

# **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**MEZI VĚŽÍ A MRAKODRAPEM**

Bc. Diana Lučková  
atelier Valouch - Stibral  
letní semestr 2021



**Polyfunkční výškový dům v Praze**  
nádraží Libeň

Fakulta architektury  
České vysoké učení v Praze  
151 28 Ústav navrhování II.

**autor:** Bc. Diana Lučková  
**vedoucí diplomové práce:** Ing. arch. Štěpán Valouch  
**konzultant :** Jan Stibral

letní semestr 2021

## **PŘEDMLUVA**

*Kontroverzní stavby, budící silné emoce, plné optimismu i křehké zranitelnosti, ztělesnění technologického pokroku a důvěry v lepší zítřek. Typologie současnosti se silou řešit problémy místa a rozvoje města. Budovy, které Praha postrádá. Mrakodrapy.*

*Hlavním cílem diplomního projektu bylo najít vhodné místo pro výškovou stavbu v Praze. Najít místo, které takovou stavbu unese, zvládne. Lokalita Libeň je známa svou industriální historií a jádrem, které jsou badatelné i v dnešní době. Postrádá elementární identitu, nachází se zde množství bariér a zákoutí, jakým je i seřazovací nádraží Libeň. Bariéry, které vytráčí z místa městskost i obyvatelnost.*

*Hlavním záměrem je proměna této lokality na bydlení u železnice. Ulice Českomoravská je charakteristická svou íniovostí i proporcemi, a právě proto je vhodným místem pro zvládnutí odvážnějších staveb.*

## **OBSAH**

<b>01</b>	DEFINICE_PRAHA	<b>10 - 19</b>
<b>02</b>	ANALÝZY	<b>20 - 39</b>
<b>03</b>	NÁVRH	<b>40 - 93</b>
<b>04</b>	DOKLADOVÁ ČÁST	<b>94 - 97</b>
<b>05</b>	ZDROJE	<b>98-101</b>



## TEORIE PRI HLEDÁNÍ MÍSTA

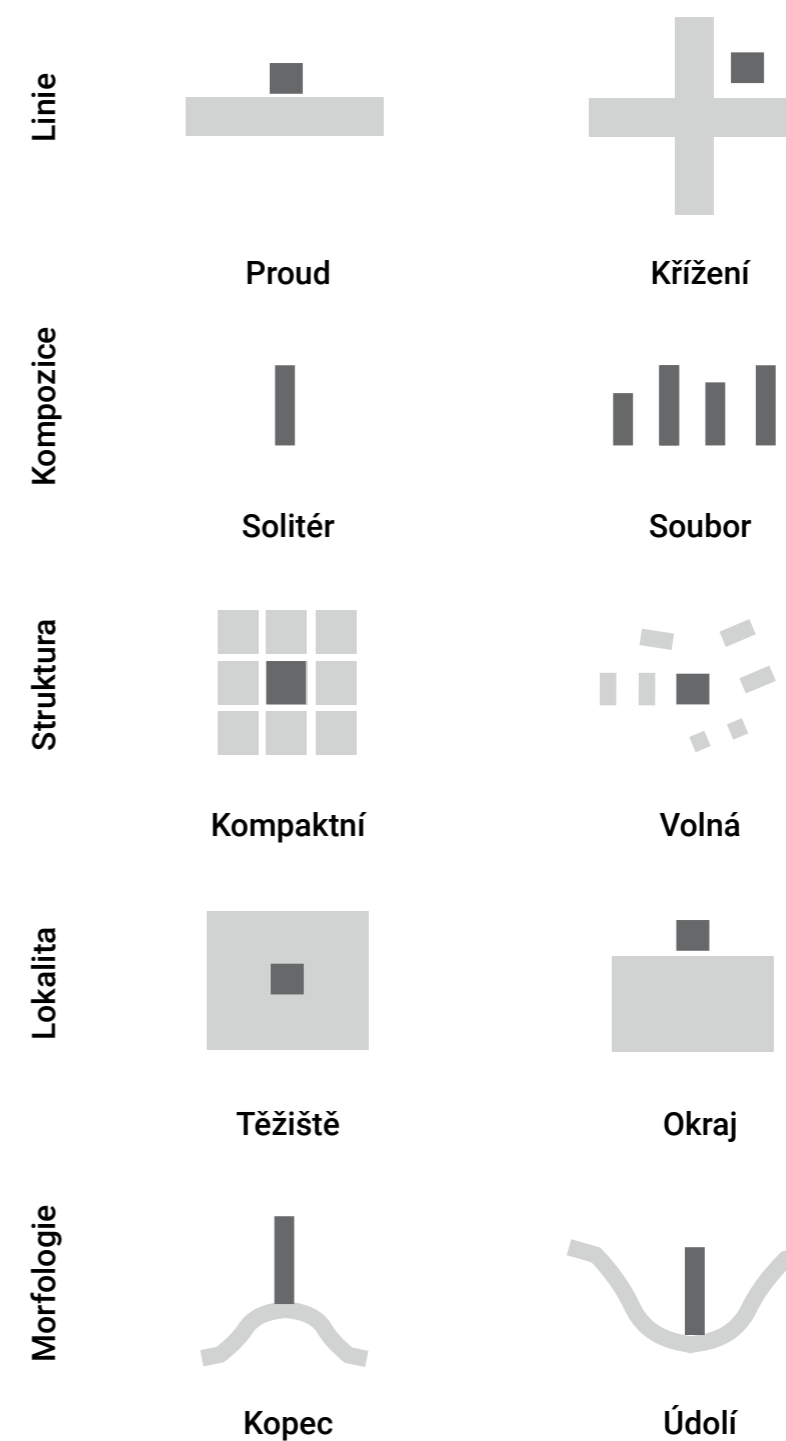
### DESATERO

Mrakodrapové desatero popisuje vlastnosti výškových staveb a jejich fungování ve vztahu k městu. Jedná se o zcela základní body, kterých bychom se v úvodu přemýšlení o mrakodrapech měli držet.

1. V mrakodrapy věřit budeš.
2. Dominovat budeš.
3. Do výšky s rozumem porosteš.
4. Společenské hodnoty v sebe pojmeš.
5. Otevřenost parteru uvážíš.
6. Od města se neodvrátíš.
7. Význam dopravní obslužnosti na lehkou váhu nevezmeš.
8. Cti infrastrukturu zelenou i modrou.
9. Pomni, abys občanskou vybavenost dostupnou měl.
10. Kontextem zabývatí se budeš.

### KONTEXTY

Na základě rozborů jednotlivých referencí je možné charakterizovat kontexty, ve kterých se výškové budovy z pravidla vyskytují. Systematicky se dělí do pěti kategorií - linie, struktura, kompozice, morfologie a lokalita. Jednotlivé kategorie představují zúžený pohled na město s popisem dvou protikladných způsobů chování mrakodrapu k místu. U reálných staveb se většinou setkáme s prolínáním hned několika kontextů najednou.

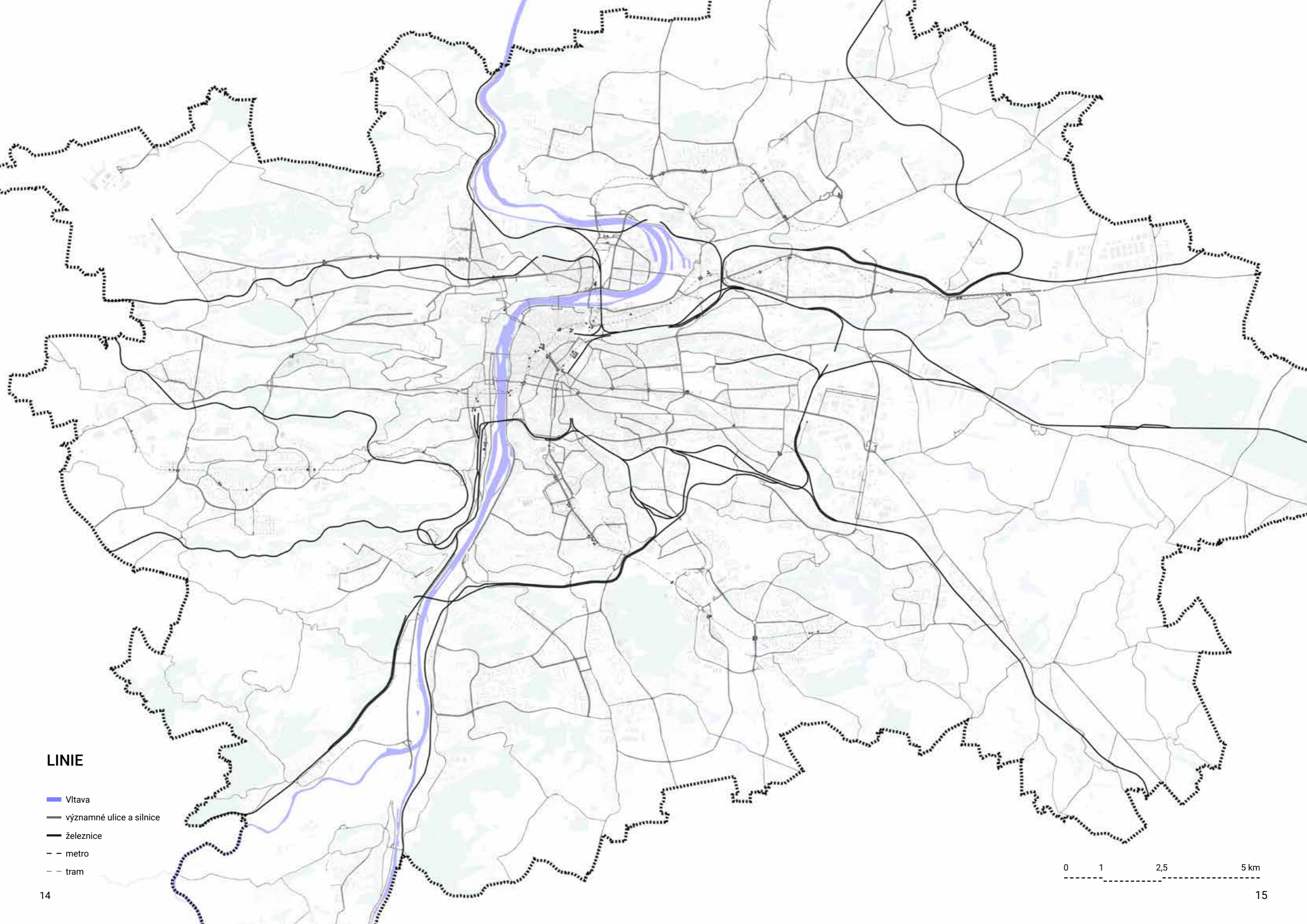









**STRUKTURA**

- 1-3 NP
- 4-8 NP
- 9-15 NP
- +16 NP

0 1 2,5 5 km

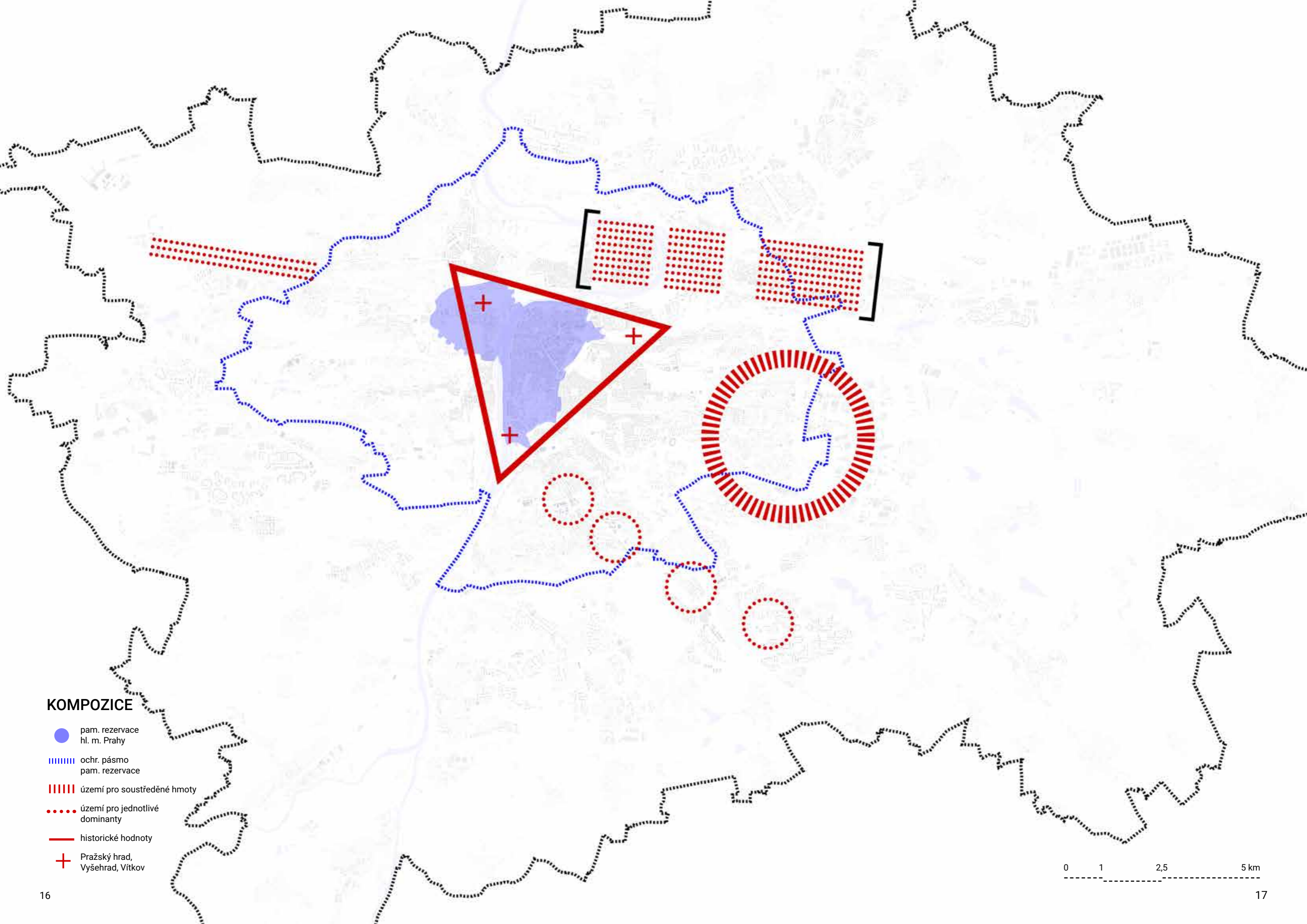


**LINIE**

-  Vltava
-  významné ulice a silnice
-  železnice
-  metro
-  tram

0 1 2,5 5 km

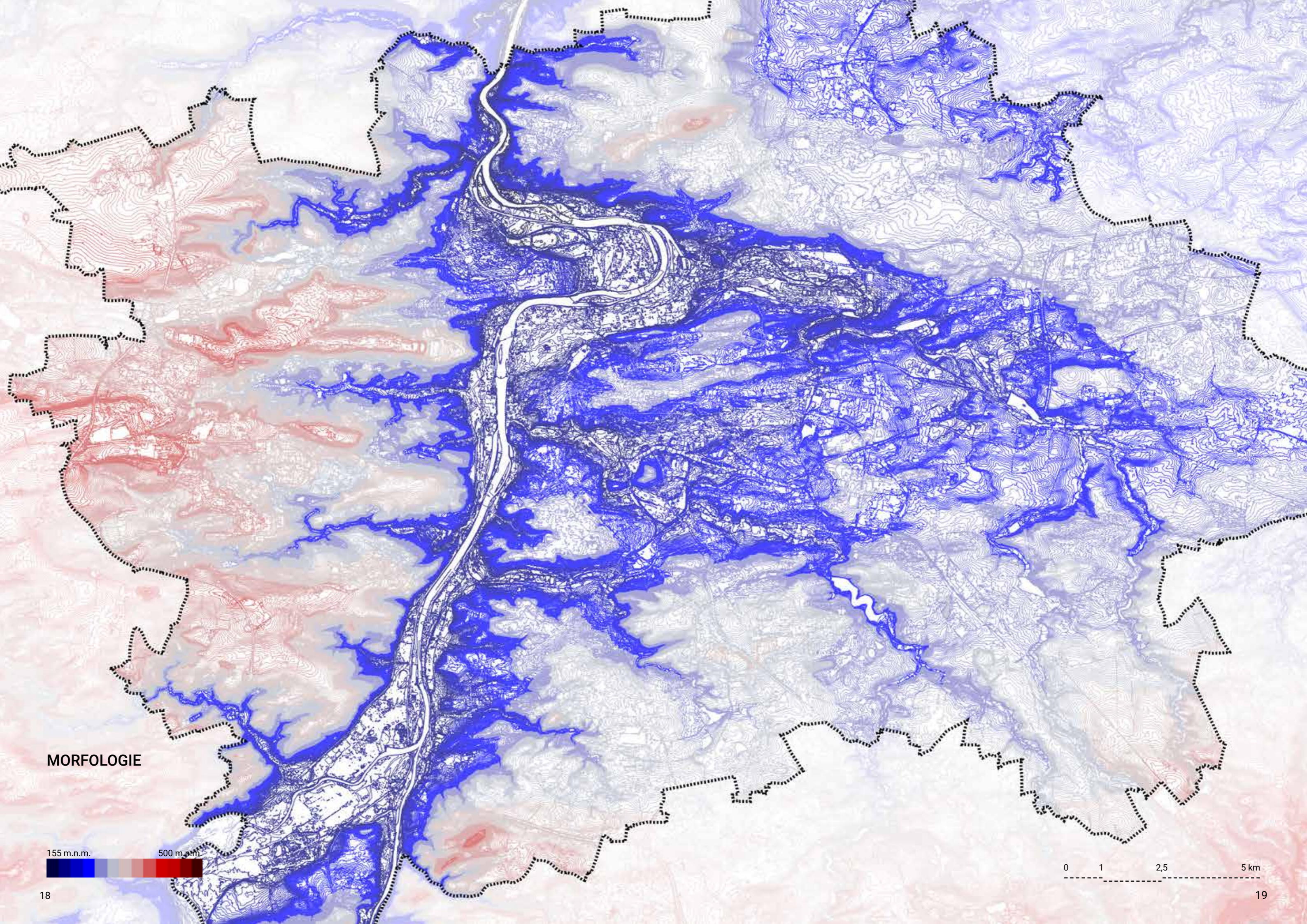




### KOMPOZICE

-  pam. rezervace hl. m. Prahy
-  ochr. pásmo pam. rezervace
-  území pro soustředěné hmoty
-  území pro jednotlivé dominanty
-  historické hodnoty
-  Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov

0 1 2,5 5 km



MORFOLOGIE

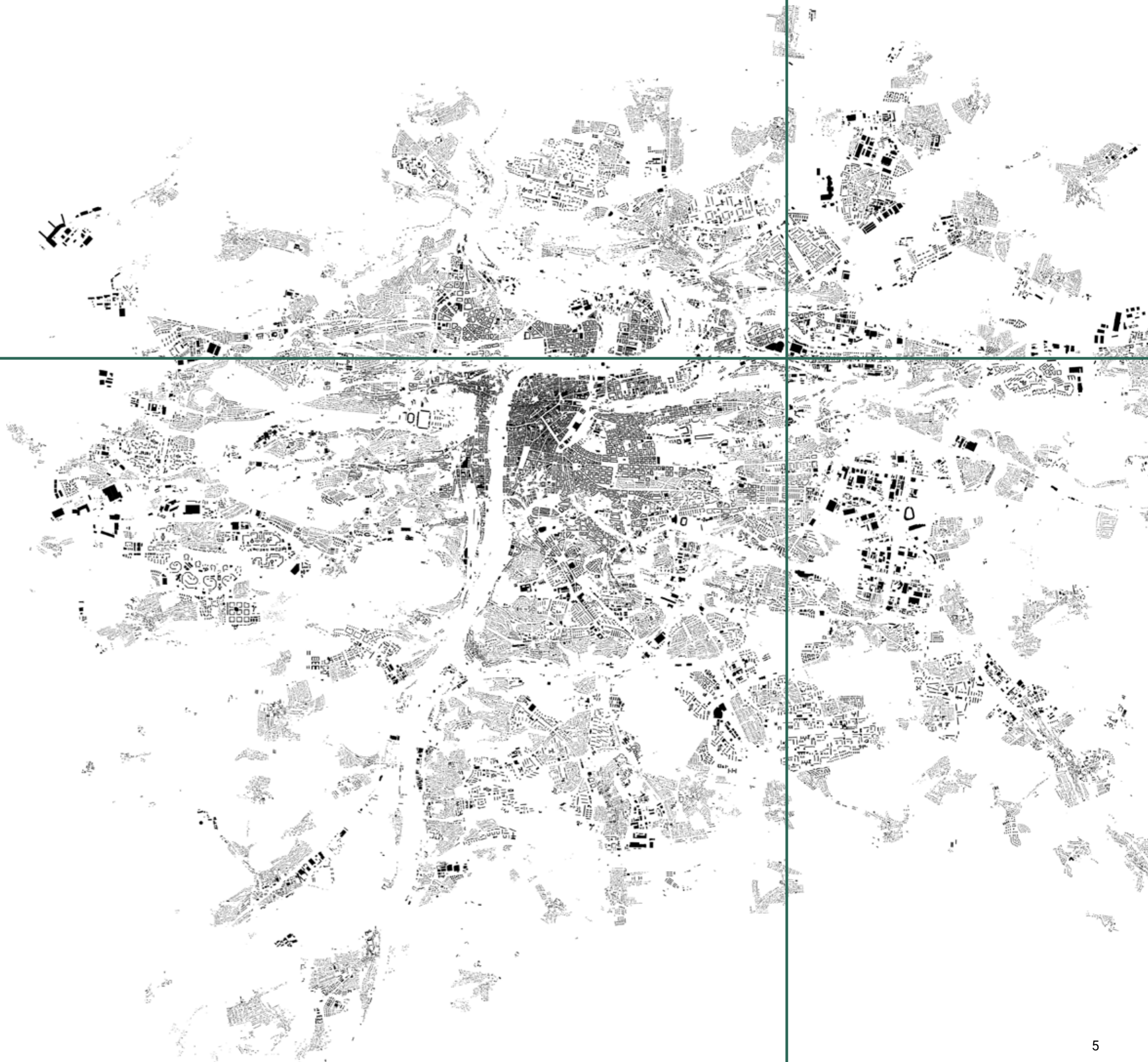
155 m.n.m. 500 m.n.m.

0 1 2,5 5 km



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

zeměpisné souřadnice: 50°6'38" s. š., 14°30' v. d.  
městská část: Praha 9  
katastrální území: Libeň  
kód katastrálního území: 730891  
první zmiňka: 1363  
připojení k Praze: 1901  
rozloha: 1 331 ha  
počet obyvatel: 55 942  
hustota zalidnění: 42 ob. / ha  
počet domů: 2 453  
zastavěné území: 59,6 %  
hustota zastavění: 32,7 m<sup>2</sup> / ob.



