

# DIPLOMOVÁ PRÁCE

AKADEMICKÝ ROK:

## 2016 – 2017 LS

JMÉNO A PŘIJMENÍ STUDENTA:

**Bc. Denisa KUPKOVÁ**



.....  
PODPIS:

E-MAIL: [denisakupkova@gmail.com](mailto:denisakupkova@gmail.com)

UNIVERZITA:

**ČVUT V PRAZE**

FAKULTA:

**FAKULTA STAVEBNÍ**

THÁKUROVA 7, 166 29 PRAHA 6

STUDIJNÍ PROGRAM:

**ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ**

STUDIJNÍ OBOR:

ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

ZADÁVAJÍCÍ KATEDRA:

**K127 - KATEDRA URBANISMU A  
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ**

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:

**doc. Ing. arch. Ivan  
KAPLAN**

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

Praha 3 – studie centra lokality  
Nákladového nádraží







<b>OBSAH</b>			
<b>ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE</b>			
<b>ANOTACE</b>			
<b>ČÁST A_PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT_NÁVRH NOVÉ MĚSTSKÉ ČTVRTI, PRAHA 3</b>	05	<b>B3_NÁVRH VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ</b>	101
<b>A1_ANALYTICKÁ ČÁST</b>		VÝKRES DLAŽBY, OSVĚTLENÍ A MOBILIÁŘE	103
HISTORIE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV	07	DETAIL VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ	105
MAPA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	11	KONCEPT NÁVRHU VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ	107
MAPA PŮVODNÍHO STAVU	13	SITUACE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ	109
FOTODOKUMENTARE LOKALITY	15	VIZUALIZACE	111
PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN	17	KNIHOVNA PRVKŮ PARTERU	117
LIMITY ÚZEMÍ	18	INSPIRACE	119
MAPA PODLAŽNOSTI, MAPA BYDLENÍ	19		
MAPA KRAJINY, MAPA GEOLOGICKÝCH JEVŮ	20	<b>ČÁST C_POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE</b>	121
MAPA DOPRAVNÍ	21	<b>ČÁST D_PODĚKOVÁNÍ</b>	123
MAPA TRAS CYKLISTŮ A PĚŠÍCH	22		
MAPA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, MAPA PP	23		
MAPA VYUŽITÍ ÚZEMÍ	24		
MAPA HODNOT ÚZEMÍ	25		
MAPA PROBLÉMŮ ÚZEMÍ	26		
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	27		
UKÁZKY DRÍVĚJŠÍCH NÁVRHŮ NA AREÁL NNŽ	29		
PANORAMATICKÁ FOTOGRAFIE	31		
<b>A2_NÁVRHOVÁ ČÁST</b>	33		
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	35		
NÁVRHOVÁ SCHÉMATA	37		
KONCEPČNÍ SCHÉMATA	39		
NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE NÁVRHU	41		
TECHNICKÁ SITUACE	43		
NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE S POPISKY	45		
VIZUALIZACE	47		
URBANISTICKÝ DETAIL	49		
SITUACE NÁVRHU ZASAZENÁ DO ORTOFOTOMAPY	51		
<b>ČÁST B_DIPLOMOVÝ PROJEKT_NÁVRH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ BUDOV NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ, KONVERZE A VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ</b>	53		
<b>B1_ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ</b>			
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	55		
VYMEZENÍ ZADÁNÍ	57		
KONCEPT KONVERZE	59		
PŮDORYS 2PP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	61		
PŮDORYS 1PP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	63		
PŮDORYS 1NP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	65		
PŮDORYS 2NP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	67		
PŮDORYS 3NP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	69		
PŮDORYS 4NP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	71		
PŮDORYS 5NP - FUNKČNÍ VYUŽITÍ	73		
PŮDORYS 1PP, 1NP, 2NP OBCHODNÍHO CENTRA	75		
PODÉLNÝ ŘEZ	77		
PŘÍČNÝ ŘEZ	79		
<b>B2_TECHNICKÉ ŘEŠENÍ</b>	81		
VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ	83		
DOPRAVNÍ SITUACE	85		
PŮVODNÍ STAV TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	87		
MAPY PŮVODNÍHO STAVU	89		
BILANČNÍ VÝPOČTY	91		
NÁVRH TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	92		
KOORDINAČNÍ SITUACE	93		
KONCEPCE ZELENĚ	95		
UKÁZKY NAVRŽENÉ ZELENĚ	97		



### ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

#### I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Bc.KUPKOVÁ Jméno: Denisa Osobní číslo: \_\_\_\_\_  
 Zadávající katedra: K 11 127 katedra urbanismu a uzemního plánování  
 Studijní program: Architektura a stavitelství  
 Studijní obor: Architektura a stavitelství

#### II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Praha 3 - studie centra lokality Nákladového nádraží  
 Název diplomové práce anglicky: Prague 3 - study centre locality of goods station  
 Pokyny pro vypracování:  
 Soubor staveb a veřejných prostranství s vymezením : nákladové nádraží, prostor při Želivského ulici s návrhem komerční, kulturní vybavenosti i bydlení a pronajimatelné jednotky. Vše s vazbou na budoucí metro i Olšanské hřbitovy  
 1. Studie architektonického souboru s bydlením, obchod.centry a administrativou na pěší ose z nádraží  
 2. Studie vybraného souboru veřejných prostranství s projektem stavebních úprav, mobiliáře a zeleně

Seznam doporučené literatury:

Jméno vedoucího diplomové práce: Doc.ing.arch.Ivan Kaplan  
 Datum zadání diplomové práce: 20.2.2017 Termín odevzdání diplomové práce: 19.5.2017 ve 12.00 hodin \*  
 Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku

Ivan Kaplan Podpis vedoucího práce  
Denisa Kupková Podpis vedoucího katedry

#### III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

20.2.2017 Datum převzetí zadání  
Denisa Kupková Podpis studenta(ky)

\* opt./ly

### SPECIFIKACE ZADÁNÍ

Jméno diplomanta: Bc. Denisa Kupková

Název diplomové práce: Praha 3 - studie centra lokality Nákladového nádraží

Základní část: URBANISTICKO - ARCHITEKTONICKÉ podíl: 80 %  
ŘEŠENÍ

Formulace úkolů: viz zadání práce

Podpis vedoucího DP: Ivan Kaplan Datum: 1.5.2017

Případné další části diplomové práce (části a jejich podíl určí vedoucí DP):

2. Část: KONCEPCE DOPRAVY podíl:     %

Konzultant (jméno, katedra): Ing. Václav Pivoňka

Formulace úkolů: 1. koncepce dopravní dostupnosti a obsluhy  
všechny lokality  
2. Bilanční rozpočet úprav na DÚZ a jeho pokrytí

Podpis konzultanta: Václav Pivoňka Datum: 3/5 2017

3. Část: KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY podíl:     %

Konzultant (jméno, katedra): Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Formulace úkolů: 1) KOORDINACE STAVBY  
2) BILANCE 3) TEXTOVÁ PRÁVA

Podpis konzultanta: Václav Jetel Datum: 4/5 2017

4. Část: KONCEPCE ZELENĚ podíl:     %

Konzultant (jméno, katedra): Ján Hendrych, ASLA

Formulace úkolů: Koncept zeleně - veřejného  
prostoru, včetněho členění

Podpis konzultanta: Ján Hendrych Datum: 9.5.

Poznámka: Zadání včetně vyplněných specifikací je nedílnou součástí diplomové práce a musí být přiloženo k odevzdané práci (vyplněné specifikace není nutné odevzdat na studijní oddělení spolu s 1.stranou zadání již ve 2.týdnu semestru)

5. Část: Konzultace na Národním památkovém ústavu v Praze podíl: %

Konzultant (jméno, katedra): Mgr. Pavlína Dolejská (památkář)

Formulace úkolů: \_\_\_\_\_

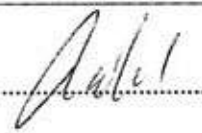
Podpis konzultanta: 

Datum: 3.5.2012

6. Část: Konzultace na Národním památkovém ústavu v Praze podíl: %

Konzultant (jméno, katedra): Ing. arch. Martin Pelikán (specialista na technické památky)

Formulace úkolů: \_\_\_\_\_

Podpis konzultanta: 

Datum: 3.5.2012

#### ANOTACE

Řešená lokalita se nachází v městské části Praha 3 - Žižkov. Území je vymezeno ulicemi Jana Želivského, U Nákladového nádraží a Malešická. Většina území byla dříve využívána jako areál koncového velkokapacitního nádraží Žižkov.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části - první část se zabývá urbanistickým návrhem městské čtvrti a druhá část řeší samotný komplex budov Nákladového nádraží Žižkov a přilehlé veřejné prostory.

Hlavním úkolem první části diplomové práce je vytvoření nové plnohodnotné městské čtvrti, která bude plynule navazovat na okolní zástavbu jak svoji formou, tak i podlažností. Dále je potřeba do nové lokality umístit dostatečné množství občanského vybavení (např. základní škola, mateřská škola, obchody aj.), pracovních příležitostí a veřejných prostranství, které propojují pěší trasy.

Druhá část diplomové práce řeší funkční využití souboru budov Nákladového nádraží Žižkov, jejich konverzi a vytvoření centrálního multifunkčního veřejného prostranství umístěného mezi skladišťovými křídly.

#### ANNOTATION

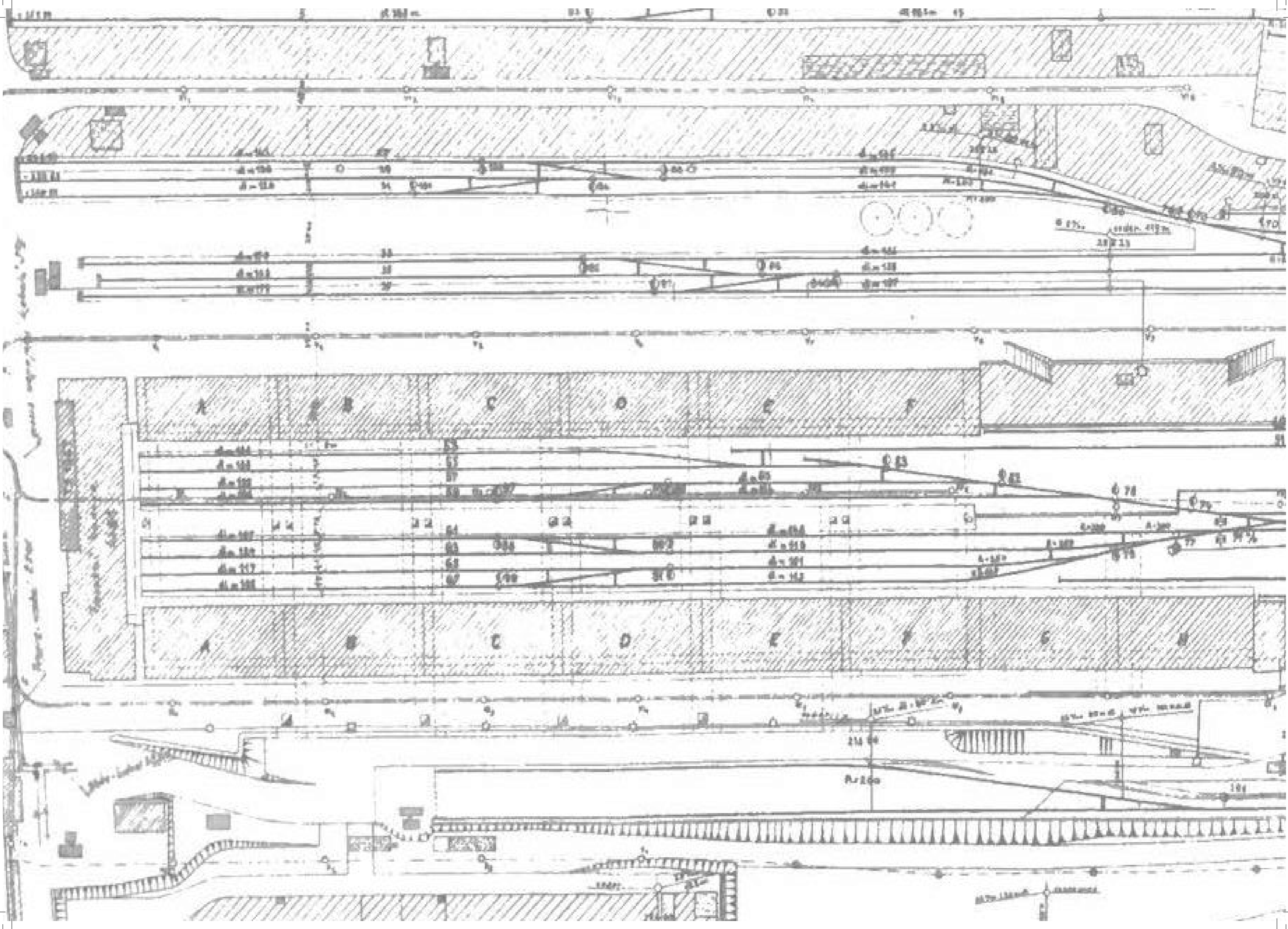
The project is situated in Prague 3, in the town district of Žižkov. The location is defined by the streets of Jan Želivský, U nákladního nádraží and Malešická. Most of the area was formerly used as a high-capacity railway end station Žižkov.

