

# BUDOVA VLTAVSKÉ FILHARMONIE

ATELIÉR SOUKENKA  
BROVDIJ CHRYSYNA  
DP - 2022/2023

Předmětem této práce je zpracování diplomové práce, zabývající se návrhem budovy Pražské filharmonie na Vltavské dle zadání studentské soutěže z roku 2022.

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala panu profesorovi Vladimíru Soukenkovi za množství přenesených znalostí, neskutečnou inspiraci, trpělivost, za vždy ochotný přístup a podporu. Děkuji také konzultantům za cenné rady a připomínky.

Velké díky také patří rodině a přátelům za podporu, pomoc a trpělivost během celého studia a nejen.





Pro umístění objektu Vtavské filharmonie je ve studii vymezena parcela – z jihu řekou Vltavou, z východu Negrelliho viadukt, sever prodloužení ulice Antonínské, západ hrana hlávkova mostu. Řešené území: zahrnuje parcelu včetně přilehlých uliční prostor.

## HISTORICKÝ VÝVOJ

Na území dnešních Holešovic se až do poloviny 19. století nacházely pouze dvě malé venkovské obce obklopené lány polí – Holešovice na severu a Bubny na jihu. Do významného pražského předměstí se rozvinuly až v důsledku industrializace. To bylo roku 1884 spojeno s královským hlavním městem, jako sedmá čtvrť pražská. Tehdy začal závratný urbanistický rozvoj. Bariérou v tomto území se stal rozlehlý areál nádraží a železničních dílen, který se nachází uprostřed holešovického meandru a dnes je nejstarší stavební částí Holešovic. Avšak po 130 letech nepřetržitého provozu ztratilo svou funkci a dnes je otázkou, jak s tímto územím naložit.

Až do poloviny 19. století se veškerá zástavba Bubnů soustřeďovala kolem velkého hospodářského dvora. Oproti tomu Holešovice byly protáhlou ulicovou vsí se dvěma návsemi. Nepravidelný půdorys měly až do sedmdesátých let 20. století. Roku 1837 měly Bubny 36 stavení a 291 obyvatel a Holešovice 96 stavení a 830 obyvatel.

Železniční trať se zde objevila roku 1850, kdy byl zprovozněn další úsek Severní státní dráhy, spojující po dokončení Vídeň s Prahou a Drážďany. Rozhodující význam pro následný vývoj území mělo až zbudování Buštěhradské dráhy. Kolem této dráhy vyrůstaly první velké průmyslové podniky. Mocný rozmach zdejšího průmyslu ale nastal až po roce 1894, kdy byl otevřen holešovický přístav.

## VLTAVSKÁ

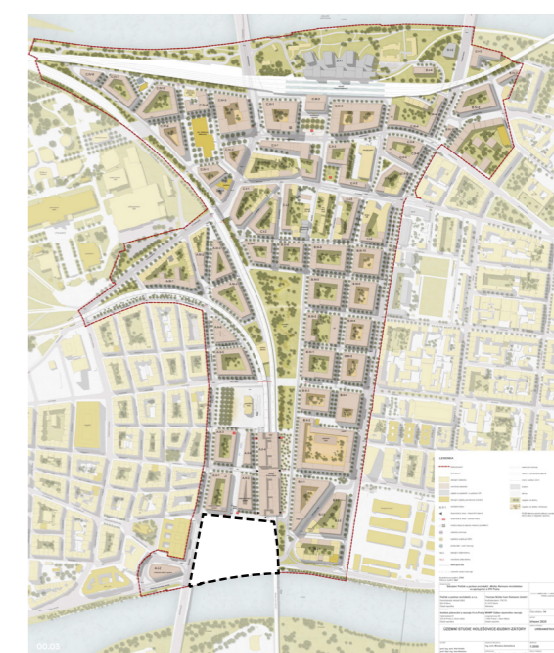
podél stávající trati drážďanské dráhy v letech 1866-68 bylo zbudované koncové nádraží Buštěhradské dráhy a vytvořilo tak východní okraj Bubnů. díky vhodnému umístění při silnici z Letné do Holešovic se výpravní budova začlenila do stávající komunikační sítě. Kolem této budovy se v sedmdesátých letech rozkládal park a silnice směřující od nádraží na Letnou byla lemovaná alejí stromů (dnešní Veletržní). Kolem poloviny osmdesátých let 19. století byly u nádraží vybudované čtyři přízemní skladištní budovy (dnes stojí pouze čp. 943). Tyto budovy určily budoucí vývoj oblasti. Během války v areálu vyrostlo mnoho dalších podobných objektů. Prostor před nádražím byl po válce parkově upraven, ale s rostoucím množstvím nových drážních objektů bylo toto prostranství zastavěno. Prostor mezi železnicí a Bubenskou třídou byl postupně zastavěn utilitární zástavbou. Oproti tomu na druhé straně Bubenské třídy vznikla kompaktní bloková zástavba sestávající z činžovních domů. V osmdesátých letech 20. století při výstavbě stanice metra Vltavská byla jižní část někdejšího buštěhradského nádraží zbořena.

V současnosti je řešené území velkým dopravním uzlem – automobilová doprava, MHD a zároveň pěší a cyklo provoz. Území je lemované na jihu řekou, na západě severojižní magistrálou, na východě Negrelliho viaduktem a na severu zastávka metra C Vltavská. Přes řešené území prochází příčně tramvajová trať. Hlavní bariérou je zde ulice Nábřeží Kapitána Jaroše. Nachází se zde mnoho podchodů, zanedbaných míst, zbytkové plochy zeleně. Území je celkově pro chodce velmi nepřehledné a dostat se k řece nemá šanci.

## ROZVOJ ÚZEMÍ

Parcela pro budovu filharmonie je součástí jednoho z největších brownfieldů v Praze (cca 110 ha). Dnes se počítá s kompletní proměnou celého území a v březnu 2020 byla k tomu vytvořena územní studie zpracovaná kanceláří Thomas Müller – Ivan Reimann Architekten a Pelčák a partner architekti.

Je navržena kompaktní struktura, která navazuje na sousední čtvrti a umožňuje jejich provázání. Je snaha zde vytvořit kvalitní městský prostor, který je charakteristický blokovou zástavbou s vnitřními dvory. Vznikne zde nový park, který má propojit jižní břeh Vltavy se zástavbou na severní polovině Holešovického poloostrova.



## DOPRAVA

V rámci územní studie byla doprava na řešeném území nově zpracovaná. Toto řešení bylo i zadáno do oficiální soutěže vltavské filharmonie, proto s ním i já ve svém návrhu počítám.

„ Je zde navrženo nové automobilové napojení na severojižní magistrálu i samotná ulice Bubenská včetně výškových úprav. Tramvajové tratě jsou přeloženy k nové zástavbě při severní hranici řešené parcely, kde se také nachází tramvajová zastávka a nové napojení na vestibul metra. Železniční trať bude začleněna do nové budovy nádraží Praha-Bubny.

### VEŘEJNÁ DOPRAVA:

U stanice metra Vltavská dochází vlivem nové zástavby k zásadní změně. Realizací ŽST Praha-Bubny vznikne významný přestupní terminál příměstské železniční dopravy s napojením na letiště Václava Havla. Jižní vestibul nádražní haly bude přímo propojen s jižním výstupem ze stanice metra a v těsné docházkové vzdálenosti se nachází tramvajová zastávka Vltavská. V lokalitě tak vznikne dopravní HUB, ve kterém tak bude přístupná veškerá doprava (krom letecké). Je navržena úprava tramvajové tratě – je zrušeno mimoúrovňové křížení tramvajové trati s ulicí Bubenská a trať je umístěna na úroveň terénu. Trať z ulice aantonínská pokrčuje v úrovni ulice k zastávce Vltavská, za níž podjíždí železniční trať u stanice Praha-Bubny a vede do Holešovic.

### METRO

Objekt metra – podzemní tubus, vestibul stanice a přidružené technologické objekty (včetně nasávací místa filtroventilace a komora dodatečného vstupu – Filtroventilační centrála metra bude přesunuta. Stávající objekt s ochranným pásmem 150 m bude zrušen a nahradí jej dvě nasávací místa s pásmy o poloměru 50 m. Tyto nové objekty budou umístěny v prostoru parku za železniční tratí.) a jejich ochranná pásma – je významným prvkem v území. V návrhu se snažím zohlednit plánované úpravy stanice metra Vltavská, které jsou popsány v územní studii Holešovice Bubny – Zátory.

### ŽELEZNICE

Železniční trať č. 120 s nádražím Praha-Bubny. V rámci studie se plánuje: realizace podjezdu pod železniční tratí a realizace nové železniční zastávky Praha- Bubny, která bude mít přímou vazbu na letiště Václava Havla (zprovoznění se předpokládá 2028) a bude v přímé blízkosti přestupu na městskou hromadnou dopravu.

Hlavní tramvajová zastávka bude umístěna v prodloužení ulice Antonínská u výstupu z metra.

## AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Ve studii je automobilová doprava řešena následovně: Ulice Bubenská navazuje na Hlávkův most a mimoúrovňově kříží nábřeží Kapitána Jaroše. Samotné mimoúrovňové křížení je navrženo se zrušením severovýchodní vratné rampy a doplněním levých pohybů ve směru na nábřeží po severozápadní rampě. Východní sjezd z Hlávkova mostu je zachován a nelze ho přidružit ke sjezdu severozápadnímu. Z hlávkova mostu je ulicí Bubenskou vedena tramvajová trať ke křižovatce s ulicí Antonínskou. Ne této křižovatce je trať vedena na ulici Antonínskou a do předprostoru budovy filharmonie a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny. Křižovatka je navržena úrovňová se zařízením světelné signalizace s preferencí hromadné dopravy. Východní větev křižovatky je navržena pro projíždění pouze hromadnou dopravou. Ulice Bubenská je dál v severním směru navržena v dvoupruhovém uspořádání s přídatným pruhem pro cyklisty a případným pruhem pro podélné parkování.

### PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA

Na komunikacích s vysokou intenzitou automobilové dopravy jsou ve studii navrženy samostatné jízdní pruhy pro cyklisty, které pak navazují na již zrealizované trasy na nábřeží Kapitána Jaroše. Podél železniční trati povede chráněná rekreačně-dopravní trasa. Pěší dopravu řeší návrhem dostatečně širokých chodníků v nových uličních profilech. Z okolí prostoru budovy filharmonie, stanice metra a jižního vestibulu železniční stanice je vyloučena individuální automobilové doprava.

Zamýšlí se i revitalizace ostrova Štvanice, která spočívá ve významném zkvalitnění zeleně s cílem navrátit lokalitu jejímu původnímu účelu – tím je zábava a volnočasové aktivity.



SWEENSKA WPP



1

SOLV

FCVLA





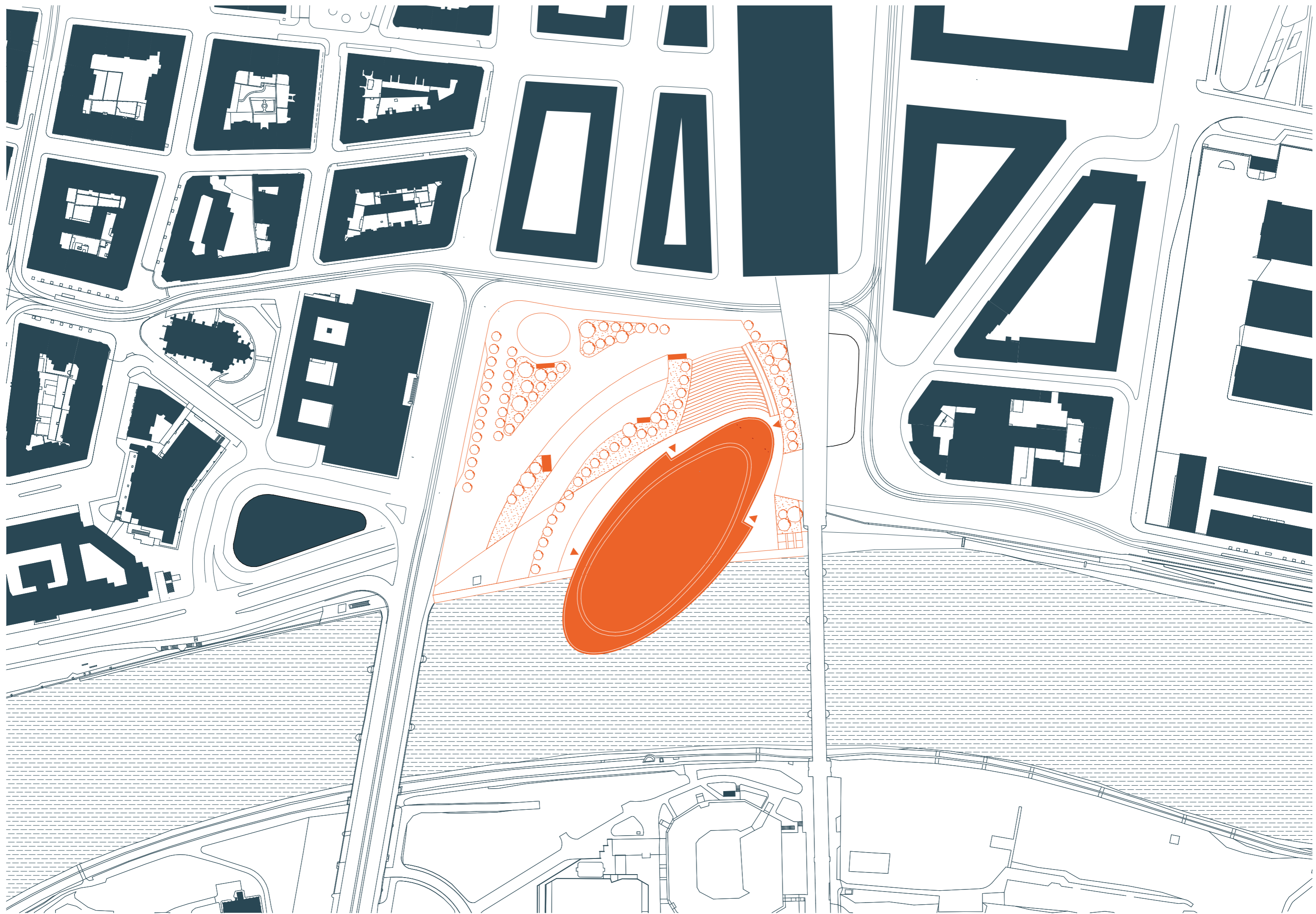


Hlavním záměrem bylo dosáhnout výhledu na Hradčany z foyeru budovy. Proto návrh velkoryse vystupuje nad hladinu řeky Vltavy. Přesněji 60m od břehu.

Budova svým tvarem jasně určuje směr, kudy má její návštěvník jít a co je jeho cílem. Ať už venku, kdy jen vystoupí z vlaku, nebojde blíže směrem ke hlavnímu vstupu, přes který vidí dál do interiéru. Nebo když jde hlavním schodištěm do foyeru. Zde buď následuje cestu do některého z hudebních sálů. Nebo si vychutná večeři v restauraci s výhledem zapadající slunce za Hradčany.

Budova je rozdělená na několik částí. V hlavní části, která je zvenku nejvíce čitelná se nachází dva hudební sály, multifunkční sál, kongresový sál. V parteru a spodní části se nachází hudební škola a knihovna. Horní část je určena pro účinkující ve filharmonii. Nachází se zde, zkušebny, ladírny, nahravací studio, rozhlas apod. prostory, které jsou potřeba.







## KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Abychom dosáhli výhledu z Foyer na pražský Hrad a centrum Prahy, znamená to, že musíme se dostat nad Vltavu. Přesněji 60m nad řeku.

Umístění železobetonového komunikačního jádra. Mezi ulicí Nábřeží Kapitána Jaroše a Vltavou, Metrem a Negreliho viaduktem.

