

******HOTEL**
PRAHA 7 HOLEŠOVICE

Jan Kašpar



******HOTEL**
PRAHA 7 HOLEŠOVICE

Jan Kašpar

Bc. Jan Kašpar
diplomová práce

vedoucí práce
prof. Ing. arch. Ján Stempel

konzultace
Ing. arch. Ondřej Beneš, Ph.D.
Ing. arch. Jan Jakub Tesař, Ph.D.

ateliér
Stempel & Beneš
letní semestr 2020
Fakulta architektury
České vysoké učení technické v Praze

Obsah

Zadání	8
Úvod	10
A Analytická část	12
Hotelnictví historie	14
Typologie	16
Historie lokality	20
Architektonický vývoj území	22
B Územní studie	24
Situace M 1:20 000	26
Stávající urbanistická struktura O území	28
Situace před M 1:10 000	30
Situace po M 1:10 000	32
Koncepce	34
Shrnutí	36
Funkční využití	42
Parcela	44
C Návrhová část	46
Situace M 1:20 000	48
Situace M 1:10 000	50
Urbanistické řešení	52
Program	54
Architektonické řešení	56
Situace M 1:500	60
Půdorysy	64
Řezy	66
Detail	74
Pohledy	78
Druhy pokojů	80
Vizualizace	86
Závěr	88
Zdroje	104

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

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jan Kašpar
 datum narození: 15. 09. 1993
 akademický rok / semestr: 2019/2020, Letní semestr
 obor: Architektura a urbanismus
 ústav: 15127 Ústav navrhování I
 vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Ján Stempel
 téma diplomové práce: Hotel, Praha 7
 viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Území Praha Bubny-Zátory patří mezi největší nevyužité brownfieldy v Praze. Probíhající návrh územní studie bude sloužit jako podklad pro změny územního plánu. Cílem projektu je zpracovat studii objektu hotelu jako součást veřejného vybavení právě probíhající územní studie Praha Bubny-Zátory.

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


Na zvoleném místě bude navržen hotel s ubytovacími jednotkami, zázemím, společnými prostory a všemi odpovídajícím funkcím.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Analytická část
 Autorská zpráva
 Širší vztahy
 Situace M 1:2000
 Charakteristické půdorysy M 1:200
 Charakteristické řezy a pohledy M 1:200
 Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model
 Portfolio
 Plakát
 CD


Datum a podpis studenta 24-2-2020 

Datum a podpis vedoucího DP 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10. 3. 2020 

registrováno studijním oddělením dne

29. 2. 2020 

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
 FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Jan Kašpar
 AR 2020/2021, LS
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: **** Hotel, Praha 7 - Holešovice (ČJ)
 (AJ) **** Hotel, Prague 7 - Holesovice
JAZYK PRÁCE: český

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Ján Stempel **Ústav:** 15127
 Ústav navrhování I
Oponent práce:

Klíčová slova (česká): hotel, Praha 7, Holešovice, Bubny, Zátory, dostavba bloku


Anotace (česká):
 Zadáním diplomního projektu je návrh nové budovy hotelu v lokalitě městské části Holešovice Bubny - Zátory. Hlavní město Praha ve veřejné soutěži vybralo novou územní studii, která by měla brownfield přeměnit na moderní čtvrť. V rámci této studie je pak vymezena i oblast pro možné hotelové využití, ze které tento diplomní projekt vychází.
 Cílem samotného projektu pak bylo navrhnout takový hotelový objekt, který by této čtvrti pomohl získat novou tvář a který by citlivě zapadl do její městské struktury.

Anotace (anglická):
 The assignment of the diploma project is the design of a new hotel building in the locality of the Holesovice Bubny - Zatory district. The capital city of Prague has selected a new territorial study in a public tender, which should transform the brownfield into a modern district. This study then defines the area for the possible design of a new hotel, on which this diploma project is based.
 The aim of the project itself was to design a hotel building that would help this district get a new face and that would fit sensitively into its urban structure.

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 29. 5. 2020

podpis autora-diplomanta 

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

Zadání

Zadáním diplomního projektu je návrh nové budovy hotelu v lokalitě městské části Holešovice Bubny Zátory, nacházející se v samotném srdci vltavského holešovického meandru. V současné době se jedná o lokalitu jednoho z největších pražských brownfieldů Prahy, která dnes představuje spíše už jen jakousi nefunkční část hlavního města. V zájmu transformace tohoto území tak hlavní město Praha ve veřejné soutěži vybralo novou územní studii, která by měla k této přeměně dopomoci. V rámci této studie je pak vymezena i oblast pro možné hotelové využití, ze které tento diplomní projekt vychází.

Cílem samotného projektu pak bylo navrhnout takový hotelový objekt, který by této čtvrti pomohl získat novou tvář a který by citlivě zapadl do její městské struktury.

Úvod

Hotely již odjakživa sehrávaly důležitou roli v politické i diplomatické rovině, kdy byly v minulosti využívány důležitými představiteli států pro pořádání státních recepcí a místem k setkávání s ostatními politiky. V dnešní době je již hotel důležitá součást cestovního ruchu, neustále se přizpůsobující potřebám dnešní populace a současně i složitým mechanismem, na kterém se podílí celý tým odborníků.

Cílem tohoto diplomního projektu byl pak návrh nové budovy hotelu na území městské části Holešovice Bubny – Zátory, která se nachází v srdci vltavského holešovického meandru. V tuto chvíli se však na tomto území rozprostírá jeden z největších pražských brownfieldů, který tvoří neprostupnou bariéru mezi současnou zástavbou Dolních Holešovic a Letné. Územím totiž prochází významné dopravní trasy, které ve svém stávajícím uspořádání znemožňují jakékoliv propojení sousedících čtvrtí.

Bez výrazné změny této stávající územní struktury tak tato lokalita zůstane pouhým ostrovem, odděleným od ostatních částí města a posilující roztržitost městského prostoru. Díky těmto, ale i mnoha dalším důvodům, hlavní město Praha ve spolupráci s Institutem pro plánování a rozvoje hlavního města ve výběrovém řízení vybrala novou územní studii, z autorské dílny Pelčák a partner architekti a Thomas Müller, Ivan Reinmann architekten GmbH z Berlína, která by měla tuto lokalitu přetvořit na novou osobitou moderní čtvrť.

Z urbanistického návrhu této studie pak tento diplomní projekt vychází a v rámci které je pak zpracováván samotný návrh nového hotelového objektu. Parcela určená pro možnou výstavbu nového hotelu je pak navržena v jižním cípu území Holešovic v těsné blízkosti s budoucí nádražní budovou a disponující dobrou dopravní dostupností.

Navrhovaná budova hotelu se pak nachází v nároží na exponovaném místě v blízkosti budoucí plánované koncertní síně, se kterou pak společně prostorově ukončuje městskou čtvrť Holešovice, která se orientuje směrem k navrhovaným dopravním trasám a navazuje na okolní město. Cílem samotného návrhu pak bylo navrhnout takový hotelový objekt, který by této čtvrti pomohl získat novou tvář, citlivě by zapadl do městské struktury a dotvářel mnohvrstevnatost městského prostředí.

A

Analytická část

Hotelnictví

Historie

Ottův slovník naučný: Hostinec (hotel), budova určená za společenské shromáždění, jejíž majitel (hostinský) za určitý plat poskytuje nápoje jídla, byt.

Dějiny hotelnictví

Hotely již odjakživa sehrávají důležitou roli v politické i diplomatické rovině, kdy byly v minulosti využívány důležitými představiteli států pro pořádání státních recepcí a místem k setkávání s ostatními politiky. Dá se říci, že byl hotel v kontextu politické roviny i jakýmsi katalyzátorem moci té doby.

1. Hotelnictví ve starověku

První zmínky o možném vývoji hotelnictví sahají již do doby 2000 př. n. l., v té době na území tehdejší Mezopotámie, začalo docházet k postupnému rozvoji městských států a s tím nově vznikla i potřeba obchodních, diplomatických či vojenských cest mezi nimi. V souvislosti s tím se tak podél těchto významných cest začaly objevovat místa nabízející možnost ubytování i stravování, tedy první hotely.

2. Hotelnictví ve středověku

Po pádu římské říše ve 4. a 5. století našeho letopočtu pak došlo k postupné devastaci i její rozsáhlé silniční síti, k čemuž napomohlo i dlouhé období velkých přesunů obyvatelstva trvajících až do 9. století.

3. Zrod hotelu

V průběhu 17. a 18. století se začala ubytovací úroveň těchto zařízení jen pozvolna navyšovat. Ačkoliv se v této době začínalo stávat cestování, v tehdy rodící se kosmopolitní společnosti, čím dál častější, zájezdní hostince té doby zůstávaly na středověké úrovni ještě hluboko do 19. století. Až v polovině 19. století se v tehdejších metropolích a lázeňských městech začal pomalu objevovat podobný typ hotelů, které známe dnes. Hotely se tehdy stavěly nejčastěji v blízkosti velkých železničních nádraží, začal se klást větší důraz na jejich architektonické pojetí, odvozené od tehdejší doby, což znamenalo, že se hotely stávaly chloubou jednotlivých měst a metropolí. Nelze opomenout i vznik hotelové jídelny, která zavdala vzniku a rozvoji kvalitní gastronomie.

4. Hotel v dnešní podobě

Se změnou životního stylu euroatlantické společnosti přišla i změna hotelové tradice, trvající od poloviny 19. století. Jak se měnil cestovní ruch měnila se i poptávka ohledně hotelových potřeb. V současné době se na složitém hotelovém mechanismu podílí celý tým odborníků, počínaje finančními a developerskými společnostmi, architekty, odborníky v gastronomii a dopravě či cestovními společnostmi. Dříve byla pod pojmem hotel myšlena pouze samostatná budova, která se svou architekturou přizpůsobovala potřebám tehdejších potřebám cestujících. Nabízely především ubytování a stravování a některé doplňkové služby, přičemž jejich úroveň odpovídala finančním možnostem potenciálních zákazníků. Dnes je již ve slově hotel zahrnuto nepřeberné množství nabídek hotelových společností či řetězců, neustále se přizpůsobujícím potřebám dnešní populace, stále častěji cestující za možnostmi krátkodobé práce, odpočinku či turistkou. V nabídce hotelových služeb je tak možné nalézt mimo klasické hotely například i apartmány, penziony, lázně, rekreační střediska a mnoho dalších. [6]



Hotel Plaza, 1907, NY

Hotel Avenida Palace, 1892, Lisabon



Hotel Praha, 1981,
Praha, demolice 2014



Hotel Audemars Piguet, 2019, BIG, Švýcarsko, []

Hotelnictví

Typologie hotelů

Klasifikační zařazení hotelů v zemích EU

- *****+ Deluxe
- ***** Luxury Class
- **** First Class
- *** Standart Class
- ** Economy Class
- * Tourist

Provoz hotelu

- Provoz hostů – oddělené od provozu personálu
- Vstupní prostory
- Komunikační prostory
- Ubytovací prostory
- Restaurační provoz
- Služby hotelu
- Zázemí hotelu

a) Komunikační prostory

- Oddělené pro hosty a zaměstnance
- Schodiště: šířka 1100 mm
- Chodba hosté: šířka 1500 mm (opt.1800 mm)
- Chodba zaměstnanci: šířka 1200 mm
- Ubytovací zařízení s více než dvěma nadzemními podlažími musí mít výtah, od 4.n.p. evakuační výtah

b) Velikost hotelového pokoje

- *** jednolůžkový pokoj 8 m²
- dvoulůžkový pokoj 12,6 m²
- *** jednolůžkový pokoj 9,5 m²
- dvoulůžkový pokoj 13,3 m²
- **** jednolůžkový pokoj 11,4 m²
- dvoulůžkový pokoj 13,3 m²
- ***** jednolůžkový pokoj 12 m²
- dvoulůžkový pokoj 16 m²

c) Pokoj hosta

Základní buňka hotelu.

Světlá výška: min. 2600 mm

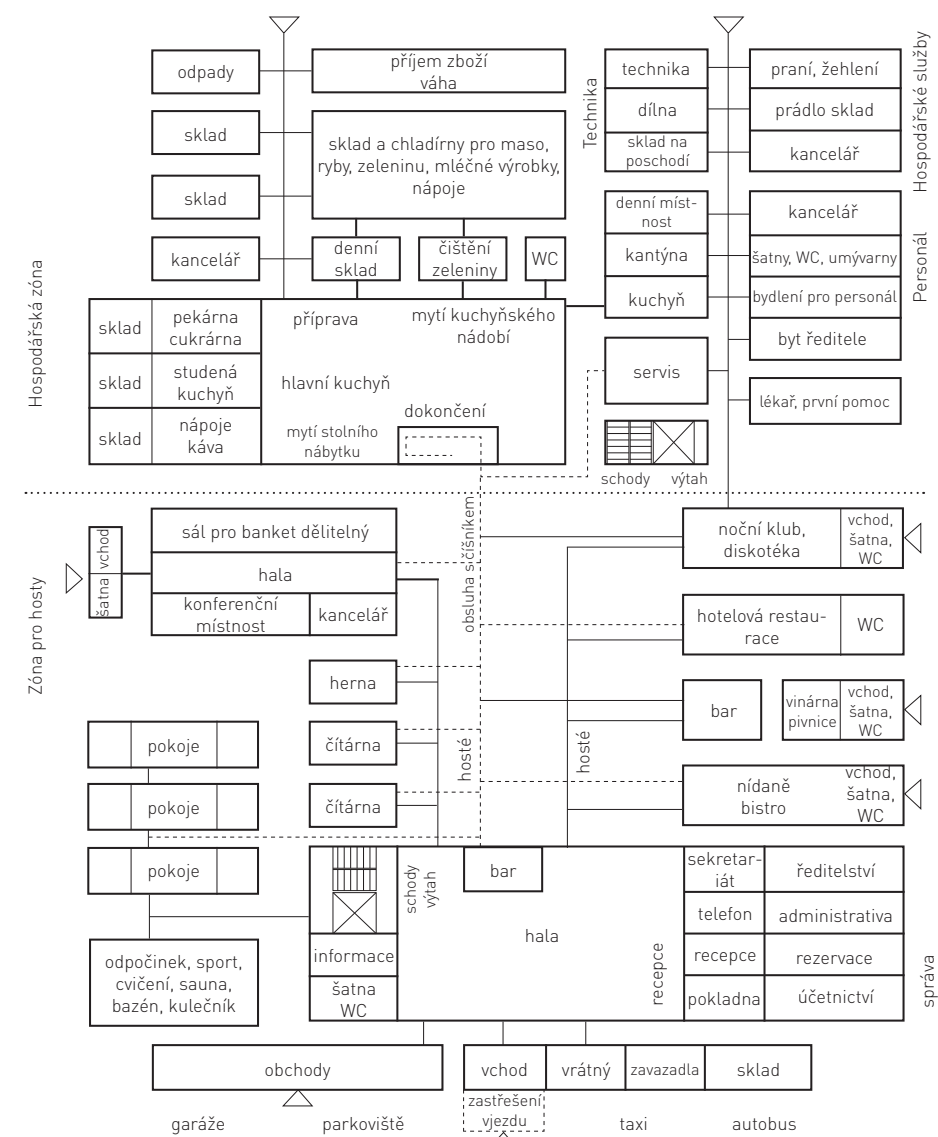
Předsín: min. průchozí šířka 900 mm

Hygienické zařízení ubytovací jednotky min. 4 m², u *** až ***** přístupné z předsíně

Typy ubytovacích jednotek

- jednolůžkový pokoj – pokoj s lůžkem pro jednu osobu
- dvoulůžkový pokoj – pokoj se dvěma lůžky (ve formě dvoulůžka nebo dvou lůžek umístěných vedle sebe)
- dvoulůžkový pokoj – twin – pokoj se dvěma oddělenými lůžky
- vícelůžkový pokoj – pokoj se třemi nebo více lůžky
- rodinný pokoj – pokoj se třemi nebo více lůžky, z nichž alespoň dvě jsou vhodná pro dospělé osoby
- junior suite – ubytování se zvláštním místem pro sezení v jednom pokoji
- suite – ubytování poskytované ve vzájemně oddělených propojených místnostech s lůžkem (ložnice) a sedací soupravou (obývací pokoj)
- apartmá / apartment – ubytování poskytující oddělenou místnost pro spaní a místnost se sedací soupravou a kuchyňským koutem
- studio – ubytování v jednom pokoji s kuchyňským koutem
- spojené pokoje – samostatné pokoje s lůžky propojené spojovacími dveřmi
- duplex – ubytování na více podlažích s vyhrazeným propojením jednotlivých podlaží [10]

