

VÝŠKOVÁ STAVBA NA ŽIŽKOVĚ

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Anna Kolmanová AR 2015/2016, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) VÝŠKOVÁ STAVBA NA ŽIŽKOVĚ (AJ) HIGH-RISE BUILDING ŽIŽKOV	
JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Jan Sedlák Ústav: 15129 Ústav navrhování III
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Výšková stavba, Nákladové nádraží žižkov, Praha 3
Anotace (česká):	Tato diplomová práce se zabývá vytvořením dominanty, která by definovala východní část Prahy. Jako lokalitu jsem zvolila nejvýchodnější část Nákladového nádraží Žižkov, kde budova vizuálně ukončí ulici Olšanská a bude tvořit určitý protipól Žižkovskému vysílači.
Anotace (anglická):	This thesis deals with creating a landmark, which would define the eastern part of Prague. The location was chosen in the easternmost part of the Freight Railway Station Žižkov as closing streets Olšanská axis and as a counterpoint to the Žižkov TV tower.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 27. 5. 2016

podpis autora-diplomanta

PRŮVODNÍ ZPRÁVA
ZADÁNÍ
ANALÝZA
KONCEPT
NÁVRH

TÉMA PRÁCE

Tématem mé diplomové práce je výstavba výškové budovy pro definování východní části Prahy, která je rozlehlejší a méně morfologicky zajímavá, než její východní, severní a jižní část. Budova by se měla stát jakýmsi milníkem či "bránou" při příjezdu do Prahy od východu, stojící v místě, kde se roztroušená zástavba mění na kompaktní městskou strukturu.

Předpokladem je funkce dominanty čtvrti až celého města, v souvislosti s umístěním na poměrně viditelném místě v panoramatu Prahy.

Zároveň je čím dál aktuálnější otázka využití pražských brownfieldů po již nevyužívaných nádražích. Žižkovské nákladové nádraží je jedním z nich. Jeho otáka je v posledních letech velice diskutovaná. Nádraží přestalo fungovat v roce 2002 a od té doby vzniklo několik studií na jeho zastavění, část pozemků byla prodána developerům, vzniklo občanské sdružení na záchranu hlavní budovy nádraží a to se stalo v roce 2012 kulturní památkou.

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

STAVBA:	Nová výstavba dvou objektů administrativní budovy a hotelu
MÍSTO STAVBY:	Praha Žižkov, areál Nákladového nádraží Žižkov, východní část
MAJITEL POZEMKU:	České dráhy, a. s.
ZASTAVĚNÁ PLOCHA:	4 646 m ²

2. URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

SOUČASNÝ STAV

Areál nákladového nádraží je situován v městské části Praha 3 - Žižkov. Lokalita je dopravně obsluhována tramvajovými a autobusovými linkami. V budoucnu se zde počítá se stanicí nové trasy metra D.

Cílem do budoucna je vznik nové čtvrti s veškerou vybaveností. Kromě hlavní budovy a vrátnice, které jsou kulturní památkou, je většina ostatních budov určena k demolicí.

Pozemek pro projekt se nachází na samém východím cípu nádraží. V současné době se na něm nachází několik hal, které jsou určeny k demolicí. Pozemek je výškově rozdělen skokem o výšce přibližně 6 metrů a klesá směrem na jih.

NAVRHOVANÝ STAV

Cílem práce je započít revitalizaci areálu nádraží. Můj projekt může být chápán jako první z budov, od které se bude postupně rozvíjet výstavba nové čtvrti. Tato práce je zaměřena zejména na řešení výškové budovy a prostor v jejím bezprostředním okolí. Přesto je nutné alespoň koncepčně vyřešit urbanisticky celou lokalitu pro stanovení vazeb budovy na okolí. Pro tento účel jsem částečně využila územní studii vypracovanou Ing. arch. Sedlákem. Více v sekci Urbanismus.

Můj návrh počítá s vytvořením dominanty, která ale zároveň bude respektovat měřítko Prahy a bude mít výšku maximálně 100 m.

Místo jedné těžkopádné hmoty navrhuji dvě štíhlejší věže (vyšší a nižší) v horní části zkosené a navzájem od sebe kus postunuté. Tím vznikne z každé strany trochu jiný pohled, zároveň při pohledu z centra se budovy částečně překrývají přes sebe a tak nepůsobí zbytečně jako velká hmota.

V okolí budovy vzniknou umělé mělké vodní nádrže, zelená plocha se stromy pro procházky, hotelové hřiště na tenis a pěší propojení přes svah s jižní stranou. Pod svahem zanechávám fragmenty kolejiště jako součást nově vznikajícího zeleného pásu pro připomínku bývalého nádraží.

3. PROVOZNÍ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Věže jsou funkčně rozděleny. V západní nižší věži a podzemním patře je hotel a ve vyšší východní budově kancelářské prostory s komerčním parterem a skybarem s vyhlídkou. Parter budov by měl oživovat okolí a to ve všech denních dobách. Nachází se zde restaurace hotelu, která expanduje i do exteriéru, kantýna zaměstnanců, foyer kancelářské budovy, foyer skybaru, kavárna s vloženým patrem a venkovním sezením a dvoupodlažní obchodní prostory. Hlavní vstup do hotelu a vjezd do garáží se nachází v 1.NP pod úrovní terénu.

Parkování je navrženo společné pro obě budovy jako podzemní garáže o pěti podzemních podlažích o kapacitě 500 míst. Na každém podlaží je také 8 míst na kola či motocykly a čtyři invalidní stání.

Hmotové uspořádání věží vychází z ideálního poměru výšky a šířky. Pro zajištění štíhlosti budov jsou jejich jádra umístěná na fasádě, avšak nejsou zvenčí přiznaná. Nižší budova hotelu má jádro na severní straně, aby byly pokoje prosluněny a budova kanceláří má jádro na jižní straně, což ušetří náklady spojené s chlazením budovy v letních měsících a poskytne rozptýlené světlo pro práci.

Hotel (17 nadzemních podlaží, výška 60 m)

Hlavní vstup se nachází v 1.PP společně s veškerým hotelovým provozem. Návštěvníci zde najdou recepci, restauraci, bar, úschovu zavazadel, WC a spa s bazénem, saunou, párou, vířivkou, masážemi a posilovnou.

Restaurace je dvoupatrová celkem pro 150 lidí a je zde velké točité schodiště do 2. NP, kde lze sedět i venku. Z foyer lze pak třemi výtahy pokračovat do pokojů.

Hotel je koncipovaný jako čtyřhvězdičkový. Má celkem 132 dvoulůžkových pokojů (typický dvoulůžkový pokoj má výměru 24,7 m²), 3 jednolůžkové, 12 se dvěma ložnicemi, 2 suite s obývacím pokojem a jedno prezidentské apartmá v posledním patře. Celková maximální kapacita je tedy 321 hostů.

Hotel je obsluhován třemi lanovými výtahy pro hosty, každý pro 13 osob s velikostí kabiny 1 600x1 400 mm a nosností 1 000 kg. Dále má jeden evakuační výtah pro 15 osob, do kterého se vstupuje z přetlakové předsínky únikového schodiště (chráněná úniková cesta typu C). Poslední výtah je servisní výtah pro zaměstnance a ústí v každém patře do servisní místnosti. Veškeré zázemí hotelu se odehrává ve vstupním 1. NP. Nachází se zde hotelová kuchyň s veškerým provozem napojená na zásobovací část. Z důvodu nemožnosti zásobování z povrchu je prováděno velkým hydraulickým nákladním výtahem pro auta. Tímto výtahem se rovněž

vyváží na povrch odpadní nádoby na odvoz odpadu.

V kuchyni je jeden malý jídelní výtah pro výdej jídel do patrového ofisu v 2. NP a velký nákladní výtah pro potřeby zásobování zaměstnanecké kantýny rovněž v 2. NP. Oba tyto výtahy obsluhují pouze 1. a 2. NP

V zázemí se dále nachází sklady prádla, praní, sušení a žehlení, šatny, wc a sprchy zaměstnanců a kanceláře hotelu (ředitel, sekretariát, účtárna, zasedací místnost).

Kancelářská budova (26 nadzemních podlaží, výška 97,5 m)

V dvoupodlažním parteru se nachází kavárna, obchodní plocha, hlavní vstup do kanceláří a vstup do skybaru a na vyhlídku.

Do dvoupatrového skybaru vede jeden výtah přímo z vlastního lobby. Ze skybaru lze vyjít/vyjet výtahem na střešní vyhlídku ve výšce 97,5 m (Žižkovská věž má observatoř ve výšce 93 m a tak je vyhlídka zajímavým protipólem a zároveň nová nejvyšší v České republice.) Vyhlídková plošina může mít dle normy (ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty) kapacitu maximálně trojnásobek kapacity evakuačního výtahu, tj 45 osob. Zábradlí z bezpečnostního skla bude vysoké 2 500 mm a kotvené do ocelových sloupků na střeše.

V 10. NP se nachází technické patro budovy.

Ostatní podlaží jsou věnována kancelářským prostorům. Typické podlaží má 370 m² (celková plocha podlaží je 435 m²) kancelářské plochy typu open space, případně s oddělitelnými prostorami pro individuální kanceláře, účtárny, archivy..., zasedací místnost, kuchyňku a wc. Kancelářskou plochu lze různě dělit a přizpůsobovat aktuálním potřebám nájemníků. Každé patro je autonomní jednotka a může tak fungovat samostatně pro jednoho nájemce, nebo lze pronajmout více pater dohromady.

Kancelářská podlaží jsou obsluhována čtyřmi osobními lanovými výtahy stejného typu jako ve vedlejším hotelu (pro 13 osob, velikost kabiny 1 600x1400 mm, nosnost 1 000 kg). Dále je zde únikové schodiště s přetlakovou předsíní (chráněná úniková cesta typu C) a evakuačním výtahem pro 15 osob.

Celková plocha kancelářských prostor v budově je 7 592 m².

4. MATERIÁLOVÉ A KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Nosná konstrukce je navržena z monolitického železobetonu. Obě budovy mají železobetonová jádra o tloušťce stěny 300 mm, která napomáhají ke ztužení budovy. Obousměrně orientovaný sloupový systém o modulu 7 500 mm nese železobetonovou stropní desku o tloušťce 320 mm. Všechny sloupy mají průřez 500x500 mm kromě sloupů vyšší východní budovy, která má sloupy o průřezu 700x700 mm. Podzemní garáže jsou založeny jako železobetonová vana na pilotech. Konstrukční výška je 3 060 mm v podzemních garážích a 3 740 mm ve zbytku budovy.

Únikové schodiště mají sklon 30° a rozměr stupně 170x290 mm a šířku 1 500 mm.

Fasáda je dvouplášťová. Je řešena jako lehký obvodový plášť s pevným strukturálním zasklením (bez viditelných sloupků, mezera mezi skly je 20 mm a vyplněna silikonem). Prosklení je v celé výšce patra a jeho izolační vlastnosti budou zvoleny dle výpočtu tepelných ztrát (dvojsklo nebo trojsklo, případně protisluneční vlastnosti).

Druhým pláštěm je konstrukce bodově kotvená do stropních desek a sestává z horizontálních nosných ocelových profilů o hloubce 500 mm a tloušťce 40 mm, které obíhají celý obvod budovy. Mezi těmito profily jsou umístěny pevné hliníkové lamely o stejné hloubce a tloušťce

natočené různými směry.

Fasáda by měla kombinací prvků horizontálních i vertikálních zajistit přiměřené stínění v letních měsících a zároveň svojí vertikální orientací a bílou barvou podporuje štíhlost a lehkost budov. Druhý plášť pokrývá celou plochu budovy kromě obou parterů a zešikmených ploch, kde jsou ponechány pouze horizontální profily.

V kancelářských i hotelových podlažích budou vytvořeny instalační podhledy ve výšce 2 920 mm (instalační prostor 500 mm) a ukončeny budou 500 mm od fasádního pláště.

5. DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Dopravní dostupnost objektu je zajištěna z jihu nově vzniklou čtyřproudou komunikací, která kopíruje průběh původního kolejíště. Pro odbočení jsou zřízeny v obou směrech odbočovací pruhy.

Zde je možné odbočit do podzemních garáží nebo před hlavní vstup do hotelu. Před vstupem je místo pro krátkodobé zastavení a nastoupení/vystoupení hostů, otáčení vozidel, parkovací místa pro tři autobusy a plocha pro taxi a krátkodobé stání.

Další dopravní dostupnost probíhá ze severu z nově navržené komunikace, kde jsou zřízena nová parkovací místa na povrchu. Ze severní strany také probíhá veškeré zásobování hotelu a to pomocí velkého nákladního výtahu pro auta. Zde se také nachází sklad odpadu pro obě budovy. Odvoz je realizován z povrchu, kam jsou odpadní nádoby vyvezeny výtahem v době odvážení odpadu a následně uklizeny zpět.

Zásobování kavárny a obchodu bude probíhat z podzemních garáží nebo z povrchu.

Objekt bude napojen na stávající inženýrské sítě. Vytápění bude zajišťovat vzduchotechnika.

6. POŽÁRNÍ ŘEŠENÍ

Objekt je přístupný pro zásahová vozidla ze všech stran po zpevněné ploše. Příjezd na plochu je možný pouze ze severu.

V obou věžích je jedno požární únikové schodiště s přetlakovou předsínkou (chráněná úniková cesta typu C) a evakuační výtah pro 15 osob. V parteru druhého nadzemního podlaží je umožněn únik na terén několika výstupy. Další možnost úniku na terén je v 1.NP přes hlavní vchod hotelu.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anna Kolmanová

datum narození: 16. 1. 1989

akademický rok / semestr: 2015/2016 LS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15129 Ústav navrhování III

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce: Výšková budova v Praze
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem řešení diplomní práce je projekt výškové stavby ve východní části Prahy, která by jí svojí hmotou definovala. Lokalitou je východní část Nákladového nádraží Žižkov Praha 3, kde bude tvořit protipól Žižkovskému vysílači. Výška budovy bude předmětem zkoumání.

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

Budova bude polyfunkční s komerčním parterem.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Projekt bude zpracováván v těchto měřítkách:

situace širších vztahů 1:2000

situace 1:500

půdorysy 1:100

řezy 1:100 (alt. 1:200)

pohledy 1:100 (alt. 1:200)

vizualizace - vybrané dálkové pohledy, z horizontu chodce

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

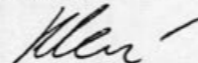
součástí práce bude fyzický model

2x portfolio formátu A3

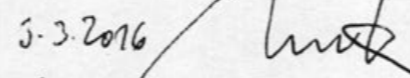
výkresy celkové plochy 4xA1

2x CD

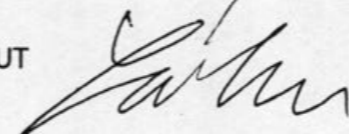
Datum a podpis studenta

3.3.2016 

Datum a podpis vedoucího DP

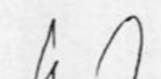
3.3.2016 

Datum a podpis děkana FA ČVUT
oddělením dne

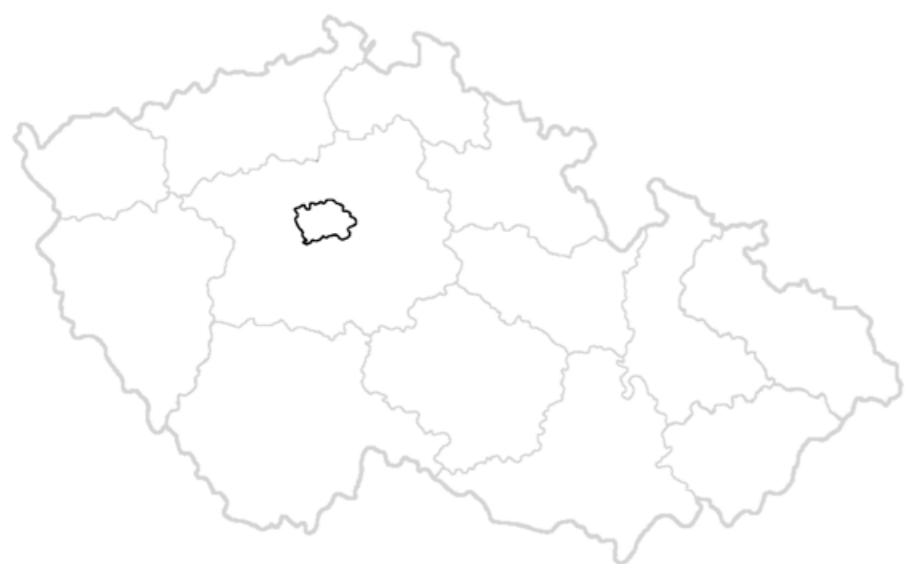


registrováno studijním

3.3.2016



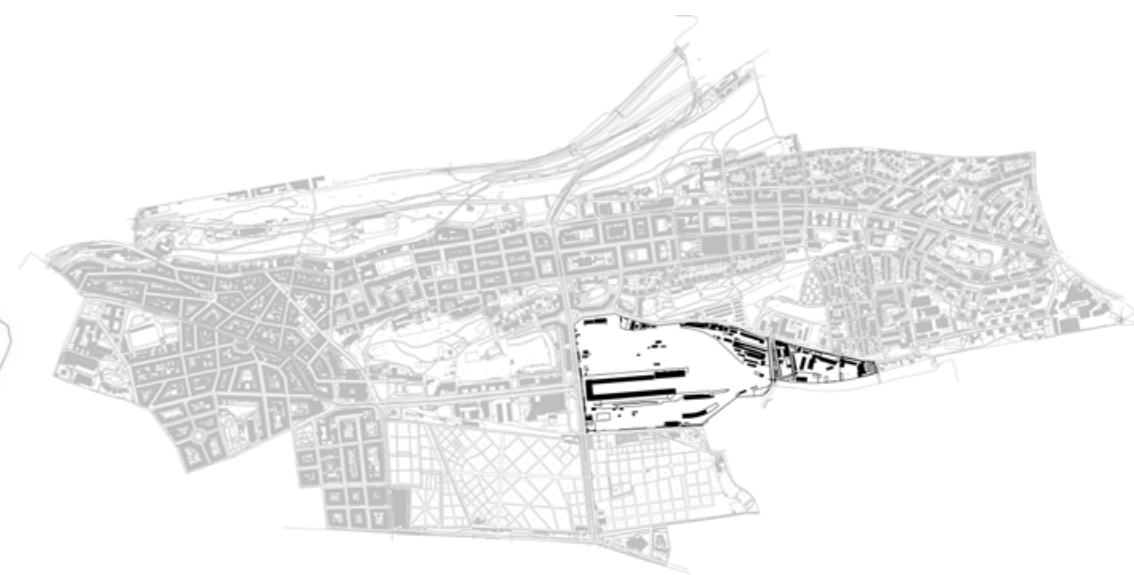
ANALÝZA



Praha



Praha 3



Nákladové nádraží Žižkov



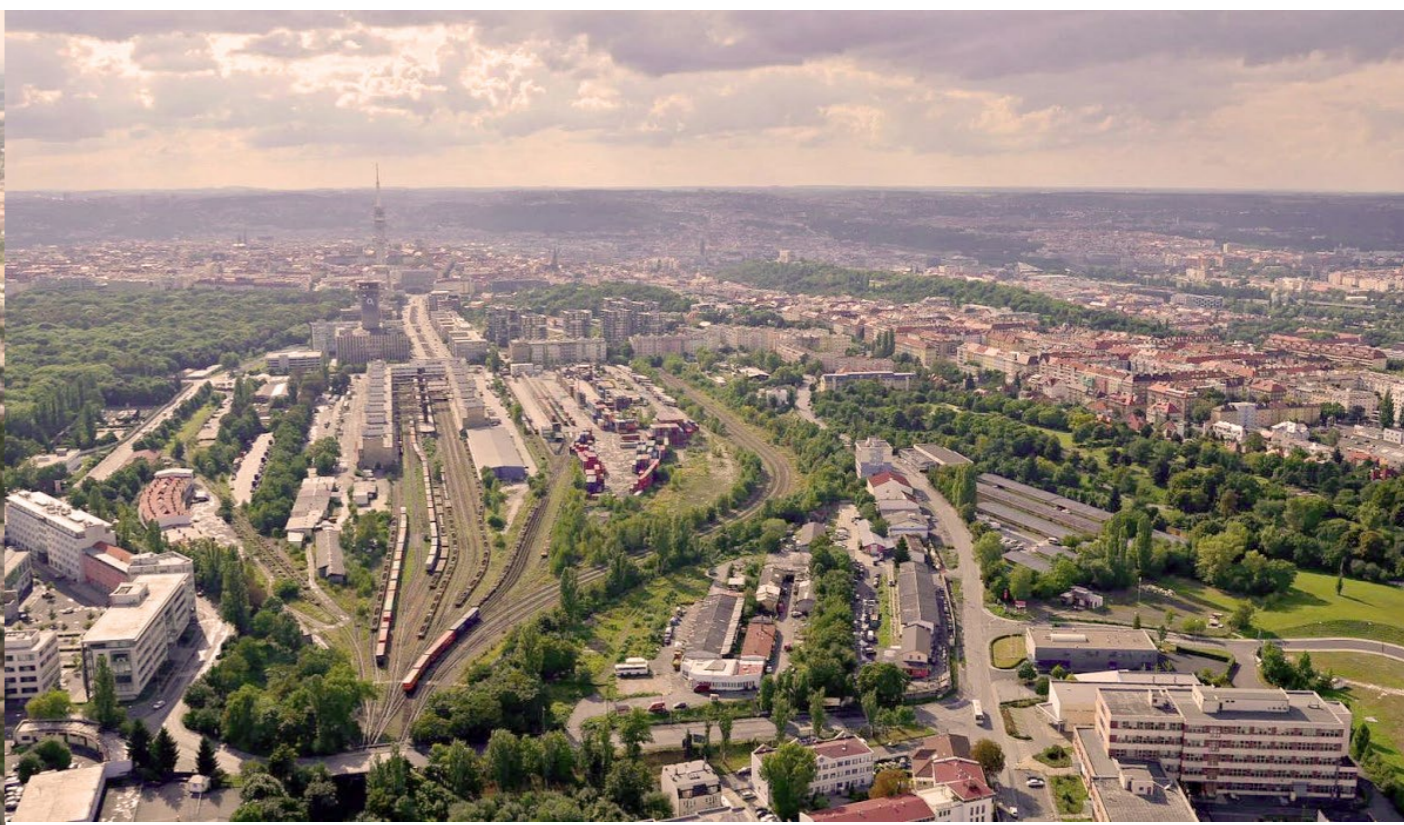
POLOHA LOKALITY



ORTOFOTO - vybraný pozemek



FOTOGRAFIE LOKALITY



FOTOGRAFIE LOKALITY Z NADHLEDU



Administrativně vzniká území Žižkova, jež tvoří základ dnešní městské části, až v roce 1875. Starší historie, sahající až do druhé poloviny 14. století a vztahující se především k osadám Olšany a Sešovice a vinicím z doby Karla IV., byla později spojena s bitvou na Vítkově, podle které se (původně lidově, později oficiálně) území začíná říkat Žižkov. Vinice z karlovske doby zanikají v 17. a 18. století a začínají se proměňovat v pole a zahrady se zemědělskými usedlostmi (Ohrada, Pražačka, Rajská zahrada...).

