

A

# HUSTOTA

Jonáš Mikšovský  
Petr Moschner  
Tomáš Kotrč

## **manifest**

*Práce se dotýká tématu hustoty v městských sídlech. Hlavní vrstvou obsahu je snaha poukázat na rozmanitost a vrstevnatost hustě osídleného fungujícího města. Kontrastem tomuto městu se stává řídká sídelní kaše na městských periferiích.*

*Jsme přesvědčeni, že nejvyšší hustota osídlení má přirozeně existovat v samotném jádru města. Staletími prověřená zkušenost se však v posledních několika desítkách let obrací opačným směrem. Na neustále rostoucí populační křivku reaguje současná společnost vytlačováním funkce bydlení z centra města a dosazováním pracovních ploch, obchodů a administrativy na její úkor. Demografické ukazatele jdou proti filosofii chtiče vlastního domu a vlastního bydlení. Uvědomujeme si, že bez synergie všech forem každodenního bytí nikdy nevznikne fungující organismus.*

*Odkazujeme na existující formy hustých a funkčních sídel evropských metropolí, pracujeme s porovnáním těchto lokalit v měřítku struktury pražské části. Zkoumáním tendencí a studií v oblasti Holešovic si utváříme subjektivní pohled na plánovanou zástavbu, začínáme chápat perspektivu a potenciál této čtvrti v návaznosti na celou metropoli. Tématem se stává kontext, městskost, atmosféra místa.*

*Jonáš Mikšovský  
Petr Moschner  
Tomáš Kotrč*

# 01

## *VÝVOJ HOLEŠOVICKÉHO MEANDRU*

Historický vývoj na mapových podkladech ukazuje reálné i vizionářské polohy práce s městskou strukturou na území Holešovic od roku 1720 po současnost.

06-15

# 02

## *STUDIE ÚZEMÍ*

Předkládáme mapu současného stavu, dvou určujících studií a návrh ideálního stavu infrastruktury v území.

16-25

# 03

## *AFINITY*

Kapitola nabízí srovnání hustoty a struktury patnácti nejhustěji osídlených evropských metropolí.

26-59

# 04

## *TENDENCE A FORMA ZAHUŠTĚNÍ*

Hledáme městskost, ideální hustotu a možné formy nového zahuštění. Rozpad v podobě urban sprawl versus život v koncentrovaném městě.

60-65

# 05

## *REŠERŠE*

Vytahujeme místa s atmosférou. Navazujeme na předchozí kapitolu, vybíráme různorodé formy zahuštěné městské zástavby.

66-79

# 06

## *BLOKOVÁ STRUKTURA*

Pokrytí území v rámci vertikální výuky ateliéru.

80-83

*Historický vývoj formuje holešovický meandr od období prvních osad po současnou strukturu v těsném vztahu k zásadní pražské linii - řece Vltavě. Předkládáme základní historickou linku, zaměřujeme se na výrazné změny a tendence, a to i v nerealizovaných a vizionářských polohách.*



## 1720-1880

- 1720 Müllerovo mapování
- 1826-1843 Císařské povinné otisky stabilního katastru / Stabilní katastr
- 1836-1852 II.vojenské mapování
- 1877-1880 III. vojenské mapování

## 1881-1964

- 1927 Orientační plán Prahy
- 1930 regulační a zastavovací plán hl. m. Prahy
- 1947 Emanuel Hruška - Urbanistická forma, Osídlení a plán, přesun City
- 1964 návrh Směrného územního plánu hl. m. Prahy

## 1965-1971

- 1965 Kabeřábek, Prager - vítězný návrh předpolí Hlávkova mostu
- 1967 atelier DELTA - studie podrobného územního plánu Holešovic
- 1969 studie II. severojižní magistrály
- 1971 Pražská středočeská aglomerace - neschválený

## 1972-současnost

- 1976 Směrný územní plán hl. m. Prahy
- 1989 ortofoto mapa
- 1999 Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- 2015 ortofoto mapa



Müllerovo mapování

1720

II. vojenské mapování

1836-1852



Osady Holešovice a Bubeneč, rozkládající se v Pražském meandru v místech brodů přes řeku Vltavu, tvořily důležité tranzitní body na sever Čech a Drážďan. Strategicky významná pozice Bubeneče, pro obsazení Prahy, vedla k častým vypalováním útočícími vojsky, proto se většina obyvatel postupně přesunula do bezpečnější osady Holešovic.

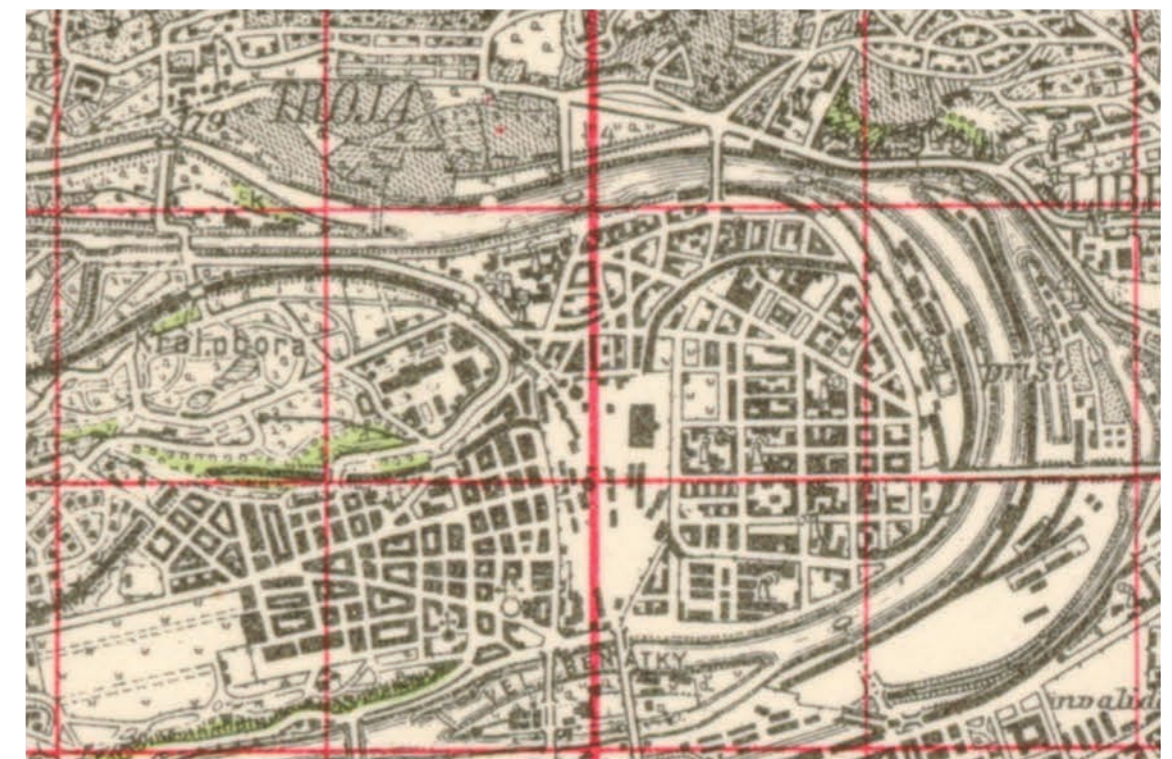
Za účelem zásobování narůstajícího počtu průmyslových závodů, byla meandrem vedena pražsko-drážďanská železniční dráha dokončena roku 1851. Vybudování železničního nádraží Holešovice-Bubny [1868], kde se střetávala pražsko-drážďanská dráha s Buštěhradskou dráhou, otevření řetězového mostu Františka Josefa I. [1868, dnešní Hlávkův most] a s ním spojený vznik prvních silnic v pražském meandru, vedly ke spojení obou osad roku 1969 v obec Holešovice-Bubny.

Cisářské povinné otisky  
stabilního katastru /  
Stabilní katastr

1826-1843

III. vojenské mapování

1877-1880



Jižní strana meandru byla úrodnější, s množstvím vinic a zahrad, zatímco severní a střední části sloužily pastvinám a polím, rozdělenými cestami, z nichž postupem času vznikla dnešní uliční síť. Vesnický a zemědělský charakter se začal měnit se stavbou první továrny [Dormitzerovy kartounky], na západ od osady Holešovice, roku 1823.

Regulační plán vypracovaný roku 1884 potvrdil přijetí obce, jakožto nové VII. pražské části. Základem plánu bylo kolmé rozložení ulic na hlavní osu Letná-Libeň. Dvě železniční dráhy ovšem meandr zcela uzavřely ze západu, až na dva úzké průjezdy. Praha svou novou část využila k technickému zázemí města: desítky strojírenských podniků a dílen, Holešovický přístav, Pražská jatka, elektrárna a měšťanský pivovar. S dopravní infrastrukturou, budovanou především pro potřeby průmyslu, se ovšem rozvinula i výstavba činžovního bydlení na úkor továren.



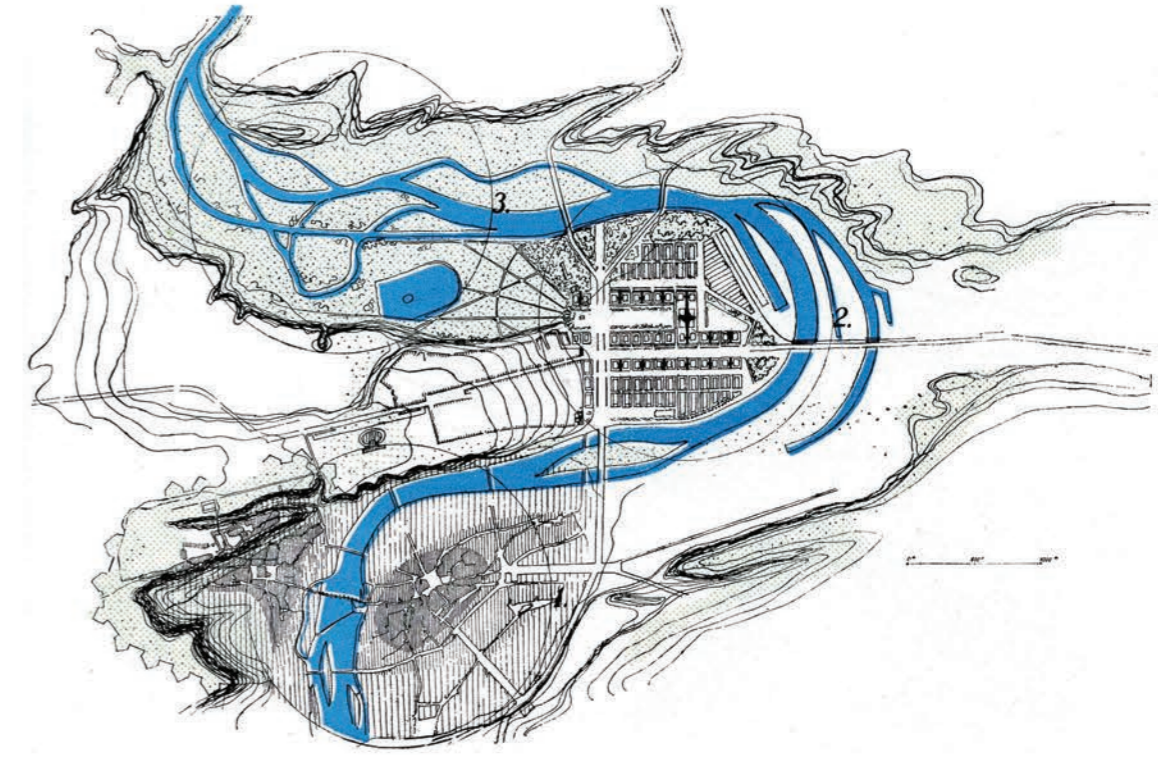
V letech 1923-1928 došlo v Holešovicích k přeložení koryta Vltavy, vybudování Libeňského a Trojského mostu [dnešní most Barikádníků], a s tím souvisejícím bourání neregulované části Manin (východní Holešovice) a podél ulice Partyzánská [naproti dnešní elektrárně]. I přesto si severní Holešovice uchovávaly spíše svůj vesnický a průmyslový ráz.

Orientační plán Prahy

1927

Emanuel Hruška - Urbanistická forma, Osídlení a plán, přesun City

1947



Během Druhé světové války se architekti soustředili na své teoretické práce. Emanuel Hruška vypracoval studie na rozvoj Prahy v širším, regionálním kontextu. V jedné ze studií se zamýšlel nad odvedením obyvatel z původního, příliš hustého, centra, jeho asanací a nahrazením nového centra ve středu regionálně řešeného města, na průsečíku dopravních tepen - v Holešovicích.



Regulační a zastavovací plán hl. m. Prahy

1930

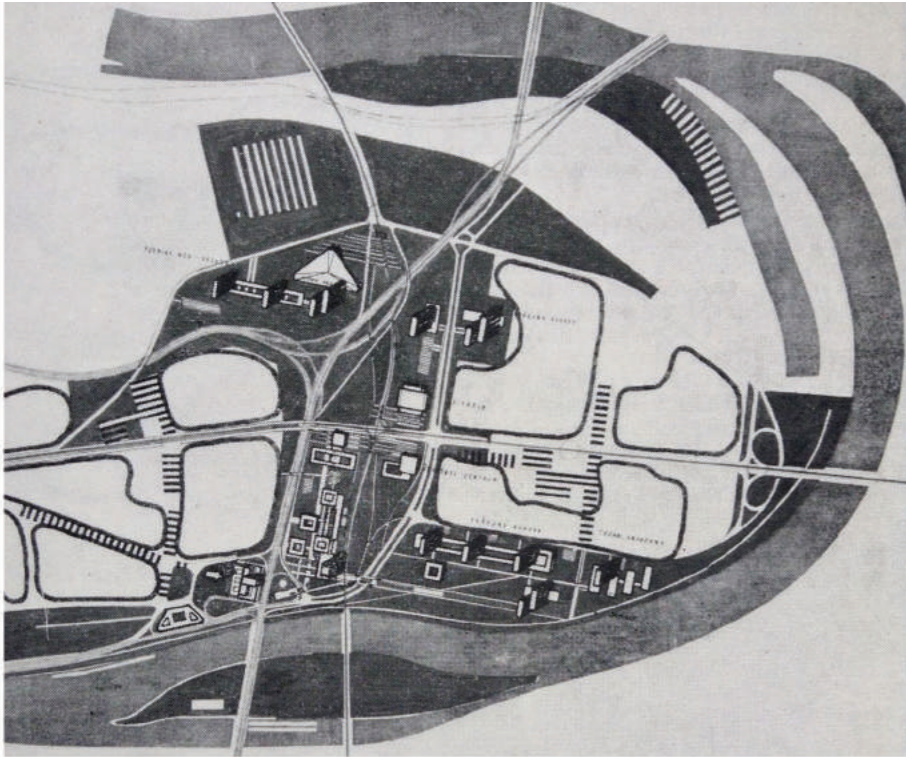
návrh Směrného územního plánu hl. m. Prahy

1964



Po válce nastoupivší komunistická vláda rozhodla o umístění panelárny PREFA, zásobující severní a východní sídliště Prahy, v severní části Holešovic, což vedlo k demolicí zbytku původní zástavby. Dle schváleného Směrného územního plánu Prahy se měly průmyslové podniky z Holešovic přesunout na východ města, přestavět železniční uzel nádraží Holešovice-Bubny a na jeho místě vést Severojižní magistrála obklopena celoměstskou vybaveností.

Ve třicátých letech vznikaly plány pro rozvoj celé Velké Prahy na desetiletí dopředu. Kladl se důraz na budování železniční sítě, kdy každá městská čtvrť měla vlastní osobní i nákladní nádraží. Veškerá doprava se sváděla do Wilsonova nádraží [dnešní Hlavní nádraží], proto se počítalo i s vyvýšením Negrelliho viaduktu. V Holešovicích došlo k výše zmíněným stavbám mostů, zatímco v Bubnech nová výstavba Veletržního paláce, budovy Elektrických podniků a Dělnické úrazové pojišťovny, způsobila zánik veškeré původní zástavby, kromě kostela sv. Klimenta.



*Kadeřábek, Prager - vítězný  
návrh předmostí Hlávkova  
most*

1965

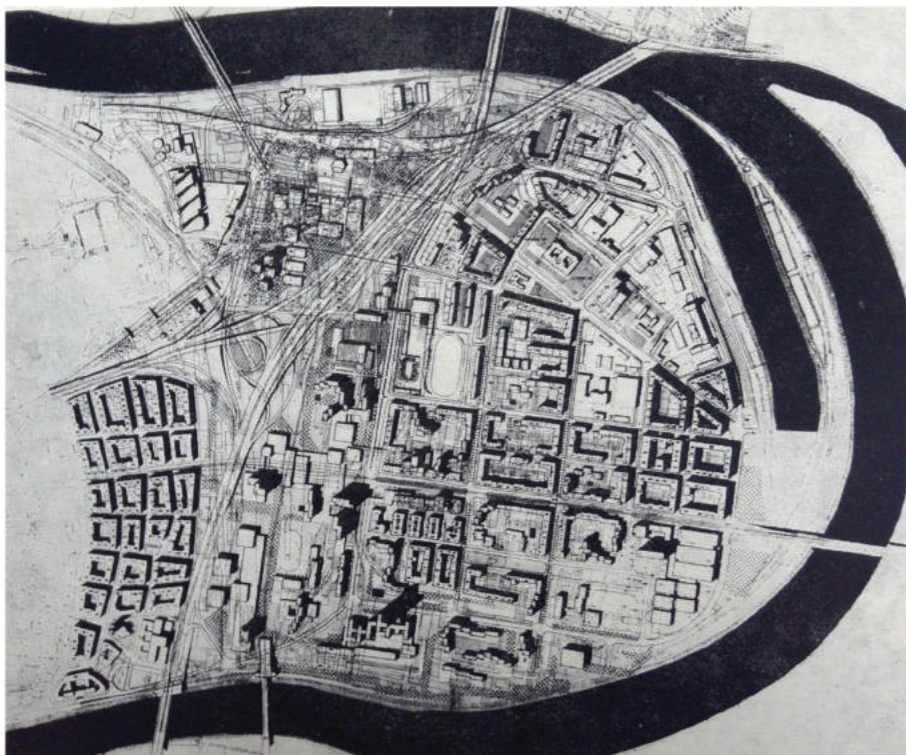
Po schválení Směrného územního plánu hl. m. Prahy byla uspořádána urbanisticky koncepční soutěž pro území Holešovice s detailním řešením předmostí Hlávkova mostu. Vítězný návrh vytvářel hmotovým řešením vstup z centra Prahy do Holešovic. Kolem severojižní magistrály se počítalo se souvislým zeleným pásem, spojujícím zelené plochy vnitřní Prahy s Královskou oborou Stromovka.

*studie II. Severojižní ma-  
gistrály*

1969



Na konci šedesátých let bylo ale rozhodnuto pro vedení II. Severojižní magistrály přes nový most přímo navazující na Argentinskou ulici. To vedlo k dalšímu dělení Holešovického meandru na menší celky.



*atelier DELTA - studie po-  
drobného územního plánu  
Holešovic*

1967

Studie počítala s diagonálním vedením Severojižní magistrály, demolicí veškerých drážních budov a asanací severní části Holešovic.

*Pražská středočeská aglo-  
merace - neschválený*

1971

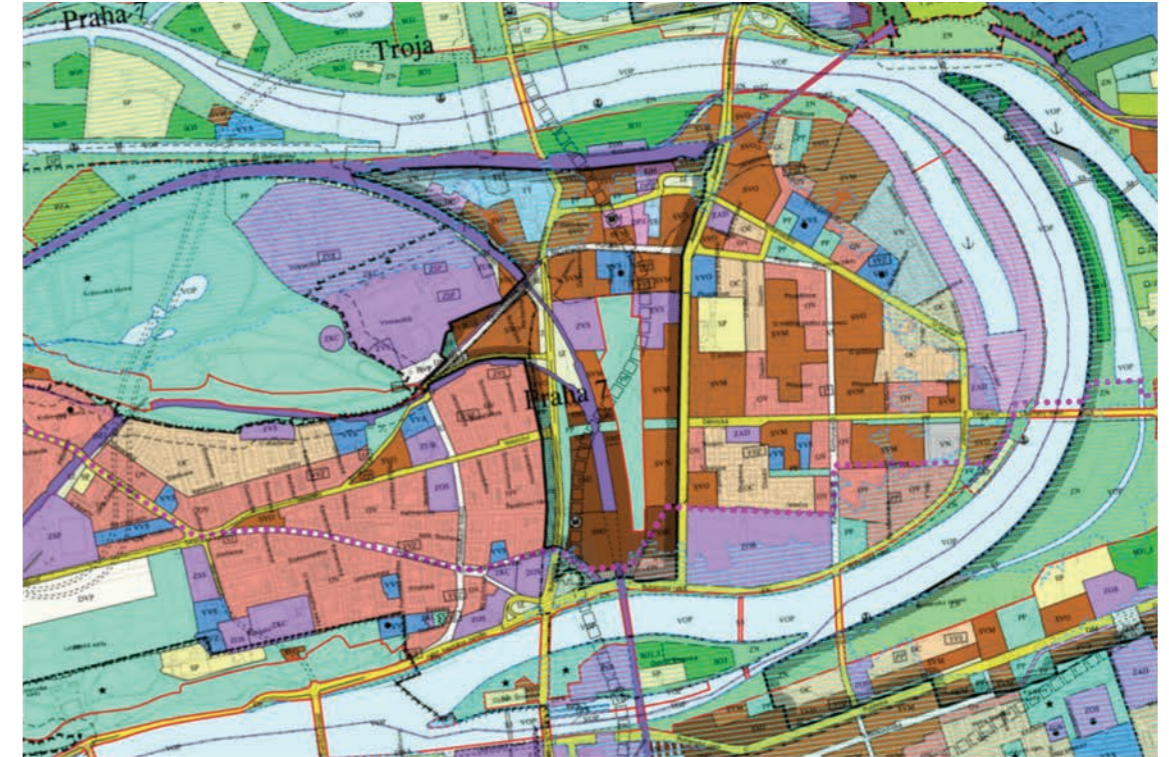


Pokračovaly snahy o vyřešení komplikované dopravní infrastruktury v Holešovickém meandru - MHD, metro C, železnice, Severojižní magistrála. Situaci měla pomoci výstavba Severní traťové spojky. Železniční doprava již do centra nemusela přes nádraží v Bubnech, ale přes nové nádraží Holešovice. Zrušenou Buštěhradskou dráhu měla nahradit další rychlostní silnice.



