

Jonáš Mikšovský

U Papírny

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **JONÁŠ MIKŠOVSKÝ**

datum narození: **8.10.1995**

akademický rok / semestr:

obor: **ARCHITEKTURA A URBANISMUS**

ústav: **15118 ÚSTAV NAUKY O BUDOVÁCH**

vedoucí diplomové práce: **MgA. ONDŘEJ ČÍSLER, Ph.D.**

téma diplomové práce:

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zaluzovat sadový struktury v Holešovicích, Praha 7.

2/

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

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou

nezbytnou součástí řešení

polyfunkční dům

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

dle požadavků konzultace s vedoucím diplomové práce

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

dle požadavků konzultace s vedoucím diplomové práce

Datum a podpis studenta **16.9.2020** *[signature]*

Datum a podpis vedoucího DP *[signature]*

Datum a podpis děkana FA ČVUT *[signature]*

registrováno studijním oddělením dne

16. 9. 2020

27-10-2020

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jonáš Mikšovský
AR 2020/2021, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: U PAPIRNY
(ČJ)

(AJ)

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:

MgA. Ondřej Číslar, Ph.D.

Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách

Oponent práce:

Klíčová slova
(česká):

flagship store, spolkové bydlení

Anotace
(česká):

Diplomová práce se zabývá tématem hustoty v oblasti Holešovic s jejich nejstarší zástavbou. Trojúhelníkový urbánní blok vymezený ulicemi U Papírny, Za Papírnu a nájezdem na železniční přejezd je místem návrhu. Tématem je nároží a linie bývalé papírny. Konceptem se stává flagship store a spolkové bydlení. Návrh zkoumá paměť místa a atmosféru, zabývá se tématem městskosti.

Anotace (anglická):

A Thesis deals with density of Holešovice district in the locality of oldest buildings. A triangular urban block defined by U Papírny, Za Papírnu streets and a railway crossing becomes a place of interest. There is theme in a corner and a line of former paper mill. A concept consists of a flagship store and a commoning. A project deals with legacy, atmosphere, and a theme of urbanity.

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 8.1.2021

[signature]

podpis autora-diplomanta

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

U Papírny

Městské sídlo. Rozmanitost, vrstevnatost a hustota dělají a živí funkční město. Tkáň je tvořena hmotou a prostorem, živena dějem. Synergií forem a hustotou vzniká ucelený fungující organismus.

Jsem přesvědčen, že nejvyšší hustota má přirozeně existovat v jádru města. Staletími prověřené zkušenosti se přičítá současná filosofie společnosti. Chtíč vlastního domu na periferii městského sídla je kontrastem fungujícímu organismu, vzniká sídelní kaše.

Studuji tendence, proudy a směry ovlivňující děje v holešovickém meandru. Utvářím si subjektivní pohled na potenciál čtvrti. Kreslím s myšlenkou v podvěmí, myšlenkou která nese vizi nového centra pražské metropole v topograficky tak výjimečném jevu, jakým je linie Vltavy. Témata shledávám v městskosti, kontextualitě a atmosféře místa.

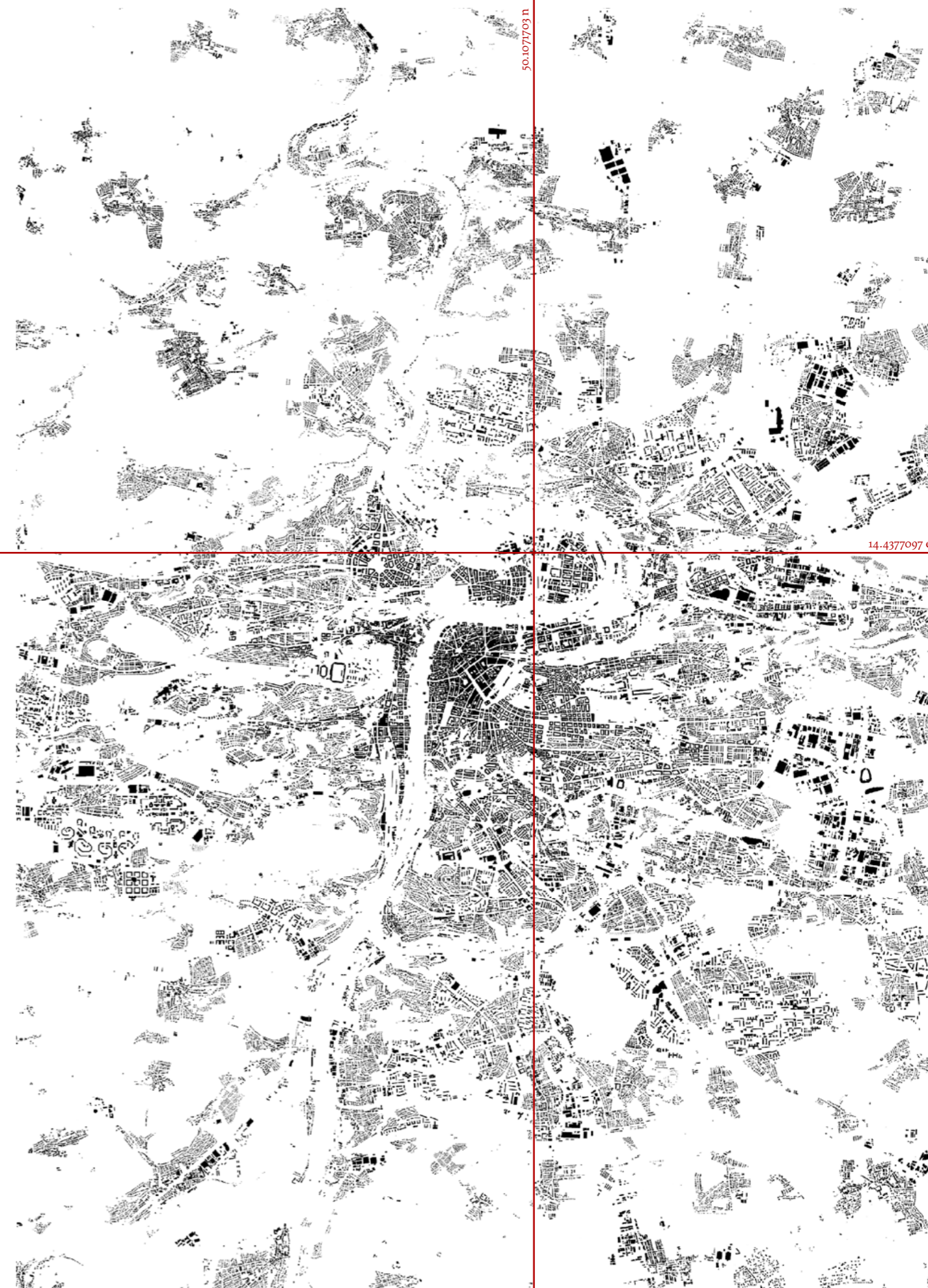
	obsah
anotace	4
manifest	9
I. analytická část	12
teze	14
lokalita	16
hustota	18
vývoj	20
studie lokality	34
papírna	42
studie urbánního bloku	46
II. vývojová část	54
III. návrhová část	64
stavební program	66
schwarzplan	68
axo	70
situace	72
podzemní podlaží	74
1 flagship store	78
konstrukce	80
půdorysy	82
řezy	92
pohledy	96
fasáda	100
jádro	102
piazzetta	110
2 spolkové bydlení	112
konstrukce	114
půdorysy	116
řezy	126
pohledy	132
fasáda	136
enfiláda	138
typický byt	142
ulice	148
zdroje	150
konzultanti	151

Začínám pracovat s nejzákladnějším obrazem naší metropole. Schwarzplan mi umožňuje vytlačit domněnky a hypotézy, snažím se o co možná nejobektivnější pohled na černobílý výkres.

Hmoty nechávají vyniknout prostor. Proporce, hustota a v neposlední řadě zřetelná linie řeky Vltavy dávají odpovědi na otázky týkající se postupného osídlování Prahy. Topograficky výjimečný jev spatřuji v meandru.

Začínám přemýšlet od znova. Konceptně si vizualizuji, jak by se mohla Praha vyvíjet, kdyby byla její dnešní stopa ztracena. Vnímám utopické úvahy, které mě uchvacují. Koncepty, na které někdy neumím najít odpovědi, ale vyvolávají ve mně otázky. Studuji zpracované studie, někdy reálné, jindy utopické, snažím se uchopit a roztřídit názory na lokalitu.

Rozhodnutí o výběru lokality padá na místo diskutované, na místo se zvláštním potenciálem, na místo zásadní v měřítku metropole.



Oblast Bubny - Holešovice - Zátory je středem pozornosti. Stavební úzavěra uvalená na plošně rozsáhlé území brání postupnému srůstání obou stran Holešovic. Rozvoj v území zásadně ovlivní vztahy v měřítku metropole. Potenciál.

Území zužuje liniová bariéra, železnice. Propojení horních Holešovic s dolními přinese městu funkční síť ulic. Zatáhne ránu po dopravním plánování města a vznikne živá tkáň.

Ve své práci se omezují na území s nejstarší zástavbou lokality. Specifickou atmosféru vytváří neucelená, neuzavřená struktura stávajících činžovních domů severně od ulice Železničářů. Moji pozornost poutá trojúhelníkový blok vymezený ulicemi U Papírny, Za papírnu a nájezdem železničního přejezdu. Most vnímám jako paměť místa s osobitou atmosférou. Hlavním tématem se stává továrna, papírna.



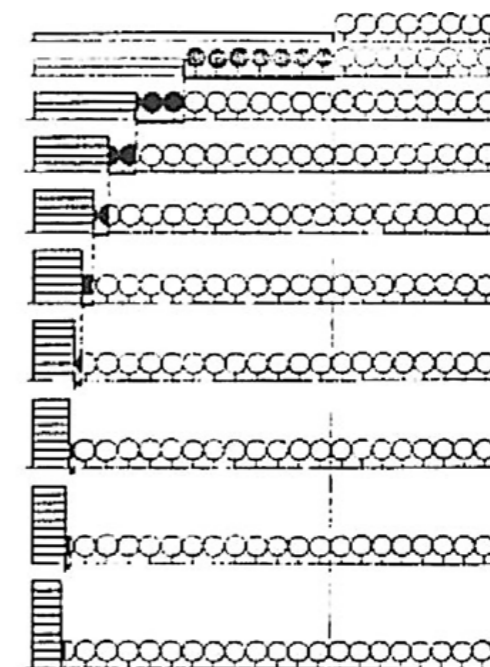
Teorie hustoty osídlení

Graf architekta Rolanda Rainera znázorňuje, že mezi zvyšováním podlažnosti a zastavěností neplatí přímá úměra. Dvoupodlažní objekt proti jednopodlažnímu při stejné užité ploše potřebuje poloviční zastavěnou plochu, zatímco u vyšších pater přináší nárůst podlažnosti menší efekt.

Pavel Hnilička v knize Sídlní kaše píše: „Zvyšování hustoty osídlení však neznamená jen navyšování pater domů. Poměr mezi podlažností a hustotou osídlení není přímo úměrný, tedy alespoň za předpokladu dodržení zásad stejného dostatečného denního osvětlení pro všechny bytové jednotky. Přímá úměra, platí pouze do výšky čtyř, jak dokazuje ve své studii rakouský architekt Roland Rainer. Dalším zvyšováním podlažnosti od čtvrtého patra výše se natolik rozšiřují vzájemné odstupové vzdálenosti mezi domy, že výsledná hustota osídlení téměř nenarůstá. Toto zjištění bylo silným argumentem proti výstavbě rozsáhlých sídlišť s výškovými obytnými budovami. Hustotu osídlení lze ale například jednoduše zvýšit umístěním bydlení do horních pater domů s tím, že ve spodních patrech budou prostory pro činnosti, které nepotřebují tolik denního světla (např. obchody a služby).

Hustota osídlení je v této práci nahlížena zejména jako hodnota kvalitativní, jako předpoklad kvality městského bydlení. Je zde rozuměna spíše jako *hustota prožitků* v protikladu vůči prázdnotě a monotonii. Nejedná se samozřejmě o univerzální všelek. Jednoznačný je však závěr, že mezi hustotou osídlení a kvalitou bydlení existuje jasná spojitost. Zvyšování hustoty osídlení ve městech může výrazně zlepšit kvalitu bydlení.“

Zkoumám hustotu nejintenzivněji osídlených evropských sídel. Ke srovnání a pochopení tematiky pracuji s afinitním zobrazením (via HUSTOTA, předdiplomní seminář). Vsazení oblastí s vysokou hustotou do řešené lokality získávám obrazy, obrazy potvrzující studii Rolanda Rainera - v poměru mezi podlažností a hustotou osídlení neshledávám přímou úměru. Dedukce mě přivádí k přemýšlení od celku k detailu a od detailu k celku. Měřítko v hierarchii pokoj-byt-patro-počet pater-dům udává hustotu návrhu.



Osady Holešovice a Bubeneč, rozkládající se v holešovickém meandru v místech brodů přes řeku Vltavu, tvořily důležité tranzitní body na sever Čech a Drážďan. Strategicky významná pozice Bubenče, pro obsazení Prahy, vedla k častým vypalováním útočícími vojsky. Většina obyvatel se postupně přesouvá do bezpečnější osady Holešovic.

Jižní strana meandru byla úrodnější, s množstvím vinic a zahrad, zatímco severní a střední části sloužily pastvinám a polím, rozdělených cestami, z nichž postupem času vznikla dnešní uliční síť. Vesnický a zemědělský charakter se začal měnit se stavbou první továrny (Dormitzerovy kartounky), na západ od osady Holešovice, roku 1823.

Za účelem zásobování narůstajícího počtu průmyslových závodů, byla meandrem vedena pražsko-drážďanská železniční dráha, dokončena roku 1851. Vybudování železničního nádraží Holešovice-Bubny (1868), kde se střetávala pražsko-drážďanská dráha s dráhou Buštěhradskou, otevření řetězového mostu Františka Josefa I. (1868, dnešní Hlávkův most) a s ním spojený vznik prvních silnic v pražském meandru, vedly ke spojení obou osad roku 1969 v obec Holešovice-Bubny.

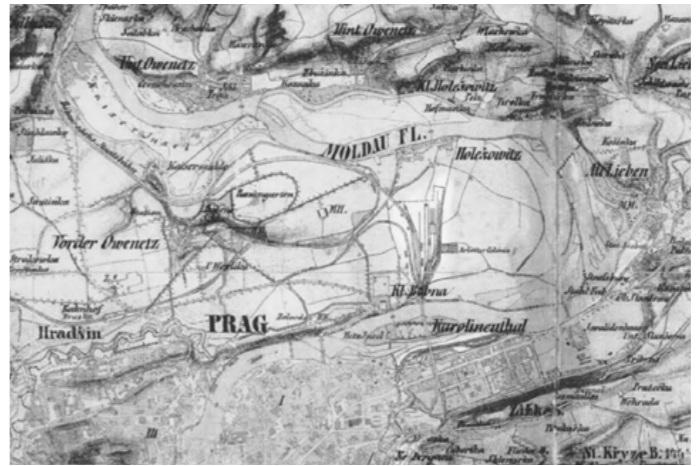
Regulační plán vypracovaný roku 1884 potvrdil přijetí obce, jakožto nové VII. pražské části. Základem plánu bylo kolmé rozložení ulic na hlavní osu Letná-Libeň. Dvě železniční dráhy ovšem meandr zcela uzavřely ze západu, až na dva úzké průjezdy se staly místní bariérou. Praha svou novou část využila k technickému zázemí města - desítky strojírenských podniků a dílen, Holešovický přístav, Pražská jáka, elektrárna a měšťanský pivovar. S dopravní infrastrukturou, budovanou především pro potřeby průmyslu, se však rozvinula i výstavba činžovního bydlení na úkor továren.



Müllerovo mapování, 1720



Císařský otisk stabilního katastru, 1826-1843



II. vojenské mapování, 1836-1852



III. vojenské mapování, 1877-1880

V letech 1923-1928 došlo v Holešovicích k přeložení koryta Vltavy, vybudování Libeňského a Trojského mostu (dnešní most Barikádníků) a s ním souvisejícím bourání neregulované části Manin (východní Holešovice) a bourání podél ulice Partyzánská (naproti dnešní elektrárně). I přesto si severní Holešovice uchovávaly spíše svůj vesnický a průmyslový charakter.

Ve třicátých letech vznikaly plány pro rozvoj celé Velké Prahy na desetiletí dopředu. Klád se důraz na budování železniční sítě, kdy každá městská čtvrť měla vlastní osobní i nákladní nádraží. Veškerá doprava se sváděla do Wilsonova nádraží (dnešní Hlavní nádraží), proto se počítalo i s vyvýšením Negrelliho viaduktu. V Holešovicích došlo k výše zmíněným stavbám mostů, zatímco v Bubnech nová výstavba Veletržního paláce, budovy Elektrických podniků a Dělnické úrazové pojišťovny, způsobila zánik veškeré původní zástavby, vyjma kostela sv. Klimenta.

Během Druhé světové války se architekti soustředili na teoretické práce. Emanuel Hruška vypracoval studie na rozvoj Prahy v širším, regionálním kontextu. V jedné ze studií se zamýšlel nad odvedením obyvatel z původního, příliš hustého centra, jeho asanací a nahrazením nového centra ve středu regionálně řešeného města, na průsečíku dopravních tepen - v Holešovicích.

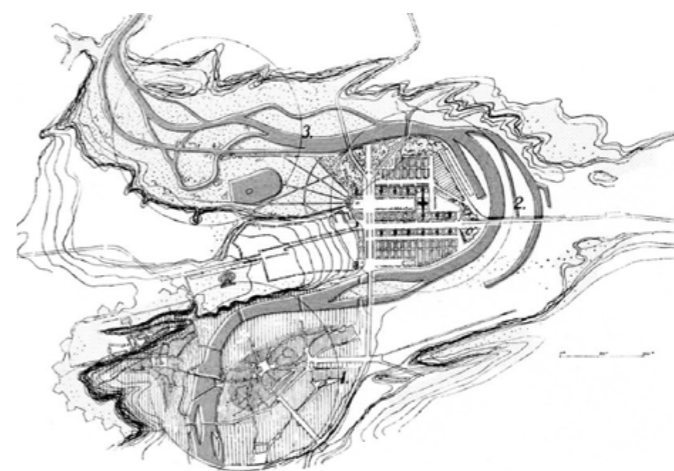
Po válce nastoupivší komunistická vláda rozhodla o umístění panelárny PREFA, záso-
bující severní a východní sídliště Prahy, v severní části Holešovic, což vedlo k demolicí zbytku původní zástavby. Dle schváleného Směrného územního plánu Prahy se měly průmyslové podniky z Holešovic přesunout na východ města. Přestavět se měl železniční uzel nádraží Holešovice-Bubny a na jeho místě vést Severojižní magistrála obklopena celoměstskou vybaveností.



Orientální plán Prahy, 1927



Regulační a zastavovací plán hl. m. Prahy, 1930



Emanuel Hruška - Urbanistická forma, osídlení a plán, přesun City, 1947



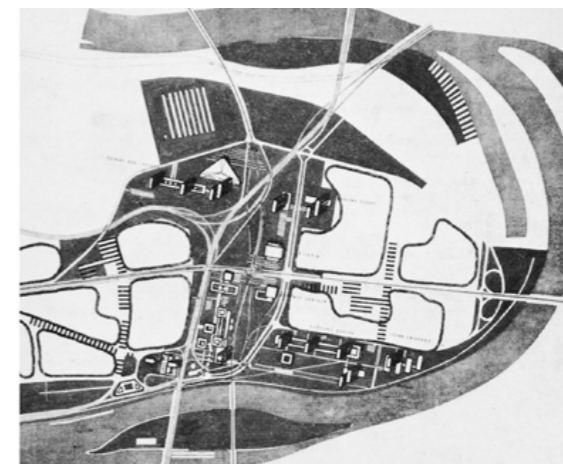
návrh Směrného územního plánu hl. m. Prahy, 1964

Po schválení Směrného územního plánu hl. m. Prahy byla uspořádána urbanisticky koncepční soutěž pro území Holešovic s detailním řešením předpolí Hlávkova mostu. Vítězný návrh vytvářel hmotovým řešením vstup z centra Prahy do Holešovic. Kolem severojižní magistrály se počítalo se souvislým parkovacím pásem, spojujícím zelené plochy vnitřní Prahy s Královskou oborou Stromovka.

