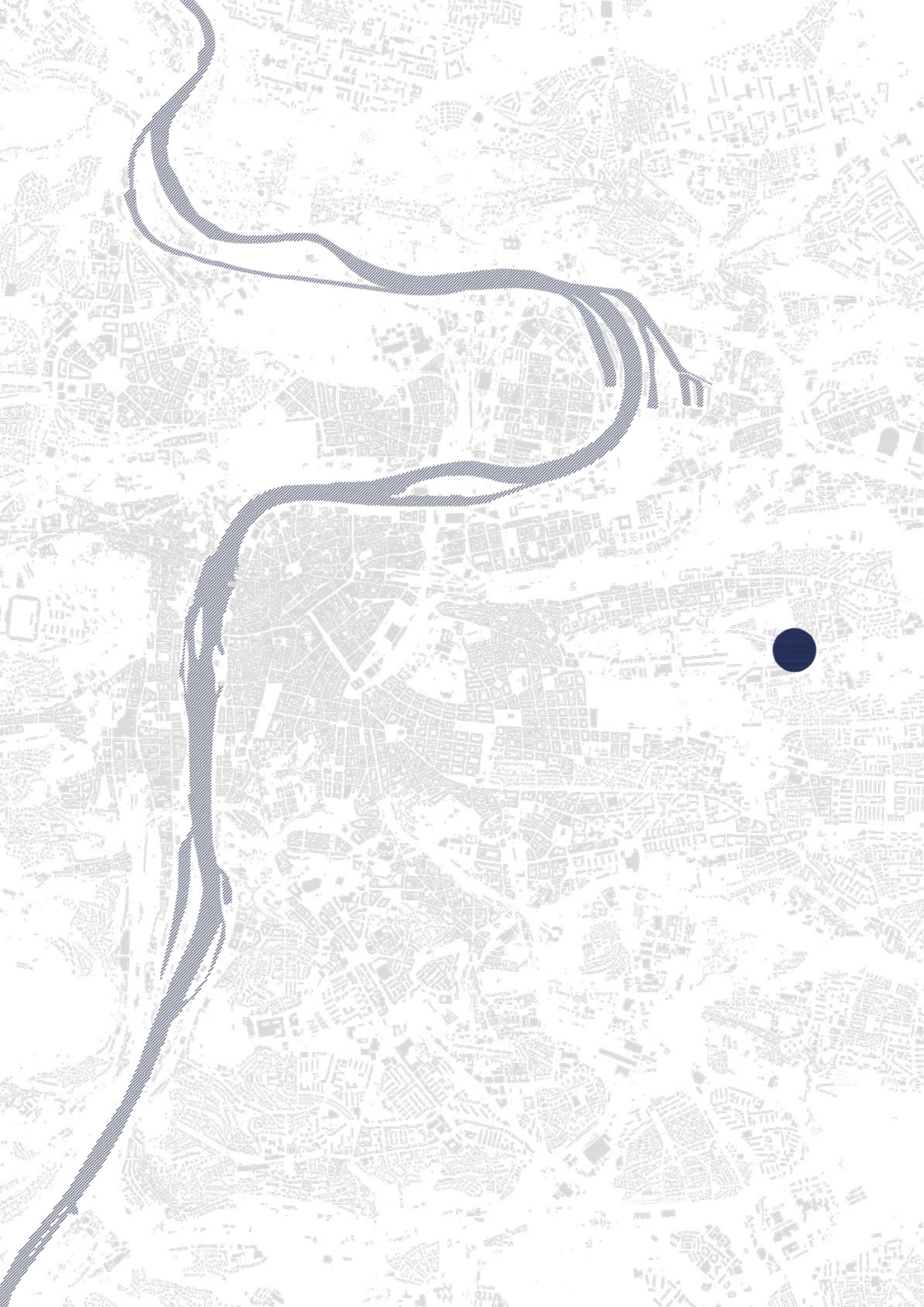


BYDLENÍ VACKOV

DIPLOMNÍ PROJEKT
ATELIER SOSNA-FILSAK
JAKUB PETERKA
FA ČVUT
2022/2023



OBSAH

_ANOTACE	6-7
_ANALYTICKÁ ČÁST	9
ortofotomapa	10-11
historie	12-13
fotodokumentace	14-15
širší vztahy	16-17
systém veřejných prostoranství	18-19
využití území	20-21
charakter lokalit	22-23
doprava	24-25
občanská vybavenost	26-27
územně-plánovací dokumentace	28-29
morfologie	30-31
zelenomodrá infrastruktura	32-33
záměry v území -NNŽ	34-35
záměry v území -JT	36-39
závěr	40-41
_NÁVRHOVÁ ČÁST	40
koncept čtvrti	44-51
koncept domu	52-53
vizualizace	54-67
situace	68-69
půdorysy	70-83
pohledy	84-91
řezy	92-95
konstrukční řešení	96-97
bilance ploch	98-99
byty	100-111
_PŘÍLOHY	112
zadání	114
prohlášení autora	115
zdroje	116



_ANOTACE

Hledání z několika stran s cílem najít průsečík. Tak lze označit průběh tohoto diplomního projektu. Řešenými tématy jsou městské bydlení blízko přírodě, sociální a environmentální udržitelnost a obnova zanedbané lokality Prahy s velkým potenciálem. Výsledkem je návrh velkého bytového domu s pobytovým dvorem. Protože se však jedná o modulární dřevostavbu z CLT panelů, pro celý projekt je zároveň určující hledání limitů současných českých požárních regulací.

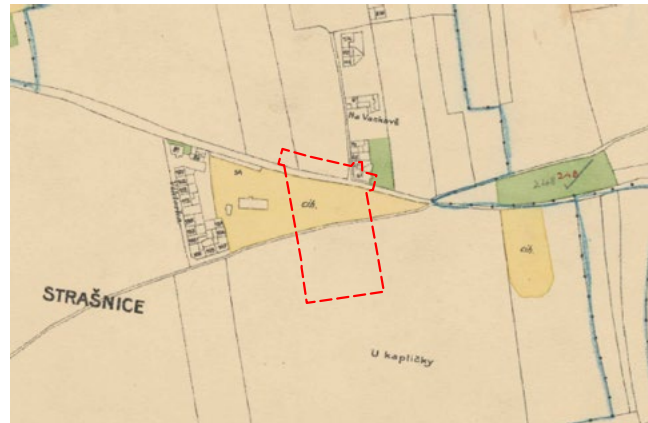
_ANALYTICKÁ ČÁST





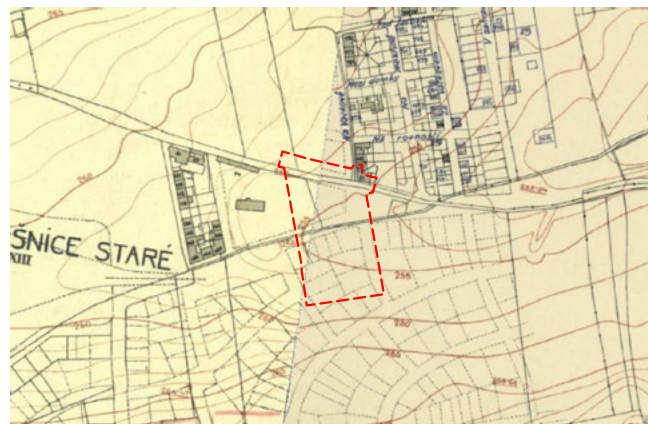
1842

V polovině devatenáctého století na Vackově a v okolí ještě nezapočala urbanizace. Mapa stabilního katastru z roku 1842 oblast zobrazuje jako ornou púúdu. Řešené území řeší na křižovatce dvou historických cest, přičemž cesta ze Žižkova do Malešic (dnešní Malešická ulice) určuje jeho severní ohraničení dodnes.



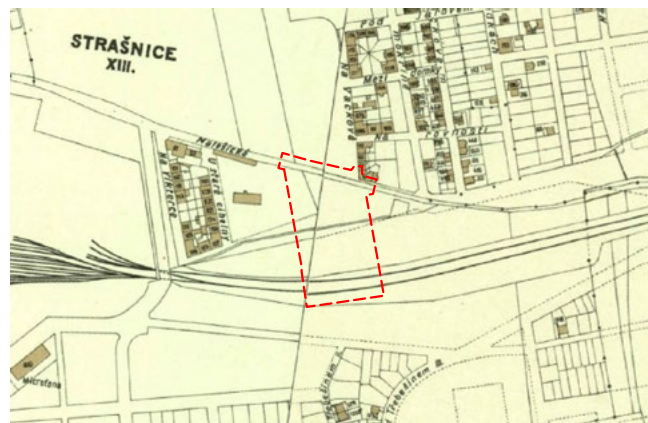
1909

První výstavba v oblasti započala kolem přelomu 19. a 20. století. K roku 1909 je již částečně zastavěný první stavební blok určený dnešními ulicemi Na Viktorce a U staré cihelny. Na druhé straně této ulice se již nachází cihelna (která této ulici dala název). Vzniká taktéž ulice Na Vackově a v ní první výstavba rodinných a řadových domů, z nichž některé existují dodnes.



1924

Výškopisný plán hlavního města Prahy s okolím z let 1920-1924 zobrazuje pokračující výstavbu individuálních a řadových rodinných domů mezi ulicemi Na Vackově a V Zahrádkách. Většina této zástavby na místě dnes stále stojí. V jižní části oblasti je patrná nově navržená stavební regulace dle Státní regulační komise. V souladu s touto regulací byla postavena větší část vilové čtvrti Třebešína a realizovaný byl také střední zelený pás a několik domů v ulici Na Třebešíně. Většina severní plánované zástavby (přiléhající k řešenému území) nikdy realizována nebyla.



1938

Na orientačním plánu hlavního města Prahy lze již spatřit NNŽ a návaznou železniční trať a v souladu s ní upravenou stavební regulaci. Dále je již vymezena plocha pro dnešní veledrom Třebešín. V ulici U nákladového nádraží začala výstavba výrobního areálu (tehdy Microphona, později Tesla Strašnice, dnes Nagano park).



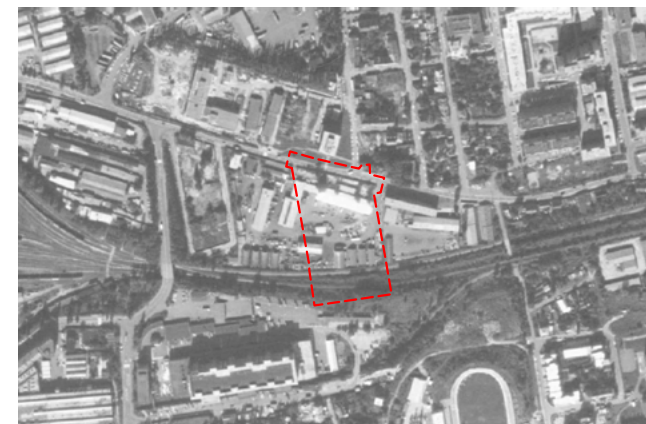
1945

Na leteckém snímkování Prahy pořízeném Spojenci v roce 1945 je již patrný Veledrom Třebešín, byť ne přesně ve stopě, ve které existuje dodnes. Lze rovněž vidět rozšiřování průmyslového areálu Microphony (po znárodnění roku 1945 Tesla Strašnice, dnes Nagano park).



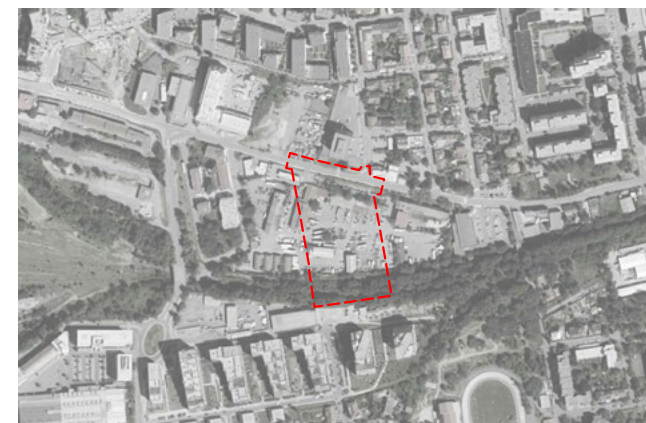
1966

V průběhu prvních dvou dekad po konci 2. světové války probíhal v oblasti hlavně rozvoj skladových a průmyslových areálů (které jsou dnes postupně bourány). Přímou v řešeném území byla původní cihelna nahrazena rozsáhlým autoservisem. Dále rozšířen byl výrobní areál Tesly Strašnice (dnešní Nagano park). V ulici Na Třebešíně byla postavena velká administrativní budova.



1989

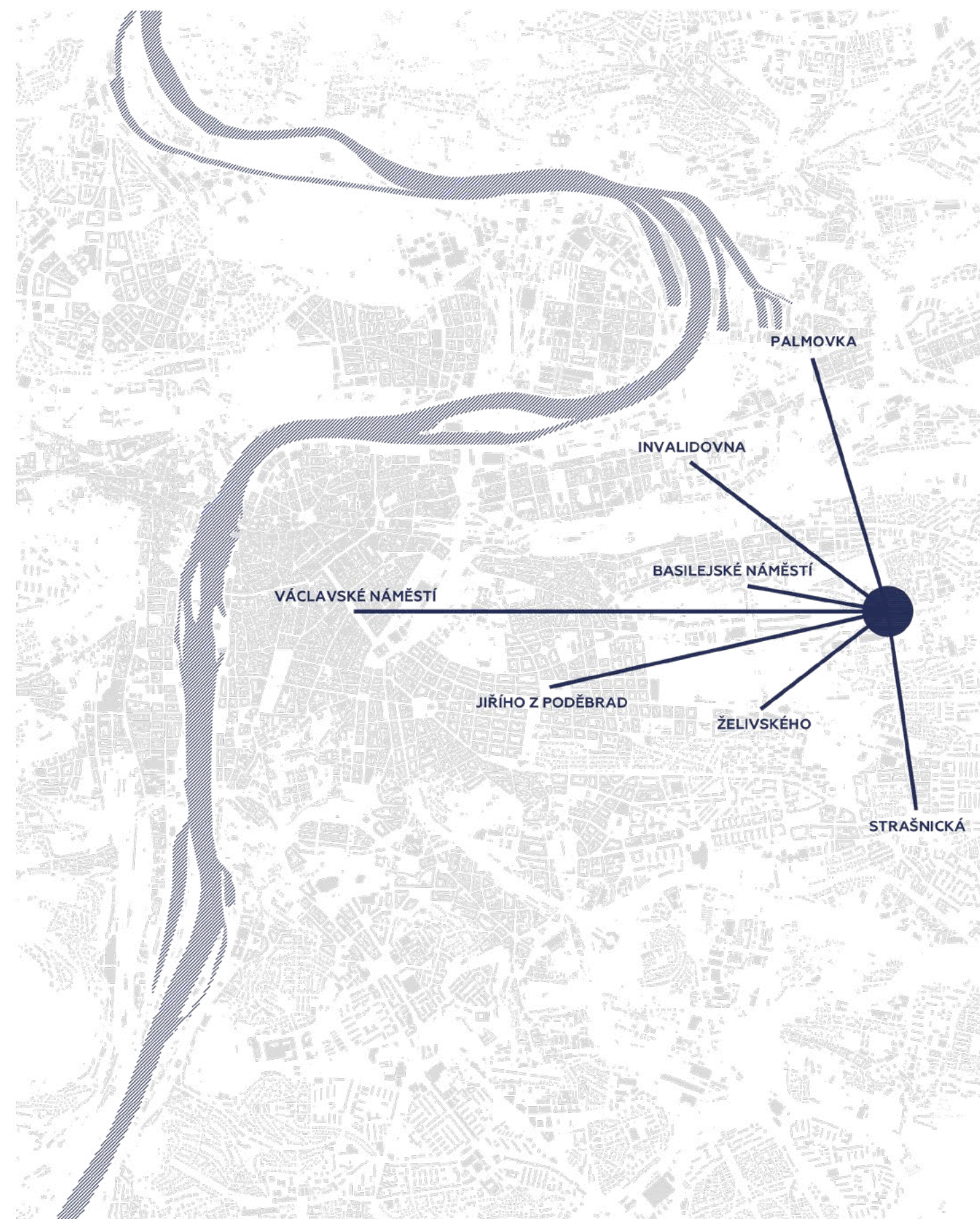
Další stavební aktivita probíhala v období normalizace. Postaveno bylo sídliště Vackov (jeho výstavbě muslo ustoupit i několik rodinných domů). Svou nynější podobu nabylo i Veledrom Třebešín. Několik siltérních budov rozličného využití, tvaru i měřítka bylo postaveno podél severní strany Malešovické ulice v sousedství řešeného území. Zbouráno bylo naopak několik domů nejstaršího stavebního bloku této lokality v ulici Na Viktorce.