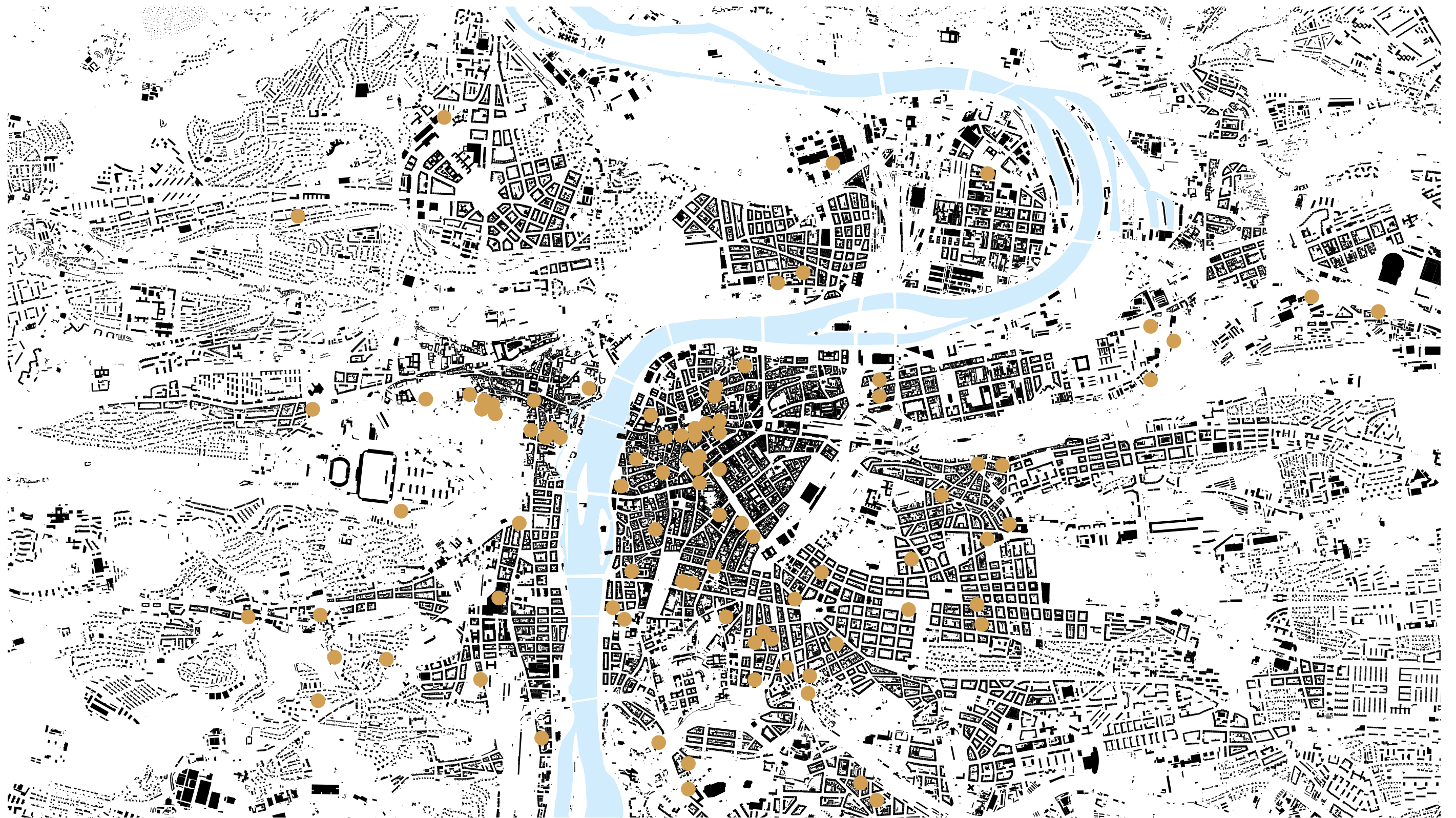
Prostorové schéma hotelu



Hotelnictví

**** Hotely v Praze

M 1:20 000



Lokalita

Historie

Úplně první zmínkou o městské části Holešovice se datuje již k roku 1228. V té době byla součástí této lokality ještě oblast Holešoviček.

V souvislosti s obecním zřízením v roce 1850 pak byly Holešovice a sousední oblast Bubny sloučeny do jedné společné obce s názvem Holešovice – Bubny. Původní jádra obou těchto lokalit však již dávno zanikla a jejich původní zástavba byla zničena. Stejně tak to dopadlo i s lokalitou Staré Holešovice, která se nacházela v oblasti dnešního nádraží Praha – Holešovice.

Významným milníkem pro oblast Holešovice – Bubny pak byl rok 1884, kdy byla jako první obec, která se neřadila mezi historická pražská města, připojena ke královskému hlavnímu městu Praha, jako jeho sedmá čtvrť. Toto připojení pak této čtvrti přineslo nové důležité investice do její infrastruktury a také vybudování celoměstsky významných podniků. [4] [5]

Významné letopočty:

- 16. st. – odloučeny Holešovičky
- 1850 – společně s Bubny vytvářejí obec Holešovice-Bubny
- 1884 – připojeny ke královskému hlavnímu městu Praze jako VII. městská čtvrť
- 1960 – název zkrácen na Holešovice [4]

1909



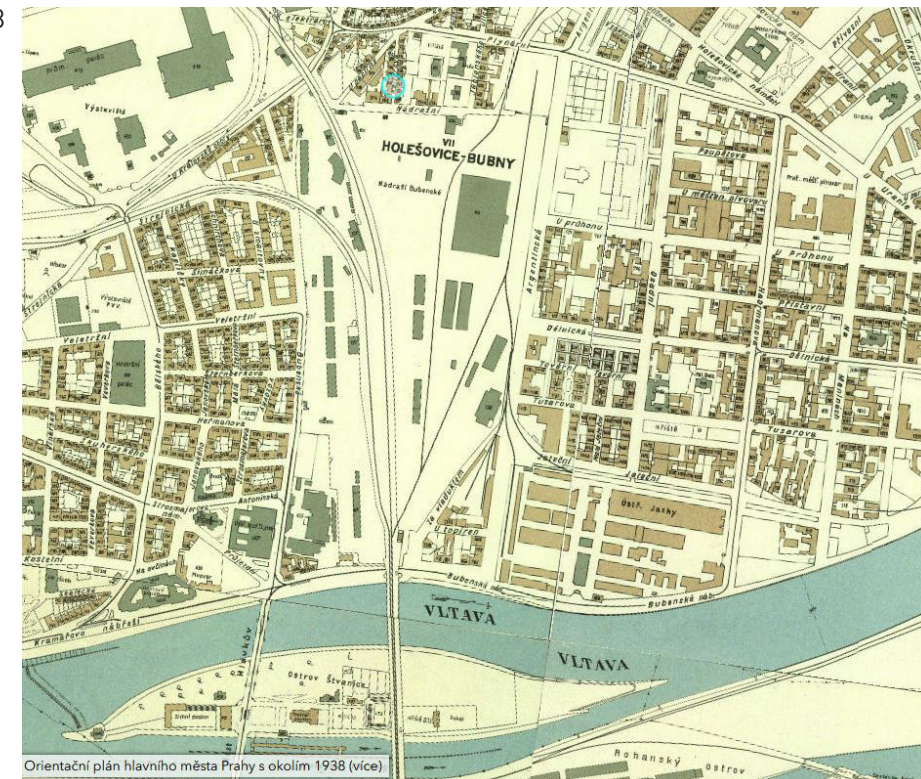
[8]

1889



[8]

1938



[8]



Pohled na holešovický meandr v roce 1928 v oblasti Holešovic a Libně [9]



Staré Holešovice v roce 1928 [9]

Lokalita

Architektonický vývoj území

Významný vliv na vývoj a podobu této čtvrti pak měla v 19. století především průmyslová revoluce, kdy zde byla v roce 1823 vybudována první továrna, která sem přilákala nové obyvatele. Naplno se zde však průmyslová výroba rozjela až v 60. letech 19. století v souvislosti se vznikem železniční trati Praha-Lovosice, dokončení Buštěhradské dráhy v roce 1868 a vybudování areálu nádraží Bubny v roce 1873.

Počátkem 70. let zde pak vzniká první regulační plán, který nastavuje pravidla pro výstavbu a zakládání ulic. S počátkem 80. let 19. století je zde pak evidováno více než 30 továren a průmyslových závodů. Významnou událostí pak roku 1895 bylo i zprovoznění areálu Ústředních jatek a dobytčího trhu (dnešní Pražská tržnice). O tři roky později poté následovala výstavba ústřední elektrárny v Holešovicích či Prvního pražského měšťanského pivovaru.

V souvislosti s tímto prudkým rozvojem průmyslu a podnikání se na tomto území razantně zvýšil i počet nových obyvatel a tedy i samotná stavební poptávka. Oblast tehdejších Bubnů pak ovlivnil významný rozvoj rezidenčních staveb, kdy tato čtvrť i přes místní působení řady těžkých průmyslových provozů, platila za velmi luxusní. Oproti tomu se v lokalitě tehdejších Holešovic rozrůstala mohutná výstavba dělnických domů, kdy její největší kolonie vznikla v ulici, která podle ní dostala i název – Dělnická. Jedinou oblastí, která si uhájila svůj vesnický ráz pak zde byla pouze lokalita Zátory.

Po první světové válce rozvoj Prahy 7 i nadále pokračuje. Tehdejší tovární areály však ve 20. a 30 letech 20. století začínají ustupovat pokračující výstavbě obytných domů.

Největší ránou pro toto území v době okupace pak byla existence sběrného tábora pro osoby židovského původu mezi ulicemi Strojnická, Veletřní a Dukelských hrdinů. Mezi lety 1941 a 1944 pak byly z nedalekého nádraží Praha-Bubny, do ghetta v Lodži i do Terezína, vypravovány desítky transportů. [5]

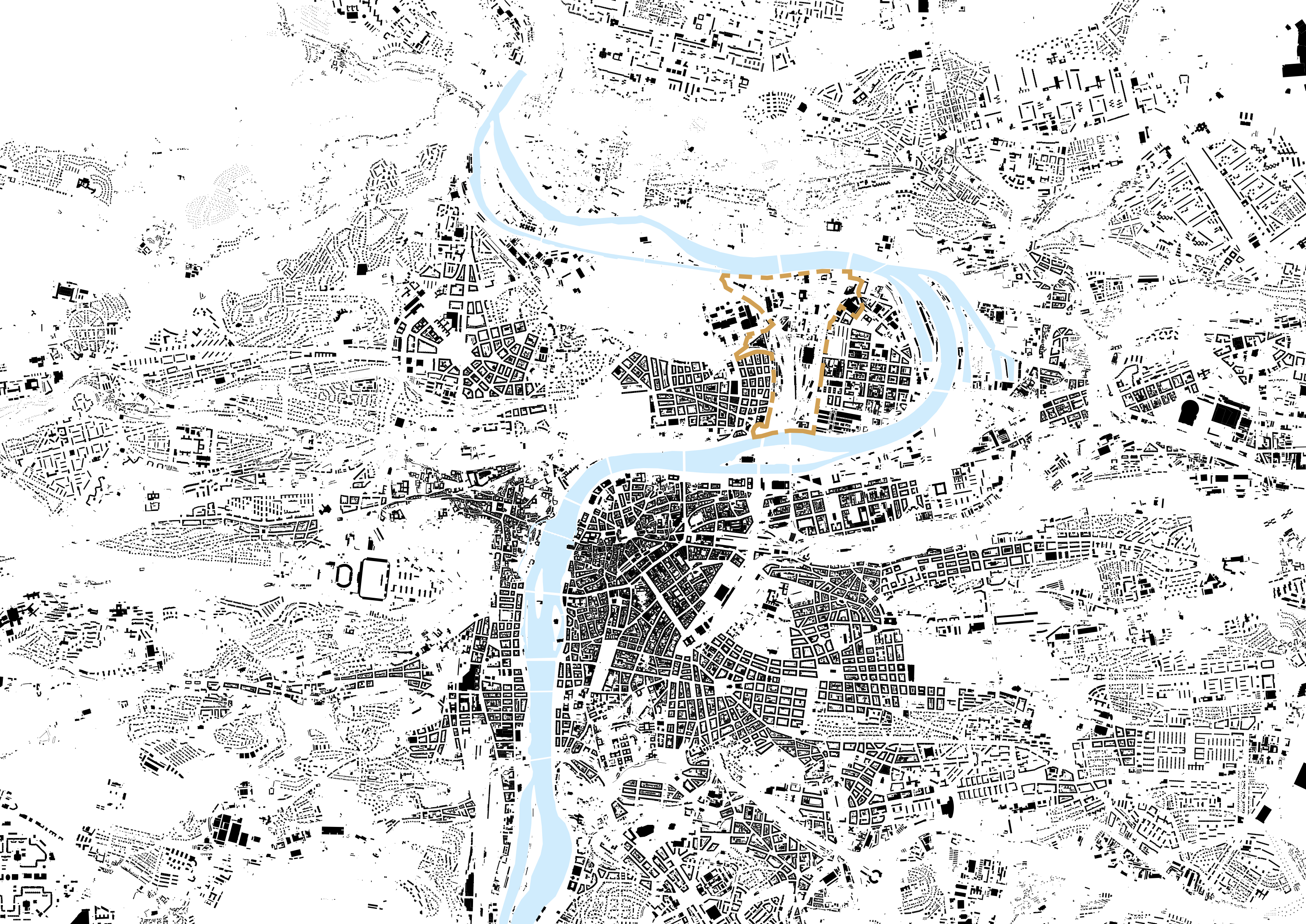
V poválečné době pak měla největší vliv na tehdejší podobu této čtvrti výstavba Letenského tunelu, která výrazně ovlivnila tehdejší dopravní infrastrukturu či budování pomníku J. V. Stalina na Letenské pláni. Nelze opomenout i samotnou výstavbu magistrály hlavního města, která se počátkem 70. let významně podílela na přeměně předmostí Hlávkovy mostu a jeho okolí.

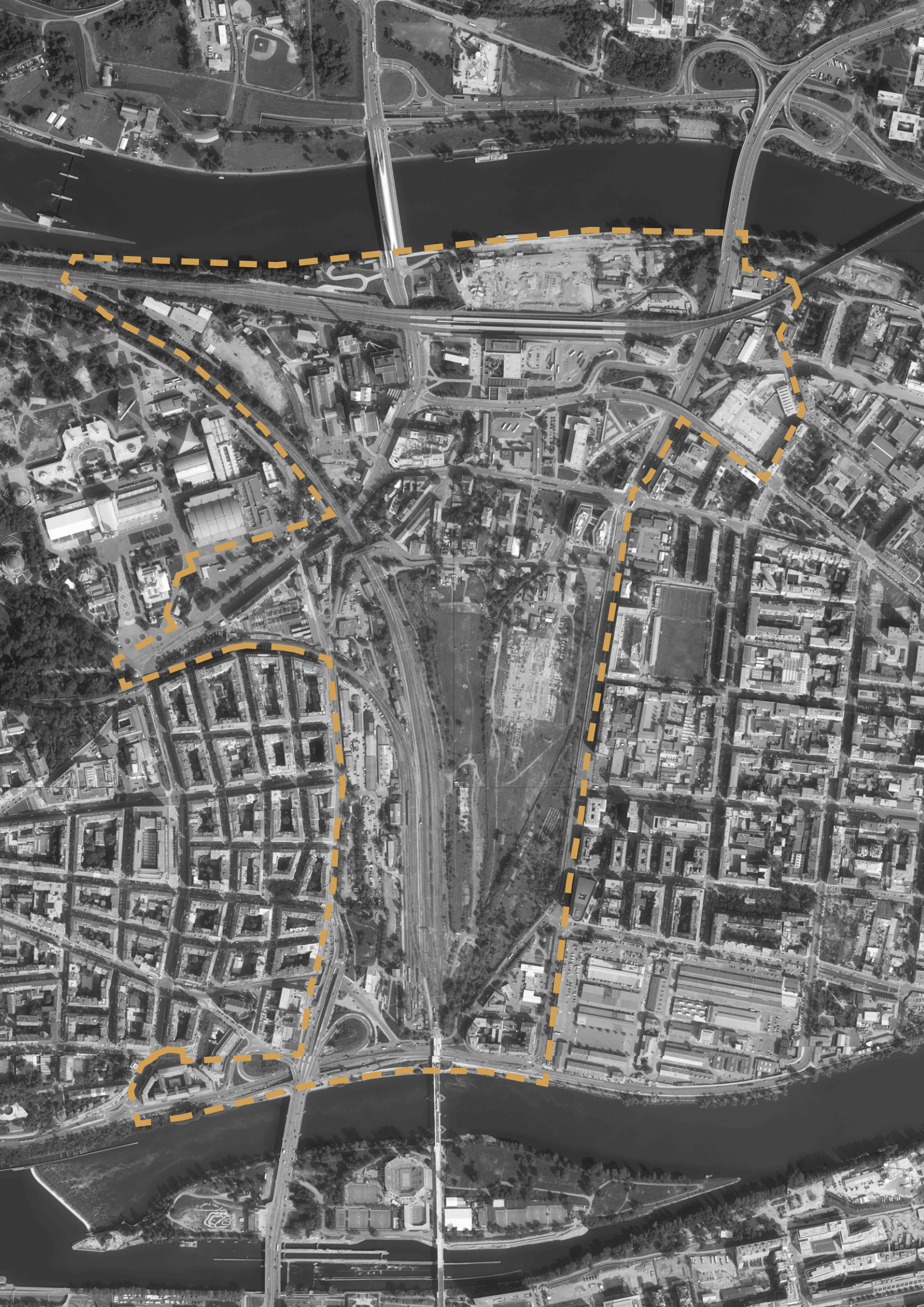
V 80. letech pak došlo k otevření obou stanic metra nacházejících se na tomto území (Vltavská a dnešní Nádraží Holešovice), nebo dostavba mostu Barikádníku propojující oblast Holešovic se severní částí Prahy. S postupem 90. let pak dochází k postupnému útlumu výroby na celém území Prahy 7 a díky privatizaci bytového fondu se výrazně mění i tehdejší složení majetkových vztahů. Podnikaví vlastníci znovunavrácených domů tak začínají otevírat nové obchody, restaurace či provozovny ostatních služeb. Tento rozkvět však následně v roce 2002 brzdí katastrofální povodně.