Studie atelieru DELTA počítala s diagonálním vedením Severojižní magistrály, demolicí veškerých drážních budov a asanací severní části Holešovic.

Na konci šedesátých let bylo ale rozhodnuto pro vedení II. Severojižní magistrály přes nový most přímo navazující na Argentinskou ulici. To vedlo k dalšímu dělení holešovického meandru na menší celky.

Pokračovaly snahy o vyřešení komplikované dopravní infrastruktury na území celých Holešovic - MHD, metro C, železnice, Severojižní magistrála. Situaci měla pomoci výstavba Severní traťové spojky. Železniční doprava již do centra nemusela přes nádraží v Bubnech, ale přes nové nádraží Holešovice. Zrušenou Buštěhradskou dráhu měla nahradit nová rychlostní silnice.



Kadeřábek, Prager - vítězný návrh předpolí Hlávkova mostu, 1965



atelier DELTA - studie podrobného územního plánu Holešovic, 1967



studie II. Severojižní magistrály, 1969



Pražská středočeská aglomerace - neschválený plán, 1971

Další významné odlehčení dopravy mělo přinést metro C. Z původně plánovaných tří stanic vznikly pouze dvě. Stanice Fučíkova (dnešní Nádraží Holešovice) vzešla ze soutěže a tvořila přestupní uzel pro nově vzniklé železniční nádraží Holešovice a MHD. Návrh počítal s asanací většiny stávajících budov. Stanice Vltavská byla navržena ve studii společně s celou oblastí Bubnů, počítající s okolní blokovou zástavbou a komplexem vladních budov na nábřeží. Dle plánu se stanice postavila s možností rozšíření o severní vstup do budoucí městské struktury.

Proběhla soutěž na podobu Bubenského nábřeží, ve které zvítězil arch. Gřegoričik s parkovou úpravou odpovídající levému břehu Vltavy. Počítalo se s převedením dopravy do Argentinské ulice, vytvořením center Holešovic a Bubenského nábřeží. Napojení na oblast Letné mělo proběhnout 6-10 podlažními domy s dominantní výškovou stavbou v centru severo-jívní osy územím. Schválilo se nahrazení Buštěhradské dráhy kapacitní silnicí, před začátkem přípravných prací ovšem nastal rok 1989.

Změna režimu přinesla mezinárodní workshop Prague 1991, utvrzující politiky v důležitosti budoucího rozvoje holešovického meandru, i díky zájmu zahraničních investorů. Po urbanistické soutěži bez vítěze, dostal vypracování studie na podobu oblasti Holešovice-Bubny-Zátory architekt Gřegoričik, včetně zapracování schválené varianty městského okruhu Blanka. Studii Praha shledala dopravně nedostatečně vyřešenou, ale přesto její části zapracovala do územního plánu z roku 1999, včetně označení oblasti za velké rozvojové území se stavební uzávěrou.

Od roku 2000 si nechaly developerské subjekty i hlavní město Praha vypracovat několik urbanistických studií na možnou podobu rozvojové oblasti, žádná z nich ovšem neprošla schvalovacím procesem a nevedla ke změně územního plánu. Největšími změnami tak zůstává výstavba Trojského mostu (2014), otevření tunelového komplexu Blanka (2015) navazujícího na městský okruh a modernizace původní Buštěhradské dráhy - trať Praha-Kladno - s plánovanou odbočkou na Letiště Václava Havla.



Směrný územní plán hl. m. Prahy, 1976



ortofoto mapa, 1989



Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, 1999



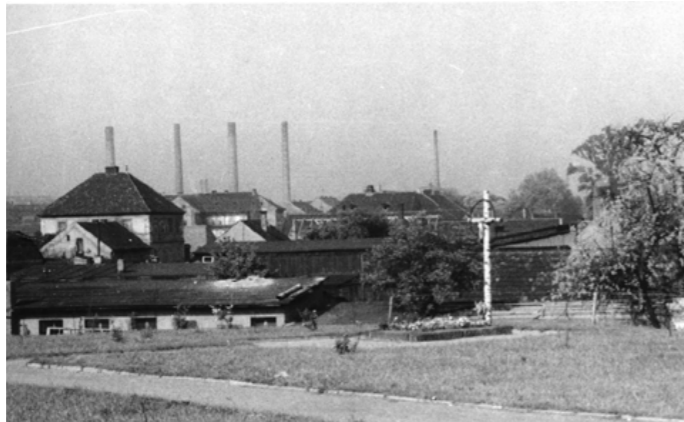
ortofoto mapa, 2015



Staré Holešovice, 1928



pohled na Holešovice z Libně, 1924



Staré Hořovice, Zátory, okolo roku 1928



pohled na hořovický meandr v oblasti Hořovic a Libně, 1928



Staré Holešovice, okolo roku 1928



Staré Holešovice, okolo roku 1928



Staré Holešovice, okolo roku 1928



Staré Holešovice, okolo roku 1928

Současný stav

Při zkoumání polohy rozvojového území v návaznosti na širší městské centrum shledávám výjimečnost a uvědomuji si důležitost budoucí podoby lokality. Poloha, plocha, vazba na centrum, morfologie a topografie z místa dělají neobyčejně perspektivní lokalitu. Vltavu, ohraničující území Holešovic ze tří světových stran, podporuje ve výjimečnosti umístění veřejně významných staveb, Národní divadlo, Rudolfinum, budovy ministerstev, propojených nábřežím. Severojižní magistrála doplňuje v duchu významných veřejných budov území o Hlavní nádraží a Státní operu.

Území Holešovic má kvalitní předpoklady k rozvoji. Dobře založený systém dopravní infrastruktury, v čele s veřejnou dopravou, je schopen obsloužit současnou holešovickou strukturu.

Stávající podoba magistrály, procházející severojižně celou Prahou, je společností vnímána jako neudržitelná. Dopravní plánování a tendence 70. let zanechává silnou stopu i v území Holešovic. Je zřejmé, že dopravní propojení Hlávkova mostu na jihu s mostem Barikádníků a novým Trojským mostem v severní části výrazně ovlivní strukturu rozvojového území. Součástí Nádraží Holešovice je autobusový terminál.

Současná podoba železnice je v žalostném stavu. Nádraží Holešovice ani stanice Praha-Bubny plnohodnotně neplní svůj původní účel. Organizace plánované železniční dopravy bude závislá na propojení centra města s letištěm Václava Havla a tzv. Kralupskou spojkou. Problematika linie železnice v blokové městské struktuře může být bariérou.

Tramvajové linky v poměrně husté struktuře v aktuální podobě vyhovují požadavkům Holešovic. S plánovanou zástavbou je třeba řešit zahuštění celé čtvrti, zejména pak propojení obou prozatím oddělených částí Holešovic (horní a dolní).

Linka C prochází územím od severu k jihu. Vestibul zastávky Nádraží Holešovice doplňuje železnici, autobusové nádraží a linky tramvaje v severní části meandru. Křížení všech druhů veřejné dopravy a koncept místa jako dopravního uzlu však zůstává nenaplněný. V místě stanice Vltavská na jihu jsou plánovány velké změny.

Horní i dolní Holešovice jsou charakteristické klasickou blokovou struktúrou. Pravoúhlé síti ulic dolních Holešovic spjaté s průmyslovou výstavbou konkuruje radiální uspořádání v západní části. Jediněčná je atmosféra fragmentu nejstarší dochované zástavby vymezená ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynárně.

V oblasti Vltavské je plánována filharmonie, která na křížení magistrály a osy Vltavy doplní linie veřejných budov. Doplní DOX, Národní Galerie a Veletržní palác, z Holešovic se tak stává kulturní distrikt. Jižní nábřeží, dopravní uzel, se promění v městský prostor s novým přístupem k řece. Návrh koncertního sálu, moderní správní čtvrti, památníku holocaustu a vyřešení železničního spojení s letištěm prověří potenciál a předurčí charakter klíčové lokality v měřítku celé metropole.



Studie IPR

Územní studie berlínského studia GmbH architektů a partnerů zpracovává pro Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy výchozí dokument pro změnu územního plánu. Cílem změny plánu je odstranění stavební uzávěry z území a umožnění nové zástavby - revitalizace brownfieldu v novou městskou čtvrť.

Určení významu lokality v kontextu města je primárním cílem studie. Hledána je trvale udržitelná forma využití území.

Útlum dálkových spojů na trase Praha-Holešovice a Kralupy nad Vltavou vede ke změně holešovického nádraží v obyčejnou zastávku, avšak bez nároků na úpravu prostoru železničního nádraží. Očekávaný dopravní nárůst a propojení s letištěm Václava Havla vytváří hlavní koridor železniční dopravy do centra přes nově vybudovanou kapacitní stanici Praha-Bubny. Architektonické řešení nové stanice počítá s aktivním parterem. Linie násypu s železnicí lemuje centrální park v těžišti řešeného území.

Síť tramvajových linek je posílena o klíčové propojení mezi Veletržní a Dělnickou ulicí, pokračující přes Trojský most na Palmovku. Vzniká nová osa, páteř čtvrti, v logickém spojení důležitých tříd obou stran Holešovic. Rovněž je počítáno s přemístěním tramvaje za plánovanou filharmonii a úprava mimoúrovňového křížení v okolí Vltavské ulice v křížení jednoúrovňové. Tramvaj podjíždí v místě křížení s železnicí novou stanicí a dělí se na severní a jižní větev.

Zásadním milníkem ve veřejné dopravě bude nově pojatá zastávka Praha-Bubny. Napojení metra na tento dopravní uzel zajistí druhořadou distribuci cestujících z letiště. Oba vestibuly metra jsou upraveny v závislosti na plánované struktuře v jejich bezprostředním okolí.

Severojižní magistrála prochází Argentinskou ulicí. Forma čtyřpruhové pozemní komunikace reaguje na plánovanou dostavbu severovýchodní části Pražského okruhu a sním související útlum provozu v Argentinské. Ulice Bubenská je dimenzována jako třípruhová. Linie železnice se v takové urbanistické struktuře chová jako bariéra. Mezi severním a jižním propojením je navrženo třetí propojení v podobě prodloužení Veletržní ulice. Doprava v klidu je řešena primárně parkovacími pruhy a zálivky podél navržených komunikací.

Prostor pro autobusovou dopravu je v urbanistickém návrhu v přímé návaznosti na železniční stanici v severní části území. Vrbenská ulice tvoří hlavní osu autobusové dopravy.

Struktura akceptuje blokové uspořádání. Hlavní rezidenční částí bude jižní polovina území s výškou zástavby 6-8 nadzemních podlaží a hustotou obyvatel blízkou hustotě na Vinohradech. V severní části území vzniká mix bydlení s administrativní čtvrtí. V některých místech zde zástavba dostahuje výšky až 21 podlaží, úvaha o tzv. Vládní čtvrti se odehrává právě v tomto území. V srdci území vzniká centrální park. Aleje stromů, koridory zeleně, spojují park s nábřežími a Stromovkou.



Studie D3A

Lokalitě Bubny byla věnována velká řada studií. Za jednu z nejzajímavějších považují studií Jaroslava Zimy a ateliéru D3A. Od celku k detailu a od detailu k celku nabízí pohled na možné řešení lokality ve všech rovinách studie. Vzniká živá struktura propojující obě strany Holešovic s šetrným řešením ke stávajícím hodnotným místům a s přetvořením míst neúčelných.

Infrastruktura je doplňována a přemístěna v místech střetu s koncepcí návrhu. Radikálním způsobem se studie staví k řešení železnice.

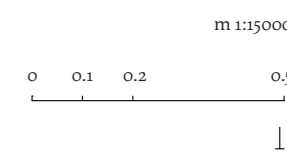
Kritika oficiálně sledovaného řešení vedení železniční trasy nadzemí ve směru z centra (z Masarykova nádraží k letišti Václava Havla) přináší nový názor. Studie D3A předkládá návrh částečně podzemního řešení, které neomezí účelné využití a potenciál území. V jižní části sleduje železnice zrekonstruovaný Negrelliho viadukt. Navazuje zastávka Bubny, která je součástí mostní konstrukce a nově navrženého bloku, kde začíná zaústovat pod zem. Blok a část parku pojme zahloubení tunelu tak, že železnice následně neomezuje nadzemní strukturu. Kralupská spojka je zrušena a trať je vedena do Nádraží Holešovice, které čerpá z přímého napojení na letiště. Nádraží Holešovice původně navrhované s myšlenkou mezinárodně významného nádraží získává svou původní podstatu a staví se do své původní, zároveň však nové pozice. Nádraží Bubny je naopak minimalizováno do podoby jednoduché zastávky s úměrným zmenšením plochy kolejiště. Doplňování městské struktury s řešením podzemního řešení železnice umožňuje logické propojování uličních sítí, které je z hlediska městkosti jen těžko vyčíslitelné.

Tramvajová doprava je posílena severojižní linií vedoucí středem rozvojového území. V jižní části území je tramvaj přeložena do ulice Jateční, nechává tak volný městský prostor a nábreží před plánovanou filharmonií. Nově vzniká také linka z Holešovic po mostě Barikádníků směrem k Bulovce.

Jižní vestibul metra Vltavská se mění v závislosti návrhu koncertního sálu. Propojení metra a zklidněná oblast okolo sálu nabízí nové výhledy na centrum města a přístup k řece.

Doprava je rozdělena do dvou hlavních směrů. Upravený zklidněný profil Argentinské ulice zajišťuje dopravu směrem z jihu na sever, profil ulice Bubenské ze severu k jihu. K propojení obou směrů dochází Vrbenského ulic na severu, na jihu je automobilová doprava přesunuta do druhého plánu. Zklidňuje se prostor nábreží, doprava je vedena za navrhovaným koncertním sálem. Návrh předpokládá reorganizace předpolí Hlávkova mostu a mostu Barikádníků. Součástí návrhu jsou tři kapacitní parkovací domy, počítáno je s podzemním parkingem pod domovními bloky.

Základním principem návrhu je kvalitní propojení obou částí Holešovic. Klasická struktura bloků a veřejných prostranství ulic mezi nimi umožňuje nejširší funkční využití domů a zajišťuje mnohovrstevnatost města. Výška bloků navazují na stávající strukturu, pohybuje se v rozmezí od 5 do 8 nadzemních podlaží. Z blokové struktury vybočují solitérní veřejné nebo administrativní budovy. Severní nábreží je upraveno v přírodní park, kontrastem mu je zpevněné jižní nábreží, vytvořeno jako nový významný veřejný prostor. Rozumné měřítko a dimenzování bloků i veřejných prostorů a jejich vzájemné vztahy propojují a sjednocují charakter celých Holešovic.



Ideální stav - návrh

Idea dokonale fungující městské infrastruktury (dopravní / technické / veřejných prostranství / občanského vybavení a návrh řešení je podkladem pro následující ateliérovou práci s fragmentem nejstaršího území vymezeného ulicemi Železničářů a Na Zátorách - Plynárně.

Infrastruktura návrhu je kombinací dvou předchozích studií. V místech jejich střetu je upřednostněno řešení, které v konceptu lokality prokazuje městotvornější charakter.

Přidáváme se ke kritice současně plánovaného řešení nadzemního vedení železnice. Potenciál vedení podzemního a uvolnění situace na povrchu umožňuje volnější ruku při tvorbě struktury blokové zástavby, železnice přestává být bariérou. Nádraží Holešovice získává zpět svůj původní význam, zastávka Praha-Bubny není zastávkou ústřední. Mimoúrovňové křížení podzemní železnice a metra a sklony obou linek vychází z tradičních řešení podzemní dopravy

Kvalitně založenou síť tramvajové veřejné dopravy posilujeme o propojení mezi ulicemi Milady Horákové a Dělnická. Nová městská osa spojuje dolní Holešovice s Horními, stává se páteří lokality. V jižní části přesouváme tramvaj do druhého plánu, uvolňujeme nábreží, vzniká nový významný veřejný prostor s dominantou nové filharmonie. Nová tramvajová linka vzniká přes most Barikádníků k Bulovce.

Vestibuly zastávek metra Vltavská a Nádraží Holešovice projdou změnou v závislosti na městské struktuře nad povrchem. Vstupy a výstupy z metra v severní části mohou fungovat v parteru blokové struktury, v části jižní se situace mění vzhledem k solitérnímu pojetí nového koncertního sálu.

Okružní koncept proudění automobilové dopravy v lokalitě je vhodným řešením tématu sevejožní magistrály. Argentická ulice slouží primárně cestování z jihu na sever, ulice Bubenská ve směru opačném. Propojení těchto dvou hlavních dopravních tepen zajišťuje ulice Vrbenská (sever) a nové pojetí předpolí Hlávkova mostu.

Těžiště autobusové dopravy je navrženo v oblasti holešovického nádraží. V těsné blízkosti se setkávají všechny druhy hromadné dopravy, na severu území vzniká přirozený dopravní uzel.

Bloková struktura umožňuje nejširší možné funkční využití jednotlivých domů, ty podporují vrstevnatost města, nevzniká monotónní prostředí. Uvažujeme rostlou strukturu navrženou ve studii Jaroslava Zimy a atelieru D3A s citlivým přístupem k již stojícím domům a vytvářející bohaté a diverzifikované městské atmosféry. Studie není definitivním dogmatem pro následující práci, slouží jako kvalitní podklad pro demonstraci okolí řešeného detailu území.

Podrobněji zkoumám část území vymezenou ulicemi Železničářů, Na Zátorách - Plynárně, Argentinskou a Bubenskou - historicky nejstarší bubenské zástavbě se silnou atmosférou.



m 1:15000

0 0.1 0.2 0.5

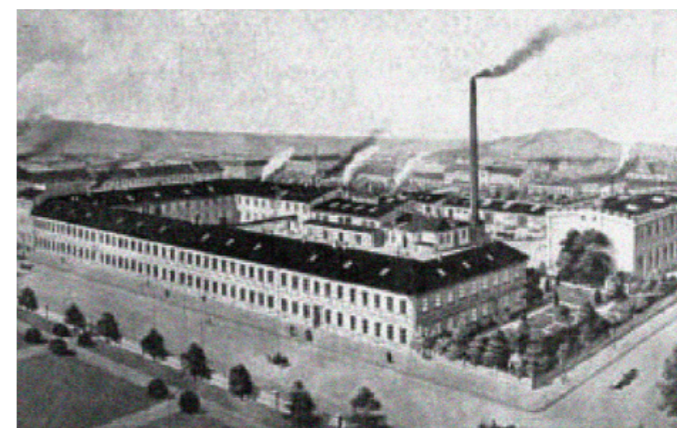
1

V roce 1881, v době průmyslové revoluce, vzniká v urbanistickém trojúhelníku ulic továrna na křídový a chromový papír. Obchodníci Albert Emmrich a Hugo Urban zakládají, ve své době nejmodernější, továrnu na výrobu papíru v blízkém okolí Prahy. Plány kreslí Johann Kindl. Přilehlé ulice nesou název po symbolu prosperity, symbolu lokality - U Papírny, Za Papírnu.

Ekonomický koloběh firmy a kvalita výroby chromopapírů, papírů pro umělecký tisk, jehlových papírů, harmonikových papírů, plakátových papírů a fotopapírů umožňuje výstavbu mimo původně vymezenou parcelu. Publikace o papírnách z 30. let minulého století říká: „... i jinak je továrna neustále modernisována, takže dnes náleží k podnikům nejmoderněji zařízeným a její výrobky jsou také v cizině, kam firma mnoho vyváží, velice hledány a za prvotřídní uznávány.“

Roku 1894 se papírna rozšiřuje o rozsáhlou přístavbu a zažívá období největšího rozkvětu. První světová válka přináší první znaky úpadku. Zničení a přestavba některých technologických jednotek a následné znárodnění omezuje papírnu na její původní rozlohu. Nadnárodní společnosti s několikanásobně vyšší produkcí grafického papíru a socialistická politika postupně likviduje provoz továrny.