## HISTORIE

Libeň je pražskou městskou částí a katastrálním územím, které leží z větší části v městském obvodu Praha 8, menší část na východě katastru je na obvodě Praha 9 (průmyslová Libeň, území za Balabenkou) a malé území je na Praze 7.

Řada zmínek v nejstarších českých kronikách se tohoto území týká nepřímo – hovoří zejména o událostech v údolí řeky Rokytnice – dnešního potoka Rokytky. První písemná zpráva o Libni pochází z roku 1363.

Osada Libeň vznikla na přelomu 13. a 14. století a skládala se ze dvou tvrzí. Jedna stála v oblasti dnešních Thomayerových sadů, druhá na hranici s Vysočany. Ve druhé polovině 19. století se změnila na průmyslové centrum severovýchodu Prahy. Libeň byla připojena k Praze jako poslední, osmé, předměstí (v roce 1901) ještě před vznikem Československa.

Českomoravská ulice vznikla někdy kolem roku 1852. Původně nenavazovala na Poděbradskou, ale byla součástí staré silnice na Hloubětín. Pokračováním Poděbradské se stala až po vybudování nové nádražní budovy na křižovatce u Harfy. Ulice prošla zásadní rekonstrukcí v letech 2003–2004 v souvislosti s výstavbou O2 arény na pozemcích bývalého ČKD Lokomotivka pro mistrovství světa v ledním hokeji.

Železniční trať tudy vede od roku 1845. V roce 1875 v souvislosti s libeňským a vysočanským průmyslem vzniklo nákladové nádraží a o dva roky později i nádraží osobní, které mělo budovu mělo naproti dnešní O2 aréně. Původně neslo jen název Libeň, později Praha-Libeň horní nádraží. V roce 1944 byla při spojeneckém náletu budova nádraží zásadně poničena a z původně třípodlažní budovy zbylo jen přízemí ve špatné statické kondici. Nová budova stanice nádraží byla uvedena do provozu roku 1978, čímž se osobní část přesunula z Libně do Vysočan.



Nálet na Prahu z roku 1945 objektivem Stanislava Maršála, zničené Horní nádraží Libeň



Srážka tramvaje s parní lokomotivou vlečky na Českomoravské ulici 10. září 1944, sbírka V. Borek



Křižovatka Harfa vpravo s nádražní budovou v roce 1995, prazsketramvaje.cz



Prostor po snesené výtažné koleji vlečky před bývalým nádražím v roce 2003, prazsketramvaje.cz



Českomoravská ulice před rekonstrukcí mezi lety 2003-2004, prazsketramvaje.cz



Zastávka Lokomotivka ještě před demolicí správních budov areálu ČKD 2.4.2001, prazsketramvaje.cz



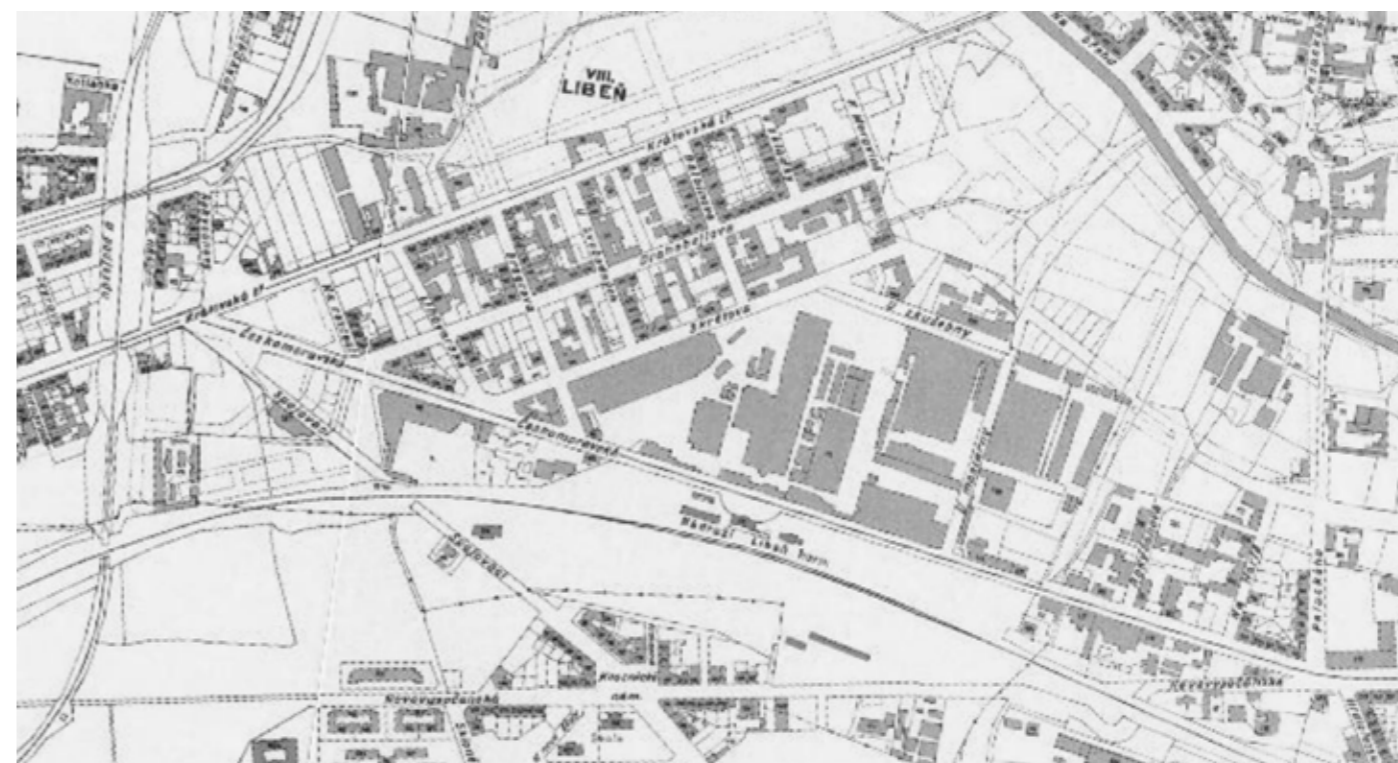
1842 / Mapa stabilního katastru, dveprahy.cz



1920-1924 / Výškopisný plán hlavního města Prahy s okolím, dveprahy.cz



1876-1878 / III. vojenské mapování (Františko-Josefské), oldmaps.geolab.cz



1938 / Orientační plán hlavního města Prahy s okolím, dveprahy.cz



ortofoto 1938, dveprahy.cz



ortofoto 1988, dveprahy.cz



ortofoto 1953, dveprahy.cz



ortofoto 2020, dveprahy.cz



## PODLAŽNOST

- 1-3 NP
- 4-8 NP
- 9-15 NP
- 16 + NP

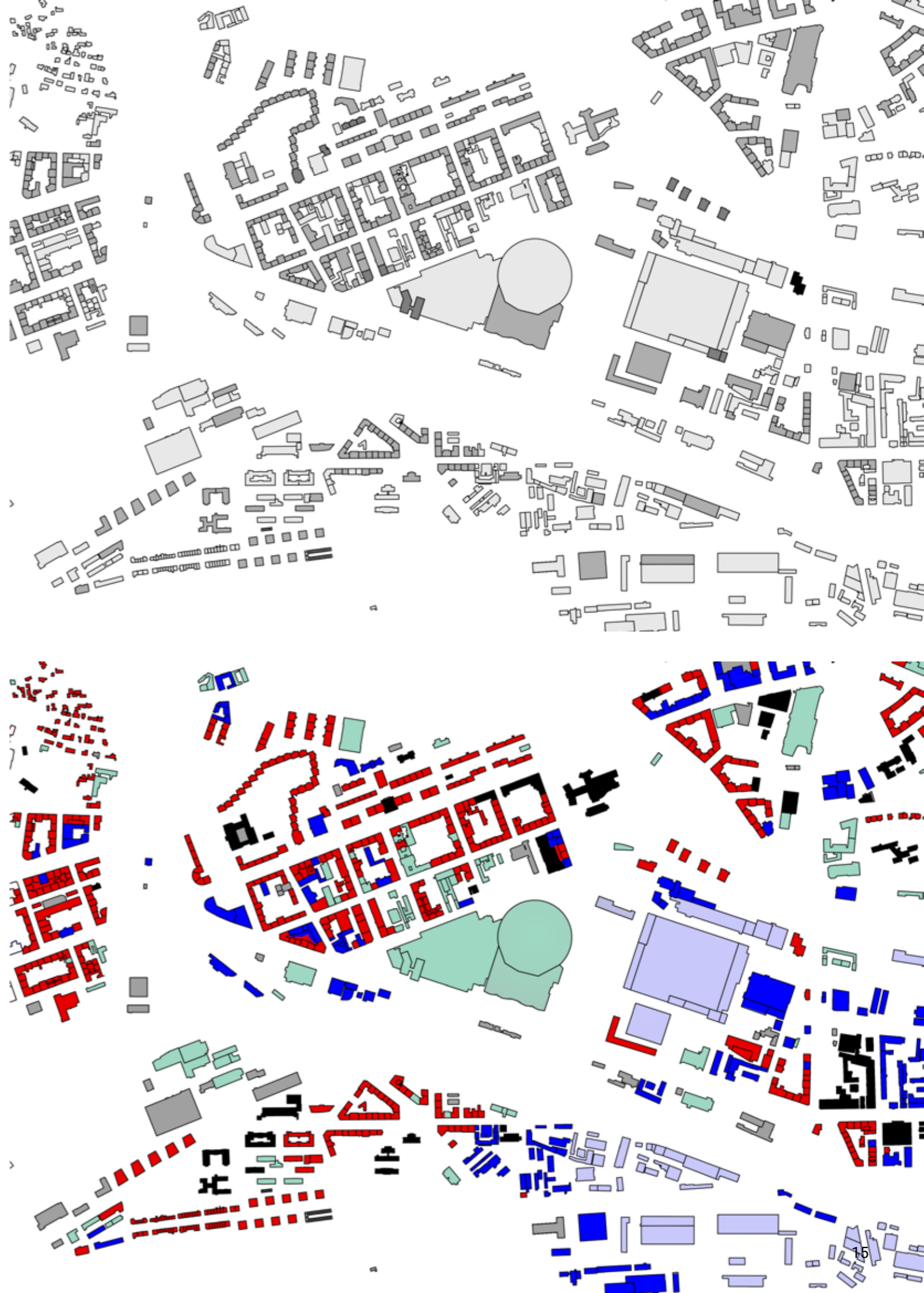
## FUNKČNÍ VYUŽITÍ

- bydlení
- veřejné služby
- komerční služby
- administrativa a nerušící výroba
- průmyslová výroba a sklady
- ostatní

