



KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC  
ODBORNÝ POSUDEK 10/2017

# KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC

## OBSAH DOKUMENTACE

Identifikační údaje

Úvod, zpráva

### Návrh

A 01	Širší vztahy	
A 02	Letecké foto - od jihu	-
A 03	Letecké foto - od severu	-
A 04	Ortofoto	1 : 5000
A 05	Situace - stav	1 : 5000
A 06	Situace - návrh / veřejné prostory	1 : 5000
A 07	Situace - návrh	1 : 5000
A 08	Majetkoprávní vztahy	1 : 5000
A 09	Principy návrhu	1 : 5000
A 10	Schéma - veřejná doprava	1 : 5000
A 11	Schéma - automobilová doprava	1 : 5000
A 12	Schéma - zeleň	1 : 5000
A 13	Řez osou území (jih - sever)	1 : 5000
A 14	Řez na spojnici Výstaviště a Plynární ulice	1 : 5000
A 15	Řez na spojnici ulic Veletržní a Dělnická	1 : 5000
A 16	Detail území Vltavská	1 : 2000
A 17	Kapacity území - situace	1 : 5000
A 18	Kapacity území - tabulka	-
A 19	Vizualizace	-
A 20	Vizualizace	-

# KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název:	Odborný posudek možností rozvoje lokality Holešovice Bubny - Zátory
Klient:	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 zastoupený: Ing. arch. Dominikem Alešem, vedoucím Kanceláře podpory území tel.: +420 236 004 599 email: ales@ipr.praha.eu www.iprpraha.cz
Architekt:	D3A, spol. s r.o. Přístavní 5, 170 00 Praha 7 tel.: +420 266 712 410 mobil: +420 776 083 737 email: d3a@d3a.cz www.d3a.cz
Autoři:	Ing. arch. Jaroslav Zima, ČKA 00193 Ing. arch. Tomáš Prouza, ČKA 00197
Spolupráce:	Milan Bulva Bc. Tereza Filová Ing. arch. Jana Moudrá Ing. arch. Jan Pech Ing. Jan Příklad MgA. Ing. arch. Marek Šilar MgA. Ing. arch. Milan Valeš Ing. arch. Lenka Zemanová
Stupeň dokumentace:	odborný posudek
Datum:	06. 10. 2017

## Koncepce urbánního rozvoje Holešovic (Holešovice – Bubny – Zápory)

Zadání odborného posudku (citace části textu):

*„Holešovice – Bubny – Zápory je lokalita, která v rozvoji Prahy může sehrát klíčovou pozitivní roli, anebo se může stát promarněnou příležitostí, která z dlouhodobého hlediska a možná nezvratně předurčí provinciální charakter metropole...“*

*Dotvoření obrazu metropole předurčuje fenomenální poloha území ve Vltavském meandru s jižním a severním nábřežím, související morfologie terénu i vzdálenější horizonty pražského terénního reliéfu. Výzvou je možnost dotvoření lokality v souvislostech širšího městského jádra a na křížení významných městských os ve směru sever – jih (severojižní magistrála) a východ – západ (Severní diametr); v lokálních souvislostech ve vazbách Hlávkův most – most Barikádníků respektive Trojský most a Libeňský most – Dělnická – Veletržní. V nejtěsnějších urbánních vazbách lokalitu vymezují blokové struktury převažující v jižních částech bezprostředně souvisejícího území a heterogenní struktury převažující v částech severních. Svěbytný je fragment nejstarší dochované zástavby mezi ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynární. Určující pro rozvoj území jsou stávající a rekonstruované železniční tratě, nádraží Praha Holešovice a zastávky na rekonstruovaných tratích na Letiště Václava Havla a Kralupská spojka. Území má kvalitní rozvojové předpoklady díky dobře založenému systému veřejné dopravy.*

*Rozvoj lokality budou determinovat metropolitně významné záměry:*

- Železniční trať Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla s již danou niveletou kolejového svršku a Kralupská spojka
- Umístění nového koncertního sálu pro 2 000 posluchačů v prostoru stanice městské hromadné dopravy Vltavská
- Památník holocaustu ve stávající nádražní budově
- Rozvaha o umístění moderní správní čtvrti pro státní správu s odhadovanou kapacitou 8 000 zaměstnanců
- Rozvaha o umístění nové budovy radnice městské části Praha 7“

Text zadání území Holešovic dobře charakterizuje. Naznačuje, jaký velký význam pro budoucí tvář Prahy má jeho nadcházející vývoj. Při pohledu na další rozvojové lokality širšího městského centra si uvědomíme výjimečnost Holešovic. Ta není dána jen obrovskou plochou nezastavěného území, ale především jeho blízkostí a přímou vazbou na samotné centrum. Nechybí mu vazba na řeku, kterou v Praze doprovází umístění významných veřejných staveb, jako je například Národní divadlo, Rudolfinum, ale i budov úřadů a ministerstev, spojených výstavními nábřežími. Potom je tu vazba na severojižní osu, dnešní magistrálu. Také kolem ní se nacházejí další významné budovy muzeí, Hlavního nádraží a Státní opery.

Stávající podoba magistrály je neudržitelná a společnost se konečně shoduje v tom, že její podoba se musí změnit.

To nás obloukem vrací zpět do Holešovic. Předpolí rozšířeného Hlávkova mostu u Vltavské je smutným dědictvím dopravního plánování 70. let. Morálně ale i fyzicky opotřebované řešení je třeba zcela přebudovat, zejména pokud máme hovořit o umístění nové koncertní haly v místech dnešní Vltavské. Dalším tématem je kapacitní propojení Hlávkova mostu na jihu území s mostem Barikádníků a novým Trojským mostem na severu a organizace automobilové dopravy v celém holešovickém prostoru, tj. včetně propojení nábřeží, vazby na Libeňský most, Veletržní, Strojnickou a Milady Horákové.

Ještě zásadnějším problémem pro vývoj území se jeví koncepce železniční dopravy. Oficiálně sledované řešení v Holešovicích potvrzuje nadzemní vedení železniční trati směřující od Masarykova nádraží k letišti Václava Havla a také tzv. Kralupskou spojku v její dnešní poloze.

Nádraží Holešovice, budované jako nádraží mezinárodního významu, se v této koncepci mění na, odbornou terminologií řečeno, „nácestné místo zastavení“. Popsaná koncepce nedovoluje (zejména při požadovaném respektování nivelet kolejových svršků) účelné a rozumné využití hodnotného a cenného území, jakým Holešovice bezesporu jsou.

Ve zpracování tzv. „odborného posudku koncepce urbánního rozvoje Holešovic“, což jsou řádky, které právě čtete, spatřujeme jednu z posledních možností, jak se k výše uvedeným problémům můžeme vyjádřit. Je možno vyhodnotit pozitiva i negativa jednotlivých dopravních řešení. Co se nám ale samého počátku jeví jako nejdůležitější, že je třeba navrhnout dopravní systémy jako nedílnou součást struktury města a nikoliv jako něco, co je navrhováno bez ohledu na možnosti optimálního budoucího rozvoje.