Procházím dnes opuštěné výrobní prostory s představami jak papírna skutečně fungovala. Zažívám atmosféru místa, představuji si ekonomickou důležitost, vnímám odkaz doby.



pohled na papírnu na sklonku 19. století



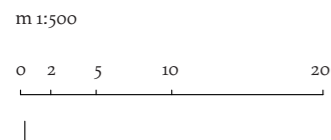
jižní průhled ulic U Papírny



severní průhled ulic U Papírny

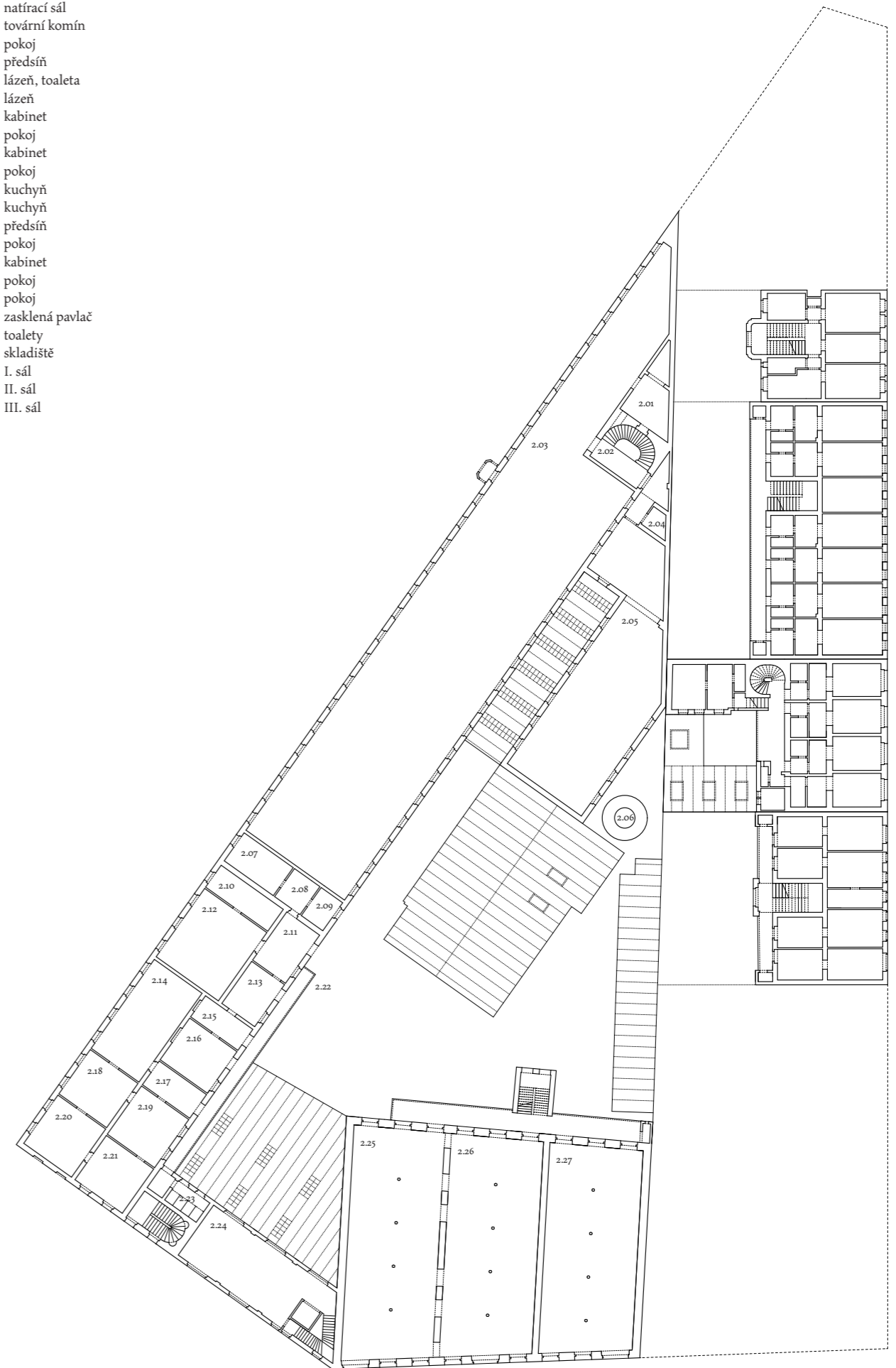
1.np děje v papírně

- 1.01 kaširovací sál
- 1.02 kavárna
- 1.03 hala
- 1.04 zámečnická dílna
- 1.05 řezací stroje
- 1.06 pracovní sál
- 1.07 třídírna polotovarů
- 1.08 barevna
- 1.09 skladiště
- 1.10 kloset
- 1.11 řezací stroje
- 1.12 oddělení kalandrů
- 1.13 strojovna
- 1.14 kotelna
- 1.15 příprava barev
- 1.16 tovární komín
- 1.17 sklad oleje
- 1.18 sklad barev
- 1.19 příruční skladiště
- 1.20 sklad barev
- 1.21 sklad odpadkových papírů
- 1.22 pokoj
- 1.23 kuchyň
- 1.24 pokoj
- 1.25 lázeň
- 1.26 kancelář
- 1.27 sklad
- 1.28 kancelář
- 1.29 kancelář
- 1.30 kuchyň
- 1.31 kancelář
- 1.32 kuchyň
- 1.33 sklad
- 1.34 kancelář
- 1.35 kancelář šéfa
- 1.36 balírna
- 1.37 skladiště
- 1.38 toalety
- 1.39 průjezd
- 1.40 řezací sál
- 1.41 natírací sál
- 1.42 apreturní sál
- 1.43 kalasandr sál
- 1.44 dvůr



2.np děje v papírně

- 2.01 sklad
- 2.02 hala
- 2.03 pracovny
- 2.04 kloset
- 2.05 natírací sál
- 2.06 tovární komín
- 2.07 pokoj
- 2.08 předsíň
- 2.09 lázeň, toaleta
- 2.10 lázeň
- 2.11 kabinet
- 2.12 pokoj
- 2.13 kabinet
- 2.14 pokoj
- 2.15 kuchyň
- 2.16 kuchyň
- 2.17 předsíň
- 2.18 pokoj
- 2.19 kabinet
- 2.20 pokoj
- 2.21 pokoj
- 2.22 zasklená pavlač
- 2.23 toalety
- 2.24 skladiště
- 2.25 I. sál
- 2.26 II. sál
- 2.27 III. sál

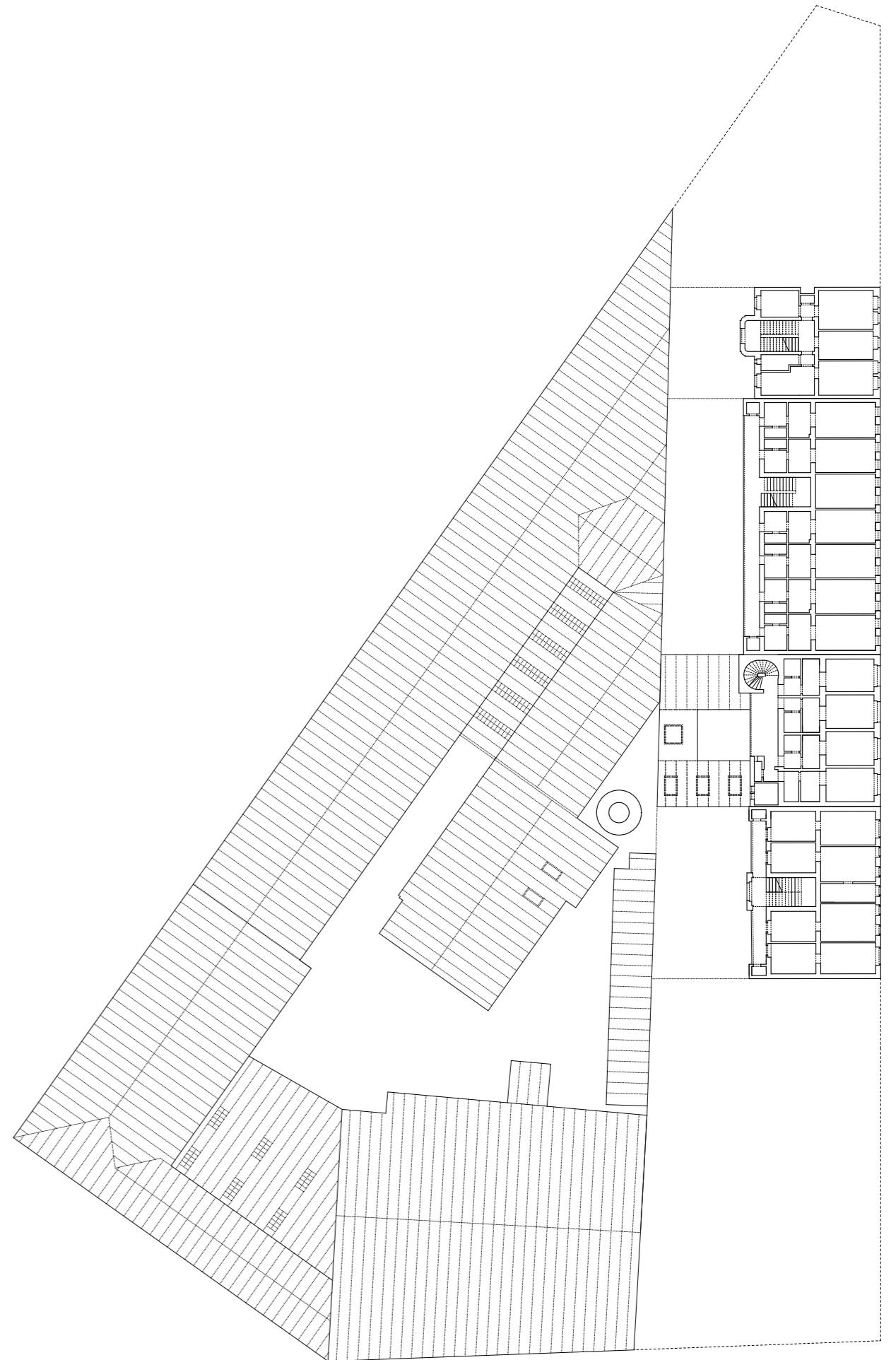


m 1:500

0 2 5 10 20

↓

3.np typická patra činžovních domů



m 1:500

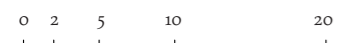
0 2 5 10 20

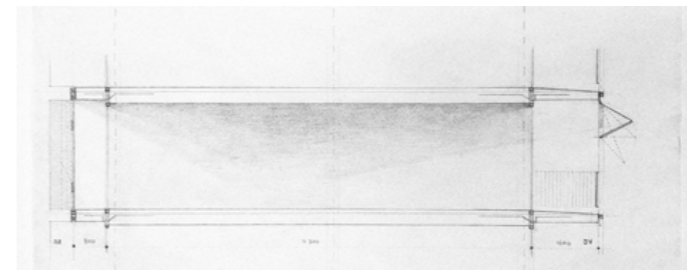
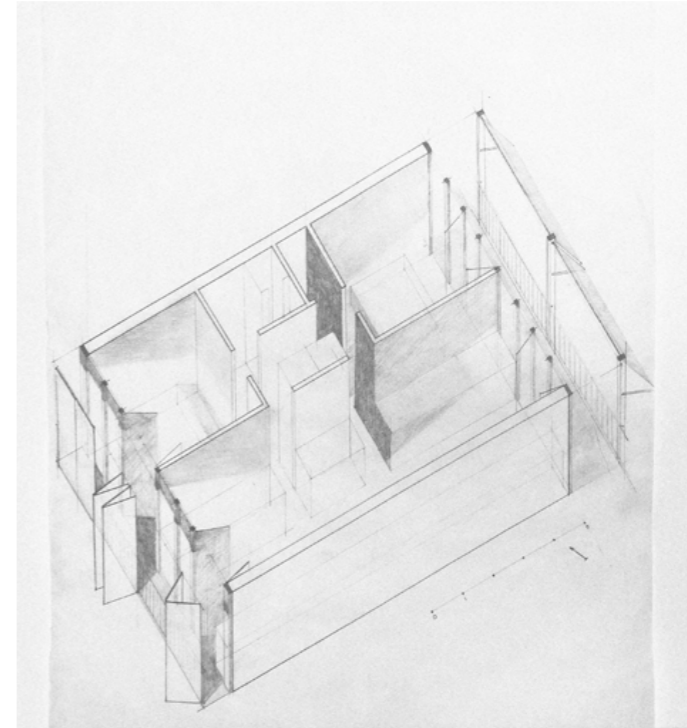
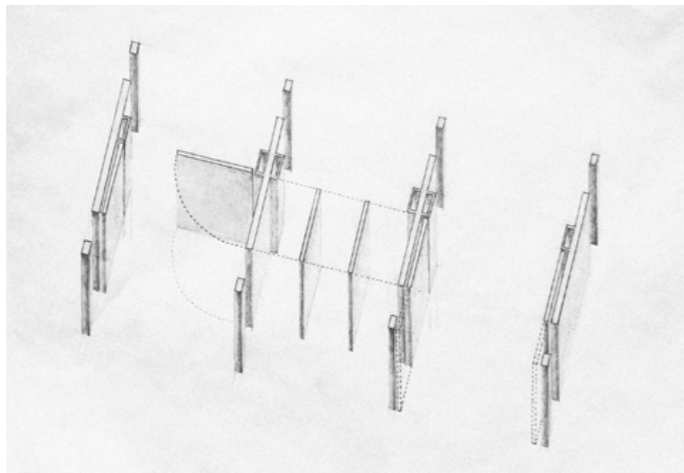
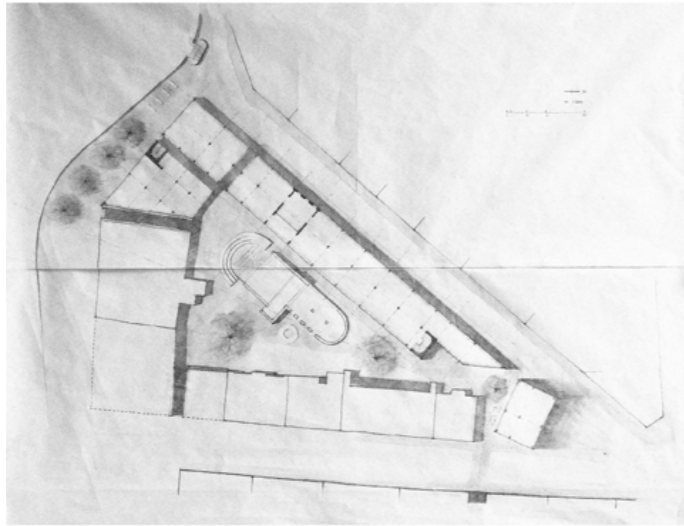
↓

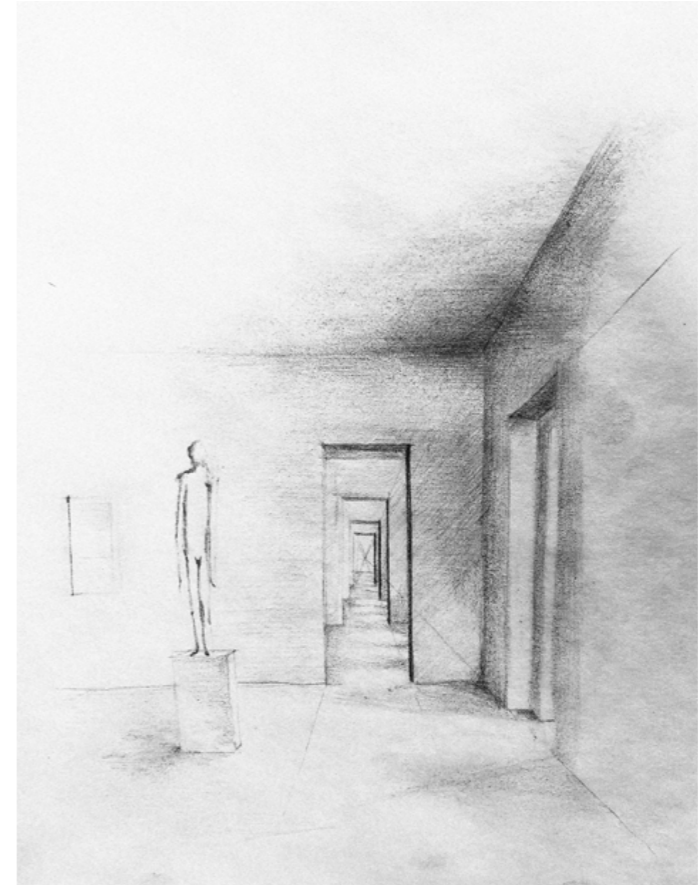
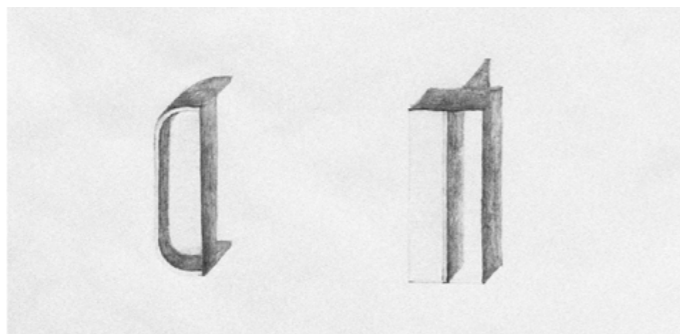
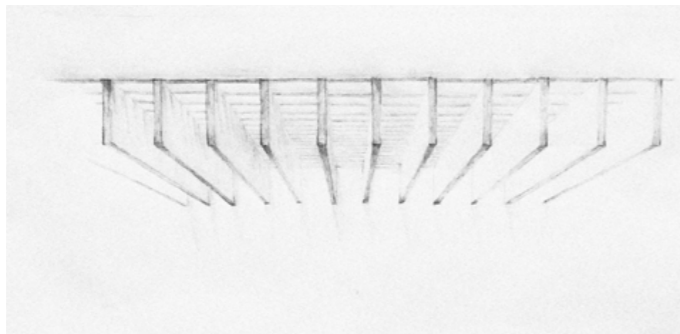
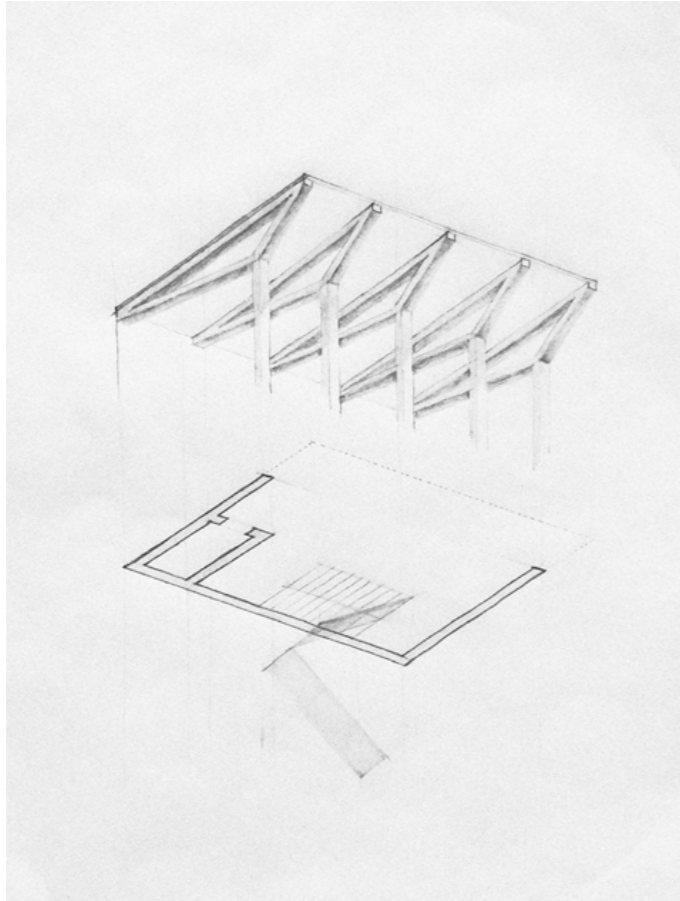
pohled jižní
pohled východní
rozvinutý pohled papírný