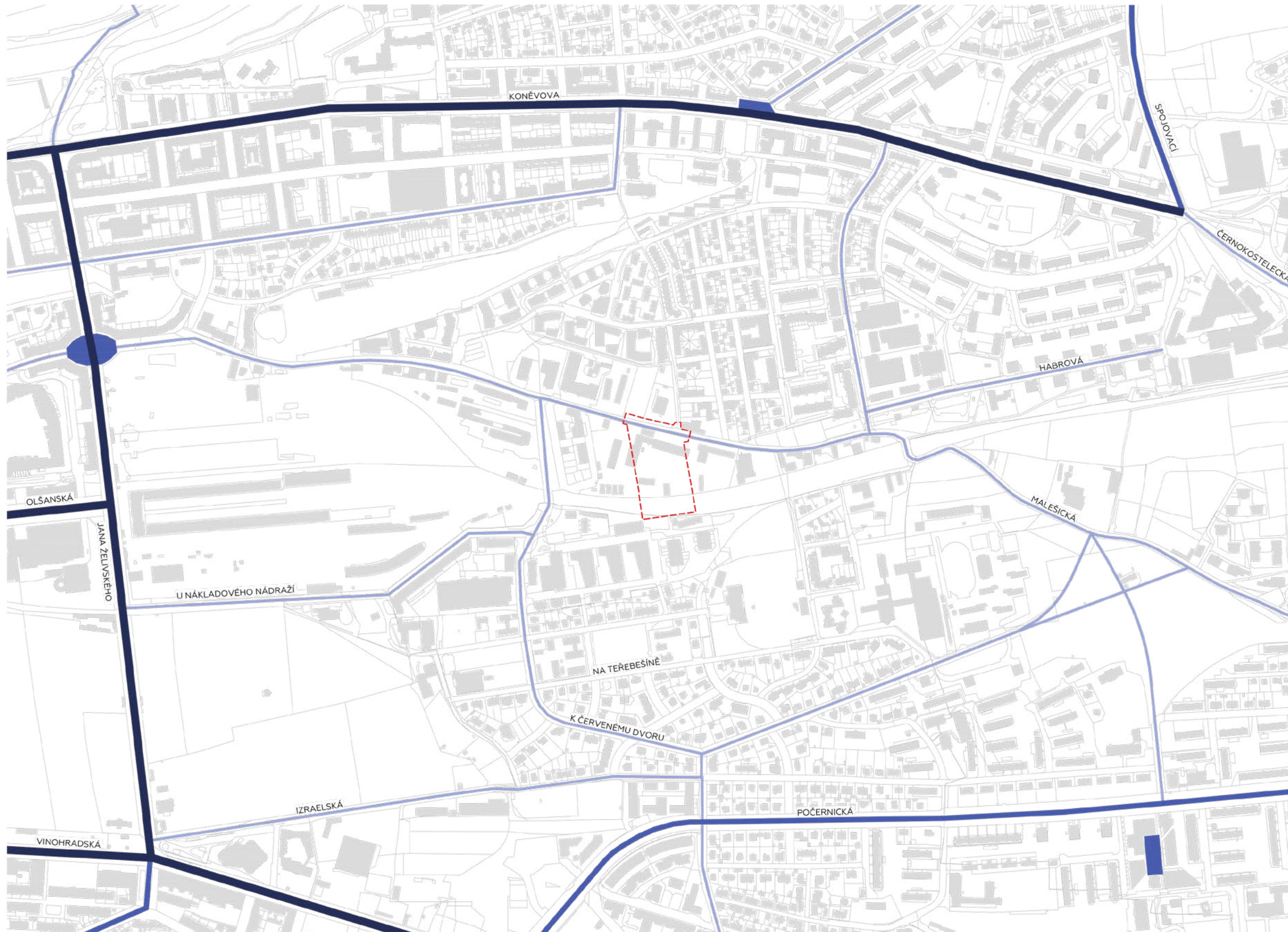


2022

Po roce 1989 jsou postupně bývalé výrobní, skladové a opravárenské areály transformovány v novou, primárně rezidenční zástavbu. Takové projekty byly realizovány např. v ulici Na Třebešíně nebo v ulici Olgy Havlové. Výrobní areál Tesly Strašnice se proměnil v administrativní centrum (Nagano park). V roce 2015 finálně ukončilo provoz NNŽ. Roku 2019 byla odpojována výhybka č. 7 na trati Libeň-Malešice, čímž zdejší železniční infrastruktura přestala být součástí celostátní sítě.







Veřejné prostory v řešeném území a jeho bližším i širším okolí jsou naprosto nedostatečné. Oblast nemá žádné významné veřejné plochy ani spojení mezi nimi. V radiálním směru, tedy ve vztahu k centru města a dále na jeho okraj, lze intuitivně čekat významnou městskou osu, která zde není. Takovou roli nejbližší k řešenému území plní Koněvova a Vnohradská (resp. Počernická) ulice. Ty však prochází od Vackova ve vzdálenosti cca 700m a na místo nemají přímou vazbu. Stopa (nyní zrušené) železniční trati na Nákladové nádraží Žižkov představuje potenciál tento handicap napravit, vytvořit novou důležitou městskou osu přímo navázanou na Olšanskou třídu.

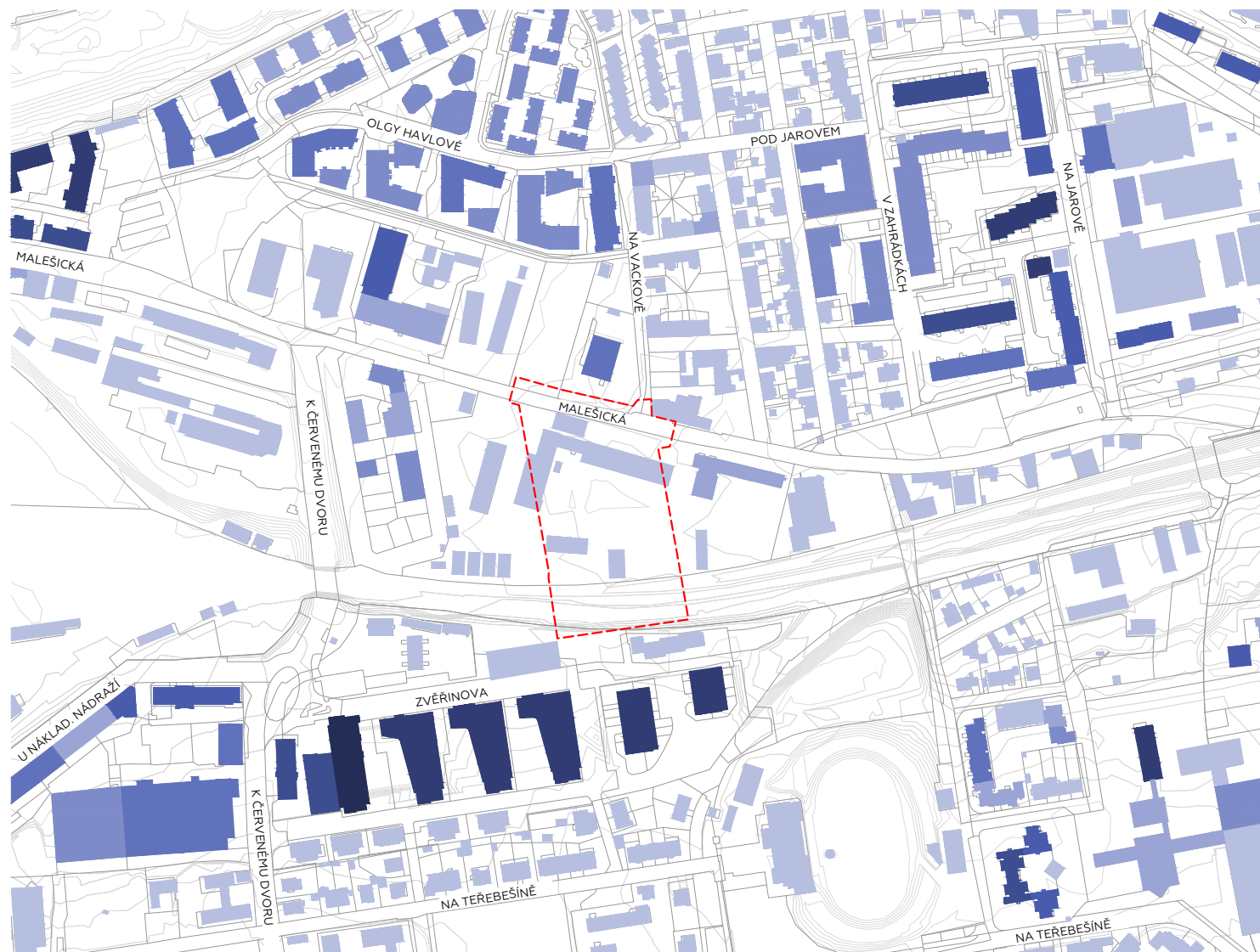
LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- METROPOLITNÍ VEŘEJNÝ PROS.
- ČTVRŤOVÝ VEŘEJNÝ PROSTOR
- LOKÁLNÍ VEŘEJNÝ PROSTOR



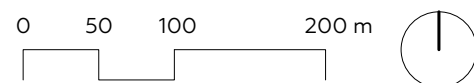
VYUŽITÍ ÚZEMÍ

PODLAŽNOST

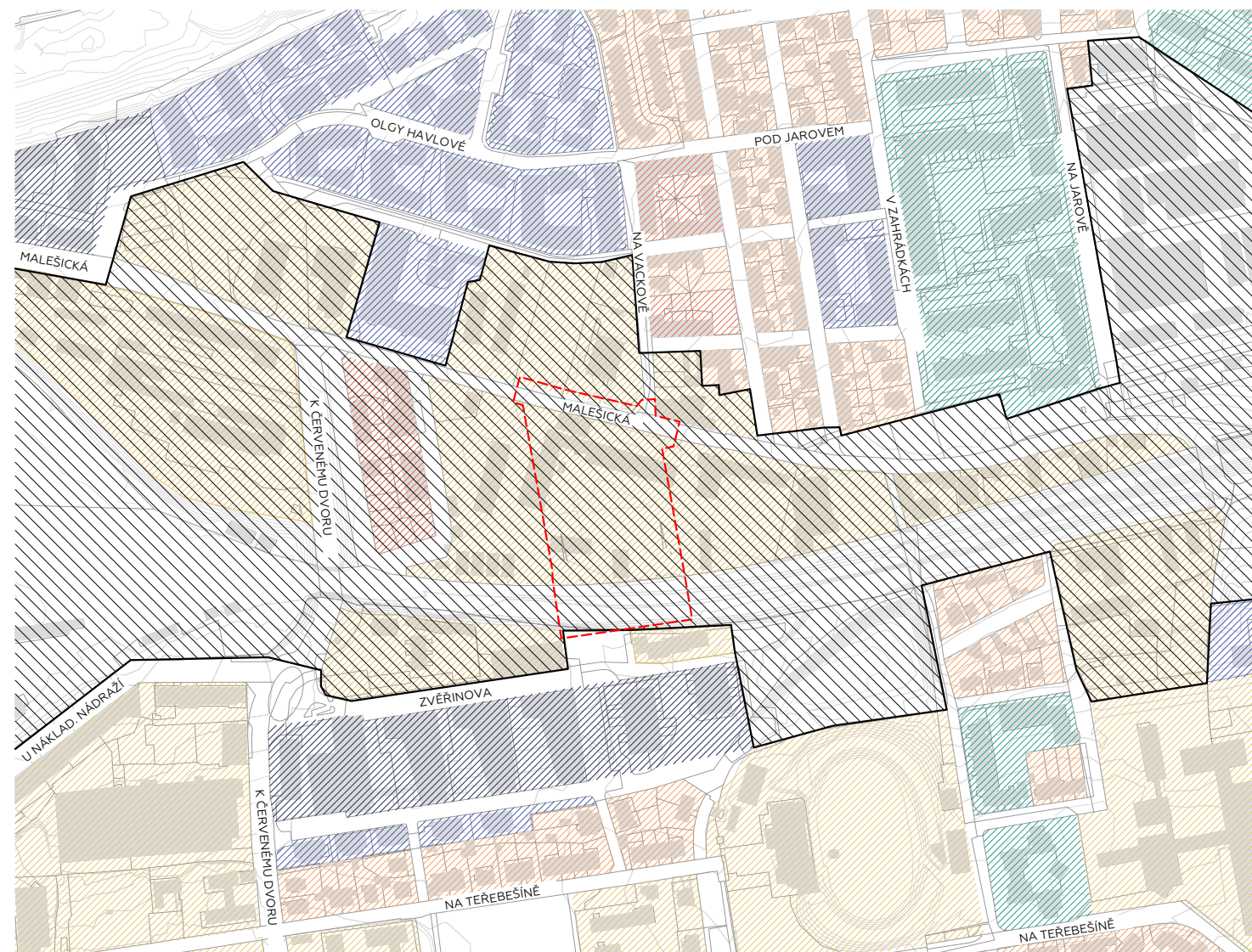


LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- 1-2 NP
- 3 NP
- 4 NP
- 5 NP
- 6 NP
- 7-8 NP
- 9-12 NP
- 13+ NP



PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE



LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- BLOKOVÁ ZÁSTAVBA 2-4 PODLAŽÍ
- RODINNÉ A ŘADOVÉ DOMY
- AREÁLY
- MODERNISTICKÉ SÍDLIŠTĚ
- REZIDENČNÍ DEVELOPMENT 3-6 PODLAŽÍ
- REZIDENČNÍ DEVELOPMENT 6+ PODLAŽÍ
- TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ

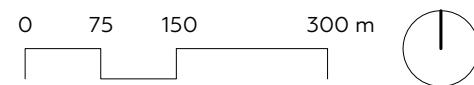
Stávající využití území je heterogenní, definované především jako (post) industriální s probíhajícím přerodem v převážně bytové. Již existující bytová zástavba má pestrou podobu, od rodinných a řadových domů, přes zárodky bloků až po bytové celky rozličných měřítek. V souvislosti s touto roztržitostí je nejednotná i výšková hladina, pohybuje se od 2 po cca 15 NP.

CHARAKTER LOKALIT



LEGENDA

- | | | | |
|--|-------------------|--|---------------------|
| | ŘEŠENÉ ÚZEMÍ | | ROZVOLNĚNÁ ZÁSTAVBA |
| | NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ | | SMÍŠENÁ ZÁSTAVBA |
| | NAHODILÁ ZÁSTAVBA | | KOMPAKTNÍ ZÁSTAVBA |



1 PRVOREPUBLIKOVÝ VACKOV

Kompaktní zástavba solitérních a řadových rodinných domů představuje jednu ze stavběně nejstarších částí území.



2 ŘADOVKY PLAVÍNOVÁ

Soubor řadových domů vznikl kolem roku 2000. Jedná se o uzavřený, nicméně vcelku harmonický celek.



3 ZAHRADNÍ DEVELOPMENTY

Na místě původního brownfieldu vyrostly v posledních letech tři bytové soubory. Typové zahradní město do 5 NP.



4 VĚŽÁKY MALEŠICKÁ

Soubor bytových domů postavený po roce 2016. Předimenzované krychle s nulovým životem v parteru.



5 AREÁLY KOLEM TRATI

V návaznosti na zrušenou železniční trať se rozkládá řada převážně industriálních areálů - brownfieldů.



6 SMÍŠENÉ BLOKY

Ortogonálně uspořádané bloky tvořené směsí individuálních rodinných domů, blokové zástavby a bytových souborů.



7 SÍDLIŠTĚ VACKOV

Klasické normalizační panelové sídliště menšího rozsahu. Extenzivní neudržovaná zeleň a parkovací plochy.



8 BLOK NA VIKTORCE

Nejstarší zástavba v oblasti. Původně obdelníkový blok o 2-4 NP, částečně zdemolovaný.



9 NNŽ A ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ

Postupně zarůstající areál bývalého nákladového nádraží postaveného v roce 1936. Představuje bariéru v území.



10 SMÍŠENÝ AREÁL TŘEBEŠÍN

Původně industriální areál postupně transformovaný v business park Nagano.



11 VĚŽÁKY ZVĚŘINOVA

Na místě původní administrativní budovy vyrostl v roce 2018 soubor monstrozních (až 14 NP) věžáků, terasovitě se svažujících k jihu.



12 PRVOREPUBLIKOVÝ VACKOV

Kompaktní zástavba solitérních a řadových rodinných domů představuje jednu ze stavběně nejstarších částí území



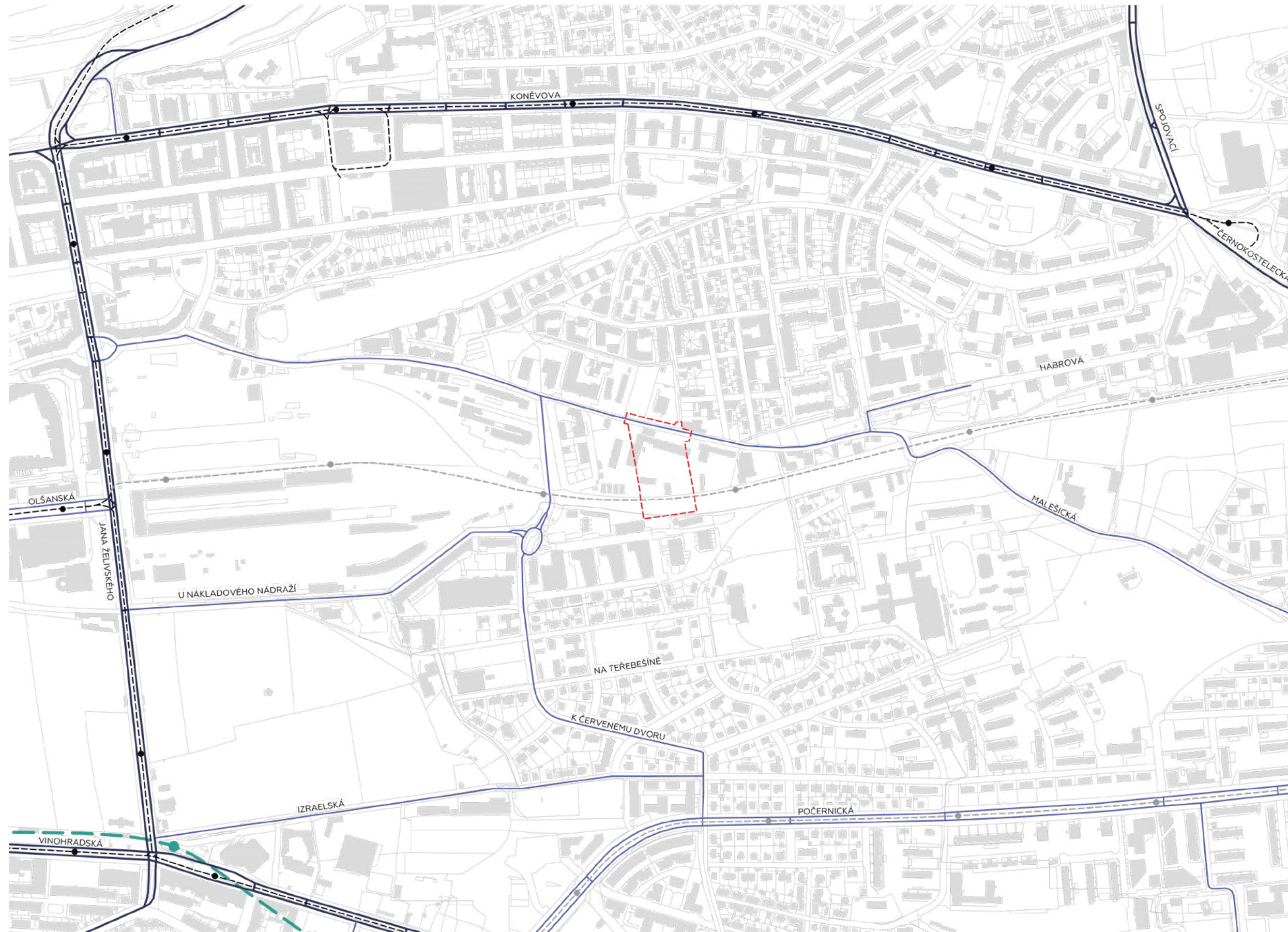
13 BLOK NA TŘEBEŠÍNĚ

Další ostrov nejstarší zástavby, individuální a řadové domy umírněného měřítka.



14 ZELENÝ PÁS TŘEBEŠÍN

Směsná zástavba nízké hustoty zahrnuje veledrom Třebešín, dva školní areály, park a tenisový areál.



Pohled na stávající dopravu v návaznosti na řešené území do jisté míry kopíruje systém vyřejných prostranství. Řešené území postrádá napojení na kapacitně kolejovou dopravu. Nyní je z MHD k dispozici pouze autobusová doprava. Tramvaj je vedena po ulicích Koněvově, Olšanské, Vinohradské a Jana Želivského, tedy mimo docházkovou vzdálenost z území. Hlavní město Praha plánuje dopravní dostupnost posílit novými tramvajovými tratěmi v ose zrušené železniční trati na NNŽ a v Počernické ulici. Z pohledu automobilové dopravy je Území napojeno prostřednictvím Malešické ulice na komunikační síť města. Doprava v této ulici je poměrně intenzivní (cca 6600 vozidel v obou směrech / 24h, údaje za rok 2019⁵).

LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE I. TŘÍDY
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY
- LINKA METRA A SE STANICÍ
- TRAM. TRATĚ SE STANICÍ
- TR. TRATĚ V PLÁNU SE STANICÍ





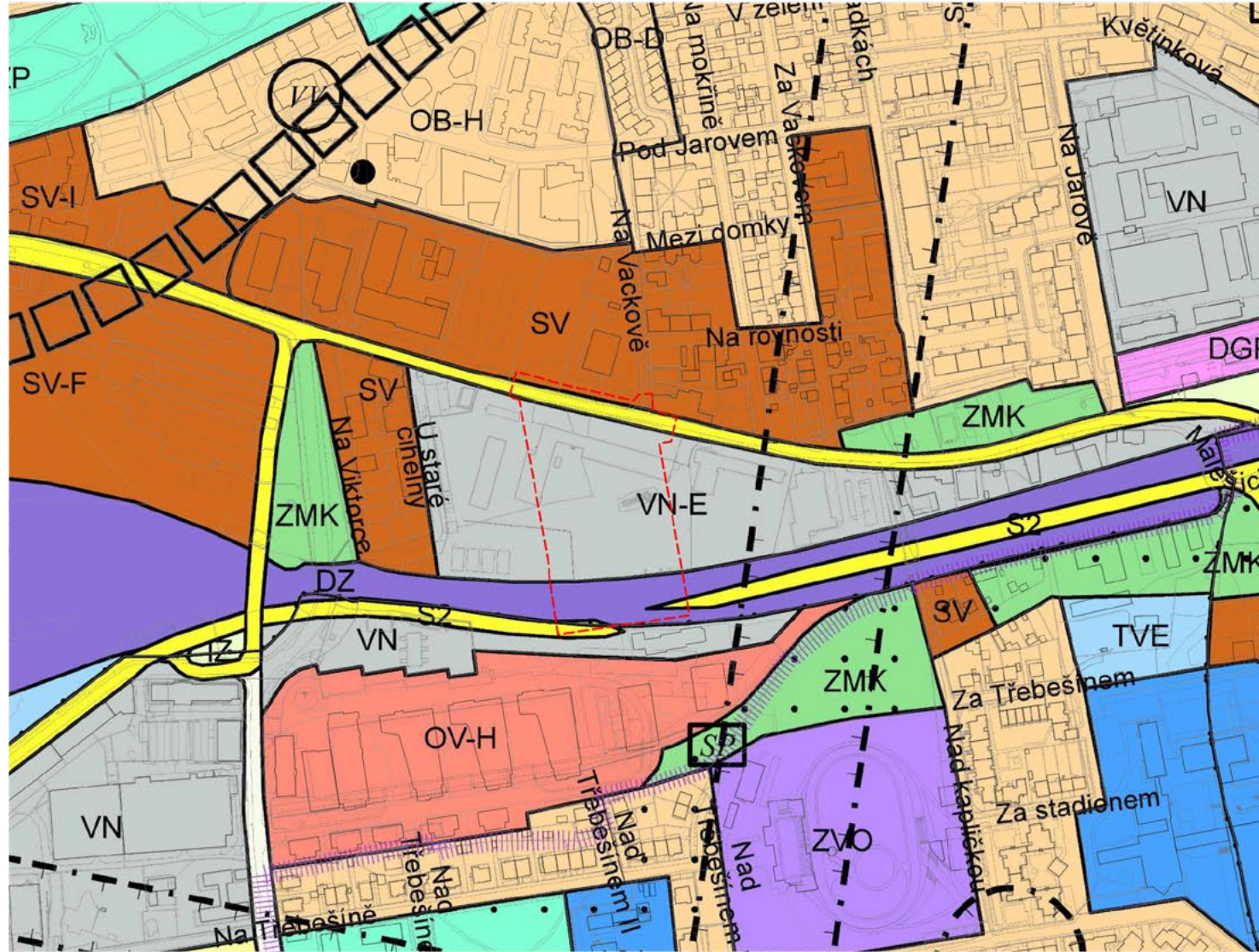
Po stránce občanské vybavenosti se lokalita Vackova vyznačuje obdobným handicapem jako v případě dopravy a systému veřejných prostranství. Dosavadní bytová výstavba převážně cílila na profit z bytové výstavby a k odpovídajícímu rozvoji občanské vybavenosti nedošlo. Celková koncepce transformace lokality tento nedostatek musí napomoci řešit. Východně od řešeného území je v plánu výstavba nové ZŠ Na Jarově.

LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- VZDĚLÁVACÍ
- SPORTOVNÍ
- VEŘEJNÁ SPRÁVA
- ZDRAVOTNICKÁ
- SOCIÁLNÍ



PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

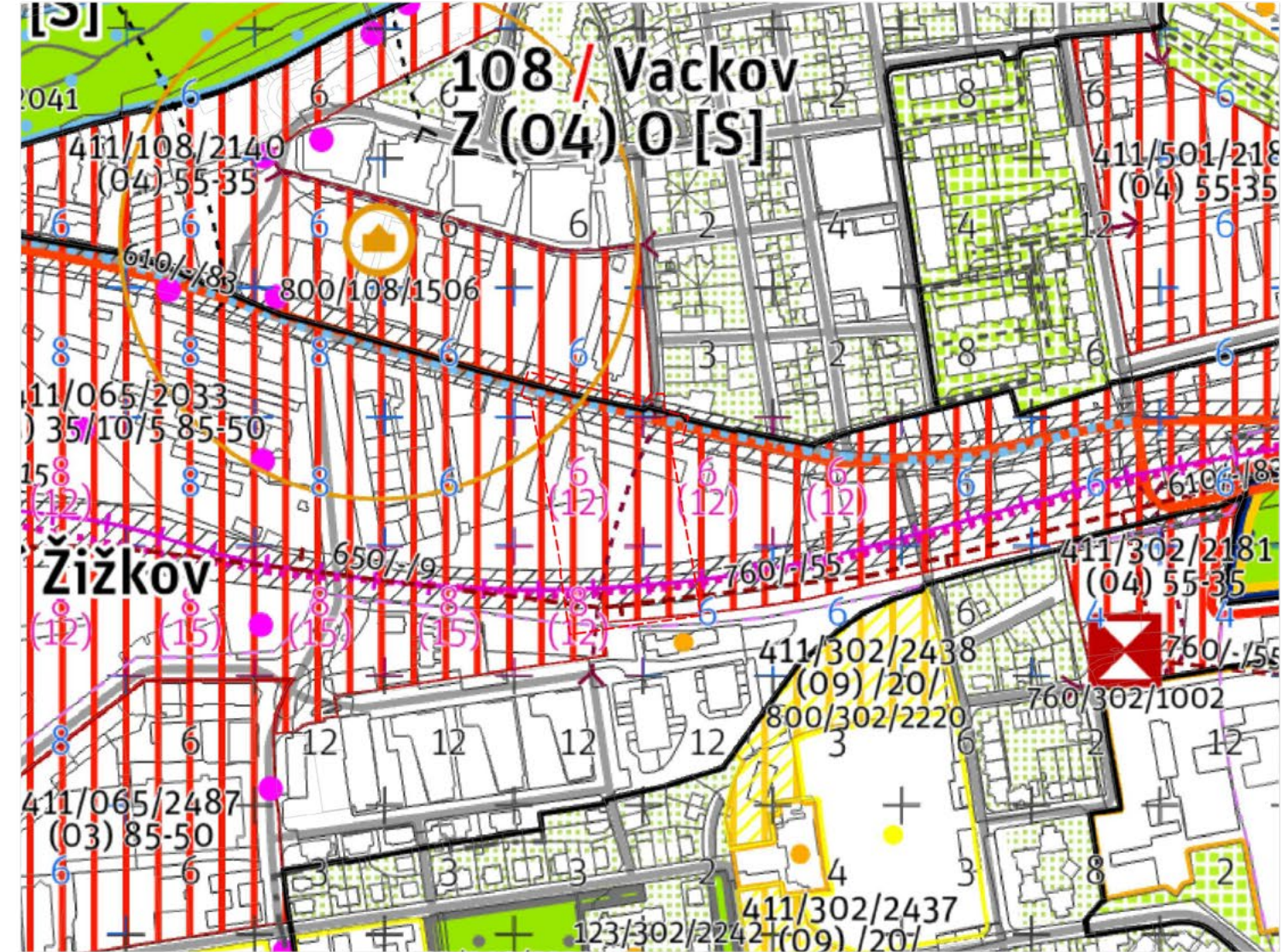


LEGENDA

	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ		TRATĚ A ZAŘ. ŽEL. DOPRAVY
	ČISTĚ OBYTNÉ		GARÁŽE A PARKOVIŠTĚ
	VŠEOBECNĚ OBYTNÉ		ENERGETIKA
	VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ		PARKY, HIST. ZAHRADY A HŘIBTOVY
	NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽ.		ZELEŇ MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
	SPORTU		
	OBČ. VYBAVENÍ - OSTATNÍ		
	VEŘEJNÉ VYBAVENÍ		
	VYBRANÁ KOMUNIK. SÍŤ		

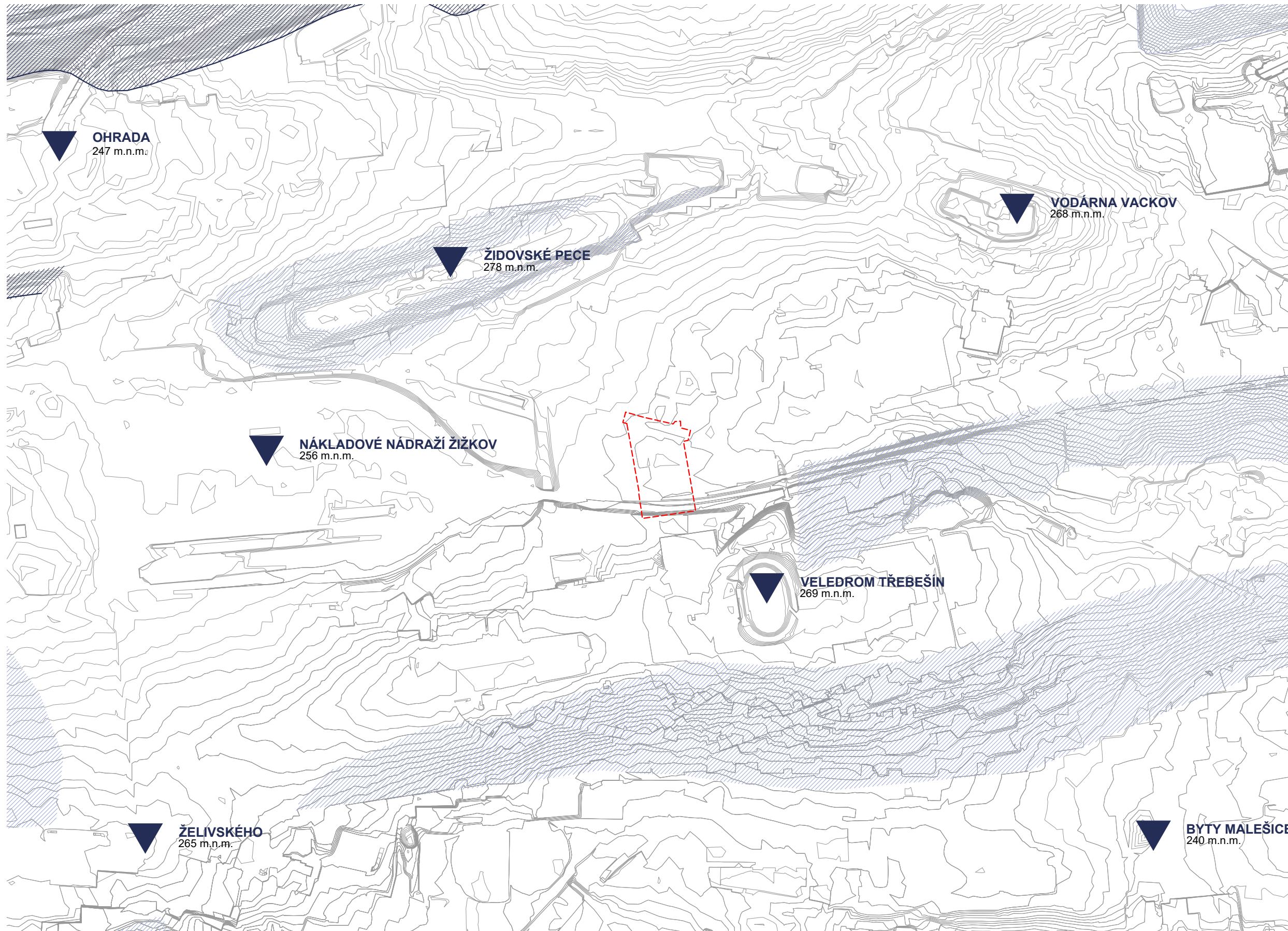


NÁVRH METROPOLITNÍHO PLÁNU



Platný územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy definuje řešené území jako plochy všeobecně smíšené (SV) a nerušící výroby a služeb (VN-E). NNŽ a návazná železniční trať jsou zde stále vedeny ve své původní funkci - železniční dopravě s vizí vzniku nové silniční komunikace v rámci koridoru železniční trati. [2]

Návrh Metropolitního plánu řešené území kategorizuje jako součást celkového transformačního území NNŽ. Do tohoto území jsou nařazené i návazné výrobní a skladovací plochy v sousedství NNŽ a železniční trati. Od plánu na novou silniční komunikaci dle stávajícího ÚP bylo upuštěno. [3]

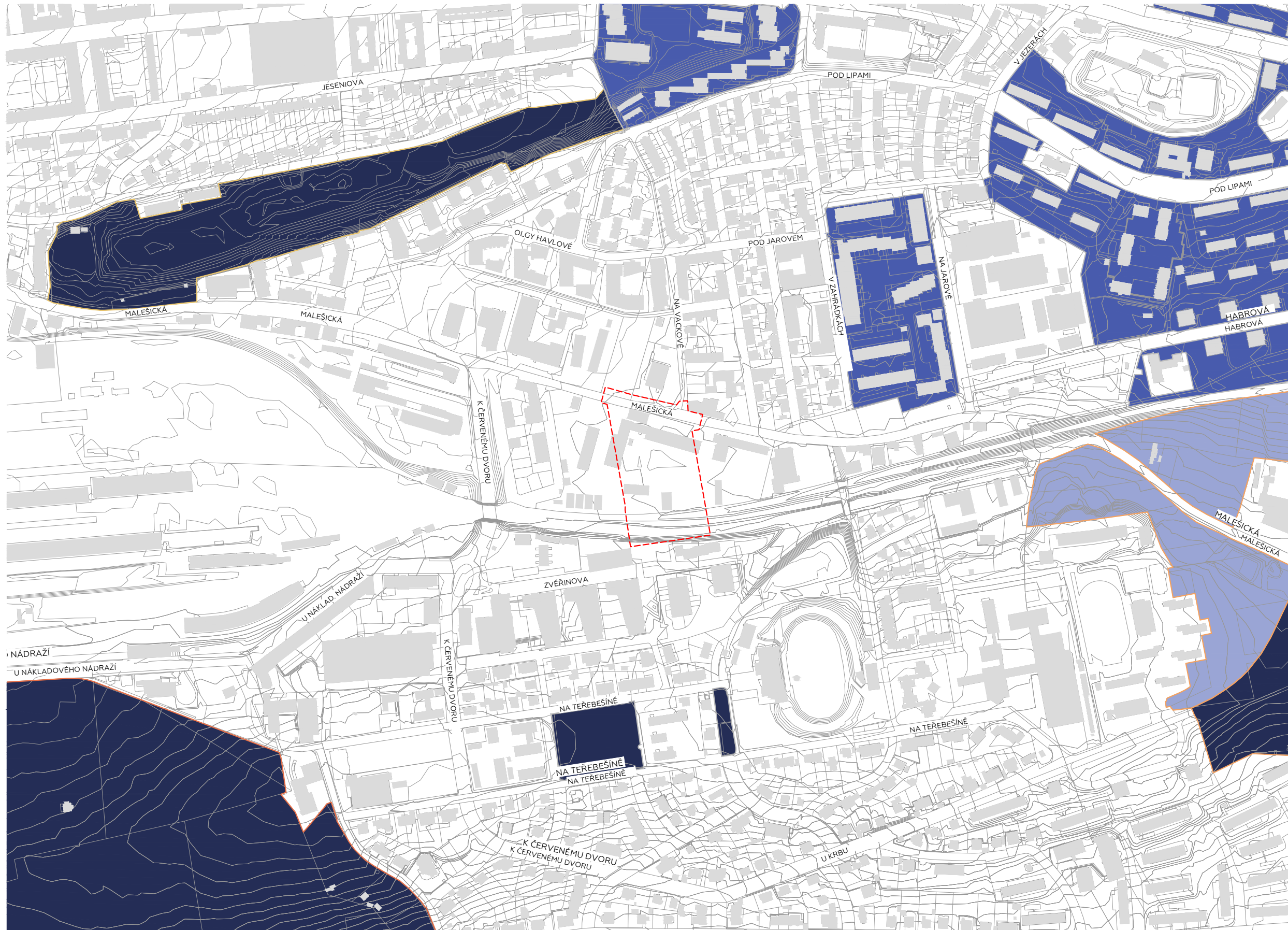


Morfologie oblasti Vackova je poměrně jednoduchá a přehledná. Samotné řešené území se mírně svažuje východním směrem (cca 1%, rozdíl 4m v rámci řešeného území). Reliéf užšího okolí řešeného území byl výrazně ovlivněn výstavbou NNŽ a návazné železniční trati. Ta byla vedena v zářezu hlubokém až 5m. Tento zářez (překonávaný několika nadjezdů) v oblasti nyní představuje významnou bariéru. Ze západní strany k řešenému území přiléhá ulice K červenému dvoru, která tvoří jeden z nadjezdů trati, nachází se tedy na náspu (až 7m) a taktéž tvoří bariéru.

LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- VRSTEVNICE 1m
- HRANY SVAHŮ
- HLAVNÍ SVAH
- VEDLEJŠÍ SVAH





Z pohledu zelenomodré infrastruktury se v návaznosti na řešené území nachází vysoký potenciál stávajících přírodních ploch rozličného charakteru, stavu i významu. Tyto plochy mezi sebou však postrádají adekvátní propojení, které by představovalo potenciál pro sport a rekreaci a zároveň hodnotu pro udržitelnost ekosystémů.