Směrný územní plán hl. m. Prahy  
1976

Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy  
1999



Další významné odlehčení dopravy mělo přinést metro C. Z původně plánovaných tří stanic vznikly pouze dvě. Stanice Fučíkova (dnešní Nádraží Holešovice) vzešla ze soutěže a tvořila přestupní uzel pro nově vzniklé železniční nádraží Holešovice a MHD. Návrh počítal s asanací většiny stávajících budov. Stanice Vltavská byla navržena ve studii společně s celou oblastí Bubny, počítající s okolní blokovou zástavbou a komplexem vladních budov na nábřeží. Dle plánu se stanice postavila s možností rozšíření o severní vstup do budoucí městské struktury.

Změna režimu přinesla mezinárodní workshop Prague 1991, utvrzující politiky v důležitosti budoucího rozvoje Holešovického meandru, i díky zájmu zahraničních investorů. Po urbanistické soutěži bez vítěze, dostal vypracování studie na podobu oblasti Holešovice-Bubny-Zátory architekt Gřegorčík, včetně zapracování schválené varianty městského okruhu Blanka. Studii Praha shledala dopravně nedostatečně vyřešenou, ale přesto její části zapracovala do územního plánu z roku 1999, včetně označení oblasti za velké rozvojové území se stavební uzávěrou.



ortofoto mapa  
1989

ortofoto mapa  
2015

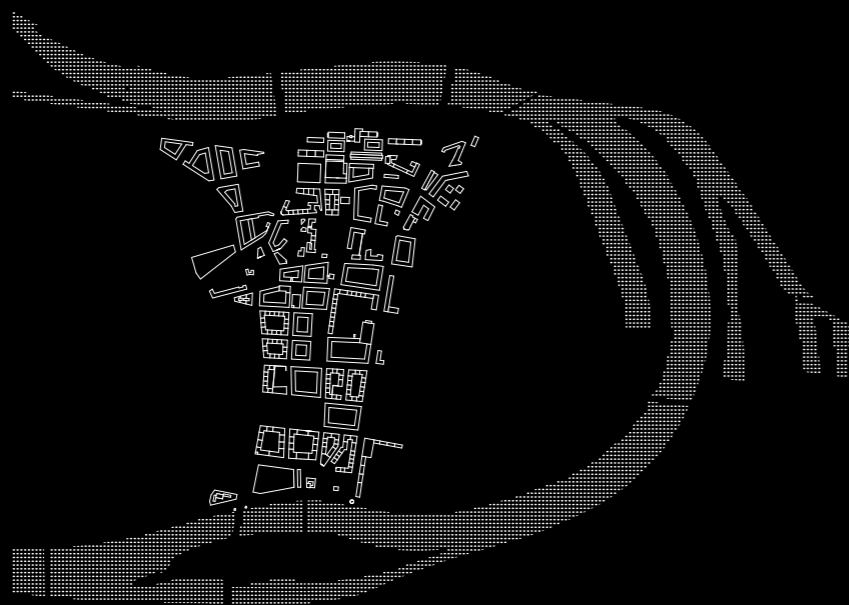


Proběhla soutěž na podobu Bubenského nábřeží, ve kterém zvítězil arch. Gřegorčík s parkovou úpravou odpovídající levému břehu Vltavy. Počítalo se s převedením dopravy do Argentinské ulice, vytvoření center Holešovice centrum a Bubenské nábřeží. Napojení na oblast Letné mělo proběhnout 6-10 podlažními domy s dominantní výškovou stavbou v centru severojižní osy územím. Schválilo se nahrazení Buštěhradské dráhy kapacitní silnicí, před začátkem přípravných prací ovšem nastal rok 1989.

Od roku 2000 si nechaly developerské subjekty i hlavní město Praha vypracovat několik urbanistických studií na možnou podobu rozvojové oblasti, žádná z nich ovšem neprošla schvalovacím procesem a nevedla ke změně územního plánu. Největšími změnami tak zůstává výstavba Trojského mostu [2014], otevření tunelového komplexu Blanka [2015] navazujícího na městský okruh a modernizace původní Buštěhradské dráhy - trať Praha-Kladno - s plánovanou odbočkou na Letiště Václava Havla.



*Zastavění lokality mezi dolními a horními Holešovicemi svou fenomenální polohou v holešovickém meandru na křížení důležitých městských os, severo-jihní magistrály a východo-západního diametru, sehraje klíčovou roli v obrazu a měřítku celé metropole.*



### SOUČASNÝ STAV

Při zkoumání polohy rozvojového území v návaznosti na širší městské centrum sledujeme výjimečnost a uvědomujeme si důležitost budoucí podoby lokality. Poloha, plocha, vazba na centrum, morfologie a topografie z místa dělají neobyčejně perspektivní lokalitu.

### STUDIE D3A

Lokalitě Bubnů byla věnována velká řada studií. Za jednu z nejzajímavějších považujeme studii Jaroslava Zimy a ateliéru D3A. Od celku k detailu a od detailu k celku nabízí pohled na možné řešení lokality ve všech rovinách studie. Vzniká živá struktura propojující obě strany Holešovic s šetrným řešením ke stávajícím hodnotným místům a s přetvořením míst neúčelných.

### STUDIE IPR

Územní studie berlínského studia GmbH architektů a partnerů zpracovává pro Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy výchozí dokument pro změnu územního plánu. Cílem změny plánu je odstranění stavební uzávěry z území a umožnění nové zástavby - revitalizace brownfieldu v novou městskou čtvrt.

### NÁVRH

Idea dokonale fungující městské infrastruktury [dopravní / technické / veřejných prostranství / občanského vybavení a návrh řešení je podkladem pro následující ateliérovou práci s fragmentem nejstaršího území vymezeného ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynární.

*úvod*

Při zkoumání polohy rozvojového území v návaznosti na širší městské centrum sledujeme výjimečnost a uvědomujeme si důležitost budoucí podoby lokality. Poloha, plocha, vazba na centrum, morfologie a topografie z místa dělají neobyčejně perspektivní lokalitu. Vltavu, ohraničující území Holešovic ze tří světových stran, sleduje umístění veřejně významných staveb, Národní divadlo, Rudolfinum, budovy ministerstev, propojených nábřežím. Severojižní magistrála doplňuje v duchu významných veřejných budov území o Hlavní nádraží a Státní operu.

*infrastruktura*

Území Holešovic má kvalitní předpoklady k rozvoji. Dobře založený systém dopravní infrastruktury, v čele s veřejnou dopravou, je schopen obsloužit současnou holešovickou strukturu.

*automobilová doprava*

Stávající podoba magistrály, procházející severojižně celou Prahou, je společností vnímána jako neudržitelná. Dopravní plánování a tendence 70. let zanechává silnou stopu i v území Holešovic. Je zřejmé, že dopravní propojení Hlávkovy mostu na jihu s mostem Barikádníků a novým Trojským mostem v severní části výrazně ovlivní strukturu rozvojového území. Součástí Nádraží Holešovice je autobusový terminál.

*železnice*

Současná podoba železnice je v žalostném stavu. Nádraží Holešovice ani stanice Praha-Bubny plnohodnotně neplní svůj původní účel. Organizace plánované železniční dopravy bude závislá na propojení centra města s letištěm Václava Havla a tzv. Kralupskou spojkou. Problematika linie železnice v blokové městské struktuře může být bariérou.

*tramvaj*

Tramvajové linky v poměrně husté struktuře v aktuální podobě vyhovují požadavkům Holešovic. S plánovanou zástavbou je třeba řešit jejich zahuštění, zejména pak propojení obou prozatím oddělených částí Holešovic (horní a dolní).

*metro*

Linka C prochází územím od severu k jihu. Vestibul zastávky Nádraží Holešovice doplňuje železnici, autobusové nádraží a linky tramvaje v severní části meandru. Křížení všech druhů veřejné dopravy a koncept místa jako dopravního uzlu však zůstává nenaplněný. V místě stanice Vltavská na jihu jsou plánovány velké změny.

*struktura města*

Horní i dolní Holešovice jsou charakteristické klasickou blokovou strukturou. Pravoúhlé síti ulic dolních Holešovic spjaté s průmyslovou výstavbou konkurují radiální uspořádání v západní části. Jedinečná je atmosféra fragmentu nejstarší dochované zástavby vymezená ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynární.

V oblasti Vltavské je plánována filharmonie, která na křížení magistrály a osy Vltavy doplní linie veřejných budov. Doplní DOX, Národní Galerie a Veletržní palác, z Holešovic se tak stává kulturní distrikt. Jižní nábřeží, dopravní uzel, se promění v městský prostor s novým přístupem k řece. Návrh koncertního sálu, moderní správní čtvrti, památníku holocaustu a vyřešení železničního spojení s letištěm prověří potenciál a předurčí charakter klíčové lokality v měřítku celé metropole.

*úvod*

Lokalitě Bubny byla věnována velká řada studií. Za jednu z nejzajímavějších považujeme studii Jaroslava Zimy a atelieru D3A. Od celku k detailu a od detailu k celku nabízí pohled na možné řešení lokality ve všech rovinách studie. Vzniká živá struktura propojující obě strany Holešovic s šetrným řešením ke stávajícím hodnotným místům a s přetvořením míst neúčelných.

*infrastruktura*

Infrastruktura je doplňována a přemístěna v místech střetu s koncepcí návrhu. Radikálním způsobem se studie staví k řešení železnice.

*železnice*

Kritika oficiálně sledovaného řešení vedení železniční trasy nadzemí ve směru z centra [z Masarykova nádraží k letišti Václava Havla] přináší nový názor. Studie D3A předkládá návrh částečně podzemního řešení, které neomezí účelné využití a potenciál území. V jižní části sleduje železnice zrekonstruovaný Negrelliho viadukt. Navazuje zastávka Bubny, která je součástí mostní konstrukce a nově navrženého bloku, kde začíná zaústovat pod zem. Blok a část parku pojme zahřebení tunelu tak, že železnice následně neomezuje nadzemní strukturu. Kralupská spojka je zrušena a trať je vedena do Nádraží Holešovice, které čerpá z přímého napojení na letiště. Nádraží Holešovice původně navrhované s myšlenkou mezinárodně významného nádraží získává svou původní podstatu a staví se do své původní, zároveň však nové pozice. Nádraží Bubny je naopak minimalizováno do podoby jednoduché zastávky s úměrným zmenšením plochy kolejíště. Doplnění městské struktury s řešením podzemního řešení železnice umožňuje logické propojování uličních sítí, které je z hlediska městskosti jen těžko vyčíslitelné.

*tramvaj*

Tramvajová doprava je posílena severojižní linií vedoucí středem rozvojového území. V jižní části území je tramvaj přeložena do ulice Jateční, nechává tak volný městský prostor a nábřeží před plánovanou filharmonií. Nově vzniká také linka z Holešovic po mostě Barikádníků směrem k Bulovce.

*metro*

Jižní vestibul metra Vltavská se mění v závislosti návrhu koncertního sálu. Propojení metra a zklidněná oblast okolo sálu nabízí nové výhledy na centrum města a přístup k řece.

*automobilová doprava*

Doprava je rozdělena do dvou hlavních směrů. Upravený zklidněný profil Argentinské ulice zajišťuje dopravu směrem z jihu na sever, profil ulice Bubenské ze severu k jihu. K propojení obou směrů dochází Vrbenského ulicí na severu, na jihu je automobilová doprava přesunuta do druhého plánu. Zklidňuje se prostor nábřeží, doprava je vedena za navrhovaným koncertním sálem. Návrh předpokládá reorganizace předpolí Hlávkova mostu a mostu Barikádníků. Součástí návrhu jsou tři kapacitní parkovací domy, počítáno je s podzemním parkingem pod domovními bloky.

*struktura města*

Základním principem návrhu je kvalitní propojení obou částí Holešovic. Klasická struktura bloků a veřejných prostranství ulic mezi nimi umožňuje nejširší funkční využití domů a zajišťuje mnohvrstevnatost města. Výška bloků navazuje na stávající strukturu, pohybuje se v rozmezí od 5 do 8 nadzemních podlaží. Z blokové struktury vybočují solitérní veřejné nebo administrativní budovy. Severní nábřeží je upraveno v přírodní park, kontrastem mu je zpevněné jižní nábřeží, vytvořeno jako nový významný veřejný prostor. Rozumné měřítko a dimenzování bloků i veřejných prostorů a jejich vzájemné vztahy propojují a sjednocují charakter celých Holešovic.

*úvod*

Územní studie berlínského studia GmbH architektů a partnerů zpracovává pro Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy výchozí dokument pro změnu územního plánu. Cílem změny plánu je odstranění stavební uzávěry z území a umožnění nové zástavby - revitalizace brownfieldu v novou městskou čtvrť.

*infrastruktura*

Určení významu lokality v kontextu města je primárním cílem studie. Hledána je trvale udržitelná forma využití území.

*železnice*

Útlum dálkových spojů na trase Praha-Holešovice a Kralupy nad Vltavou vede ke změně holešovického nádraží v obyčejnou zastávku, avšak bez nároků na úpravu prostoru železničního nádraží. Očekávaný dopravní nárůst a propojení s letištěm Václava Havla vytváří hlavní koridor železniční dopravy do centra přes nově vybudovanou kapacitní stanici Praha-Bubny. Architektonické řešení nové stanice počítá s aktivním parterem. Linie násypu s železnicí lemuje centrální park v těžišti řešeného území.

*tramvaj*

Síť tramvajových linek je posílena o klíčové propojení mezi Veletržní a Dělnickou ulicí, pokračující přes Libeňský most na Palmovku. Vzniká nová osa, páteř čtvrti, v logickém spojení důležitých tříd obou stran Holešovic. Rovněž je počítáno s přemístěním tramvaje za plánovanou filharmonii a úprava mimoúrovňového křížení v okolí stanice metra Vltavská v křížení jednoruňového. Tramvaj podjíždí v místě křížení s železnicí novou stanicí a dělí se tak na severní a jižní větev.

*metro*

Zásadním milníkem ve veřejné dopravě bude nově pojatá zastávka Praha-Bubny. Napojení metra na tento dopravní uzel zajistí druhou distribuci cestujících z letiště. Oba vestibuly metra jsou upraveny v závislosti na plánované struktuře v jejich bezprostředním okolí.

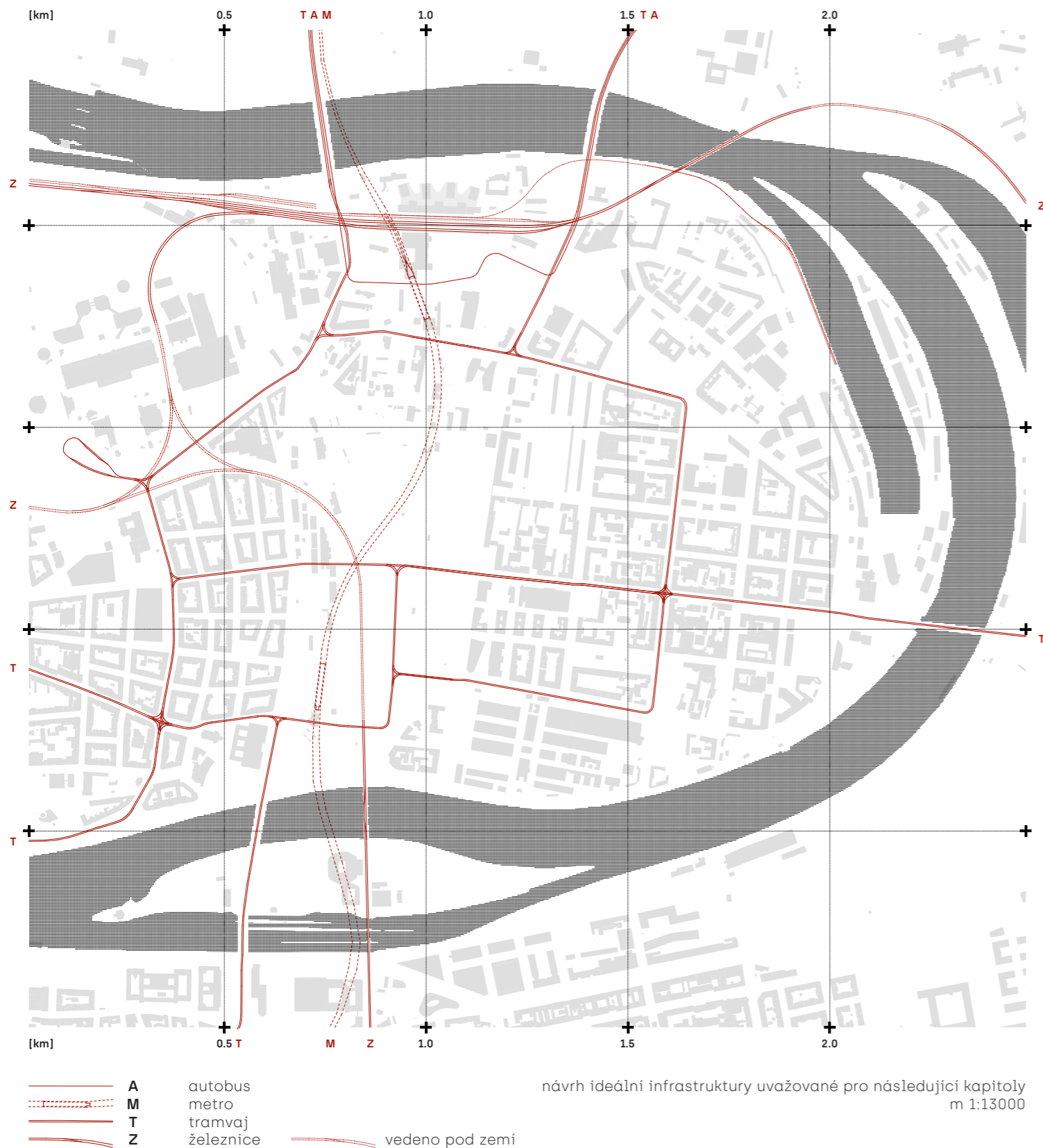
*automobilová doprava*

Severo-jihní magistrála prochází Argentinskou ulicí. Forma čtyřpruhové pozemní komunikace reaguje na plánovanou dostavbu severo-východní části Pražského okruhu a sním související útlum provozu v Argentinské. Ulice Bubenská je formována jako třípruhová. Linie železnice se v takové urbanistické struktuře chová jako bariéra. Mezi severním a jižním propojením je navrženo třetí propojení v podobě prodloužení Veletržní ulice. Doprava v klidu je řešena primárně parkovacími pruhy a zálivky podél navržených komunikací.

Prostor pro autobusovou dopravu je v urbanistickém návrhu v přímé návaznosti na železniční stanici v severní části území. Vrbenská ulice tvoří hlavní osu autobusové dopravy.

*struktura města*

Struktura akceptuje blokové uspořádání. Hlavní rezidenční částí bude jižní polovina území s výškou zástavby 6-8 nadzemních podlaží a hustotou obyvatel blízkou hustotě na Vinohradech. V severní části území vzniká mix bydlení s administrativní čtvrtí. V některých místech zde zástavba dostahuje výšky až 21 podlaží, úvaha o tzv. Vládní čtvrti se odehrává právě v tomto území. V srdci území vzniká centrální park. Aleje stromů, koridory zeleně, spojují park s nábřežími a Stromovkou.

*úvod*

Idea dokonale fungující městské infrastruktury (dopravní / technické / veřejných prostranství / občanského vybavení a návrh řešení je podkladem pro následující ateliérovou práci s fragmentem nejstaršího území vymezeného ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynárně.

*infrastruktura*

Infrastruktura návrhu je kombinací dvou předchozích studií. V místech jejich střetu je upřednostněno řešení, které v konceptu lokality prokazuje městotvornější charakter.

