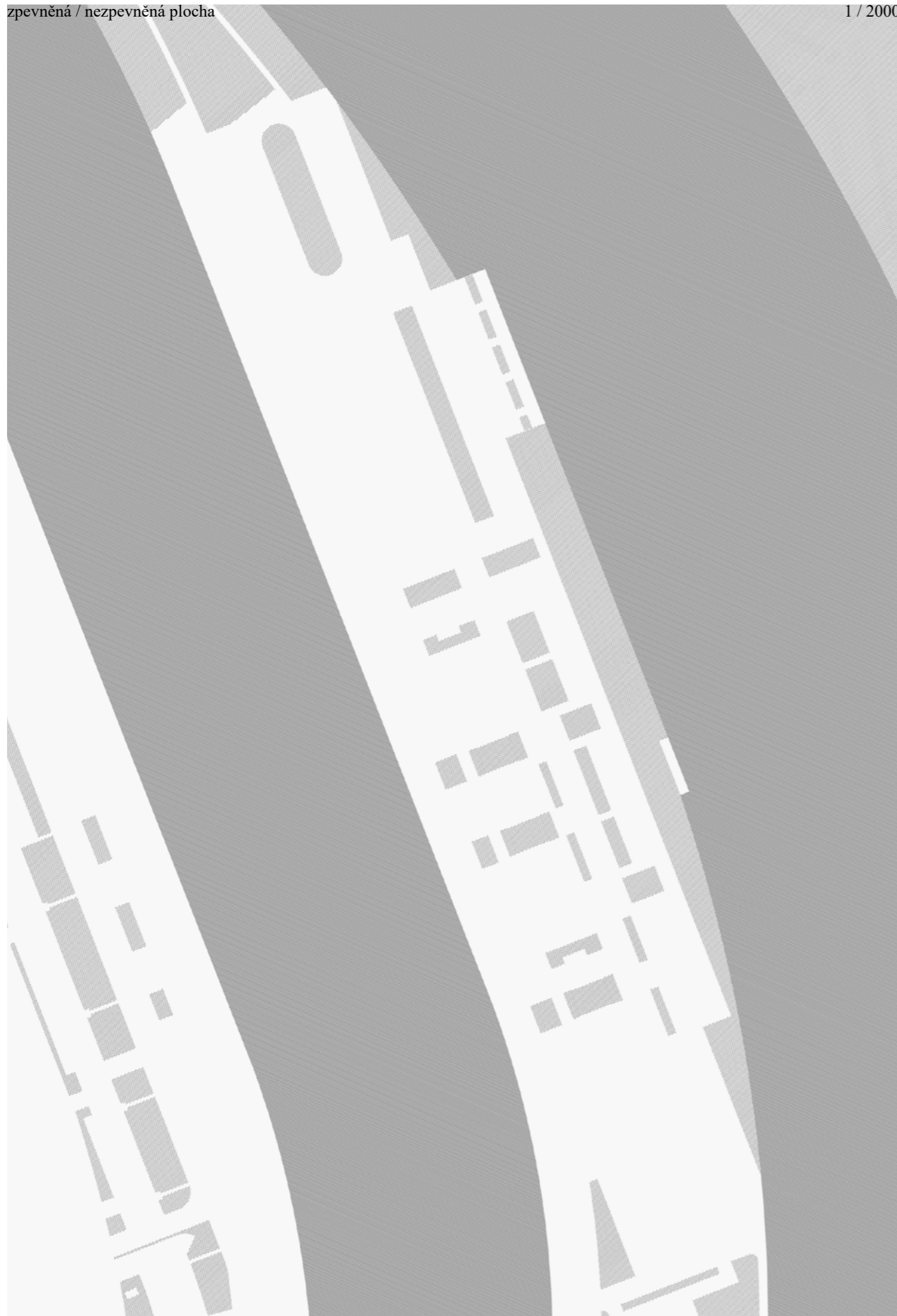






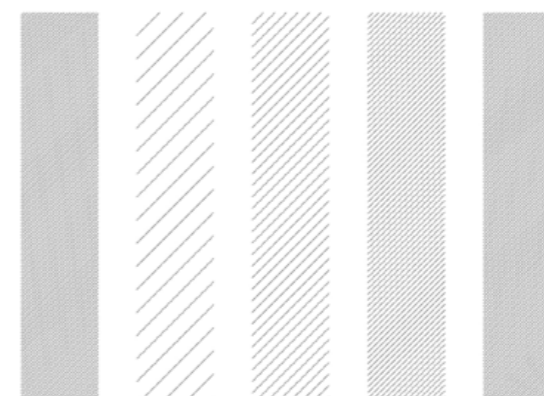


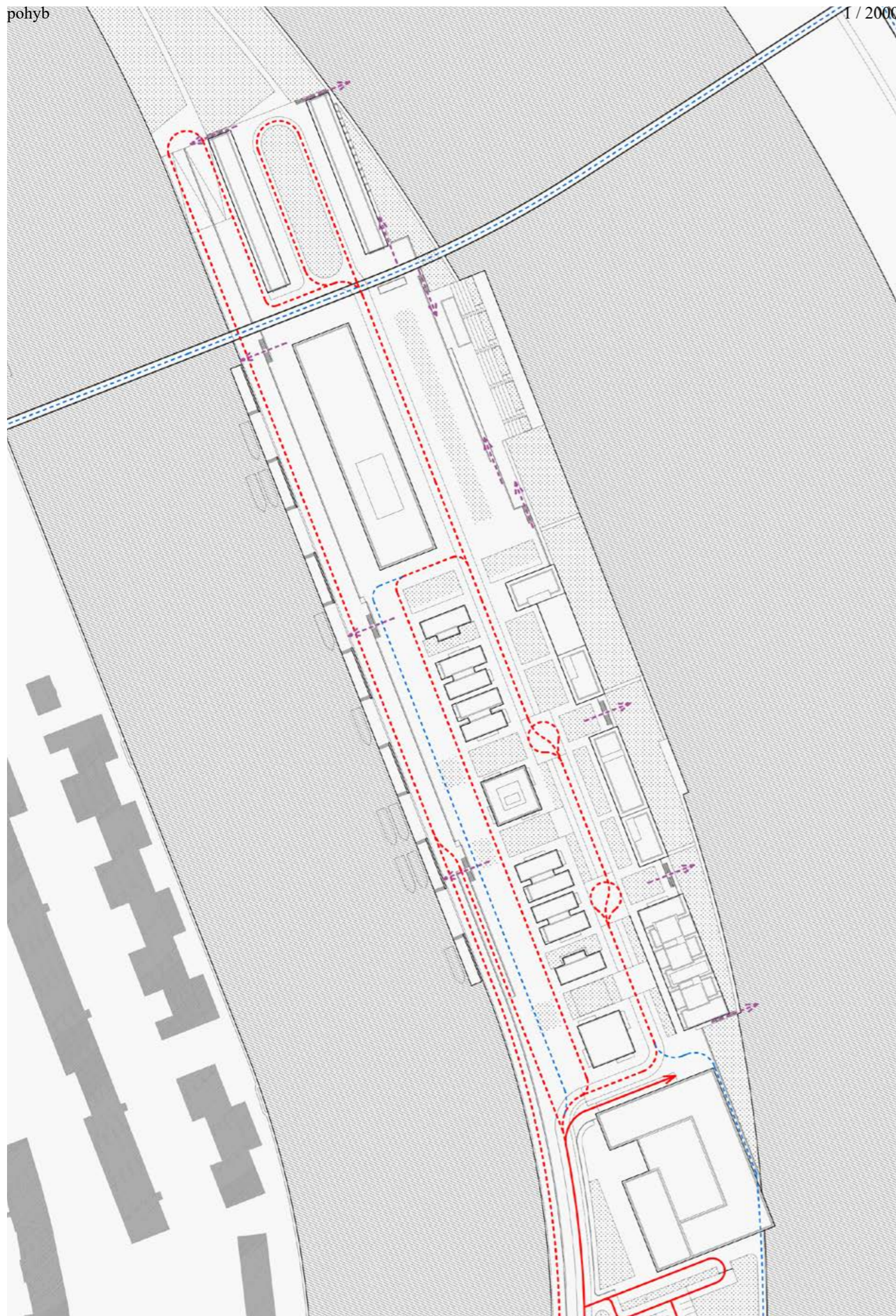




veřejný prostor

Jak již bylo zmíněno, koncept návrhu veřejného prostoru se odvíjí od příčného rozdělení přístavní kosy na 4 části. Na náplavku v prvním patře, reprezentativní pevné nábřeží ve druhém patře, na hlavní osu, která se v podélném směru mění z ulice na vnitroblok, poté na náměstí a končí parkem na cípu kosy. Třetí část je nezpevněný břeh na východní straně kosy. Tyto čtyři pomyslné pruhy z obou stran svírá voda. Z jedné strany přístavní bazén a z druhé strany řeka. V této hierarchii návrh pracuje se zpevněnými a nezpevněnými plochami. Náplavka jako pevná hrana je zpevněná úplně. Východní břeh je zase v celé své délce nezpevněný. Nábřeží v horním patře zpevněný se stromořadím. Střední osa, která se v severojižním směru mění z ulice na vnitroblok a na náměstí mění i svůj materiálový charakter. Navrhovaná lokalita končí parkem na cípu kosy, který navazuje na zcela nezpevněný břeh řeky na východní části a funguje jako "divoká" zahrada přírodního charakteru.





pohyb a přístupy k řece

chodci

Na přístavní kosu vedou 3 hlavní cesty pro pěší. První cesta je po lávce a to buď z východu z Maninské kosy a nebo ze západu z Holešovic. Na piazzetě před UC je navržen výtah a schody, po kterých se dá sestoupit na úroveň přístavní kosy.

Další možností je z východní strany po již existující cestě z bytovým souborem Marina Island, kde ale v současné době končí. Návrh počítá s její prodloužením podél nové administrativní budovy a napojení na hlavní komunikaci na středí ose kosy.

Třetí a hlavní cesta vede ulicí Sanderova z jihu. Po rozšíření komunikace zde vznikly širší chodníky. Po vystoupení k začátku západního nábřeží mají chodci možnost sejít po rampě na dolní náplavku nebo pokračovat dál po novém nábřeží až k cípu. Náplavka je dále přístupná po celé délce nábřeží novými schody a výtahy, které zajišťují bezbariérový přístup. Na východní nezápevněný břeh je možné se dostat po schodech, které jsou rozmístěny v průhledech mezi bytovými domy. Po sestoupení mají možnost využít cesty na pororoštových chodnicích, které končí v prostoru u řeky před UC. Z tohoto prostoru je možné se na horní úroveň dostat po schodech nebo po rampě nebo mohou pokračovat dál po břehu řeky a dostat se kolem severního studentského domu do parku na cípu kosy. Celá nová lokalita je navržena z velké části jako pěší zóna s minimální automobilovou dopravou.

cyklisti

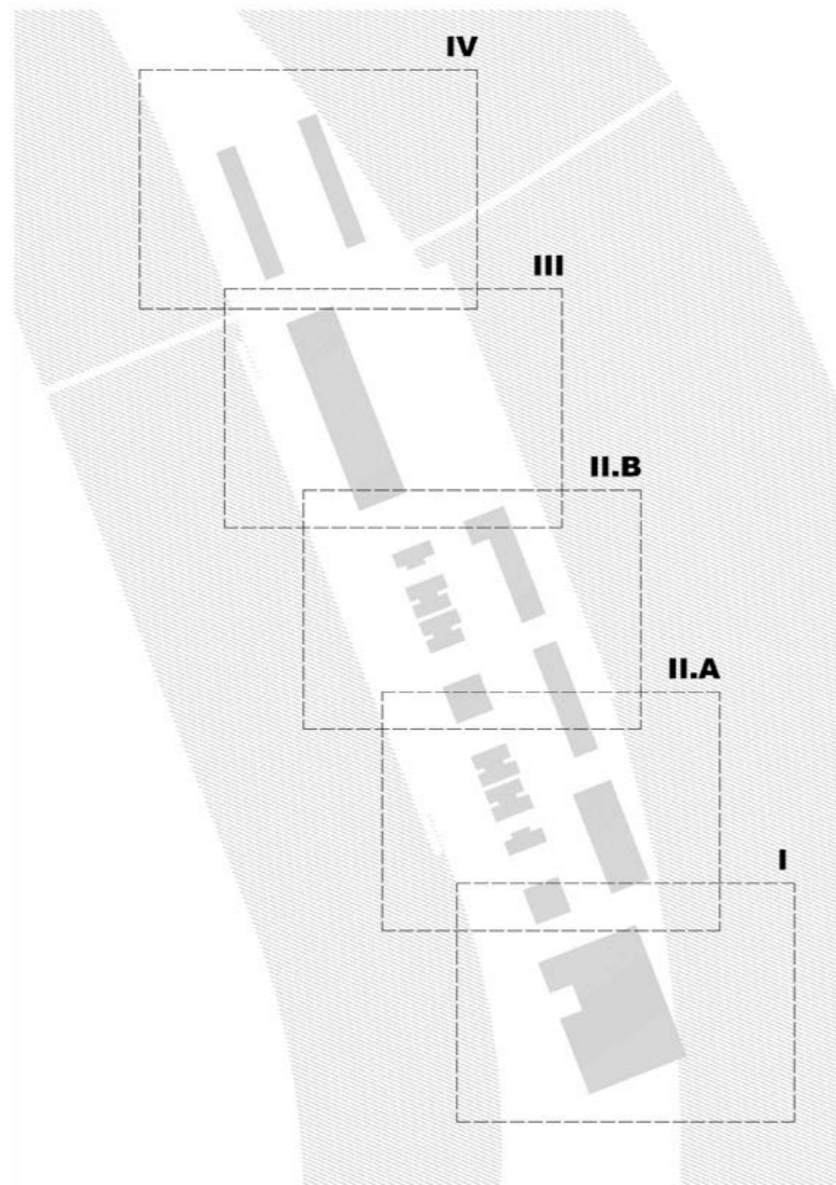
Pro cyklisty platí v podstatě to stejné jako pro chodce. První cesta je po lávce, ze které se cyklisti spolu s chodci mohou dostat dolů výtahem. Druhá cesta je v současné době již existující. Nachází se za bytovým souborem Marina Island. V současné době tam končí. Návrh ale počítá s jeho prodloužením a navázáním na komunikaci na středové ose kosy. Třetí cesta vznikla rozšířením silnice (ulice Sanderova). V místě vjezdu do hromadných garáží se větví na 3 další. Lidé na kole mají možnost sjet po rampě na dolní náplavku a pokračovat po ní až k parku na cípu kosy. Nebo mohou využít cyklopruh na horním nábřeží. Třetí možností je využití hlavní komunikace na střední ose spolu s příležitostnou automobilovou dopravou.

auta

Automobilová doprava je zajištěna z jihu ulicí Sanderova po rozšířené silnici. V místě navázání na horní nábřeží je navržen vjezd do společných garáží bytových domů, tak i administrativní budovy na začátku přístavní kosy. Dále je pak komunikace zúžena a mění svůj charakter. Její využití po téměř celé délce přístavní kosy je hlavně pro zásobování, popeláře, taxi apod. V prostoru mezi bytovými domy je silnice dvakrát posunuta. Tato "překážka" zajišťuje pomalejší jízdu a na to navazující větší bezpečnost pěších. Ač tento prostor je navržen jako pěší, je zde možnost se vozidlem dostat ke všem bytovým domům. Na kraji silnice je možné zastavit. Na konci přístavní kosy, v místě kde začíná park mezi je navržen točna. Po zahnutí doleva za UC je možné se dostat vozidlem na úroveň parku a dolní náplavku, na které je počítáno s příležitostnou automobilovou dopravou pro obsluhu zakotvených lodí. Z náplavky se vozidla dostanou rampou z ulice Sanderova, nebo hlavním vjezdem z ulice Jankovcova.

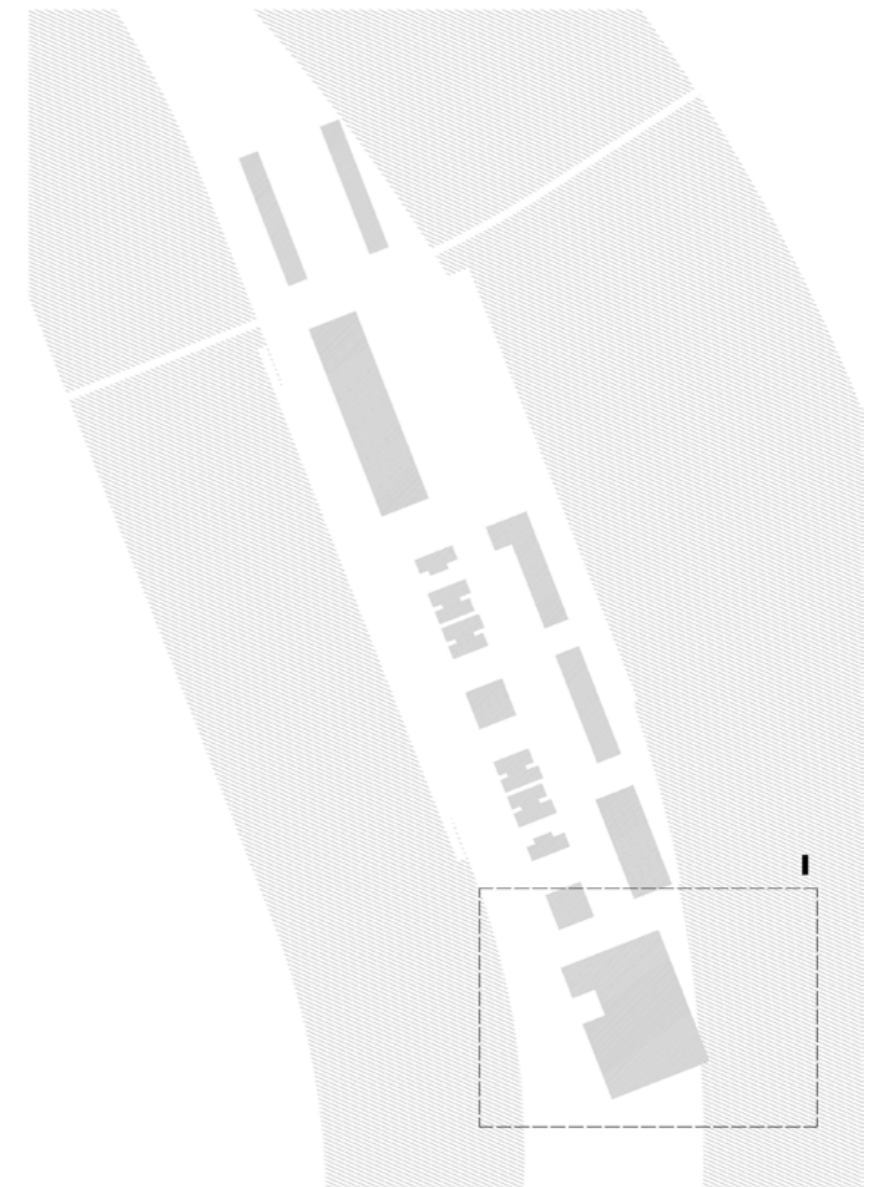
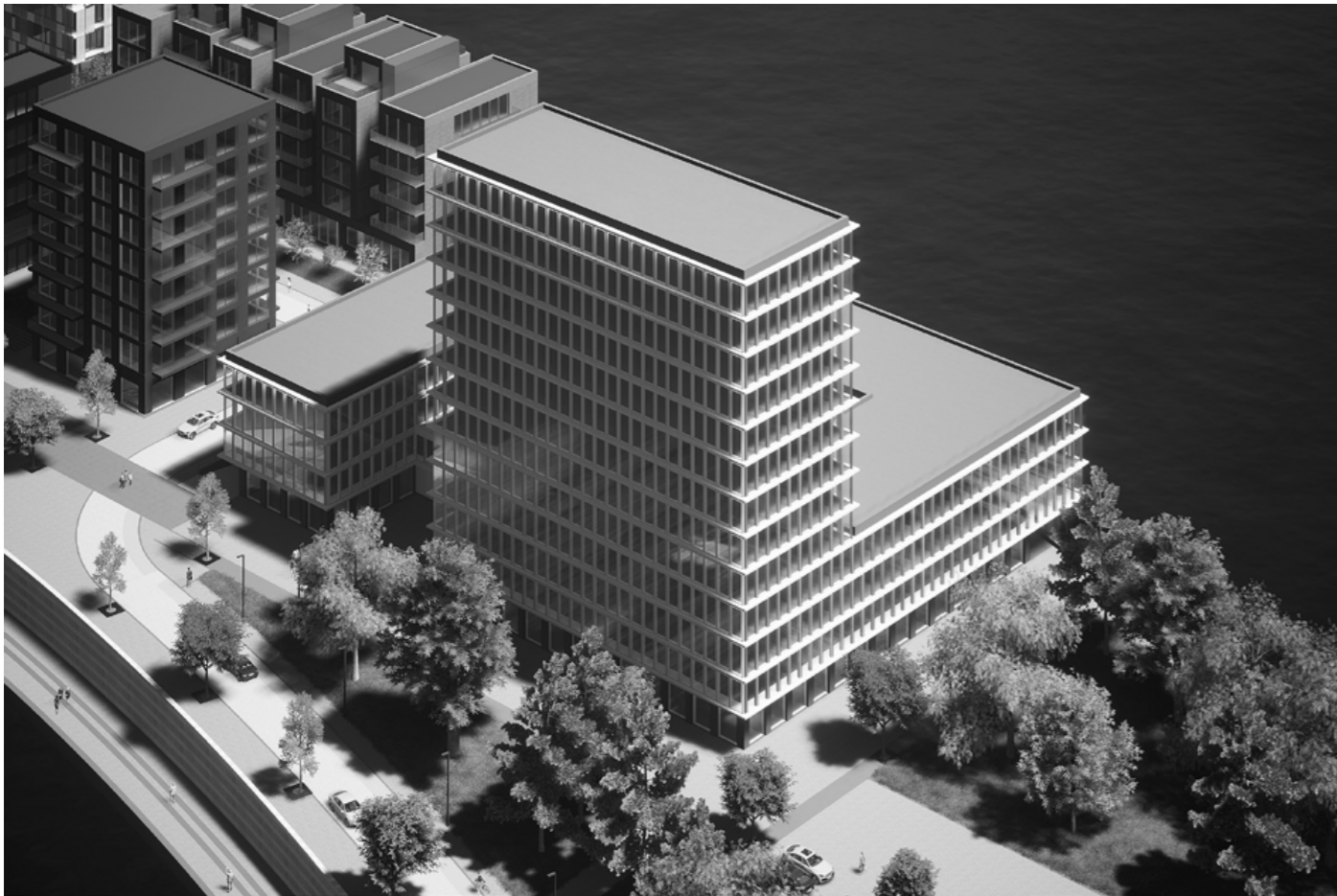
rozdělení na části I - IV

Pro detailnější prezentaci návrhu je navržené území rozděleno na čtyři části.

