

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra zahradnictví a krajinářské architektury



Bakalářská práce

**Zhodnocení soudobých přeměn areálů průmyslového dědictví v lokalitách Holešovice,
Karlín a Libeň. Využití návaznosti na vodní prvek řeky Vltava**

Vedoucí práce: Ing. Jitka Trevisan

Autor práce: Martin Anger

2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Zhodnocení soudobých přeměn areálů průmyslového dědictví v lokalitách Holešovice, Karlín a Libeň. Využití návaznosti na vodní prvek řeky Vltava“ vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v příložené bibliografii.

V Praze dne:

Podpis:

Poděkování:

Rád bych poděkoval paní Ing. Jitce Trevisan za pomoc při zpracování této bakalářské práce.

Autorský referát:

Vždy, když jsem v minulosti procházel kolem některé staré fabriky, továrny nebo výrobní budovy, byly pro mě tyto objekty zajímavé a přitahovali mě svojí přešlou historií, skrytou poetikou, originalitou, účelnou a krásnou architekturou.

Bakalářskou práci na téma „Zhodnocení soudobých přeměn areálů průmyslového dědictví v lokalitách Holešovice, Karlín a Libeň. Využití návaznosti na vodní prvek řeky Vltava“ jsem si vybral z důvodu osobního zájmu o industriální objekty a areály, které jsou nějakým způsobem svázané s vodním prvkem, v tomto případě řekou. Vybrané pražské lokality jsem zvolil vzhledem k četnosti průmyslového dědictví a poloze daných čtvrtí.

První část mé bakalářské práce je literární rešerše. Zde jsem vysvětlil pojem „brownfield“ a co do něj náleží, jeho potenciál, současnou problematiku a možná řešení této otázky. Dále jsem v rešerši popsal historický vývoj jednotlivých čtvrtí, rozvoj pražského průmyslu a úlohu řeky v něm.

Druhá, praktická část mé práce se zabývá již hodnocením vybraných objektů a areálů. Vzhledem k vývoji bývalých přístavů v těchto průmyslových oblastech, jsem zvolil k posouzení tyto lokality a k nim dva další objekty. Posuzovaná kritéria jsem popsal v kapitole „Metodika“. Dále jsem je vyhodnotil v praktické části práce a graficky zanesl do map (viz. příloha Mapy).

U posuzovaných areálů jsem navíc hodnotil jejich budoucí podobu z dostupných informací a zda byl využit potenciál, který tyto výjimečné lokality skýtají.

Author`s review:

When I used to walk around the old factories and manufacturing buildings, they have been interesting and attractive to me. I liked their history, hidden poetry, originality, useful and magnificent architecture.

The topic of my bachelor thesis is “The assessment of contemporary changes of industrial heritage in chosen localities Holesovice, Karlín, Libeň. Usage of subsequence to water element as a river Vltava”. I chose it because of my interest in industrial objects and areas. These localities were selected due to numerous industrial heritage and position in these quarters of Prague.

The first part of my thesis is the literature research. I tried to explain the term “brownfield” and the related things, its potential, contemporary problems and possibilities of solving these questions. Also I described a historical development of these areas, the progression of Prague industry and the importance of river in this town.

Second practical part of this thesis is about assessment of chosen objects. In view of development of former harbours in these industrial localities the two other objects were added. Discussed criteria are described in chapter “Methods”. Also I estimated and put them into a map in practical part of thesis.

In discussed areas I additionally assessed their future look from available informations and whether the potential in these unique localities was utilized.

Obsah

1. Úvod	1
2. Cíl práce	2
3. Literární rešerše	2
3.1 Odkaz industriální doby	2
3.1.1. Definice „Brownfields“	2
3.1.2. Preference revitalizace brownfields	3
3.1.3. Rozdělení brownfields a jejich bariery znovuvyužití	5
3.1.4. Možnosti revitalizace brownfields a příklad jeho vzniku	9
3.1.5. Potenciál industriálního dědictví	12
3.2. Historie a vývoj vybraných průmyslových oblastí	14
3.2.1. Vznik a vývoj Karlína	14
3.2.2. Vznik a vývoj Libně	17
3.2.3. Vznik a vývoj Holešovic	20
3.2.4. Rozvoj průmyslu v Praze a sledovaných lokalitách	23
3.3. Význam vodního prvků v průmyslových oblastech	26
3.3.1. Vodní prvek ve městě	26
3.3.2. Význam řeky v průmyslu	27
3.3.3. Vltava v Praze	30
4. Metodika	33
4.1. Mapování a vytvoření přehledu industriálních objektů ve vybraných lokalitách	33
4.2. Výběr a fotodokumentace modelových objektů, areálů	33
4.3. Popis objektů, sběr dat rešerží a vytvoření kritérií pro hodnocení jejich potenciálu	34
4.4. Vyhodnocení potenciálu	34
5. Speciální část	35
5.1. Přehled vybraných objektů v Karlíně	35
5.1.1. Rohanský ostrov	35
5.1.1.1. Historie a současný stav	35
5.2.1.2. Potenciál areálu a zhodnocení	37
5.2. Přehled vybraných objektů v Libni	39
5.2.1. České loděnice	39
5.2.1.1. Historie a současný stav	39
5.2.1.2. Potenciál areálu a hodnocení	39
5.3. Přehled vybraných objektů v Holešovicích	41
5.3.1. Ochranný a obchodní přístav	42
5.3.1.1. Historie a současný stav	42
5.3.1.2. Potenciál areálu a hodnocení	44
5.4. Shrnutí	45
6. Diskuze	47
7. Závěr	49
8. Seznam literatury	50
9. Přílohy	
9.1. Fotodokumentace	
9.2. Mapy	

1. Úvod

Industriální dědictví je dnes nedílnou součástí našeho okolí. Řešení, jak s těmito pozůstatky průmyslové doby naložit, se naskýtá mnoho. Dnes jsou již obecně respektovány hodnoty, které tyto objekty nebo areály nabízí. I přes tento fakt můžeme vidět v některých případech jejich nešetrnou přestavbu nebo dokonce zbourání celého objektu. Takové kroky by měly být až tím posledním řešením.

Karlín, Libeň a Holešovice vzhledem ke svému umístění podél toku Vltavy a své průmyslové historii byly vhodné lokality pro výstavbu říčních přístavů. Tyto areály mají nezaměnitelný charakter, neboť jsou vlastně součástí samotné řeky. V minulosti přinášely s sebou spoustu zajímavých staveb, které byly součástí přístaviště. Zmíněné lokality jsou, nebo v nejbližší době budou, hlavním těžištěm přeměn v bývalých průmyslových čtvrtích.

2. Cíl práce

Cílem této práce je poukázat na potenciál průmyslového dědictví, z hlediska možnosti jeho využití v tvorbě sídelní zeleně a veřejných prostranství a zhodnotit jak jej bylo využito u již transformovaných, nebo na konverzi čekajících, objektů na území - Holešovice, Karlín a Libeň v Praze, obzvláště v návaznosti na řeku Vltavu. Dále byly tyto výsledky graficky zaneseny do ortografických map a u vybraných lokalit detailněji popsány.

3. Literární rešerže

3.1. Odkaz industriální doby

„Restruktulizace průmyslu a útlumové programy po roce 1990 a také proměna hodnotových kritérií, střídání vlastníků průmyslových objektů a areálů, potřeba rehabilitace životního prostředí otevřely diskuzi předběžnému problému nového využití průmyslového dědictví“.

(Fragner 2005)

3.1.1. Definice „Brownfields“

Co jsou to brownfields

„Nemovitost a pozemky v urbanizovaném území, které z nejrůznějších důvodů pozbyly původní funkci, zůstávají opuštěné, či nedostatečně využité. Snadněji a rychle podléhají zkáze, fyzicky i ekonomicky negativně ovlivní (deprimují) okolí. K důsledkům původní činnosti zpravidla patří i pravděpodobné rizika ekologické zátěže v místech opuštěných areálů a objektů“.

(Fragner, 2005)

„Brownfields jsou pozemky a budovy v urbanizovaném území, které ztratily svoje původní využití nebo jsou málo využité. Často mají - nebo se předpokládá, že mají - ekologické poškození a zdevastované výrobní i jiné budovy.

Z mnoha důvodů brownfields představují rozsáhlou část zastavěného území v mnoha našich městech (od 3-20% jejich zastavěného území). Mají nejen negativní ekonomické účinky, ale také neblahý fyzický vliv na své širší okolí. Složitost jejich řešení, nejistoty, zvýšená rizika a náklady spojené s jejich renovací a znovuvyužitím - to vše odrazuje soukromý kapitál od aktivní ekonomické intervence. Brownfields pak obvykle vyžadují různé formy veřejné intervence k tomu, aby se odbouraly bariéry bránící jejich rozvoji a nastartoval se tak proces jejich nového využití. Je nutné si ale uvědomit, že budou i brownfields, která z různých důvodů dlouhodobě své nové využití vůbec nenajdou“.

(Jackson Bergatt a kol., 2004)

„Brownfields jsou úplně nebo jen částečně nevyužívaná území, která již někdy byla zasažena lidskou činností, a to převážně stavební nebo jí podobnou či související.“

(Kramářová, 2004)

Slovo Brownfield je někdy zavádějící. Bývá zatíženo různými výklady nebo významy. Doslovný překlad „hnědá pole“ by mohlo být matoucí a zatím se nepoužívá. České úřady se v terminologii také rozcházejí. Ministerstvo pro místní rozvoj používá výraz „deprimující zóny“, a ministerstvo životního prostředí používá výraz „narušené pozemky“. Termín brownfields používáme proto, že je krátký, výstižný a po vysvětlení jasný pro všechny. Bohužel i v zahraničí dosud existují částečně odlišné výklady, ale pomalu dochází k postupnému sjednocování definice brownfields.

Brownfield se dá také chápat jako protiklad greenfieldu, tedy jako „zelenou louku“. Je tu snaha zcela vyčistit a převést území do „čistého“ stavu a proměnit ho v zelenou louku pro další investice. Brownfield může být také někdy vnímán jako ekologická zátěž. Tento pohled by neměl převažovat nad jeho skutečnou využitelností, která spočívá jednak v jeho historické a estetické hodnotě, často výjimečné lokalitě a případných specifických prvků, které se dochovaly z jeho původní činnosti.

3.1.2. Preference revitalizace brownfields

Zelené louky dnes tvrdě konkurují rozvoji na Brownfields. Podle Czechinvestu je zřejmé, že stavba na zelené louce je několikanásobně levnější a daleko rychlejší než na již urbanizovaném území. Obce však musejí přistupovat k nákladům daleko komplexněji, např: i s provozními náklady. Je třeba si uvědomit, že již vytvořená infrastruktura může být sama ekonomickou zátěží. Ta je většinou napojena na novou infrastrukturu k objektům postaveným na zelené louce, pravděpodobně na okraji obce. Musí se proto opravit, dále ji udržovat, a není ji možné zrušit. To samo osobě přináší značnou provozní nehospodárnost.

Když se podaří oživit lokality brownfields uvnitř obcí, zachovává se a udržuje ekonomika území, zvyšují se příjmy spojené s danou lokalitou (např: zpoplatnění parkovacích míst), vzniknou nová pracovní místa, zvyšuje se atraktivita území, poptávka atd.

Obec může brát přeměnu již urbanizovaného území hlavně v centru obce jako příležitost pro nové bytové jednotky a zelené plochy. V těchto objektech a areálech jsou významné

územní rezervy, které umožňují vyřešit některé nedostatky ve vybavení obce. Zvláště v bývalých průmyslových oblastech je často nedostatek jakékoliv zeleně a revitalizace takového území může pomoci otevřít cestu novým, dnes tolik potřebným a žádaným, zeleným plochám.

„V současné době se preferuje výstavba na zelené louce (suburbanizace) v porovnání s využitím ploch a objektů, které ztratily svojí původní funkci. Omezení suburbanizace a vyřešení jejich dopadu, sociálních, ekonomických a ekologických by výrazně přispělo ke znovuoobnovení nevyužívaných ploch a objektů v zastaveném území sídel.

V posledním desetiletí dochází i v české republice k výrazným změnám v uspořádání měst a sídelních aglomerací. Jednou z mnoha změn je i prostorové rozšiřování měst procesem suburbanizace. V příměstské zóně mnoha dalších měst vyrůstají nové obytné soubory, komerční zóny, průmyslová a logistická centra. To vše s negativním dopadem na zábor půdy, příměstskou krajinu, ekologickou stabilitu území a negativními sociálními důsledky pro obyvatele těchto suburbií.

Nadměrný růst příměstské zóny často nepřímo podmiňuje úpadek vnitřních částí měst. Přesídlení obyvatel s vyššími příjmy z měst a sídlišť na předměstí přináší snížení sociálního statusu původních městských čtvrtí, mimořádný růst nároků na individuální i veřejnou dopravu spojenou časovými ztrátami.

Zajistit udržitelný rozvoj městských aglomerací je možné jednoznačnou preferencí „revitalizací brownfields“ před „zastavováním greenfields“.

(Šošolíková, 2004)

„Výstavba na brownfields je dnes pro investora méně výhodná než na „zelené louce“. Je to především z důvodů podhodnocování pozemků ještě nedotčených výstavbou. Není zvažována skutečná cena pozemků na zelené louce, ale pouze jejich „tržní“ hodnota – většinou pouze jako louka nebo pole, nikoliv jako stavební parcela. Do „tržní“ ceny zelené louky není nikdy zahrnuta ani kulturní ani estetická hodnota krajiny, kterou výstavba degraduje. V porovnání s tím cena pozemku klasifikovaného jako brownfields je příliš vysoká vlivem své polohy a zasíťování. Další velmi podstatné zvýšení investičních nákladů na brownfields znamená i odstranění časté ekologické zátěže pozemku“.

(Kramářová, 2004)

3.1.3. Rozdělení brownfields a jejich bariery znovuvyužití

Brownfields jsou různá a je třeba k nim také tak přistupovat.

Podle rozsahu je lze rozdělit na:

Velkoplošná - areály závodů, komplexy souvisejících budov

Maloplošná – osamocené budovy, jednotlivá podlaží

Dále pak podle Jackson Bergatt a kol. (2004) z ekonomického hlediska existuje několik druhů brownfields:

Podle původu:

opuštěné průmyslové, energetické, těžební, skladovací, zemědělské objekty, dopravní (např. železniční pozemky, přístavy a loděnice, vojenské budovy, degradované části měst, zchátralé objekty s památkovou hodnotou (industriální památky 19.století., barokní hospodářské objekty, kláštery, špitály apod.)

podle polohy:

1. zastavěná území měst – v centrální části města
2. zastavěné území měst - ve větší vzdálenosti od městských center
3. příměstské zóny
4. okrajové části malých obcí a vesnic
5. mimo urbanizované území

podle možnosti nového využití:

1. Pozemky schopné nalézt nové využití s pomocí tržních mechanismů (soukromý či veřejný developer)

- tyto brownfields se postará sám trh a nemá cenu do nich investovat veřejné prostředky. Jsou to objekty s velmi dobrou lokací, většinou poblíž center měst s vytvořenou infrastrukturou.

2. Pozemky, které potřebují pro nové využití veřejné finanční prostředky

- druhý případ, už nemá tak výhodnou lokaci pro investory. Potřebuje většinou silnou veřejnou podporu buď ve formě nefinanční, nebo přímo veřejné prostředky, které by projekt financovaly. Obvyklý poměr veřejných a soukromých investic je zde od 1:5 a více. Investuje-li se do projektu jedna koruna veřejných prostředků, měl by soukromý sektor přispět nejméně pěti a více korunami.

3. Nekomerční lokace, kde je brán zřetel více na sociální cíle nebo ochranu životního prostředí.

- zde je potřeba počítat s vyšší podporou veřejných prostředků. Obvykle 1:1 až 1:4. Jsou to projekty, kde je pravděpodobně vhodné využití grantů strukturálních fondů.

4. Objekty a areály, které jsou v havarijním stavu a ohrožují zdraví a životní prostředí.

- často není možné dohledat a přivést k zodpovědnosti toho, kdo způsobil škody. Pak obvykle odstranění takovýchto zátěží platí stát.

5. Pozemky, pro které není možné nalézt nové využití a musí být rekultivovány

- do této skupiny se řadí velké množství brownfields v nekomerčních lokalitách, kde se dlouhodobě nepočítá s jakoukoliv novou funkcí. Důvodem je většinou převaha nabídky nad poptávkou a další řešení dané lokality bude vyžadovat zvláštní program, který bude nejčastěji spočívat v navrácení pozemků do nezastavěných ploch, tedy pravděpodobně zbourání objektů a rekultivace okolí. Pak bude vždy záležet na kompetentních lidech, jak bude území dále využito.

Bariéry znovuvyužití brownfield:

Dnes se již problém brownfields začíná řešit, ale potenciální řešitelé (kraje, města, investoři, developři, vlastníci pozemků) se stále potýkají s bariérami zabraňujícími znovuvyužití brownfields.

„I když se na první pohled může zdát, že hlavní bariérou znovuvyužití brownfield jsou peníze, ve skutečnosti to není pravda. I v mezinárodním měřítku se ukazuje, že samotné

peníze problematiku brownfields vyřešit neumí. To, co potíže brownfields řeší, jsou vhodné priority, strategie, právní rámce, programy, podpory podnikání a přístupy co nejširší plejády různých hráčů zúčastněných v tomto procesu“.