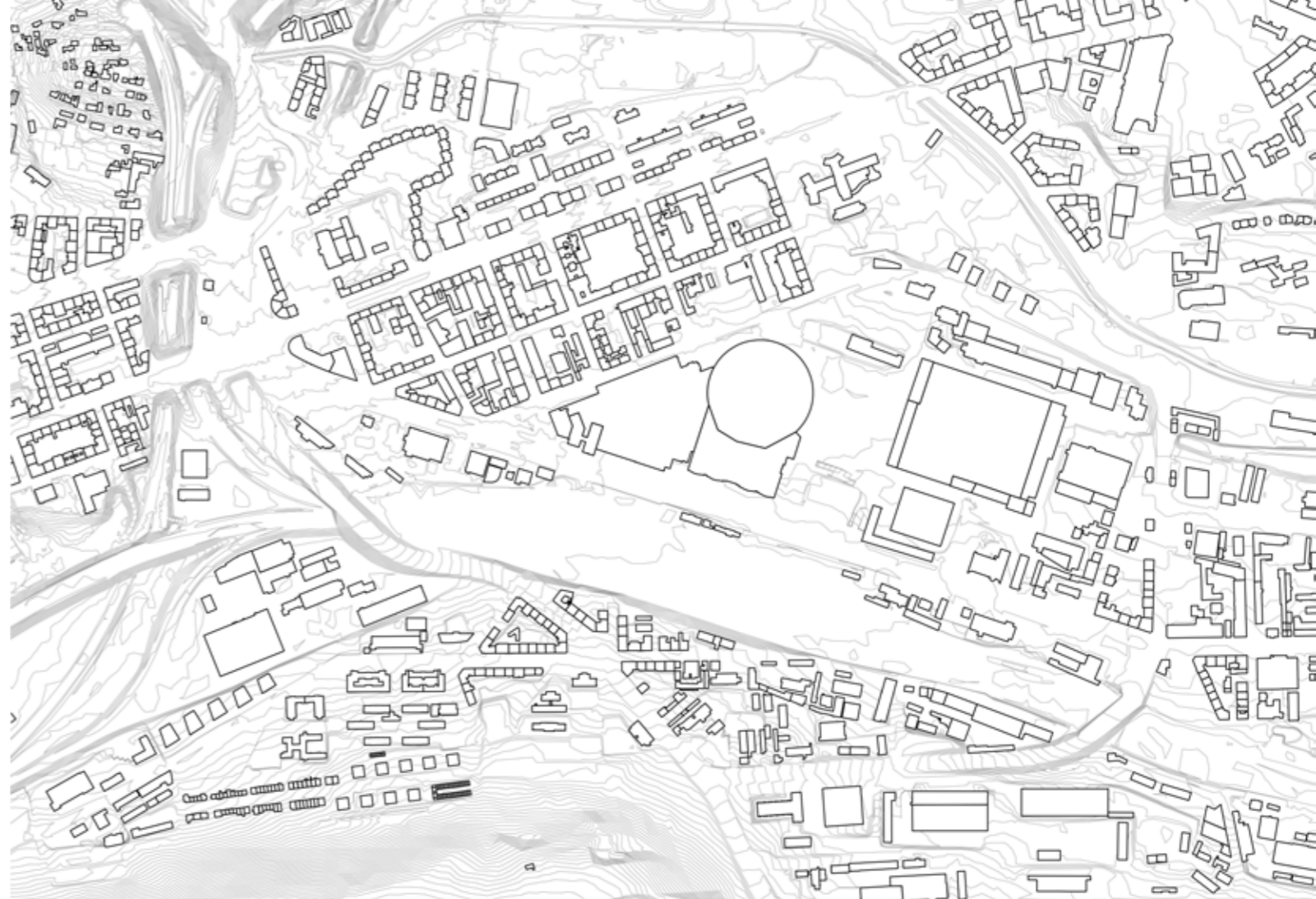


M 1:10 000

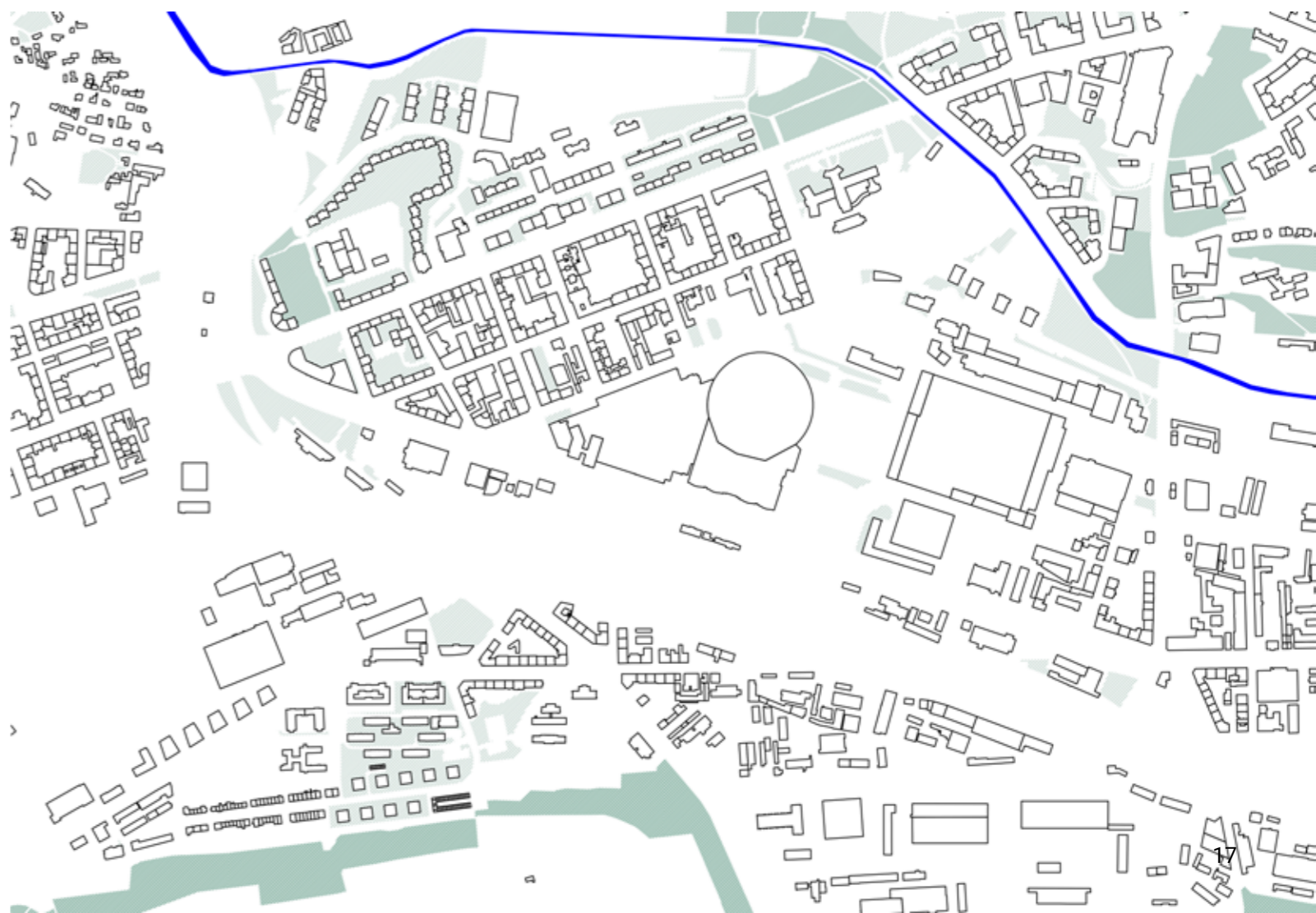
0 150 300 1000 m



## MORFOLOGIE



## ZELENOMODRÁ INFRASTRUKTURA



M 1:10 000

0

150

300

1000 m

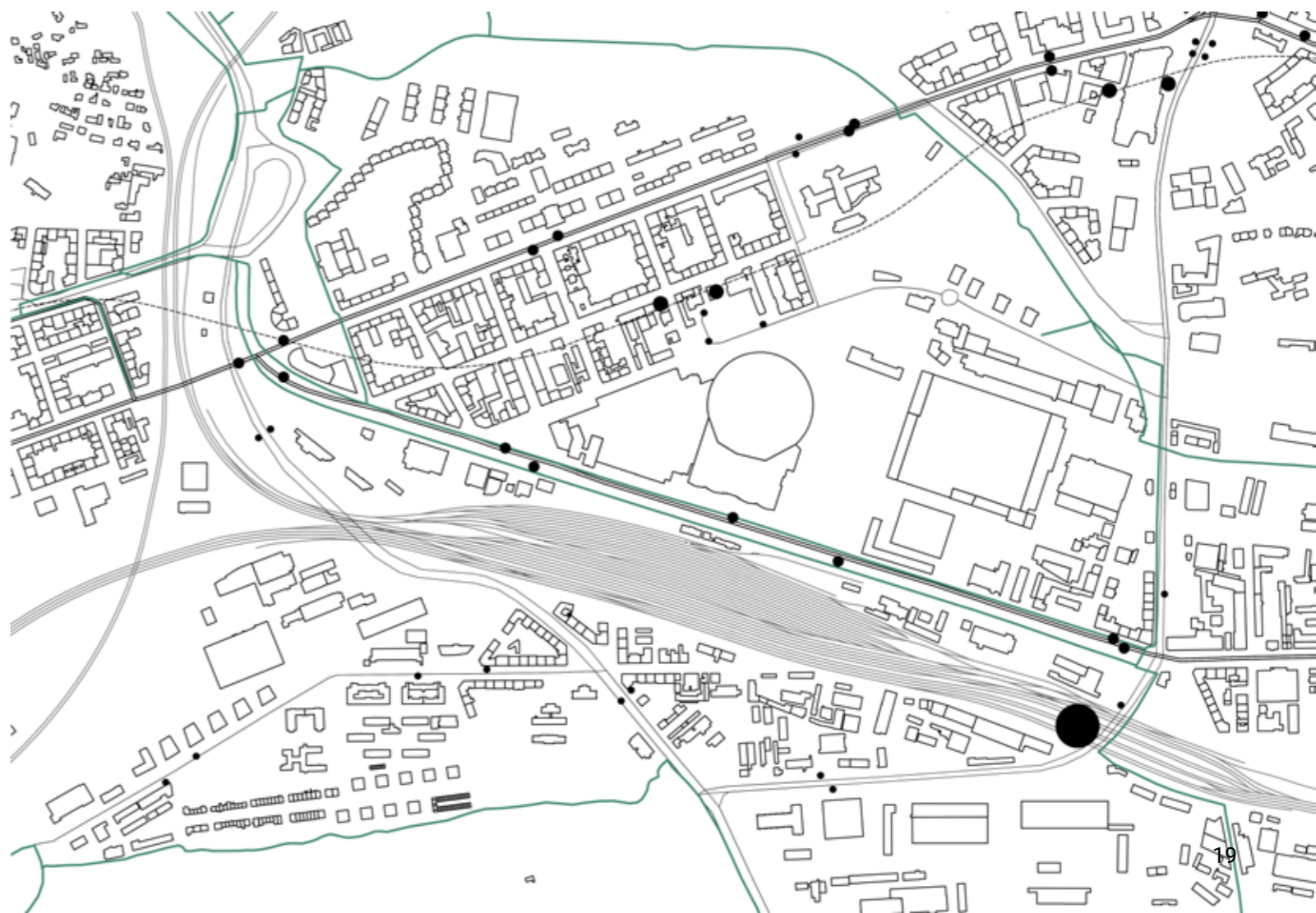


## ULIČNÍ SÍŤ



## VĚŘEJNÁ DOPRAVA A ZASTÁVKY

- železnice
- metro
- tram
- bus
- cyklotrasy



M 1:10 000

0 150 300 1000 m

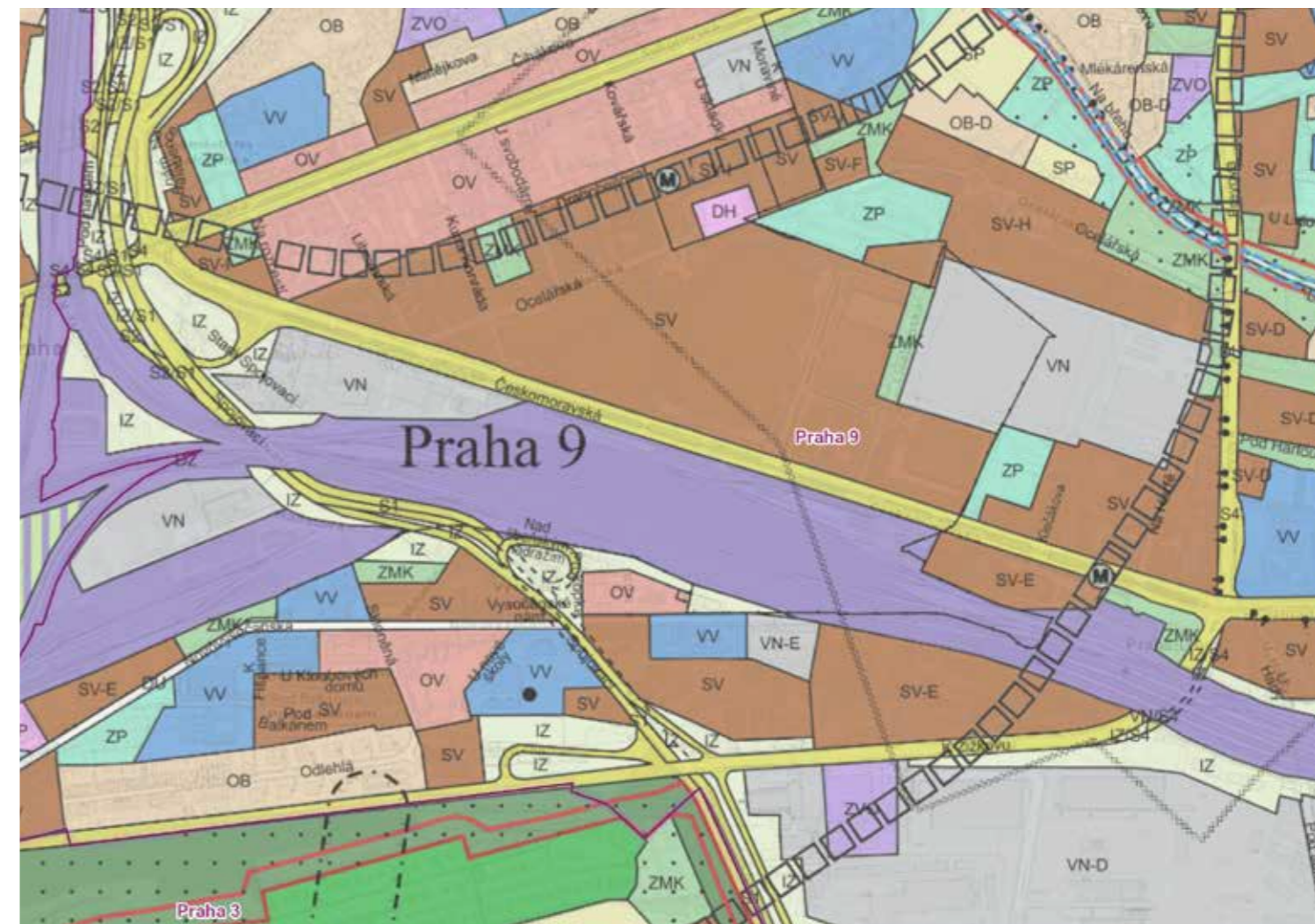
# ÚZEMNÍ PLÁNY HL. M. PRAHY

## POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ

OBYTNÁ	
OC	ČISTÉ OBYTNÉ
OV	VŠEOBECNÉ OBYTNÉ
OMS	OBYTNÉ MALÝCH SÍDEL
SMÍŠENÁ	
SVM	SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO TYPU
SVO	SMÍŠENÉ OBCHODU A SLUŽEB
SMJ	SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA
SMS	SMÍŠENÉ MALÝCH SÍDEL
VÝROBY A SLUŽEB	
VN	SLUŽEB A NERUŠÍCÍ VÝROBY
VP	PRŮMYSLOVÉ VÝROBY
SK	SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE
SPORTU A REKREACE	
SP	SLOUŽÍCÍ SPORTU
SO	SLOUŽÍCÍ ODDECHU
ZVLÁŠTNÍ	
ZOB	VELKÉ OBCHODNÍ KOMPLEXY
ZUB	VELKÉ UBYTOVACÍ KOMPLEXY
ZVK	VELETRŽNÍ, VÝSTAVNÍ A KONGRESOVÉ AREÁLY
ZSP	VELKÉ SPORTOVNÍ AREÁLY
ZVS	VYSOKÉ ŠKOLY A VYSOKOŠKOLSKÉ KOLEJE
ZKC	KULTURA A CÍRKEV
ZBS	SPRÁVA
ZAD	ADMINISTRATIVNÍ ZAŘÍZENÍ
ZOS	OSTATNÍ BEZ SPECIFIKACE FUNKČNÍ NÁPLNĚ

## MONOFUNKČNÍ PLOCHY

VEŘEJNÉ VYBAVENÍ	
VYS	MATEŘSKÉ, ZÁKLADNÍ A STŘEDNÍ ŠKOLY
VVZ	ZDRAVOTNICTVÍ A SOCIÁLNÍ PÉČE
VVM	MĚSTSKÁ SPRÁVA
VVA	ARMÁDA A BEZPEČNOST
VVO	OSTATNÍ
VVX	BEZ BLIŽŠÍ SPECIFIKACE
DOPRAVA	
	VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
DZ1	TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČE
DZ2	VLEČKY
	DOPRAVNÍ A VOJENSKÁ LETIŠTĚ
	SPORTOVNÍ LETIŠTĚ
DO	GARÁŽE
DPZ	ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ SYSTÉMU P+R
DPO	OSTATNÍ PARKOVIŠTĚ
DB	ČERPAČÍ STANICE POHONNÝCH HMOT
DM	ZAŘÍZENÍ A PLOCHY PRO HROMADNOU DOPRAVU OSOB
	PŘÍSTAVY A PŘÍSTAVIŠTĚ
DPK	PLOCHY PLAVEBNÍCH KOMOR
DDN	PŘEKLADIŠTĚ, KONTEJNEROVÉ TERMINÁLY, NÁKLADOVÉ O
DCE	NÁKLADNÍ CELNICE
	TRASY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ (VRT)
	TRASY A STANICE METRA
	LANOVKY



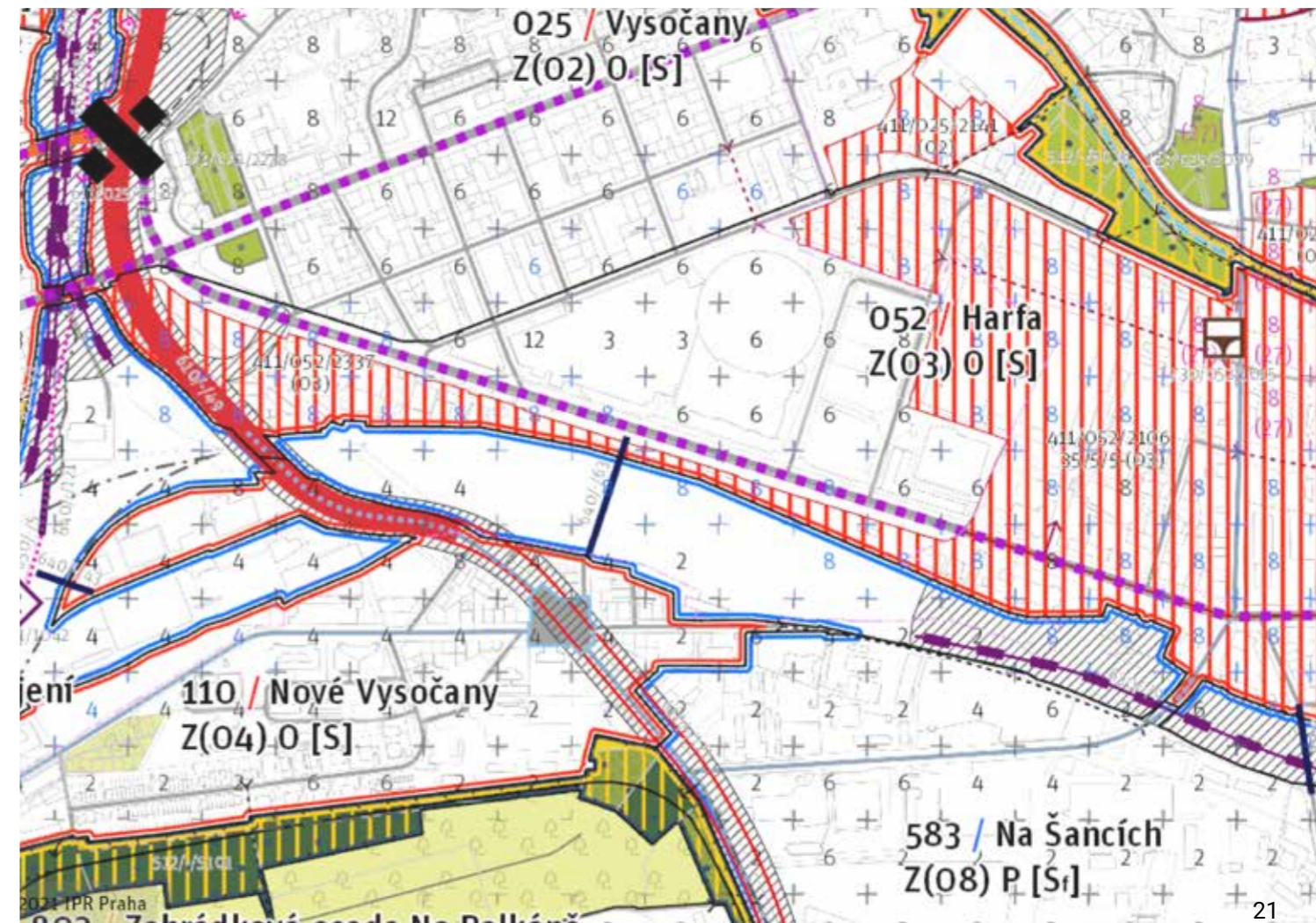
# METROPOLITNÍ PLÁN

	Úlice metropolitní úrovně
	Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (návrh)
	Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (územní rezerva)
Využití lokality	
	Zastavitelná produkční lokalita
	Zastavitelná obytná lokalita
	Zastavitelná rekreační lokalita
	Nezastavitelná rekreační lokalita
	Nezastavitelná přírodní lokalita
	Nezastavitelná produkční lokalita
Transformační plochy	
	Zastavitelná transformační plocha s produkčním využitím
	Zastavitelná transformační plocha s obytným využitím
	Zastavitelná transformační plocha s rekreačním využitím
	Nezastavitelná transformační plocha s rekreačním využitím
	Nezastavitelná transformační plocha s přírodním využitím
	Nezastavitelná transformační plocha s produkčním využitím
Regulace výšek	
	Plocha výškové regulace s rozmezím podlažnosti odvozeným ze stavu
	Plocha výškové regulace s rozmezím podlažnosti nově navrženým
	Plocha výškové regulace se stanovenou hladinou věží

## CÍLOVÝ CHARAKTER LOKALITY

Dotvořit a posilovat cílový charakter zastavitelné stavební, stabilizované, obytné lokality Harfa se strukturou hybridní.

Lokalita Harfa je vymezena jako lokalita s hybridní strukturou. Cílem navržených regulativů je zachování prostorového uspořádání v stabilizované části, dokončování metropolitních tříd Českomoravské a Poděbradské, ve vymezených transformačních plochách doplnění zástavby, dotvoření výškové kompozice lokality v oblastech se stanovenou hladinou věží a zlepšení prostupnosti do lokality U Rokytky, která je rekreačním zázemím lokality. Využití lokality je stanoveno jako obytné, součástí lokality je multifunkční aréna O2.



# VÝŠKY V OKOLÍ

250 m. n. m.

Residence Eliška \_ 94 m

Budova S014 \_ 58 m

Budova Beethoven \_ 33 m (v modelu chybí)

205 m. n. m.

280 m. n. m.



## ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

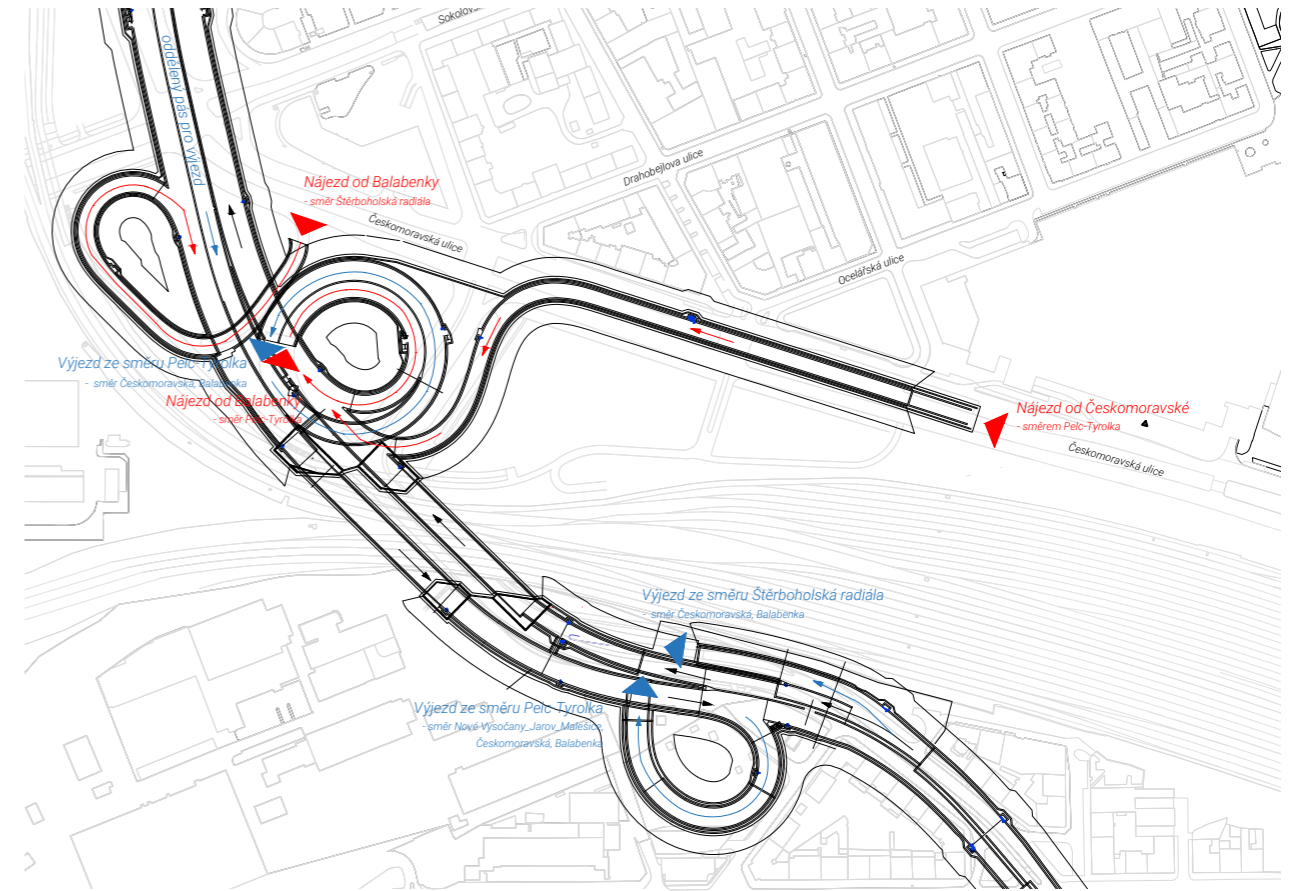
### PŘESUN MĚSTSKÉHO OKRUHU DO TUNELU \_ LIBEŇSKÁ SPOJKA

V území je plánovaná dopravně-urbanistická studie městského okruhu ve fázi zadání dokumentace pro územní řízení. Zrušením mostu je na Balabence vytvořena hlavní tramvajová spojka v území. Nájezdy a výjezdy mírně komplikují území a omezuje urbanistický návrh. Urbanistická studie je od společnosti SATRA s blokovou zástavbou a výškovou hladinou budov až 14 NP.

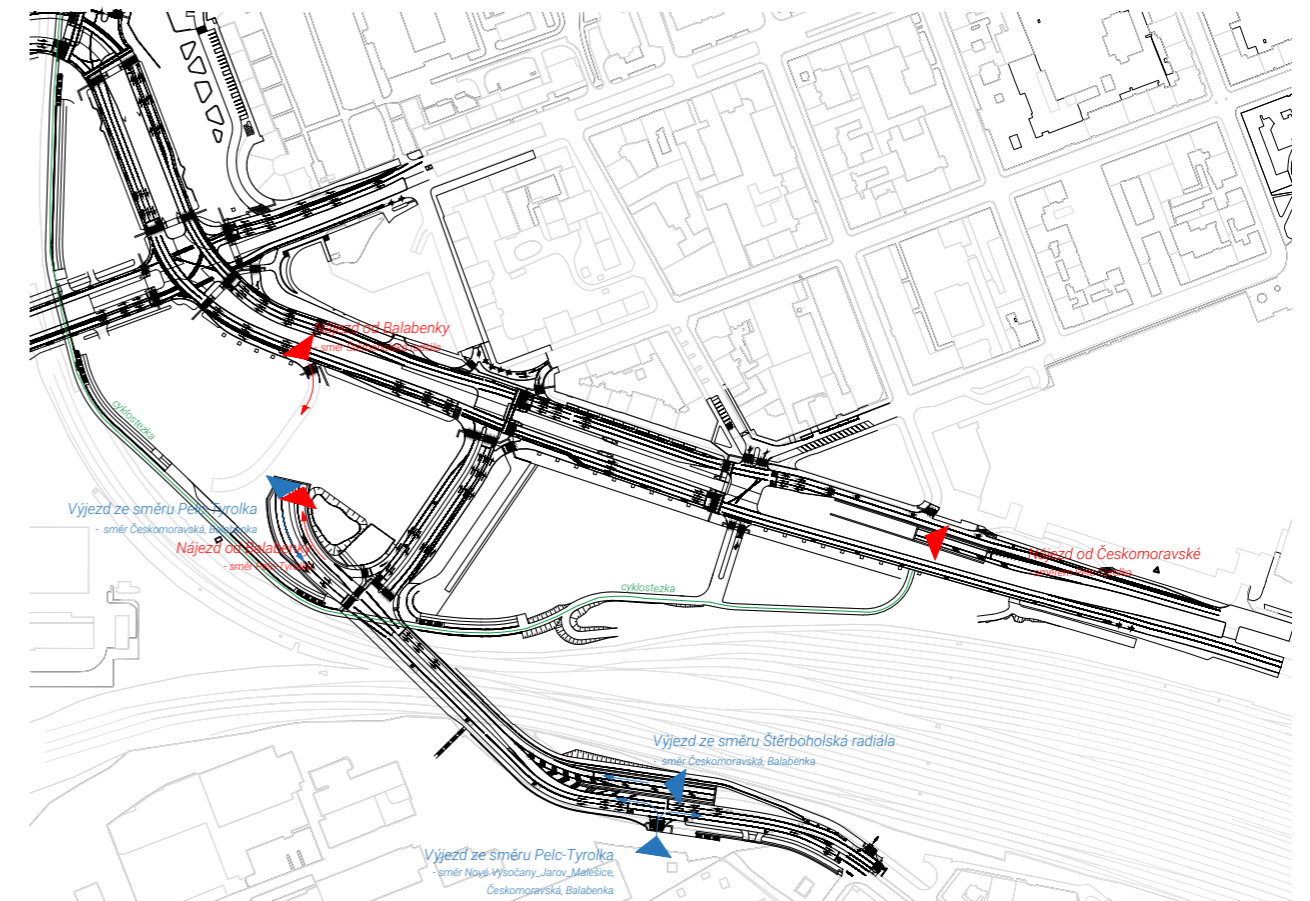




Urbanistická studie společnosti SATRA



Navrhovaný tunel s nájezdy a výjezdy do tunelů a směr pokračování



Navrhovaná pozemní komunikace v okolí tunelu s plánovanou cyklostezkou podél železnice



Českomoravská ulice nekonečně dlouhá s opakováním\_ budov, lamp, stožárů, aut



Seřazovací stanice vlaků u Českomoravské ulici



Atmosféra ulice





Původní Libeňské nádraží částečně zbořené



Nádraží v Libni\_ podchod



Nová budova Harfa Design Residence



Atmosféra seřazovacího stanice

**(S) SILNÉ STRÁNKY**

dobrá dopravní dostupnost: vlakové nádraží, zastávka metra B Českomoravská, tramvajové linky, autobusové linky MHD

výhled na sad Třešňovka na jihu a na vrch Flajšnerka na severu

na hranici oblasti viditelné z PPR

atmosféra u železnice

**(W) SLABÉ STRÁNKY**

hluk ze železnice a z Českomoravské

nedostatek zeleně a rekreačních ploch

špatná prostupnost území, špatné spojení s lokalitou Nad Balkánem

nedokončenost území a okolí - místu chybí identita

mix různých struktur

obtížné dopravní situace, mimoúrovňové křížení a velké dopravní uzly

nákladní vlaková doprava v centru města

**(O) PŘÍLEŽITOSTI**

velký potenciál pro rozvoj

doplnění vybavenosti

lepší prostupnost územím

zatraktivnění místa v blízkosti centra

**(T) HROZBY**

ztráta identity místa

vytvoření bariéry

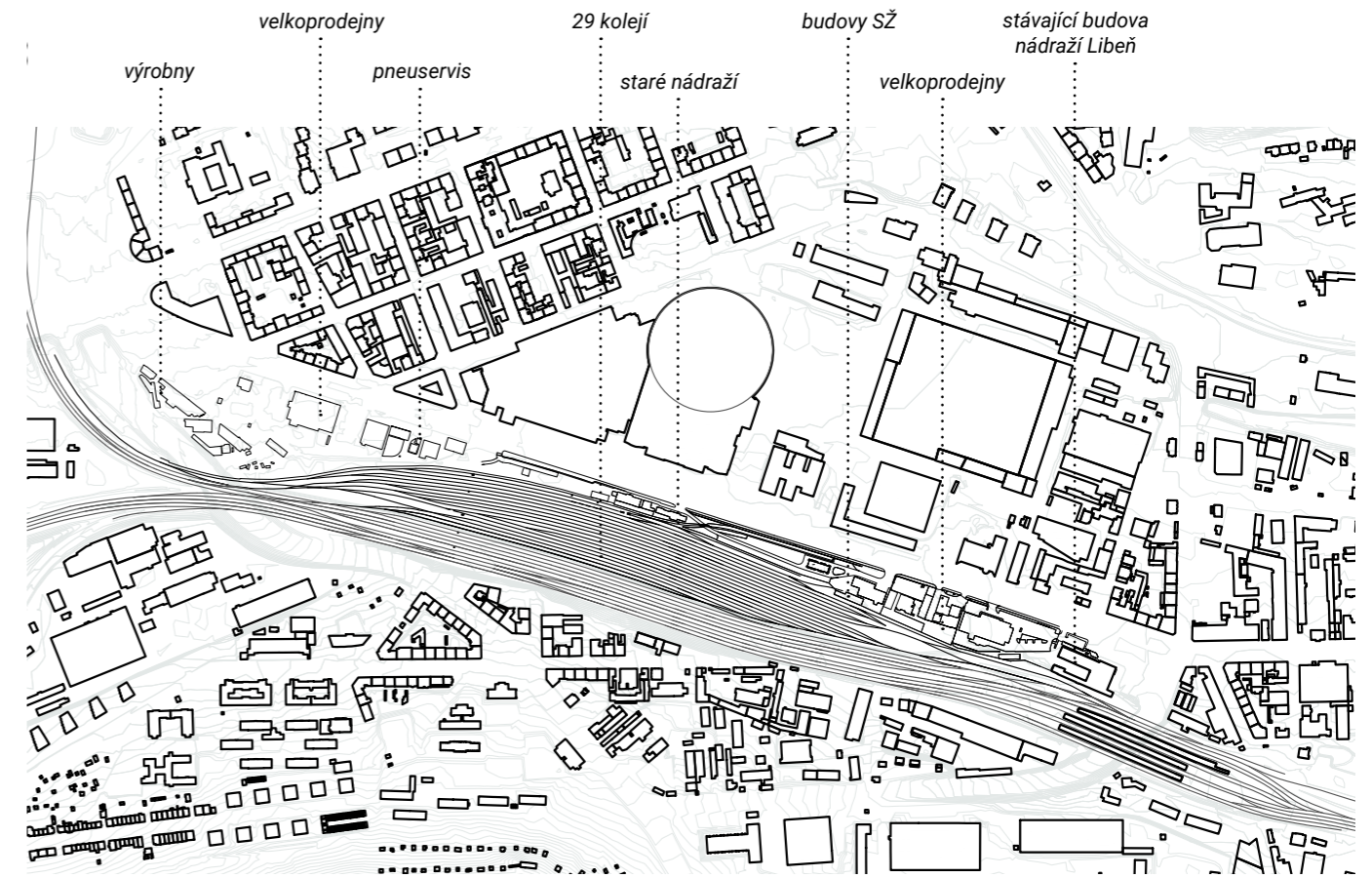
neuchopitelnost prostředí

## SEŘAĎOVACÍ NÁDRAŽÍ

Ve vybraném území se aktuálně nachází nákladové seřaďovací nádraží. Správa železnic si je vědoma, že nákladní vlaková doprava do centra hlavního města nepatří a způsobuje velké množství problémů, proto jedná o jejím přesunu jinam. To by znamenalo zásadní změnu situace na Českomoravské.