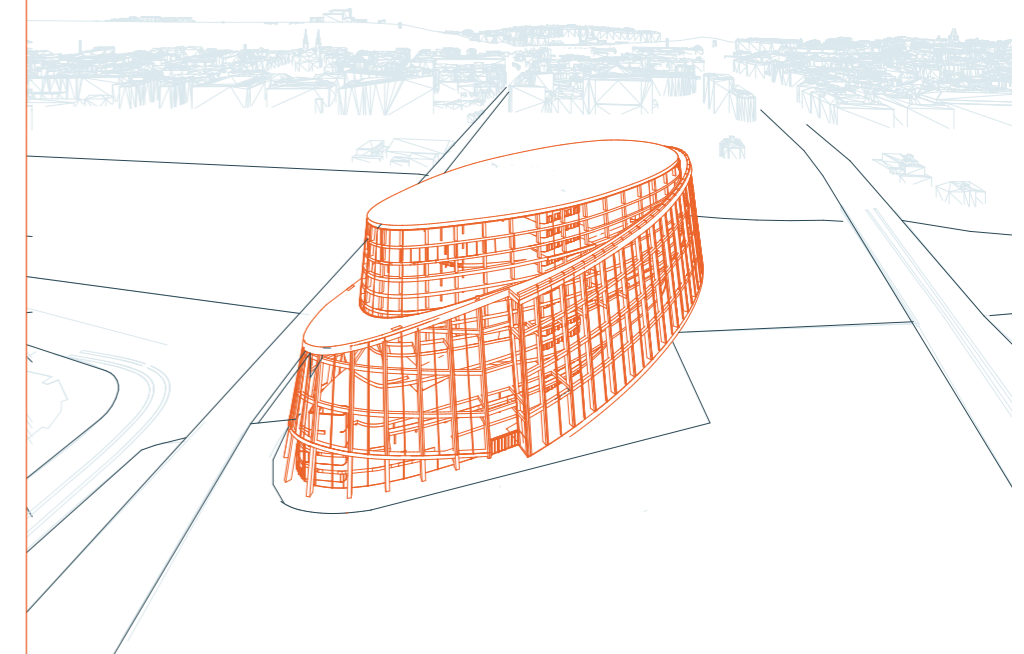
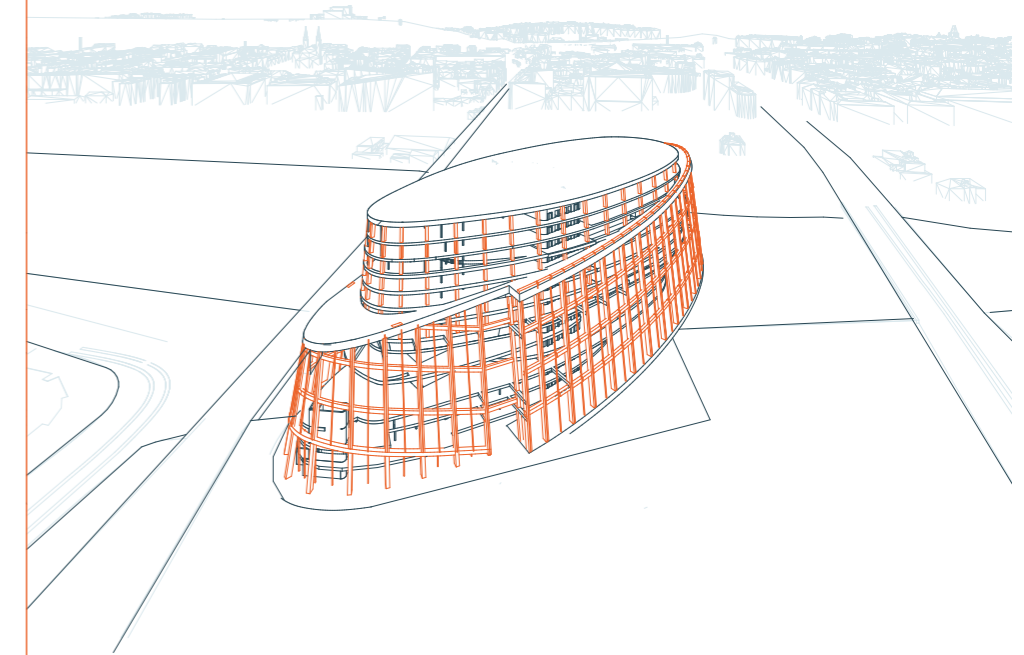
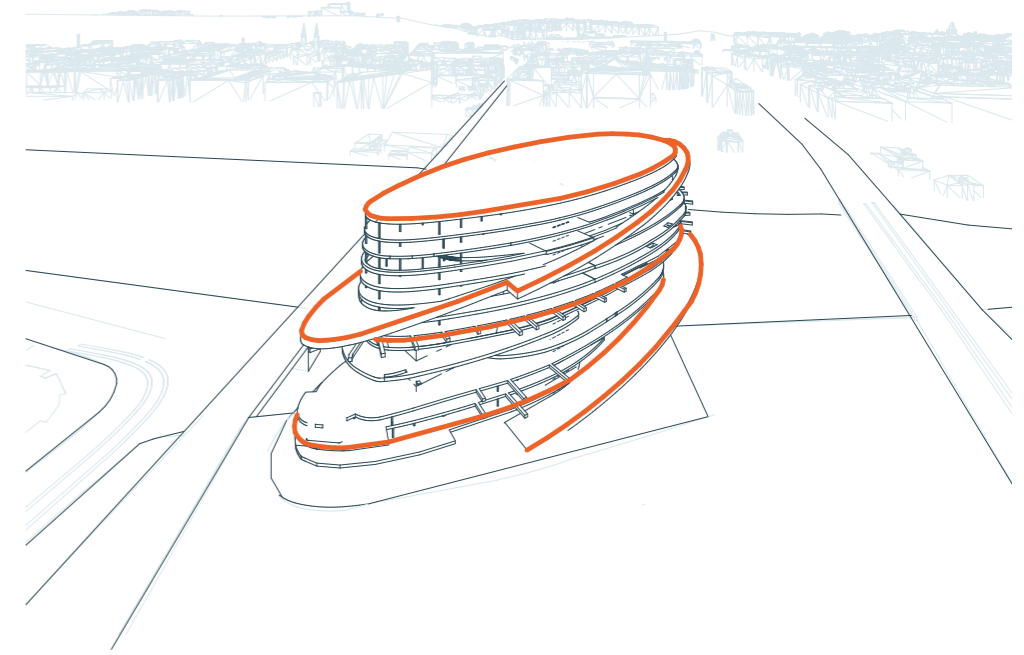
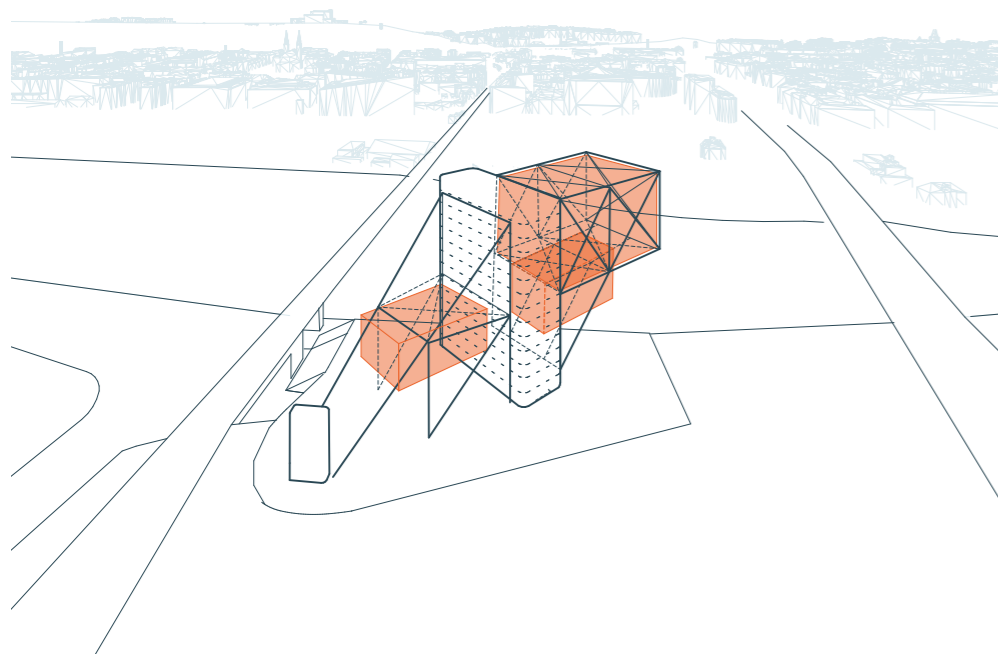
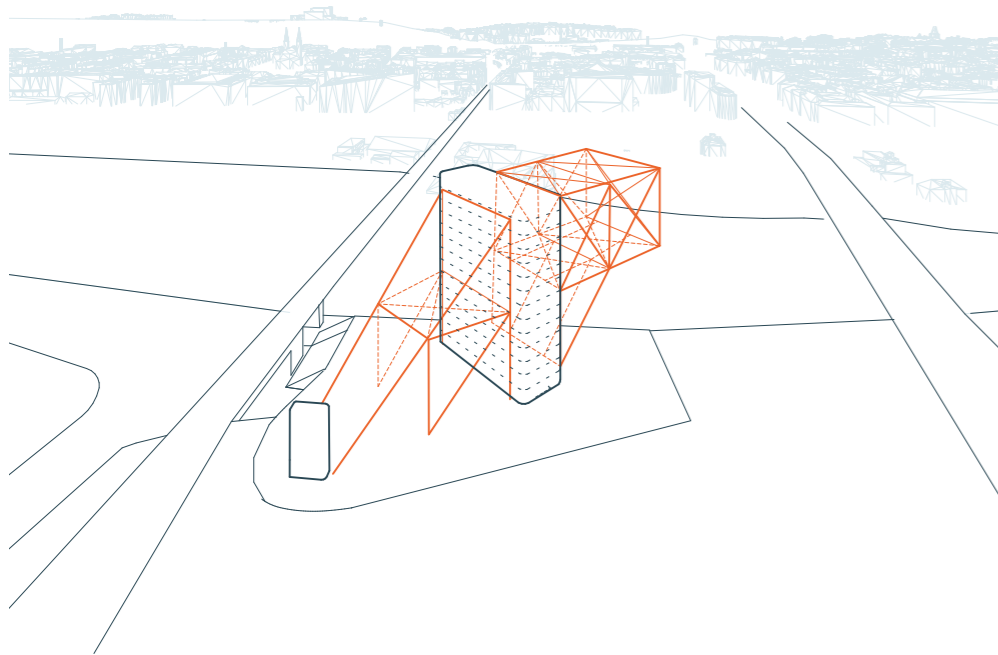
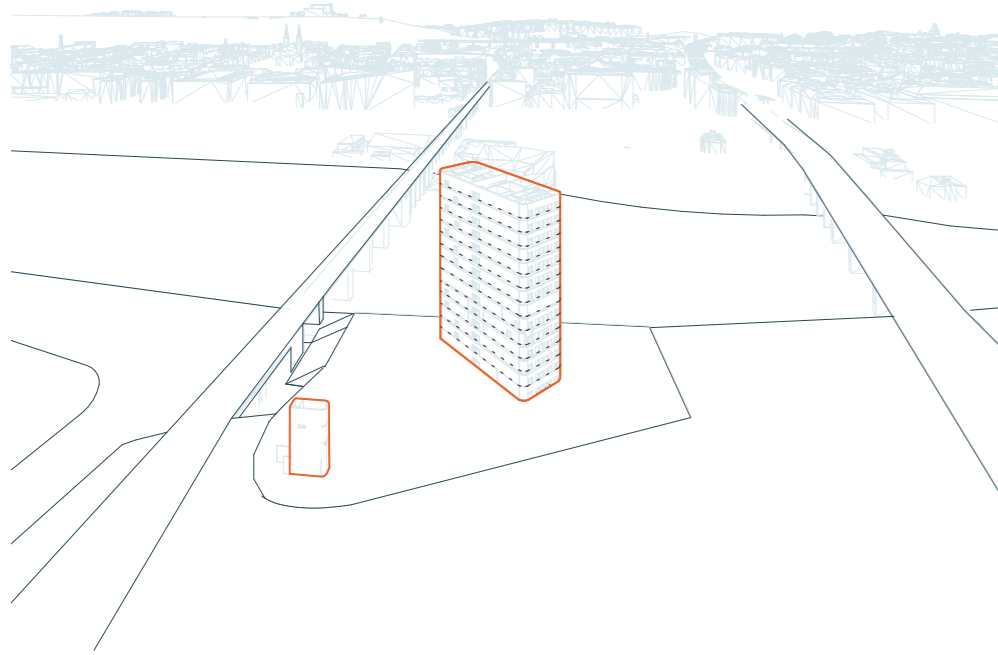
Kolem jádra jsou umístěny všechny provozy. Kolem nich je před fasádou volný prostor - foyer. Desky mimo jiné propojují jednotlivé konstrukce a zajišťují stabilitu budovy.

Ocelová konstrukce, kterou nese jádro a do které tvoří konzolu.

Sloupy na fasádě - tvoří kolem budovy dvě kolečka. Vnitřní propojuje střechu a konstrukční patro v 8.NP. Vnější tvoří fasádu, která obaluje hudební sály. Propojují dvě šikmé roviny. Jsou propojené přes vnitřní kolečko k jádru a deskám.

Vložení hudebních sálů do konstrukce. Sály jsou tvořeny příhradovými deskami a stěnami. Na konstrukci jsou kvůli akustickým požadavkům na sály, uloženy přes ložisko, které tlumí vibrace.

Celé je to zabalené do lehkého obvodového pláště. Budova je maximálně prosklená, aby umožnila uživatelům co největší výhled na město.



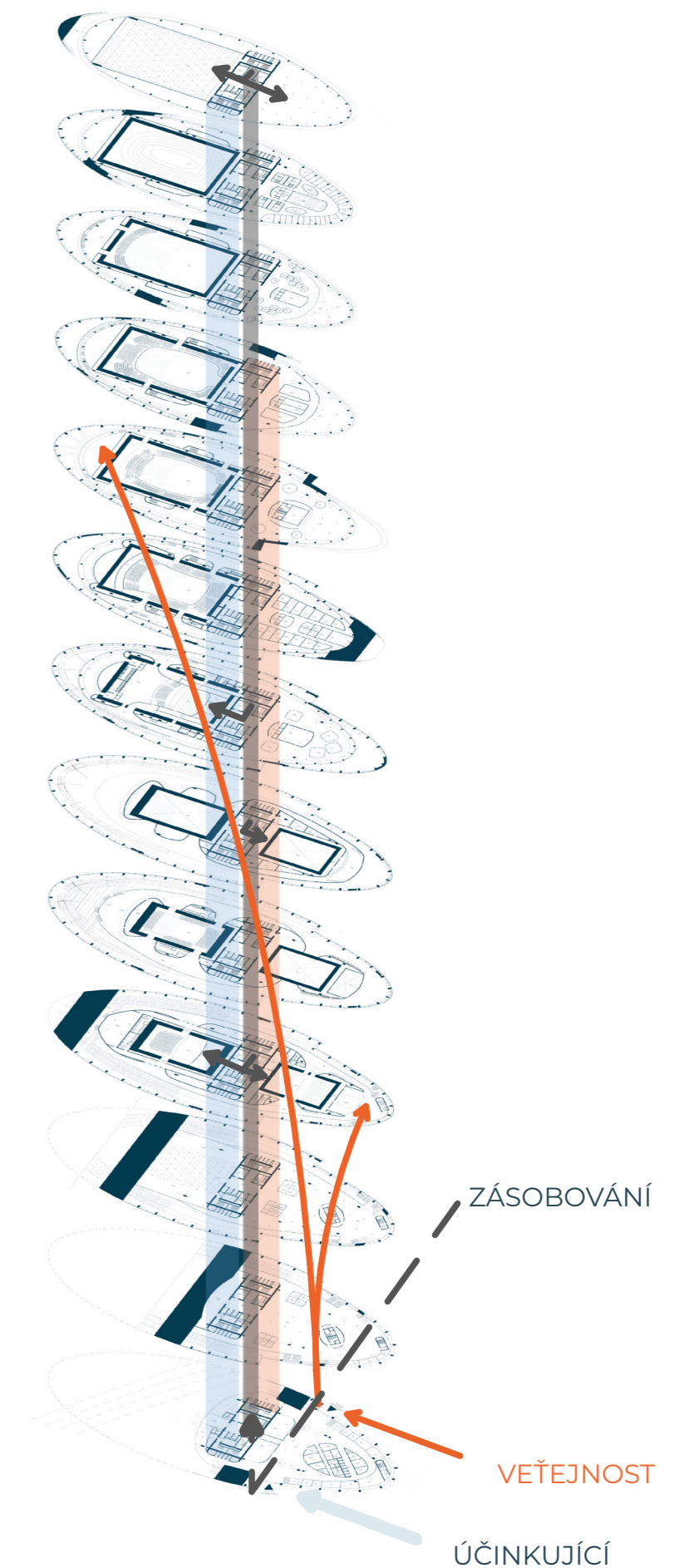
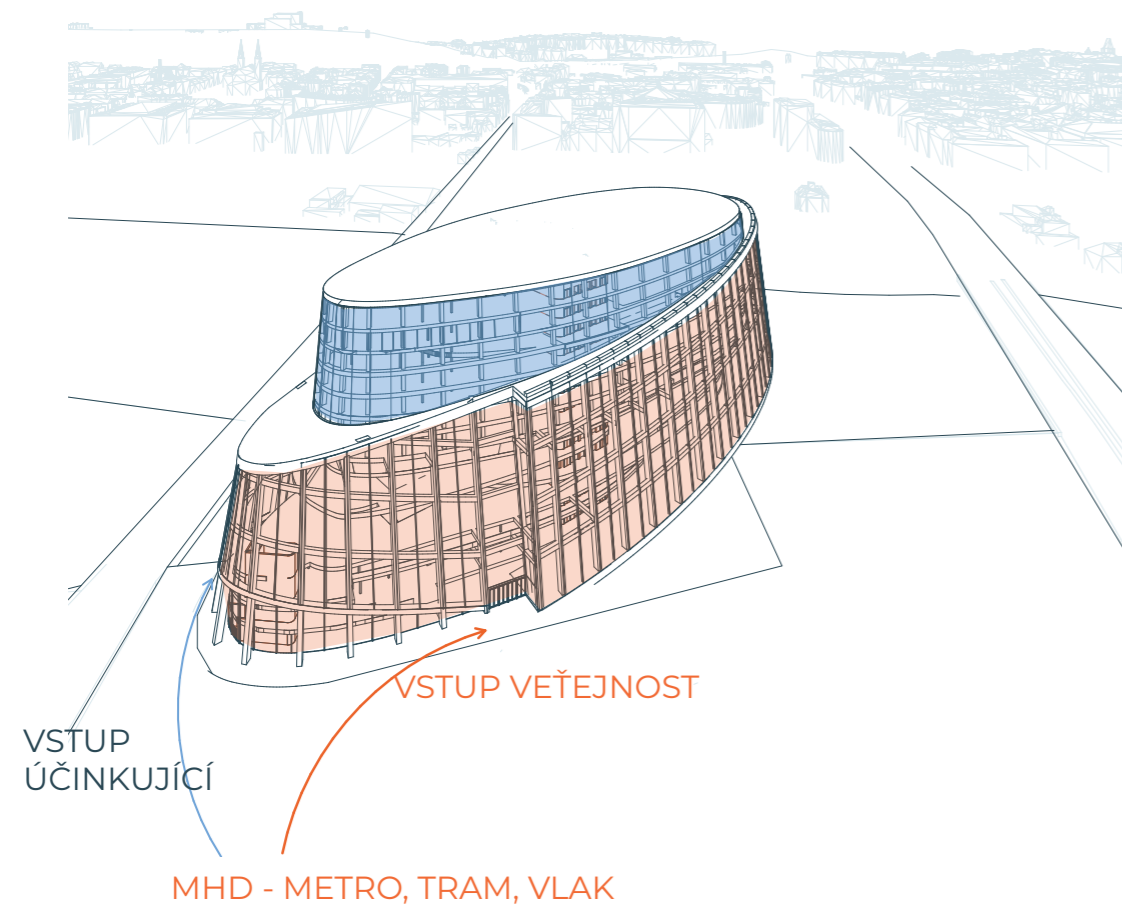
## PROVOZNÍ SCHÉMA