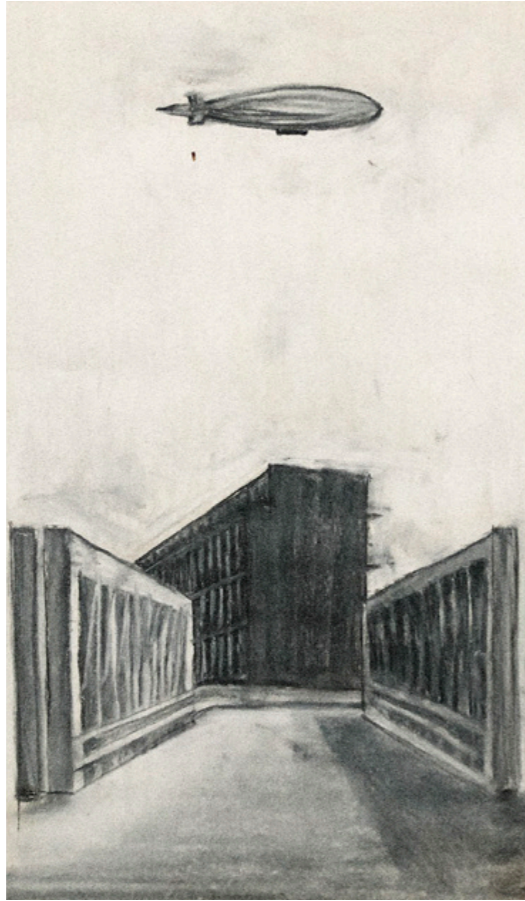


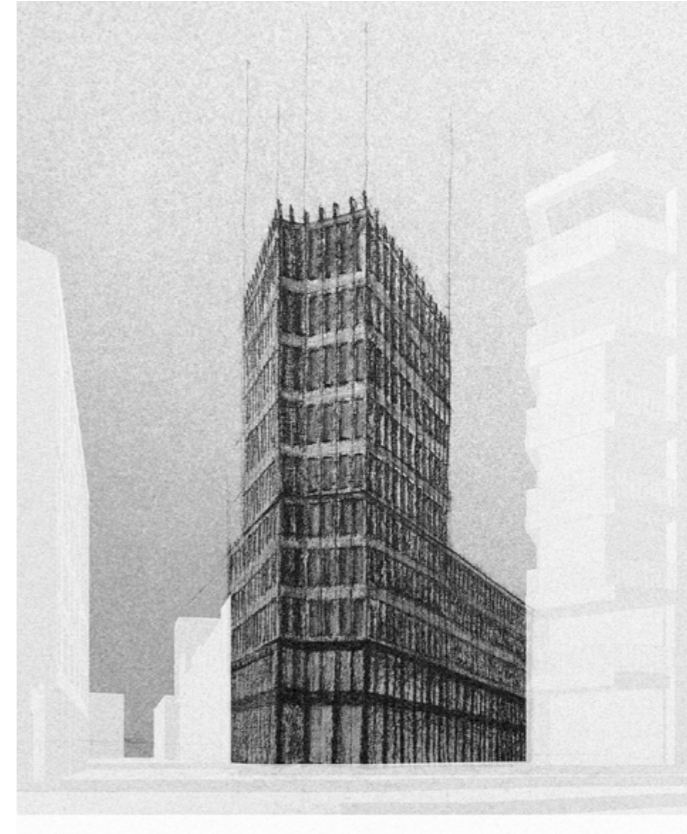
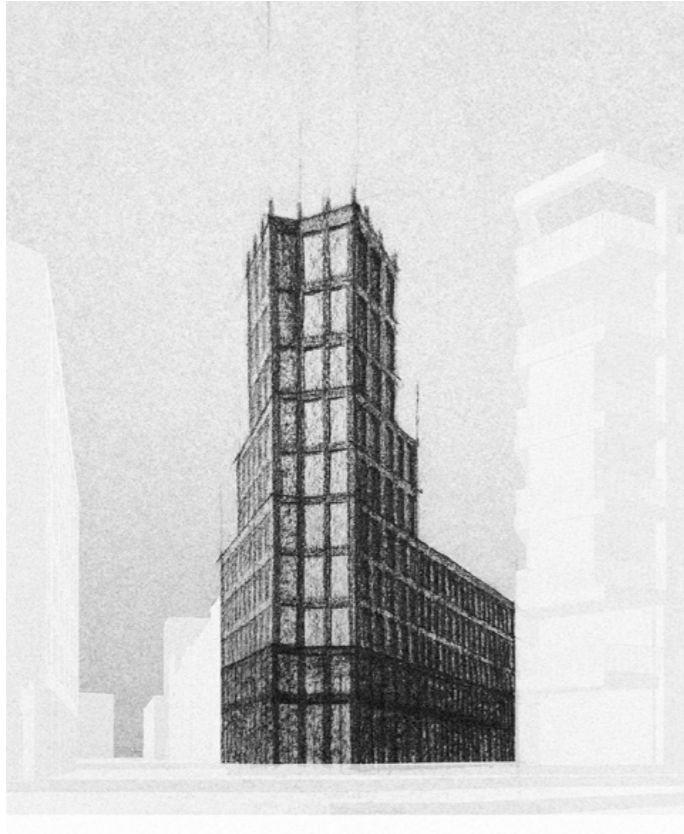
m 1:500











flagship store	5578 m ²	
1		
2.pp	skladovací prostor, technické zázemí	228 m ²
1.pp	sdílená kolárna, technické zázemí domu	158 m ²
	rampa ke sdílenému parkování	86 m ²
1.np	vstupní lobby, kavárna, showroom	294 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	86 m ²
	rampa	48 m ²
	recepce	22 m ²
2.np	showroom, obchod	398 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	82 m ²
3.np	administrativa	384 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	82 m ²
	klidová zóna	32 m ²
	pobytová pavlač	16m ²
4.np	administrativa	384 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	82 m ²
	klidová zóna	32 m ²
	pobytová pavlač	16m ²
5.np	administrativa	384 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	82 m ²
	klidová zóna	32 m ²
	pobytová pavlač	16m ²
6.np	administrativa	368 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	82 m ²
	klidová zóna	32 m ²
	pobytová pavlač	32m ²
7.np	administrativa	264 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
	klidová zóna	32 m ²
	pobytová terasa	104 m ²
8.np	administrativa	264 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
	klidová zóna	32 m ²
9.np	administrativa	264 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48m ²
	klidová zóna	32 m ²
10.np	administrativa	264 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
	klidová zóna	32 m ²
11.np	administrativa	264 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
	klidová zóna	32 m ²
12.np	prostory zasedacích místností	166 m ²
	schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
	přednáškový sál	42 m ²
	recepce	22 m ²
	klidová zóna	58 m ²
	terasa	8 m ²

spolkové bydlení	7531 m ²	
2		
2.pp	sklepní kóje, skladovací prostor	228 m ²
	technické zázemí domu	212 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
1.pp	52x parkovací stání - zakladače, komunikace	774 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
1.np	enfiláda - výstavní prostor	572 m ²
	foyer/kavárna	108 m ²
	schodišťová jádra, vstupní hala	68 m ²
	kolárny, odpadové místnosti	68 m ²
	recepce, vstup pronajímatelné plochy	44 m ²
2.np	vstupní prostor pronajímatelné plochy	44 m ²
	zasedací místnosti	142 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
	zázemí, šatny, toalety, kuchyň	120 m ²
	kancelářská plocha	536 m ²
3.np	1x garsoniera	52 m ²
	3x byt 3+kk	78 m ²
	3x byt 4+kk	98 m ²
	1x byt 4+kk	112 m ²
	1x byt cluster 5+kk	106 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
	přístupová severní pavlač	101 m ²
	pobytová jižní pavlač	140m ²
4.np	1x garsoniera	52 m ²
	6x byt 3+kk	78 m ²
	1x byt 3+kk	90 m ²
	1x byt cluster 5+kk	106 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
	spolková místnost, promítací sál	43 m ²
	spolková herna/spolková knihovna	43 m ²
	přístupová severní pavlač	101 m ²
	pobytová jižní pavlač	140 m ²
5.np	1x garsoniera	52 m ²
	3x byt 3+kk	78 m ²
	3x byt 4+kk	98 m ²
	1x byt 4+kk	112 m ²
	1x byt cluster 5+kk	106 m ²
	schodišťová jádra	68 m ²
	přístupová severní pavlač	101 m ²
	pobytová jižní pavlač	140 m ²
6.np	2x vila	132 m ²
	spolkový byt pro hosta	84 m ²
	spolkový sál se záměmím	150 m ²
	schodišťová jádra	54 m ²
	technické zázemí, vzduchotechnika	47 m ²
	střešní zahrady	110 m ²
	střešní terasy, zimní zahrady vil	373 m ²

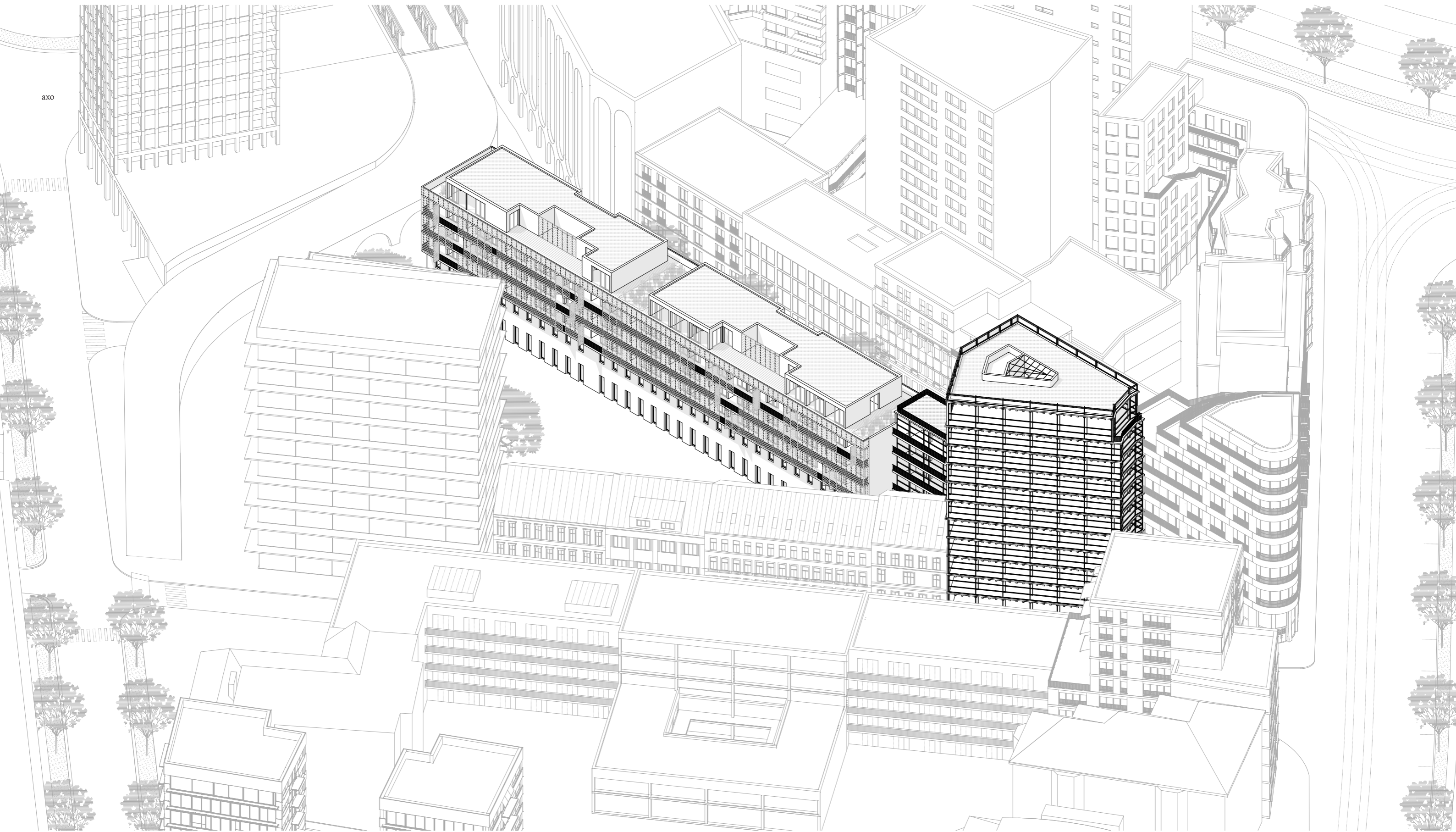


m 1:15000

0 0.1 0.2 0.5

┆

axo



situace

m 1:750

0 5 10 20 30

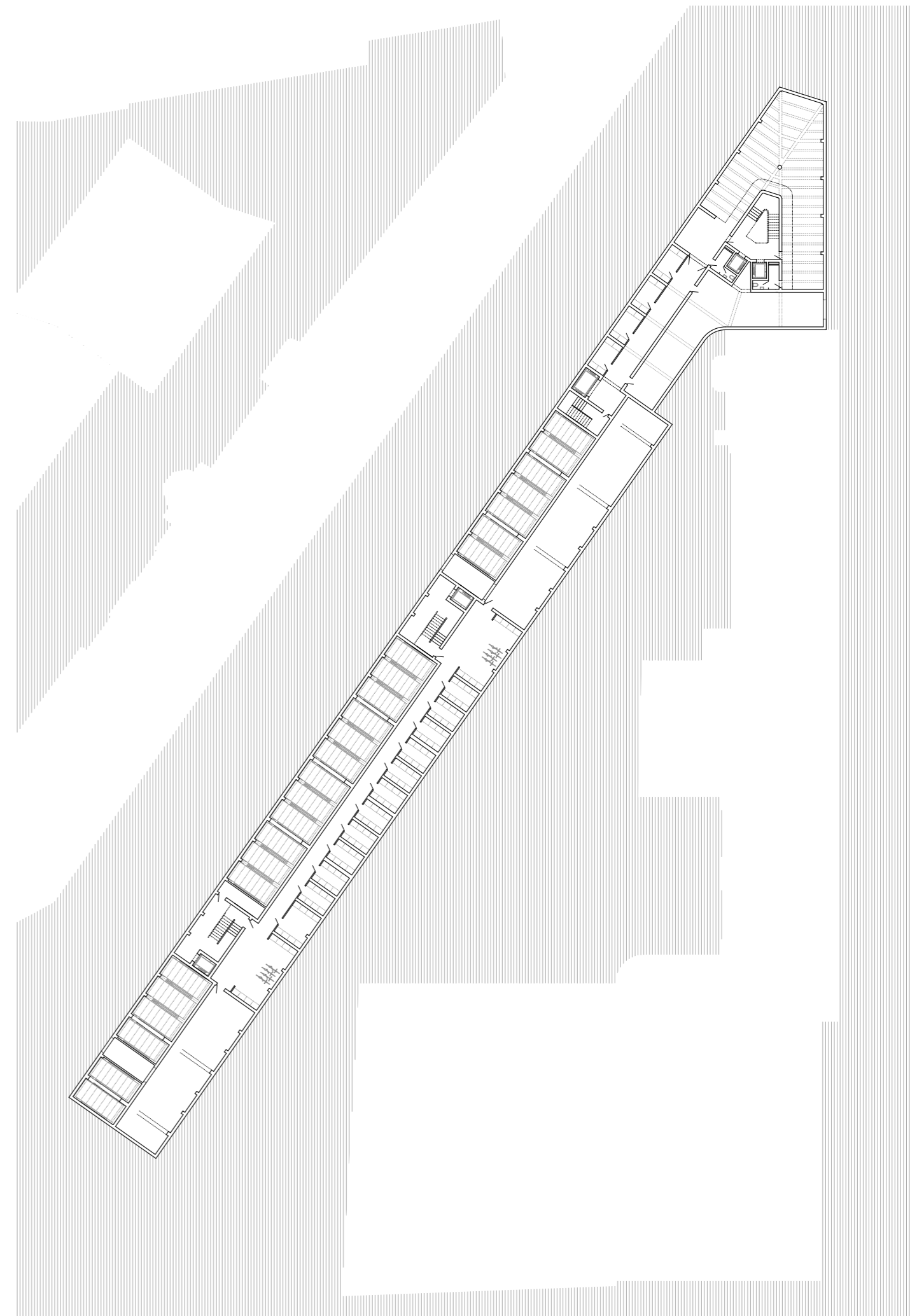
↓

72



2-pp

Návaznost na městskou infrastrukturu umožňuje nižší koncentraci parkovacích stání. Podzemní patro, utilitární.

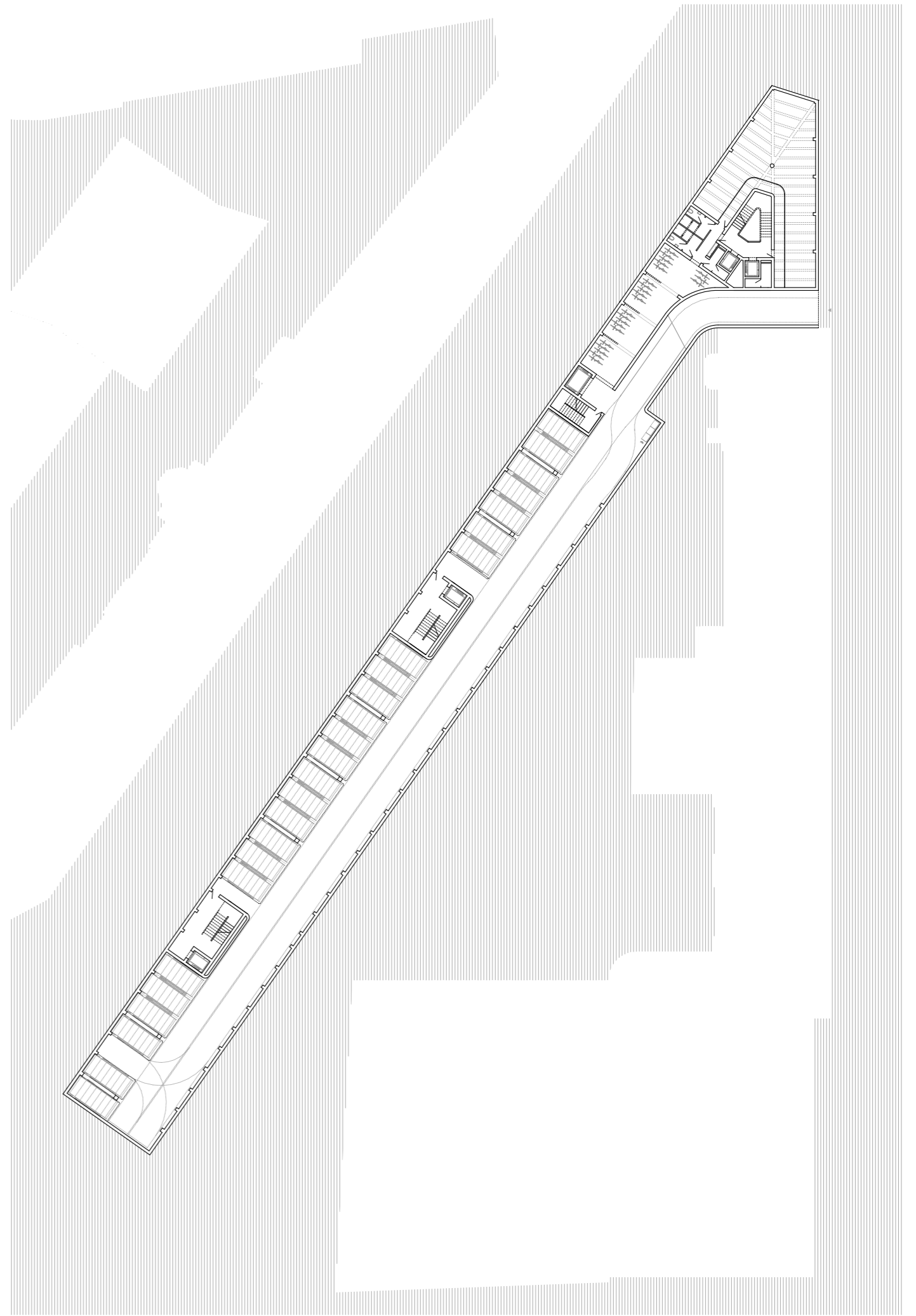


m 1:500

0 2 5 10 20

↓

1-PP



m 1:500

0 2 5 10 20

↓

Flagship store

Nároží jako nejvíce exponované místo v rámci bloku dává za vznik sídlu. Sídlu reprezentující důstojnost a majestátnost konceptu flagship storu.