*železnice*

Přidáváme se ke kritice současně plánovaného řešení nadzemního vedení železnice. Potenciál vedení podzemního a uvolnění situace na povrchu umožňuje volnější ruku při tvorbě struktury blokové zástavby, železnice přestává být bariérou. Nádraží Holešovice získává zpět svůj původní význam, zastávka Praha-Bubny není zastávkou ústřední. Mimoúrovňové křížení podzemní železnice a metra a sklony obou linek vychází z tradičních řešení podzemní dopravy

*tramvaj*

Kvalitně založenou síť tramvajové veřejné dopravy posilujeme o propojení mezi ulicemi Milady Horákové a Dělnická. Nová městská osa Veletržní - Dělnická spojuje dolní Holešovice s horními, stává se páteří lokality. V jižní části přesouváme tramvaj do druhého plánu, uvolňujeme nábřeží, vzniká nový významný veřejný prostor s dominantou nové filharmonie. Nová tramvajová linka vzniká přes most Barikádníků k Bulovce.

*metro*

Vestibuly zastávek metra Vltavská a Nádraží Holešovice projdou změnou v závislosti na městské struktuře nad povrchem. Vstupy a výstupy z metra v severní části mohou fungovat v parteru blokové struktury, v části jižní se situace mění vzhledem k solitérnímu pojetí nového koncertního sálu.

*automobilová doprava*

Okružní koncept proudění automobilové dopravy v lokalitě je vhodným řešením tématu sevejožní magistrály. Argentinská ulice slouží primárně cestování z jihu na sever, ulice Bubenská ve směru opačném. Propojení těchto dvou hlavních dopravních tepen zajišťuje ulice Vrbenská (sever) a nové pojetí předpolí Hlávkova mostu.

Těžiště autobusové dopravy je navrženo v oblasti holešovického nádraží. V těsné blízkosti se setkávají všechny druhy hromadné dopravy, na severu území vzniká přirozený dopravní uzel.

*struktura města*

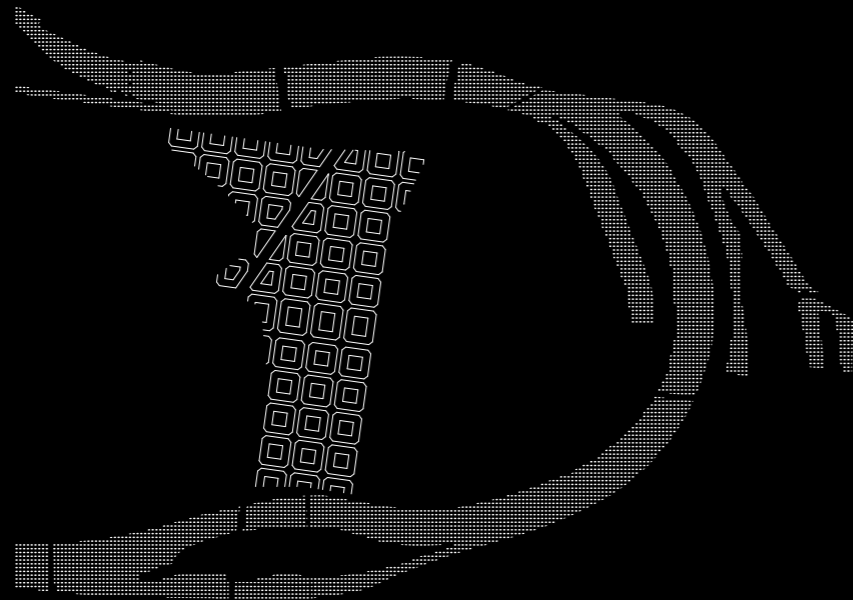
Bloková struktura umožňuje nejširší možné funkční využití jednotlivých domů, ty podporují vrstevnatost města, nevzniká monotónní prostředí. Uvažujeme rostlou strukturu navrženou ve studii Jaroslava Zímy a atelieru D3A s citlivým přístupem k již stojícím domům a vytvářející bohaté a diverzifikované městské atmosféry. Studie není definitivním dogmatem pro následující práci, slouží jako kvalitní podklad pro demonstraci okolí řešeného detailu území.

*detail území*

Ateliérová práce se věnuje části území vymezenou ulicemi Železničářů, Na Zátorách - Plynárně, Argentinskou a Bubenskou - historicky nejstarší holešovické zástavbě se silnou atmosférou.

*z lat. ad-finis [sousední, příbuzný, související] označuje určitou příbuznost nebo vzájemný vztah*

*Analýza afinitních zobrazení v současné struktuře Holešovic nabízí vizuální srovnání. Zkoumáme patnáct nejhustějších forem osídlení v Evropě, jejich strukturu - strukturu hmoty, strukturu prostoru, strukturu dějů. Hledáme rozdíly, diskutujeme nad novými možnými vazbami.*



PAŘÍŽ

BARCELONA

ŠTĚTÍN

BRUSEL

ATÉNY

STOCKHOLM

SOFIA

AMSTERDAM

BERLÍN

**PRAHA**

KODAŇ

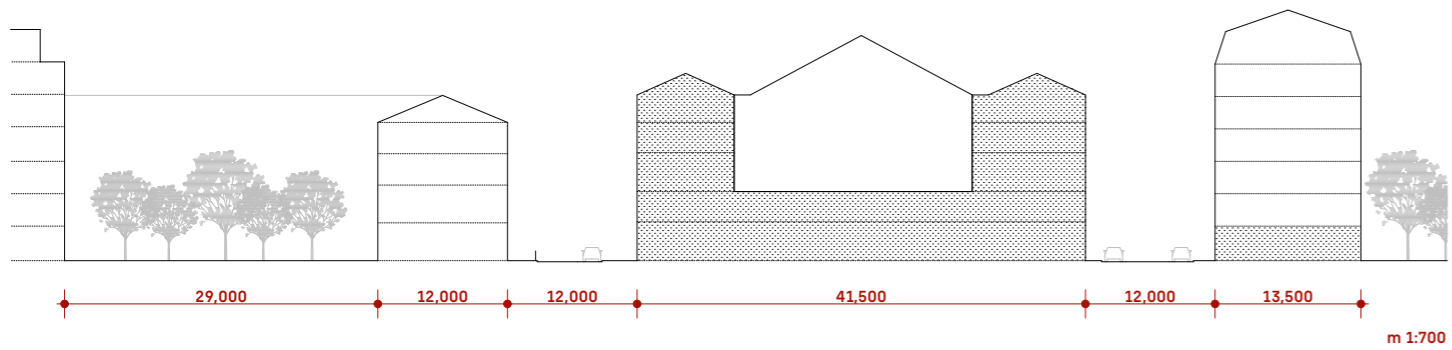
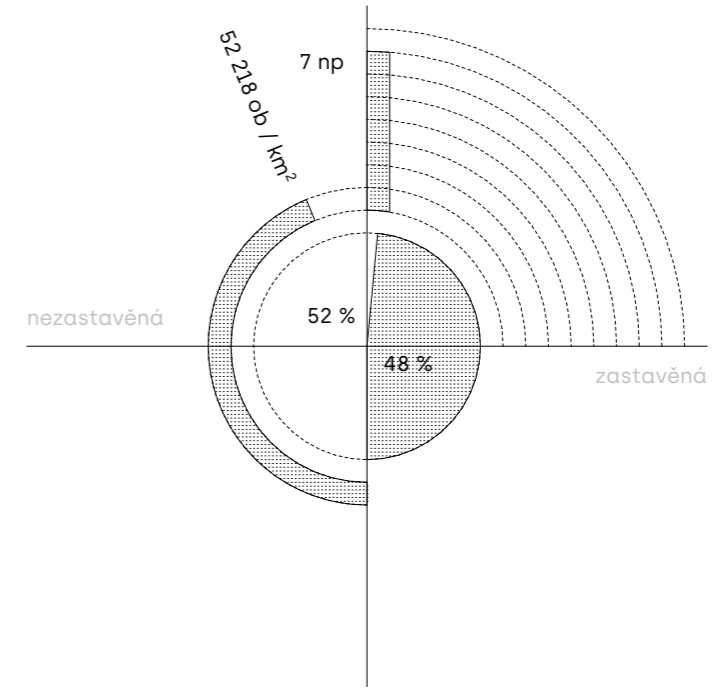
NEAPOL

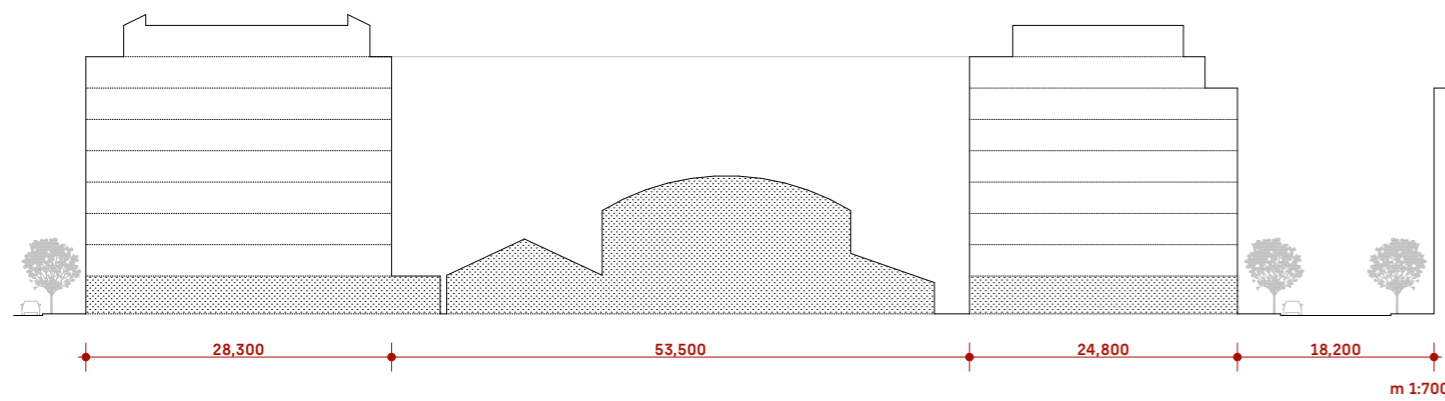
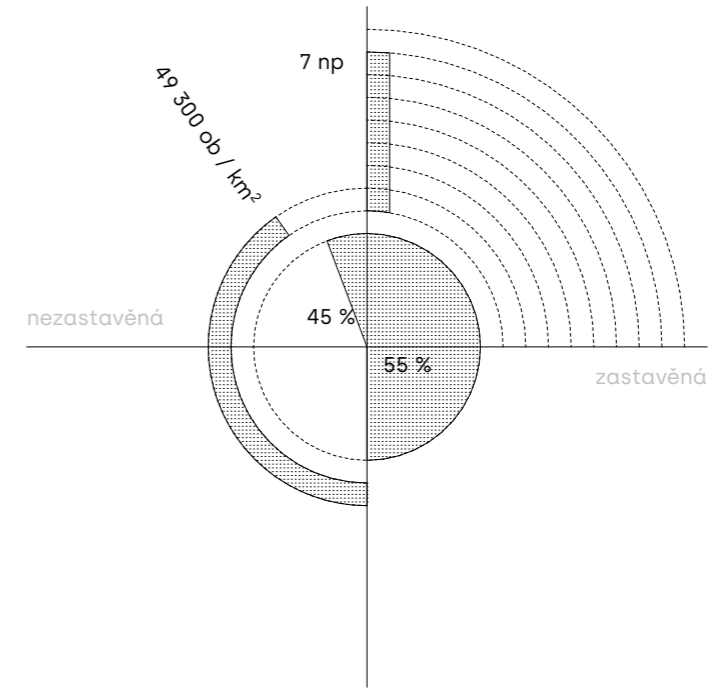
LISABON

ŽENEVA

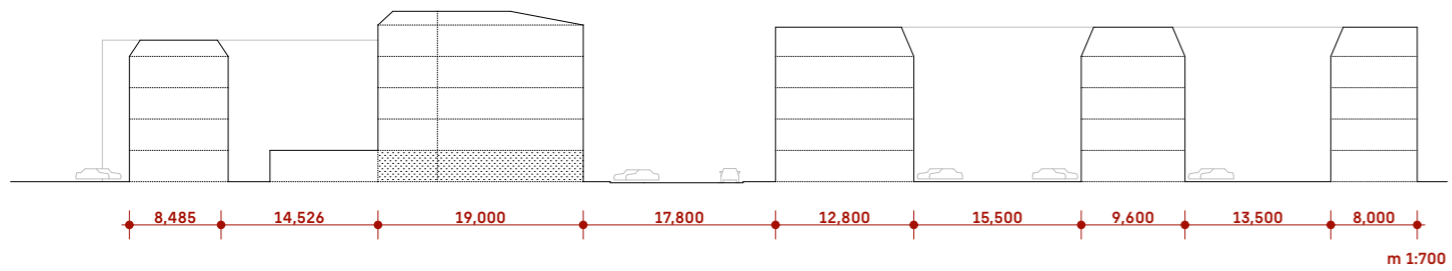
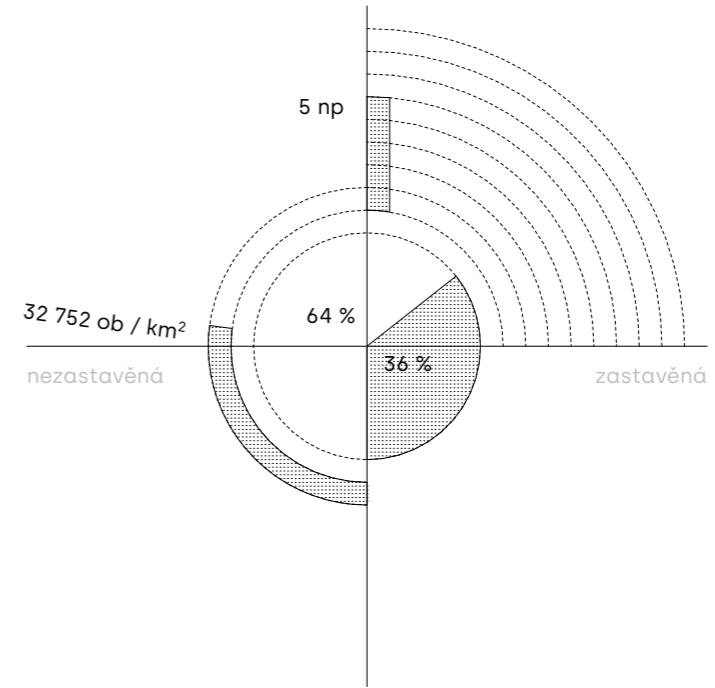
LONDÝN

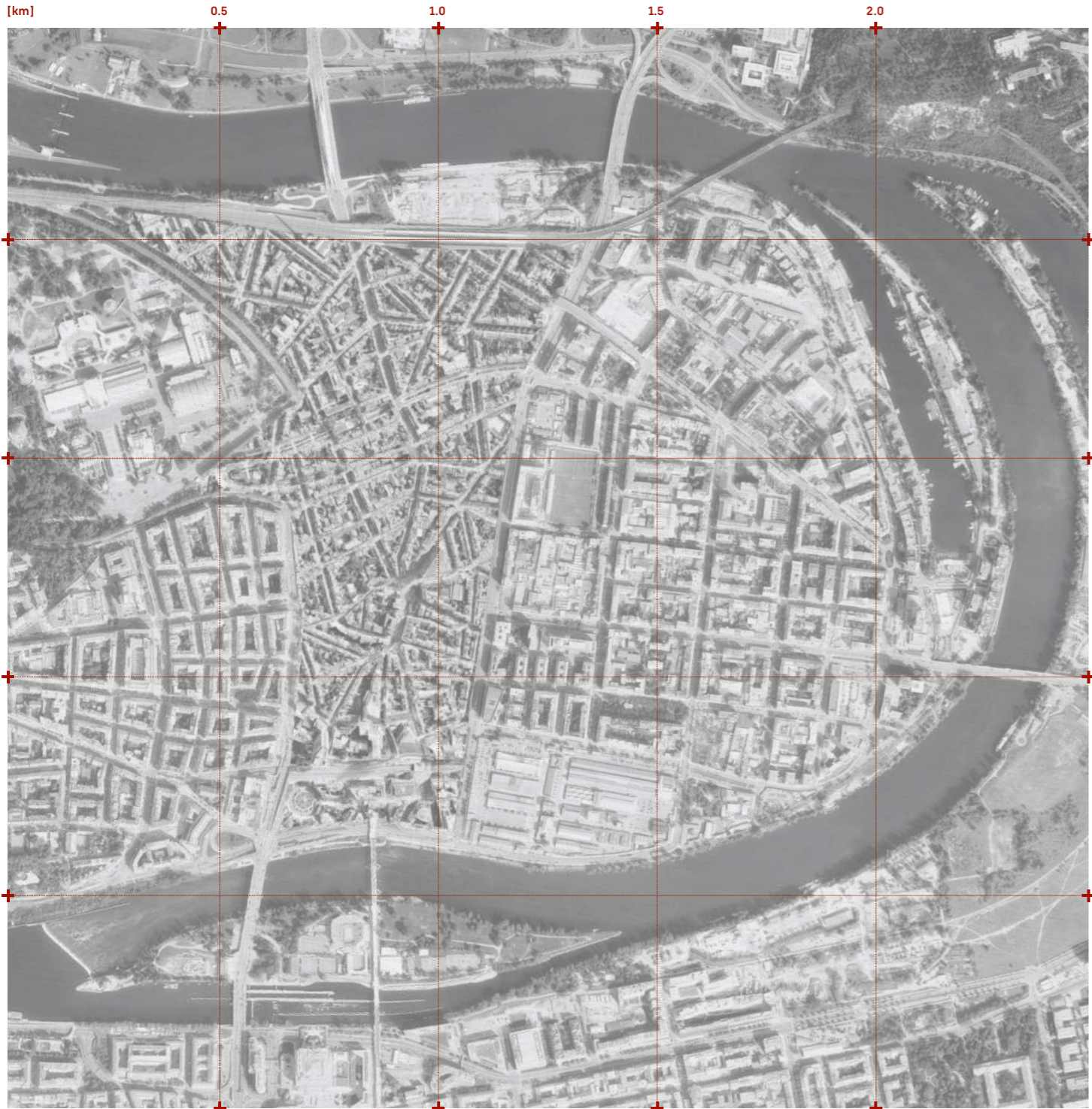
POROVNÁNÍ



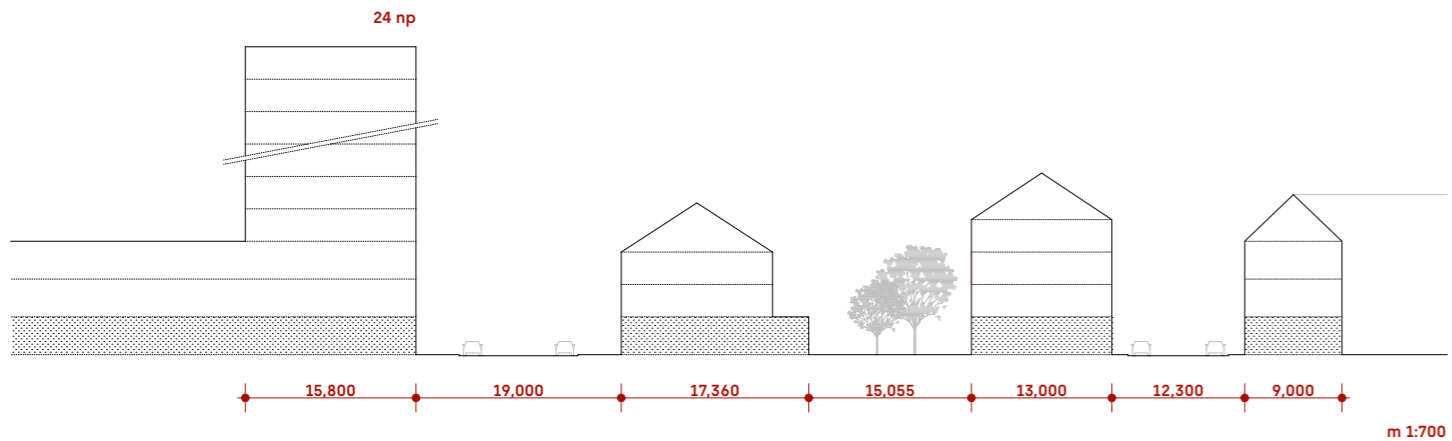
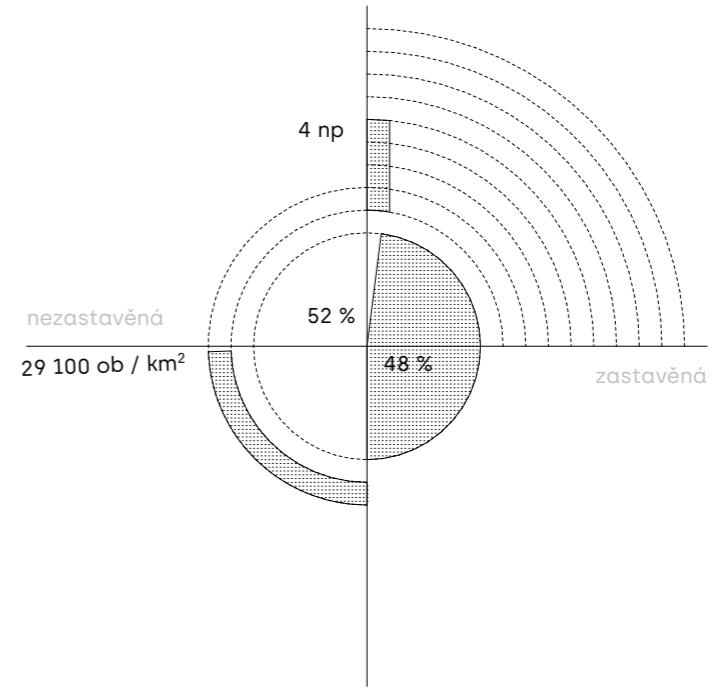




