



**ODBORNÝ POSUDEK - KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVICE  
(HOLEŠOVICE - BUBNY - ZÁTORY)**











## Východiska a strategie

Území Holešovic je rozděleno liniovými bariérami do několika zastavěných urbánně nepropojených ploch. Největší z nich de facto tvoří celé čtvrtě – Holešovice a Bubny resp. Letná. Bariérami jsou dopravní koridory – železnice, severojižní magistrála a brownfield v místě bývalého nádraží Bubny mezi nimi. Bariérami vymezené území o rozloze 104 ha v bezprostředním sousedství městského centra vytváří obrovský depozit zastavitelných ploch, které rovněž zastavěné být mají. Strategii této urbanizace je vytvoření dvou celoměstsky významných ohnisek, vládní čtvrti na severu v místě holešovického nádraží a radničního a kulturního náměstí na předmostí Hlávkova mostu. Tyto dvě veřejné investice, tyto dvě jasné městotvorné figury budou doplněné a vlastně i propojené páteří – centrálním parkem podél východní strany železnice. Ten znovu vytvoří identitu čtvrti Holešovice (jejím čelem – parkovým nábrežím) a Bubny a současně bude jejich spojovacím článkem. A opět veřejnou investicí provedenou městem. Tak má město v rukou nástroje k úspěšné revitalizaci a urbanizaci celého území, resp. vytvoří rámec a obraz této urbanizace, který bude naplněn soukromými investory na ostatních soukromých pozemcích.

## Cíl: spojité město

Cílem každého městotvorného návrhu je spojit městskou texturu území Letná – Bubny na západě a Holešovice na východě. Skutečné městské spojení území nevznikne pouze zastavěním uprostřed ležícího brownfieldu bubenského nádraží. Spojité město vznikne jedině tehdy, když se odstraní bariéry liniových dopravních staveb – železnice a severojižní magistrály, která prochází územím ulicí Argentinskou s dopravní zátěží 45 000 aut/den.

## Bariéry

Železnici nelze z území ani z jeho povrchu odstranit, je vázána na pozici Hlavního nádraží, morfologii terénu a koryto Vltavy. Bariéra železniční tratě tedy v území jako jeho dělicí prvek zůstane. Bariéra severojižní magistrály je dána spojnici jejich protilehlých vstupů do území, tedy Hlávkova mostu na jihu a mostu Barikádníků na severu. Nelze ji tedy přičlenit k trase železnice do jedné spojitě linie.

## Dvě možnosti restrikce magistrály

Aby magistrála nevytvářela vedle železnice další bariéru a neobytné „roztržení“ území, je nutné buď rozdělit její zátěž do dvou jednosměrných tras a nebo ji ukrýt do tunelu. Máme za to, že i při rozdělení do dvou oddělených jednosměrných tras v každé z nich zůstane zátěž, kterou lze těžko spojit s představou obytné městské ulice (20 000 aut / den). Vedení dvou, byť jednosměrných tras magistrály po povrchu dle našeho názoru znamená jeho rozdělení dalšími dvěma bariérami. Vedení magistrály územím Holešovic tunelem v její stávající trase sice její trasování zafixuje, je však otázkou, zda je možné v časově představitelné době (25 let) uvažovat o zrušení magistrály jako významného dopravního prvku Prahy, či alespoň o umenšení jejího významu natolik, že by její dopravní zátěž byla snížena na třetinu, aby mohla být vnímána jako velkoměstská ulice.

## Zatunelování magistrály

Pro podzemní vedení magistrály územím Holešovic kromě odstranění klíčové bariéry a zátěže území hovoří řada argumentů, které by v případě stavby tunelu v jiném místě Prahy ani jiného města neplatily. Tunel je přímý, dlouhý 1200 m a je ho možné celý realizovat hloubením z povrchu. Lze ho elegantně zapojit do dopravní i urbánní struktury města. Jeho portály budou de facto skryty – jižní vedle náspu železniční trati portálem ve fasádě městského bloku, pro severní bude využit výškový rozdíl mezi niveletou magistrály a terénem podél ní v místě jejího přemostění Vrbenského ulicí. Portál tunelu by tedy byl tvořen profilem dnešního podjezdu pod tímto mostem. Vjezd a výjezd z území na magistrálu vedenou tunelem by na obou jeho koncích byl umožněn jednoduše bez světelných křižovatek. Ulice Argentinská se pak může stát zelenou městskou třídou.

## Spojení urbánní textury – centrální park

Na povrchu území tak zůstává jediná bariéra – kolejiště vedené převážně na viaduktu. Z východní strany městská zástavba souvisle a bez liniové bariéry dojde až k trati a jejímu nádraží Bubny, na její druhé, východní straně je podél ní rozvržen centrální park, propojující území se Stromovkou na severozápadě a řekou na jihu. Krom toho je park ústředním stmelujícím městským prostorem, propojujícím urbánní texturu Letné – Bubnů západně od železnice s Holešovicemi východně od ní.

## Bloková struktura

Urbánní struktura navazuje na blokovou zástavbu Holešovic a Letné, a to jak výškou římsy, tak půdorysným tvarem bloků. Velikost bloků je součástí identity městských čtvrtí. Nová zástavba přejímá texturu stávající blokové zástavby, kdy Holešovické bloky jsou větší, Bubenské drobnější. Jednotlivé bloky budou rozčleněny na domy s délkou uliční fasády cca 20 m.

## Průčelí Holešovic

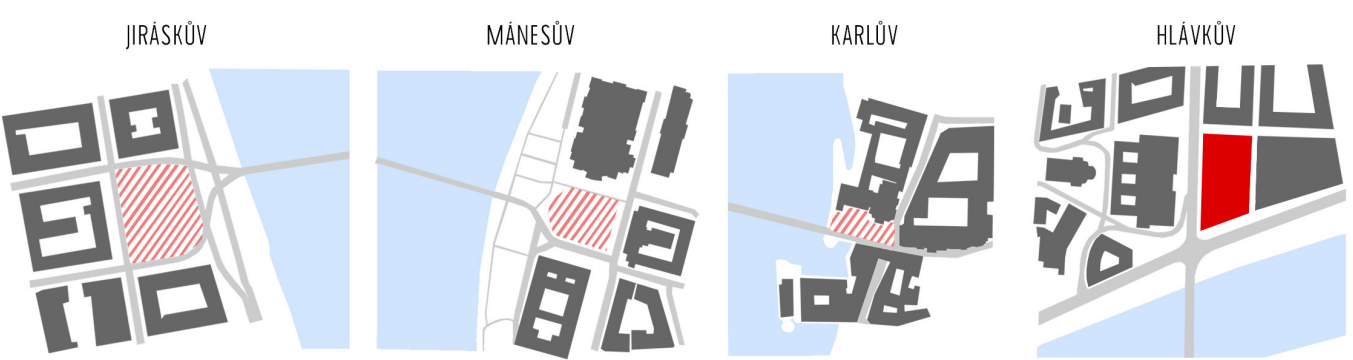
Holešovice vytváří podél parku do něj hledící „nábreží“, čelo své urbánní textury, svoji hlavní frontu, svůj „portrét“ v celkovém obraze města. Historické čtvrti Bubny a Holešovice tak budou tímto artikulovaným spojením znovu definovány a urbanisticky vytvořeny.

## Předmostí Hlávkova mostu

Spojení čtvrtí Holešovice a Bubny s Prahou i morfologií terénu a zejména s Vltavou, ale i navrácení jejich městského charakteru lze dosáhnout jedině úpravou bubenského předmostí Hlávkova mostu. Mimoúrovňová křižovatka neměstského, dálničního typu musí být nahrazena světelně řízenou křižovatkou. Stávající podjezd bude upraven a využit pro přímé vedení nábrežní komunikace, napojené přímknutými přímými rampami na most resp. ulici Bubenskou. (Analogicky, tedy „Holandaňem“, je řešena také křižovatka Argentinská / Vrbenského na severu.) Uliční terén v okolí paláce Elektrických podniků a stanice metra Vltavská bude navrácen do původní úrovně. Jeho stávající snížení lze využít např. pro umístění „podzemních“ garáží bez hloubení terénu.