Utilitárnost konstrukce a transparentnost fasády nechává vyniknout děje odehrávající se uvnitř, dům je kulisou. Showroom, obchod, administrativa, reprezentace.

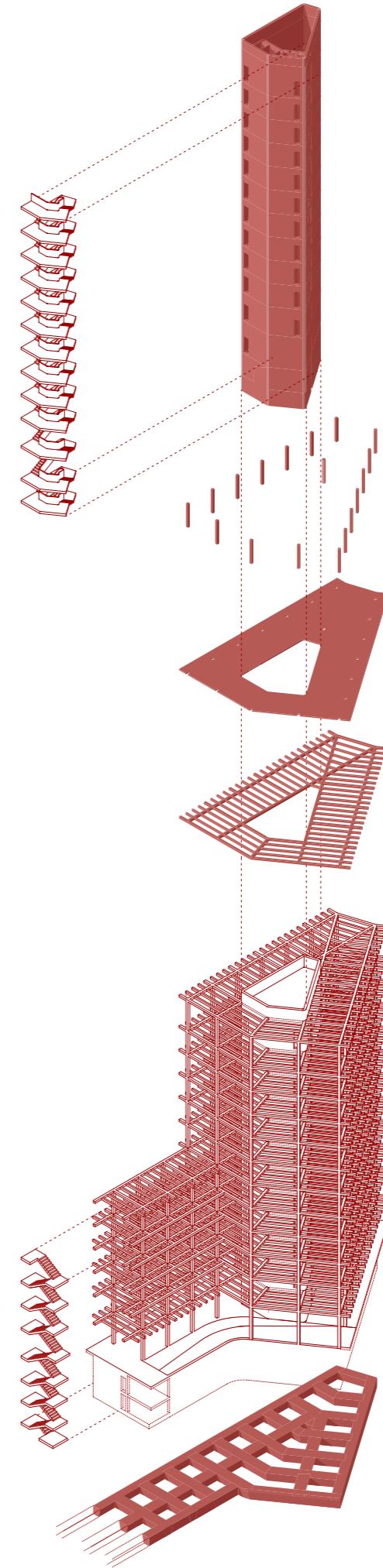
Na vrcholu bloku, transparentní krystal a před ním piazzeta. Veřejný předprostor, který spolu s domem vymezuje nároží. Místo přístupné a dostupné v návaznosti na městskou infrastrukturu.



Konstrukce

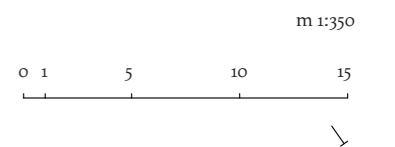
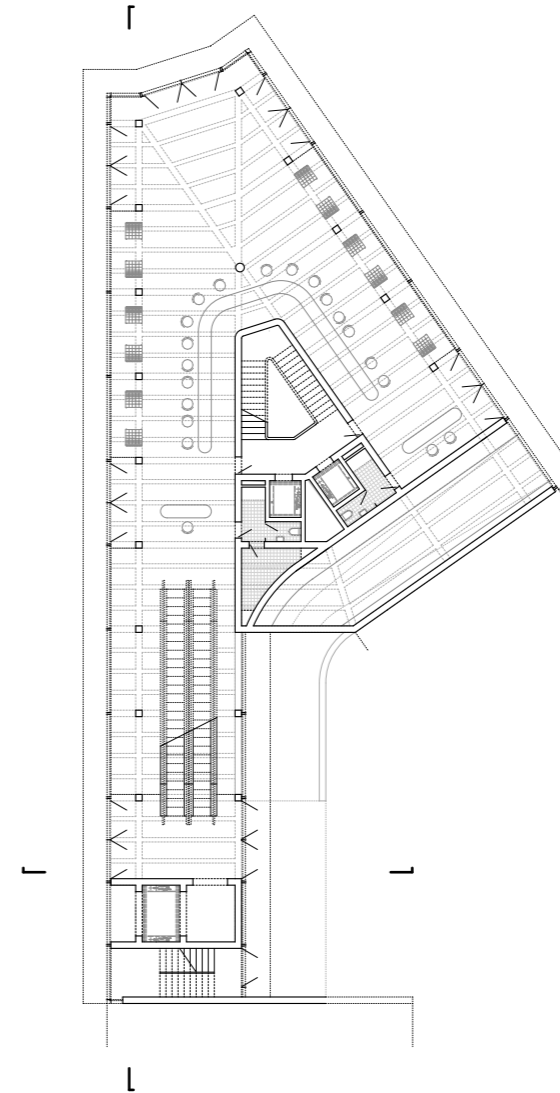
Nepravidelnost tvaru nárožní parcely dává za vznik konstrukci, která udává ráz celého domu. Skelet, jasně definovaný, přiznaný hledá harmonii v atypické půdorysné stopě.

Průvlaky, sloupy, desky, jádro. Kompozice konstrukčního systému zvolená tak, aby racionálně zajišťovala prostorovou tuhost a zároveň vytvářela obraz nárožního domu.



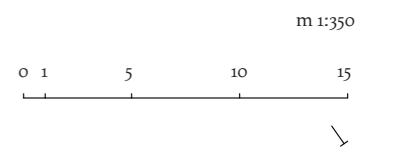
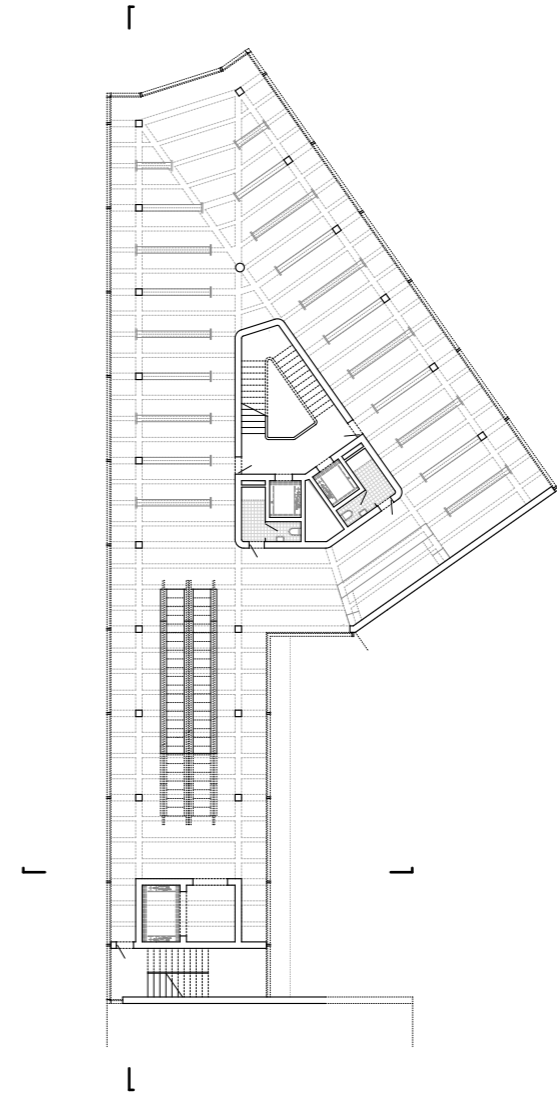
1.np parter

vstupní lobby, kavárna, showroom	294 m ²
schodišťová jádra, technická zázemí	86 m ²
rampa	48 m ²
recepce	22 m ²



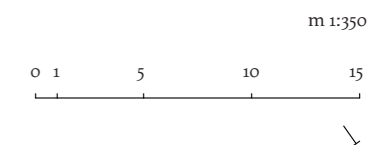
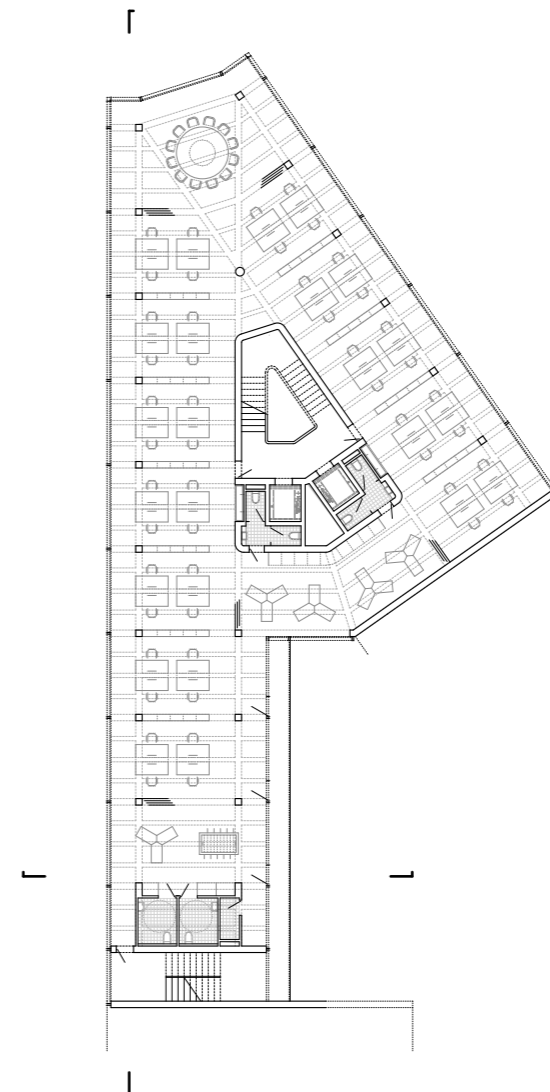
2.np obchod

showroom, obchod 398 m²
schodišťová jadra, technick zázemí 82 m²



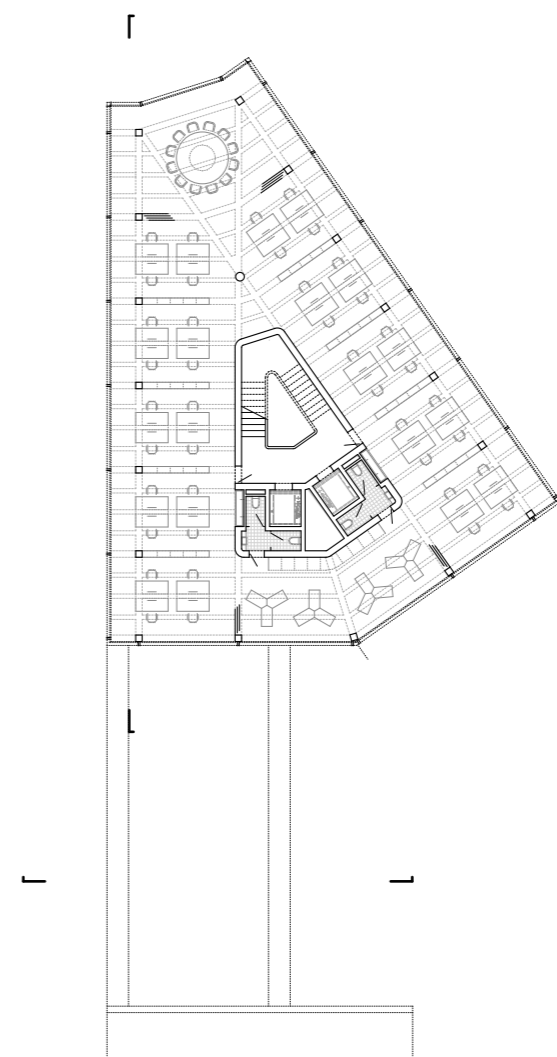
3.np typické patro
 4.np
 5.np
 6.np
 7.np

administrativa 384 m²
 schodišťová jádra, technická zázemí 82 m²
 klidová zóna 32 m²
 pobytová pavlač 16 m²



8.np typické patro vĚže
9.np
10.np
11.np

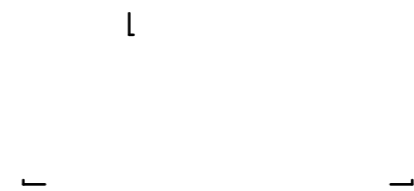
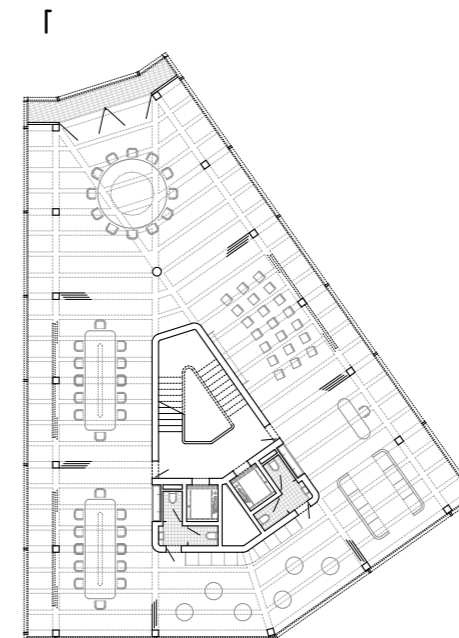
administrativa 264 m²
schodiřov jdra, technick zázemí 48 m²
klidová zona 32 m²



m 1:350
0 1 5 10 15

12.np reprezentativní prostory

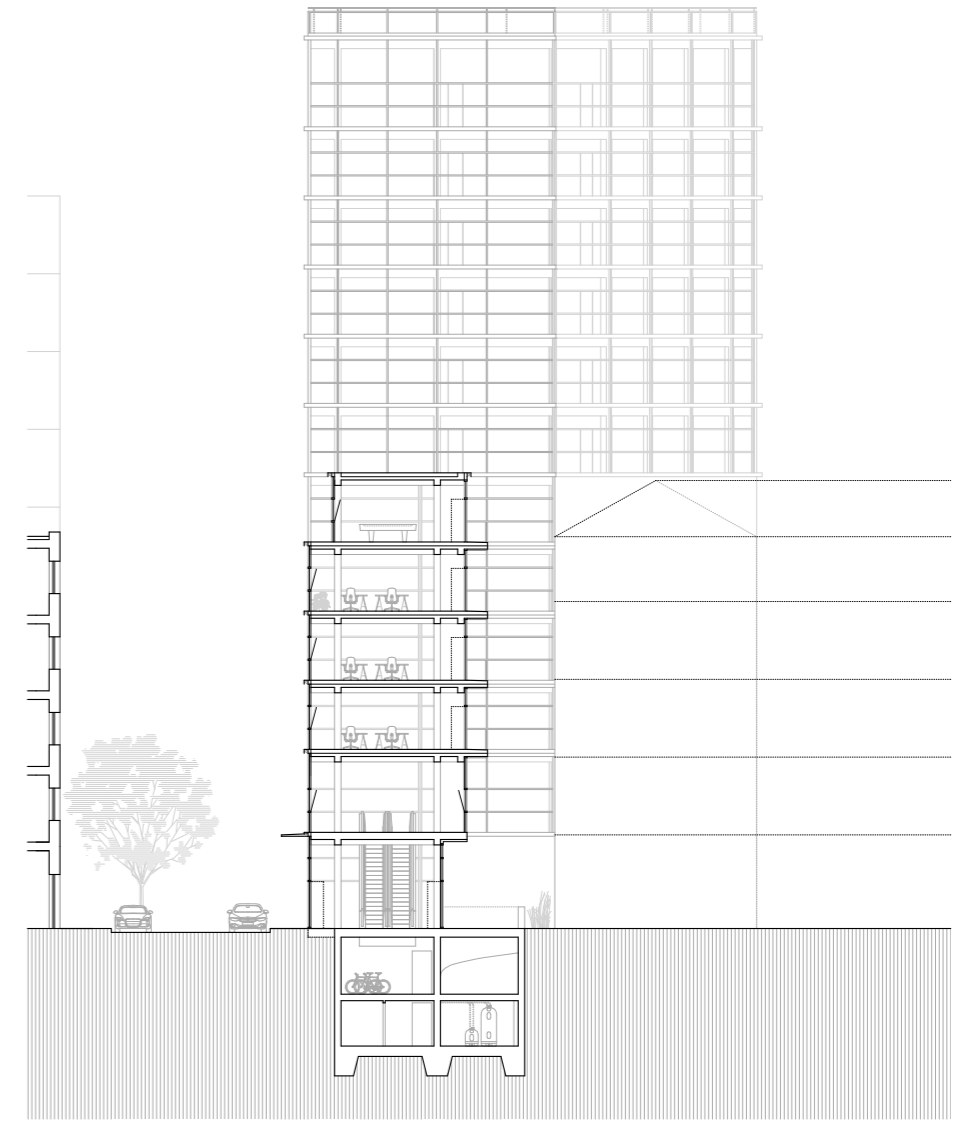
prostory zasedacích místností	166 m ²
schodišťová jádra, technická zázemí	48 m ²
přednáškový sál	42 m ²
recepce	22 m ²
klidová zóna	58 m ²
terasa	8 m ²



m 1:350



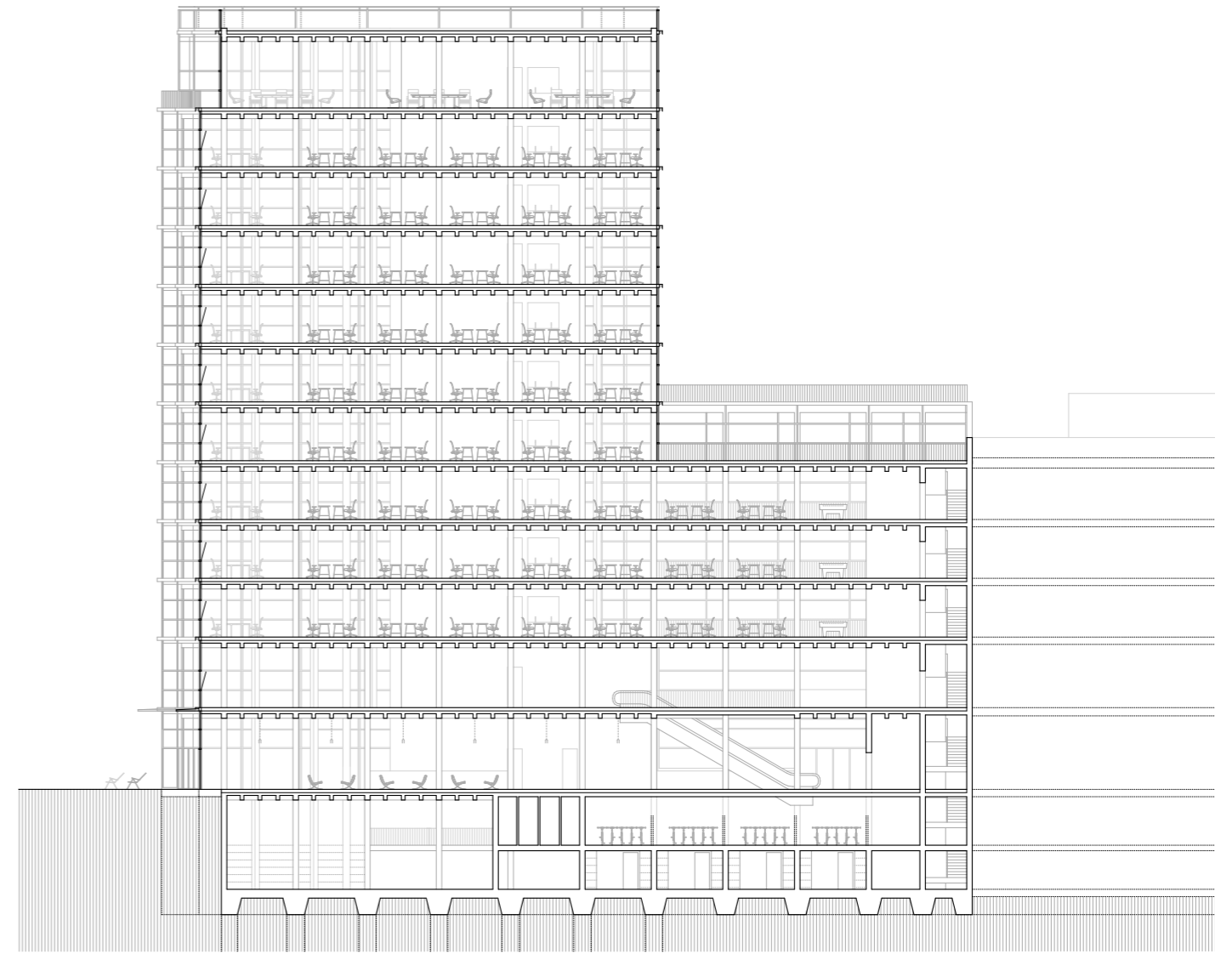
řez a-a'