(Jackson Bergatt a kol., 2004)

Některé příklady ze zemí, kde je otázka revitalizace brownfields na vysoké úrovni, jako jsou Francie, Německo a Británie, jsou ukázkou toho, že finance nejsou vše. Někdy právě dostatek finančních prostředků může působit kontraproduktivně. Napomáhat vytvoření brownfields jinde nebo zcela zničit původní myšlenku na uchování charakteru industriálního dědictví. Je důležité si uvědomit, že se problematika brownfields nemůže být efektivně vyřešena bez vhodného pořadí jednotlivých kroků, bez předávání zkušeností, vzdělávání a poučení se z chyb.

Hlavní bariéry znovuvyužití brownfields podle Jackson Bergatt jsou:

1. Vzdělání

- nedostatečné vzdělání, informovanost a zkušenosti v problematice a nedostatek mezioborových zkušeností jsou jednou z hlavních bariér.

2. Know-how, koordinace a motivace

- nedostačující pochopení problému brownfields a jeho ekonomických a sociálních aspektů
- nízká úroveň politické angažovanosti v opětovném využívání území
- absence celkové strategie pro znovuvyužití brownfields
- nedostatečná spolupráce a předávání informací mezi jednotlivými disciplinami, institucemi a odděleními těchto institucí a málo využívaná možnost spolupráce veřejného a soukromého sektoru
- nedostačující know-how v řadách všech osob potenciálně zainteresovaných na využívání brownfields, včetně soukromých investorů, místních orgánů veřejné správy, krajů a ministerstev

3. Nástroje a politiky

- neexistence národní strategie přístupu k problematice brownfields

- chybí srovnatelná data (registrace brownfields), která by napomohla hlubšímu porozumění problematice a pomohla stanovit priority pro stávající a nově uvažované programy
- velké riziko potenciálních vyšších nákladů na odstranění ekologické zátěže
- neprůhledné a komplikované vlastnické vztahy u pozemků typu brownfields
- nedostatečná transparentnost a obtížné vymáhání práva, pokud jde o právní systém v několika oblastech, který naráží na plánování, prodej a využívání brownfields
- silná konkurence zelených luk (greenfields) – výstavba zde je jednodušší, rychlejší a levnější

Výhody nového využití brownfields:

- revitalizace celého území, odstranění ekologických i estetických závad v sídelní krajině
- ochrana zdraví obyvatel a životního prostředí
- snížení tlaku na využití greenfields, tím je možné předejít "rozlézáni" měst do okolní krajiny
- zvýšení příjmů a rozproudění ekonomiky v území

„Revitalizace brownfields asi nemůže být předmětem velkých národních investic. Vzhledem k počtu těchto objektů a areálů je to i nereálné a dá se pravděpodobně takto vyřešit jen malá část těchto problémů. Ve znovuvyužití brownfields se proto bude muset hlavně a velmi podstatně angažovat soukromý kapitál a soukromí investoři.

(Jackson Bergatt a kol., 2004)

Soukromý kapitál však nemůže nést sám rizika, která při rozvoji brownfields představuje. A proto je důležitá pomoc v podobě různých forem veřejných zásahů. Taková to forma intervence by se měla týkat hlavně nefinanční formy podpory jako je vytvoření vhodného právního rámce, vhodných fiskálních podmínek, vhodné využití území, zviditelnění problematiky daného území aj.

Největší zodpovědnost při řešení problematiky brownfields mají samotné obce, které jsou tímto problémem přímo a nejvíce ohroženy. Mají sice možnost určovat a rozhodovat o tom, co se bude dít na jejich území, ale to jim k řešení brownfields nestačí. Například úprava právního rámce je zcela v kompetenci vlády a daných ministerstev, jednotlivé regiony mají

své priority, pozemky a rozhodnutí o financování je často v rukách soukromých vlastníků a jejich pohled na věc se může zcela rozcházet se záměrem obce.

3.1.4. Možnosti revitalizace brownfields a příklad jeho vzniku

Brownfields jsou považovány hlavně opuštěné nebo nedostatečně využitě průmyslové areály. Vzhledem k profesionalizaci armády se přibyla mnoha obcím nová brownfields. Tvoří ji velké množství armádních budov a areálů. Také počet brownfields drážních vzrostl, jejichž plochy jsou často přímo ve středech obcí. Kvůli majetkovým nejasnostem a také dlouhodobé absenci jakékoliv strategie využití těchto ploch, se dnes otázka revitalizace drážních brownfields může zdát jako neřešitelná. Jednodušší typ brownfields naopak představují nepotřebné instituční budovy a areály jako jsou nemocnice, věznice, školy a podobně. Patří sem také pozůstatky po různých zemědělských družstvech a státních statcích v menších obcích.

V dnešní době, kdy se přesouvá sériová výroba do zemí s levnější pracovní silou, se ve městech objevuje řada opuštěných továren z 19. a 20. století - brownfields. Většinou jde o areály v těsné blízkosti centra napojené na městskou hromadnou dopravu a inženýrské sítě. Revitalizace brownfields se dá provádět dvěma způsoby. Buď se tyto památky i s jejich klady a zápory vhodně zrekonstruují a dobudují, nebo se srovnají ze zemí a na místo nich se vybudují nové administrativní budovy a supermarkety jak se to stalo například na Smíchově. Ostatně toto dnes hrozí i Holešovicím a Vysočanům.

Například Karlín se díky rekonstrukci někdejšího ČKD – Palác Karlín a Corso Karlín stal moderní městskou částí, kde se setkávají prvky 19. století s designem architektury dnešní. Přitom je zachován duch a atmosféra minulosti s respektem k urbanismu starého Karlína. Tyto realizace získaly ocenění odborné poroty Best of Reality v letech 2000 a 2001 a „Stavba Roku 2001“. Naproti tomu se jeví trochu rozpačitě zastavění bývalých budov v holešovickém přístavu moderními bytovými jednotkami, které sice možná dodržují typem architektury charakter zástavby v bývalé průmyslové čtvrti, ale zároveň zcela oddělily řeku od okolí.

Nové využití některých bývalých průmyslových objektů je jednou z možných produktivních cest k zachování industriálního dědictví, kde lze ekonomicky využít již odložený a nepoužívaný průmyslový objekt či areál a zanechat přitom otisk dřívějších aktivit na dnes opuštěném území. Revitalizace takovýchto opuštěných území a staveb k novým účelům sou tímto vrácena do užívání.

„Využití základních hodnot původního objektu a jejich přeměna na hodnoty nové je základním cílem konverzí. Nové využití spojuje zájem ohodnocení odložených výrobních budov s potřebou umístění nově vznikajících funkcí pomocí adaptací původní schránky budovy“.

(Šenberger 1995)

Konverzí se nemůže chápat jen záchrana budov jejich konzervací. Podle různých způsobů řešení přestavby může se do těchto objektů vložit i funkce nové. Při konverzi je vždy důležitá přizpůsobivost původní budovy a charakteristika nové funkce.

Na začátku myšlenky revitalizace takového objektu nebo budovy je potřeba si uvědomit tyto tři základní kroky:

1. Pochopení historického významu místa, ve kterém se industriální stavby nachází, kdy obvykle patřily k významným cílům a dominantám okolí, jak svojí výškou a hmotou, tak i významem, které měly pro obyvatelstvo.
2. Porozumění a rozpoznání stavebního díla. Konverze industriálních objektů je obohacena proti stavbám novým právě historickým vývojem a spojením s minulostí. Často se setkáním původních výtvarných motivů, detailů a zachovalých stavebních fragmentů s novými stavebními a technickými prvky obohacuje vnímání stavby a okolí.
3. Zhodnocení příležitostí a různých funkcí

„Předpokladem nejen ochrany industriálních památek, ale především nového rozvoje brownfield je formulování přesvědčivého, organizačně a ekonomicky zvládnutého nového využití“.

(Fragner 2005)

Kramářová (2004) uvádí příklad vzniku a rozrůstání brownfields:

Faze I. V sídle ukončí činnost průmyslový závod, např: drobná výroba textilu, to zaviní ztrátu pracovních příležitostí a vzniká opuštěná plocha, pravděpodobně s ekologickou zátěží. Obyvatelstvo hledá nové zaměstnání, nejčastěji mimo původní sídlo.

Fáze II. Obyvatelstvo se stěhuje za prací z esteticky méněcenného a problémového prostředí, tím klesá cena nemovitostí (především bytů) v okolí puštěné továrny. V Oblasti postupně mizí finančně silnější obyvatelé a tím postupně dochází ke krachování občanské vybavenosti. Rozloha brownfieldu se zvětšuje na zhruba čtyřnásobek původní.

Fáze III. Střední a vyšší vrstva obyvatel lokalitu zcela opustila – nastalo totální zkolabování území. Dále se situace opakuje ve větším měřítku: dochází k vystěhování movitějších obyvatel a poklesu cen nemovitostí, snížení koupěschopnosti a likvidaci občanského vybavení, čímž se brownfield opět rozroste, tentokrát na zhruba dvanáctinásobek původní rozlohy.

Navrácení života do lokalit, které se vyskytují ve fázi III a vyšším stádiu, je otázkou dlouhodobého řešení, čítajícího několik desítek let, případně i několik generací.

Důsledky takového vzniku mohou být dvojí:

Přímé – nezaměstnanost, funkční a estetická degradace prostředí

Nepřímé – Odchod obyvatelstva, odliv financí z území, snížení koupěschopnosti obyvatelstva, pokles cen nemovitostí, krach drobného a středního podnikání, nejčastěji v oblasti služeb, separace obyvatelstva, nárůst kriminality, snížení estetického a etického cítění obyvatelstva.

3.1.5. Potenciál industriálního dědictví

„Teprve čas a nové zkušenosti nám odkryly hodnoty průmyslové architektury, naučily nás vidět je a dnes, kdy máme odstup a možnost přehlédnout vývoj, doceňujeme často kultivovanost, neopakovatelnost i dokonalost průmyslových staveb. Tovární budovy nebo hala tržnice, silo či mlýn dokumentující styl a osobitost doby právě tak, jako středověký hrad, barokní chrám nebo secesní vila. Dokládají vynalézavost architektů a stavitelů, smysl pro funkci, proporce, detail, ale také cit při začlenění objektů do krajiny i struktury města. Průmyslová architektura není pro nás o nic chudší ani méně hodnotná než ostatní stavby tzv. „vyššího poslání“. Zvýšení zájmu o takové stavby, snaha o jejich ochranu a nové zapojení do života jsou hnány důvody, kde se setkávají se stejnou měrou hlediska historická, památková, estetická a také ekonomicko - praktická. Dlouhá období, během nichž průmyslové objekty sloužily, mnohdy i měnily své funkce, přizpůsobovaly se stále novým potřebám souvisejícím s rozšiřováním výroby, zaváděním nových technologií, to všechno tyto stavby silně poznamenalo. Projevil se na nich negativní vliv nejrůznějších úprav, přestaveb a přístaveb, prováděných s brutální necitlivostí ze dne na den, co nejlevněji a neschůdněji bez ohledu na podobu, styl a proporce původních budov.

Převládá nostalgický vztah k industriálním památkám, jako nositelům tradice a připomínky slavných jmen podnikatelů a techniků z období před vyvlastněním a znárodněním v roce 1948. Podle mezinárodní organizace pro průmyslové dědictví – TICCIH, průmyslové dědictví tvořeno pozůstatky průmyslu a techniky a jako součást kulturního dědictví člověka má historický význam pro porozumění civilizačnímu vývoji, pro pochopení principů technologických změn, pro vědomí společenských souvislostí a vztahuje se k událostem a činnostem s dějinnými důsledky. Reprezentuje hodnoty a zkušenosti – technické, vědecké, architektonické, umělecké i sociální, ale také materiální, pro něž si zaslouží chránit a zachovat. Jde o velmi rozdílné stavby a areály. Liší se účelem, pro který vznikly, stavební konstrukcí a jejím propojením s technologií, velikostí i stroji, které obsahují či obsahovaly. Proměna technologií i střídání vlastníků měli za následek rostoucí množství prázdných továrních budov a průmyslových areálů. Zatímco Evropa se s nimi po restrukturalizaci průmyslu a globalizaci výroby i trhu vyrovnává už několik desetiletí, v České Republice se staly společensky vnímaným problémem opět se zpožděním. Jsou navíc poznamenány nepřehlednými vlastnickými vztahy. Čtyři desetiletí totálního zestátnění československého průmyslu se promítla do podnikatelské kultury, zkomolila vztahy k historii.

Argumentů pro vtažení industriálních objektů a areálů znovu do života je několik. Především, co znamenají pro místo, kde vznikly a stojí. Ulicím i celým čtvrtím vtiskla už zaniklá výrobní a obchodní činnost nezaměnitelný charakter, s nimiž si je spojili lidé z ostatních částí města i ze vzdáleného okolí. Nejen proto, že industriální stavby a technické objekty obvykle patřily k nejvýznamnějším dominantám a orientačním bodům ve městě a krajině. Mohutností, výškou, jasným komunikačním propojením s ostatní zástavbou, výraznou siluetou nad krajinným horizontem, ale i významem, který měly pro život celých generací, působí jako znak i orientační bod. Průmyslové areály jako paměť místa zachovávají vědomou kontinuitu osídlení. Prostor s historií a typickými rysy se stává výhodou, pomáhá rozlišovat. Jsou to ale především architektura a nezaměnitelné, současnou výtvarnou zkušeností zesílené estetické zážitky. Představy o tom, jak kdysi vypadaly dnes zašlé a pozdějšími přestavbami poznamenané industriální objekty je nutná značná dávka fantazie. Vznikaly s jasným záměrem a často podle výrazného uměleckého konceptu. Bývaly rovněž dílem významných architektů. (např. Kotěřům vodárenský areál v Praze nebo pardubický mlýn podle projektu Josefa Gočára). Časová propast zamlžila smysl kdysi zamýšleného poselství, po zániku původní funkce naopak až bizarní setkání ryze konstrukčních a technických prvků se vzácnými řemeslnými detaily a dobovému vkusu poplatnými výtvarnými motivy vytváří nové vnitřní napětí. Kvalitou se stávají i stopy času, předchozí existence a zaniklé činnosti. U budov a areálů, které jsou ojedinělým příkladem v historii industrializace, výrazným představitelem stavebního typu či mezníku ve vývoji technologii a zachovaly v nenarušeném autentickém stavu, by každý nezvratný zásah znehodnotil pro budoucnost jejich celistvost a věrohodnost. Tam, kdy už ale z technologie nezbylo nic a architektura, byť s výraznými industriálními rysy, prošla podstatnými změnami, vzniká prostor pro přístup sledující víc pragmatické argumenty a materiální hodnoty. Originální možnost recyklace ve světě omezených zdrojů a vyjádření stylu života je současně příležitostí vstřebat z minulosti objektů, co koresponduje s dneškem. Při zachování charakteristické atmosféry, a pokud to ještě jde i integrity stavby. Nové zásahy, vycházející ze zážitků, které industriální stopy samy nabízejí, jsou vkladem pro budoucnost, argumentem rozvoje, významovým zakotvením, záchytným místem další urbanizace“.

(Fragner, 2005)

3.2. Historie a vývoj vybraných průmyslových oblastí

3.2.1. Vznik a vývoj Karlína

Dle některých pramenů bylo místo, kde leží dnes Karlín v držení břevnovského kláštera a bylo součástí osady Poříčí. V první dochované zmínce z roku 993 se píše o rozsáhlých pustých pozemcích při pobřeží řeky Vltavy, které břevnovští benedikti dostali darem od Boleslava II. Mniši úrodnou rovinatou krajinu nenechali ležet ladem a naopak ji obdělávali, zakládali ovocné sady, louky, pole a zelinářské zahrady. Toto území pak ve 13. století král Přemysl Otakar I. daroval řádu německých rytířů při kostele sv. Petra na Poříčí, který byl poté hned vystřídán křížovníky s červenou hvězdou. Do vlastnictví těchto křížovníků patřil i klášter a špitál sv. Františka, které založila Anežka Přemyslovna. Podle něj pak bylo odvozeno pojmenování pro celou tuto oblast – Špitálské pole nebo Špitálsko. Nějaký čas se užívali i jiné názvy jako Těšnov, V zahradách Poříčské náměstí a podobně, avšak žádný z nich se neujal. V té době bylo již Špitálsko odděleno od Prahy mohutnými hradbami, které nechal postavit panovník Karel IV.

Tento prozíravý panovník nechal vybudovat opevnění kolem celé Prahy, které navazovalo na původní kamenné gotické hradby z období vlády Václava II. Toto opevnění se táhlo od Vyšehradu až k Poříčí a byli v ní také zbudovány čtyři brány a přibližně 17 vysokých věží. Zmíněné brány byly nejzranitelnějším místem v hradbách, jelikož byly umístěny v nejsnadněji přístupných polohách pro kupce i běžné cestující.

Stavba novoměstských hradeb Karla IV. byla velmi pozoruhodná také po technické stránce. Celá stavba trvala pouze dva roky a pracovalo na ni stovky dělníků a mistrů různých řemesel. Opevnění plnilo dokonale svoji funkci ochrany města. Město a jeho hradby jsou vždy symbolem práva, bezpečnosti a pořádku. Proto nejen ochraňovaly město, ale záviselo na nich i právní postavení občanů. Poloha Karlína byla dosti významná, protože se rozkládala před branami Starého Města pražského.