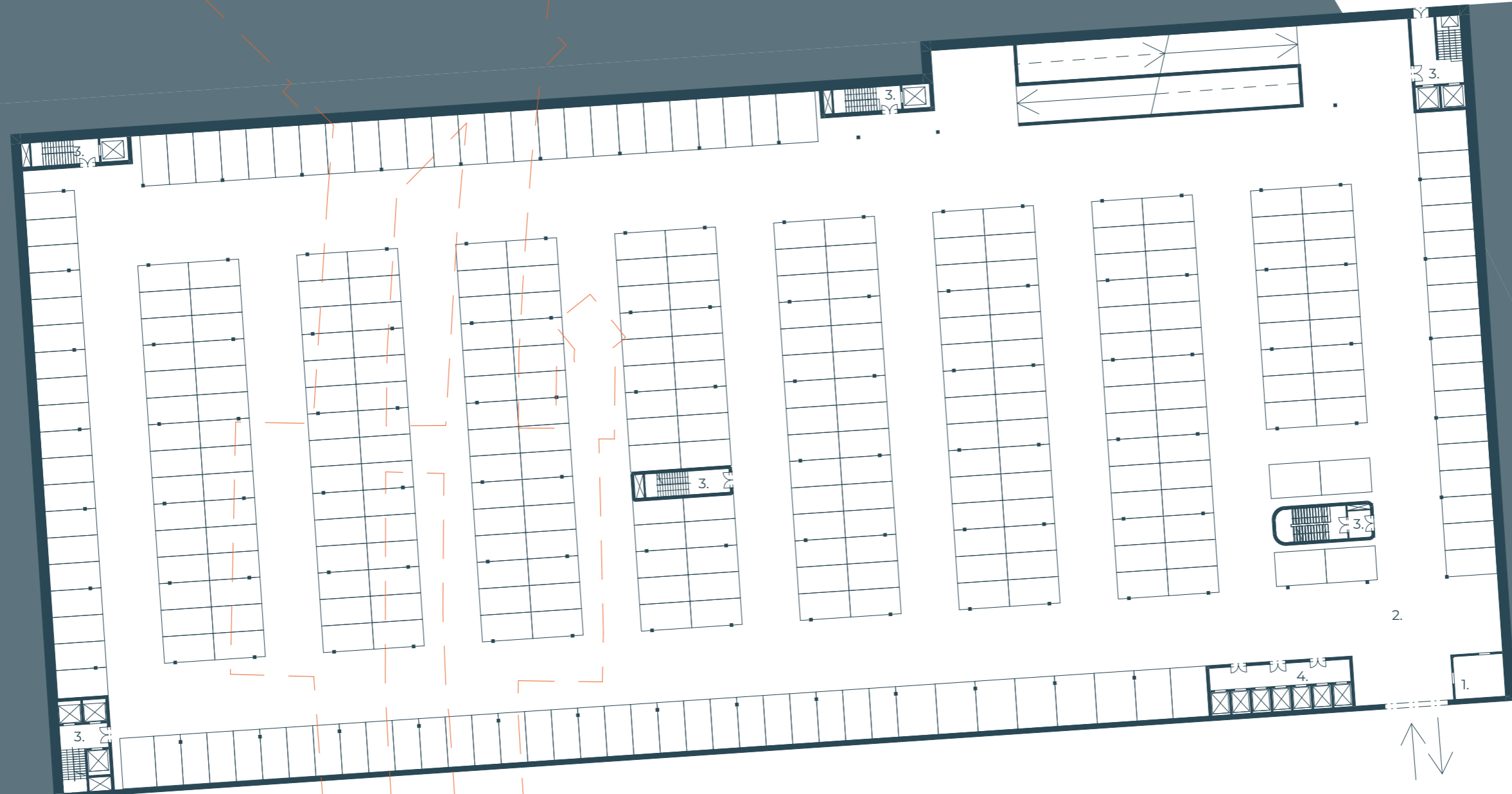
Budova má pôdorysný tvar oválu. Od největšího vnějšího po komunikační jádro se tam princip oválu opakuje.

Střed - jádro jak nosné tak komunikační. Je rozdělené na 3 zóny - VEŘEJNOST, UČINKUJÍCÍ A MATERIÁL.

Středem jádra prochází zásobovací koridor - od suterénu, kde je hospodářský dvůr po jednotlivé sály, které jsou na něj přímo napojeny. Dále pak z jedné strany je komunikace pro veřejnost a z druhé primárně pro účinkující.

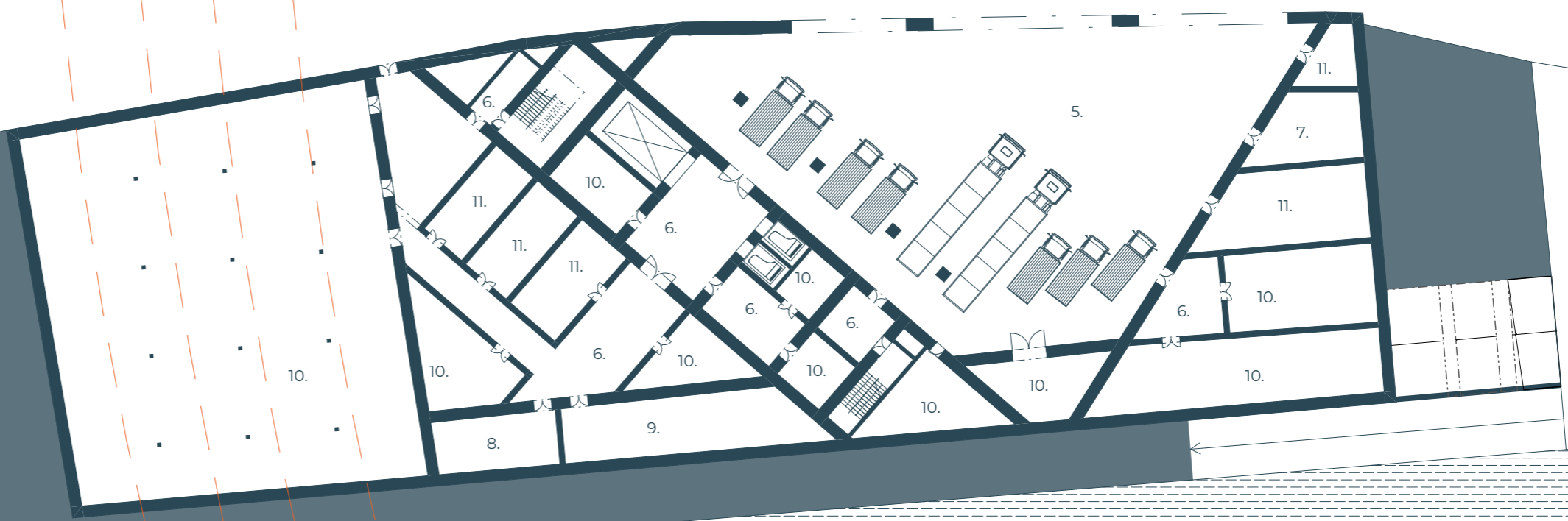
Kolem tohoto jádra jsou rozmístěné provozy. Tak aby přímo kolem nákladních výtahů bylo co nejbližší zázemí, sklady, apod. Až úplně vnější ovál je určen pro veřejnost - volný prostor po celém obvodu fasády - zde se nachází vstupní prostory, chodby a vstupy do jednotlivých sálů, restaurace/kavárny a foyer.



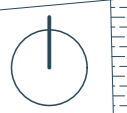


NÁBŘEŘÍ KAPITÁNA JAROŠE

NÁBŘEŘÍ KAPITÁNA JAROŠE

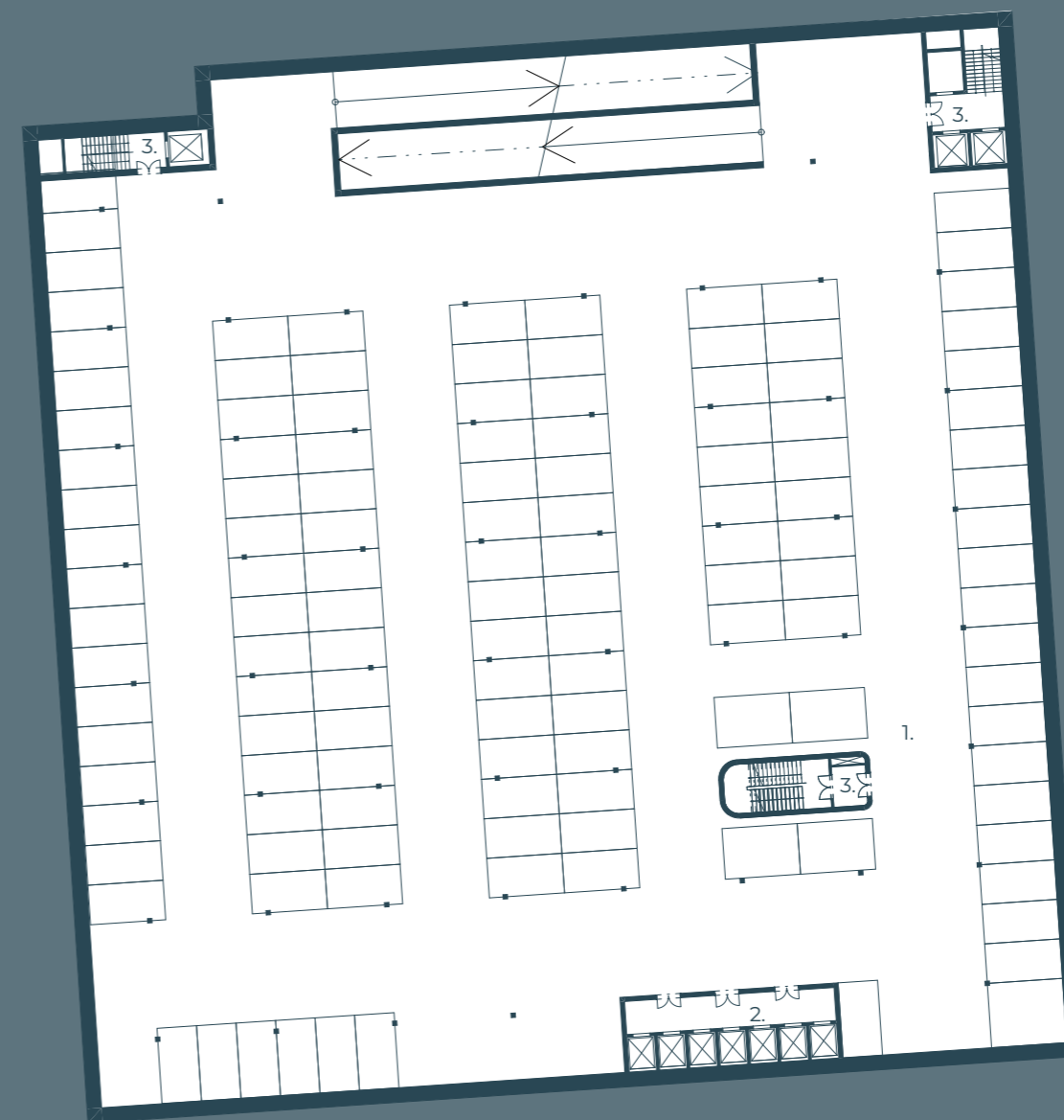
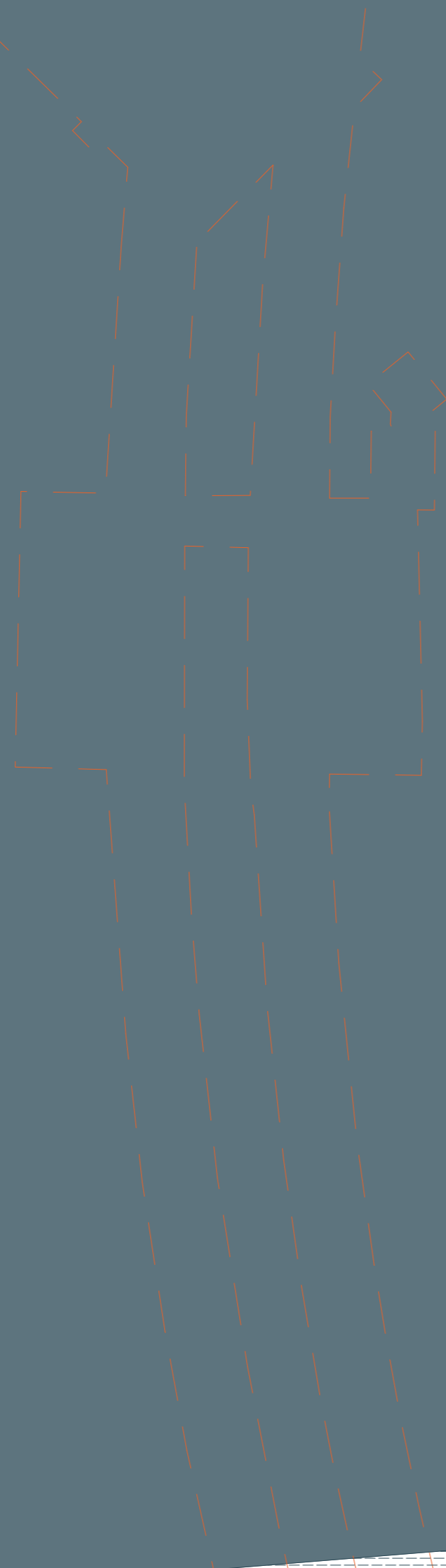


VLTAVA

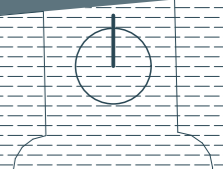


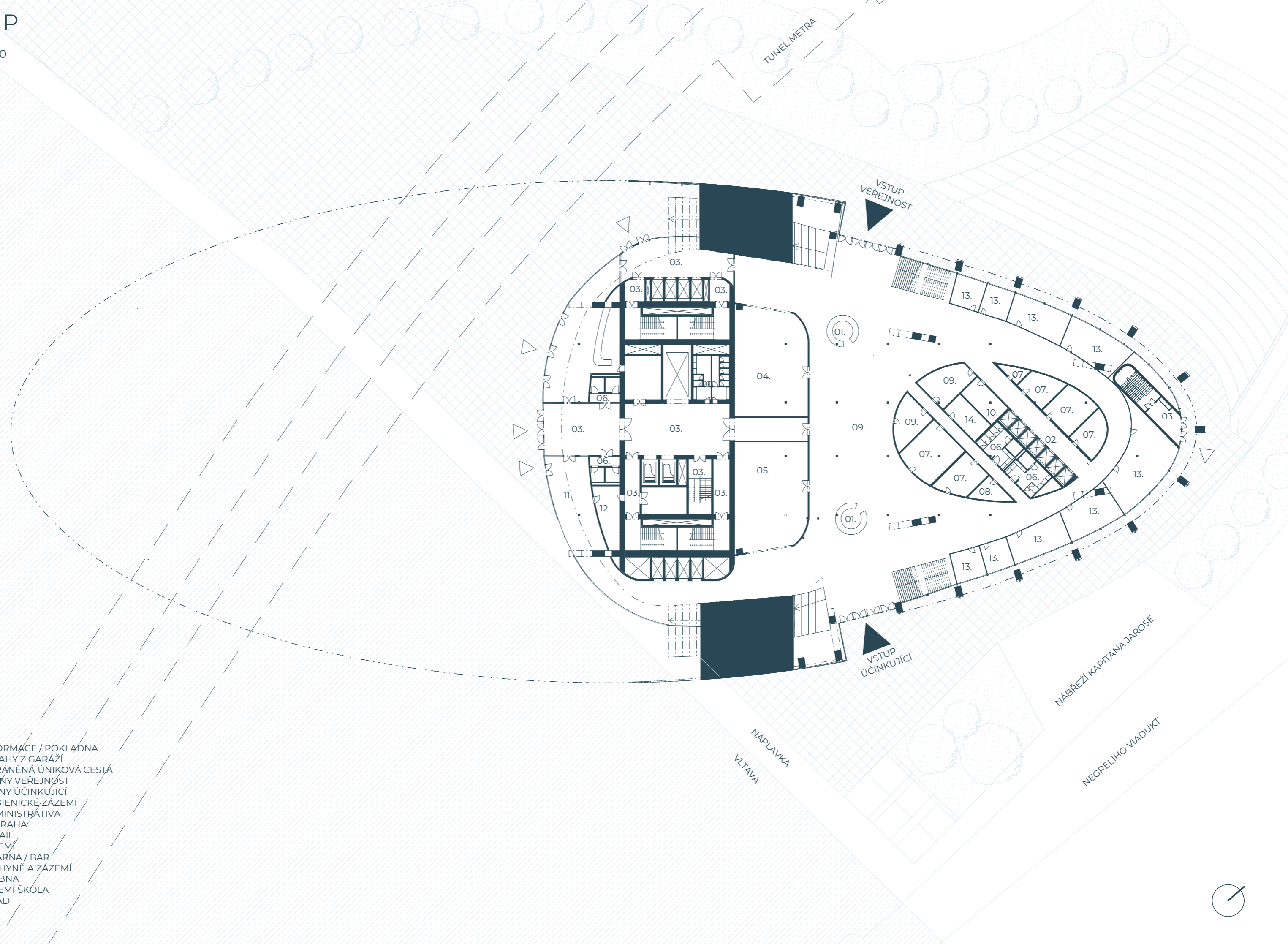
- 1. VRÁTNICE A OSTRAHA
- 2. PARKING
- 3. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 4. VÝTAHY DO VESTIBULU FILHARMONIE
- 5. HOSPODÁŘSKÝ DVŮR
- 6. CHODBA
- 7. ODPAD
- 8. NÁDRŽ NA SPRINKLERY
- 9. STROJOVNA SPRINKLERY
- 10. TECHNICKÁ MÍSTNOST
- 11. SKLAD