V druhé polovině 19. století v souvislosti s pozbytím statusu Prahy jako pevnostního města začíná docházet k velmi dynamickému rozvoji zástavby na zelené louce. Po roce 1865 zaznamenáváme první regulační plány, které začínají organizovat do té doby poměrně živelný rozvoj.

STARÉ MAPOVÁNÍ



1. vojenské mapování, konec 18. století



stabilní katastr, 1. pol. 19. století



2. vojenské mapování, 1806-1869



3. vojenské mapování 1869-1885

ORTOFOTO



1938



1953



1975



1988



1996

ÚZEMNÍ PLÁNY



1955



1964



1971



1986



1994

ANALÝZA_HISTORIE

Vybavenost Žižkova je pestrá. Nachází se zde množství škol s přidruženými sportovními areály, mimo jiné také areál VŠE. Vybavenost se koncentruje hlavně v partech na hlavních třídách případně v jediném obchodním centru Žižkova - Floře. Žižkov je charakteristický i velkým množstvím průmyslových staveb a ploch. Některé stále fungují nebo mají nové využití.

Na tomto výkresu je i dobře vidět přechod z blokové k solitérní obytné zástavbě a to přesně v místě mnou vybraného pozemku.



Na území městské části existují různé formy zeleně, od rozsáhlých ploch souvisejících s výraznými topografickými útvary přes obytnou zeleň menších náměstí až po méně významné plochy zeleně v rámci uličních prostorů. Poměrně málo jsou zastoupena uliční stromořadí. Nejvýznamnější plochy jsou reprezentované především terénními útvary hřebtů kopců (Vítkov, Židovské pece, Parukářka).

Svébytnou plochou zeleně je také komplex Olšanských hřbitovů. Kvalitní vzrostlá zeleň z nich tvoří potenciální rekreační plochu pro vycházky.





Prostorová kompozice je založena na třech prvcích. Prvním je terénní utváření, druhým základní skelet celoměstsky významných tříd a třetím jsou jednotlivé části území vykazující společný charakter zástavby.

Terénní urváření člení území na menší krajinné podprostory - svahy, údolí a návrší.

Skelet urbánních os navazuje na linie historického města. Je tvořen ulicí Seifertovou, která pokračuje do Olšanské třídy, dále ulicí Husitskou s návazností na Koněvovu a nakonec Vinohradskou třídou. Všechny tyto osy probíhají směrem výcho-západ. Další liniový prvek, který s těmito osami souvisí jsou železniční tratě procházející celým územím.



Tramvajová doprava je vedena hlavními třídami, které procházejí napříč územím. V současné době je tramvajová doprava hlavním dopravním prostředkem Žižkova doplněná v některých částech autobusy. Metro do čtvrti zasahuje pouze okrajově v jižní části a to linka A stanicemi Flora a Želivského. Pokud se nezmění koncept, měla by v budoucnu územím procházet nová linka metra D s jednou stanicí i v oblasti Nákladového Nádraží Žižkov, kde se počítá s výstavbou nové čtvrtě.

Bývalý areál Nákladového nádraží Žižkov je se svou rozlohou přes 33 ha největším potenciálně rozvojovým územím v Praze. Není v provozu již od roku 2002.

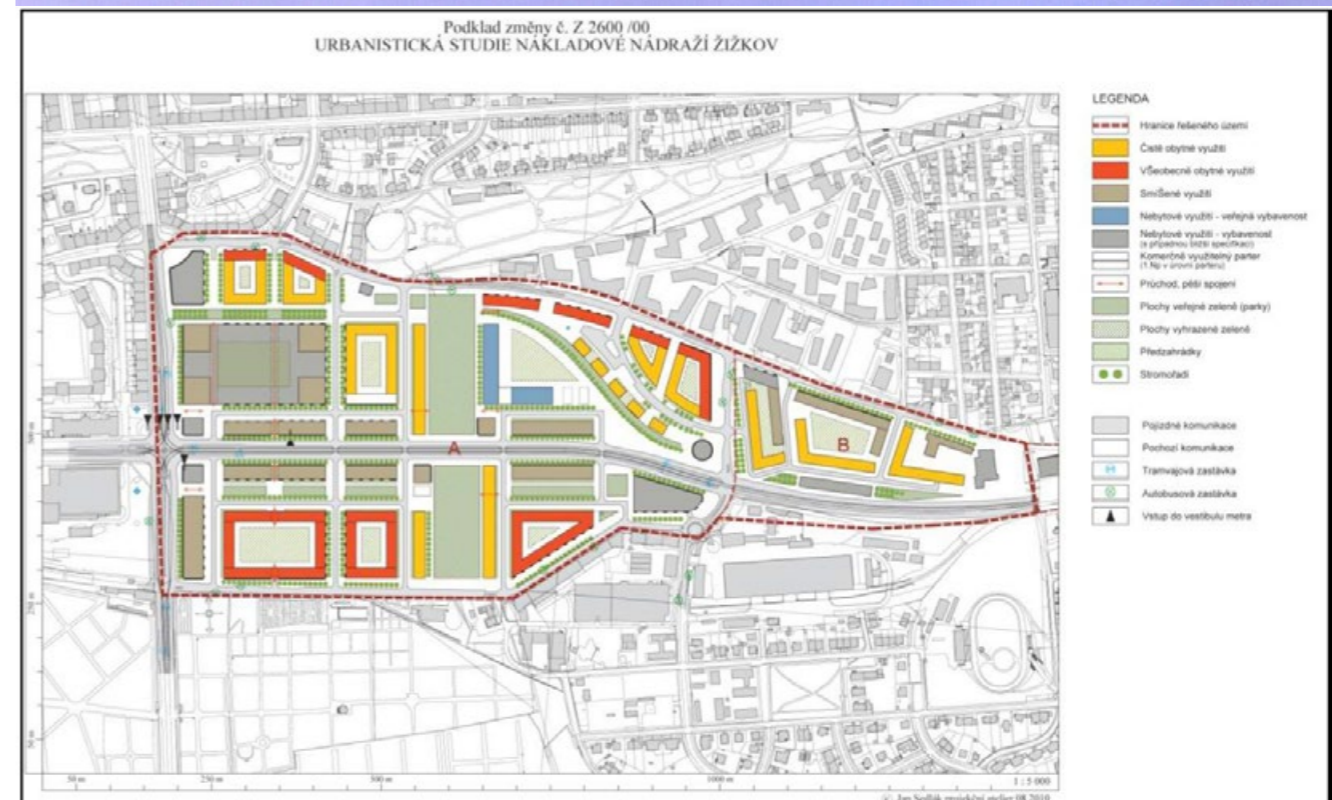
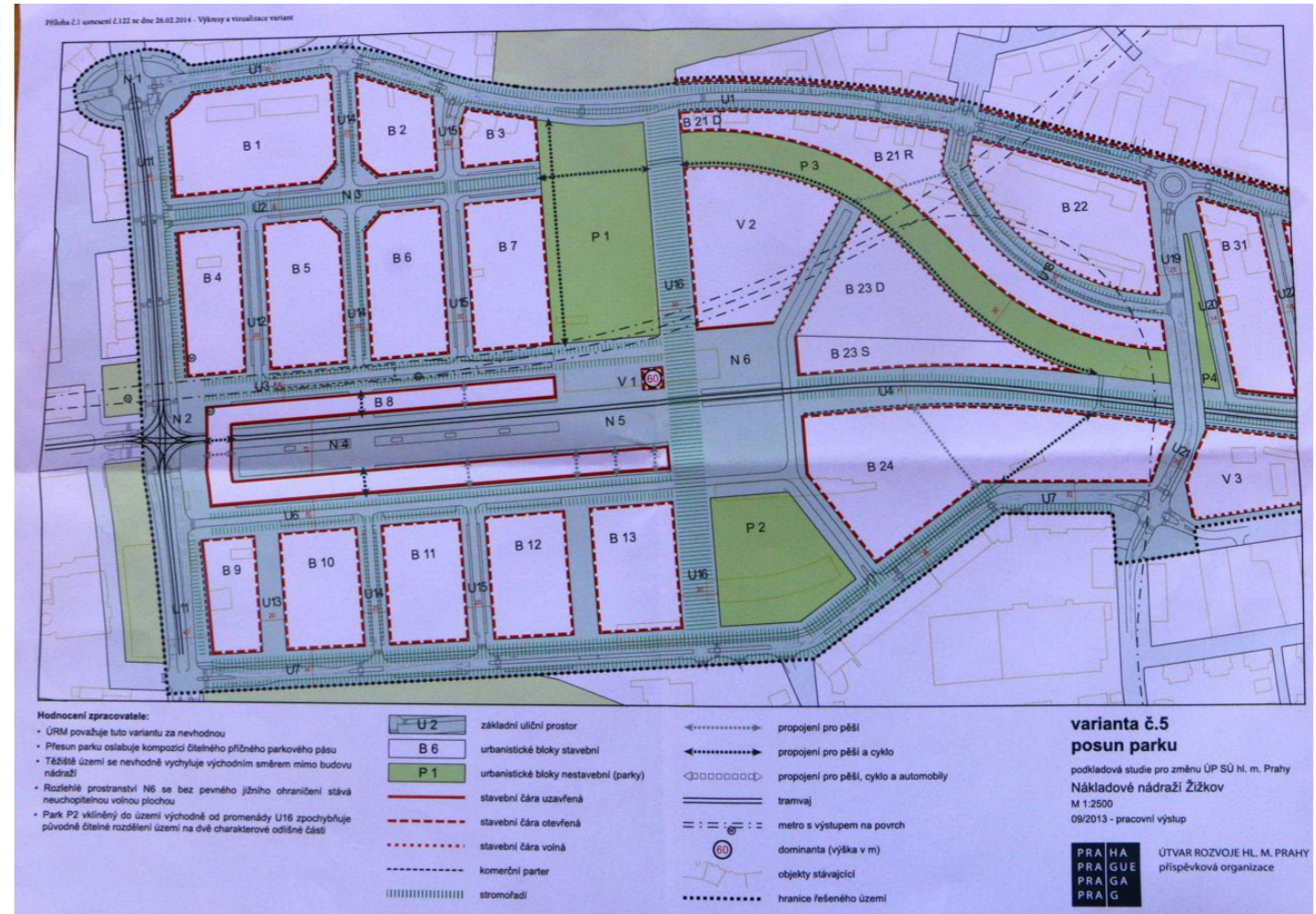
Předchozí vedení radnice Prahy 3 aktivně prosazovalo tzv. Jarovskou spojku, což je východo-západní magistrála, která měla propojit centrum města s Městským okruhem. Jarovská spojka měla vést přímo v místě, kde je nádražní budova.

Část tohoto areálu s hlavní budovou byla v roce 2013 ministerstvem kultury definitivně prohlášena za kulturní památku. Jedná se o jádro areálu - trojkřídlou funkcionalistickou budovu z roku 1935, dvě vrátnice a oplocení podél ulice Jana Želivského.

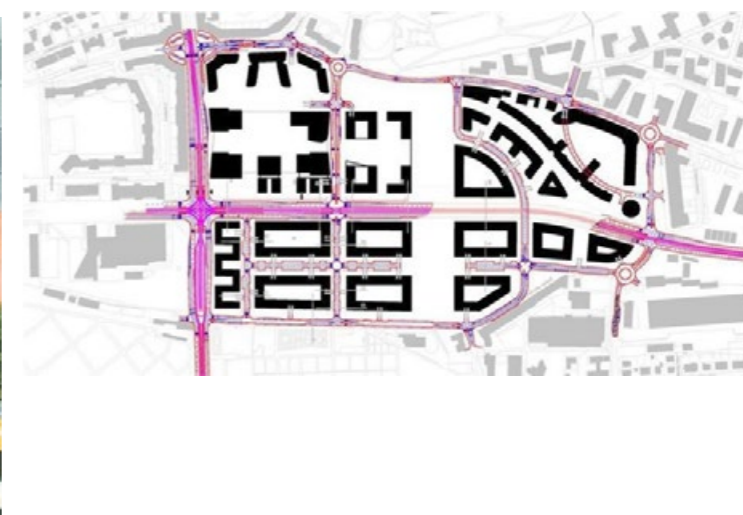
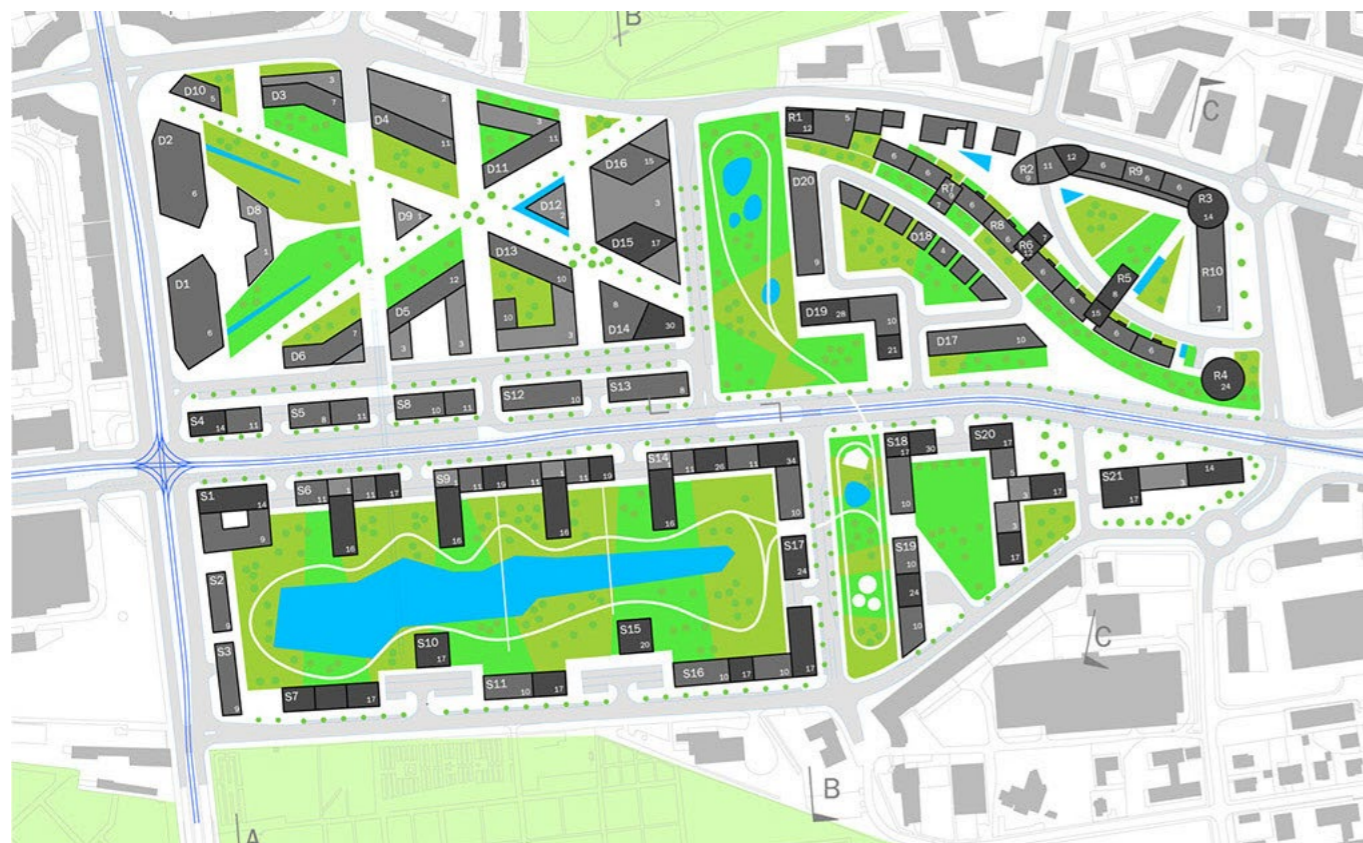
Zachování rozlehlých budov bývalého nádraží však brání modernímu rozvoji čtvrti. S rozhodnutím o památkové ochraně nesouhlasily České dráhy, které vlastní budovu a většinu pozemků areálu, ani původní vedení městské části Prahy 3. Komplikují se tím plány na další využití areálu pro novou obytnou čtvrť, ale také řešení místní dopravní situace prodloužením Olšanské ulice, tedy vybudování tzv. Jarovské spojky. Přitom nebude-li tato komunikace po dobudování Pražského okruhu funkční, dojde k dramatickému nárůstu dopravy na ulicích Koněvova, Českobrodská, Vinohradská a Černokostelecká.

Původním vlastníkem pozemků byla firma České dráhy. V současné době vlastní severní část Nn firma Discovery Group, CCZ a. s., Pražská projekt a. s. Jižní část vlastní Sekyra Group a České dráhy stružení v Žižkov station development.

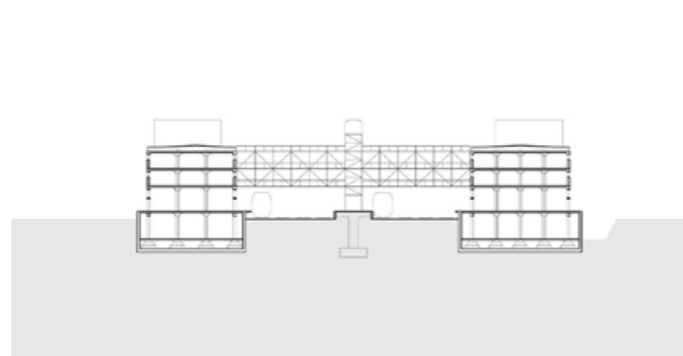
MČ Praha 3 objednala u atelieru Sedlák v roce 2005 urbanistickou studii pro celou oblast. Zadání zpočátku počítalo se zachováním nádražních budov, po roce však byl přidán požadavek na prodloužení Olšanské ulice k Jarovské spojce, což atelier vyřešil zpracováním varianty studie. V roce 2008 však městská část schválila "Návrh změny územního plánu Sekyra Group Development" zpracovaný ateliérem A.D.N.S. production architecture, který většinu původních regulativů zrušil. Do oblasti nádraží je plánována i stanice metra D.



Funkční využití ploch v kompromisní variantě z roku 2010, zdroj: studie Nn z roku 2010



ADNS architekti
NNŽ II, 2010



SHA Šafer Hájek architekti
2006



ZPRACOVANÉ STUDIE



Aléš Andrlé, Vojtěch Rada, Tamara Staňková, Barbora Hlaváčková (Ateliér Ivana Kroupy Architektura II na VŠUP v Praze): Nákladové nádraží Žižkov – Hra úny; experiment vizualizace zastavenosti v minimálních půdorysných stopách; uzavřený areál s definovanými vstupy; maximální možný podíl zeleně; 40 % táva v původní formě, 60 % slouží jako park; charakter místa se udrží zachováním objektů nástupišť nádraží a kolejí na celém pozemku; volný prostor háva vyniknout budově; zdroj: AII VŠUP.



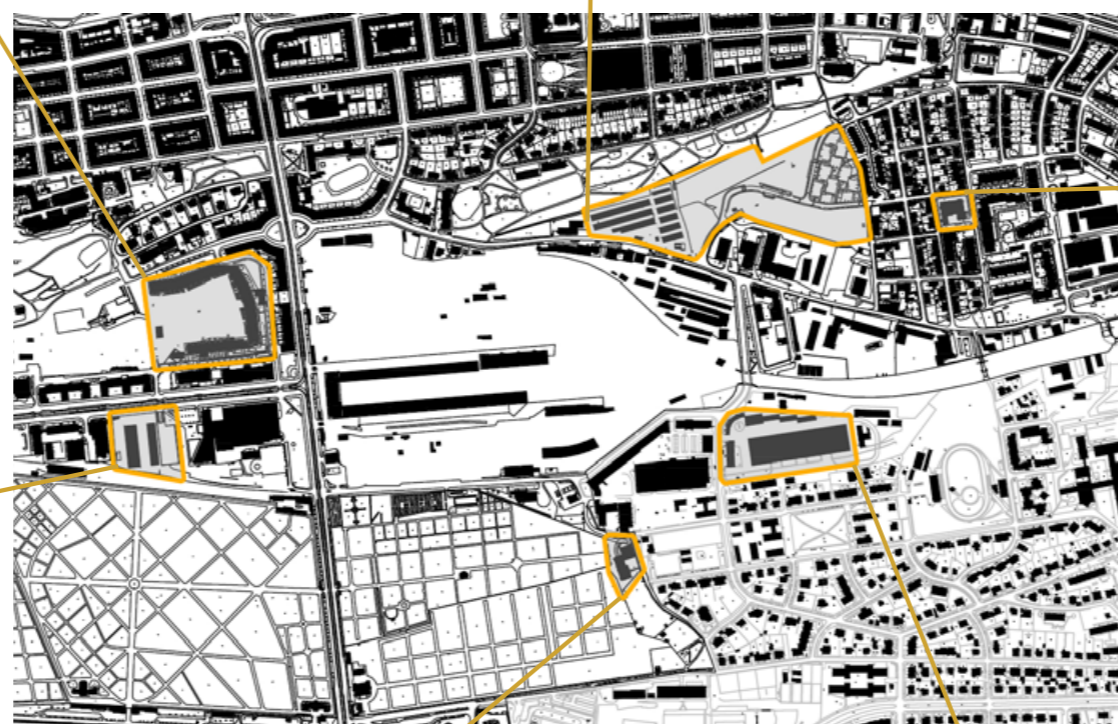
4c Jonáš Krýzl, Kateřina Kulanová, Dušan Štefanič (Ateliér Ivana Kroupy Architektura II na VŠUP v Praze): Nákladové nádraží Žižkov – Mřížka; zhuštění zástavby umožňuje uvolnění prostoru pro zachování cenného přírodního prostředí; vzniká vertikálně a horizontálně členěná kompoziční struktura, otevřená pro změny v čase; pojivo – neměnná mřížka jader / plnivo – přizpůsobující se hmoty, výplně mezi jádry; variabilita funkcí – pobídka k vytvoření soběstačné čtvrti; zdroj: AII VŠUP.