Během druhé poloviny 15. století a v 16. století, vzhledem k déle trvajícím míru, nebyly hradby ani brány využity a z toho důvodu také chátraly. Po třicetileté válce bylo původní opevnění posíleno o pět hliněných bastionů. Po husitských válkách, které Špitálsko velmi zpustošily, došlo k rozdělení území, kdy část připadla Starému městu. V roce 1774 získal křížovníký řád majetek zpět a Staroměstským zůstal jen úzký pruh z Vltavy. Řádový bratři využili vodní síly a počali na tomto území zřizovat mlýny, mydlářství a jirchářství, pak i

papírnu a prachovnu. V roce 1504 založili kostelík Obrácení sv. Pavla s rozlehlým hřbitovem a městský špitál pro nemocné, kteří trpěli infekčními chorobami, do té doby vykazované za hradby města. Tento špitál byl později přeměněn v chudobinec. Po třicetileté válce, při které bylo zničeno všechno, co mohlo sloužit nepříteli při obléhání měst, mimo jiné i špitál a kostel sv. Pavla, se Špitálsko začalo pomalu znovu osidlovat až ve druhé polovině 17. století. Během válek za vlády Marie Terezie a během sedmileté války, byla i tak málo zastavěná oblast (včetně polí a vinic) opět velmi zpustošena. Teprve v poslední třetině 18. století se začala stavět od Poříčské brány směrem na severozápad nová silnice, lemovaná kapličkami a stromořadím, která mimo jiné zpřístupnila pozoruhodnou stavbu vojenské invalidovny, vybudovanou ve třicátých letech. Dnes se v těchto místech nachází Sokolská třída.

V roce 1653 se císař Ferdinand III. rozhodl obehnat hlavní královské město novými hradbami a přetvořit ho tak v pevnost. Svou podobu začalo opevnění Prahy opět viditelně měnit v roce 1844, tentokrát prolomením hradeb pod Vítkovem, kdy byla do města zavedena první železniční dráha, a na Masarykovo nádraží přijel první vlak. V roce 1872 se začaly hradby bourat.

Po reformách za vlády Josefa II a po zrušení špitálu a kostela byly karlínské pozemky rozděleny na dvě části. Pozemky bývalého špitálu koupil známý pražský knihtiskař a vydavatel Jan Ferdinand Schonfeld a vybudoval na nich papírnu, letohrádek Růžodol s hostincem, s anglickým parkem a pavilony, přičemž výsadba zeleně a potůčky znázorňovaly mapu Čech s miniaturními zříceninami hradů. Od mostku Papírnického ostrova dal podél Brandýské silnice vysázet topolovou alej, místo morového hřbitova založil ovocný sad, kterým protékaly potůčky tlačené vodními stroji z blízké papírny.

Ve druhé polovině 18. Století vzrůstal počet usedlostí a na sklonku století zde byly vybudovány první poměrně velké manufaktury, které předznamenávaly gigantický průmyslový rozvoj této oblasti.

Dne 23. června 1817 potvrdil císař založení prvního pražského předměstí. V této době bylo trendem pojmenovávat místa i objekty po členech vládnoucího rodu, byla tedy nová osada pojmenována Karolinenthal podle manželky císaře Františka I. Karoliny Augusty. Nové jméno bylo sice vymyšlené, ale velmi těžko se dalo přeložit do češtiny. Zprvu se objevovala poněkud rozpačité názvy jako Karolínino, Karolínov a jiné, až se počátkem 19. století objevil název, který se udržel dodnes – Karlín.

V této etapě sílily snahy Karlína o vlastní samosprávu. Situace se vyvíjela příznivě a 13. března 1839 byli zvoleni první reprezentanti obce. Přes protesty obyvatel a spory s vrchností na konec roku 1844 Gubernium rozhodlo, že Karlín zůstane poddanskou osadou v majetku

dosavadní vrchnosti, tedy křížovnického řádu, prostřednictvím svého vrchnostenského úřadu. Spor s vrchností skončil definitivně až roku 1848, zrušením vrchnostenského zřízení. V roce 1850 se Karlín stal sídlem podkrajského úřadu, spravujícího nový karlínský okres. Policejní ředitelství zde zřídilo, coby administrativnímu centru nového okrsku, dokonce policejní komisařství.

Na velkorysém urbanistickém řešení Karlína se podílel údajně Jiří Fischer, tehdejší přednosta stavebního ředitelství a současně profesor na pražské polytechnice. Historické prameny sice jeho autorství nepotvrzují, ale ani nevyvracejí. Půdorysný projekt se důsledně přidržel pravoúhlého schématu s různě velkými obdélníkovými bloky, které jsou považovány za projev ryze účelového pojetí vrcholného klasicismu. Karlín byl sice oficiálně nazýván předměstí, ale úředně tato kategorie neexistovala.

Dne 1. března 1901 se konečně po desetiletí usneslo obecní zastupitelstvo předložit císaři kýženu žádost o osamostatnění a ta byla, spolu se stejnou žádostí Smíchova, v roce 1903 vyřízena pozitivně. Následujícího roku byl Karlínu potvrzen císařským privilegiem městský znak a Karlín se stal skutečně samostatným městem. Loď na vlnách v karlínském znaku představuje přístaviště nákladních lodí, červenou barvou štítu a korunování lva se Karlín hlásí ke znaku českých králů. Ozubené kolo symbolizuje tehdejší průmysl a písmeno „K“ na plachtě i vlajce je iniciálou manželky císaře Františka I. Karoliny Augusty. V roce 1922 byl Karlín připojen k Praze.

V Karlíně bylo v době jeho založení 30 stavení, v nichž žilo 2500 obyvatel, v roce 1863, kdy vznikla karlínská záložna, a na centrálním náměstí Karlínského náměstí byl vybudován farní kostel, měl Karlín již třináct a půl tisíce obyvatel. Pro rozvoj obce měla rovněž velký význam stavba železnice a později i zbourání pražských hradeb. V roce 1875 zahájila provoz z Karlína k řetězovému mostu první koňská tramvaj. V roce 1881 měla obec již na dvacet tisíc obyvatel, kteří snadno nacházeli práci v mnoha velkých chemických, potravinářských a dalších průmyslových závodech.

Součástí Velké Prahy se stal Karlín až v roce 1922. Tedy později než sousední Libeň, která byla připojena k Velké Praze již v roce 1901 a musela být s Prahou spojena „oklikou“ přes Libeňský most. V této době zde měl velký vliv průkopník české elektrotechniky František Křižík, který zde rozvíjel elektrotechnický průmysl. Roku 1907 zde byla uvedena do provozu Křižíkova elektrická tramvajová dráha, kterou však záhy z organizačních důvodů odprodal Praze. Významnou stavbou čtvrti je Negrelliho viadukt, někdy též zvaný Karlínský, který spojuje Masarykovo nádraží s nádražím Bubny. V 90. letech byla tranzitní silniční

doprava přemístěna blíže k Vltavě na nové Rohanské nábřeží, takže byla zklidněna Sokolovská ulice, hlavní karlínská třída.

V 60. letech bylo v sousedství barokní Invalidovny postaveno – jako jedno z prvních – stejnojmenné panelové sídliště. Později zde přibyl hotel Olympik, jako připomínka tehdejších snah o pořádání Olympijských her. Již první trasa metra v roce 1974 byla ukončena na území Karlína ve stanici Florenc. V roce 1990 se karlínské dočkali podzemní dráhy do centra Karlína, přilehlé pěší zóny a na sídliště Invalidovna prodloužením trasy metra B o stanice Křížíkova a Invalidovna. V roce 2002 zcela zatopila a zdevastovala Karlín povodeň, která způsobila pád několika domů, a trvalo rok, než se zde život vrátil k normálu. Na jaře roku 2006 byla dokončena protipovodňová ochrana Karlína a Libně.

Od počátku 21. století probíhá v Karlíně intenzivní výstavba. Nové objekty se budují převážně mezi Rohanským nábřežím a Vltavou. Ve starém Karlíně se většinou jedná o přestavby nebo dostavby starých továrních objektů. V roce 2008 rozhodl pražský magistrát o pronájmu a následném prodeji Rohanského ostrova, kde má vyrůst nové městské centrum.

3.2.2. Vznik a vývoj Libně

První, avšak velmi nespolehlivé zprávy o Libni přináší ve své kronice Václav Hájek z roku 720. Tradovaná etymologická konstrukce, že jméno osady vzniklo jako označení libého, krásného města, je sice lichotivá a má i racionální jádro, protože Libeň patřila pro svou romantickou kopcovitou scenérii ještě v 19. století k nejhezčím místům v okolí Prahy, ale pravdivá je pouze z části. Slovo libý dalo základ staročeskému vlastnímu jménu Ľuben či Liben, od něhož vznikl přivlastňovací tvar Ľubeň či Libeň. Ve jménu této čtvrti tak zřejmě přežívá dávný držitel zdejšího dvora či tvrze, jakýsi vladyka nebo rytíř Ľuben. Jiné prameny tvrdí, že se nazývá podle jistého Žida Liebena.

S potokem Rokytnicí neboli Rokytkou, který se v Libni vlévá do Vltavy je zmínka již v nejstarších pramenech. Předpokládá se však, že osada Libeň vznikla ve 13. až 14. století podél Rokytky a kolem dvou tvrzí, z nichž první stávala přibližně na místě dnešního libeňského zámku a druhá v Podviní, na rozhraní dnešní Libně a Vysočan. Prvním historicky doloženým držitelem Libně je staroměstská patricijská rodina Rotlevů, jíž mimo jiné patřil i ústřední dům pražského Karolína a od konce 14. století i tvrz v Kolodějích. Z rodu Rotlevů pocházel také Jan z Koloděj který později prodal Libeň a Holešovice novoměstskému

měšťanovi, bohatému pekaři Václavu Cvkovi. V průběhu husitských válek se v Libni utábořilo Žižkovo vojsko. Zdejší vinice byly poškozeny a tvrz v Podviní pobořena. Po roce 1438 kdy Rotlevové prodali své panství, patřila Libeň postupně různým rytířům a pražským měšťanům. V letech 1520 – 1595 ji vlastnili Bryknarové z Brukštejna, renesanční hospodáři, kteří spojili dosud samostatná panství Libeň, a Podviní a časem přikoupili též Kobylisy, Střížkov i vzdálenější Klecany a Brázdim. Roku 1534 zde začal hospodařit Albrecht Bryknar, za něhož nastal rozkvět celého panství, Albrecht se stal císařským radou a prokurátorem. Přibližně v téže době se již pravděpodobně v Libni začali usazovat Židé. Ve druhé polovině 16. století tu byly dva hadrové mlýny na papír, dvě sladovny a další dva mlýny, pivovar a osm hospod, cihelna, hamr a tři prachárny. Od Braknarů koupila Libeň roku 1595 Eliška Hofmanová, která se do dějin Libně zapsala především tím, že dala na místě dosavadní tvrze vystavět renesanční zámek – základ dnešního rokokového libeňského zámku. Po její smrti nakonec připadlo libeňské panství Janu Hartvikovy z Nostic. Ten dal barokně upravit libeňský zámek a roku 1656 udělil zdejší židovské obci privilegium vlastní samosprávy a zároveň ji zaručil právní ochranu vrchnosti.

V první polovině 17. století se na dobových mapách a plánech objevuje jako „Judendorf“ nebo „judenstadt“ libeňské židovské ghetto. A přestože tomu dnes mnoho nenasvědčuje, bývalo to jedno z nejvýznamnějších židovských osídlení v Praze.

Rozkládalo se zhruba v místech dnešních ulic Voctářovy, Vojenovy, Chocholouškovy a Zenklovy. Jeho svět nerozlučně patřil k Libni až do počátku 19. století a do poloviny 20. století ho připomínal starý židovský hřbitov u paty Libeňského mostu. Hřbitov byl založen někdy v 16. století, většina náhrobků pak pocházela z 18. a 19. století. Nacházely se tu cenné barokní a klasicistní náhrobky, některé ještě s dochovaným barevným nátěrem.

Křivolaké uličky měly domy s pavlačemi a byty situovanými kvůli velké vodě v prvním patře. Centrem městečka a hlavním náměstím byla dnešní Koželužská ulice, kde stávala synagoga.

Protože židovská čtvrť byla vystavěna v těsné blízkosti Vltavy, v jejím záplavovém území, téměř každoročně ji postihovaly povodně. Během povodně v roce 1845 byla poničena původní synagoga a o rok později byl založen základní kámen k nové budově. Ta zůstala zachována dodnes a stojí osamocněně poblíž křižovatky Na Palmovce.

Židé se v Libni živili především kožedělnými pracemi, což dosvědčují i názvy uliček Jirchářská, Koželužská a Kožní. Byla tu také Schonbergova továrna na vydělávání koží, kde pracoval značný počet obyvatel. V 16. století zde žilo díky benevolenci vrchnosti více židů než křesťanů a Libeň se nazývala židovskou. Další příliv obyvatel nastal po obrovském

požáru Prahy roku 1689, kdy se do Libně a Karlína stěhovali lidé postižení touto pohromou. Vzrůstající počet židovských obyvatel a jejich převaha nad obyvatelstvem křesťanským budila pozornost úřadů. Libeňská obec musela sestavit úřední seznam židů, který se dochoval do současnosti a je cenným dokladem o složení tehdejší společnosti. V polovině 18. století se na základě patentu Marie Terezie a vypovězení židů z Prahy přestěhovalo do Libně značné množství dalších občanů. Vydaní tzv. tolerančního patentu v roce 1781 Josefem II. Uvolnilo dosavadní omezení židovského obyvatelstva i sevřené hranice ghett, takže došlo k postupné migraci. K roku 1921 měla židovská čtvrť už jen pouze 421 obyvatel. Za druhé světové války byli židé deportováni do koncentračních táborů a domů se již nikdy nevrátili. Jejich obydlí byla v padesátých letech zbořena, zůstaly pouze dvě budovy.

V roce 1662 prodali Nosticové Libeň Starému Městu pražskému a Libeň nesměla již být nikdy nikomu dalšímu prodána. U zámku v Libni byl poplužní dvůr s konírny, ovčín, pivovarem, sladovnou a mlýnem. Na Libeňském ostrově pracoval měděný hamr a nacházela se zde papírna, pila a prachovna. Libeňští mohli vybírat clo a měli právo lovu na Vltavě. Koncem 18. Století a hlavně počátkem 19. Století vznikla na rozprodávaných pozemcích nová čtvrť, nazývaná Nová Libeň.

Počátky velkého průmyslového rozmachu Libně spadají již do první poloviny 19. Století. Právě v této době byla založena známá Rustonka. Posledním rychtářem a poté i prvním starostou Libně byl statkář Jan Svět, jehož hospodářský dvůr dal později jméno známému obchodnímu paláci Svět.

A ve druhé polovině 19. Století nastal velký růst průmyslové Libně. V roce 1871 zahájila přes toto území provoz Severozápadní dráha a téhož roku byla založena Českomoravská akciová strojírna. Brzy následovala celá řada malých i velkých podniků. S tím, jak rostla průmyslová Libeň, stěhovalo se sem stále více dělnických rodin, pro něž se stavěly činžovní domy, s pravidla pavlačové. V roce 1874 bylo zavedeno veřejné petrolejové osvětlení. Dne 29. října 1898 byla Libeň povýšena na město a od té doby používala znak, v jehož levé polovině je umístěna polovina pražského štítu a druhá polovina je dále půlená, při čemž vpravo je červená a vlevo čtyři částky – modrá, bílá (stříbrná), červená a modrá, tedy kombinace slovanských barev. Roku 1901 byla Libeň připojena ku Praze.

Libeň byla už roku 1896 spojena s Florencí tratí elektrické tramvaje. Z trati Florenc-Balabenka na Palmovce odbočovala trať na Libušák (dnes zastávka tramvaje U Kříže). Trať i s vozovnou a vlastní elektrárnou na Švábkách nechal postavit český vynálezce František Křížík. Dnes je libeňská Palmovka jedním z důležitých dopravních uzlů. Kříží se zde deset tramvajových linek. Je zde autobusové nádraží, zastávky tramvajů i stanice metra. Od roku

1875 do roku 1972 vedla přes dnešní křižovatku Palmovka také odbočka Severozápadní dráhy na nádraží Praha-Těšnov, která byla zrušena kvůli výstavbě severojižní magistrály. Poblíž přejezdu u Palmovky bývalo nádraží Praha - Libeň dolní nádraží. Železniční nádraží Praha - Libeň (dříve Praha - Libeň horní nádraží) leží ve Vysočanech. Na rozhraní Libně a Karlína byl v roce 1990 postaven tramvajový most z Palmovky na žižkovský Krejčířek a Ohradu. V roce 2005 byla v souvislosti s výstavbou železničního tzv. Nového spojení souběžně s tramvajovým mostem postavena otevřená silniční estakáda, jež nahradila nevyhovující silnici několikrát křížící železniční trať. Na území Libně se také nachází Fakultní nemocnice Bulovka

3.2.3. Vznik a vývoj Holešovic

Obec Holešovice se nacházely na břehu řeky Vltavy. Vedlo odtud několik brodů, ale jen z místím významem. Žily značně odlehle na pomezí lesa, který se za vlády Přemysla II. proměnil v královskou oboru. Holešovice dostaly pravděpodobně jméno po nějakém Holešovi (od holý – bezvousý, mladý). Jiná verze tvrdí, že pojmenování vzniklo od toho, že zde bývala místa holá a neplodná. Bylo to zapříčiněno povodněmi zátopami, které tuto část Prahy často postihovaly. Po nich zde zůstávalo mnoho naplaveného písku a kamení.