Na Českomoravské proto uvažujeme ideální situaci, ve které bude seřaďovací nádraží zrušeno. Z původních 21 kolejí jich ponecháváme 9 pro průjezd a odstavná stání vlaků osobních.

S kolejemi současně odstraňujeme zbylé sklady, velkoobchodní prodejny a nevyužívané nádražní budovy, které nepřispívají k městskému charakteru prostředí. Vzniká tak území s velkým rozvojovým potenciálem.



současný stav



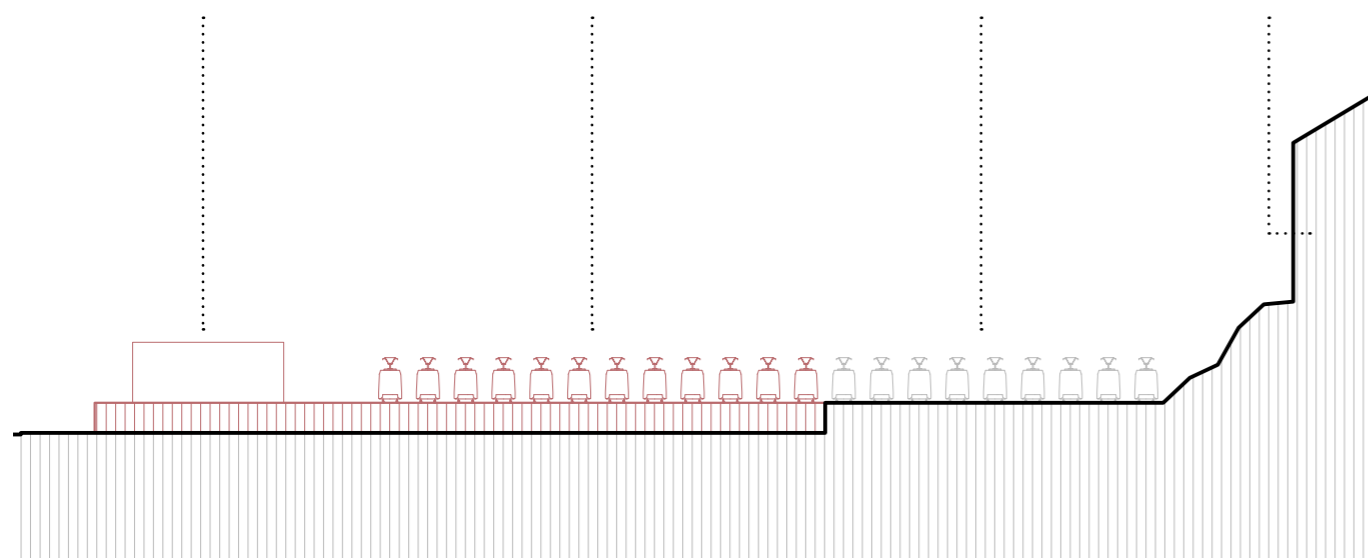
bourání

výrobný, velkoobchodní,  
objekty neměstského  
charakteru

12 kolejí

zbývajících 9 kolejí

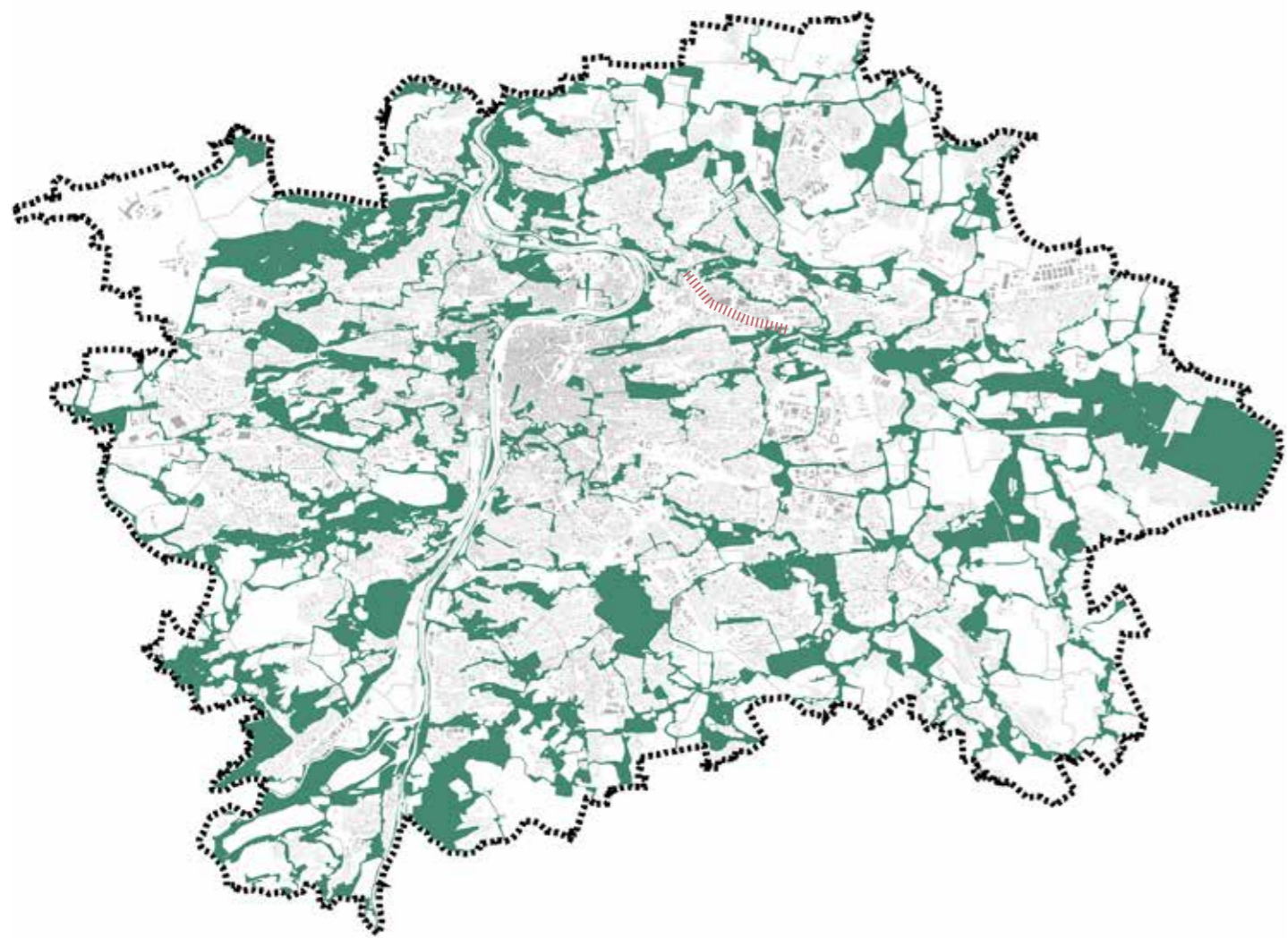
lokality Nad Balkánem



řez

## LINIOVÝ PARK

Řešená lokalita se potýká s problémem chybějící veřejné zeleně, kterou zde proto chceme doplnit. Uvažujeme prodloužení plánované cyklostezky a lineární zeleně z projektu Libeňské spojky podél železnice směrem libeňskému nádraží a v případě dalšího rozvoje až k Hornímu rybníku v Hloubětíně.



zapojení parku do systému sídelní zeleně v Praze

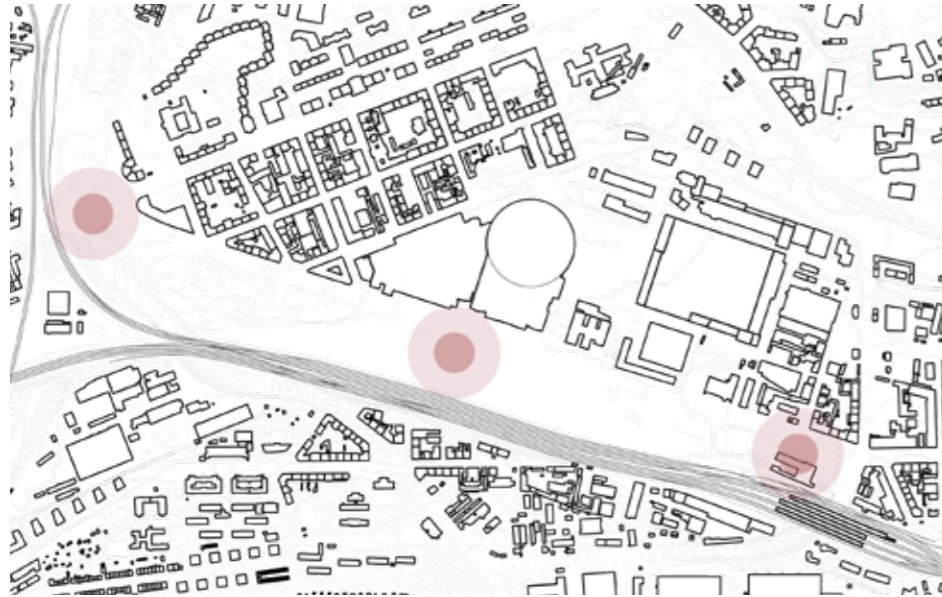


cyklostezka



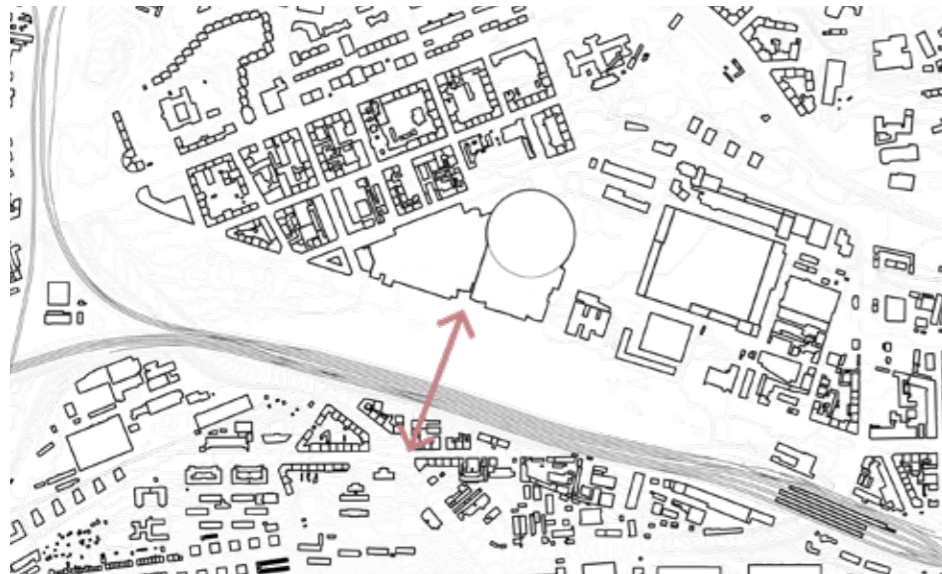
zeleně

## CELKOVÝ KONCEPT



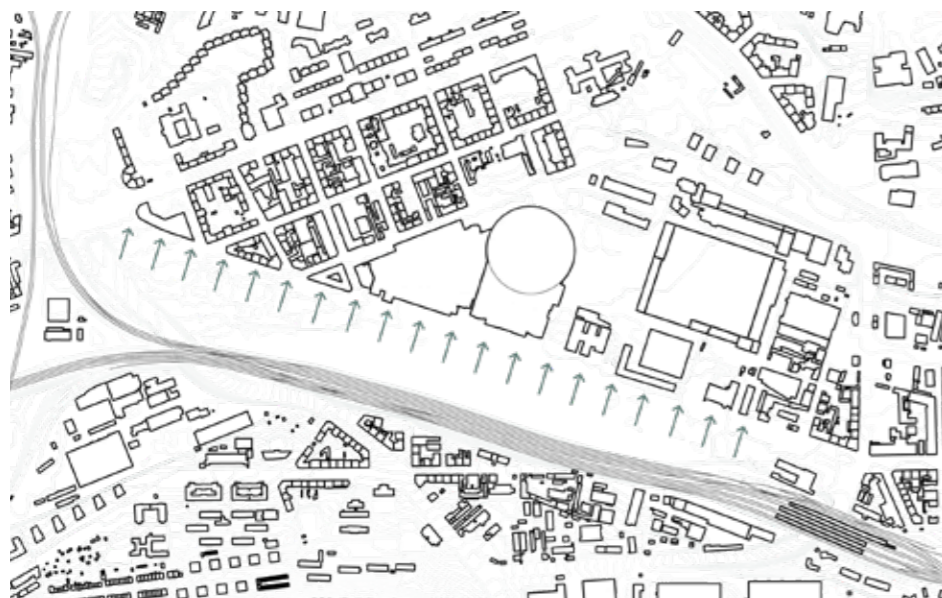
### LOKÁLNÍ CENTRA

v lokalitě navrhujeme 3 centra,  
u Balabanky, u lávky a u nádraží



### PROPOJENÍ

navrhujeme propojit lokalitu u  
Harfy s lokalitou Nad Balkánem  
lávkou nad železnici



### OTEVŘENÍ

Českomoravskou ulici navrhu-  
jeme podpořit otevřeným parte-  
rem s komerčními jednotkami



### ZELEŇ

zelení navazujeme na stávající  
systém zeleně



### PROSTORY

rovnoběžně se železnici  
navrhujeme tři různé prostory,  
městskou Českomoravskou,  
meziprostory a lineární park



### ROZDĚLENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

území rozdělujeme na 4 části,  
příčemž na západě u Balabanky  
přejímáme studii od SATRY,  
zbylé 3 části budou řešeny v  
rámci diplomního projektu



## Urbanistické řešení

*Hlavním záměrem diplomní práce je zatraťivnění oblasti nákladového nádraží Libeň v Praze. Na první pohled se jedná o ne moc žádanou lokalitu, z které ale srší potenciál pro budoucí rozvoj. Libeň je známa svojí industriální historií a množstvím průmyslových staveb, skladů a výrobních objektů, které v kontextu se železnicí vytváří ideální místo pro odvážnější typ zástavby.*

*Svojí práci a koncept rozdělují na bydlení ve věži a bydlení v polobloku.*

*Řešené území rozdělují na čtyři hmotové elementy, které poskytují dobrou prostupnost územím. Tři polobloky o délce 62 metrů, prostřednictvím kterých je umožněn průhled i průchod směrem do parku. Polobloky vytváří poloveřejný chráněný vnější prostor - dvůr, i soukromé zahrady.*

*Meziprostory mezi nimi pak plynule navazují na líniový park. Další hmotou je věž, kterou úlohou je dominovat prostoru vedle nádražní budovy. Věž doplňují o nízkou podélnou hmotu, která pomáhá k vytvoření směru buď k nádraží alebo do parku. Svým tvarem kopíruje budovu nádraží.*

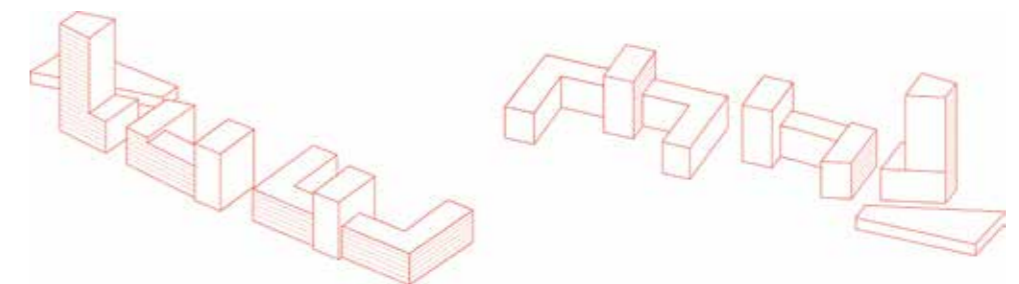
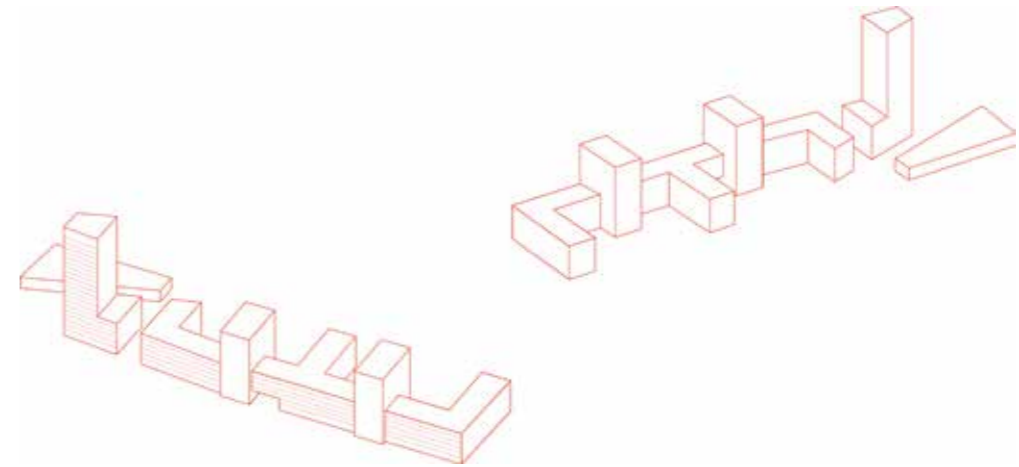
**městskost - prostupnost- obyvatelnost**

## Vývoj

*První myšlenky hmotového a urbanistického řešení spočívali v hledání, v které části a na kterém nároží by se měla pýšit věž.*

*Výše spomenutá líniovost, která je značná v daném území mě nutila vytvářet dlouhú uliční frontu s průchodem do parku, druhá linie se pak obracela k parku a vytvářela tak dlouhý chráněný prostor mezi těmito hmotama.*

*Postupne jsem se snažila hmotu členit se záměrem zlepšit prostupnost i zlidštit měřítko návrhu. Závěreční hmotový koncept se skládá ze čtyř samostatných domů (třech polobloků a věže s nízkou nudlí). Toto členění poskytuje možnost etapového členění.*