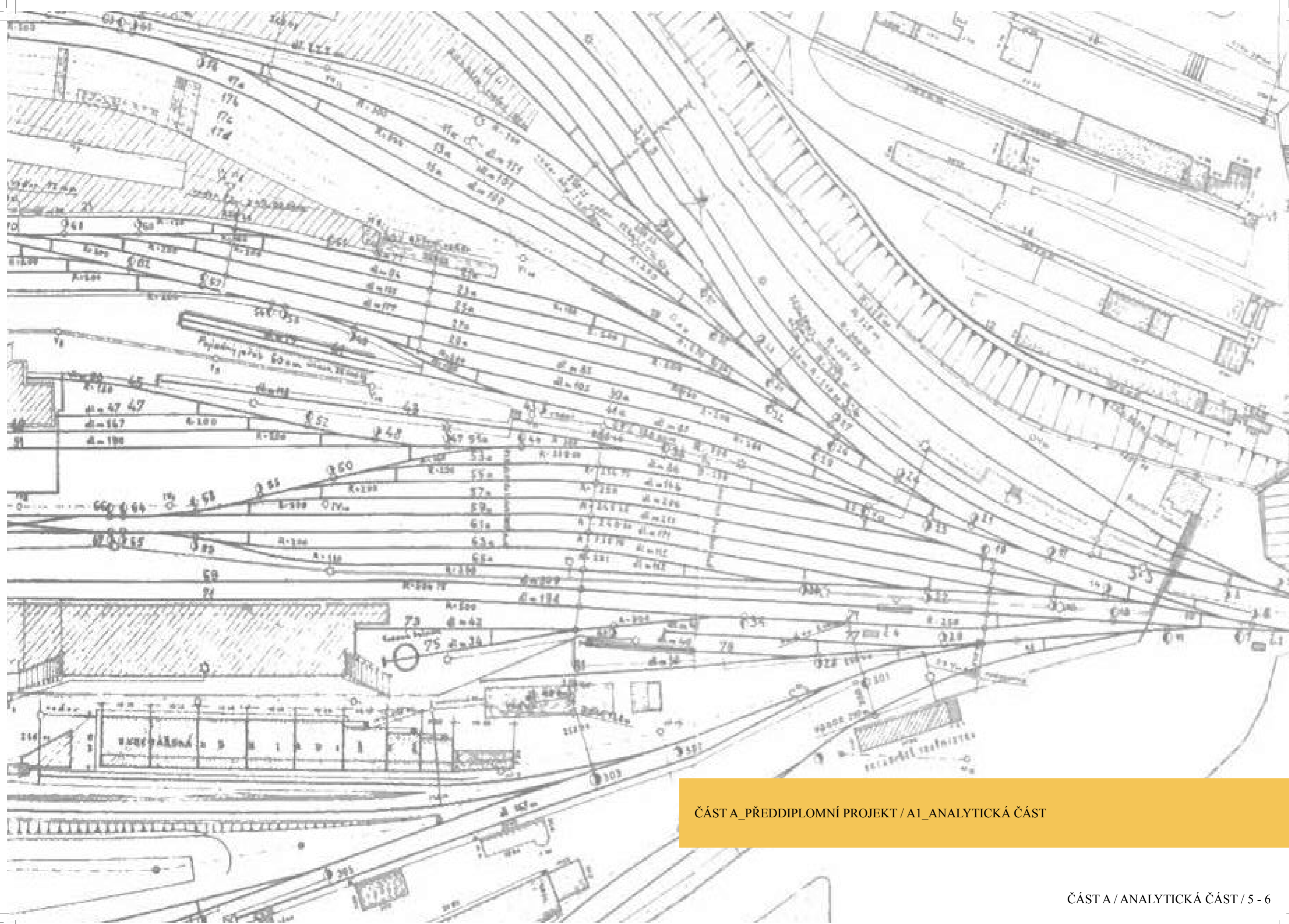
The diploma thesis is divided into two parts - the first part deals with the urban design of a new city quarter and the second part proposes the design of a complex of buildings of the Žižkov railway station and adjacent public spaces.

The main task of the first part of the diploma thesis is the creation of a new full-fledged city district, which will be continuously connected to the surrounding area in both its form and the number of storeys. Additionally, it is necessary to place sufficient civilian equipment (eg. elementary school, kindergarten, shops, etc.), job opportunities and public spaces connecting the pedestrian paths with the new location.

The second part of the diploma thesis deals with the functional use of a set of buildings of the Žižkov railway station, their conversion and the creation of a central multifunctional public space located between the storage wings.







ČÁST A\_PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT / A1\_ANALYTICKÁ ČÁST





## NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

### POPIS / SITUACE

Velkokapacitní nákladové nádraží představuje koncovou (hlavovou) železniční stanicí na trati Malešice - Žižkov, odbočující ze spojky Libeň - horní nádraží - Vršovice. Pro automobilovou dopravu je přístupné ze tří stran, východním směrem přes Olšanskou ulici, severním a jižním směrem ulicí Jana Želivského. Rozloha pozemků činí více než 30 hektarů. Hlavní budovy areálu tvoří soubor na půdorysu písmene U, s dlouhou osou navazující na linii Olšanské ulice. K třípatrové (konkrétně se jedná o tři podlaží a nástavbu, která je umístěna ve čtvrtém nadzemním podlaží) administrativní budově souběžně s ulicí Jana Želivského. Po obou stranách kolejiště obklopují dvě mohutná třípatrová skladiště. Komplex na první pohled upoutá svými mimořádnými rozměry, šířkou 85 metrů a délkou téměř 380 metrů. Toto velkorysě měřítko staví nákladové nádraží vůči okolní zástavbě do dominantní pozice, kterou areál neztratil ani se vznikem telekomunikační věže a výškové zástavby (jedná se o bytové stavby, které se nacházejí v ulici Pitterova a Olšanská).

### POPIS / ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA tzv. Správní budova

Funkcionalistická správní budova (čp. 2200) kolmo navazuje na samostatné budovy skladišť. Skládá se ze dvoupatrové kancelářské části, řešené v horních podlažích jako trojtrakt se střední chodbou, a o patro vyšších asymetrických mělkých bočních křidel, do nichž architekti vycelili služební byty. V úrovni dvou suterénů a přízemí je vyzdívaný železobetonový skelet ozvržen jako podélný čtyřtrakt až pětitrakt. Obytná křídla mají třítraktovou hloubkovou dispozici, samotný vstup a vlastní dvouramenné schodiště. Z hlavního průčelí vystupuje v rozsahu kancelářské části nízký rizalit s kabřincovým obkladem, nad okny zvýšeného přízemí až druhého patra probíhají pásové římsy. Puristické fasády obytných křidel kryjí hladké omítky. Po levé straně dvouosého hlavního vstupu se nacházela dnes zrušená vrátnice. Podobu stavby dotvářely nedochované detaily, především nápis "Nákladové nádraží Žižkov", umístěný na hraně střechy, a postranní vlaškové žerdi se symbolem Československých státních drah, stylizovaným okřídleným kolem (stejně zdobily budovy vrátnic při ulici Jana Želivského).

Ke kolejišti a skladištím se administrativní budova obrací omítaným průčelím rytmičovaným okny kancelářů, jejichž horizontální průběh přerušuje vertikální okno schodiště. I toto průčelí mělo být podle návrhu architektů obloženo keramickými tvarovkami, kompozici pravděpodobně dotvářely kruhové nádražní hodiny osazené v úrovni třetího patra. Mezi spojovací železniční rampou a správní budovou se nachází dvorek, přístupný bočními vyrovnávacími schodišti, v jehož podlaží jsou dosud patrné sklobetonové stropy šachet osvětlující druhý suterén. Zakryty jsou dnes i pozoruhodné luxferové stropy průchoďů mezi kancelářskou budovou a skladišti.

Tato část nákladového nádraží sloužila pro styk československých drah s veřejností, a tomuto odpovídal i její reprezentativní charakter, dnes bohužel narušený necitlivými přestavbami a zanedbáním údržby. Schodišťovým vestibulem se přicházelo do prostorné pokladní dvorany (odbavovací haly) umístěné ve středu budovy. Díky větší hloubce přízemí vůči horním podlažím měly pokladny horní osvětlení zajištěno prosklenou střešní konstrukcí a podle dobového popisu byly vybaveny "prostě, přece však s nevtrivou elegancí, nezvyklou u nákladních pokladen starších nádraží". V pravé části přízemí sídlil celní úřad, po levé straně účtárny a další kanceláře drah, jež byly propojeny dopravním pásem na listiny se skladištěm podeje.

V prvním patře se nacházela kancelář přednosty dopravního úřadu, staniční pokladny a účtárny výdeje přepravovaného zboží. Ve druhém patře byla telefonní ústředna, zařízení ke kontrole hlídačů nádraží a automatický protipožární hlásič. Zbývající kancelářské prostory nabývaly státní dráhy k pronájmu.

Polozapuštěný první suterén obsahoval veřejnou restauraci, kanceláře ostrahy, skladiště, v zadních traktech malé byty, osvětlené okny do dvora pod spojovací rampou, a trezor, přístupný z přízemí kruhovým schodištěm. Ve druhém suterénu se kromě velké transformační stanice, určené pro nádraží i okolní městskou zástavbu, nacházela kotelna ústředního vytápění se speciálně navrženým zařízením pro vysávání uhlí z vagonů a popela z topišť kotlů. Vedle kotelny byla sizuována strojevna pro nádražní chladírny a mrazírny umístěné ve skladišti výdeje. Dodnes se zachoval pouze základ vybavení transformační stanice, v době vzniku největší svého druhu v ČSD.

Vysoký standard řemeslných prvků a povrchových úprav, typický pro české stavebnictví do roku 1948, je dodnes patrný z dochovaných schodišť, dlažeb, barevných keramických obkladů ve vstupním vestibulu, původních dveřích, zábradlí a dalších detailů. Jediné umělecké dílo v budově, kovová plastika od neznámého autora (patrně opět symbol státních drah), však ze soklu uprostřed vstupního schodiště zmizelo.

### POPIS / SKLADIŠTĚ

Skladiště se typově řadí k tzv. etážovým budovám, univerzálním vícepodlažním průmyslovým stavbám se skeletovou konstrukcí, přirozeným osvětlením a větráním. Železobetonový skelet s výplňovým cihelným zdívkem má rozpory 5,30 x 5,8 metru v severním třítraktovém křídle a 5,30 x 5,8 metru v jižním čtyřtraktovém křídle. Polyfonální nosné sloupky probíhají všemi podlažními, únosnost tzv. hřibových stropů je vysoká, navržená na 1 800 - 2 000 kg/m<sup>2</sup>.

Skladiště jsou z důvodu protipožární ochrany rozdělena vloženými vertikálními bloky (výťahovými věžemi) na jednotlivé úseky, tzv. oddíly, dlouhé 44 metrů. Severní budova tzv. skladiště podeje má po dostavbě z roku 1942 těchto úseků šest, jižní objekt tzv. skladiště výdeje osm, a dosahuje tak celkové délky 360 metrů. Rozdíl v délce skladišť je dán převládajícím směrem přepravy zboží - kratší skladiště sloužilo podeji na dráhu, delší k výdeji z dráhy. Ke každému druhému výťahové věži se na vnější straně přiléhají schodišťové trakty. Věže přesahují budovy o jedno podlaží, a jsou tak připraveny na nástavbu čtvrtého nadzemního patra, o níž se od počátku uvažovalo.

Průčelí pokrývají omítky, stěny podél ramp lemují sokl obložený kabřincem. Pod okny skladiště podeje jsou v omítkě vyznačena obdélná pole, s nimiž architekti počítali i u jižní budovy. Zastřešení ramp proti dešti bylo původně prosklené a propouštělo denní světlo. Jednotlivé oddíly mezi vertikálními komunikacemi člení vždy sedm okenních os, v přízemí se ob jednu okenní osu nacházejí skladištní brány. Schodiště mají přímé osvětlení pásovým oknem sahající od prvního patra po úroveň střechy.

Oddíly označovala donedávna písmena A-A, B-B, C-C ..., umístěná pro snadnou orientaci na vnějším okraji ploché střechy. (při vykládání došlých zakázek se zboží z jednoho vozu ukládalo vždy na určité místo, které bylo na nákladním listu vyznačeno písmenem příslušného oddílu a číslem skladištní brány.) Východně, za skladištěm podeje, bylo umístěno zvýšené výkladiště pro nejatečniji dobytek.

Přízemí skladišť, jež sloužilo k manipulaci státním drahám, má oproti horním patřím větší světlou výšku (4,8 metru) a je po obou stranách vybaveno krytými rampami - vnitřními pro vykládku z vygonů, vnějšími pro odvoz zboží automobily. Pod rampami bylo zřízeno několik podjezdů (tunelů) pro auta, jež umožňovaly nejkratší spojení se suterény sklady. Výjezd z tunelů leží pod příjezdovou trasou k bývalému skladišti výdeje na jižním okraji pozemku.

Druhé a třetí nadzemní podlaží o světlé výšce 3,2 metru sloužila soukromým nájemcům. Jím byla k překládce zboží určena střední rampa s deseti výtahy a spojovací železná lávky (horní lávky byly připraveny pro případ nástavby čtvrtého nadzemního patra). Rozlehlé skladištní prostory s typizovanou dispozicí souvisejí s menšími místnostmi pro skladníky umístěnými zrcadlově ob jednu výťahovou věž. Při schodištích se nacházely zeměstanecké šatny, toalety a umývárny. Dodnes se dochovala unikátní jednoduchá okna v ocelových rámech s drobným dělením, umělé dlažby, trubková zábradlí schodišť a další detaily.

Obě budovy jsou podsklepeny v úrovni prvního podzemního podlaží, skladiště výdeje má ve dvou prvních oddílech navíc i druhý suterén v rozsahu přes 1 300 m<sup>2</sup> užitné plochy, v němž se nacházely drážní chladírny potravin, zejména ovoce, zeleniny, vajec a másla. Jejich součástí tvořila i místnost pro výrobu umělého ledu. V sousedství drážních chladíren byly ve třech oddílech prvního suterénu jižního skladiště (oddíly D - F) zřízeny speciální chladírny na vejce firmy T. Šipan a spol. spojené s mrazírnami rozdělených bílků a žloutků. Celý suterén severní budovy v původním rozsahu A - D zabíraly ve třicátých letech 20. století vlnářské sklepy firmy Blobus, jejichž součástí byla umývárna láhvi a bednárna.

Zboží uskladněné v patrech mohlo být z nádraží dopravováno do města, aniž by byly rušeny drážní manipulace v přízemí - tato podmínka byla zachována v provozních dispozicích nových skladišť do všech důsledků. Zásilky, které se měly pro nájemce uložit v horních patrech, se vložily z vagonů na krytou rampu uprostřed kolejiště, dopravily se k elektrickým výtahům, výtahy se zdvihly do úrovně některé železné lávky, vložily se a po lávce odvezly do příslušného oddílu skladiště. Zboží z těchto skladišť se spouštělo zdvižemi umístěnými ve výťahových věžích do úrovně podzemních tunelů a z nich se rozvázelo na místa určení.