Jméno Holešovice se poprvé objevuje roku 1228 jako majetek království. Zdejší královské statky věnoval Václav III. Počátkem 14. století královskému purkrabímu Hynkovi z Dubé. Později část patřila klášteru sv. Ducha a část byla majetkem Jana z Vrabc. Kolem 14. století vlastnil Holešovice Jan z Koloděj, syn bohatého minc mistra Martina Rotleva. Tehdy rod Rotlevů patřil k předním pražským patricijským rodinám a vlastnil kromě Holešovic o Libeň. V první polovině 15. století zastavil Holešovice král Zikmund Starému Městu. Na přelomu 16. a 17. století byli majiteli Bryknarové z Bryksteinu. Za éry těchto renesančních hospodářů došlo k připojení Holešovic k libeňskému statku.

Poté získal obec Holešovice a statek Libeň věnem Bedřich Černous z Černahouzu. Po Albrechtu z Valdštejna a Maxmilianovy z Trautmansdorfu prodal Holešovice ve druhé polovině 17. století Jan Hartvik Nostik Starému Městu natrvalo za 82 tisíc rýnských.

Obec Holešovice se až do 16. století nikterak nevyvíjela a na katastrálním plánu z roku 1840 se Holešovice jeví jako převážně zemědělská ves. Svou rozlohou však již tedy převyšovala Bubny, nacházející se vedle Holešovic na severním vltavském břehu.

Není dnes zcela známo, kdy se tato drobná ves proměnila v osadu s četnými hospodářskými usedlostmi. Tyto stavení se nacházely ve velkém ohybu řeky a na protější straně na území dnešních Holešoviček. Tam se rozléhaly především vinice.

Díků odlehlosti si Holešovice zachovávaly tradiční zemědělský ráz, ale zároveň nebyly chráněny před válečnými vpády. Nejvíce utrpěly třicetiletou válkou a také obléháním Prahy roku 1742, to mělo za následek i značný úbytek obyvatel. To už se ale v polovině 19. století Holešovice zvolna proměňovaly v předměstskou čtvrť.

V roce 1850 došlo ke spojení Holešovic a Buben v jednu obec. Ale na rozdíl od Karlína byly tyto čtvrti izolovány od historického jádra města Letnou a Vltavou. Přestože byly Bubny a Holešovice sloučeny, dále se rozvíjely samostatně a nezávisle na sobě. V urbanistickém řešení se stala hlavní osou čtvrti nynější třída Milady Horákové. Letenské náměstí vzniklo na místě dávného rozcestí, od něhož na západ směřovala cesta do Bubenče, nynější Korunovační ulice. Další dvě významné cesty se proměnily v dnešní ulici Dukelských hrdinů a Bubenskou. Vytvořila se tak postupně pravidelná osnova domovních bloků. Na konci 19. století se v Holešovicích – Bubeněch nacházelo pouhých 110 domů.

Byl to důsledek toho, že se tu dávalo před výstavbou činžovních domů přednost továrnám a Holešovice se tak staly průmyslovou periferií Prahy. Značnou část území zabralo rozsáhlé nádraží postavené v letech 1868 až 1872. Na východ od nádraží vznikla kolonie malých dělnických domů, po kterých získala jméno nynější Dělnická ulice. V roce 1871 existovalo na území Holešovic 32 továren a podniků. V roce 1884 došlo k připojení Holešovic – Buben k Praze jako sedmé městské části. Toto číslo si podržely dodnes.

Do poloviny 19. století je prostor dnešních Holešovic bez podstatných změn. Unikátem Holešovic je jejich izolovanost ze tří stran bariérou Vltavy. Prvním plánovaným zásahem do krajiny byla stavba Státní železniční dráhy do Drážďan s viaduktem od ing. Negrelliho. V prostoru podél dráhy začaly vznikat dílny, pomocné budovy a kolejiště. Připojovaly se vlečky do nově vznikajících továren. Jedna z prvních byla vagónky Pražské vídeňské akciové společnosti. Pro železniční zaměstnance je postavena v roce 1869 jedna z prvních dělnických kolonií u nás. Po připojení Holešovic – Bubenů dochází k nárůstu dalších významných průmyslových areálů. Staví se roku 1893 městská jatka (dnes Pražské tržnice), měšťanský pivovar (1893), plynárna a v roce 1891 areál pro Zemskou výstavu, která si vynutila některé další změny (výstavba lanové dráhy na Letnou, tramvajové dráhy Letná – Výstaviště). Buduje se zde obchodní přístav (1895), který napojuje novou čtvrť na Vltavu. Rapidně se zvyšuje počet domů a obyvatel. Kromě železniční a vodní dopravy jsou budovány komunikace a mosty spojující Holešovice s okolím. S Karlínem a Libní jsou Holešovice na konci 19. století

spojeny dřevěnými mosty. Na počátku 20. století vznikají další dva velké areály – elektrárna a Akciové mlýny. Roku 1930 byl otevřen Libeňský most, který dále zlepšil dopravní obsluhu čtvrti. Významnou událostí byla výstavba moderní budovy Elektrických podniků z roku 1927 a Veletržního paláce na konci 30. let. Teprve reformou pražských obvodů v dubnu 1960 byly Holešovice-Bubny oficiálně přejmenovány na Holešovice.

Od roku 1945 do roku 1989 byl nový investiční vstup do území v řadě případů problematický. Výstavbou metra bylo území obsluženo, ale s potenciálem především v rozvojových plochách dráhy, ne však v kontaktu se současnou městskou aktivitou. Stavbou nového nádraží Holešovice byla v 60. letech vymazána z historie oblast starých Holešovic a byly zničeny stopy po původním osídlení.

Na přelomu 70. a 80. let rozdělila čtvrt' severojižní magistrála vedená mezi Hlávkovým mostem a mostem Barikádníků, což kromě lepší dopravní obslužnosti přispělo ke zvýšení hluku a znečištění. V listopadu 1984 bylo do Holešovic dovedeno metro – byl uveden do provozu úsek III.C se stanicemi Vltavská a Nádraží Holešovice.

Nejvýznamnějším areálem se vztahem k Holešovicím je Výstaviště (za socialismu Park kultury a oddechu Julia Fučíka). Celý jeho areál sice patří do katastrálního území Bubence, ale kvůli těsné vazbě k Holešovicím není součástí městské části Praha 6 jako většina Bubence, ale městské části Praha 7, kterou lze považovat za živou administrativní formu Holešovic. Výstaviště bylo postaveno na kraji parku Stromovka (Královská obora) pro Zemskou výstavu v roce 1891. Povodeň v srpnu 2002 zaplavila větší část Holešovic. Knihovnu na Ortenově náměstí, která měla ve sklepě depozitář vzácných tisků Městské knihovny, zalila do výše cca 1 metru; v ulici Komunardů bylo nutné zbourat dva staticky poškozené domy.

Nárůstem dopravních zátěží především v trase nedořešené tzv. severojižní magistrály je výrazně negativně zatížena oblast podél Argentinské ulice. Nové administrativní i bytové stavby (např. Vodní stavby) se problematicky zapojily do obrazu města. Dnes se oblast Holešovic postupně transformuje. Nepoužívané průmyslové provozy znovu ožívají novým funkčním využitím a postupně je využíván potenciál, který území má.

Výhodná poloha Holešovic v tzv. širším centru vedla zejména po roce 2000 k výstavbě administrativních budov i bytových komplexů jako je například rekonstrukce výškové budovy bývalého PZO Kovo u Libeňského mostu a naproti ní výstavba komplexu Maják – Lighthouse jako první krok k zástavbě území přístavu.

3.2.4. Rozvoj průmyslu v Praze a sledovaných lokalitách

Klíčové postavení Prahy v průběhu celých českých dějin a tím spíše novověkých je nesporné. Přispěla k tomu jak její geografická poloha, historická tradice a kontinuita sídla královských a zemských úřadů tak i největší koncentrace obyvatelstva v zemi, bohaté a staleté zázemí řemeslné výroby a celkový kulturní význam v Evropě. V průběhu 19. století zaujímala Praha také stále důležitější místo v celkovém hospodářství země, především v oblasti průmyslové výroby. Nepochybně ji k tomu předurčilo její historické postavení politického a správního centra Čech. Praha se z poklidného provinciálního města koncem 18. století začala měnit v průmyslové velkoměsto.

Rozvoj pražského průmyslu ovlivnil územní růst Prahy, její stavební rozmach a přispíval k celkovému růstu obyvatelstva. Tyto skutečnosti položily základ ke vzniku moderního průmyslového velkoměsta 20. století.

První manufaktury v Čechách vznikaly na přelomu 17. a 18. století. V druhé polovině 19. století vstoupila průmyslová revoluce do období rozmachu. Týkalo se to také rozvoje v dopravě, kdy se dokončovala a přebudovávala celá silniční síť započata již od rozvoje prvních manufaktur. Touto silniční sítí byla Praha přímo spojena nejen se všemi českými kraji, ale i ostatními sousedními zeměmi.

Také možnost svobodné lodní plavby po Vltavě a Labi až do Hamburku byla využívána od počátku 19. století. Vznikající průmysl a rostoucí obchod vedly k založení přístavu v novém předměstí Karlíně (viz. kapitola „Rohanský ostrov“).

Do období rozvoje průmyslu patří také počátky parní železniční dopravy. První železnice spojila Prahu s Olomoucí a poté byla dokončena až do Drážďan, roku 1850. Stavba železnice měla velký význam pro zásobování Prahy surovinami, pro rozvíjející se průmyslové město a obecně vyvolala vznik nových výrobních odvětví ve strojírenství, železářství a stavebnictví. Pro vznikající hutní a strojírenský průmysl a ostatní průmyslové odvětví zavádějící parní stroje nebo novou topnou techniku se stávalo více důležitější uhlí, jako hlavní používané palivo. V té době představovaly české země v rakouské monarchii největší uhelnou základnu.

Praha se stávala v období rozmachu průmyslové revoluce centrem Čech. Předurčovaly ji k tomu rozvinutý textilní a strojírenský průmysl i pestrá škála ostatních zastoupených oborů průmyslové výroby.

Od 50. let 19. století se v Praze plně rozvinula skutečná revoluce v průmyslu. Do té doby dominantní textilní výroba ztrácí hlavní roli, kterou přenechává strojírnám. První pražská strojírna byla postavena v Libni roku 1833 Edwardem Thomasem. K těmto provozům rychle

přibývaly další a v polovině 60. let 19. století vyrábělo na pražském teritoriu 26 strojíren. Dalším podnikům, které měly již jasný tovární charakter, patřily textilky. Dalším významným oborem bylo stavebnictví. V důsledku výstavby továrních objektů i bytů se v pražském okolí nalézalo přes 50 cihelen. Charakter velkých provozů mělo i několik podniků potravinářského průmyslu. Takovým oborem bylo například pivovarnictví. Ve vzdálenějších pražských předměstích hrála svou úlohu i řada cukrovarů, které však nabízely pouze sezónní práci. Významné pozice zaujal i pražský chemický průmysl. Velkoměstský charakter Prahy umožnil i rozvoj netradičních výrobních oborů, z nichž některé měly charakter velkých specializovaných dílen.

Na přelomu 60. a 70. let 19. století nastal takřka neomezený rozvoj především strojírenského průmyslu. V čele tohoto odvětví stály především velké podniky jako např. strojírna Rustonka (dříve Thomasova), dále továrna Salomona Huberta v Karlíně či dílna Jana Grotze. Vedle strojů pro potravinářský průmysl se významným podnětem stala výstavba železnic a výroba železničních vagónů. V roce 1852 založil továrnu na výrobu nákladních železničních vozů František Ringhoffer. O rok později k nim připojil slévárnu a strojírnu. Hlavními představiteli pražského strojírenství se však staly firmy, které později vytvořil koncern ČKD. V roce 1854 založil v Karlíně svůj podnik, vyrábějící především zařízení pro cukrovary, Čeněk Daněk, který později úzce spolupracoval s karlínským stavitelem Václavem Nekvapilem. Právě od Nekvasila a tzv. karlínské skupiny českých podnikatelů vzešel návrh založit novou továrnu na stroje. A tak v roce 1871 byla založena První Českomoravská továrna na stroje v Praze. Konstrukteři a technici této firmy dosáhli řady světových prvenství v konstrukčních řešeních strojů a zařízení pro cukrovary. Významným oborem činnosti se stalo i mostní stavitelství a na sklonku 19. století se firma rozhodla zavést výrobu lokomotiv. Českomoravská usilovala o proniknutí do nových perspektivních oborů. V roce 1909 byla k závodu připojena automobilka a na trh začaly být dodávány automobily značky Praga. Další impuls pro rozvoj průmysl znamenalo založení elektrotechnických podniků, zejména Křížíkova zavodů v Karlíně a Kolbenky ve Vysočanech.

Na počátku 20. let se poněkud snížil význam průmyslu pro rozvoj Prahy, neboť řada odborů a odvětví byla poznamenána válkou, zejména ty, pro které se v důsledku námořní blokády Německa a Rakousko – Uherska centrálními mocnostmi, a pro menší zemědělskou produkci, nedostávalo surovin. V této době byl nejvýznamnější pro rozvoj Prahy co do počtu zaměstnanců potravinářský, stavební, kovo zpracující a strojírenský průmysl. Potravinářství bylo v Praze zastoupeno největším a nejmodernějším podnikem - vysočanskou firmou Odkolek. Dále to byly například Akciová společnost pro průmysl mléčný na Smíchově nebo

První česká akciová společnost továren na orientálské cukrovinky a čokoládu. V roce 1921 pracovalo nejvíce lidí v oděvním průmyslu. Vedle četných řemeslných dílen na výrobu obuvi zřídila firma Baťa ve Vršovicích rozsáhlou opravnu obuvi a v různých částech Prahy vlastní prodejny a sklady. Zcela jiný charakter mělo strojírenství a kovozpracující průmysl, kde se úplně prosadila tovární velkovýroba. Nejvíce osob zaměstnaných v těžkých průmyslových odvětvích bydlelo v dělnických čtvrtích na okraji Prahy, především v Libni, Vysočanech, na Žižkově, v Karlíně, v Holešovicích - Bubnech a na Smíchově. V Libni a v Karlíně byla v těchto odvětvích zaměstnána čtvrtina ekonomicky činných obyvatel. První světová válka s sebou přinesla krizi především stavebního průmyslu. Průmyslovým gigantům patřil především koncern ČKD, který vznikl roku 1927 spojením akciové Českomoravské – Kolben s Akciovou strojírnou Breiřfeld, Daněk a spol. v Karlíně. Nově vzniklá společnost se stala nejsilnějším strojírenským závodem v republice. Dalším významným podnikům náležela Akciová společnost dříve Škodovy závody a firma Novák a Jahn, která se i v tomto období specializovala na výrobu strojního zařízení pro pivovary, sladovny a lihovary. Mezi papírnami měla dominantní postavení Akciová společnost papírografia. Automobilový průmysl byl v Praze reprezentován dvěma podniky, a to automobilkou Praga a firmou J. Walter v Jinonicích. Letadla se vyráběla na výrobních linkách v Aeru ve Vysočanech a v Avii v Praze. Elektrotechnický průmysl byl v Praze spojován především se jmény F. Křižíka a E. Kolbena.

Po druhé světové válce se vzhledem k ekonomickému rozvoji Ostravska a Mostecka a s ohledem na industrializaci Slovenska snížil podíl pražského průmyslu. Výjimku tvořilo pouze strojírenství. V 60. letech minulého století začalo ubývat pracovních sil, což vedlo podniky k nutnosti zvyšování produktivity práce a bylo nutné se zaměřit ve výrobě jen na to podstatné. Pražské podniky byli ale limitované zastaralým strojovým parkem, a proto bylo nucené přistoupit k modernizaci vybraných závodů. Těmi se staly Tesla Hloubětín, ZPA Jinonice, Arita Vokovice a ČKD. Investice, které do pražského průmyslu vstupovaly byly nedostatečné a neodpovídaly významu ani postavení pražského průmyslu. Situaci komplikovali nedostatek skladovacích ploch, kanceláří a dalšího servisu, ale paradoxně na druhé straně též vytváření mnohdy megalomanských administrativních jednotek.

3.3. Význam vodního prvku v průmyslových oblastech

3.3.1. Vodní prvek ve městě

„Jako nepřiznáváme kompetenci posuzovat hudbu osobě bez vrozeného hudebního sluchu a hudebního vzdělání, tak i hodnocení zásahů do krajinného rázu by měli provádět ti, kdož k tomu mají cit a nezbytné rozsáhlé znalosti ve vyváženém poměru“.

(Míchal 2001)

Lidé k řece mají ambivalentní vztah. Milují ji, ale zároveň ji hrázemi a nábřežími od sebe odstrkují. Jako všechny živly má i voda dar klidné harmonie i zmarného chaosu. Základní rysem krajiny v okolí řeky je volný přístup k vodě. Vltavské vody se dá ve středu města dotknout pouze na ostrovech a poté dále v širším centru, jako je Karlín, Holešovice a Braník, kde není díky průmyslové historii těchto čtvrtí omezen přístup k vodě. Proto je tato místa nutná zachovat.

Tak jako každé město, které je situováno podél toku řeky, tak i Praha bývá ohrožena účinky velkých vod. Účinky povodní rostly v Praze spolu se zásahy lidské činnosti v bezprostřední blízkosti toku.