## Principy návrhu

### Struktura města

- území navrhujeme členit vymezením sítě klasických veřejných prostranství ulic, náměstí a parků
- navržená síť veřejných prostranství musí umožnit dobré propojení Letné s oblastí dolních Holešovic
- severní holešovické nábřeží navrhujeme ve formě přírodního parku
- jižní holešovické nábřeží navrhujeme jako městský prostor s pevným nábřežím a novou náplavkou umožňující přístup k Vltavě
- pokud to je možné, navrhujeme nábřeží a jeho promenády zklidněné, bez automobilové dopravy
- pečlivě hledáme místa pro umístění veřejných staveb v kontaktu s řekou
- umístěním nového koncertního sálu doprovázeného novou galerií posilujeme vnímání Holešovic jako kulturního distriktu spojeného s Národní galerií ve Veletržním paláci a známou galerií DOX

- nově upravujeme prostory památníku holocaustu. Vedle stávající budovy bývalého nádraží přistavujeme objem nového muzea.
- požadovanou kapacitu moderní správní čtvrti pro státní správu umisťujeme do lokality nádraží Holešovice
- areál školy spolu s víceúčelovým sportovním areálem může být v místech zbořených dílenských hal při Argentinské ulici
- výšková hladina nových staveb navazuje na původní holešovickou zástavbu. Návrh se standardně pohybuje od pěti až šesti podlaží do sedmi až osmi podlaží. Převyšované dominanty nenavrhujeme. Dominantami jsou především významné veřejné stavby a budovy v osách a průhledech veřejných prostranství. Nejvyšším místem mohou být objekty pro státní správu situované nad holešovickým nádražím.

### **Nové holešovické bloky**

- návrh pracuje s klasickou blokovou strukturou. Navrhujeme domovní bloky složené v nadzemní části z jednotlivých domů, které vyrůstají nad společným parkovacím podzemím. Tato struktura umožňuje nejružnější funkční využití, vedle sebe se v jednom bloku mohou potkat bytové projekty s kanceláři, hotely či dalšími funkcemi. Tak je to v běžném městě obvyklé. Tuto koncepci jsme realizovali pro rakouského developera na Smíchově mezi ulicemi Plzeňská, Radlická a Stroupežnického. Projekt je užívateli, ale i obyvateli čtvrti kladně přijímán, protože kromě jiného obsahuje mix funkcí. Měřítko a výška jednotlivých domů se odvolává a vychází z okolní starší zástavby. Je dodržována maximální výška římsy 22,5 m.
- z blokové struktury a uvedeného principu zástavby Holešovic vybočují významné veřejné stavby, které situujeme ve formě solitérů na nábřeží nebo jako místní dominanty dovnitř zástavby
- dalším vybočením z blokové struktury je návrh moderní správní čtvrti pro 8 000 zaměstnanců. Ze společné „podnože“ holešovického nádraží vyrůstají širší či vyšší objekty určené pro tyto úředníky. Rozdělením funkce do více objektů se snažíme udržet rozumné měřítko zástavby jak v pohledech z druhého břehu, tak i při pohybu návštěvníka mezi budovami nového úředního světa. Výška zástavby ke středu stoupá a v centru je zdůrazněna místní dominantou.
- jak vidno, bloková struktura nemusí být dogma. V odůvodněných případech ji sami narušujeme. Za povšimnutí stojí například tvarování zástavby v okolí nové školy.

### **Automobilová doprava**

- automobilovou dopravu rozdělujeme do dvou hlavních stop, do upraveného uličního profilu Bubenské a Argentinské ulice
- důležité propojení obou směrů na severní straně území tvoří ulice Vrbenského
- na jihu zklidňujeme nábřeží a automobilovou dopravu vedeme až v tzv. druhém plánu, až za budovami nové filharmonie, radnice a areálu tržnice
- na nábřeží tak vzniká výjimečný souvislý chráněný prostor pro chodce a cyklisty, plně určený pro odpočinek a zábavu

- toto řešení je umožněno kompletní přestavbou předpolí Hlávkova mostu. Hlavní tah ve směru z centra pokračuje dál před Elektrické podniky a doprava k Argentinské odbočuje až na prodloužení ulice Antonínská
- odbočení vlevo ve směru z centra na Malou Stranu je umožněno na první světelné křižovatce do ulice před budovou Elektrických podniků a novým objektem
- od Malé Strany se do Argentinské dostaneme podjetím mostu, do kterého sklesáme novou rampou. Po podjetí zabočíme do směru souběžného s osou mostu. Zde nás připojovací rampa vyveze nahoru k hlavnímu tahu ve směru z centra.
- most přes Argentinskou mezi ulicemi Vrbenského a U Uranie zůstává, jeho okolí se však mění a most na obou stranách „zarůstá“ do nové zástavby
- most Barikádníků získá na straně Holešovic nové předpolí. Na místě zrušené benzinové pumpy je jedno oko křižovatky napojující prodlouženou ulici Varhulíkovu respektive Jankovcovu. V místech bývalé železniční vlečky most podjíždíme k druhému oku ve směru do centra.
- pro zlepšení podmínek parkování místních i návštěvníků navrhujeme tři kapacitní parkovací domy (tržnice, u Holešovického nádraží a u sportovní haly na Výstavišti)
- domovní bloky mají společné podzemní parkinky a vjezdy do nich

### **Železnice**

- dovolujeme si nabídnout zásadní úpravy
- železnici vracíme na zrekonstruovaný Negrelliho viadukt
- zastávku Bubny přesouváme do přímé návaznosti na viadukt. Zde je umístěna na novém mostním tělese
- druhá půlka zastávky je již budována na terénu a je ukryta uvnitř bloku
- trať pokračuje hloubeným tunelem s 3% sklonem
- klesající tunel „nadzvedá“ tj. tvaruje plochu velkého parku. Po jeho podejití a průchodu dalším domovním blokem je již v hloubce, která neovlivňuje prostupnost navržených ulic
- Kralupskou spojku rušíme a trať zaustavujeme do nádraží Holešovice. V místech zrušených násypů navrhujeme zástavbu (ta musí být částečně projektována jako protipovodňová ochrana)
- na severní hraně nádraží Holešovice přidáváme další kolej a nástupiště v místech bývalé železniční vlečky
- ukrytí železnice pod zem si dovolujeme doporučit na základě toho, že většina trati na území Prahy 6 je vedena na žádost občanů a místní samosprávy pod zemí. Proč by tomu tak nemohlo být i na území Prahy 7? Navíc když samo SŽDC a IPR přichází s grandiozními plány podkopání středu Prahy novými mnohakilometrovými železničními tunely.
- také zastávka Výstaviště je hloubená z povrchu. Ve schématu je navíc zakresleno propojení trati od letiště s nádražím Holešovice. Trasa trati prochází volným prostorem mezi sportovní halou a Průmyslovým palácem. Trať vystupuje z podzemí v místě terénního zlomu. Dnes je zde široké venkovní schodiště propojující dvě rozdílné výškové úrovně Výstaviště. Schodiště překonává rozdíl 6 metrů. U paty

Průmyslového paláce je kóta terénu 191 m.n.m. a spodní úroveň výstaviště pod schodem je na kótě 185. Trať stoupá obloukem k niveletě nádraží (191). Stoupání je ve sklonu 1,8%.

- druhé alternativní spojení představuje ve schématu oblouk trati pod Strojnickou ulicí. Také ten směřuje do prostoru mezi halu a Průmyslový palác. Jeho případná realizace umožňuje směřovat do zastávky Bubny vlaky přijíždějící do nádraží Holešovice z východní části Prahy.