Několik oddílů v obou skladištích se za silných mrazů temperovalo odbočkou ústředního vytápění. V přízemí skladiště podeje se přijaté zboží vážilo na automatických ciferníkových vahách, zapuštěných vahadlem do podlahy, k urychlení manipulace s nákladními listy sloužil dopravní pás do správní budovy. K dalším technickým novinkám patřily elektricky obsluhované skluzavky ve skladištích výdeje, určené pro spouštění zboží v pytlích z horních podlaží.

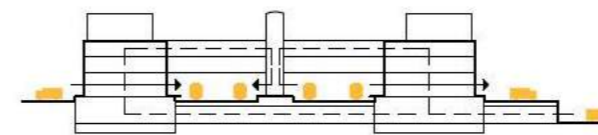


schéma provozu nákladového nádraží (1936 - 2002)

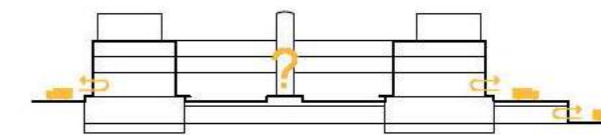


schéma provozu nákladového nádraží po ukončení provozu (2002)

### POPIS / VRÁTNICE A VODÁRNA

Areál doplňují dvě vrátnice s částečně dochovanými vjezdovými branami z ulice Jana Želivského a původní železobetonové plození. Jižní vrátnice sloužila pro skladiště výdeje, severní pro podané zboží. V přízemních budovách u obou vchodů sídlily kanceláře pro výběr potravní daně a na jižní straně nádražní bufet. Za jižní vrátnicí se nachází samostatně stojící vodárna, železobetonová stavba s plochou střešou, jejíž široké okenní otvory zakrývají dřevěné žaluzie. Zařízení sloužilo k přečerpání vody do chladírenského systému a v jeho podzemí se skrývá dosud funkční 10 metrů hluboká ocelová vodní nádrž. Za severní vrátnicí stojí unikátní železobetonový sloup veřejného osvětlení, vystavěný před rokem 1939.

Severně od skladiště podeje, na místě dnešního překladiště kontejnerů, byla umístěna tři dlážděná složiště pro uhlí a další komodity o rozloze 50 000 m<sup>2</sup>. Mezi složišti procházela kolejiště, z nichž dvě krajní sloužila k vykládce zboží přímo na povozy či skládky, střední k manipulaci vagonů. Koleje byly zapuštěny do dlažby, což umožňovalo strojní zametání vozovek.



zbytek přepravní skluzavky pro pytle se zbožím



detail pásového okna s drobným dělením



luxferový strop v průchoďu mezi správní budovou a skladišti



Budovu v roce 1930 společně vyprojektovali Dr. Ing. Karel Caivas a Ing. arch. Vladimír Weiss.

Na stavbě s podílely firmy Karla Skorkovského, Bohumila Belady a Františka Strnada. Ocelové konstrukce dodala ČKD a výtahy vinohradská firma Jana Prokopce.

V roce 1931 začala výstavba budov pro skladování a ramp.

V roce 1934 byla zahájena výstavba správní budovy nákladového nádraží.

1. března 1936 byl zahájen provoz nákladového nádraží.



1930

1931

1934

1936

1960

1980

1927

1950

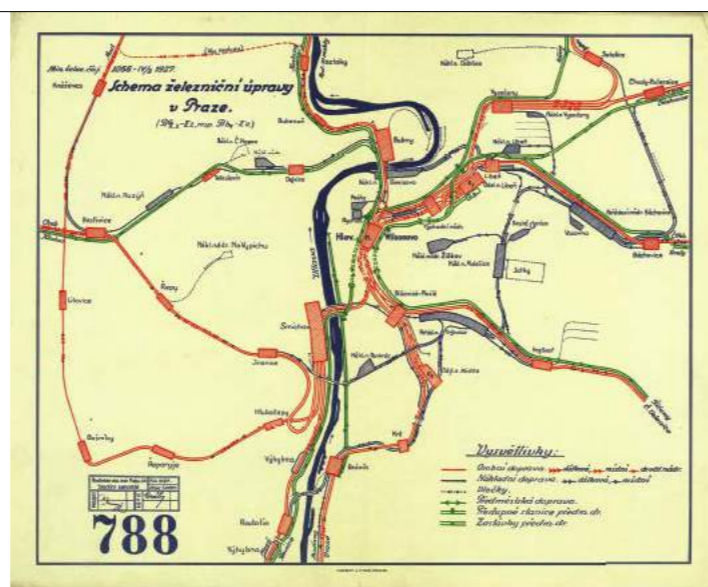
1970

19

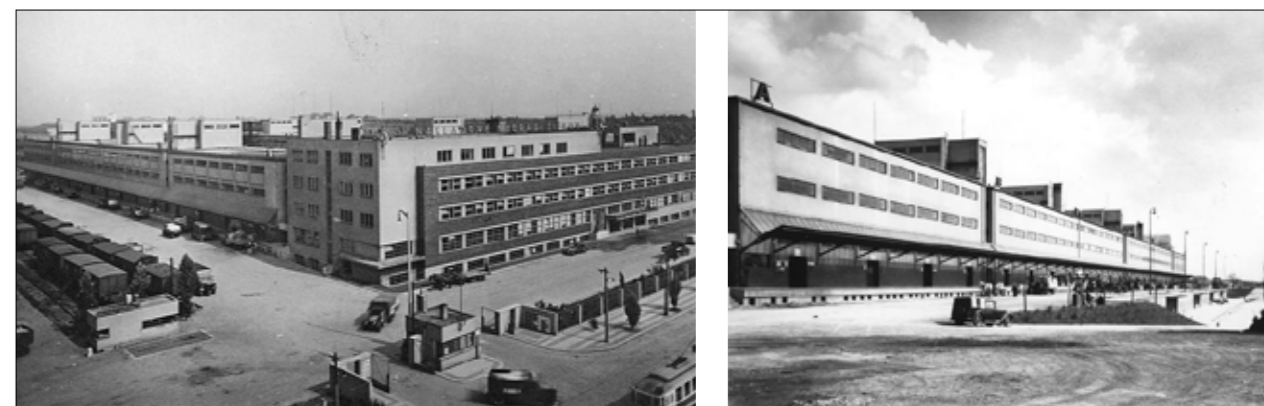
V roce 1927 vrchní technické rady státních drah Ing. miroslav Chlumecký vypracoval dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze. Nákladové nádraží Žižkov je v něm označeno jako Nákladové nádraží U Červeného dvora.

Téhož roku byl projekt schválen regulační komisí.

Byla zahájena výstavba výhybny Malešice na spojení Libeň - horní nádraží - Vršovice.



1936 - 2002 provoz Nákladového nádraží.





Nákladové nádraží bylo v čilém provozu až do konce dvacátého století. Pokles aktivity byl zapříčiněn zejména vzrůstající kamionovou přepravou a špatnou dostupností NNŽ pro nákladní auta.

Roku 2002 byl trvale ukončen provoz Nákladového nádraží.

V listopadu 2005 objednala Rada městské části Praha 3 urbanistickou studii. Zadání zpočátku počítalo se zachováním nádražních budov, po roce práce na studii však přidala požadavek na prodloužení Olšanské ulice k Jarovské spojce (studii vypracoval ateliér Sedlák). Témož roku se prodaly 4 hektary v S části konsorciu firem Discovery Group a Grainger Trust.

Dne 3. prosince 2010 prohlásilo Ministerstvo kultury ČR trojkřídlovou hlavní budovu, dvě symetricky umístěné vrátnice a dochované oplocení podél ulice Jana Želivského za kulturní památku. České dráhy Sekyra Group podaly proti rozhodnutí rozklad, rovněž Praha 3 vyjádřila nesouhlas.

8. března 2013 podepsala ministryně kultury Alena Hanáková definitivní prohlášení rozkladové komise. Podle evidence nemovitých kulturních památek nabyla ochrana účinnost dne 12. března 2013

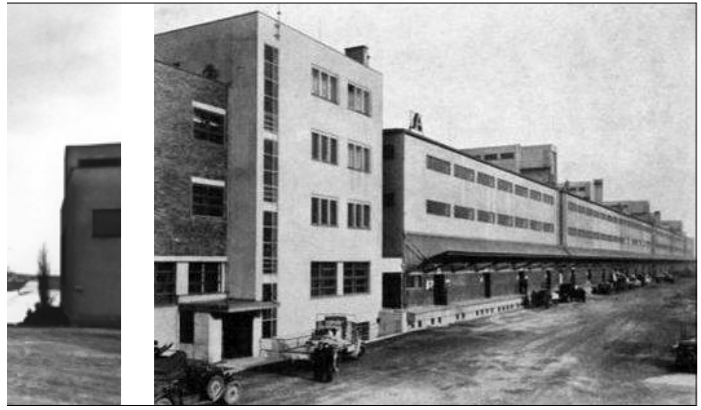


1990 2000

2003

2007

2012



14. 8. 2003 Národní památkový ústav navrhl prohlásit soubor objektů bývalého nádraží za nemovitou kulturní památku. Ministerstvo kultury ČR se rozhodlo řízení nezahájit, protože je budova na technickou památku příliš mladá.

V roce 2007 založily České dráhy s developerskou firmou Sekyra Group společnost Žižkov Station Development (ŽSD)

21. 2. 2012 Ministerstvo kultury opět prohlásilo nákladové nádraží kulturní památkou, tentokrát pouze hlavní budovu, nikoliv přilehlé budovy vrátnic a původní oplocení. Bylo velmi pravděpodobné, že vlastník proti rozhodnutí opět podá rozklad. 29. 11. 2012 prohlásilo ministerstvo kultury nákladové nádraží za kulturní památku potřetí. Kulturní památka sestává ze tří křídel: administrativního křídla podél ulice Jana Želivského a dvou křídel překladišť.









STRAŠNICE









nízkopodlažní zástavba  
- rodinné domy/ vily

bytový dům - Residence  
Central Park Prague

zástavba dům

UPC ČR s.r.o., MKV  
SPOST, Nagano Park,  
Studio Moderna s.r.o.,  
Simply Gastro