Dnes se řada odborníků domnívá, že hlavním kritickým místem prahy při povodních je oblast Libně a Podbaby. Řeka zde byla natolik zúžena zavezením říčních ramen v Libni, zúžením koryta pod Pelc – Tyrolka či výstavbou vodohospodářského ústavu v Podbabě, že za povodně nestačí odvádět vodu, a ta se v úzkém prostoru kumuluje a zpětnou vlnou zatápí čtvrtě ležící výš proti proudu. Jedním z velkých pražských půvabů jsou zelené pásy, které umožňují dlouhé procházky v přírodním prostředí. Snad žádné hlavní město Evropy nemá takový pruh zahrad, parků a lesů jaký leží mezi Smíchovem, Petřínem, Jelením příkopem, Chotkovými sady a Letnou. Dnes se všude v Evropě rozvíjí proces integrace města, kde dříve rozdrobené oblasti jsou propojovány pěšími i cyklistickými stezkami. Další velmi zajímavý pruh se táhne mezi Štvanicí a karlínským břehem, k parkům pod libeňským zámečkem a dál podél řeky až k Trojské lávce, odtud přes Císařskou louku až k Podbabě. Tento pruh samozřejmě vybízí k vytvoření parkové říční promenády, která z poloviny už existuje a plní svůj účel.

Mnoho evropských měst jako je například Londýn či Ženeva, postupně vytváří mnoho kilometrů dlouhý pás umožňující vycházky podél řek, ale nemá přitom k dispozici tak velký přírodní prostor jaký skrývá Stromovka či bývalé libeňské a karlínské ostrovy.

Byla to právě Anglie, která se jako první začala již v 70. letech 20. století zabývat otázkou prostoru podél řek. V publikaci *Tyne Landscape* (1970) o prostředí kolem řeky Temže se uvádí: “Během svoji existence řeka prezentuje koncentrovanou různorodost přírodních podmínek vyúsťující v unikátní kombinaci různých nečistot a špíny ale zároveň i vážnosti. Mnoho z těchto následků je příčinou protisobě působících vlivů a přírodních operací, které se musí na řece podepsat a plně přispívá k půvabu a funkčnosti Londýna. Mnoho z těchto vlastností však dává možnost k zvyšování veřejného využívání pobřeží řeky a zlepšování vzhledu břehů. Nerovnováha aktivit na pobřeží řeky a nedostatečná koordinace a údržba při jejím rozvoji, odhalily studie, které ukazují, že prostředky řeky nebyly plně v minulosti využity. Závislost na řece, která byla doposud využívána k okolním aktivitám, bude stále omezovat míru změn, které by mohly být uskutečněny v budoucnu. Možná nejdůležitější problém prostředí charakteristický pro tuto řeku je nedostatek vizuálního vztahu obyvatel k řece v určitých oblastech Londýna. Růst požadavků na přebudování a využití pobřeží řeky ukazuje, že se stává vzdálená a nedostupná Londýňanům. Tento vývoj dlouhodobě vede k monotónosti, ale otevírá více částí povodí řeky, která nabízí únik z urbanizovaného prostředí velkoměsta“.

Bohužel dnes jsou pozemky podél a v blízkosti řek jedním z nejlukrativnějších vůbec, a tak je v současnosti asi nezbytné kompromisy mezi komerčním záměrem využití lokality a přeměny území ve veřejně rekreační oblast. Toto využití by mělo procentuálně převažovat, neboť funkce zeleně jako estetického a hygienického prvku v krajině je v dnešních urbanizovaných městech nezastupitelná.

3.3.2. Význam řeky v průmyslu

V 19. století získala voda v městských aglomeracích nové funkce, které souvisely s modernizací života, rostoucími hygienickými nároky i populačním vzrůstem. Poprvé ve velkém měřítku byla uplatněna funkce vodní síly ve výrobě. Tovární výroba začínající v českých zemích od počátku 19. století se stejně jako v západní Evropě prosazovala nejprve v textilní výrobě. Podniky tedy nacházely energetický zdroj nikoliv ještě v páře, ale ve vodní

síle. První továrny vznikaly při vodních tocích, často na místech starých mlýnů. U toků s dostatečným množstvím vody byla založena také většina významných textilních továren. Řeky plnily funkci energetického zdroje, úroveň průtoků pak ovlivňovala výkonnost a rentabilitu podniků.

Symbióza Prahy a její řeky je ovšem mnohostranná: Vltava především skýtala (a do velké míry dodnes skýtá) pitnou i užitkovou vodu pro obyvatelstvo osad a měst na svých březích. Vltava ovšem také utvářela celkovou tvářnost města: když byly ve 13. století postaveny první pražské jezy, zvýšil se návazně (náplavami i cílenými terénními úpravami) terén Starého Města o 3, místy až o 6 metrů. Při velkých povodních ovšem Vltava také občas podstatně měnila své koryto, případně utvářela nebo likvidovala pražské vltavské ostrovy. Připomněla nám to, když se v srpnu roku 2002 pokusila obnovit své rameno vedoucí pod vrchem Žižkovem a narušila při tom karlínskou výstavbu.

Vltava ale neskrývala jen pitnou vodu a netvarovala reliéf a půdorys pražského terénu. Až do 19. století dodávala svým proudem městu též rozhodující množství potřebné energie: mlýny na březích řeky, na Čertovce a po staletí i na „lodech“ ve vltavském proudu zpracovávaly nejen obilí, ale také nerosty pro řadu pražských řemesel. A mlýnské věže vodáren (zdaleka ne pouze velké, které přežily) rozváděly vodu nejen do kašen a soukromých domů, ale zásobovaly vodou také pivovary a snad i další provozy, zejména na Novém Městě.

Na Vltavě byl provozován též významný transport, resp. Obchod mezi jižními Čechami a severněji položenými českými i německými oblastmi země (především šlo o přísun stavebního i palivového dříví a druhotně o dovoz obilí i dalších produktů jihočeských panství, provozovaný na vorech směřujících do Prahy). Praha byla tedy na vodu – na vltavský proud – energeticky vázána i v kontextu tepelné energie. Bez vltavských vorů, zpracovávaných především v Podskalí, ale i v jiných částech Prahy na stavební a topné dříví, skladované tu v ohromných „haldách“, by v Praze nebylo možné stavět, opravovat, především by však obyvatelé mrzli, protože zásobovat topivem tak ohromnou aglomeraci po ose by zcela přesahovalo možnosti středověké a raně novověké dopravy. Průlom přinesla až koňská dráha do lánských lesů.

Toto téma vede blíže k pohledu na život na samém vltavském nábřeží – na každodennost prožívanou mezi haldami dřeva i odpadu, mez rybářskými loďkami, vory i převoznickými prámy. Byl to zvláštní mikrosvět, který po vystavění mohutných vltavských nábřeží v 19. století do značné míry zanikl nebo se v menší míře přesunul na pražská vltavská předměstí. Zůstal ovšem barvitý život pražských přístavů a přístavišť, provoz na řece a lidé, kteří s vodou spojili svůj život. Od Smíchova přes Podskalí až ke Karlínu a Holešovicím. Řeka určovala

rytmus jejich roku, s řekou byly spojeny zábavy, rituály a zvyky, které zkoumají antropologové a etnografové.

Komplikované mechanismy vodárenských věží platily kolem roku 1600 za div techniky. Dnes jsou divem technického a stavebního důmyslu a výkonnosti také rozsáhlé středověké a raně novověké rozvody vody do kašen i soukromých domů, které jsou doloženy archeologicky i na obdivuhodně kvalitně zpracovaných dobových plánech.

Voda samozřejmě vždy lidi spojovala. Ti, kdo budovali vodárenská zařízení, kdo se staral o jejich provoz, kdo rozvážel vodu do vyšších nebo vodovodem nedosažených částí měst, ti nebyli součástí je provozně technické a hospodářské infrastruktury města, ale i jeho kultury.

V 19. a 20. století přibyla výstavba a provoz moderních regulací řeky a návazně změn života na jejích březích, otázka moderní lodní i suchozemské, s říční překážkou zápasící kolejové i automobilové dopravy, resp. problematika pražských mostů a jejich technických a dopravních parametrů či estetických a urbanistických – městotvorných kvalit. Praha se v průběhu druhé poloviny 19. století významově obrátila k Vltavě jako ke své prestižní ose. Z dosavadních periferií s nízkou cenou stavebních parcel na březích řeky se nábřeží stala vysoce ceněnými oblastmi. Léta první republiky dala novou státně reprezentační výstavbou tomuto trendu závaznou podobu. Vltava tak ovšem ztratila mnoho ze své funkce rekreační a podobně stavba vltavské kaskády a tedy mírné oteplení řeky v zimních měsících učinily konec kultuře vltavského bruslení a jiných aktivit na zamrzlé řece.

3.3.3. Vltava v Praze

„Vltava a Praha, voda a město se vzájemně prolínají, žijí v symbióze po staletí, ovlivňují se a sžívají se.“

Filipová (2008)

Vltava a její koryto se vyvíjelo po statisíciletí a její vody omývaly pevninu i nesčetné ostrovy. Meandry řeky se měnily a jejich pohyb a ukládání říčních nánosů dnes dokazuje složení vrstev hornin sedmi vltavských teras. Vltava bývala již od dávných dob významnou vodní cestou, od 16. století byla splavná pro vory a menší plavidla. Přestože je s Prahou úzce spjata, v pravém slova smyslu neprotéká tímto územím jen tak, ale také tvoří hranici městských částí.

Řeka vždy přinášela lidem obživu, ale bývala i nepřekonatelnou překážkou. Jedním z prvních brodů byl z Holešovic k Poříčí u ostrova Štvanice a další v místě, kde byla řeka mělká, v Troji. Později byla na jejich místě přívozy, a ještě později se začaly stavět mosty.

Snad nejzajímavějším úsekem dějin Vltavy v Praze jsou její ramena a ostrovy. Vzhledem k říčním nánosům některé ostrovy zanikly, jiné naopak voda „přinesla“ a další zase změnil svůj tvar. Jak dokládají staré mapy, zmizelých ostrůvků je celá řada. Největší skupinka se nacházela v širokém řečišti poblíž dnešní západní špice Štvanice. Ostrovy se zde vytvořily z písčitéch naplavenin po katastrofální povodni v roce 1432, která svým rozsahem předčila i povodeň v roce 2002. Tehdy tu po ní zbylo pět menších ostrovů – Vrbový, Kamenský, Papírnický, Rohanský a Bezejmenný. Zanikly po roce 1900, kdy se budovalo kamenné nábřeží a ostrůvky byly postupně spojeny s pevninou. Přibližně mezi dnešní ulicí Lodní mlýny a Hlávkovým mostem (u Těšnovského tunelu) býval blízko u břehu Korunní ostrov. Mezi ním a Velkým ostrovem (Štvanicí) je k roku 1791 doložen přívoz. V těchto místech byl na začátku 20. století vybudován plavební kanál, Korunní ostrov byl spojen s nábřežím a zanikl.

V polovině 15. století díky vodní síle Vltavy bylo v těchto místech založeno bezpočet mlýnů a mydlářské, barvířské a jirchářské živnosti. Nejstarším mlynářským stavením byly mlýny Na Kameni, které vznikly dokonce již v 13. století na Kamenském (či Kamenném) ostrově, pojmenovaném právě podle tohoto mlýna. Ostrov se nacházel těsně u pobřeží (dnes hotel Hilton). Již zmíněná povodeň v roce 1432 mlýny zcela zničila, ale později byly obnoveny. Jeden mlýn vlastnil od r. 1761 mlynář a měšťan Starého Města pražského František Buriánek. Jeho manželka se zasloužila o zvelebení ostrova (Papírnického) a zahrady

u mlýna, zřídila zde hospodu, a tak se brzy stal ostrov oblíbeným výletním místem. Rozkládal se těsně u břehu (severně od dnešní Pobřežní ulice), kde ho obtékalo rameno Vltavy. Po jeho zasypaní vzniklo Rohanské nábřeží. Další ostrůvek – Vrbový – často měnil své jméno. Vrbový se mu říkalo kolem 15. století podle vrbového proutí, které na něm rostlo, dříve se nazýval také Křenový podle zde pěstované zeleniny a později Jeruzalémský podle Mojžíše Jerusalema, který na ostrově postavil bělidlo pro kartounku. Ostrov splynul s Rohanským ostrovem na konci 19. století.

V mohutném zákrutu, který Vltava, celkově směřující od jihu k severu, vytváří v pražské kotlině směrem na východ, ležely na pravém břehu obce (nyní pražské městské části) Karlín, Libeň a Troja a na levém břehu Bubny, Holešovice a Bubeneč. Na konci zákrutu už v ohbí řeky k severu, leželo pár usedlostí levobřežní osady Podbaba a naproti přes řeku Podhoří.

V 19. století byly v tomto zákrutu tři skupiny ostrovů. Mezi Bubny a Karlín to byly velké ostrovy Štvanice, tehdy také zvané Velké Benátky. Dále Jeruzalémův a Koeppeľův (později zvaný Rohanský) a mezi nimi několik menších ostrovů (Primátorský, Korunní a Kyndľův aj.) Hlavní tok Vltavy přehrazený Helmovským jezem ležel mezi Bubny a Štvanicí. Mezi Štvanicí a ostrovy Jeruzalémovým a Koeppeľovým teklo hlavní bezejmenné rameno. To bylo v letech 1907 až 1910 využito k vybudování vodního díla na Štvanici. Mezi těmito dvěma ostrovy a břehem Karlína se táhlo druhé rameno, tzv. Karlínské nebo Mlýnské. Odvádělo totiž odpadní vodu naháněnou jezem od několika mlýnů, které nad nimi ležely (Helmovské, Šaškovy, Buriánkům), a také z Jeruzalémovy a Porgesovy kartounky a Buriankovy papírny. Proto toto rameno v zimě jen zřídka zamrzalo, bylo dobře chráněné proti velkým vodám při povodních a tedy vhodné jako přístaviště lodí. Právě v něm vznikl karlínský přístav.

Druhá skupina ostrovů ležela mezi Libní a tehdy ještě nezastavěnou Holešovicickou plání. Skupina se skládala z velkého Libeňského ostrova, podélně protnutého širokým ramenem, a ze čtyř bezejmenných menších ostrovů. Na pravém rameni, pod ústním potoka Rokytka, ležel obecní libeňský mlýn. Jeho budova zde stojí dosud jako Loewitův mlýn.

Do třetí skupiny patří ostrovy ležící mezi Trójou a Holešovicemi až Bubenčí. Vpravo od hlavního toku byl velký ostrov Holešovicický, oddělený od Troje úzkým ramenem zvaným Hofrátko. Pod ním ležel ostrov Trojský oddělený odpadním ramenem Trojského mlýna, který se také zachoval dodnes. Vlevo od hlavního toku ležel velký Císařský ostrov.

Je přirozené, že v tomto složitém řečišti byla plavba obtížná, a to zejména za tmy a mlhy. Navíc byla ještě ztížena tím, že pravobřežní skalnaté stráně v oblasti Libně a Trójji pokračovaly do řečiště Vltavy jako mělké skalnaté prahy, vytvářející za malé vody nebezpečné peřeje. Při velkých vodách byla naopak plavební dráha zanášena šterkem

strženým z plochých ostrovů nechráněných porostem. Až v rámci druhé etapy splavňovacích prací byla v letech 1872 až 1875 provedena velká regulace u Libně, při které byl vykoupen libeňský mlýn a rozebrán jeho jez. Proto také mohla být dráha pro protiproudňi plavbu přeložena z tehdy už vysychajícího levého ramene do rozšířeného a prohloubeného pravého ramene u Libně. V rámci třetí etapy byla v letech 1885 až 1890 do tohoto ramene převedena veškerá voda takže se z něho stal hlavní tok. Ostatní dvě ramena byla zahrazena a postupně asi do poloviny své délky zavezena. Hlavní tah byl zúžen koncentračními hrázemi, které zvedly hladinu vody natolik, že i při malé vodě ležel zdejší skalnatý práh v řečišti v dostatečné hloubce. Z těchto regulačních staveb se do dnešní doby zachovalo jenom málo.

Dnes je patrné při pohledu na široké vodní rameno, vedoucí do bývalého areálu Českých loděnic, kudy vedl původní tok Vltavy. Poslední zbytky původního plavebního toku byly zasypány v 60. letech dvacátého století. Nalevo od něj je patrné druhé rameno, které končí v areálu několika autobazarů pod Libeňským mostem. Je to zbytek uzavřených a později upravených dvou říčních ramen. Zde měl být vybudován obchodní přístav, ale z plánů sešlo.

4. Metodika

4.1. Mapování a vytvoření přehledu industriálních objektů ve vybraných lokalitách

Lokality použité v práci se volily na základě spojení objektů s vodním prvkem v krajině. V Praze byla volba jednoduchá. Vzhledem k objemu průmyslu ve čtvrtích Holešovice, Libeň a Karlín, které tvoří břeh Vltavy, padla volba na objekty, které mají nějakým způsobem návaznost na tuto řeku.

Základním krokem práce bylo nejprve zmapování všech potenciálních objektů, které byly nebo ještě stále jsou zapojeny v pražském průmyslu a vyskytují se v bezprostřední blízkosti řece.

Následovalo zhotovení malé databáze objektů již revitalizovaných, u kterých tento proces probíhá a na ty, které jsou zatím bez určitého projektu jejich přeměny (viz.Příloha č.6).

Při dalším výběru byl u zmapovaných objektů posuzován jejich současný stav, originalita a výjimečnost, a v jaké fázi se nacházejí v případě jejich konverze.