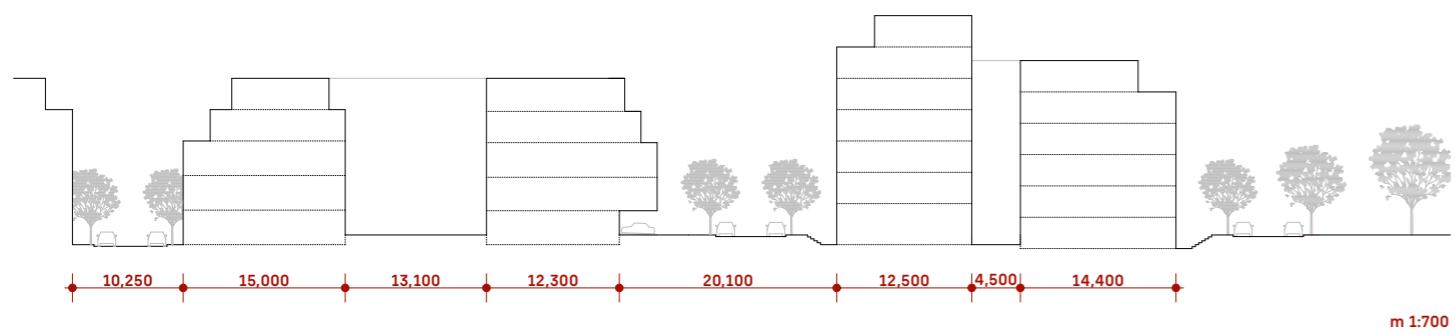
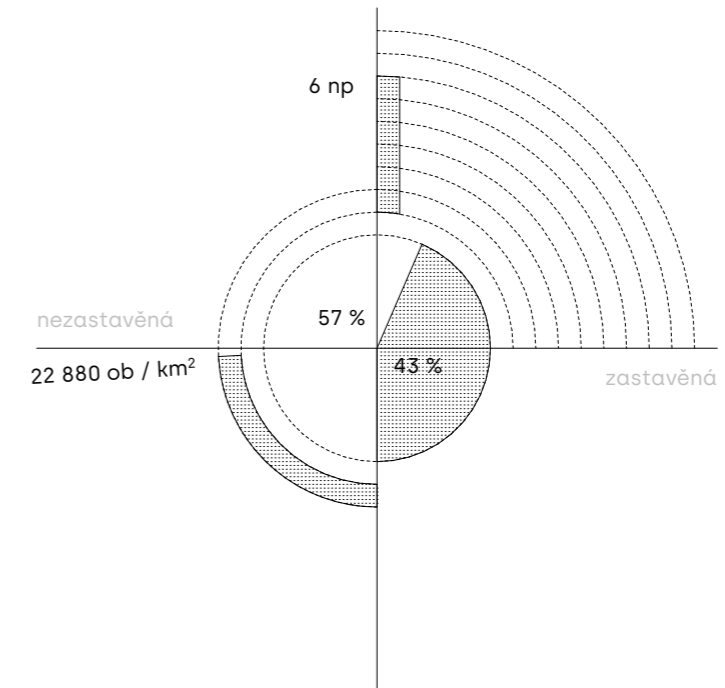


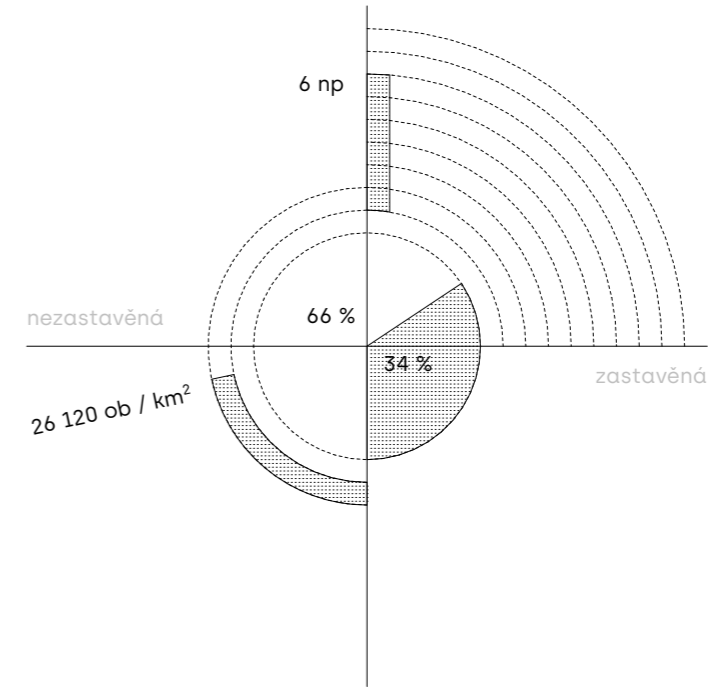


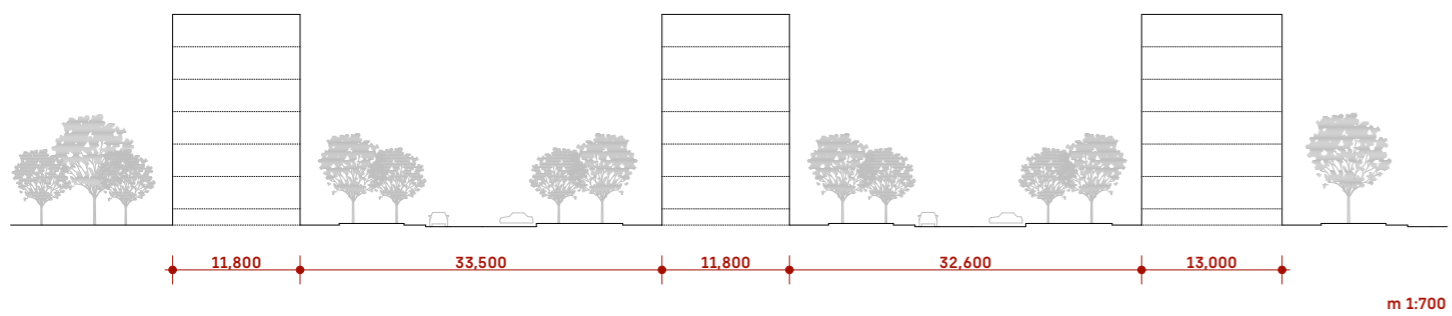
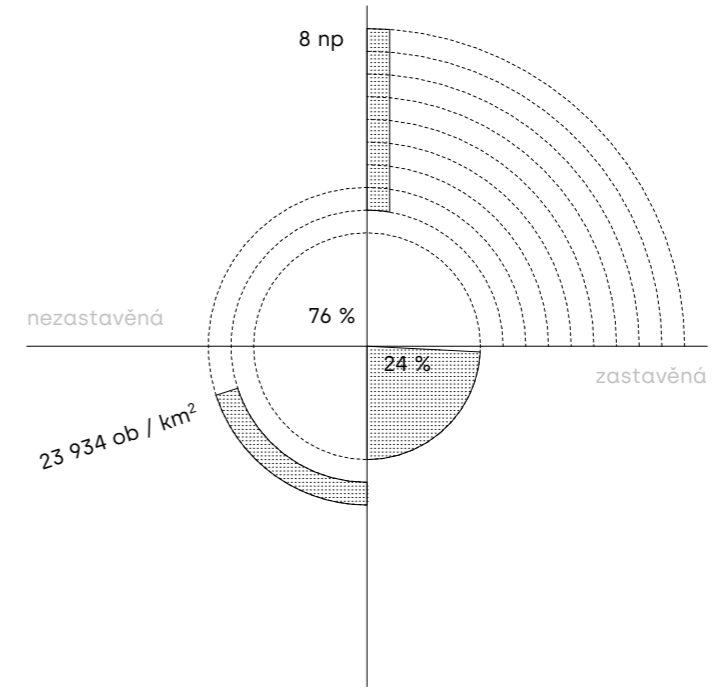
[km] 0.5 1.0 1.5 2.0 m 1:13000

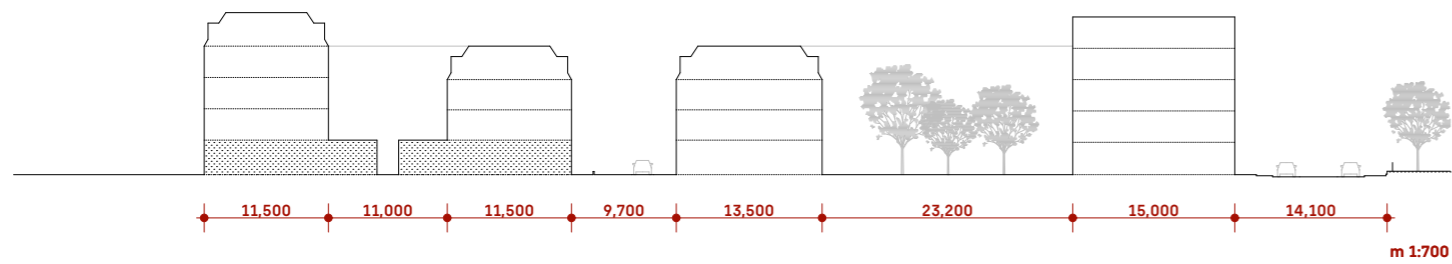
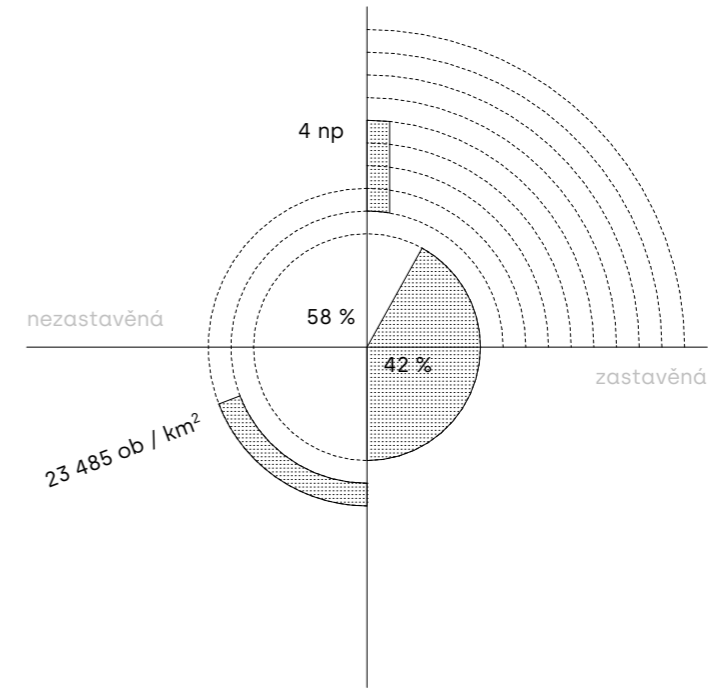


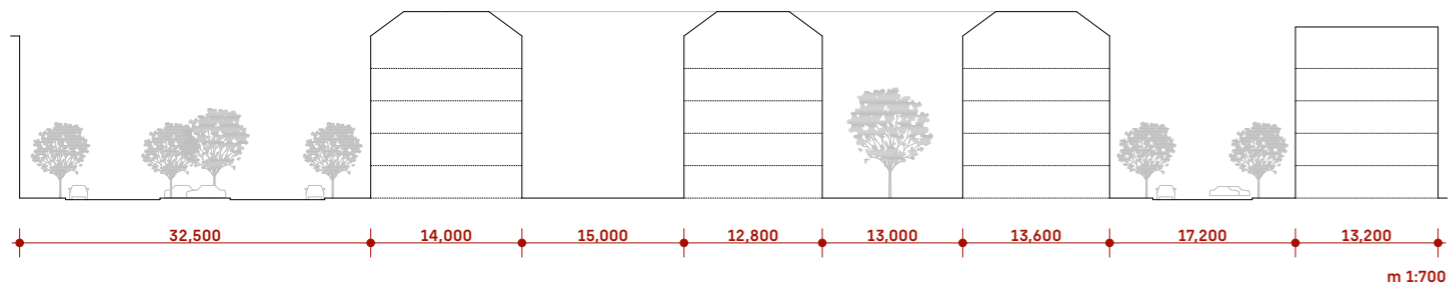
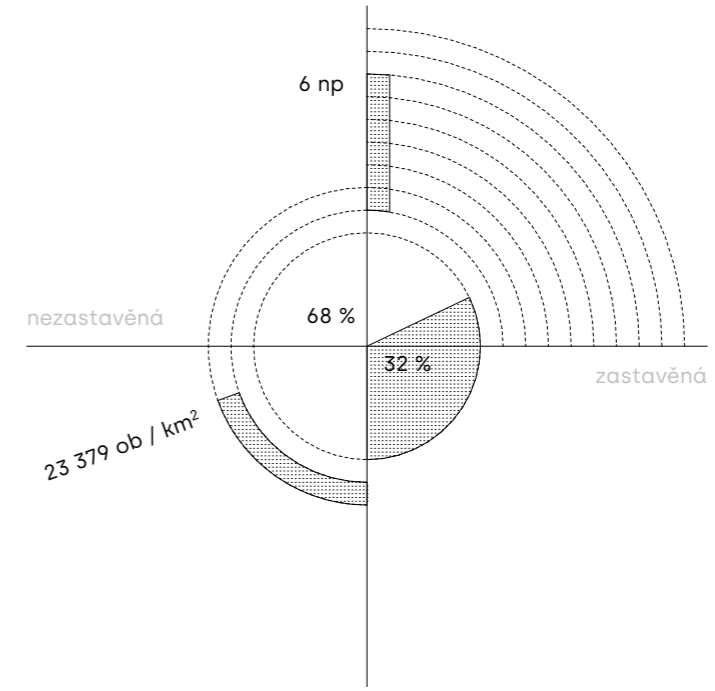
m 1:700











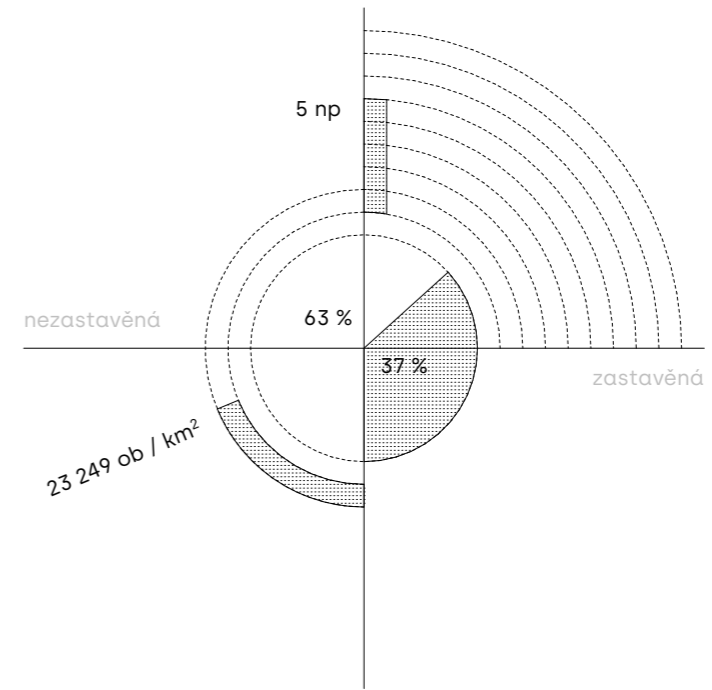


[km] 0.5 1.0 1.5 2.0 m 1:13000

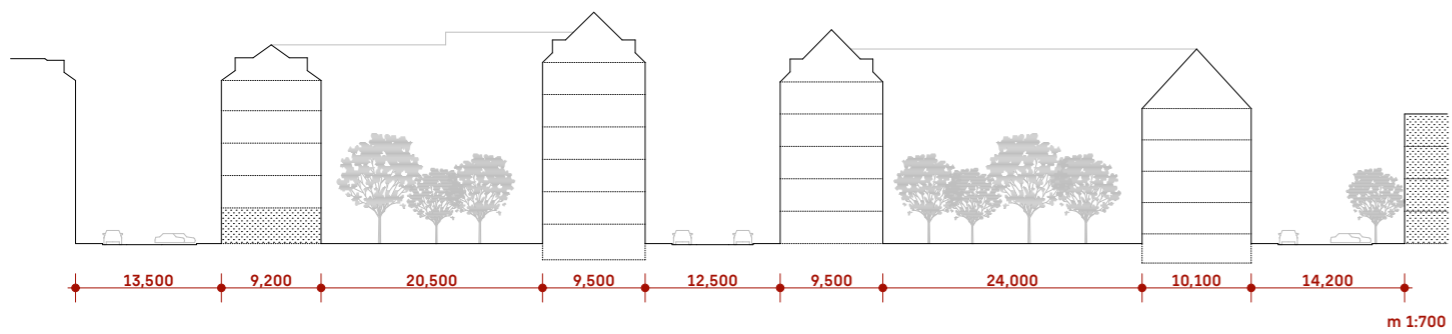
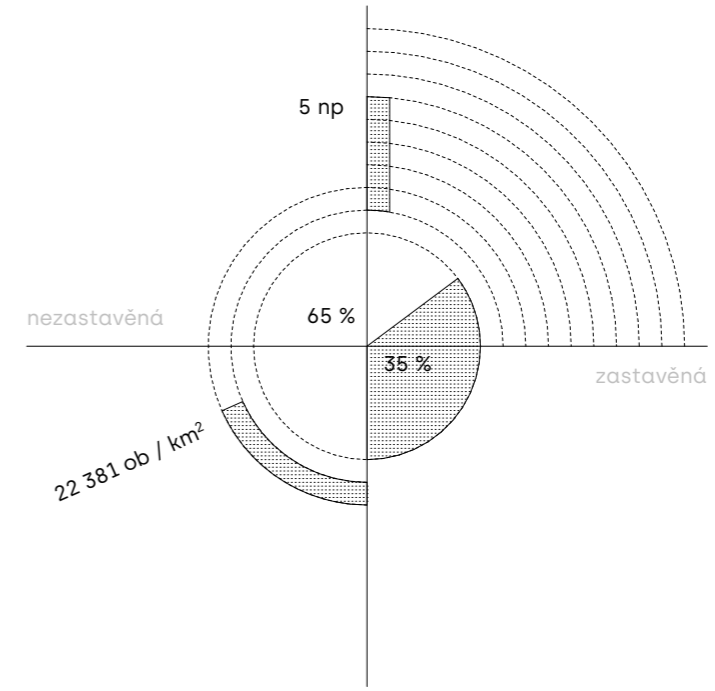


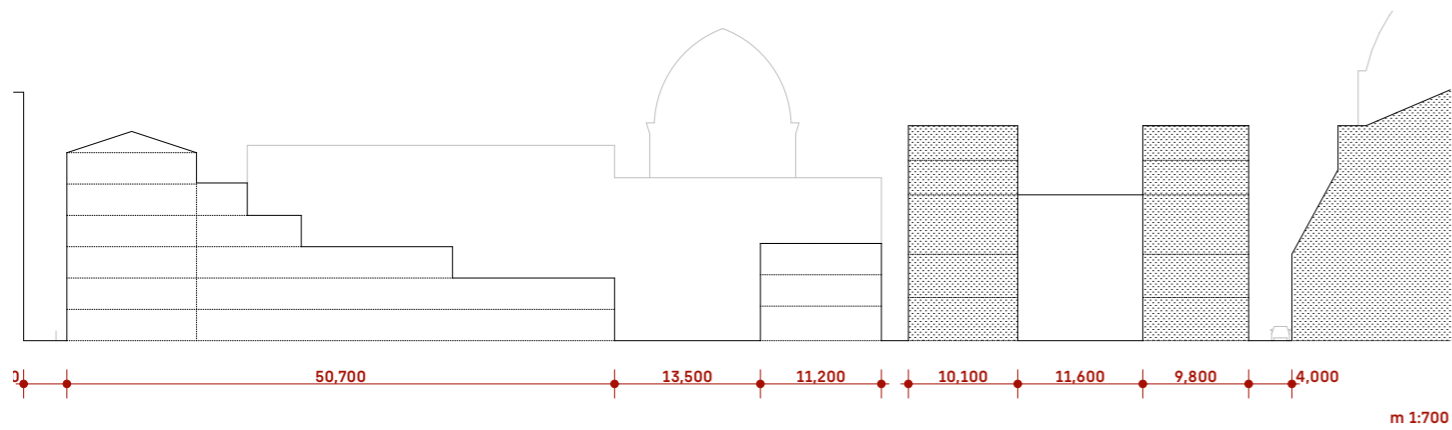
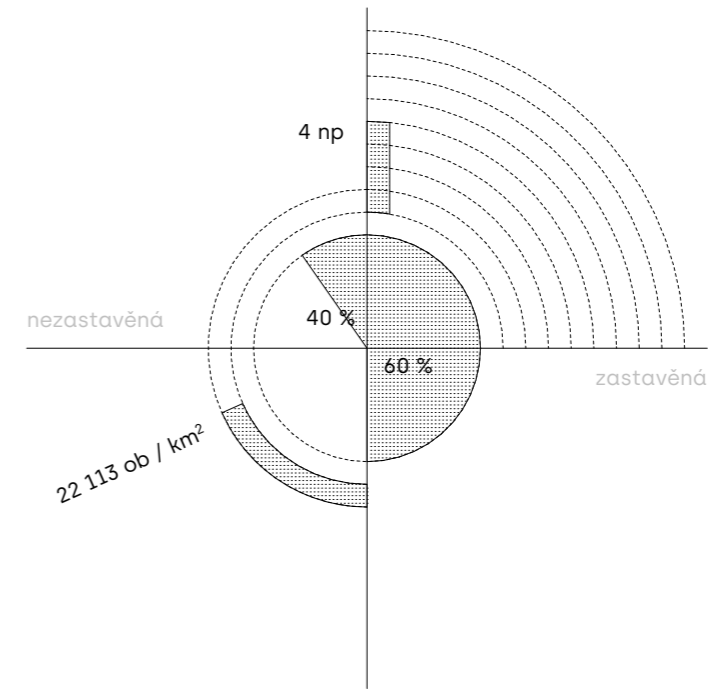
13,500 18,150 23,700 27,550 13,900 14,400