m 1:350



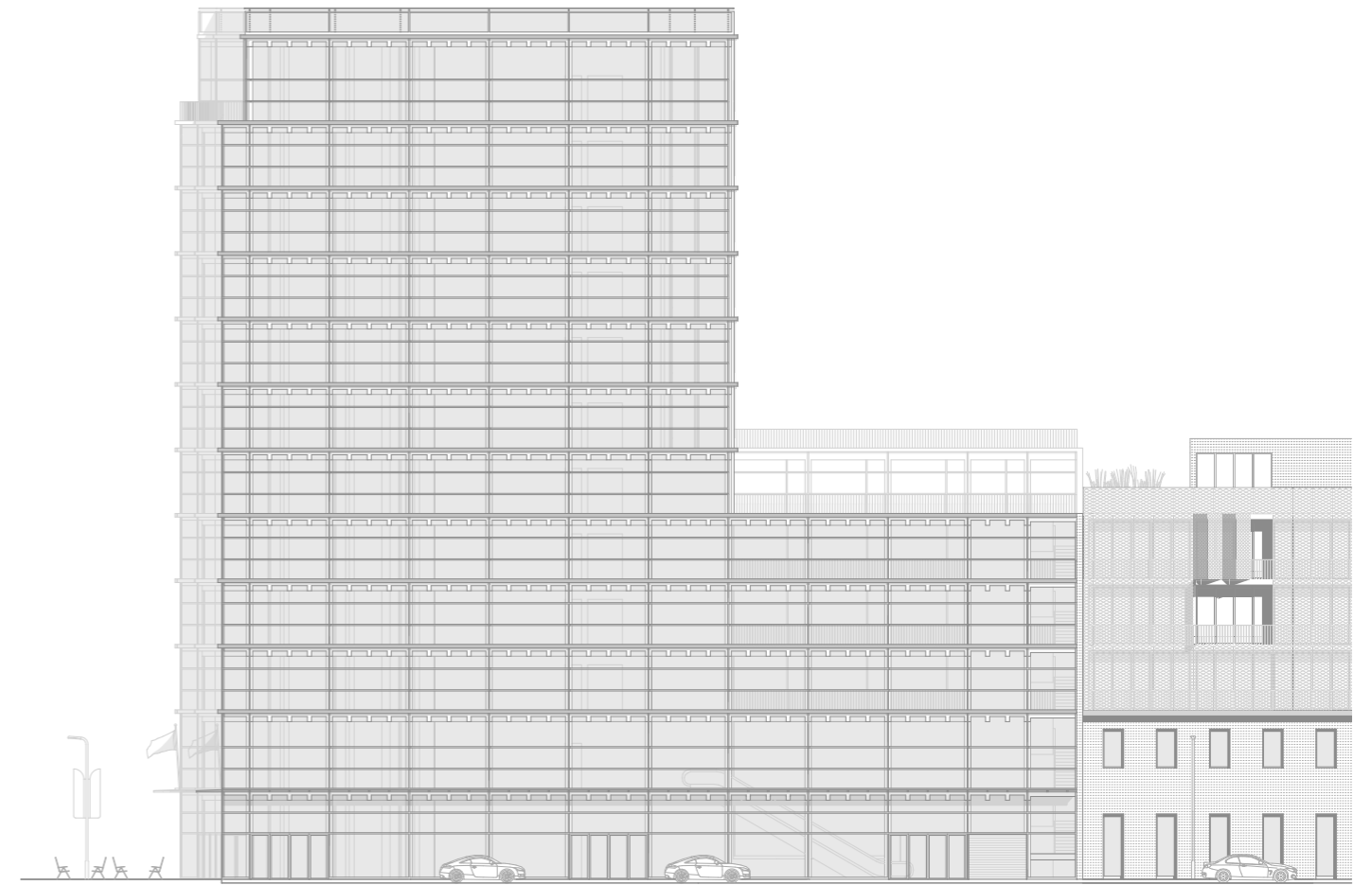
rez b-b'



m 1:350

0 1 5 10 15

pohled západní



m 1:350



pohled severní



m 1:350

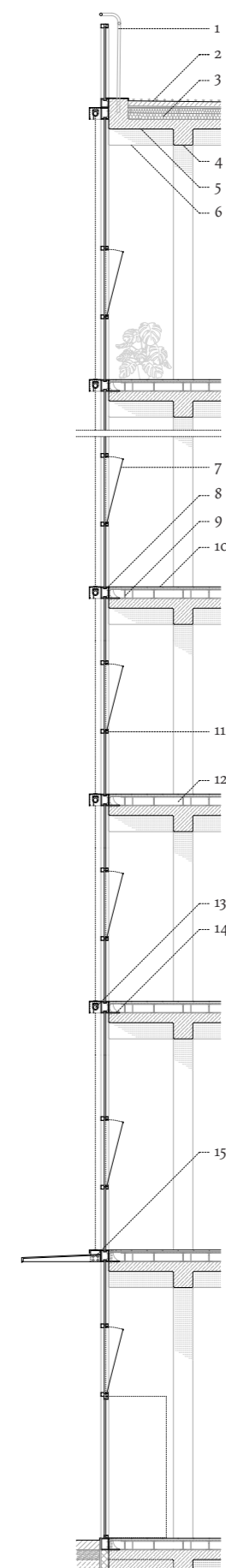
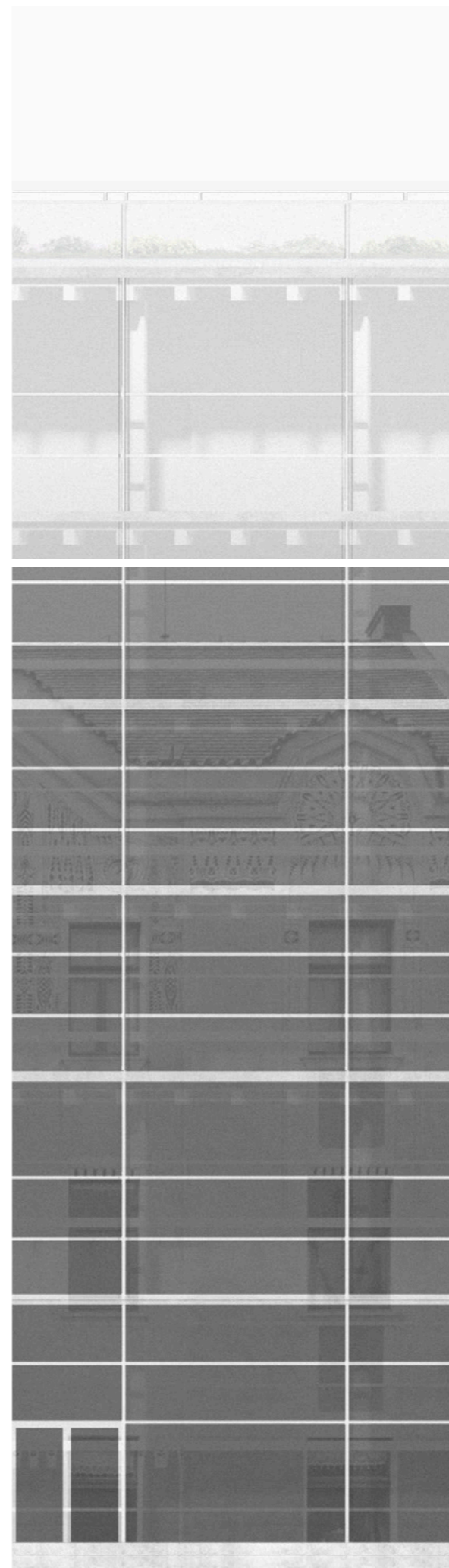


Fasáda

Materialitu lehkého obvodového pláště volím v symbióze s konstrukčním systémem, orientací a funkcí domu, flagship store.

Sklo, průhledné a účelné. Minimalizací viditelných ráků, které horizontálně člení jednotlivá podlaží, podporují sílu vnitřní struktury.

Děje odehrávající se uvnitř domu, viditelné a přiznané, skrze obálku vnějšího pláště.



- 1 ocelová konstrukce k čištění skleněné fasády
- 2 extenzivní zelená střecha
- 3 tepelná izolace ve spádu
- 4 monolitický železobetonový průvlak
- 5 monolitická železobetonová deska
- 6 monolitický železobetonový trámový strop
- 7 výklopný panel fasádního lehkého obvodového pláště
- 8 rám lehkého obvodového pláště
- 9 rektifikační terč
- 10 marmoleum podlaha
- 11 subtilní rám výklopného panelu
- 12 vedení infrastruktur technického zabezpečení budov v podlaze
- 13 exteriérové stínění, tkanina s karbonovými vlákny odolná poryvům větru
- 14 kotevný L profil
- 15 cortenový vykonzolovaný profil s povrchovou úpravou

m 1:100

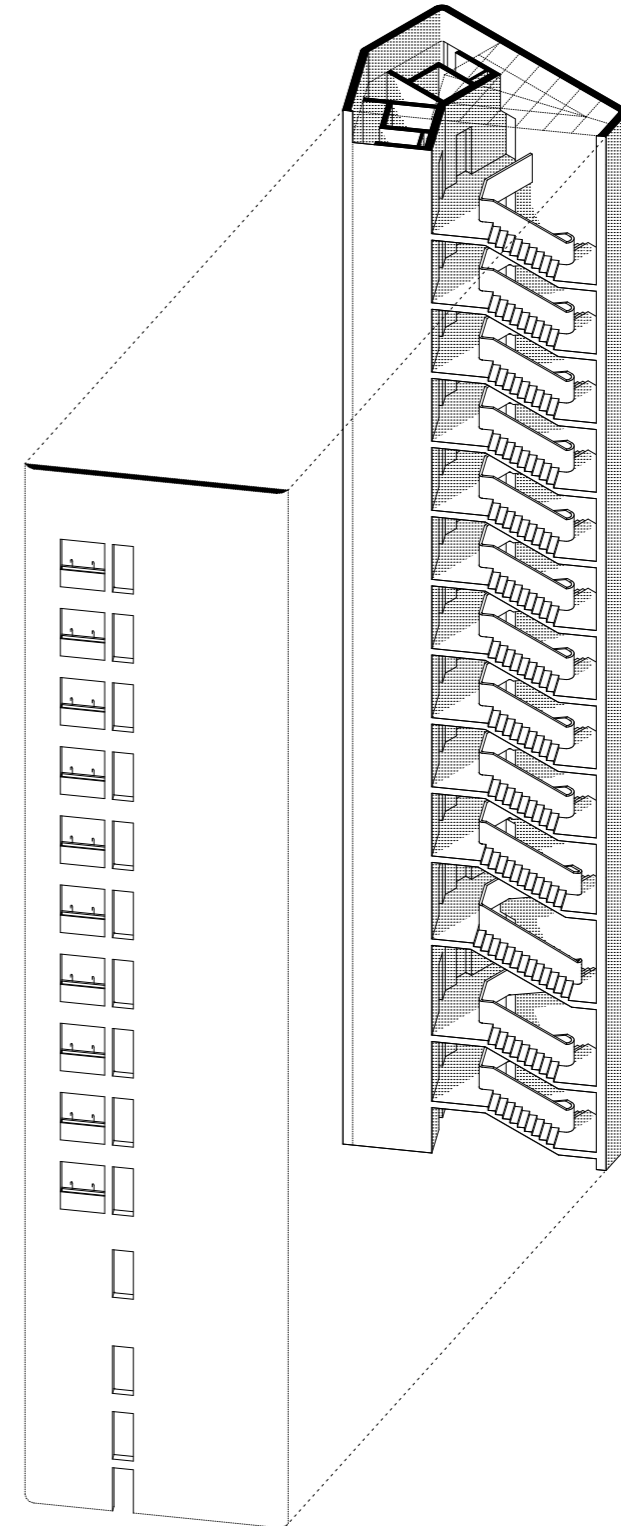
0 0,5 1 2 4

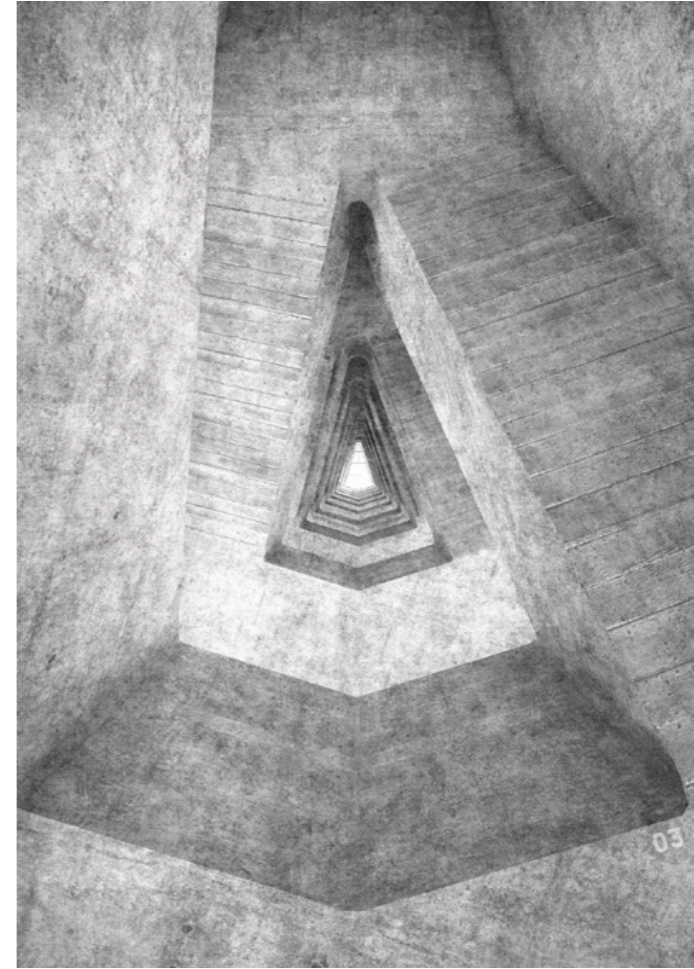
Jádro

Vertikalita. Světelný tunel prostupující skrze podlaží. Obslužnost.

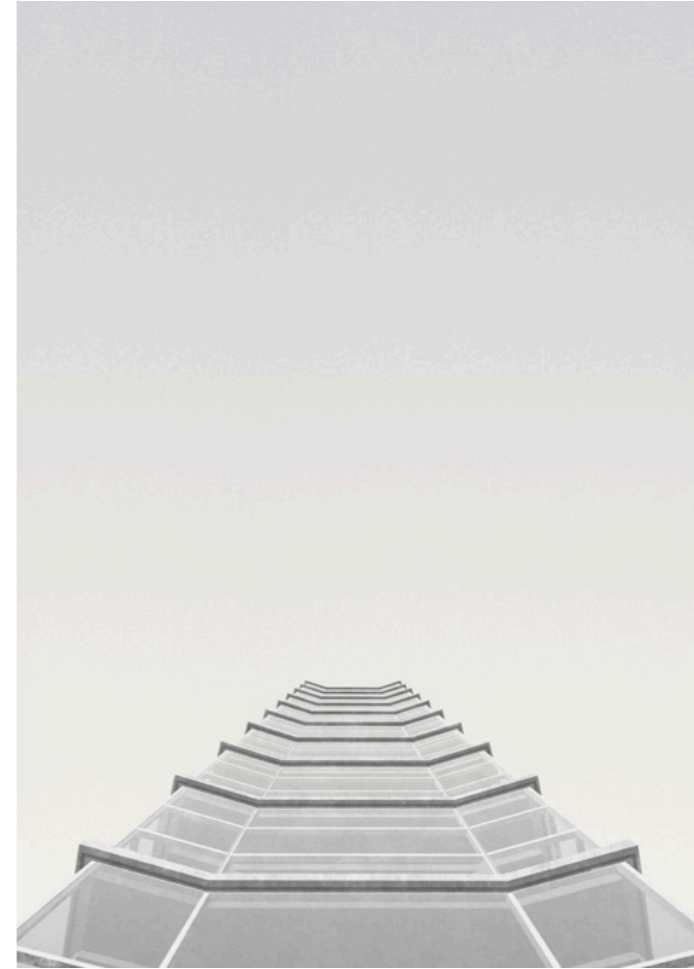
Domem prostupuje pragmatický betonový fragment, který symbolizuje a koncentruje vertikální pohyb, funkce.

Materiálová jednotnost vertikály podporuje a interpretuje atypickou půdorysnou stopu parcely.









piazzetta
ulice



Spolkové bydlení

Zabývám se pro Prahu novou a perspektivní formou dostupného bydlení. Společenství, které se v rámci městského zájmu vyjadřuje k negativním aspektům gentrifika-ce. Spolek, jako kolektivní síla.

Nástavba zvyšuje hustotu a v rámci dispozic je diverzitní. Garsoniera, startovací byty, cluster, vila. Odpovídá potřebám a požadavkům napříč společností. Poskytuje zázemí. Hledá optimální velikost, světlou atmosféru, ideální prostředí pro život.

Dispozice se s vyšším patrem zvětšují a přizpůsobují svým obyvatelům. Spolkové prostory racionálně rozmístěné v těžišti dějů, sloužící všem.

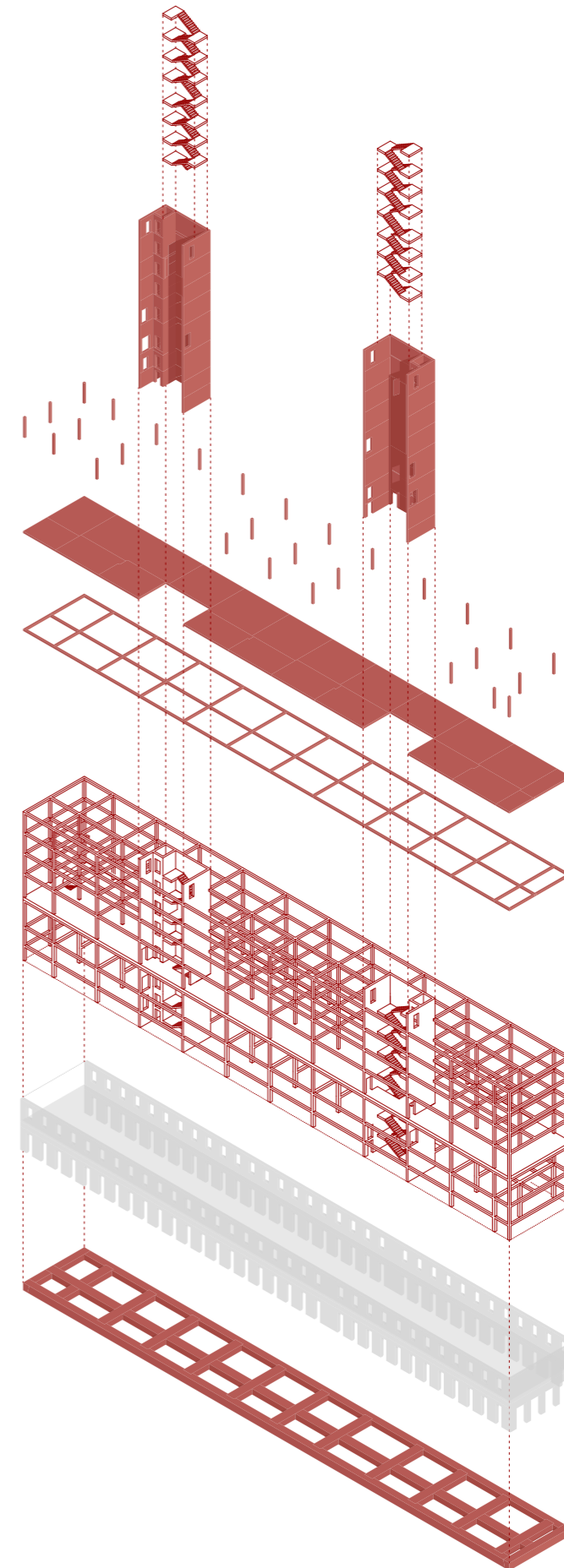
Městský vnitroblok, přístupný, neomezený. Blok, čtvrt, město krátkých vzdáleností.