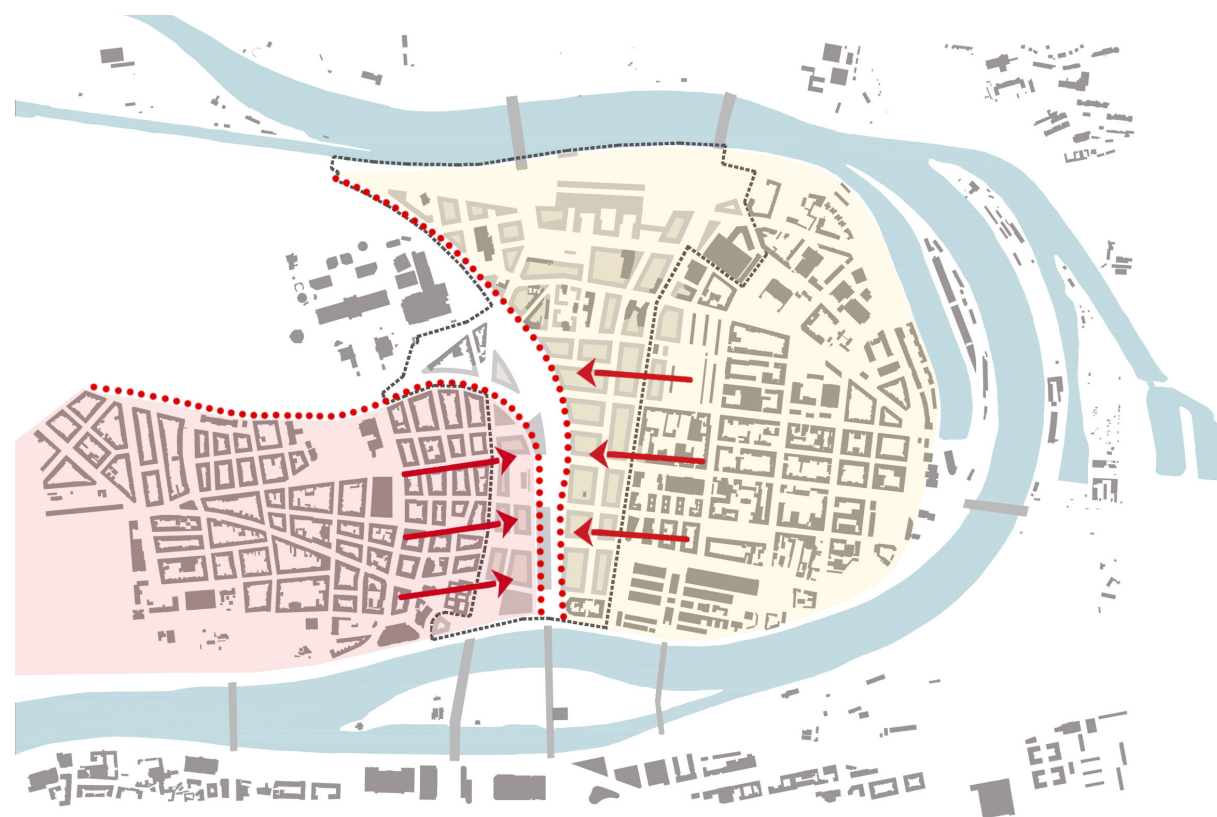
## Koncertní sál a radnice Prahy 7

Na předmostí Hlávkova mostu tak vznikne na terase náměstí s významnými budovami charakteru městského paláce. Těmi jsou v této situaci stávající budova Elektrických podniků na západě, navrhovaná radnice Prahy 7 tvořící point de vue mostu v čele náměstí a Koncertní sál na jeho východní hraně. Typologicky tak vznikne situace analogická ke způsobu zaústění historických mostů do urbanistické situace nábreží – tedy zaústění do náměstí vymezeného významnými stavbami (náměstí Jana Palacha, Staroměstské předmostí Karlova mostu, nám. Curieových atd.) Navrácením uliční nivelety zpět na „rostlý terén“, které je umožněno mimo jiné též přetrasováním tramvajové linky z Bubenského nábreží do východozápadní osy území – ulice Dělnické, rehabilituje palác Elektrických podniků, ulici Antonínskou, Bubenskou i Strossmayerovo náměstí.

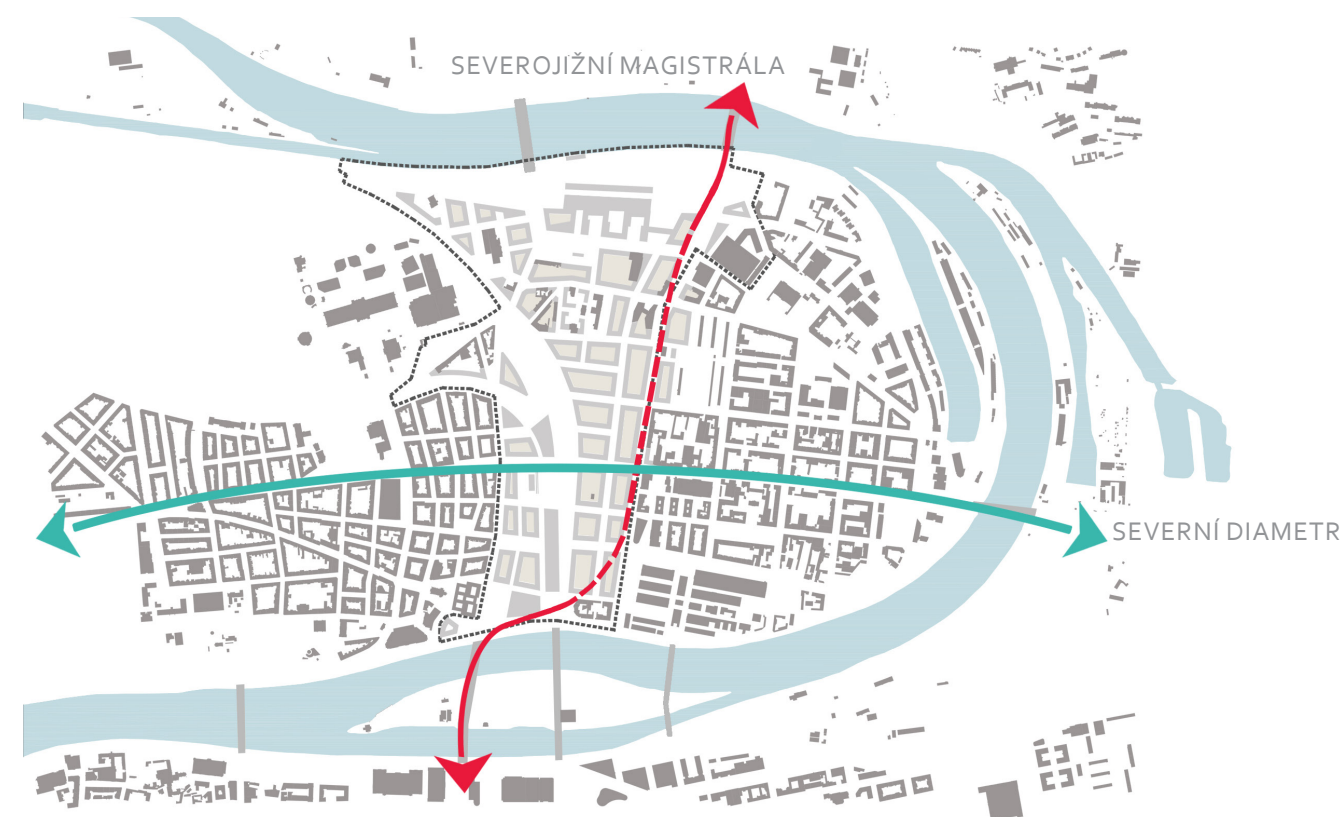




# SCHÉMATA



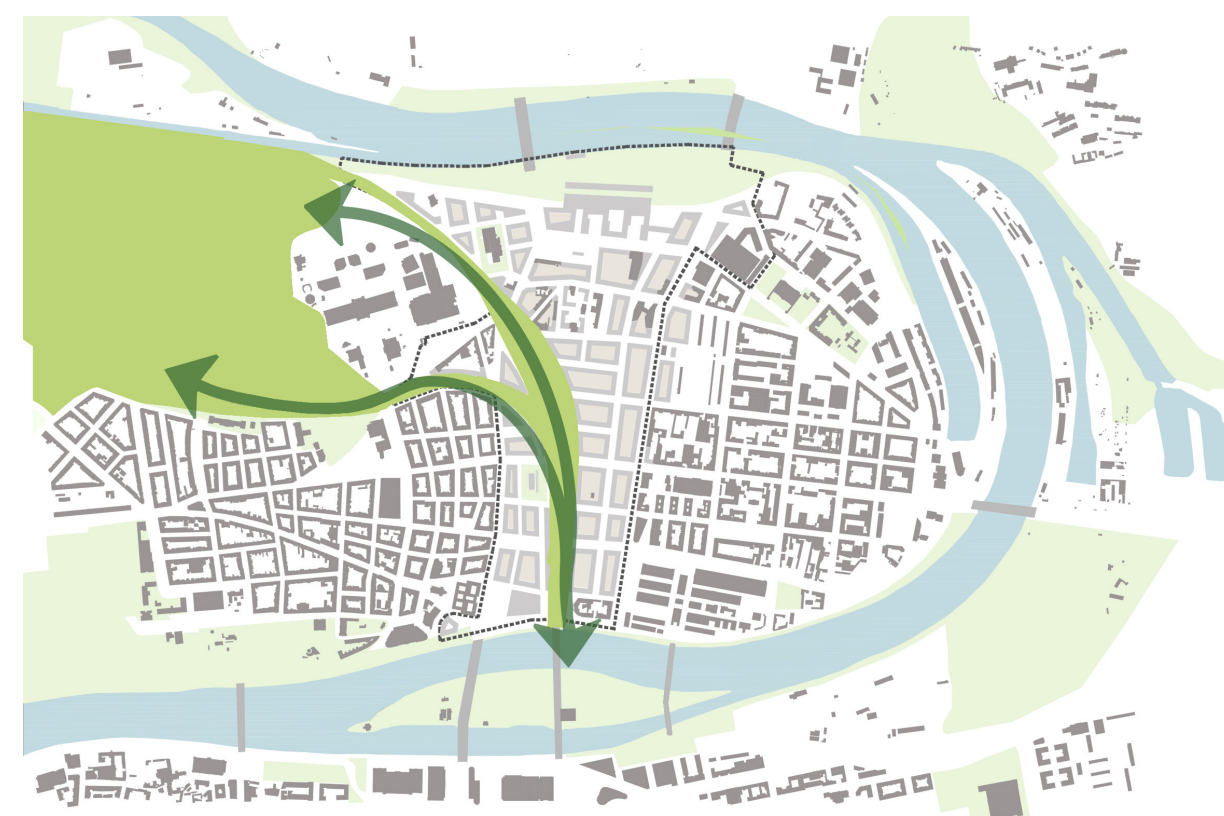
DOTVOŘENÍ MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ



HLAVNÍ MĚSTSKÉ OSY



PROPOJENÍ URBÁNNÍ STRUKTURY HOLEŠOVIC A BUBNŮ PARKEM



ZELENÁ OSA - PROPOJENÍ STROMOVKY A ŠTVANICE



## Trasování tramvají

Vedení magistrály tunelem a Kralupské spojky na estakádě umožní zachovat stávající tramvajové vedení v ulici Partizánské a UVýstaviště.