- 1. PARKING
- 2. VÝTAHY DO VESTIBULU FILHARMONIE
- 3. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA





TUNEL METRA

VSTUP  
VEŘEJNOST

VSTUP  
ÚČINKUJÍCÍ

NÁPLAVKA  
VLTAVA

NÁBŘEŽÍ KAPITÁNA JAROŠE

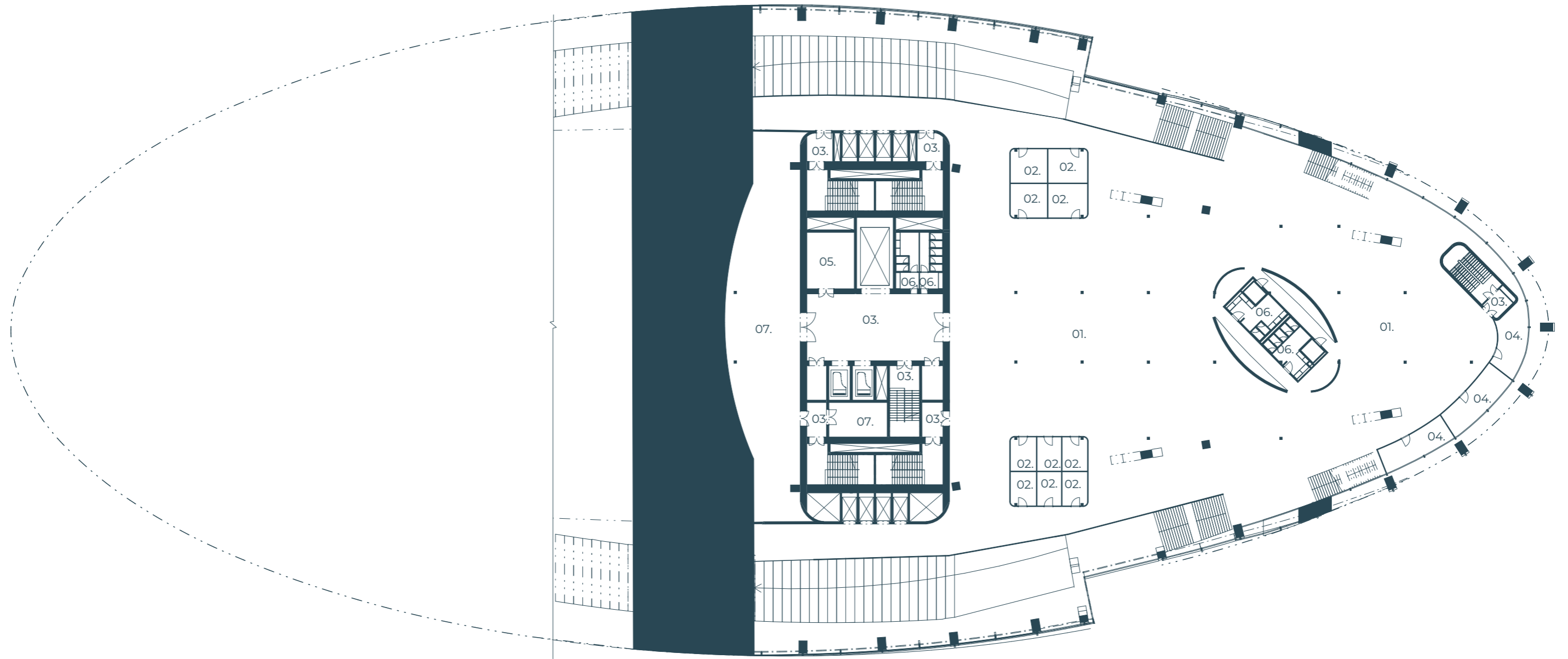
NEGRELIOHO VIADUKT

- 01. INFORMACE / POKLADNA
- 02. VÝTAHY Z GARÁŽÍ
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. ŠATNY VEŘEJNOST
- 05. ŠATNY ÚČINKUJÍCÍ
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. ADMINISTRATIVA
- 08. OSTRAHA
- 09. RETAIL
- 10. ZÁZEMÍ
- 11. KAVÁRNA / BAR
- 12. KUCHYNĚ A ZÁZEMÍ
- 13. UČEBNA
- 14. ZÁZEMÍ ŠKOLA
- 15. SKLAD



# 2. NP

M 1:500

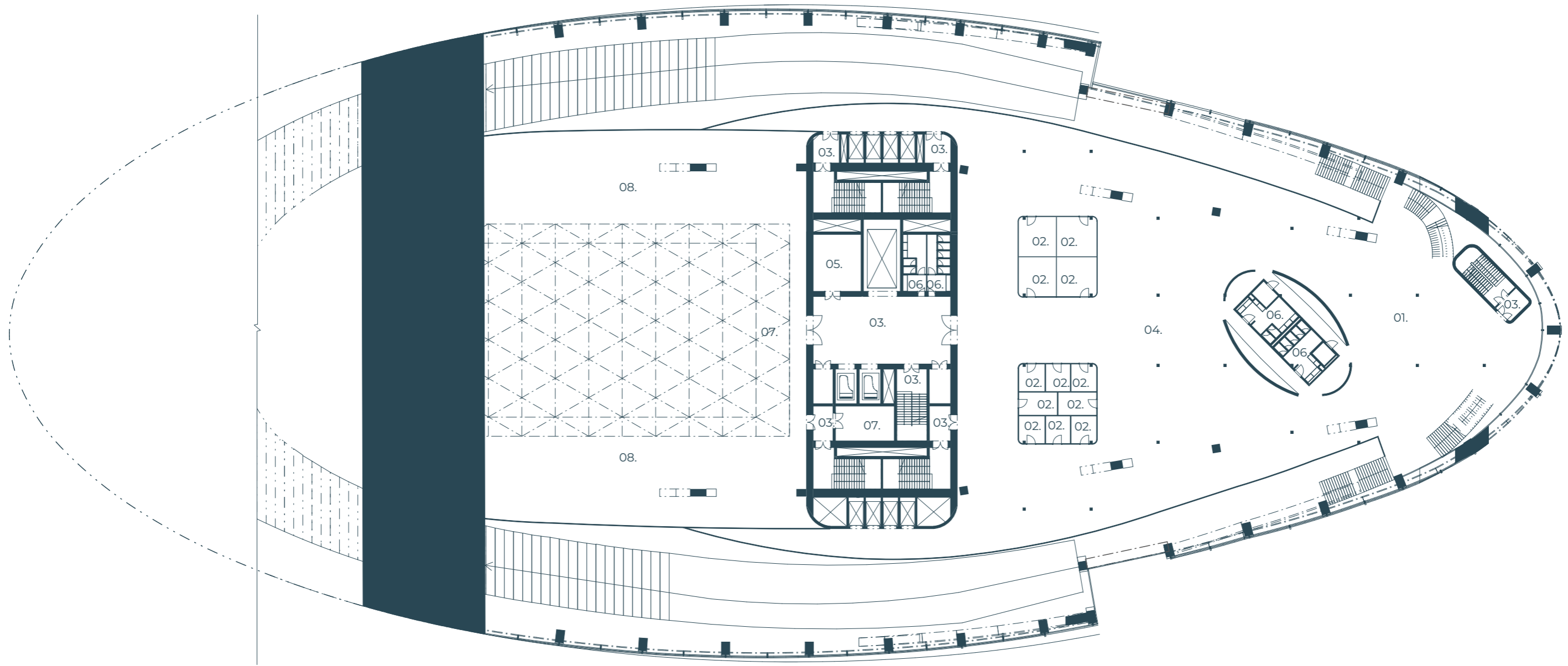


- 01. KNIHOVNA
- 02. PROSTOR PRO STUDIUM
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. UČEBNA
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. TECHNICKÁ MÍSTNOST



# 3. NP

M 1:500

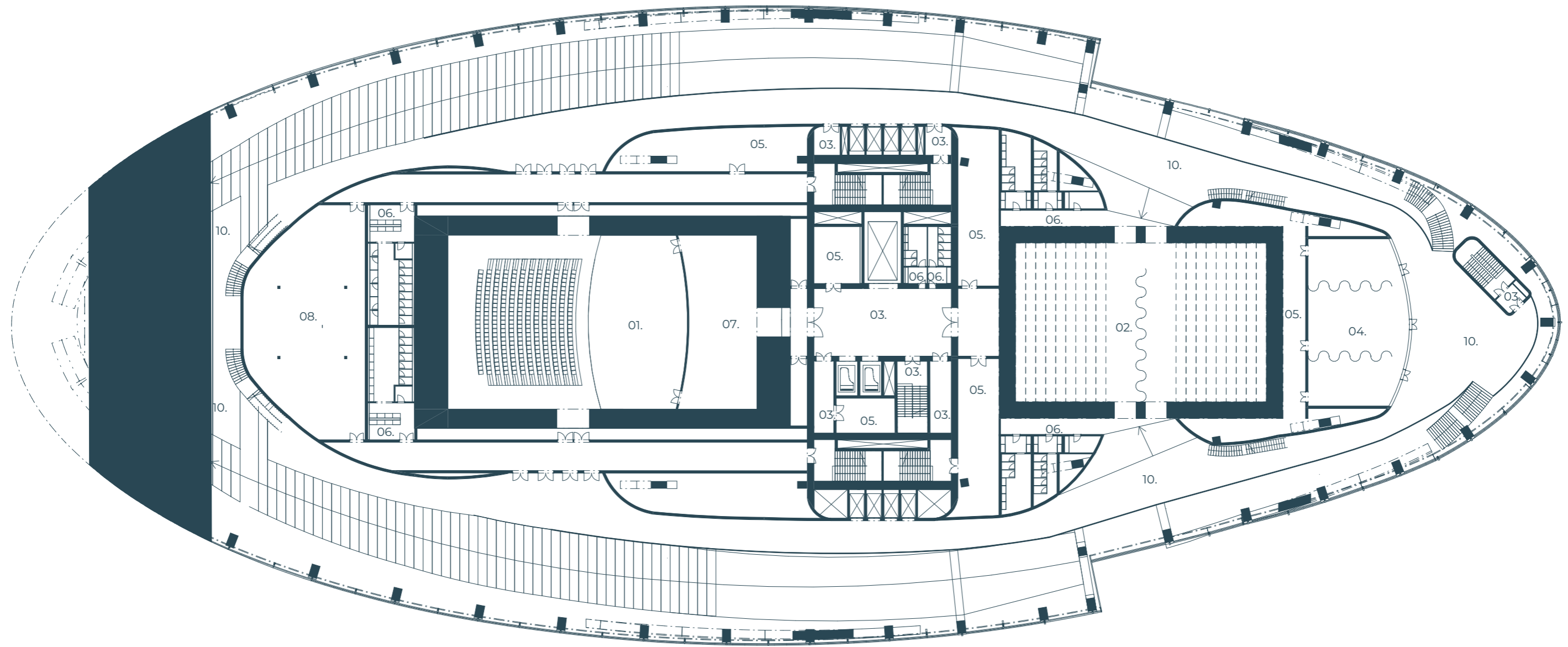


- 01. KNIHOVNA
- 02. PROSTOR PRO STUDIUM
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. COWORK
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. NOSNÁ KONSTRUKCE MALÉHO HUDEBNÍHO SÁLU
- 08. TECHNICKÁ MÍSTNOST



# 4. NP

M 1:500

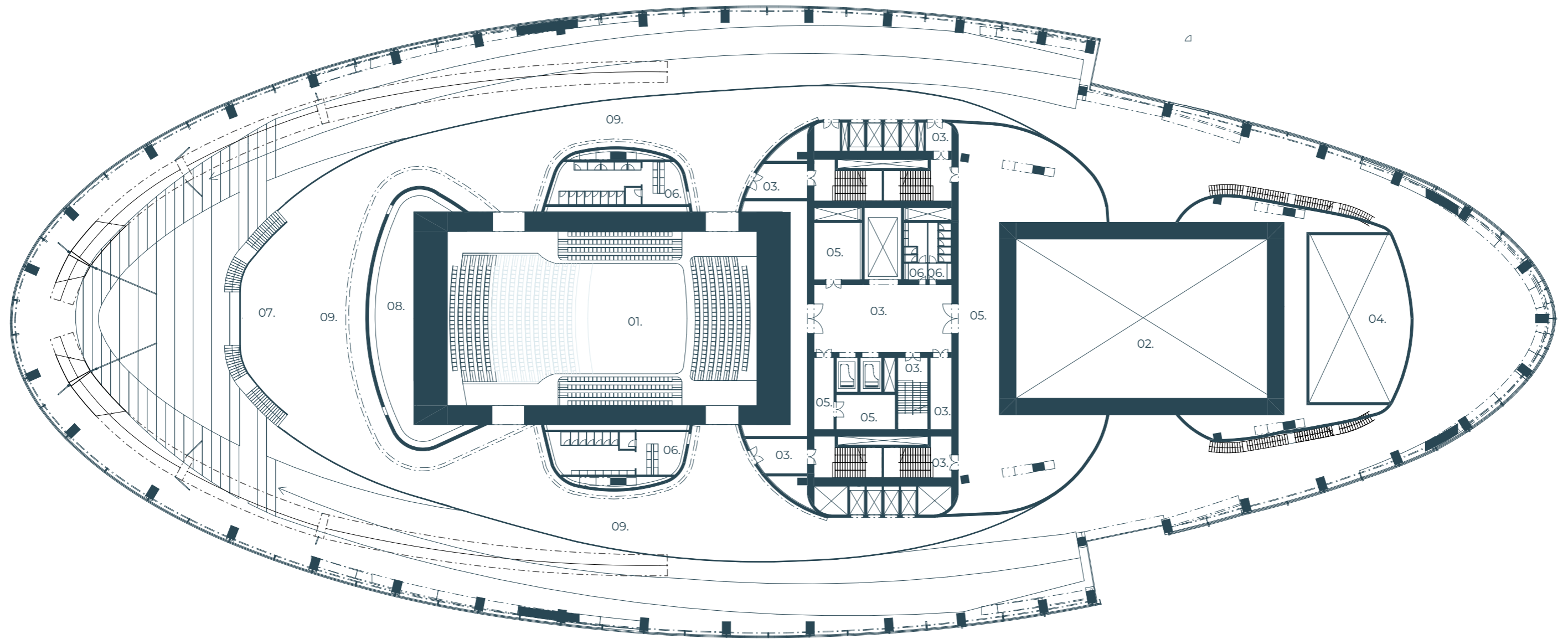


- 01. MALÝ SÁL
- 02. MULTIFUNKČNÍ SÁL S MOŽNOSTÍ ROZDĚLENÍ NA 2 SÁLY
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. KONGRESOVÝ SÁL S MOŽNOSTÍ ROZDĚLENÍ NA 3 MENŠÍ PROSTORY
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. ZÁKULISÍ K MALÉMU SÁLU
- 08. KUCHYŇ K RESTAURACI V 5.NP
- 09. PROSTOR PRO VÝSTAVY
- 10. FOYER