Tato událost však výrazně přispěla k následné přeměně Holešovic v moderní čtvrť, kdy začaly být staré průmyslové areály postupně přestavovány v rezidenční obchodní zóny. [5]

B

Územní studie





Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

Stávající urbanistické řešení

Lokalita Holešovice – Bubny – Zátory se nachází v samotném srdci vltavského holešovického meandru, na dohled historického centra Prahy, parku Královská obora a areálu pražského Výstaviště.

V současné době však toto území tvoří jakousi neprostupnou bariéru mezi současnou zástavbou Dolních Holešovic na jedné straně a zástavbou Letné na straně druhé. Územím totiž prochází významné dopravní trasy, jako je například tzv. Severojižní magistrála, řadící se mezi jednu z nejvytíženějších automobilových komunikací ve městě, nebo železniční tratě s vazbou na důležité regionální dráhy (tzv. kladenskou a kralupskou trať). Tato důležitá dopravní spojení ve svém stávajícím uspořádání tak znemožňují jakékoliv propojení sousedících čtvrtí. Pro vhodné uspořádání a využití území je tedy nutné tuto bariéru odstranit. S tím by měla pomoci i momentálně plánovaná modernizace trati Praha – Kladno. V rámci této modernizace, má pak dojít ke kompletní přestavbě drážního tělesa, zdvojkolejnění tratí či obnově a výstavbě nových železničních zastávek. Území Dolních Holešovic s územím Horních Holešovic zároveň rozděluje velký výškový rozdíl. Celá kolejová trasa se tak plánuje až o několik metrů přizvednout, tak aby bylo možné podjetí dané železniční tratě, a tudíž i plynulé propojení obou městských částí.

V blízkosti této lokality se dále nachází i Přístav Praha Holešovice zajišťující například pravidelné dopravní spojení s nedalekým Rohanským nábřežím či ostrovem Štvanice. Toto spojení by se mělo do budoucna zachovat a zároveň je uvažováno i o případném zavedení nových lodních linek, které by umožňovaly rychlejší propojení Holešovic s Trojskou kotlinou, což by pro obyvatele Holešovic znamenalo lepší dostupnost ZOO, Botanické zahrady, Stromovky, Císařského ostrova či Trojského zámku.

Nejvýraznějším krajinným aspektem této oblasti je jednoznačně samotný meandr řeky Vltavy a nezastavěná krajina města, která na tento meandr navazuje. Samotná vltavská nábřeží a parkové plochy v tomto území jsou však negativně zasaženy současným dopravním řešením a bývalým funkčním využitím, a je tedy nutné je rozsáhle revitalizovat. Pro současnou typologii zastavěné městské krajiny je pak typická bloková struktura na území Dolních a Horních Holešovic. Pro oblast Zátor je pak tato struktura heterogenní avšak s fragmentárním charakterem, s čímž se tedy pojí její nutná revitalizace.

V blízkosti Horních Holešovic a Letné lze pak nalézt důležitá čtvrtková náměstí jako je například Strossmayerovo náměstí či významná veřejná prostranství typu Letenská pláň a Stromovka. Dolním Holešovickým pak dominuje čtvrtkové Ortenovo náměstí nebo menší veřejné prostranství v blízkosti ulice Tusarova. Významné veřejné prostranství, které by vtisklo Holešovickým zcela novou tvář, však tato lokalita stále postrádá.

V dané lokalitě se pak nacházejí veškeré druhy dopravy. Co se týká železniční dopravy, jedná se především o železniční trať procházející severní částí tohoto území a na níž se nachází nádraží Praha Holešovice. V severo - jižním směru je pak vedena železniční trať na které se nachází nádraží Praha – Bubny, která však tvoří již zmíněnou bariéru mezi městskými částmi Letná a Holešovice. Středem samotného území pak prochází i linka metra C se stanicemi Vltavská na jihu a Nádraží Holešovice na severu tohoto teritoria. Dále se zde nachází i již zmíněná Severojižní magistrála, která prochází Argentinskou ulicí a platí za jednu z nejušnějších hlavní městských tříd v Praze. Jižní částí Bubenského nábřeží a severní částí ulice Plynární jsou pak vedeny tramvajové tratě. [1]

Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

0 území

Lokalita jednoho z největších pražských brownfieldů Bubny - Zátory představuje v současné době spíše už jen jakousi nefunkční část hlavního města. Transformovat toto území tak, aby byly vytvořeny nové moderní městské čtvrti, které by disponovaly svým vlastním osobitým charakterem, potřebnou vybaveností, a zároveň by plynule propojily východní a západní městská území Prahy 7, je již několik desítek let předmětem diskuzí mnoha urbanistů. První plány na začlenění této lokality do městského organismu hlavního města vznikly již v 80. letech 20. století. Ty byly následovány několika studiemi a plány, které však nikdy nebyly nakonec zrealizovány. Nad těmito plány totiž nikdy nepanovala shoda a samotná lokalita tak i nadále zůstávala takzvanou jizvou hlavního města. [2] [3]

Od roku 1999 byla na toto území v celé jeho ploše uvalena v územním plánu stavební uzávěra, nebylo tedy možné na tomto území bez jejího odstranění vůbec stavět. V posledních několika letech se však začaly množit nové úvahy o možné revitalizaci této lokality v novou moderní plnohodnotnou čtvrť a příjemné místo k životu. Hlavní město Praha se tak ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje v únoru 2018 rozhodlo o zadání územní studie, která by kladla důraz na to, aby vznikla nová osobitá čtvrť, která by přirozeně navázala na své okolí, nechyběly by v ní školy, školky, kultura, kvalitní parky či pohodlné ulice a která by se především orientovala na kvalitu života občanů Prahy.

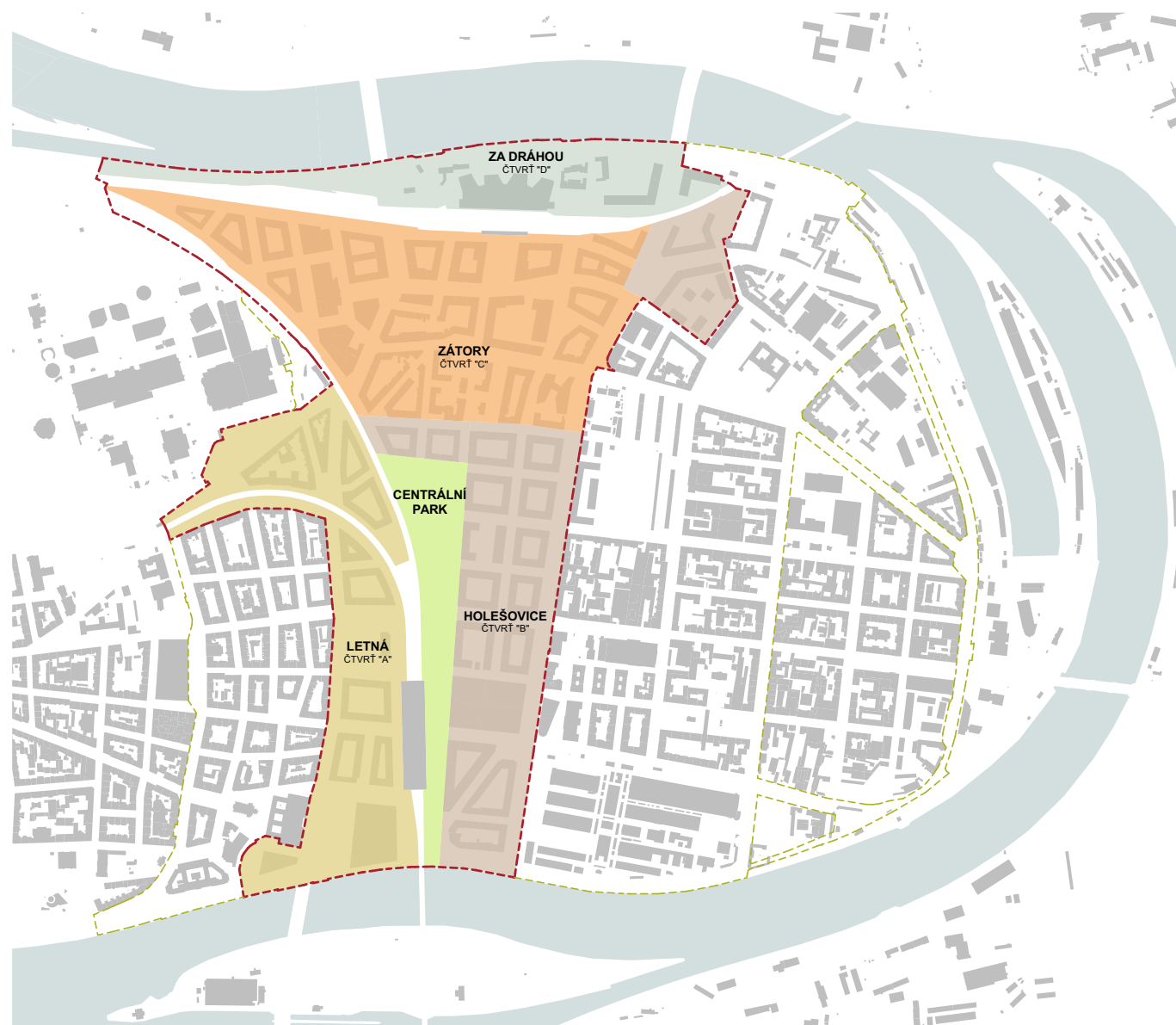
Celé řešené území má rozlohu 110 ha, což se dá směle přirovnat k výměře skoro celého Starého města pražského. V nové struktuře plánované zástavby by neměl chybět dostatek veřejných prostranství přiměřené velikosti a její celkový charakter a výška by měly odpovídat charakteru a výšce jejich sousedních čtvrtí (Letná a Holešovice).

Majetkoprávní vztahy v této oblasti jsou velice komplikované, pro tvorbu nové městské části je tak s těžší nalézt dostatečnou shodu mezi městem a investory ohledně její budoucí podoby.

Největším limitujícím prvkem tohoto území jak pak bezesporu současná podoba železniční trati procházející tímto územím. Ta vytváří jakousi neprostupnou bariéru skrz toto území, kdy při současné situaci není možné, aby došlo k propojení jednotlivých sousedících čtvrtí. Pro vhodné budoucí uspořádání tohoto území je tak nutné vzít v úvahu plánovanou realizaci zvýšení úrovně železniční trati, která tak umožní její podjetí a propojí tak jednotlivé městské části v jeden funkční celek.

Celé území Bubny - Zátory disponuje velice dobrým dopravním spojením, kdy se zde nachází dvě stávající stanice metra, dvě železniční stanice a rozsáhlá síť tramvajových tratí. Součástí studie by pak mělo být i nové trasování těchto tramvajových tratí, a to za účelem dobrého dopravního spojení i v samotném středu řešené lokality.

Hlavní městskou komunikací tohoto území by pak měla být i nadále ulice Argentinská, která by se však měla transformovat na městský bulvár. Další důležitou komunikací by pak měla být i spojnice mezi ulicemi Veletržní a Dělnická. Velmi diskutovaným tématem je pak i návrh nových ploch městské zeleně, vzhledem k plánovaným potřebám tohoto území. Mělo by jednak dojít k vytvoření přírodní promenády podél celého levého břehu Vltavy, ale i například k možnému propojení břehů severojižním směrem až do parku Stromovka za pomoci návrhu většího parku včetně doprovodné uliční zeleně. Tento návrh by pak měl občanům Prahy umožnit klidný a pohodlný pěší a cyklistický provoz. [3]



Základní rozvržení území pro účely studie, [1]

LEGENDA

- řešené území ---
- širší území ---
- Letná ■
- Holešovice ■
- Zátory ■
- Za dráhou ■
- Centrální park ■





Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

Koncepce návrhu nové územní studie

Jak již bylo několikrát zmíněno stávající brownfield mezi městskými čtvrtěmi Bubny a Holešovicemi tvoří nepřekonatelnou bariéru, velký podíl má pak na tom rozsáhlé území stávajícího vlakového nádraží a velmi frekventovaná automobilová infrastruktura lemující hranice dané lokality.

Tyto skutečnosti pak i přes centrální polohu tohoto území v rámci městské struktury vytvářejí dojem vnitroměstské periferie bez jasně daných hranic a typickou svou fragmentární zástavbou. Bez výrazné změny této stávající územní struktury tak tato lokalita zůstane pouhým ostrovem, odděleným od ostatních částí města a posilující roztříštěnost městského prostoru.

Díky těmto, ale i mnoha dalším důvodům, hlavní město Praha ve spolupráci s Institutem pro plánování a rozvoje hlavního města vyhlásilo v roce 2018 vyhlášení výběrové řízení na územní studii, která by městu dokázala pomoci toto území přetvořit na novou osobitou moderní čtvrť. Vítězem výběrového řízení se stala územní studie z autorské dílny Pelčák a partner architekti a ThomasMüllerIvanReinmann architekten GmbH z Berlína, z jejíhož urbanistického návrhu tento diplomní projekt vychází a v rámci které je pak zpracováván samotný návrh nového hotelového objektu.

Samotná studie se pak musela vypořádat velkými deficity městských prostorů a důležitých ulic řešeného území a s dezolátním stavem mnoha jeho oblastí. Koncepce necílí na řešení pouze jednotlivých dílčích problémů území, ale snaží se ve své podstatě nejprve nalézt samotný význam řešeného území v kontextu celé městské struktury a na základě toho stanovit stěžejní priority nového územního návrhu, kterým poté podřizuje samotné řešení problémů v oblasti dopravy či rozvoje lokality i za cenu možných kompromisů. Tento přístup pak má v rámci této studie nalézt takovou trvale udržitelnou městskou strukturu, která zůstane životaschopnou i v horizontu vývoje budoucích let. Řešení koncepce tak nevyhází pouze z okolností současné doby, ale orientuje se i na možný budoucí vývoj městské struktury hlavního města.

Studie tak například neposuzuje velké území stávajícího brownfieldu pouze jen jako možnou stavební plochu, ale také jako potenciální cenný městský prostor, který může toto území i jeho přilehlé oblasti významně obohatit. Celá oblast pak dle studie vyžaduje kompletně nový koncept dopravy, který by pak měl na základě jeho vhodného návrhu posílit a výrazně rozšířit současné okrajové oblasti. Díky reorganizace stávající dopravy a územní infrastruktury by pak měla vzniknout nová hodnotná místa pro novou výstavbu. [1]

Bubny

Návrh této studie řeší problém současného „odklonu“ stávajících městských částí jako je Letná, Bubny nebo Holešovice od bývalého vlakového nádraží nacházející se na jejich okraji. Klade důraz na to, aby se tyto lokality orientovaly k sobě místo toho, aby se od sebe odvracely. Navrhuje tedy dovést blokovou strukturu těchto čtvrtí až k území železniční dráhy a co nejvíce omezit vedení tranzitní dopravy.