Linka na Bubenské nábreží bude přemístěna do osy území, do Dělnické ulice. Zde podjede pod viaduktem Buštěhradské dráhy a dále po Bubenské ulici na západě se zapojí do stávající trasy v ulici Antonínské. Její terén ovšem bude zarovnan na původní úroveň, čímž se prostoru ulice i Strossmayerovu náměstí navrátí městský charakter. Zastávka v ústí ulice Heřmanovy na hraně náměstí před železniční stanicí Bubny plně nahradí dnešní přestupní zastávku Vltavská (metro) a bude sloužit také pro tramvajovou obsluhu nádraží, radnice Prahy 7, koncertního sálu i paláce Elektrických podniků.

Na severu území bude tramvajová trať v ulici Komunardů na Ortenově náměstí přeložena do ulice Vrbenského tak, aby projížděla přímo před vstupním průčelím nádraží Holešovice (vč. nákupního centra) a vládní čtvrti, kde bude přestupní zastávka na metro i další MHD / PID. V ulici Partyzánské se zapojí do stávajícího trasování.

## Nádraží Holešovice a vládní čtvrť

Druhé významné náměstí vznikne na severní straně lokality v ploše nádraží Holešovice, které bude přeměněno v duchu současných evropských přestaveb nádraží na kompaktní stavbu se „zabudovaným“ velkokapacitním obchodním centrem ve spodní části a velkokapacitním administrativním centrem – státní správní čtvrtí – ve výškových stavbách vyrůstajících z nádražní podnože. Mají-li být v území umístěny tyto dvě kapacitní a speciální funkce – nákupní centrum a administrativní centrum – pak právě zde, na bariéře nádraží a železniční trati, které promění v průchozí a dostředivé místo. Místo výborně napojené na MHD se stanicemi metra, zastávkami tramvají a autobusů, na železnici i na automobilovou dopravu, a to bez jejího závleku z vyššího komunikačního systému do obytné čtvrti. Městský okruh je veden po protějším břehu Vltavy a návštěva obchodního centra prakticky znamená pouze přejetí mostu tam a zase zpět.

## Holešovické náměstí

Před novým nádražím Holešovice, kompaktním objektem Vládní čtvrti, vznikne přiměřeně veliké, pravidelné, obdelníkové náměstí klesající západním směrem na úroveň ulice Partyzánské. V její frontě bude na náměstí zaústěna ulice stoupající k historické stavbě elektrárny, jejíž monumentální secesní průčelí tak bude tvořit point de vue náměstí ve směru jeho spádu.

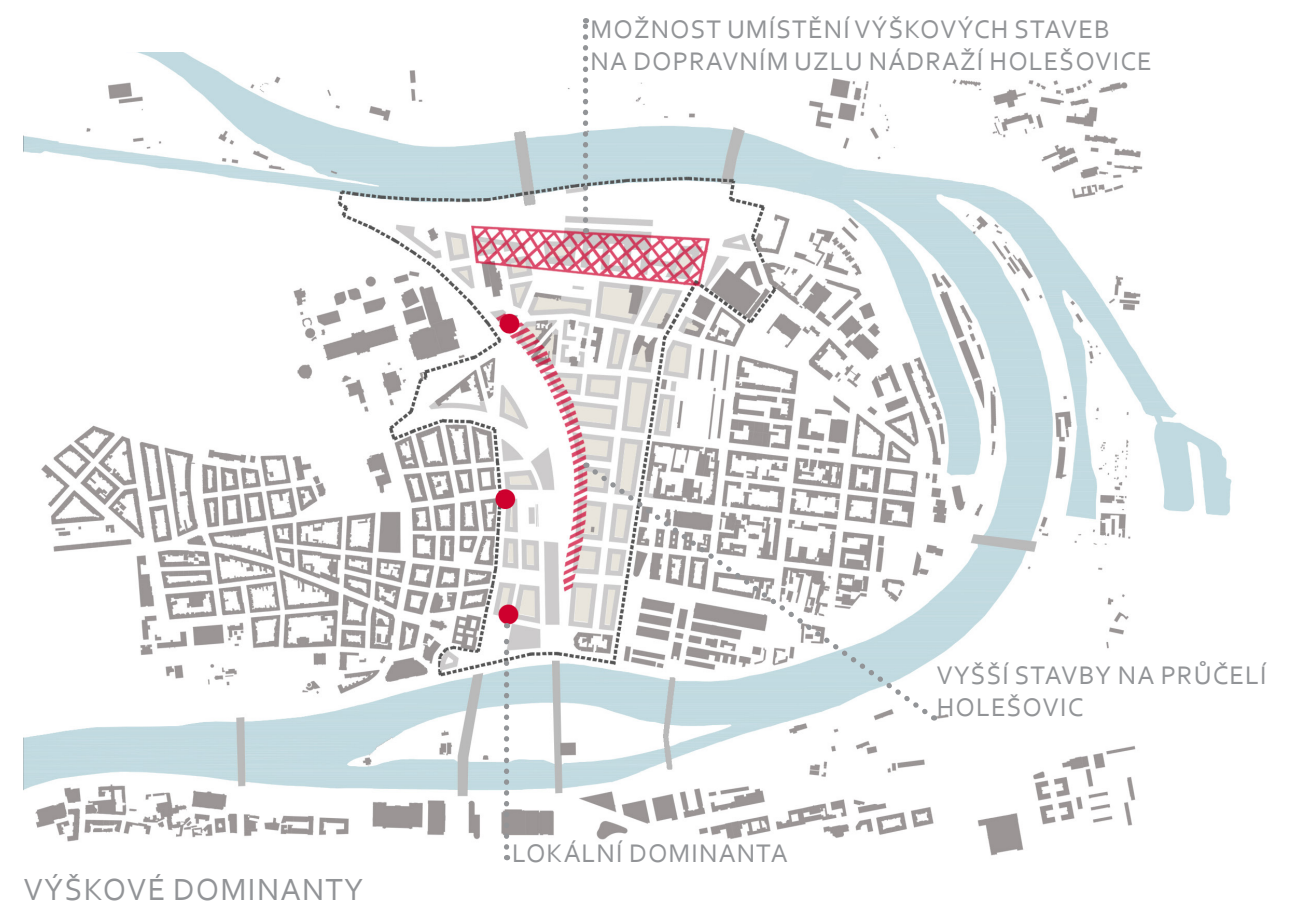
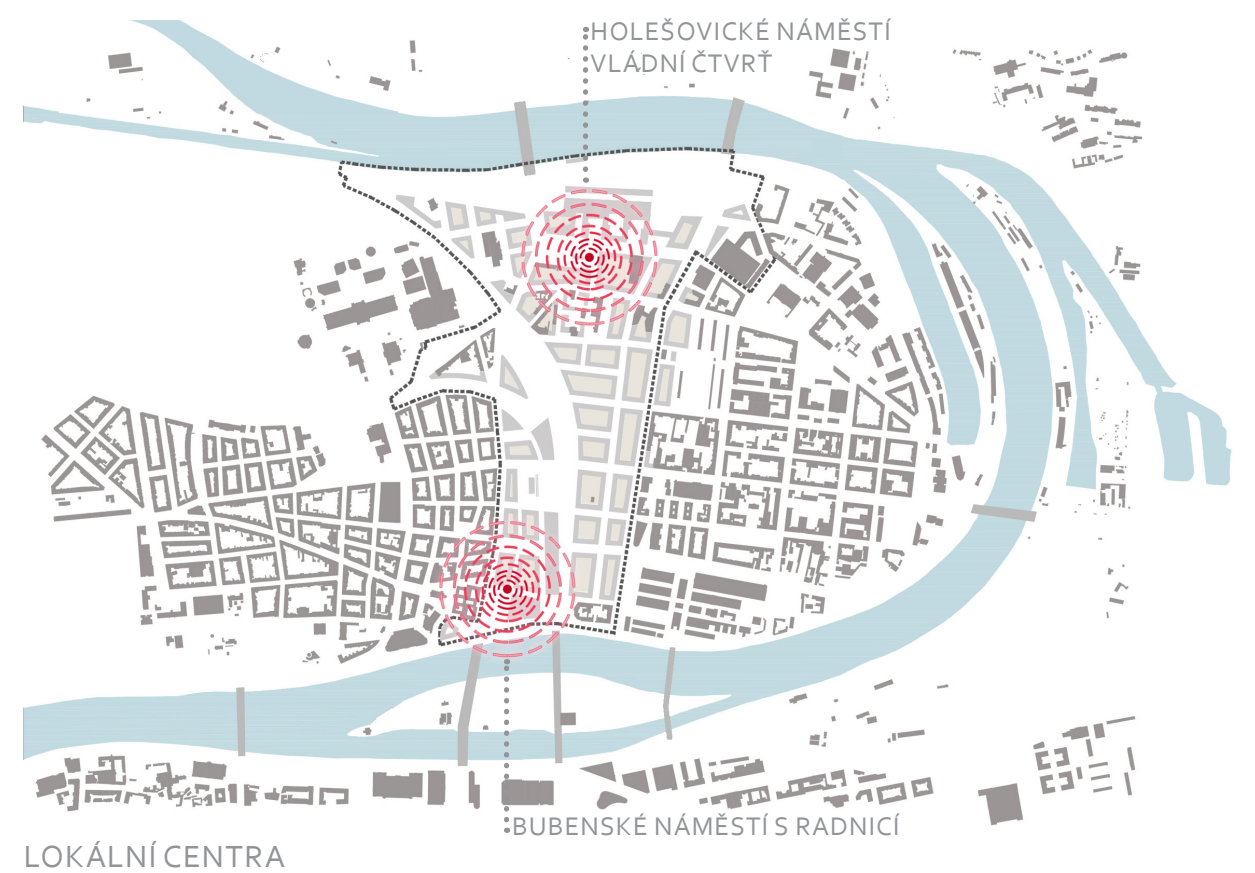
Na tomto náměstí budou umístěny zastávky tramvají i autobusů a rovněž vyvedeny výstupy ze stanice metra. Může zde být v ploše umístěn kavárenský pavilon.