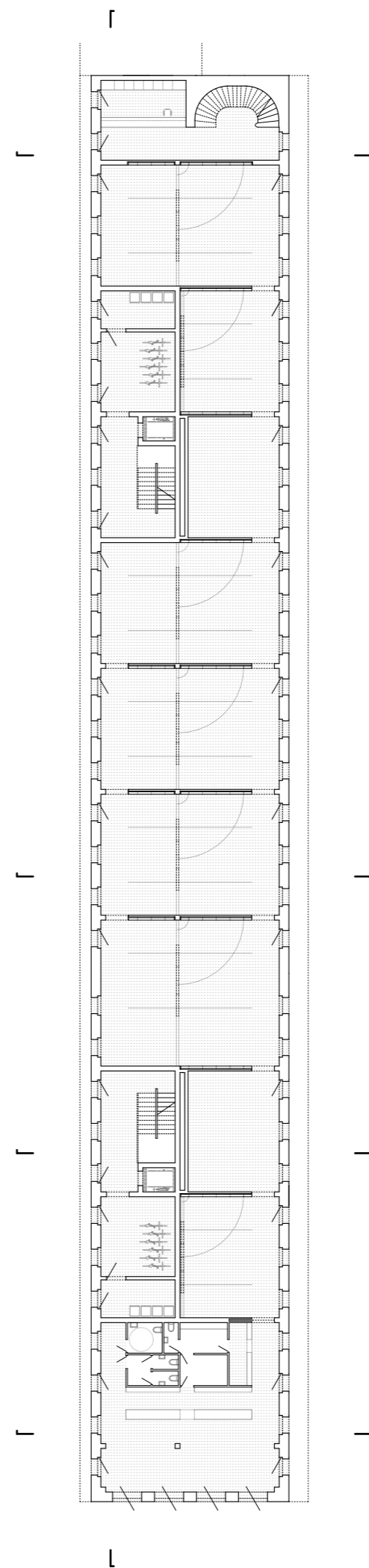
Konstrukce

Do pevné hmoty stávajícího objektu, jasně definované konstrukce, vsazují skelet umožňující variabilitu vnitřního uspořádání. Jeho srozumitelné umístění ctí osobitý výraz staré papírny včetně rastru konstrukčního systému a podoby vnější obálky.

Racionálně umístěná jádra funkčně i provozně traktují linií hmotu. Zajišťují ztužení konstrukce, vertikální obsluhu spolkového domu a ústí do živých dějů přilehlé ulice.



1.np parter

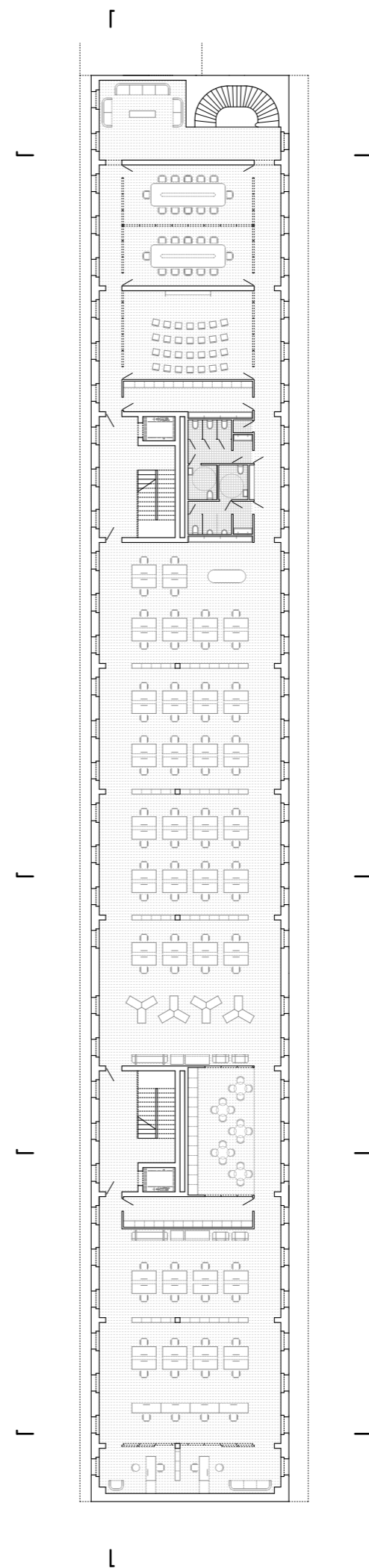


enfiláda - výstavní prostor	572 m ²
foyer/kavárna	108 m ²
schodišťová jádra, haly	68 m ²
kolárny	46 m ²
recepce, vstup	44 m ²
odpadové hospodářství	22 m ²

m 1:350



2.np pronajímatelná plocha

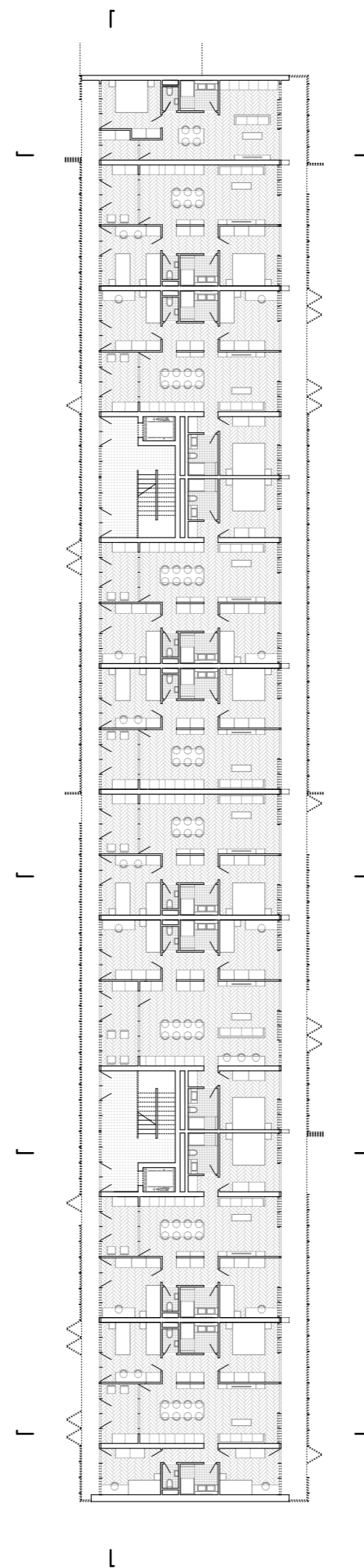


kancelářská plocha	536 m ²
zasedací místnosti	142 m ²
schodišřová jádra	68 m ²
vstupní hala	44 m ²
řatny	42 m ²
toalety	39 m ²
kuchyn	39 m ²

m 1:350



3.np
5.np
typické patro

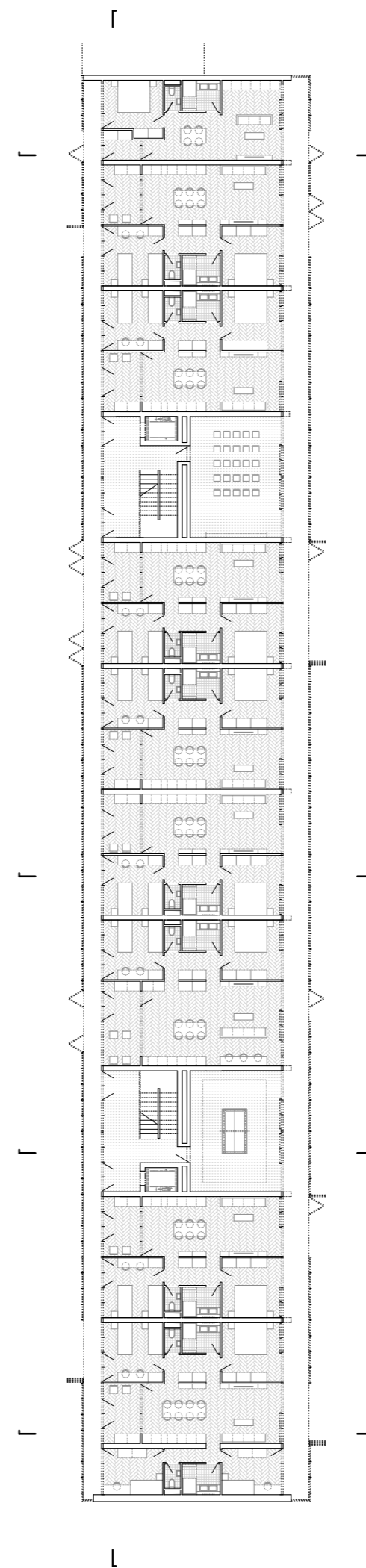


1x garsoniera		52 m ²
3x byt 3+kk	78 m ²	234 m ²
3x byt 4+kk	98 m ²	294 m ²
1x byt 4+kk		112 m ²
1x byt cluster 5+kk		106 m ²
schodišťová jádra		68 m ²
pobytová jižní pavlač		140 m ²
přístupová severní pavlač		101 m ²

m 1:350

0 1 5 10 15

4.np

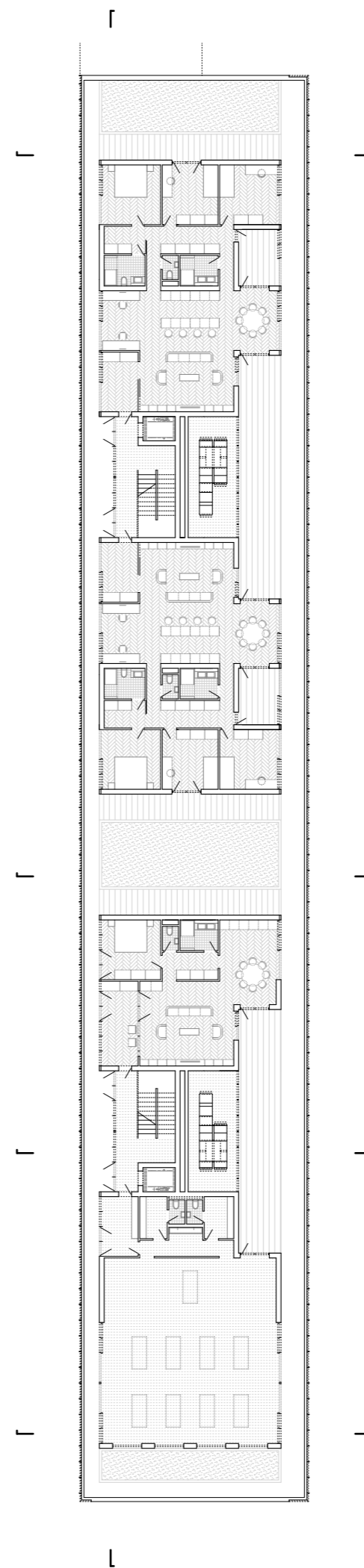


1x garsoniera		52 m ²
6x byt 3+kk	78 m ²	468 m ²
1x byt 3+kk		90 m ²
1x byt cluster 5+kk		106 m ²
spolková místnost, promítací sál		43 m ²
spolková herna/knihovna		43 m ²
schodišřová jádřa		68 m ²
pobyťová jiřní pavlač		140 m ²
přístupová severní pavlač		101 m ²

m 1:350

0 1 5 10 15

6.np střecha

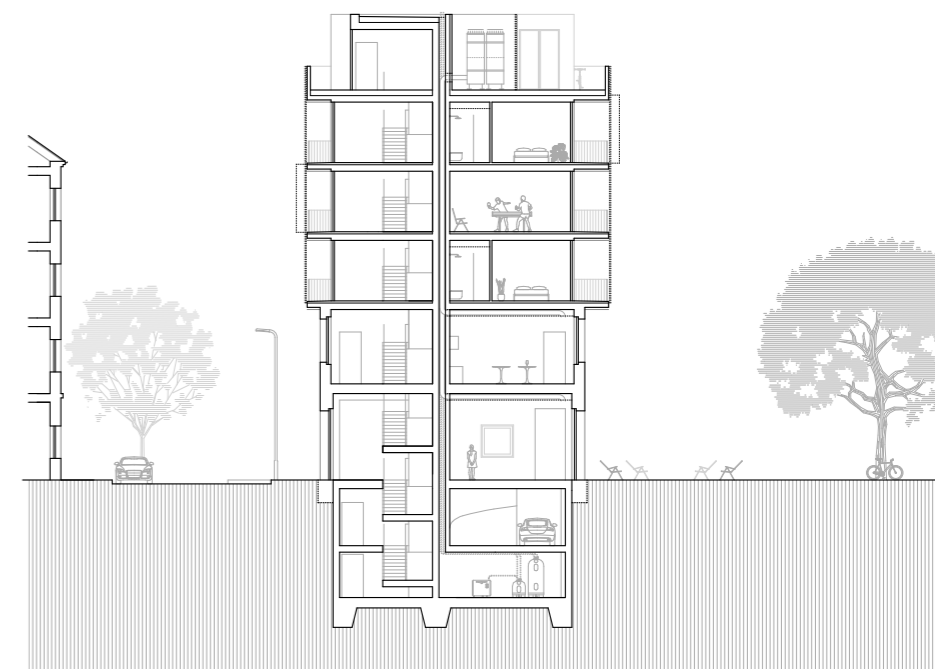


2x vila	132 m ²	264m ²
spolkový byt pro hosta		84 m ²
spolkový sál se záměmím		150 m ²
schodišťová jádra		54 m ²
technické zázemí, vzduchotechnika		47 m ²
střešní zahrady		110 m ²
zimní zahrady vil		18 m ²
střešní terasy		355 m ²

m 1:350

0 1 5 10 15

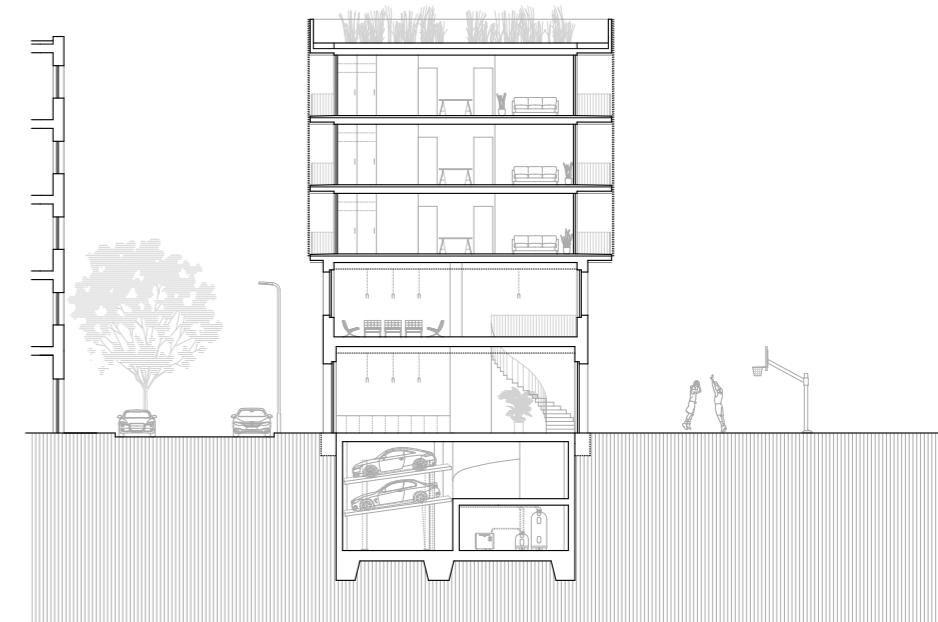
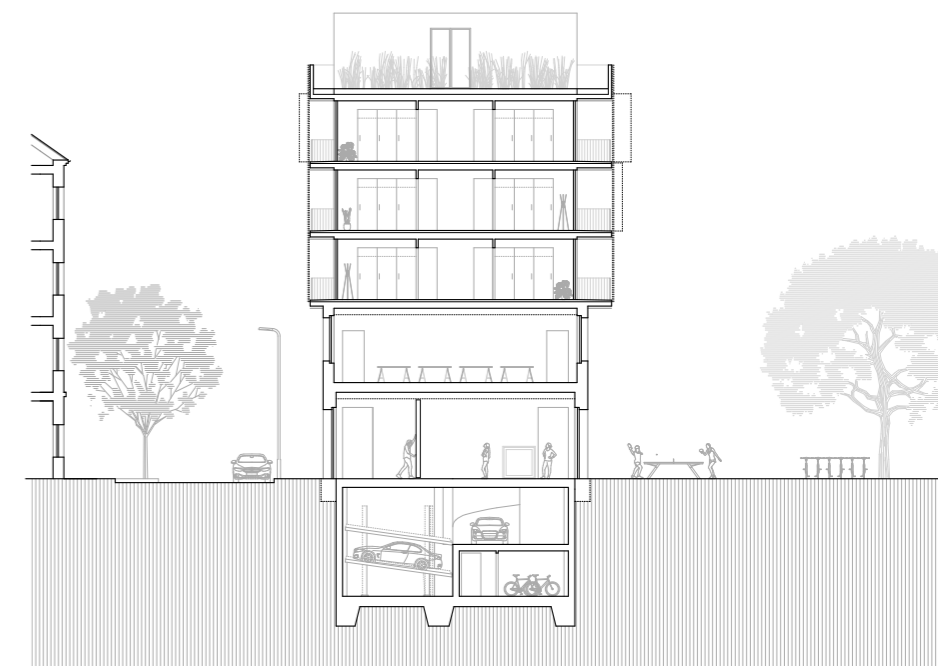
řez a-a'
řez b-b'



m 1:350



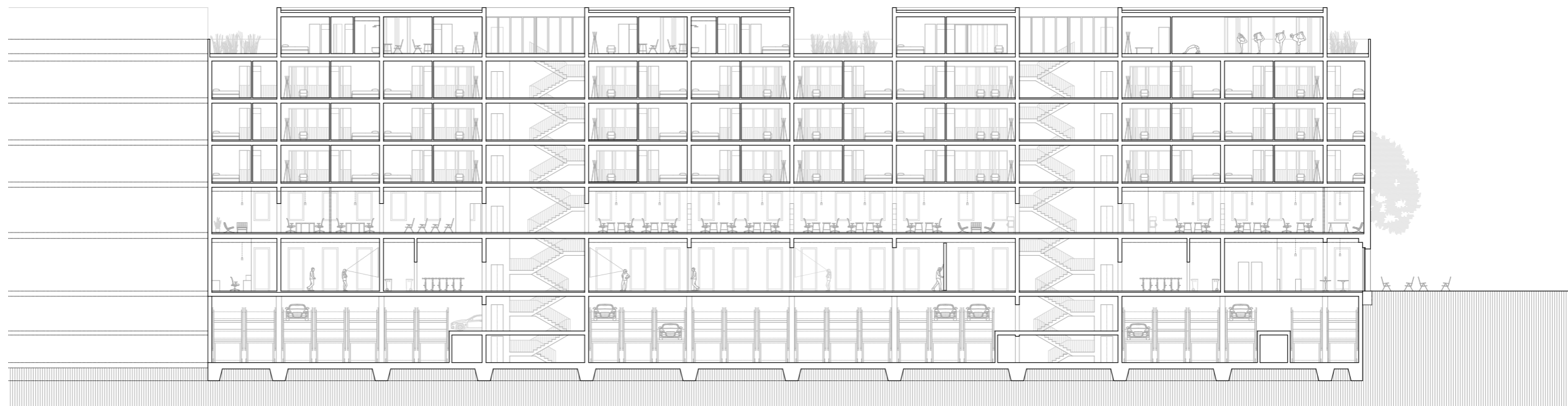
řez c-c'
řez d-d'