Central Park
14 nadzemních podlaží



Alfarezidence - Vackov



V zahrádkách



Central Plaza
18 nadzemních podlaží

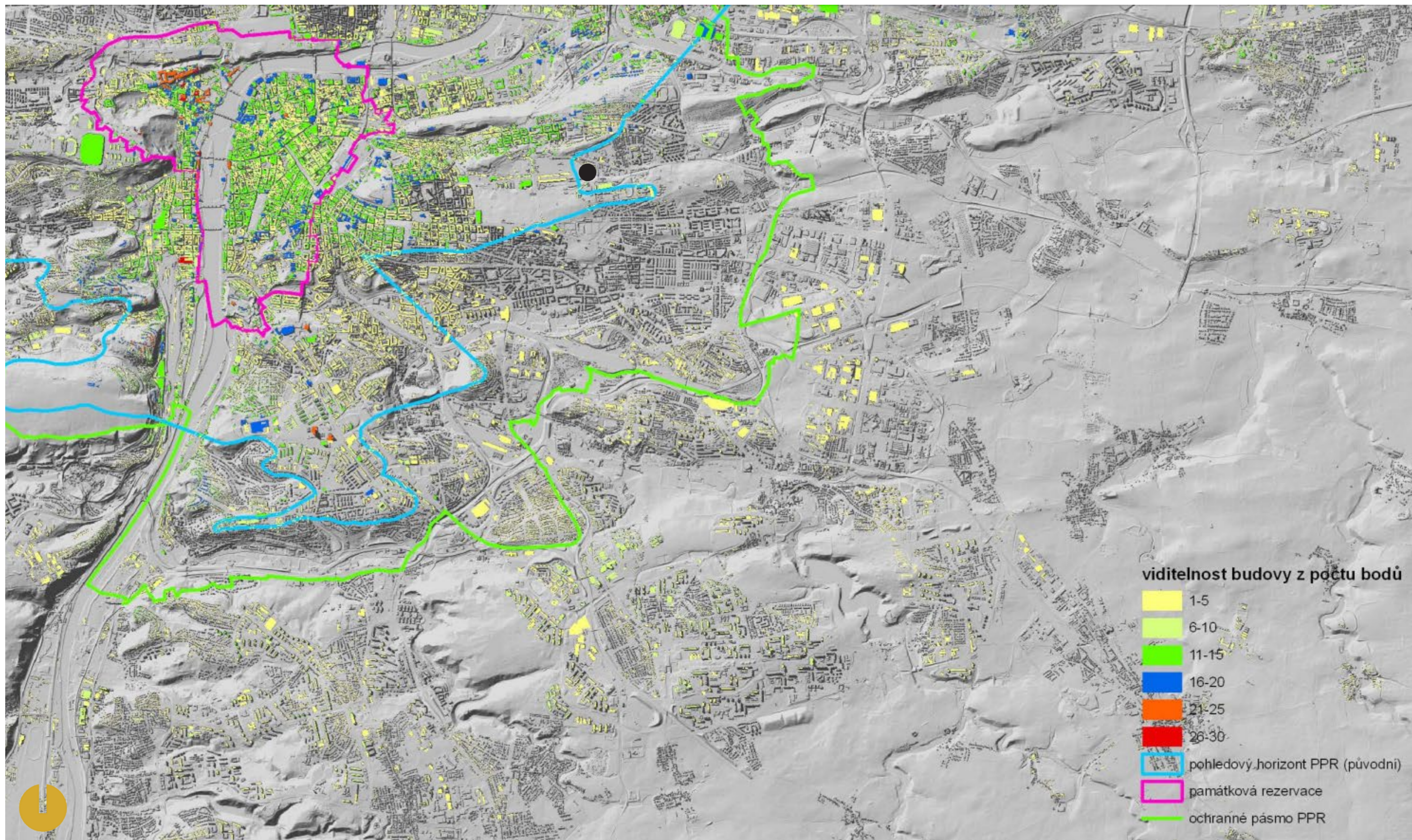


Pod Kapličkou

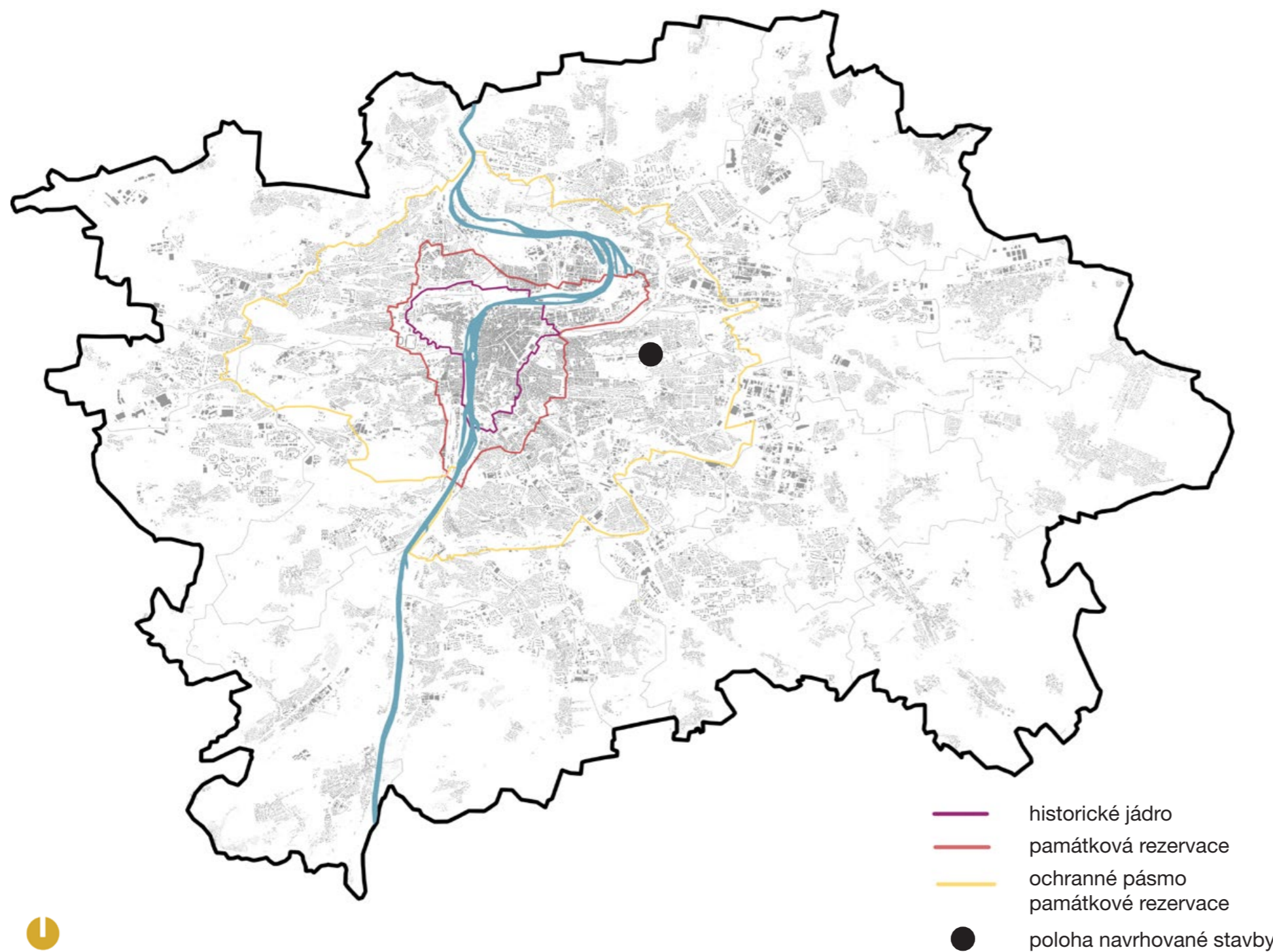


Tulipa Třebešín

Viditelnost budov z významných vyhlídkových bodů v rámci Pražské památkové rezervace



zdroj: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP_book/kapitoly/a011-11_pohledovyhorizont.pdf



V Památkové rezervaci platí zákaz výškových staveb. Navrhovaná stavba se nachází v ochranném pásmu pražské památkové rezervace a proto by v případě realizace musela být posouzena správním orgánem - městem. (Stejně je na tom např. pankrácká pláň.) Mělo by být posouzeno, zda účinek výškové budovy v obraze města je přiměřený.

Zároveň se pozemek nachází těsně za horizontem viditelnosti z památkové rezervace.



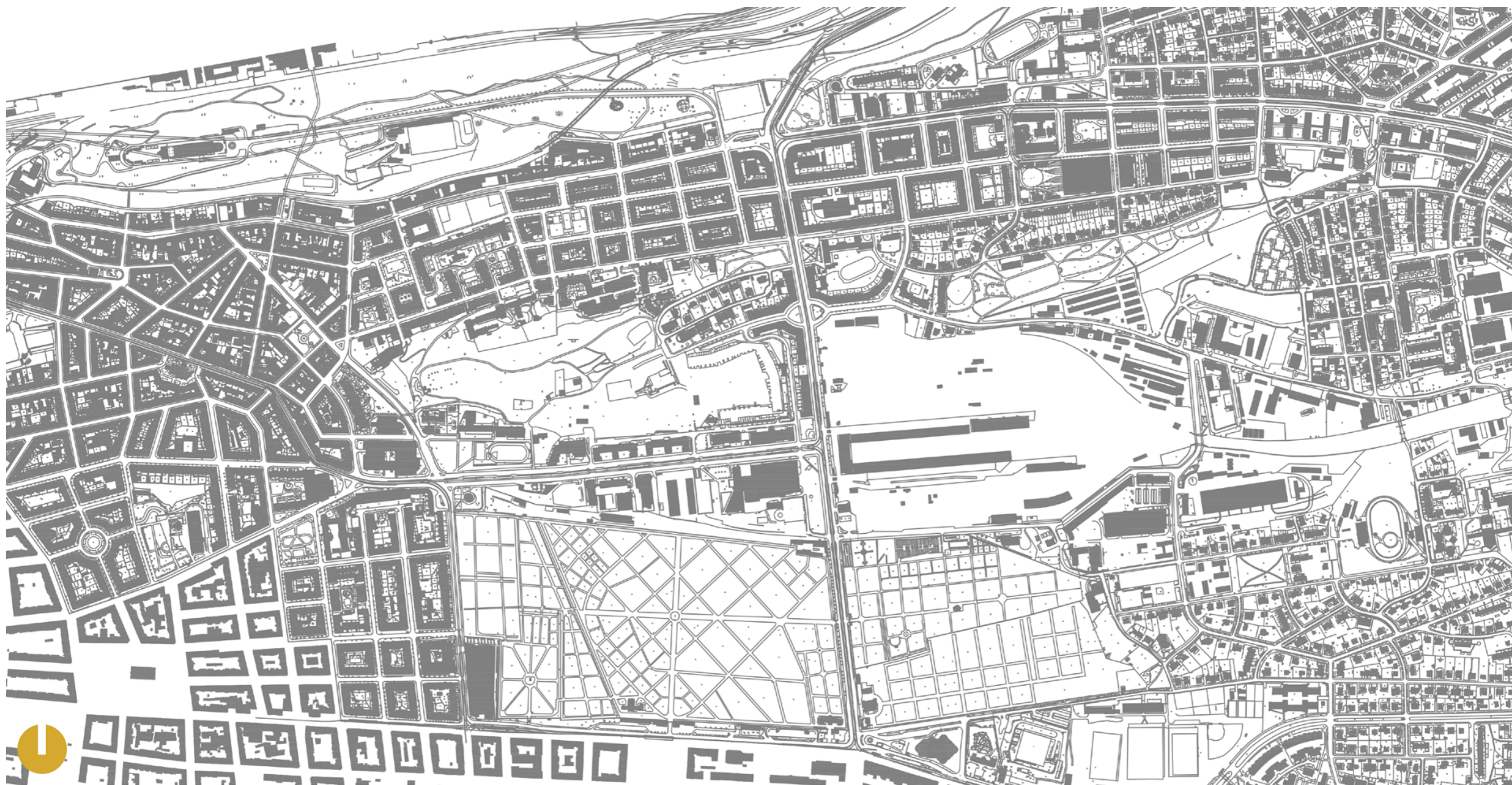


pohled z vyhlídky u I. nádvoří Pražského hradu

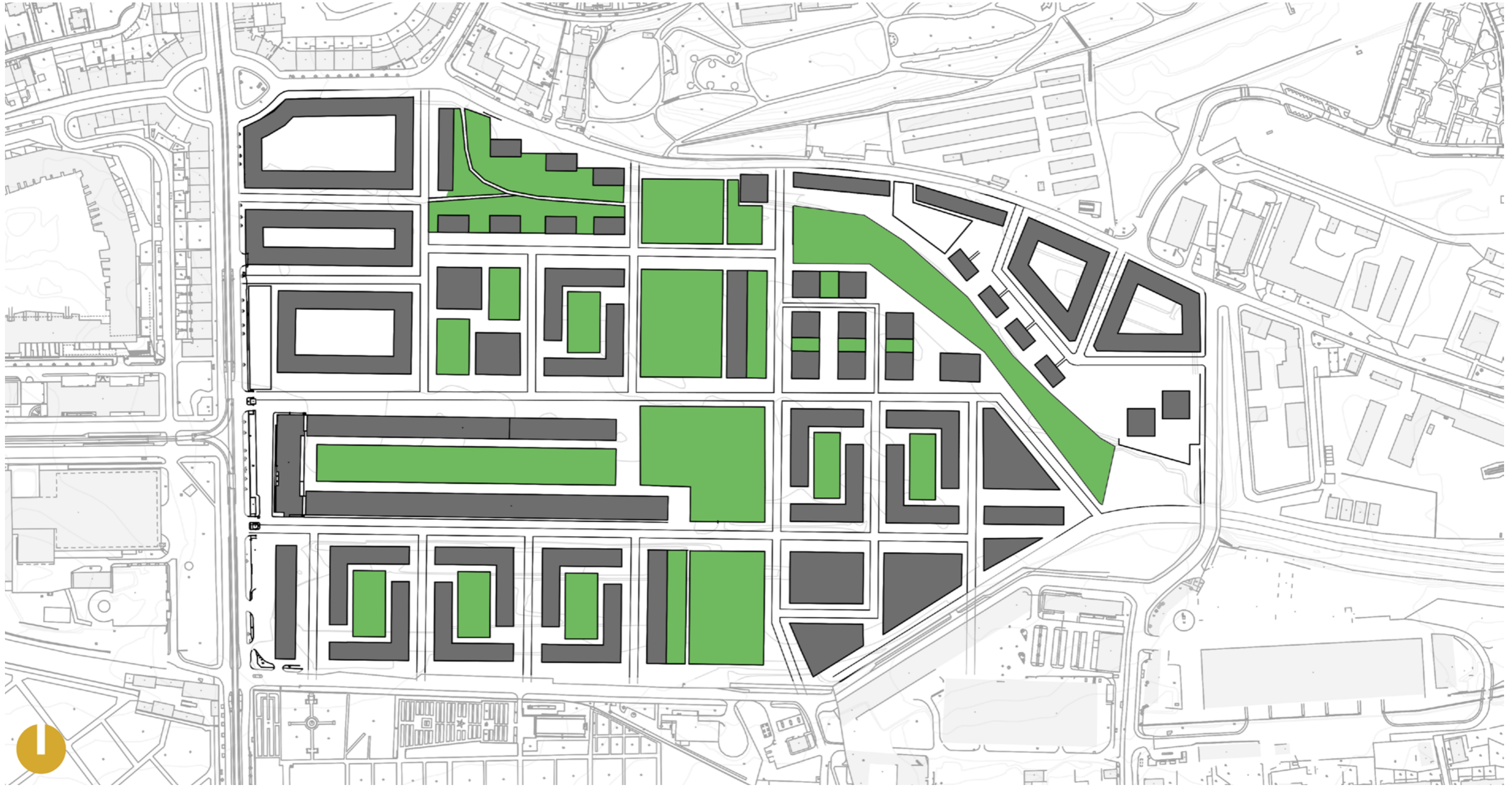


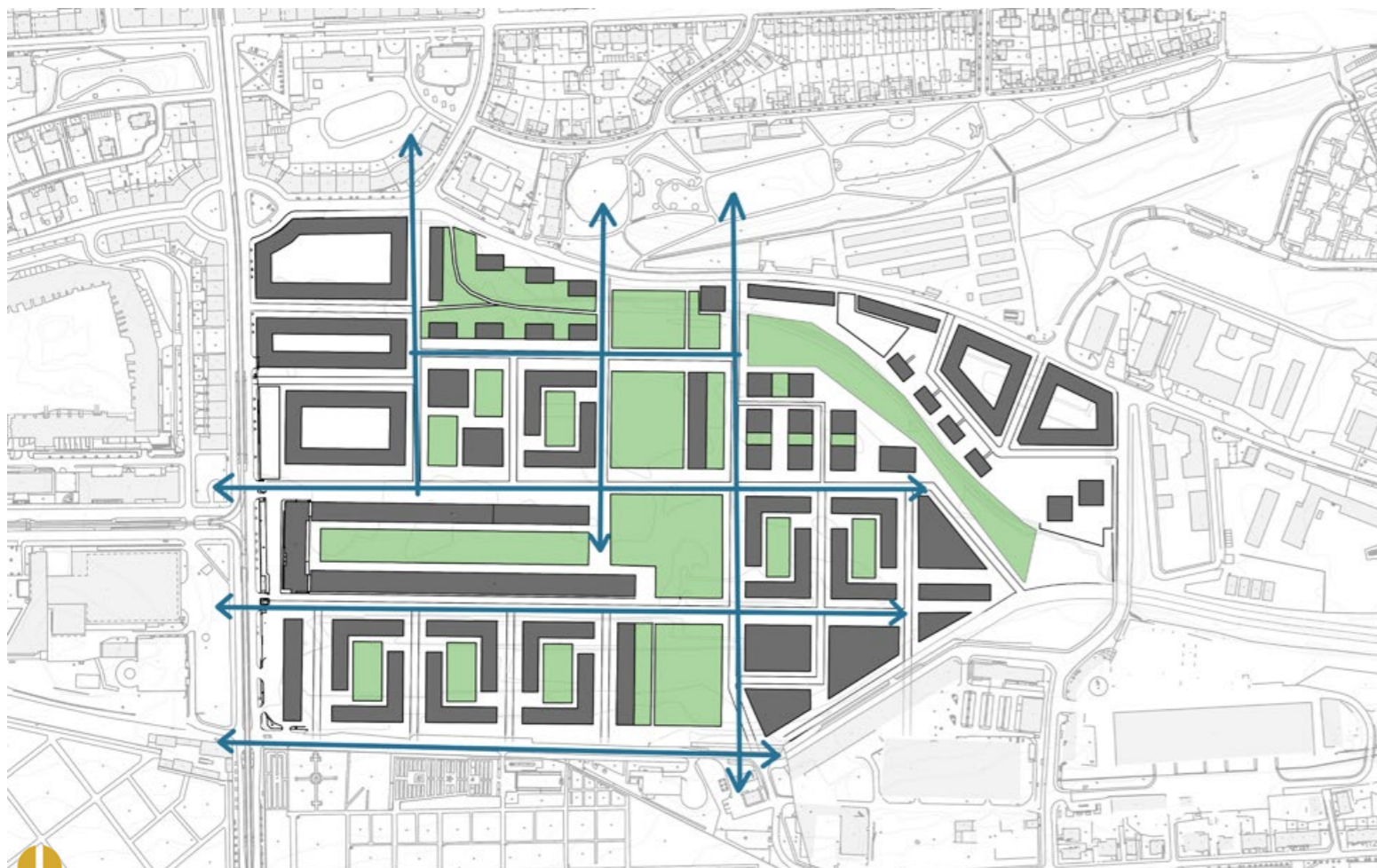
pohled z Letné od Bruselské restaurace (přes Vítkov)