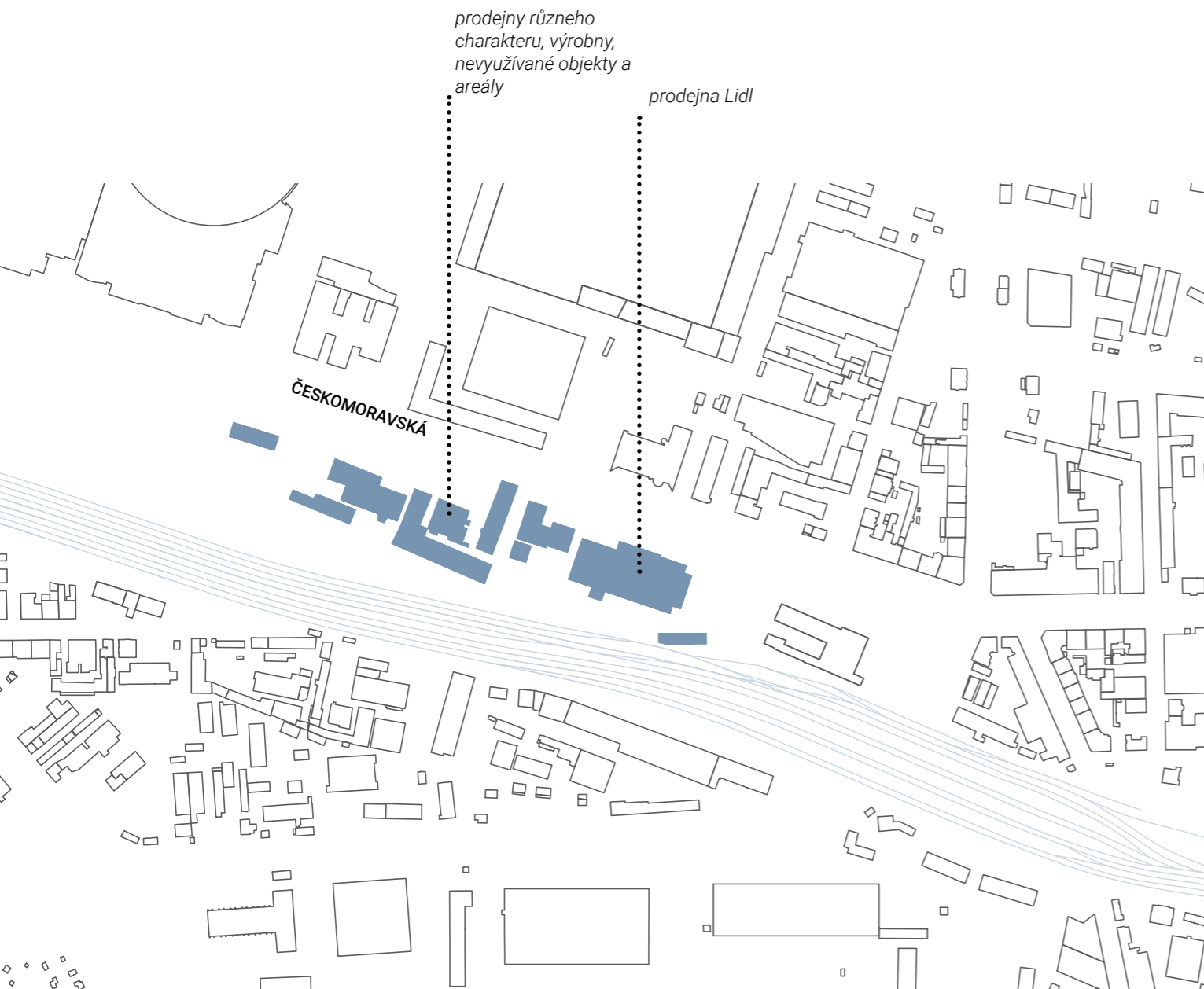
# ŠIRŠÍ VZTAHY



M 1:10 000

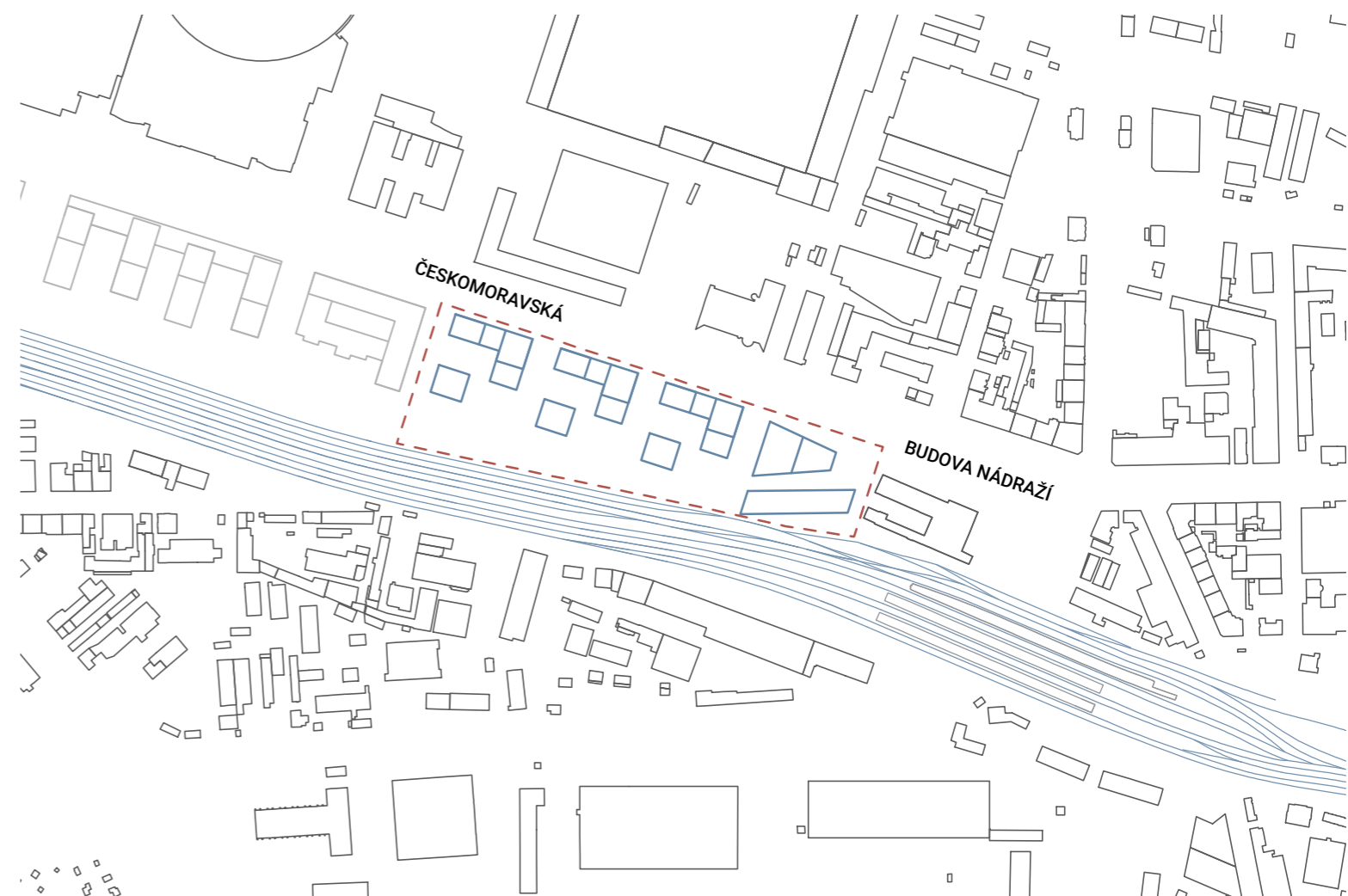
0 150 300 1000 m

## DEMOLICE



## ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

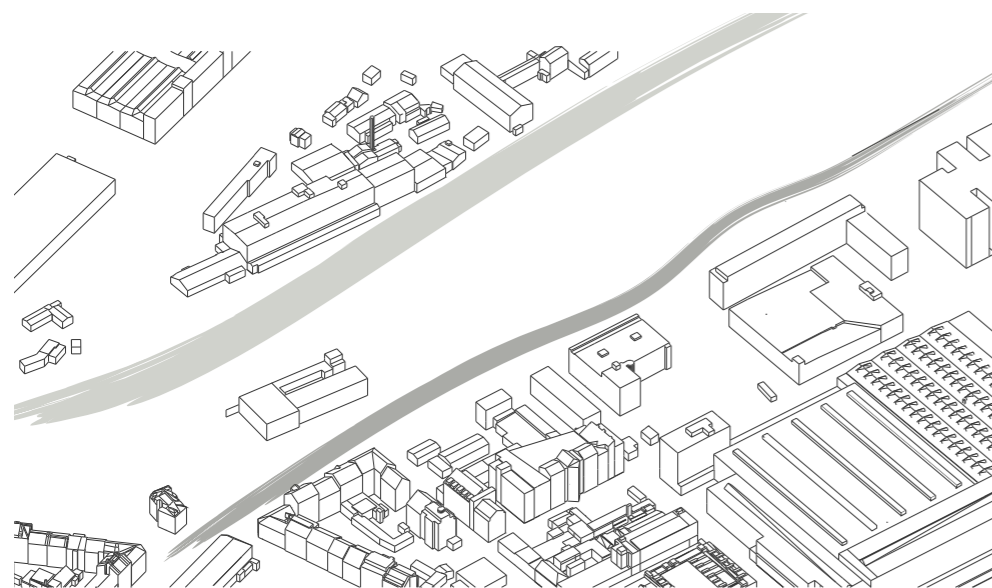
Území rozdělují na 4 části, mezi kterými vzniká veřejný prostor, který se prolíná do navrhovaného líniového parku u železnice. Samotná trať je vyvýšená o 4,5 metrů od úrovně parku. Polobloky poskytují soukromé zahrady a poloveřejné prostory. zatím co věž je vztáhným bodem celého nádraží a křižovatky u hlavní budovy.



M 1:5 000

0 75 150 500 m

## ZÁKLADNÍ PRINCIPY



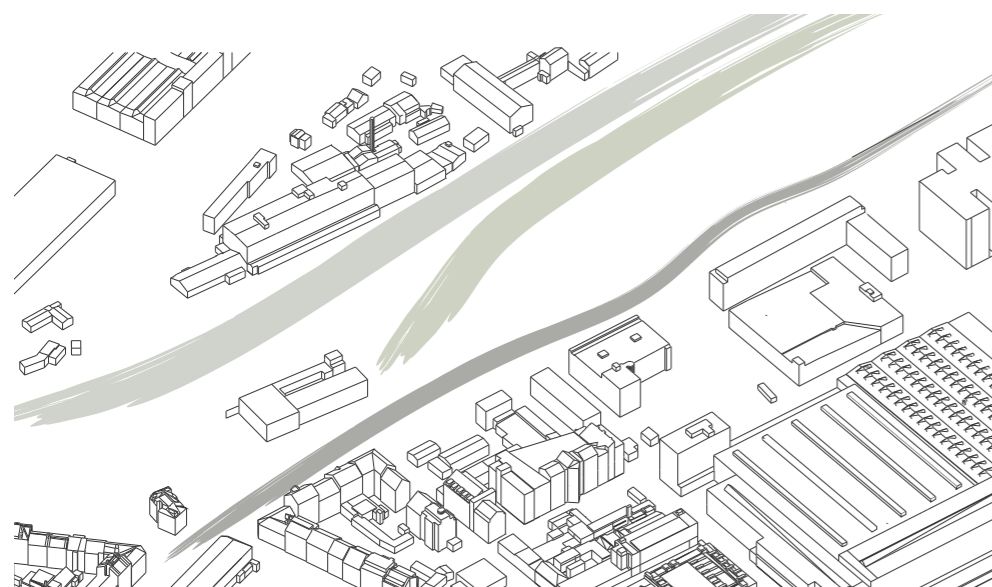
### EXISTUJÍCÍ LINIE

linie Českomoravská - bulvár  
linie železnice

liniovost ulice Českomoravská a  
její měřítko

seřazovací nádraží a jeho budoucí  
transformace jen na osobní

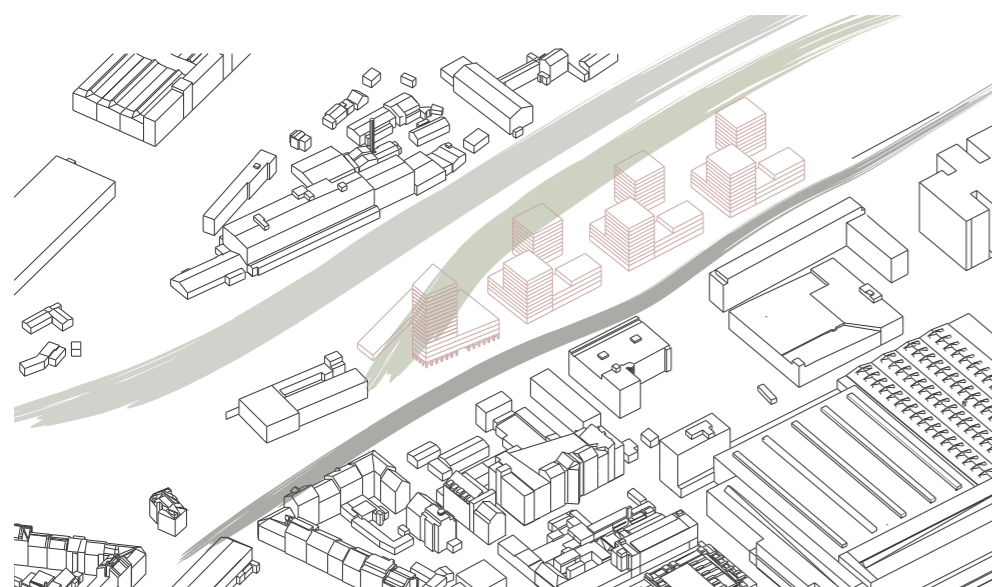
cílem je vytváření propojení a  
zrušení bariéry, která tam dnes  
dominuje



### DOPLŇUJÍCÍ LINIE

liniový park

doplněním zeleně v podobě linio-  
vého parku a zatraktívnění prostoru  
u železnice  
napojení na již existující strukturu  
sídelní zeleně Prahy



### LINIE HMOT

linie hmot

měřítko Českomoravské je velko-  
lépé, ale dnes neuchopené

její největší potenciál růstu považuji  
u budovy nádraží, kde navrhuji  
nejvyšší věž jako novou dominantu  
místa

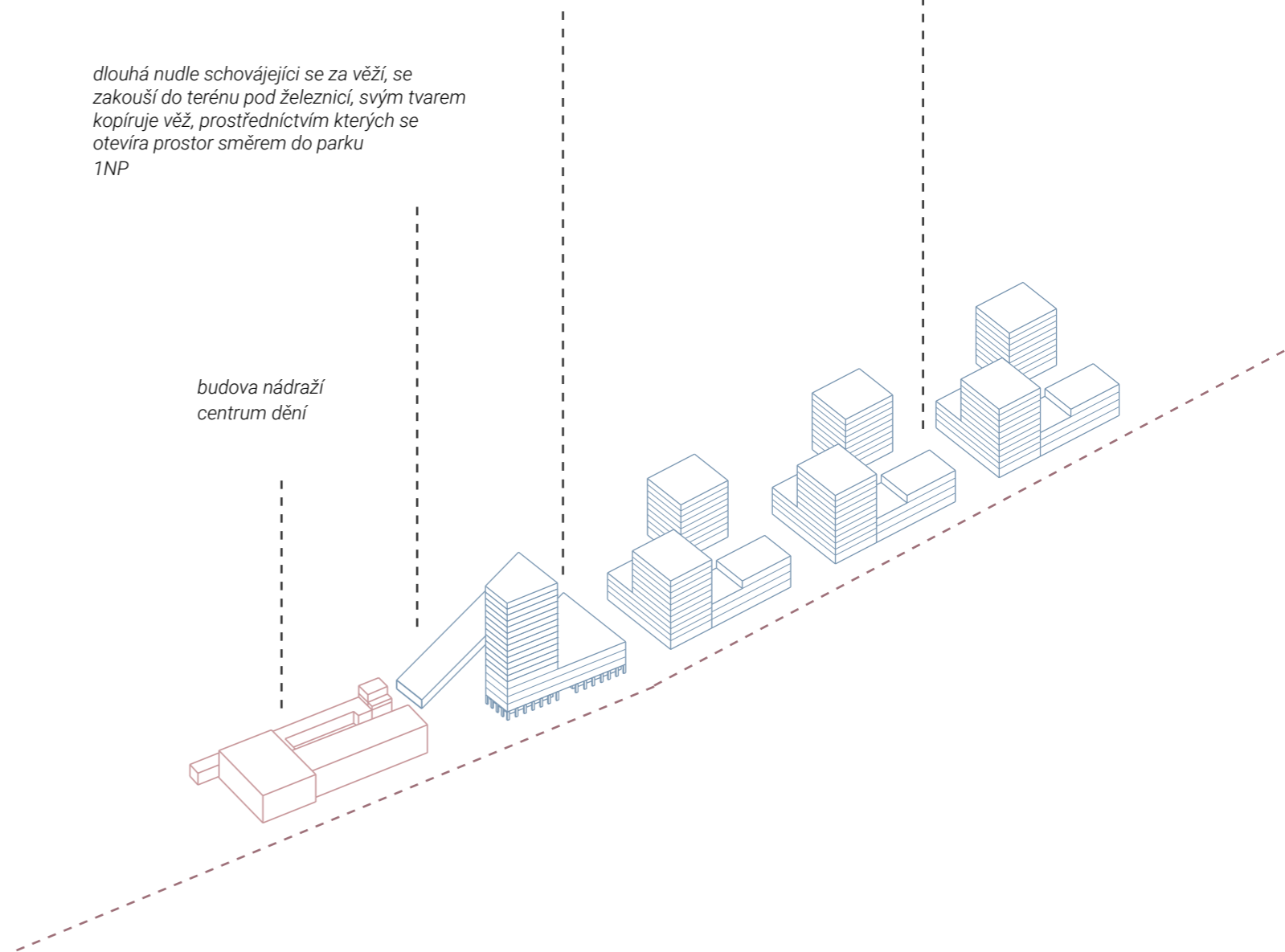
## HMOTOVÉ ŘEŠENÍ

tři stejné polobloky vytváří na první pohled  
řád, napětí nastává mezi jednotlivými bloky a  
uvnitř v poloveřejném prostoru zahrady, která  
je členěná na chráněnou část a na část s  
atmosférou železnice  
9-11 NP

hmotové řešení věže plynule navazuje na osu  
budovy nádraží, vytváří předprostor a dosta-  
točný odstup, který tak umožňuje průhled skrz  
hmoty směrem do liniového parku  
18 NP

dlouhá nudle schovávající se za věží, se  
zakouší do terénu pod železnicí, svým tvarem  
kopíruje věž, prostřednictvím kterých se  
otevírá prostor směrem do parku  
1NP

budova nádraží  
centrum dění



## FUNKČNÍ ČLENĚNÍ

- bydlení
- administrativa
- pronájem, parter
- parter\_retail

Hlavním konceptem funkčního členění je podpoření kombinace různých funkcí. K ulici Českomoravská se dům otevírá prostřednictvím komerčních jednotek v parteru. U nádraží navrhují dominantní věž, která funkční členění probíhá vertikálně a tento aspekt se pak propisuje i na členění fasády. Nachází se zde parter s pronajímatelnými jednotkami, 3 patra administrativy, patro sloužící rezidentům se střešními zahradami a fitness, a 13 podlaží bytů.

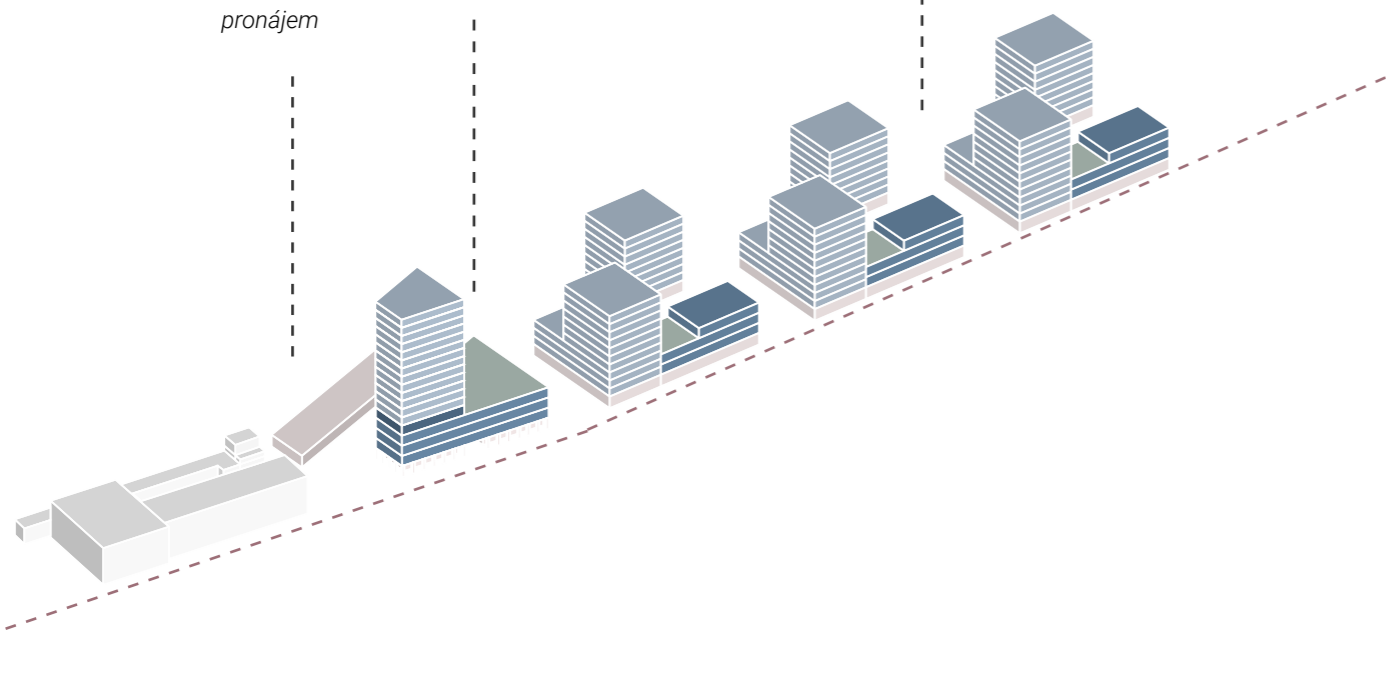
Nízka hmota slouží pronájmu.