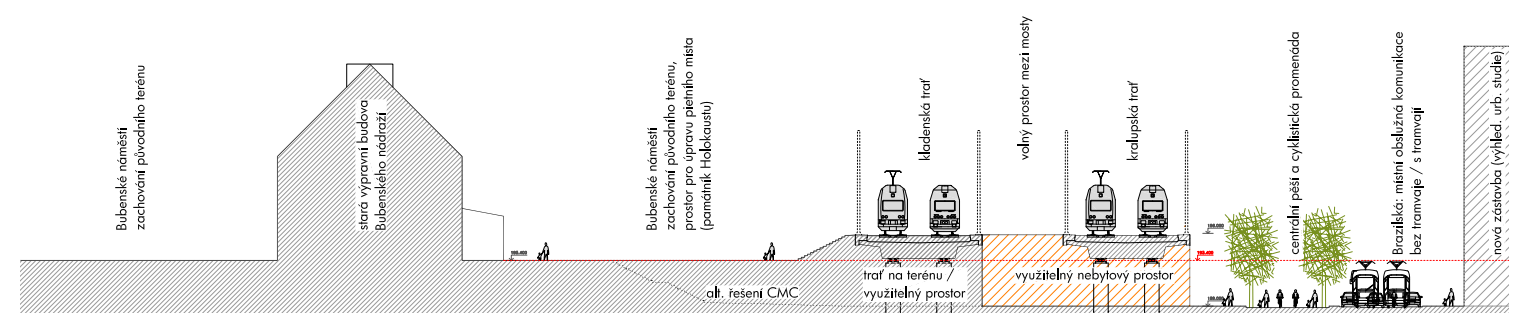
Oblast v okolí nové stanice Bubny by tak měla tvořit novou prominentní lokalitu v rámci městské struktury hlavního města, která by zároveň disponovala i výbornou dopravní obsluhností. K tomu je však nutné, aby došlo k výrazné proměně stávajícího předmostí a jeho dopravních systémů.

Studie tak navrhuje svedení dopravy, která je momentálně vedena přes most severojižní magistrálou, ke břehu a dále pak do Argentinské ulice. Současné tramvajové tratě budou nově vedeny na úrovni nivelety města, což znamená, že budou vedeny v ulicích města ne zakopány do tunelů a ramp jako je tomu v současné chvíli. Nebude tedy docházet k jejich nutnému překonání výškového rozdílu mezi předmostím a nábřežím na daném území, čímž dojde ke vzniku horizontálního pláta na nábřeží Vltavy.

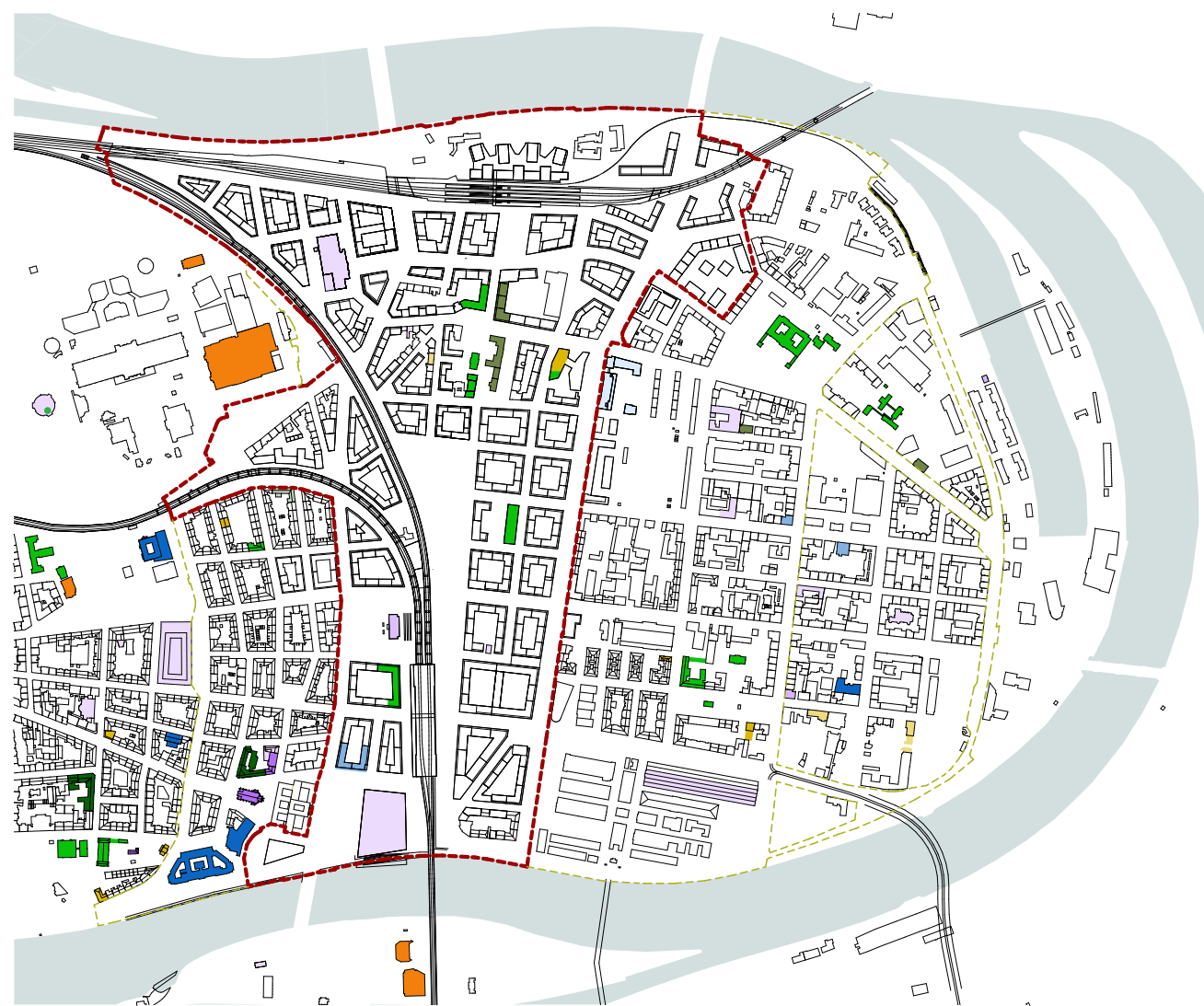
Díky plánovanému odstranění stávajících dopravních ramp a tunelů pak může mimo jiné dojít na předmostí této lokality dojít i k vytvoření kvalitního městského prostoru s důležitými veřejnými budovami, které budou svým charakterem okolní nově vzniklý městský prostor definovat. V souvislosti s tím pak studie uvádí stávající budovu Elektrických podniků či novou koncertní síň.

Dle studie by pak měla plánovaná přeměna stávající dopravní infrastruktury přinést nejen urbanistické, ale i značné ekonomické přínosy, které by mohly pomoci s jejím samotným financováním. Spolu se vznikem nových atraktivních pozemků a nárůstem jejich ekonomické hodnoty by se totiž měla zvýšit i hodnota investic jejich sousedních ploch. Okrajové areály tohoto území, které jsou v současnosti v dezolátním stavu, by se tak měly stát centrálními lokalitami řešeného území v celoměstském měřítku a přilákat tak do nich odpovídající investice, aby byly hodnotně využity.

Tramvajová trať bude nově vedena pod úroveň železniční tratě směrem do Dělnické ulice. Mezi ulicí Bubenská a železniční tratí pak studie plánuje realizaci potřebných topografických úprav, díky tomu pak například v okolí Památníku Ticha může vzniknout oblast propojující jednotlivé části tohoto památníku s nádražní budovou a blízkým okolím. [1]



Řez železniční tratí v místě Památníku ticha, [1]



Veřejná vybavenost - návrh, [1]

LEGENDA VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- OSQ - školní areály vícestupňové
- OSZ - školy mateřské a základní
- OSS - školy střední a vyšší
- OVU - vysoké školy - ubytování
- OUS - státní správa
- OUM - městská správa
- OBP - policie
- OBH - hasiči
- OZA - polikliniky, ordinace
- OPP - sociální služby pobytové
- OKC - církev
- OKM - veřejnoprávní média, klubová zařízení apod.
- OKU - kultura
- ORS - sport
- řešené území
- širší území

Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

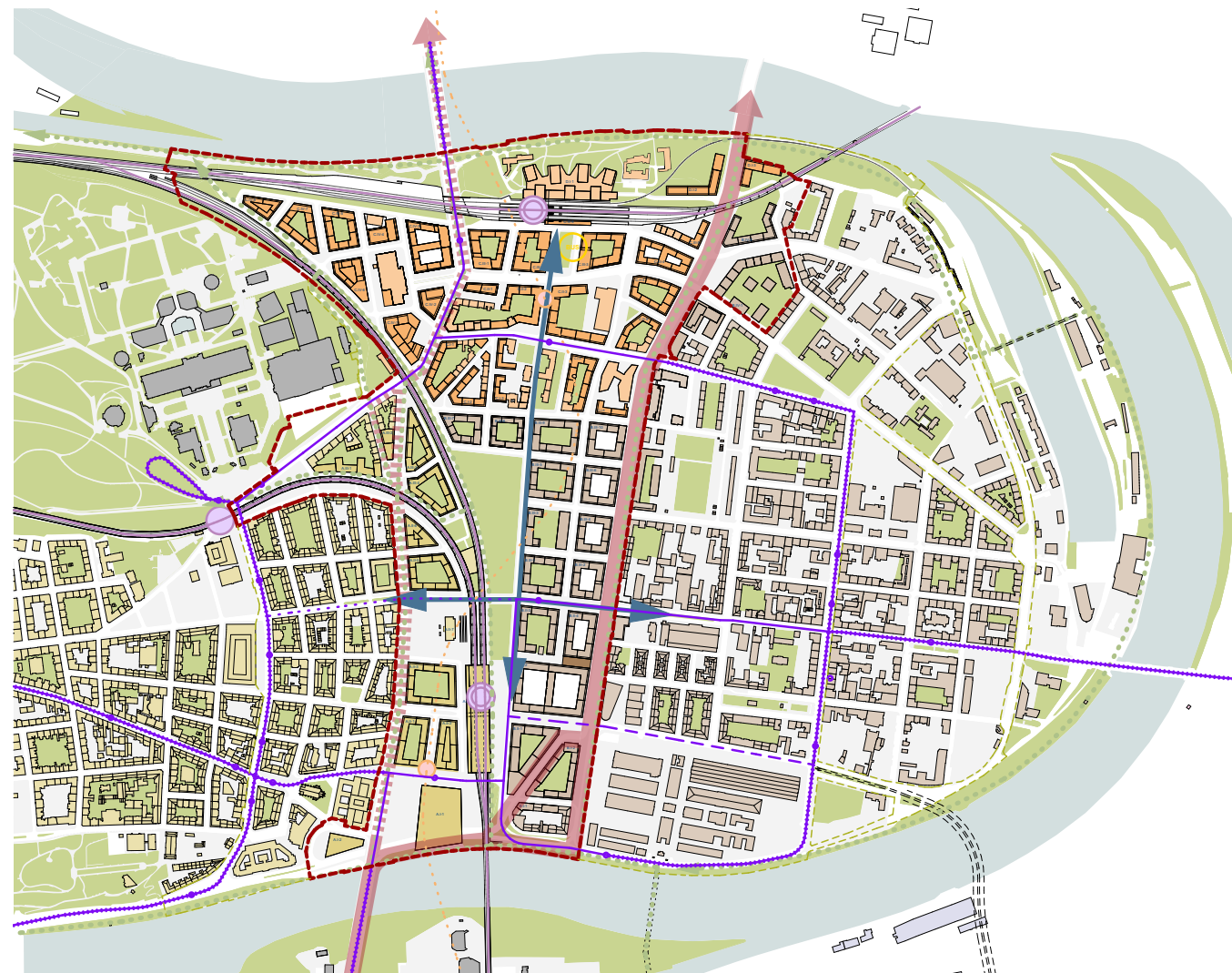
Holešovice

Ve stejném duchu jako tomu bylo u lokality Letná – Bubny, cílí nová územní studie na jasné prostorové ukončení městské čtvrti Holešovice, které by bylo orientované směrem k navrhovaným dopravním trasám. Klade důraz na to, aby nová zástavba v oblasti bývalého železničního nádraží byla součástí této městské části a aby byla svými významnými budovami orientována směrem k okolnímu městu.

Nejvyšší prioritou tohoto území je to, aby hranice mezi čtvrtěmi Bubny a Holešovice nebyla vnímána pouze jako dopravní koridor, ale jako významný městský prostor. Studie zdůrazňuje skutečnost, že by hranice totiž neměla být něco, co sousedící území rozděluje, ale naopak je může spojit.

Studie tedy východně od železniční trasy navrhuje velký městský park, který by měl sloužit jako místo pro setkání obyvatel obou čtvrtí, který by fungoval jako nový spojující veřejný prostor a který by měl městský, funkční i ekologický význam. Zároveň by měl přirozeně oddělovat nové navrhovanou zástavbu a dopravní infrastrukturu území.

Samotná poloha navrhovaného parku pak definuje nové zástavbě orientované severně od Dělnické ulice spíše rezidenční charakter, zatímco oblast v okolí jižního a více dopravně zatíženého konce tohoto parku u stanice nádraží Bubny, by měla mít spíše komerční využití. [1]



Situace širších vztahů - návrh, [1]

LEGENDA ŠIRŠÍ VZTAHY	
urbanistická osa	řešené území
hlavní cyklistické trasy	širší území
železniční dráhy	zástavba Bubny - stávající
železniční stanice	zástavba Holešovice - stávající
železniční zastávka	zástavba Zátory - stávající
trasy metra	zástavba Bubny - návrh
stanice metra	zástavba Holešovice - návrh
navrhované tramvajové tratě	zástavba Zátory - návrh
územní rezerva pro TRAM	zástavba Výstaviště
variantní řešení TRAM v ulici Jateční	chodníky
tramvajové tratě	vegetace
tramvajové zastávky	řeka
autobusová stanice MHD	ulice s celoměstským významem
	městská třída

Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

Nádraží Praha Holešovice

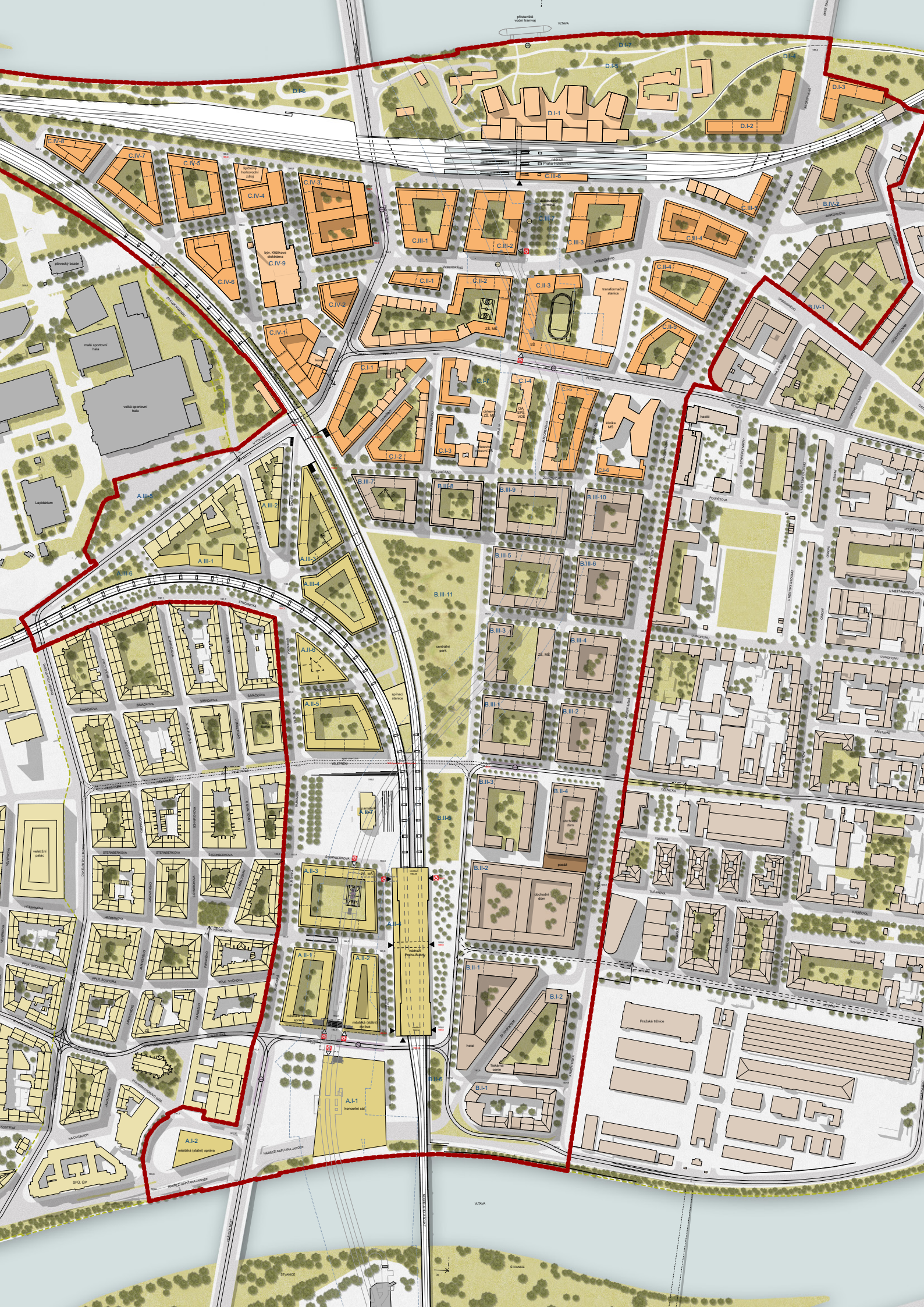
Stejně jako tomu bylo i u lokality stávajícího nádraží Praha Bubny, i lokalita nádraží Holešovice výrazně ovlivněna stávající dopravní infrastrukturou a průmyslem a definována stejnou fragmentární zástavbou. Studie v této oblasti uvádí nutnou reorganizaci celého areálu nádraží, se kterou se pojí přestavba či demolice stávajícího dopravního systému tak, aby došlo ke vzniku nových kvalitních a dobře dopravně obslužených pozemků.