KONCEPT



ŠIRŠÍ VZTAHY A PŮVODNÍ STAV NÁDRAŽÍ

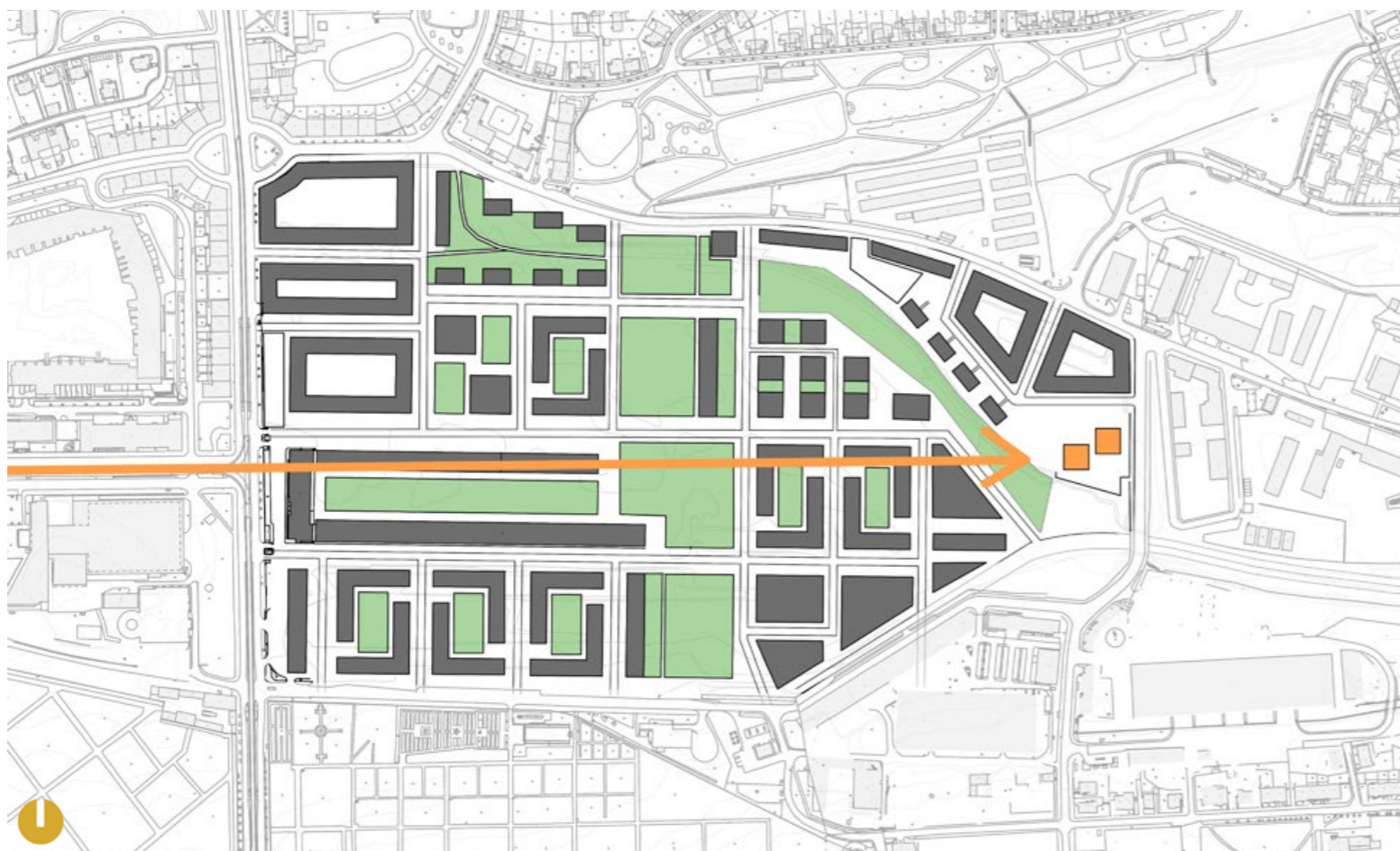




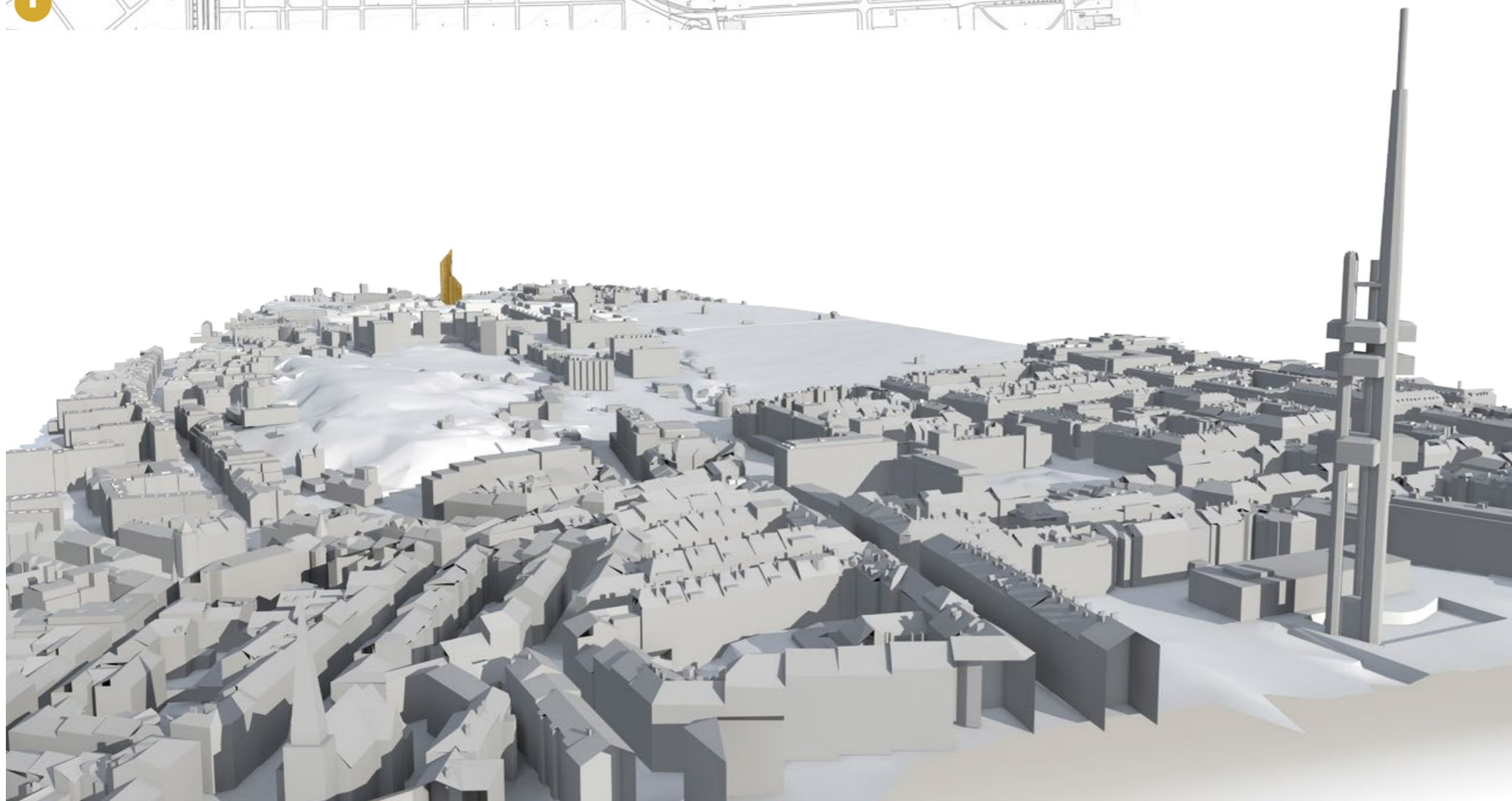
Jako podklad pro urbanismus lokality jsem použila územní studii vypracovanou Ing. arch. Janem Sedlákem s malými úpravami pro potřebu svého zadání. Hlavní síť ulic určují osy západ-východa sever-jih. Na Žižkově jsou západ-východní osy hlavními dopravními tahy a proto jsou i hlavními v návrhu. Ulice se na východní straně nakonec spojují do jedné v souladu s původním tvarem kolejíště a v místech bývalého železničního podjezdu pokračuje nově navržená dopravní tepna, která se napojí na vnitřní okruh Prahy. Ulice severo-jihní umožňují nové propojení v místech, kde v současné době plocha nádraží vytváří neprostupnou bariéru. Důležité jsou zde plochy zeleně, které v severo-jihním směru propojují park Židovské pece a Olšanské hřbitovy. Další zelený pás vede podél terénního zlomu a v jeho východní části jsou v něm ponechány fragmenty původního kolejíště. Studie pana architekta Sedláka rovněž počítala s dominantou na konci prodloužení Olšanské ulice (stejně jako několik dalších projektů jím inspirovaných) a proto jsem se jím inspirovala i já pro místo na návrh výškové budovy.

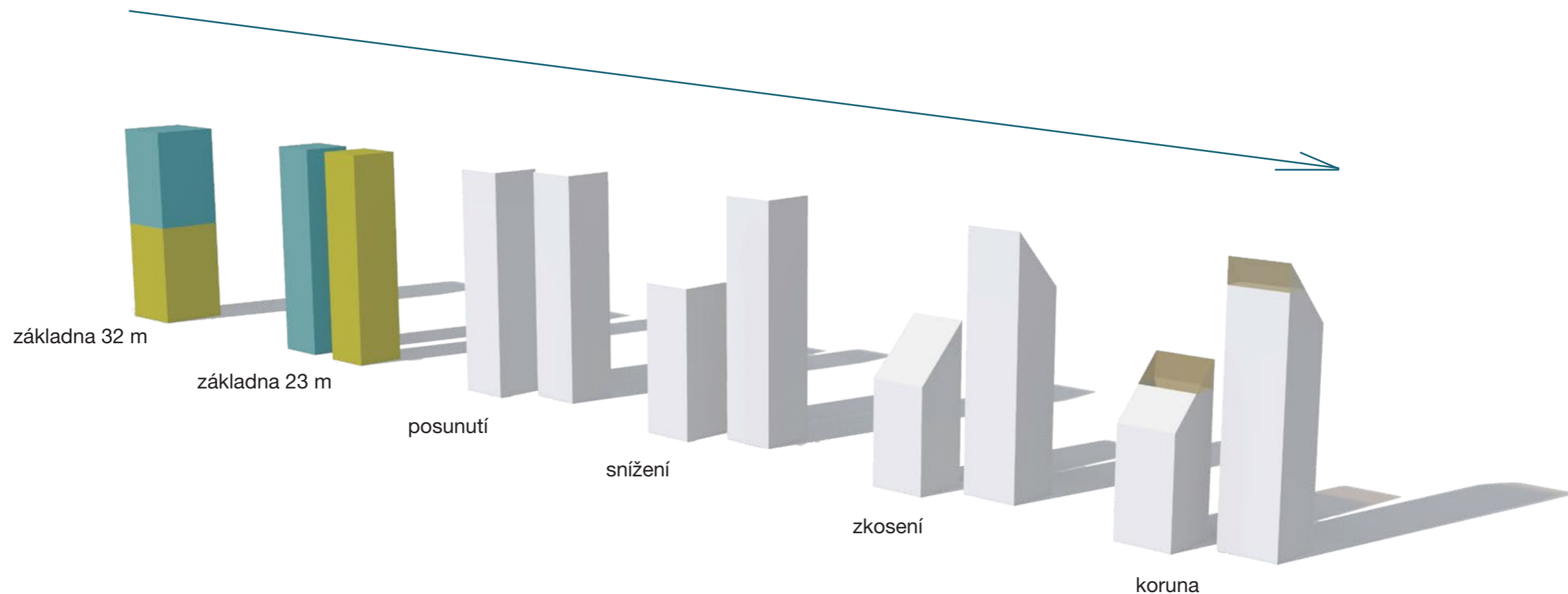


- veřejná zeleň
- komerční využití
- bydlení
- obč. vybavenost



Vybraný pozemek se nachází na pomyslném prodloužení Olšanské ulice a opticky ji zakončuje. Přestože ose brání nádražní budova v prodloužení, díky její výšce je i přesto vidět. Ulice následně uhýbá trochu mimo osu podél nádražní budovy, která zůstává zachována. I v této nové ose budou budovy na jejím konci. Z některých pohledů může budova tvořit protipól Žižkovskému vysílači, i když má jen poloviční výšku a obě budovy tak zvýrazňují pražskou zápa-do-východní osu.





Můj návrh počítá s vytvořením dominanty, která zároveň bude respektovat měřítko Prahy a bude mít výšku maximálně 100 m. Při takové výšce je těžké navrhnout budovu, která bude mít dostatečně využitý půdorys a nebude zároveň těžkopádná. Jedna budova o dvou funkcích zároveň znamená oddělené vstupy a zdvojená jádra, což ubírá z požadované štíhlosti budovy (hrana 32 m).

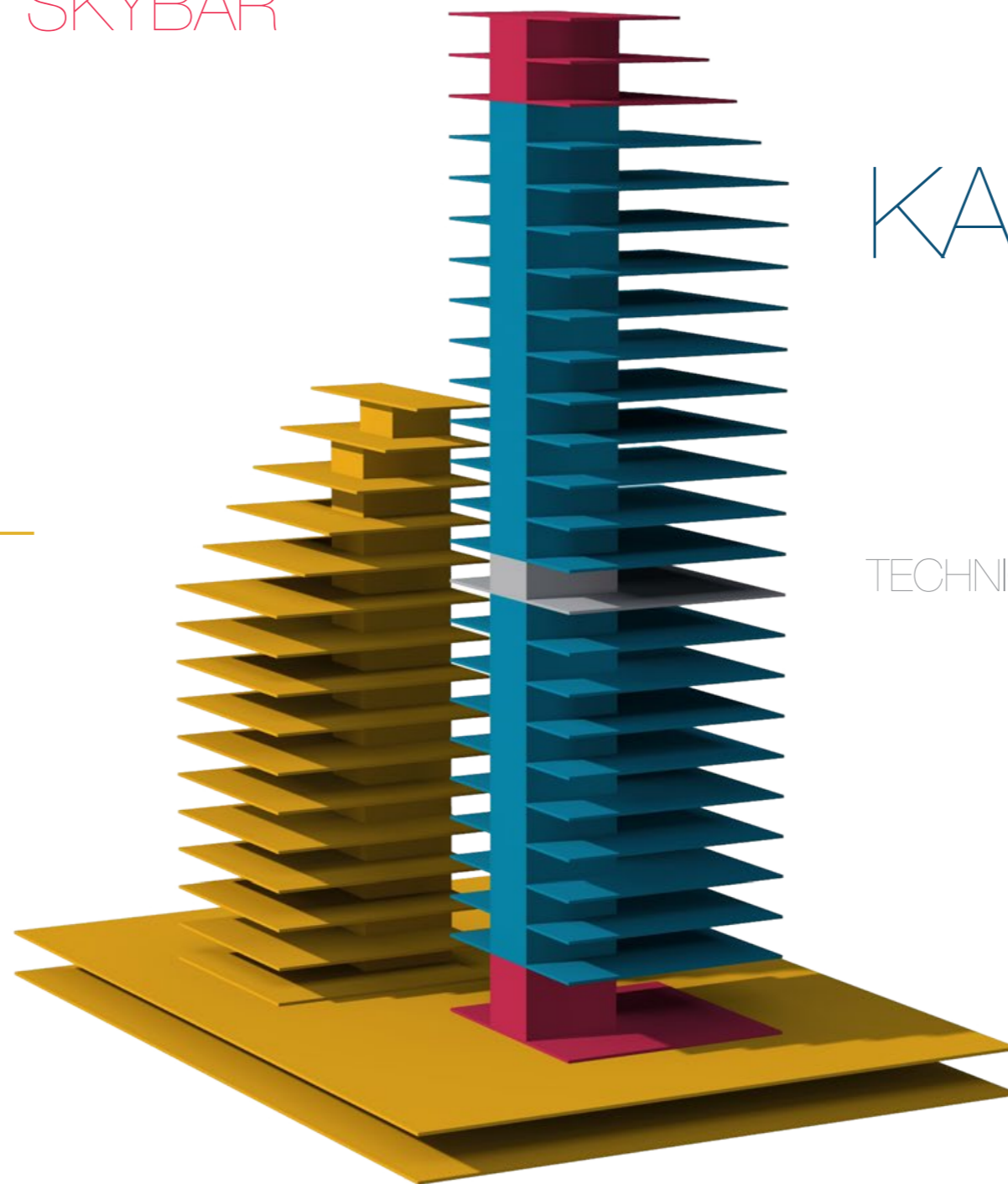
Rozhodla jsem se proto dvě funkce rozdělit do dvou budov o hraně 23 m s jádry u fasády. Jelikož je cílem orientace hmoty na všechny světové strany, jsou budovy od sebe mírně odsunuté a mírně se zároveň překrývají. Díky tomu se z každé strany proměňuje jejich tvar. Kvůli lepšímu oslunění je západní budova snižena.

V zájmu podpoření štíhlosti a zvýšení dynamiky tvaru věží jsou obě směrem k vrcholu zkosené.

Pro "landmark" efekt mají obě budovy bronzovou korunu, která pomáhá dokončit zkosení v místě, kde již není využití v půdorysech a zároveň na vyšší budově slouží jako vyhlídková plošina. Tato koruna se již nezapočítává do celkové výšky budovy a opět tak slouží i k optickému prodloužení hmoty. Je to také určitá analogie se zlatými prvky na vrcholcích věží kostelů, pyramid a podobně.

VYHLÍDKA
SKYBAR

HOTEL



KANCELÁŘE

TECHNICKÉ PODLAŽÍ

KAVÁRNA

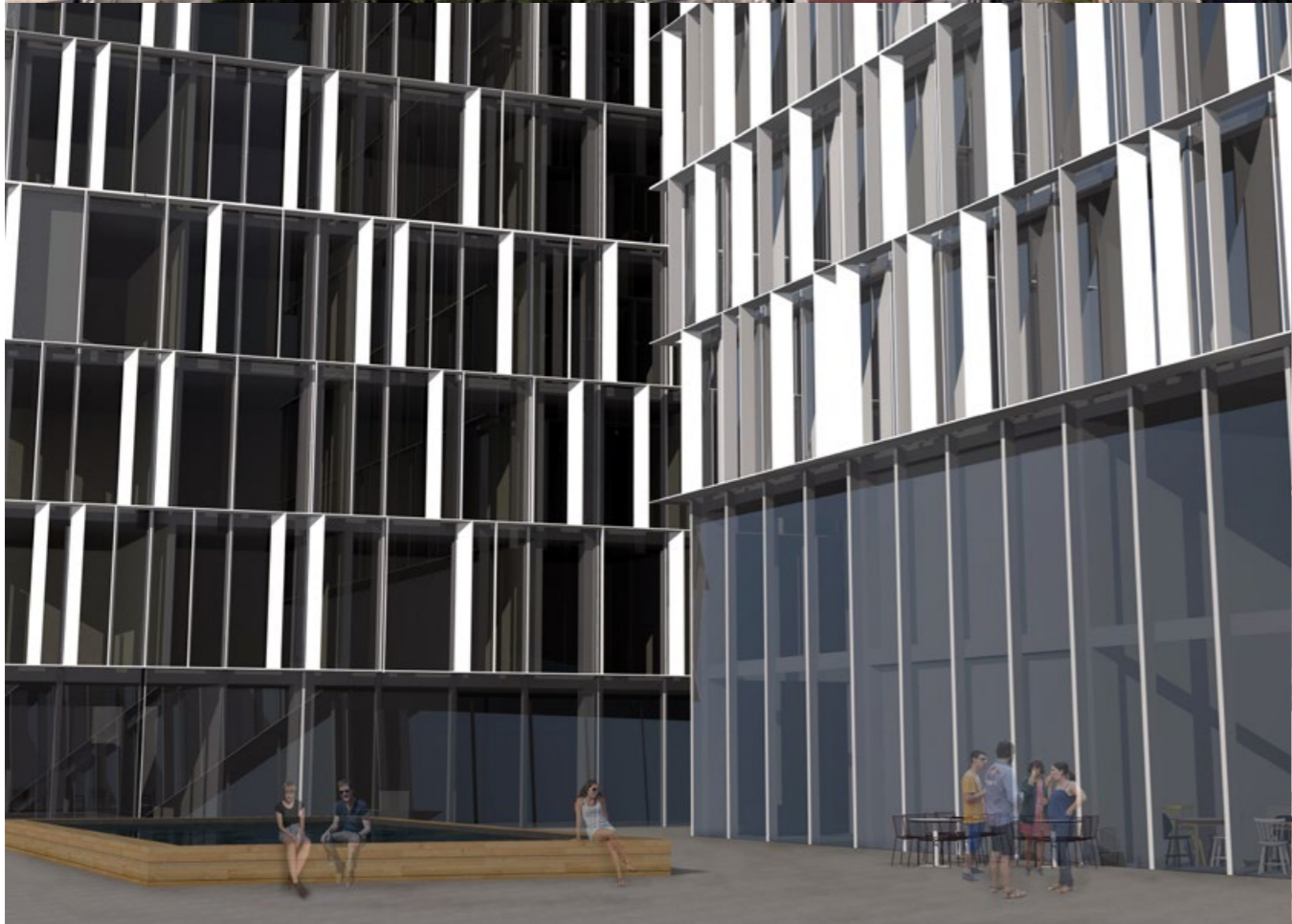
OBCHOD
FOYER

PARKOVÁNÍ

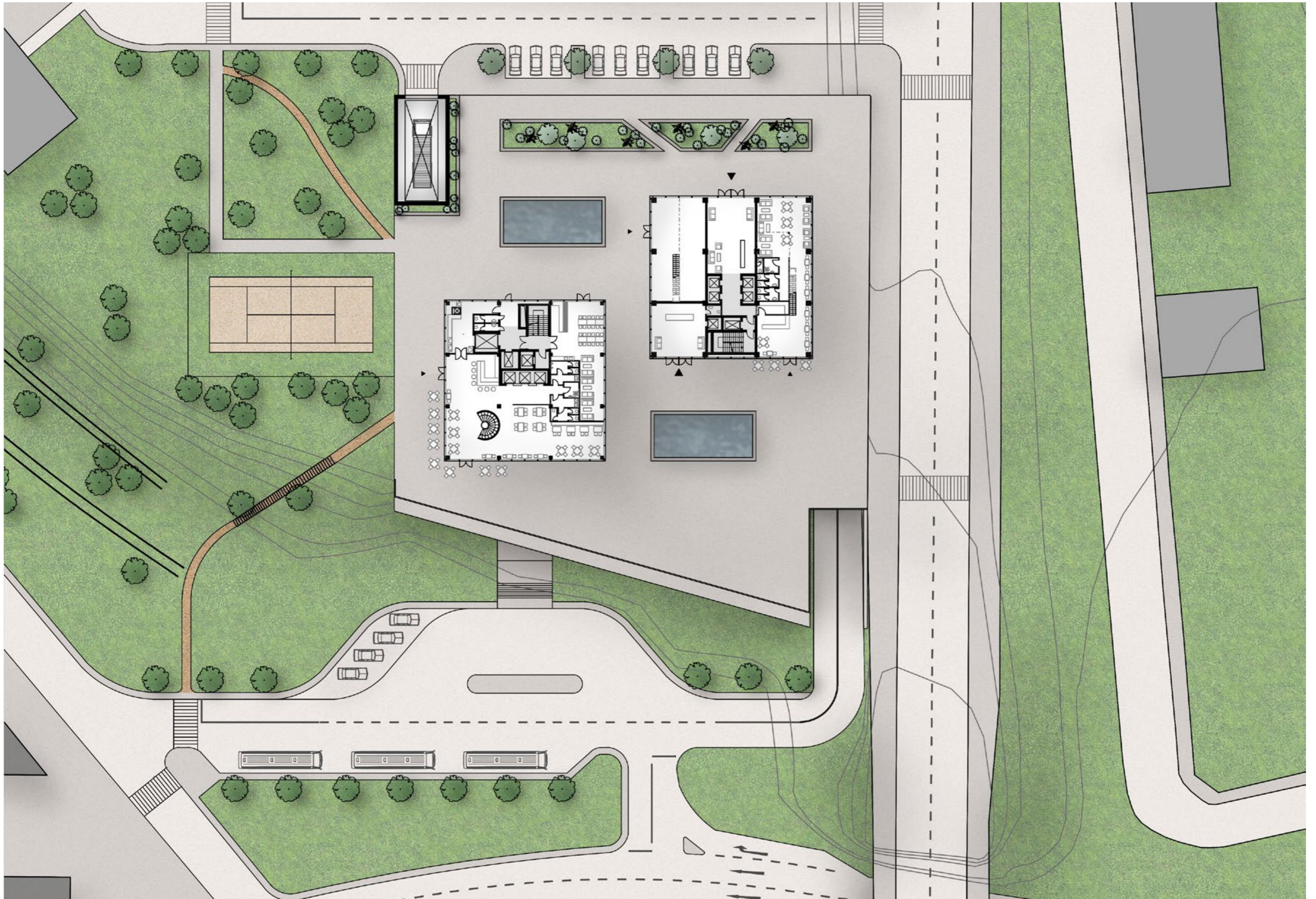
NÁVRH



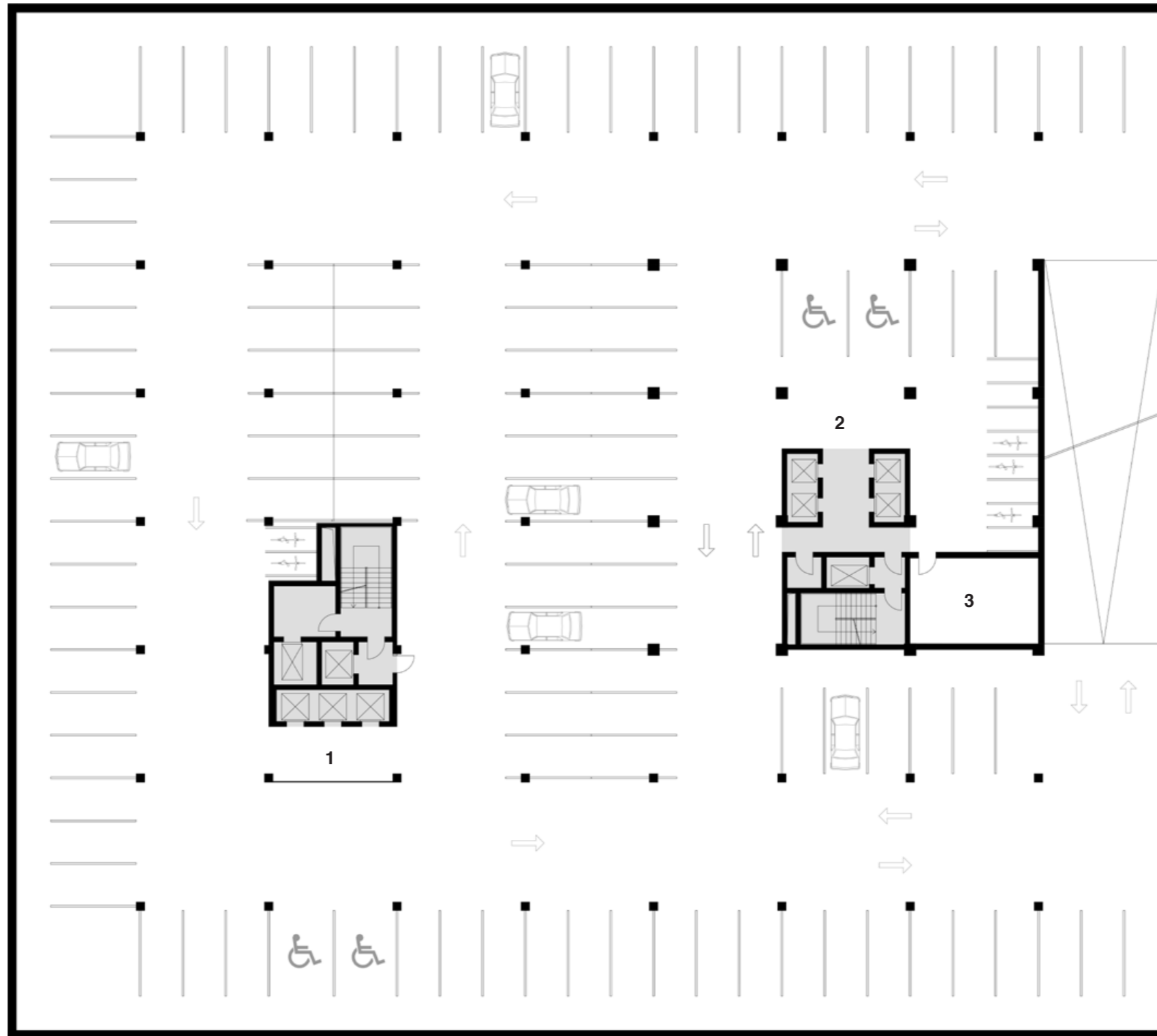
VIZUALIZACE



VIZUALIZACE



SITUACE_M 1:500



- 1 komunikační jádro hotelu
- 2 komunikační jádro kancelářské budovy
- 3 strojovna, sklad