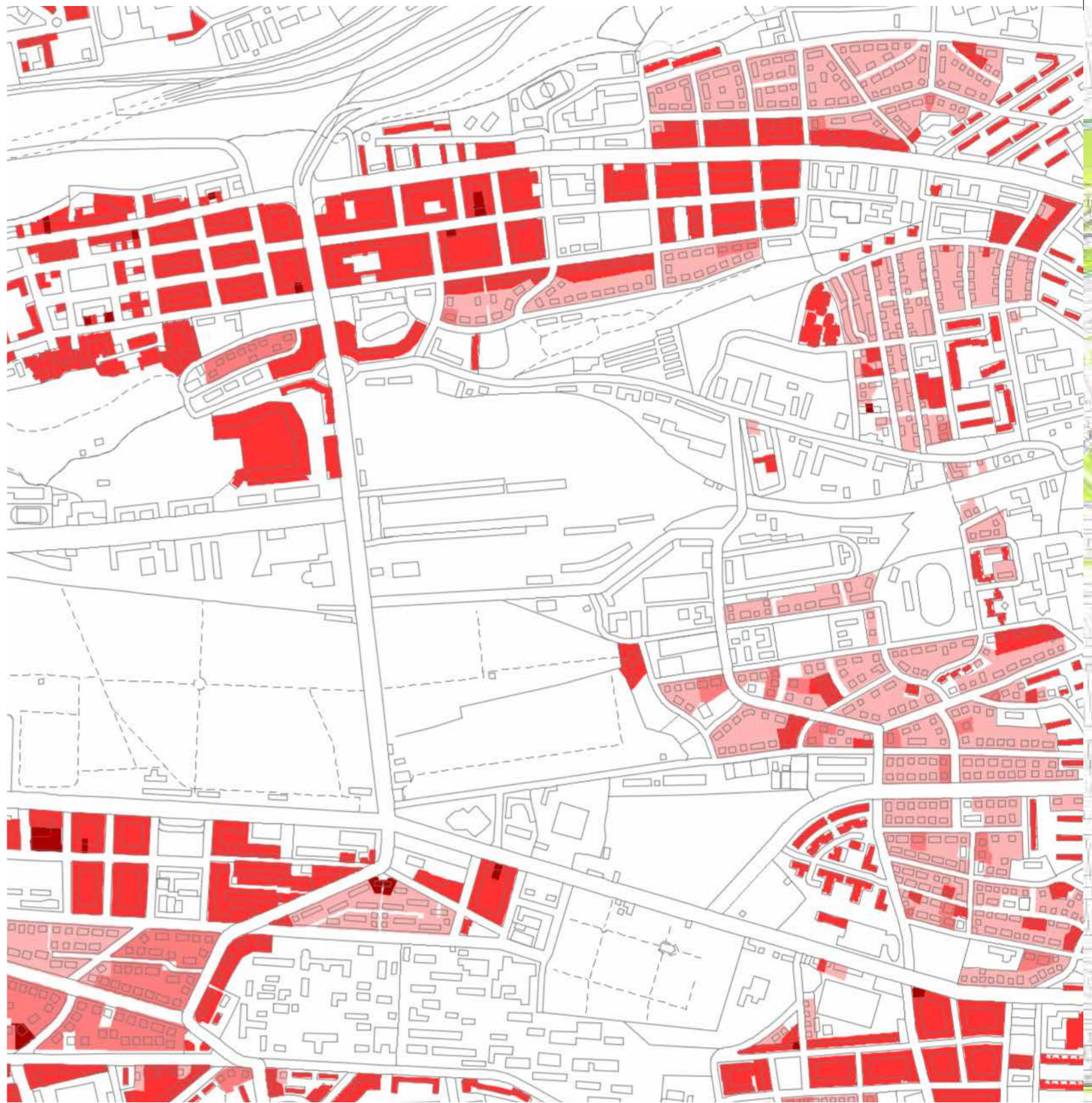






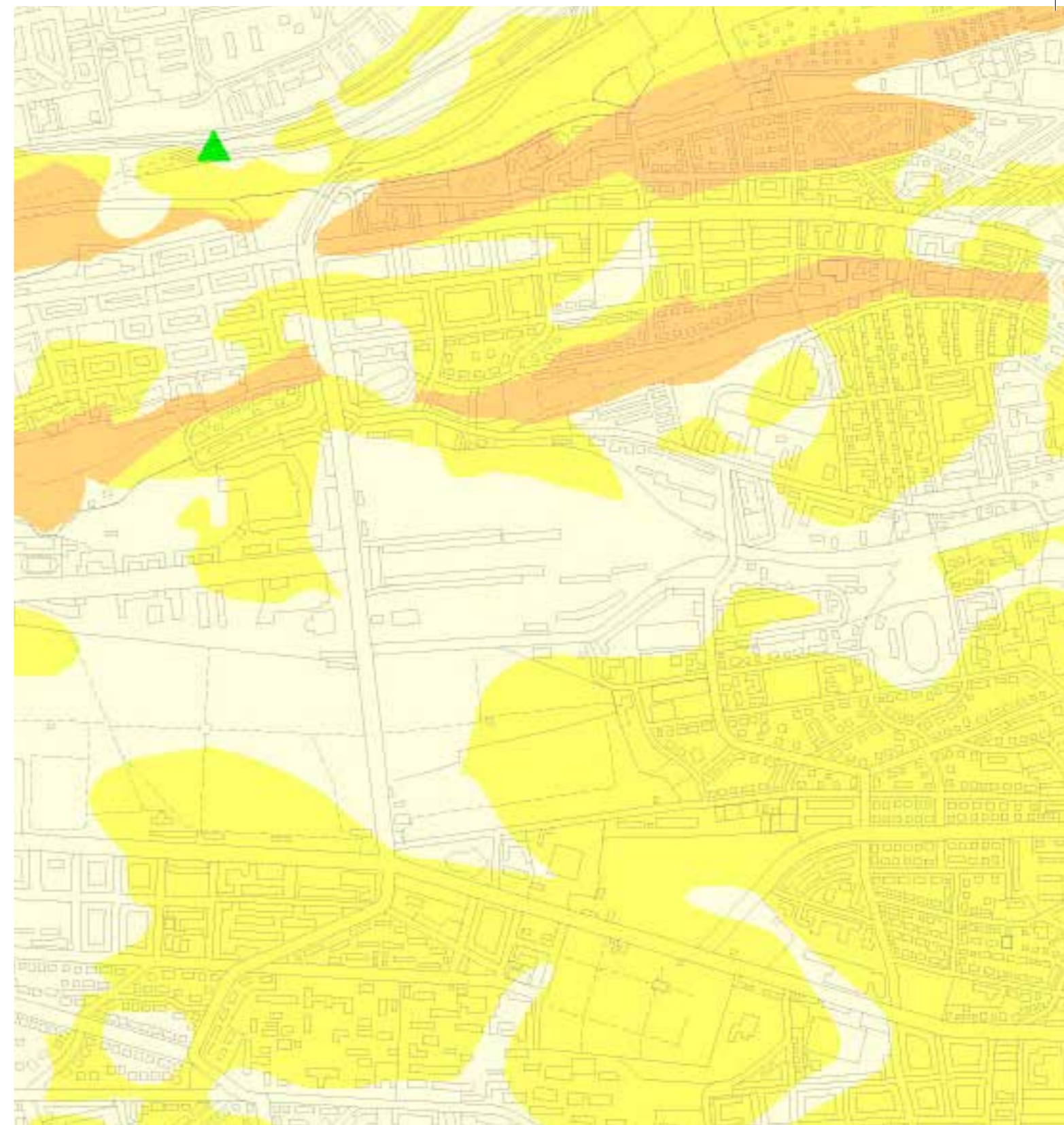
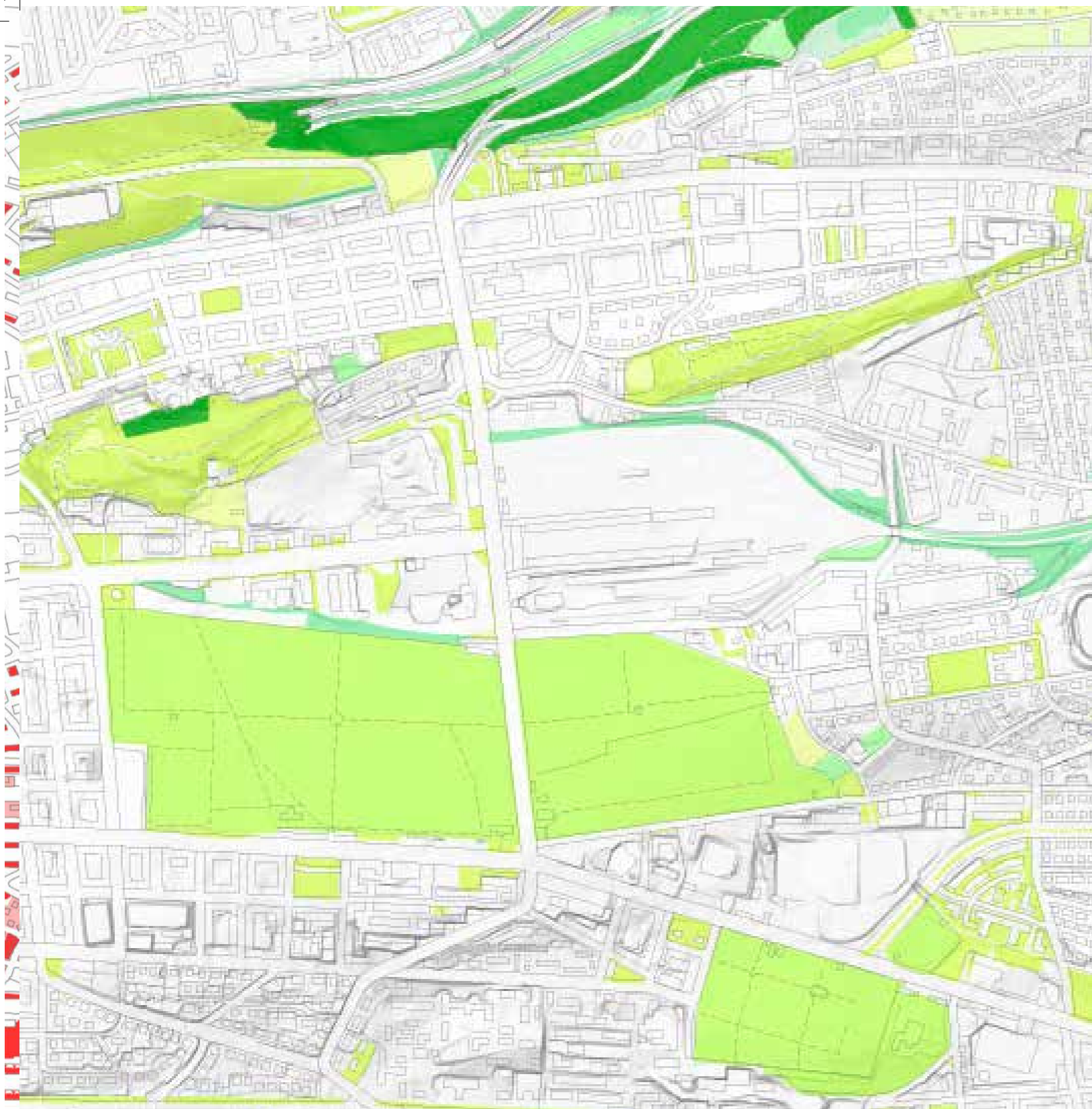


POČET PODLAŽÍ	OBJEKTY BEZ URČENÉHO POČTU PODLAŽÍ				
1-2	rodinné domy do 3 n.p.				
3	atypické objekty				
4	objekty s nestandardní výškou podlaží (haly)				
5					
6					
7-8					
9-13					
>13					



rodinné domy					
řadové vily					
bytové domy					
polyfunkční rodinné a bytové domy					





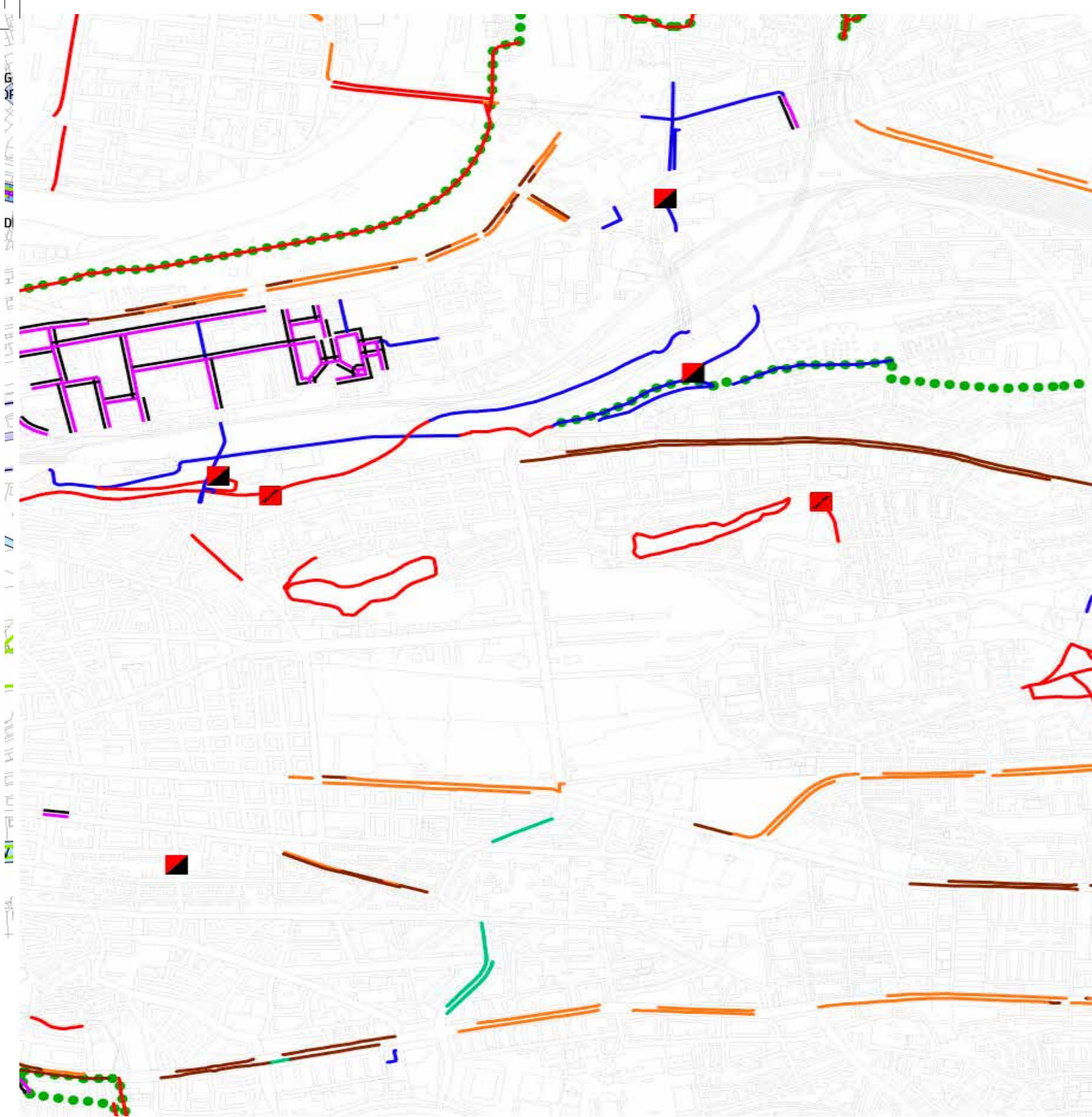
KRAJINA LESNÍ	KRAJINA MELESNÍ	KRAJINA PĚSTEBNÍ	REKREACE PŘÍRODNÍ	KRAJINA ZEMĚDĚLSKÁ	INFORMATIVNÍ PŘÍVY
lesy	nelesní porosty dřevin zapojené se stromy	louky, pastviny, travnatá lada	parky	pole produkční	vodní toky a plochy
lesoparky	nelesní porosty dřevin zapojené s keři	zahradnictví	parkové upravené plochy	úher	
	nelesní porosty dřevin zapojené se stromy a keři	zahrady	hlávkový		
	nelesní porosty dřevin nezapojené se stromy	vislice	rekreační a zahradkové osady		
	nelesní porosty dřevin nezapojené s keři	sady produkční	rekreační areály přírodní		
	nelesní porosty dřevin nezapojené se stromy a keři	sady opoštělé	rekreační areály sportovní		
	oprosedlá vegetace		golfská hřiště		
	mekřinatní porosty bez dřevin				

LOŽISKOVÁ OCHRANA	LOŽISKA NEROSTNÝCH SUROVIN	PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ A STARÁ DŮLNĚ DĚLA	SESUVY	PŘEVAŽUJÍCÍ KATEGORIE BAZONOVÉHO INDEXU PLOCHY
chráněná ložisková území	bilancovaná ložiska (vyhrazená)	III stará důlní díla	aktivní - menšího rozsahu	přechodná (platí pro variabilní kvartérní zeminy)
dobývací prostory	evidovaná ložiska (nevýhrazená)	II poddolovaná území - menšího rozsahu	ostatní - menšího rozsahu	nízká
	nebilancovaná ložiska	I poddolovaná území - většího rozsahu	aktivní - většího rozsahu	střední
	schválené prognózní zóny nerostů		ostatní - většího rozsahu	vysoká