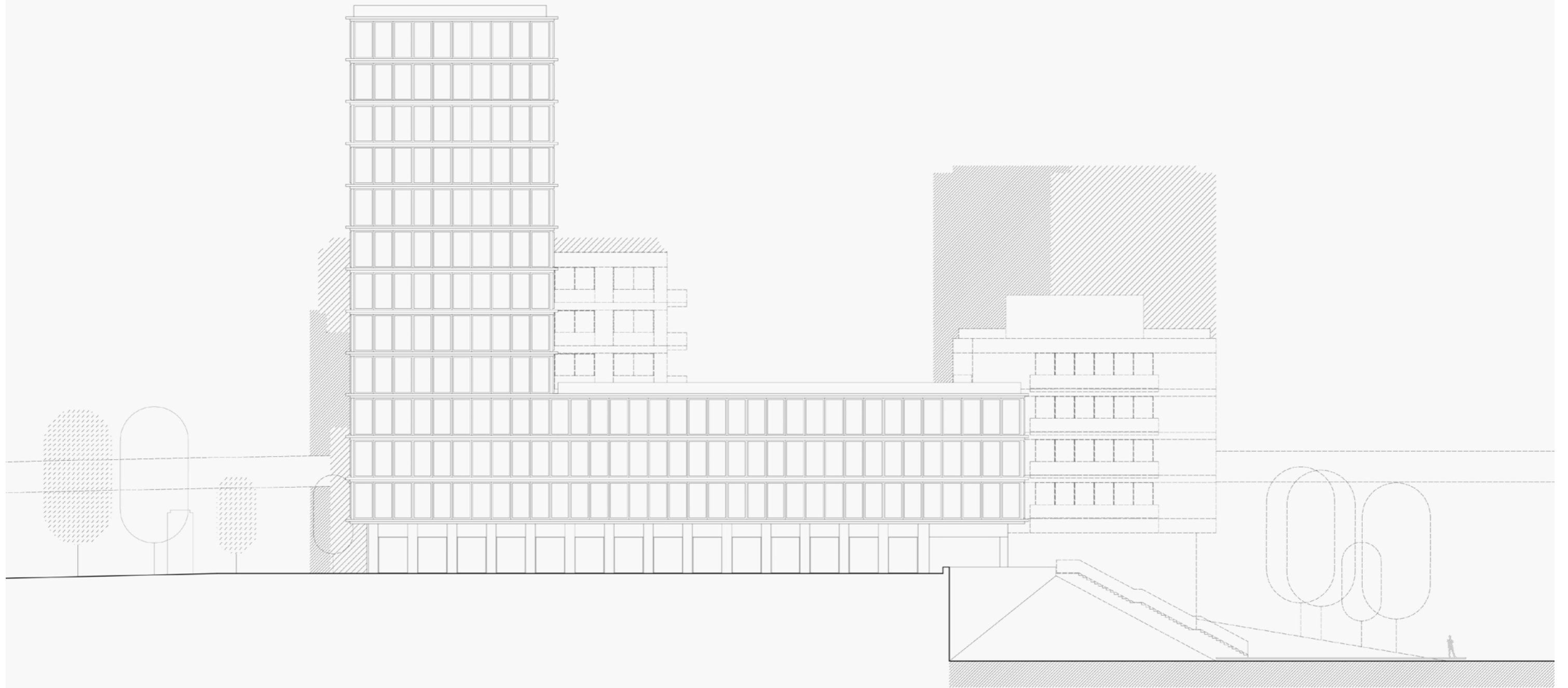


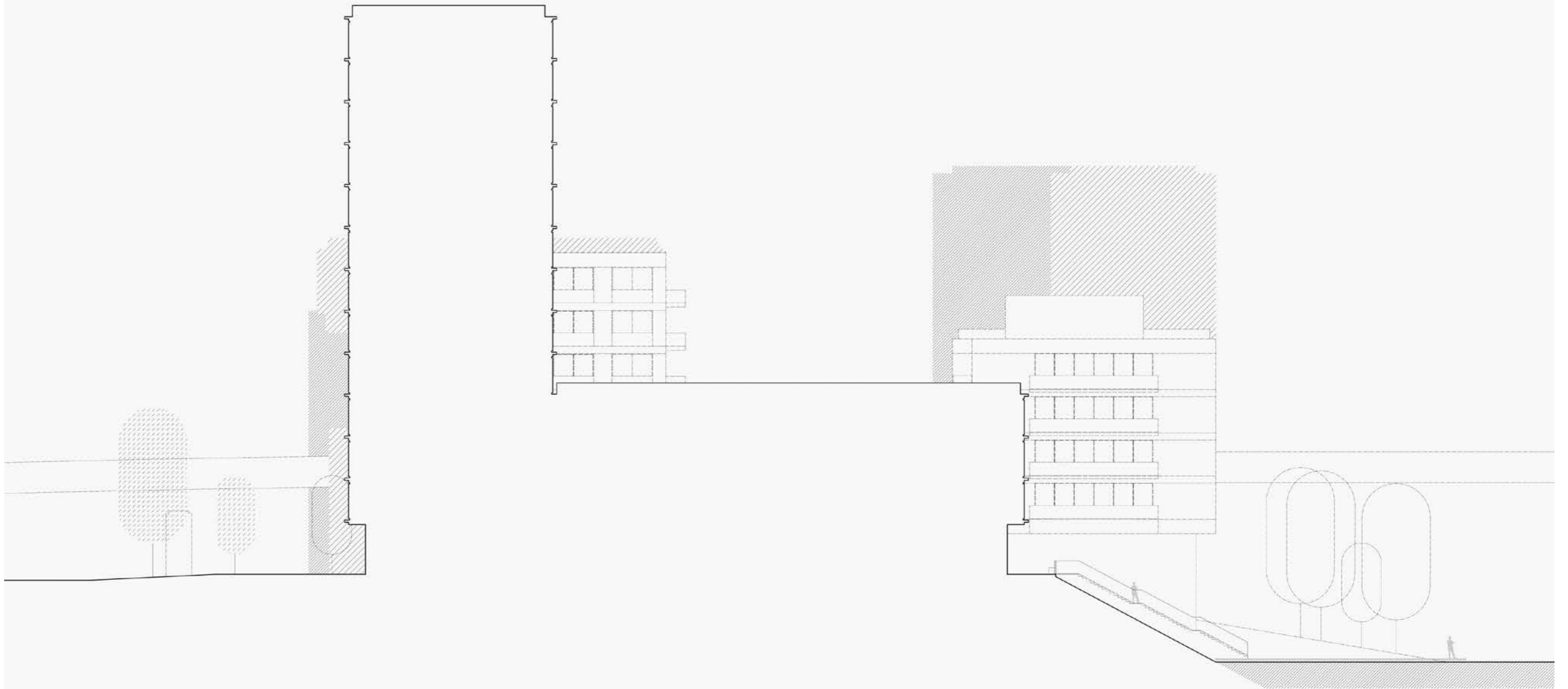
část I

V jižní části přístavní kosi je navržen městský dům s velkoplošným komerčním parterem, sportovní halou a administrativní plochou. Jde o čtyřpatrovou budovu s devítipatrovou věží, který výškově lícuje se sousedním bytovým souborem Marina Island. Mezi tímto souborem a administrativní budovou je malé parkoviště a park. Na východní straně počátku přístavní kosi je zpevněný břeh. Tam se počítá, jak již bylo zmíněno s pokračováním pěší cesty s cyklostezkou, která v současné době končí za bytovým souborem Marina Island. Na západní straně kosi je začátek dolní náplavky, nad ní pak dopravní komunikace (ulice Sanderova). Protože byla výškový úroveň přístavní kosi zvýšena o 1,5 m, komunikace zde stoupá. Silnice byla rozšířena, stejně tak chodníky. Přibyla zde cyklostezka a stromořadí, na které navazuje stromořadí na horním nábřeží. Hlavní vstup do administrativní budovy je navržen ze západní strany z ulice. Zásobování pak z jižní strany. V zatáčce za budovou, v místě začátku horního nábřeží je rampa do společných garáží bytových domů. Do nich je vjezd zleva, do garáží administrativní budovy pak zprava.











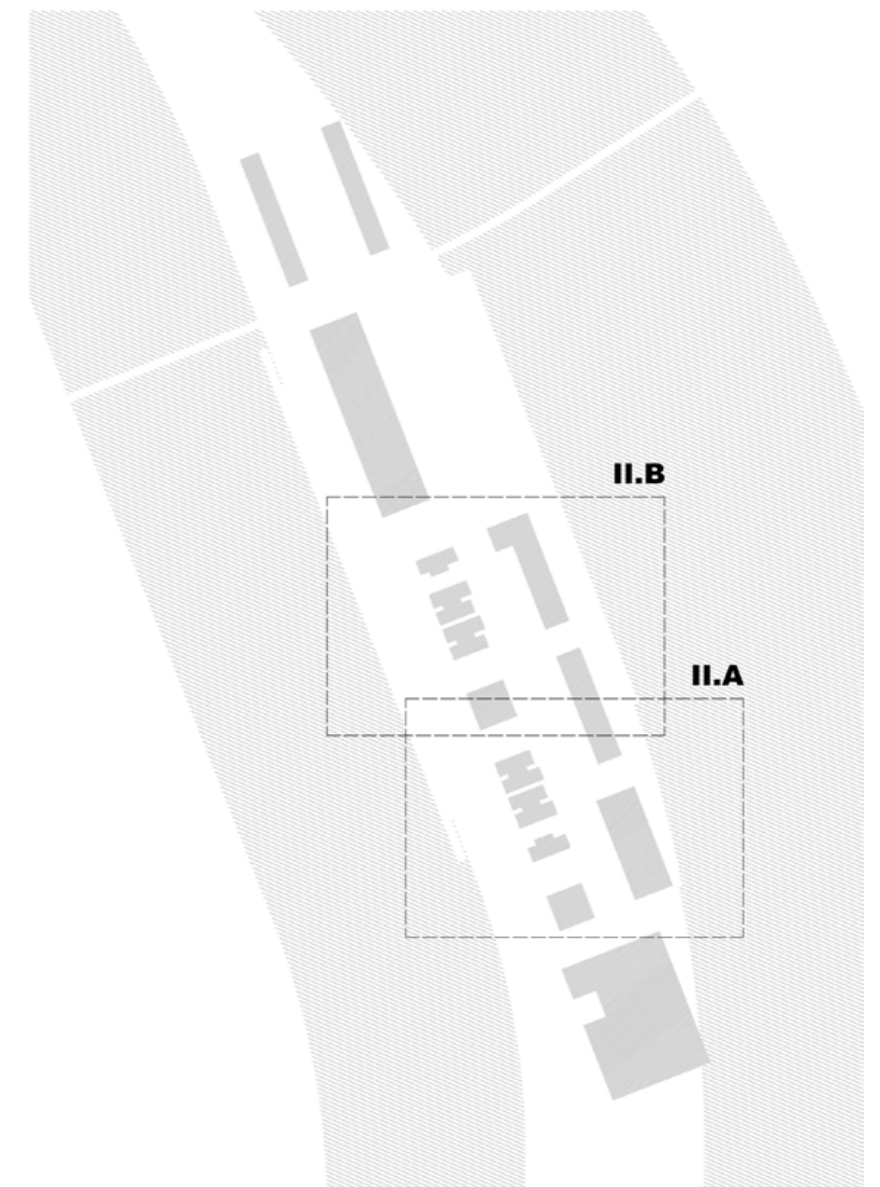




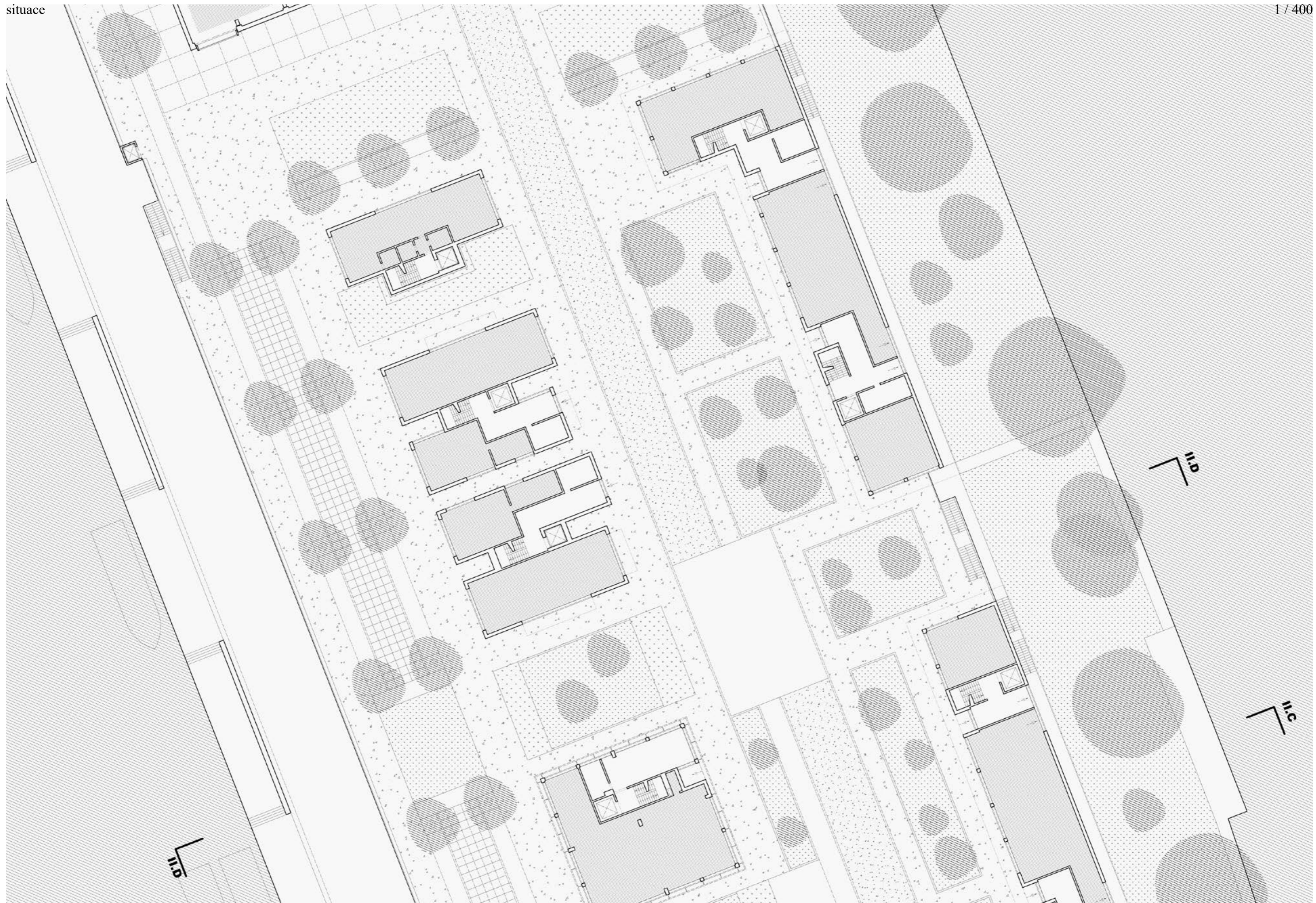


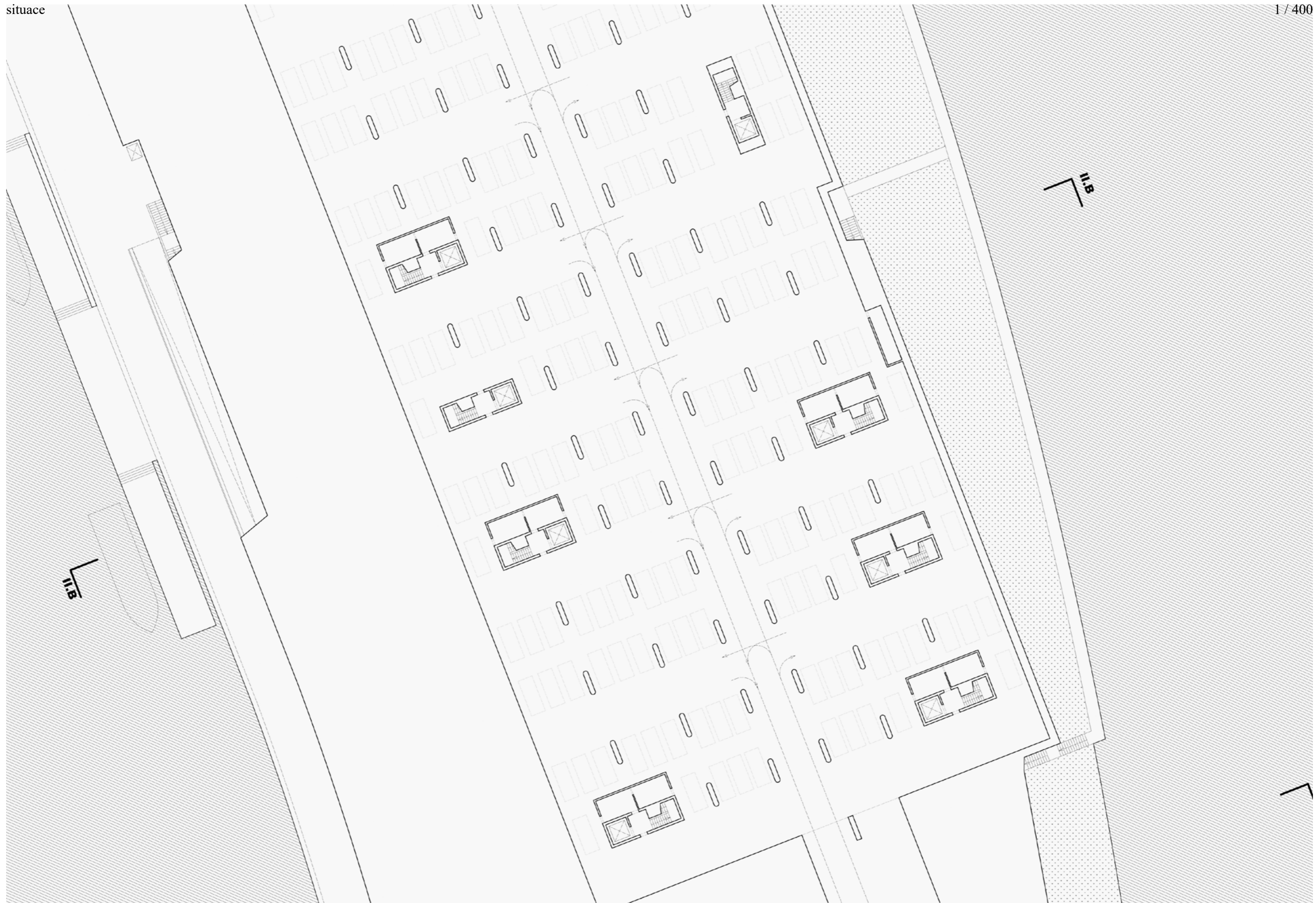
část II

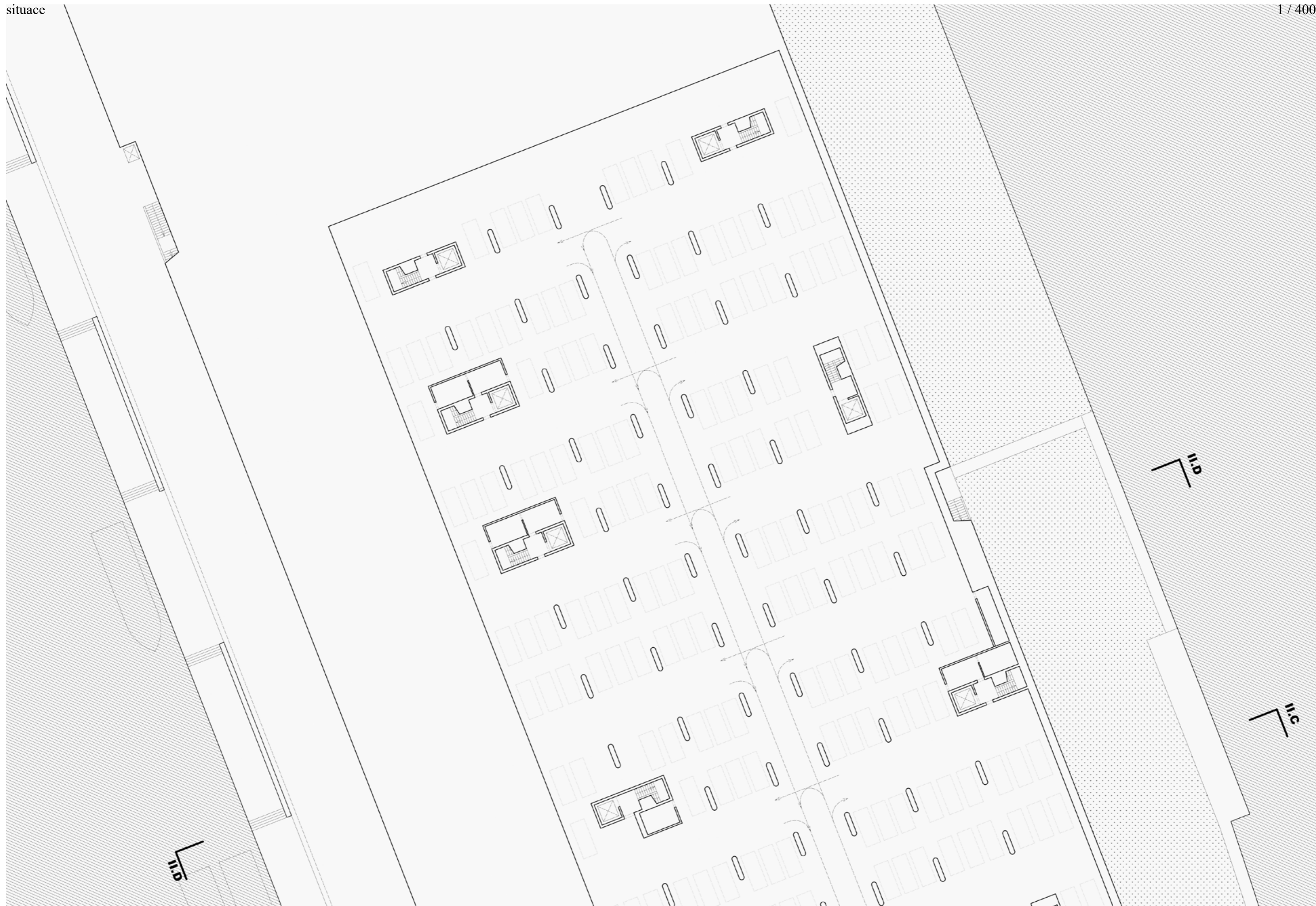
V druhé části je navržen soubor bytových domů se společnými garážemi v suterénu. Všechny domy mají vstup z ulice/ vnitrobloku, domy na západní straně pak mají vstup do parteru z nábřeží, který funguje jako hlavní komunikační osa pro chodce. Na nábřeží je navrženo stromořadí, které navazuje na stromořadí na rozšířené ulici Sanderova. Nábřeží je zpevněné kombinací dlažebních kostek a betonu. V místech prostupů mezi domy je na části povrchu mlát. Prostor mezi domy je kombinace ulice a klidného vnitrobloku. Protože garáže v suterénu neumožňují výsadbu vzrostlých stromů, jsou zde navrženy násypy, které jsou zatravněny a jsou zde vysázeny keřovité stromy a břízy. Stejně tak jako na nábřeží jsou zde použity dlažební kostky a beton. Barva kostek na chodnících a silnici je odlišná. Mezi domy na východní straně jsou navrženy schody vedoucí na nezpevněný břeh.