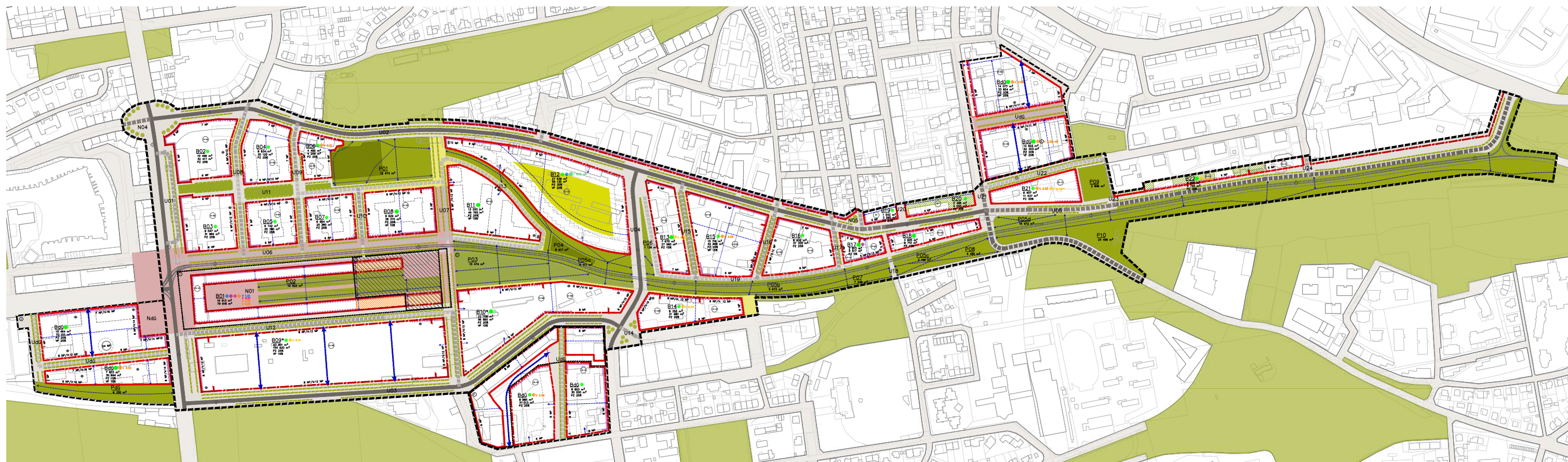
LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- METROPOLITNÍ
- ČTVRŤOVÝ
- LOKALITNÍ
- MÍSTNÍ

- PARK FUNKČNÍ
- PARK VE VOLNÉ ZÁSTAVĚ
- PARK K OBNOVĚ



ZÁMĚRY V ÚZEMÍ - NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



Výkres regulace širších vztahů

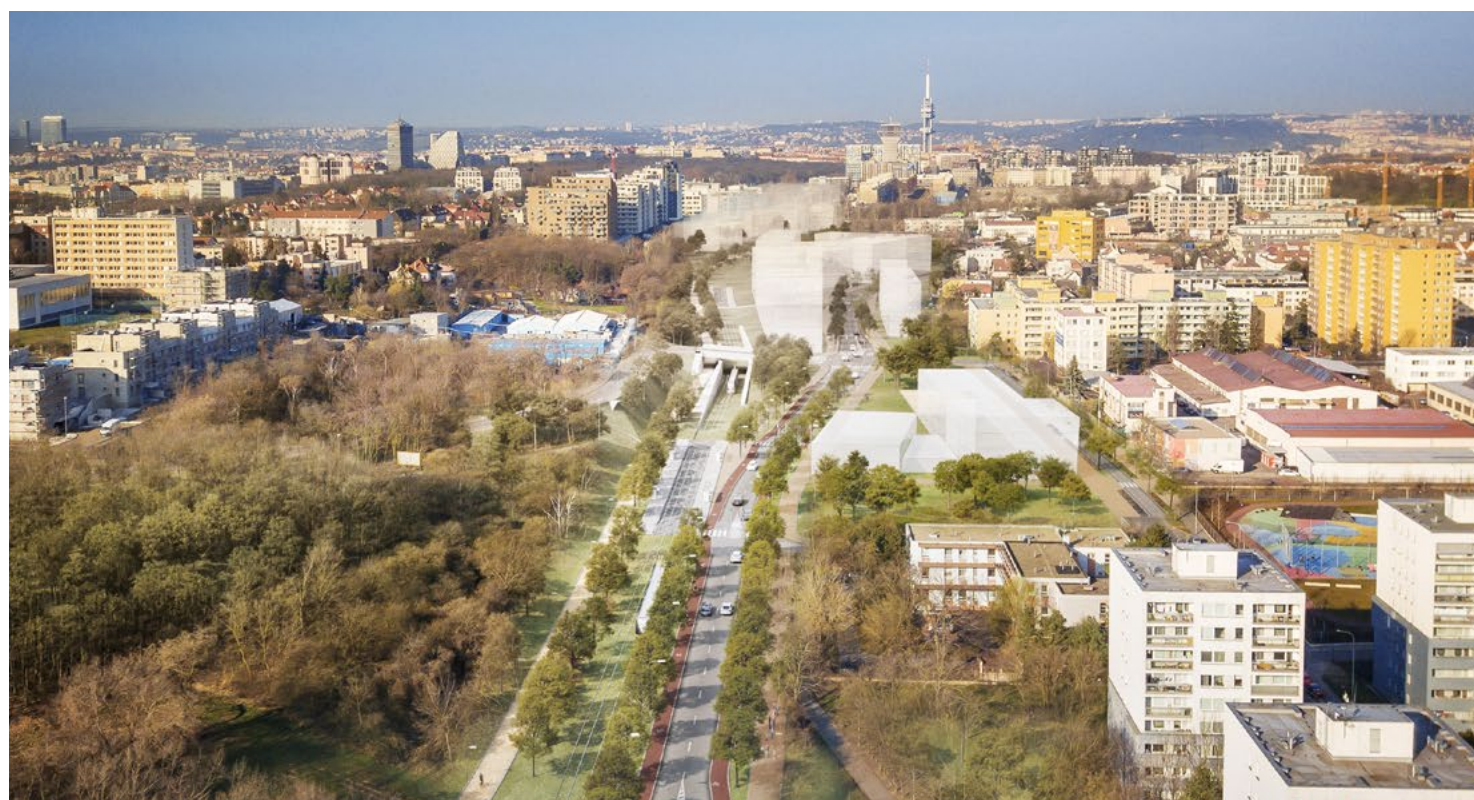
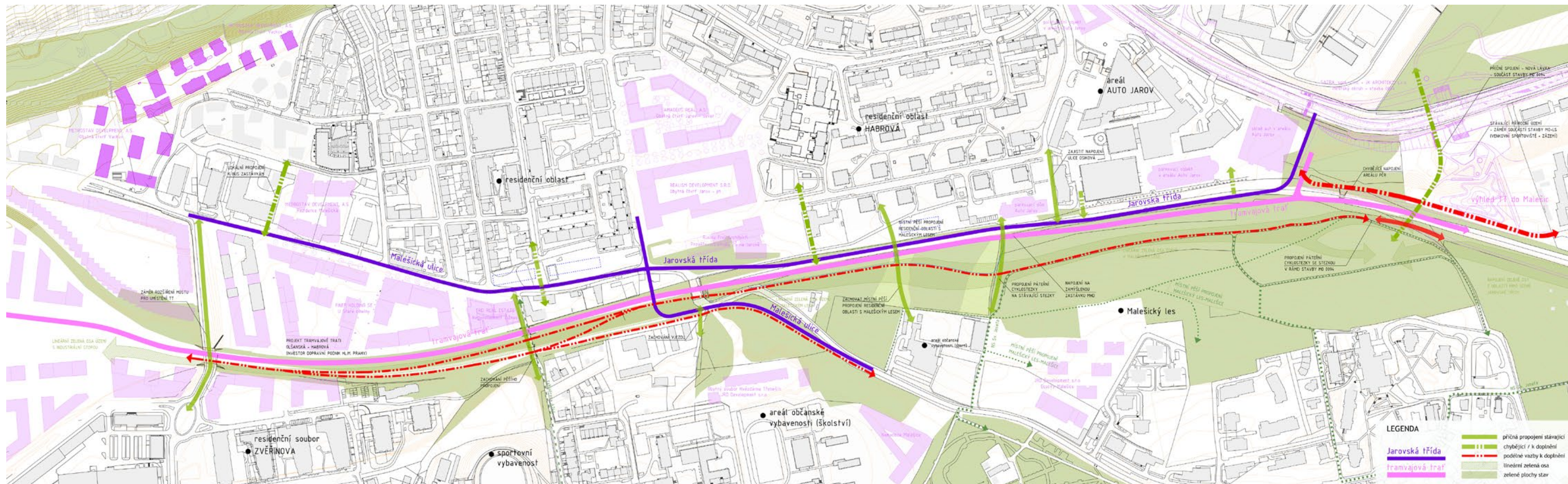


Pro řešení území a jemu přilehlé rozvojové plochy byly v režii Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy (IPR Praha) zpracovány dvě urbanistické studie s cílem koncepční transformace bývalého NNŽ a návazné železniční trati. V rámci této práce je záměrem tyto koncepční materiály brát jako výchozí předpoklad přeměny celé oblasti.

Prvním z těchto materiálů je Urbanistická studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov. Odborníci z IPR Praha v jejím rámci navrhli prostorové a funkční uspořádání plánované nové čtvrti. Součástí tohoto návrhu je řešení dopravy, výškové hladiny, veřejných prostorů a zelenomodré infrastruktury. Je zde zahrnut plán vybudování tramvajové trati ve stopě bývalé železnice i nová pozemní komunikace (Jarovská třída) propojující Malešickou ulici s Českobrodskou. [4]

Pro mnou řešené území navrhuje tato studie rozdělení do čtyř polouzavřených stavebních bloků. Návrh uliční sítě má návaznost na okolní ulice. Výška navržené zástavby (věže uvnitř bloků) dosahuje až 13NP.

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ - JAROVSKÁ TŘÍDA



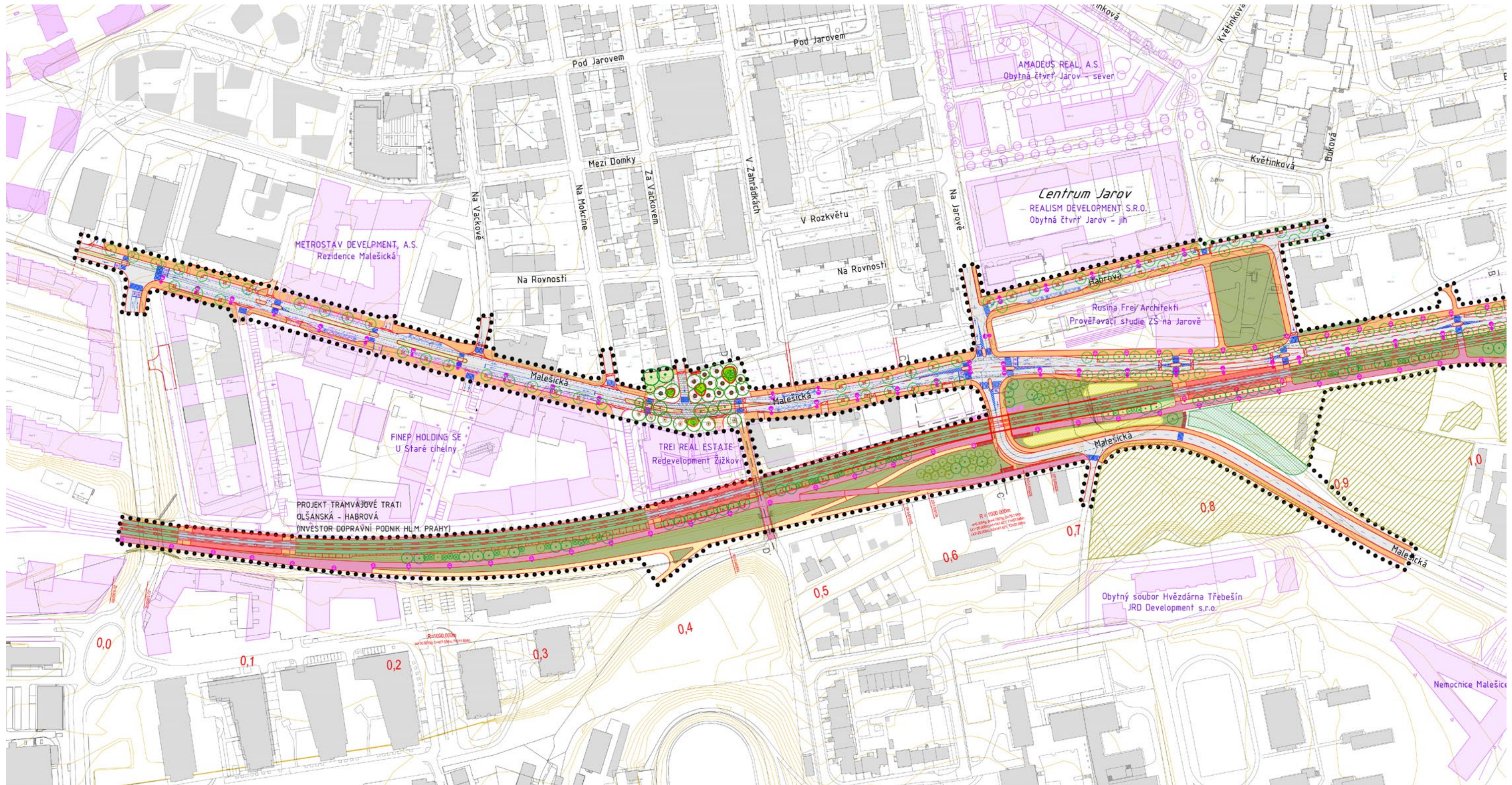
Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída představuje podrobnější rozpracování záměru transformovat stávající (formálně již bývalou) železniční trať vedoucí z NNŽ na novou městskou třídu.

Návrh usiluje o řešení některých problémů v území - cílem je zkvalitnění dopravního spojení v oblasti, tvorba nové páteře veřejných prostorů a projení několika parků zelenou osou.^[5]

Z dopravního hlediska se jedná o kombinaci tramvajové trati, městské pozemní komunikace s jedním jízdním pruhem v každém směru (v části trasy dnes Malešická ulice) a zdvojené cyklotrasy (parková cyklostezka / cyklopruh). Tramvajová trať je zatravněná, jí přilehlý pás má parkový charakter.

Jedná se tedy o multifunkční veřejný prostor specifického typu, který v podstatě v Praze nemá obdoby. Návrh v principu odpovídá na hlavní problémy v území a přináší potenciál pro koncepční stavební rozvoj přilehlých brownfieldů. Za problematickou okolnost lze považovat detailní řešení některých styčných bodů, které v podstatě kopírují dosavadní mimoúrovňový styk železniční trati s okolím územím. Jedná se primárně o křížení s ulicemi K Červenému dvoru a Malešickou. Takové řešení je vhodné z pohledu plynulosti provozu, ale tvoří prostorové bariéry a snižuje přehlednost.

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ - JAROVSKÁ TŘÍDA





SHRNUTÍ

Vackov je specifickou oblastí Prahy, navzdory svému umístění na okraji širšího centra města se charakterem jedná spíše o perferii. Běžný obyvatel Prahy nemá moc důvodů tam zavítat. Pozice „ve stínu“ rozsáhlého areálu Nákladového nádraží Žižkov a související přilehlá železniční trať posledních sto let z Vackova dělaly upozaděnou lokalitu. Jedná se v podstatě o bílé místo na mapě systému veřejných prostranství, MHD i občanské vybavenosti. Okolí nabízí několik rozsáhlých parků, ty jsou však izolované a mnohdy zanedbané a špatně přístupné. Zástavba v území je velmi heterogenní a rozdrobená, a to z pohledu charakteru, urbánního typu, podlažnosti i měřítka. Rozsáhlé industriální areály, nákladové nádraží a návazná trať tvoří bariéry v území.

Právě plány města ve spolupráci se soukromými investory na transformaci těchto brownfieldů v nové veřejné prostory, domy a dopravní spojení představují zásadní potenciál k řešení výše jmenovaných problémů. Návrh zástavby řešeného území se na tom musí podílet, a zároveň na základě principů udržitelné výstavby vytvářet kvalitní podmínky pro život budoucích obyvatel.

_NÁVRHOVÁ ČÁST



KONCEPT ČTVRTI

Dvě územní studie, které jsou pro toto území v současné době zpracované, správně stanovují základní cíl přetvoření zrušené železniční tratě na bývalé Nákladové nádraží Žižkov v páteř veřejných prostranství. Tato zelená osa navázaná na novou železniční trať se má stát centrem nové části města, která zde postupně vzniká. Uliční síť, hmotové rozložení zástavby a koncepční řešení klíčových bodů této osy však vykazují nedostatky.

Řešení navržené v těchto studiích jsem proto podrobil kritice a navrhnul alternativní koncept zájmového území mého projektu. Určil jsem systém veřejných prostorů v území a koherentních polootevřených bloků, které je spoluutvářejí. Podél těchto náměstí, ulic a pláček proto tvoří pevné uliční fronty, směrem k centrální zelené ose se otevírají. Jedná se o kompaktní zástavbu o 4-7 nadzemních podlažích.

Dalším motivem návrhu je obnova historické cesty z Olšan do Hrdlořez, která řešeným územím vedla do druhé poloviny 20. století. Nejedná se ovšem o ulici, pouze o pěší cestu procházející jednotlivými vnitrobloky

KONCEPT ČTVRTI _ SYSTEM VEŘEJNÝCH PROSTORŮ



Koncept čtvrti je založený na dvojitěm vztahu domů k veřejnému prostoru - zpevnění ulic a náměstí a zároveň otevření bloků k centrální zelené ose. Za důležité zároveň považují obnovení zaniklé cesty z Olšan do Hrdlořez, která v těchto místech historicky vedla jednotlivými bloky proto prochází stezka v její stopě.