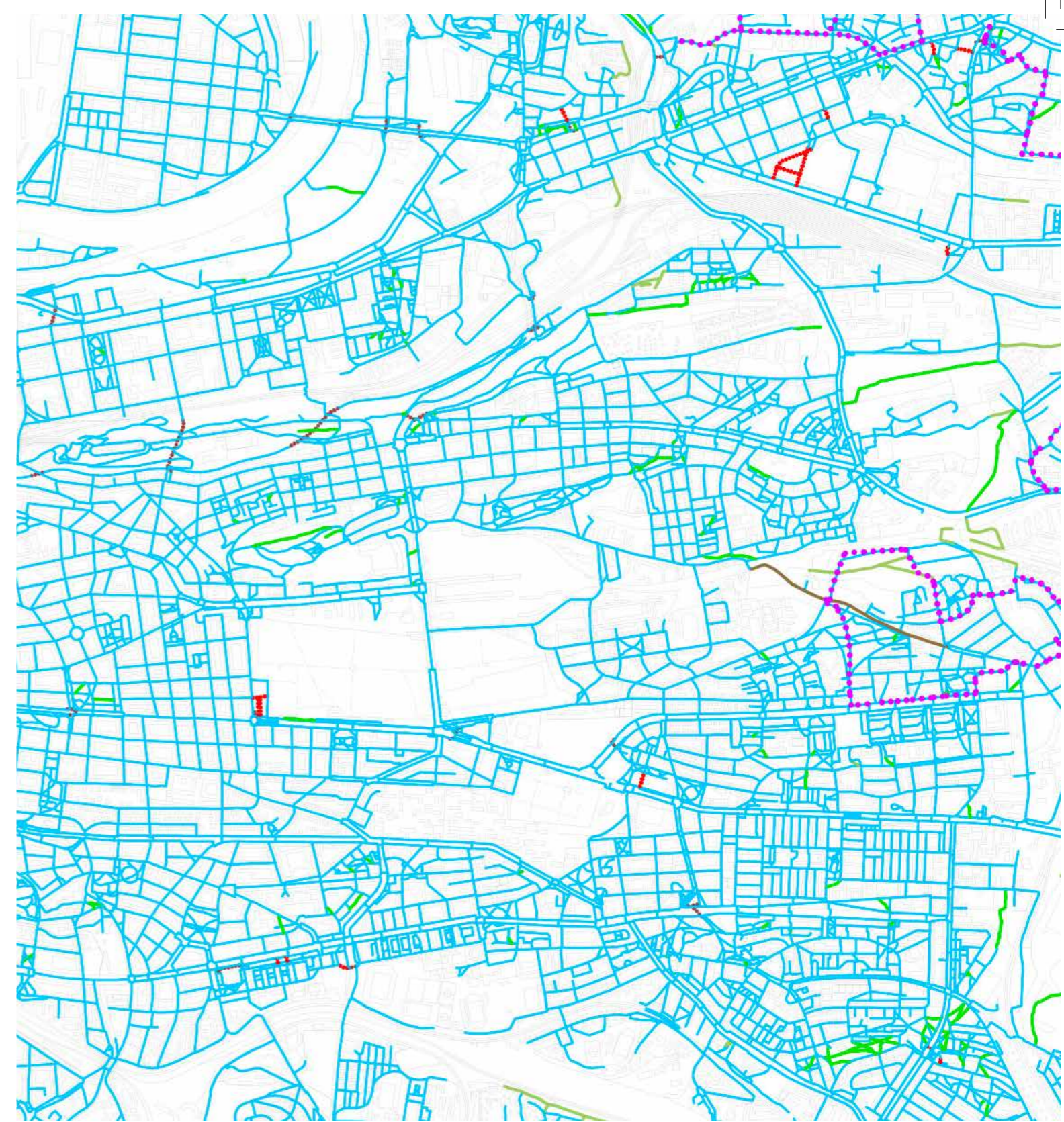


**CYKLISTICKÉ TRASY A OPATŘENÍ**

- ..... vyznačené cyklistické trasy
- stezky pro cyklisty
- cyklopruhy
- bezmotorové komunikace s povoleným vjezdem cyklistů
- cyklo-TAXI-BUS pruhy
- cyklopiktokoridory
- cykloobousměrné komunikace
- přívozy

**PROBLÉMOVÁ MÍSTA**

- ▲ nebezpečné místo
- prudké stoupání/klesání
- schody



**PĚŠÍ TRASY**

- chodníky
- mimoúrovně
- nebezpečné cesty
- pasáže
- vybrané komunikace bez chodníku
- vyšlapané pěšiny

**TURISTICKÉ TRASY**

- ..... naučná stezka
- ..... modrá
- ..... zelená
- ..... červená
- ..... žlutá





**VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - ULIČNÍ SÍŤ**

- náměstí, návsi, prostranství
- významné ulice, silnice
- ulice, silnice
- cesty
- pěší prostranství
- pěší cesty
- stezky
- pasáž
- podchod
- průchod, průjezd
- loubí

**Mimoúrovňová křížení**

- významné ulice, silnice
- ulice, silnice
- cesty
- pěší prostranství
- pěší cesty

**VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - VEŘEJNÉ PLOCHY**

- parky, hřbitovy, parkově upravené plochy

**VYBAVENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ**

- stromofauna
- skupina stromů a keřů
- významné solitérní stromy
- hřiště
- dětské hřiště
- tržiště
- malá architektura
- zastávky přívozu

**PAMÁTKOVÁ OCHRANA DANÁ PRÁVNÍMI PŘEDPISY**

- Památková rezervace v hlavním městě Praze
- Památkové rezervace Stodůlky a Ruzyně
- Památkové zóny vyhlášené
- Ochranné pásmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze
- Nemovité národní kulturní památky
- Nemovité kulturní památky
- Archeologické stopy

**LIMITY VYHLÁŠENÉ ÚPO**

- Území se zákazem výkových staveb dle ÚP a SÚ HMP
- Historická jádra původních obcí

**PAMĚŤ MÍSTA**

- Písní místa a válečné hroby
- Místa významných událostí

**URBANISTICKÉ HODNOTY**

- Historicky významné stavby a soubory (vzniklé před r. 1900)
- Historicky významné stavby a soubory (vzniklé před r. 1900) - zaniklé
- Historicky významné stavby (vzniklé před r. 1900)
- Historické zahrady a parky
- Historické zahrady a parky
- Architektonicky cenné stavby a soubory (vzniklé po r. 1850)
- Architektonicky cenné stavby a soubory (vzniklé po r. 1850)
- Cenné urbanistické soubory (bez památkové ochrany založené po r. 1920)
- Ostatní pozoruhodné urbanistické soubory
- Kompoziční osy





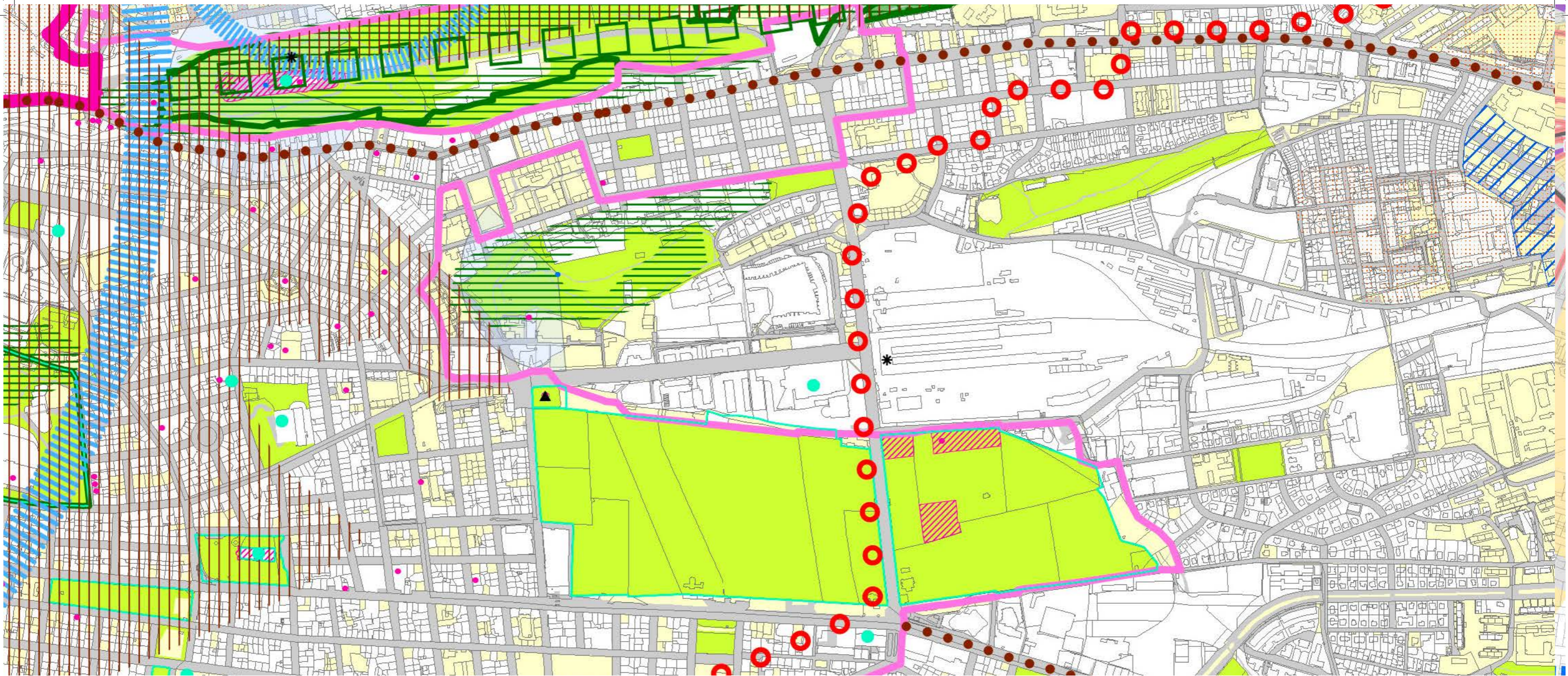
EL	louky, pastviny, travnatá lada
ZA	zahradnictví
ZH	zahrady
ZV	vinice
ZSP	sady produkční
ZSU	sady opuštěné
ZRD	zahrady rodinných domů a činžovních vil
NDS	nelesní porosty dřevin zapojené se stromy
NZE	nelesní porosty dřevin zapojené s keři
NDS	nelesní porosty dřevin zap. se stromy a keři
NDS	nelesní porosty dřevin nezapojené se stromy
NDS	nelesní porosty dřevin nezapojené s keři
NDS	nelesní porosty dřevin nezap. se stromy a keři
ND	doprovodná vegetace
NM	mokřadní porosty bez dřevin
LS	lesy
LSP	lesoparky
PP	parky
PH	hřbitovy
RPU	parkově upravené plochy
RA	rekreační areály přírodní
RA	rekreační areály sportovní
RA	rekreační a zahrádkové osady
RA	golfová hřiště
RY	rekreační areály vzdělávací - ZOO, botanická z.
RS	sportovní areály lokální
RS	sportovní areály městské

OSK	polikliniky, ordinace
OSH	hygienické stanice
OSN	nemocnice
OSZ	záchranná služba
OSB	hasiči
OSP	policie
OSA	armáda
OSV	vězeňství
OSM	městská správa
OSL	státní správa
OSU	zastupitelské úřady a rezidence
OSK	veřejnoprávní média, klubová zařízení apod.
OKA	kultura
OKC	církev
OVV	věda, výzkum
OVY	vyšší školy - výuka
OVK	vyšší školy kampusy
OVU	vyšší školy ubytování
OS3	školy střední, vyšší, spec. a ost. škol. zařízení
OS2	školy mateřské a základní
OSA	sociální služby ambulantní
OSP	sociální služby pobytové
OSK	polyfunkční občan. vybavení veř. infrastruktury
RD	rodinné domy a činžovní vily
BD	bytové domy
BD	polyfunkční rodinné a bytové domy

SLU	ubytování
SLR	stravování
SLK	služby komunální
SLP	pošty
SLZ	veterinární kliniky, zvířecí útulky
SO	obchody lokální
SO1	obchody - stavebniny, autobazary
SAM	administrativa, komerční služby
SO2	obchodní centra
SAP	administrativní centra
SO3	výstaviště
SO4	kongresová centra
SO5	multifunkční arény a stadiony
SO6	polyfunkční občanské vybavení
SO7	nerušící výroba, dílny, drobné sklady
SO8	podnikatelské parky
SO9	plochy a zařízení hromadné dopravy
SO10	tramvajové vozovny
SO11	autobusová nádraží
SO12	depa metra
SO13	garáže autobusů
SO14	garáže
SO15	parkoviště vybraná
SO16	parkoviště P+R
SO17	servisní a provozní dopravní plochy a zařízení
SO18	čerpací stanice pohonných hmot
SO19	dálnice, rychlostní komunikace, Pražský okruh
SO20	staveniště
SO21	devastovaná území bez staveb, deponie
SO22	plochy bez využití - proluky
SO23	nevyužívané objekty a plochy s objekty

SO24	doprava vodní
SO25	plochy s objekty Letiště Praha /Ruzyně
SO26	plochy Letiště Praha /Ruzyně
SO27	plochy s objekty vojenských letišť
SO28	plochy vojenských letišť
SO29	plochy s objekty ostatních letišť
SO30	plochy ostatních letišť
SO31	plochy s objekty železnice
SO32	plochy železnice
SO33	železniční vlečky
SO34	nákladní terminály ve vazbě na železniční dop.
SO35	průmyslová výroba, rušičí výrobní provozy
SO36	zemědělská výroba
SO37	skladování a distribuce
SO38	zásobování vodou
SO39	odkanalizování
SO40	zásobování teplem
SO41	zásobování elektrickou energií
SO42	zásobování plynem
SO43	přenos informací
SO44	polyfunkční technická infrastruktura
SO45	nakládání s odpady - sběrný, sběrné dvory
SO46	nakládání s odpady - spalovny
SO47	nakládání s odpady - skládky
SO48	těžba surovin
SO49	vodní toky a plochy
SO50	významné ulice, silnice
SO51	ulice, silnice
SO52	cesty
SO53	pěšiny
SO54	pěší prostranství