4.2. Výběr a fotodokumentace modelových objektů, areálů

Následovala podrobná fotodokumentace všech objektů v blízkosti řeky a poté výběr lokalit nebo budov, které budou detailněji sledovány a hodnoceny. Vzhledem k chystané přeměně bývalých přístavů ve sledovaných čtvrtích se práce zúžila na tyto lokality spolu s přílehlými objekty. Ty pak byly začleněny do grafického zhodnocení jejich potenciálu (viz.Příloha č.6)

4.3. Popis objektů, sběr dat rešerše a vytvoření kritérií pro hodnocení jejich potenciálu

Sběr dat rešerše byl veden k získání informací o historii a vývoji daného subjektu a jeho současného stavu, a popřípadě jeho budoucího vývoje.

Informace o jednotlivých čtvrtích, jejich historie a vývoj a celkový rozvoj průmyslu v Praze se stal součástí obecné části obsahu práce.

Průběžně s tím probíhala kompletace dat rešerše o samotném problému brownfields, kde byla základním prvkem informací knihovna VCPD (výzkumné centrum průmyslového dědictví) a kompletace informací o řece Vltavě ve vztahu k Praze, průmyslu a krajině.

V rámci zhodnocení potenciálu vybraných objektů a areálů byla vytvořena kritéria:

- vizuální pohled na vodu a přilehlou zeleň
(současný stav a možnost kontaktu po případné úpravě pobřeží dané čtvrti)
hlavní ukazatel využití objektu v rámci spojení s řekou
- přístupnost k řece (současný a budoucí stav)
- celkové zapadnutí revitalizované stavby do charakteru dané čtvrti
- zastoupení zeleně v blízkosti objektu a dopravní obslužnost

4.4. Vyhodnocení potenciálu

Součástí vyhodnocení práce bylo grafické zhodnocení vybraných areálů na základě vypracovaných kritérií. K tomuto účelu byly použity současné ortofotomapy získané z internetu. U každého popisovaného objektu byl zhodnocen jeho potenciál dle zmíněných kritérií.

Na konci kapitol byl zhodnocen celkový vývoj čtvrti v rámci otázky brownfields a využití potenciálu sledovaných lokalit a také zhodnocení a porovnání vývoje v této problematice ve všech bývalých průmyslových čtvrtích v rámci kapitoly „Shrnutí“. V přílohách je uvedena kromě map s grafickým vyjádřením potenciálu také fotodokumentace objektů se současnými a historickými fotkami, budoucí podoba lokalit, a též obsahují historickou fotodokumentaci jednotlivých čtvrtí.

5. Speciální část

5.1. Přehled vybraných objektů v Karlíně

5.1.1. Rohanský ostrov



Obr.4. Karlínský přístav podél Rohanského ostrova na konci 19. století

5.1.1.1. Historie a současný stav

Rohanský ostrov vznikl v 2. polovině 16. století. Majitelem se stal mlynář Martin Šašek, který jej vytvořil úpravou starého říčního nánosu. Po něm pak získal své první pojmenování Šaškovský. Později připadl ostrov Staroměstské obci a ostrov se nazýval Primátorský staroměstský.

Roku 1774 připadl ostrov Aloisovi Tochtermmanovi. Smlouva, která byla uzavřena s tímto šlechticem, měla jistá omezení. Na ostrově se nesměl stavět žádný mlýn ani koželužna a nesměla se zde provozovat hostinská živnost. Směl se zde zřídit přívoz, ale pouze z pobřeží na ostrov, nikoliv na druhou stranu řeky.

Poté ostrov koupila Gabriela Rottenhanová, po které byl i ostrov pojmenován. To samé se opakovalo s dalšími majiteli, ať už to byl Jiří Koepl (Koeplerův ostrov) a po roce 1850 i tesařský mistr Josef Rohan. Název Rohanský ostrov zůstal dodnes zachován, i přestože ostrov splynul s pevninou.

V roce 1822 byl na jižním vltavském ramenu zřízen první pražský obchodní přístav, rozšiřovaný v letech 1841 a 1911, což dosud připomíná název ulice Pobřežní. Před zavedením železnice měl pro hospodářský rozvoj Karlína velký význam. Regulací nábřeží na počátku 20. století a definitivně především přeložením koryta Vltavy v letech 1923–1926 o několik set

metrů severněji a západněji přístav ztratil význam. Rameno s přístavem bylo zaslepeno a postupně až do 50. let 20. století zasypáváno.

Po vodě se sem dopravovalo a odváželo nejrůznější zboží. Prostřednictvím vodních cest na Vltavě a Labi měla Praha spojení s velkým námořním přístavním městem Hamburkem. I proto dostal jeden ze zdejších hostinců pojmenování U města Hamburku. Tento dům stojí dodnes na Karlínském náměstí a je zapsán ve státním seznamu nemovitých kulturních památek. V Karlíně bylo naloženo či vyloženo zhruba 280 lodí za rok a přístav se stal významnou obchodní stanicí. V letech 1891-93 došlo k velké rekonstrukci přístavu. Byl rozšířen, prohlouben a opatřen nábrežní zdí. Regulací nábreží na počátku 20. století a definitivně především přeložením koryta Vltavy v letech 1923–1926 o několik set metrů severněji a západněji přístav ztratil význam. Rameno s přístavem bylo zaslepeno a postupně až do 50. let 20. století zasypáváno. Nahradil ho již vybudovaný velký obchodní přístav v Praze – Holešovicích. Dodnes je ale v některých domech v Pobřežní ulici zachováno vybavení přístavu.

V roce 1873 byla zahájena železniční doprava z Prahy přes Vysočany do Lysé nad Labem s tehdejší železniční stanicí Praha - Rohanský ostrov (Pobřežní čp. 642). Později bylo pro tuto dráhu postaveno nové konečné nádraží na Těšnově a nádraží na Rohanském ostrově používáno jako nákladní, odstavné a seřadovací. V 80. letech 20. století byla celá trať z Vysočan na Těšnov zrušena. Hlavní budova a skladiště nádraží jsou však dochovány a stále stojí.

Po neuskutečnitelném plánu z 80. let, kdy se plánovalo, že se na ostrově vybuduje velký sportovní komplex se poté tato v mnoha směrech cenná oblast stala jednou z nejvíce zanedbaných pražských lokalit. Později sem byly při výstavbě pražského metra deponovány výkopy i odpadní materiály. Až konec 20. století zajistil počínající revitalizaci a odklizení nepořádku.

Roku 2007 pak bylo zahájeno výběrové řízení na developerskou firmu, která přinese projekt na využití ostrova. Současně byly vykoupeny pozemky. Jedná se i o obnově říčního ramene a vybudování protipovodňové hráze. Rohan se tak stane opět skutečným ostrovem a rameno navíc zlepší chování řeky při eventuální povodni.

5.1.1.2. Potenciál areálu a zhodnocení:

Jedná se o jedny u nejlukrativnějších pozemků celé republiky o rozloze 200 tisíc metrů čtverečních. Cena pozemku na Rohanském ostrově se pohybuje přes 8 000 Kč/m².

Dnes na západním konci ostrova vyrostly pod křídly projektu River City Prague tři nové objekty (z celkových pěti) s kancelářemi, byty, restauracemi a hotelem. Celá dopravní obslužnost je řešena přes podzemní komunikace, takže je zde možnost pro pěší zónu. Tato první zástavba vtáhla ostrov opět do centra Prahy.

Podle plánů mají v budoucnu vzniknout na Rohanském ostrově nové kanceláře a byty, hotely i oblasti zeleně. Díky navrhovaným změnám se navíc Rohanský ostrov stane opět skutečným ostrovem. Postranní vltavské koryto, které oblast původně oddělovalo od pevniny a které bylo zasypáno v 19. století, by se podle plánu mělo obnovit a navrátit tak oblasti status ostrova. Měl by vzniknout Rohanský a Maninský ostrov. S přispěním evropských fondů se upravují pozemky a likvidují se některé staré zástavby.

Hlavním investorem je společnost Real Estate Group, která je i nejvýznamnějším investorem v celém Karlíně. Tato společnost má za sebou již komerčně úspěšné projekty v Karlíně jako je Palác Karlín, Corco Karlín a Kotelna. Na Rohanském ostrově vlastní přes 20 hektarů určených pro výstavbu. Výsledek konverze zmíněných objektů dává příslib, že budoucí podoba Rohanského ostrova bude snad v souladu s urbanistickou kompozicí zástavby starého Karlína a vznikne zde pás centrální zeleně v určitém sledu na sebe navazujícími dvory, což by mělo přiblížit nové domy podobě původní čtvrti. Dnes je ve východní části Rohanského ostrova golfové hřiště. Napříč celým ostrovem vede cyklistická stezka podél Vltavy. Po dokončení prostoru by mělo budoucí nové koryto řeky kopírovat tuto stezku. V plánech se také počítá s lávkou pro pěší do Holešovic.

V oblasti ostrova vzniknou z 55 procent byty, zbytek území pak zaberou kanceláře a zeleň.

Jak již bylo řečeno prostor bývalého Rohanského ostrova je ohromná, zatím nevyužitá plocha. Nezastavěné území v blízkosti centra Prahy naskýtá velký potenciál. Plánovaná výstavba bytů a kanceláří by se vzhledem k šíři ostrova neměla výrazně dotknout celkové podoby území. Záměr obnovit bývalé koryto řeky a vrátit tomuto místu opět příznak ostrova je z mnoha pohledů dobrý záměr. Vznikne nový, upravený pás zeleně pro veřejnost po celé šířce ostrova. Výstavba je daň za celkovou revitalizaci této plochy, zpřístupnění znovuoživení prostoru podél Vltavy v této lokalitě.

Bývalá nádražní budova a sklad by měly zůstat zachovány. Dnes má bývalé nádraží přímý vizuální kontakt s řekou a snadný přístup. V budoucnu tomu bude jinak. Stavba bude pravděpodobně zastavěna vznikajícím komplexem a využita ke komerčním účelům. Vizuální pohled u ní zřejmě zmizí, ale zase se přiblíží, díky novému korytu řeky, k vodě.

Budoucí podoba konverze nádražní budovy není dosud známa, ale dá se předpokládat, že vzhledem k dobrému stavu stavby bude zachován její původní charakter.

Celý ostrov je dnes porostlý. Mezi zbytky skladištních budov a bývalými šatnami u škvárových hřišť se nachází rozmanitá vegetace. Podél toku řeky je dominantním stromem topol černý (*Populus nigra*).

Hlavní dopravní tepnou je zde Pobřežná ulice, která byla nedávno prodloužena a spojena s ulicí Voctářova. Tato úprava tak odklonila dopravu na okraj Karlína a zvýšila tak průjezdnost touto čtvrtí. V těsné blízkosti jsou 2 stanice metra a tramvajová doprava.

5.2 Přehled vybraných objektů v Libni

5.2.1. České loděnice



Obr.5. Bývalé budovy loděnice

Praha 8 - Libeň

Voctářova čp. 1477

5.2.1.1. Historie a současný stav

V libeňském přístavišti byly roku 1924 zřízeny opravní labských člunů Vltavsko-labské společnosti. Původní opravna byla umístěna na špičce poloostrova starého řečiště v Libni a její vybavení se skládalo ze dvou přístřešků pro tesařské a kovářské práce. Až v roce 1929 byly zahájeny práce na první novostavbě plavidla. Výroba speciálních plavidel úspěšně pokračovala a v roce 1931 se loděnice zcela odloučila od Vltavsko-labské společnosti a byla připojena ke koncernu ČKD. Dostala nový název Loděnice Praga.

Po znárodnění v roce 1945 vstoupila loděnice do podniků ČKD jako pobočný závod. Od roku 1947 vznikl komplex budov na náspu Libeňského mostu podle projektu Jaroslava Fragnera, určený pro výrobu celosvařovaných lodních konstrukcí. Jeho jádro tvoří dvojice železobetonových hal o výšce tří podlaží se střechami na nízkých segmentových obloucích. Specifickým disposičním řešením je umístění čtvrtého podlaží na rámové konstrukci nad jižní třetinu délky obou hal, takže s nimi vytváří samostatný kubický objem. V tomto čtvrtém podlaží se nachází ze tří stran osvětlený sál, který sloužil jako konstrukční ateliér. S přízemím

hal jej propojuje schodišťová věž, přečnávající celou stavbu o výšku podlaží obsahujícího vodojem. Všechny trakty komplexu kryjí přesahující střechy o nízkém sklonu. Později, patrně až ve druhé polovině padesátých let, byla k popsánému celku na západě připojena další, samostatně stojící dvojice obdobně řešených, ale rozměrnějších montážních hal.

Komplex budov českých loděnic je pevně spjat s celým bývalým libeňským ostrovem, který býval po mnohá století dokonce největším z deseti ostrovů mezi Libní a Holešovicemi. Při regulaci Vltavy ve 20. letech 20. století byl ale na jihu spojen s územím Libně a Karlína, na východě pak s Rohanským ostrovem. Na severu byl vytvořen poloostrov se slepým ramenem. Úzká kosa dříve označovaná jako Maniny je plná především skladišť.

Koncem 16. století zde stávaly dva mlýny a ostrov žil svým klasickým životem, jako jiné ostrovy. Bývaly i tady pily a barvírny. Přes ostrov se čas od času přelévaly povodně, po nichž se zdejší život vždy postupně obnovoval. Až roku 1890 zaplavila voda nejen celý Libeňský ostrov ale velkou část celé Libně. Velké ztráty utrpěly dva libeňské pivovary a ostatní továrny. Proto bylo rozhodnuto koryto Vltavy zasypat, aby už žádná další ničivá povodeň nezpůsobila škody tak obrovského rozsahu. Protože se lodní doprava, ať již nákladní, či osobní, v průběhu století značně rozšířila, byl třeba další přístav. A tak se započaly budovat Libeňský přístav, který byl dokončen roku 1896 a Holešovický přístav. S přístavy byla vybudována nábrežní zeď, ochranná hráz a překladiště.

Jelikož se Libeň a Vysočany až nečekaně rychle rozrůstaly, bylo rozhodnuto o zvýšení kapacity přístavu. Hloubka vody byla zvýšena a vodní plocha téměř zdvojnásobena. Přístav se skládal ze dvou částí – západního a východního ramene. Dnes je existence Libeňského přístavu už historií.

Od roku 1927 byl ostrov Pražany hojně užíván k rekreaci. Spousty zahradních domků a malých pozemků jsou tady dodnes a vzpamatovaly se i z povodně v roce 2002.

Nad ostrovem se klene dnes opět Libeňský most, dobudovaný a předaný k užívání 29. října 1928. Původně se jmenoval Libeňský, pak Baxův, opět Libeňský, později zase Baxův, pak dokonce Stalingradský a dnes ho už zase známe pod svým původním názvem.

Dnes je většina budov pronajata různým společnostem jako skladiště. Najdeme tady velké množství autobazarů, autoopraven a prodejní haly se starým nábytkem. Ostrov je v dost špatném stavu a zcela nevyužitý.

5.2.1.2. Potenciál areálu a hodnocení:

Dnes je již v provozu řídicí systém protipovodňové technologie v Libeňském přístavu a tak se další povodně už není třeba obávat. Proto také může v bývalém přístavu v Libni vznikat nová zástavba – Libeňské doky, výstavba nových kancelářských budov. Prostory jsou rozděleny do několika částí a pracovně rozděleny na JIH A, ulice Octářova a okolí, JIH B a lokalitu STŘED na poloostrově mezi loděničními bazény. Lokalita VÝCHOD leží mezi ulicí Voctářovou a východním bazénem a lokalita ZÁPAD mezi komunikací sledující linii protipovodňové ochrany a západním bazénem. Měl by tu vzniknout centrální park a domy k bydlení se střešními zahradami, v jejichž přízemí by byla nákupní zóna, stejně jako administrativní objekty. Nábřeží by měla lemovat nově vysazená zeleň. Lokalita by měla být určena pro bydlení a odpočinek. Investorem je stejně jako v Karlíně společnost Real Estate Group.

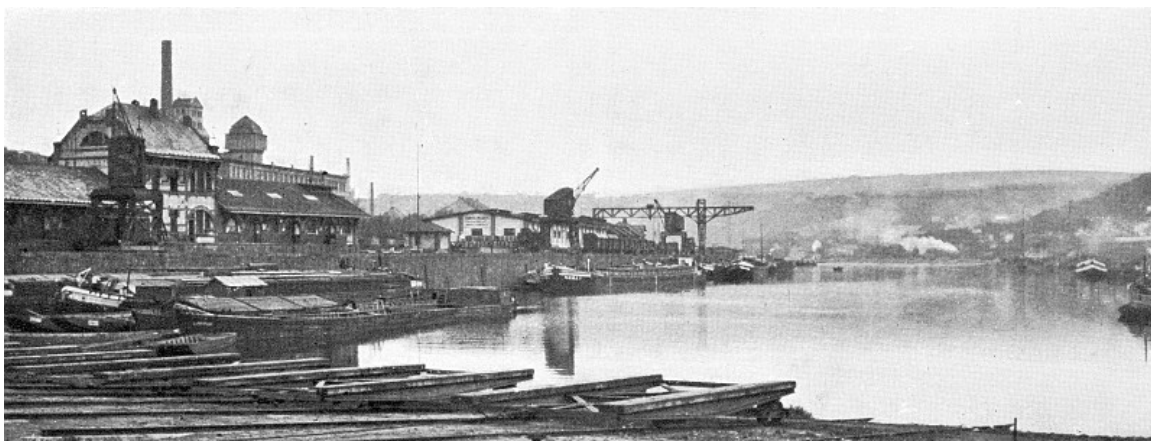
Komplex budov a bývalých opravárenských hal leží v těsném kontaktu s řekou. Takže vizuální a fyzický kontakt je tu maximální. Vzhledem k výstavbě se tyto objekty s největší pravděpodobností srovnají se zemí a vznikne tu nová zástavba. Nebude zde tedy fyzicky dochována žádná památka na průmyslovou funkci místa. Z dostupných informací je zřejmé, že se neplánuje zachování ani aspoň jednoho takového objektu.