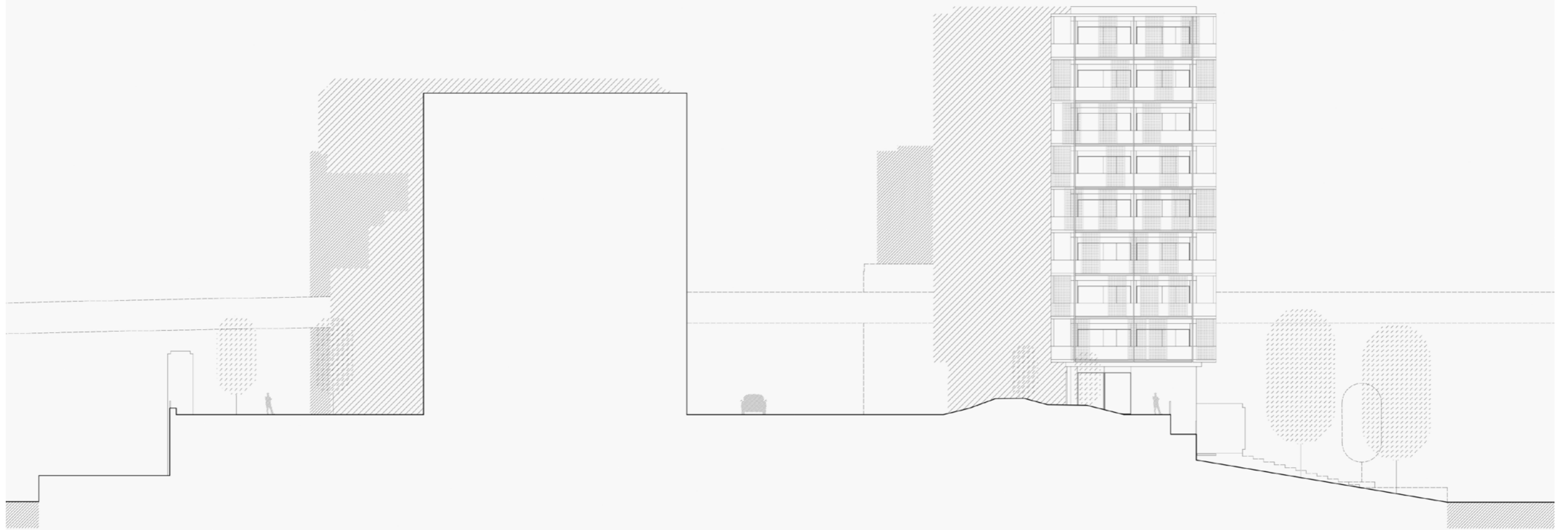




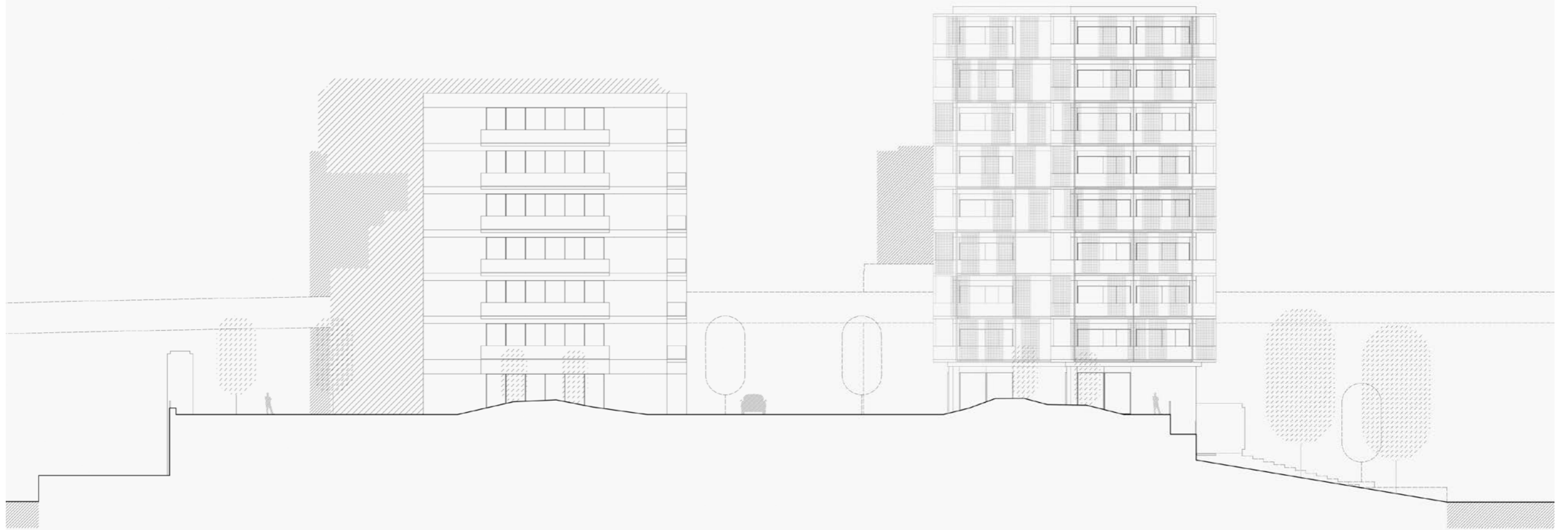




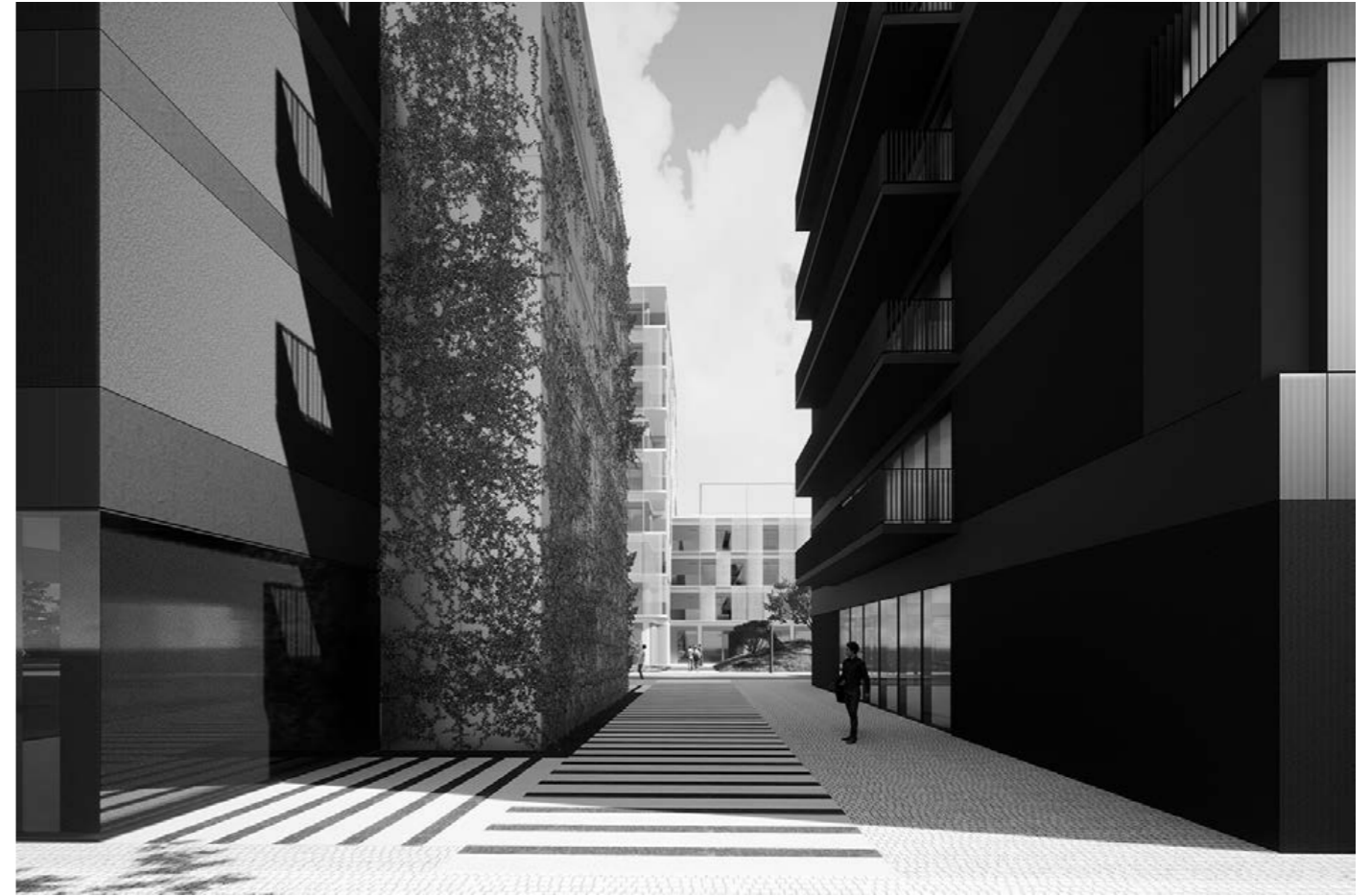






















soubor bytových domů

A
komerční parter 361 m²
8 × bytová jednotka 138 m²
5 × bytová jednotka 126 m²
3 × bytová jednotka 91 m²
3 × bytová jednotka 76 m²
6 × bytová jednotka 74 m²

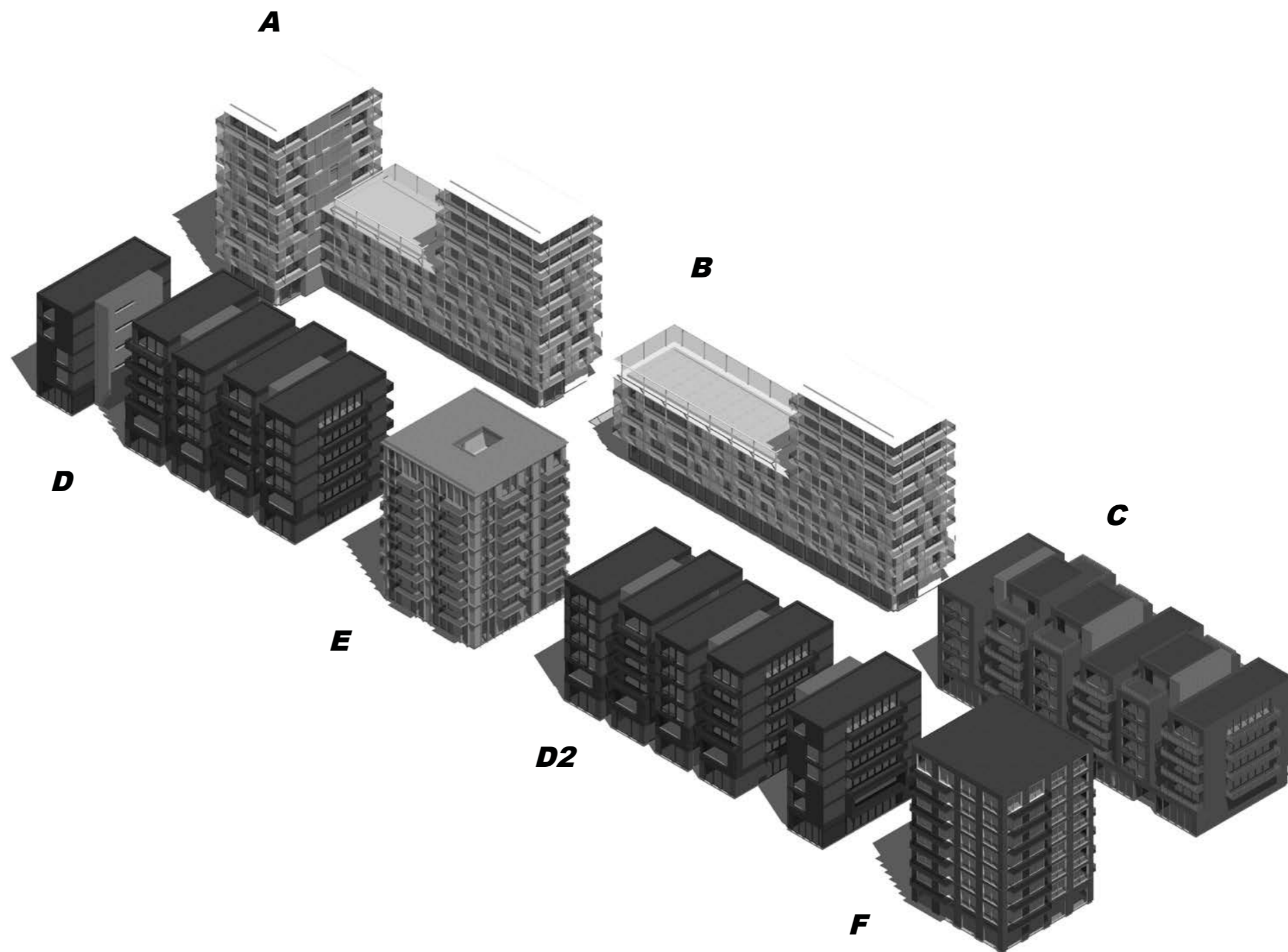
B
komerční parter 317 m²
5 × bytová jednotka 126 m²
3 × bytová jednotka 76 m²
9 × bytová jednotka 74 m²
3 × bytová jednotka 62 m²

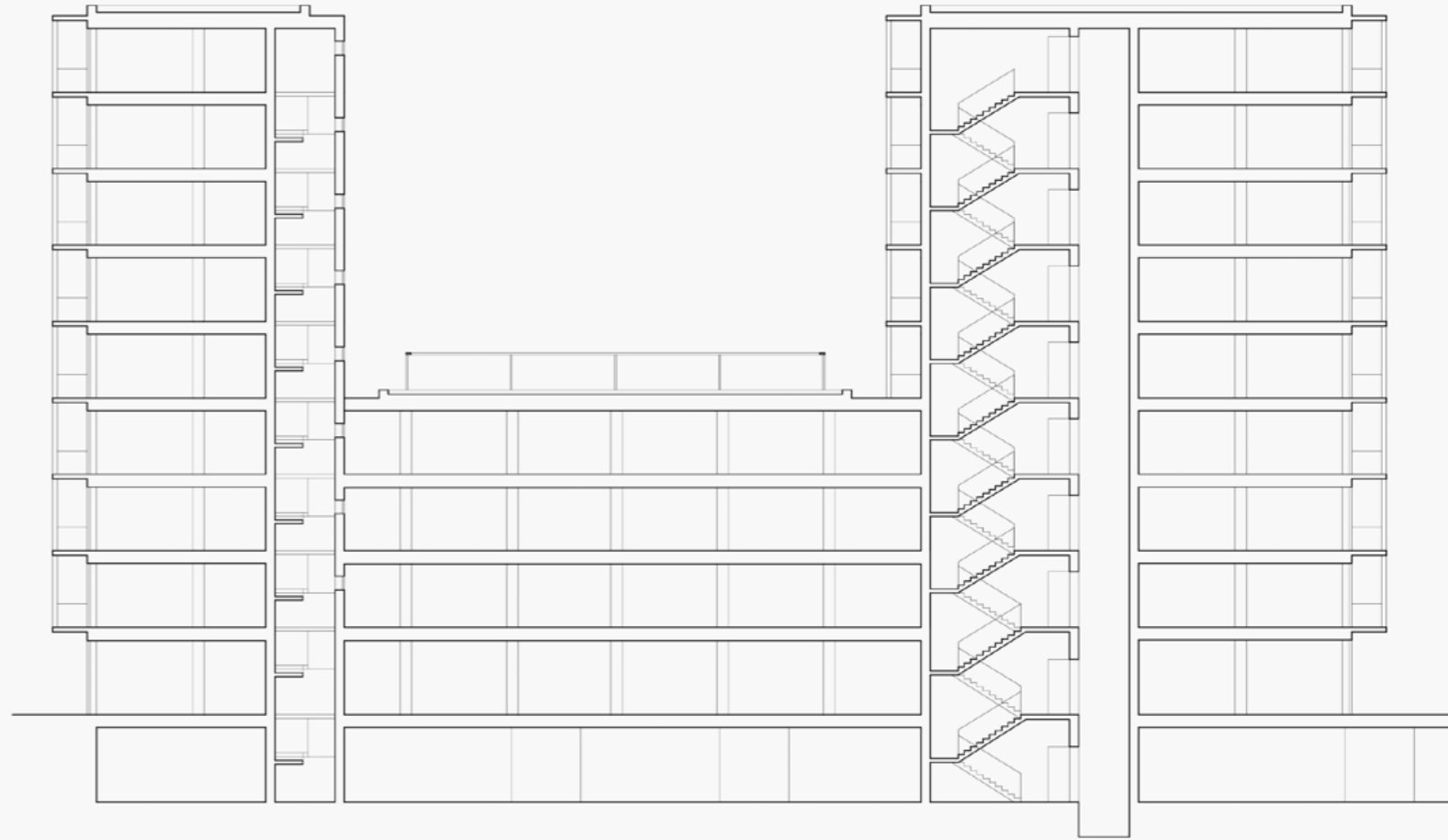
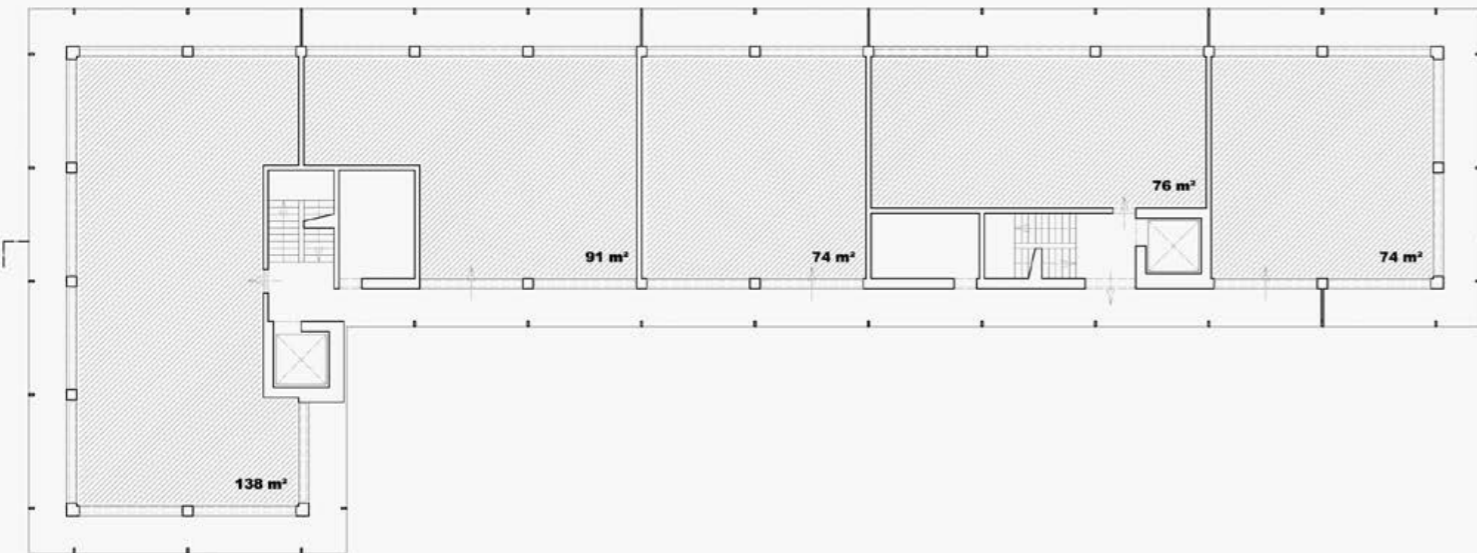
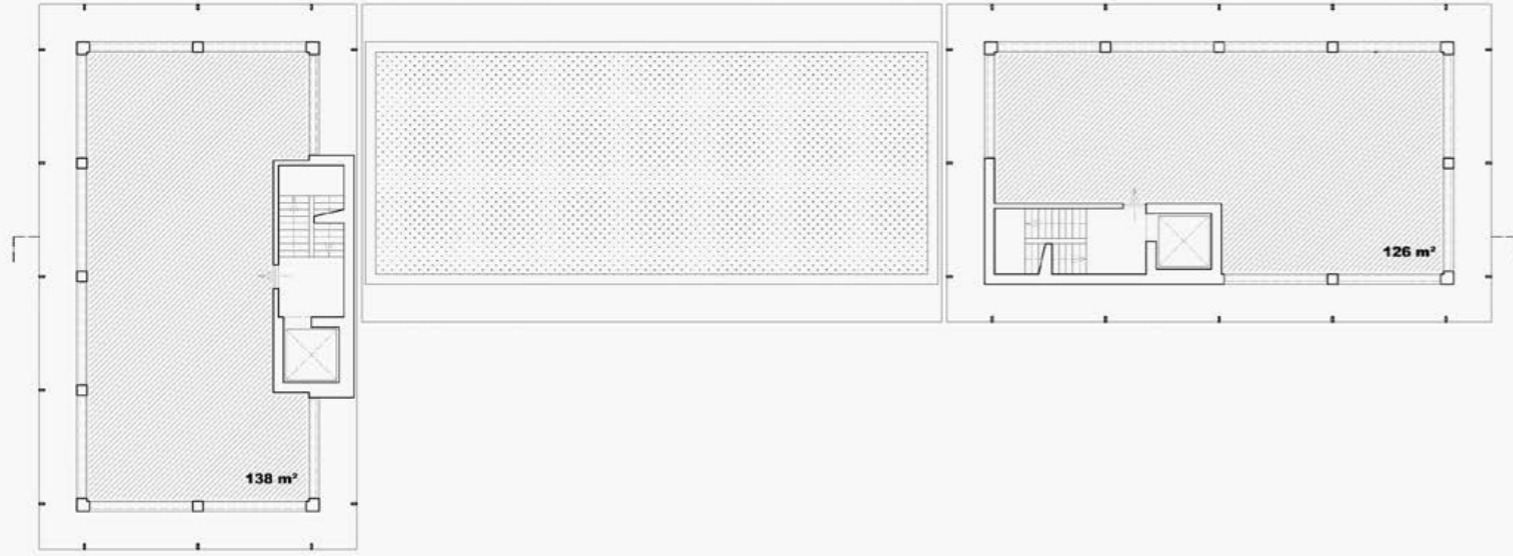
C
komerční parter 636 m²
2 × 5+1 189 m²
8 × 4+KK 101 m²
8 × 4+KK 102 m²
8 × 2+KK 54 m²

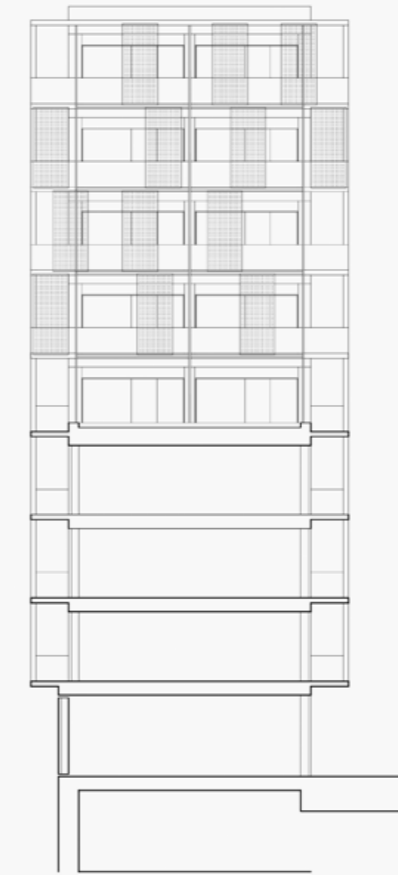
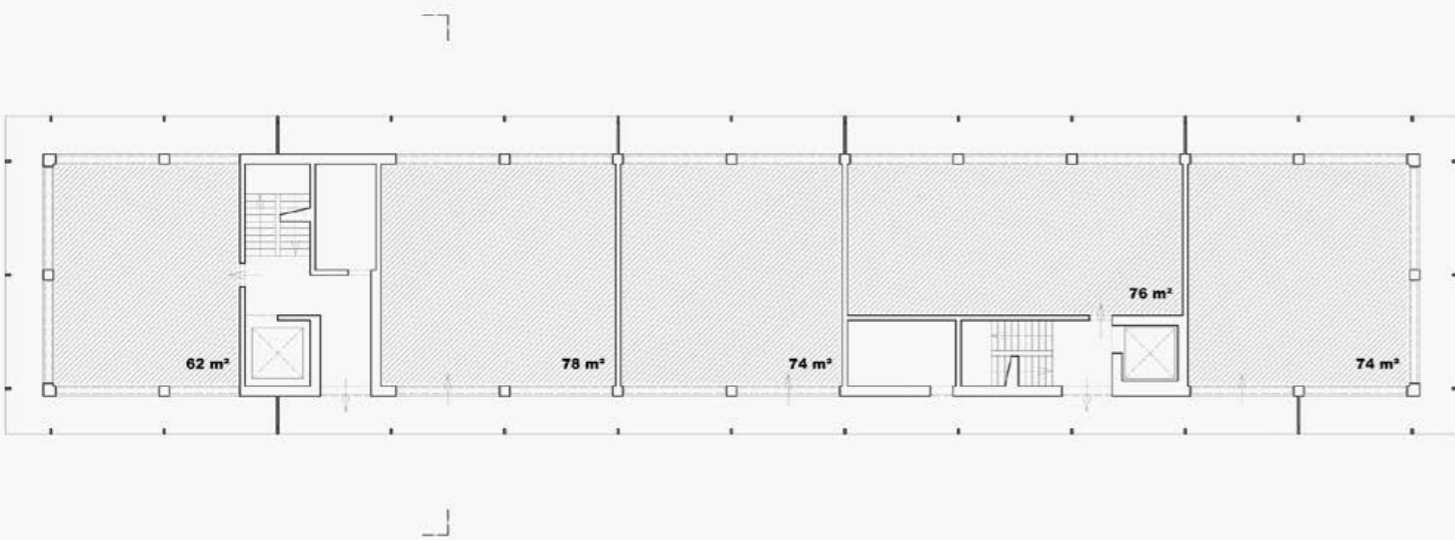
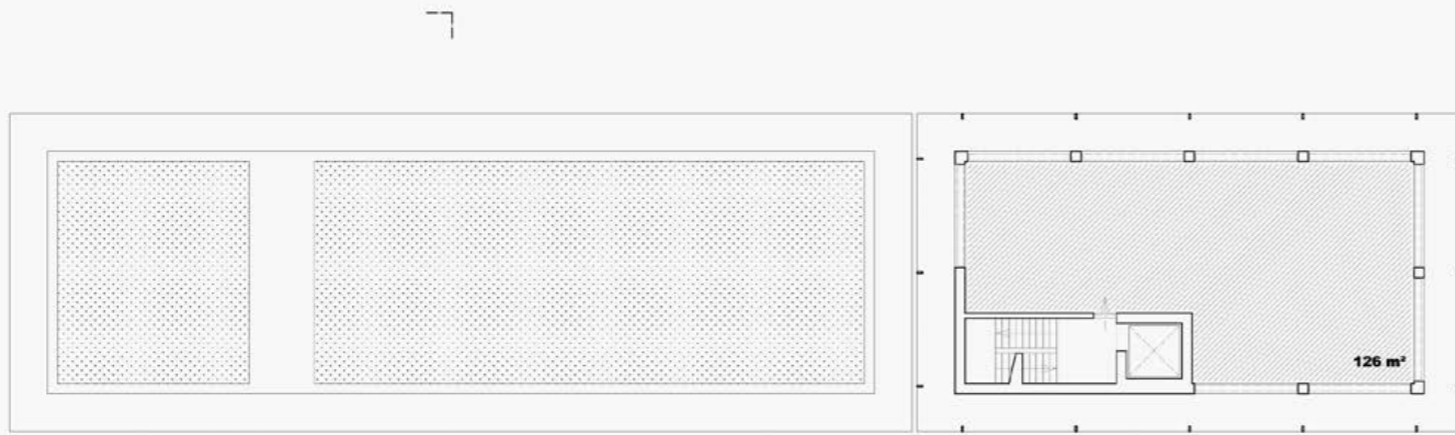
D
komerční parter 356 m²
administrativa 575 m²
4 × 5+KK 189 m²
8 × 3+KK 90 m²
16 × 2 +KK 54 m²