## Pěší spojení s nábrežím a Stromovkou

Z nádraží Holešovice by měla být možnost přímého a komfortního pěšího a cyklistického propojení se Stromovkou i s nábrežím Vltavy. Pro ně by měl být zbudován podchod pod tratí. Se Stromovkou by mělo být propojeno širokou lávkou – terasou procházející paralelně s Děčínskou tratí až k připojení Kralupské spojky, kde by měla terasa rampy sklesat na terén a projít pod železnici do ulice Za Elektrárnou.

## Území elektrárny

Triangl bývalé elektrárny uzavřený oběma tratěmi a Partizánskou ulicí by měl být propojen se Stromovkou a Výstavištěm po terénu pod Kralupskou tratí vedenou na estakádě. S vltavským údolím pak vizuálně spojen vyvýšením části území podél Děčínské tratě nad její úroveň formou městské terasy či plató, tedy změnou nivelety uličního „terénu“ (s využitím pro umístění „podzemního“ parkingu na terénu). V místě vstupu Kralupské spojky do území, v bezprostředním sousedství Tipsport Arény (hokejové haly) by měla být zbudována železniční zastávka, obsluhující arénu, výstaviště, Stromovku, rozvojové území elektrárny i novou vládní čtvrť, nákupní centrum a nádraží Holešovice.





## Zátory

Torzo historické zástavby v území Zátor by mělo být zachováno a citlivě dostavěno.

## Železniční triangl u Výstaviště

Triangl území mezi Buštěhradskou dráhou, Kralupskou spojkou a ulicí U Výstaviště by měl být v jižním cípu doplněn o domovní blok a podél obou tratí by mělo procházet široké „rameno“ parku propojující centrální park na východě se Stromovkou na západě.

## Památník holocaustu

Památník Holocaustu – bývalá výpravní budova nádraží Bubny by měl nabýt výjimečnou pozici tím, že ve vysvaho- vaném okolním městském terénu zůstane na terénu stávajícím. Tak vznikne platforma uzavřená z východu želez- niční tratí vedenou zde nikoliv na estakádě, nýbrž na kolmém náspu. Vymezení prostoru památníku stěnou, resp. jeho uzavření tratí pokládáme za vhodnější řešení, než jeho otevření do prostoru pod tratí, když by ta byla vedena na estakádě. Tím by památník pozbyl svojí existencionální a tragickou dimenzi.

## Bubny – nádražní náměstí

Před vlakovou zastávkou Bubny na bubenské, západní straně je navrženo náměstí ukončující osu zástavby Bubnů – Letné Heřmanovu ulici. Velikostí odpovídá charakteru zástavby a tvoří pandán Řezáčovu náměstí na téže ulici. Na východní, holešovické straně je podél celé délky napříč průchozí nádražní budovy náměstí podélné, svého druhu bulvár.

## Ferona contemporary

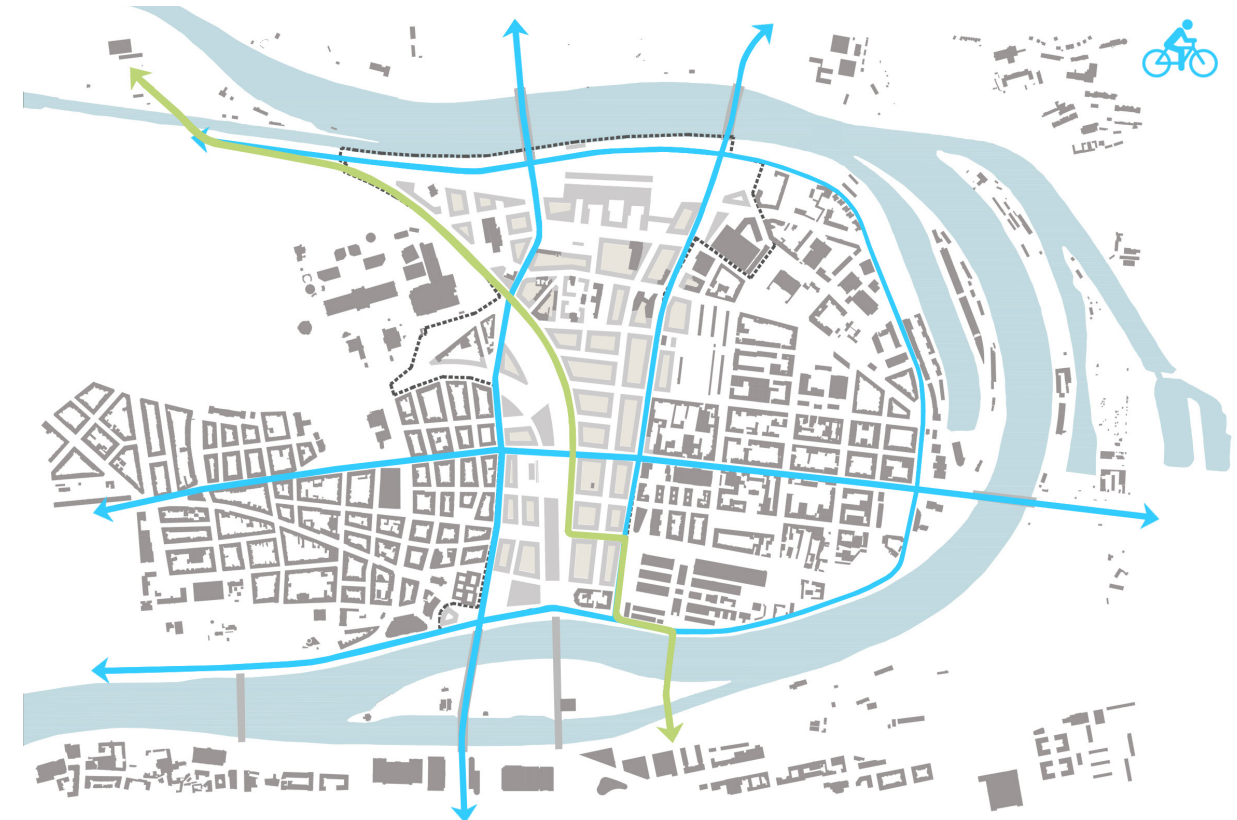
Na opačné, severní pozici vjezdu do Holešovic, na předmostí mostu Barikádníků se nabízí možnost konverze haly dnešní Ferony v kulturní objekt, např. galerii.

## Severní portál magistrály

Severní portál tunelu magistrály je de facto tvořen dnešním průjezdným profilem mostu ulice Vrbenského. Z něj je úrovnovou světelně řízenou křižovatkou na magistrálu napojeno území Holešovic k ní přimknutými přímými rampami, čili křižovatkou tvaru Holanďan. V severním směru lze z magistrály přímo napojit Holešovice sjezdem na nábreží, do ulice Varhulíkové. Niveleta území podél magistrály jižně od ulice Vrbenského bude dorovnána na původní úroveň, čili most ulice Vrbenského bude obsypán. Stávající zástavba území je na návrat své původní uliční úrovně připravena.

## Nábřeží

Severní nábřeží by mělo parkový charakter městské přírody (zhruba k ústí ulice Přívozní, čili k holešovickému při- stavu), jižní nábřeží by mělo městský „kamenný“ charakter náplavky, která by byla zbudována při hladině Vltavy od Hlávkova mostu dále na východ k mostu Libeňskému.