- řešení železnice, se kterým přicházíme, může být ve stejných cenových relacích jako stávající návrh na viaduktech. Ušetří se na náročných nadzemních stavbách, navíc je možné stavět komerční projekty na částech odstraněných železničních násypů. Nádraží Bubny je minimalizováno na jednoduchou zastávku Bubny. Plocha železnice se úměrně zmenšila. Pro organizaci struktury města je přínos podzemního trasování železnice stěží vyčíslitelný. Najednou máte možnost město doplňovat a propojovat logickým způsobem. Připomínkou je, že některé části domů musí umět trasu železnice (a také metra) překročit.

### **Tramvaje**

- tramvajovou dopravu navrhujeme posílit další trasou vedenou středem rozvojového území
- v zastávce Vltavská je měněno výškové uspořádání celé lokality a s tím souvisí také úpravy tramvajové trati
- tramvaj je z nábřeží před tržnicí přeložena do Jateční ulice
- u holešovického nádraží je tramvaj vedena blíže k budově nádraží
- otevíráme možnost vedení tramvajové trati po mostu Barikádníků a do ulice V Holešovičkách

### **Metro**

- měníme jižní vestibul výstupu metra stanice Vltavská
- podcházíme pod komunikací a mezi objekty nového koncertního sálu a nové galerie vystupujeme na nábřeží k řece
- nebo nás rampa z výše popisovaného podchodu (vestibulu) vyvede do další úrovně do krytého prostoru mezi oba nové objekty. Tato rozlehlá plošina má přímý vstup z ulice, kde navazuje na úroveň chodníku. Ve směru k řece hledíme na lidi vycházející ze spodní úrovně vestibulu a kráčející k řece nebo se náš pohled stáčí ke Štvanici a výhledům na město.
- budujeme nový severní výstup ze stanice Vltavská: je vyústěn pod novou budovou muzea holocaustu
- stanice metra Nádraží Holešovice je místně upravována v návaznosti na areál státní správy realizovaný v okolí nádraží a nad jeho kolejištěm

### **Autobusy**

- zjednodušujeme jejich příjezdovou a odjezdovou trasu a přesouváme místo nástupu cestujících

- na nároží ulic Partyzánská a Vrbenského zřizujeme nový autobusový terminál. Nad ním je parkovací dům.

- autobusy přijíždějí po mostu Barikádníků, vjedou do terminálu a území opouštějí po novém Trojském mostě

- autobusová doprava je tedy méně konfliktní než za stávajícího stavu

### **Zeleň**

- v území umísťujeme několik velkých veřejných parkových ploch. Parky jsou se Stromovkou a oběma nábřežími propojené systémem alejí. Aleje vysazujeme také v bočních ulicích.

- skupiny stromů vyrůstají z plochy dláždění nově navržených významných veřejných prostranství

- kromě ploch veřejné zeleně v ulicích a parcích počítáme s tím, že bloková struktura má volné nezastavitelné části vnitrobloků. Zde se na rostlém terénu nachází další parkové plochy se skupinami vzrostlých stromů. Nemají již ale statut veřejné zeleně, slouží obyvatelům a zaměstnancům tohoto konkrétního bloku.

- do části půdorysu vnitrobloku zasahují objekty podzemních garáží. Na nich je vrstva min. 30 cm substrátu, případně zde mohou být terasy bytů a přilehlých provozů.

- střechy nové zástavby navrhujeme s extenzivní zelení

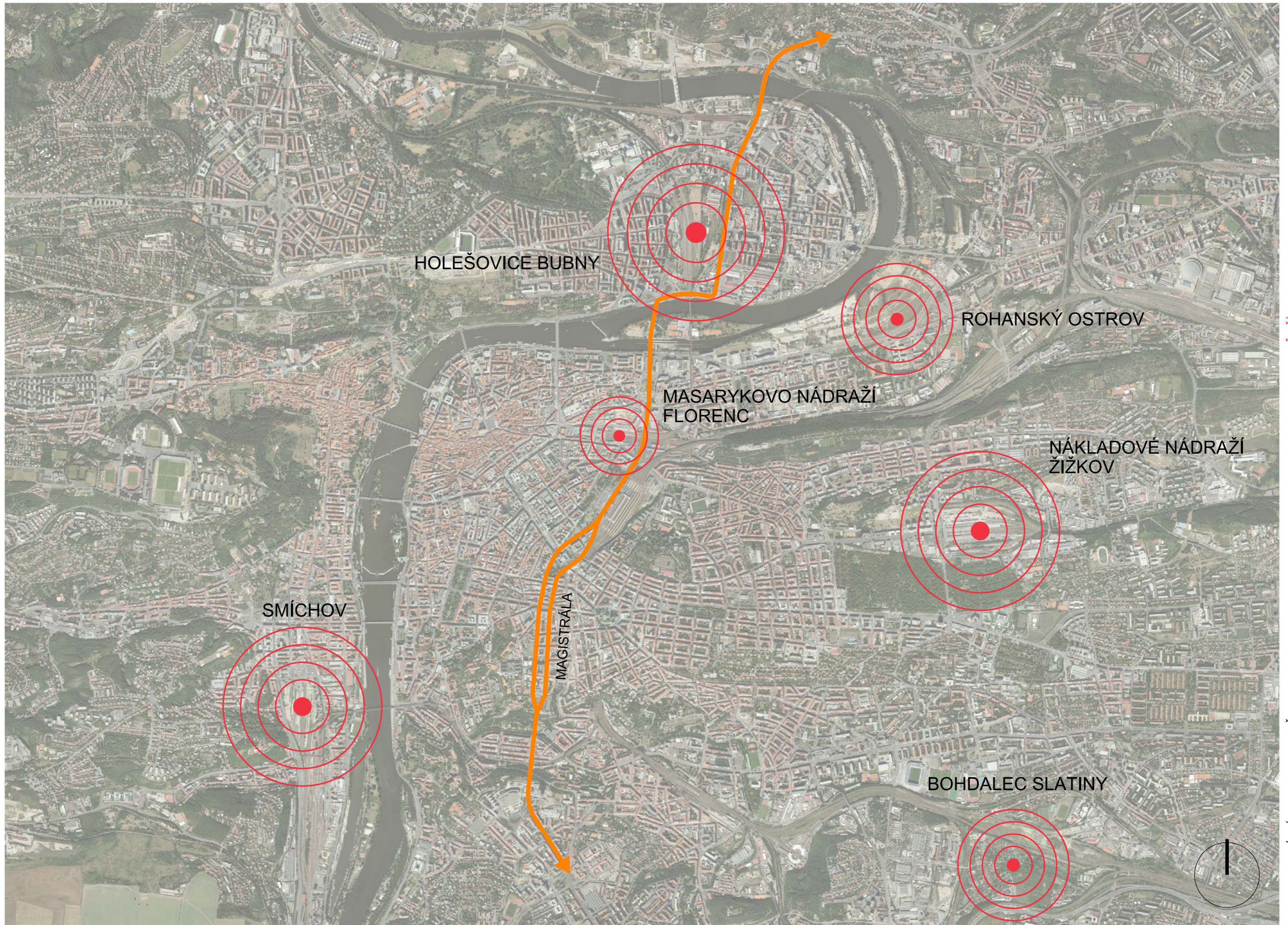
### **Závěr**

Odborný posudek jsme mohli odevzdat v rozsahu, kvalitě a termínu jen díky předchozím pracím, na kterých jsme se podíleli. Zejména jsme vycházeli z výzkumného úkolu zpracovaného pod vedením docenta Jehlíka na Fakultě architektury ČVUT. Výzkum byl zaměřen na zadávání územních plánů. Spolu s týmem hlavního řešitele, složeného z pracovníků fakulty, se práce účastnila celá řada externích spolupracovníků a externích kanceláří. Mezi tyto týmy patřila také naše kancelář D3A. Výsledky výzkumu byly v tištěné podobě vydány Fakultou architektury, jsou veřejně přístupné na internetu a naši práci jsme vydali také v samostatné knize s názvem „Trochu jiná Praha“.