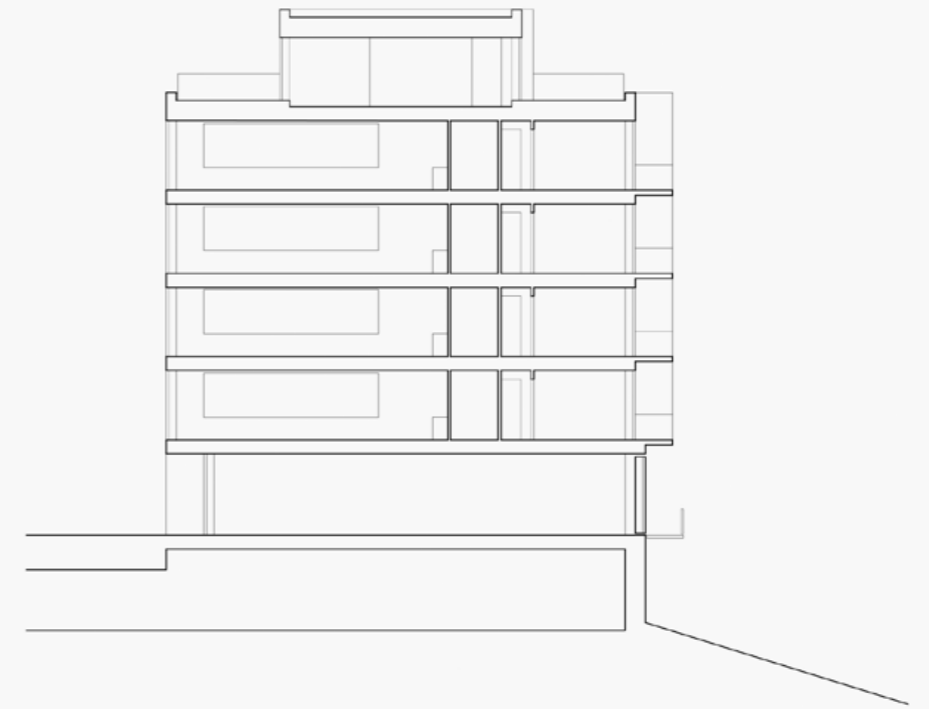
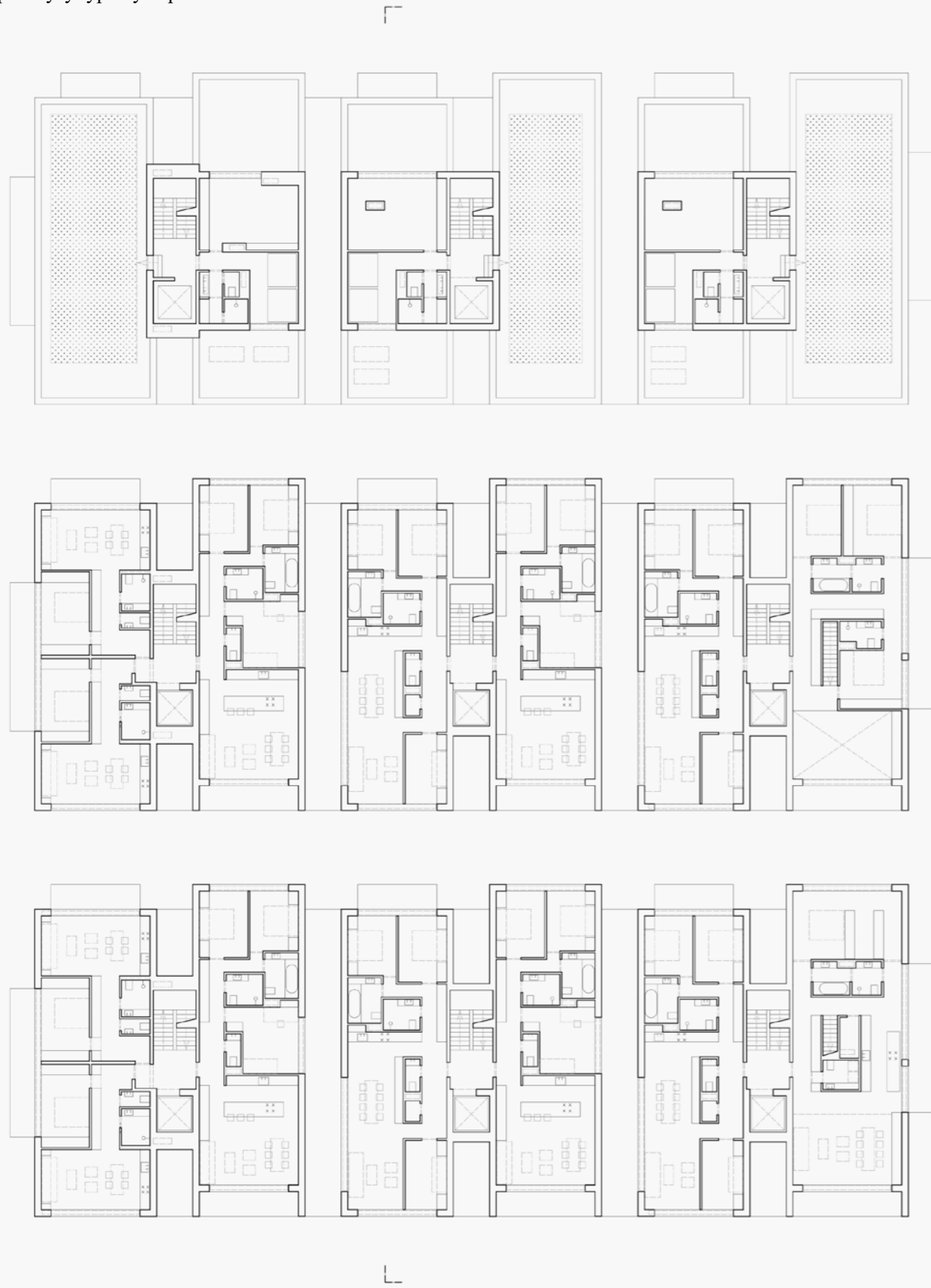
E
komerční parter 212 m²
6 × 2+KK 55 m²
9 × 5+KK 108 m²

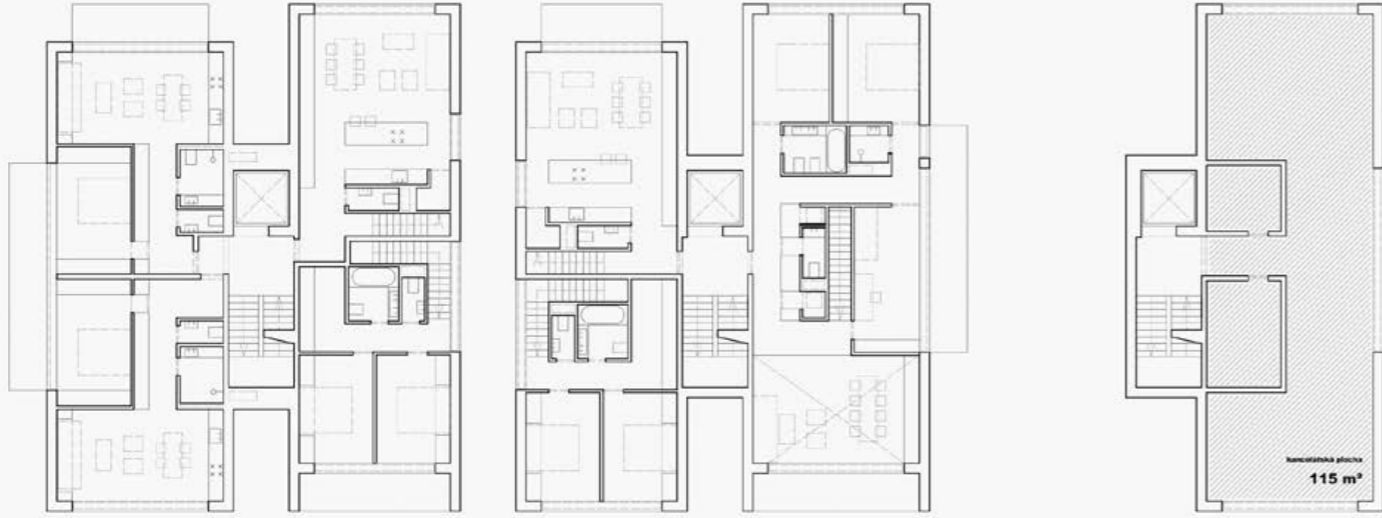
F
komerční parter 213 m²
4 × 4+KK 137 m²
4 × 3+KK 78 m²
8 × 2+KK 67 m²
4 × 1+KK 54 m²

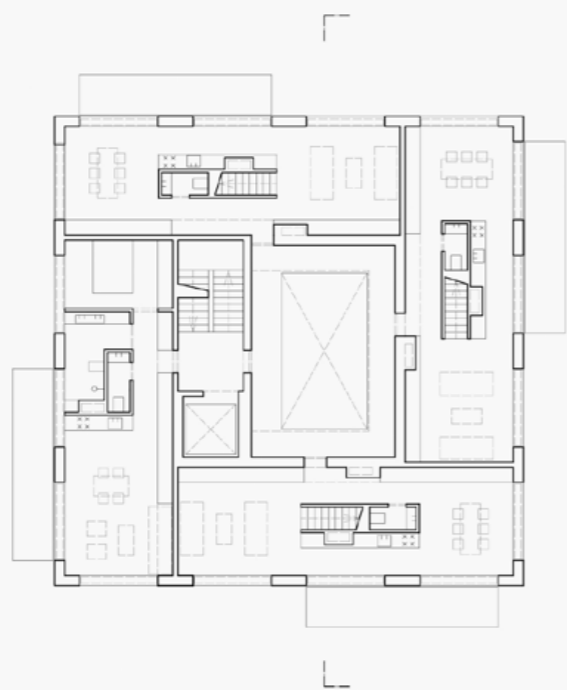
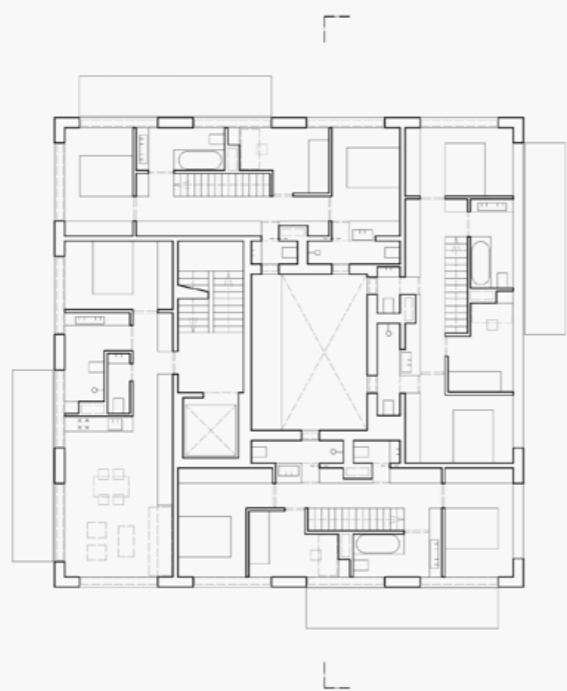


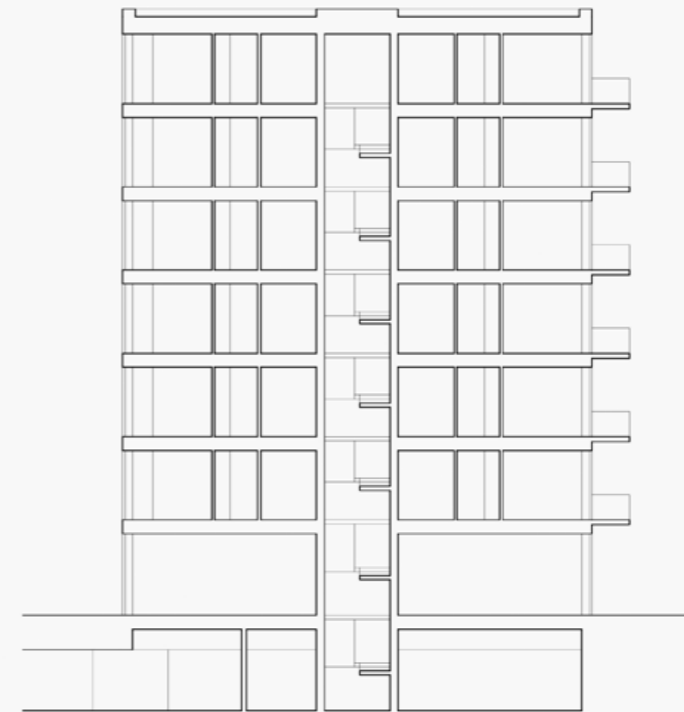
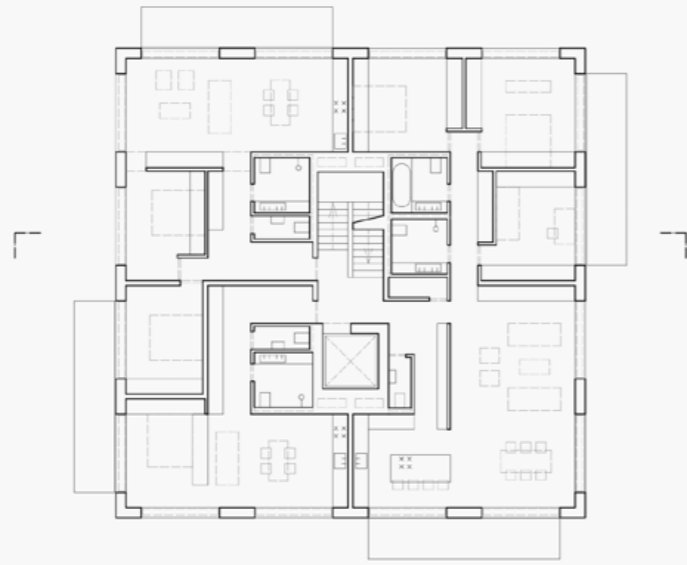






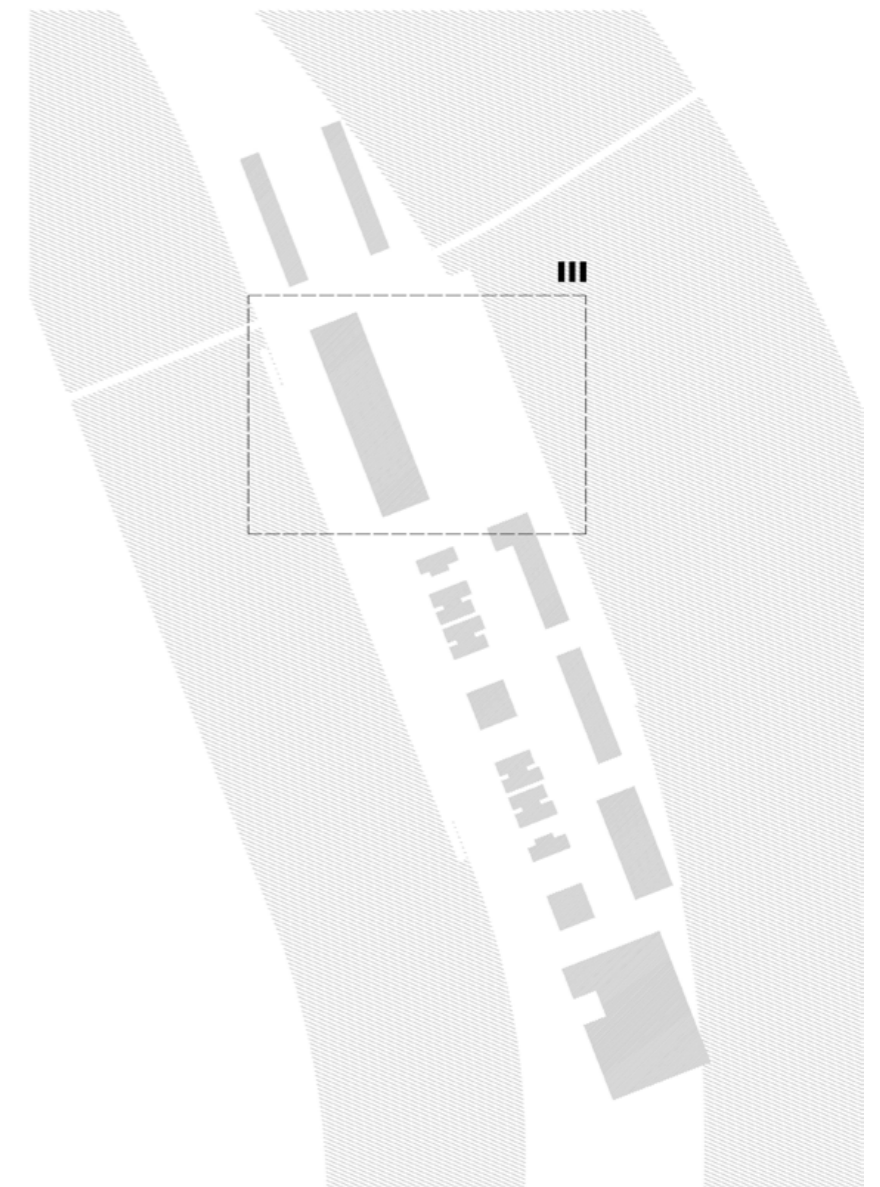
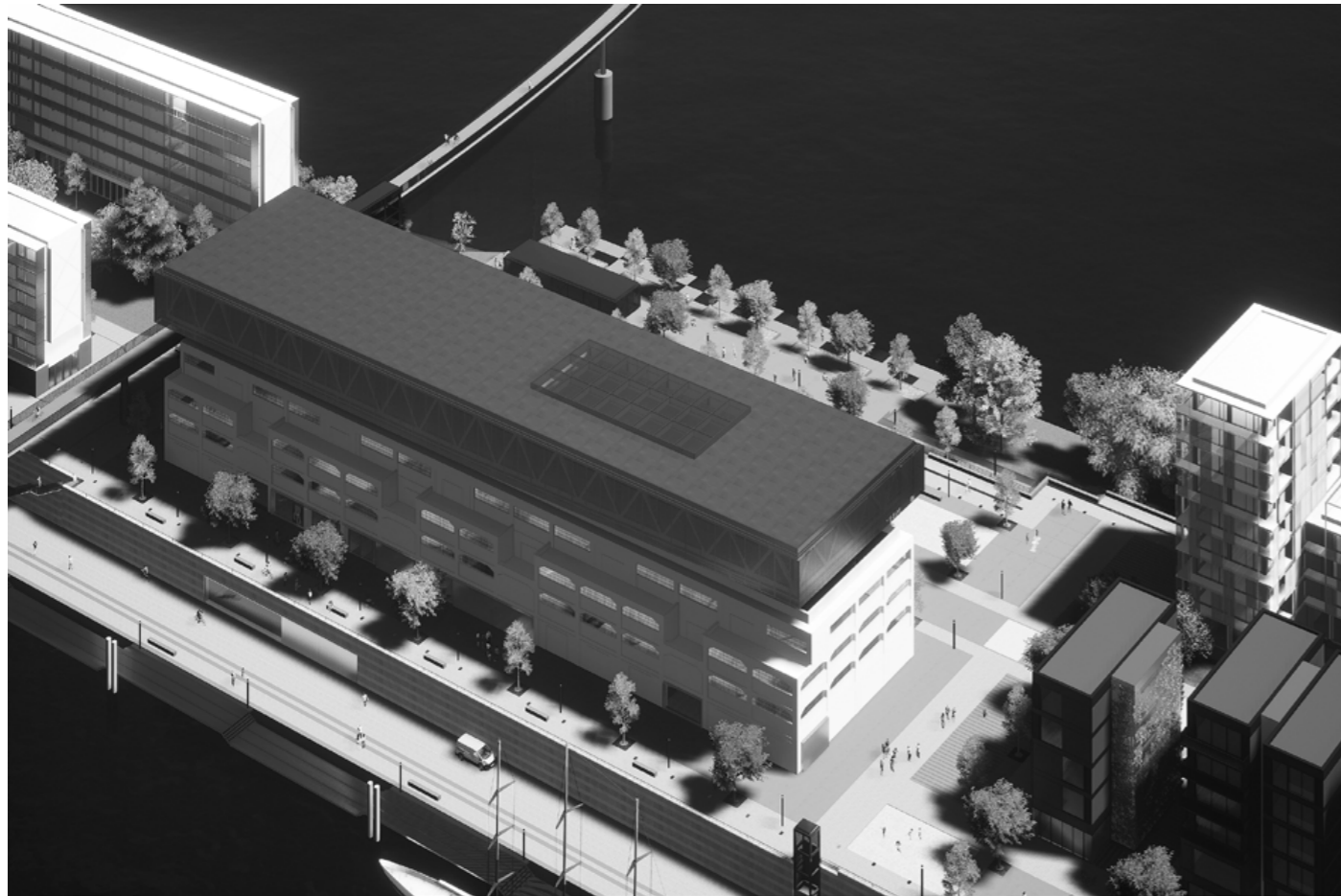






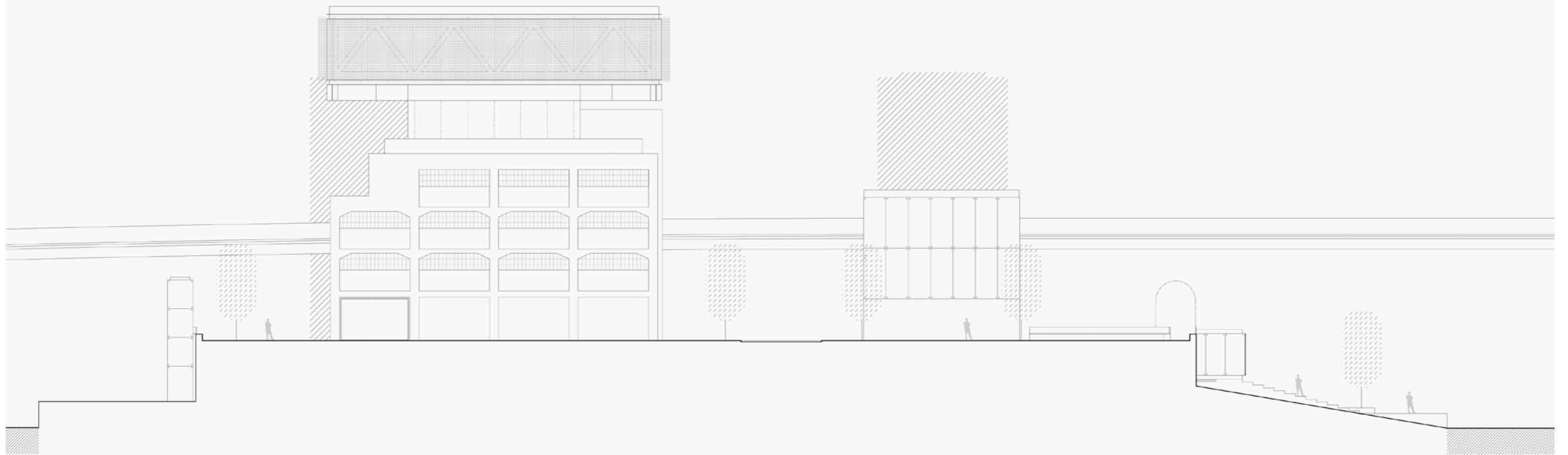
část III

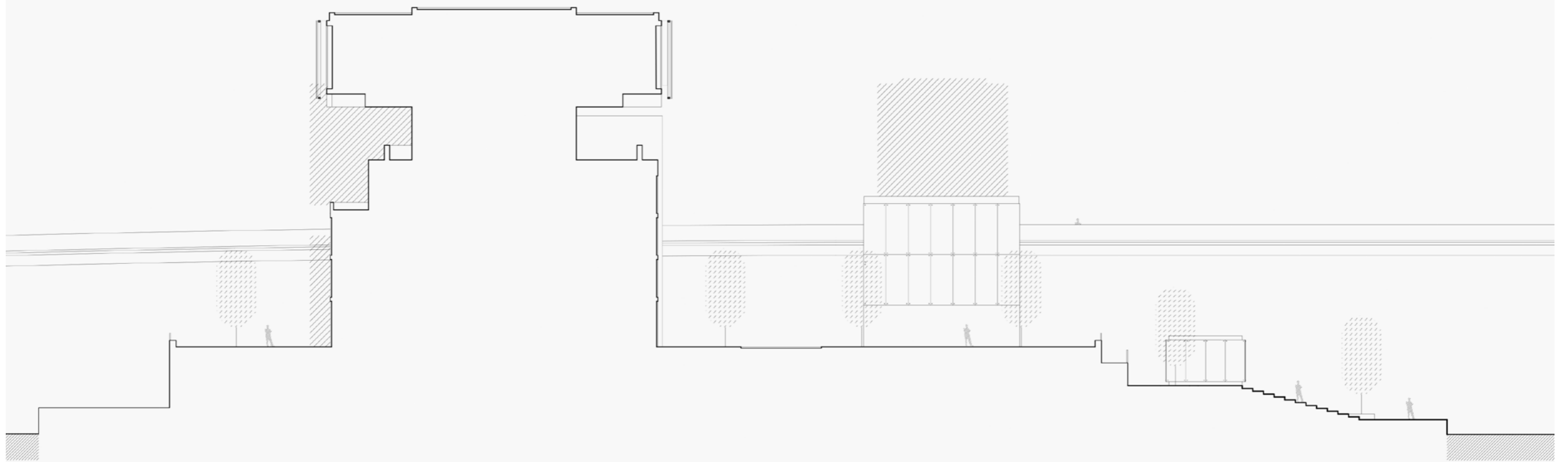
Třetí část navrženého prostoru je těžištěm celé lokality. Nachází se zde stávající budova skladu, který je transformován na UUC (Umělecké centrum). Dále touto částí prochází nová lávka spojující oba břehy přístavu, tak i Holešovice s Libní. Prostor budova UC rozděluje na dvě části. První je prostor na západě, který navazuje na horní nábřeží. Narozdíl od prostoru nábřeží je zde stromořadí uspořádáno v osách konstrukce UC. Dále je zde jiný povrch, kostky nahradila betonová dlažba se spárořezem opět v osách UC. Druhý prostor je na východní straně a funguje jako náměstí, hlavní prostor celé nové lokality. Dále pak může fungovat jako další výstavní prostor nové galerie. Celá plocha je zpevněna, kromě pruhu v šířce budovy, na které je mlat. Náměstí je ve dvou úrovních. Na druhou spodní úroveň vedou schody a rampa. Ve spodní úrovni náměstí je navržena kavárna se sociálním zařízením. Materiálově je tento prostor řešen stejně jako prostor v druhém patře. Hrana tohoto prostoru je jedinou pevnou hranou na východní straně přístavní kosy. Betonový povrch se u řeky rozpadá díky mřížím, které nahrazují některé segmenty zpevněné plochy. V obou úrovních náměstí jsou vysázeny vzrostlé stromy ve stejné osové vzdálenosti jako v prostoru na západní straně budovy.