CYKLISTICKÁ DOPRAVA

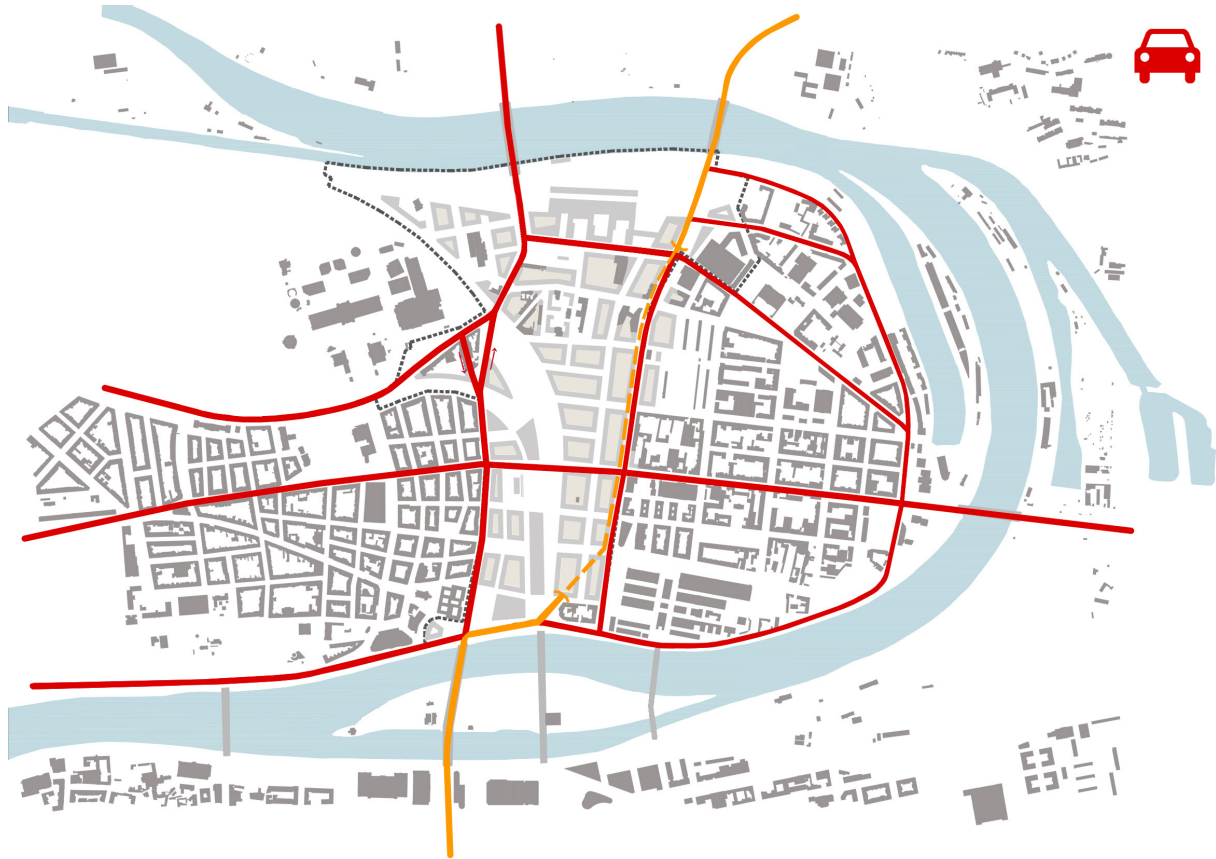


TYPICKÝ ULIČNÍ PROFIL

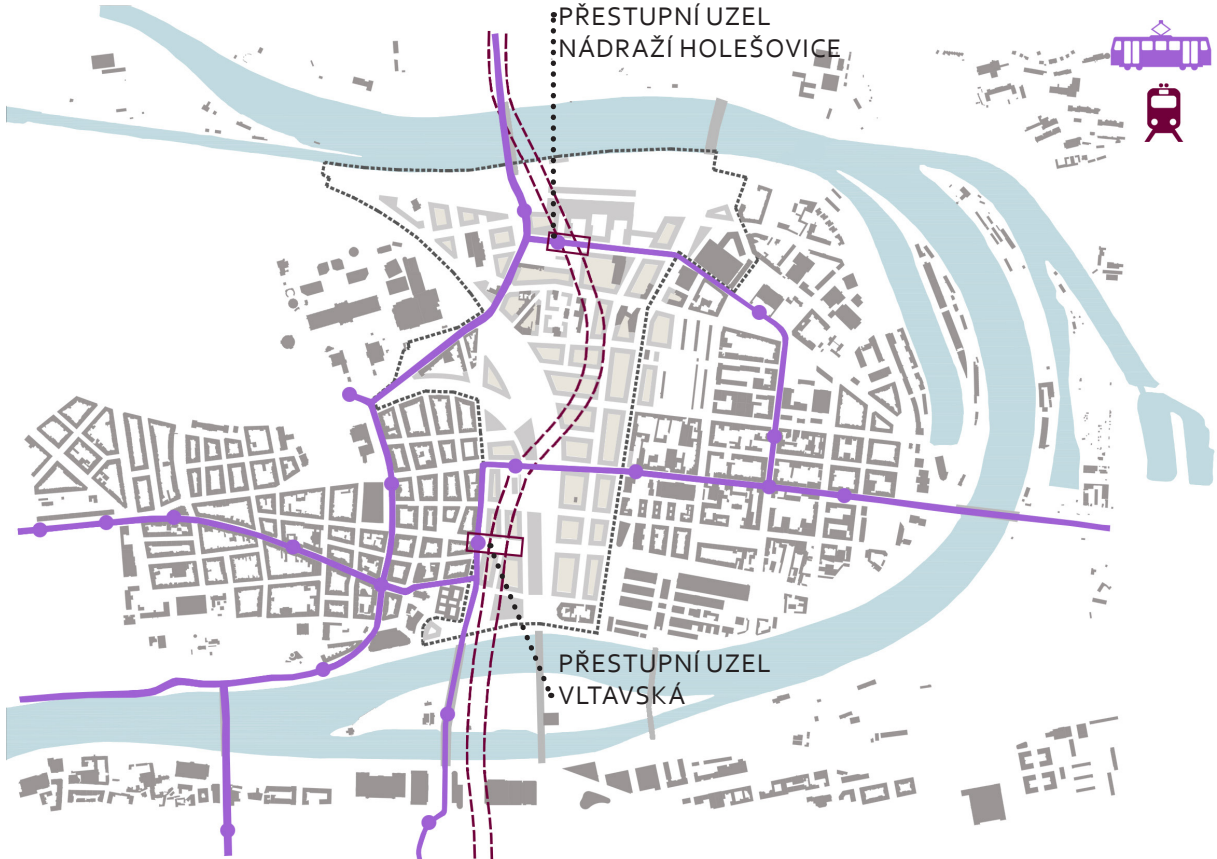
BUBENSKÁ ULICE



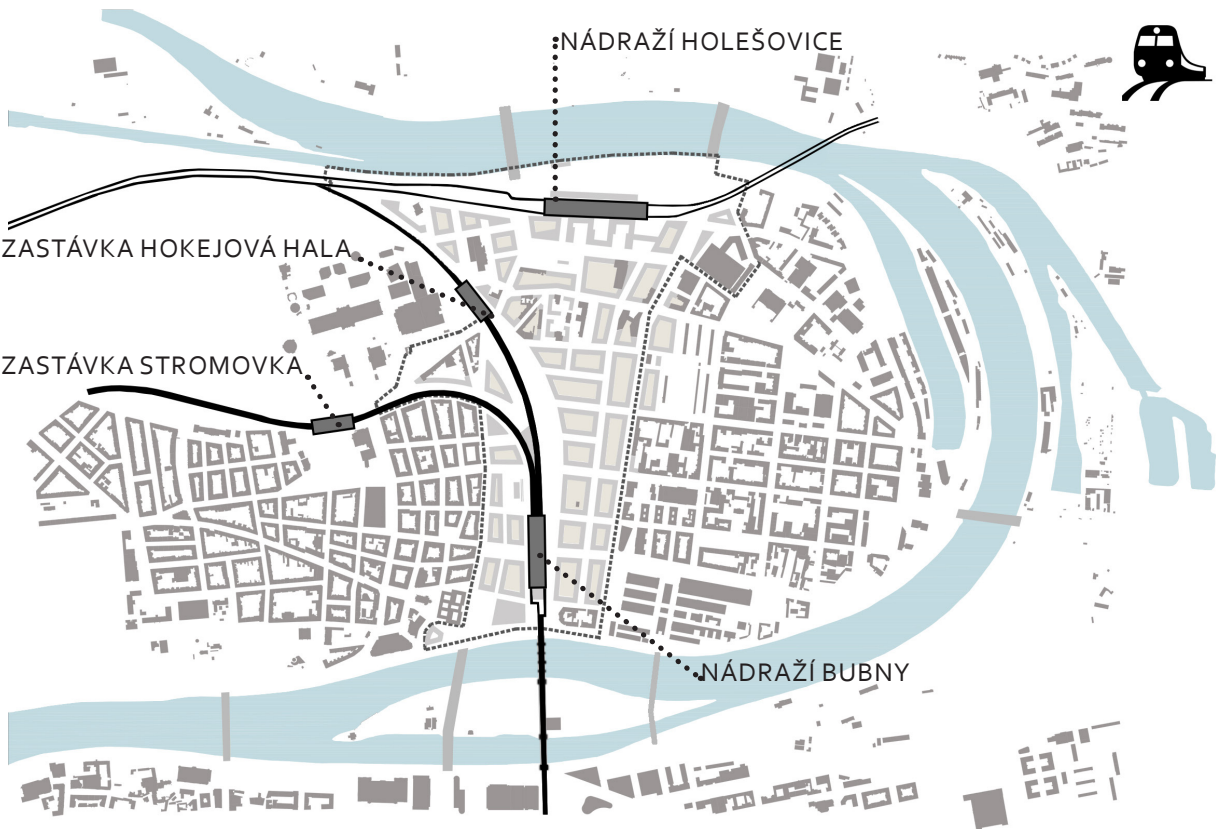
DOPRAVNÍ SCHÉMATA



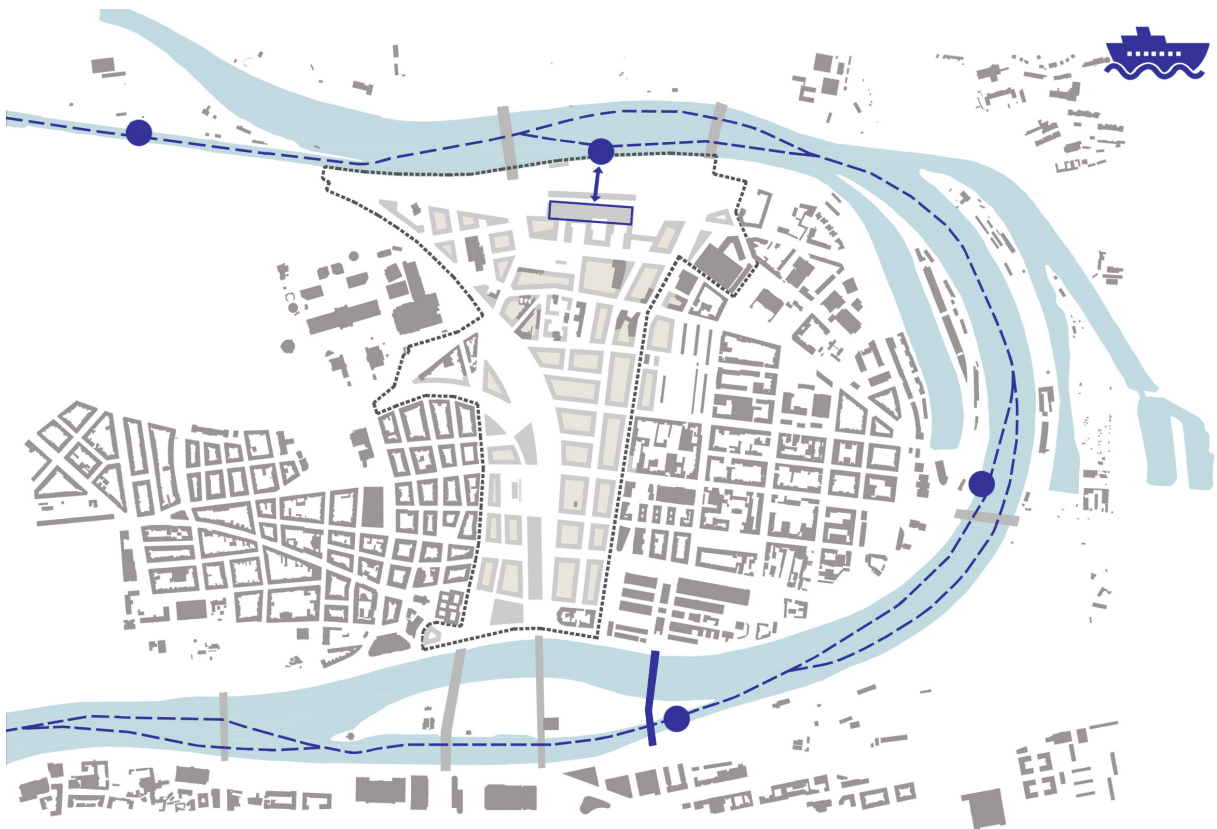
PÁTEŘNÍ SILNIČNÍ SÍŤ



KOLEJOVÁ DOPRAVA



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



LODNÍ DOPRAVA



## Odpovědi na otázky zadání

### I.

1. Území je depozitem volných ploch vhodných k zastavění v blízkosti centra města. Je jedinou plochou vnitřního města vymezenou městskou přírodou: ze tří stran jeho hlavním biokoridorem – řekou Vltavou, na zbývajících straně se ho dotýká největší vnitroměstský park – Královská obora. Je vstupním územím metropole (rozměj skutečného města) ze západu – je západní bránou pro automobilovou i železniční (příp. lodní) dopravu. Zastávka Bubny budoucí letištní rychlodráhy činí z území rovněž pomyslnou městskou bránu pro cestující leteckou dopravou.
2. Tato nová městská část by měla svým charakterem vyrůstat z kontextu svého okolí – tedy obou čtvrtí: Holešovic i Bubnů – Letné. Současně by mohla být rozšířeným městským centrem – např. umístěním koncertního sálu na předpolí Hlávkova mostu (stanice metra Vltavská) a administrativního areálu státní správy na severní hraně v ploše nádraží Holešovice (stejnomená stanice metra). Zde, na severní hraně území, podél železničních tratí lze umístit výškové stavby (stanice metra Holešovice, nádraží Holešovice) a rovněž velkokapacitní nákupní zařízení (Shopping Mall), avšak výhradně jako funkci integrovanou do multifunkčního objektu nádraží a správního centra.

**Závěr:** Z hlediska metropolitního významu jde o pro Prahu klíčovou lokalitu, a to jednak svojí přirozenou polohou a jejím potencionálem a současně množstvím zastavitelných ploch.

Za optimální možnost považujeme městskou urbánní texturou propojit zástavbu Holešovic na východě a Bubnů resp. Letné na západě. Toto spojení dosud znemožněné železničními tratěmi a zařízeními byl mělo mít charakter živého města i své osobité motivy – např. právě vedení železnice či centrální park propojující Stromovku a jižní Vltavské nábřeží.

### II.

1. Nejvhodnější strukturou je bloková zástavba výškově i půdorysně navazující na okolí, tedy s výškou základní římsy cca 22,5 m plus střecha či ustoupená podlaží. Vyšší objekty lze situovat na hranu parku a na severní hranu území podél železniční tratě či uvážene jako místní dominanty signalizující důležitá místa či funkce území. Pro vytvoření živé městské čtvrti je nezbytné zamezit vytvoření jednotvárných monobloků. Jednotlivé bloky doporučujeme rozčlenit, např. parcelací, na domy s délkou uliční fasády maximálně 40 m.