# 5. NP

M 1:500

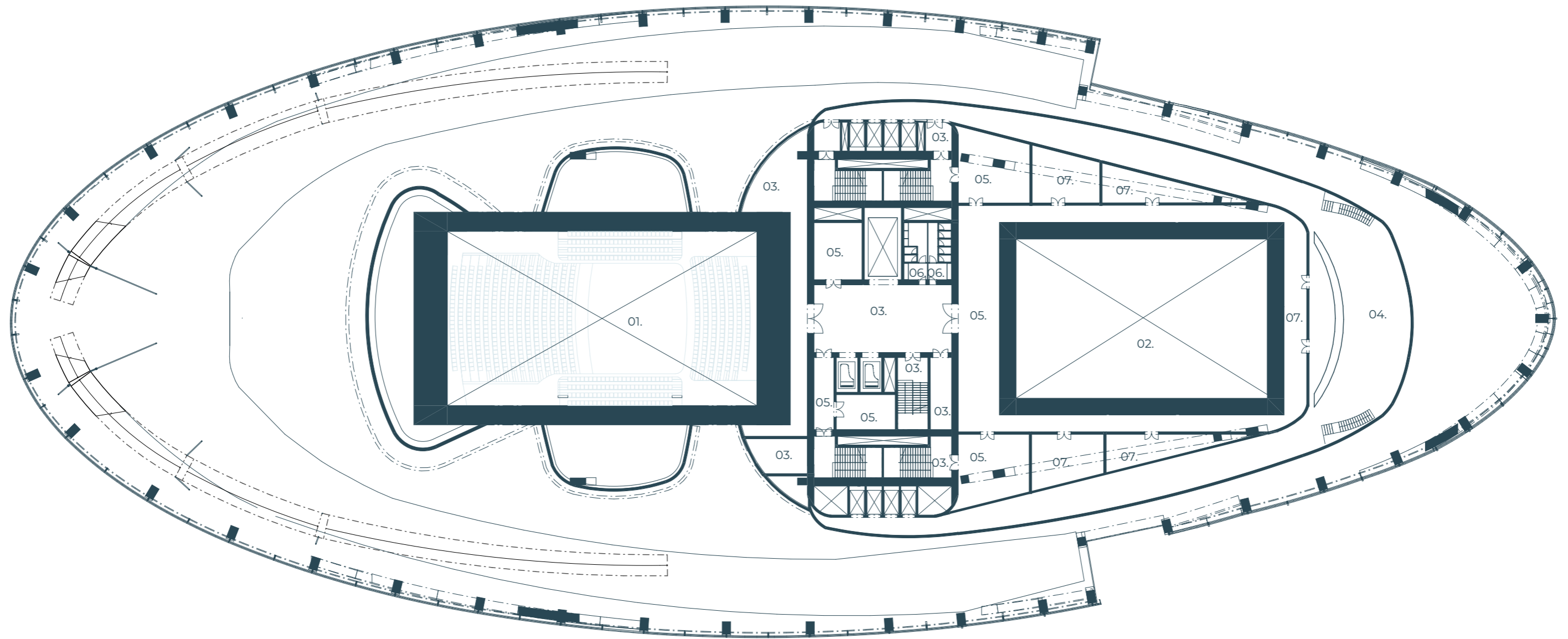


- 01. MALÝ SÁL
- 02. MULTIFUNKČNÍ SÁL S MOŽNOSTÍ ROZDĚLENÍ NA 2 SÁLY
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. KONGRESOVÝ SÁL S MOŽNOSTÍ ROZDĚLENÍ NA 3 MENŠÍ PROSTORY
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. RESTAURACE
- 08. KUCHYŇ K RESTAURACI V 5.NP
- 09. FOYER



# 6. NP

M 1:500

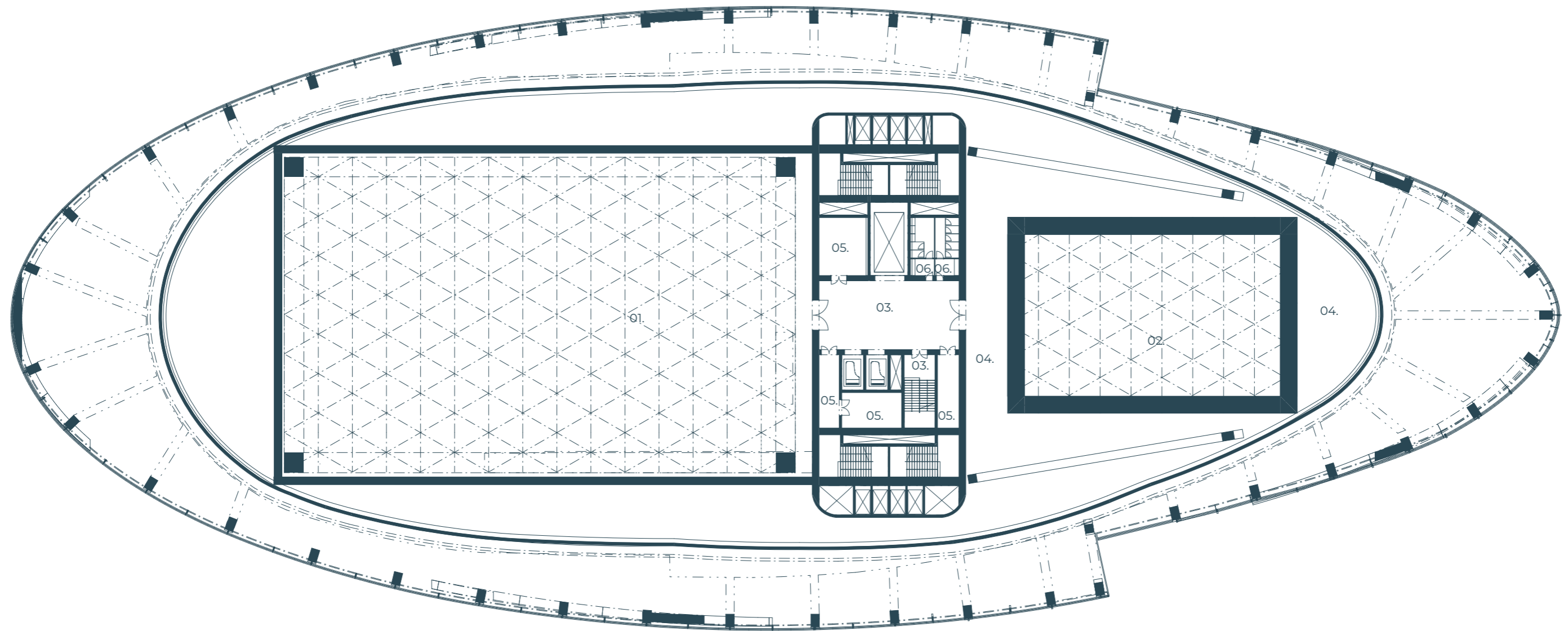


- 01. MALÝ SÁL
- 02. MULTIFUNKČNÍ SÁL S MOŽNOSTÍ ROZDĚLENÍ NA 2 SÁLY
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. BAR / KAVÁRNA
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. ZÁZEMÍ



# 7. NP - TECHNICKÉ PATRO - KONSTRUKCE

M 1:500



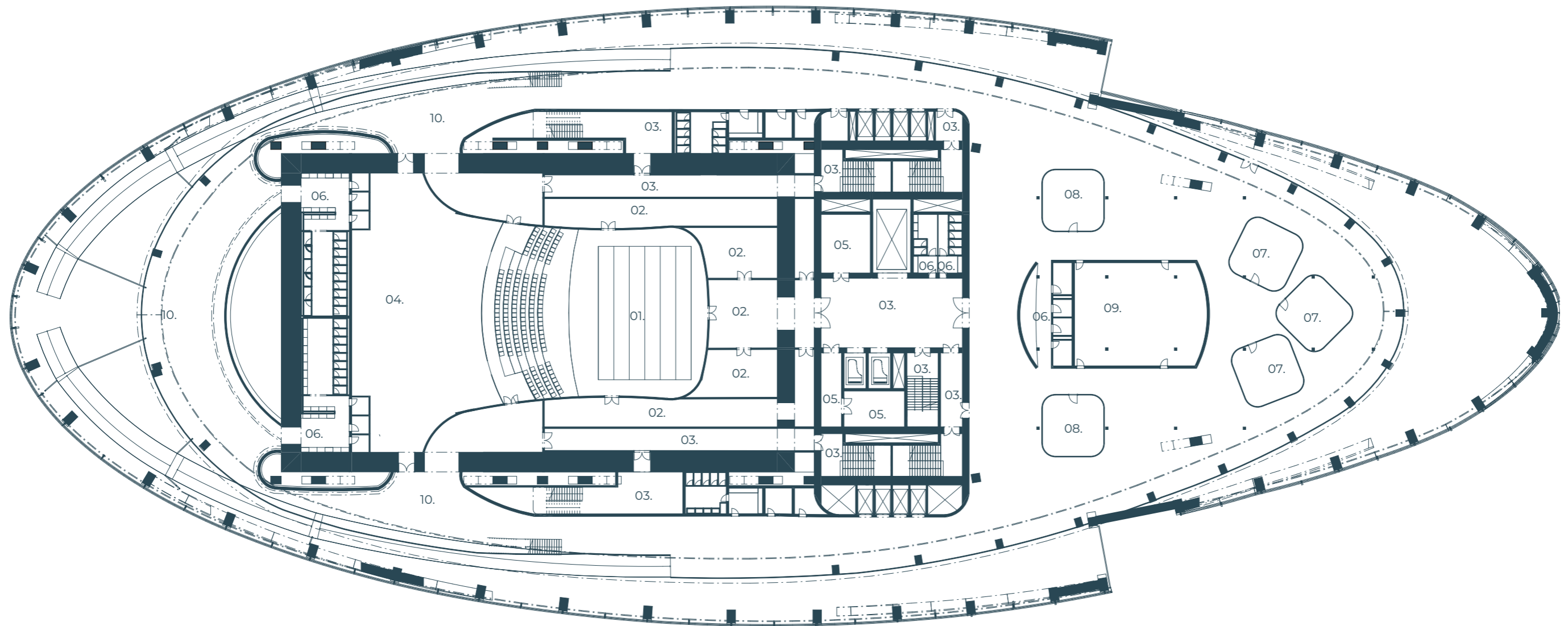
- 01. MALÝ SÁL - NOSNÁ KONSTRUKCE
- 02. MULTIFUNKČNÍ SÁL - NOSNÁ KONSTRUKCE
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ





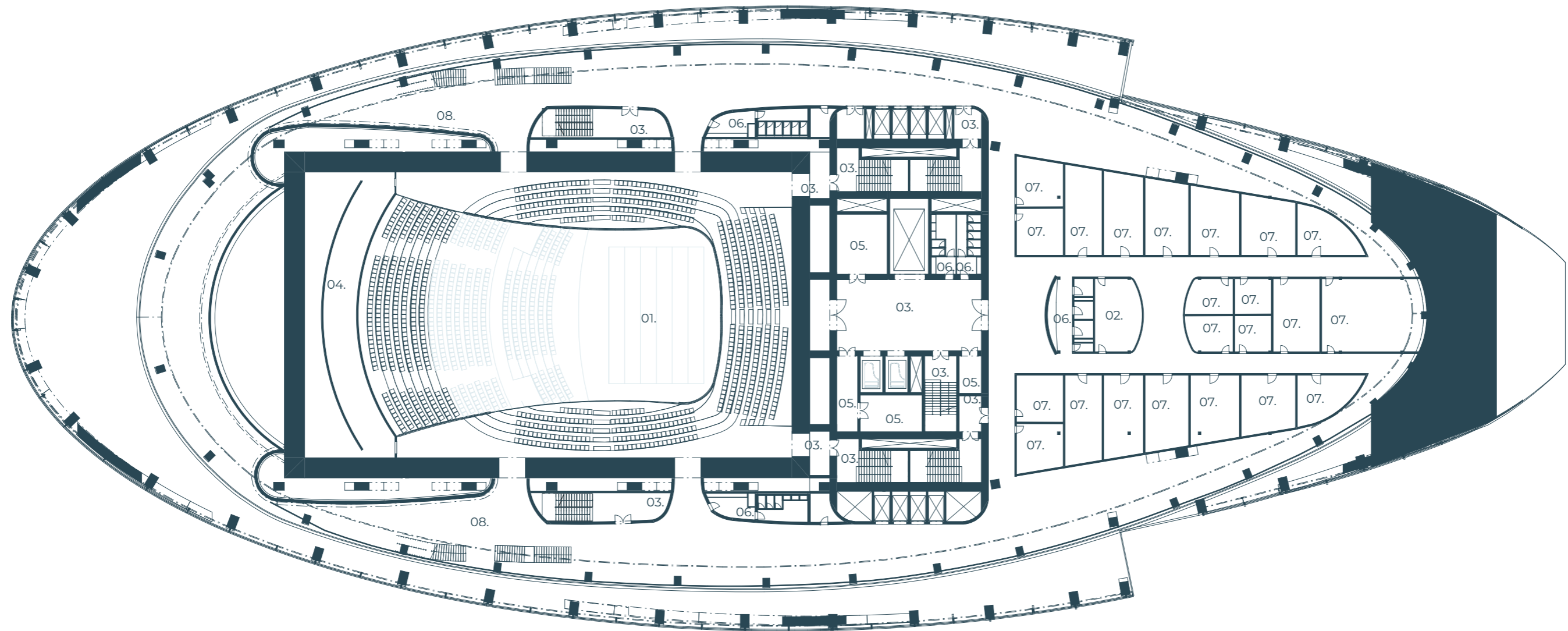
# 8. NP

M 1:500



- 01. VELKÝ SÁL
- 02. ZÁKULÍŠÍ K VELKÉMU SÁLU
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. ZVUKOVÁ ZKUŠEBNA
- 08. NAHRÁVACÍ STUDIO
- 09. ROZHLAS
- 10. FOYER



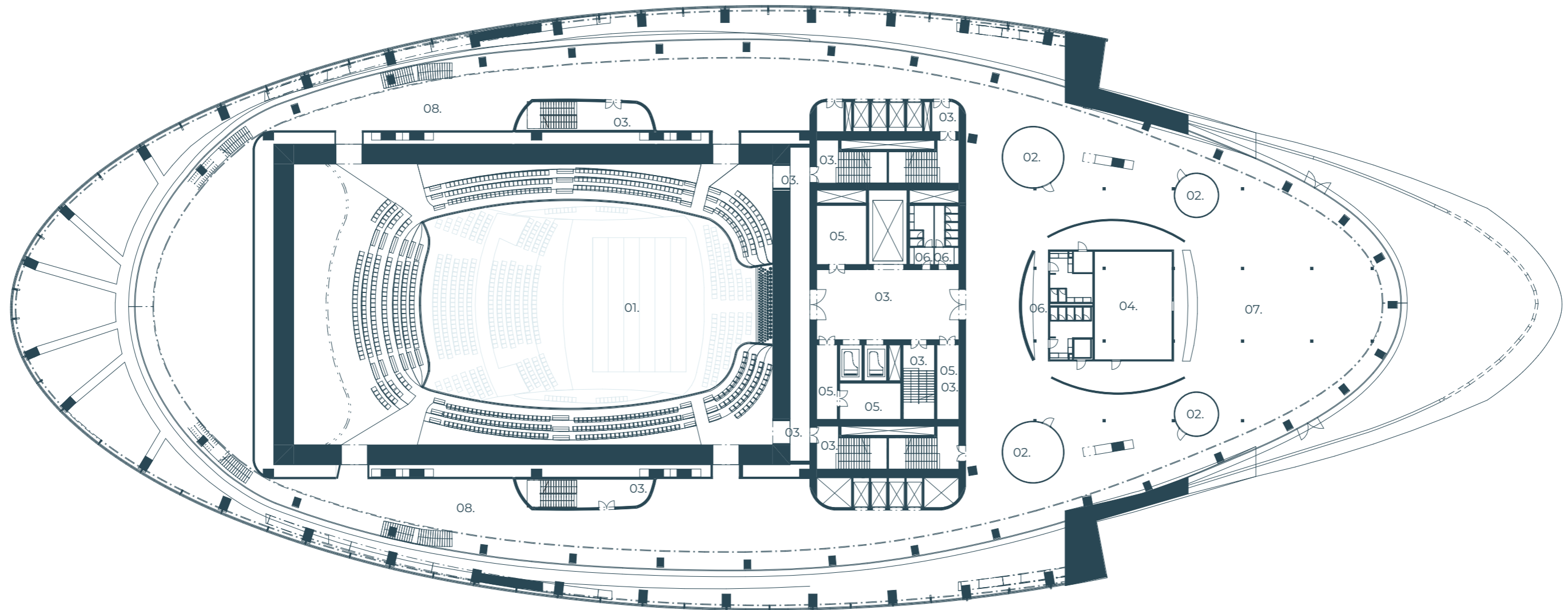


- 01. VELKÝ SÁL
- 02. ZÁZEMÍ
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. LADÍRNA
- 08. FOYER



# 10. NP

M 1:500

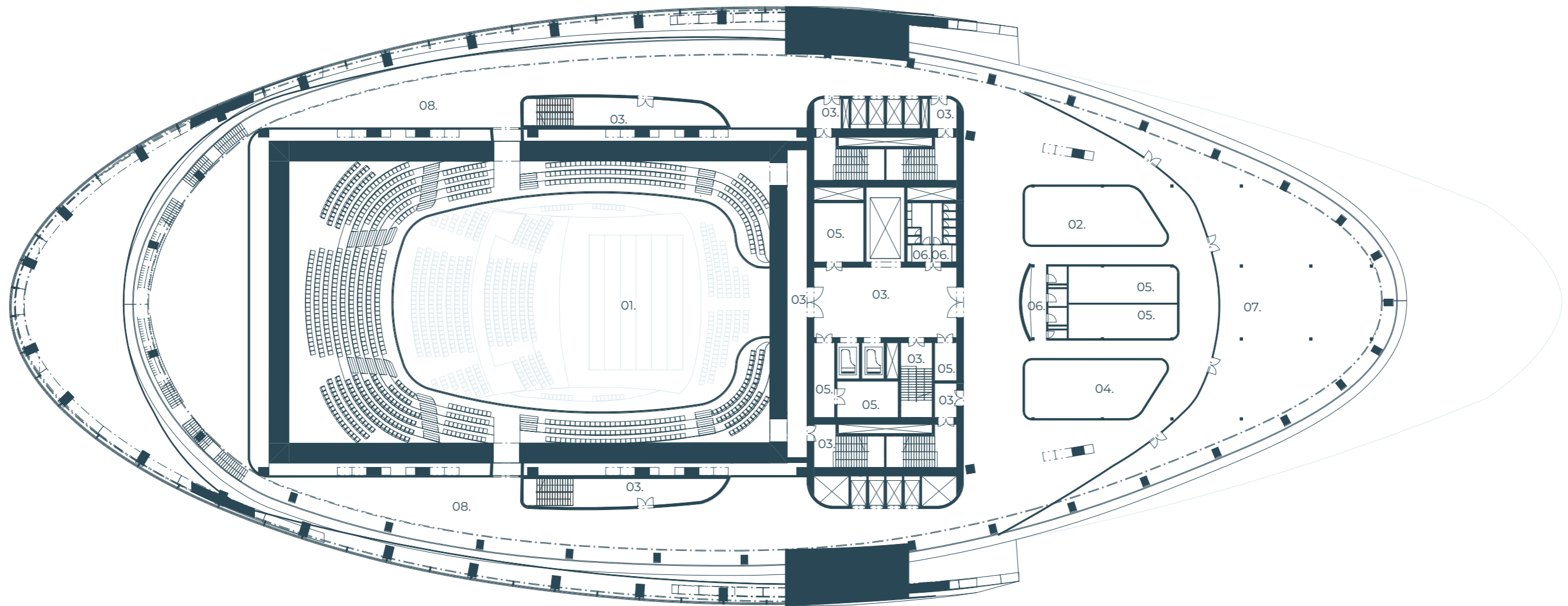


- 01. VELKÝ SÁL
- 02. ZÁZEMÍ
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. ZÁZEMÍ JÍDELNA
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. JÍDELNA
- 08. FOYER