Samotné nádraží Holešovice a jeho okolí je dle studie nově navrženo jako jeden charakteristický celek s přilehlým náměstím, který má sloužit jako prostorové těžiště této lokality.

Významným krokem je v této oblasti plánovaná konfigurace terénu, která vychází z plánované modernizace železničních tratí, které zahrnuje přizvednutí kladenské trati. Studie nově navrhuje mimo přizvednutí kladenské trati i přizvednutí trati kralupské, a to proto aby bylo umožněno propojení území Výstaviště, parku Stromovka a areálu Pražské teplárenské až k nádraží Holešovice, čímž by v tomto území došlo k maximálnímu propojení městských částí Letná a Holešovice.

V oblasti nové železniční stanice Bubny by zase k propojení těchto městských částí mělo dojít právě skrze novou budovu nádraží, která by měla vyrovnat současný výškový rozdíl mezi oblastmi Horní a Dolní Holešovice. Pod nádražními nástupišti by tak mělo například dojít ke vzniku nového živého parteru a na východní straně nádraží pak i k významným remodelacím terénu, které zahrnují snížení stávajícího terénu ose ulice Dělnická - Veletržní tak, aby zde bylo možné vytvořit podjezd železniční tratě.

Ten by měl být pak dimenzován tím způsobem, aby zde v budoucnu mohlo případně vzniknout možné protažení tramvajové trati do ulice Dělnická a její propojení s tramvajovou sítí v ulici Dukelských hrdinů. [1]



Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

Shrnutí

Studie navrhuje jednotné propojení stávající nezastavěné krajiny v okolí řeky Vltavy a citlivé propojení obou nábřeží řešeného území novým centrálním parkem. Nově navržená zástavba má dle studie přirozeně navazovat na okolní zastavěnou městskou krajinu, která je typická svou blokovou strukturou, a zároveň i reagovat na stávající uliční síť.

V rámci návrhu je pak počítáno s významnými terénními úpravami, které jsou pro celkový charakter území zásadní. V souvislosti s tím je však nutné počítat s vyššími náklady na tyto úpravy a přípravu samotného území.

Významnou roli v samotné studii území pak hraje nově navržený centrální park, který by měl být napojen na hlavní urbanistickou osu území a propojovat významné přestupní územní uzly Vltavská a nádraží Holešovice. Studie nově navrhuje i náměstí v předpolí Hlávkova mostu, v okolí památníku ticha a v blízkosti areálu nádraží Holešovice či má vzniknout nový jedinečný veřejný prostor v současném areálu Pražské teplárenské.

V dopravním systému území jsou dle studie nově navrženy dvě městské třídy Bubenská a Argentinská, kdy Bubenská má plnit především funkci dopravního propojení Hlávkova a Trojského mostu avšak s nižší dopravní kapacitou, zatímco ulice Argentinská má stále plnit funkci významné dopravní tepny, avšak s o něco větším městským charakterem. Nově má být doplněna o cyklostezky, stromořadí nebo o široké chodníky. Nové pěší zóny pak mají vzniknout v ulici Jateční a Dělnická - Veletržní, dojít by pak mělo i k významné revitalizaci obou nábřeží řešeného území. [1]

Urbanistická situace - návrh, M 1:2 000, [1]

Územní studie Holešovice - Bubny - Zátory

Funkční využití

Bydlení

Studie v řešeném území navrhuje nové polyfunkční bloky s převahou rezidenčního využití. Kapacity pro bydlení by zde měly dosahovat více než 60 % z celkových kapacit této lokality. Není tomu tak pouze v oblasti plánovaného umístění nové městské filharmonie, která by měla tvořit zónu s převážně veřejnou vybaveností. Dále je tomu tak i v severní části území, ve které je dle zadání navržena nová vládní čtvrť.

Administrativa

Administrativní budovy jsou dle studie povětšinou navrženy v polyfunkčních blocích převážně v blízkosti ulice Argentinská.

Obchod a služby

Obchod a služby budou situovány v živém městském parteru. V blízkosti nádraží Bubny studie umožňuje dokonce výstavbu samotného obchodního domu, ovšem s městským charakterem.

Sport a rekreace

Plochy určené ke sportu a rekreaci budou řešeny společně s plánovanou výstavbou zeleně – parků.

Občanské vybavení

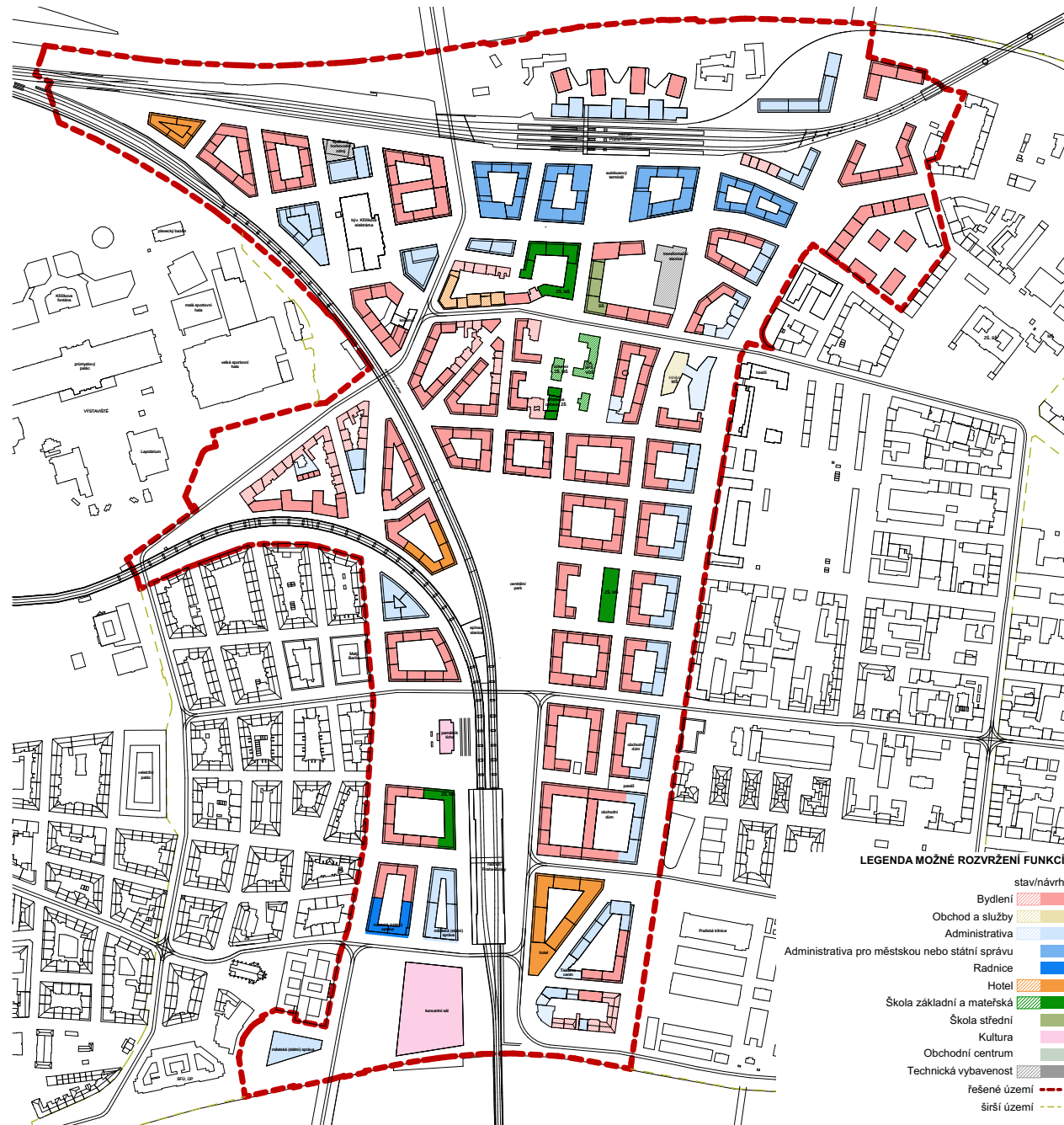
V rámci řešeného území jsou navrženy tyto stavby občanské vybavenosti:

- Radnice městské části Praha 7
- Budova filharmonie
- 3 základní školy
- Zdravotnická zařízení a domovy pro seniory

V rámci územního plánu byly v řešeném území vymezeny i plochy pro výstavbu vysokoškolských institucí, žádná z vysokých škol v Praze však o tato území neprojevila zájem, lze je tedy využít pro navýšení kapacit o další výstavbu ostatních školních zařízení (střední a základní školy).

Důležitá místa (ŠIRŠÍ VZTAHY)

- Přístav Praha Holešovice
- Trojská kotlina (ZOO, Botanická zahrada, Stromovka, Císařský ostrov, Trojský zámek)
- Památková zóna Dejvice – Bubeneč – Horní Holešovice.
- Strossmayerovo nám., Letenská pláň, Stromovka, Řezáčovo nám., Holešovická tržnice [1]



Možné rozvržení navržených funkcí, [1]



Lokalita

Parcela

Výměra parcely: 1 386m²

Obec: Praha

Katastr: Holešovice

Vlastnické právo: Beta development, s.r.o.

Lokalita Holešovice – Bubny – Zátory se nachází v samotném srdci vltavského holešovického meandru, na dohled historického centra Prahy, parku Královská obora Stromovka a areálu pražského Výstaviště.

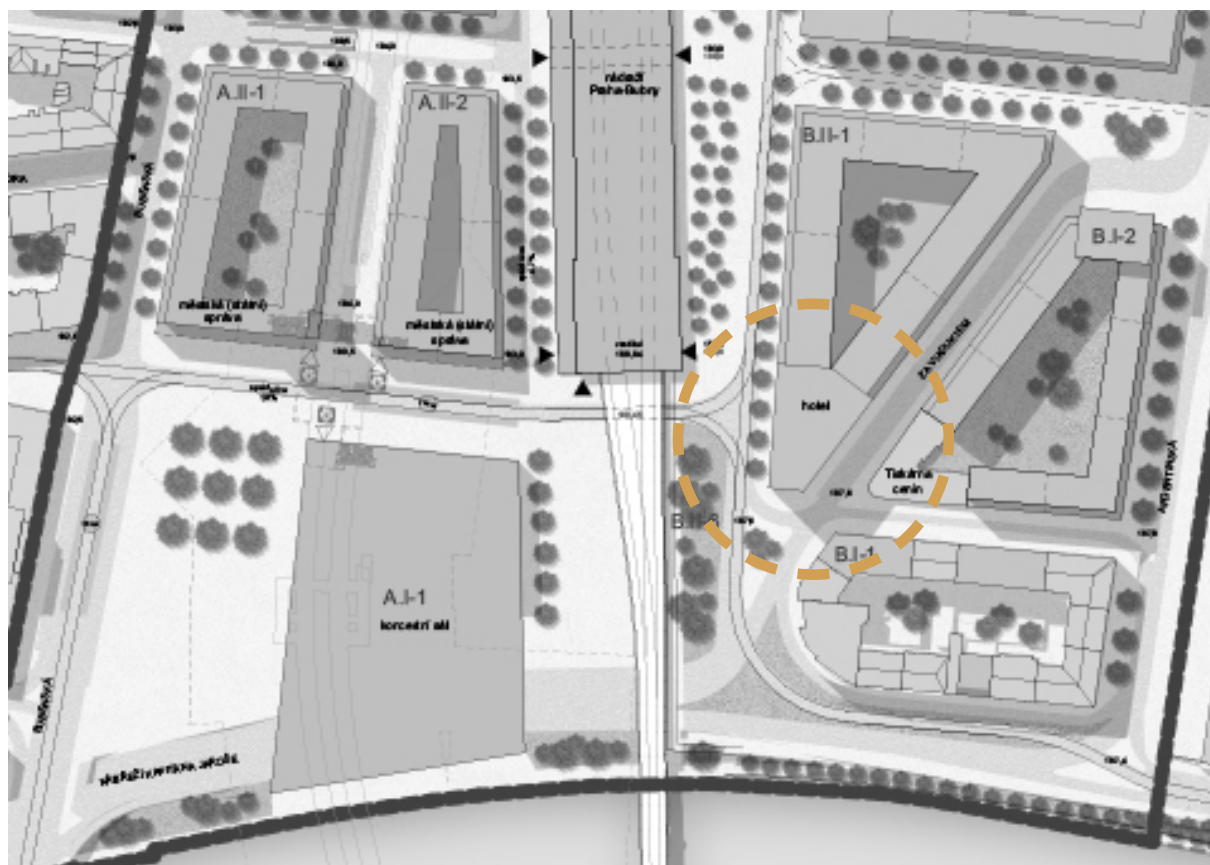
Pozemek se nachází na jižním cípu území Holešovic. Parcela je v současné chvíli nezastavěna a tvoří jakousi nepropustnou bariéru mezi Holešovicemi a Letnou. Její podoba vychází z vítězného návrhu výběrového řízení na územní studii z autorské dílny Pelčák a partner architekti a Thomas Müller, Ivan Reinmann architekten GmbH z Berlína. Územní studie viz. strana 30.

Ve vybrané lokalitě se nacházejí všechny druhy dopravy. Parcela je tedy dobře dopravně dostupná, což může být pro hotel výhodou. V blízkosti hotelu najdeme železniční trať s vazbou na regionální dráhy (tzv. kralupskou a kladenskou) a budoucí budovu nádraží, která má spojit Letnou s Holešovicemi. K propojení je třeba přizvednout kolejovou trasu tak, aby bylo možné její podjetí. V budoucnu je možné spojení s Letištěm Václava Havla.