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- - - ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ
- VEŘEJNÝ PROSTOR
- PLOCHA PARKU/ZELEŇ
- ➔ MĚSTSKÁ OSA HLAVNÍ
- ➔ MĚSTSKÁ OSA VEDLEJŠÍ
- ➔ MĚSTSKÁ OSA NEFORMÁLNÍ
- ➔ ZELENÁ OSA HLAVNÍ
- ➔ ZELENÁ OSA VEDLEJŠÍ
- TR. TRÁŤ V PLÁNU SE STANICÍ



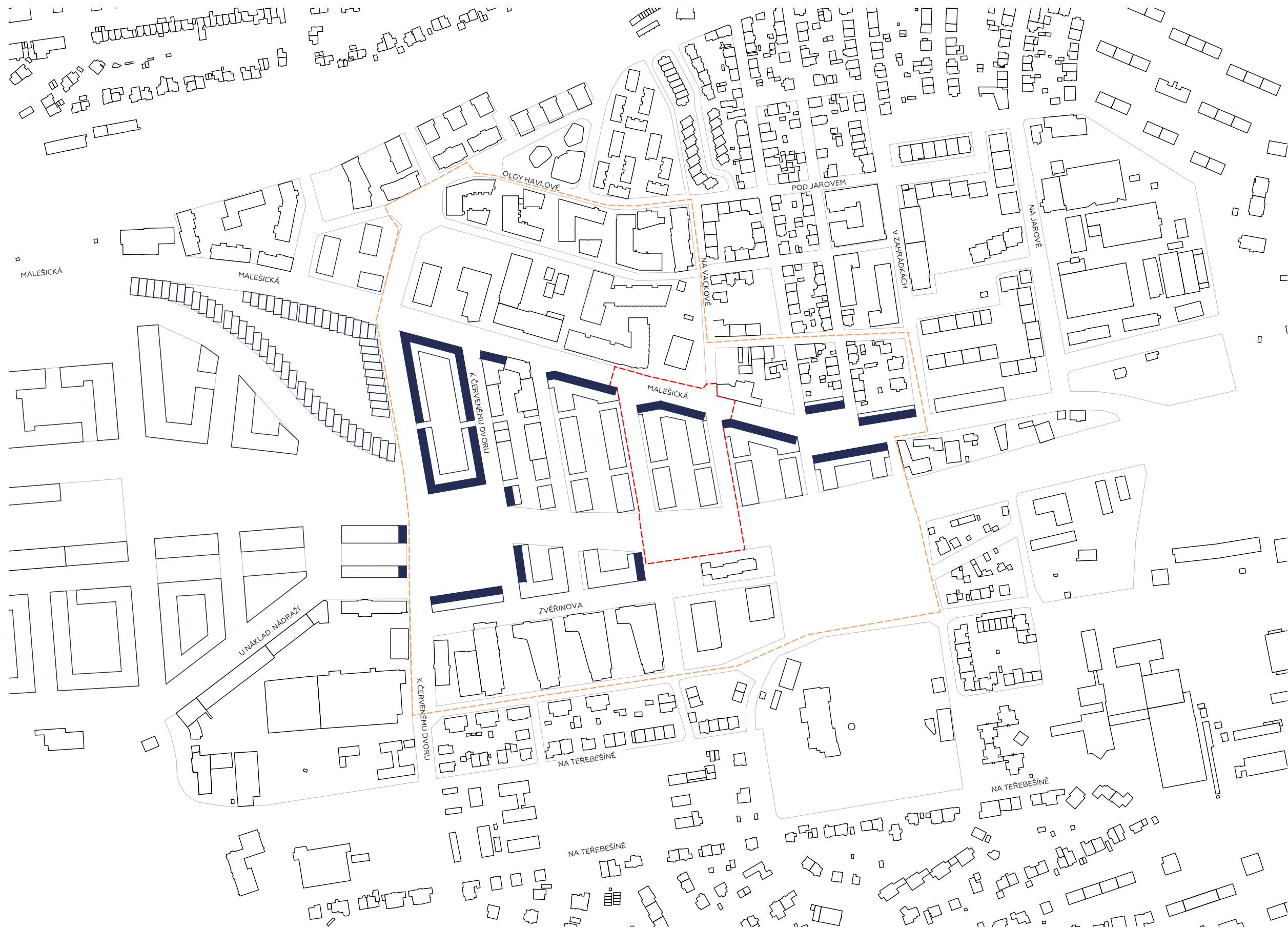


LEGENDA

- - - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- - - ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ
- 1-2 NP
- 3 NP
- 4 NP
- 5 NP
- 6 NP
- 7-8 NP
- 9-12 NP
- 13+ NP



KONCEPT ČTVRTI _ AKTIVNÍ PARTER

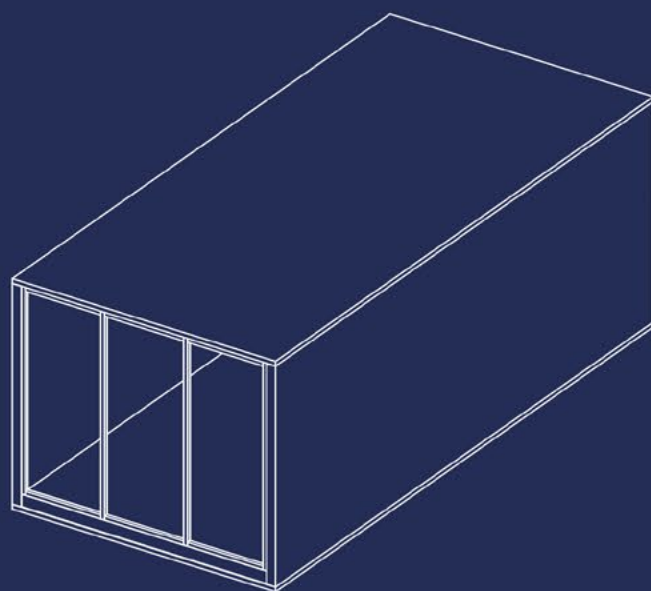


Domy s aktivním parterem lemují navržené významné veřejné prostory s cílem podnítit pobytové aktivity v těchto prostorech a zároveň zajistit maximální dostupnost služeb, které by v těchto jednotkách byly provozovány.

LEGENDA

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ
- AKTIVNÍ PARTER





KONCEPT DOMU

Hmota domu tvoří podlouhlý polootevřený blok. Prsty lemované klidnou boční ulicí mají po obou stranách předzahrádky. Spojující segment definuje významnou ulici, Malešickou, proto je v přízemí navržen oboustranný parter. Hlavním principem návrhu samotného domu je modularita, která představuje nejen funkční stavebně-technický přístup, ale zároveň je určujícím motivem výrazu domů a prostoru jeho jednotek. Moduly zjednodušeně tvoří prefabrikované krabičky, ze kterých se celý dům skládá jako stavebnice. 1 modul = 1 obytný prostor. V návaznosti na normový požadavek maximální požární výšky dřevostaveb 12 metrů jsou horní dvě podlaží tvořena mezonetovými byty se vstupem ze spodního podlaží. Příčně celým domem prochází obnovená historická cesta, a to v podobě neformální pěší stezky. Dům proto protíná dvěma prostupy v parteru. Západní vstup je rozšířený a navazují se na něj dvě pronajímatelné parterové jednotky. Ve veřejném vnitrobloku je navrženo dětské hřiště a drobný lineární park. Po celé délce kontaktu domu s ulicí navrhuji předsazenou ocelovou konstrukci s lodžemi. Jedná se o ekonomicky výhodný způsob zvýšení pobytového standardu bytu, konstrukce zároveň tvoří vnější stínění rozměrných prosklených ploch domu.