# 11. NP

M 1:500

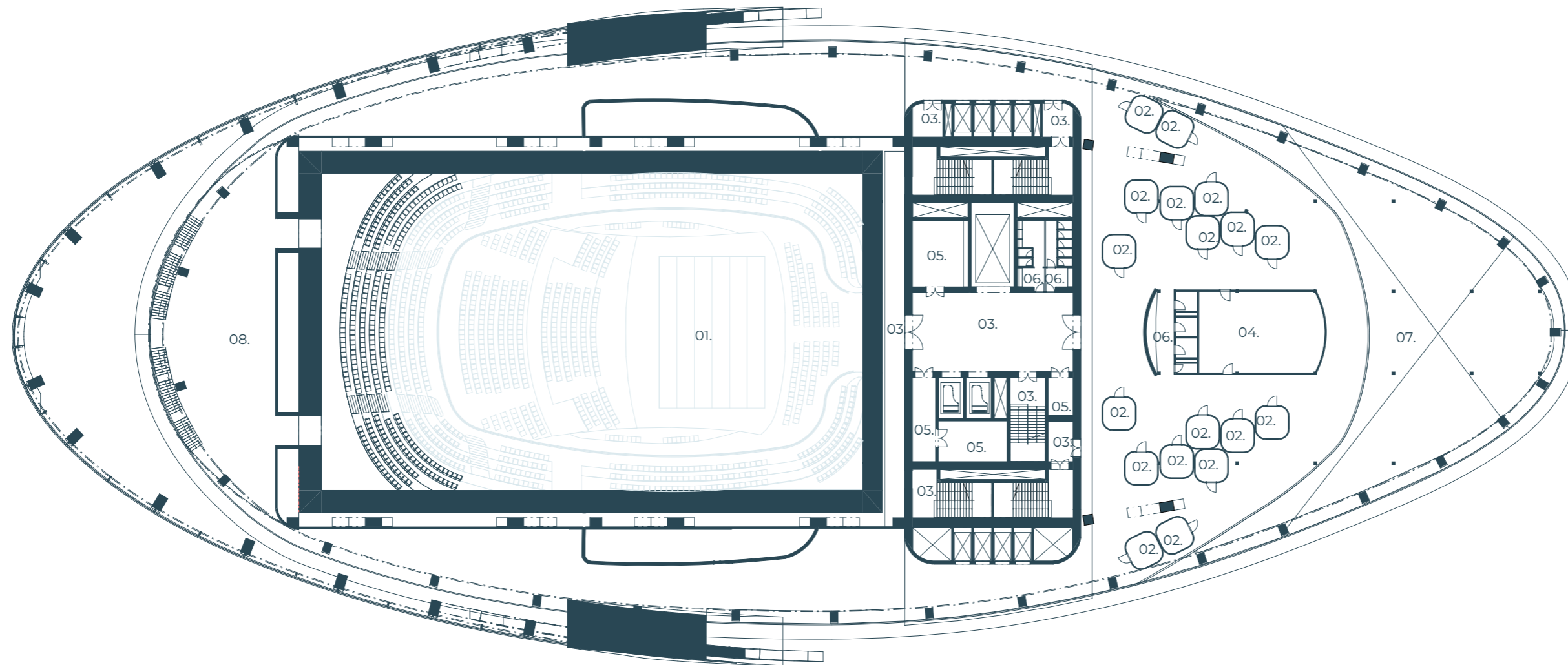


- 01. VELKÝ SÁL
- 02. TANEČNÍ SÁL
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. DÍLNY
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. VELKÁ ZKUŠEBNA
- 08. FOYER



# 12. NP

M 1:500

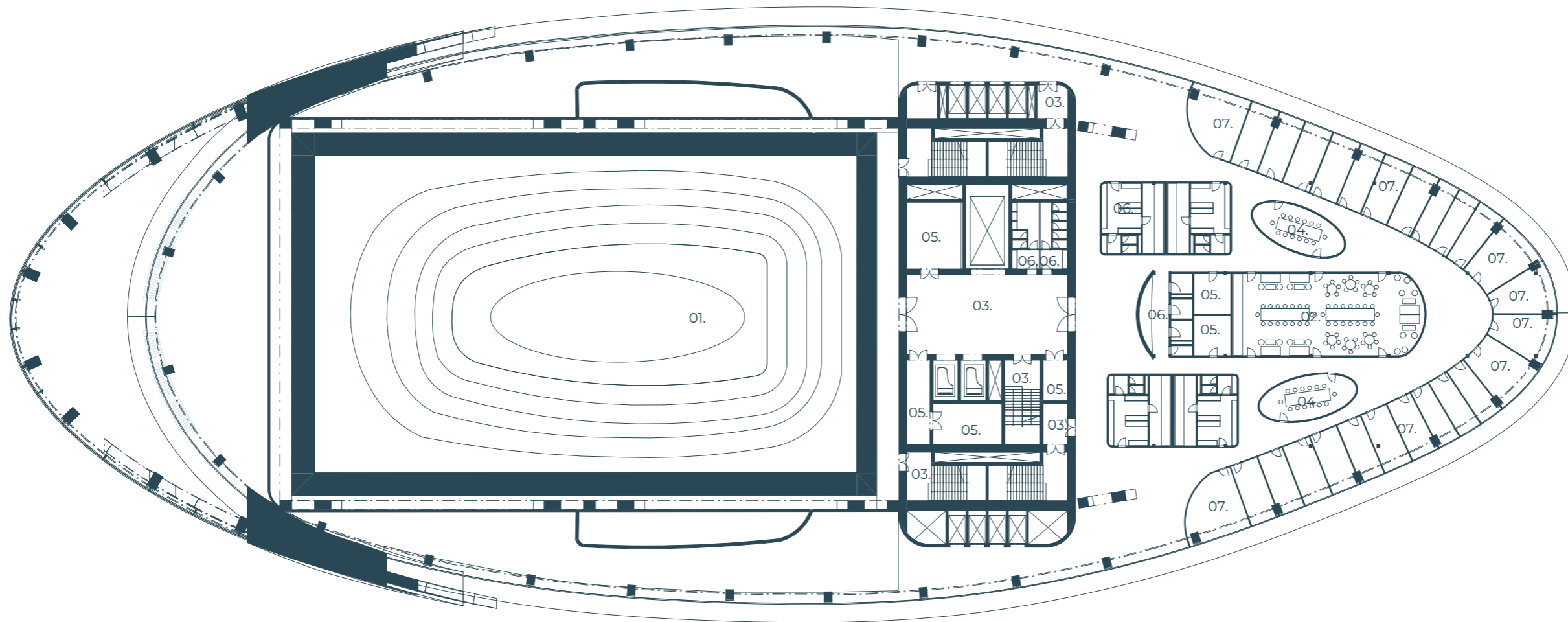


- 01. VELKÝ SÁL
- 02. TANEČNÍ SÁL
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. ZÁZEMÍ LADÍRNY
- 05. SKLAD
- 06. HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- 07. VELKÁ ZKUŠEBNA
- 08. FOYER



# 13. NP

M 1:500

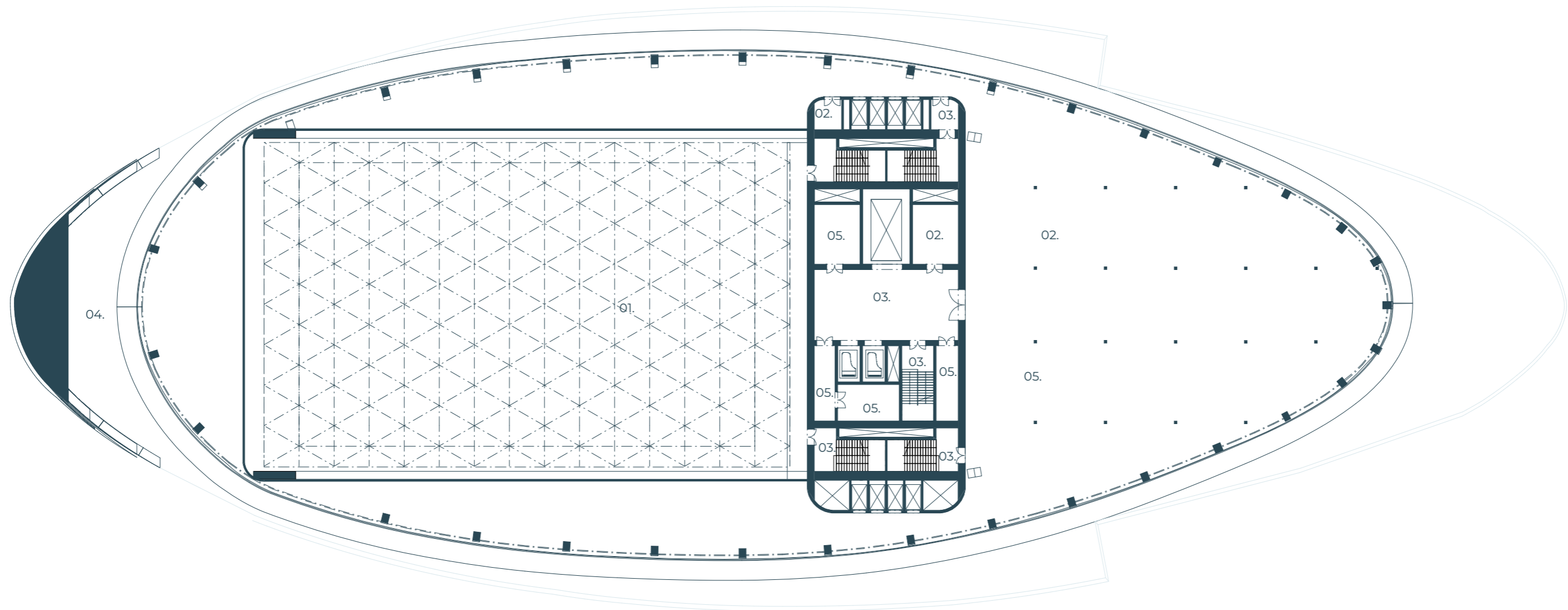


- 01. VELKÝ SÁL
- 02. GREENROOM
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. ZASEDACÍ MÍSTNOST
- 05. SKLAD
- 06. ŠATNA A ZÁZEMÍ ORCHESTR
- 07. KANCELÁŘE ORCHESTR