Hmoty polobloků jsou členěny obdobně, nachází se zde parter s pronajímatelnými jednotkami, 2 věže s bydlením a nižší administrativu se střešním prostorem.

polyfunkční poloblok  
veřejné, poloveřejné i soukromé prostory

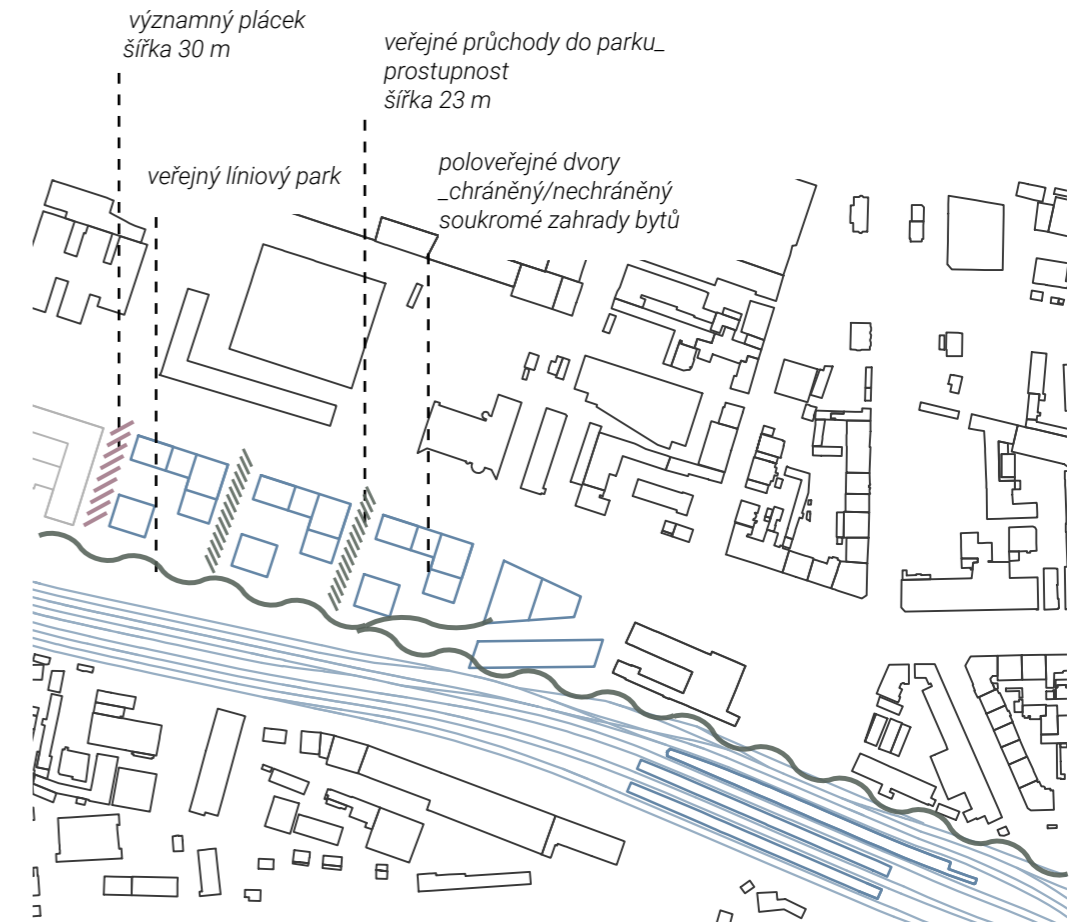
vertikální členění funkcí  
pasáž skrz do parku

pronájem



## HIERARCHIE PROSTRANSTVÍ

- veřejný
- poloveřejný
- soukromý



## ZELEŇ

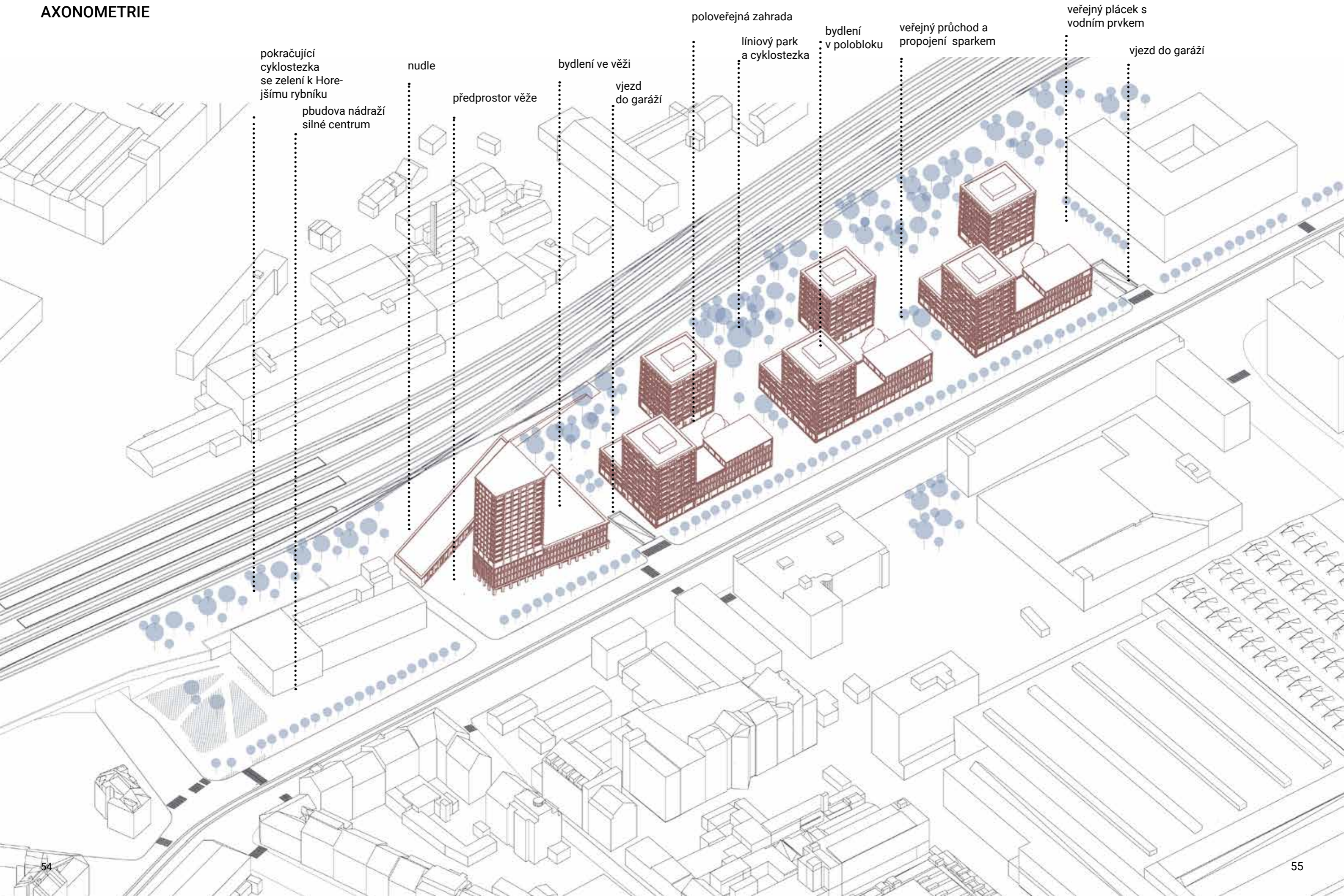
vodní prvek s a skupina stromů u plácku\_ městská

skupina stromů jako plynule pohlcení dopravy parku

stromořadí u Českomoravské\_ bulvár



# AXONOMETRIE



pokračující  
cyklostezka  
se zelení k Hore-  
jšímu rybníku

pbudova nádraží  
silné centrum

nudle

předprostor věže

bydlení ve věži

vjezd  
do garáží

poloveřejná zahrada

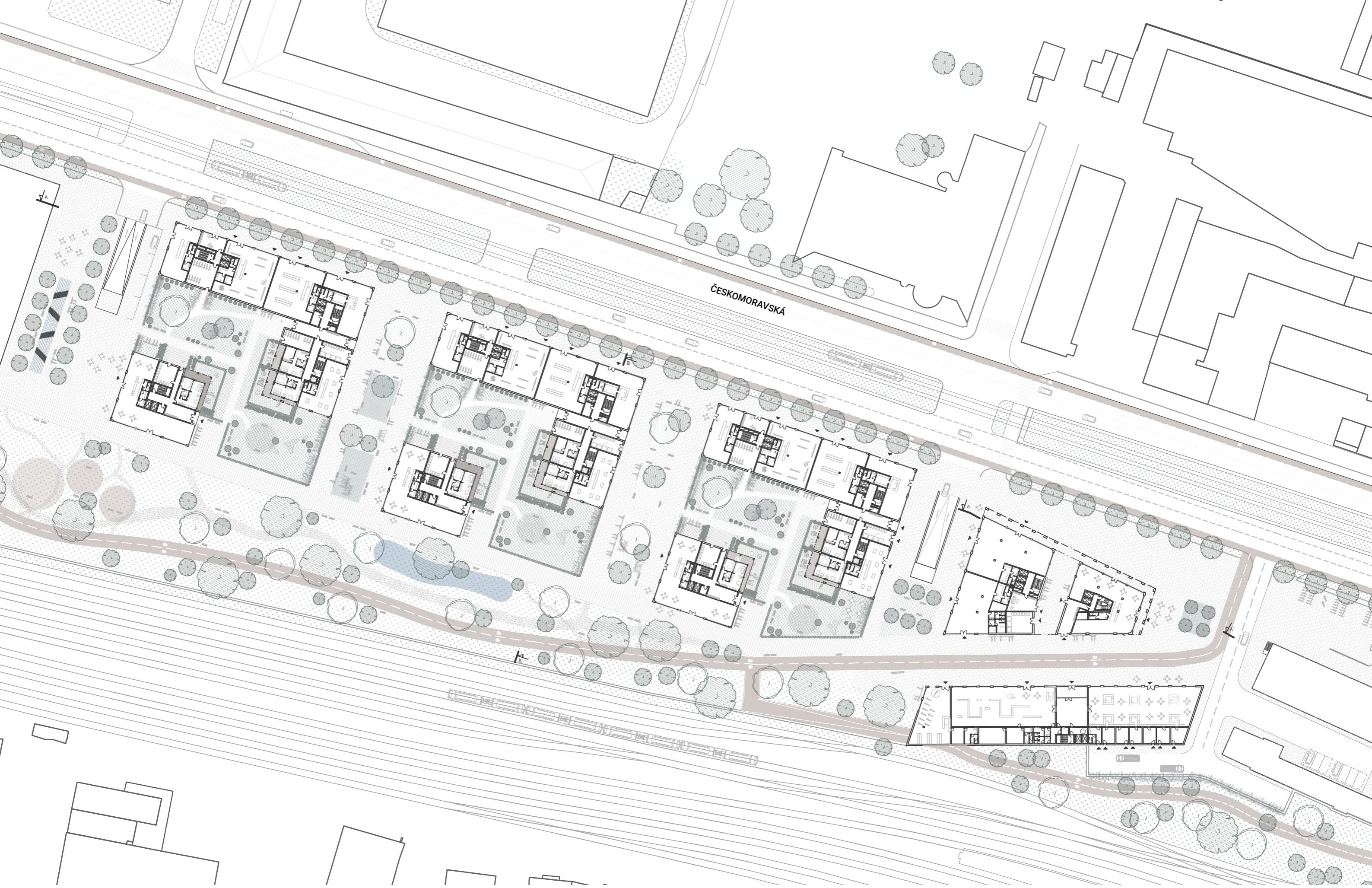
líniový park  
a cyklostezka

bydlení  
v polobloku

veřejný průchod a  
propojení sparkem

veřejný plácek s  
vodním prvkem

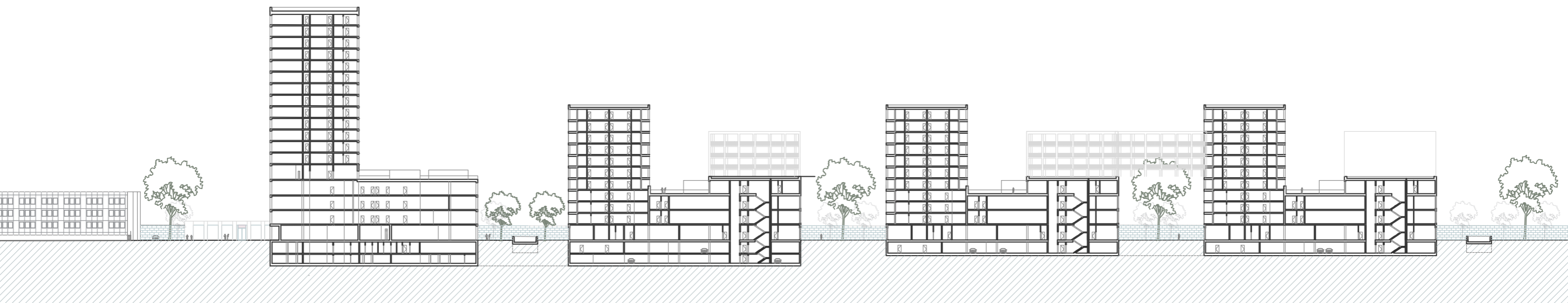
vjezd do garáží



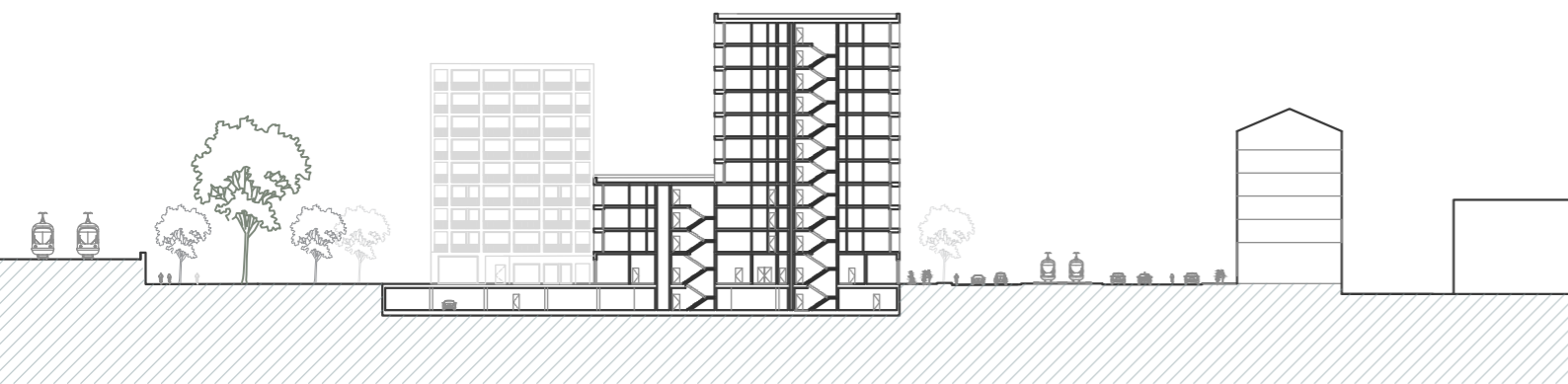
ČESKOMORAVSKÁ

M 1:1 000

0 15 30 100 m



ŘEZOPHLED A-A'



ŘEZOPHLED B-B'

0 15 30 100 m



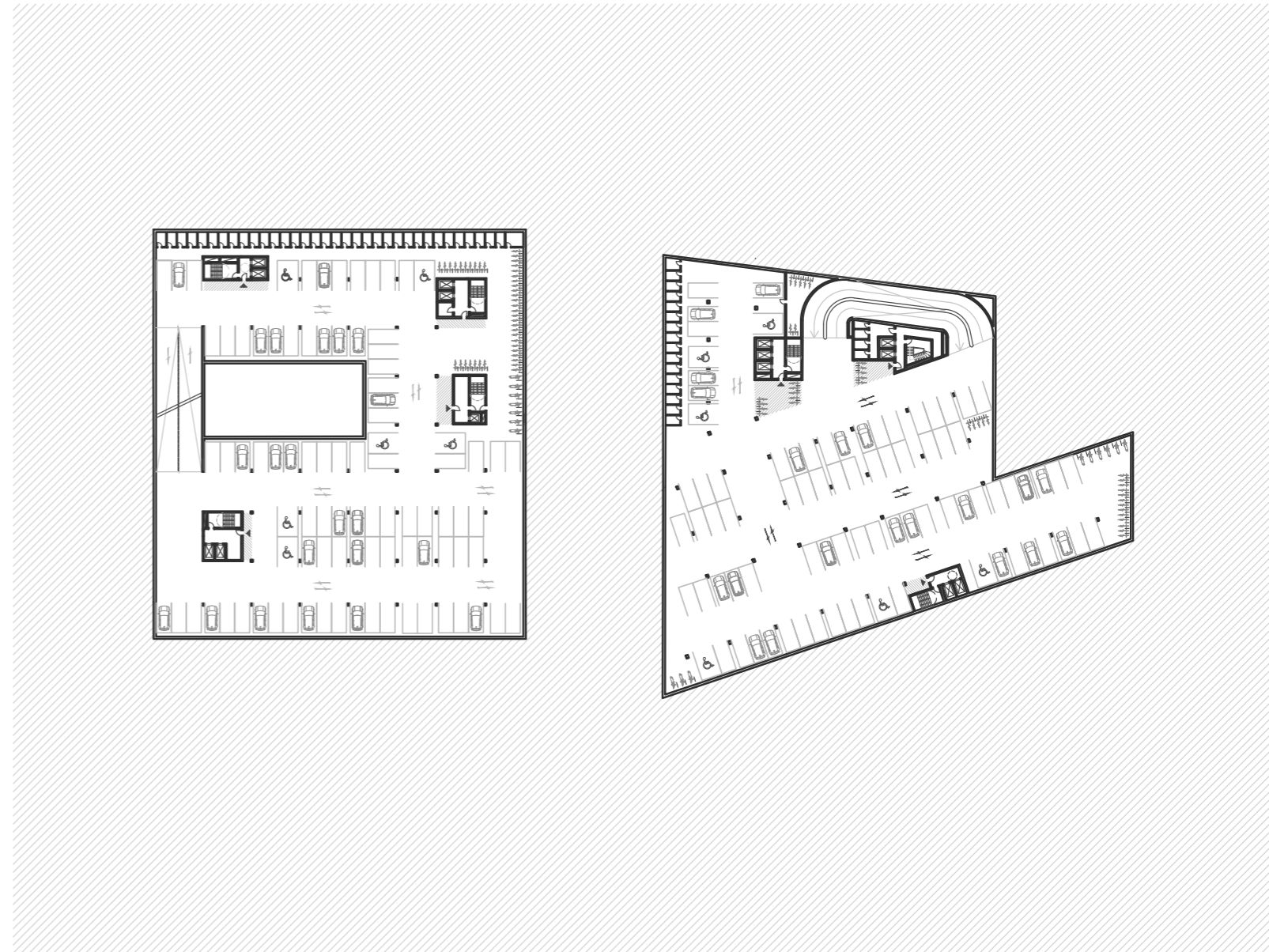
ULIČNÍ POHLED

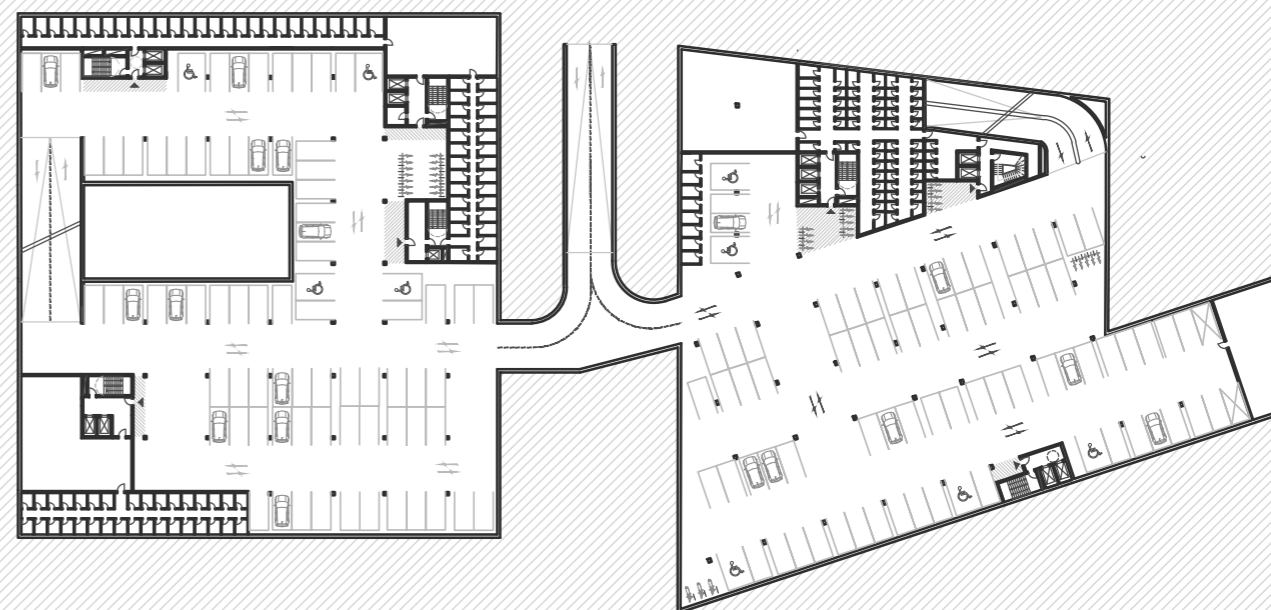
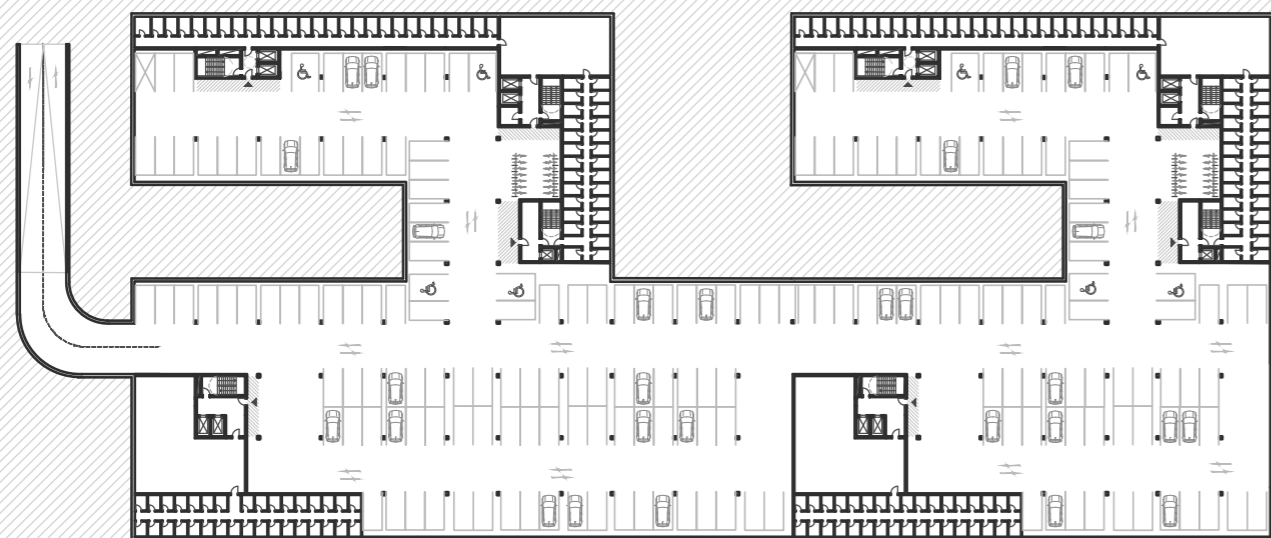
0 15 30 100 m