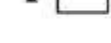










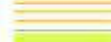


#### PŘÍRODNÍ HODNOTY

-  přírodní parky
-  Natura 2000 - evropsky významné lokality
-  hranice Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Český kras
-  významné krajinné prvky registrované
-  maloplošná zvláště chráněná území
-  lesy
-  památné stromy
-  zemědělská půda I. a II. třídy ochrany
-  chráněná ložisková území
-  ložiska nerostných surovin

#### KULTURNĚ - HISTORICKÉ HODNOTY

-  památkové rezervace
-  památkové zóny vyhlášené
-  archeologické stopy
-  nemovitě národní kulturní památky
-  nemovitě kulturní památky
-  historické zahrady a parky
-  historická jádra bývalých obcí
-  vybrané historicky významné stavby a soubory
-  vybrané architektonicky cenné stavby a soubory
-  vybraná místa významných událostí
-  vybrané cenné urbanistické soubory

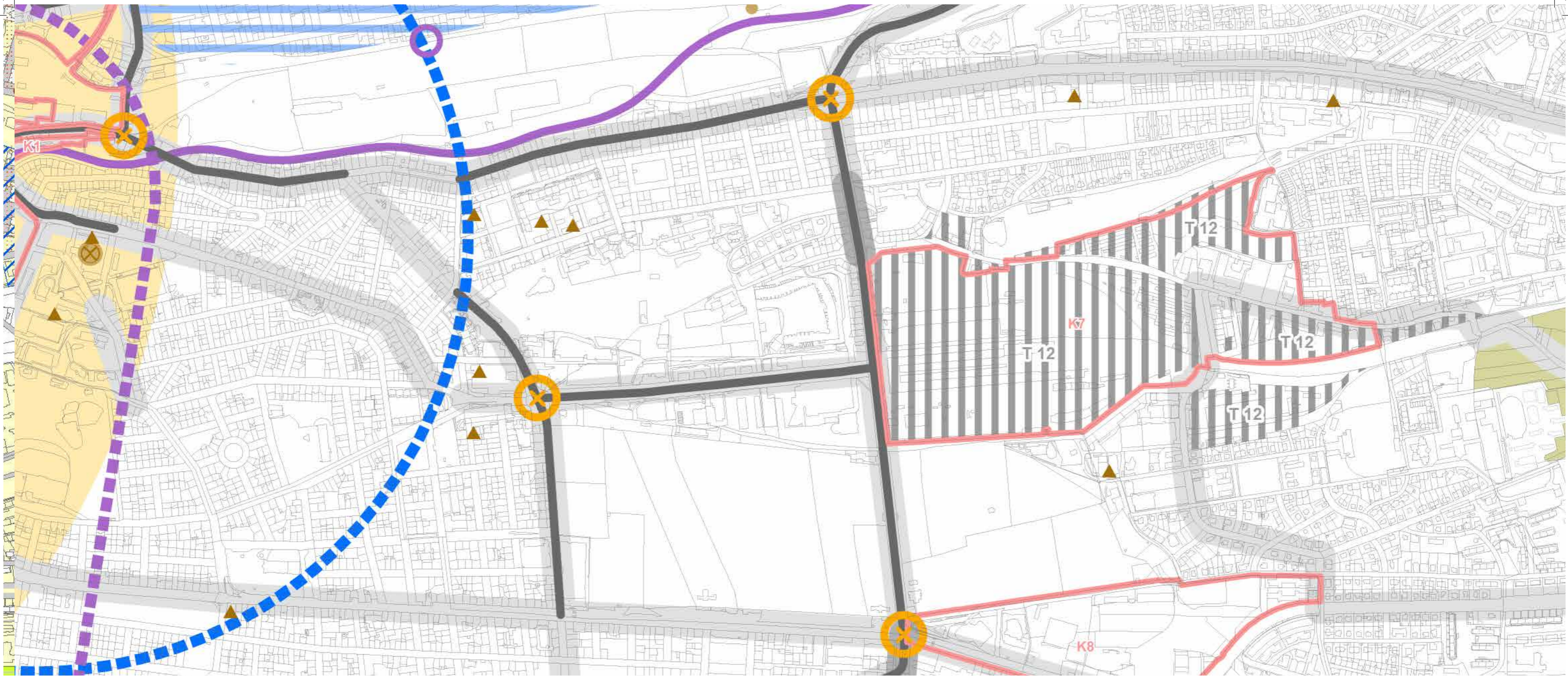
#### URBANISTICKÉ HODNOTY

-  celoměstské centrum
-  městská centra
-  celoměstské rekreační oblasti
-  parky a hřbitovy
-  zpevněná veřejná prostranství
-  pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy

#### KOMPOZIČNÍ HODNOTY

-  pohledově exponovaná území
-  přírodní osy
-  pohledově exponované svahy
-  výrazné terénní útvary
-  skalní stěny a lomy
-  vybrané významné stavební dominanty
-  významná vyhlídková místa s pohledovými výsečemi
-  pohledový horizont I historického jádra - oblasti viditelné z PPR
-  pohledový horizont II historického jádra - oblasti viditelné z PPR a jejího ochranného pásma
-  historické urbanizační osy





PROBLÉMY URBANISTICKÉ	
	území s dosud neuzavřenou koncepcí - křehká území
	transformační plochy nad 30ha
	území neurčené
	území krajinného rozhraní
	zastavěné území s deficitem parků
PROBLÉMY URBANISTICKÉ - SPECIFICKÉ ÚZEMÍ	
	oblast s problémy kumulace zájmů - celoměstské centrum
	oblast s problémy kumulace zájmů - Draháň, Troja, Bubeneč
	oblast s problémy kumulace zájmů s vazbou na Vltavu a Berounku
	křehká území řeky
	oblasti zatížené rekreací vyvolávající střety s ochranou přírody a krajiny
	oblasti s problematickými dopady na město - obchodně-společenská centra s regionálním dosahem

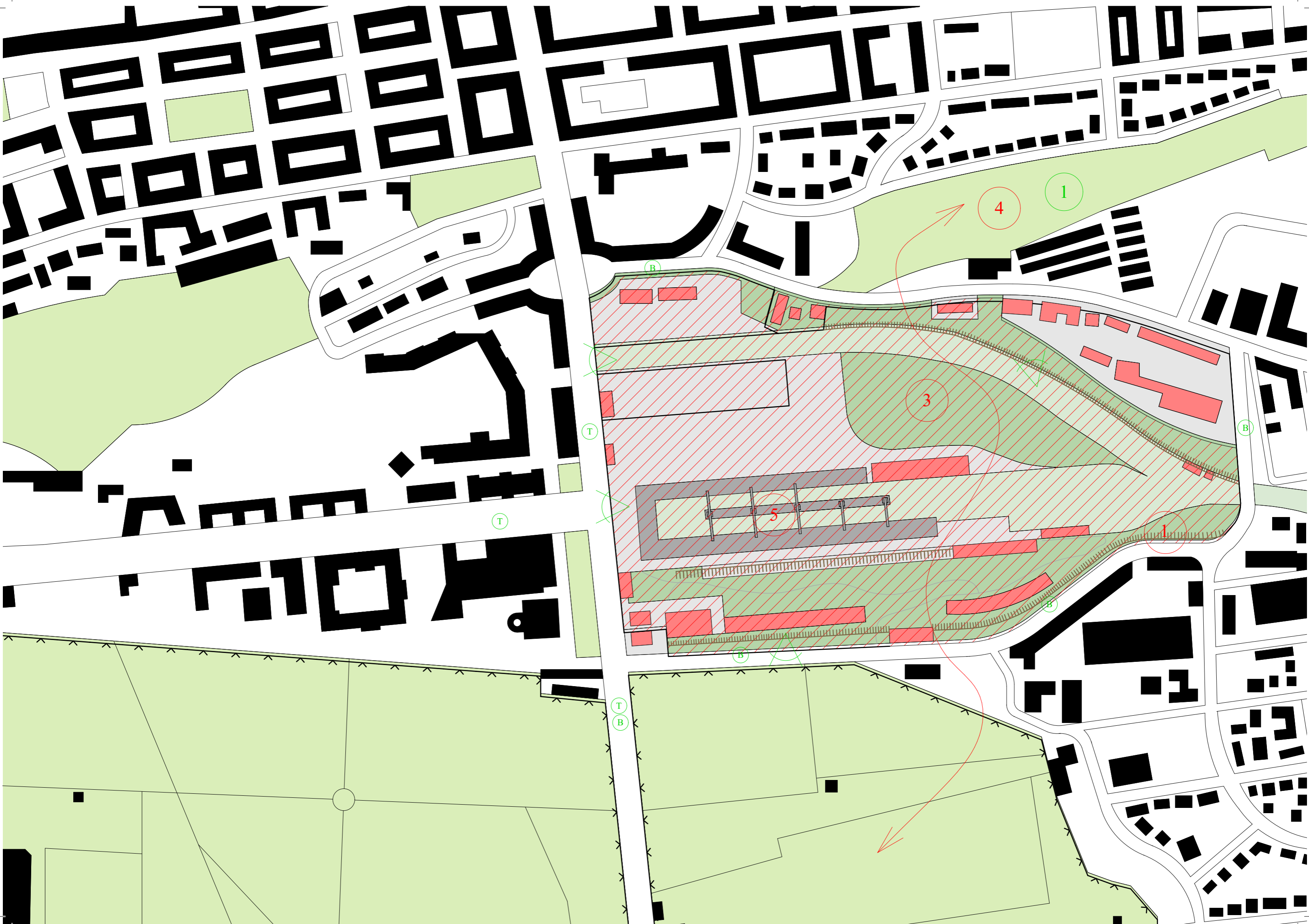
PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTR. - ŽELEZNICE	
	uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti
	nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha Smíchov a žst. Praha hlavní n.
	chybějící železniční zastávky
	železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy
	směry z regionu s rostoucími nároky na IAD a PID - železnice
PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTR. - SILNIČNÍ DOPRAVA	
	upřesnění průběhu Městského okruhu
	problém severojižní magistrály
	úseky kom. s dlouhodobým vytvářením kolon
	komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou
	četnost křižovatek v části Pražského okruhu
	nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek
	provozně kritické křižovatky

PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTR. - VEŘEJNÁ DOP. OSOB	
	chybějící kolejové spojení jižního sektoru Prahy s centrem města
	chybějící kvalitní spojení MHD mimo celoměstské centrum města
	chybějící kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy
	průběh trasy metra D na území celoměstského centra a centrální oblasti
	značně zatížené úseky metra
	značně zatížené úseky tramvajových tratí
	problematické přestupní terminály veřejné dopravy
PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTR. - LETECKÁ DOPRAVA	
	sledovaná nová vzletová a přistávací dráha
	rozsah provozu na stávající vzletové a přistávací dráze

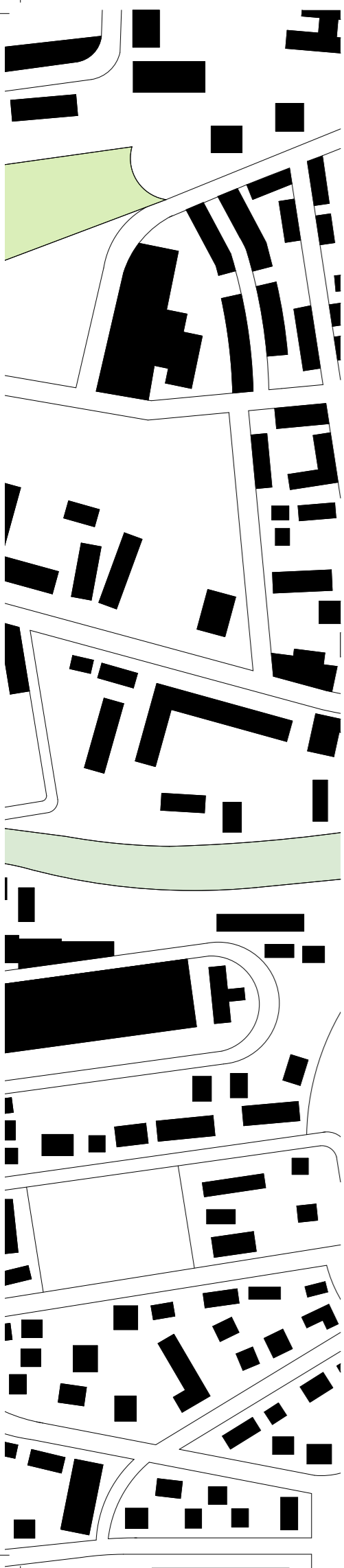
PROBLÉMY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	
	oblasti bez veřejného vodovodu
	přetížené lokální čistírny odpadních vod
	oblasti bez veřejné kanalizace
	skládky S-00 Ďáblice - problém snižování doby životnosti a rozšíření skládky
PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	
	liniové zdroje znečištění ovz. >20NOx t/rok/km
	lin. zdroje znečištění ovz. 5-20NOx t/rok/km
	bodové zdroje znečištění ovzduší REZZO1
	vybrané bodové zdroje znečištění ovz. REZZO2
	nesoulad vymezení ÚSES (platná ÚPD x oborový podklad AOPK ČR)
OHROŽENÍ V ÚZEMÍ	
	záplavové území
	poddolovaná a sesuvná území
	staré zátěže
	zóny havarijního plánování

STŘETY URBANISTICKÝCH ZÁMĚRŮ S LIMITY	
	plošné
STŘETY DOPRAVNÍCH ZÁMĚRŮ S LIMITY	
	liniové
	plošné
STŘETY ZÁMĚRŮ TECHNICKÉ INFRASTR. S LIMITY	
	bodové
	liniové
	plošné









## LEGENDA K PROBLÉMOVÉMU VÝKRESU, měřítko 1: 4000

OBJEKTY	PLOCHY	OSTATNÍ PRVKY
OKOLNÍ ZÁSTAVBA	VELKÉ ZELENÉ PLOCHY	PLOT AREÁLU NNŽ
OBJEKTY STABILIZOVANÉ - konverze	PLOCHY S NEUDRŽOVANOU ZELENÍ	VIZUÁLNÍ BARIÉRA - zeď Olšanských hřbitovů
OBJEKTY NESTABILIZOVANÉ - bourat	PLOCHA PŮVODNÍHO KOLEJIŠTĚ	KOMUNIKACE V AREÁLU NNŽ
	ZPEVNĚNÁ PLOCHA	TERÉNNÍ HRANY