m 1:350



řez e-e'



m 1:350



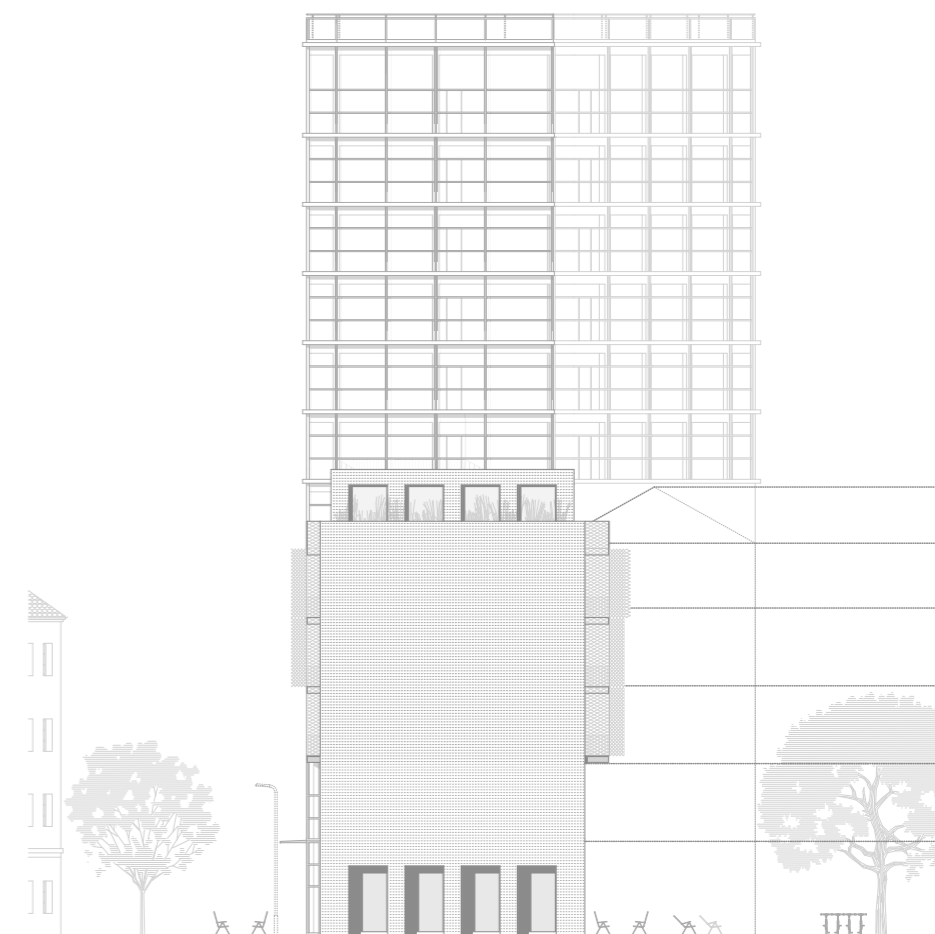
pohled západní



m 1:350



pohled jižní



m 1:350

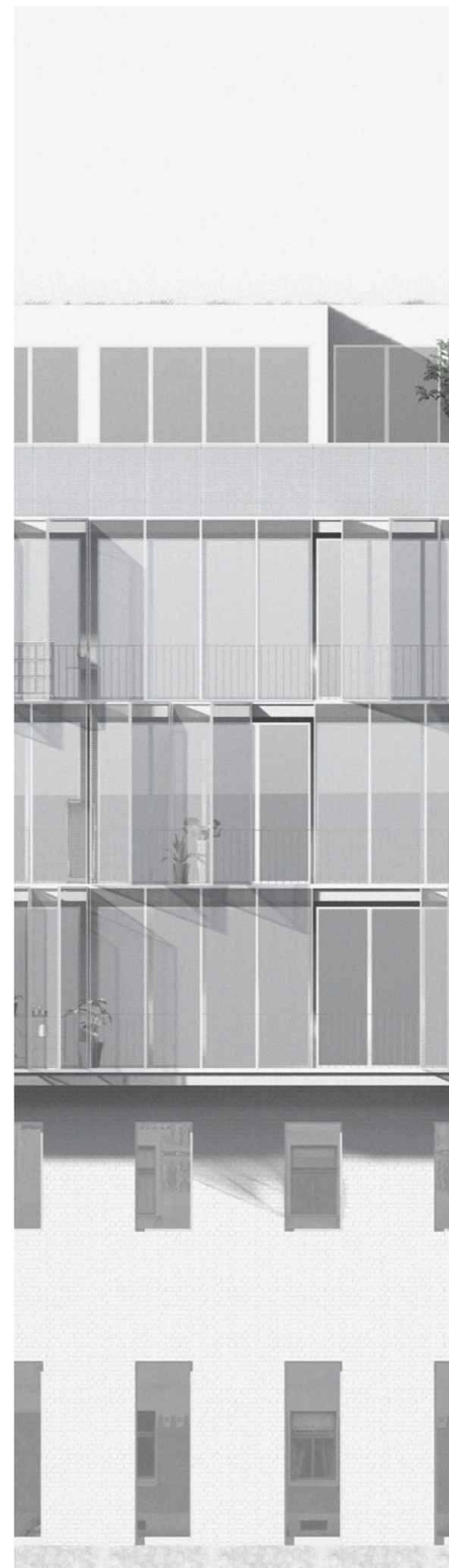


Fasáda

Rozhraní v úrovni parteru, stálé, cihelné, v kontrastu se dvojitou vrstvou nové fronty.

Vnitřní je pevná, jasně definovaná a opticky rovinou navazuje na původní fasádu papírný.

Vnější je předsazená, variabilní a transparentní. Je účelným nositelem funkcí a dějů, které interpretuje směrem do ulice i vnitrobloku.



- 1 venkovní lamelová žaluzie
- 2 exteriérová dlažba
- 3 rektifikační terč
- 4 panel z perforovaného plechu
- 5 rám s kolejnici
- 6 betonová mazanina ve spádu
- 7 izonosník
- 8 rám francouzského okna
- 9 pororoštový podhled
- 10 tyčové zábradlí
- 11 parketová podlaha
- 12 vnitřní zateplení systémem redstone climaplus
- 13 opracování na původní zdivo, povrchová bílá vápenná omítka
- 14 původní konstrukce dřevěného stropu, podpořena novými průvlaky

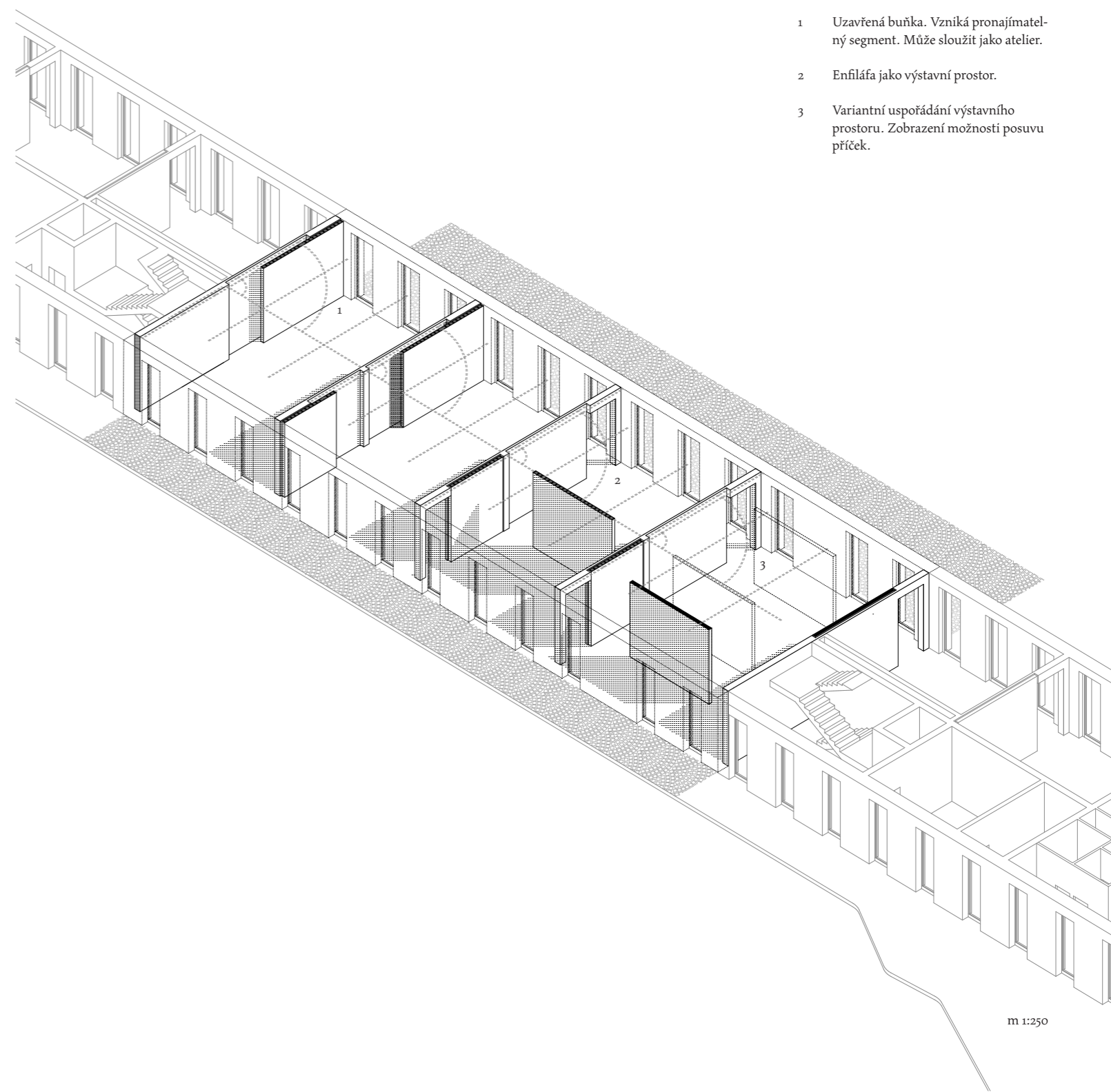
m 1:100

Enfiláda

Propojení. Na hraně veřejného prostoru v úrovni parteru vytvářím liniový přechod mezi hranicí ulice a městského vnitrobloku. Místo, které svým účelem slouží veřejnosti, parter.

Linie svým vnitřním uspořádáním není bariérou, ale prostupným prvkem a místem pro uchycení tvůrčí činnosti. Rozsáhlá galerie, dílčí prostory pro výstavy, ateliéry.

System mobilních příček je navržen tak, aby poskytoval osově, optické propojení vnitřních částí parteru za předpokladu prezentace jednoho uměleckého záměru. Zároveň příčky umožňují variabilitu členění prostředí do jednotlivých segmentů, které pak mohou sloužit jednotlivě a nezávisle.



- 1 Uzavřená buňka. Vzniká pronajímatelný segment. Může sloužit jako atelier.
- 2 Enfiláda jako výstavní prostor.
- 3 Variantní uspořádání výstavního prostoru. Zobrazení možnosti posuvu příček.

m 1:250



Typický byt

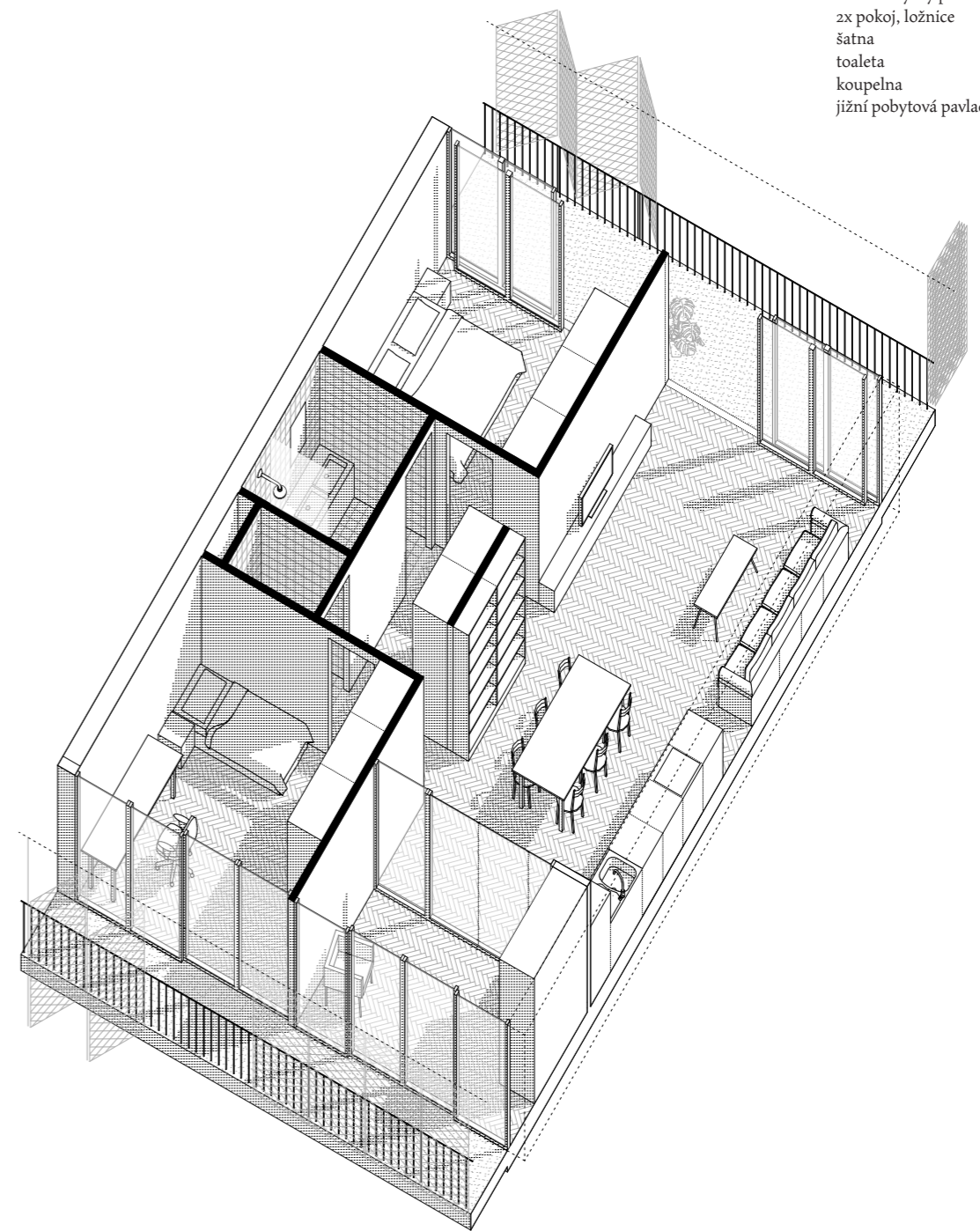
Pospolitost procházející vertikálně skrze podlaží, spolek. Pavlače obklopující bytové jednotky. Jedna komunikační, jedna pobytová. Jedna do ulice, jedna do vnitrobloku.

Vzájemné uspořádání bytů a sdílených komunikací vytváří podmínky pro přirozené příčné větrání, umožňující přizpůsobení se biologickým potřebám obyvatel.

Sdílené pavlače schované za transparentním závojem. Závojem poskytujícím individuální tvorbu atmosféry uvnitř bytových segmentů, vyvíjející se nezávisle na potřebách sousedních členů komunity.

Proměňující se vzhled fasády vytváří v návaznosti na její pohyblivost různé obrazy domu. Mozaiky, které tvoří samotní obyvatelé.

vstupní severní pavlač	8.2 m ²
vstupní hala	8.5 m ²
hlavní obytný prostor	30 m ²
2x pokoj, ložnice	14 m ² 28 m ²
šatna	5.7 m ²
toaleta	1.8 m ²
koupelna	4 m ²
jižní pobytová pavlač	12 m ²

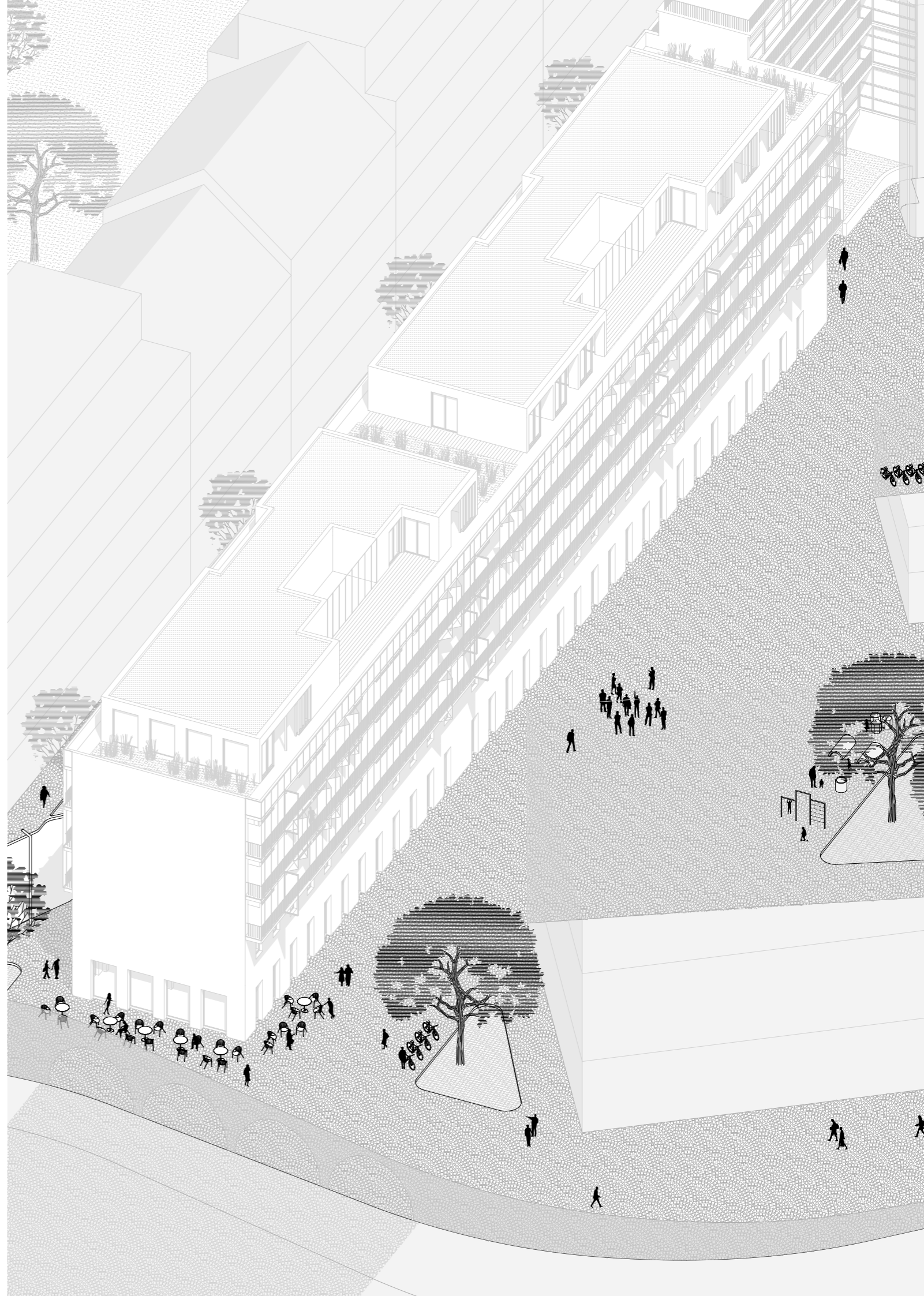


m 1:100





vnitroblok



Děkuji Ondřeji Císlarovi a Lence Milerové,

děkuji mé rodině,

děkuji Kristýně.