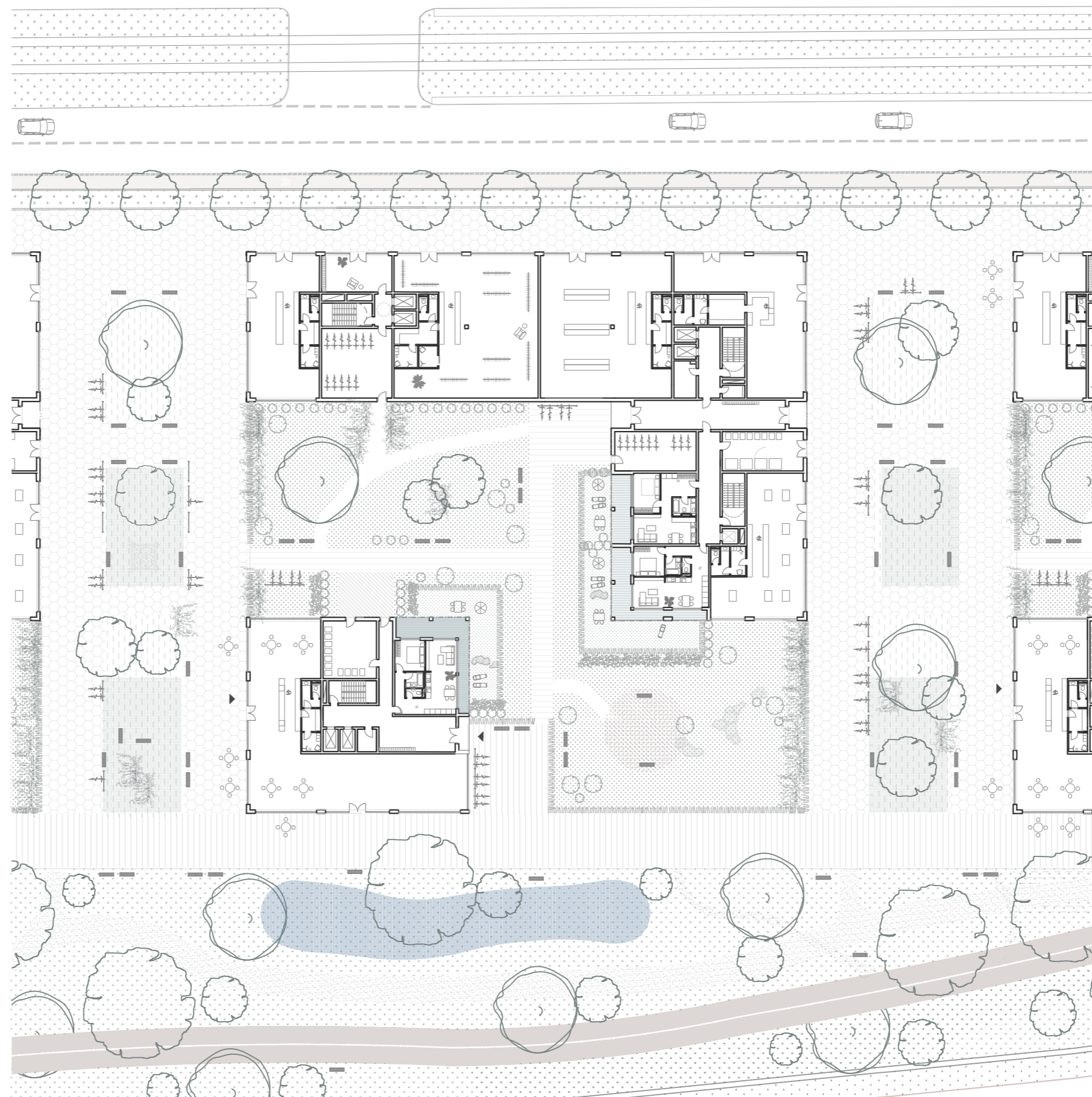
M 1:1 000





M 1:1 000

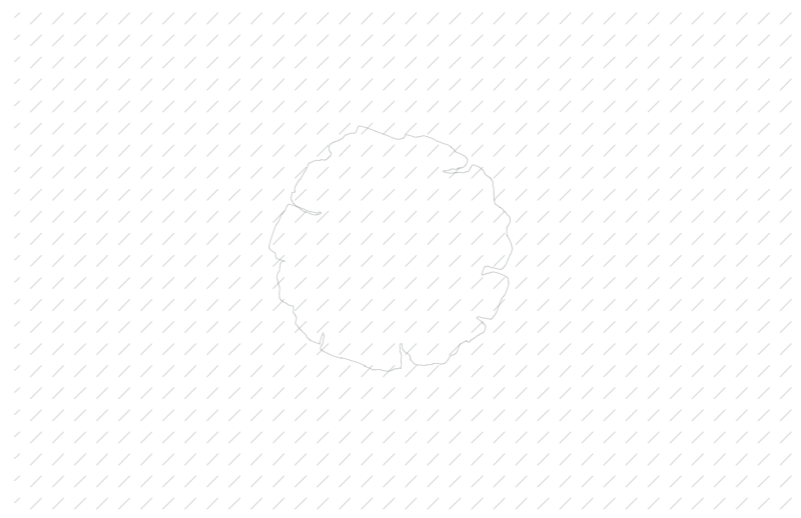
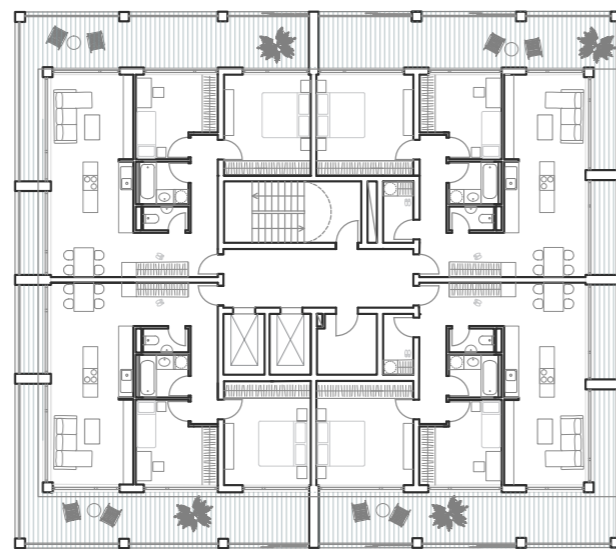
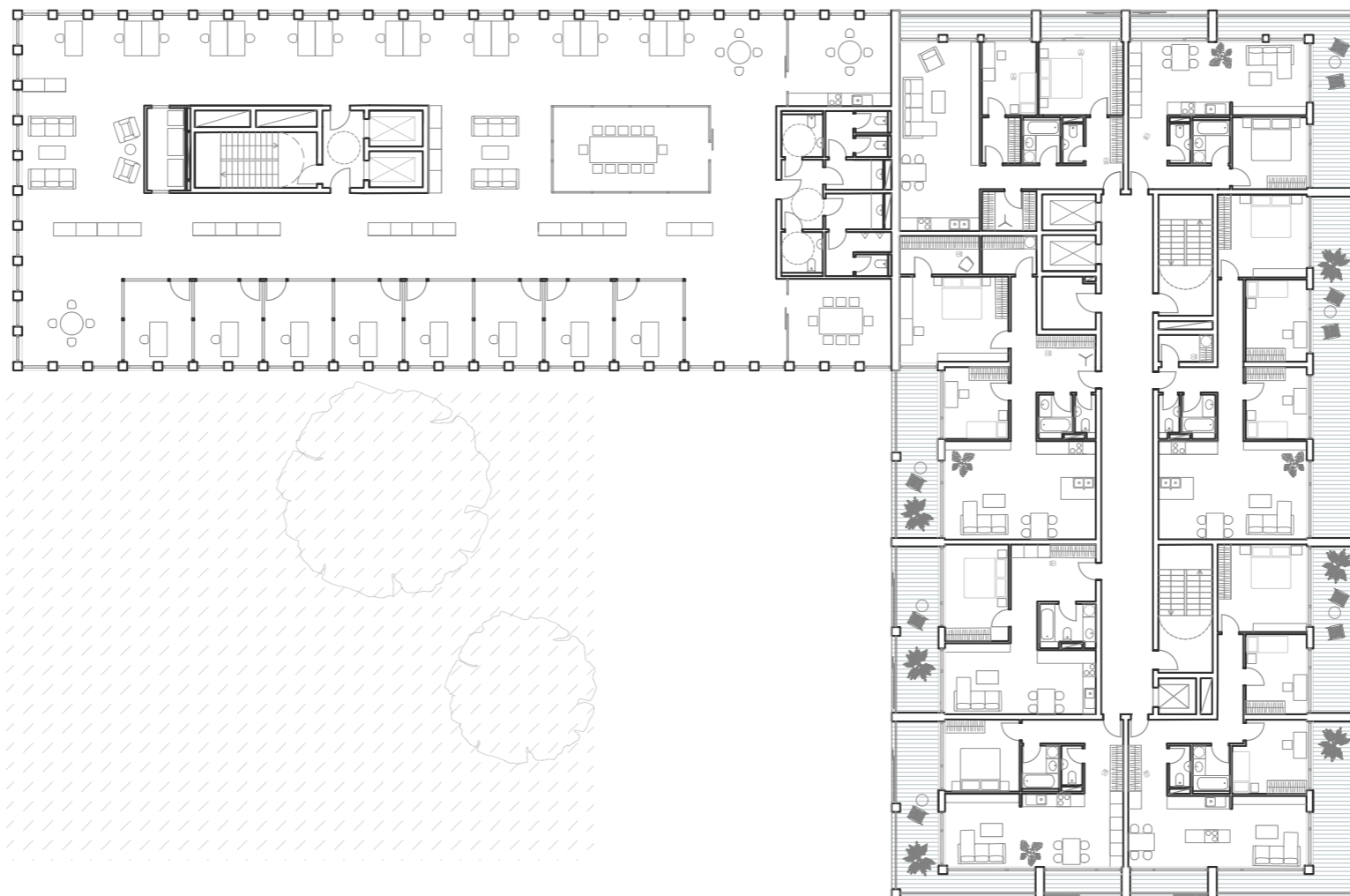




0 7,5 15 50 m

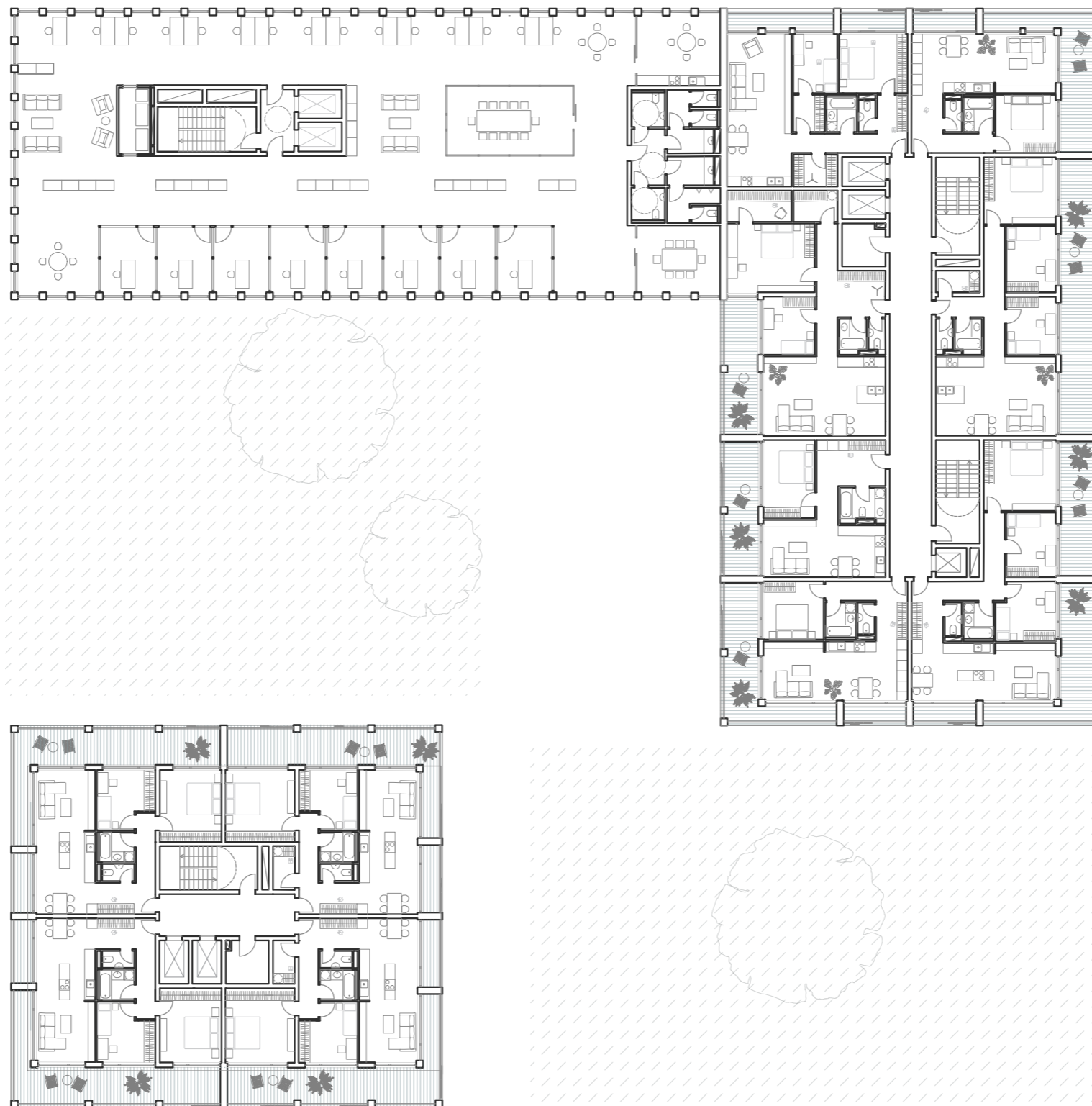


M 1:500



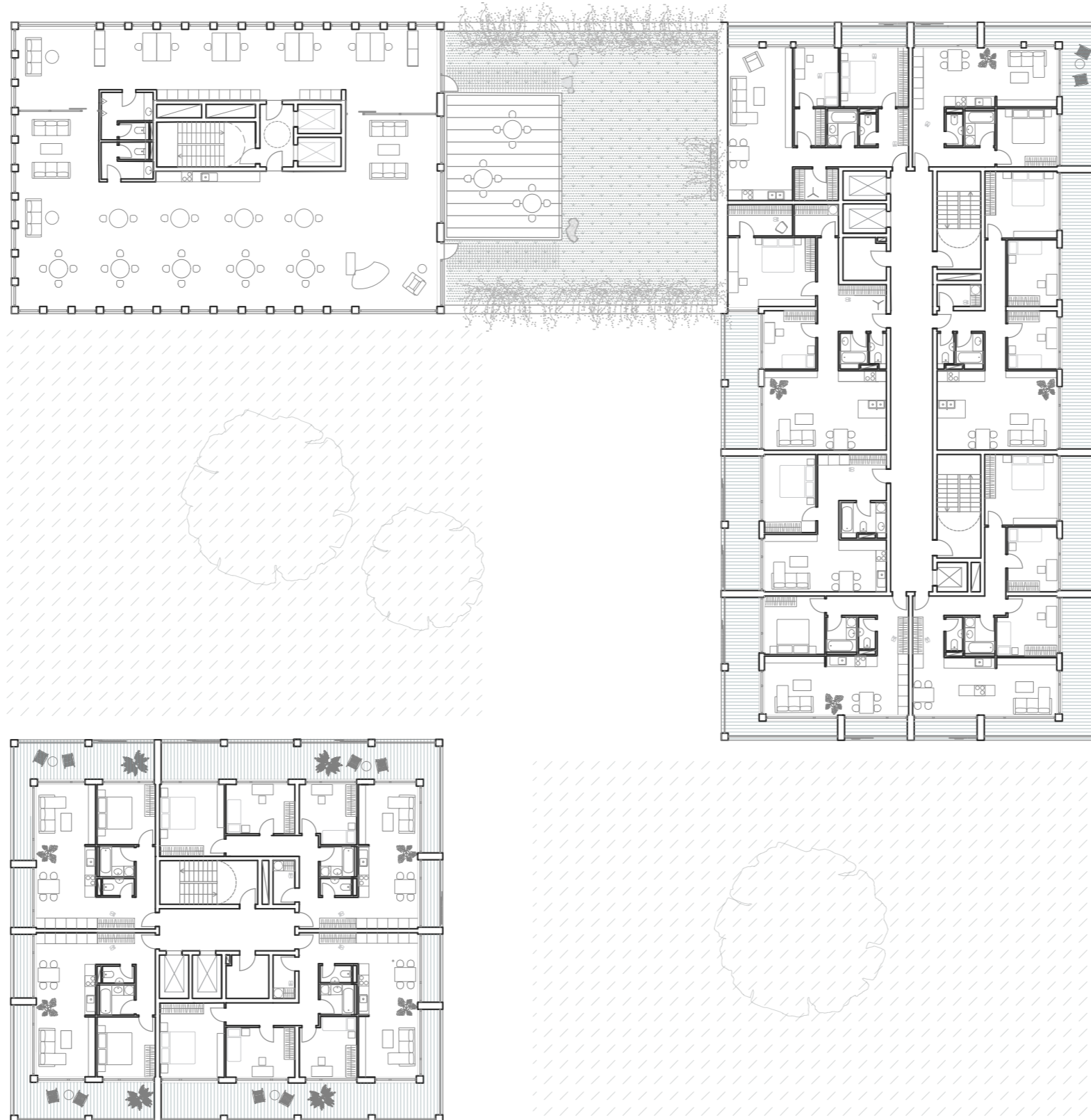
M 1:300

0 5 10 30 m



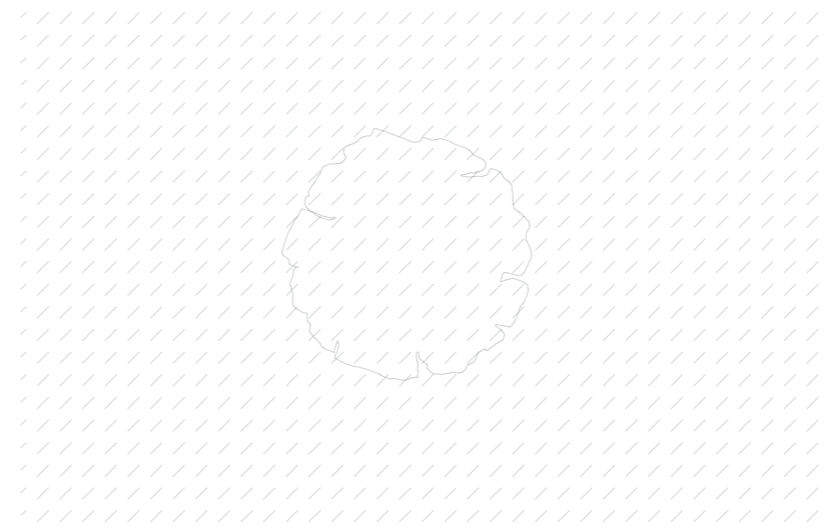
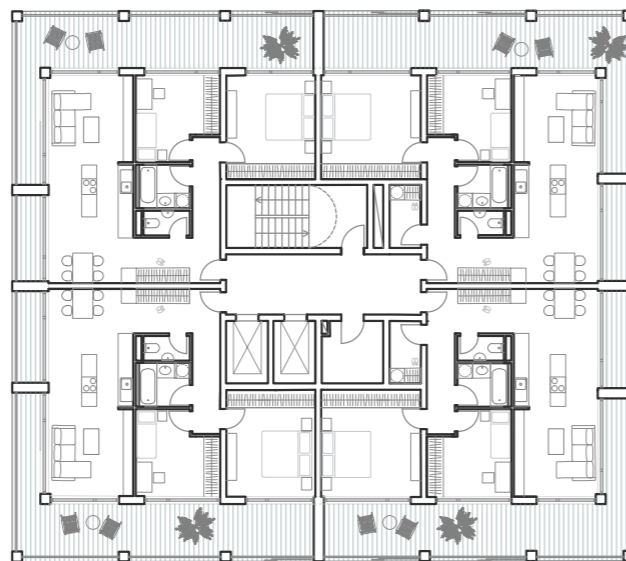
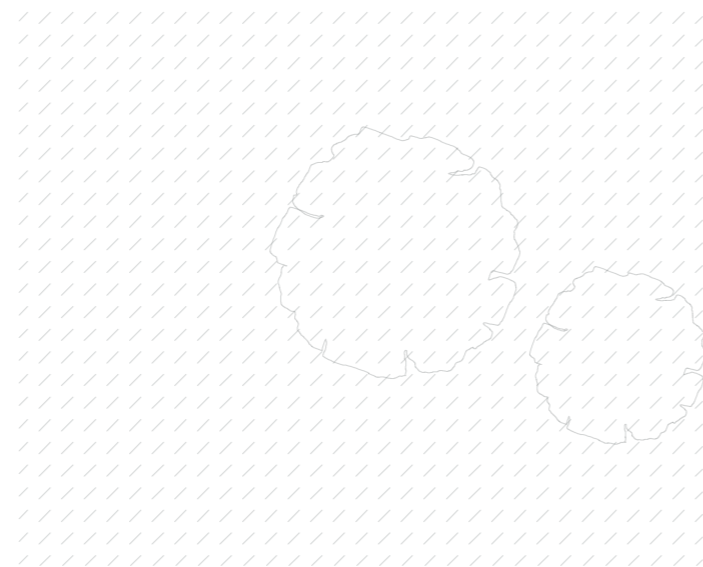
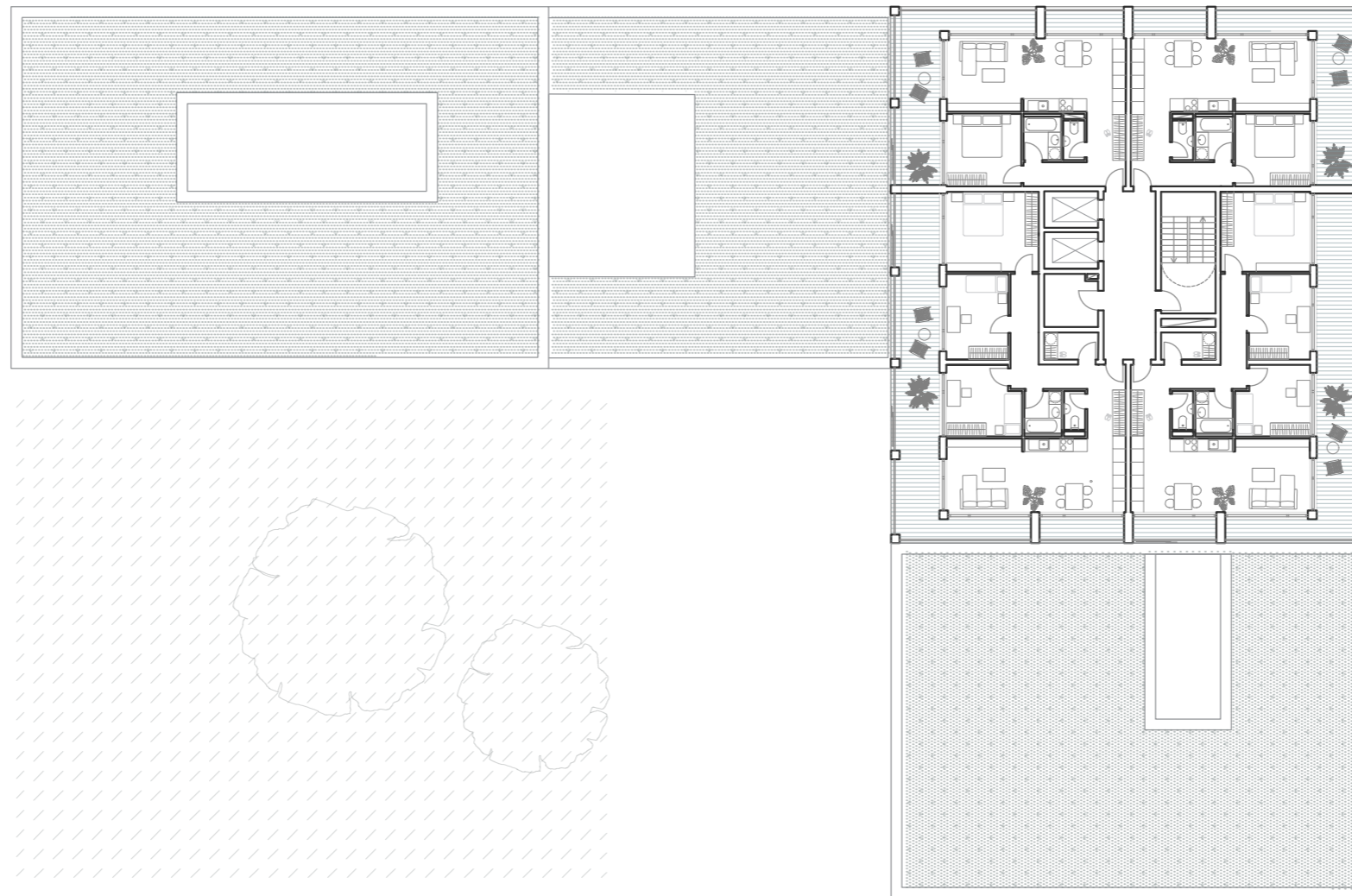
M 1:300