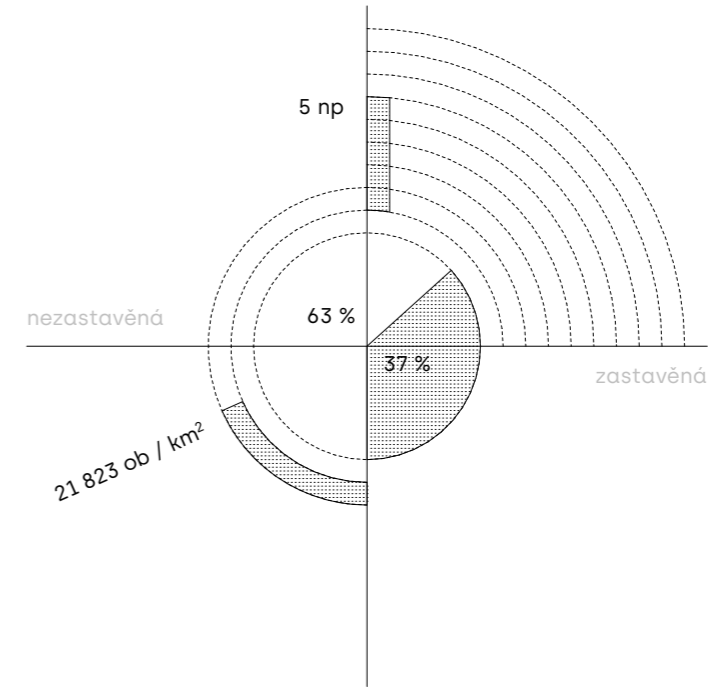
m 1:700

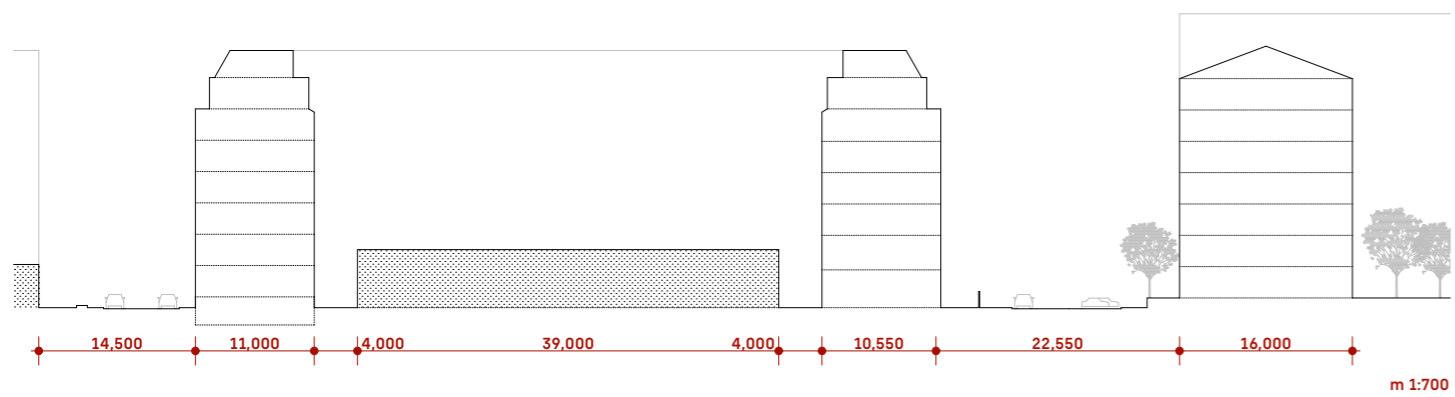
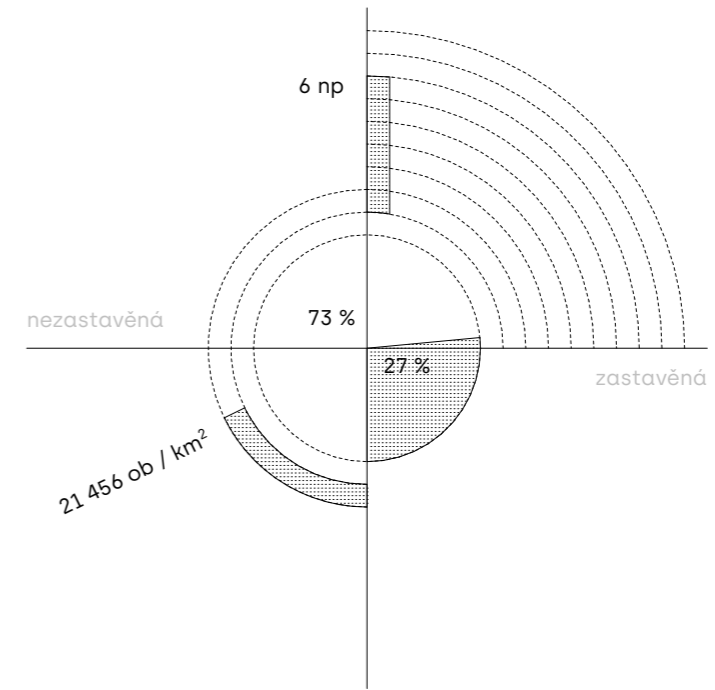


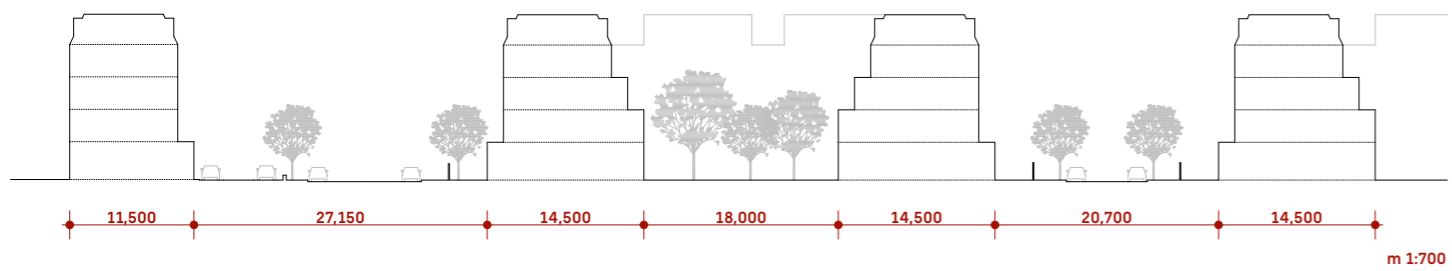
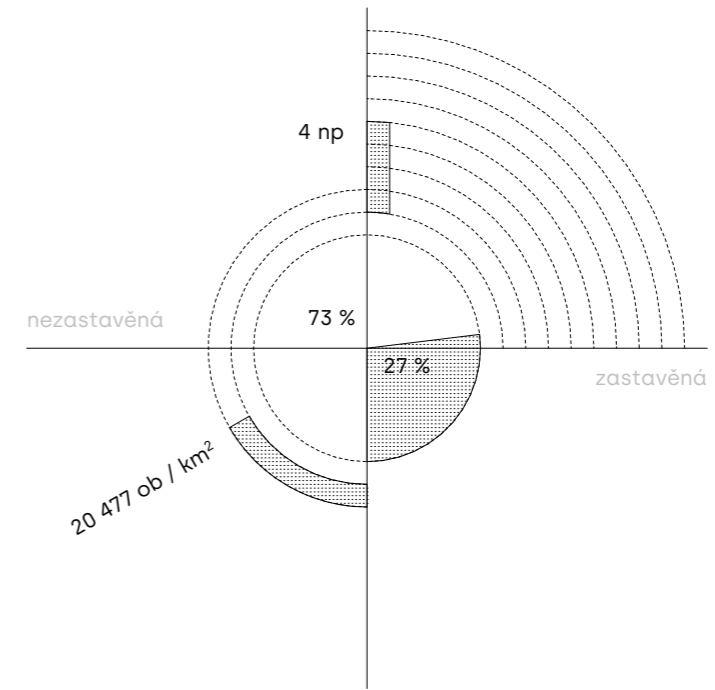


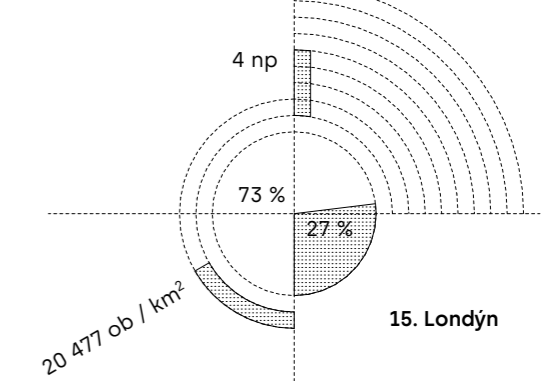
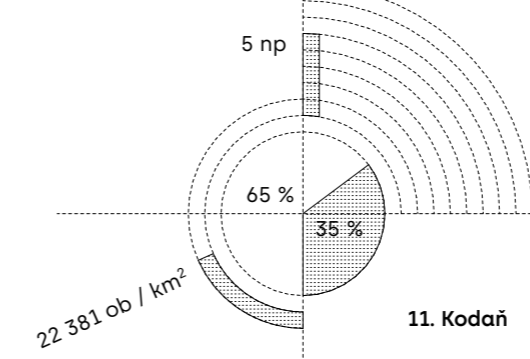
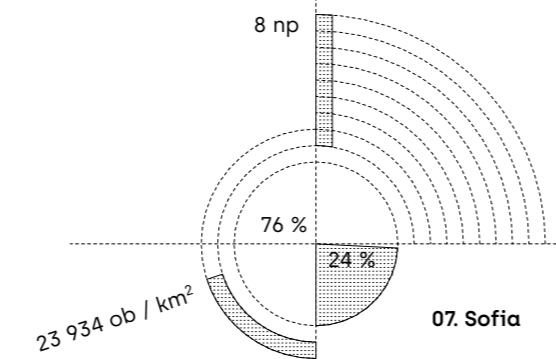
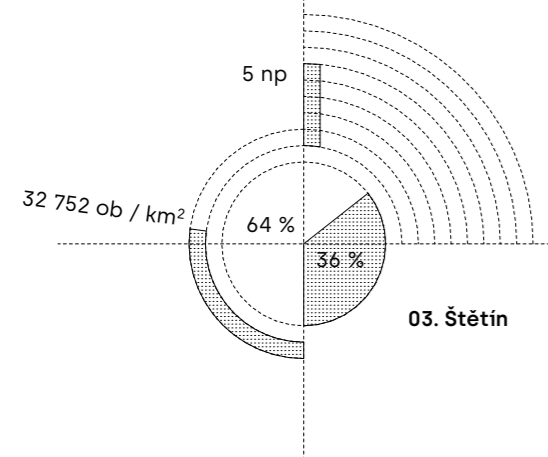
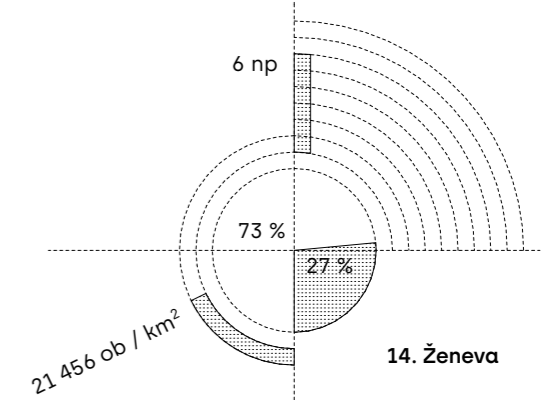
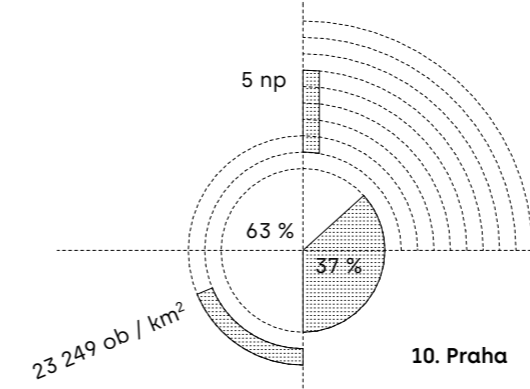
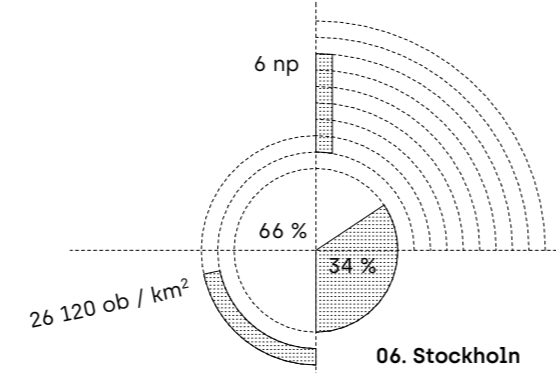
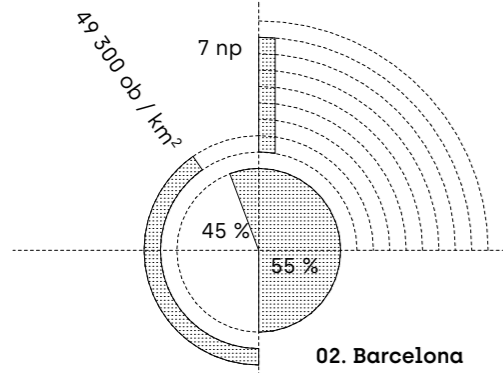
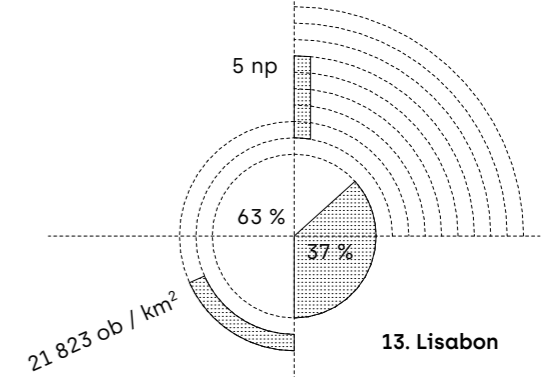
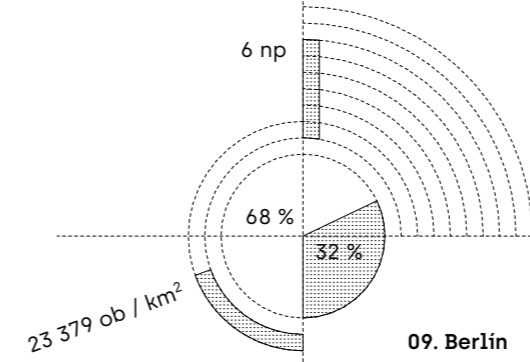
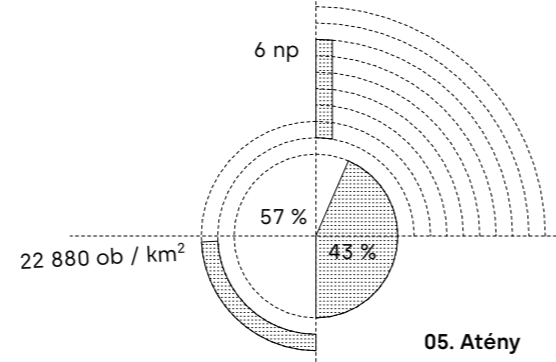
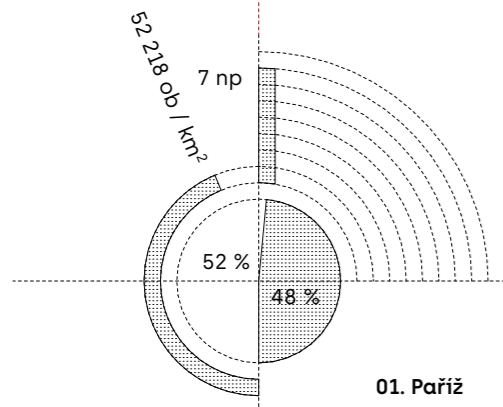
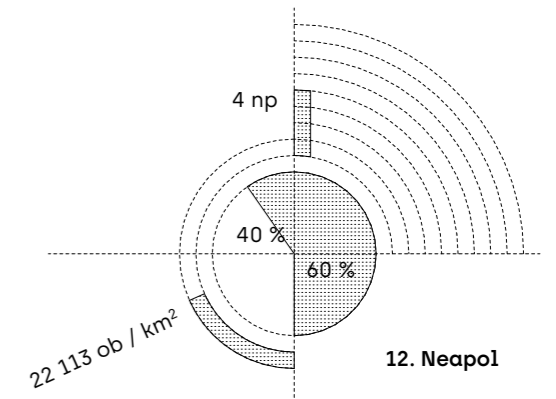
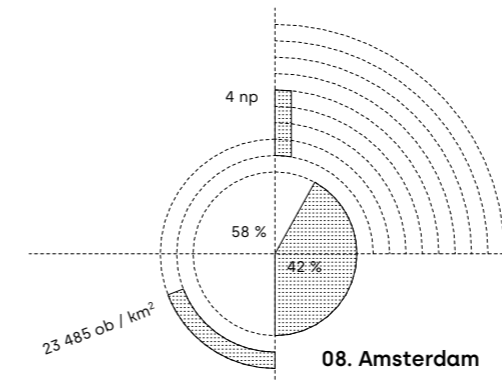
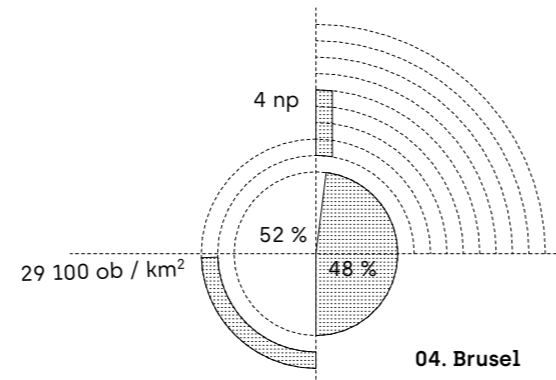
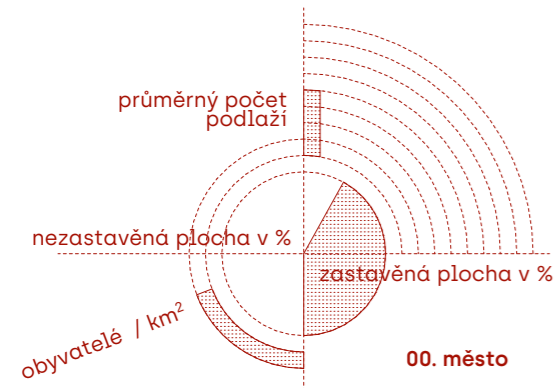




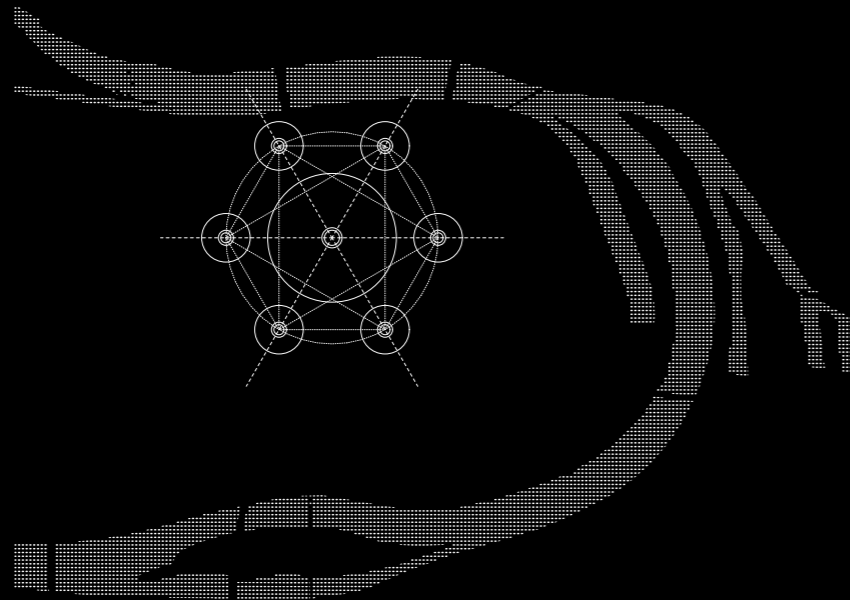








*Proporční vztahy hmot k sobě samým a k veřejnému prostoru definují efektivitu osídlení. Extrémní polohy se většinou jeví jako neekonomické, naopak bloková struktura v našich podmínkách je stabilní a efektivní. Plocha, výška a objem vyvstávají jako základní parametry určení hustoty.*



#### RAINERŮV GRAF

Graf architekta Rolanda Rainera znázorňuje, že mezi zvyšováním podlažnosti a zastavěností neplatí přímá úměra. Dvoupodlažní objekt proti jednopodlažnímu při stejné užité ploše potřebuje poloviční zastavěnou plochu, zatímco u vyšších pater přináší nárůst podlažnosti minimální efekt.