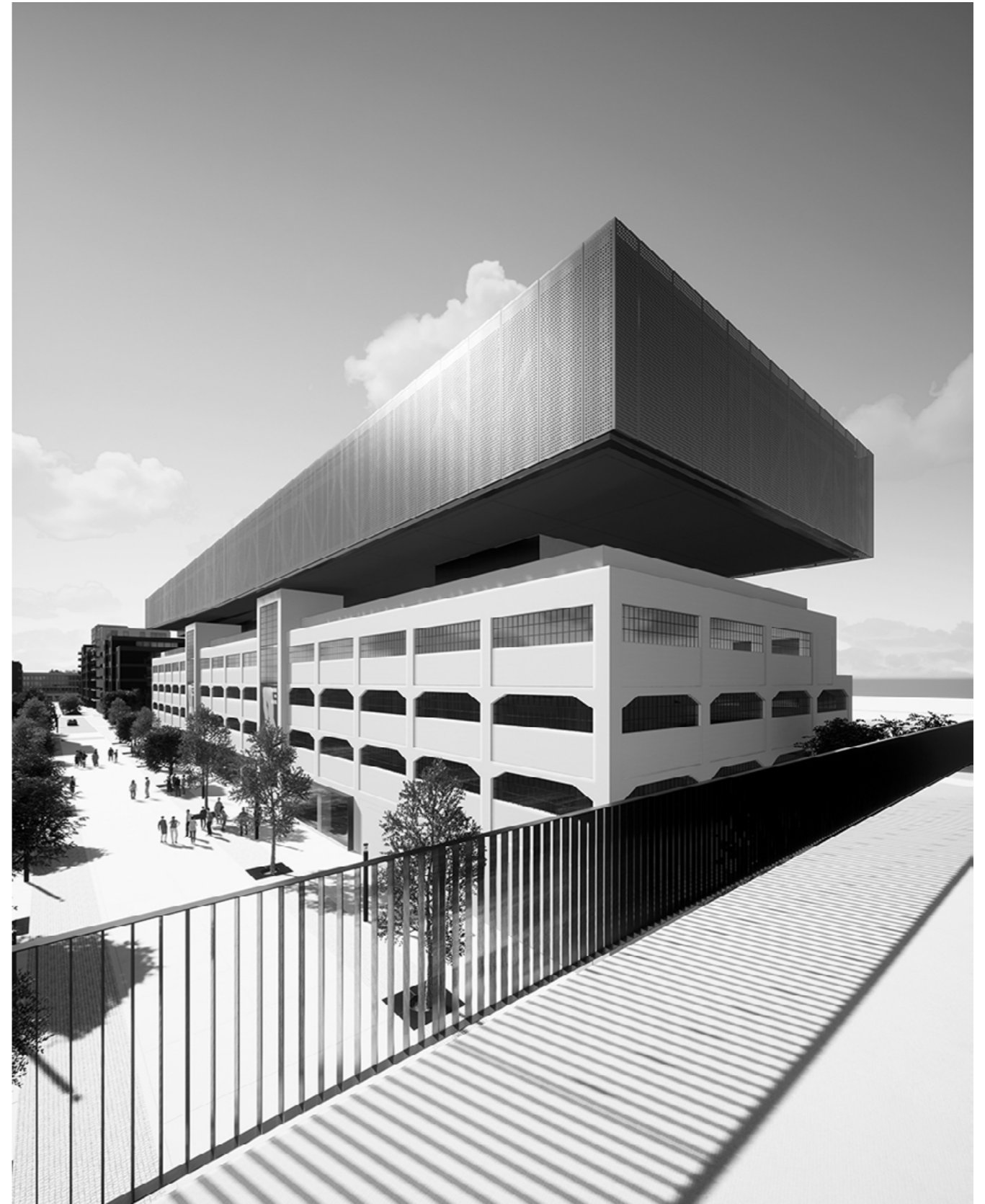












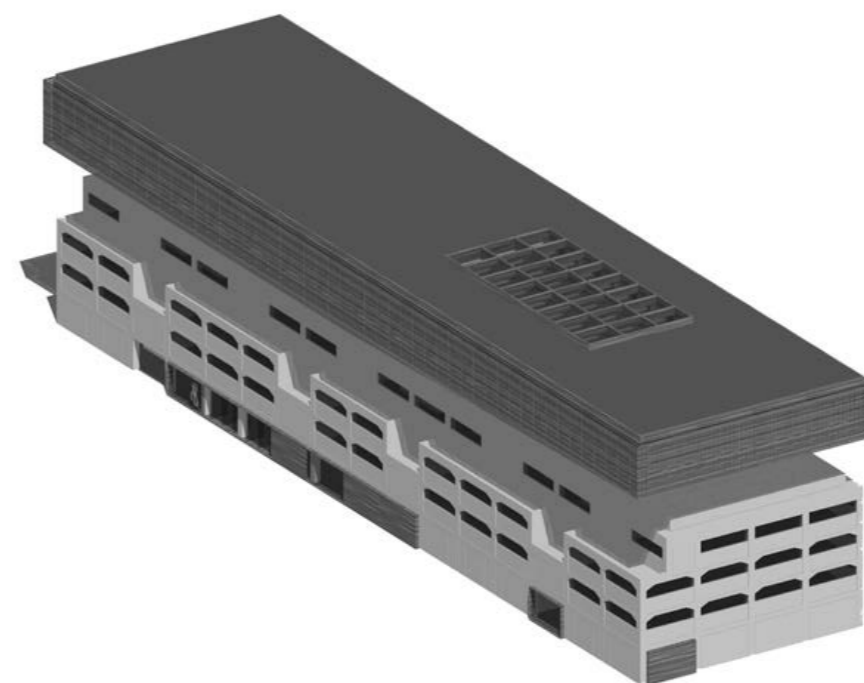








UC



Budova nového Uměleckého centra a prostor kolem něj je těžištěm navrhovaného prostoru na přístavní kose. Umělecké centrum vzniklo konverzí původní budovy přístavního překladiště. Jedná se veřejnou instituci obsahující dvě galerie, multifunkční sál, pronajimatelné ateliéry a hudební klub. Součástí celku je i veřejný prostor v těsné blízkosti budovy - nábřeží a náměstí, které funguje jako další možný výstavní prostor.

Nad stávající budovu byla přidána nová část, která jako symbol nové čtvrti mění překladiště na galerii, mění starou budovu na budovu z 21. století a přitom stále ctí původní původní návrh a vzhled budovy.

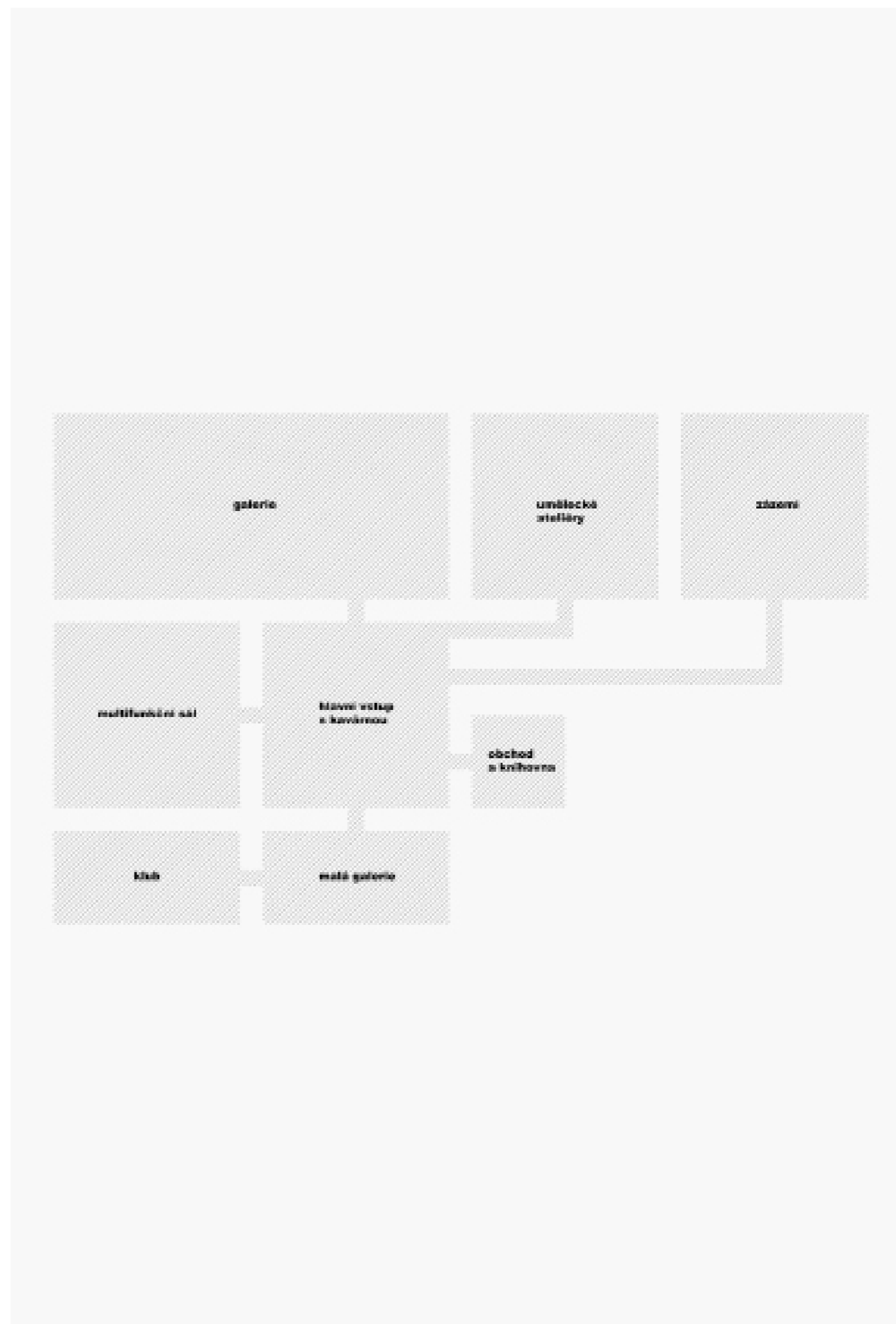
Z důvodu zvýšení úrovně okolního prostoru o zrušení soklu se budova dostala na úroveň sousedního nábřeží a náměstí. Díky tomu tak lépe komunikuje s veřejným prostorem. Ve druhém kroku došlo ke zrušení všech původních vnitřních konstrukcí, včetně suterénu, který by byl z důvodu povodní těžko využíván. Do budovy byla vložena tři nová nosná komunikační jádra se zázemím, která fungují jako hlavní nosné prvky nástavby nad budovou.

Vstup do budovy je navržen v severní části objektu jak ze západu z nábřeží, tak z východu z náměstí. Vstupní prostor, který funguje také jako kavárna, obsahuje dále šatnu a pokladnu. Ze vstupního prostoru je vstup do výtahů, kterými se návštěvníci dostanou do galerie v posledních třech patrech. Za komunikačními jádry se zázemím je navržen designshop s knihkupectvím a malou knihovnou. Na druhé straně, nalevo od vstupního prostoru, v jižní části objektu, je multifunkční sál, který je dimenzován na výšku tří pater. Může sloužit pro koncerty, přednášky, divadlo, nebo jako taneční sál. Součástí sálu je zasedací tribuna. Za multifunkčním sálem je navrženo zázemí pro účinkující, sklady a prostor pro zásobování.

Druhé patro je rozděleno na dvě části. Jižní část obsahuje zázemí instituce, kanceláře a technické zázemí. Severní část pak umělecké open-space ateliery. Hlavní prostor ateliérů je přes dvě patra. Tento prostor slouží pro “špinavou” práci malířů a sochařů. Druhá vrstva tohoto patra pak slouží pro “čistou práci” ilustrátorů, architektů, grafiků apod. Tyto dvě patra jsou propojena dvěma ocelovými schodišti. Za komunikačními jádry se zázemím v severní části budovy jsou ateliéry pro fotografy. Jižní část třetího patra je věnována hudbě. Patro obsahuje dvě nahrávací studia.

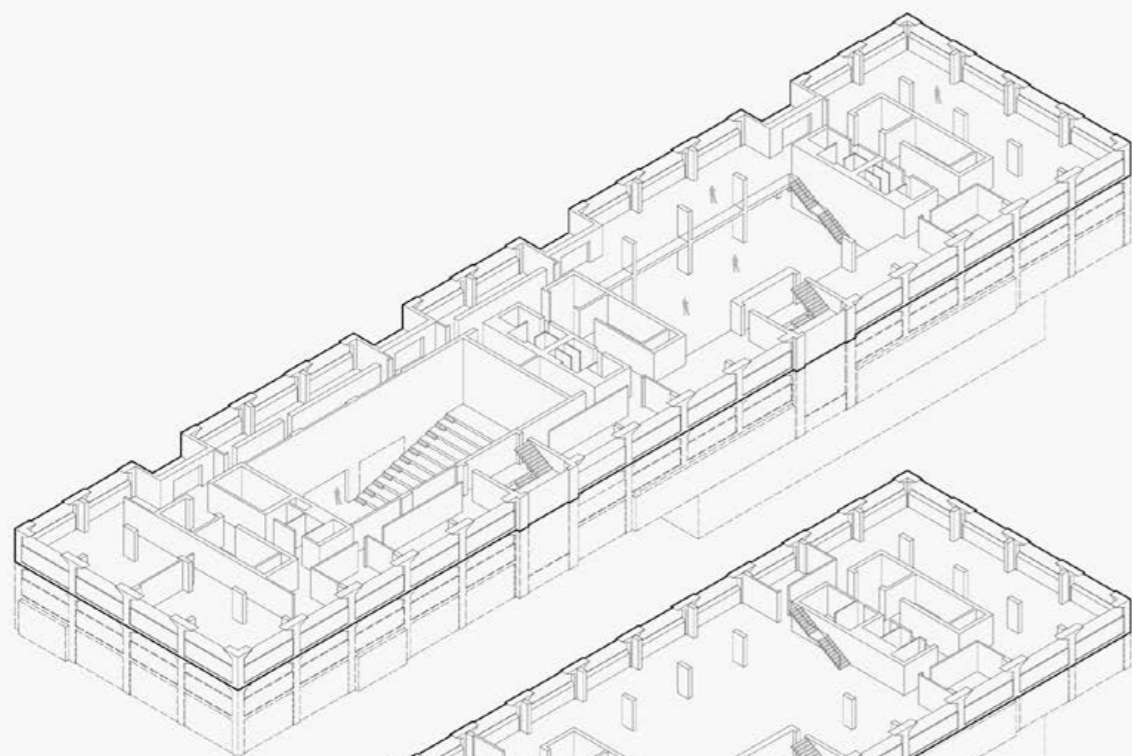
Čtvrté patro obsahuje galerii. Její severní část funguje jako jednoduchý otevřený prostor, který lze dělit na menší celky podle potřeb výstav. Jižní část galerie obsahuje dvoranu, která je výškově propojena s nástavbou nad původní budovou. Zde lze vystavovat větší umělecká díla. Tento prostor obsahuje konstrukci s posunovacím porořstovým podlažím. Výšku prostoru tak lze různě nastavovat a rozdělit tak prostor dva dva samostatné celky. Nejjižnější část čtvrtého podlaží obsahuje malý depozitář. Po schodištích nebo výtahem se lze dostat na střechu, která funguje jako zastřešená terasa s kavárnou. Prostor v nástavbě nad původní budovou funguje v celém objemu jako otevřená galerie.

V suterénu se nachází malý hudební klub a druhý vstup do budovy z dolní náplavky. Vchází se přes prostor “malé galerie” s kavárnou.