# 14. NP - TECHNICKÉ PATRO - KONSTRUKCE A SKLADY

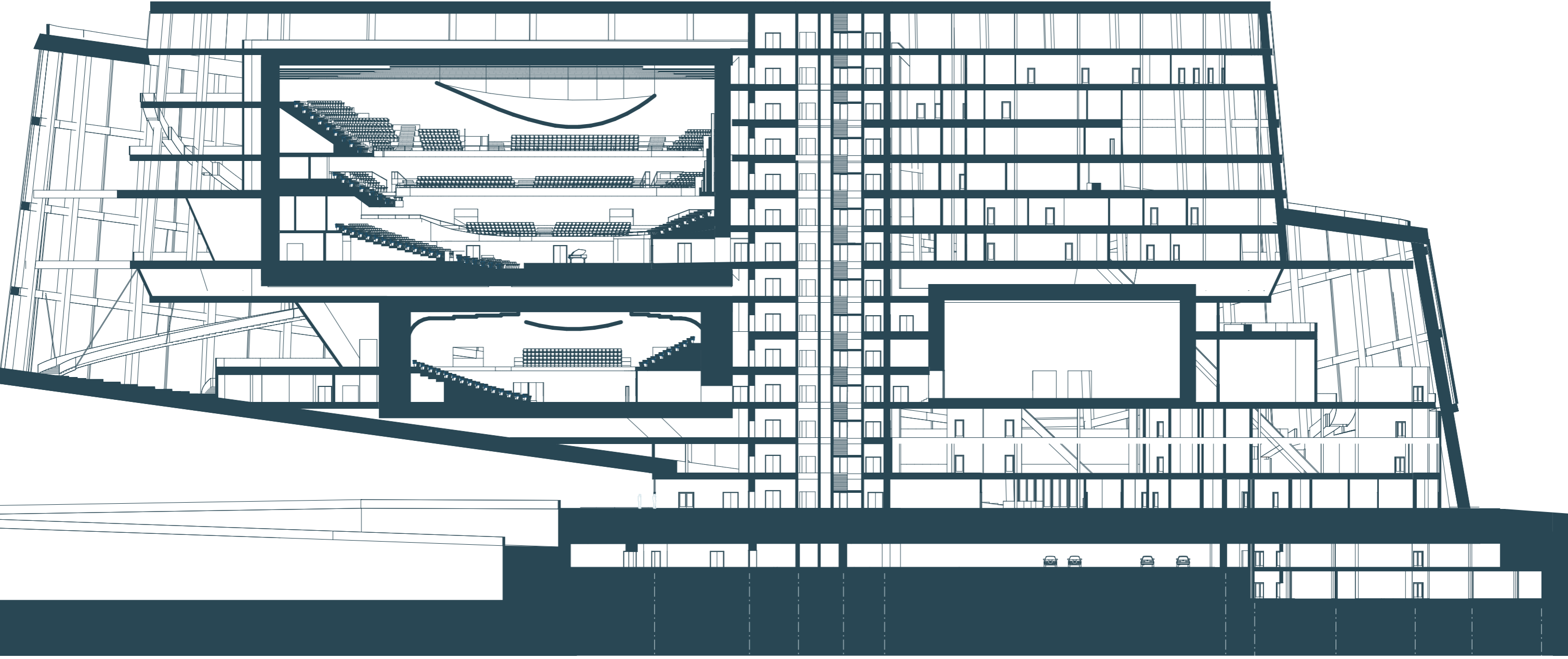
M 1:500



- 01. VELKÝ SÁL - NOSNÁ KONSTRUKCE
- 02. TECHNICKÁ MÍSTNOST
- 03. CHRÁNĚNÁ ÚNIKOVÁ CESTA
- 04. TERASA
- 05. SKLAD

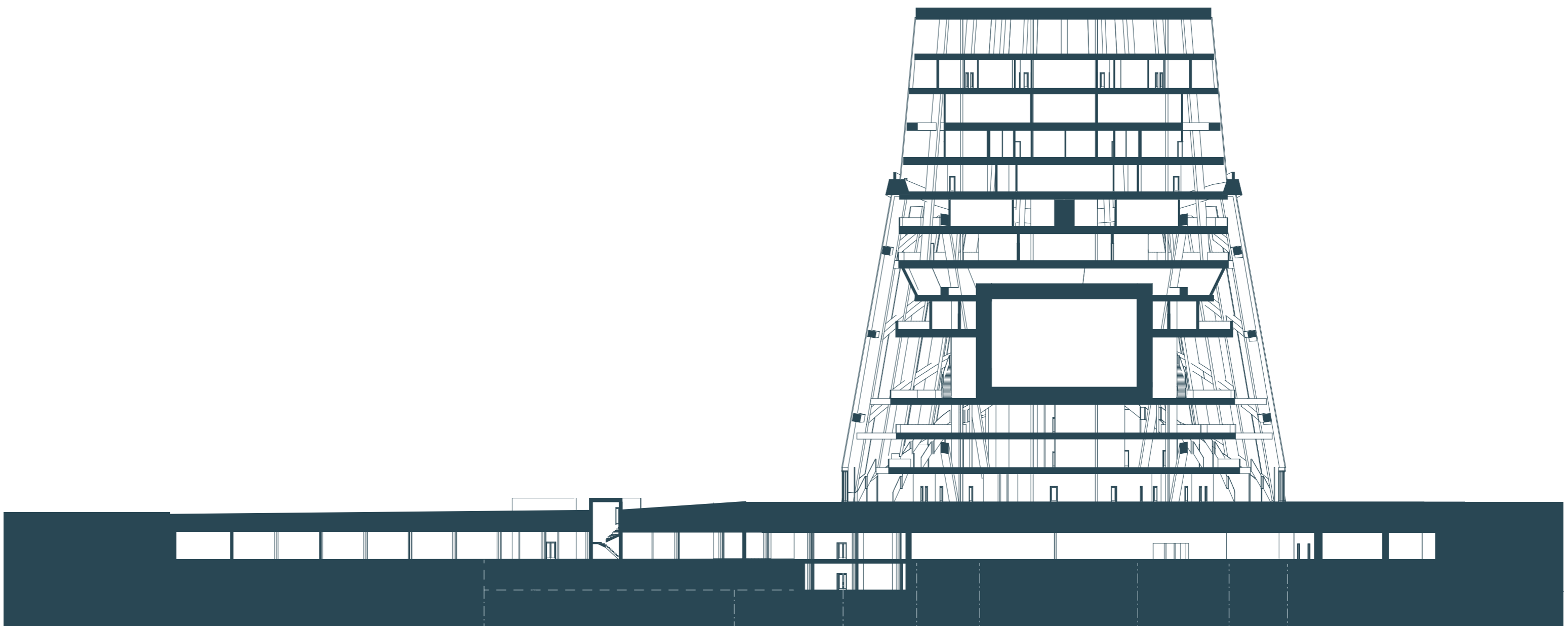


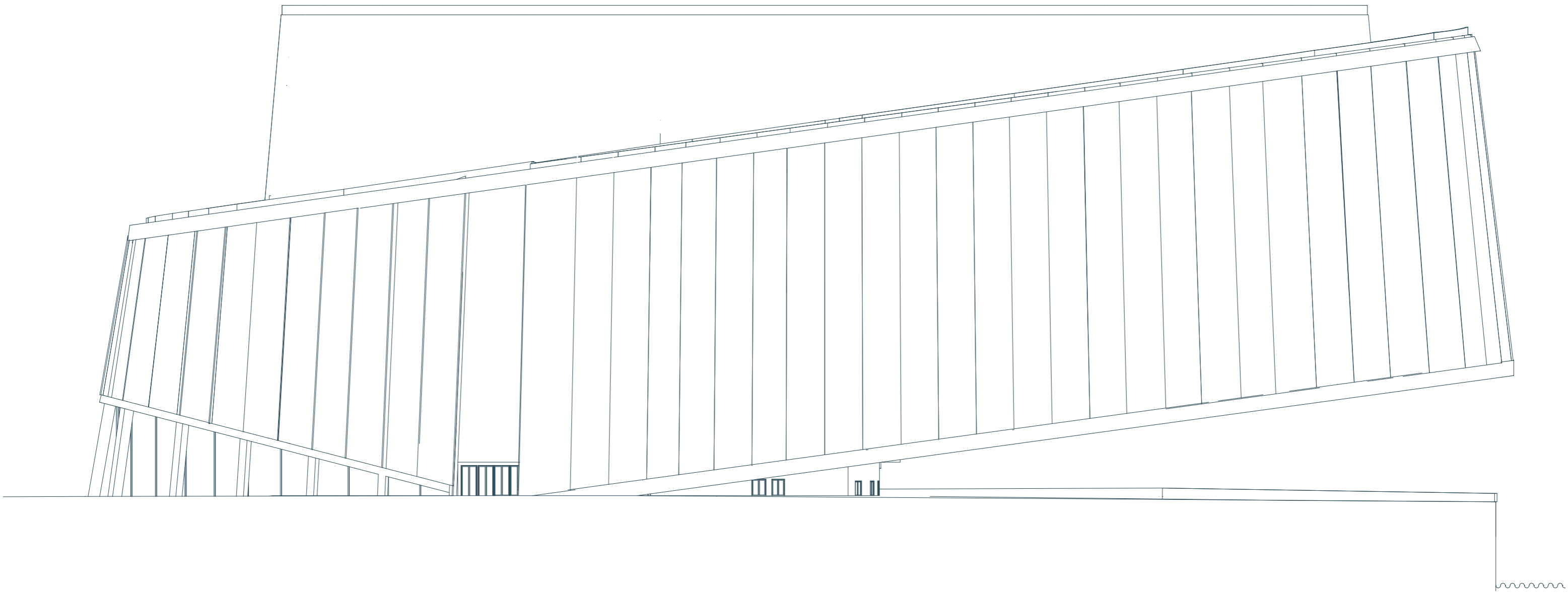
ŘEZ PODÉLNÝ  
M 1:500



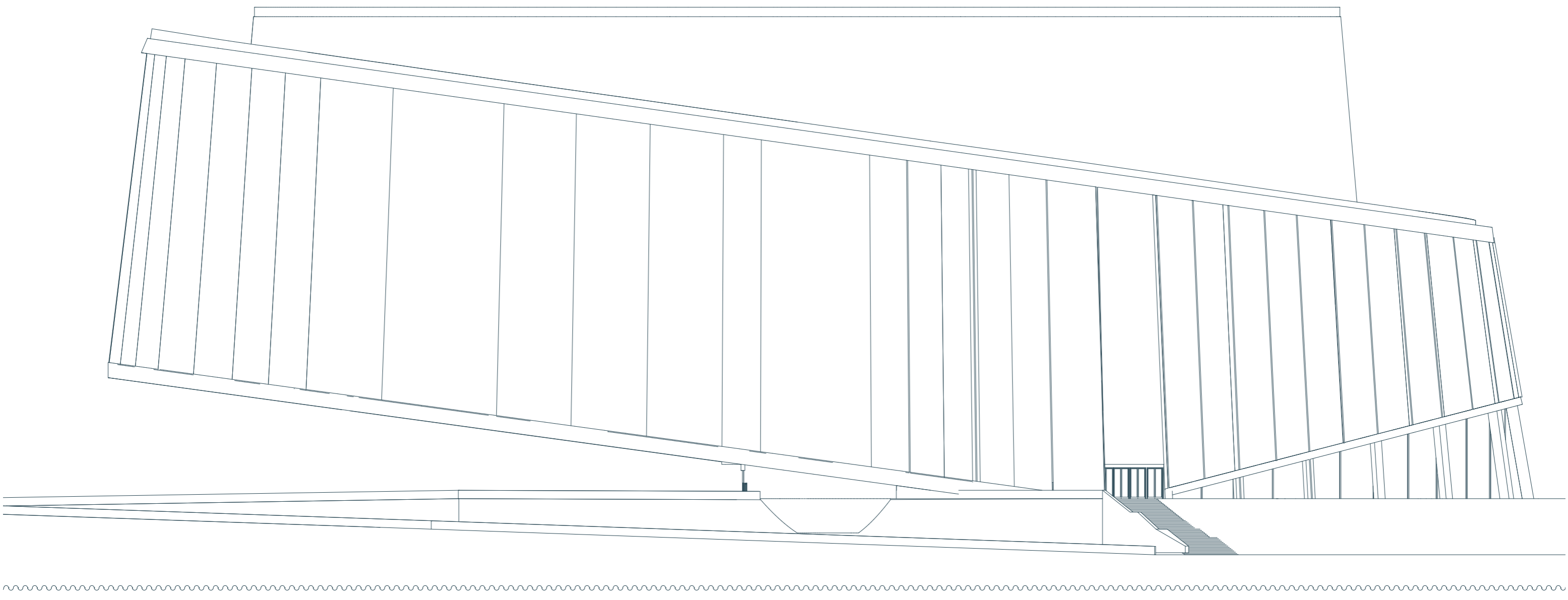


ŘEZ PŘÍČNÝ  
M 1:500

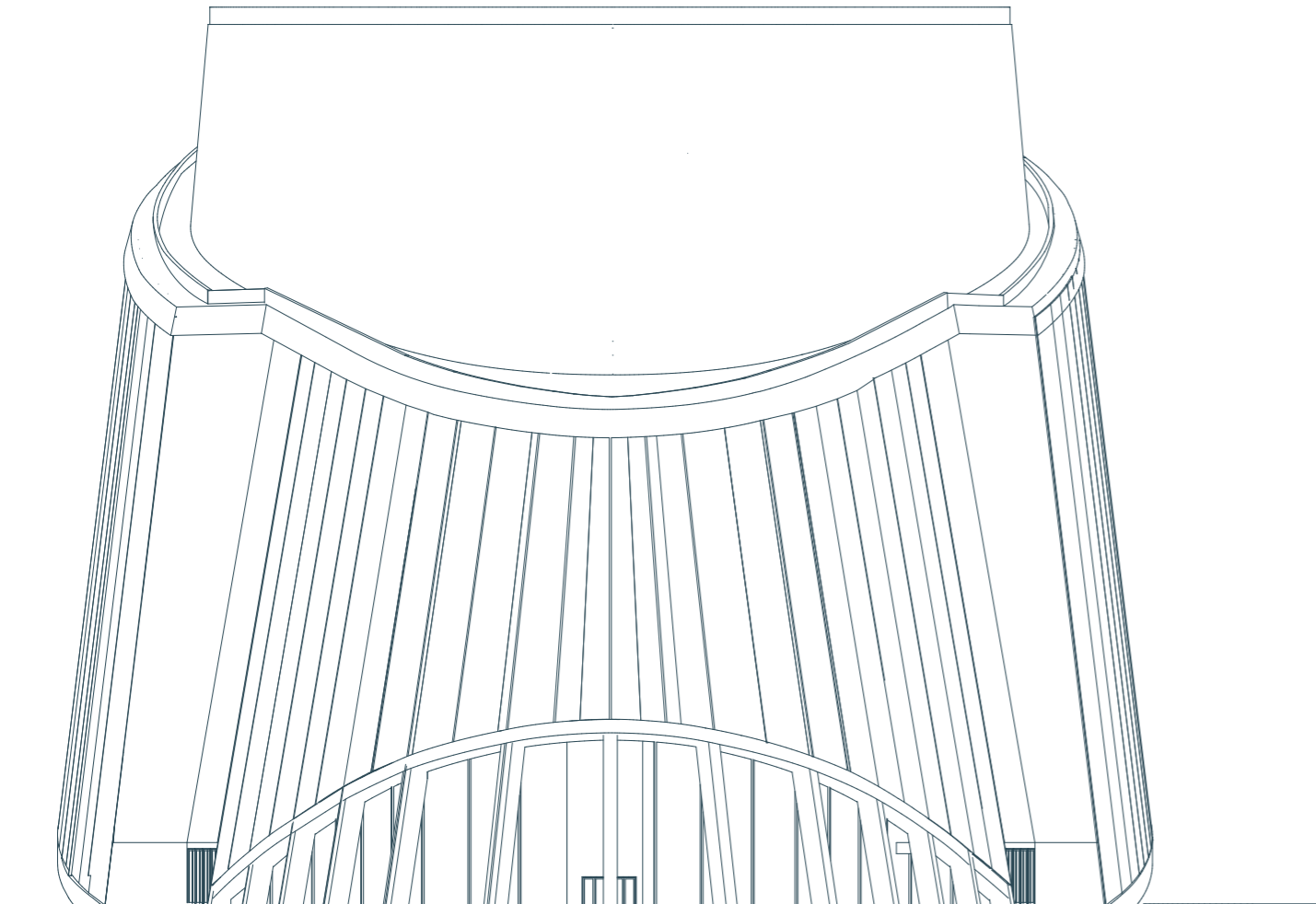




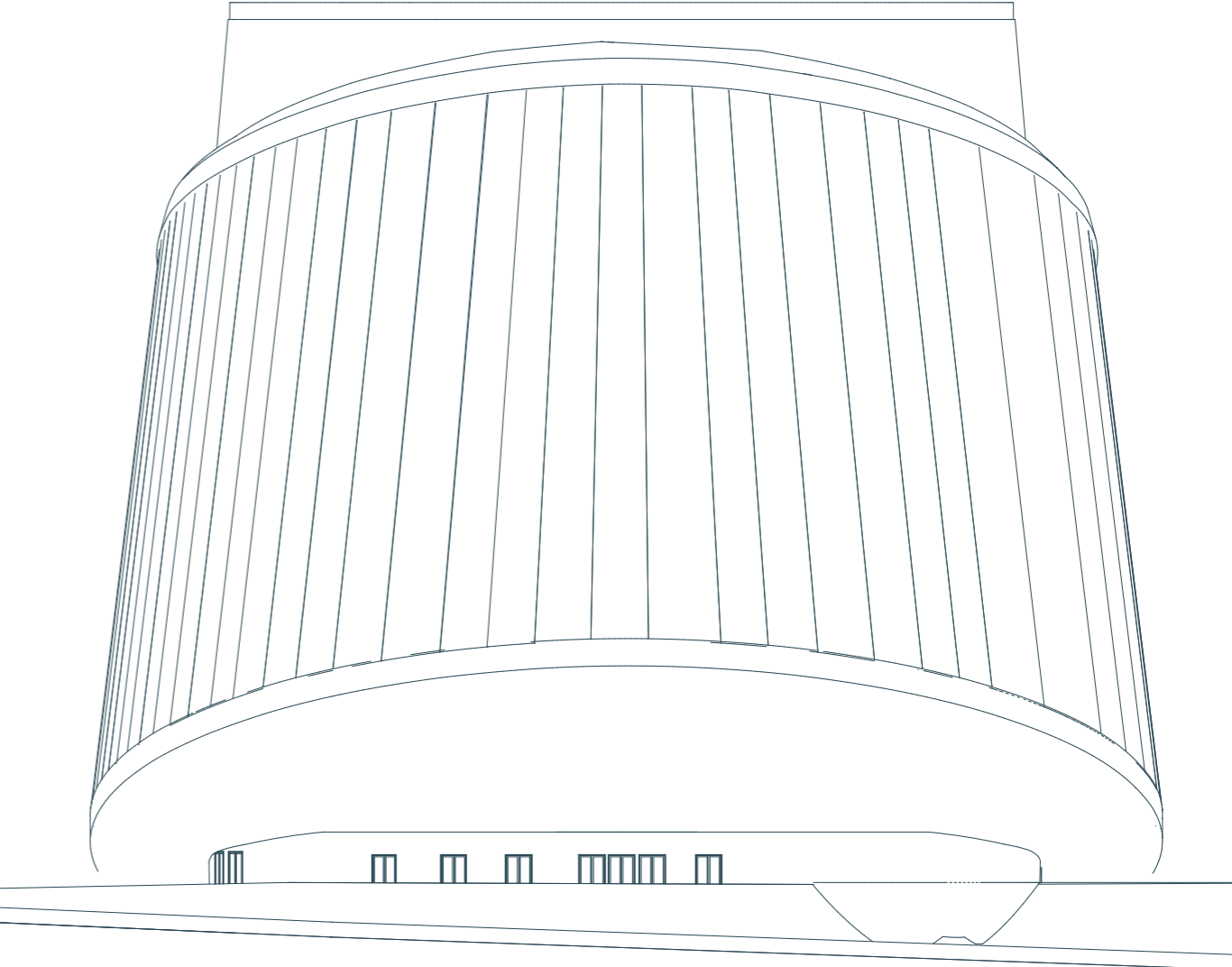
POHLED NA VSTUP PRO PERSONÁL

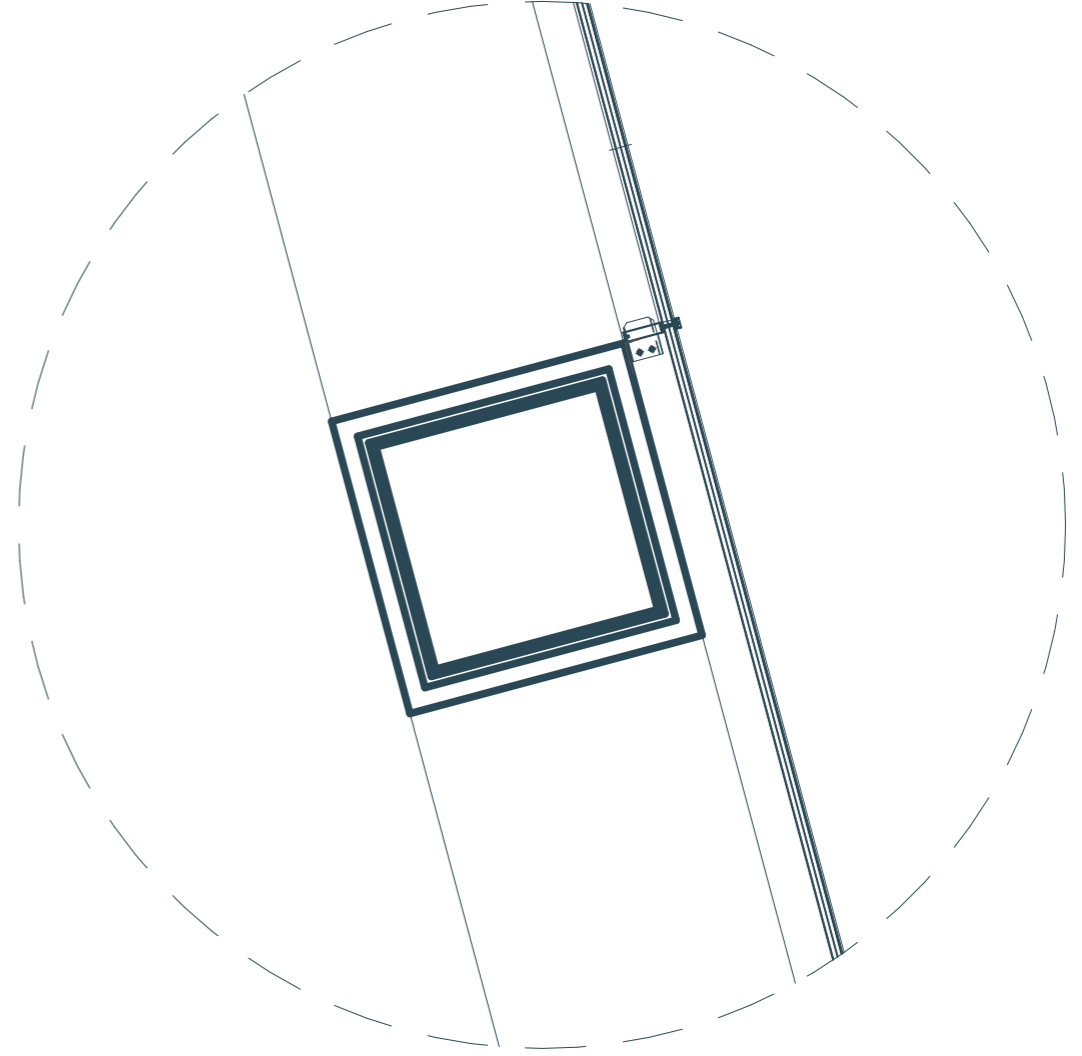
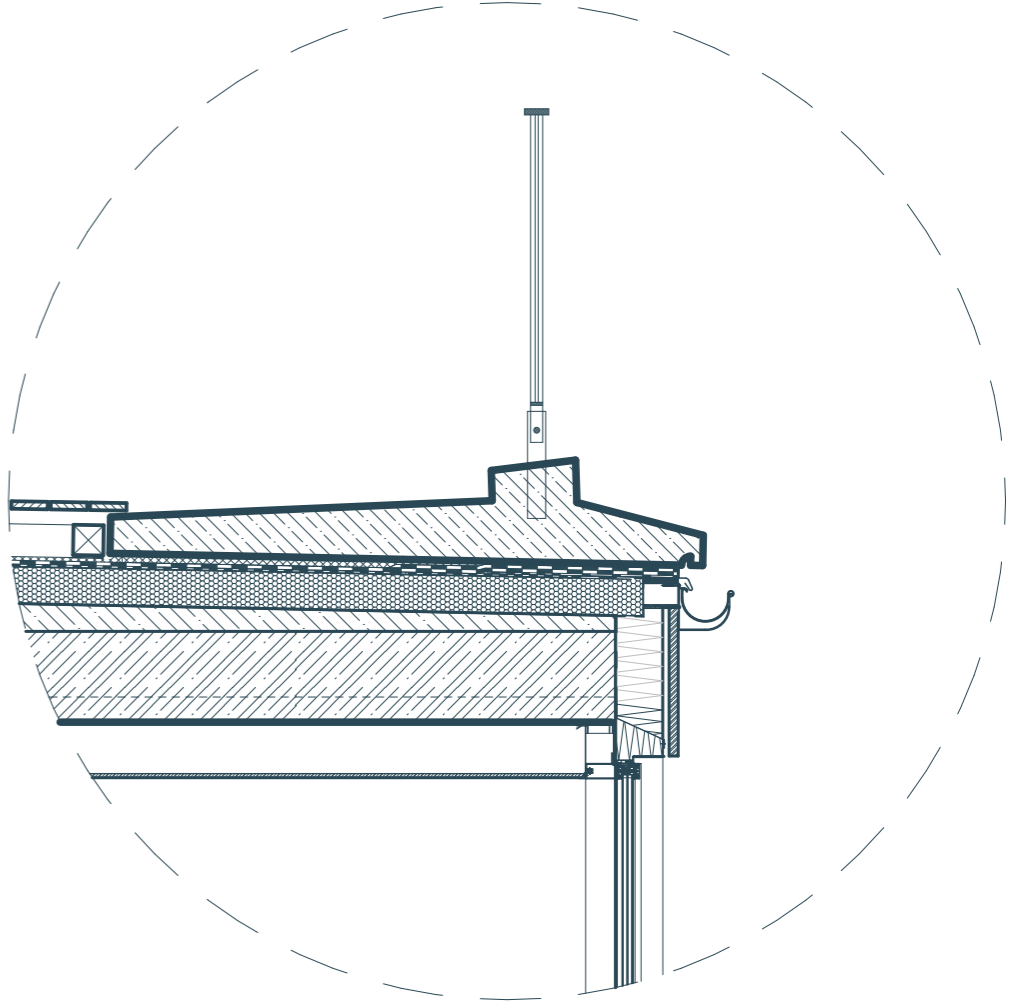
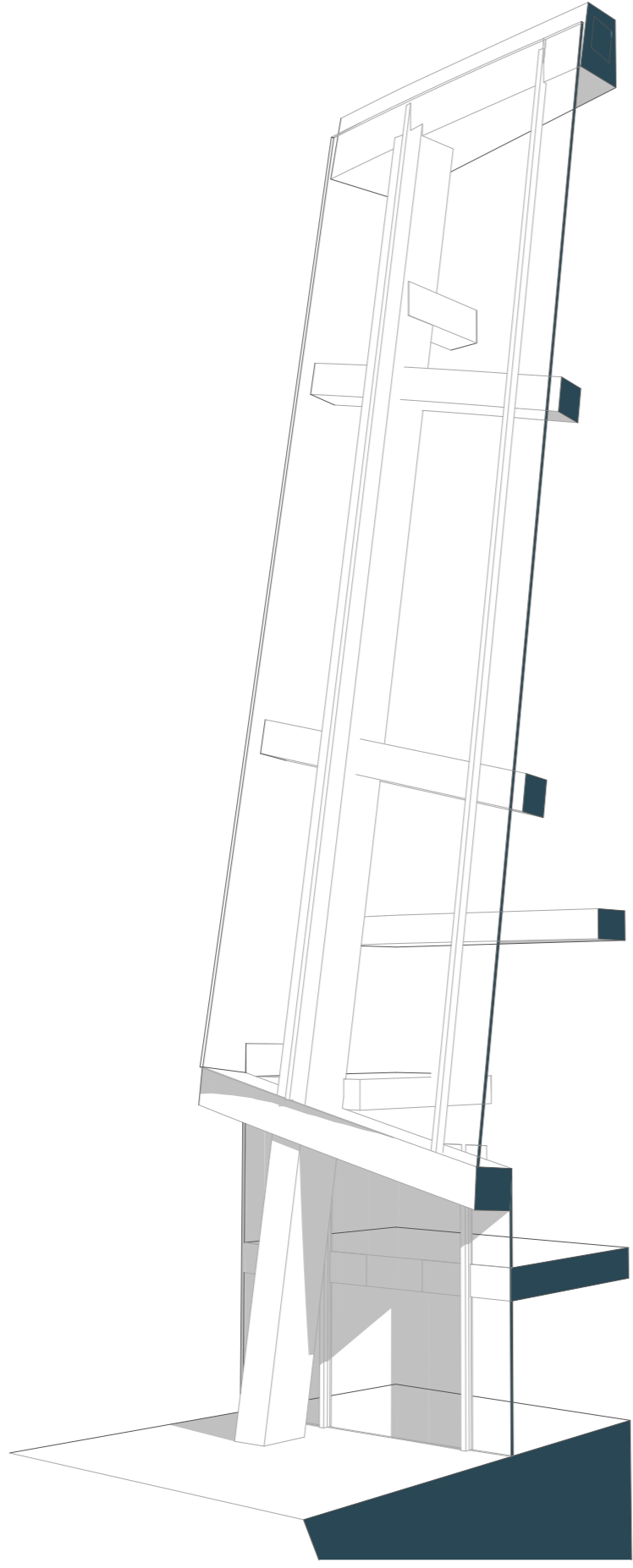


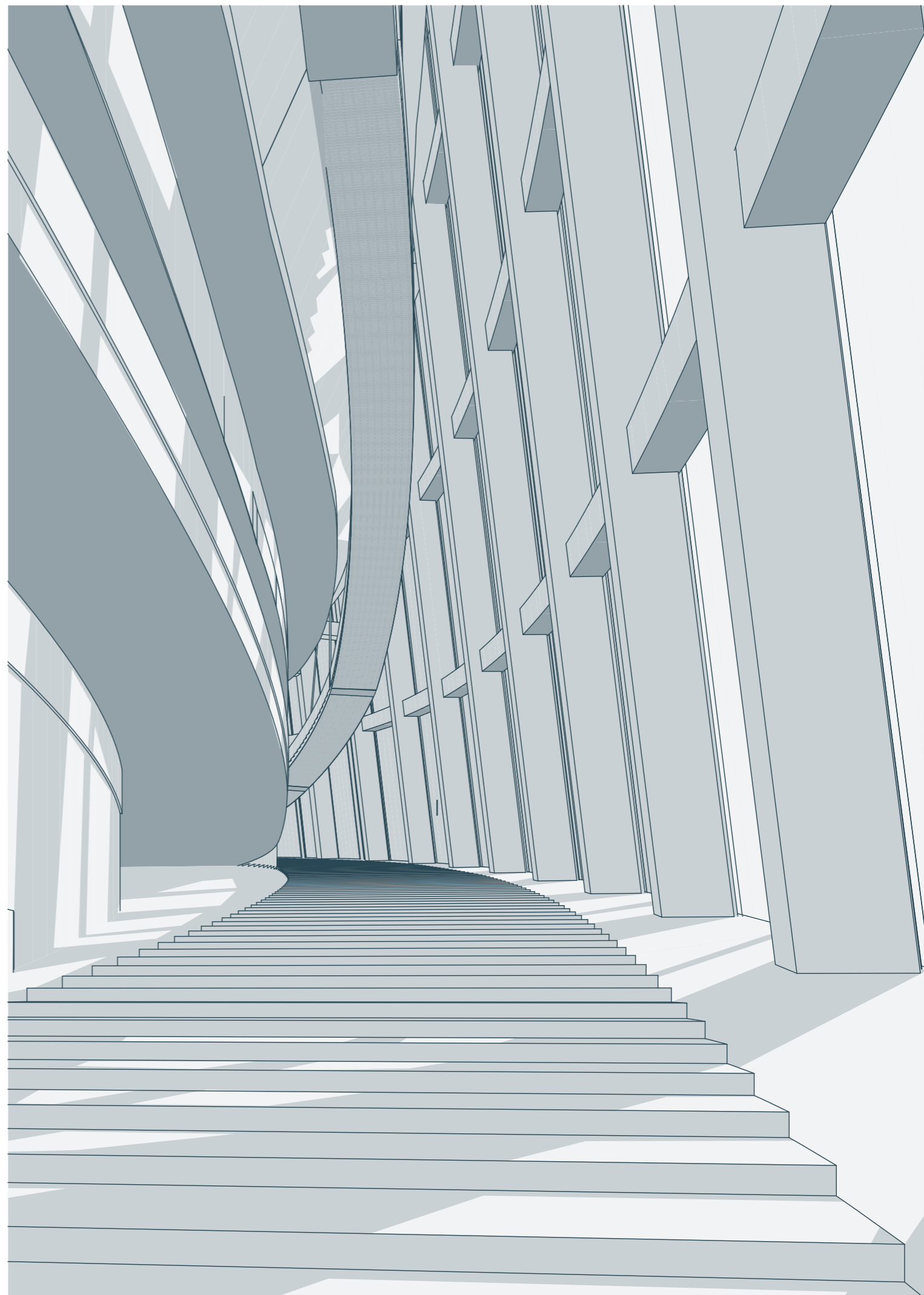
POHLED OD METRA



POHLED Z HLÁVKOVA MOSTU







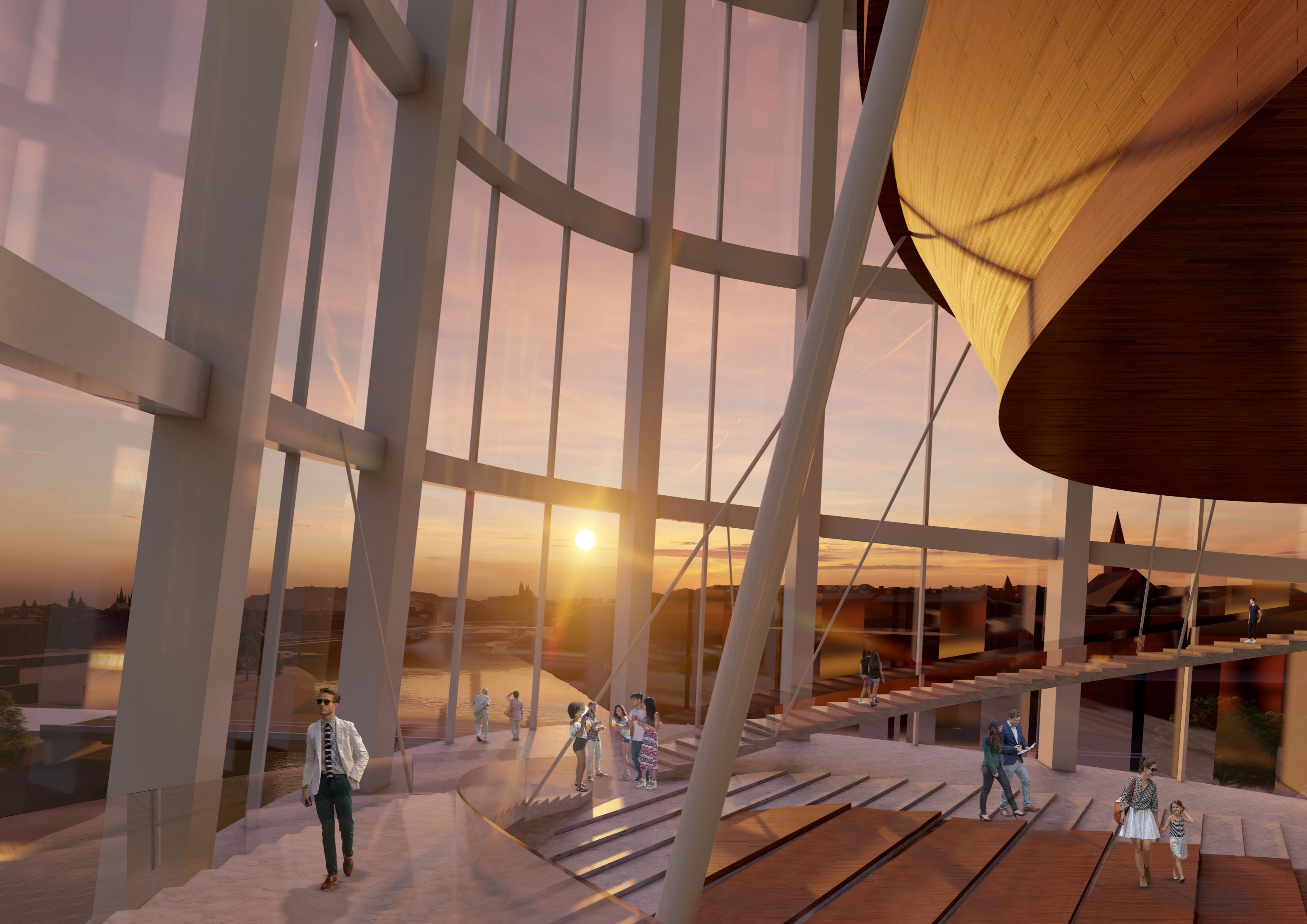
















České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Chrystina Brovdij**

datum narození: 4.8.1997

akademický rok / semestr: **Zimní semestr 2022/23**  
 obor: **Architektura a urbanismus**  
 ústav: **Interiéru**  
 vedoucí diplomové práce: **prof. akad.arch. Vladimír Soukenka**

téma diplomové práce: **Budova vltavské filharmonie**

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

Diplomantka si zvolila zadání studentské soutěže na budovu vltavské filharmonie. Vzhledem k tomu, že výsledky architektonické soutěže na toto téma jsou již zveřejněny doplňují zadání o podmínku, aby z novostavby byla viditelná silueta hradčan. To situačně reprezentuje podmínku vysunout budovu nad hladinu Vltavy.

2/ stavební program

- Vyhovět zadání stavebního programu uvedenému v soutěžních podmínkách, který obsahuje hlavní koncertní sál s kapacitou 1800 diváků a menší komorní sál.

- Z hlediska umístění objektu je podstatné i řešení dopravy v klidu a dopravní dostupnost pro kamiónovou dopravu pro přepravu nástrojů.

Po pěší pak důstojný rozptyl v okolí vstupu s řešením nábrežní komunikace.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- Situace širších vztahů 1: 1000
- Situace a dopravní řešení 1 : 500
- Půdorysy 1 : 100
- Řezy 1 : 100
- Pohledy 1 : 100
- Architektonický detail 1 : 10
- Specifikace užitých materiálů a barevnosti
- Prostorová zobrazení se zákresem do fotografie