#### ZAHRADNÍ MĚSTO

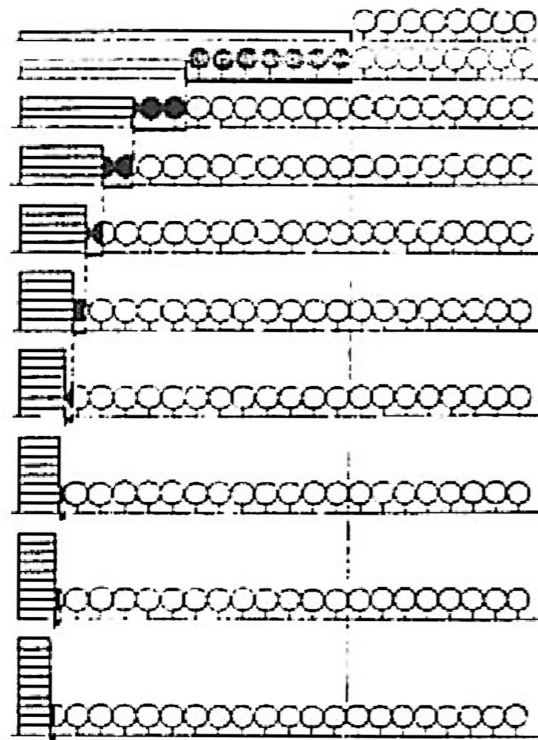
Problémem vize je její implementace do reálného života. Zahradní města jako taková nevznikají, vznikají pouze nová předměstí, která nesou pouze některé principy původní idee. Předměstí jsou napojena na města, nefungují sami o sobě - na městě parazitují. Z původních myšlenek o samostatných městech byla přejata pouze idea bydlení v zeleni.

#### FORMA

Zahuštění stávajících městských struktur může mít mnoho podob. Přemýšlíme nad vnější a vnitřní tváří, nad vztahem hmoty a prostoru okolo ní, nad viděným a neviděným.

#### MYŠLENKY

Sbíráme tématicky související texty. Filosofickou rovinu architektury a návrhů považujeme za neméně podstatnou. Hledáme genius loci lokality a atmosféry, které se mají v našich návrzích odehrát. Hledáme světlo, zvuk, nadčasovost, smysl.

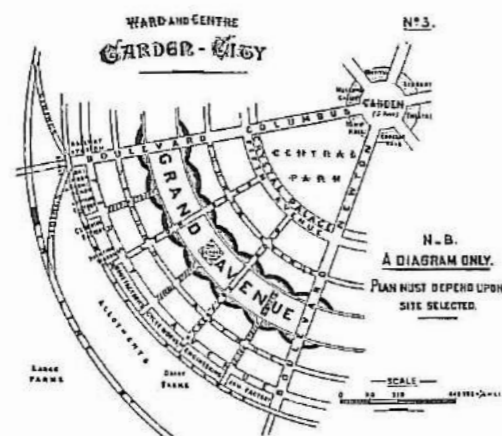
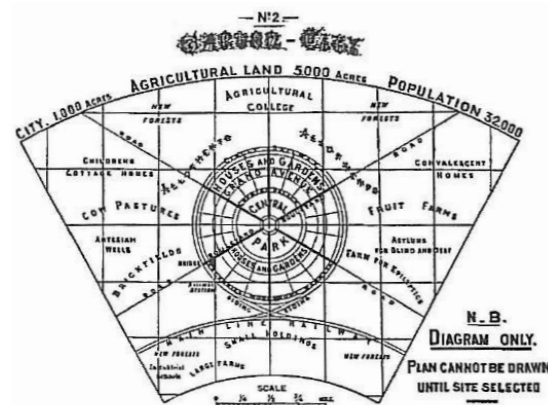


Graf architekta Rolanda Rainera znázorňuje, že mezi zvyšováním podlažnosti a zastavěností neplatí přímá úměra. Dvoupodlažní objekt proti jednopodlažnímu při stejné užité ploše potřebuje poloviční zastavěnou plochu, zatímco u vyšších pater přináší nárůst podlažnosti minimální efekt.

„Zvyšování hustoty osídlení však neznamená jen navyšování pater domů. Poměr mezi podlažností a hustotou osídlení není přímo úměrný, tedy alespoň za předpokladu dodržení zásad stejného dostatečného denního osvětlení pro všechny bytové jednotky. Přímá úměra, platí pouze do výšky čtyř, jak dokazuje ve své studii rakouský architekt Roland Rainer. Dalším zvyšováním podlažnosti od čtvrtého patra výše se natolik rozšiřují vzájemné odstupové vzdálenosti mezi domy, že výsledná hustota osídlení téměř nenarůstá. Toto zjištění bylo silným argumentem proti výstavbě rozsáhlých sídlišť s výškovými obytnými budovami. Hustotu osídlení lze ale například jednoduše zvýšit umístěním bydlení do horních pater domů s tím, že ve spodních patrech budou prostory pro činnosti, které nepotřebují tolik denního světla [např. obchody a služby].“

Hustota osídlení je v této práci nahlížena zejména jako hodnota kvalitativní, jako předpoklad kvality městského bydlení. Je zde rozuměna spíše jako *hustota prožitků* v protikladu vůči prázdnotě a monotónii. Nejedná se samozřejmě o univerzální všelék. Jednoznačný je však závěr, že mezi hustotou osídlení a kvalitou bydlení existuje jasná spojitost. Zvyšování hustoty osídlení na předměstích může výrazně zlepšit kvalitu bydlení.“

SideIní kaše. Brno: ERA, 2005, s. 45-46. ISBN 80-7366\_028\_8.

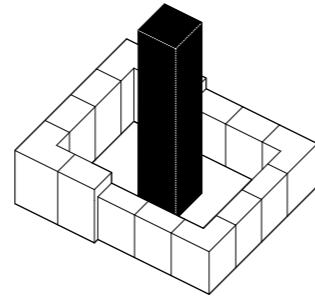
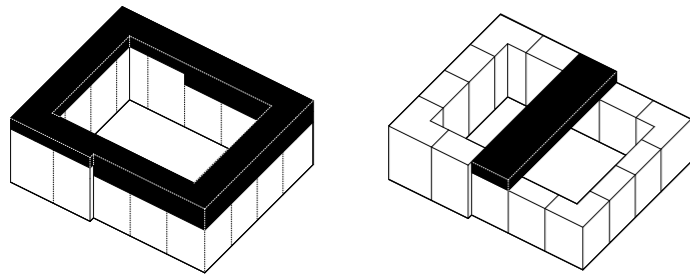


První ideje o zahradních městech vznikají již na počátku 19. století, v souvislosti s průmyslovou revolucí. Jejím následkem narůstá počet obyvatel ve městech, kteří se stěhují za prací. Města této doby nejsou na takový nápor připravena, někteří lidé žijí až v ubohých podmínkách. Ebenezer Howard přichází s ideou vrátit lidi na venkov - deurbanizace - a vytvořením ideální struktury venkovského zdravého bydlení. Město považuje za nemocné, krajinu za zdravou. Zajímavé je, že E. Howard používá u řídké zástavby, s převážně rodinnými domy, termíny, jako je velká třída, bulvár, či palác, které měřítkově nedostávají svým názvům.

Problémem vize je její implementace do reálného života. Zahradní města jako taková nevznikají, vznikají pouze nová předměstí, která nesou pouze některé principy původní ideje. Předměstí jsou napojena na města, nefungují sami o sobě - na městě parazitují. Z původních myšlenek o samostatných městech byla přežata pouze idea bydlení v zeleni.

Při určování kvality nestačí posuzovat dům samotný. Rodinný dům je většinou lidí považován za nejlepší možné bydlení. Rodinný dům je představa o vysoké kvalitě bydlení, soukromého vlastnictví, symbolické nezávislosti, jistoty a prestiže. Z hlediska energetické náročnosti se však jedná o nejhorší možnou formu budování. Předměstí není onou Howardem hledanou protikladnou entitou města. Prostorový rozpad zástavby zabírá mnohonásobně větší plochu, která přerušuje fungování ekosystémů. Urbánní kvality a vztah k širšímu rámci zastavění je v hustších strukturách naplněn, společnost je městská, městským charakterem je prostorová blízkost.





"Okouzlení Prahou pramení především z naléhavého pocitu tajemna. Máte zde dojem, že je možné pronikat stále hlouběji do vnitřku věci. Ulice, vchody, dvory, schodiště vás vedou do nekonečného "nitra"."

*Christian Norberg-Schulz: Genius loci, Krajina, místo, architektura, Dokořán 2010, s. 78*

"Městské prostory mají svá ohniska ve věžích a vížkách, všude nás provázejí vikýře a štíty starých domů."

*Christian Norberg-Schulz: Genius loci, Krajina, místo, architektura, Dokořán 2010, s. 78*

"Když bylo kolem r. 1900 strženo staré ghetto, Kafka napsal: "Stále v nás žijí ty tajuplné uličky, temná nároží, slepá okna, špinavé dvory, hlučné hospody i tiché hospůdky. Procházíme se po širokých ulicích nového města, ale naše kroky i pohledy jsou nejisté. Uvnitř se chvějeme tak jako dřív ve starých uličkách bída. Naše srdce se dosud ničeho nezbavila. Nezdravé staré ghetto je pro nás mnohem skutečnější než naše hygienické okolí. Procházíme se jako ve snu a i my sami jsme jen příznaky minulých snů."

*Christian Norberg-Schulz: Genius loci, Krajina, místo, architektura, Dokořán 2010, s. 110*

"Efekt biofilie podporuje duševní pohodu a také napomáhá fyziologickému léčení a zotavení. Příznivé účinky biofilie jsou klinicky dokumentovány. Výhled z nemocničního lůžka na přírodní scenérii snižuje dobu potřebnou k uzdravení, stejně jako snižuje množství potřebných léků proti bolesti. Tento případ biofilie v praxi zvyšuje tradiční hodnocení přírodních prostředí z "příjemných míst, kde strávit den", na důležitější "léčivá místa".

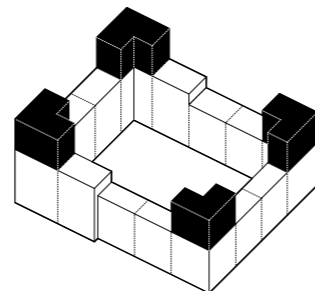
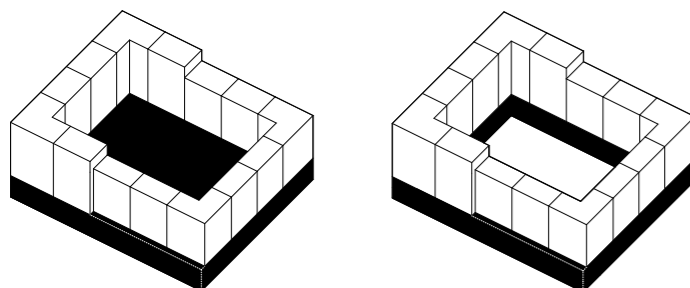
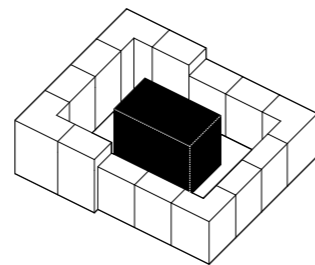
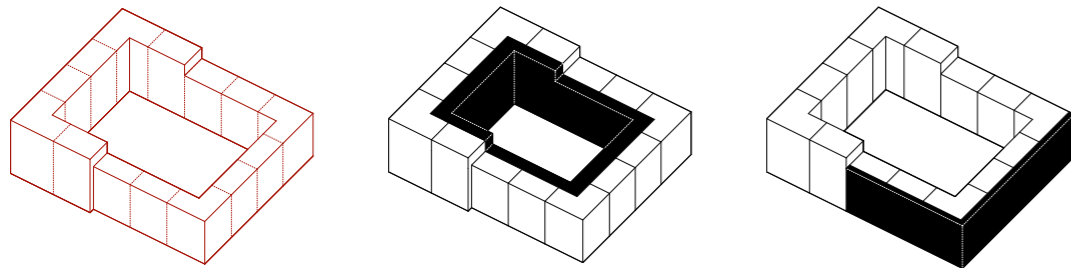
*Nikos A. Salingaros: Sjednocená teorie architektury: Forma, jazyk, komplexita, Vutium 2017, s. 129*

"Použití biofilie v designu předpokládá důvěrné spojení přírodních a uměle vytvořených struktur. V praxi se tím myslí budova s měkkým komplexním ohraničením, jež umožní její vzájemné prorůstání s přírodou. Rostliny zahrnuté do prostředí budou součástí komplexního, nikoli monofunkčního zeleného ekosystému."

*Nikos A. Salingaros: Sjednocená teorie architektury: Forma, jazyk, komplexita, Vutium 2017, s. 131*

Protože manhattanské bloky jsou podle nevyslovené filozofie Mřížky identické a zásadně si navzájem rovné, proměna jednoty se dotýká všech ostatních jen jako latentní možnost: nyní se teoreticky může každý blok změnit na samostatnou enklávu Neodolatelného Syntetického. Tento potenciál implikuje také podstatnou izolaci: město už netvoří více či méně homogenní textura - mozaika komplementárních urbanistických fragmentů -, každý blok je nyní sám jako svébytný ostrov. Manhattan se mění v suchozemské souostroví bloků.

*Rem Koolhaas: Třešticí New York: Retroaktivní manifest pro Manhattan, Arbor vítae 2007, s. 75*



„Dnešním tématem není otázka, zda některá oblast vykazuje hodnotu hustoty osídlení 10ob./ha či 15ob./ha. Dnešním tématem je skutečnost, že za města jsou označovány oblasti, kde žije až sedmdesátkrát méně obyvatel na ha, než tomu bylo v oblastech nazývaných městem před necelými sty lety.“

*Hnilička, Pavel: Sidelní kaše - Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno 2005, s. 64*

„Hustota osídlení má přímý vliv na kvalitu bydlení. Současná společnost je městská. Městským charakterem je prostorová blízkost.“

*Hnilička, Pavel: Sidelní kaše - Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno 2005, s. 75*

„Jeli projekt lepší, než pravidla připouštějí, musí být změněno pravidlo, nikoli projekt.“

*Snozzi, Luigi, In: Lichtenstein, Claude: Luigi Snozzi. Basilej 1997, s. 84*

„... zastavovací plán by měl určovat základní objemy domů, vymezení jejich umístění, výšky a eventuelně několik podstatných dispozičních a typologických principů, nikoli jejich detailní architektonické zpracování.“

*Hnilička, Pavel: Sidelní kaše - Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno 2005, s. 114*

„Touha navrhnout vše hned na základě neměnných předpokladů plyne z nezdravých ambicí, netrpělivosti a netolerance. A v principu je důsledkem neznalosti a nevědomosti.“

*Jehlík, Jan: Rukověť urbanismu - Architektura poznávání a navrhování prostředí, Praha 2016, s. 12*

*Objevujeme neortodoxní formy zahuštění, jindy zkoumáme formy běžné. Struktury rešerší sledují zahuštěná místa s atmosférou, diverzitou, či specifickou formou.*



## PAŘÍŽ

Francouzská metropole patří svou strukturou k vůbec nejhustěji osídleným místům v Evropě. Přináší širokou škálu forem přístupů, zejména pak v prostředí vnitrobloků. Blok po bloku nacházíme nové světy a nově fungující městské organismy.

## ŘÍM

Měřítkově i strukturálně odlišné rešerše z Říma nabízejí několik pohledů na problematiku světelných podmínek. Přivádí nás k úvahám o koncepci a orientaci ke světovým stranám, výšce domu a jeho vertikální skladbě.

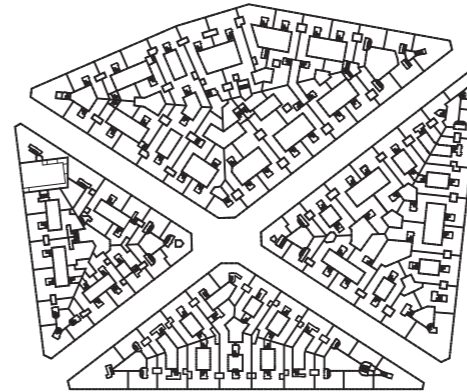
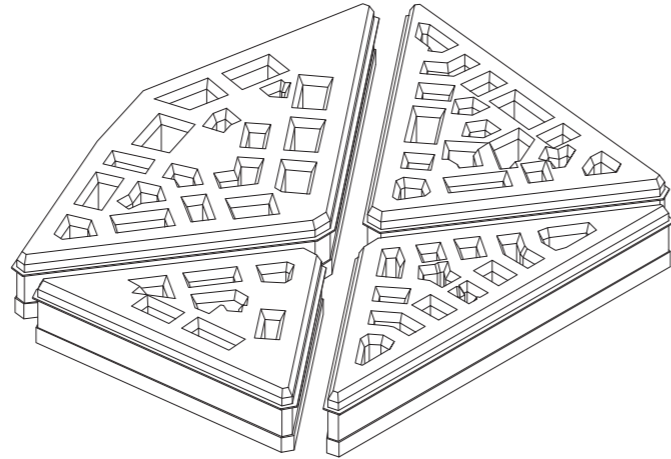
## ATÉNY

Atény strukturované do měřítkově menších bloků mají svébytnou atmosféru. Příklady ukazují flexibilitu v možném pojetí proluky s vysokou hustotou jejich obyvatel.