2. Za nejvhodnější uspořádání parteru lokality, čili úrovně terénu, považujeme protažení nivelety Holešovic, tedy východní hrany ulice Argentinské k železnici a od ní svahováním propojení této úrovně s niveletou svahu Letenského kopce, čili západní hrany Bubenské ulice. Nepokládáme za vhodné řešit rozdíl úrovní „schodem“ výšky železničního náspu v místě tratě, protože nevěříme v možnost jeho atraktivního a živého městského zaplnění objektem vloženým pod kolejiště a tvořícím pro území východně od tratě parter veřejného prostoru.
  - Železniční tratě, po rekonstrukci zvednuté výše nad terénem, doporučujeme vést převážně na viaduktu. Tam, kde viadukt není přínosem, na náspu vymezeném kolmými stěnami. To ovšem za předpokladu, že klíčová část Kralupské trati bude vedena plochou parku.
  - Předmostí Hlávkova mostu spolu s plochou kolem zastávky metra Vltavská a tramvajovou rampou v ulici Antonínská musí být zásadně upraveno a vrácen mu městský charakter. Dnešní podoba mimoúrovňové dálniční křižovatky musí být zcela změněna, území výškově vyrovnáno na dřívější úroveň terénu města, dopravní rampy odstraněny atd.
  - Na severním nábřeží doporučujeme niveletu území sevřené kolejišti Kralupské a Děčínské trati zvýšit tak, aby nebylo mezi těmito železničními objekty „utopeno“, ale aby byl jeho (umělý) terén vyzvednut ve formě městské terasy nad kolejiště. Tím získá atraktivitu a vizuální kontakt se Stromovkou i Vltavou.
3. Výška zástavby by měla být podobná jako výška stávající zástavby Holešovic, tedy 6 pater (22,5 m) po koruně římsy plus 1–2 ustoupené podlaží. Fronta podél centrálního parku by měla být o 3–4 patra vyšší, tedy 8–10 pater (30–35 m). Výškové stavby mohou být umístěny na významově vhodných místech, jako lokální dominanty do výšky 75 m. Skupiny skutečně výškových staveb je možné umístit na severní hraně území v místě nádraží Holešovice a nejbližším okolí (vládní čtvrt). Výška by však neměla přesahovat 130 m tak, aby v dálkových pohledech stavby nepřekračovaly horizont severní hrany Vltavského údolí (Velká Skála).
4. Hrubá podlažní plocha činí 2.000.000 m<sup>2</sup>, z čehož 1.200.000 m<sup>2</sup> připadá na bytové účely a 800.000 m<sup>2</sup> na nebytové účely / administrativu, kultura, obchod.
5. Hromadná doprava – na stanici metra Nádraží Holešovice by mělo být umístěno centrum státní správy, na stanici Vltavská Koncertní sál a radnice Prahy 7. Tramvaj by měla být přeložena z nábřeží do středu území po ulici Dělnické v úseku Libeňský most – Bubenská, kde by v ulici Antonínská navázala na současné trasování. Na severu by byla přeložena z ulice Plynárenské do ulice Vrbenského, aby dobře obsloužila Holešovické nádraží a v jeho ploše umístěnou administrativní čtvrti státní správy.