Prostory pro hotelové hosty

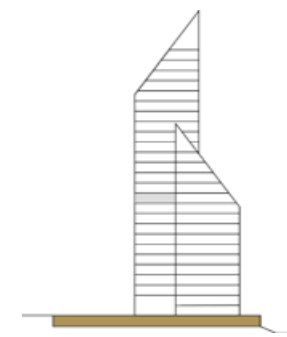
- 1 foyer
- 2 recepcce
- 3 hotelová restaurace
- 4 bar
- 5 WC
- 6 zavazadla
- 7 recepcce SPA
- 8 posilovna
- 9 šatny, sprchy
- 10 pára
- 11 sauna
- 12 odpočívárna
- 13 masáže
- 14 vířivka
- 15 bazén
- 16 bazénová technika

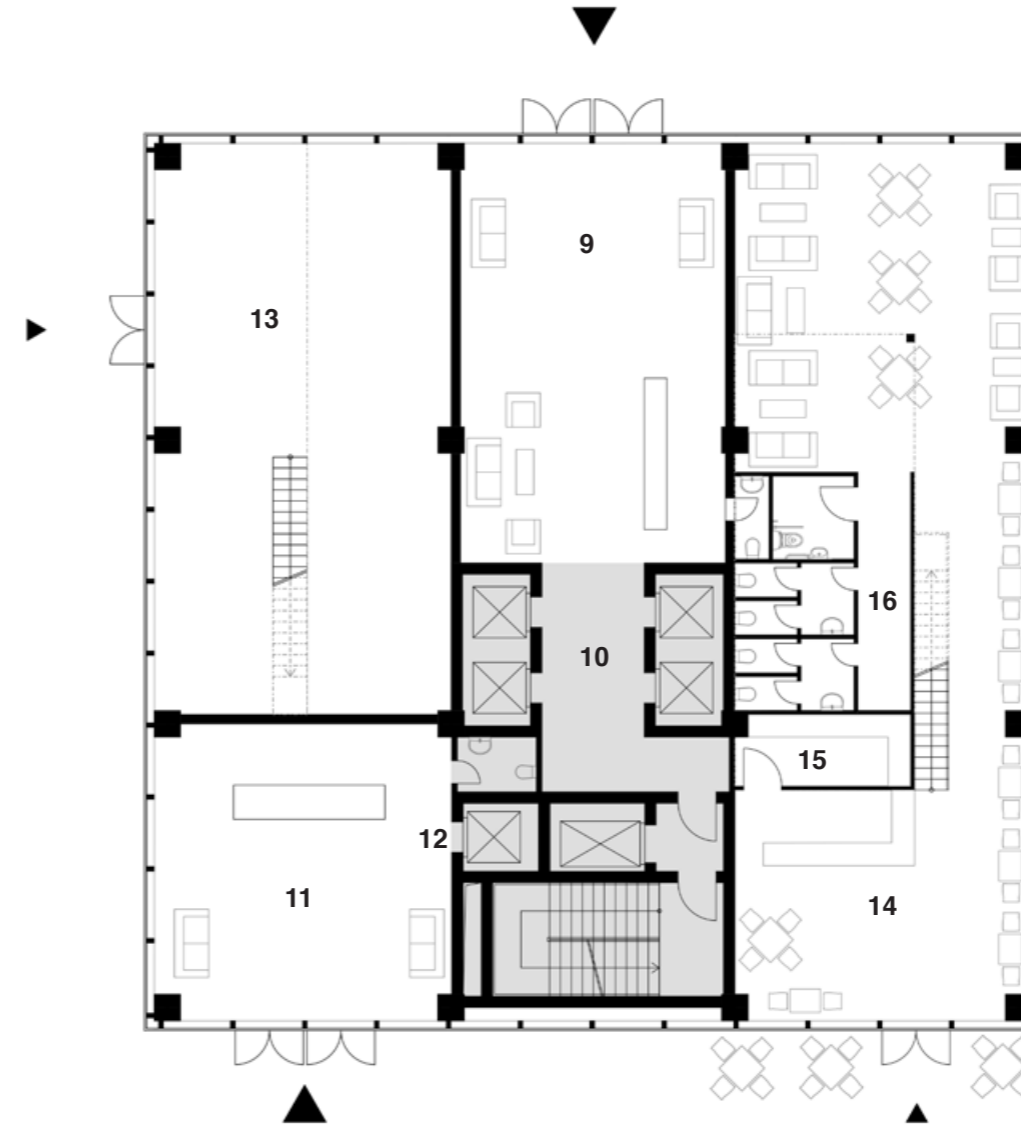
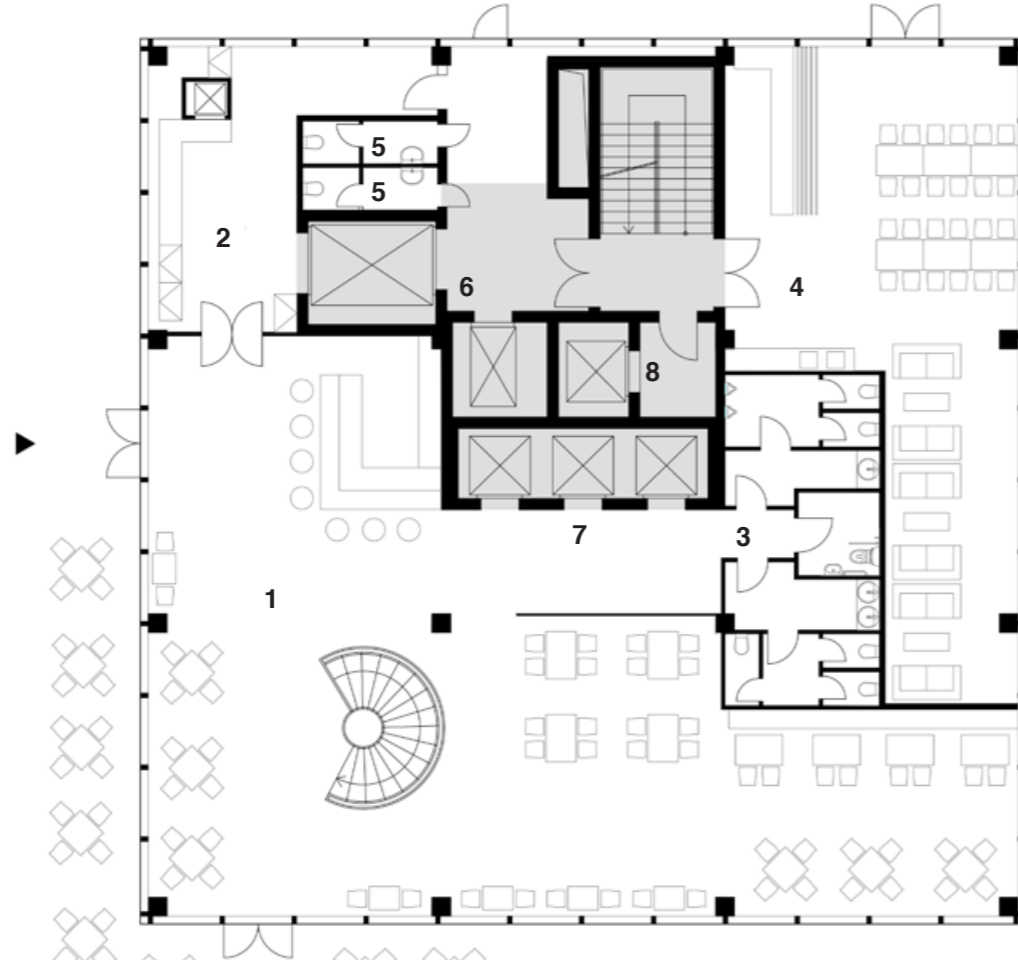
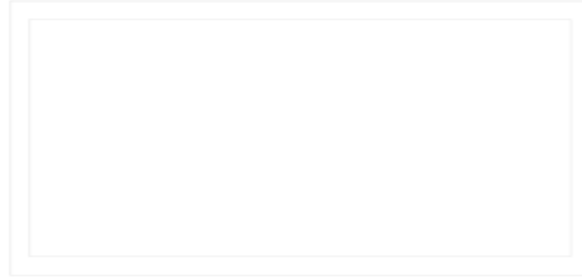
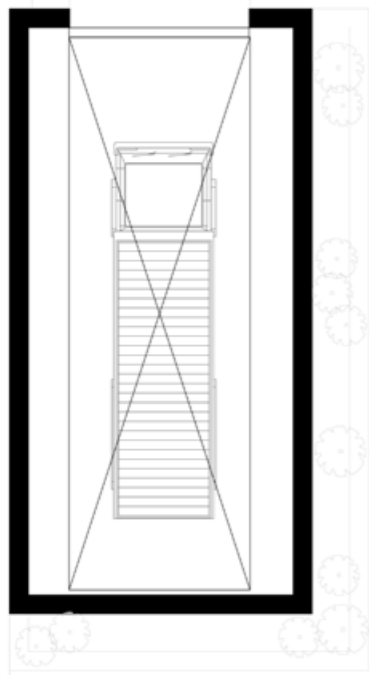
Zázemí restaurace

- 17 kuchyně
- 18 sklad nápojů
- 19 chlazený sklad
- 20 příprava masa
- 21 příprava zeleniny
- 22 mytí kuchyňského nádobí
- 23 mytí stolního nádobí
- 24 úklid
- 25 šatna zaměstnanci
- 26 sklad potravin
- 27 chlazený sklad odpadu
- 28 sklad obalů
- 29 odpad
- 30 servisní výtah

Zázemí hotelu

- 31 servisní chodba
- 32 odpad
- 33 sklad špinavého prádla
- 34 pračky
- 35 sušičky
- 36 mandl
- 37 sklad čistého prádla
- 38 šatny, WC a sprcha zaměstnanci
- 39 úklid
- 40 sekretariát
- 41 ředitel
- 42 účtárna
- 43 zasedací místnost
- 44 zásobování
- 45 sklad
- 46 hydraulika výtahu
- 47 zásobovací nákladní výtah



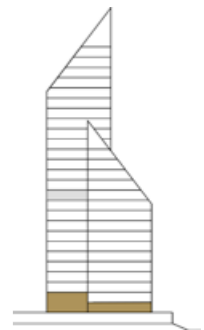


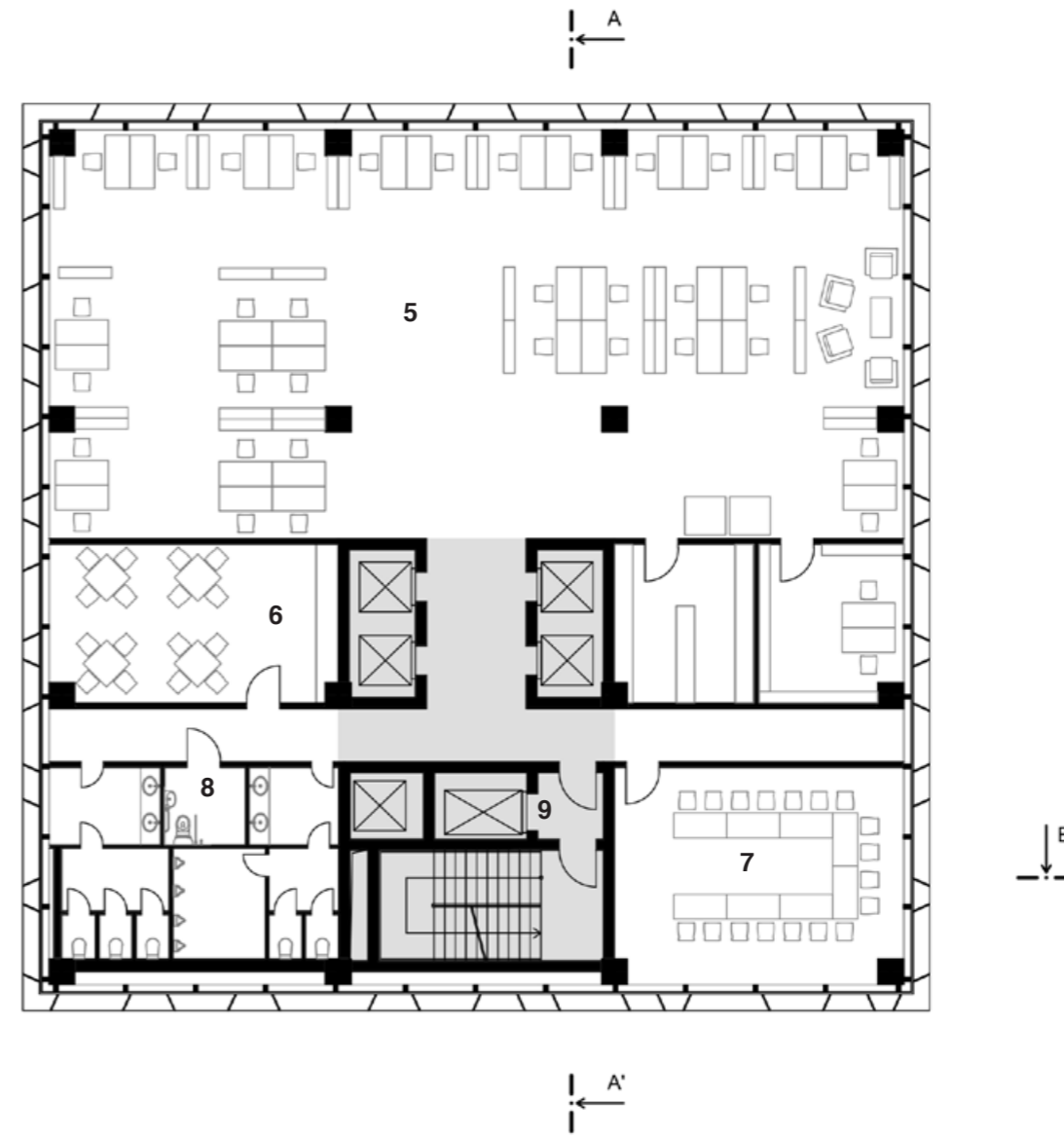
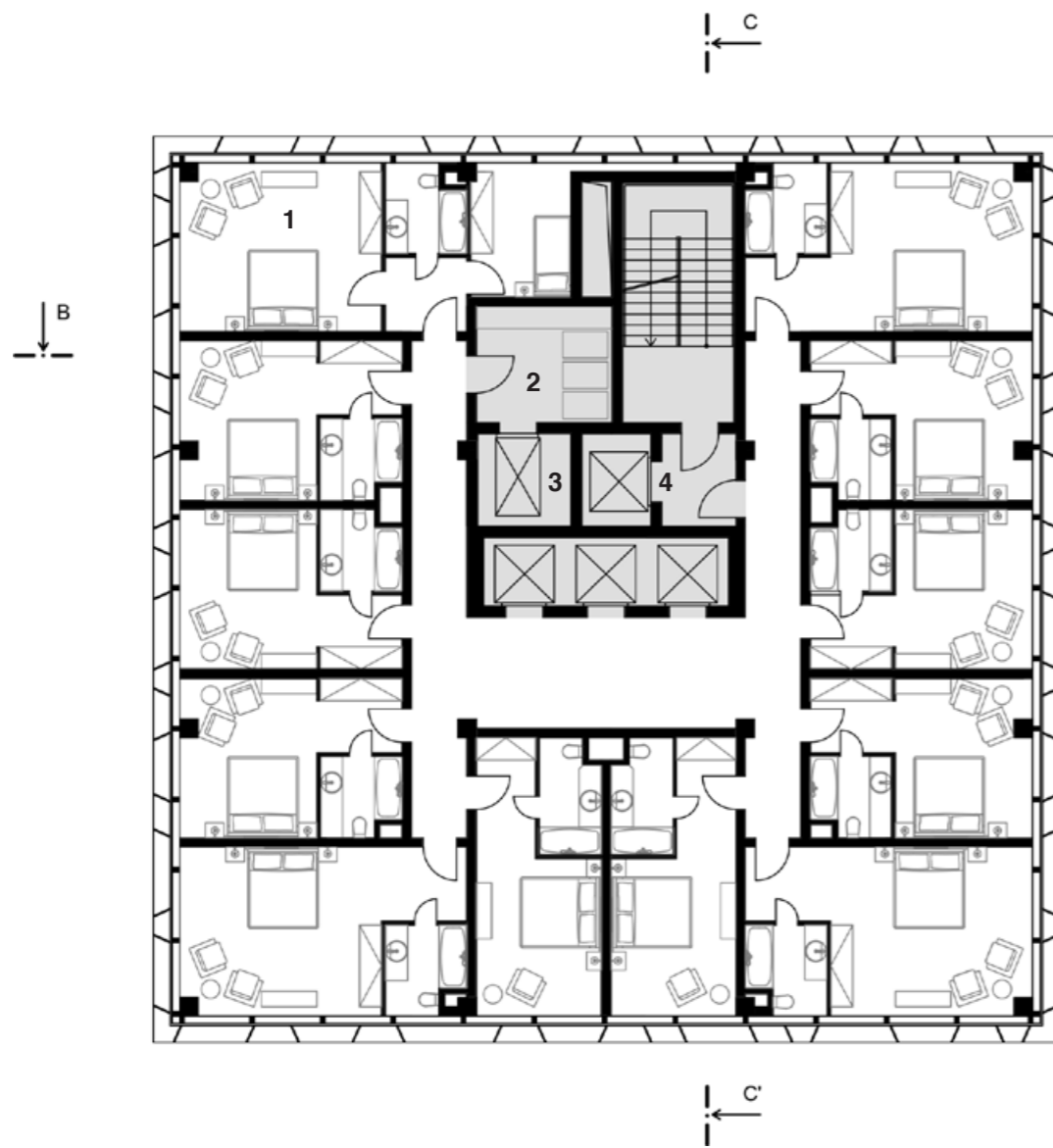
Západní věž - hotel

- 1 druhé patro hotelové restaurace
- 2 patrový ofis
- 3 WC zákazníci
- 4 katýna pro zaměstnance
- 5 WC zaměstnanci
- 6 servisní výtahy
- 7 výtahy pro hosty
- 8 evakuační výtah

Východní věž - kanceláře

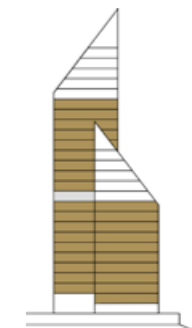
- 9 vstupní hala a recepce kancelářské budovy
- 10 výtahová hala
- 11 vstupní hala do skybaru a na vyhlídkovou plošinu
- 12 výtah do skybaru
- 13 obchod
- 14 kavárna
- 15 zázemí kavárny
- 16 WC kavárna