1	<p>Velkým problémem tohoto území je rozdílný terén. I když samotný areál Nákladového nádraží Žižkov se nachází na rovině, z ulice Jana Želivského se úroveň terénu nemění, ale při příchodu do areálu už je vidět první terénní hranu. Jedná se o výškový rozdíl 4 metry. Tento rozdíl je využit jako vstupy do tunelů, které vedou do prvního podzemního podlaží skladiště výdej - nyní se tyto prostory využívají na skladování zboží.</p> <p>Další výškový rozdíl se nachází na jižním okraji areálu. Vytváří bariéru, která znemožňuje volný přístup z ulice U Nákladového nádraží. V okolí je prodejna stavebnin a kontejnery, které slouží ke skladování. Poslední terénní hrana se nachází na severovýchodní straně areálu. Jedná se o rozdíl 6,3 m. Území, které se nachází na vyvýšenině je izolováno od okolního areálu Nákladového nádraží Žižkov - sice funkčně k němu nepatří, dle majetnických vztahů patří Českých drahám.</p>
2	<p>V areálu nádraží se kromě samotné hlavní budovy nachází řada menších objektů ne příliš dobré kvality (jedná se o různé menší sklady, vrátnice, benzinovou pumpu či různé boudy). Mnoho z nich je v dezolátním stavu a chátrají. Některé z nich se vážou k Nákladovému nádraží (např. vrátnice), ale nejsou součástí kulturní památky.</p> <p>Dalšími objekty pro bourání jsou budovy, které nepatří do samotného areálu, ale jsou na pozemcích Českých drah. Jedná se o budovy s auto - servisem a obchodem s náhradními díly. Objekty umístěné blíže k Basilejskému náměstí jsou pro Národní filmový ústav (dle návrhu bude přestěhován do Správní budovy Nákladového nádraží). Poslední budovou k demolici je zázemí pro parkoviště 24h Parking.</p>
3	<p>Ne zcela zanedbatelná část areálu je zarostlá náletovými dřevinami, pro tuto situaci se vžil nové označení "nová divočina". Víc asi není vidno popisovat fotografie mluví za vše.</p>
4	<p>Chybějící propojení Židovských pecí a Olšanských hřbitovů. Areál Nákladového nádraží tvoří prostorovou bariéru pro již zmíněné propojení. V návrhu je s propojením počítáno.</p>

5	<p>Další bod se nedá formulovat jako problém, ale spíše jako lítost nad zdevastovaným objektem. Objekt je sice ve vlastnictví Českých drah, ale nevypadá to tak. Stavba, která je největší dochovanou funkcionalistickou budovou v ČR, ale nikdo se o ni nestará a tak pozvolna chátrá. Některé původní prvky (např. průchody z můstků do skladišť, nebo okna z prvního podzemního podlaží) jsou z bezpečnostních důvodů zazděné. Většina plechového ohraničení výtahových šachet je rozkradena a ne málo okenních výplní rozbita. Budovy jsou jen z malé části využívány např. jako sklady, ateliéry, obchody, kanceláře atd.</p>
6	<p>Celý areál je jeden velký urbanistický problém. Tvoří prostorovou bariéru, kterou je potřeba vyřešit. Dalším problémem je neudržovanost jak areálu, budov tak i hranic, které jsou tvořeny rozpadlým oplocením a neudržovanou zelení. Tyto hranice působí neesteticky až děsivě. Nemluvně o tom, že v těchto prostorách, ale i v chátrajících objektech se zdržují lidé bez domova.</p>

1	<p>Velkým benefitem tohoto území je , že je obklopeno dostatkem velkých i malých zelených ploch - např. Židovské pece, Parukářka a Vítkov. Nedaleko jsou Olšanské hřbitovy, dá se říci, že se jedná také o velkou plochu zeleně, ale je očím skrytá.</p>
2	<p>Další výhodou areálu Nákladového nádraží je jeho dopravní dostupnost. V blízkosti areálu se nacházejí tři tramvajové zastávky, pět autobusových zastávek a nedaleko stanice metra A. To znamená, že za hodinu v okolí Nákladového nádraží projede cca 366 spojů MHD. V budoucnu se počítá s výstavbou metra D, která by měla dopravní dostupnost ještě navýšit.</p>
3	<p>K dokončení soupisu kladných vlastností území důležité zmínit pohledy z areálu Nákladového nádraží. Vizualní pohledy jsou důležité pro budoucí zástavbu. Jedná se o pohled na Žižkovskou věž a to z několika míst v areálu, dále pohled na Olšanské hřbitovy (pohled ze 4NP) a nakonec pohled na Židovské pece.</p>

### SWOT ANALÝZA

#### SILNÉ STRÁNKY

dobrá dopravní dostupnost do centra Prahy MHD, okraj širšího centra, blízkost zelených ploch, více časových vrstev (hmatatelná minulost), kulturní památka

#### SLABÉ STRÁNKY

daloko do volné krajiny, problematická obsluha lokality individuální automobilovou dopravou, kapacita okolních komunikací je již zaplněna, nauspořádaná zástavba v okolí (haly), ve východní okolí zástavba nekompatibilní s bydlením, stranou od ostatních obytných čtvrtí, na části geologický podklad antropogenního původu, blízkost zdrojů hluku (ulice Jana Želivského), množství asfaltových a betonových povrchů v okolí

#### PŘÍLEŽITOSTI

rozhraní mezi kompaktní a méně kompaktní zástavbou, vytvoření centrálního zeleného pásu propojujícího Židovské pece a Olšanské hřbitovy, podpoření industriální architektury, v dlouhodobém horizontu zavedení metra trasy D, nová tramvajová trať s možností použít bývalý železniční koridor směr Malešice, využití budov nádraží pro nové funkce, vytvořit aktivní parter mezi skladišťovými křídly

#### HROZBY

příliš mnoho druhů zástavby v okolí, při absenci regulativů hrozí nevhodná zástavba, příliš vysoká zástavba by narušila panorama, nevhodná konverze budov nákladového nádraží, při nejednotném urbanistickém konceptu hrozí různorodost konceptů developerů





CENTRAL GROUP (2016)



ŠAFEK HÁJEK ARCHITEKTI (2006)



SEKYRA GROUP (2010)



SEKYRA GROUP (2011)



SEKYRA GROUP (2011)



SEKYRA GROUP (2011)





DISCOVERY GROUP (2016)



ARCHISTROJ (2011)



DISCOVERY GROUP (2016)



TALAŠA KUTĚJ ARCHITEKTI (2012)



TALAŠA KUTĚJ ARCHITEKTI (2012)



TALAŠA KUTĚJ ARCHITEKTI (2012)

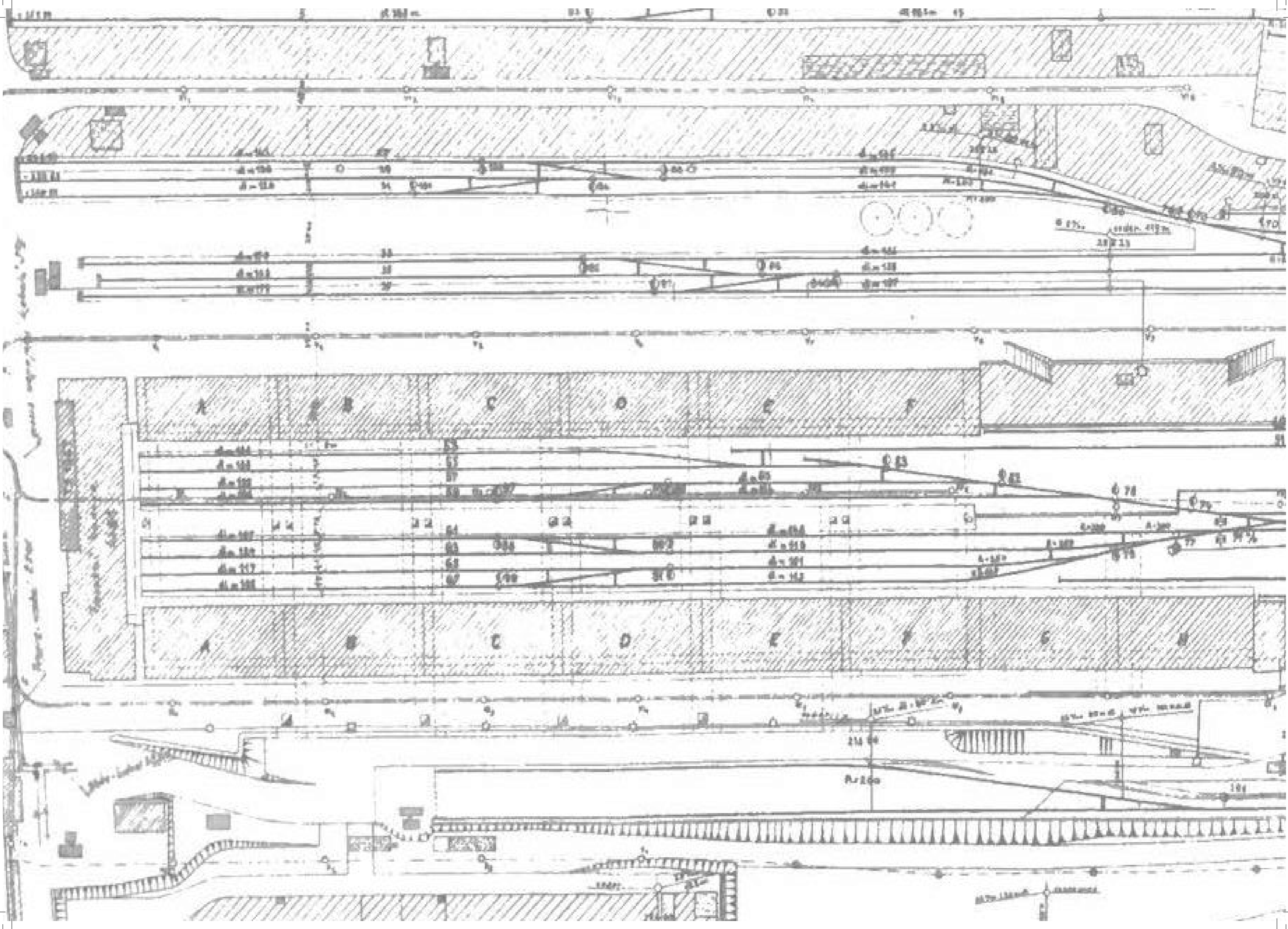




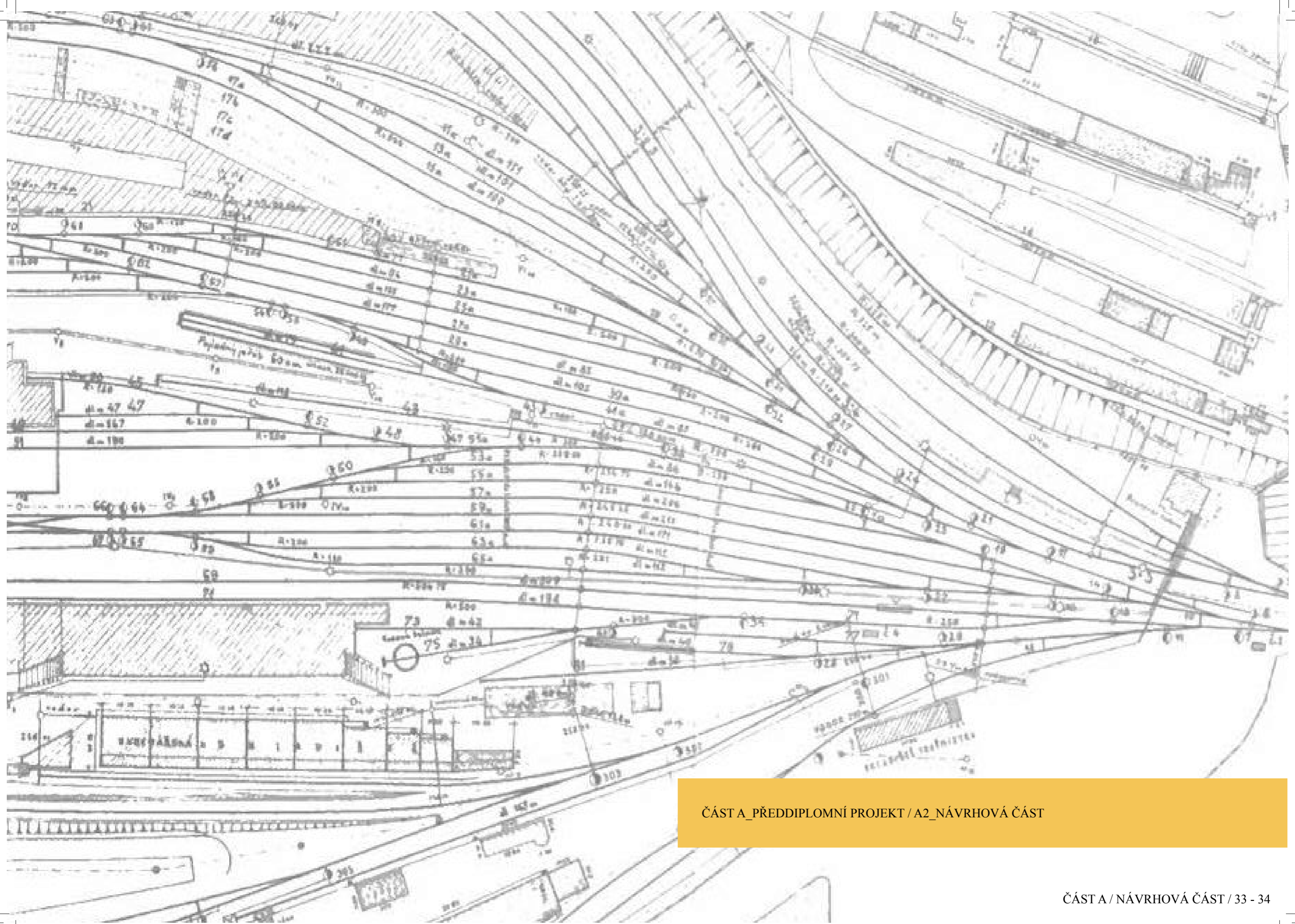












ČÁST A\_PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT / A2\_NÁVRHOVÁ ČÁST