Automobilová doprava – tranzitní severojižní magistrála by byla vedena v hloubeném tunelu pod ulicí Argentinská. Zásadní úpravy vč. dopravy vyžadují předmostí všech mostů (vyjma Libeňského). Na povrchu se bude pohybovat pouze obslužná doprava. Letná – Bubny s Holešovickými budou dopravně propojeny uliční sítí pod drážním tělesem. Doprava jako bariéra v území tak bude odstraněna.









LEGENDA:

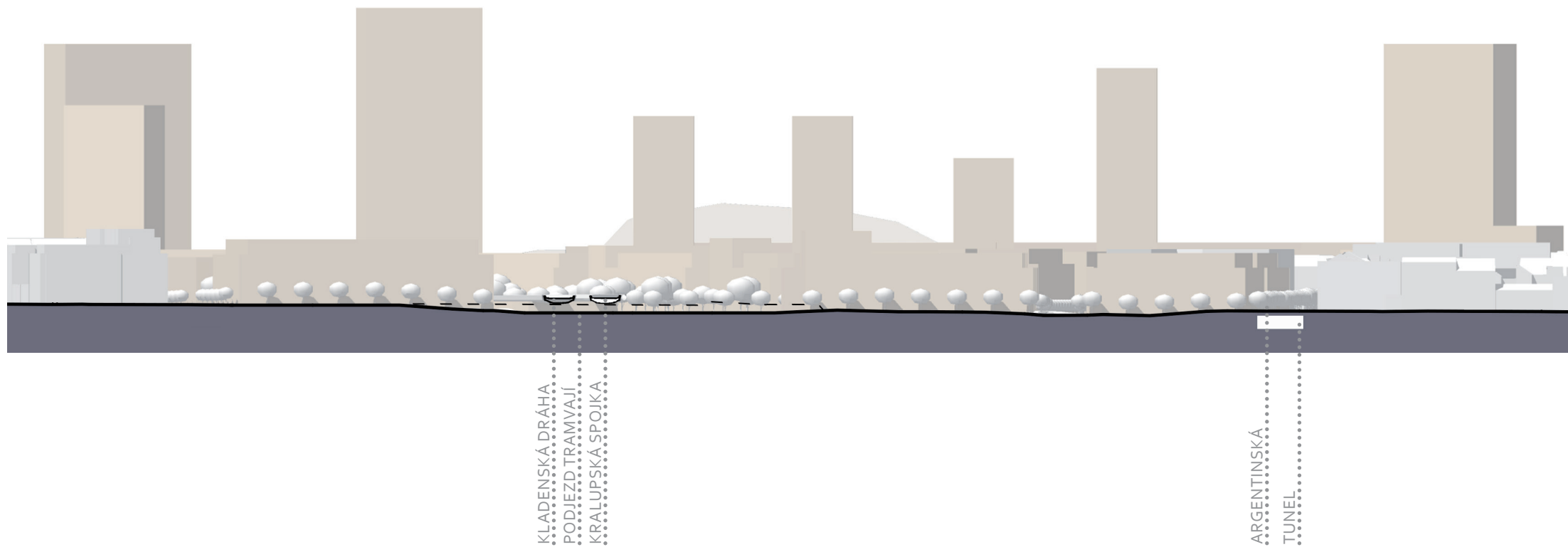
- 1. Náměstí - předpolí Hlávkova mostu
- 2. Radnice
- 3. Radniční věž
- 4. Koncertní síň
- 5. Náměstí - přednádražní prostor  
- přestupní uzel Vltavská
- 6. Nádraží Bubny
- 7. Památník Holocaustu
- 8. Lineární park - spojnice severního a jižního nábřeží a  
Stromovky
- 9. Přednádražní prostor
- 10. Objekt nad portálem tunelu
- 11. Stávající zástavba - Zátory
- 12. Holešovické náměstí
- 13. Drážní objekt
- 14. Vládní čtvrť a nádraží Holešovice
- 15. Náměstí s halou Garbe
- 16. Zastávka ČD Hokejová hala
- 17. Zastávka ČD Stromovka
- 18. Vjezd do tunelu
- 19. Zklidněná Argentinská
- 20. Jižní nábřeží - náplavka
- 21. Zastávka vodní tramvaje
- 22. Severní nábřeží - park