## HONG KONG BUENOS AIRES

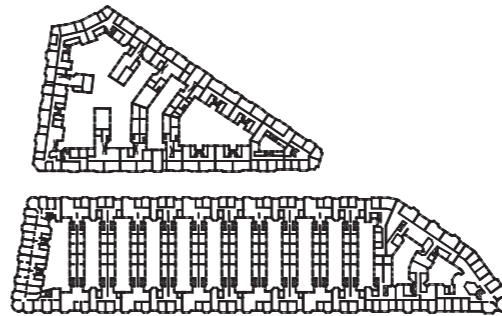
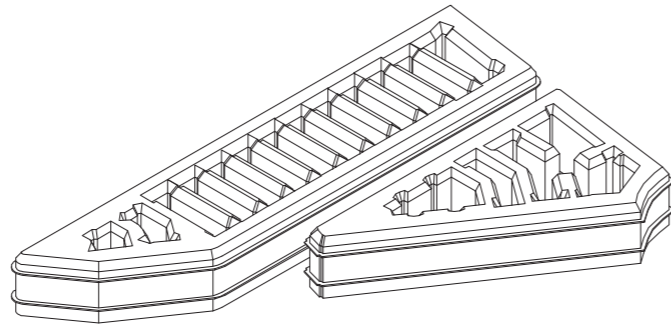
K evropským metropolím připojujeme krátký výčet rešerší z mimoevropských sídel. Struktury těchto sídel bývají často ještě mnohem hustší než v Evropě. Podmínky pro vznik takových struktur jsou většinou diametrálně odlišné, znát jejich principy v souvislosti s naším tématem však vnímáme jako obohacující.

adresa: Rue Eugène Sue, rue Simart  
 rok dokončení: 1879  
 klient: Paul Fouquiau  
 architekt: Paul Fouquiau  
 počet podlaží: 7  
 plocha typického podlaží: 18,833m<sup>2</sup>  
 počet bytů: 3,000



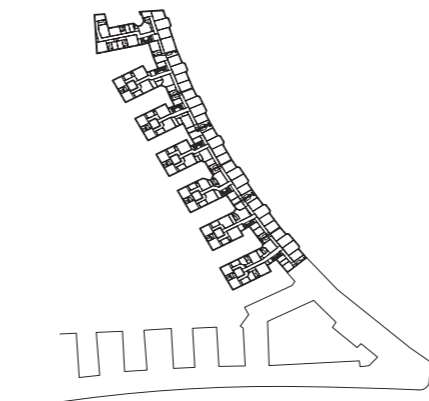
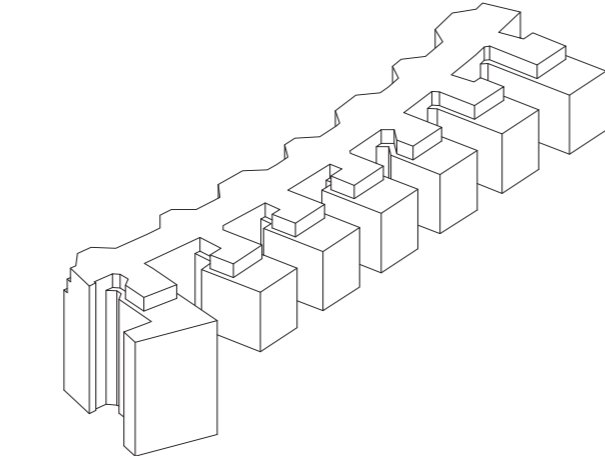
Podnikání poháněné průmyslovou revolucí stálo za většinou dělnického bydlení postaveného ve druhé polovině 19. století. Tento soubor je předchůdcem pařížského sociálního bydlení v rozsahu v té době neobvyklém. Projekt zcela v haussmannovském stylu: čtyři bloky protnuté dvěma novými ulicemi ve tvaru písmene X a vymezené pozemky kolnými na ulice, s buržoazními výškami podlaží a průběžnými balkony zvyrazující 2. a 5. patro. Neobvykle moderní vybavení (kuchyň, toaleta, voda, plyn) rozhodně zvyšovalo přitažlivost bytů; i když dvě třetiny z nich osvětlují pouze nádvoří o ploše 30 až 140 m<sup>2</sup> a výšce sedmi pater.

adresa: Rue du Docteur Goujon  
 rok dokončení: 1928  
 klient: Société Générale Immobilière de Construction  
 architekt: Maurice-Jacques Boute-rin, Alfred Landes  
 počet podlaží: 8  
 plocha typického podlaží: 11,035m<sup>2</sup>  
 počet bytů: 1,500



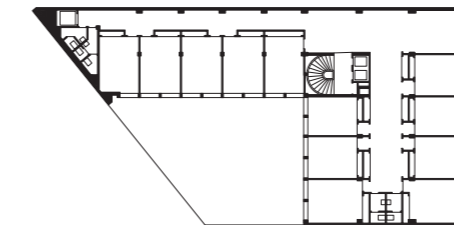
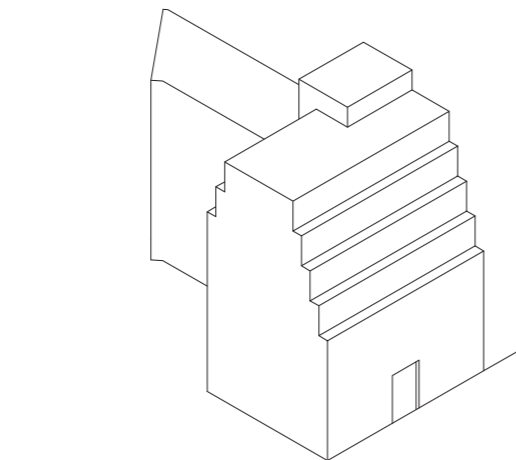
V reakci na rostoucí obavy o hygienu stanovila městská regulace z roku 1902 minimální rozměry pro nádvoří, stejně tak výšku zástavby, která má být úměrná k šířce ulice a nikdy vyšší než 31 metrů. Zde půdorysná geometrie a dělení pozemků následovalo haussmannovskou tradici, ale nádvoří splňovaly nové specifikace: 30m<sup>2</sup> pro ty, které zajišťovaly světlo a vzduch do hlavních místností, 15m<sup>2</sup> pro ty, které obsluhovaly kuchyně, a 8m<sup>2</sup> pro vzduchové šachty. Předpisy z roku 1902 byly vůči Haussmannovým monotónním pouličním frontám kritické, a proto podporovaly malebné kompozice objemů - v tomto případě klenuté střechy a vsazené pilastry.

adresa: 1-17, rue Manin  
 rok dokončení: 1930  
 klient: Charles Pélissier  
 architekt: Georges Planche  
 počet podlaží: 3, 8  
 plocha typického podlaží: 1,812m<sup>2</sup>



Podnikatel Charles Pélissier koupil 39 000 m<sup>2</sup> půdy na místě bývalého stadionu v Bergère, jménem Société Générale Parisienne Immobilière, jehož byl ředitelem. Rozdělil ji na 220 pozemků mezi 100 a 1 500 m<sup>2</sup> a nabídl ke koupi. Strmě svažité pozemek podléhal častým sesuvům půdy. Na jeho vnějším okraji, podél Rue Manin a Avenue Simon Bolivar, byly proto postaveny řadové opěrné zdi. Také se u nich postavilo asi 20 bytových domů, aby se akce vyplácela. Zde byl styl redans strukturálním požadavkem, ale postupně navyšování hloubky vytvořených objemů je pevněji ukotvila na pozemku.

adresa: 28, rue Bayard  
 rok dokončení: c1954  
 architekt: René and Henri Bodecher  
 počet podlaží: 10  
 plocha typického podlaží: 425m<sup>2</sup>



Téměř 40 let poté, co Henri Sauvage poprvé navrhl význam rozložených profilů, prozatímní plán rozvoje měst z roku 1950 podpořil jeho myšlenku. Ustanovení 21 zachovávalo nevyhnutelný poměr šířky ulice k maximální výšce budovy, horní hranice odstupňovaných profilů však již nebyla 31 m, ale relativní k celkovému uspořádání bloku. Ačkoli tedy byla ulice široká jen 15 metrů, tento bytový dům stoupl na 35 metrů, přičemž posledních pět pater postupně uskakovalo. Každé podlaží s otevřeným půdorysem je navrženo jako kancelářský prostor s maximální flexibilitou, neobsahující žádné příčky a podhledy. Na fasádě je jasně viditelný 3,5m konstrukční systém.

adresa: 9, rue Delambre

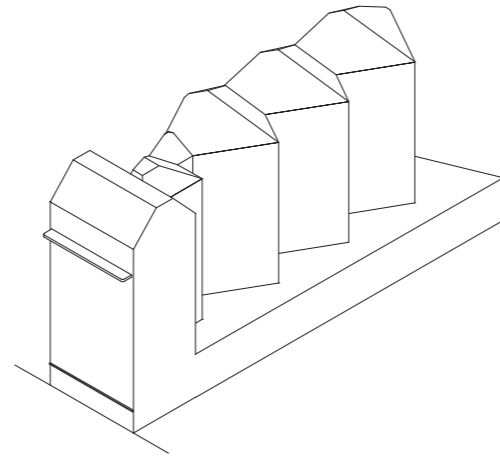
rok dokončení: 1926

klient: Helena Rubinstein

architekt: Henri Astruc

počet podlaží: 5

plocha typického podlaží: 258m<sup>2</sup>



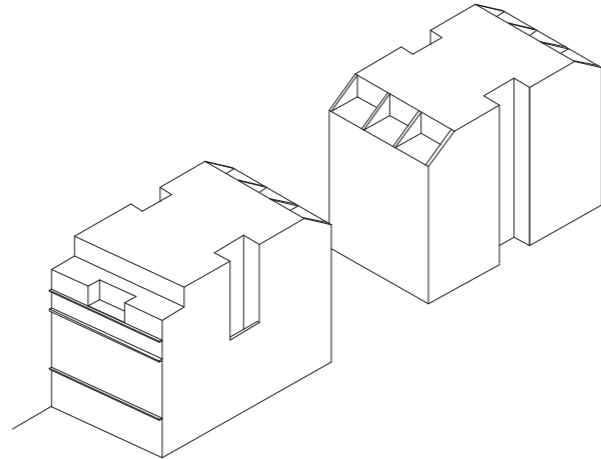
adresa: 214, rue du Faubourg St-Honoré

rok dokončení: 1930

architekt: P de Saint-Maurice et Patruz

počet podlaží: 8

plocha typického podlaží: 457m<sup>2</sup>



adresa: 3-7, rue Jeanne d'Arc

rok dokončení: 1900

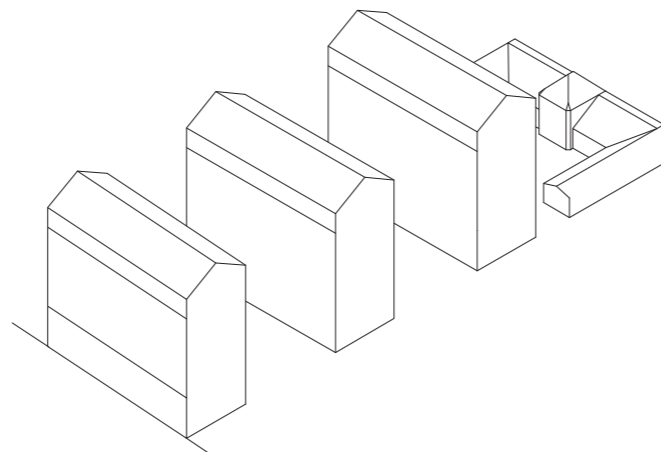
klient: Groupe des Maisons Ouvrières

architekt: Georges Guyon

počet podlaží: 7

plocha typického podlaží: 796m<sup>2</sup>

počet bytů: 72 (37-45m<sup>2</sup>)



adresa: 32-34, rue des Jeûneurs

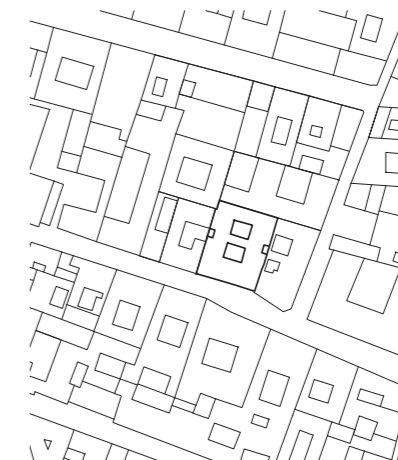
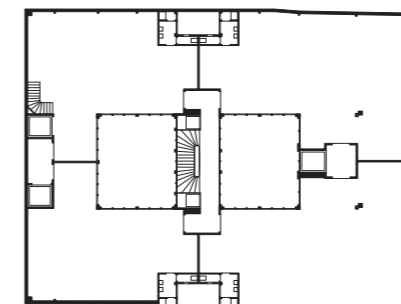
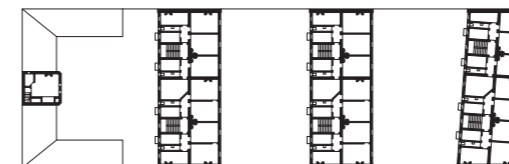
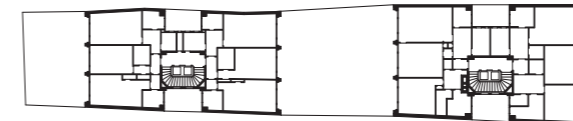
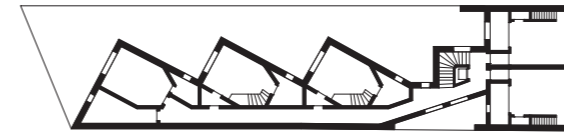
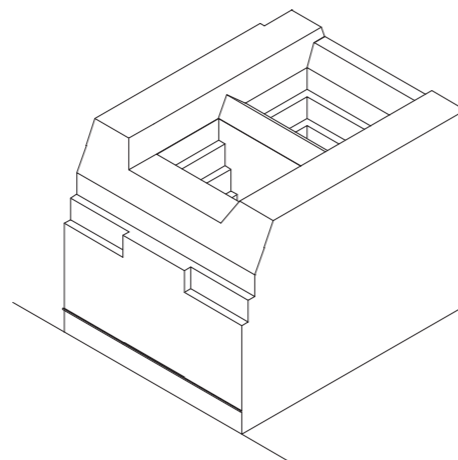
rok dokončení: 1936

klient: BMP et Cie

architekt: André Granet

počet podlaží: 6

plocha typického podlaží: 874m<sup>2</sup>



Années Folles založil Montparnasse jako epicentrum pařížské umělecké scény. Vzhledem k vysokým nákladům na pozemky a byty, si umělcovo studio přišlo na své: protože at už jde o velikost domu nebo bytu, kombinuje prostor pro život a práci na minimální ploše. Astruc tak navrhl strukturu, která se propasla jak na ulici, ale také se rozšířila do hlubin úzkého pozemku jako ocas s pilovitými zuby, aby co nejlépe využila severní světlo. Asi 20 studií nabídlo pracovní prostor s výškou stropu 5,25 m, spartánskou ložnici a malou koupelnu. Jídla dorazila přímo na servírovacím stole, jakožto pozornost od restaurace v přízemí.

GH Pingusson definoval investiční nemovitosti jako „boxy k pronájmu“, produkt spekulací, které zdědily „všechny nedostatky společně pro soukromou rezidenci: mnoho zmenšených rozměrů a nepravidelného tvaru; vykořisťování příliš přísných nebo laxních předpisů; a naléhání každého majitele na to, aby jeho budova vynikla nad svými sousedy“. Přesto se v Paříži nalézají různá řešení těchto hlavních omezení. V této budově zaručuje nosná betonová konstrukce flexibilitu plánu - náhodná volba vzhledem k tomu, že budova bude později přeměněna na hotel. Kámen se použil pro uliční fasádu, zatímco cementová omítka ve dvoře.

Groupe des Maisons Ouvrières - Skupina pro bydlení dělnické třídy, založená v roce 1889 - byla jednou z mála nadací schopných konkurovat Rothschildové nadaci, která za 20 let dokončila téměř 2 000 bytových jednotek. Tato budova byla jejím prvním počinem. Architekt vsadil tři identické objemy do hlubokého pozemku, první mírně zkosil, aby se zarovnal s ulicí. V souladu s hygienickými zásadami byly schodiště zapuštěny do fasády a sloužily dvěma bytovým jednotkám na patro. Veškeré byty jsou přes hloubku celého podlaží, se dvěma nebo třemi pokoji, toaletou a kuchyní s malým balkonem. Kamenný vlys v prvním a pátém patře temperuje přísnou vertikální přední fasády.

Budova nezabírá méně než 87% plochy pozemku. Navržena pro komerční a maloobchodní použití, jedná se o symetrický shluk čtyř oblastí obsluhovaných centrálním schodištěm a dvěma výtahy. Dvě rozlehlá nádvoří o ploše 59m<sup>2</sup> ventilují schodiště společně s hlavními prostory, zatímco dva boční světlíky makré provozy. V šestém patře u ulice, jsou dva zapuštěné čtyřpokojové byty, které, kromě společného přístupu přes centrální schodiště, výlučně používají nákladní výtah. Prostá fasáda - která je tak silně perforovaná, že připomíná skeletový rám - připomíná průmyslovou estetiku té doby.

adresa: 41–43 Via della Lega Lombarda

rok dokončení: 1930

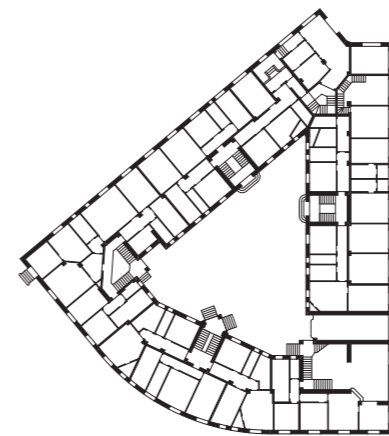
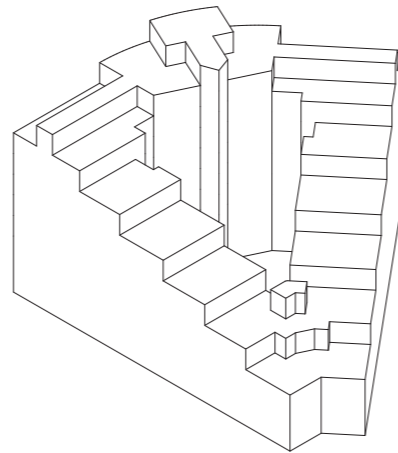
klient: ICP (Istituto per le Case Popolari)

architekt: Innocenzo Sabbatini

plocha typického podlaží: 1,580m<sup>2</sup>

počet podlaží: 2–7

počet bytů na podlaží: 15/89 celkem



Asanace a demoliční práce Mussoliniho v historickém centru, jejichž cílem bylo vytvořit nádherný a spořádaný Řím, vyústily ve vysídlení mnoha rodin. Většina z nich byla podle jejich společenské třídy a specifických požadavků ubytována v bytech ICP (Istituto per le Case Popolari). Vzhledem ke své výsadní poloze poblíž centra konsolidata (historického centra) byl Casa - Economica Sant'Ippolito II přidělen rodinám střední třídy, a proto nabízel lepší vybavení a povrchové úpravy [větší pokoje, koupelna apod.]. Podlažnost se pohybuje od sedmi pater v nároží do dvou pater. Postupným snižováním podlažnosti, je zde zajištěno komfortnější osvětlení bytů.

adresa: Via Salaria, Via Domenico Cimarosa

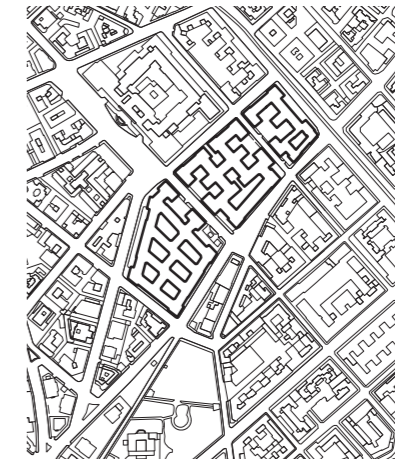
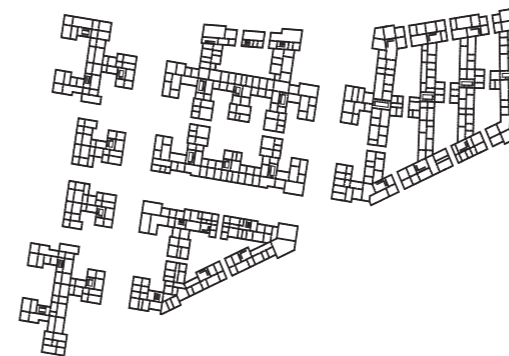
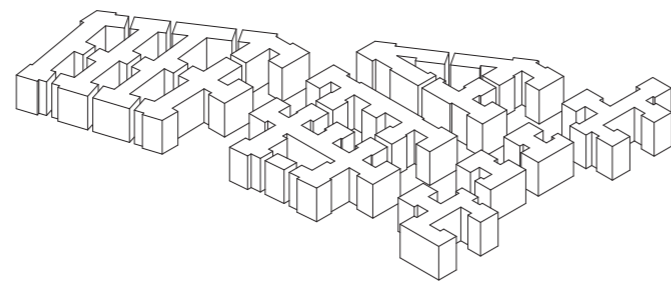
rok dokončení: 1924

klient: INCIS (Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato)

architekt: Carlo Mongini

počet podlaží: 6

plocha typického podlaží: 12,554m<sup>2</sup> (954 bytů)



Tento první příklad rezidenční čtvrti postavené INCIS (Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato) byl naplánován pro mnoho byrokratů z římské veřejné správy nedaleko oblasti, kde se nachází významná ministerstva. Ilustruje estetické principy INCIS týkající se sociálního bydlení: bohatství a komplexnost jsou dány přesunem objemů a otevřených perspektiv z ulice na nádvoří. Vše s využitím středního detailu. Ozdobou se soustřeďují na uliční fasády, kde hlavní kamenné zdivo základny, kontrastuje se světle šedou omítkou v horních patrech. Fasády na nádvoří jsou jednoduše vymalovány žlutě a čas od času doplněny balkonem.

adresa: Via Ostuni, Via Castellaneta

rok dokončení: 1943

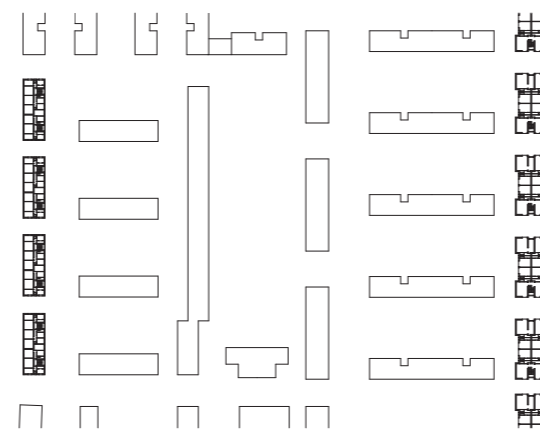
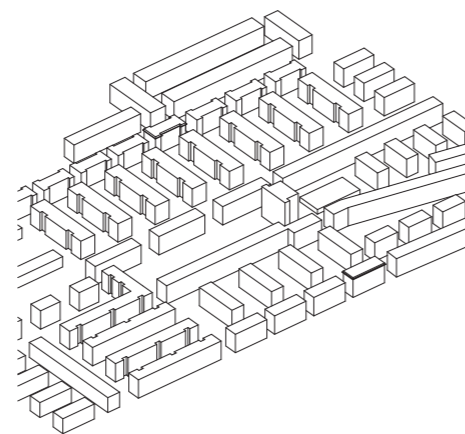
klient: IACP

architekt: R. Nicolini

počet podlaží: 5

plocha typického podlaží: 39,038m<sup>2</sup>

počet bytů: 2,335 (plocha bytu: 310 a 297m<sup>2</sup>)



Quarticciolo bylo jedním z posledních populárních sídlišť ve fašistické éře Říma. Bylo postaveno tak, aby vyhovovalo bývalým obyvatelům vnitřního města, většinou kolem nové ulice Corso del Rinascimento, kterou plánoval vybudovat Mussolini. Budovy mají ve svých objemech a ukotvení moderní jazyk. Současný vztah mezi otvory a stěnami připomíná tradiční typ bydlení z 19. století. Půdorysně se jedná o široké spektrum typů staveb, které mají reflektovat historický příběh italského města, a vytvořit tak příklad města „ideálního“. Tato oblast je dobře známá svým odporem proti německé okupaci ve druhé světové válce.