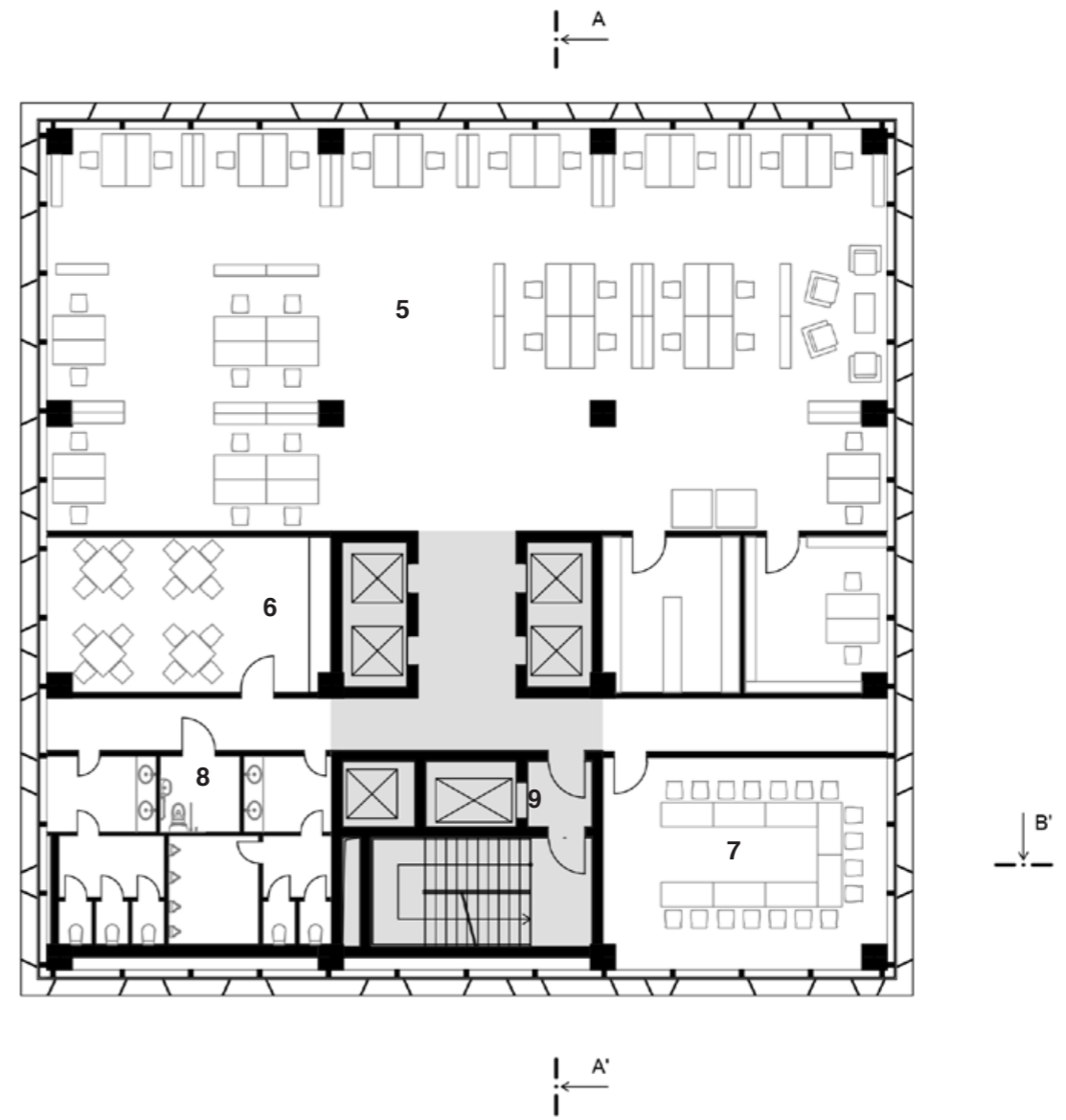
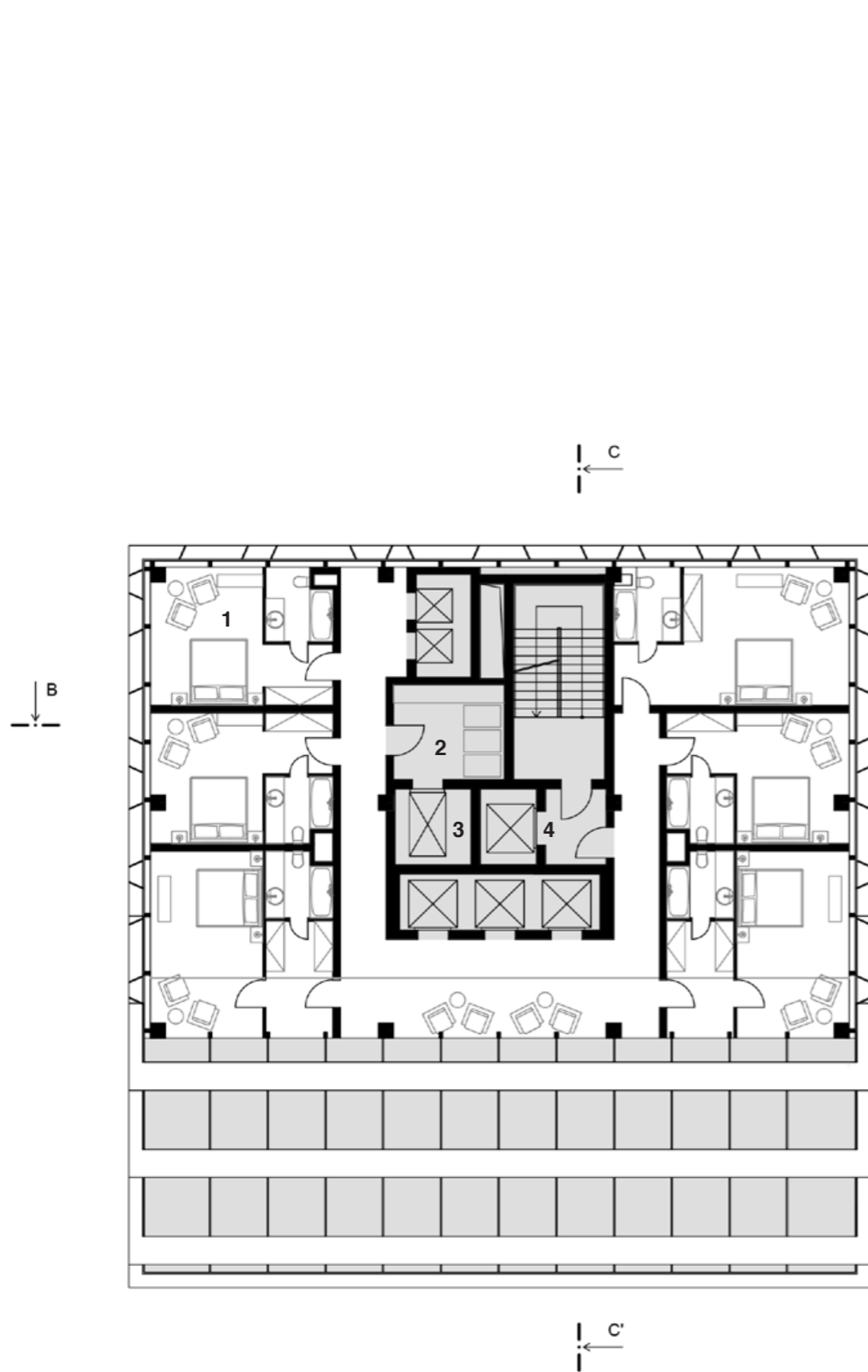
- 1 hotelové pokoje
- 2 sklad
- 3 servisní výtah
- 4 evakuační výtah

- 5 kancláře
- 6 kuchyňka
- 7 zasedací místnost
- 8 WC
- 9 evakuační výtah

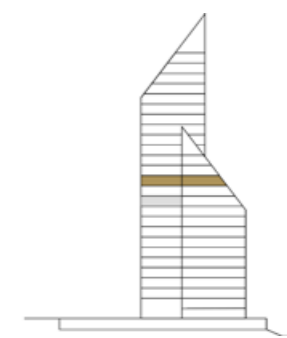


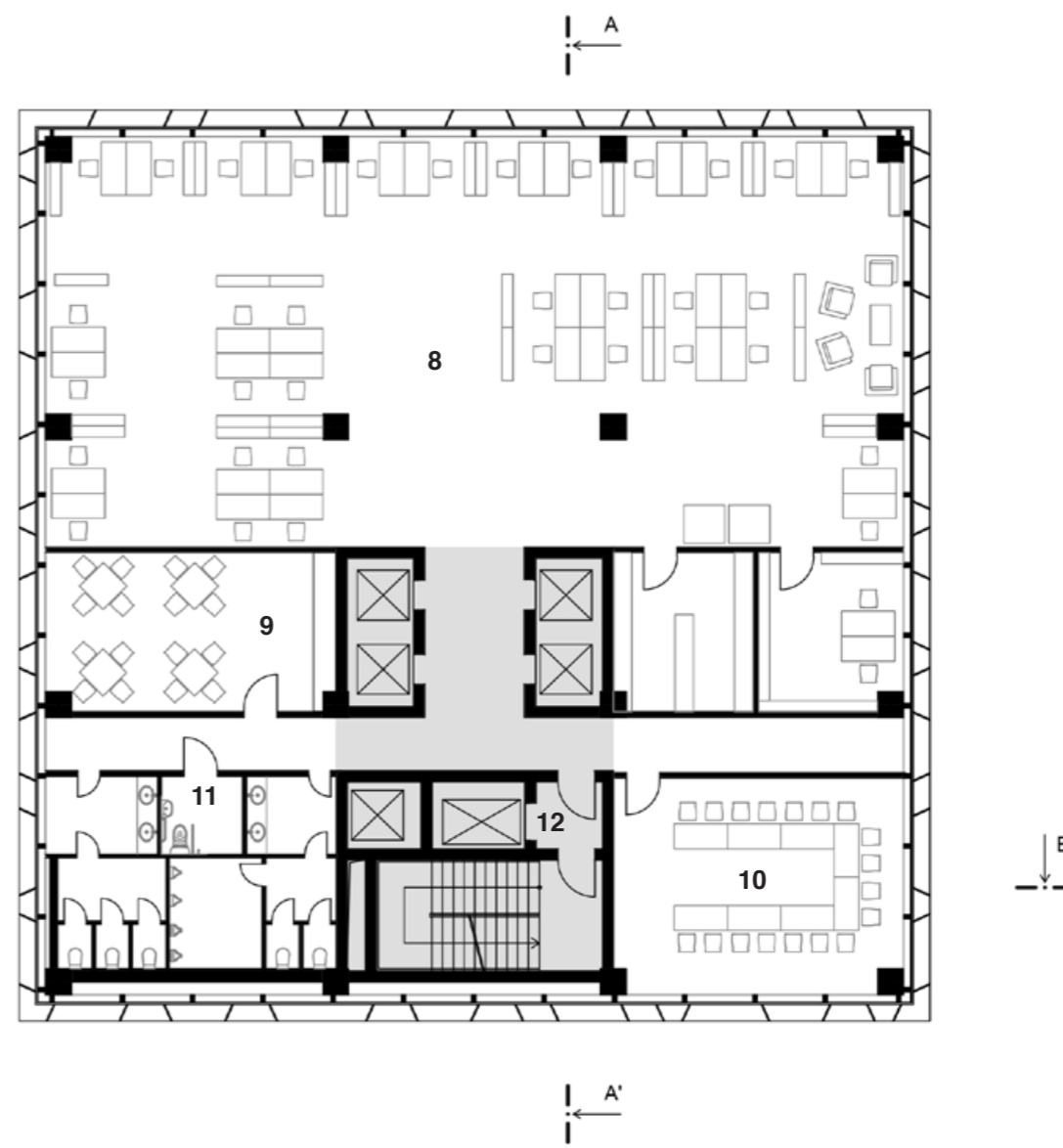
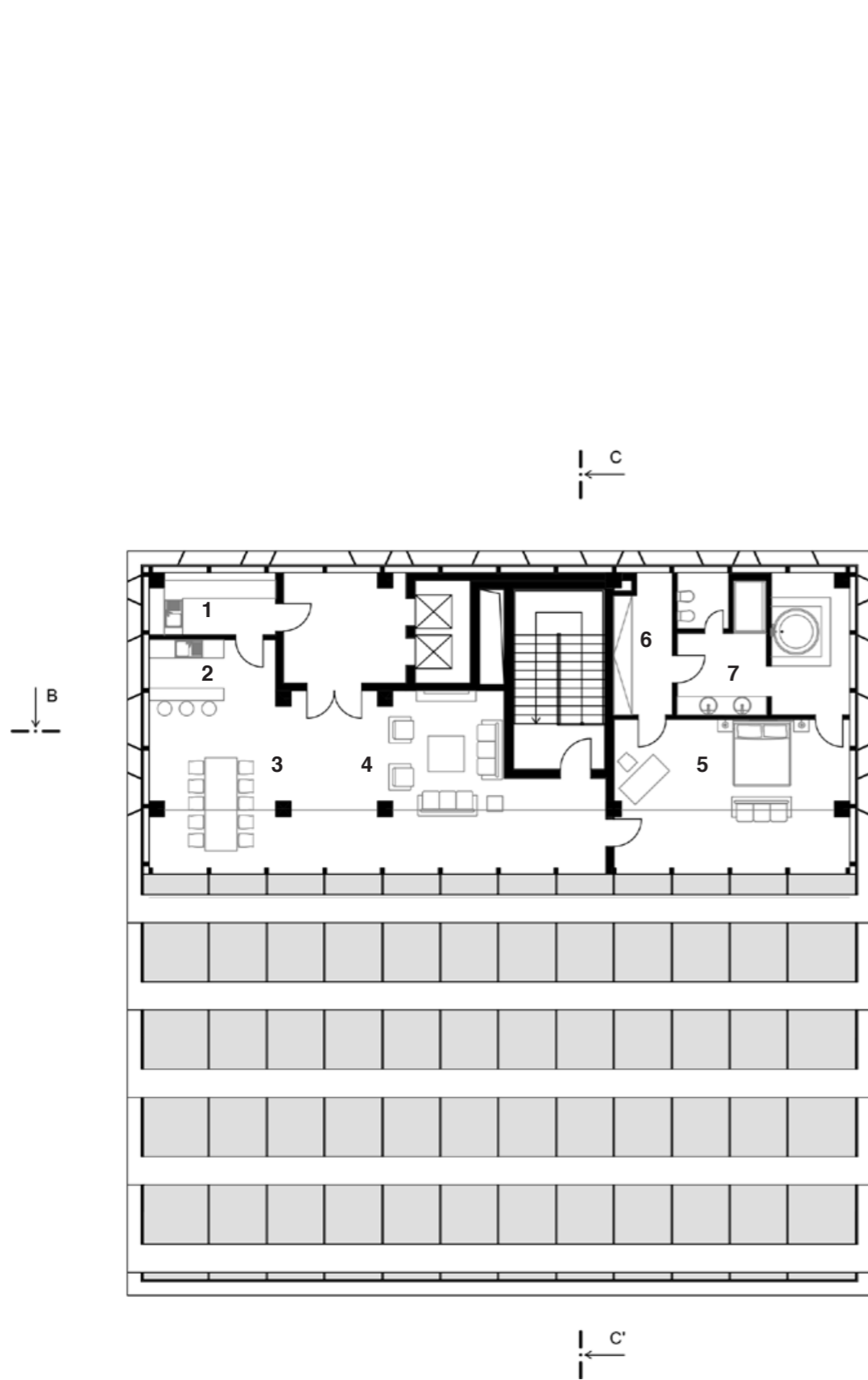
PŮDORYS TYPICKÉHO PODLAŽÍ_M 1:200





- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1 hotelové pokoje | 5 kancláře |
| 2 sklad | 6 kuchyňka |
| 3 servisní výtah | 7 zasedací místnost |
| 4 evakuační výtah | 8 WC |
| | 9 evakuační výtah |



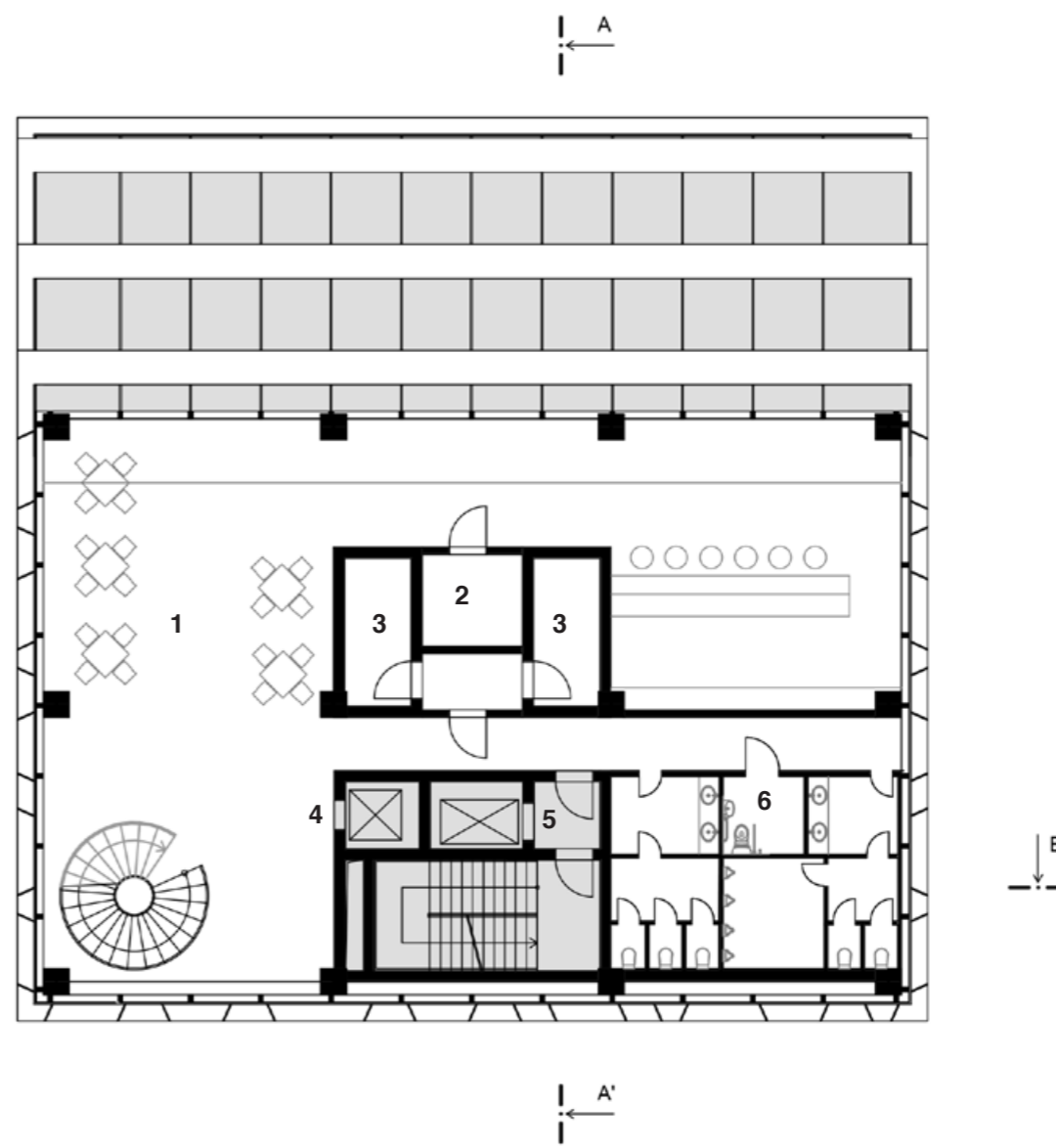
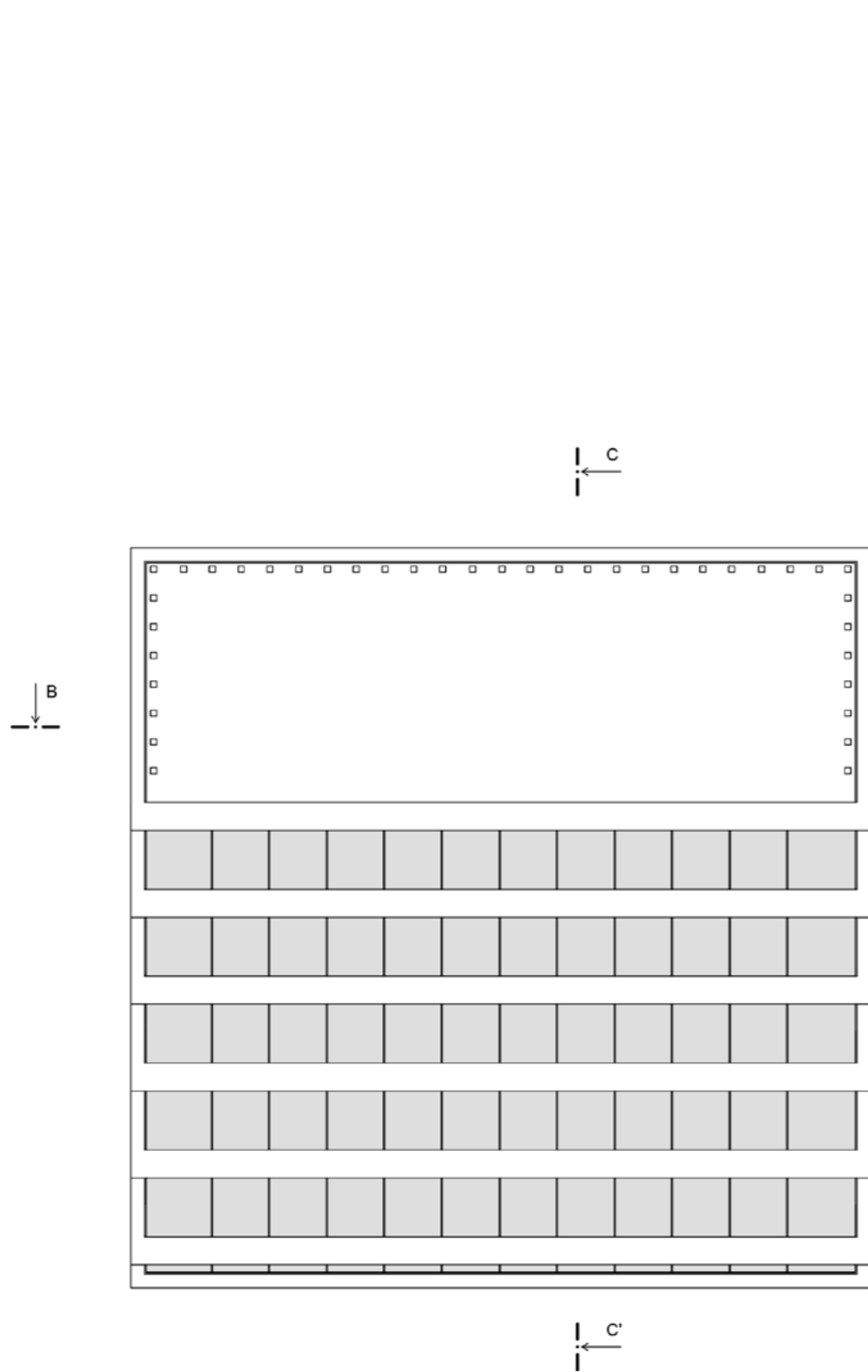


prezidentské apartmá:

- 1 kuchyňka
- 2 bar
- 3 jídelna
- 4 obývací pokoj
- 5 ložnice, pracovna
- 6 šatna
- 7 koupelna, wc