- Nové budovy
- Stávající budovy
- Památkově chráněné budovy

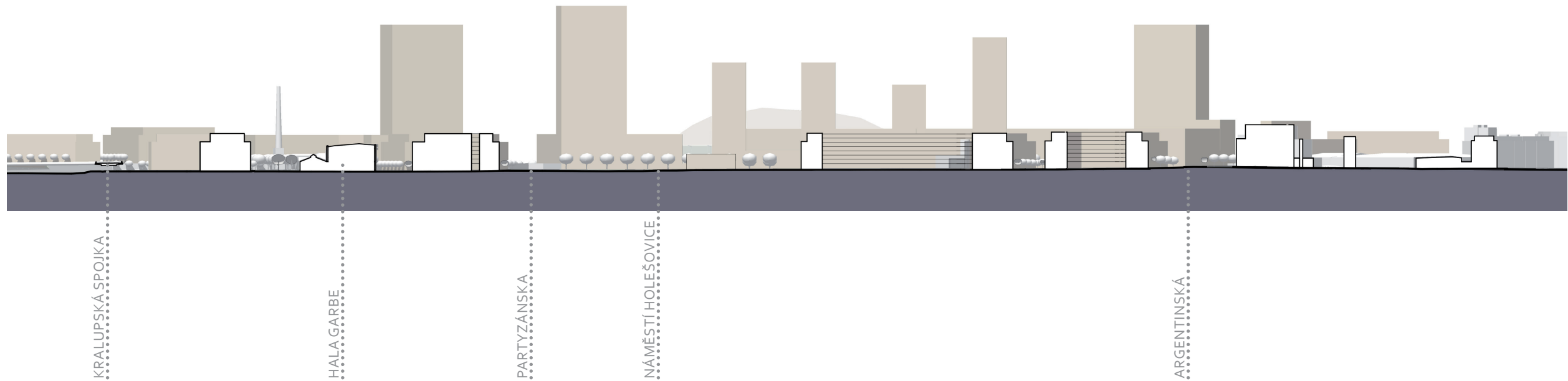


ŘEZY | 1:2 500

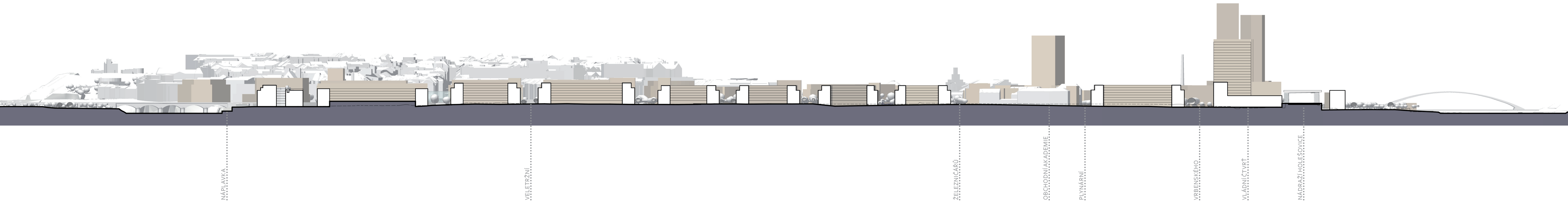
ŘEZ VELETRŽNÍ - DĚLNICKÁ



ŘEZ VRBENSKÉHO - VÝSTAVIŠTĚ

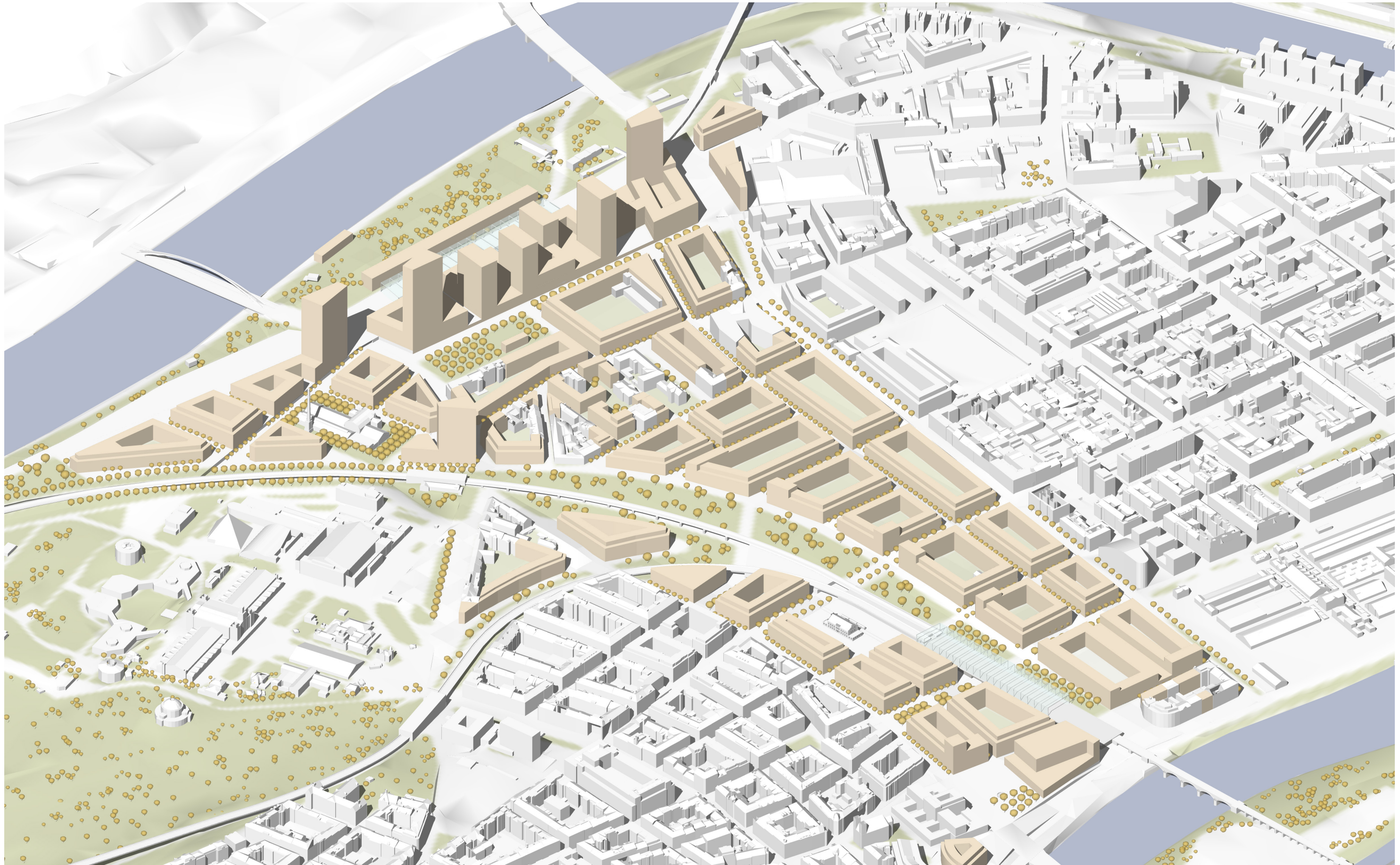


SEVEROJIŽNÍ ŘEZ ÚZEMÍM





## AXONOMETRIE





## AXONOMETRIE





## AXONOMETRIE



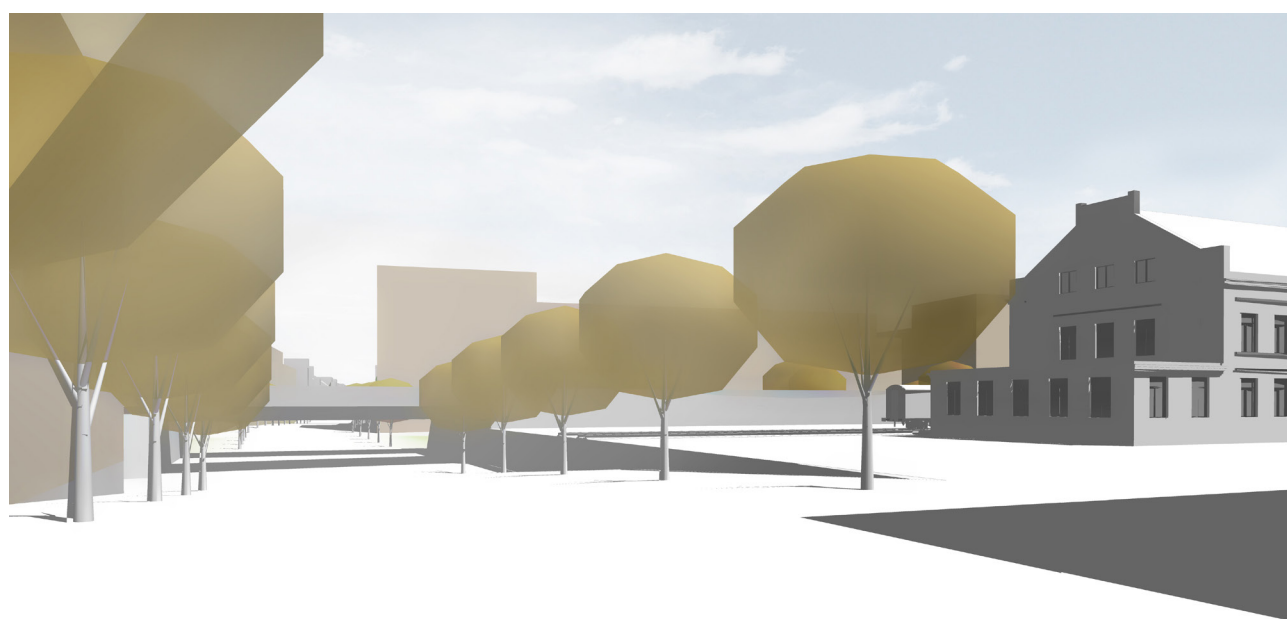
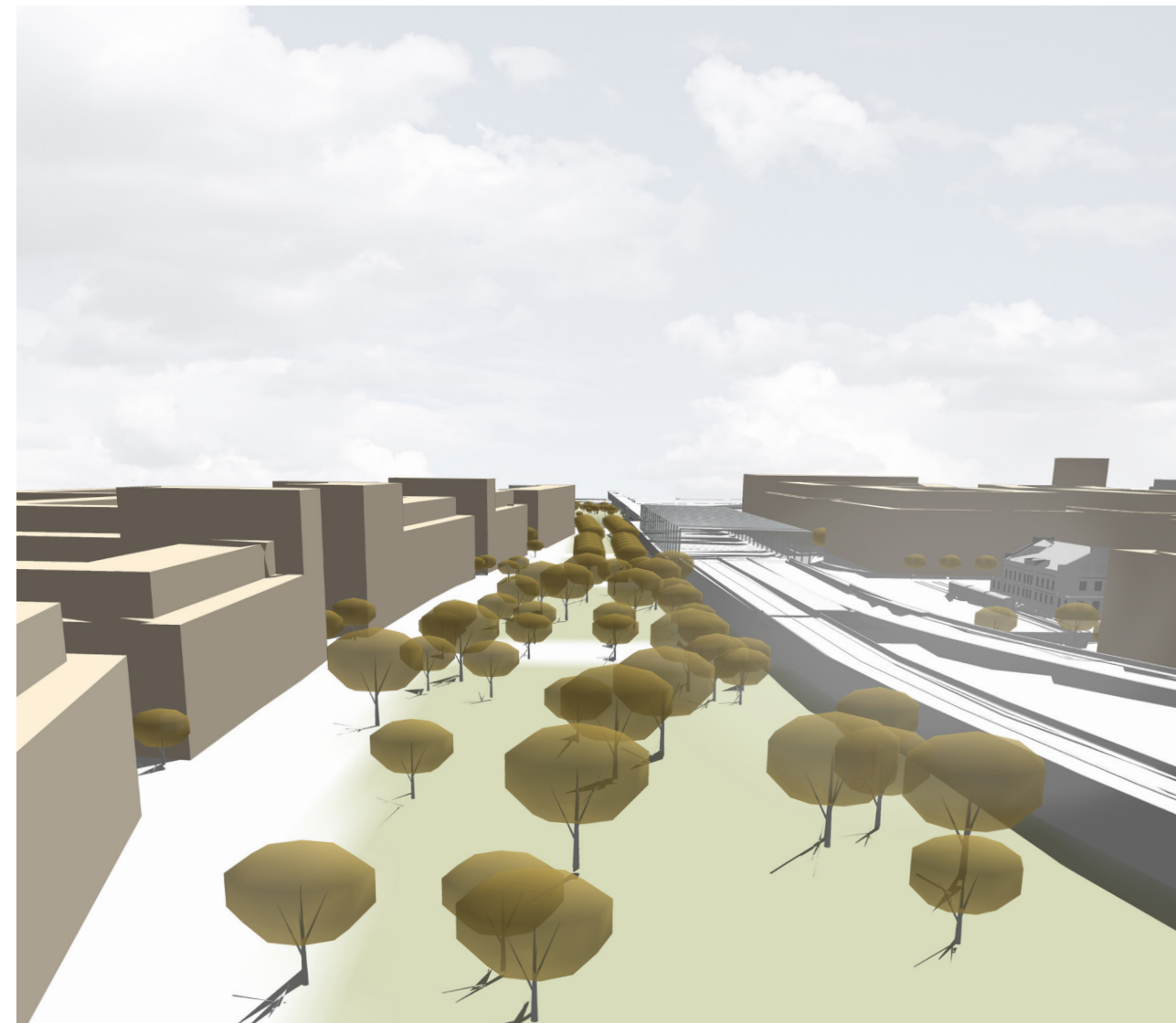


## AXONOMETRIE





## PERSPEKTIVY



PODJEZD POD TRATÍ DĚLNICKÁ - VELETRŽNÍ



RADNIČNÍ NÁMĚSTÍ



## REFERENČNÍ PŘÍKLADY



ŘEŠENÍ VIADUKTU V CURYCHU



ŘEŠENÍ VIADUKTU V CURYCHU



ŘEŠENÍ KŘIŽOVATKY V PAŘÍŽI



ŘEŠENÍ KŘIŽOVATKY V MNICHOVĚ