4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Hmotový model 1 : 200

Datum a podpis studenta

 14.9.2022

Datum a podpis vedoucího DP

 13.9.2022

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.10.2022



registrováno studijním oddělením dne

14.9.2022


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

AUTOR, DIPLOMANT: BROVDIJ CHRYSTYNA

AR 2022/2023, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: BUDOVA VLTAVSKÉ FILHARMONIE (ČJ)

(AJ) VLTAVA PHILHARMONIC BUILDING

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce: Prof. Akad. Arch. VLADIMÍR SOUKENKA

Ústav: INTERIERU

Oponent práce: Ing.arch. Jakub Pleyer

Klíčová slova (česká):

Vltavská filharmonie, kulturní stavba, koncertní sál

Anotace (česká):

Zadání vychází ze studentské soutěže – návrh budovy Vltavské filharmonie. Hlavním záměrem bylo dosáhnout výhledu na Hradčany z foyeru budovy. Proto návrh velkoryse vystupuje nad hladinu řeky Vltavy.

Anotace (anglická):

The assignment is based on a student competition – the design of the Vltava Philharmonic building.  
 The main intention was to achieve a view of Hradčany from the foyer of the building. That is why the proposal rises generously above the surface of the Vltava River.

**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

13.1.2023

podpis autora-diplomanta



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

## ZDROJE

Divadlo: Prostor a akce, Stýblo, Soukenka, ČVUT 2022

20+1 koncertní stavby světa jako inspirace pro Prahu, Z. Lukeš, J. Pleskot, 2021

Požární bezpečnost staveb sylabus pro praktickou výuku, M. Pokorný, P. Hejtmánek, ČVUT 2018

Nahlížení do katastru nemovitostí online,  
<https://nahliznidokn.cuzk.cz/>

Archiv leteckých snímků. (\*.iprpraha.cz [online] <https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofotoarchiv/>

Mapové aplikace. Geoportal Praha [online] dostupné na: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapove-aplikace>

<https://iprpraha.cz/projekt/4/bubny-zatory>

<https://iprpraha.cz/projekt/13/vltavska-filharmonie>

<https://vltavskafilharmonie.cz/cs>

<https://vltavskafilharmonie.cz/cs/ke-stazeni>  
analýza využitelnosti, studie, dopadová analýza, participace  
zadání mezinárodní soutěže, zadání studentské soutěže