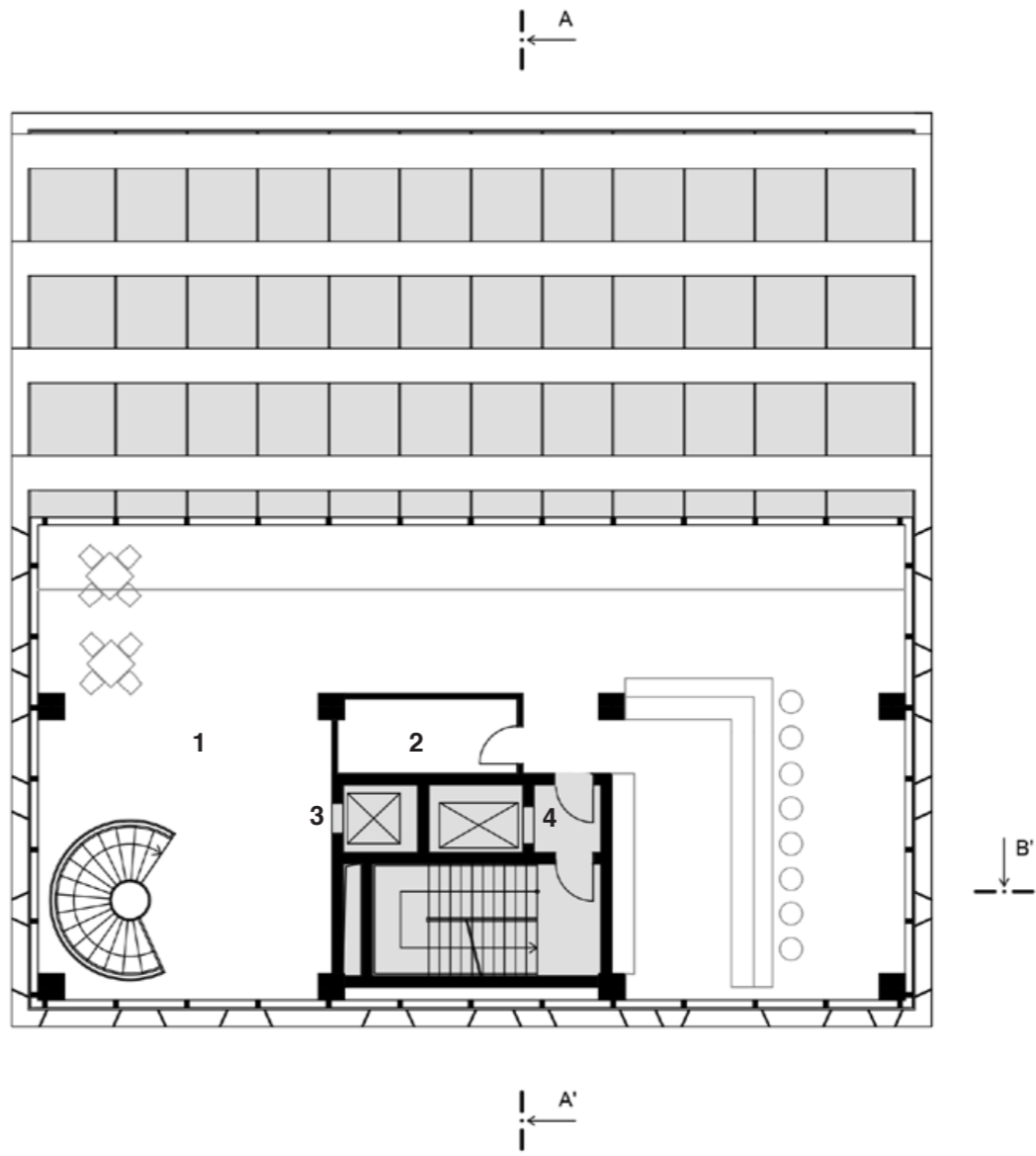
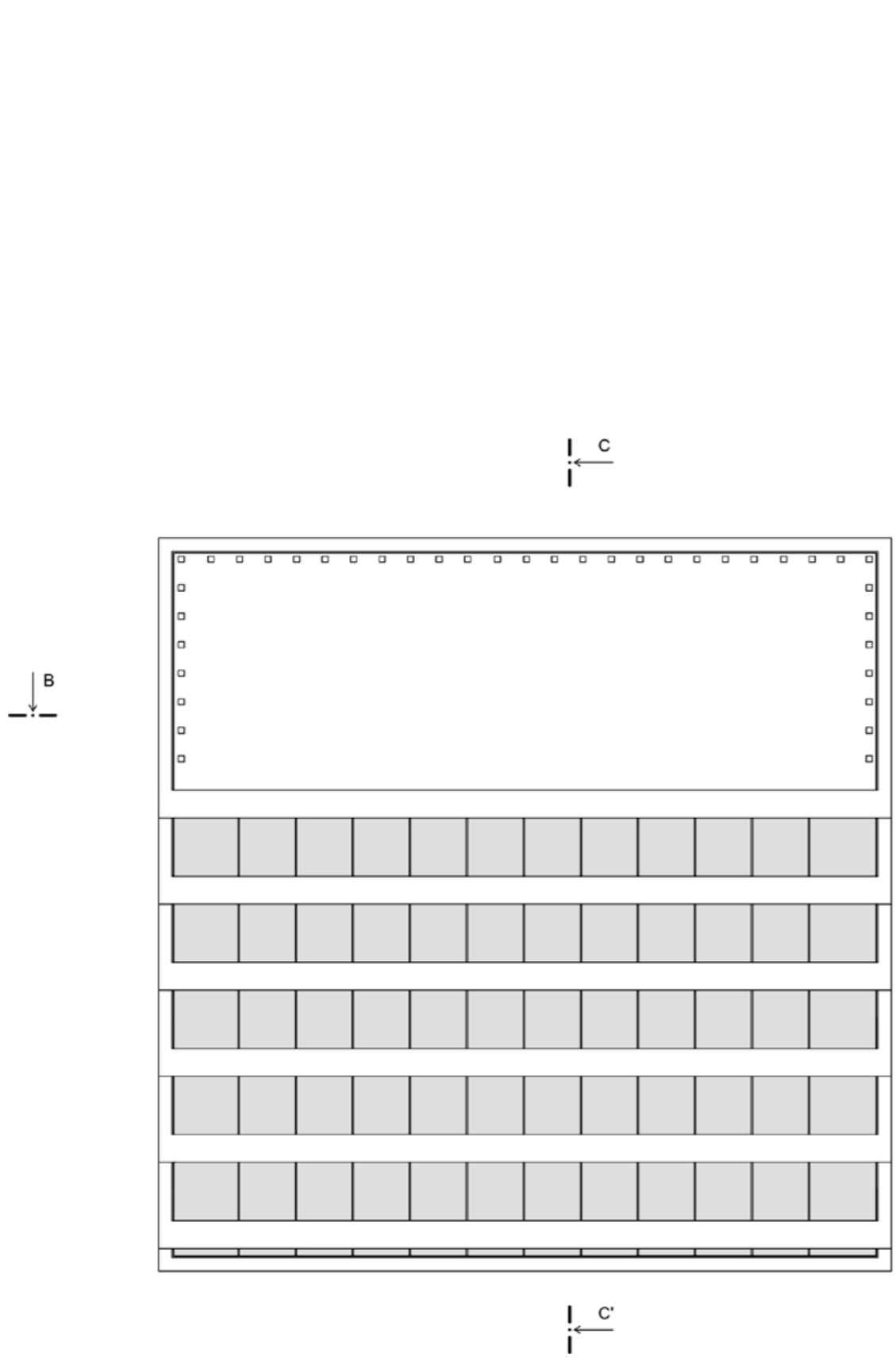
- 8 kancláře
- 9 kuchyňka
- 10 zasedací místnost
- 11 WC
- 12 evakuační výtah



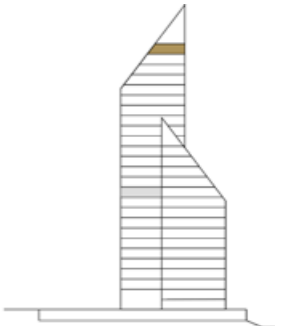


- 1 skybar spodní patro
- 2 sklad
- 3 strojovny výtahů
- 4 výtah přímo z lobby
- 5 evakuační výtah
- 6 WC návštěvní

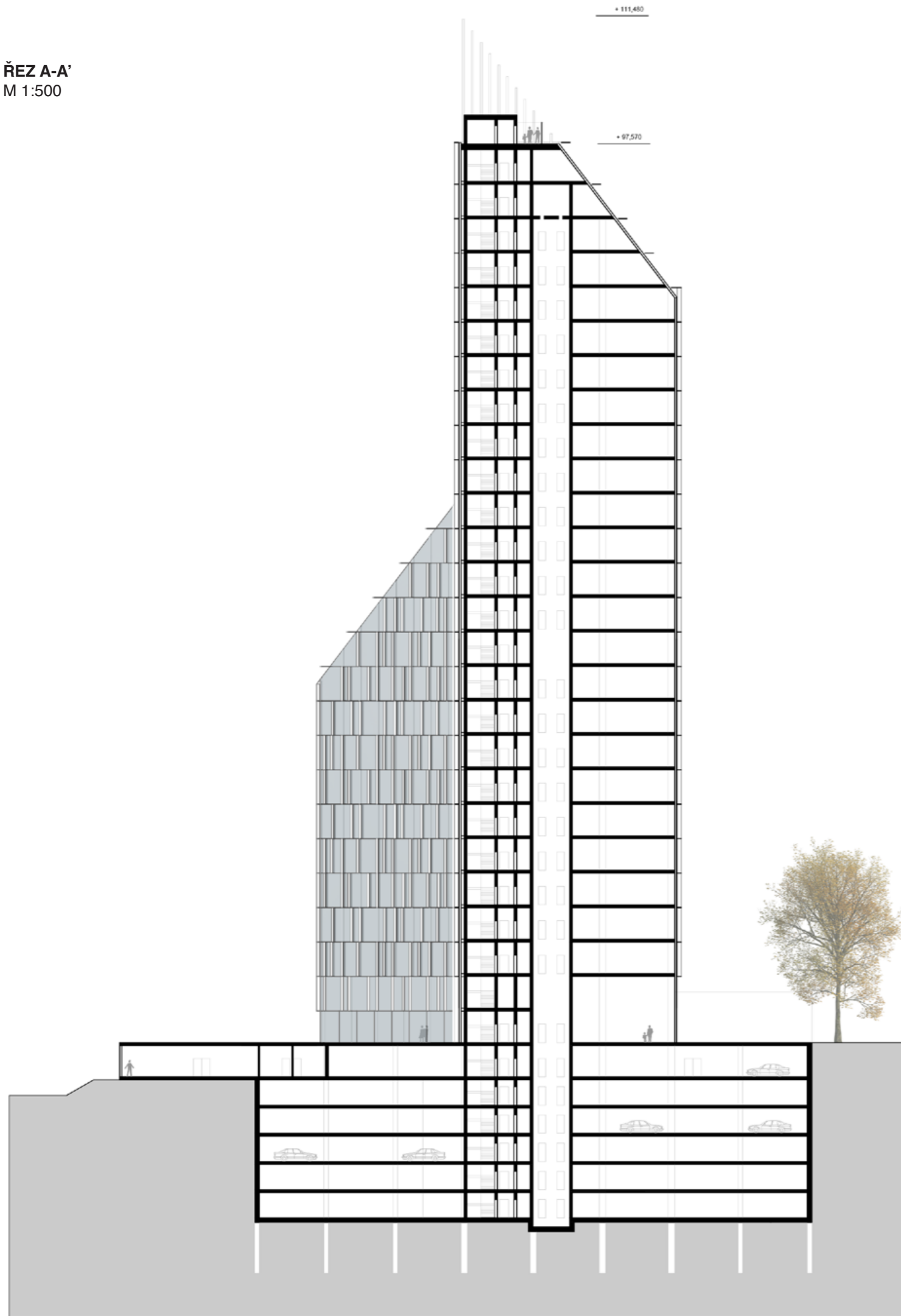




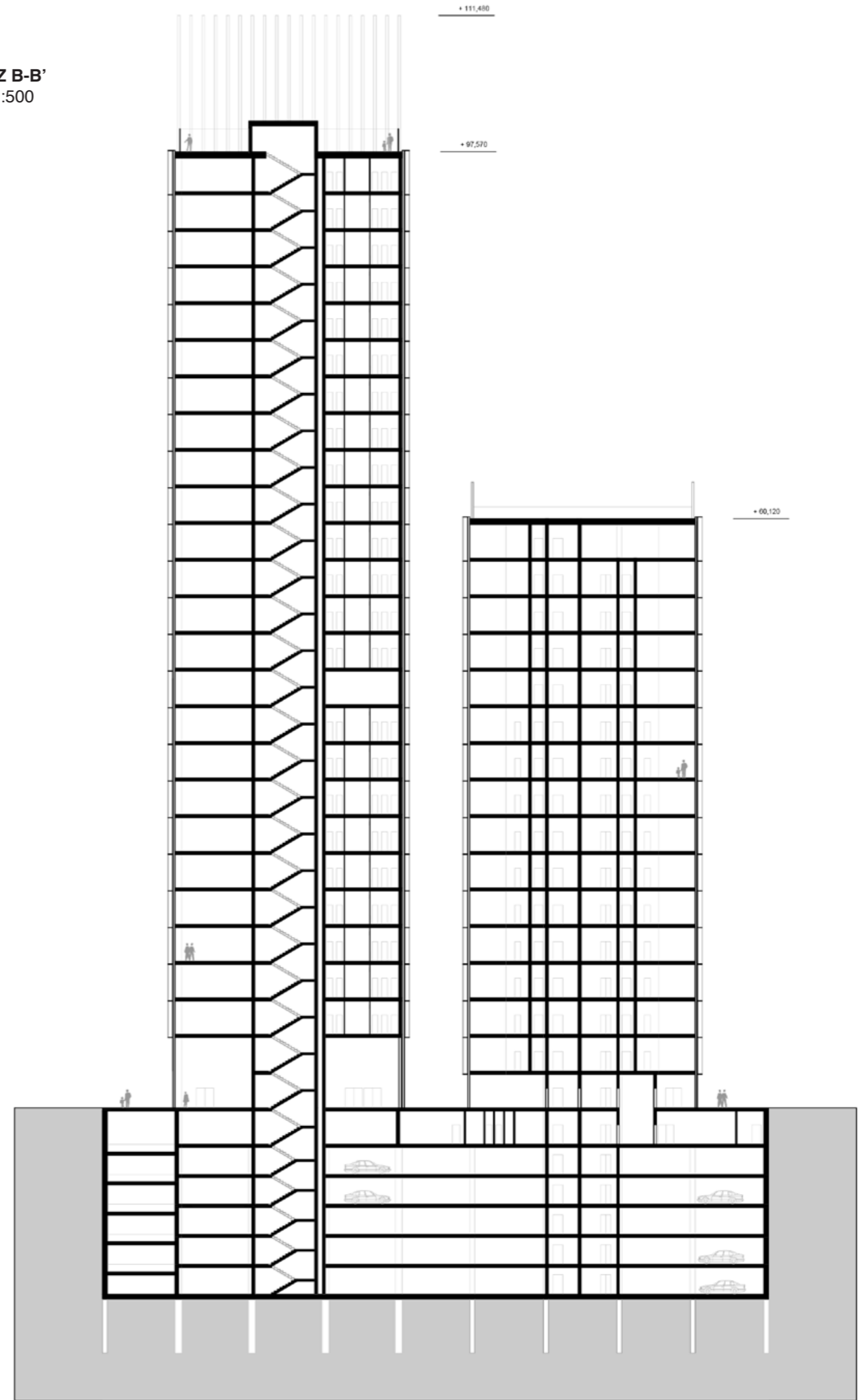
- 1 skybar horní patro
- 2 sklad, kuchyňka
- 3 výtah přímo z lobby
- 4 evakuační výtah



ŘEZ A-A'
M 1:500



ŘEZ B-B'
M 1:500



ŘEZ C-C'
M 1:500

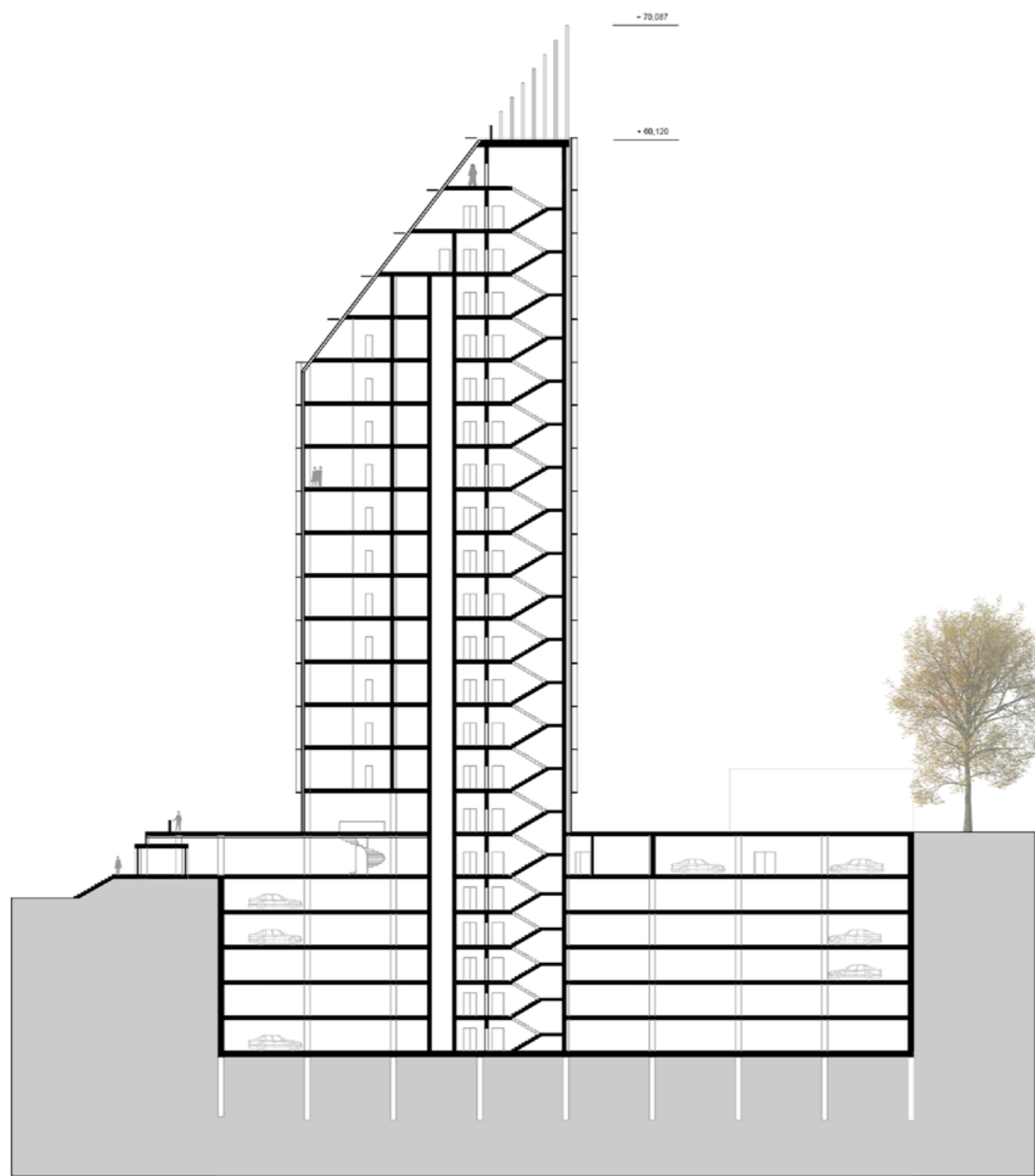
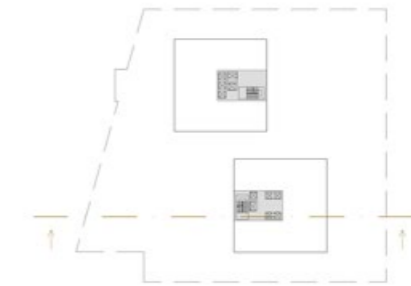
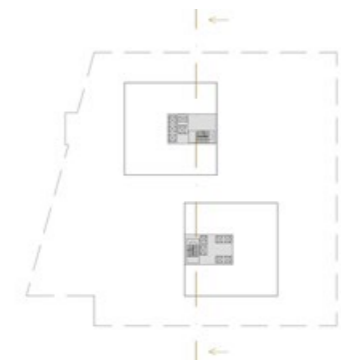


SCHÉMA VEDENÍ ŘEZŮ

A-A'



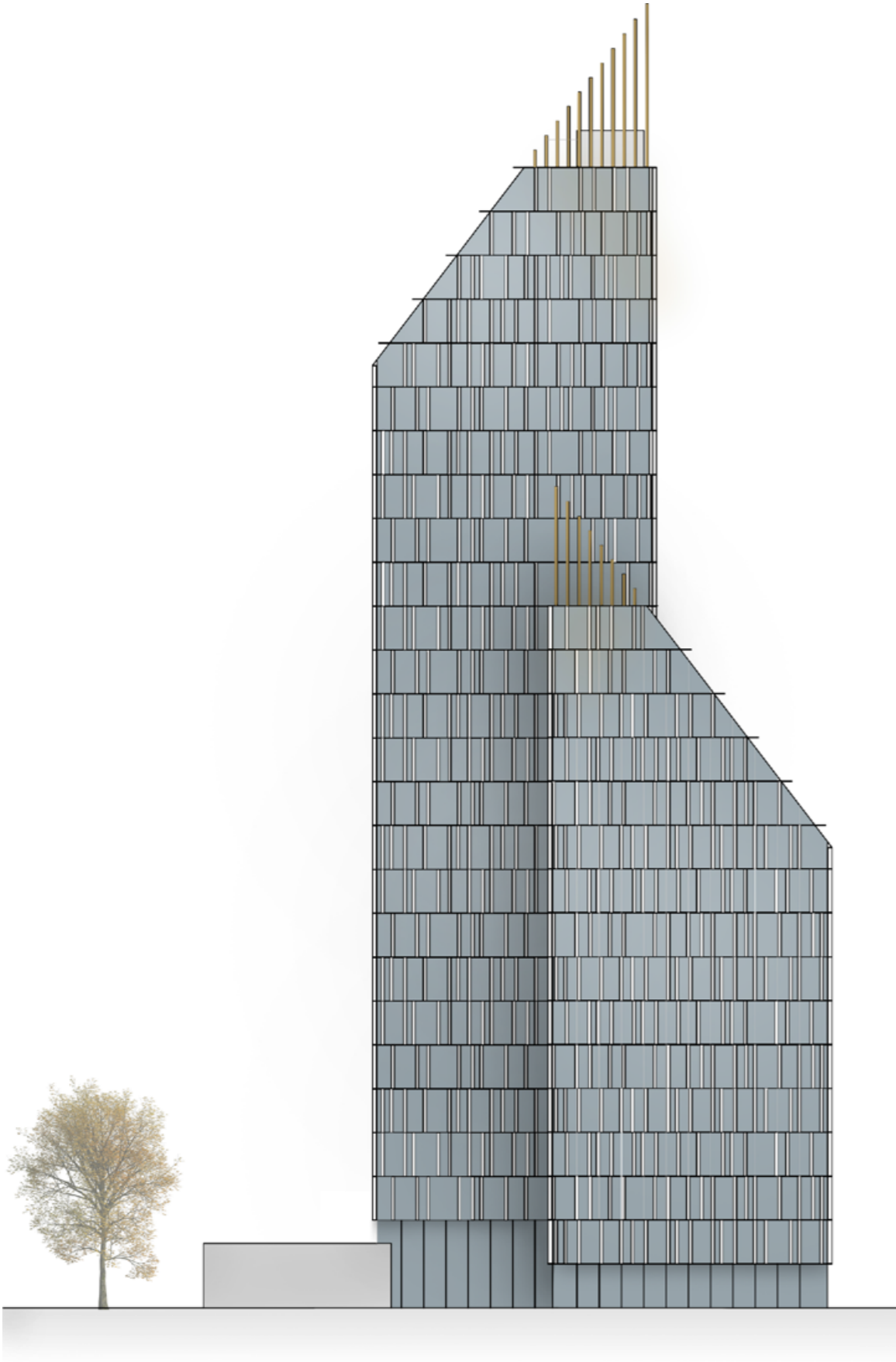
B-B'