Lokalitou prochází linka metra C s nejbližší stanicí Vltavská. Dále se zde nachází Severojižní magistrála, která prochází Argentinskou ulicí a platí za jednu z nejušnějších hlavních městských tříd v Praze. [1]

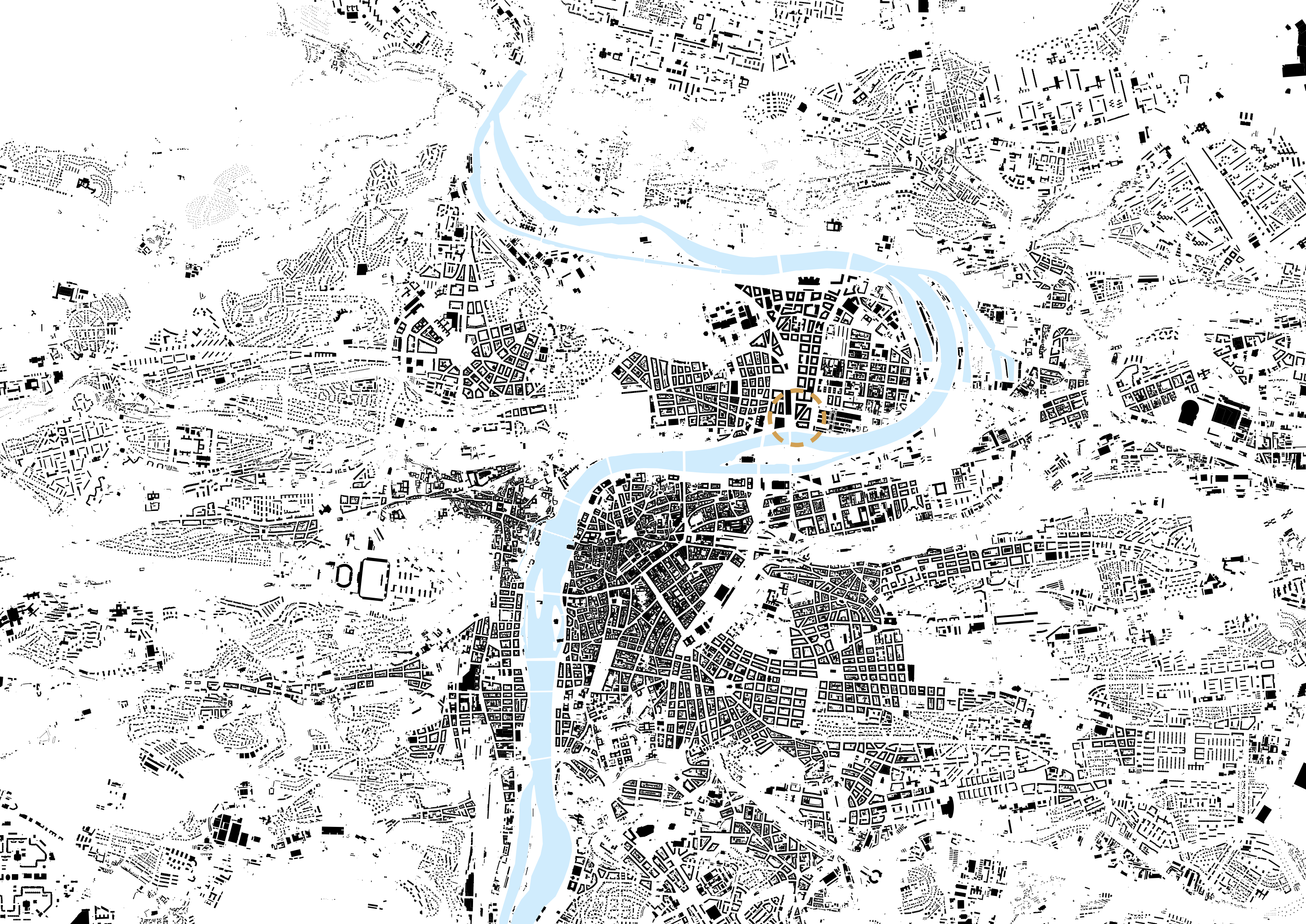
Budova hotelu společně s budoucí stavbou koncertní síně prostorově ukončuje městskou čtvrť Holešovice, která se orientuje směrem k navrhovaným dopravním trasám a navazuje na okolní město. Mezi budoucím hotelem a koncertní síní se nachází přizvednutá železnice. Jejich propojení zajišťují velkorysé městské podchody, které spojují předprostory obou budov.

Území by nemělo být vnímáno jako překážka mezi lokalitami, ale jako městský prostor, které spojuje jednotlivé části. Proto je na východní straně železniční trasy navržen velký městský park, který má sloužit jako nový veřejný prostor. Zároveň by měl přirozeně oddělit navrženou zástavbu od dopravní infrastruktury.



C

Návrhová část





Autorská zpráva

Urbanistické řešení

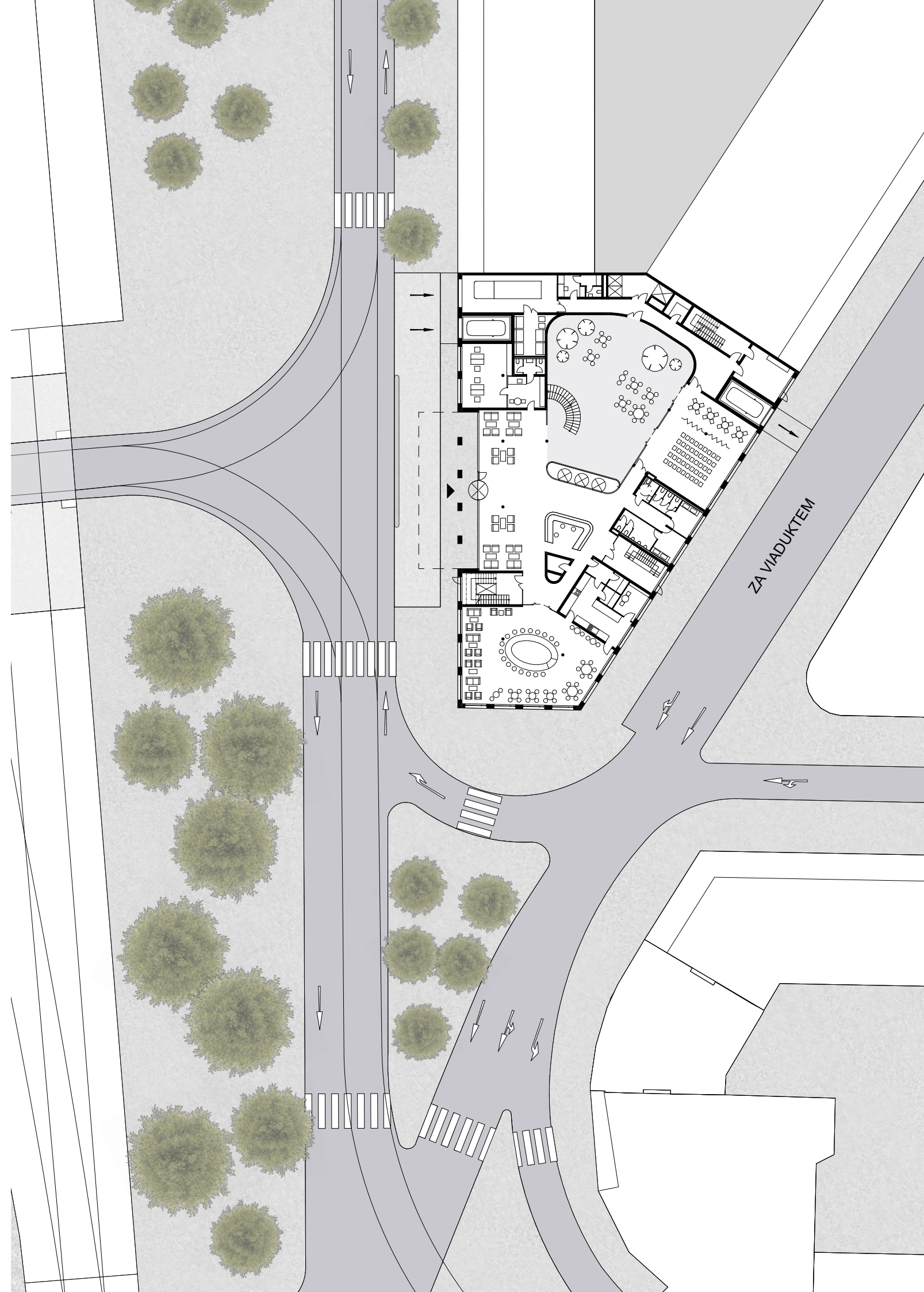
Přesné umístění navrhovaného objektu vychází z územní studie z autorské dílny Pelčák a partner architekti a Thomas Müller, Ivan Reinmann architekten GmbH z Berlína, která je blíže popsána v předchozích částech tohoto portfolia. Dle studie je hotel umístěn v celém bloku. Po zpracování předdiplomního projektu jsem dospěl k menšímu měřítku, které dopovídá lokalitě. Na sousední parcele došlo ke zmenšení hloubky objektu, aby nedošlo na problém s odstupy staveb.

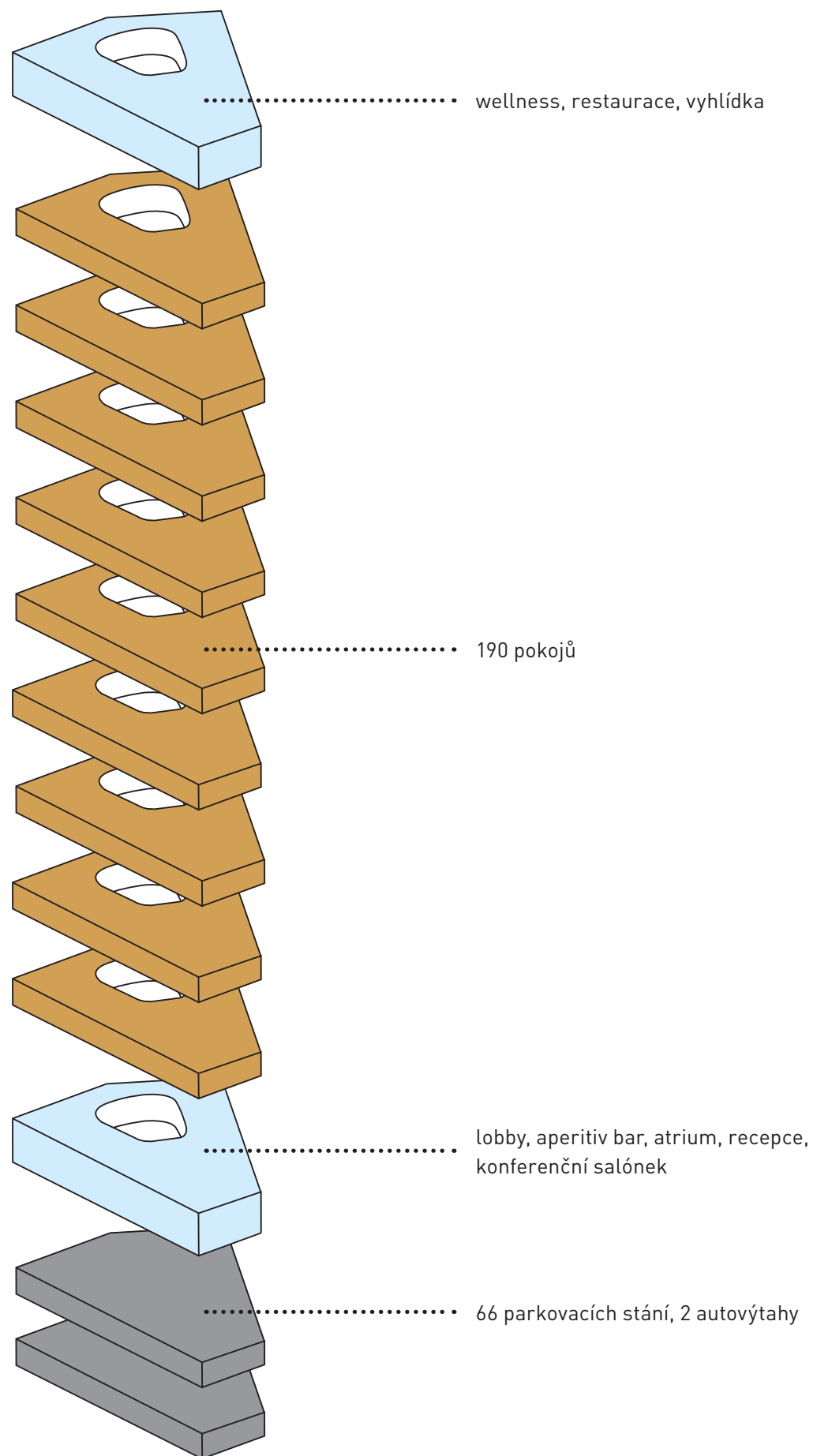
Objekt se nachází na nárožní lichoběžníkové parcele o ploše 1386 m², tvarem připomínající žehličku. Dům respektuje umístění uceleného bloku, ve kterém je převážně navržena rezidenční funkce s obchodním parterem. Jednotlivé fasády hotelu jsou dlouhé 50 x 14 x 46 m. Budova hotelu se svými 11 patry převyšuje svoji blokovou zástavbu, která má 8 pater. Tento druh bloku s převýšeným nárožím se rytmicky opakuje v celé západní ulici.

Hotel sousedí s budovami nádraží a s plánovanou koncertní síní, na kterou se snaží navazovat orientací jednotlivých provozů. Hlavní vstup do budovy hotelu se tak nachází symetricky čelně na ose nové ulice mezi nádražím a koncertní síní, která je stejně jako dosud pouze pro tramvaje a pro pěší.

Na stejné straně se nachází také vjezd pro zásobování a vjezd pro klienty a zaměstnance hotelu. Do vstupu pro zásobování je nutné zacouvat pro snadnější odbavení a bezpečný odjezd. Výjezd osobních vozidel je navržen na opačné straně objektu do dvoupruhé jednosměrné ulice Argentinská.

Hotel je umístěn ve velmi dobré dopravní dostupnosti jak pěší, tak hromadnou, vlakovou i automobilovou dopravou. Nejbližší stanice metra Vltavská se nachází 150 m daleko. Budova vlakového nádraží pak pouze 50 m.





Program

Kapacity návrhu

Celková hrubá podlažní plocha	15 318,4 m ²
Celková užitná podlažní plocha	12 407,6 m ²
Obestavěný prostor	49 704,3 m ³

Procentuální zastoupení plochy

Společné prostory	2 869,1 m ²	18,8 %
Pokoje	7 858,1 m ²	51,2 %
Komunikace	1 855,3 m ²	12,1 %
Zázemí, zaměstnanci	2 737,9 m ²	17,9 %



Autorská zpráva

Architektonické řešení

Navrženou nárožní parcelu tvoří jedenácti patrová lichoběžníková hmota. Přízemí a nejvyšší patro budovy jsou zvýšené oproti ostatním. Svému okolí tak sdělují svoji odlišnou funkci oproti ostatním podlažím, ve kterých jsou umístěny především pokoje. Hlavní vstup do budovy se nachází symetricky na západní straně objektu, kde je částečně zapuštěn. Příjezdová trasa vstupu je zastřešena tak, aby bylo docíleno ochrany před nepřízní počasí i pro přijíždějící automobily.

Přízemí hotelu je rozděleno na část veřejnou a část pro zaměstnance. Veřejnou část hotelu tvoří vstupní lobby propojené se zastřešeným vnitřním atriem s točitým schodištěm. V samotném středu přízemí se nachází centrální recepce, díky jejíž strategické poloze mají zaměstnanci recepce maximální přehled o veškerém pohybu ve vstupní části hotelu.

Ze vstupního lobby jsou přístupné hlavní prosklené výtahy, které jsou vertikálně umístěny v hotelovém atriu. Během jízdy v těchto výtazích je pak návštěvníkům hotelu poskytnut výjimečný výhled do celého atria. Na hotelové lobby navazuje aperitiv bar s menší kuchyňkou, který přístupný i širší veřejnosti. Přes centrální recepci je možné projít do konferenčního salóňku s kapacitou 70 lidí. Salónek je případně možné rozdělit na dva menší.

Část pro zaměstnance přiléhá v severní části ke stavebnímu bloku. Na levé straně se nacházejí kanceláře pro správu objektu, sklad odpadu a zásobování, které je kontrolováno kanceláří security i s vlastním zázemím. V centru najdeme výtahy pro zaměstnance a zásobování. V pravé straně potom únikové schodiště.

Parkování je umístěno ve dvou podzemních podlažích s maximální kapacitou 66 míst a je propojeno pomocí dvou autovýtahů. Pro snadnější provoz podzemních garáží je navržen jednosměrný provoz, kde jeden výtah slouží pouze pro vjezd a druhý pro výjezd. Garáž je přístupná pouze zaměstnancům a hostům s platnou rezervací, kterou je možné zajistit ještě před příjezdem do hotelu.

Od druhého podlaží se nacházejí hotelové pokoje ve třech různých kategoriích. Největší pokoje, apartmány, jsou umístěny na jižní straně, v samotném nároží nového hotelového objektu, a tudíž disponují nejlepšími výhledy do okolí. Druhé největší pokoje jsou navrženy vždy na severní straně domu. Přidružené místnosti k bloku se slepou fasádou jsou určeny zaměstnancům.

V nejvyšším jedenáctém patře se nachází hotelová restaurace s kapacitou 84 osob a přidruženým kuchyňským provozem se sklady a kanceláří. Dále zde najdeme wellness pro hotelové hosty se saunami, vířivkou, odpočívárnou a prostory pro masáže. V hlavním prostoru wellness se nacházejí dva kruhové světlíky. Rozmístění provozů umožňuje nádherné výhledy na Prahu.