malešická 22





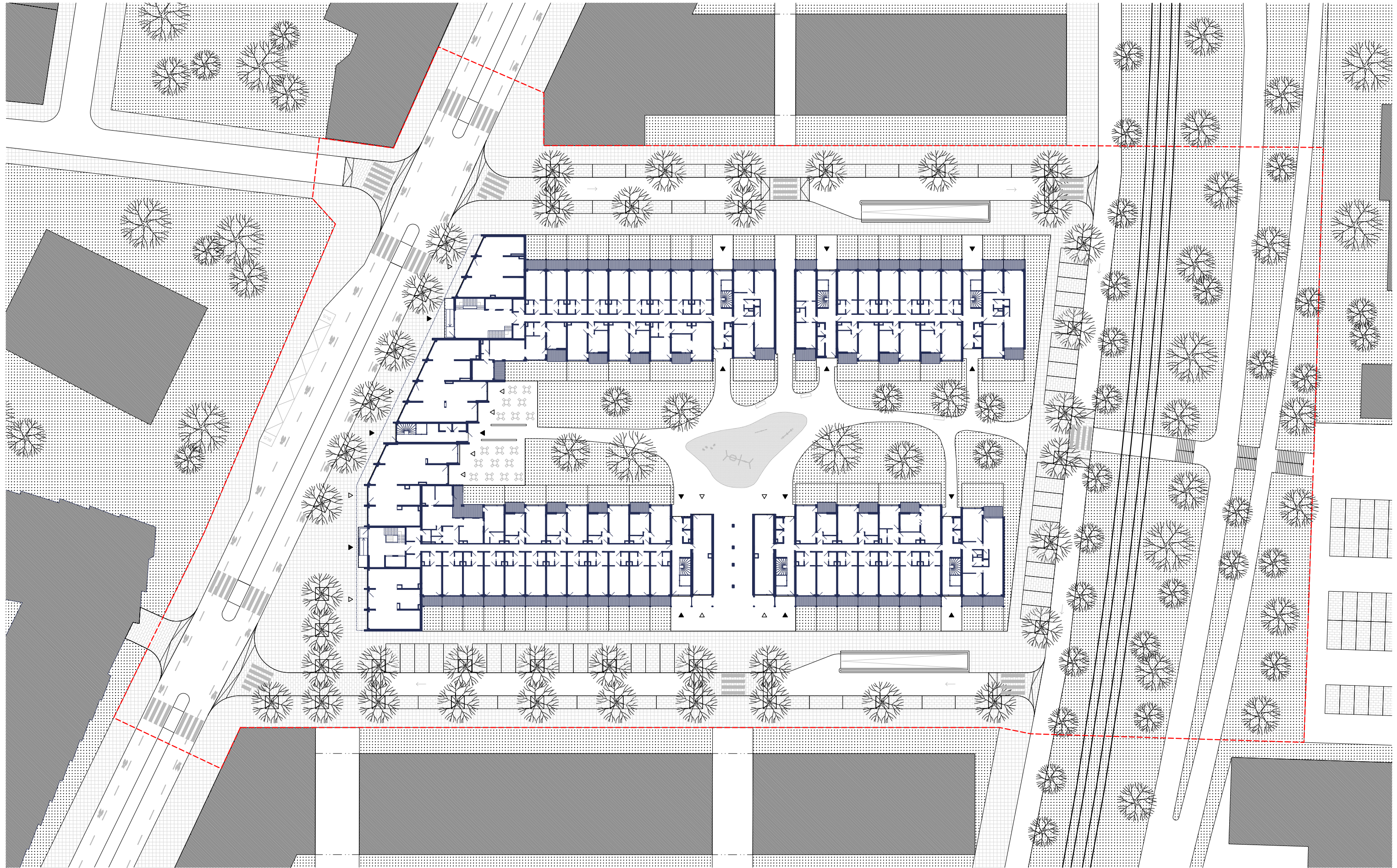


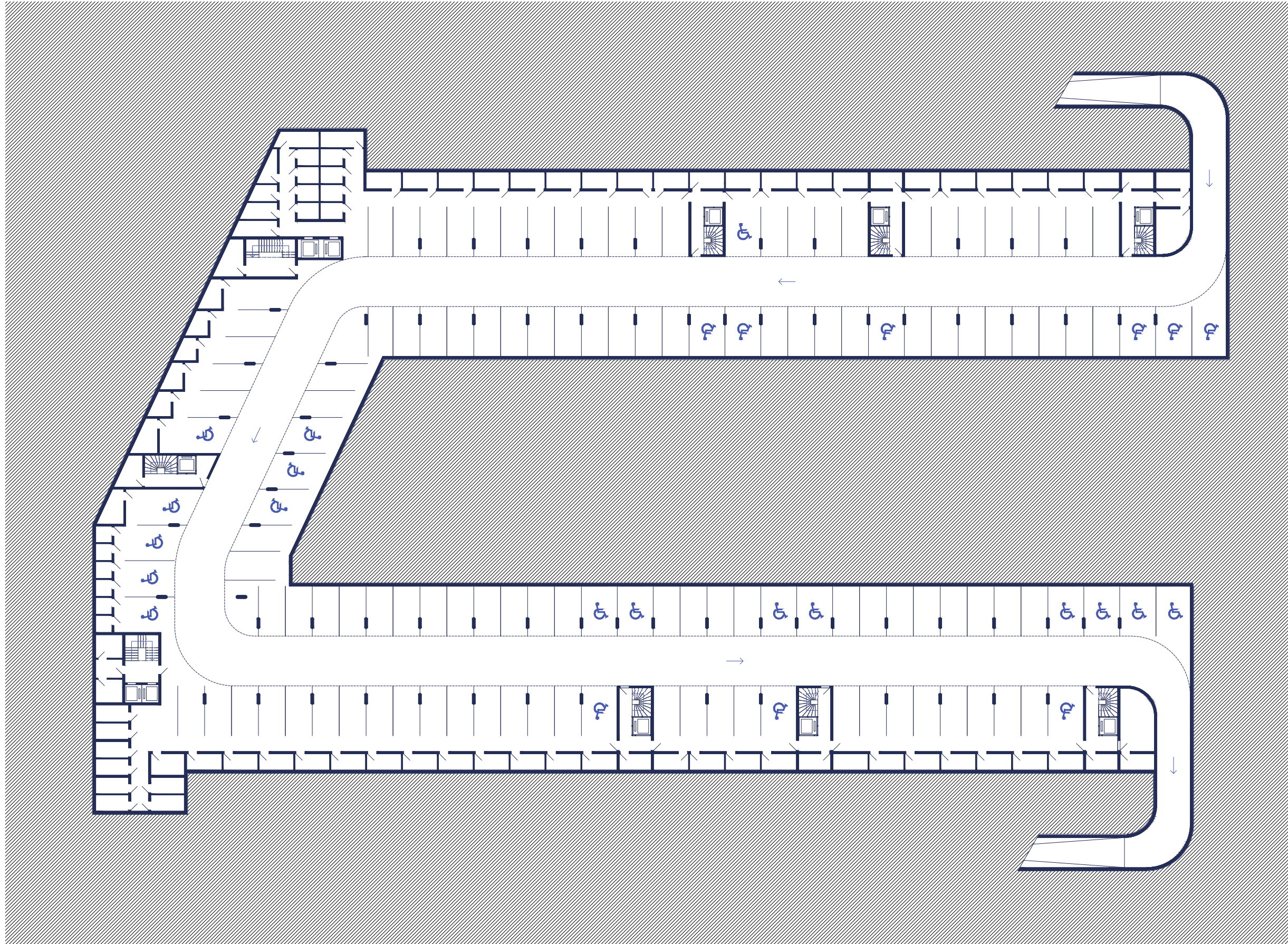
FASÁDNÍ DETAIL VNITROBLOK



FASÁDNÍ DETAIL ULICE

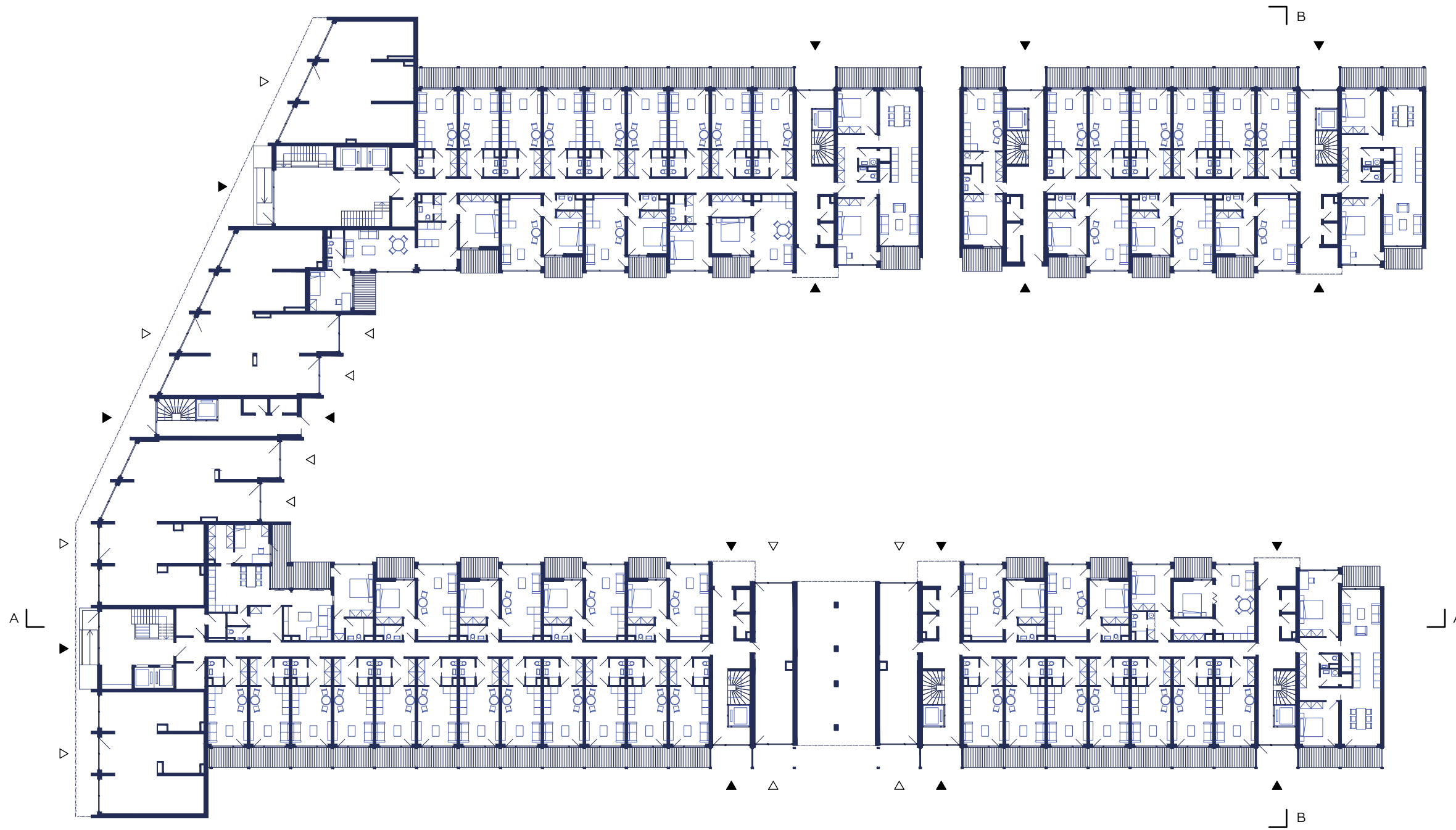






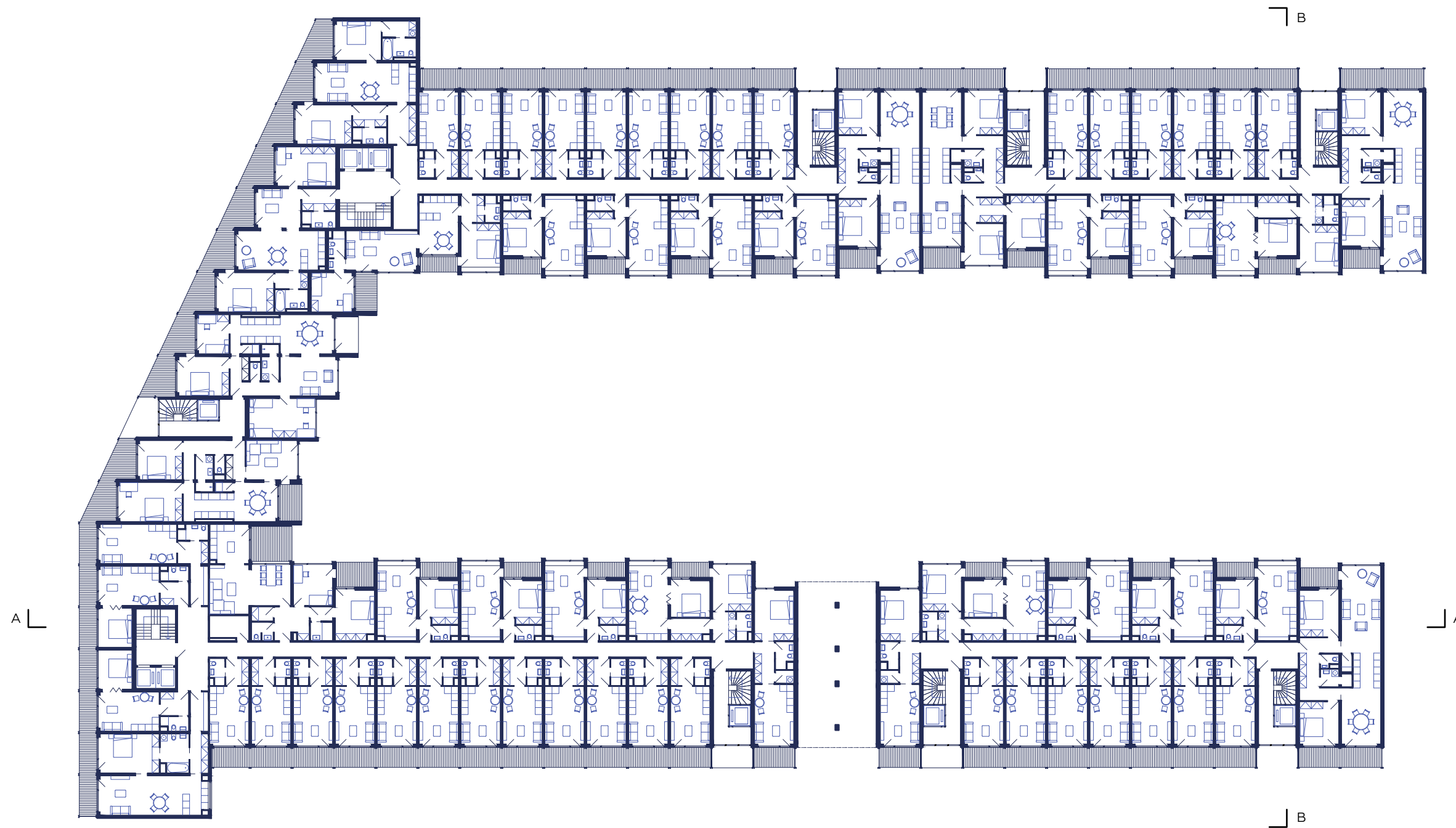
Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
0.01	8x SKLEPNÍ KÓJE	5.28
0.02	SKLEPNÍ KÓJE	6.72
0.03	49x SKLEPNÍ KÓJE	5.62
0.04	8x SKLEPNÍ KÓJE	3.73
0.05	2x SKLEPNÍ KÓJE	7.26
0.06	7x SKLEPNÍ KÓJE	5.95
0.07	2x SKLEPNÍ KÓJE	6.42
0.08	2x TECH. MÍSTNOST	18.55
0.09	2x TECH. MÍSTNOST	6.37





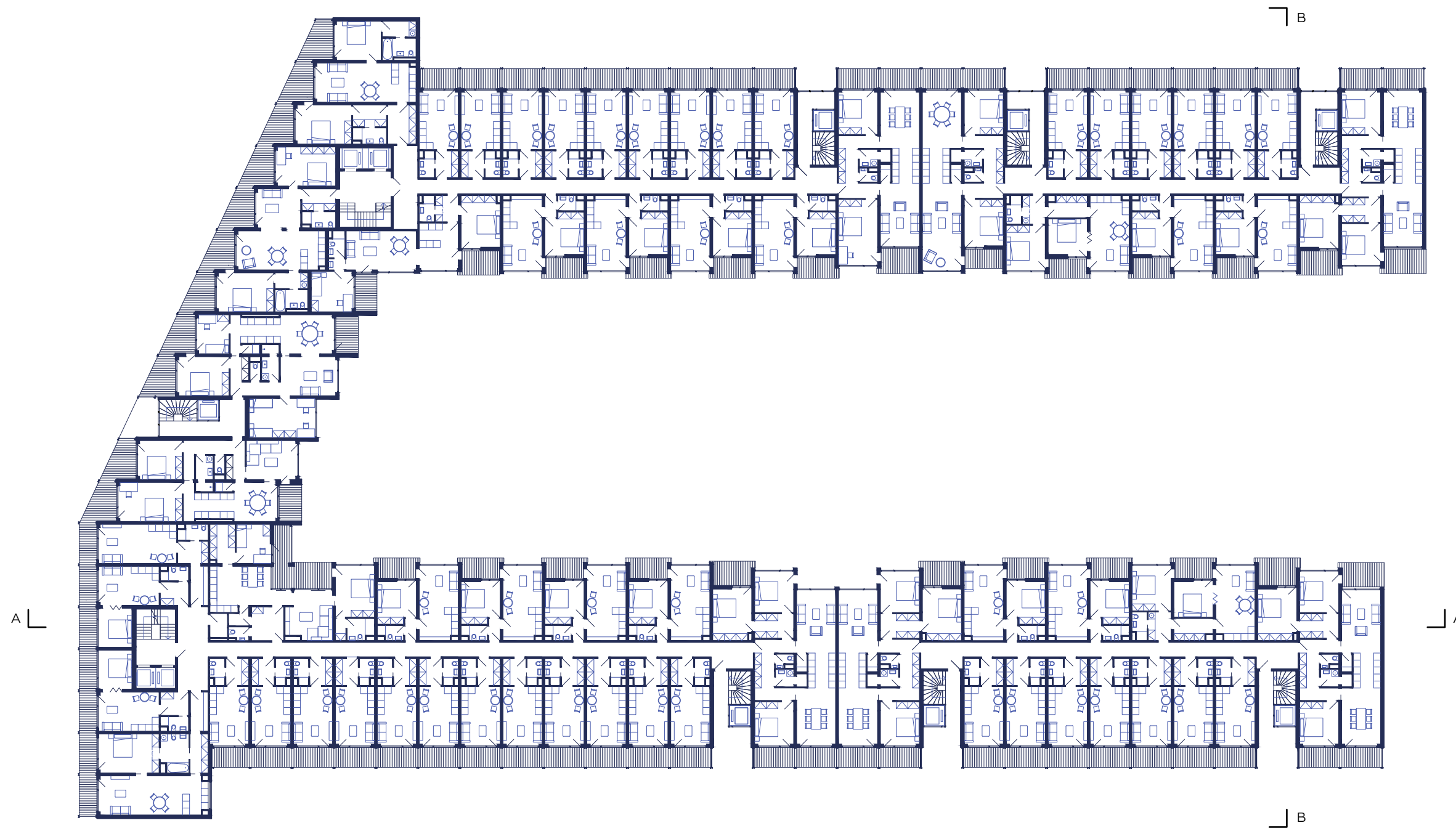
Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
1.01	KOMERČNÍ PROSTOR	89.25
1.02	KOMERČNÍ PROSTOR	154.44
1.03	KOMERČNÍ PROSTOR	168.23
1.04	KOMERČNÍ PROSTOR	91.67
1.05	2x KOMERČNÍ PROSTOR	43.45
1.06	4x KOLÁRNA	5.39
1.07	12x SKLAD/ODPAD	2.32
1.08	34x BYT 1+KK	23.71
1.09	11x BYT 2+KK	38.81
1.10	1x BYT 2+KK	43.45
1.11	3x BYT 3+KK	95.22
1.12	2x BYT 3+KK	66.21
1.13	1x BYT 3+KK	96.27
1.14	1x BYT 3+KK	76.24





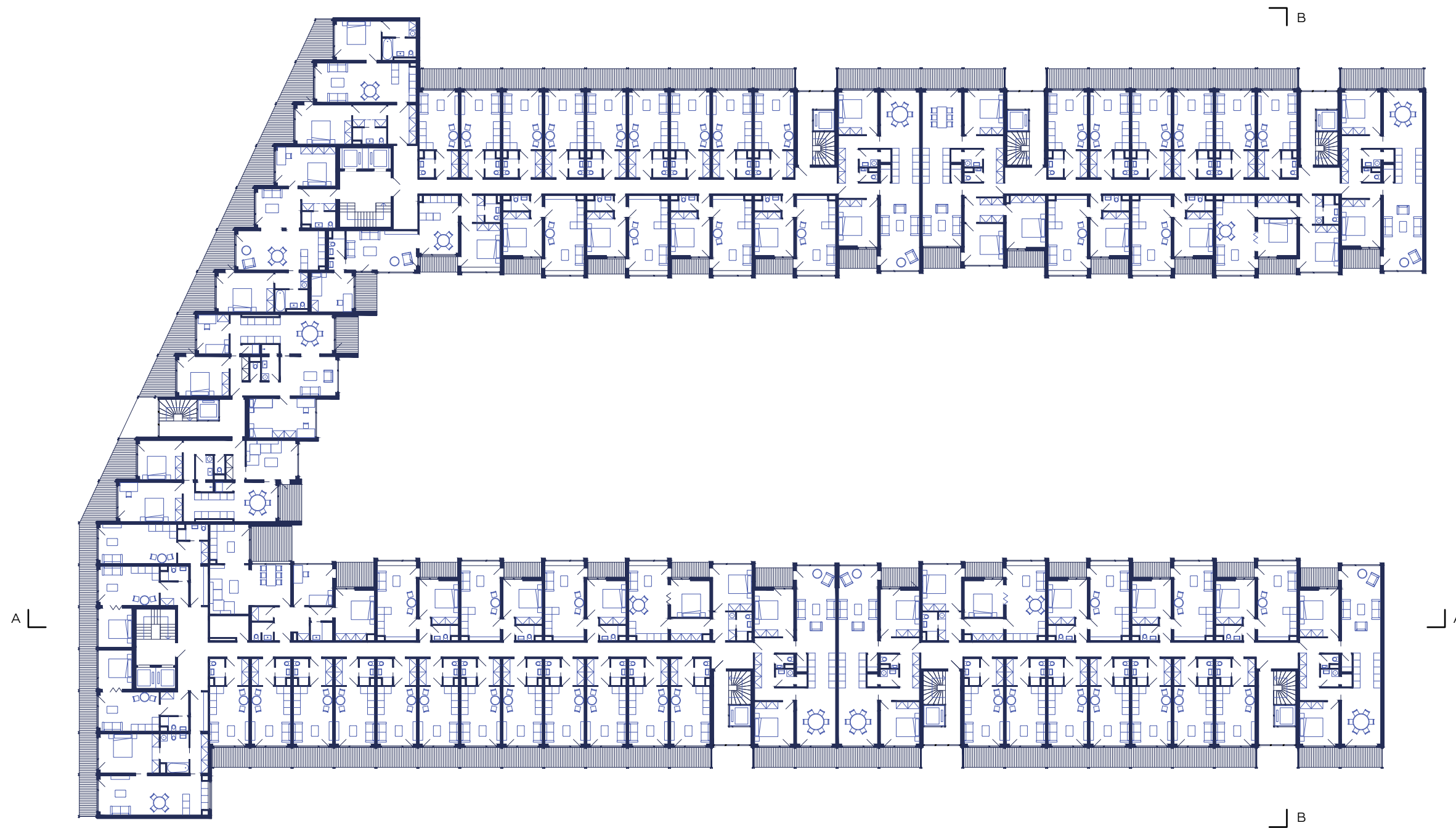
Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
2.01	ÚKLIDOVÁ MÍSTNOST	6.11
2.02	34x BYT 1+KK	23.71
2.03	2x BYT 1+KK	35.04
2.04	2x BYT 2+KK	74.64
2.05	11x BYT 2+KK	38.81
2.06	2x BYT 2+KK	43.45
2.07	3x BYT 3+KK	95.22
2.08	2x BYT 3+KK	66.21
2.09	1x BYT 3+KK	107.89
2.10	1x BYT 3+KK	89.52
2.11	1x BYT 3+1	92.37
2.12	1x BYT 3+KK	96.27
2.13	1x BYT 3+KK	76.24
2.14	1x BYT 4+KK	110.25
2.15	1x BYT 4+KK	118.57





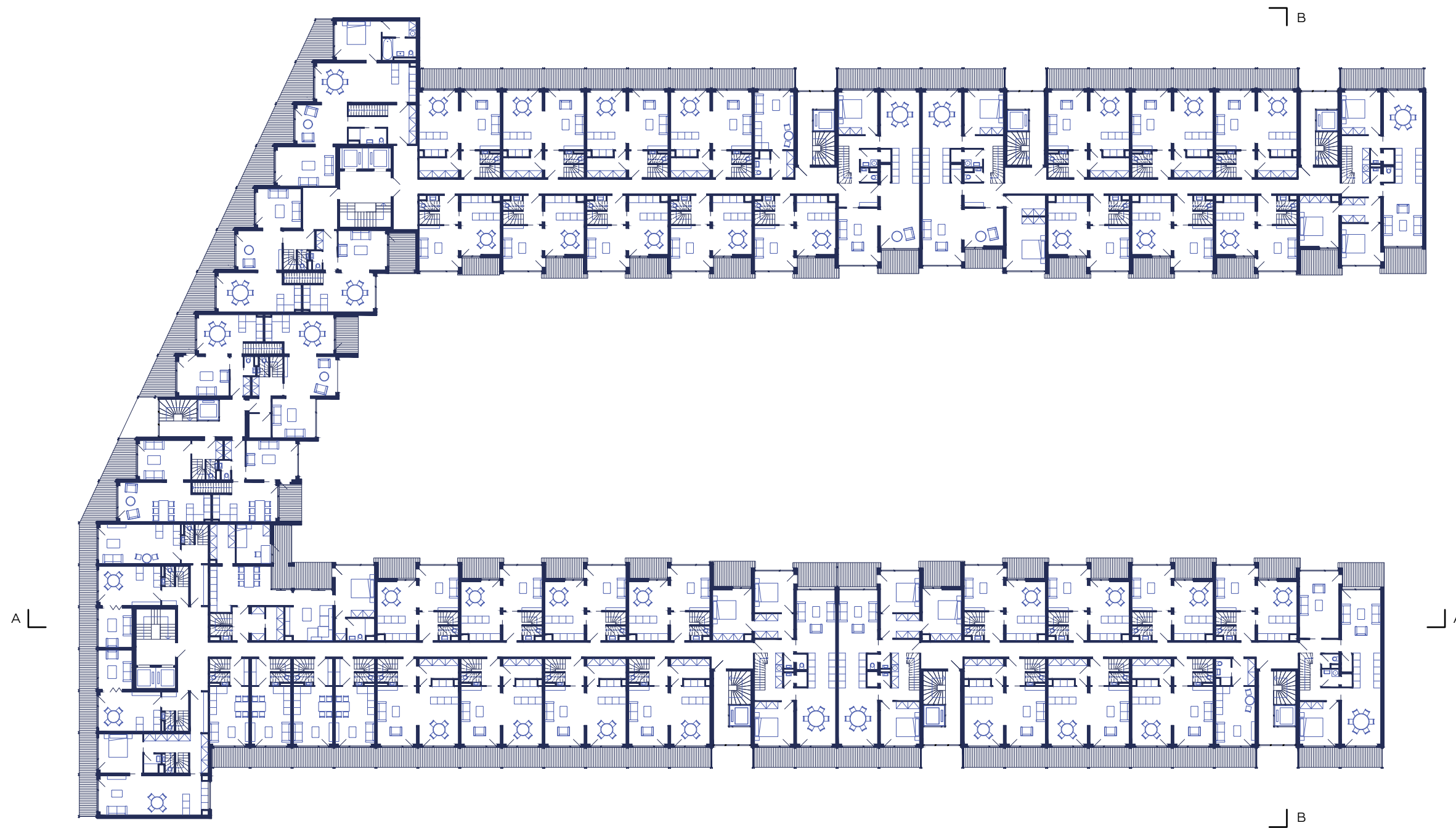
Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
3.01	ÚKLIDOVÁ MÍSTNOST	5.17
3.02	34x BYT 1+KK	23.71
3.03	2x BYT 1+KK	35.04
3.04	2x BYT 2+KK	74.64
3.05	11x BYT 2+KK	38.81
3.06	2x BYT 2+KK	43.45
3.07	3x BYT 3+KK	95.22
3.08	2x BYT 3+KK	66.21
3.09	1x BYT 3+KK	107.89
3.10	1x BYT 3+KK	89.52
3.11	1x BYT 3+1	92.37
3.12	1x BYT 3+KK	96.27
3.13	1x BYT 3+KK	76.24
3.14	1x BYT 4+KK	110.25
3.15	4x BYT 4+KK	118.57