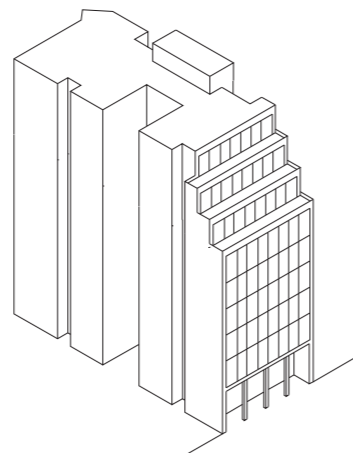
adresa: Aristidou Street 9

rok dokončení: 1957

architekt: Rennos Koutsouris

počet podlaží: 9

plocha typického podlaží: 275m<sup>2</sup>



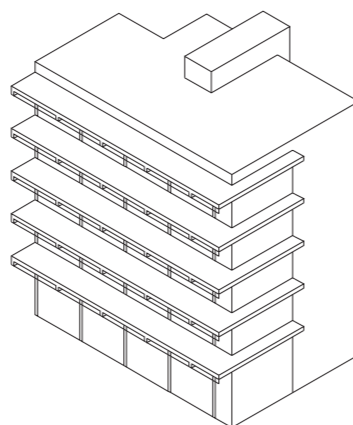
adresa: Leoforos Vassilis Amalias Street 34

rok dokončení: 1963

architekt: Takis Zenetos

počet podlaží: 5

plocha typického podlaží: 192m<sup>2</sup>



adresa: Amfitritis Street, Pythias Street 63, Kypseli

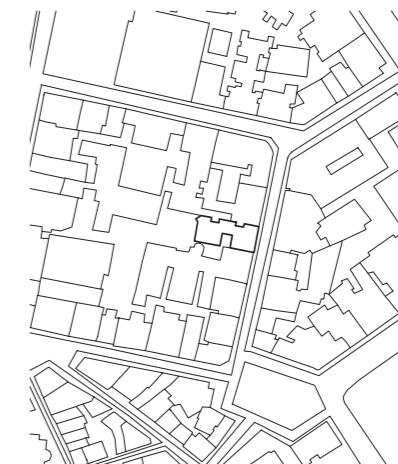
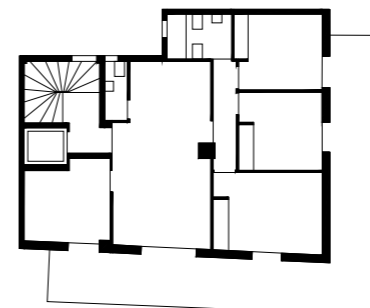
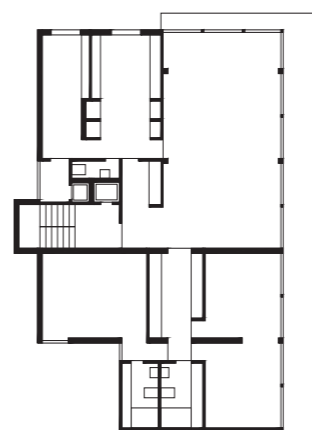
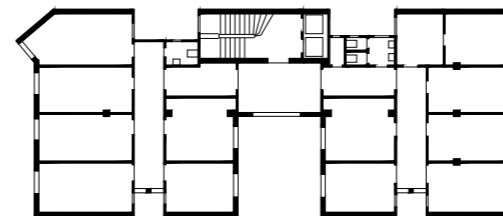
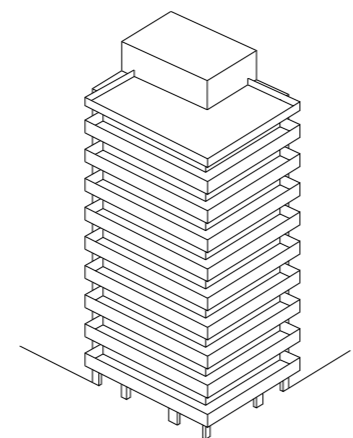
rok dokončení: 1988

klíent: Georgios Fouskas

architekt: Iakovos Skoutaris

počet podlaží: 11

plocha typického podlaží: 168m<sup>2</sup>

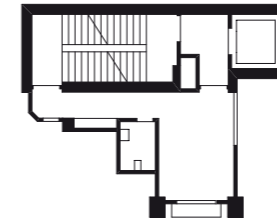


V roce 1955 bylo umožněno zastavení velké škály pozemků s různými variacemi ve vztahu k typologii budov s možností dotace vlády. Jednalo se o kolem 70% v případě proluk včetně připojení na technickou infrastrukturu. U zvlášť velkých náročných pozemků dotování mohlo dosáhnout až 80%. Procentní podíl se však snížil na 50% v případě samostatných budov a na 60% v případě budov, připojených na jedné straně ulice a oddělených na straně druhé (vnitroblok). V tomto příkladu je patrné, jaké je možné využití malých vnitřních dvorů s maximálním využitím plánu s respektováním požadavků na osvětlení a ventilaci.

Prezentací tohoto projektu ateliéru Architektoniki si Zenetos připomíná dva nejdůležitější problémy současné architektonické debaty: potřebu dosáhnout prostorové flexibility a najít alternativy nevyhnutelné monotónnosti související se standardizací a průmyslovou výrobou. Prostřednictvím této budovy tak architekt Takis Zenetos odpověděl současně na obě předchozí otázky. V interiéru byly využity pohyblivé rámy umístěné na mřížce, aby bylo možné prostor flexibilně uspořádat. Zvenčí byl pak využit systém posuvných transparentních panelů, které reagovaly na různé potřeby obyvatel a měnily se atmosférické podmínky tak, aby vždy vytvářely různé fasády a komfortní prostředí. Dnes byly již byly panely bohužel odstraněny.

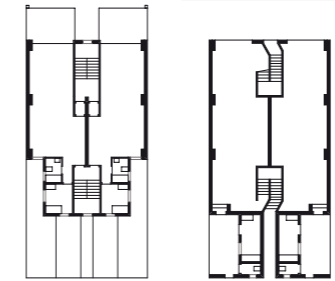
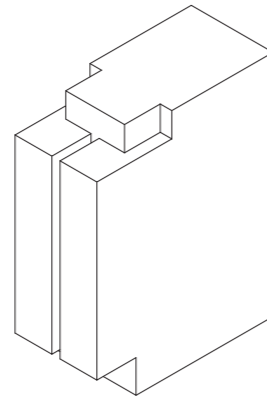
V rámci vylepšení regulace z 80. let, nejprve s řeckou vládou z roku 1980, poté s její následnou revizí v roce 1989, se definice „optimálního a sestavitelného“ zastavení pozemku ve srovnání s předchozími předpisy výrazně snížila. V roce 1973 byla minimální plocha 200 m<sup>2</sup>, s minimálními rozměry 10m šířky a 15m hloubky, poté se snížila na 50 m<sup>2</sup> a v roce 1985 s minimálním bočním rozměrem pouze 5 m. Spolu s fiskálním systémem a celkovou ekonomickou regulací tato opatření dále a definitivně řešila aténský stavební trh směrem k malým pozemkům s relativně malou zastavěnou plochou. Příkladem je i tato jedenácti podlažní stavba od autora Iakovos Skoutaris.

adresa: 932 Canton Road, Mong Kok  
 rok dokončení: 1993  
 klient: Private  
 architekt: Alex Won & Partners Ltd  
 počet podlaží: 23  
 plocha typického podlaží: 60m<sup>2</sup>  
 plocha bytu: 22m<sup>2</sup>



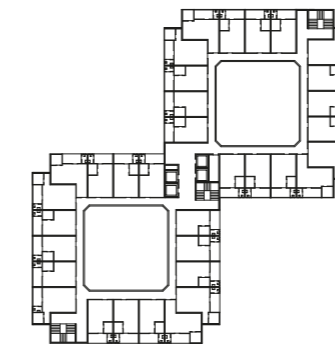
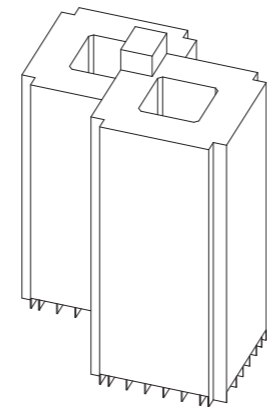
„Pencil Towers“ jsou štíhlé obytné věže na úzkých pozemcích. Formulovány pro nedostatek půdy v kombinaci s vysokým ekonomickým tlakem. Jedná se o jeden z nejextrémnějších projevů soukromého domu nebo bydlení bez sousedních vztahů. V tomto příkladu je minimální bytová jednotka na podlaží menší než plochy společného prostranství domu. Protilehlé schodiště poskytují dvě únikové cesty na každém patře. Balkon se často prolíná s vnitřním prostorem. Přízemí je vyhrazeno pro komerční využití. Fasáda je obložena zelenými a světle béžovými mozaikami.

adresa: 230–232 Sai Yeung Choi Street South  
 rok dokončení: 1957  
 architekt: Steven SL Yue  
 počet podlaží: 8  
 plocha přízemí: 159m<sup>2</sup>  
 plocha typického podlaží: 123m<sup>2</sup> (bez balkonů)



Hygienické podmínky a nebezpečí požáru staveb (které původně obsahovaly jednu latrínu umístěnou ve vnitrobloku, kuchyně na všech patrech a až čtyři obytné místnosti na patře, kde by každý ubytoval více než 10 lidí), byly neustálými problémy vládní legislativy. Rychle rostoucí populace po roce 1949 vedla k revizi stavebního nařízení, která vyústila v roce 1956. Umožnila zvýšení výšky na dvojnásobek šířky ulice a až na devět pater bez nutné vybavenosti výtahem. Části budovy směly vyčnívat přes ulice. Díky použití betonu tak mohly vykonzolidované patra nahradit kolonádu. Volná dispozice v každém patře, tak usnadnila členění dispozice na potřebné prostory.

adresa: Chung Hau Street, Ho Man Tin  
 rok dokončení: 1974  
 klient: Hong Kong Housing Authority  
 počet podlaží: 20–23  
 plocha typického podlaží: 1,760m<sup>2</sup>  
 počet bytů: 6,300 (34/podlaží)  
 počet rezidentů: 19,700



Tento typ budov, nazývaný také „Twin Tower“, býval dobře známý pro zlepšování standardů sociálního bydlení. Těchto pět bloků je tvořeno dvěma hranolovými věžemi s různými výškami s výřiznutými objemy centrálního nádvoří, tvořící tak pavlače se vstupy a balkóny k jednotlivým bytovým jednotkám. Spárování dvou objemů v jejich rohu umožňuje oběma budovám používat společné schodiště. Průměrná velikost bytu je 36–44 m<sup>2</sup> pro rodinu čtyř až osmi lidí. Vnitřní nádvoří zároveň zajišťuje přirozené větrání bytů. Větrný komín je vytvořen otevřeným přízemím se vstupy. Zelené lakované zábradlí, různobarevné mozaiky podél přístupových balkonů a bíle natřený beton dávají příjemnou atmosféru dvora.

adresa: Ciudad de la Paz 561, Zapata 552

rok dokončení: 1925

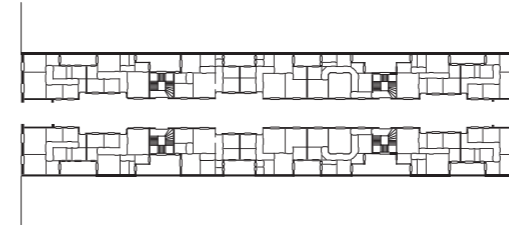
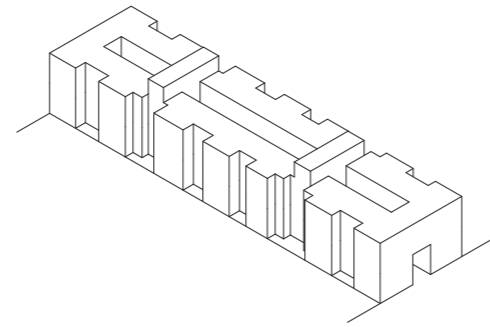
architekt: Pedro A Vinent

počet podlaží: 4

plocha pozemku: 2,519m<sup>2</sup>

plocha typického podlaží: 1,816m<sup>2</sup>

počet bytů: 54



Tento lineární průchod je prořezán středem bloku a spojuje Calle Ciudad de la Paz se Zapatou. Budovu postavil inženýr Pedro A Vinent, který byl vlastníkem pozemku. Ve čtyřech podlažích je celkem 54 velkých bytů, k tomu prádelny a další příslušenství na střeše. Byty jsou převážně otočené směrem k průchodu a pro větrání je zde několik dalších šachet ke stěnám vedlejších pozemků. Každé schodiště obsluhuje prostřednictvím galerii čtyři byty na patro. Galerie jsou propojeny mosty přes pasáž, což dává prostoru zajímavou složitost a přispívá k reprezentativnímu charakteru budovy.

adresa: Avenida de Mayo 1260/66, Hipólito Yrigoyen 1263/67

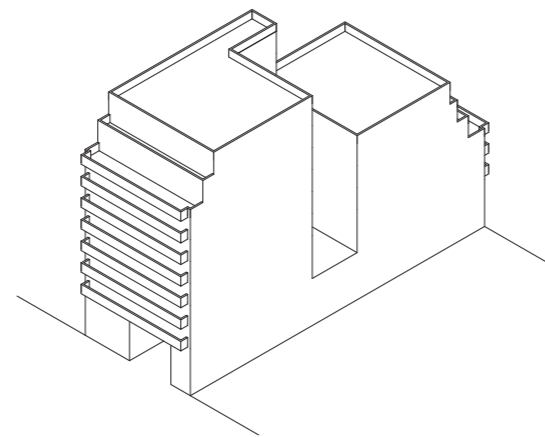
rok dokončení: 1980

architekt: Bernardo & Guillermo Polack

počet podlaží: 15

plocha pozemku: 443m<sup>2</sup>

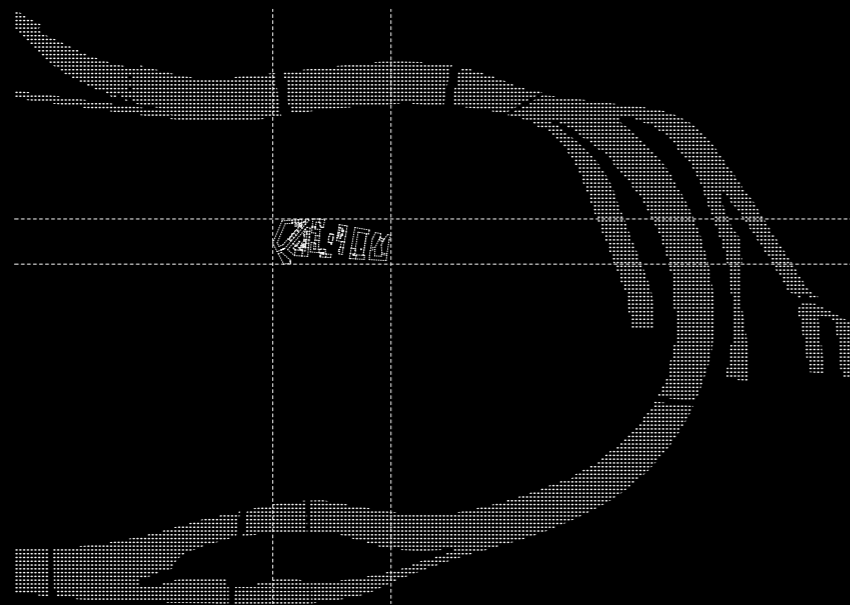
plocha typického podlaží: 589m<sup>2</sup>



Tato budova na Avenida de Mayo má přízemní veřejnou nákupní pasáž, která spojuje Avenida de Mayo s Hipólito Yrigoyen, zahrnující malé obchody s mezipatrem. V horních patrech jsou byty a hotel. Konstrukční systém se nad přízemím mění: v nákupní galerii se mezi příčkami rozprostírá řada průvlaků, které ji osvobozují od konstrukčních prvků. V horních patrech se směr konstrukce mění na tuhou mřížku podélných stěn. Fasády vykazují spíše anonymní kvalitu a zobrazují typický obraz spekulativní architektury té doby s vrstvami horizontálních balkonů.



*Představujeme si blokovou strukturu. Navrhujeme hrubé rozdělení parcel s vidinou zpracování vymezeného území ateliérem jako kompaktního a rozmanitého celku. Chceme vyvolat skupinovou diskusi a probudit iniciativu k přetváření návrhu.*



	<b>ATBS</b>	<b>ATOS</b>	<b>ATZBP</b>	<b>ATSS</b>
bytová stavba		občanská stavba	zadání bakalářské práce	soubor staveb
	<b>ATV</b>	<b>ATVZ</b>	<b>ATRN</b>	<b>DP</b>
ateliér volný		volné zadání	realizace návrhu	diplomová práce



# zdroje

## LITERATURA

HRŮZA, Jiří. **Svět měst**. Praha: Academia, 2014. ISBN 978-80-200-1808-3.

HNILIČKA, Pavel. **Sídelní kaše**: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366\_028\_8.

SITTE, Camillo. **Stavba měst podle uměleckých zásad**. 2. české vyd. Přeložil Vladimír BURIÁNEK. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8.

KOOLHAAS, Rem. **Třešticí New York**: retroaktivní manifest pro Manhattan. Praha: Arbor vitae, 2007. Texty o architektuře. ISBN 978-80-86300-77-1.

KOOLHAAS, Rem, TICHÁ, Jana, ed. **Texty**. Praha: Zlatý řez, 2014. Čtení o architektuře. ISBN 978-80-903826-8-8.

JACOBS, Jane. **Smrt a život amerických velkoměst**. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Přeložil Jana SOLPEROVÁ. Dolní Kounice: MOX NOX, c2013. ISBN 978-80-905064-4-2.

JEHLÍK, Jan. **Rukověť urbanismu**: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, [2016]. ISBN 978-80-260-9558-3.

GEHL, Jan. **Život mezi budovami**: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

**Pražské stavební předpisy** [online]. 2018. Praha: Institut plánování a městského rozvoje hl. m. Prahy, 2018 [cit. 2020-09-22]. ISBN 978-80-87931-88-2.

PECINA, Martin. **Knihy a typografie**. Vydání třetí, rozšířené. Brno: Host, 2017. ISBN 978-80-7577-040-0.

## PŘEDNÁŠKY

www.youtube.com, **Miroslav Šik: BIG CITY**, dostupné: <https://www.youtube.com/watch?v=b8Xs1DhPUOU>

www.youtube.com, CAMP PRAHA, **Miroslav Šik: FUN CITY**, dostupné: [https://www.youtube.com/watch?v=af2nr15\\_6mg](https://www.youtube.com/watch?v=af2nr15_6mg)

www.youtube.com, CAMP PRAHA, **Miroslav Šik: CORRECT CITY**, dostupné: <https://www.youtube.com/watch?v=k0i9mUZf9Us>

www.youtube.com, **What's next? - Winy Maas, MVRDV**, dostupné: <https://www.youtube.com/watch?v=zBLbIH3wYkU>

www.youtube.com, **Winy Maas on Why Dreaming About the Future of our Cities is Essential**, dostupné: <https://www.youtube.com/watch?v=EnJne4Tyjic&feature=youtu.be>

www.youtube.com, CAMP PRAHA, **Urban Talks: Jeanne Gang [US]**, dostupné: [https://www.youtube.com/watch?v=wWowDX\\_IPMM&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=wWowDX_IPMM&feature=youtu.be)

## POSLECH

www.wave.rozhlas.cz, **Bourání s Miroslavem Šikem**: Architekti a urbanisté mají zabránit útekům lidí z měst, dostupné: <https://wave.rozhlas.cz/bourani-s-miroslavem-sikem-architekti-a-urbaniste-maji-zabranit-utekum-lidi-z-7630863>

www.wave.rozhlas.cz, **Bourání s Miroslavem Šikem II**: Praha dělá stejné chyby jako západní města v 60. letech, dostupné: <https://wave.rozhlas.cz/bourani-s-miroslavem-sikem-ii-praha-dela-stejne-chyby-jako-zapadni-mesta-v-60-7639773>

www.wave.rozhlas.cz, **Architekt a urbanista Jan Gehl**: Nebojují proti autům, ale za lepší život lidí, dostupné: <https://wave.rozhlas.cz/architekt-a-urbanista-jan-gehl-nebojuji-proti-autum-ale-za-lepsi-zivot-lidi-5190264>