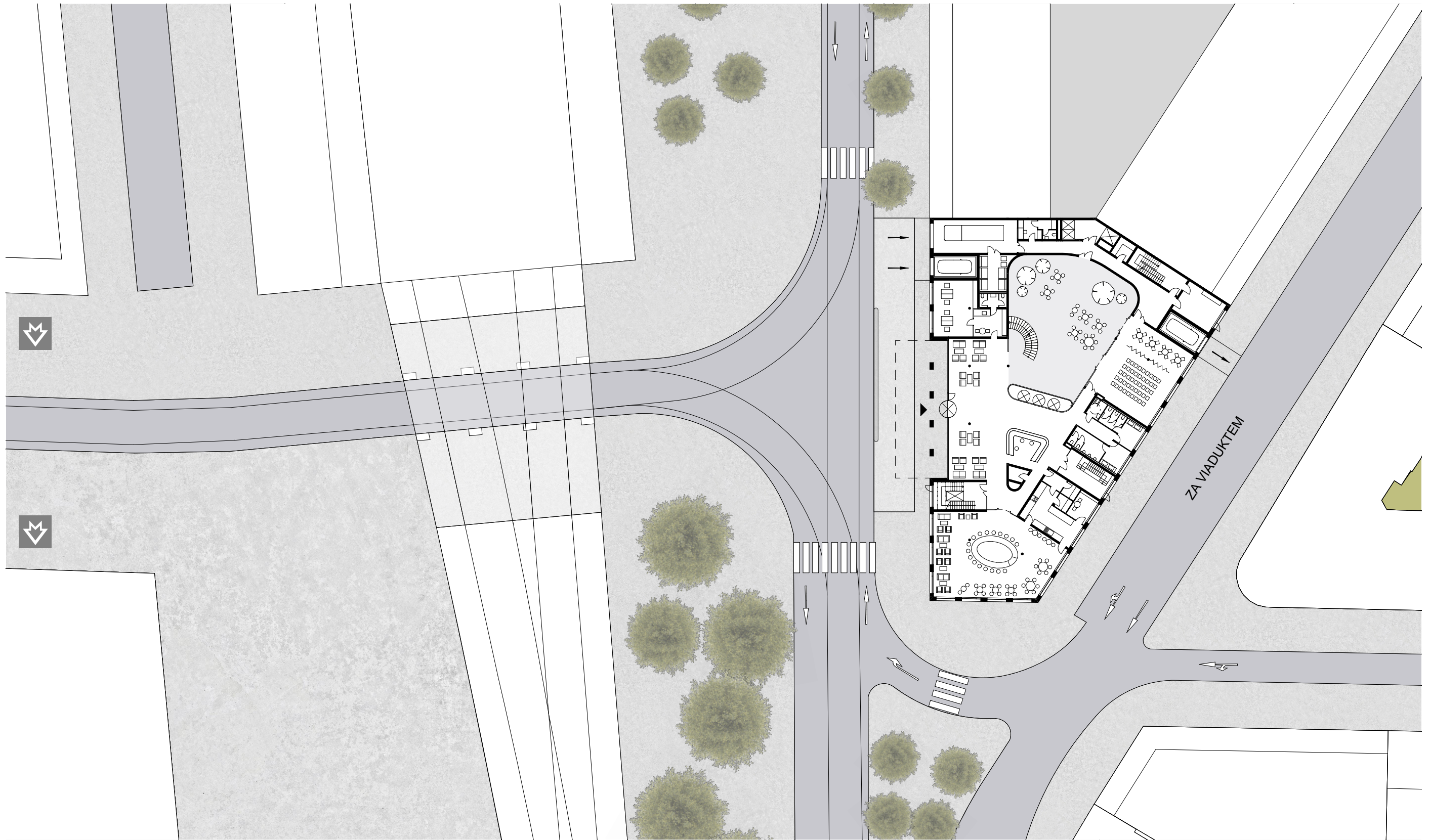
Materiálové a konstrukční řešení

Konstrukce domu je tvořena obvodovými železobetonovými stěnami a vnitřním skeletovým systémem v kombinaci se stěnovým. Dům se nachází v nároží na exponovaném místě v blízkosti budoucí plánované koncertní síně. Proto byla snaha dům zahalit spíše do neutrálnější obálky, aby příliš neubíral na pozornosti od budoucí koncertní síně. Svoji pozornost si pak naopak získá svou hmotou a pravidelnou rytmizací oken a panelů.

Fasáda objektu je tvořena betonovými panely šedé barvy modulově navrženými tak, aby odpovídali hotelovým pokojům. Okenní rámy jsou hliníkové zlatohnědé barvy. Použitá okna v hotelových pokojích jsou bezrámová s otevíravou částí 600 mm. K jejich stínění jsou navrženy externí žaluzie zapuštěné ve fasádě v odstínu tmavě šedé barvy. Okna v přízemí a v nejvyšším podlaží jsou bezrámová. Umožňují tak lepší využitelnost a propojení s exteriérem. Zároveň zvýšená okna sdělují okolí odlišnou veřejnou funkci pater.

Volba materiálů v interiéru reaguje na vnější skořápku domu. Ve společných hotelových prostorách jsou použity stěrky šedé barvy. V pokojích najdeme dřevěné podlahy pro útulnější charakter pokojů. Stěny jsou omítnuty bílou sádrovou omítkou. V obytných částech pokojů je na stropě ponechán pohledový beton. Společné prostory jsou vizuálně zastropeny podhledem z dřevěných latí v podobném odstínu jako rámy oken. Stejný materiál je použit i na točité schodiště, které je dominantním prvkem celého hotelového interiéru.





Situace

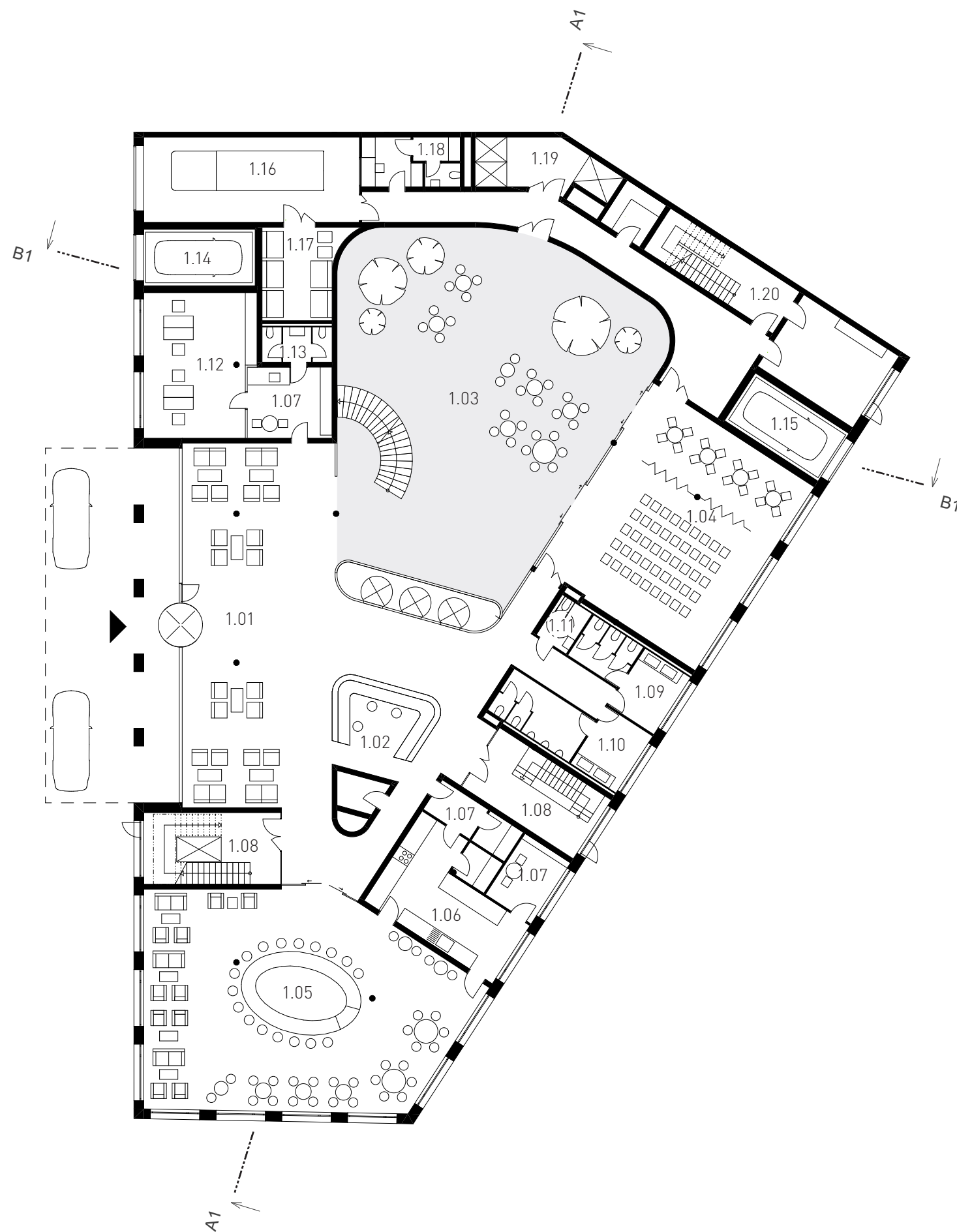
M 1:500

Půdorys 1. NP



M 1:250

- 1.01 Lobby
- 1.02 Hlavní recepce
- 1.03 Atrium
- 1.04 Konferenční salónek
- 1.05 Aperitiv bar
- 1.06 Studená kuchyně
- 1.07 Zázemí
- 1.08 Schodiště hosté
- 1.09 WC ženy
- 1.10 WC muži
- 1.11 WC invalidé
- 1.12 Kanceláře
- 1.13 WC zaměstnanci
- 1.14 Autovýtah vjezd
- 1.15 Autovýtah výjezd
- 1.16 Zásobování
- 1.17 Sklad odpadu
- 1.18 Security
- 1.19 Výtahy zaměstnanci
- 1.20 Schodiště zaměstnanci



Půdorys 1. PP



M 1:250

- 1.01 Autovýtah vjezd
- 1.02 Autovýtah výjezd
- 1.03 Parkoviště
- 1.04 Schodiště hosté
- 1.05 Schodiště zaměstnanci
- 1.06 Technická místnost
- 1.07 Vzduchotechnika
- 1.08 Zázemí
- 1.09 Výtahy zaměstnanci
- 1.10 Výtahy hosté



Půdorys 3. NP



M 1:250

- 1.01 Výtahová hala
- 1.02 Schodiště hosté
- 1.03 Schodiště zaměstnanci
- 1.04 Výtahy zaměstnanci
- 1.05 Zázemí
- 1.06 Technická místnost
- 1.07 Pokoje
- 1.08 Apartmán
- 1.09 Chodba



Půdorys 11. NP



M 1:250

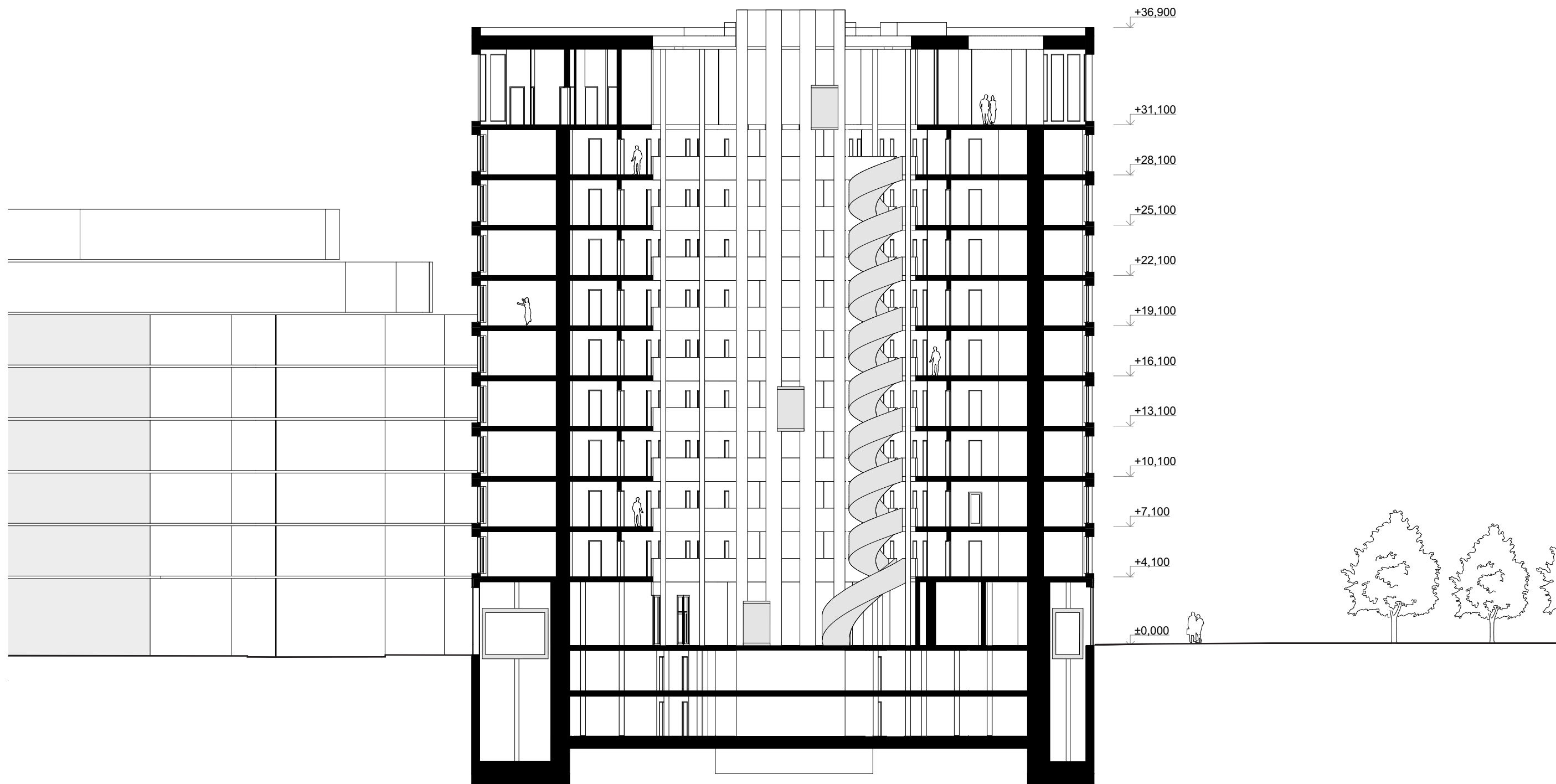
- 1.01 Výtahová hala
- 1.02 Recepce
- 1.03 Restaurace
- 1.04 Kuchyně
- 1.05 Sklady
- 1.06 Zázemí
- 1.07 Kanceláře
- 1.08 Schodiště hosté
- 1.09 Schodiště zaměstnanci
- 1.10 Výtahy zaměstnanci
- 1.11 WC ženy
- 1.12 WC muži
- 1.13 WC zaměstnanci
- 1.14 WC invalidé
- 1.15 Wellness
- 1.16 Odpočívárna
- 1.17 Sauny
- 1.18 Sprchy
- 1.19 Masáže
- 1.20 Šatna ženy
- 1.21 Šatna muži