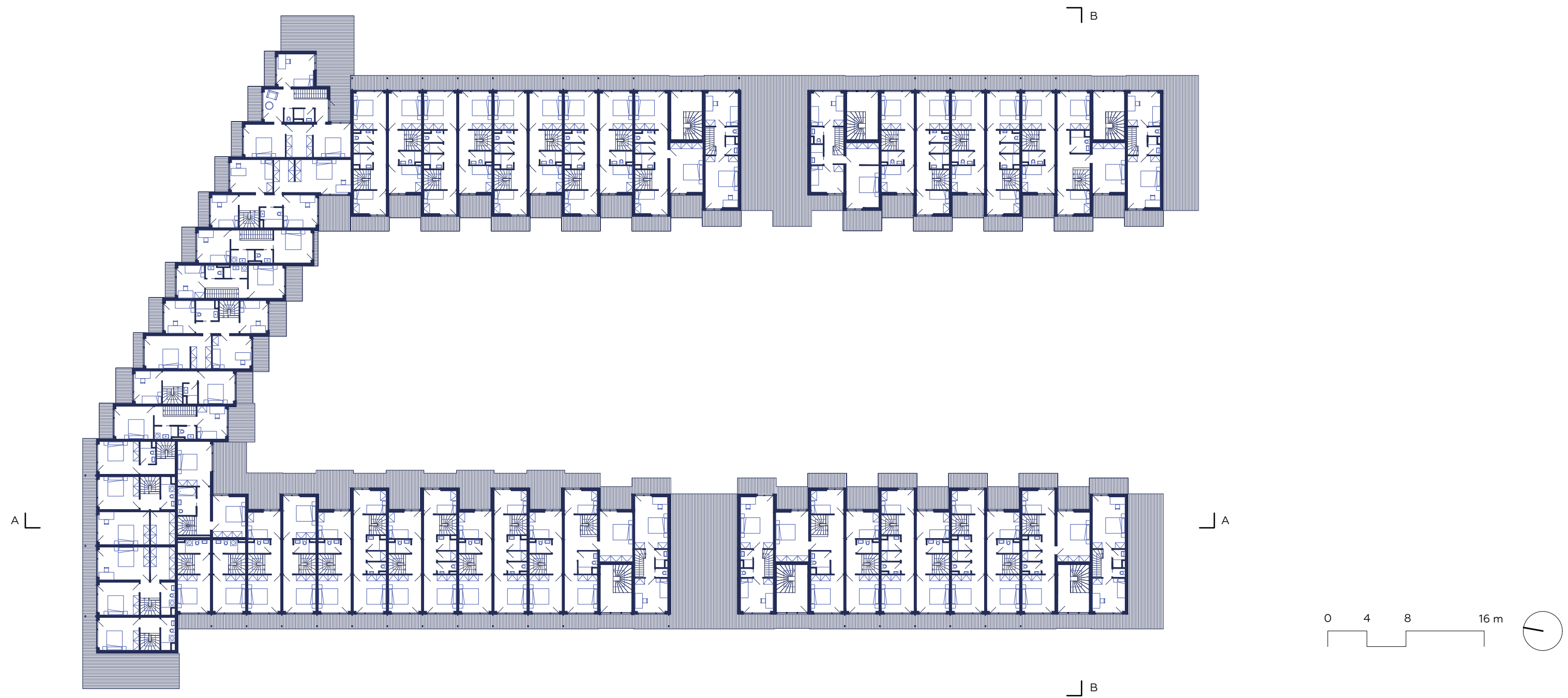
Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
4.01	ÚKLIDOVÁ MÍSTNOST	6.11
4.02	34x BYT 1+KK	23.71
4.03	2x BYT 1+KK	35.04
4.04	2x BYT 2+KK	74.64
4.05	12x BYT 2+KK	38.81
4.06	3x BYT 2+KK	43.45
4.07	3x BYT 3+KK	95.22
4.08	2x BYT 3+KK	66.21
4.09	1x BYT 3+KK	107.89
4.10	1x BYT 3+KK	89.52
4.11	1x BYT 3+1	92.37
4.12	1x BYT 3+KK	96.27
4.13	1x BYT 3+KK	76.24
4.14	1x BYT 4+KK	110.25
4.15	1x BYT 4+KK	118.57



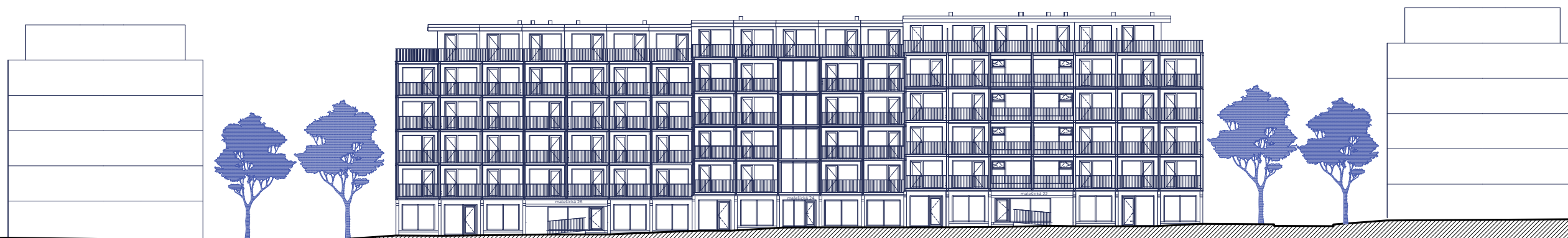
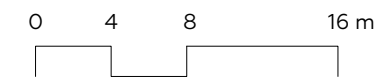


Č.	ÚČEL	VÝMĚRA (m ²)
5.01	2x BYT 1+KK	23.71
5.02	1x BYT 2+KK	46.79
5.03	3x BYT 3+KK	61.49
5.04	13x BYT 3+KK	67.95
5.05	15x BYT 3+KK	77.82
5.06	2x BYT 3+KK	69.91
5.07	2x BYT 3+KK	107.76
5.08	1x BYT 3+KK	112.45
5.09	1x BYT 3+KK	79.86
5.10	1x BYT 3+KK	77.58
5.11	2x BYT 3+KK	83.08
5.12	1x BYT 4+KK	128.37
5.13	1x BYT 4+KK	168.24
5.14	2x BYT 4+KK	121.87
5.15	3x BYT 4+KK	126.21





POHLED SEVERNÍ



POHLED JIŽNÍ

0 4 8 16 m



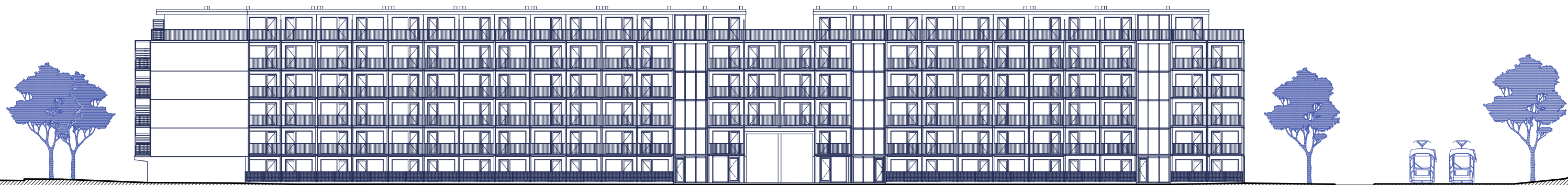
POHLED VÝCHODNÍ

0 4 8 16 m

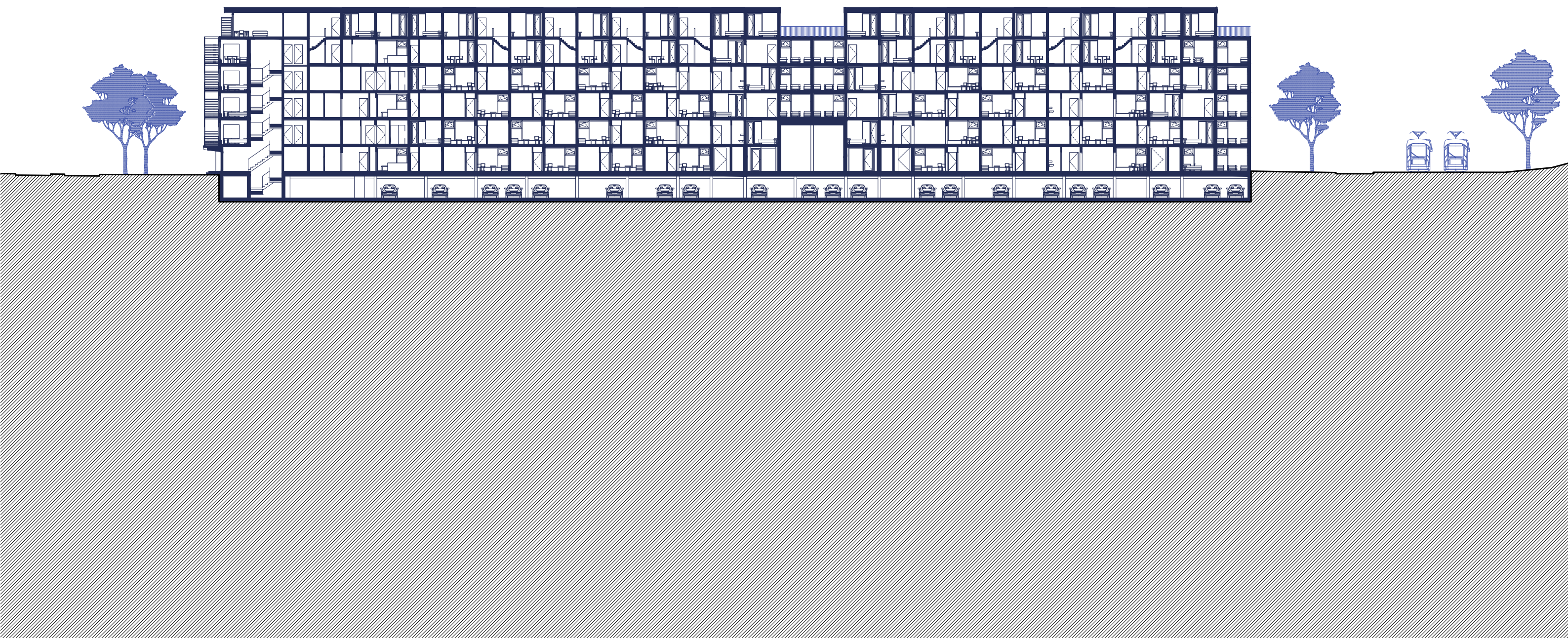
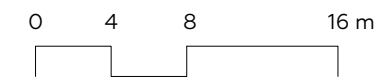


POHLED ZÁPADNÍ

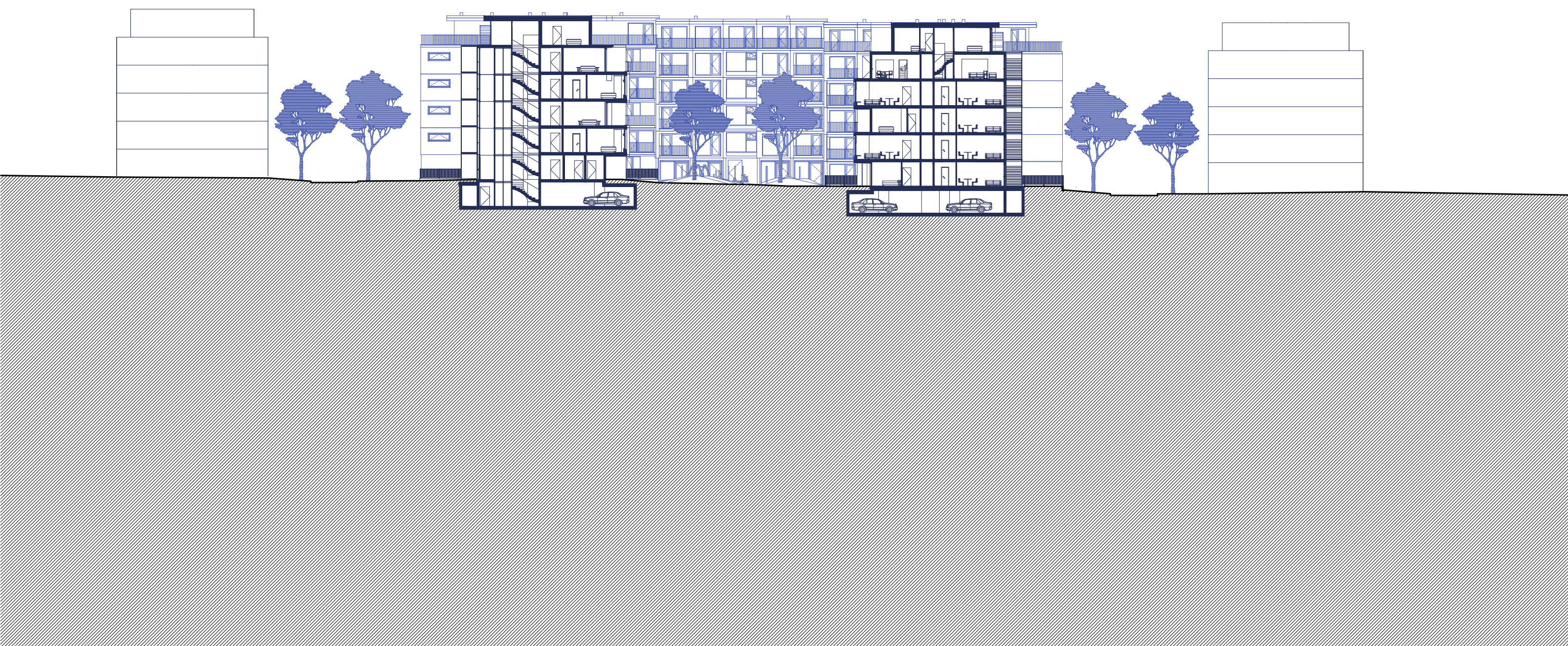
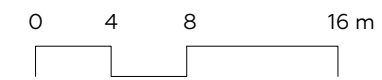
0 4 8 16 m



ŘEZ AA



ŘEZ BB



STAVEBNĚ-TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

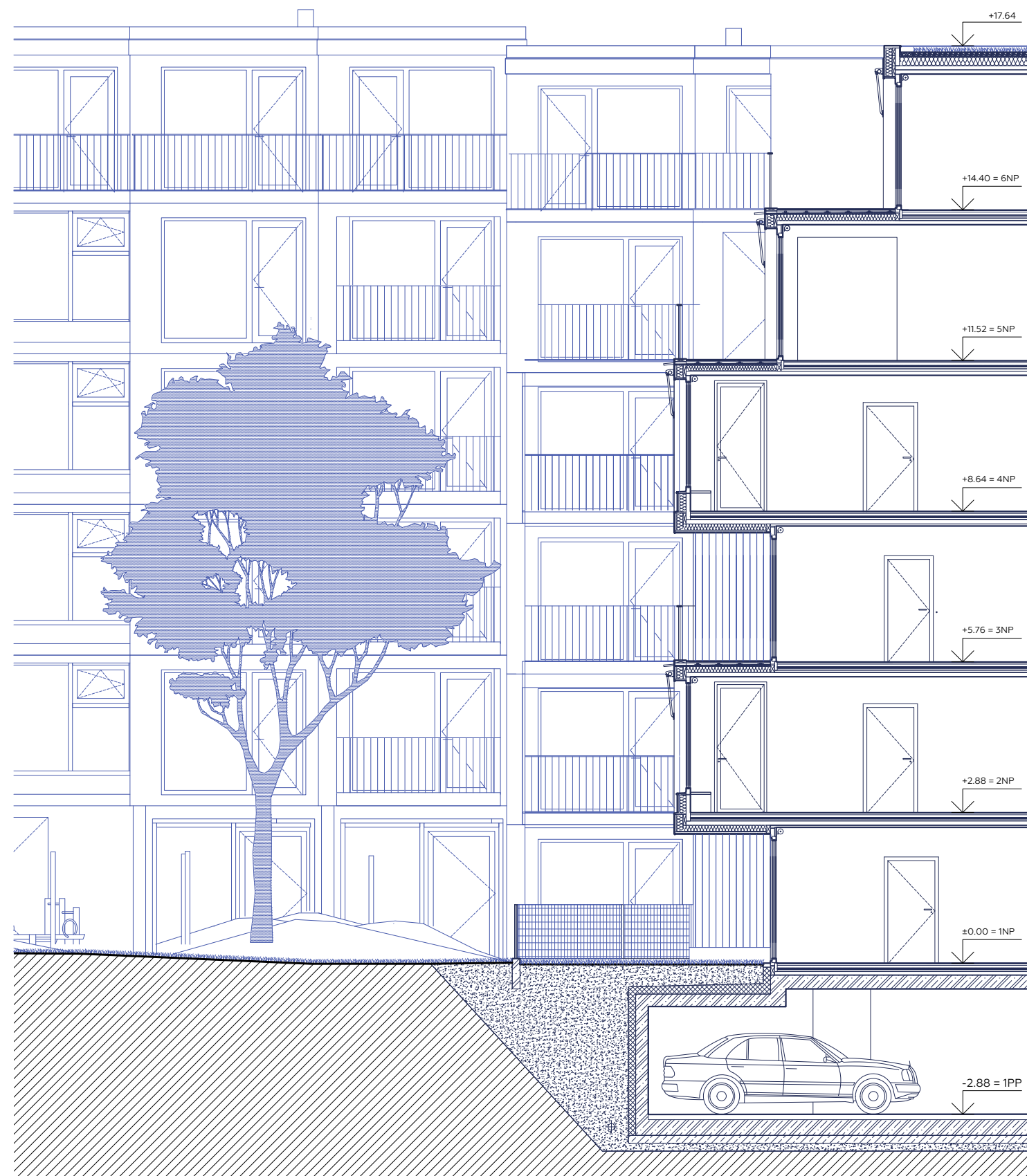
Navržený objekt je modulární dřevostavba z CLT panelů. Moduly jsou prefabrikované, na stavbu dovážené. Součástí těchto modulárních buněk jsou výplně otvorů, část vnitřních obkladů a příprava na instalace. Podzemní podlaží (primárně hromadné garáže) je tvořené ŽB monolitickým skelem. Vertikální komunikace jsou umístěny v ŽB monolitických jádrech. Nosná konstrukce v 1NP severní strany objektu je taktéž navržena jako ŽB monolit. Jedná se tedy konstrukčně o kombinaci masivního dřeva a železobetonu. Všechny střechy jsou navrženy jako ploché s vnitřním odvodněním a extenzivní zelení. Moduly bytových jednotek jsou navrženy s vnější šířkou 3,6m a konstrukční výškou 2,88m. Tato konstrukční výška umožňuje návrh jednoramenných schodišť bez mezipodesty. Skladby konstrukcí na základě CLT panelů jsou ve srovnání s běžnými stavebními technologiemi subtilnější, lze tedy dosáhnout světlé výšky v bytech 2,6m. Typická modulární buňka má stěny tvořené 120mm deskami, podlahy 84mm deskami a stropy 120mm deskami. Hrubá stavba objektu z vrstvených CLT modulů je obalená tepelně izolační skladbou a fasádou z modřínových prken.

STAVEBNĚ-KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Objekt představuje stěnový konstrukční systém z masivních CLT panelů doplněný o ztužující ŽB monolitická schodišťová jádra, která posilují prostorovou tuhost objektu. Stěnové, stropní a podlahové desky modulů jsou staticky propojené, tedy spolupůsobící. Typická nosná stěna má teda dimenzi 240mm a typická stropní deska 204mm.

POŽÁRNĚ-BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Konstrukce z masivního dřeva jsou doplněny o ŽB monolitická schodišťová jádra, představující CHÚC typu A s východem do exteriéru. Ze všech bytů je zajištěn únik přímo do CHÚC, případně dva směry úniku do CHÚC. Požární výška objektu je 11,52m.