V podstatě celý bývalý přístav a loděnice jsou pokryty pestrou vegetací. Léta zanedbaná a neudržovaná plocha pomalu zarůstá. Nachází se zde v úzkém pruhu v kontaktu s vodní hladinou typické rákosové trávy. Po pravé straně bývalého přístaviště, při ústí říčky Rokytka do Vltavy, se nacházejí Thomayerovy sady. Založeny byly na počátku 20. století významným českým zahradním architektem Františkem Thomayerem.

Dopravní dostupnost je zde z ulice Voctářova. V blízkosti je stanice metra, tramvajová a autobusová doprava.

5.3. Přehled vybraných objektů v Holešovicích

5.3.1. Ochranný a obchodní přístav



Obr. 6. Ochranný a obchodní přístav

Praha 7 - Holešovice

Jankovcova čp. 788, 789, 1059, 1060

5.3.1.1. Historie a současný stav

Ochranný a obchodní přístav vznikl koncem 19. století, v době prudkého rozvoje Holešovic. Byl zároveň součástí plánu na širší využití toku Vltavy od Manin po Pelc–Tyrolku a Císařský ostrov. Na přístav těsně navazovalo seřaďovací nádraží, které bylo zprovozněno r. 1906. Byl budován ve dvou etapách: 1892–1895 původně jako přístav ochranný a zimní a teprve 1896–1910 byl projektován a posléze přestavován na přístav obchodní. Vlastní přístav je 750 m dlouhý, jeho šířka činí až 100 m a hloubka vody byla v době postavení 2 m (hloubka u vjezdu 4,20 m), které byly dostatečné pro ponor labských plavidel. Celková plocha vodní hladiny přístavu byla 84 560 m² a poskytoval prostor až pro 170 tehdejších největších lodí. Přístav byl uměle vyhlouben v terénu, zatímco v této době fakticky přírodní tok Vltavy nebyl jeho výstavbou dotčen.

Celý areál přístavu a seřaďovacího nádraží je vymezen ohradní zdí s vlastními původními objekty a budovami přístavu a nádraží. Vstup do areálu je tvořen branou s budovou čp. 1060 a vlevo za ní se pak nachází původní celní skladiště čp. 1059. Dále v ulici Jankovcově se pak

nachází čp. 788, bývalá budova pro železniční zřízence s vjezdem do nádraží. Uvnitř areálu stojí dále objekt čp. 789, vzniklý patrně přestavbou původního obydlí přístavního dozorce roku 1894. Za čp. 788 se pak nachází již zmíněná brána, která přivádí do komplexu přístavu železniční vlečku.

Hlavní, dodnes zachovaný soubor budov holešovického přístavu a nádraží vznikl mezi lety 1906 - 1909.

V následujících obdobích neprodělal přístav zásadních změn. V roce 1926 bylo na vnější kose postaveno nové funkcionalistické skladiště. Jeho výstavba včetně úpravy celé vnější přístavní kosa souvisela s celkovou úpravou toku Vltavy v těchto místech ve 20. letech, která na minimum omezila odstup přístavu od vlastního toku řeky. Při této změně zanikla vlečka z jižní strany a zůstala jen vlečka ze strany severní.

Svémi rozměry a zejména šířkou, daleko přesahující ostatní pražské přístavy, včetně libeňského, patřil holešovický přístav k nejvýznamnějším, a to i tím, že jako jediný měl zařízení pro vytahování a opravu lodí, umístěné v čele bazénu.

V současné době, kdy průmysl zmizel z Holešovic, Karlína, Libně a částečně i z Vysočan, bylo rozhodnuto pražským magistrátem, zrušit plánované pozemky pro překladiště a sklady v Libni a Karlíně a omezit provoz Holešovického přístavu na minimum.

Holešovický přístav se změní. Právě teď tu probíhá výstavba nových objektů, které budou sloužit k bydlení, jako administrativní a kancelářské prostory s výhledem na řeku. Výstavba je naplánována do 5 etap, z nichž již stojí ta první. Jedná se o 300 bytových jednotek.

Součástí projektu je zachování stávajících památkově chráněných objektů původních historických budov přístavu, nové zelené plochy a rekonstrukce nábřeží. Projekt pod názvem Prague Marina téže společnosti, spadá do skupiny Lighthouse Group, která již v Holešovicích postavila administrativní výškovou budovu Lighthouse.

5.3.1.2. Potenciál areálu a hodnocení

Holešovický přístav leží na unikátním místě Prahy. V blízkosti historického a komerčního centra metropole. Holešovice jsou sevřeny Vltavou ze tří stran, což jim dává punc výjimečnosti a velký potenciál. Dnes se naskýtá velká možnost opět propojit tuto čtvrť s řekou. Holešovický přístav byl prakticky nepřístupný pro veřejnost a nebylo tedy využito přístupu k vodě. Dnes se tu staví, část budov již stojí, ale názory na novou podobu přístavu se liší.

Přinejmenším velikost těchto objektů je neadekvátní vzhledem k okolním budovám a vzdálenosti od břehu. Krása a půvab původních staveb přístavu se „dokonale“ ztrácí mezi kolosy moderních budov. Pozvolný přechod mezi Vltavou a zástavbou Holešovic se zcela vytratí. Návštěvník budoucího nábřeží se bude muset hodně snažit, aby dohledal tyto původní objekty. Bude zcela narušeno panorama čtvrtě. Dřívější přirozený pohled na řeku z Pobřežní ulice bude narušen výškovými budovami. Samozřejmě je to asi daň za celkovou revitalizaci celého areálu, ale zároveň se nelze zbavit dojmu, že se zde komerční zájmy developerů upřednostnily před využitím této mimořádné lokality k mnohem rozlehlejšímu veřejnému prostoru. Dnes v Holešovicích prakticky neexistuje jakýkoliv, i menší, park. Míst, kde mi mohl být, je v této čtvrti minimum. I proto je škoda, že se zde plánuje tak mohutná zástavba.

Náhradou za pokácení 10 ks dřevin na pozemku stavby a 4 stromů v ulici Jankovcově, by měly být podle magistrátu provedeny kvalitní vegetační úpravy. Kvůli vysokému počtu garážových míst je nutné v lokalitě vysázet co nejširší pás ochranné zeleně.

V návrhu zeleně je ponechán poměrně velký pás zeleně na pobřeží Vltavy, který by měl být doplněn náhradní zelení za vykácené dřeviny.

Při hodnocení kritérií vizuálního pohledu vychází kladně jen budova původního celního skladiště čp. 1059 a původní obydlí přístavného dozorce čp. 789. (tato budova na dostupných vizualizacích chybí a není zcela jisté její zachování v budoucím areálu). Jsou přímo součástí nábřeží a přímý vizuální kontakt s řekou je zde zachován. Ostatní budovy o tuto vlastnost díky nové výstavbě přišly. Fyzický přístup k řece si zachovaly všechny objekty vzhledem ke své poloze víceméně stejný. Celkový vzhled budov po rekonstrukci zůstane zachován v původním stavu. Jankovcovu ulici lemují pás líp (*Tilia cordata*). Stromy uvnitř areálu jsou ve většině vykáceny a budou nahrazeny novou výsadbou.

Hlavní komunikace vede ul. Dělnická, která navazuje na Libeňský most. Tudy také vede tramvajová doprava. Stanice metra je trochu dál než v předešlých lokalitách.

5.4 Shrnutí

Všechny tři hodnocené lokality jsou nedílnou součástí břehu řeky a průmyslové historie těchto čtvrtí.

Karlín jako takový je asi nejvíce ovlivněn svoji polohou. Čtvrť rozkládající se v poměrně úzkém pásu omezená ze severní strany tokem Vltavy a z jihu Vítkovem s železniční tratí jako by stála vždy bokem zájmu jak lidí v Praze, tak investorů. Totéž můžeme říci o Libni, která v některých svých částech doznává až venkovského charakteru.

Poslední léta se však výrazně změnil pohled na tyto čtvrtě. Polohou, dopravní dostupností a střídou zástavbou se staly velice žádanými lokalitami. Hlavně Karlín se proměnil na dynamickou rozvíjející se čtvrtí. Je to dáno také počtem nových a revitalizovaných staveb.

Přístup ke konverzím je zde i díky tomu, že velký podíl pozemků s industriálním dědictvím vlastní jedna společnost, jednodušší, než třeba v Holešovicích, kde najdeme už také spoustu revitalizovaných objektů nebo areálu, ale přístup je tu spíše individuální, podpořen jednotlivými investory.

Všechny tři sledované lokality procházejí, nebo v nejbližší době budou procházet, rozsáhlou změnou, která zřejmě ovlivní velkou měrou život v těchto čtvrtích.

Plánovaná revitalizace Rohanského ostrova otevře prostor pro rekreaci a novou zeleň v Karlíně. Je otázka, jestli byl potenciál tohoto místa v tomto směru dostatečně využit. Každopádně ostrov v navrhované podobě umožní volný přístup k Vltavě, který nynější stav tohoto místa dovoluje jen velice těžko. Zbytky nádražních budov, by měli zůstat, ale jejich hodnota bude silně degradována vyššími budovami, které tyto památky obklopí.

Stejná otázka se nabízí i v plánované přestavbě libeňských doků. Zde se původní objekty rovnou zboří a vyroste tady komplex budov. Místo se tímto zásahem opět vrátí do života, ale za cenu přerušení kontaktu s Rohanským ostrovem. Tyto výstavby tak zabrání možnému propojení Karlína s Thomayerovými sady. Vznikl by tak pás zeleně podél celé pravé strany Vltavy.

V Holešovicích je situace zdaleka nejhorší. Tato čtvrť se potýká s velkým nedostatkem zelených ploch, ale bohužel plánovaná proměna holešovického přístavu tuto situaci nijak

nezlepší. Navíc neúměrně předimenzované budovy, které se staví hned u řeky, změní radikálně výhled do krajiny. Oddělí řeku zcela od zbytku čtvrtě a naprosto „udusí“ zbylé budovy bývalého přístavu.

Spolu s přeměnou také přichází samozřejmě estetično a krásno, výsadba nových dřevin a celkové zkulturnění prostředí, ale potenciál, který je skrytý v jedinečné poloze těchto míst nebyl určitě zcela naplněn. Jedinečnost nezastavěných území skýtala možnost většího použití pro veřejné plochy.

6. Diskuze

Mapování industriálního dědictví a úvahy o jeho novém využití se u nás začaly rodit od poloviny osmdesátých let. Mnoho průmyslových objektů a areálů, které po desetiletí plnily svoji funkci, ztratily vlivem restrukturalizace průmyslu, privatizací a střídání vlastníků svoji úlohu.

Dnes již dávno pominul názor, že tyto odkazy průmyslové doby jsou něčím, co naše města a krajinu hyzdí a zabírají místo. Stále větší obliba loftových bytů a zvyšující zájem investorů o bývalé průmyslové čtvrtě tomu dává za pravdu.

V dnešních urbanizovaných městech je stále těžší nalézt prostor pro odpočinek a pohyb v prostředí přírody a zeleně. Místa, která se nacházejí v blízkosti takových to lokalit jsou dnes po právu vysoce ceněna a žádána. Jako páteř města v této otázce zaujímá dominantní postavení řeka. Objekty a areály stojící podél toků jsou často doprovázeny pásmem vegetace a jsou úzce spjaty s vodou. Ať už to jsou přístavy, továrny či staré mlýny. V městské aglomeraci tvoří spojení vegetace s takovým to dominantním vodním prvkem nesmírně cennou a potřebnou složku.

V Praze jsou nebo v minulosti byly tři hlavní přístavy a dnes se v těchto místech navrhuje nové využití. Plánuje se zde zástavba a komerční využití lokality. Investoři sice slibují zelené plochy podél řeky, ale vždy to jsou až druhořadé cíle. Nevyužívá se zde ohromný potenciál, který tu je. Hodnota nezastavěné plochy je nevyčísitelná a využití těchto míst by se mělo zvažovat v širším kontextu. V dnešní době, kdy je potřeba zeleně jak z estetického, tak z hygienického důvodu nezbytná, je nynější podoba plánovaného využití těchto území velkým luxusem.

Je velice těžké dnes sehnat jakékoliv detailnější informace o budoucích plánech přestavby tak velkých území. Informace se stále opakují a jsou neúplné. Například složení objektů v holešovickém přístavu se jeví jako velice nesrozumitelné. Dostupné informace uvádějí pět zachovalých přístavních budov, ale už se zde nezmiňuje, že přinejmenším další dvě musely být zbourány.

V drtivé většině ztratí sledované objekty po plánovaných úpravách prostoru řeky některé svoje cenné vlastnosti. Většinou se jedná o vizuální kontakt s řekou, který se výrazně omezí a také se sníží prostor kolem nich. Lokalita libeňských doků se prakticky srovná se zemí a zaniknou tak všechny objekty bývalé loděnice.

Důstojnější přístup k těmto pozůstatkům doby minulé, šetrnější postup při jejich přeměně k novému využití a poučení se z nynějších chyb, by mělo být hlavním cílem do budoucna.

7. Závěr

Z dostupných materiálů a zdrojů se mi podařil zpracovat ucelený pohled na vývoj a přeměnu lokalit podél Vltavy v bývalých průmyslových čtvrtích. Naskytly se mi informace o jejich historii a průmyslovém rozvoji. Zhodnotil jsem přeměnu a budoucí podobu území podél Vltavy.

Podařil se mi zdokumentovat objekty, které mají určitou návaznost na řeku, a u nich jsem graficky znázornil jejich potenciál.

8. Seznam literatury

Publikace:

Beran, Lukáš - Valchářová, Vladislava (eds.). Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. Praha:VCPD ČVUT, 2005. 280 s. ISBN 80-239-6198-5.

Bergatt Jackson, Jiřina a kolektiv. Brownfields snadno a lehce. Praha: IURS – institut pro udržitelný rozvoj sídel o.s., 2004. 38s.

Joint Committee for the Improvement of the Banks of the River Tyne. Tyne Landscape: a discussion of the problems which beset the banks of a great industrial river and the proposals for rehabilitation of the landscape and increasing the value of the river and its banks for recreation. Gateshead: Co. Durham, 1970, 50 s.

Koblížek, Jaroslav. Jehličnaté a listnaté dřeviny našich zahrad a parků. Tišnov: Sursum Freedom DTP studio, 2000. 445 s.

Otruba, I. Zahradní architektura - tvorba zahrad a parků. Šlapanice: ERA, 2002.

Pacáková -Hošťálková, B. a kol. Pražské zahrady a parky. Praha: SZKT, 2000, 384 s.

Valchářová, V. Industriální stopy: Dvanáct ohrožených. Praha: VCPD ČVUT, 2003. 49 s.

Bělina, P. a kol. 1998. Dějiny Prahy, II. díl. Paseka, Praha, 565 s.

Broncová, D. a kol. 2008. Praha 8 křížem krážem. Milpo Media s.r.o., Praha. 239 s.

Beran, L.- Valchářová, V.(eds.). 2005. Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. VCPD ČVUT, Praha, 280 s.

Fragner, B. (ed.) 2008. Průmyslové dědictví. VCPD ČVUT, Praha. 335 s.

Valchářová, V.(ed.) 2003. Industriální stopy: Dvanáct ohrožených. VCPD ČVUT, Praha, 49s.

VCPD (eds.). Industriální stopy: Architektura konverzí průmyslového dědictví v ČR 2000-2005. Praha: VCPD ČVUT, 2005. 167 s. ISBN 80-239-5440-7.

Documenta Pragensia XXIV. Město a Voda, Praha, město u vody. Archiv hlavního města Prahy, Praha, 577 s.

Broncová, D. 1998. Kniha o Praze 7. Milpo, Praha, 191 s.

Hubert, M. Stará plavba na dolní Vltavě. Mare-Czech, Praha, 2006, 103 s.

Internet:

Jackson Bergatt, J. a kol. Brownfields snadno a lehce. IURS 2004 [on-line], [cit. 2008-10-22]. <http://www.brownfields.cz/ceske-zdroje/publikace/>

Fragner Benjamin, et al. Www.registr.cvut.cz [online]. 2005-2008. Praha : VCPD, c2005-2008 [cit. 2008-11-23]. <<https://registr.cvut.cz/index.php>>.

Vích Tomáš, Www.lidovky.cz [online]. 8. dubna 2008. Praha : Lidové noviny, 2008 [cit. 2008-12-04].<http://www.lidovky.cz/7-dil-prumysl-a-brownfields-dd1-/ln_noviny.asp?c=A080408_000079_ln_noviny_sko&klic=224824&mes=080408_0>.