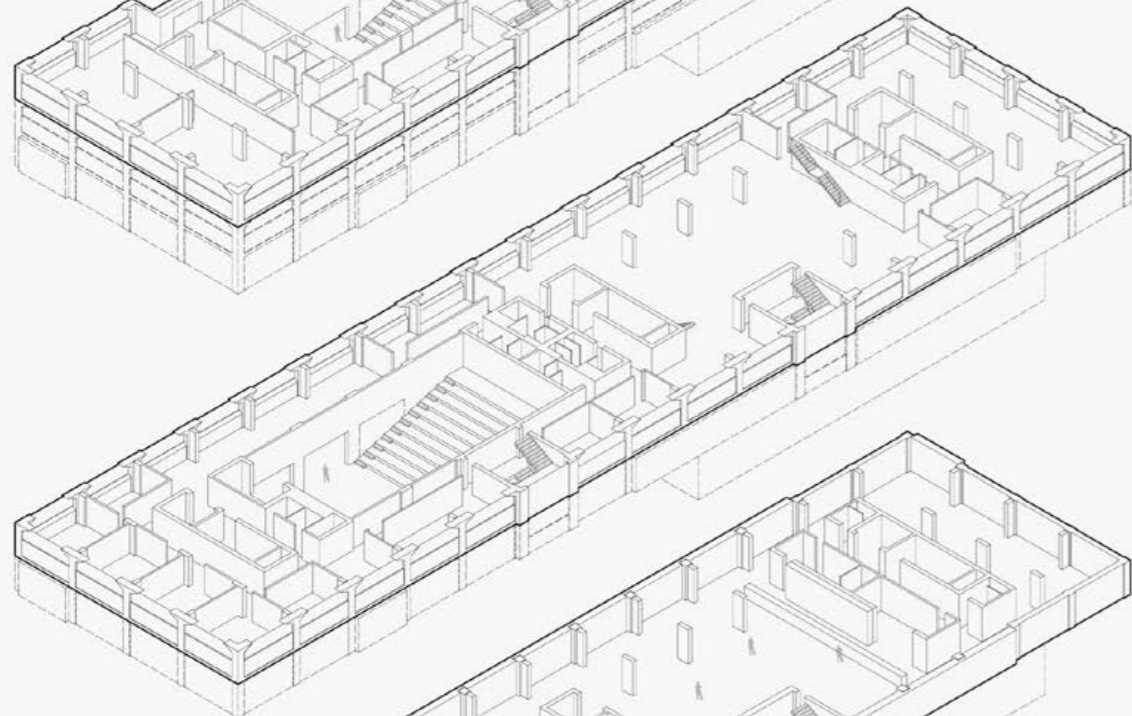
3 NP

ateliéry



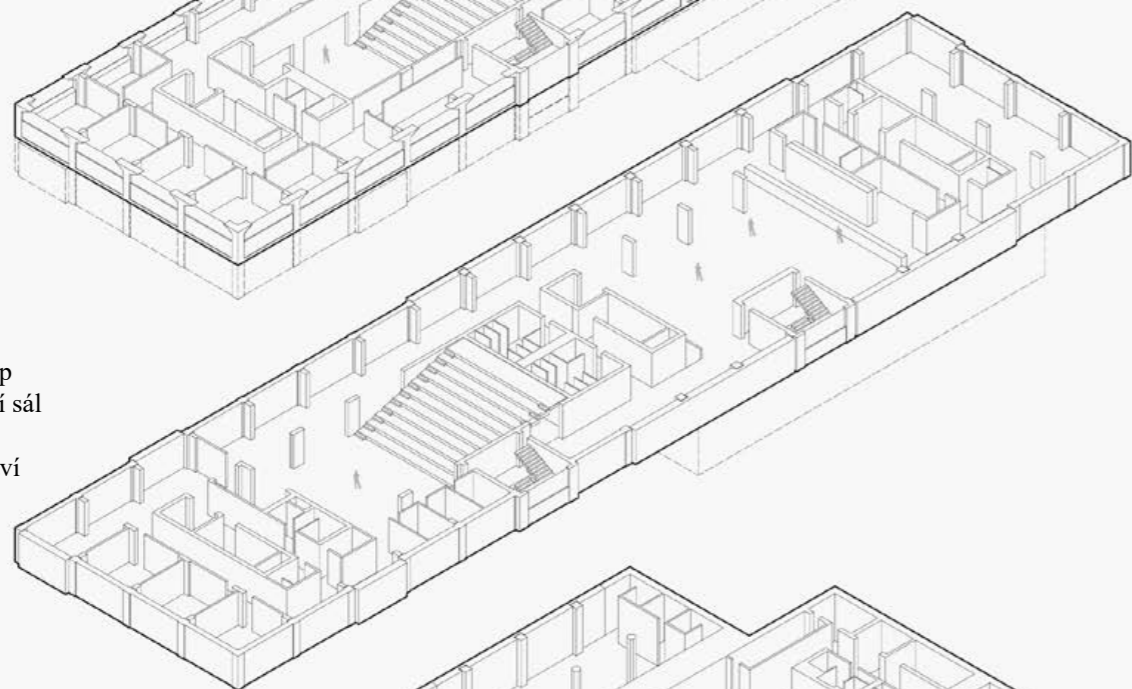
2 NP

zázemí
ateliéry



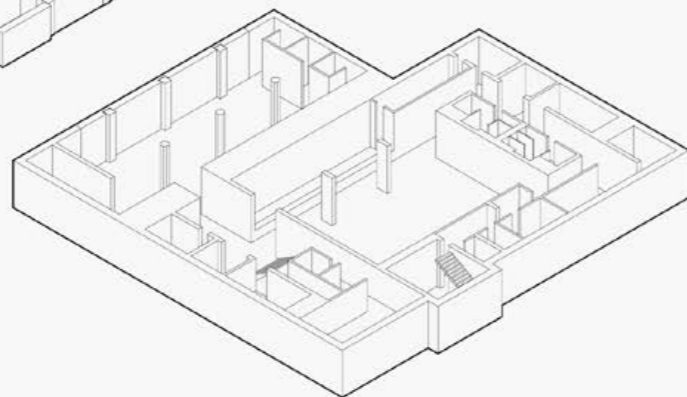
1 NP

hlavní vstup
multifunkční sál
kavárna
knihkupectví



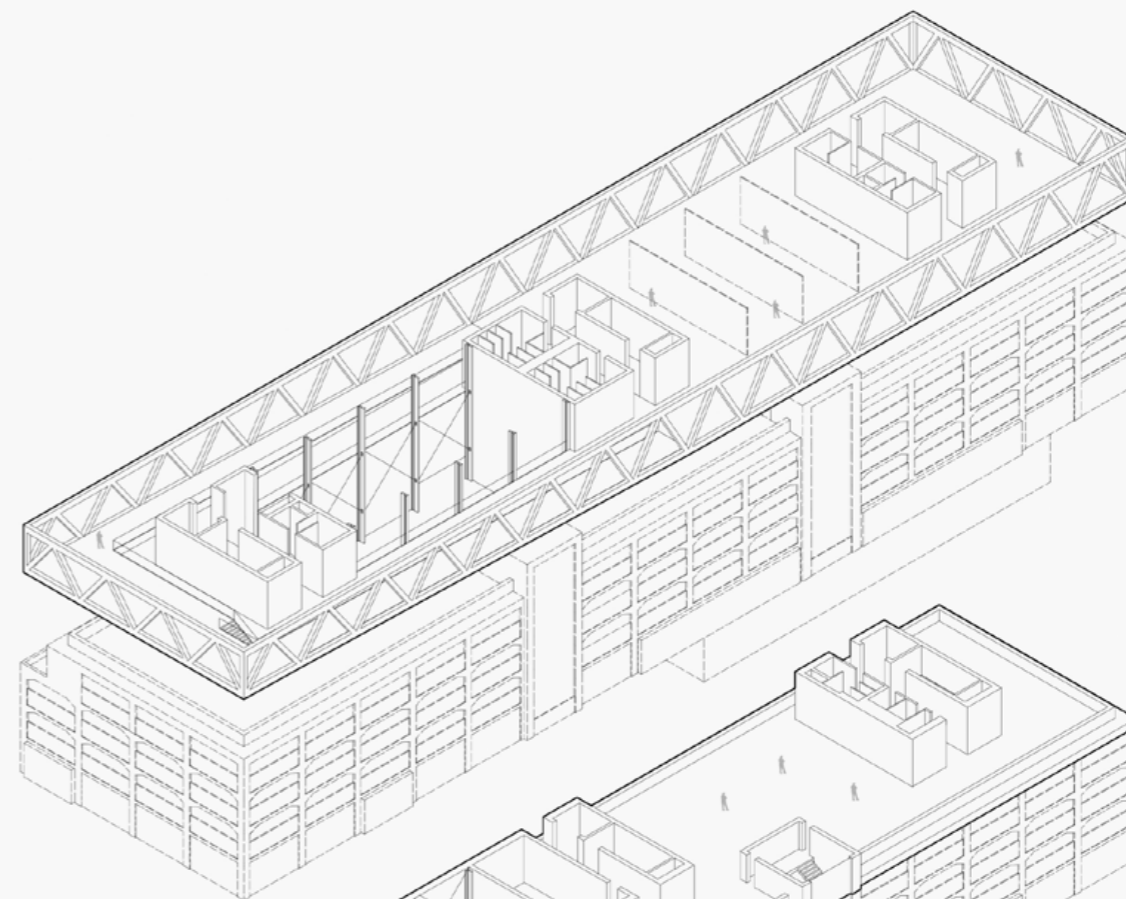
1 PP

vstup z náplavky
hudební klub



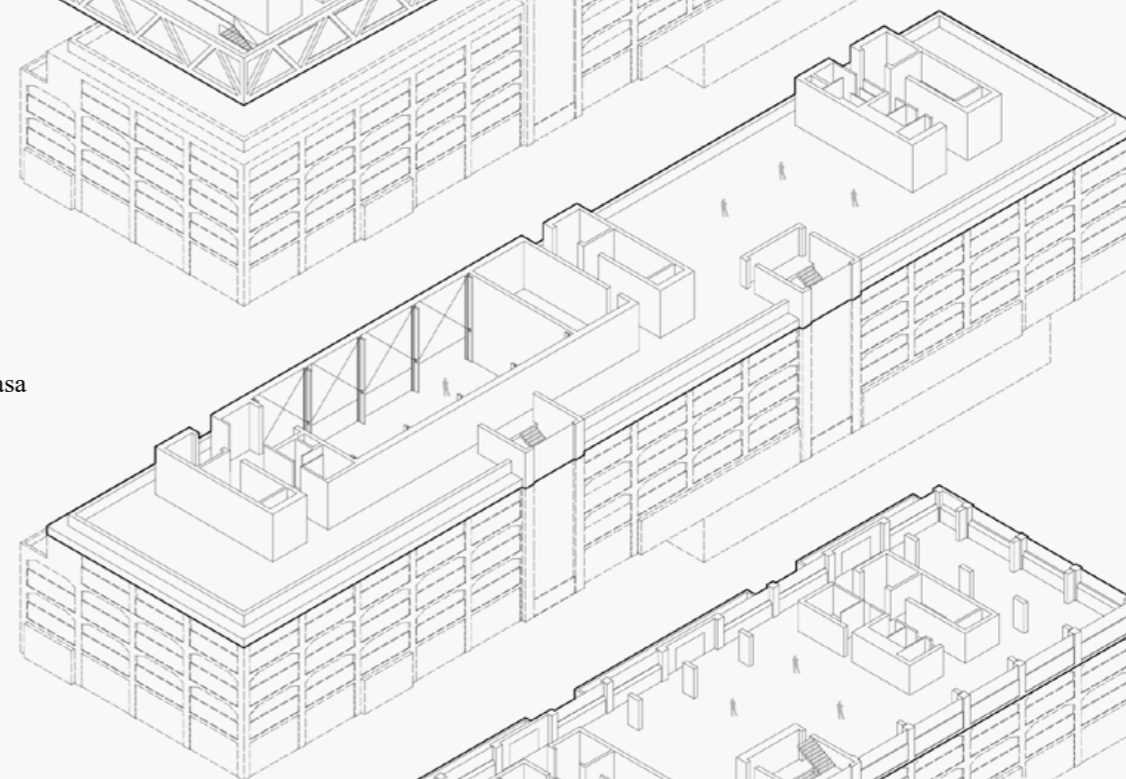
6 NP

galerie



5 NP

střešní terasa



4 NP

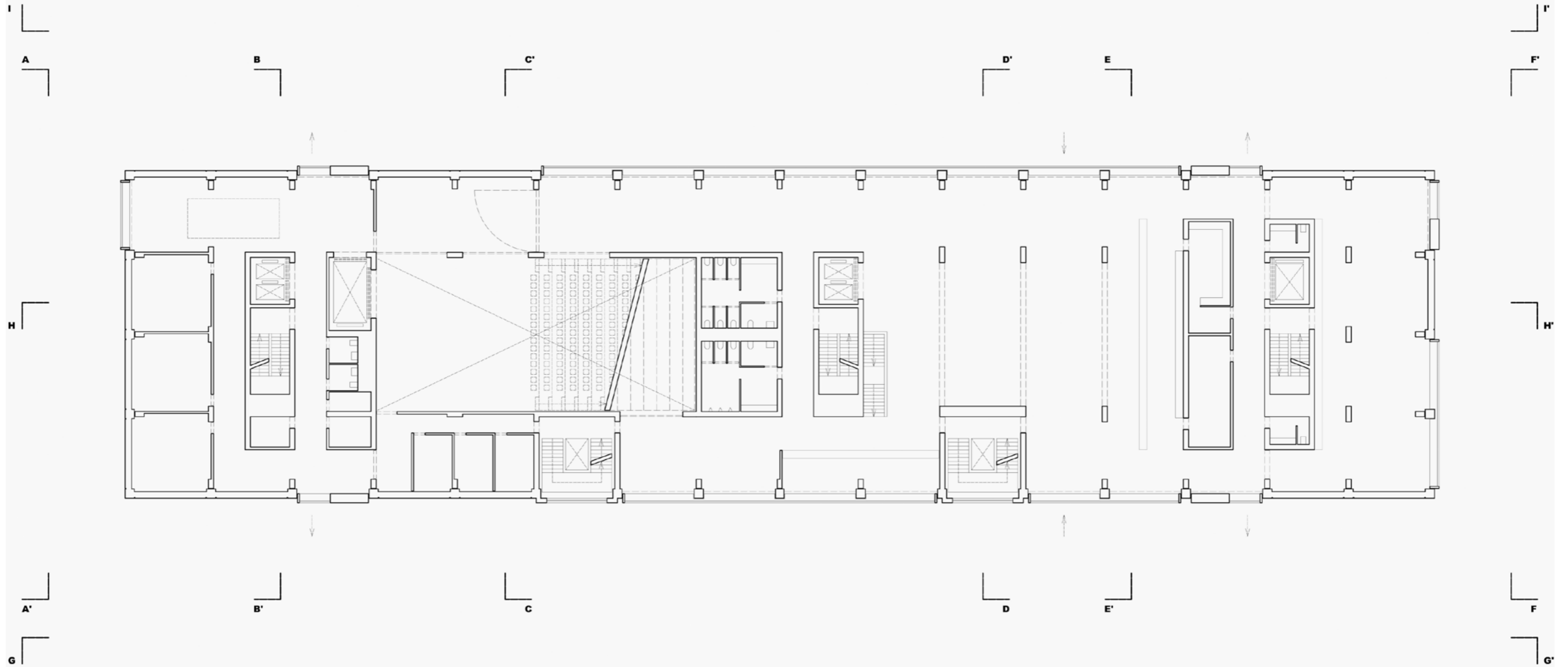
galerie
depozitář

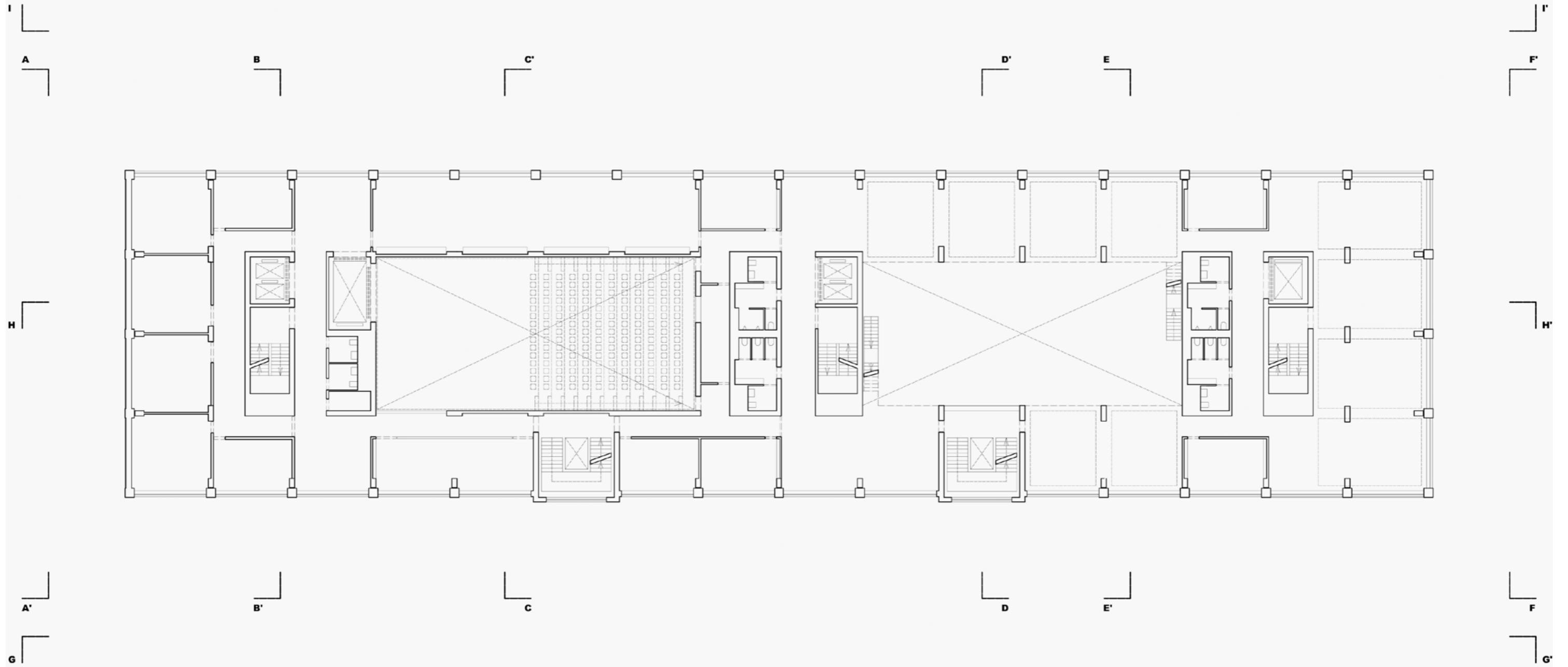


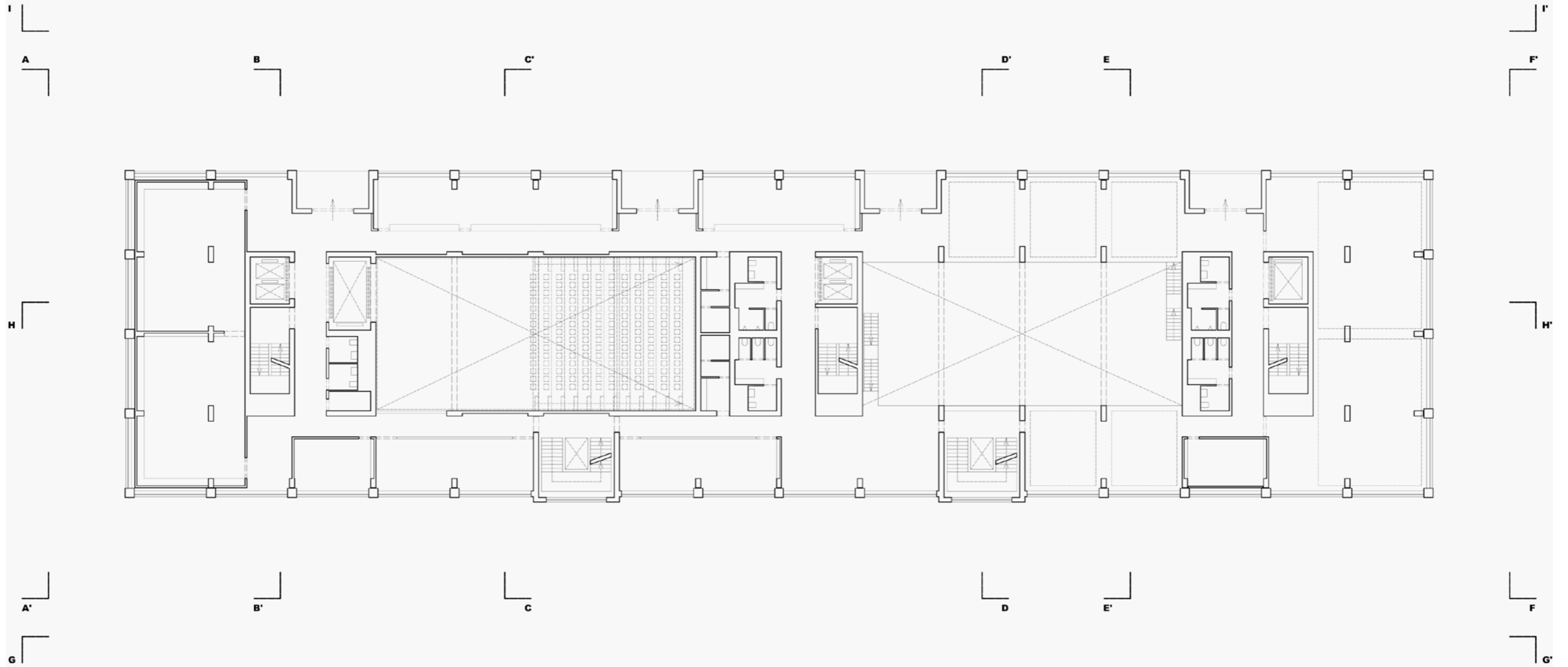
H

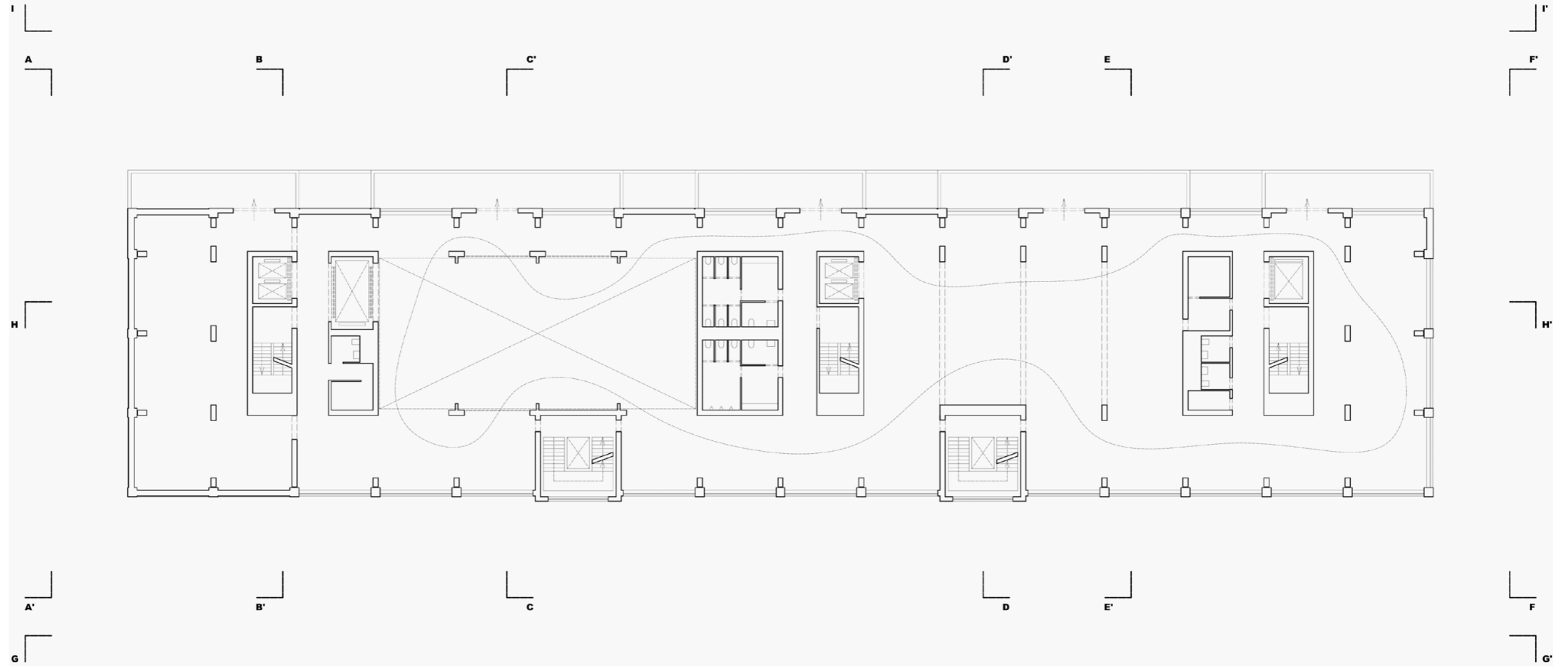
H'