0 5 10 30 m



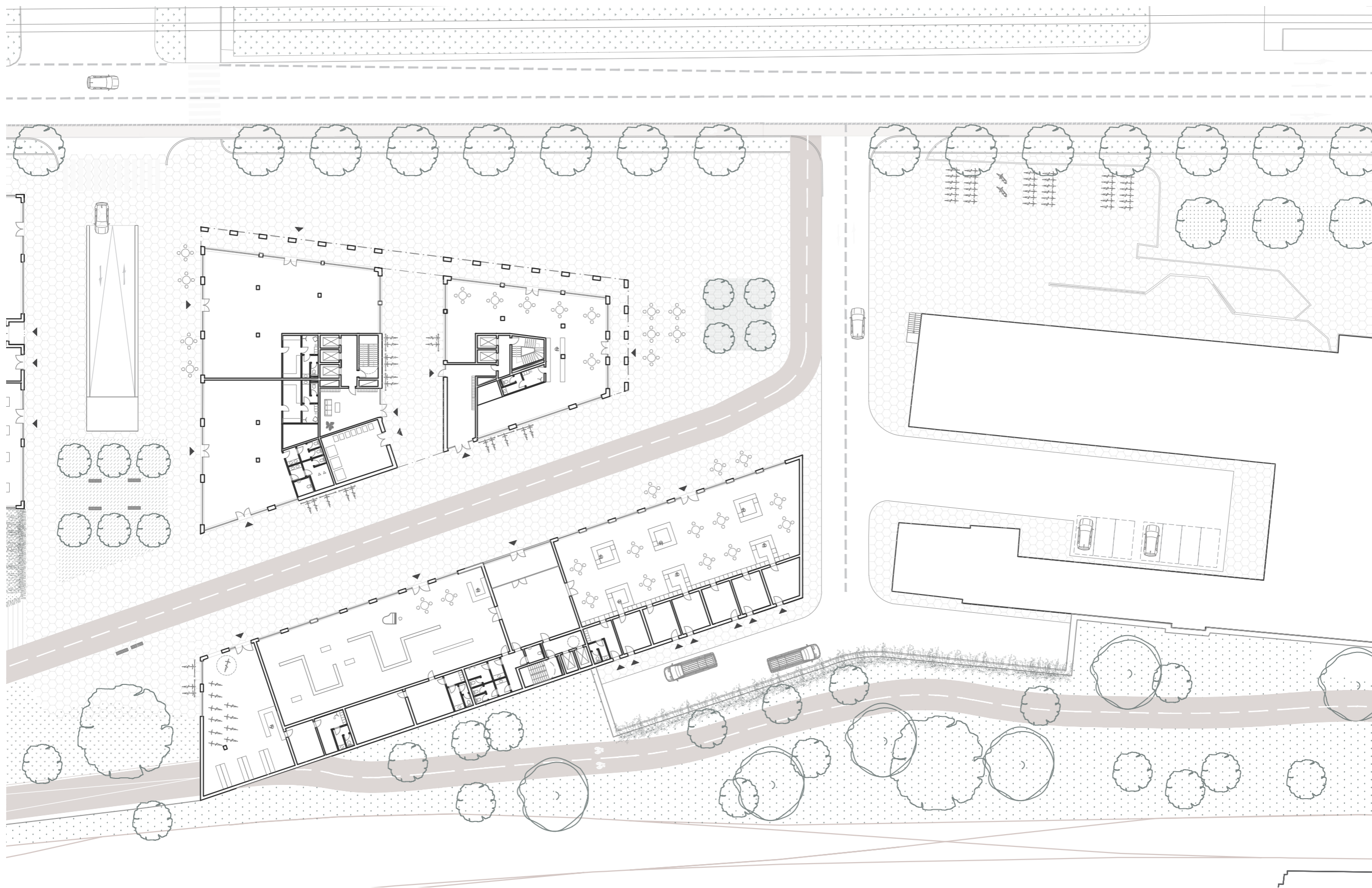
M 1:300

0 5 10 30 m



M 1:300

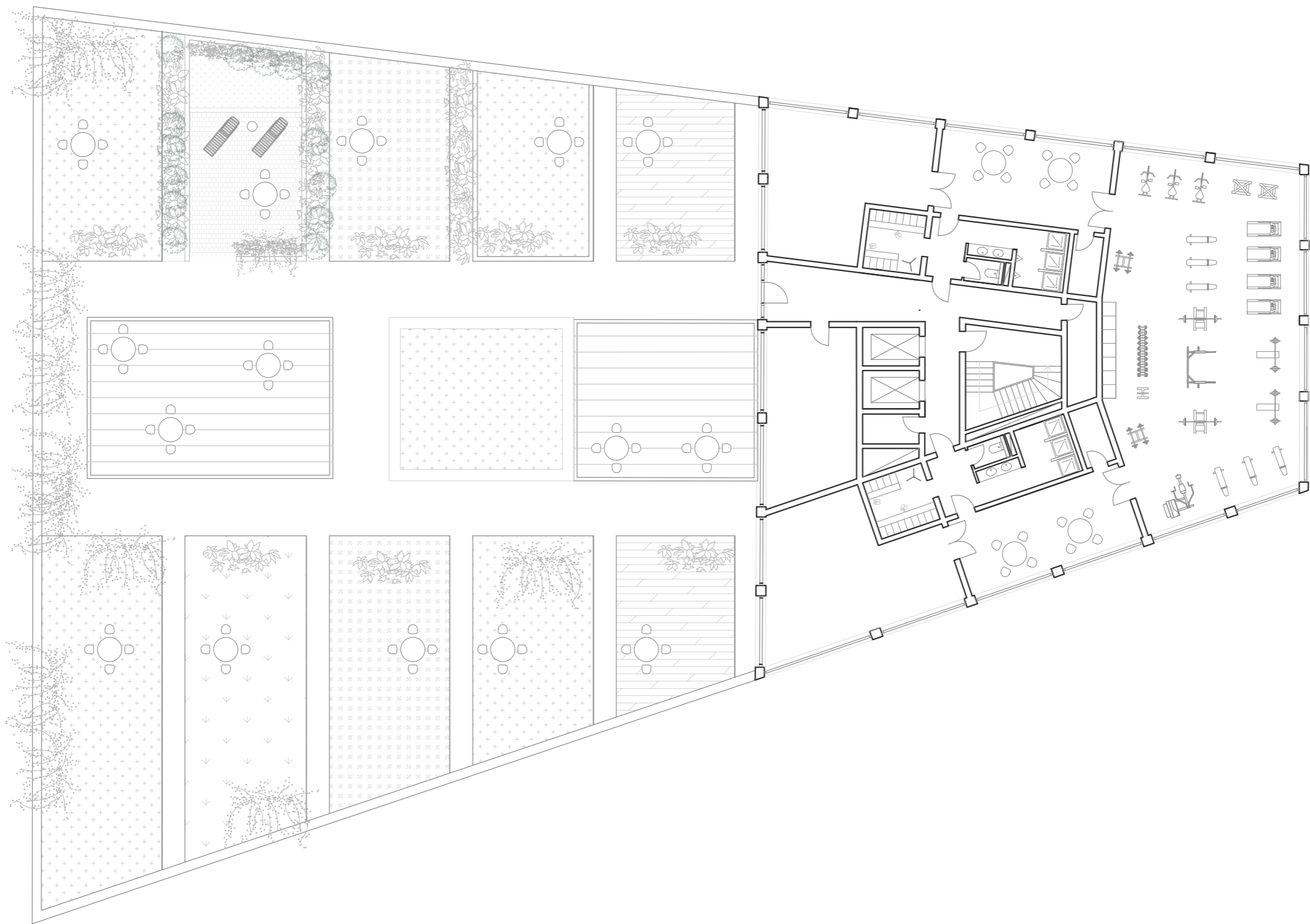
0 5 10 30 m



M 1:500

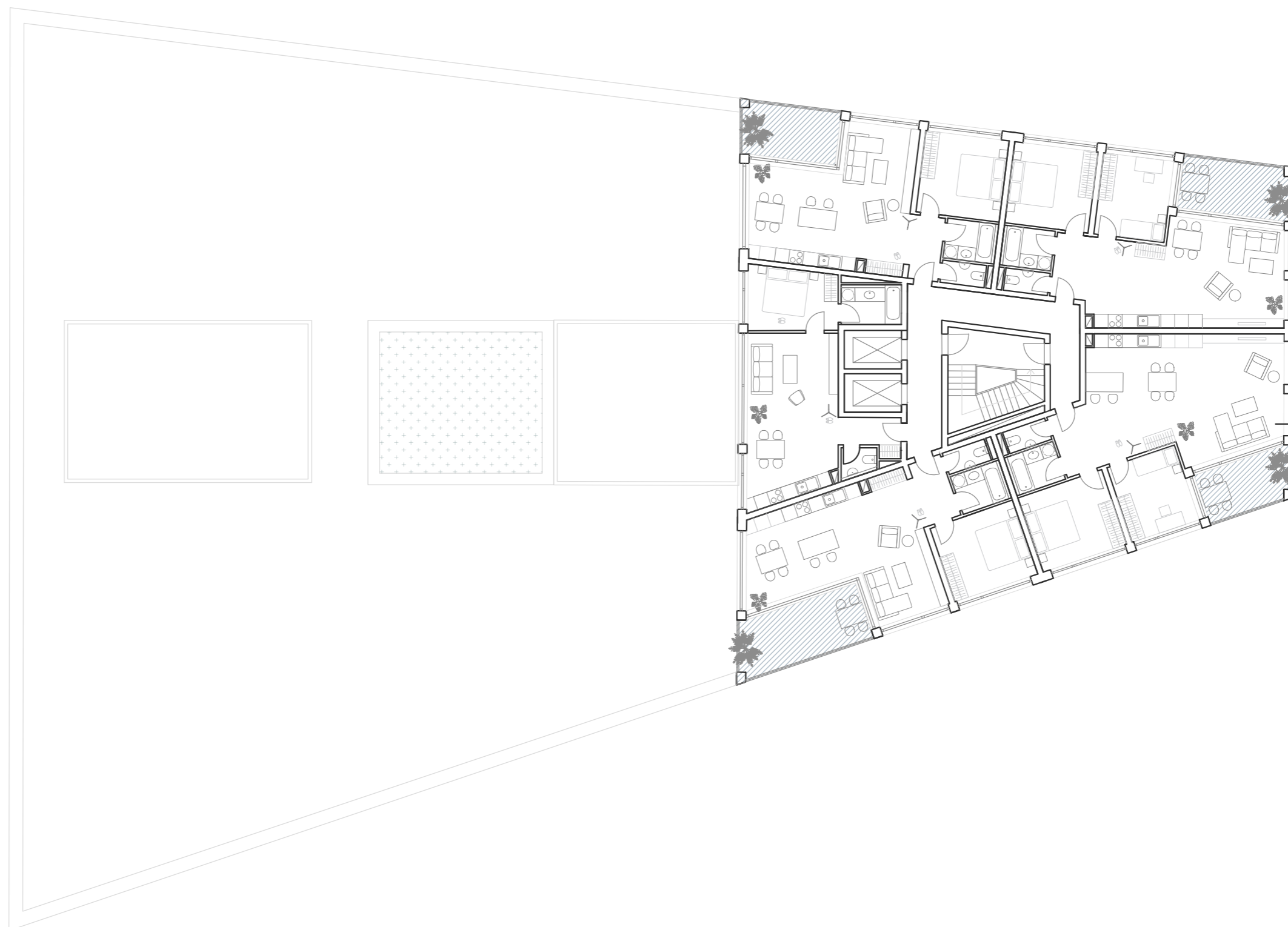
0 7,5 15 50 m





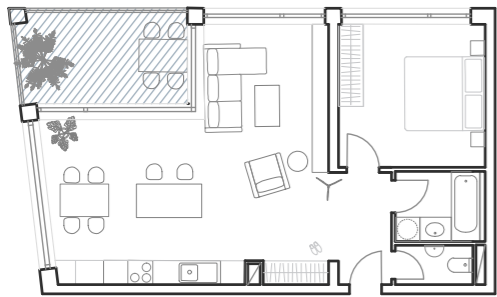
M 1:500



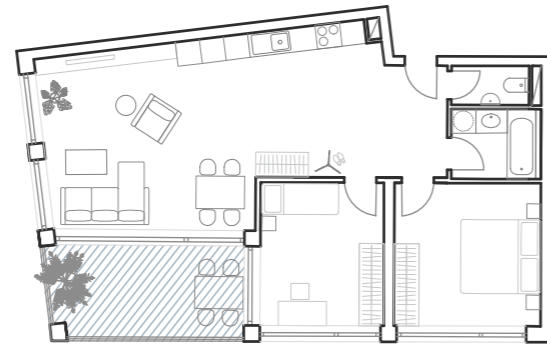


M 1:200

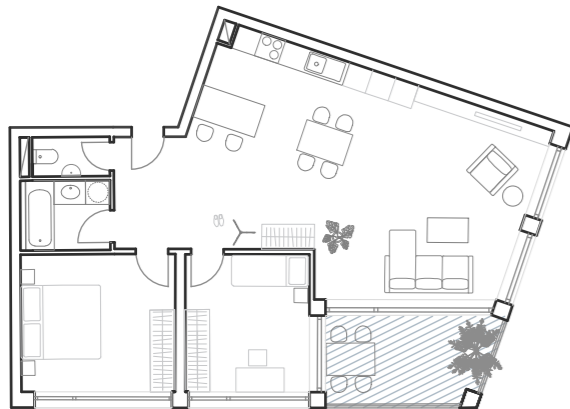




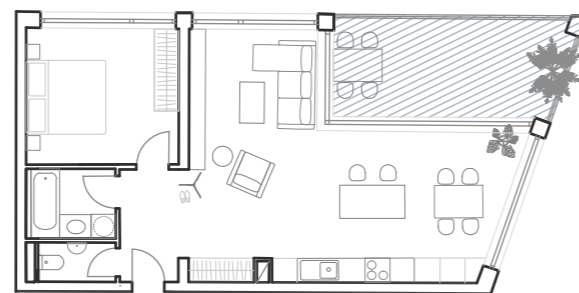
2+ kk  
60 m<sup>2</sup> + 17 m<sup>2</sup> lodžie



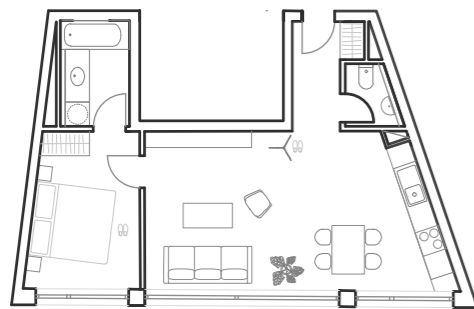
3+ kk  
75 m<sup>2</sup> + 12 m<sup>2</sup> lodžie



3+ kk  
78 m<sup>2</sup> + 12 m<sup>2</sup> lodžie



2+ kk  
56 m<sup>2</sup> + 12 m<sup>2</sup> lodžie



2+ kk  
50 m<sup>2</sup>

### KONCEPCIE FASÁD

Základní koncepcí návrhu fasád je zdůraznění kombinací různých typů funkcí. Jak v blocích tak i v samotné věži. Bydlení je charakteristické velkými prosklenými výplněmi oddělenými vertikálním i horizontálním členěním, vytvářející mřížku. Administrativa je patrná více vertikálně a častěji členěna. Funkce která se objevuje ve věži mezi bydlením a administrativou - fitness se strešními zahradami - je rozlišena tenšími členícími prvky.



POHLED Z ČESKOMORAVSKÉ



BYDLENÍ VE VĚŽI



## SOUKROMÝ DVŮR



DETAIL



## BILANCE

**PLOCHA POZEMKU** 34 000 m<sup>2</sup>

**Z TOHO PLOCHA PARKU** 8570 m<sup>2</sup>

**ZASTAVĚNÁ PLOCHA** 9 200 m<sup>2</sup>

**KOEFICIENT ZASTAVĚNÉ PLOCHY** 0,27

**HPP BYTŮ** 24 570 +7000 m<sup>2</sup>, spolu 31 570 m<sup>2</sup>

**PLOCHA NEBYTOVÝCH PROSTORŮ A RETAILŮ V PARTERU** 5950 m<sup>2</sup>

### KATEGORIE A POČTY BYTŮ

*BLOKY*

2+kk 99

3+kk 102

4+kk 54

*VĚŽ*

2+kk 39

3+kk 26

**POČET PRACOVNÍCH MÍST** 496

### BILANCE GARÁŽOVÝCH STÁNÍ DLE PROPOČTU (zóna 2)

1PP 347, z toho 13 vyhrazených

2PP 150, z toho 10 vyhrazených

spolu 497 parkovacích stání



**04 DOKLADOVÁ  
ČÁST**

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: *DIANA LUČKOVÁ*

datum narození: *08.04.1996*

akademický rok / semestr: *2020/2021, LETNÍ*  
obor: *ARCHITEKTURA A URBANISMUS*

ústav: *151 AP/ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ II*  
vedoucí diplomové práce: *Ing. arch. ŠTĚPÁN VALOUCH*

téma diplomové práce: *MEZI VĚŽÍ A MRAKODRAPEM*  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

*NAVRH POLYFUNKČNÍHO VÝŠKOVÉHO DOMU V PRAZE*

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

*BYTOVÁ FUNKCE, DALŠÍ PROGRAM BUDE SPECIFIKOVÁN V PRŮBĚHU SEMESTRU*

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

*BUDE UPŘESNĚNO V PRŮBĚHU SEMESTRU  
PO KONZULTACI S VEDOUCÍM DIPLOMOVÉ PRÁCE*

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

*BUDE UPŘESNĚNO V PRŮBĚHU SEMESTRU  
PO KONZULTACI S VEDOUCÍM DIPLOMOVÉ PRÁCE*

Datum a podpis studenta *8.2.2021*

Datum a podpis vedoucího DP *8.2.2021*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

*01-03-2021*

registrováno studijním oddělením dne

*8.2.2021*

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Diana Lučková  
AR 2020/2021, L5

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
(ČJ) MEZI VĚŽÍ A MRAKODRAPEM

(AJ) BETWEEN THE TOWER AND THE SKYSCRAPER

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce: Ing. arch. Štěpán Valouch

Ústav: 151 28

Oponent práce: Ing. Arch Ondřej Tuček

Klíčová slova (česká): Návrh polyfunkčního výškového domu v Praze, řešení koncepce oblasti nákladového nádraží Libeň, dominanta

Anotace (česká):

Hlavním tématem diplomové práce je rozvoj v bývalé průmyslové oblasti Prahy – Libeň. Jedná se o území nákladového nádraží a jeho transformace na novou obytnou část a doplnění nezbytných funkcí, návrh polyfunkčního výškového domu v návaznosti na nádraží.

Anotace (anglická):

The main topic of the diploma thesis is development in the former industrial area of Prague - Libeň. This is the area of the freight station and its transformation into a new residential part and the addition of the necessary functions, the design of a multifunctional high-rise building in connection with the station.

### 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 *19.05.2021*

podpis autora/diplomanta

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



**spoluautoři analytické části a společného konceptu:**  
**Bc. Karolína Spálenská, Bc. Michaela Příbylová**

*autor fotografií současného stavu:*  
Petr Houška

*podklady ke studii Libeňské spojky:*  
SATRA, spol. s r. o.

*tištěné zdroje a publikace:*  
IPR Praha, Pražské stavební předpisy. Praha 2018  
IPR Praha, Manuál tvorby veřejných prostranství. Praha 2014

KOOLHAAS, Rem. Třešticí New York: retroaktivní manifest pro Manhattan. Praha: Arbor vitae, 2007. 247 s. ISBN 978-80-86300-77-1.

KOUCKÝ, Roman. Pražské veduty: jak se dívat na (historickou) městskou krajinu. Vydání první. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, [2018], ©2018. 223 stran. ISBN 978-80-87931-74-5.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, [2016]. ISBN 978-80-260-9558-3

KUBÁTOVÁ Marie, LUČKOVÁ Diana, PŘIBYLOVÁ Michaela, SPÁLENSKÁ Karolína, STAŇKOVÁ Lucie, Mrakodrap. diplomní seminář atelier Valouch-Stibral, FA ČVUT 2021

SIGLER, Jennifer, ed. Small, medium, large, extra-large: Office for Metropolitan Architecture, Rem Koolhaas, and Bruce Mau. 2nd ed. New York: Monacelli Press, ©1998. xxxi, 1344 s. ISBN 1-885254-86-5.

VORLÍK, Petr. Český mrakodrap. 1. vyd. V Praze ; a Litomyšli: Paseka, 2015. 270 stran. ISBN 978-80-7432-504-5

*elektronické zdroje a weby:*

Trať Harfa-Balabenka původní podoba. [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041456>

Vlečka ČKD Lokomotivka v Českomoravské ulici. [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041456>

CZUMALO, Vladimír, CO JSME VE VYSOČANECH A LIBNI (UŽ) NEVIDĚLI VII – LIBEŇSKÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ. [online]. [cit. 2021-05-19]. <https://czumalo.wordpress.com/2013/08/09/co-jsme-ve-vysocanech-a-libni-uz-nevideli-vii-libenske-horni-nadrazi/>

Katalog městských částí – Praha 9 [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: [https://katalog-mc.iprpraha.cz/mc\\_detail.html?mc=422](https://katalog-mc.iprpraha.cz/mc_detail.html?mc=422)

*Mapové podklady*  
Dvě Prahy. [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: <https://www.dveprahy.cz/>

Územně analytické podklady. [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/uap/>

3D model Prahy [online]. [cit. 2021-05-19]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/model3d/>

## **PODĚKOVÁNÍ**

Na závěr bych ráda poděkovala celému vedení ateliéru Valouch - Stibral za cenné rady, připomínky a podnětné inspirace během celého průběhu práce.

Dále také všem, především rodině a blízkým, který mi byli oporou, projevováním trpělivosti a pomoci při studiu a práci na této závěrečné práci ale i během celé doby studia.