Náš přístup k plánování města navazuje na práci D.A. studia, architektonické kanceláře, ve které jsme do roku 1999 působili společně s Martinem Rajnišem. Přístup k plánování, který jsme dodnes nezměnili a který vnímá město na základě prověřených hodnot a prvků, z nichž je tvořeno. Tedy nikoliv jako místo názorových pokusů a experimentů. Proto se v našich textech neustále opakují slova jako měřítko, blok, ulice, náměstí, dům, park, nábřeží...

Jaroslav Zima

Říjen 2017



HOLEŠOVICE BUBNY

ROHANSKÝ OSTROV

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ FLORENC

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

SMÍCHOV

MAGISTRÁLA

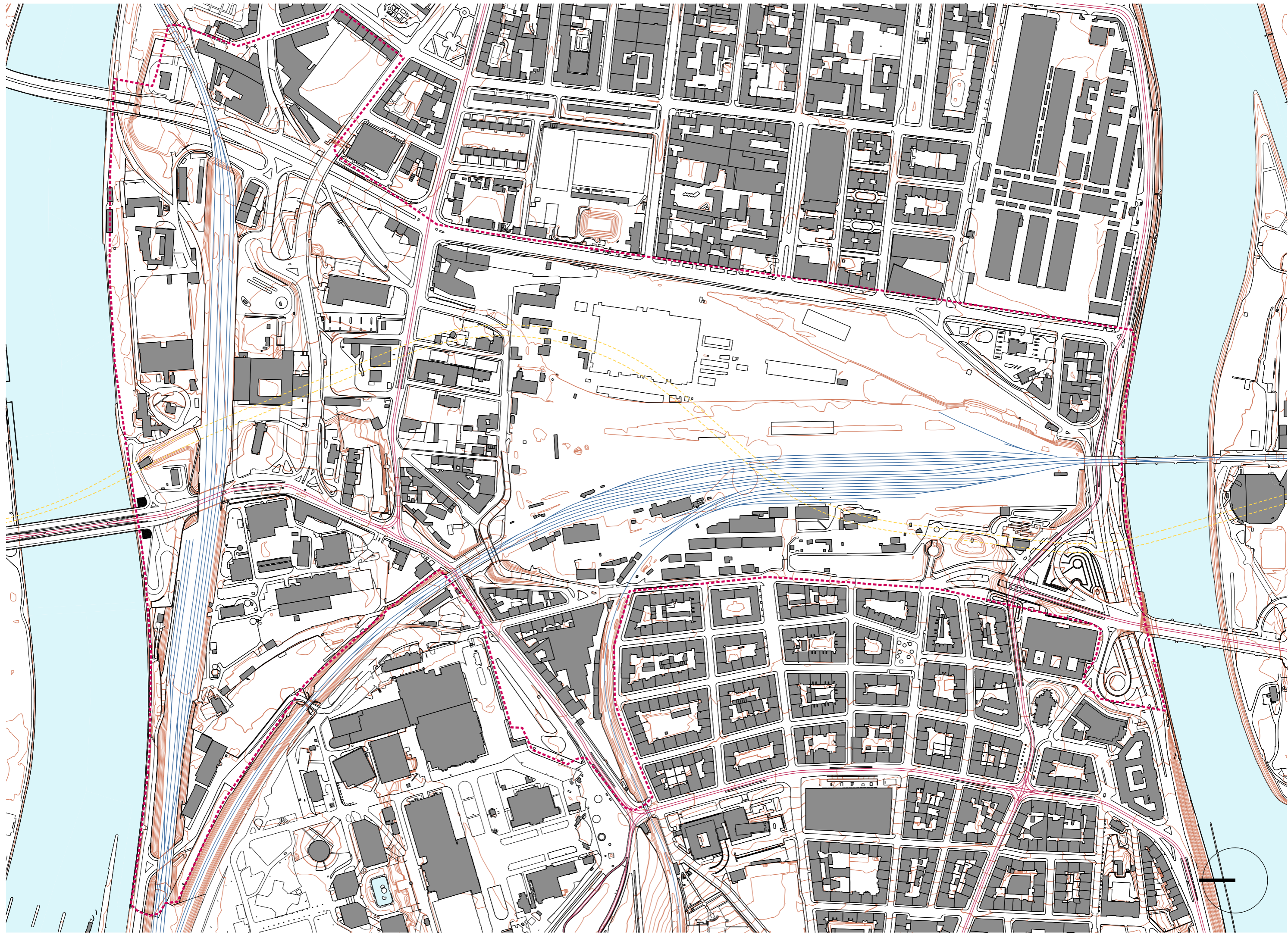
BOHDALEC SLATINY



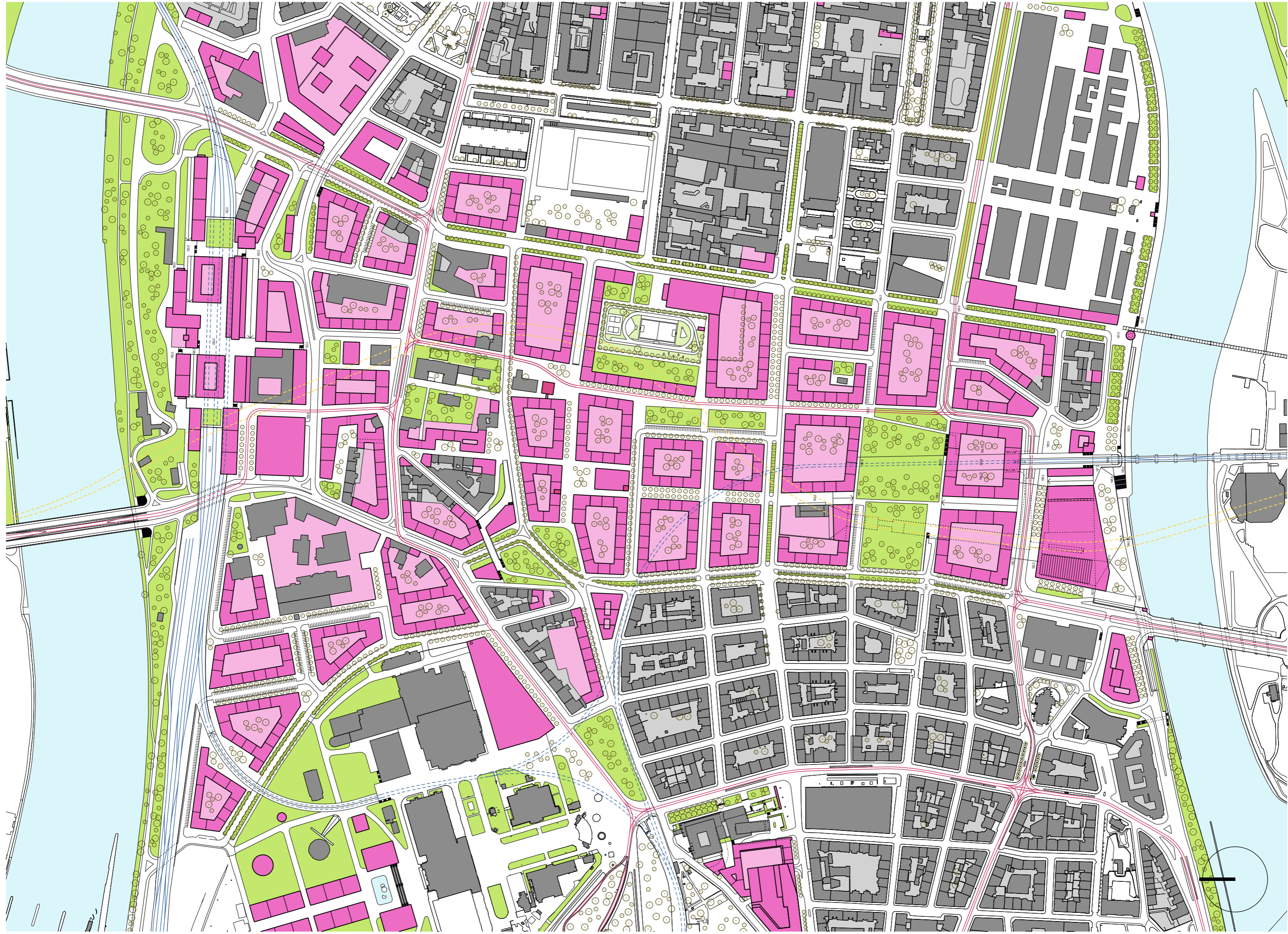


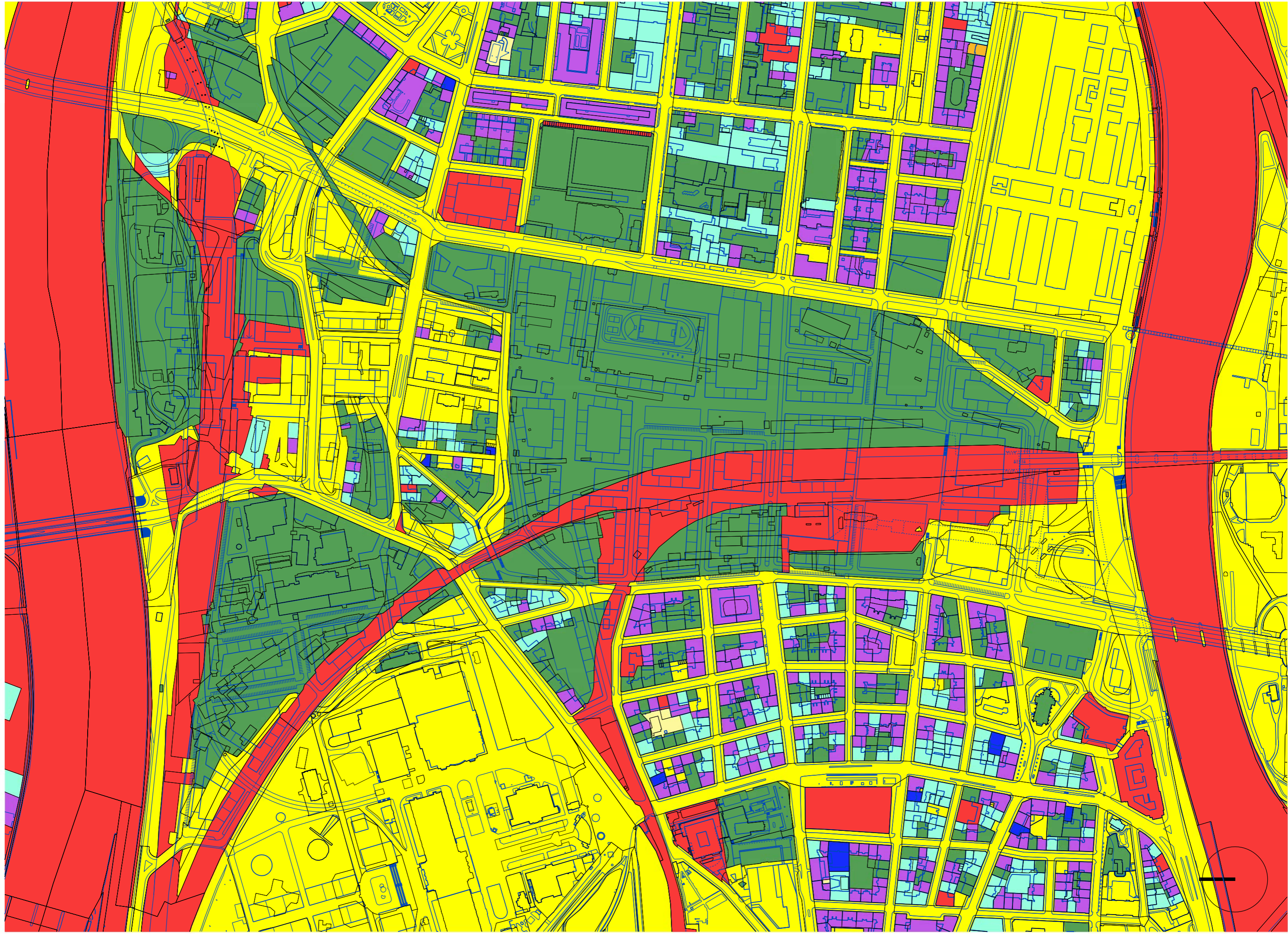


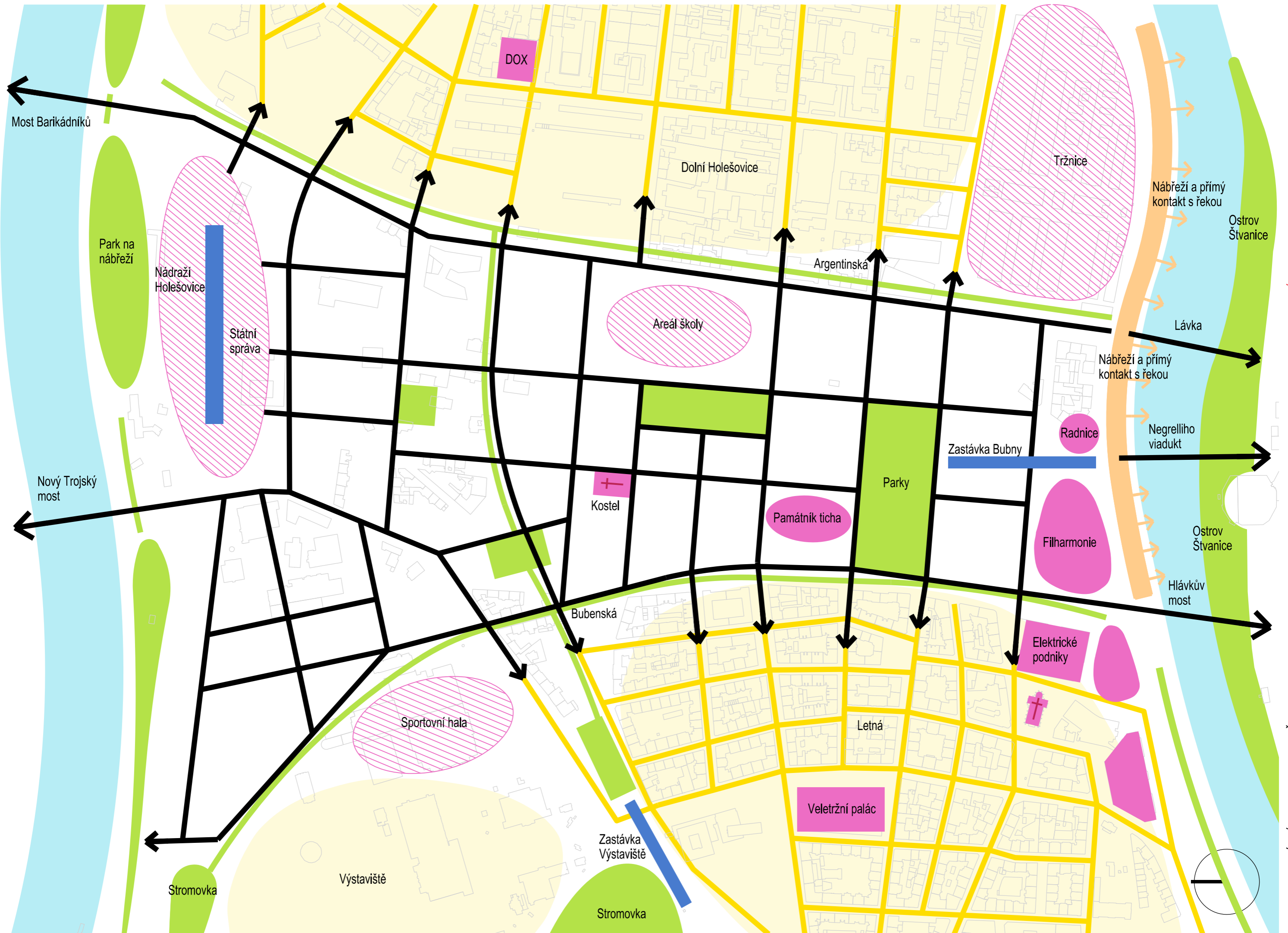