<http://www.brownfieldsinfo.cz>

<http://krajina.kr-stredocesky.cz/article.asp?id=39>

<http://prazsky.denik.cz/multimedia/galerie/508884.html?section=1,1>

<http://www.praguemarina.cz/pm07-home-cz.php>

<http://www.asb-portal.cz/2008/12/16/architektura/projekty/business-park-a-rezidencni-komplex-v-libenskych-docich.html>

<http://cs.wikipedia.org>

Zdroje fotodokumentace:

<http://www.ceskepristavy.cz/index.php?typ=CBA&showid=67>

[http://www.praha8.cz/\(jybmjkv3tbd1e245ctujqi3q\)/default.aspx?ido=622&sh=803828539](http://www.praha8.cz/(jybmjkv3tbd1e245ctujqi3q)/default.aspx?ido=622&sh=803828539)

<http://www.zastarouprahu.cz/ruzne/pristavy.htm>

<http://www.cestovatel.cz/clanky/prazske-ostrovy-predmluva/>

<http://kzp.cz/Karlin01.htm>

<http://www.ceskepristavy.cz/index.php?typ=CBA&showid=75>

<http://www.zastarouprahu.cz/ruzne/pristavy.htm>

<http://www.asb-portal.cz/2008/12/16/architektura/projekty/business-park-a-rezidencni-komplex-v-libenskych-docich.html>

<http://www.hiu.cas.cz/cs/mapova-sbirka/historicky-atlas-mest-cr/mesta/liben.ep/>

<http://www.cestovatel.cz/clanky/prazske-ostrovy-rohansky-ostrov/>

Hubert, M. *Stará plavba na dolní Vltavě. Mare-Czech, Praha, 2006, 103 s.*

Broncová, D. 1998. *Kniha o Praze 7. Milpo, Praha, 191 s.*

Broncová, D. a kol. 2008. *Praha 8 křížem krájem. Milpo Media s.r.o., Praha. 239 s.*

9. Přílohy

9.1 Fotodokumentace

Příloha č.1 HISTORICKÁ FOTODOKUMENTACE

KARLÍN



Obr.1.1. Karlínské náměstí v roce 1870.



Obr.1.2. Poříčská brána před svou demolicí v roce 1874



Obr.1.3. Křížikova ulice kolem roku 1900



Obr.1.4. Sokolovská ulice na Florenci kolem roku 1900



Obr.1.5. Severní část karlínského přístavu kolem roku 1895.

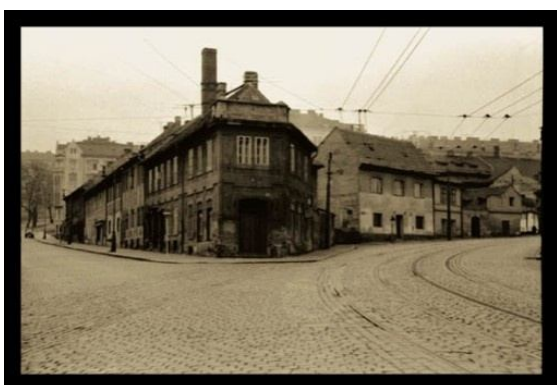


Obr.1.6. Jižní část karlínského přístavu po přestavbě kolem roku 1900

LIBEŇ



Obr.1.7. Dřevěný pilotový most mezi Holešovicemi a Libní. Sloužil až do roku 1928, kdy jej nahradil nový most Baxův (dnes Libeňský).



Obr.1.8. Snímek z ulice Primátorské vlevo a dnešní Zenklovy (dříve Fügnerovy) vpravo.



Obr.1.9. Židovská čtvrť a část libeňského přístavu těsně po roce 1990.



Obr.1.10. Stavba přístavu v Libni v letech 1893- 95

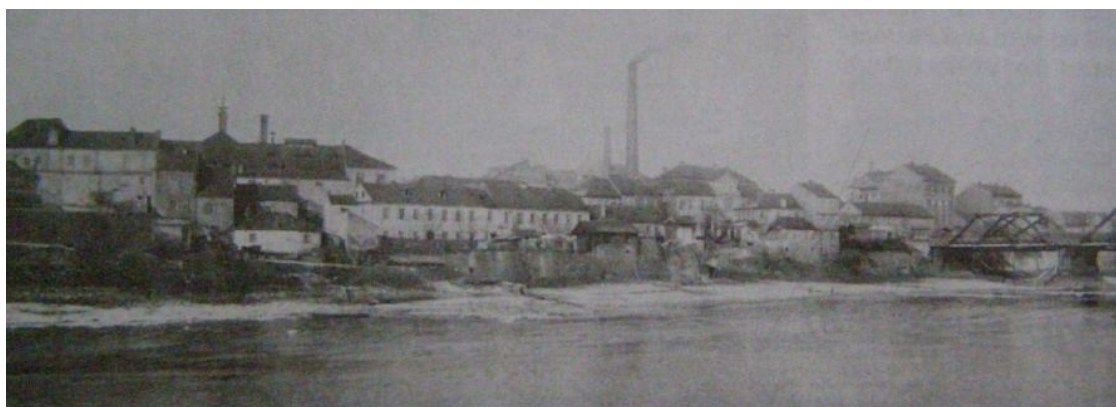


Obr. 1.11. Libeňský přístav v roce 1895.

HOLEŠOVICE



Obr. 1.12. Holešovický přístav (počátek 20. století.)



Obr. 1.13. Pohled ze Štvanice na část Holešovic.



Obr. 1.14. Holešovické náměstí v roce 1940.



Obr. 1. 15. Přístav v roce 1926.

Příloha č.2 SOUČASNÝ STAV

ROHANSKÝ OSTROV



Obr.2.1. Cyklostezka.



Obr.2.2. Bývalá nádražní budova.



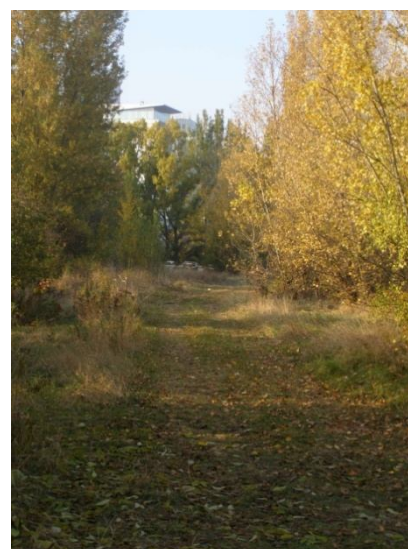
Obr.2.3. Západní část ostrova.



Obr.2.4. Pohled od řeky.



Obr.2.5. Východní část ostrova.



Obr.2.6. Východní část ostrova

LIBEŇSKÉ DOKY



Obr.2.7. Bývalé opravárenské haly



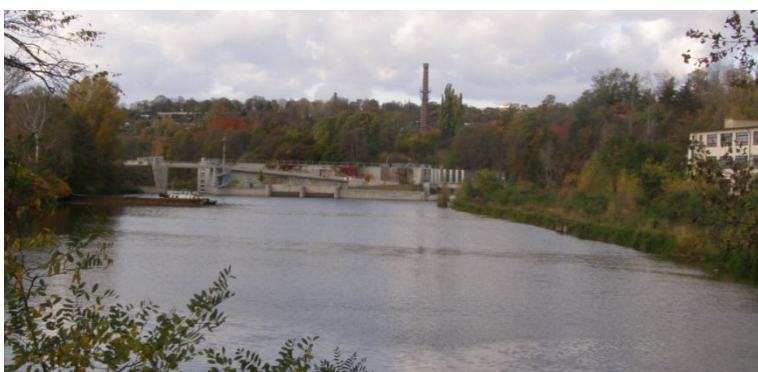
Obr.2.8. Pravé rameno.



Obr.2.9. Pohled z ptačí perspektivy.



Obr.2.10. Bývalé dílny loděnic



Obr.2.11. Levé rameno loděnice s protipovodňovými vraty



Obr.2.12. Budovy dílen a administrativy s vodojemem

HOLEŠOVICKÝ PŘÍSTAV



Obr.3.13. Rok 2006. Původní stav.



Obr.3.14. Rok 2006. Původní stav.



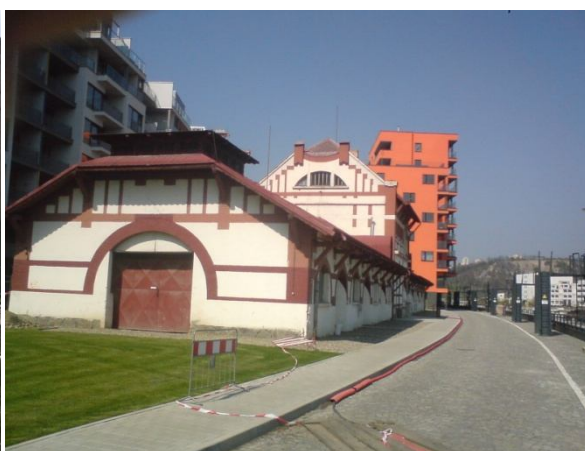
Obr.2.15. Rok 2008



Obr.2.16. Rok 2008



Obr.2.17. Rok 2009. Ul. Jankovcova.



Obr.2.18. Rok 2009. Nábřeží přístavu.

Příloha č.3 BUDOUCÍ PODOBA LOKALIT

ROHANSKÝ OSTROV



Obr.3.1. Rohanský ostrov



Obr.3.2. Rohanský ostrov



Obr.3.3. Rohanský ostrov



Obr.3.4. Rohanský ostrov

LIBEŇSKÉ DOKY



Obr.3.5. Libeňské doky



Obr.3.6. Libeňské doky



Obr.3.7. Libeňské doky. Pohled z ul. Voctářova.

HOLEŠOVICKÝ PŘÍSTAV



Obr.3.8. Celkový pohled na novou podobu přístavu v meandru řeky.



Obr.3.9. Holešovický přístav.



Obr.3.10. Holešovický přístav.



Obr.3.11. Holešovický přístav.



Obr.3.12. Holešovický přístav. Pohled z ul. Jankovcova.



Obr.3.13. Holešovický přístav.

9.2 Mapy

Příloha č.5 Vltava v meandru řeky



Obr.5.1. Dnešní stav Vltavy v jejím ohybu.



Obr.5.2. Rok 1860.



Obr.5.3. Rok 1910.



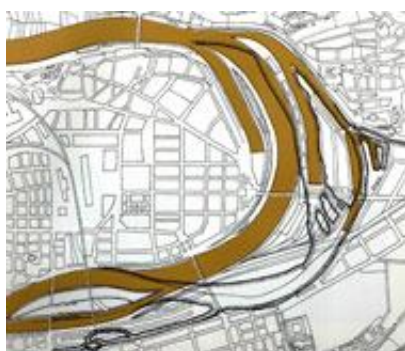
Obr.5.4. Rok 1925.



Obr.5.5. Plán Karlína z roku 1841. Mapa znázorňuje skupinu původních ostrůvků.



Obr.5.6. 3D vizualizace ortofotomapy a porovnání původního stavu toku Vltavy (vektor ze stabilního katastru z roku 1841) se současným (2005).



Obr.5.7. Regulační plán holešovického meandru (černě vyznačen původní tok).

**Příloha č. 6 Grafické zhodnocení potenciálu vybraných objektů
v lokalitách Karlín, Libeň, Holešovice**

KARLÍN

Původní stav

- A I Železniční stanice Praha – Rohanský ostrov**
- A II Strojírna Ruston a Co. (Rustonka)**

Po konverzy

- B I Tovární knihařství Z. a J. Nožička**
- B II Vozovna Karlín**

LIBEŇ

Původní stav

- A I České loděnice**
- A II M. Grab a synové, továrna na voskové plátno**

Po konverzy

- B I Velký mlýn**

HOLEŠOVICE

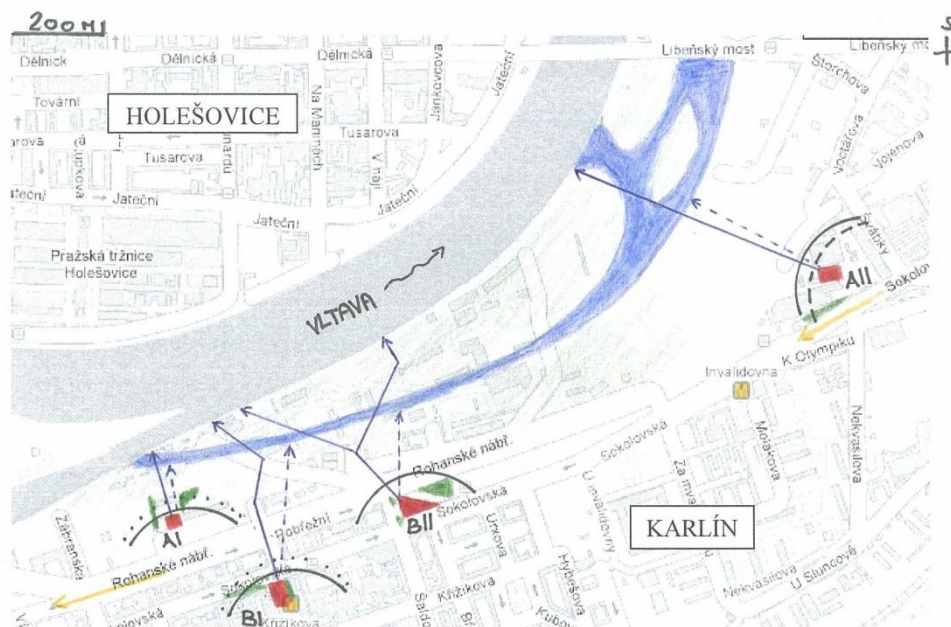
Původní stav

- A I Skladiště jednoty hospodářských družstev (Oseva)**
- A II Ochráný a obchodní přístav, Holešovice**

Po konverzy

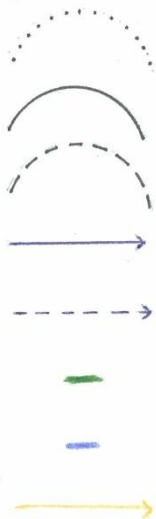
- B I Dr.F Zátka, Pražské pekárny a sodovkárny**
- B II Akciový parní mlýn**
- B III Továrna na plechové plakáty a obaly (Pluto)**

KARLÍN – ZHODNOCENÍ POTENCIÁLU



Obr. 6.1. Praha – Karlín

Zdroj: <http://maps.google.cz>



Stávající vizuální kontakt s řekou

Vizuální kontakt chybí

Vizuální kontakt s řekou po úpravě celého ostrova

Přístup k řece

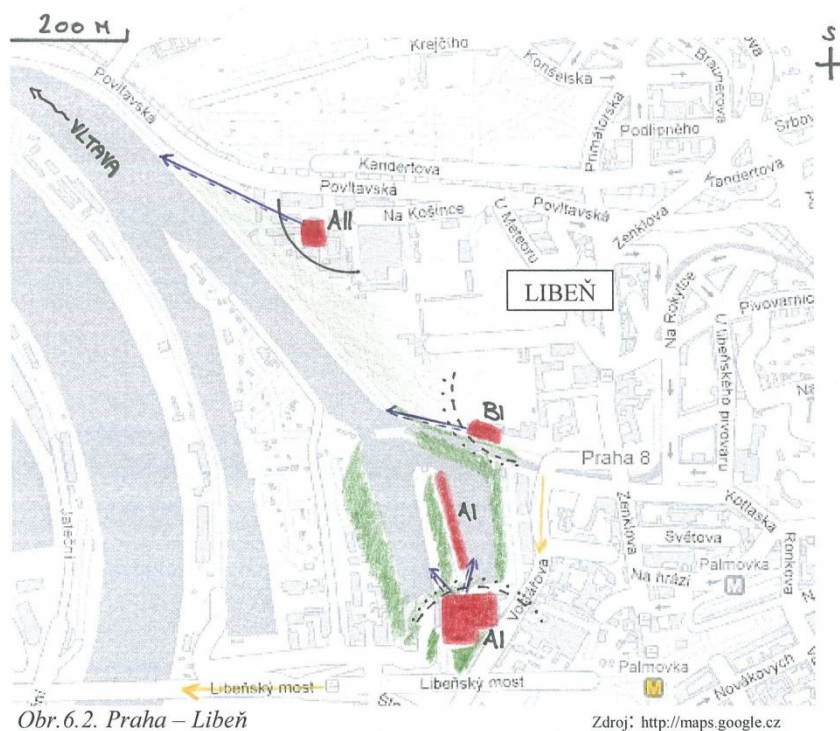
Přístup k řece po úpravě koryta řeky

Zeleň v blízkosti objektu

Budoucí nové koryto řeky

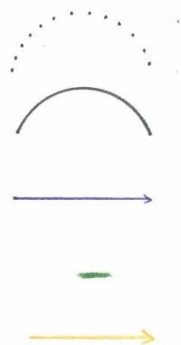
Hlavní komunikace

LIBEŇ – ZHODNOCENÍ POTENCIÁLU



Obr. 6.2. Praha – Libeň

Zdroj: <http://maps.google.cz>



Stávající vizuální kontakt

Vizuální kontakt chybí

Přístup k řece

Zeleň v blízkosti objektu

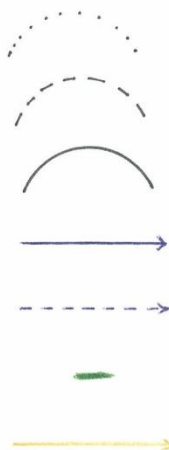
Hlavní komunikace

HOLEŠOVICE – ZHDNOCENÍ POTENCIÁLU



Obr. 6.3. Praha - Holešovice

Zdroj: <http://maps.google.cz>



Stávající vizuální kontakt

Vizuální kontakt po dokončení výstavby

Vizuální kontakt chybí

Přístup k řece

Přístup k řece po dokončení výstavby

Zeleň v blízkosti objektu

Hlavní komunikace