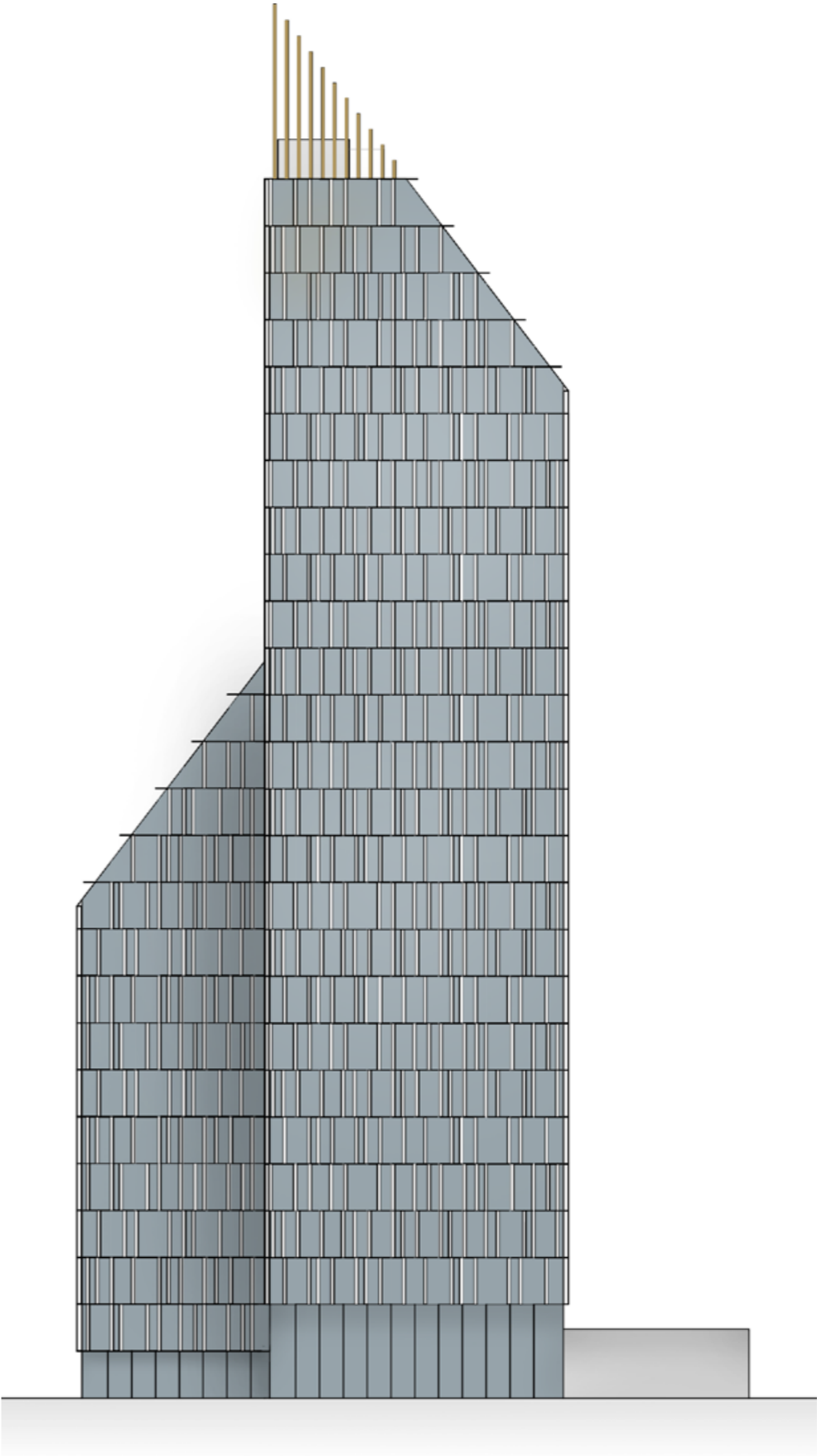
C-C'



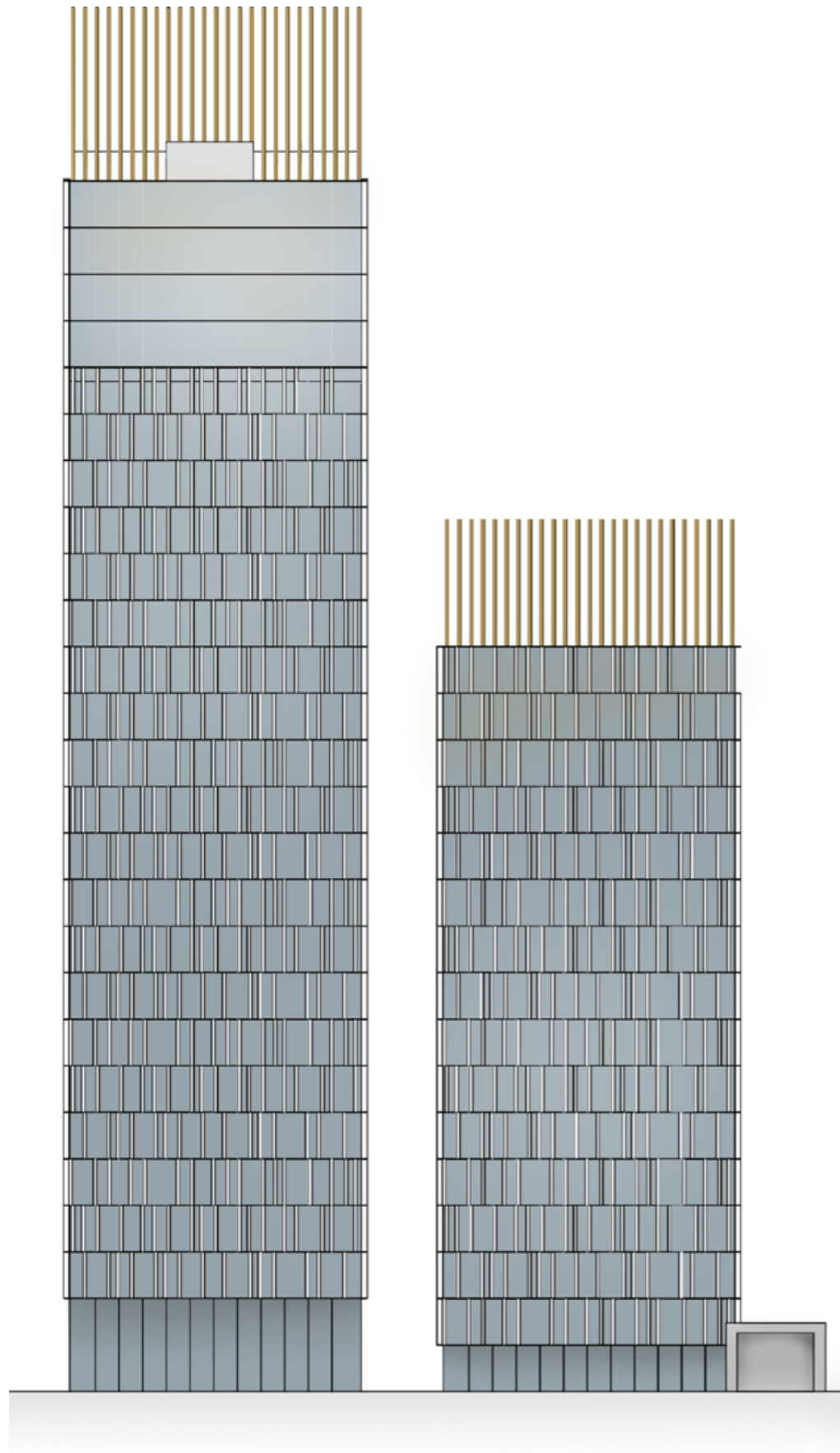
POHLED ZÁPADNÍ



POHLED VÝCHODNÍ

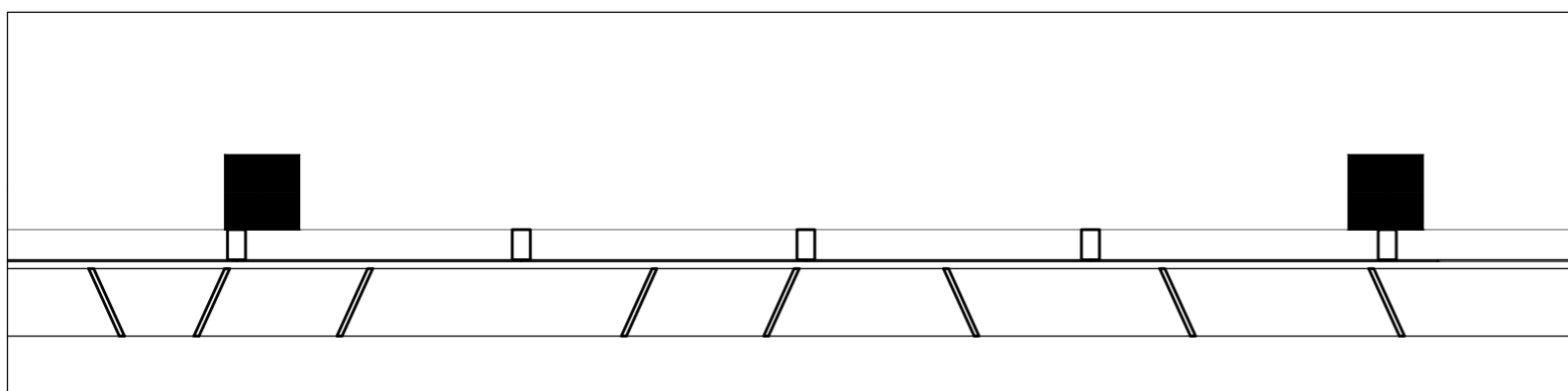
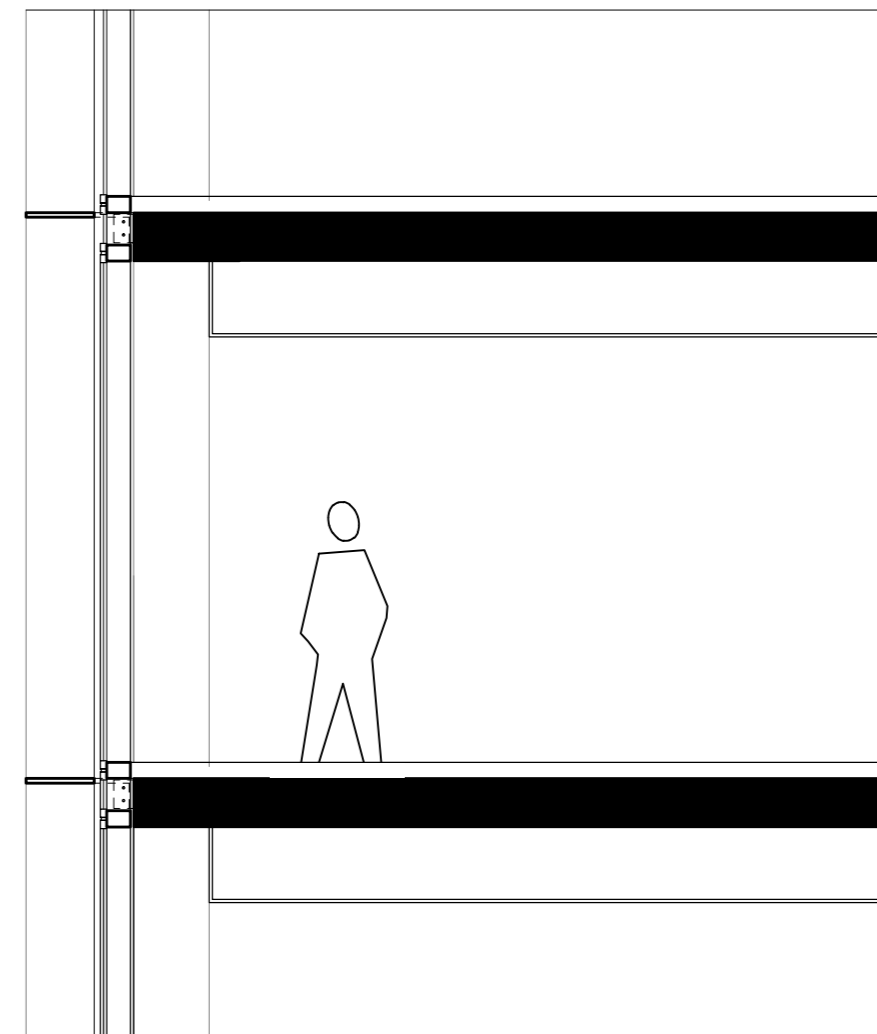
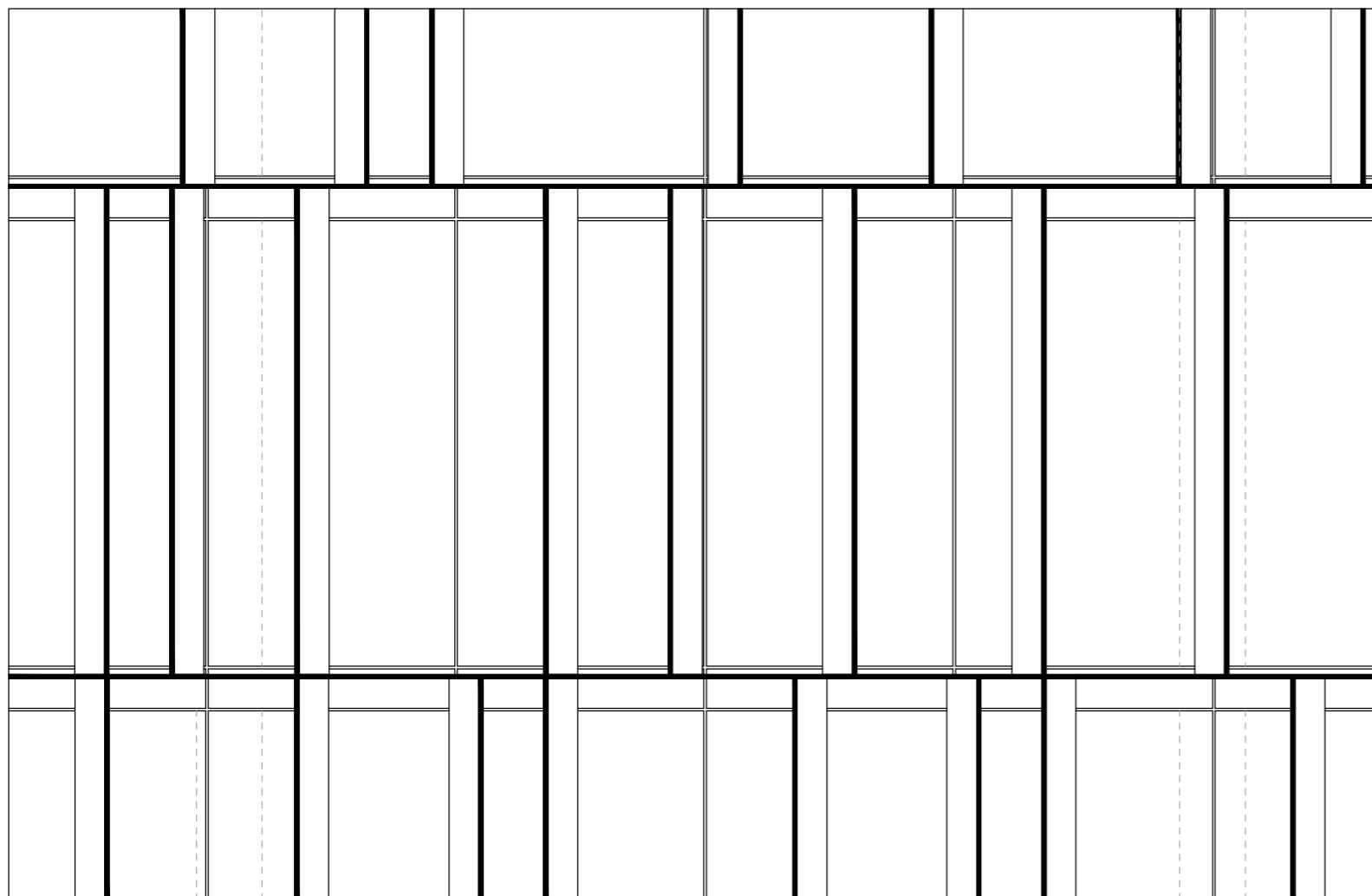


POHLED SEVERNÍ



POHLED JIŽNÍ

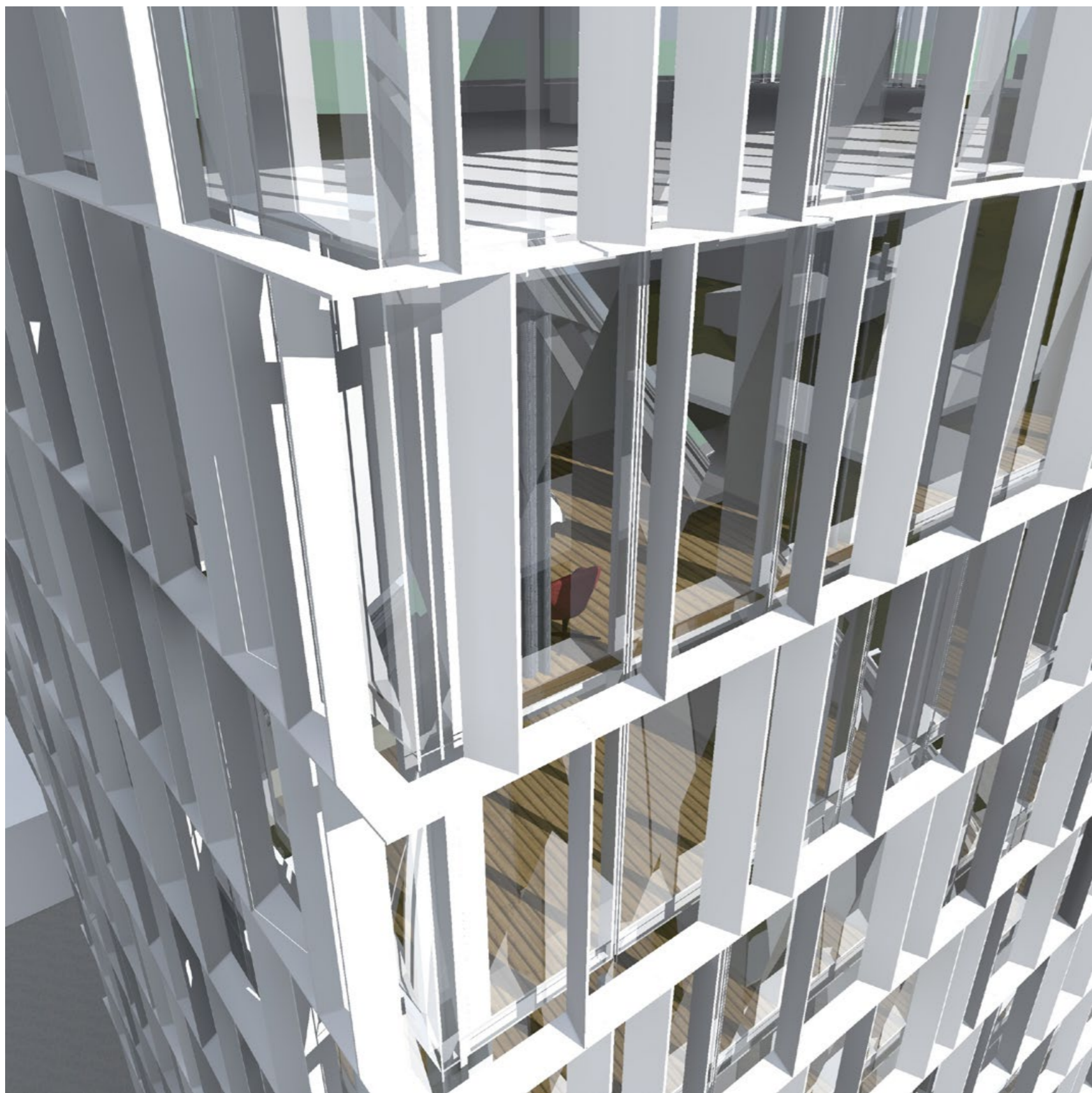




Fasáda je dvouplášťová. Je řešena jako lehký obvodový plášť s pevným strukturálním zasklením (bez viditelných sloupků, mezera mezi skly je 20 mm a vyplněna silikonem). Prosklení je v celé výšce patra a jeho izolační vlastnosti budou zvoleny dle výpočtu tepelných ztrát (dvojsklo nebo trojsklo, případně protisluneční vlastnosti).

Druhým pláštěm je konstrukce bodově kotvená do stropních desek a sestává z horizontálních nosných ocelových profilů o hloubce 500 mm a tloušťce 40 mm, které obíhají celý obvod budovy. Mezi těmito profily jsou umístěny pevné hliníkové lamely o stejné hloubce a tloušťce natočené různými směry.

Fasáda by měla kombinací prvků horizontálních i vertikálních zajistit přiměřené stínění v letních měsících a zároveň svojí vertikální orientací a bílou barvou podporuje štíhlost a lehkost budov. Druhý plášť pokrývá celou plochu budovy kromě obou parterů a zešikmených ploch, kde jsou ponechány pouze horizontální profily.



DETAIL FASÁDY

publikace:

Sedlák, Lukeš, Cudlín, Havlová; Praha 3 - Urbanismus - Architektura; Argo a Titanic; 2008
ERA21 #4 2013; Nákladové nádraží Žižkov; str. 31-33

web:

ipr.cz

tzb-info.cz

archivnimapy.cuzk.cz (mapy stabilního katastru)

geoportalpraha.cz

tadynenideveloperovo.cz