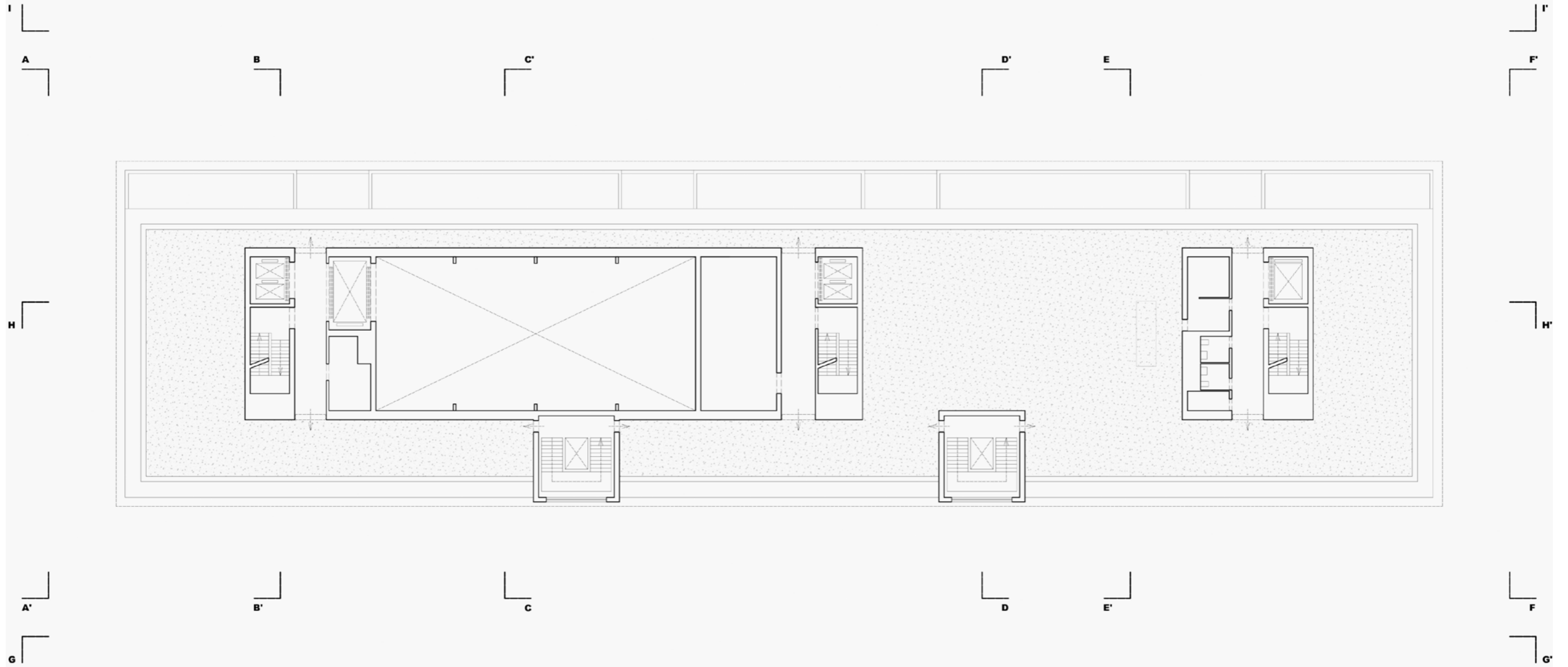


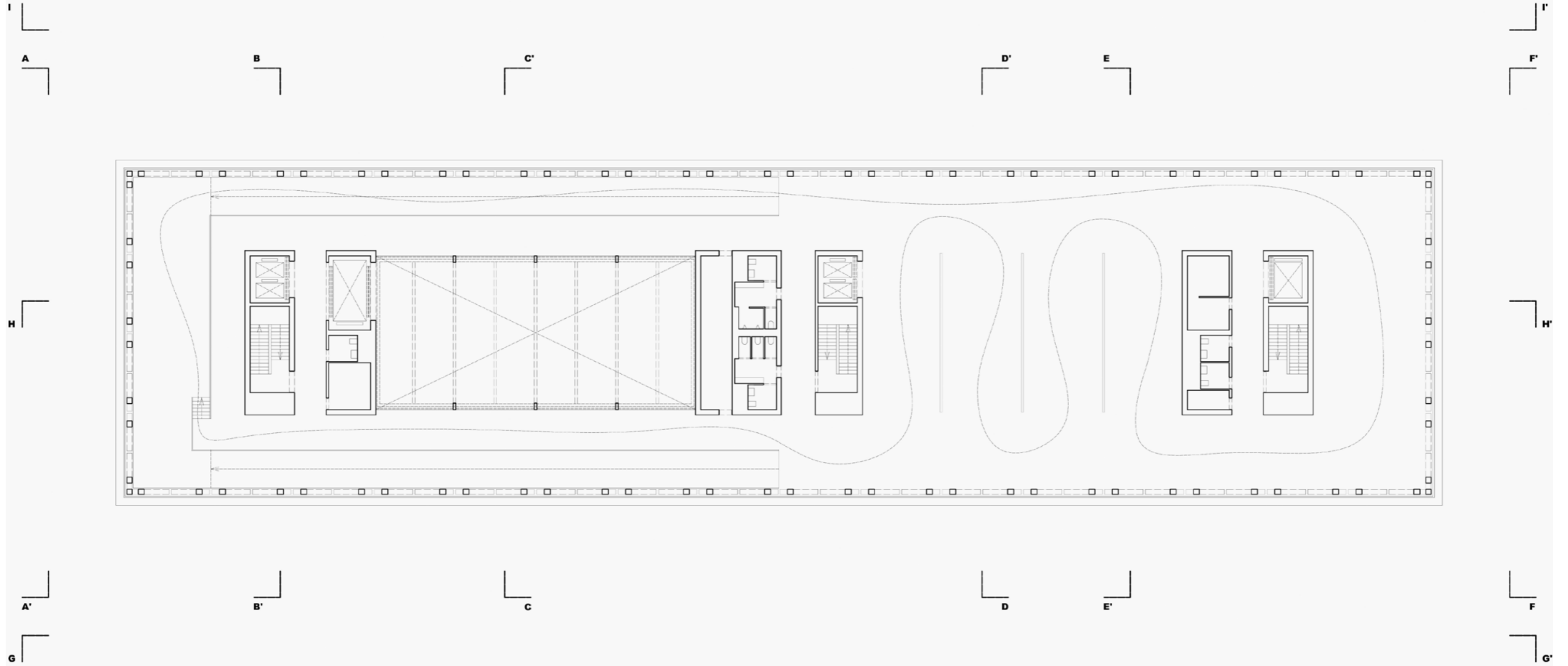


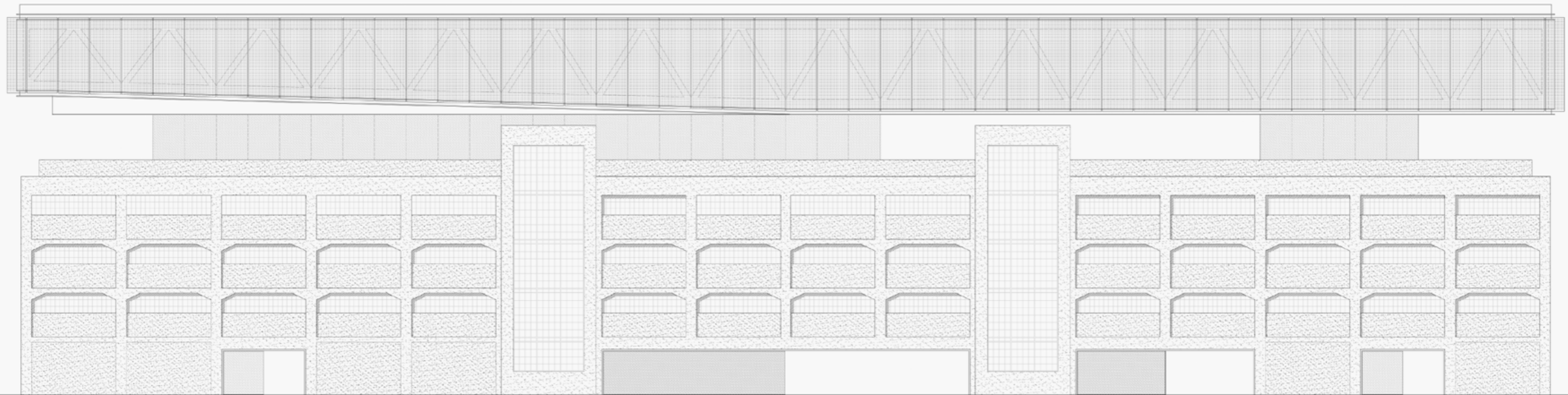


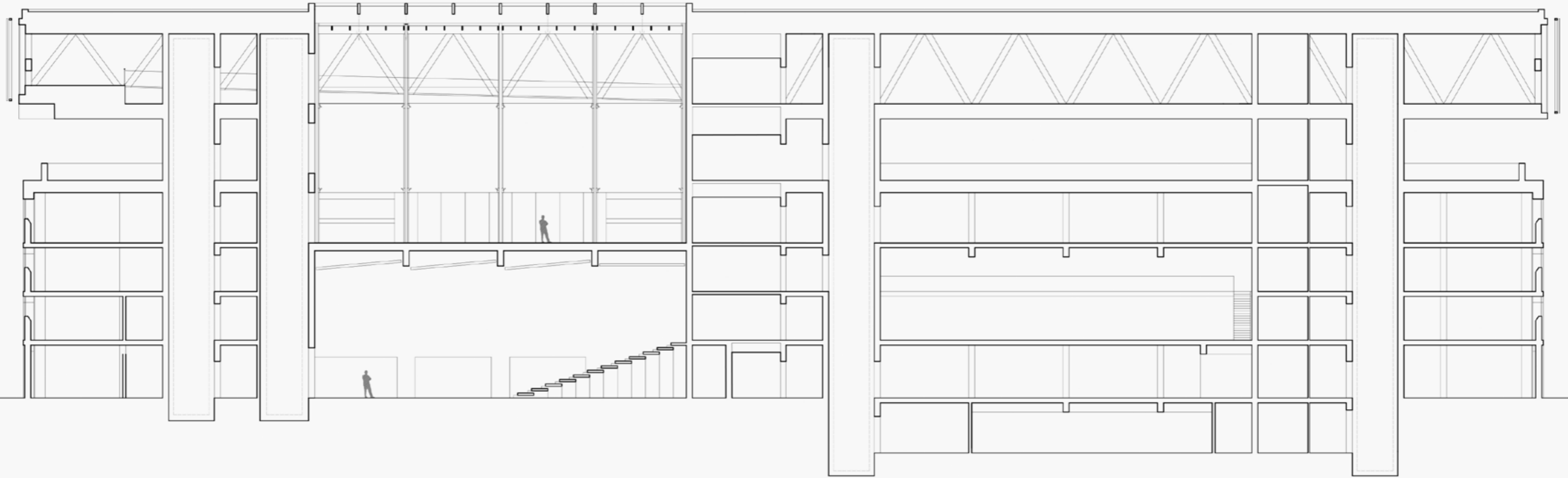


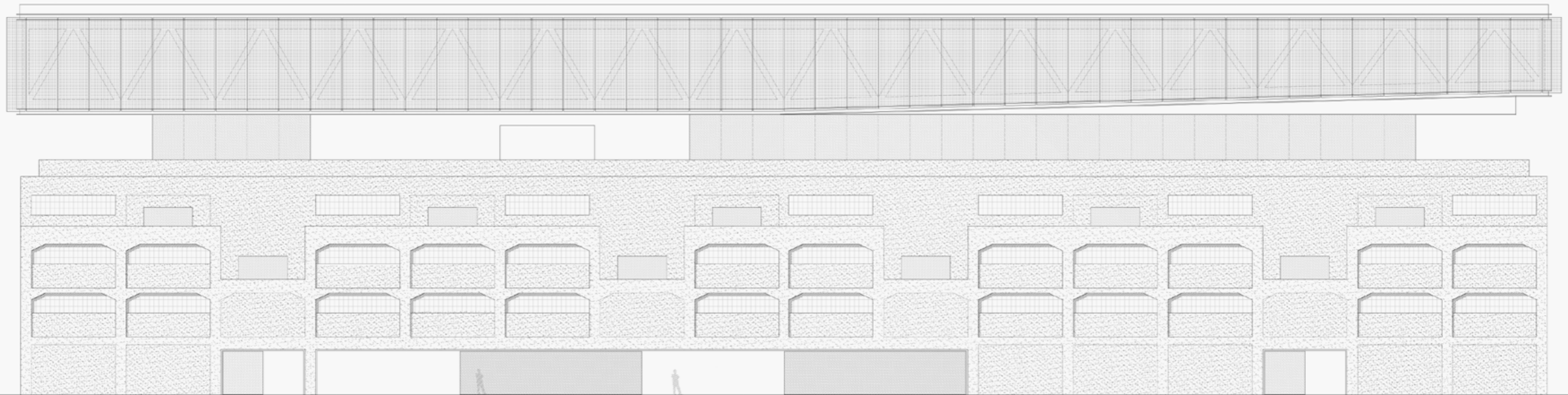




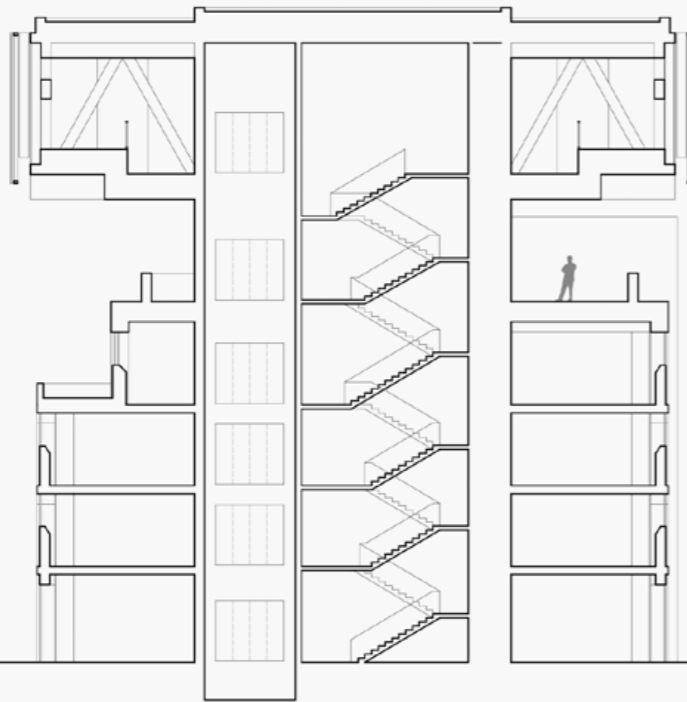
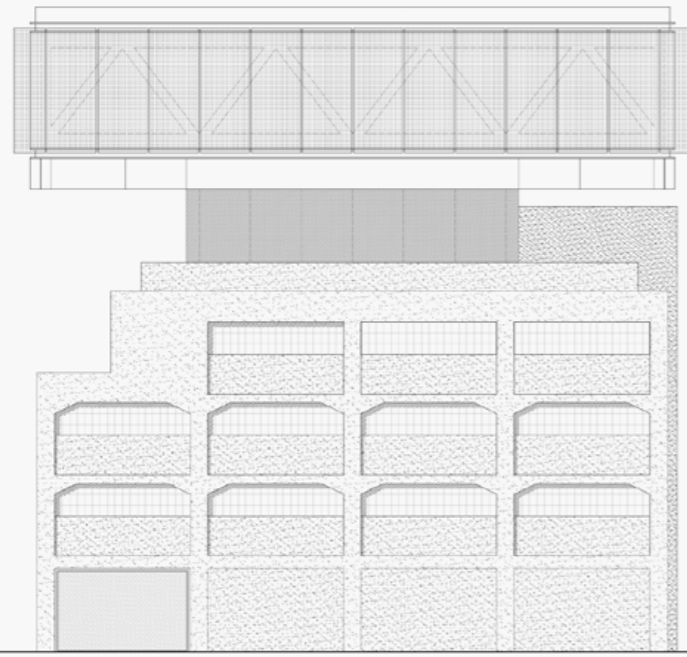




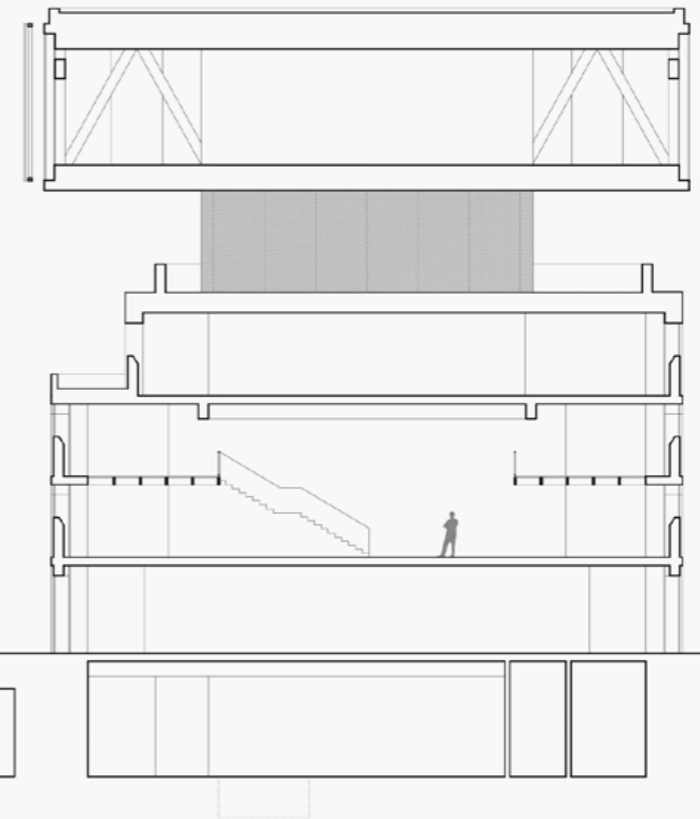
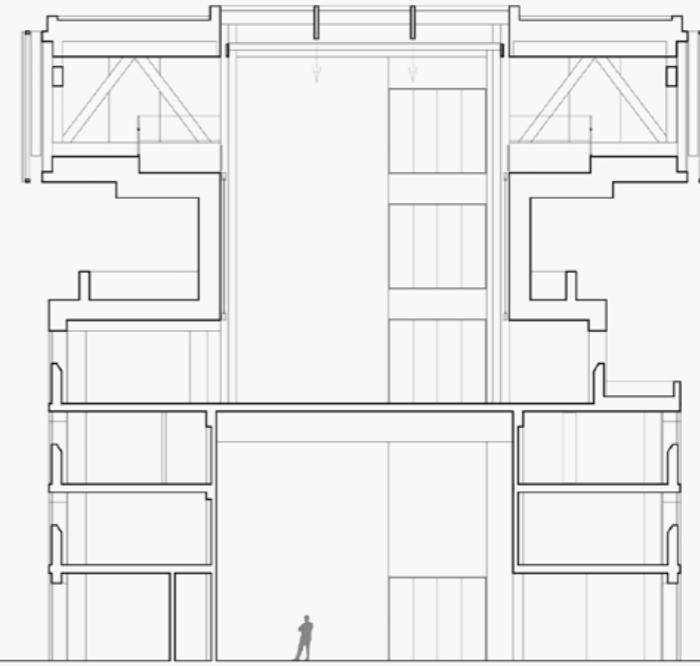


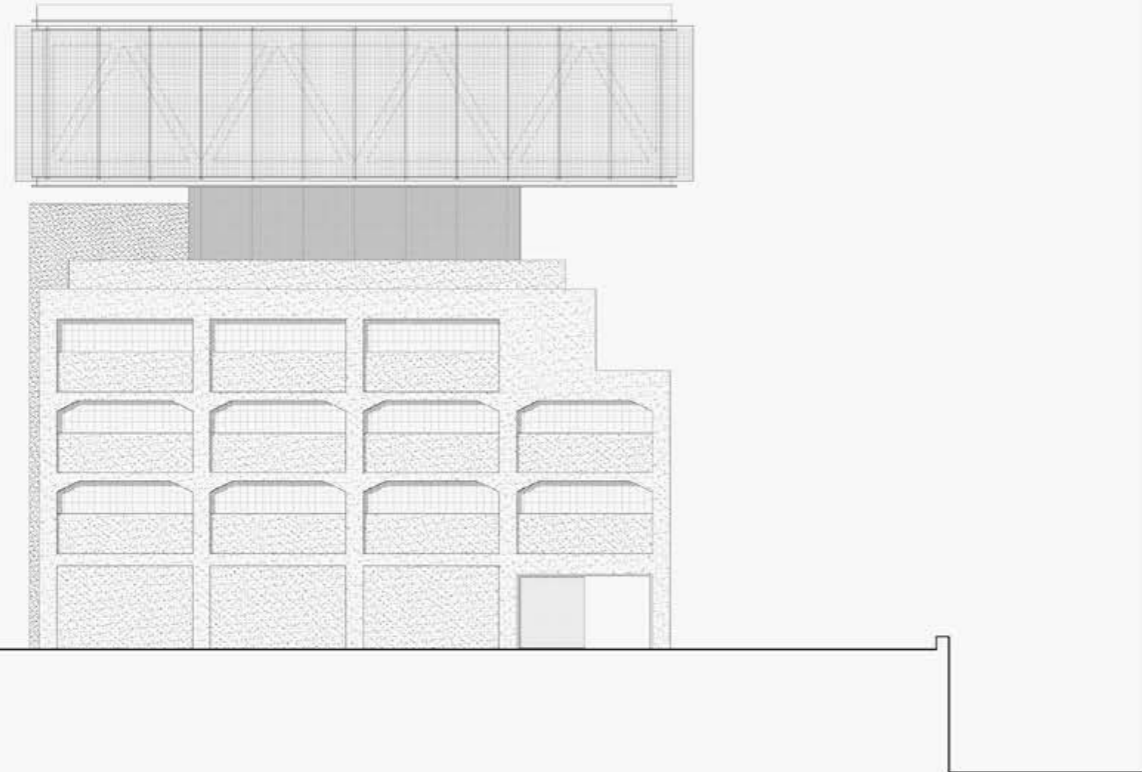
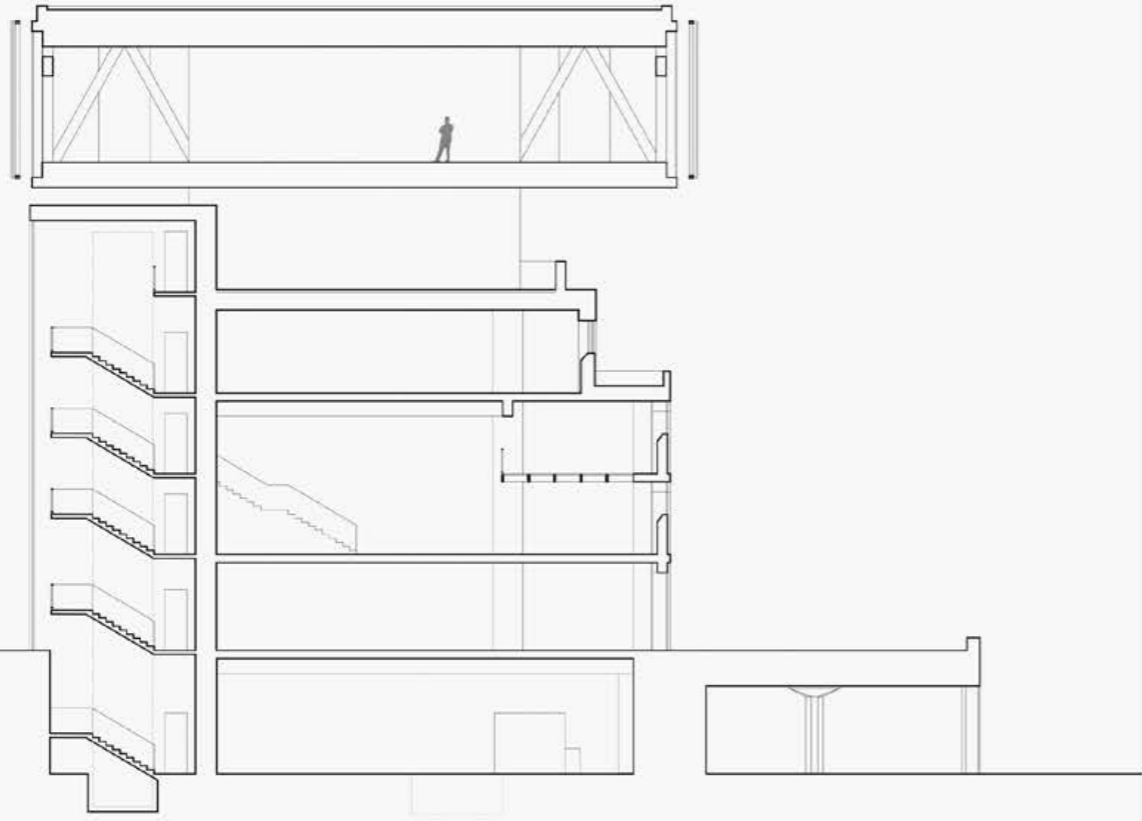


A
B



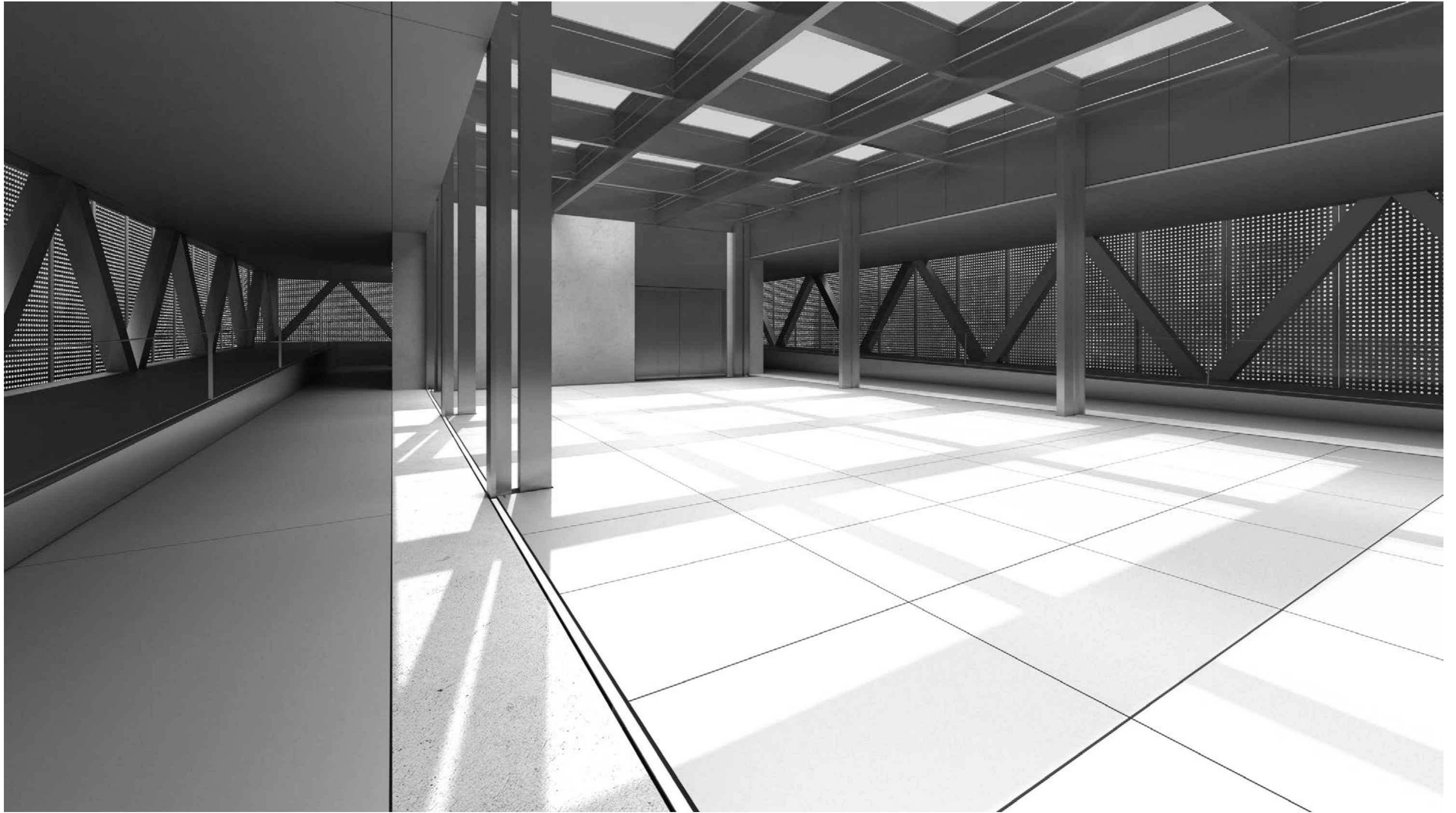
C
D









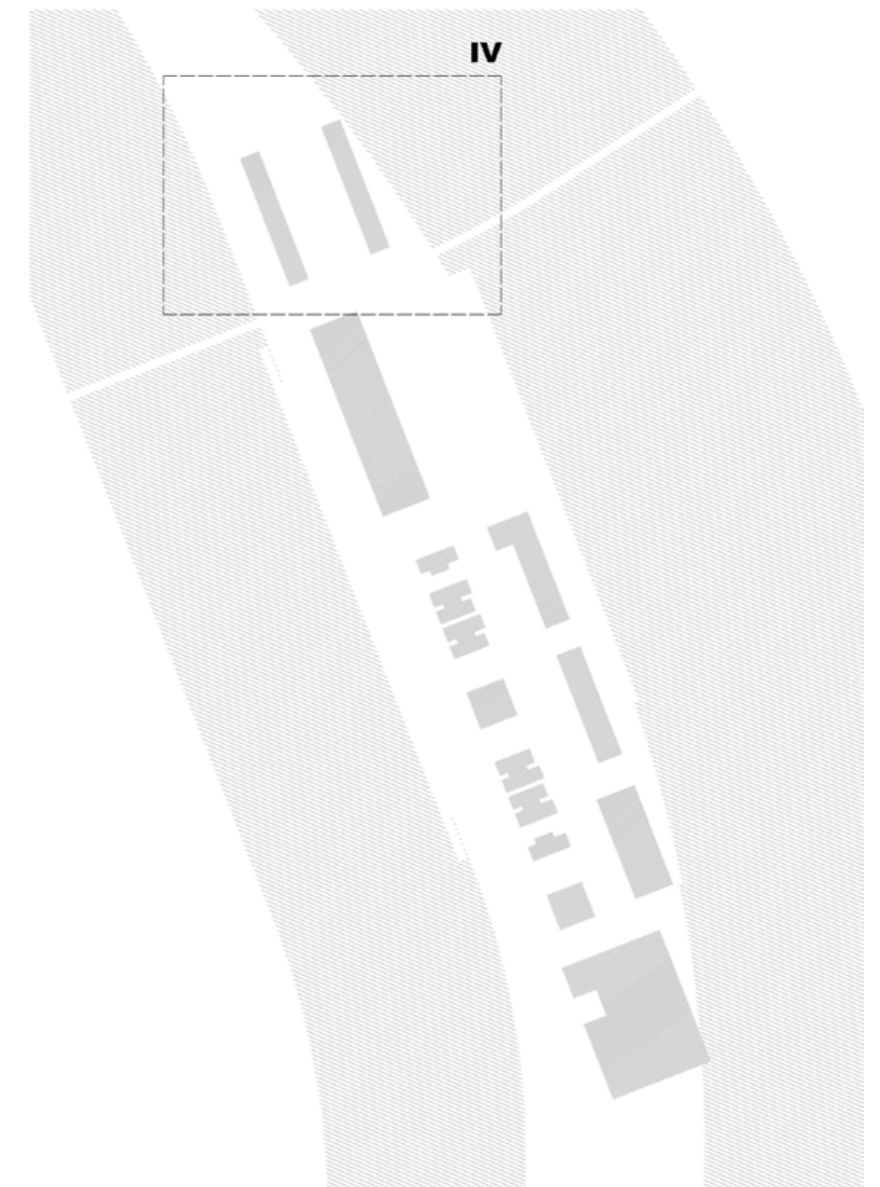




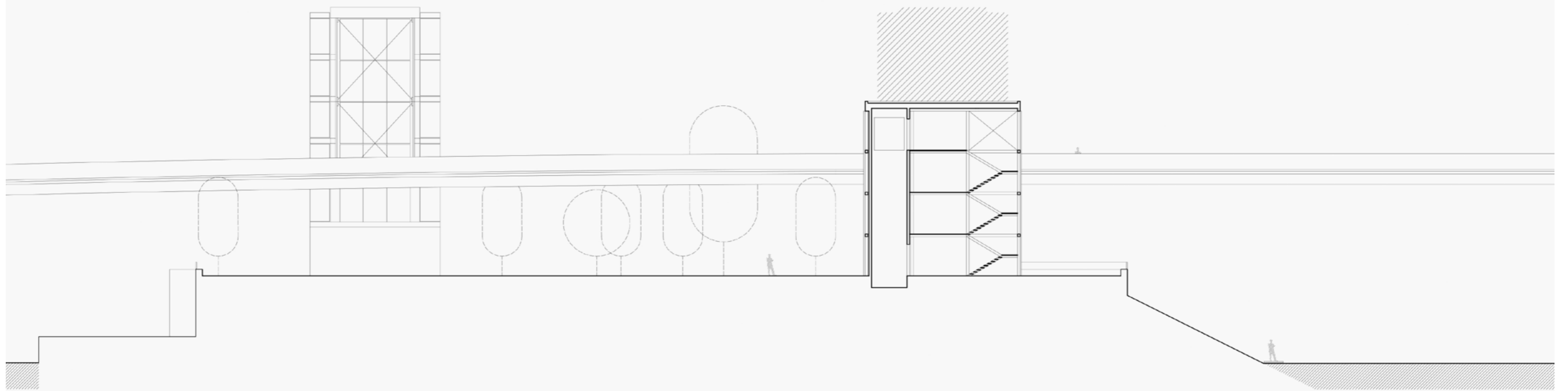
část IV

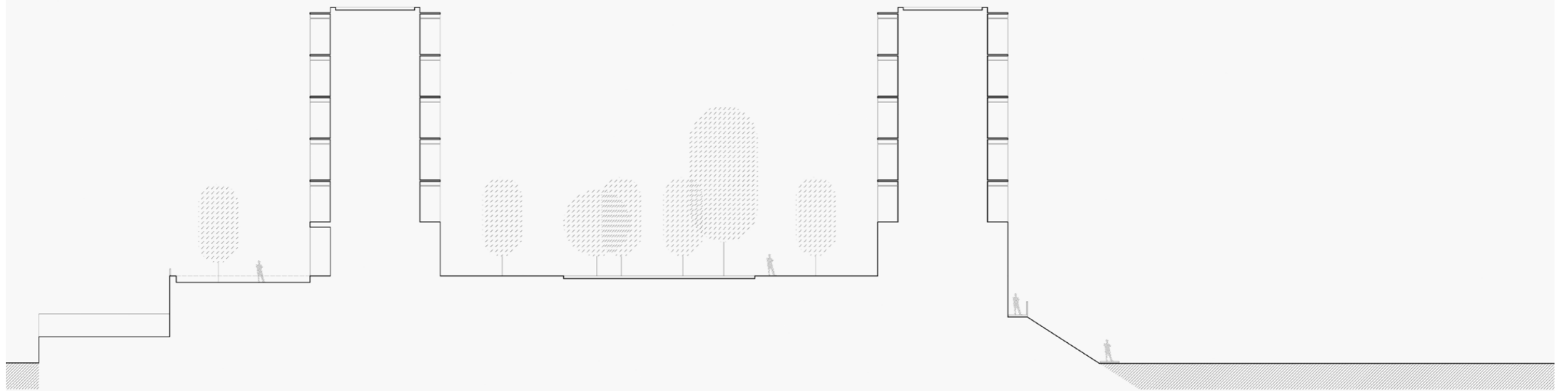
Mezi třetí a čtvrtou částí prochází lávka a je zde navržen box s výtahem a schody na ní.