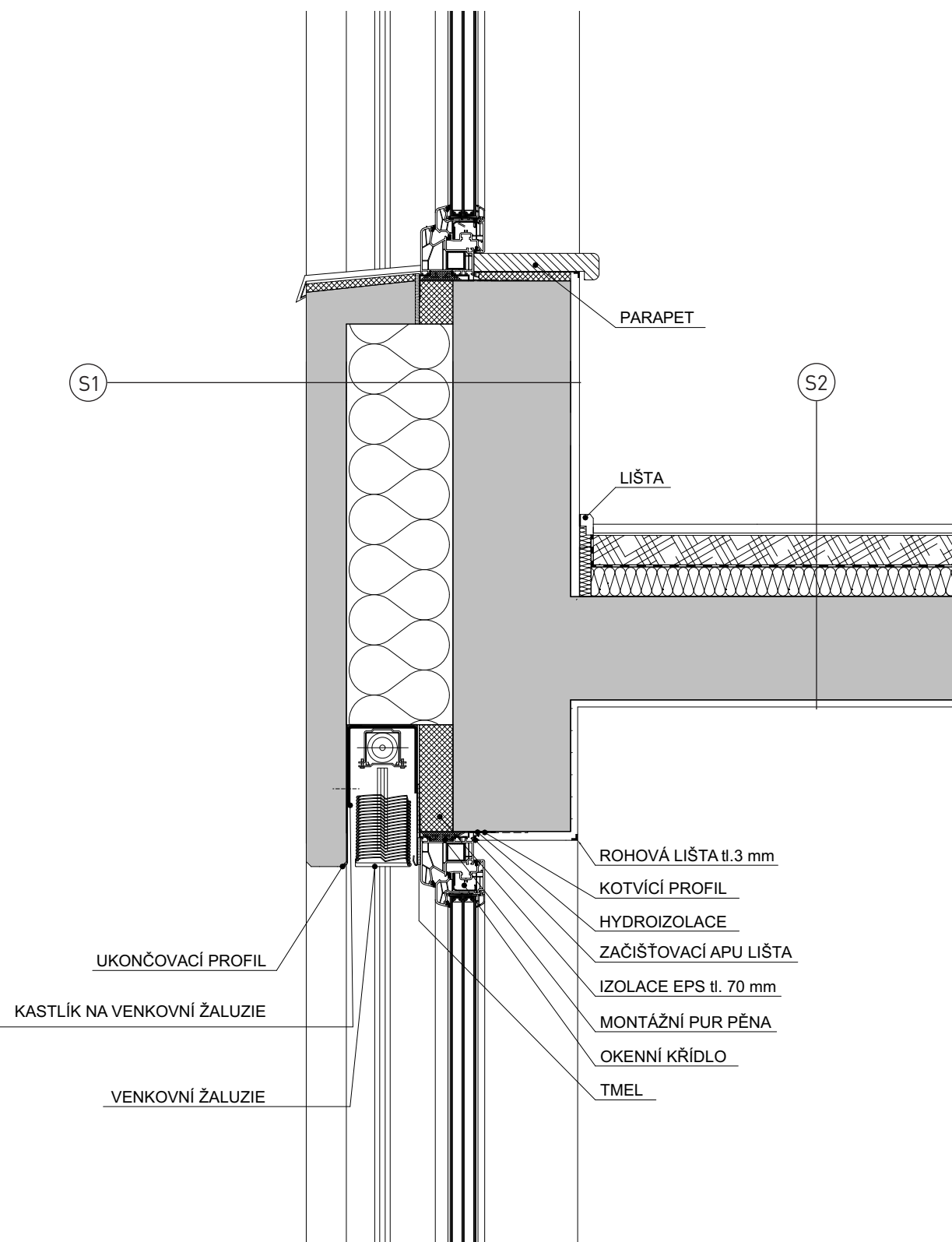
Podélný řez B1

M 1:250



Příčný řez B1

M 1:250



Detail nadpraží a parapetu

M 1:10

S1

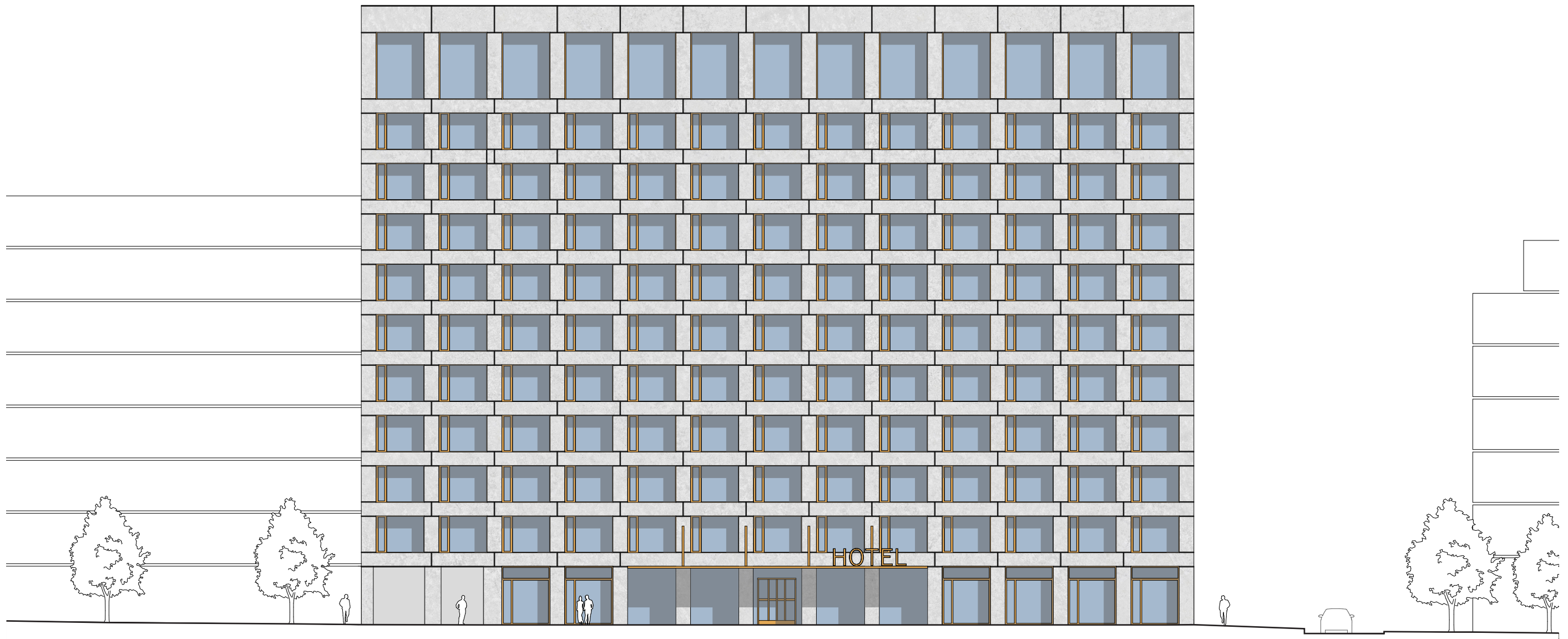
Vnitřní omítka	10 mm
Obvodová stěna ŽB	200 mm
Lepicí tmel	5 mm
Tepelná izolace	180 mm
Betonový panel	80 mm

S2

Dřevěné podlaha	16 mm
Lepidlo	4 mm
Betonová mazanina	60 mm
HIZ - PVC fólie	
Kročejová izolace	60 mm
Nosná konstrukce ŽB	200 mm

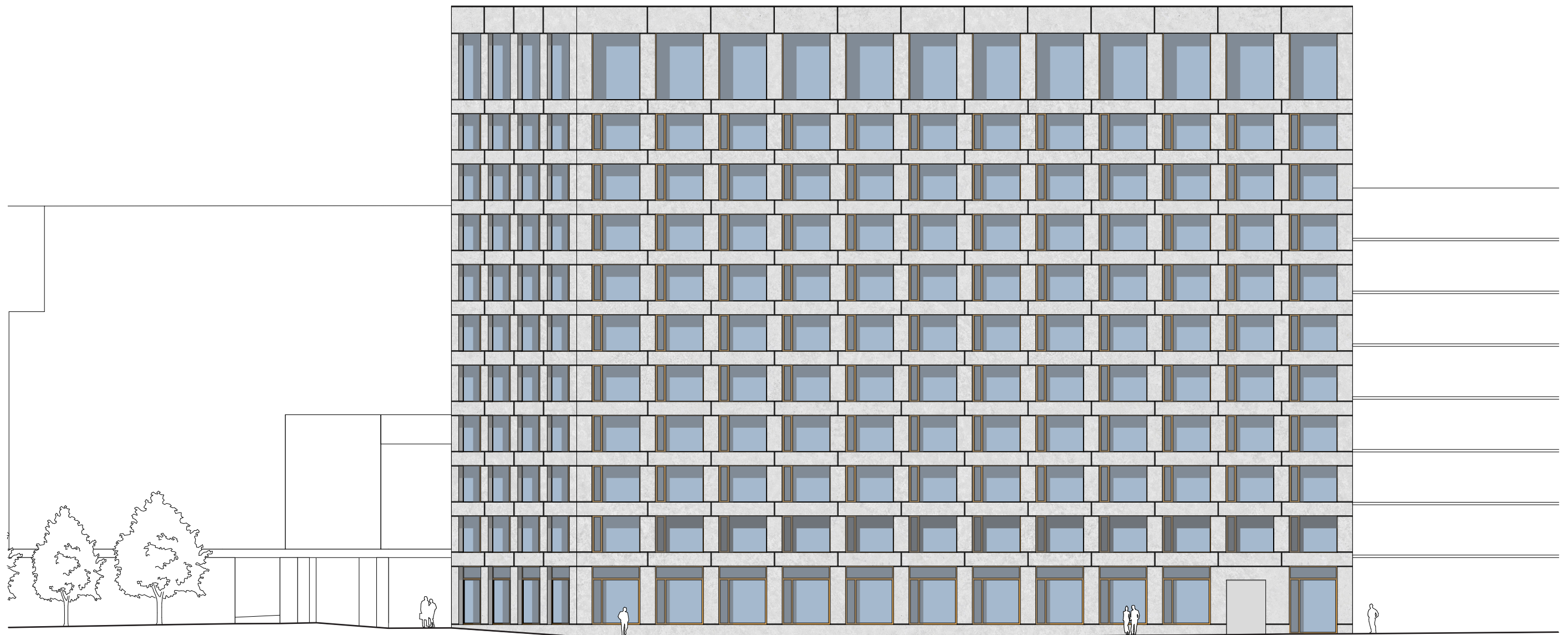


Pohled jižní M 1:250



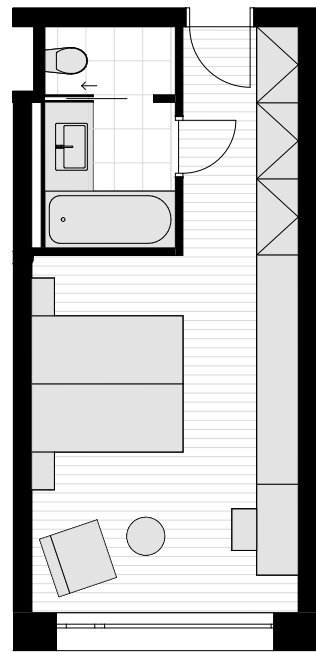
Pohled západní

M 1:250



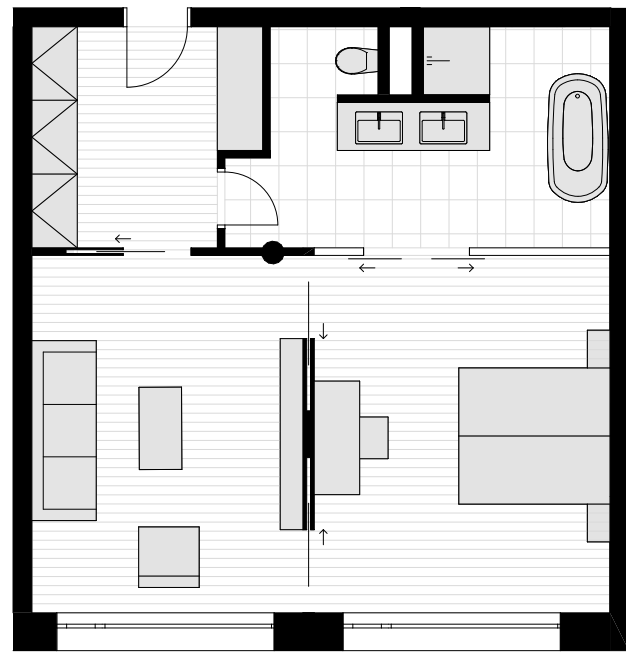
Pohled východní

M 1:250



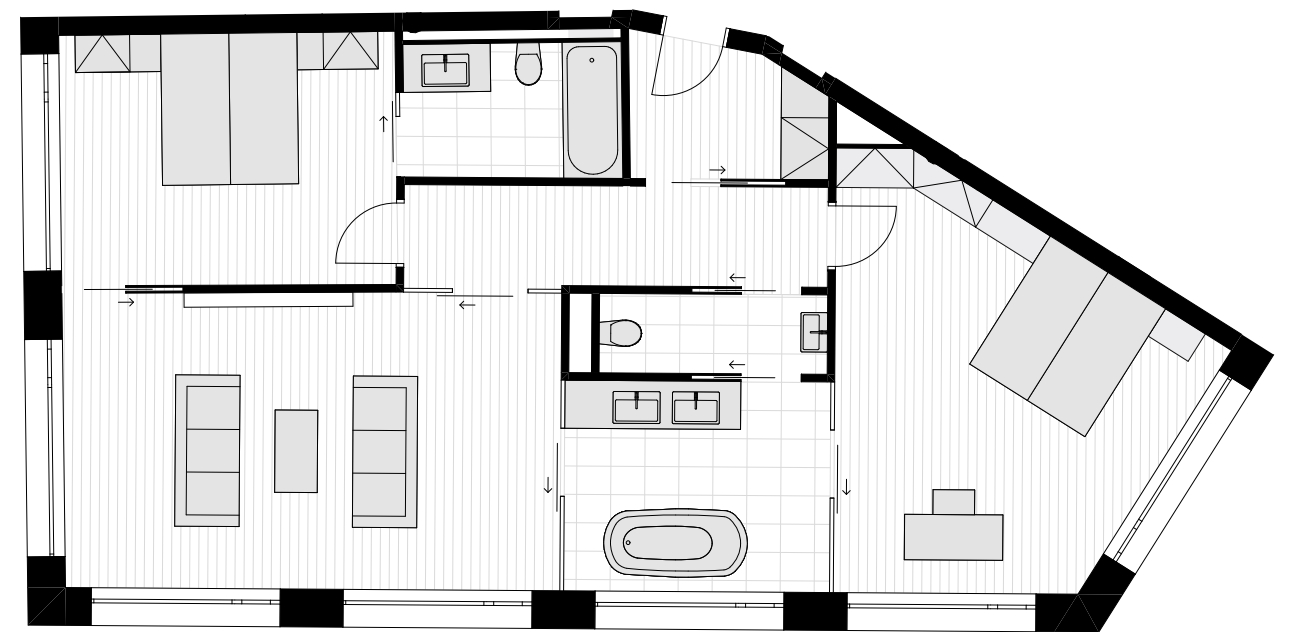
Deluxe pokoj

1 - lůžkový, 2 - lůžkový
26,5m²



Junior suite

1 - lůžkový, 2 - lůžkový
54,0 m²



Apartmán

4 - lůžkový
90,0 m²











HOTEL
RECEPCE







Závěr

Na závěr bych rád poděkoval Jánů Stempelovi, Ondřejovi Benešovi a Honzovi Tesařovi za podnětné rady a připomínky nejen během vedení diplomové práce.

V neposlední řadě bych také rád věnoval velké díky své rodině za nekonečnou podporu v průběhu celého studia. Dále děkuji svým přátelům a Pavlínce za neustálý optimismus a inspiraci.

Zdroje

- [1] Územní studie: Holešovice Bubny – Zátory [online] Dostupné z: <http://www.ippraha.cz/bubny> [cit. 29.4.2020].
- [2] Územní studie Holešovice Bubny-Zátory [online] Dostupné z: <https://www.praha7.cz/temata/verejny-prostor/uzemni-studie-holesovice-bubny-zatory/> [cit. 29.4.2020].
- [3] Praha už ví, jak budou vypadat nové Bubny, stavět se začne do 5 let [online] Dostupné z: <https://www.praha7.cz/praha-uz-vi-jak-budou-vypadat-nove-bubny-stavet-se-zacne-do-5-let/> [cit. 29.4.2020].
- [4] Praha neznámá - Holešovice [online] Dostupné z: <https://www.prahaneznama.cz/praha-7/holesovice/> [cit. 30.4.2020].
- [5] Historie Prahy 7 [online] Dostupné z: <https://www.praha7.cz/volny-cas-prehled/o-praze-7/historie-prahy-7/> [cit. 30.4.2020].
- [6] Vývoj a úroveň hotelnictví v ČR a některých státech EU [online] Dostupné z: https://digilib.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/11125/kova%C4%8D_2010_bp.pdf?sequence=1 [cit. 1.5.2020].
- [7] <http://www.big.dk/>
- [8] <http://www.dveprahy.cz/>
- [9] Neuvěřitelné snímky venkovské Prahy [online] Dostupné z: <https://www.milujuprahu.cz/neuveritelne-snimky-venkovske-prahy-holesovice-dejvice-branik/> [cit. 5.6.2020].
- [10] Neufert, Hotely, Restaurace