BILANCE PLOCH

PLOCHY

VÝMĚRA PARCELY: 10 251m²
ZASTAVĚNÁ PLOCHA: 3 961m²

HPP

HPP BYTY+ KOMUNIKACE: 17 640m²
HPP GARÁŽE: 4 615m²
HPP RETAIL: 975m²

BYTY

1+kk: 138
2+kk: 58
3+kk / 3+1 : 78
4+kk: 16

BYTŮ CELKEM: 290
VÝMĚRA BYTŮ CELKEM: 11 517,62m²

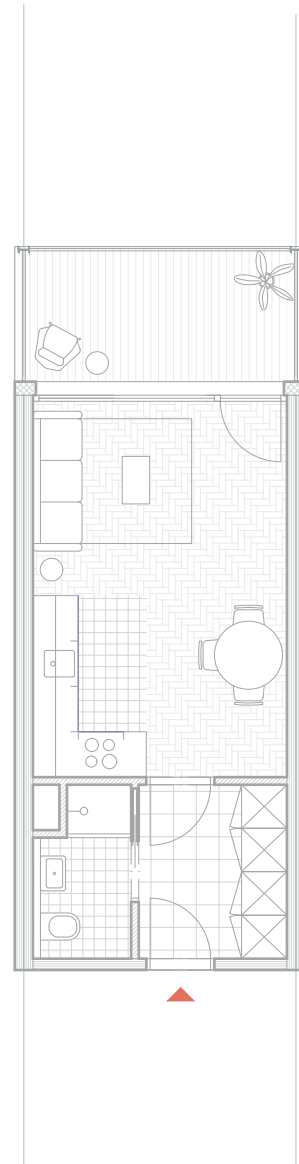
OBYVATELÉ

1+KK: 138 * 1,5 = 207
2+KK: 58 * 2 = 116
3+KK / 3+1 : 78 * 3,5 = 273
4+KK: 16 * 4 = 64
OBYVATEL CELKEM: 660

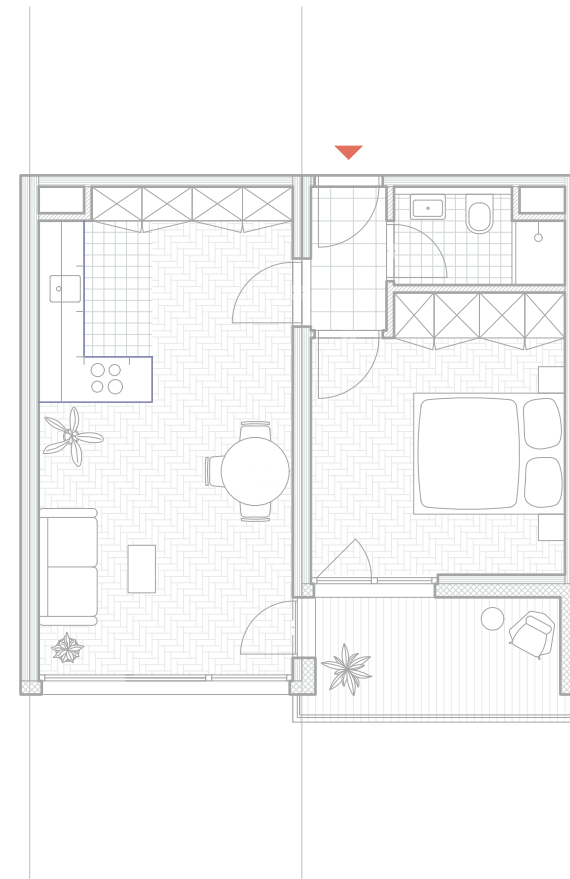
PARKOVÁNÍ

PARKOVACÍCH STÁNÍ V GARÁŽI: 134
NA POVRCHU: 43
CELKEM: 177
POŽADAVEK DLE PSP: 176

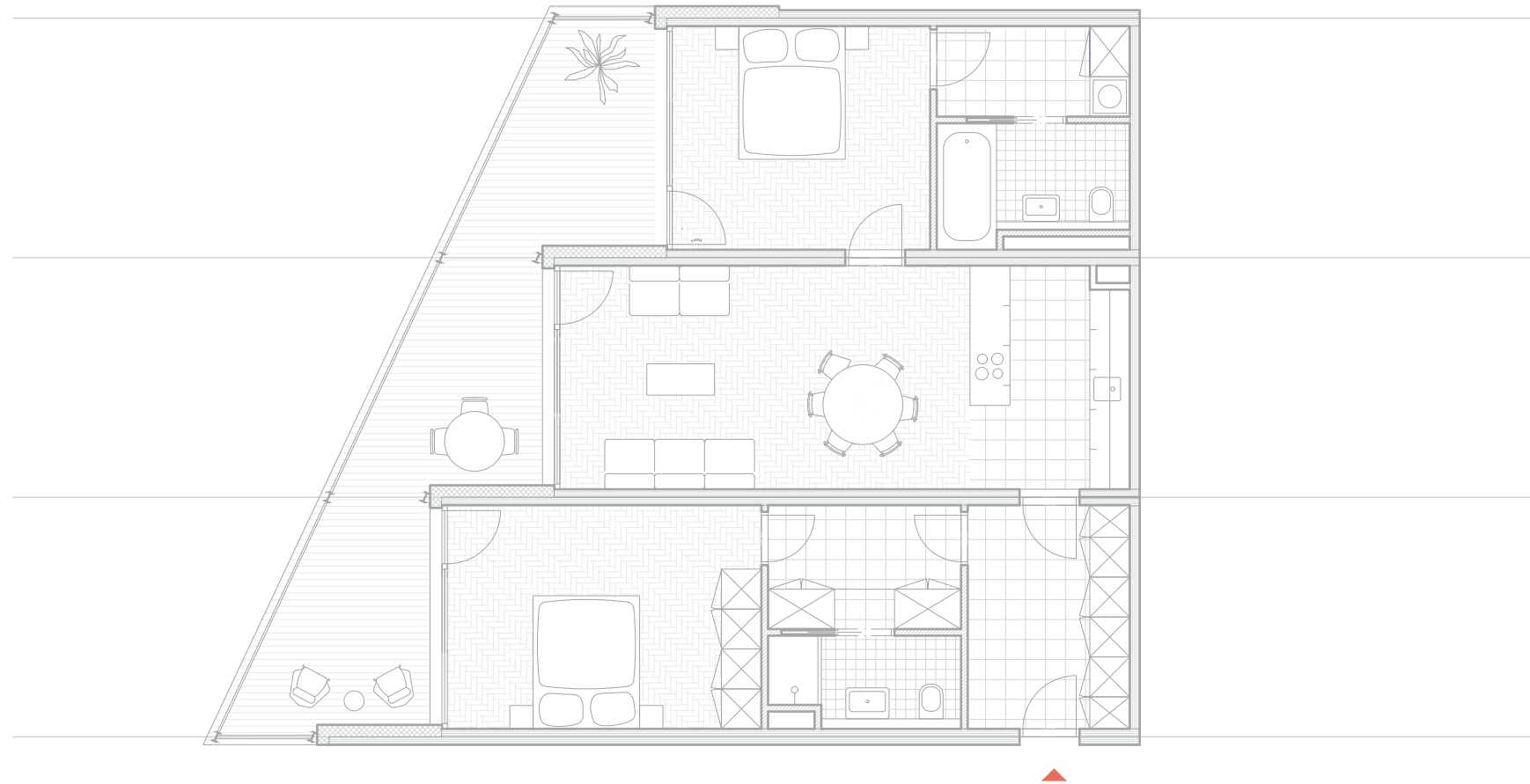
23,71+6,8 m²



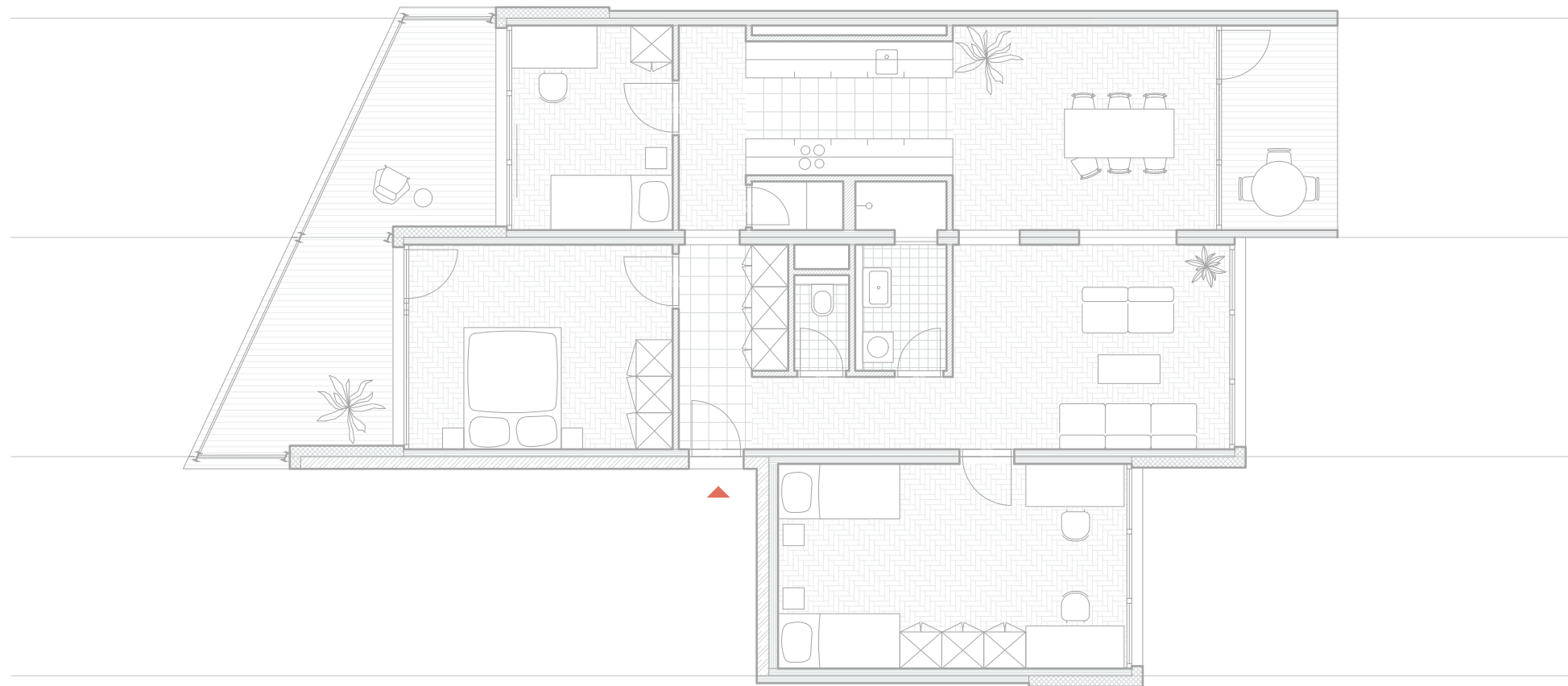
38,81+5,5 m²



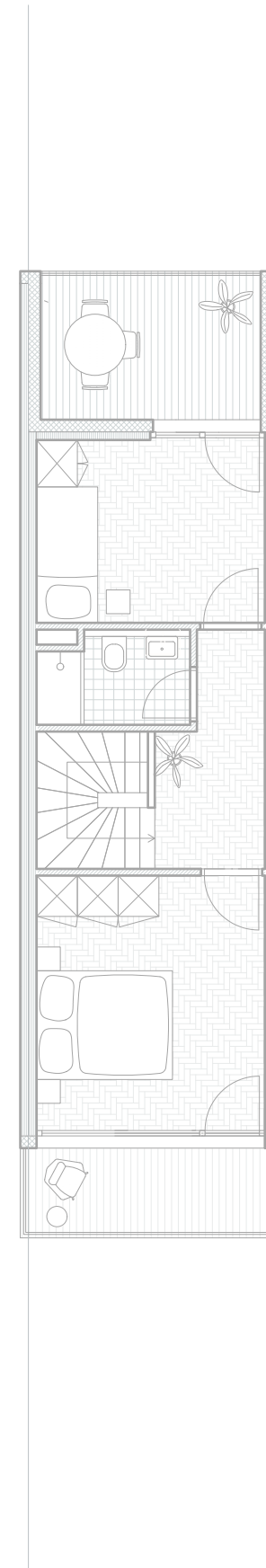
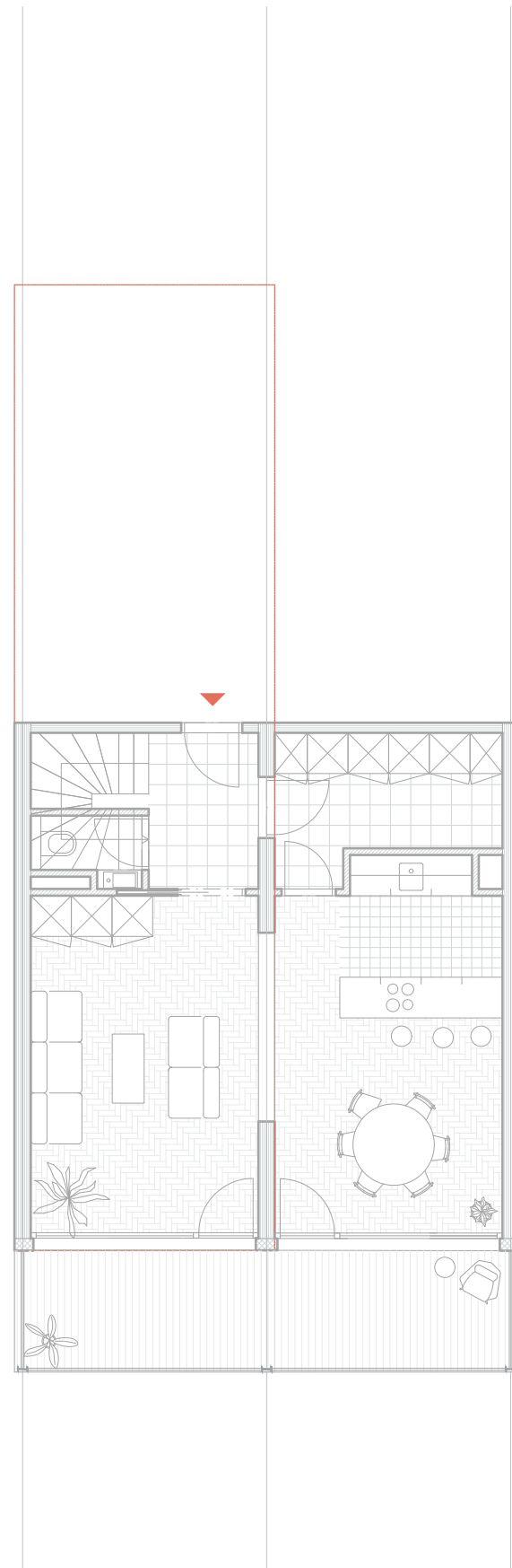
89,52+21 m²



110,23+20,5 m²



77,82+25,8 m²







_PŘÍLOHY

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

Jméno a příjmení: Jakub Peterka

datum narození: 17.6.1996

akademický rok / semestr: 2022/2023 / letní
obor: A+U
ústav: 15127 / Ústav navrhování 1
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Vojtěch Sosna

téma diplomové práce: Bydlení Vackov

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání vychází ze závěrů diplomního semináře, jehož tématem byla analýza lokality Vackova. Předmětem zadaného projektu je návrh bytového souboru s doplňkovou komerční funkcí v Praze v ulici Malešická. Návrh bude obsahovat řešení stavebních hmot bytových domů, okolních prostorů, a jednotlivých bytových a obchodních jednotek. V principu bude též navrženo konstrukční řešení.

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

Hlavní složkou stavebního programu jsou bytové jednotky. Ty budou navrženy v rozsahu podlahové plochy s ohledem na různorodé skupiny cílových uživatelů. Faktorem návrhu bude ovšem požadavek na finanční dostupnost bydlení. Stavební program bude dále doplněn o obchodní jednotky v parteru bytových domů.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Projekt bude obsahovat analytickou a návrhovou část. Návrh bude ve standardním rozsahu architektonické studie. Zahrnovat bude tedy situační výkresy, půdorysy všech podlaží, pohledy, dostatek architektonických řezů a stavební řez, případně další zobrazení či schémata. Měřítko výkresů budou upřesněna v průběhu semestru. Návrh bude dále vypovídajícím způsobem zobrazený na vizualizacích. Projekt bude odevzdán v podobě portfolia formátu A4 nastojato (2x), výstavního panelu dohodnuté velikosti a elektronicky (na CD).

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Součástí projektu bude dále model zhotovený v dostatečně vypovídajícím měřítku a podrobnosti.

Datum a podpis studenta

27.2.2023

Datum a podpis vedoucího DP

27.2.2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

21.6.2023

K

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. JAKUB PETERKA
AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) BYDLENÍ VACKOV

(AJ) VACKOV HOUSING

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing. Arch. Vojtěch Sosna	Ústav: 15127 Ústav navrhování 1
Oponent práce:	Doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer	
Klíčová slova (česká):	Bydlení, byty, modularita, otevřenost, dvůr, vnitroblok	
Anotace (česká):	Hledání z několika stran s cílem najít průsečík. Tak lze označit průběh tohoto diplomního projektu. Řešenými tématy jsou městské bydlení blízko přírodě, sociální a environmentální udržitelnost a obnova zanedbané lokality Prahy s velkým potenciálem. Výsledkem je návrh velkého bytového domu s pobytovým dvorem. Protože se však jedná o modulární dřevostavbu z CLT panelů, pro celý projekt je zároveň určující hledání limitů současných českých požárních regulací.	
Anotace (anglická):	Searching from several paths, aiming to find an intersection. This is how the progress of this diploma project can be labeled. The topics addressed are urban living close to nature, social and environmental sustainability and the restoration of a neglected area of Prague with great potential. The result is a design of a large apartment building with a courtyard. However, since it is a modular timber structure based on CLT panels, the search for the limits of current Czech fire regulations is also decisive for the entire project.	

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

26.5.2023

podpis autora-diplomanta

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

ZDROJE

SEZNAM ZDROJŮ

[1] Ortofoto Prahy - poslední snímkování, In: geoportalpraha.cz [online]. 2023 [cit. 2023-05-26]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/468E977C-DE78-480D-B3D9-43A19BF1CD77>

[2] Platný územní plán z roku 1999, In: iprpraha.cz [online]. 2023 [cit. 2023-05-26]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

[3] Metropolitní plán, In: iprpraha.cz [online]. 2023 [cit. 2023-05-26]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

[4] Urbanisticko-dopravní studie JAROVSKÁ TRÍDA, In: iprpraha.cz [online]. 2023 [cit. 2023-05-26]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/projekt/126/jarovska-trida>

[5] Urbanistická studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov, In: iprpraha.cz [online]. 2023 [cit. 2023-05-26]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/projekt/120/nakladove-nadrazi-zizkov>

BIBLIOGRAFIE

PRAŽSKÉ STAVEBNÍ PŘEDPISY, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018

MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018

Navrhování budov z panelů z vrstveného masivního dřeva, Jan Pavlas, 2015

KONZULTACE

Ing. arch. Karel Filsak

Ing. arch. Marek Pavlas, Ph.D.

Ing. arch. Matěj Kováčik

Děkuji

Vojtovi a Karlovi za jejich kompetenci, lidskost a nadhled.

Rodině za setrvalou podporu.

Báře za partáctví.

Markovi s Lukášem za útočiště.

Vílám a všem ostatním kamarádům za pomoc v těžkých chvílích. Zejména pak Matějovi, Markétě, Adamovi, Pepovi a Wagimu.

A Františce za to, že to se mnou zvládá a stojí při mně.