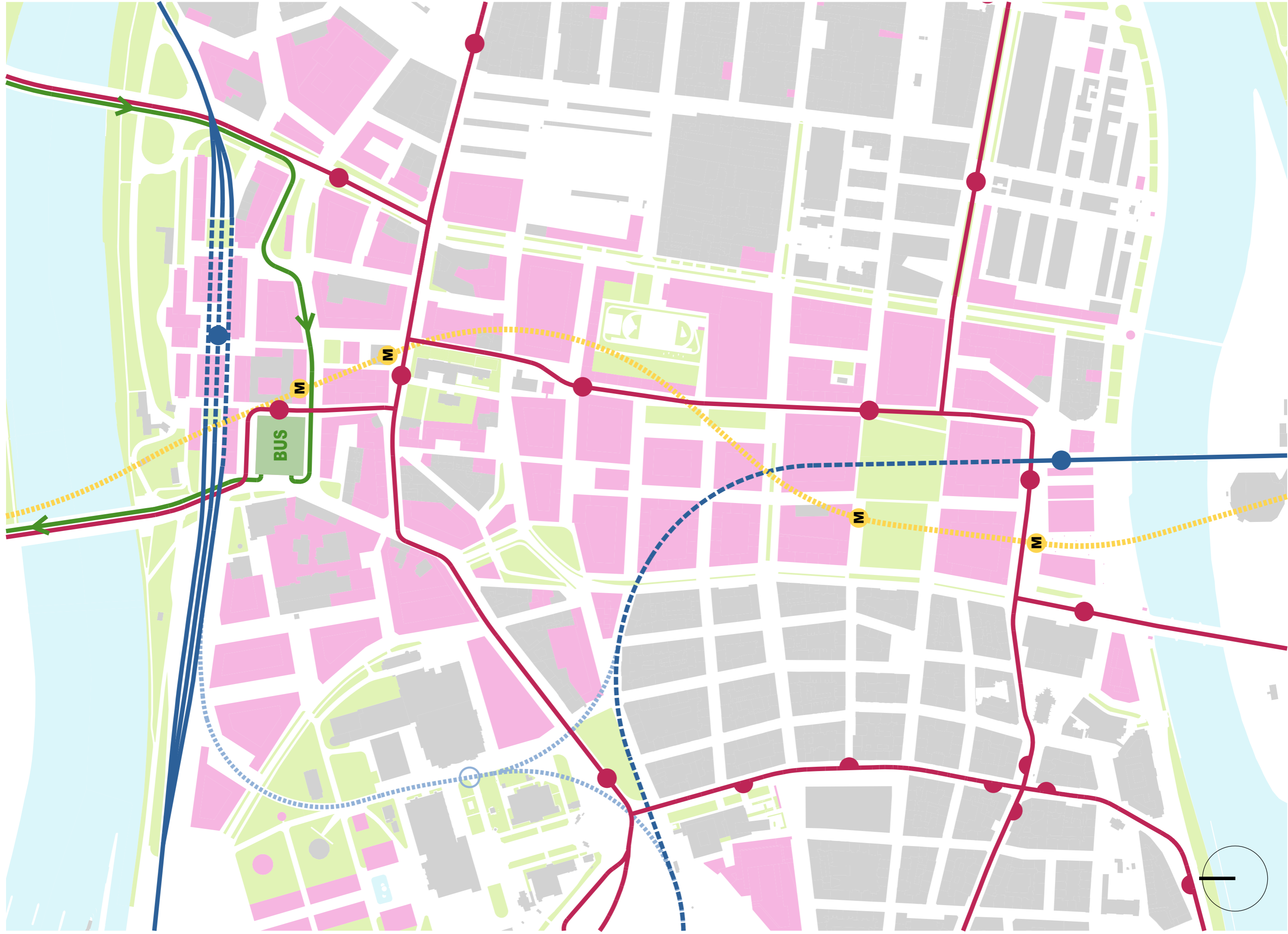








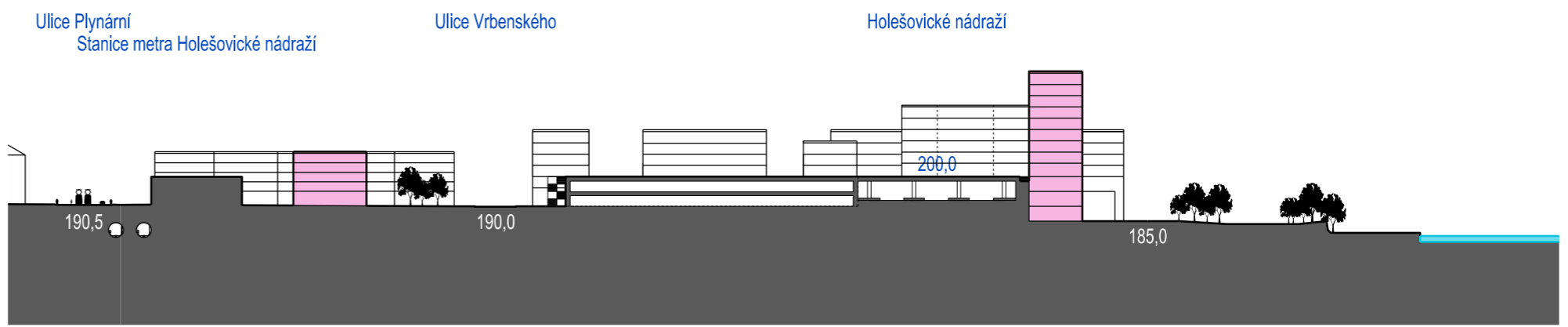
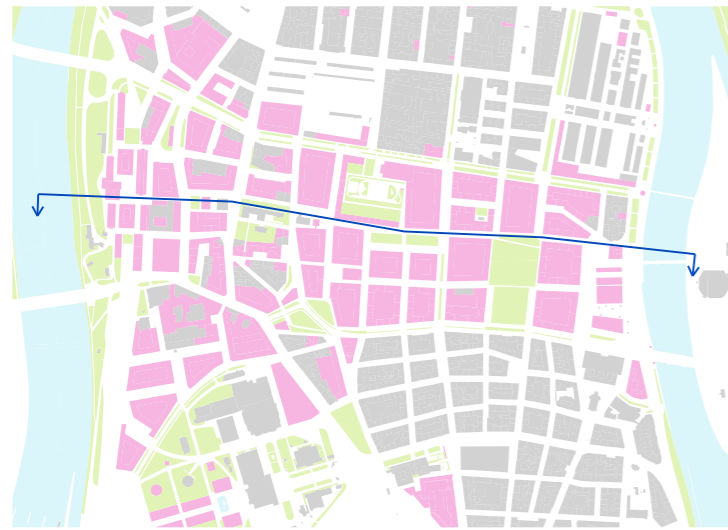
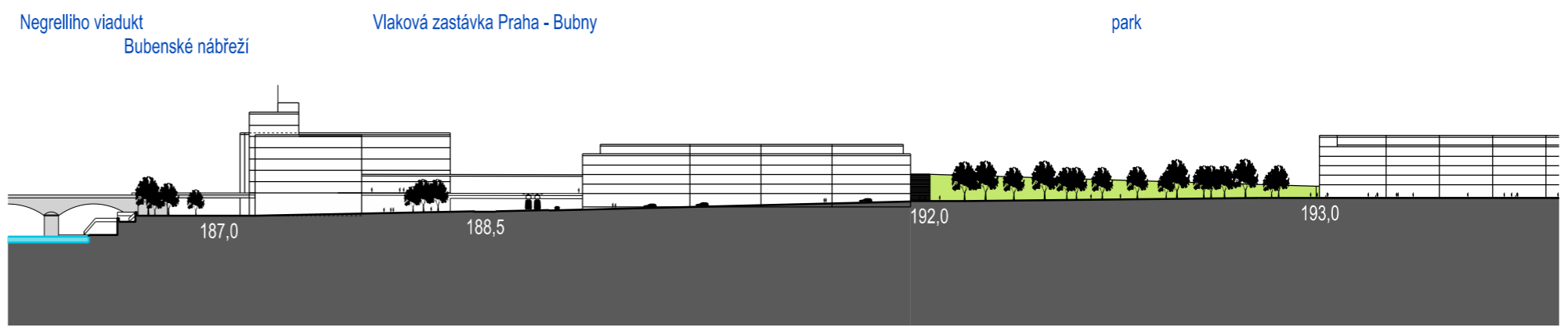
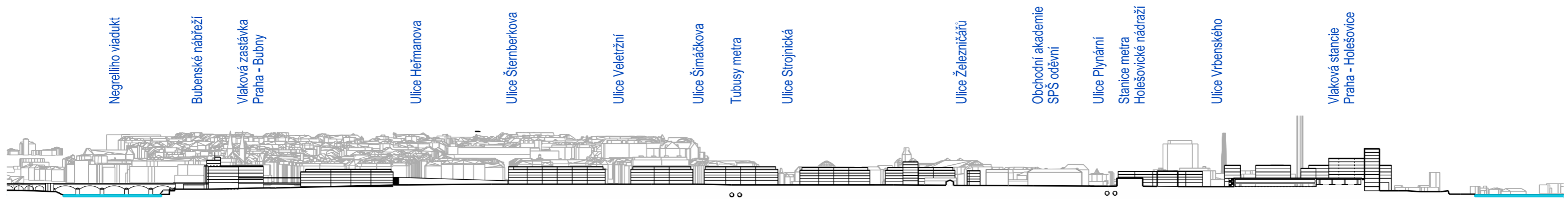


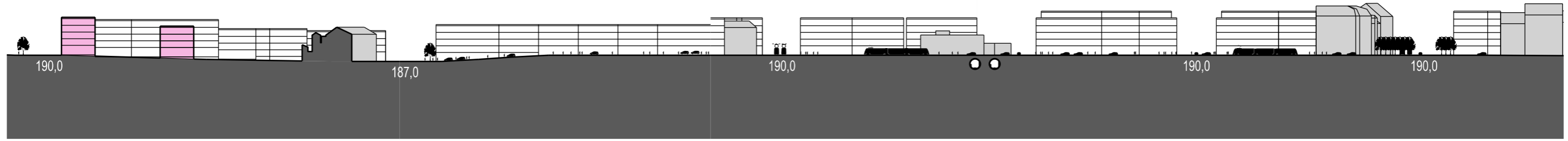
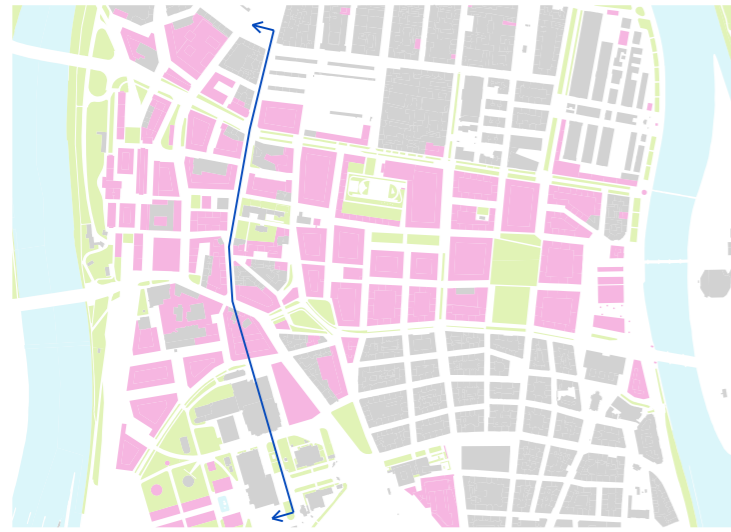