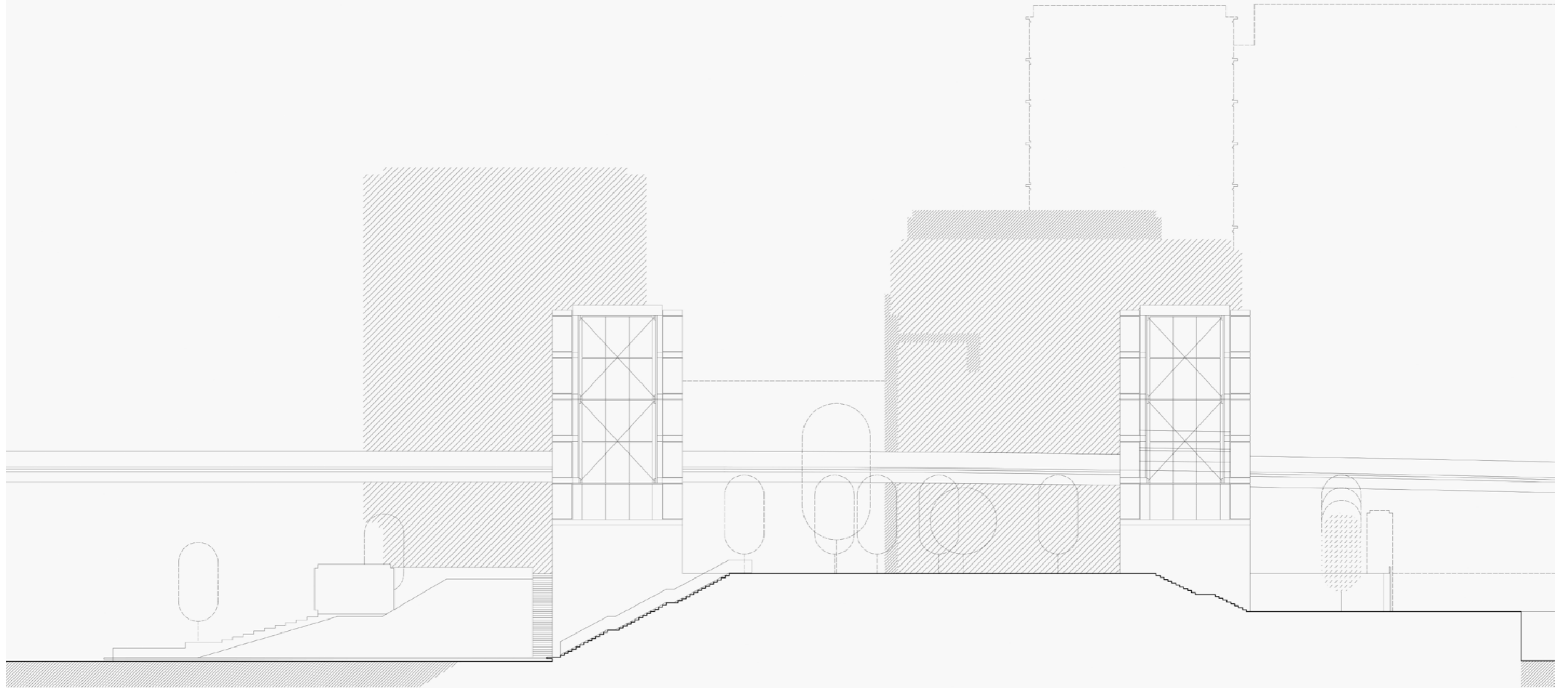
Poslední čtvrtá část je hranice mezi pevným a měkkým. Hranice mezi zpevněným prostorem a nezpevněným parkem - zahradou. Jsou zde navrženy 2 bytové domy, mezi nimiž je krásný výhled na Bílou skálu na druhé straně řeky. Jeden u domů je navržen jako bydlení pro studenty, druhý jako dům se startovacím bydlením pro mladé lidi. Partery obou domů jsou pronajímatelné. Z vnějších stran jsou ale uzavřeny, protože oba dva domy v případě povodní fungují jako protipovodňová bariéra. Navazuje na ně protipovodňový mobilní stěnový systém. Stejný systém pak uzavírá i prostor mezi domy ze severu a odděluje ho od parku. Do vnitrobloku jsou navrženy pavlače, byty jsou pak orientovány na východ a západ. Ve vnitrobloku je dále navržena točna pro vozidla. Komunikace je ale navržena jako sdílená s chodci. Prostor uprostřed je navržen jako nezpevněný se vzrostlými stromy, které navazují na stromy v parku. Východní dům (u řeky) se obejít po subtilní porošťové cestě se schody, po které se dá sestoupat až dolů k řece a do parku. Na západní straně západního domu je sdílená komunikace pro chodce a vozidla, které se potřebují dostat na dolní náplavku. Toto místo je zároveň ukončení horního nábřeží. Vstupy do domu na této straně jsou zabezpečeny uzavíratelnými protipovodňovými vraty.



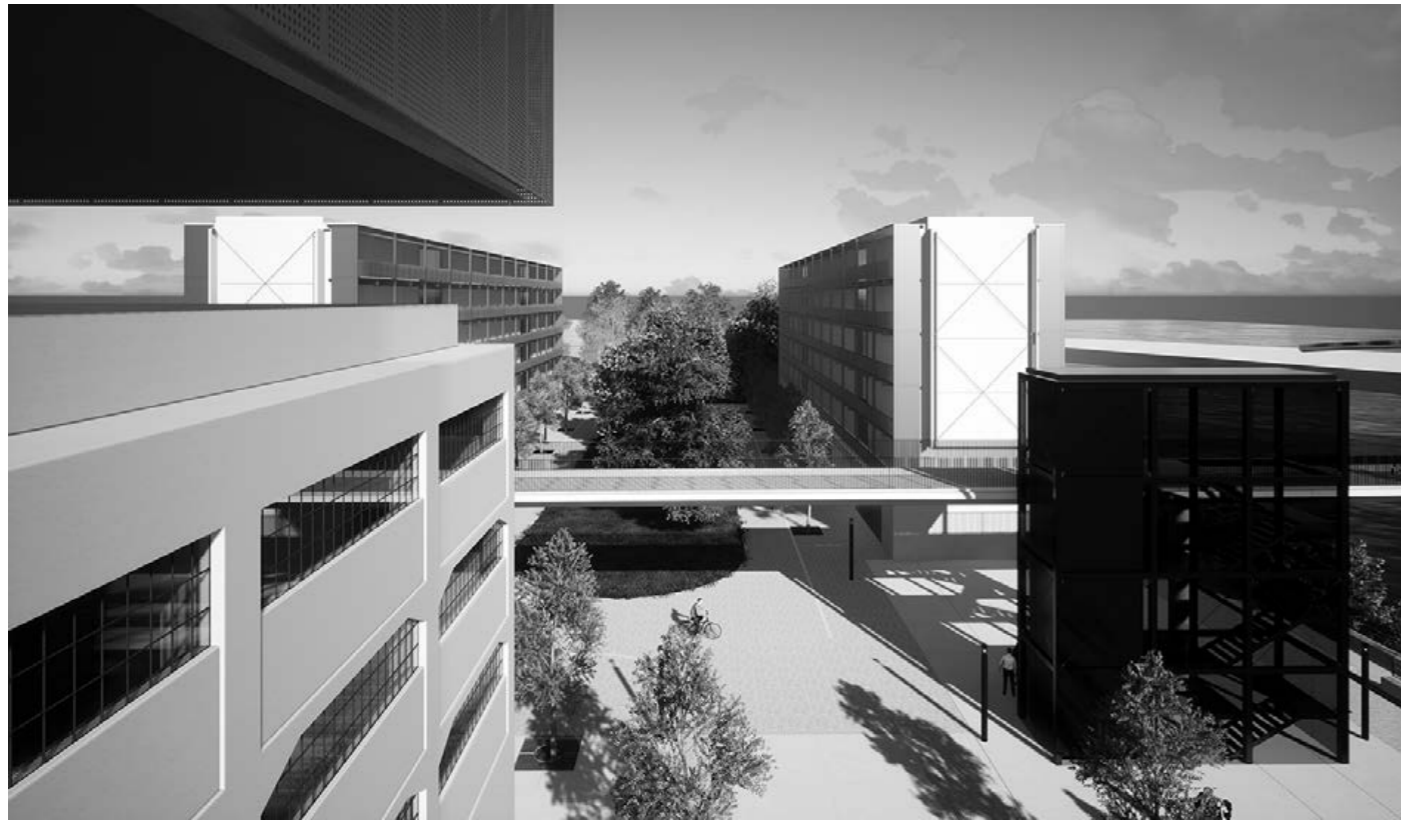














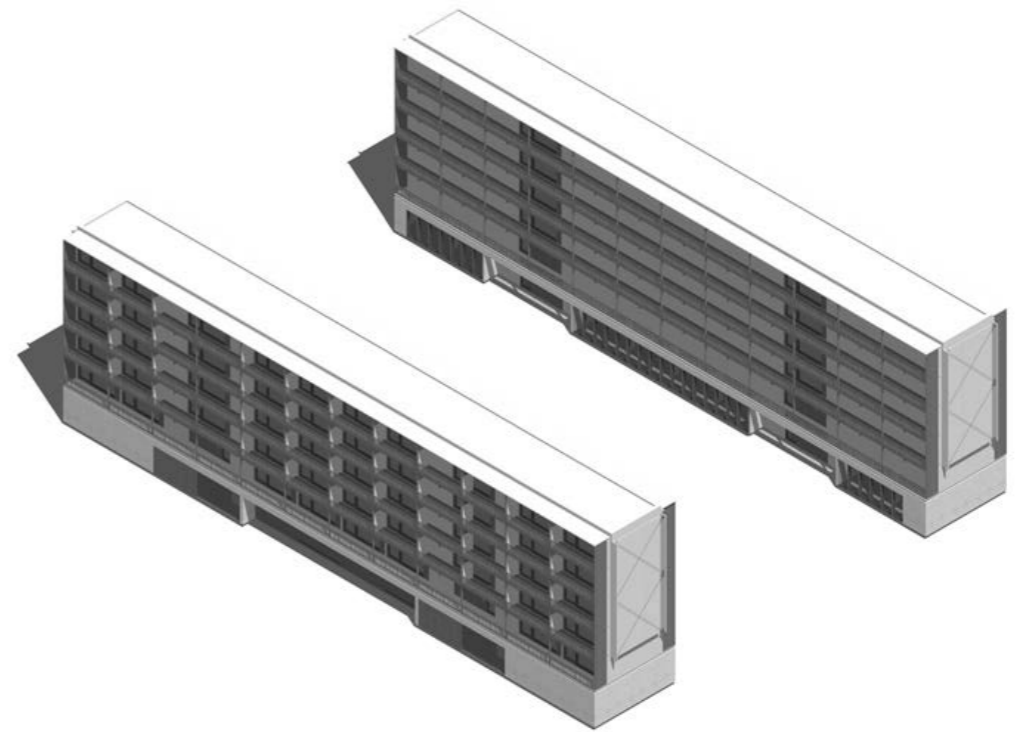


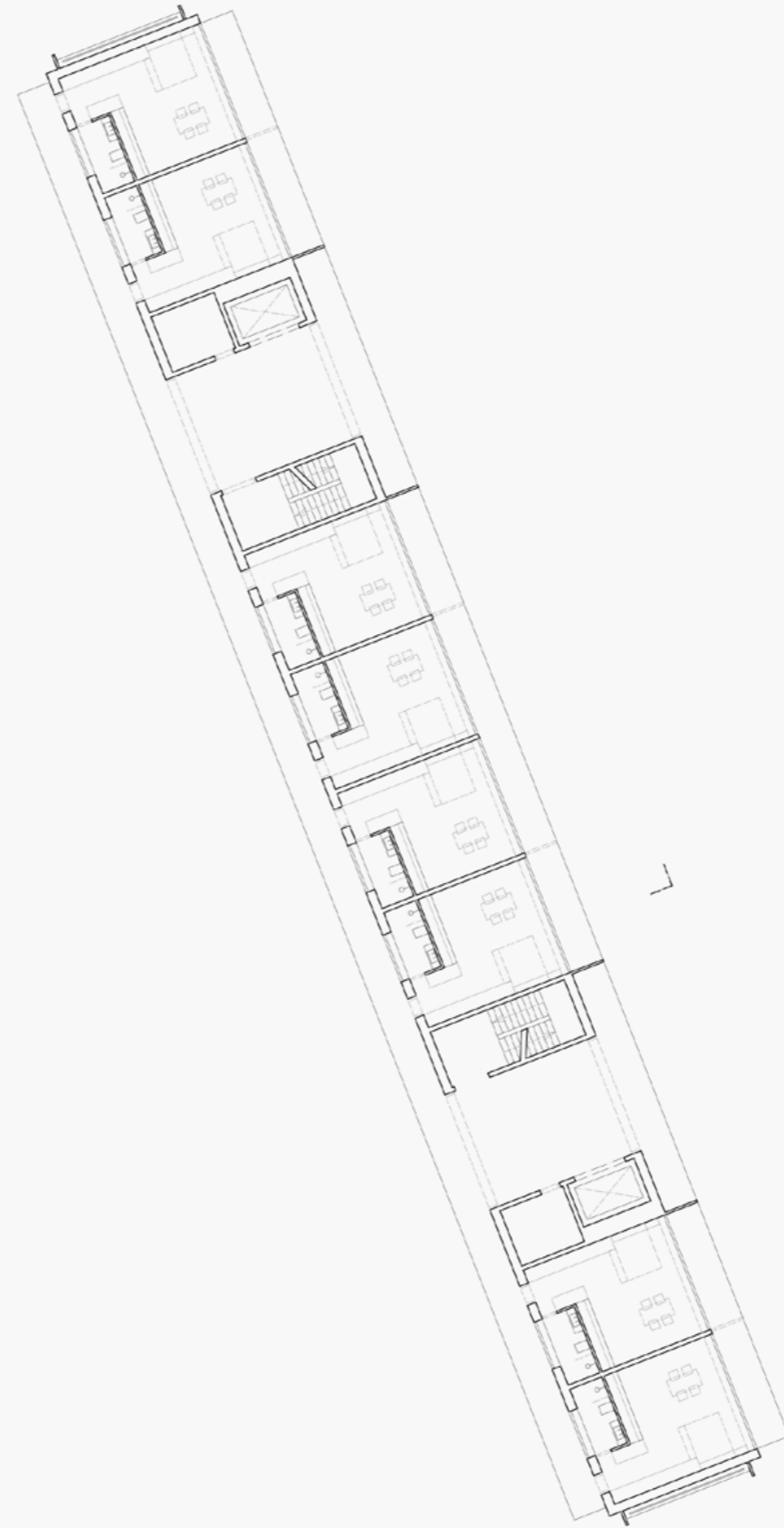
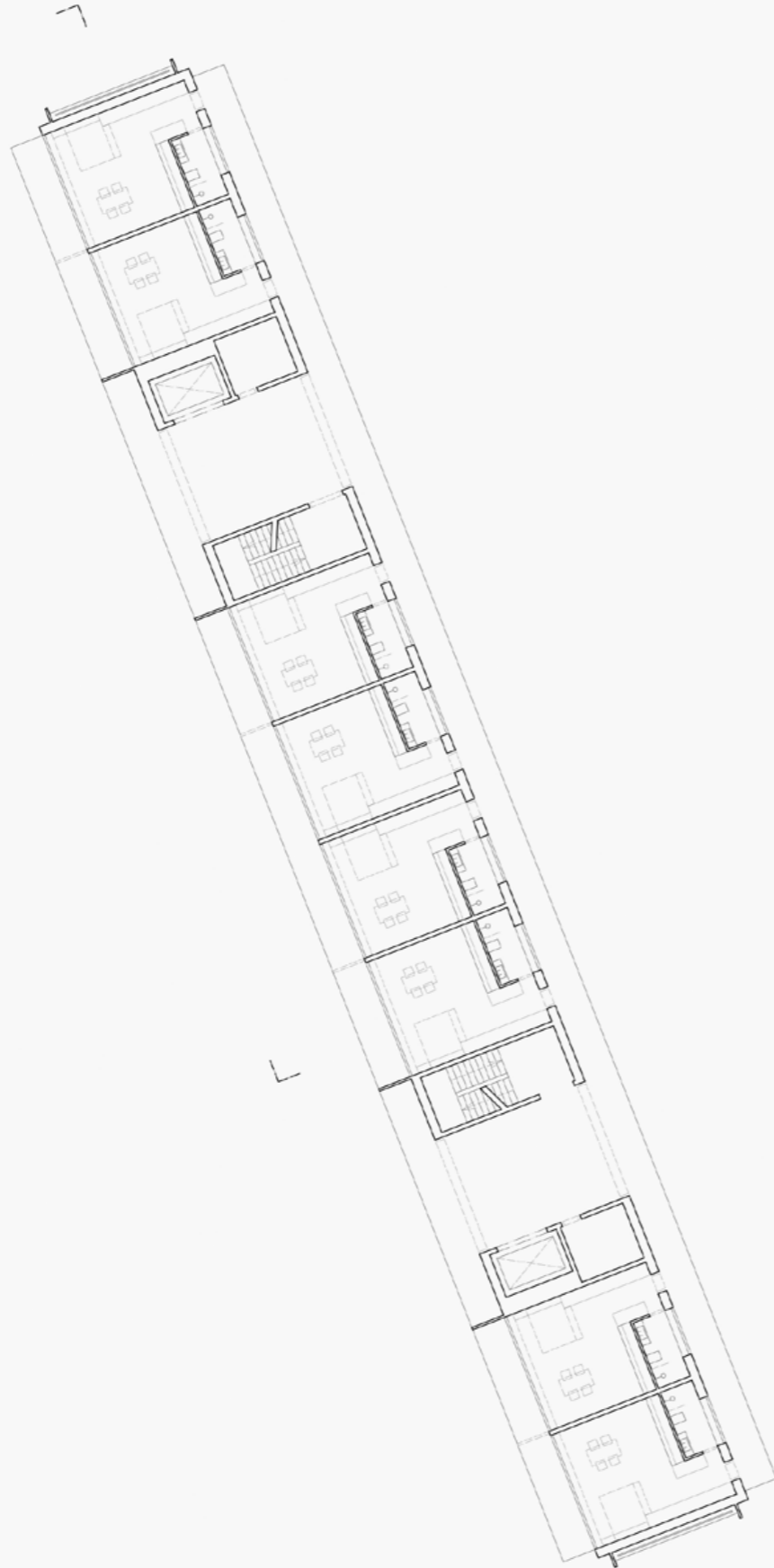


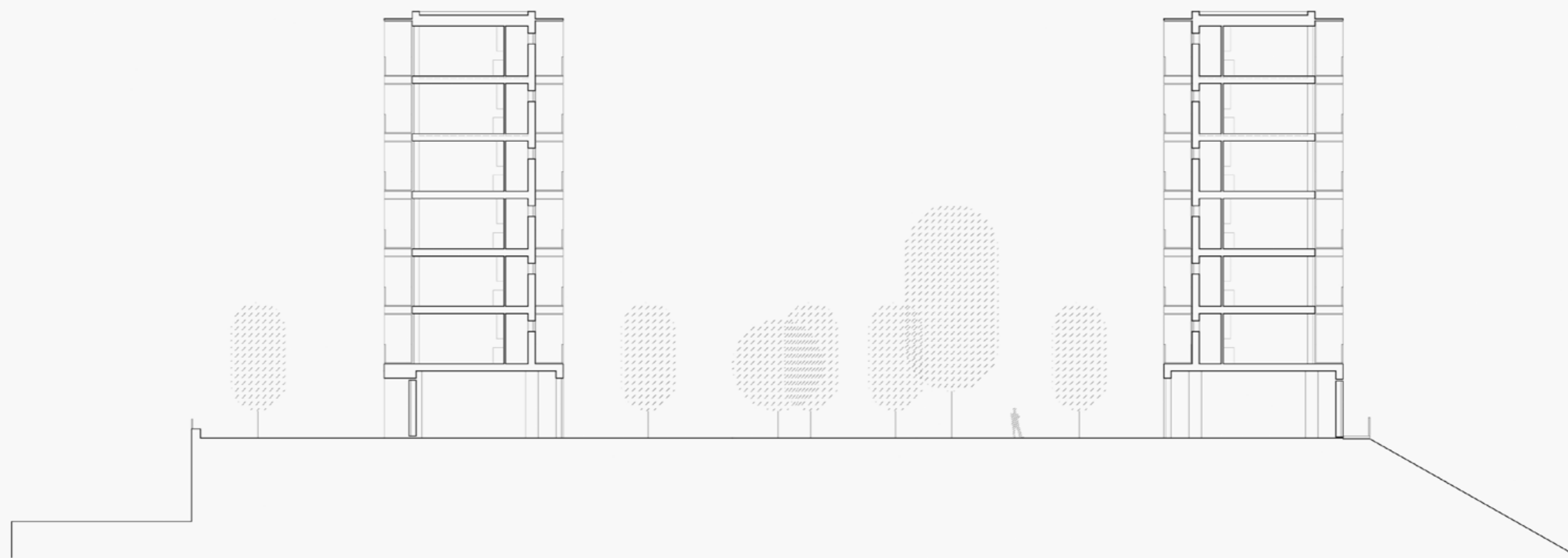
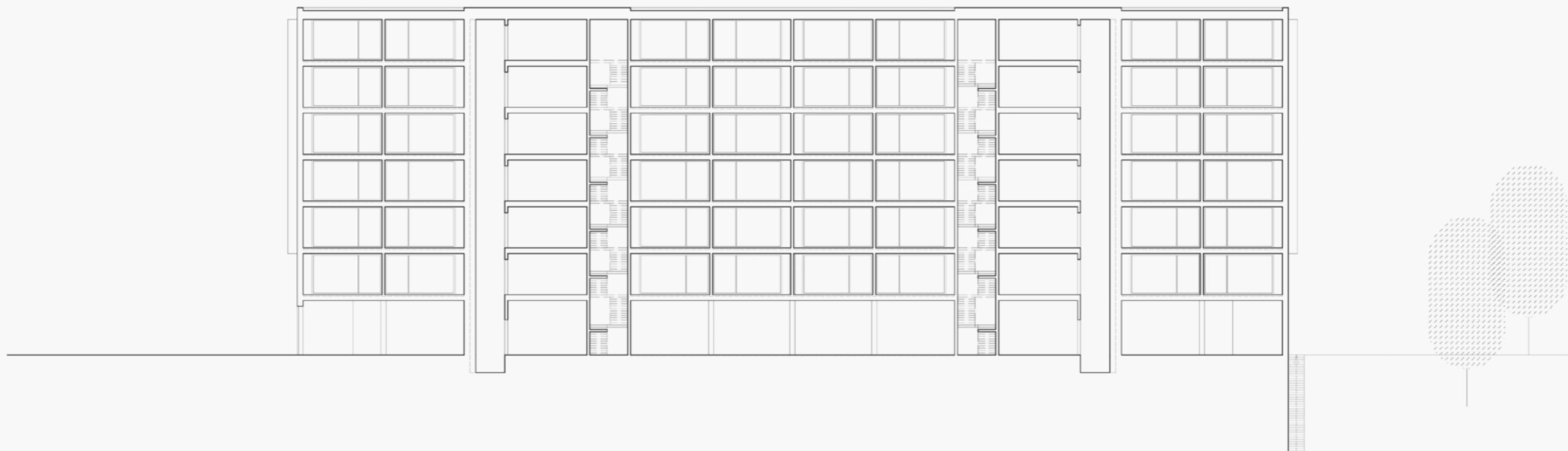


**bydlení pro studenty
a startovací bydlení**

80 bytových jednotek po 33 m²









bibliografie

MELKOVÁ, Pavla - Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-11-0
JEHLÍK, Jan - Rukověť urbanismu: Architektura poznávání a navrhování prostředí, Praha: Ausbruck books, 2019. ISBN 978-80-270-4920-2
JUNGMANN, Jan - Holešovice - Bubny / v objetí Vltavy, Praha: Muzeum hl. města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87828-11-3
GEHL, Jan - Města pro lidi. Brno. Partnerství, c2012. ISBN 97880202080

datové podklady

eVýdej [online]
dostupné na: <https://evydej.iprpraha.cz/>

Google Earth [online]
dostupné na: <https://www.google.com/intl/cs/earth/>

Google Maps
dostupné na: <https://www.google.com/maps>

mapové podklady

mapy.cz (online)
dostupné na: <https://www.mapy.cz>

OpenStreetMap [online]
dostupné na: <https://www.openstreetmap.org/#map=7/49.817/15.478>

Nahlížení do katastru nemovitostí [online] Copyright ©
dostupné na: <https://nahlizenedokn.cuzk.cz/>

Archiv leteckých snímků. (*).iprpraha.cz [online]
dostupné na: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>

Pražské mapy. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy [online]
dostupné na: <https://iprpraha.cz/stranka/2617/prazske-mapy>

Mapové aplikace. Geoportal Praha [online]
dostupné na: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapove-aplikace>

další internetové zdroje

iprpraha.cz/195/koncepce-prazskych-brehu
archivnimapy.cuzk.cz
bezpecnost.praha.eu/mapy/povodne-velkeho-rozsahu
pamatkovykatalog.cz