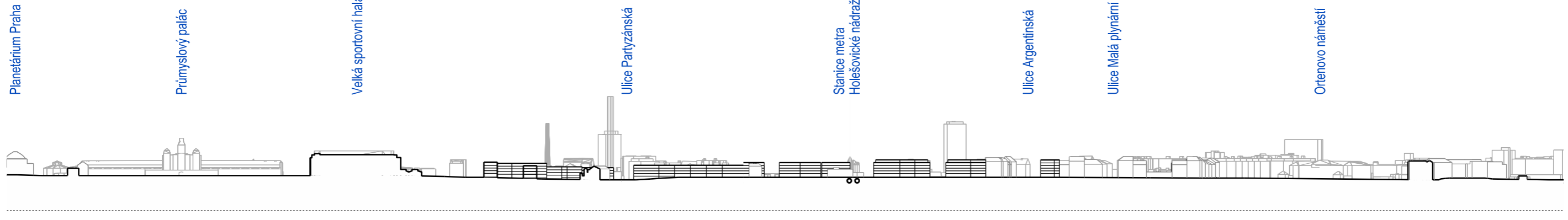




Ulice Partyzánská

Stanice metra  
Holešovické nádraží

Ulice Argentinská



Planetárium Praha

Průmyslový palác

Velká sportovní hala

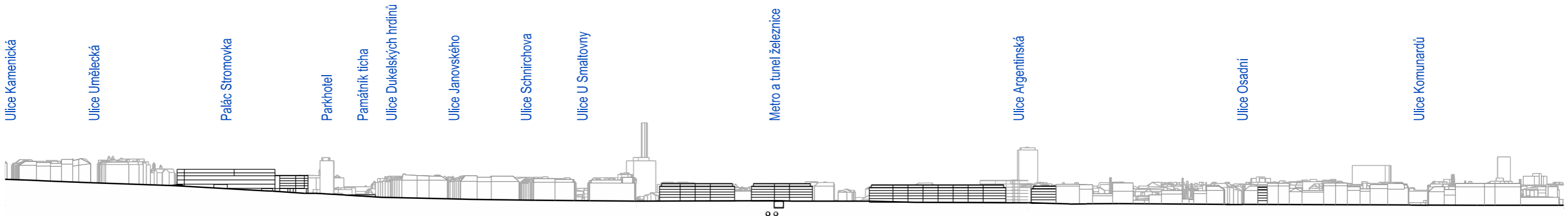
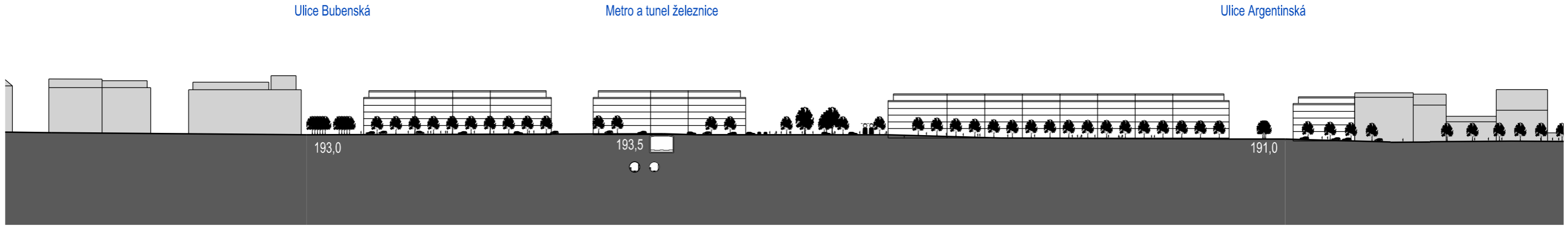
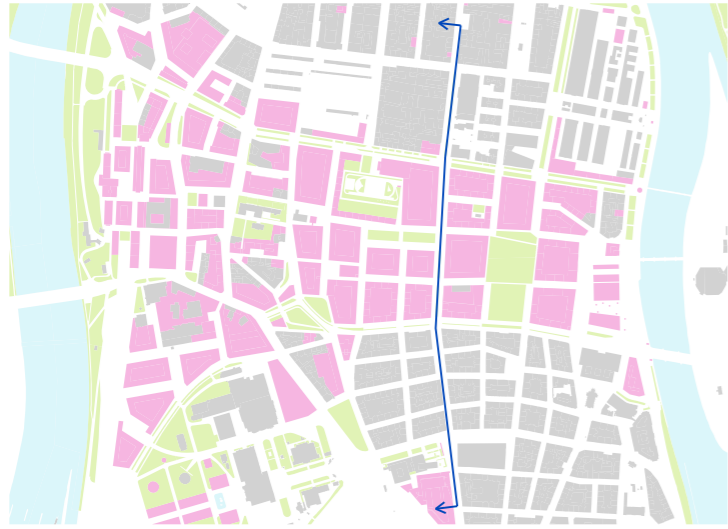
Ulice Partyzánská

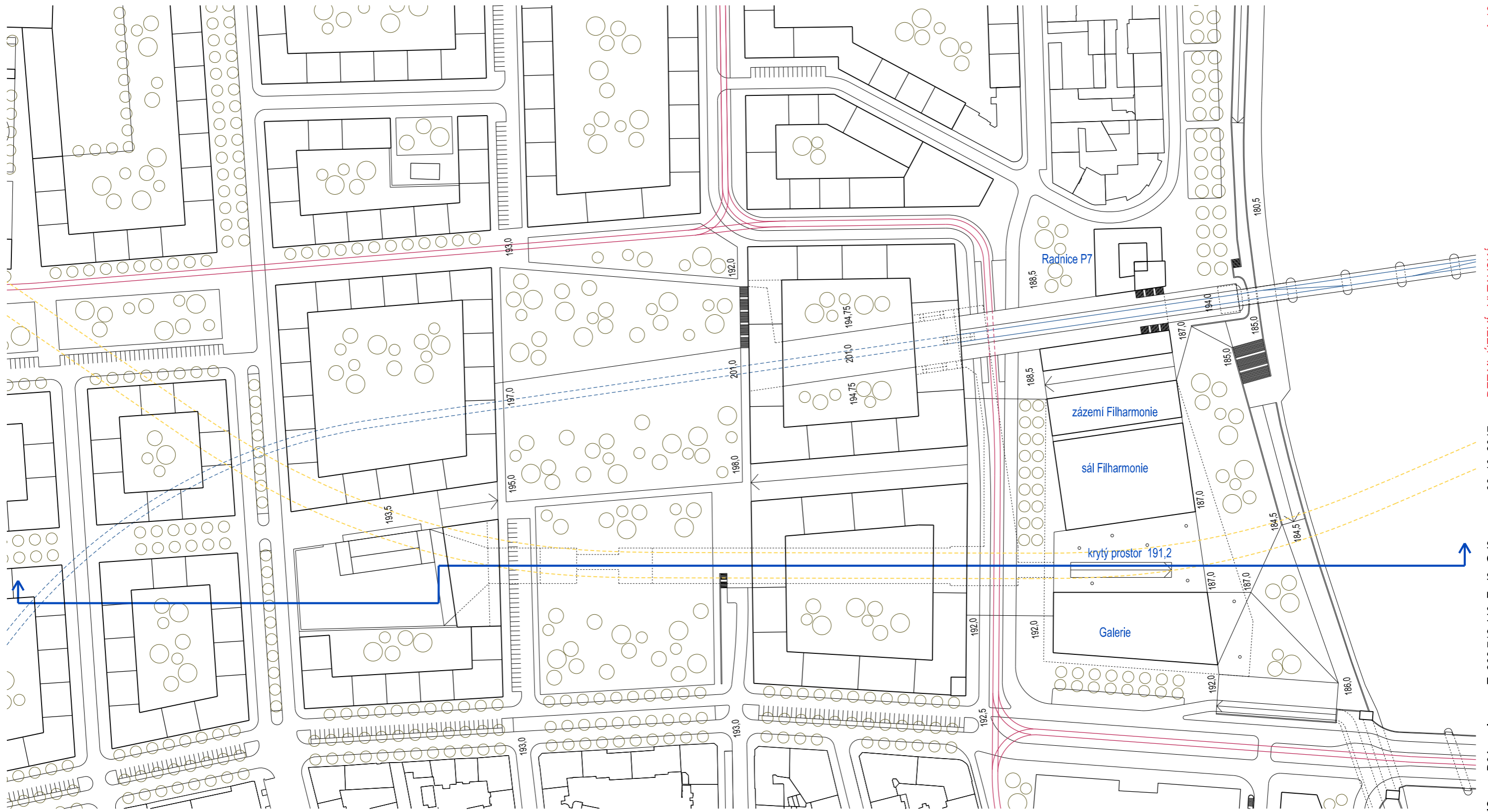
Stanice metra  
Holešovické nádraží

Ulice Argentinská

Ulice Malá plynární

Ortenovo náměstí





Památník ticha

park

stanice metra Vltavská

Filharmonie

Negrelliho viadukt