VJEZDY DO TUNELŮ, KTERÉ PROPOJÍ EXTERIÉR S INTERIÉREM 1PP

SKLADIŠTĚ PRO VÝDEJ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST: 3 NP, 1PP, 2PP  
FUNKCE VYUŽITÍ: SKLADOVACÍ PROSTORY

KOMUNIKAČNÍ VĚŽE  
PŘÍPRAVA NA NÁSTAVBU O JEDNO PODLAŽÍ

SKLADIŠTĚ PRO VÝDEJ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST: 3 NP, 1 PP  
FUNKCE VYUŽITÍ: SKLADOVACÍ PROSTORY

SPRÁVNÍ BUDOVA NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY: 3,5 NP, 2 PP  
FUNKCE VYUŽITÍ: PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY, KANCELÁŘE

PŮVODNÍ KOLEJIŠTĚ SE STŘEDOVOU KRYTOU RAMPOU

SKLADIŠTĚ PRO PODEJ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3 NP, 1 PP  
FUNKCE VYUŽITÍ: SKLADOVACÍ PROSTORY



PROSTOR BÝVALÉ MANIPULAČNÍ A SKLADOVACÍ PLOCHY (NAPŘ. PRO UHLÍ NEBO KONTEJNERY)



## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### POPIS ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v širším centru Prahy, jedná se o městskou část Praha 3 - Žižkov. Území je vymezeno ze západu městskou třídou Jana Želivského, ze severu ulicí Malešická a z jihu ulicí U Nákladového nádraží. Rozloha pozemku areálu Nákladového nádraží Žižkov činí více než 30 hektarů. Komplex na první pohled upoutá svými mimořádnými rozměry, šířkou 85 metrů a délkou téměř 380 metrů. Další stavby, které jsou v areálu k zahlédnutí jsou např. původní vrátnice (jižní a severní), původní vodárna, objekty pro skladování aj. Areálu dominuje soubor staveb Nákladového nádraží, jehož půdorys připomíná písmeno U s dlouhou osou navazující na linii Olšanské ulice. Jedná se o koncovou (hlavovou) železniční stanici na trati Malešice - Žižkov, odbočující ze spojky Libeň - horní nádraží - Vršovice. Projekt velkokapacitního nádraží byl součástí tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, který schválila Státní regulační komise v roce 1927. Vytvořil jej vrchní technický rada Státních drah Ing. Miroslav Chlumecký, který zároveň navrhl také originální provozní schéma nádraží. Budovy nádraží vyprojektovali během roku 1930 Dr. Ing. Karel Caivasa a Ing. arch. Vladimír Weiss.

V čele areálu stojí čtyřpatrová tzv. Správní budova, která nyní slouží mnoha účelům - v přízemí se nacházejí pronajímatelné prostory (např. zubní ordinace, ateliér umělce aj.), v dalších nadzemních podlažích jsou kanceláře zaměstnanců Českých drah. Ve zvýšeném prvním suterénu s je umístěna knihovna, která je zaměřena na železniční dopravu, ve zbytku podlaží jsou opět kanceláře. Ve druhém suterénu jsou s největší pravděpodobností technické místnosti pro bezpečný chod budovy.

Kolmo ke Správní budově jsou umístěny budovy skladů. Jedná se o budovy, které mají tři nadzemní podlaží, ale jsou připravené na nástavbu čtvrtého podlaží (lze soudit dle schodišťových věží). Severní objekt se nazývá dle své původní funkce a to jest skladiště podeje. Nyní je využívána jen část objektu pro skladovací účely - první suterén a přízemí. Zbylá podlaží jsou nevyužívána a chátrají. Poslední stavba ze souboru Nákladového nádraží je jižní skladiště výdeje. Skladiště výdeje je zajímavé nejen svou délkou přes 350 metrů, ale hlavně v tom, že vlastní tunely, které vedou do prvního suterénu. Nyní je i tato stavba využívána pro skladování, ale jen ve velmi malém rozsahu své velikosti.

Téměř polovina celkové plochy areálu je tvořena zpevněným povrchem, konkrétně se jedná o asfalt a beton. Tyto plochy slouží buď jako příjezdové komunikace, manipulační plochy, skladovací plochy nebo parkoviště.

Zbytek areálu tvoří bývalé kolejiště, které je na některých částech k nepoznání - nalézá se v tzv. nové divočině. Jedná se o prostor, který je obklopen náletovými dřevinami, které vytvoří z prostoru uvnitř města menší les. Hranice areálu jsou v podobném stylu jako kolejiště. Někde je viditelné oplocení, které jasně vymezuje areál, ale po většině obvodu se jedná o volné oplocení, tj. pomocí různých druhů keřů popřípadě i stromů. Takto provedené oplocení areálu není vhodné z několika důvodů - např. není příjemné na pohled, umožňuje ubytování lidem bez domova a také budí dojem nebezpečí (kriminality).

Zbylé části zadaného území již nepatří do areálu Nákladového nádraží, ale patří Stejnému majiteli (celé území patří Českým drahám, ale nyní je v jejich vlastnictví už jen samotná budova Nákladového nádraží a izolované území na severu od areálu). V severní části se nachází opět další parkoviště (nyní jen pro osobní automobily), dále budovy Národního filmového ústavu (které nejsou nijak architektonicky ceně). Poslední část se nachází na severu tzv. izolované území. Izolované z důvodu terénní hrany, která vytváří přírodní hranici mezi areálem Nákladového nádraží a areálem auto - servisu. Tyto objekty mají nejednotnou funkci - jedná se např. o již zmíněný autoservis, pneu-servis, velkoobchod s dekorativními textiliemi, Velkoobchod s osvětlením a elektroinstalacním materiálem aj. Opět se nejedná o stavby, které by byly nějak architektonicky důležité.



### POŽADAVKY NÁVRHU

Hlavním požadavkem návrhu bylo zastavení celého území areálu Nákladového nádraží a k němu přilehlé pozemky a zároveň zachování staveb Nákladového nádraží (z důvodu prohlášení souboru za kulturní památku). Speciální požadavek se váže ke konverzi kulturní památky a ten říká, že se má, co nejméně zasahovat do budov Nákladového nádraží. Dále na místě areálu vytvořit novou plněhodnotnou městskou čtvrť, která bude navazovat typologicky na okolní zástavbu města, okolní vazby i architekturu, navrhnout propojení parku Židovských pecí a Olšanských hřbitovů vytvořením městského veřejného parku a doplnit dostatek občanské vybavenosti a pracovních příležitostí. Velmi silný potenciál má i ceně stavební rezervy v širším centru Prahy jsou jednoznačným podnětem pro plněhodnotné doplnění zástavby v typicky městském charakteru, které je pro lokalitu Žižkova typické - tj. bloková zástavba. Pro zkloubení moderní představy o urbanismu a typické formy Žižkova je v návrhu použita polo-otevřená bloková zástavba. V návrhu je zohledněno především měřítko člověka, sledování jeho pohybu, zachování významných průhledů a kompozičních os a vytvoření plnohodnotného veřejného prostoru a pěších tras nejen pro obyvatele, ale i pro návštěvníky. Dalším požadavkem bylo řešení chybějících parkovacích stání, které je nejen pro Žižkov typické, ale i zavedení nové tramvajové trasy. Dále počítat v návrhu se zavedením metra D (konkrétně stanici Basilejské náměstí, ze které by vedl jeden výstup do řešeného území) a vytvořit, tak k němu dostačující veřejný prostor.

### ZÁSADY NÁVRHU

Návrh se snaží respektovat výškovou hladinu stávající zástavby, vytvořit a posílit významné průhledy a kompoziční osy s návazností na stávající i nově vytvořené veřejné prostory a budovy. Nově navržená hlavní veřejná prostranství jsou budována pro obyvatele a návštěvníky, nikoliv pro motorovou dopravu. Komunikace pro automobily budou zklidněné aby nenarušovaly plynulý chod nově vzniklé čtvrti Žižkova. Do zástavby bude navržena zeleň v typicky městském charakteru za účelem zpříjemnění a obohacení veřejných prostorů. Pro vytvoření jednotného konceptu je potřeba odstranit některé nynější stavby - zejména v okolí jižní a severní části areálu. Jedná se o stavby, které jsou v dezolátním stavu nebo se do navržené zástavby svým umístěním nebo svou funkcí nehodí - např. čerpací stanice OMV, různé mini stavby pro skladování, budovy autoservisů aj. Důležité je zmínit i snahu o eliminaci izolovaného území, které se nachází na severovýchodním svahu. Návrh respektuje požadavky městské části a požadavky hnutí pod vedením M. Stropnického tj. v budovách Nákladového nádraží vytvořit kulturně - vědecké centrum, které má obsahovat prostory pro Národní filmový ústav, Národní archeologický ústav AV, galerie, depozitáře aj. Dle M. Stropnického by se mělo jednat o prostor, který žije a zároveň obohacuje návštěvníky.

### STÁVAJÍCÍ DOPRAVA

Městská část Praha 3 leží v souvisle urbanizovaném území hlavního města Prahy. Dopravní význam území městské části Praha 3 významně předurčují dvě historické stopy státních silnic z Prahy do Kolína (Husinecká - Koněvova) a z Prahy do Kutné Hory (Vinohradská) Řešená lokalita je vymezena ulicemi Jana Želivského, Malešická, U Nákladového nádraží. Část, kterou zpracovávám detailněji je v blízkosti Nákladového nádraží Žižkov. Toto území je vymezeno stávající ulicí Jana Želivského a dvěma novými ulicemi Dr. Caivase a Vladimíra Weisse, které dřívější sloužily jako vjezdy popř. výjezdy do areálu Nákladového nádraží. Lokalita je velmi dobře obsloužena městskou hromadnou dopravou, zastoupenou tramvajovými a autobusovými spoji. Křížovatka ulic Jana Želivského a Olšanské je místem, kde se kříží většina spojů městské hromadné dopravy pro toto území. Ulice Olšanská a Jana Želivského jsou dost frekventované tranzitní tepny městské části. I přes to, že v přilehlých ulicích jsou podélná parkovací stání tzv. "modrá zóna" je jako ve zbylé části města nedostatek parkovacích stání.

### STÁVAJÍCÍ ZELEŇ

Umístění řešené lokality je v nedaleké blízkosti významných městských zelených ploch. Na severu od areálu Nákladového nádraží je park Židovské pece, jehož výšková úroveň je oproti areálu vyšší o 20 metrů (jedná se o 280 m. n. m.). Další zelenou plochou, kterou je potřeba zmínit je Parukářka, ta je o 10 metrů vyšší než zmínované Židovské pece (její nadmořská výška je 290 m.n.m). Poslední důležitým zeleným prostorem jsou Olšanské hřbitovy, které jsou od okolí oddělené vizuální bariérou - cca 2,5 metru vysokou zdí. Aproto pohled do tohoto prostoru je pouze ze druhého nadzemního podlaží.

### KONCEPT NÁVRHU

Hlavní myšlenkou návrhu bylo vytvoření kompaktní zástavby nové městské čtvrti sdostatečným množstvím občanské vybavenosti, s ustálenou výškovou zástavbou, která respektuje stávající kulturní památku Nákladového nádraží a okolní zástavby. Prvním krokem v návrhu bylo rozdělení území pomocí os budoucích komunikací. Díky původním vjezdům (popř. výjezdům) do areálu byly vyřešeny podélné osy. Jedná se o tři původní vjezdy, které plynule navazují na městskou třídu Jana Želivského. Dalším krokem bylo navržené kolmých os ulic na nově vzniklé osy. Ty jsou umístěny tak, že každá liché věž Nákladového nádraží tvoří osu budoucí ulice. Později v diplomním projektu byla provedena změna, kterou zapříčinily přesnější rozměry rozestupů věží Nákladového nádraží. Změna se projevila tak, že věže už netvoří osy nově vzniklých ulic (po návrhu dvoupátrové nástavby na skladišťová křídla by věže jako osy ztratily význam). Možné řešení jak dodržet tento bod návrhu je vytvoření zvýšené atiky na zmíněnou nástavbu do jednotlivých os ulic. Třetím bodem návrhu je natočení podélných os cca o 25°, které se nacházejí v druhé půlce území, z důvodu výhledu na zelenou plochu Židovských pecí. Toto natočení platí i pro izolovanou část území.

Čtvrtý bod je spjat s vymezením městského parku, který by měl vizuálně propojovat Židovské pece a Olšanské hřbitovy, popř. nasměrovat chodce či cyklisty směr na Hagibor.

Následující bod je umístění uzavřených bloků do jednotlivě vymezených prostorů (pomocí os ulic). Bloková zástavba byla použita z důvodu, který je nejspíše jasný - celý Žižkov i sousední Vinohrady jsou tvořeny blokovou zástavbou a pro docílení návaznosti nově vzniklé zástavby je tato forma ideální.

Šestý bod návrhu navazuje předchozí t. týká se blokové zástavby. Konkrétně se jedná o "rozbití" uzavřených bloků pomocí komunikací, které jsou výhradně navrženy jen pro chodce. Tak vzniká modernější podoba blokové zástavby. Na ose sever - jih se bloky zmenšují a na ose západ - východ se bloky "rozdrbují" na menší.

Sedmý bod se týká výškové regulace navržené zástavby. Podél ulice Malešická mají objekty sedm nadzemních podlaží, s narůstající vzdáleností od již zmíněné ulice se podlaží snižují o jedno podlaží. V jižní části podél ulice U Nákladového nádraží jsou umístěny objekty se šesti nadzemními podlažími a směrem k Nákladovému nádraží podlaží klesají. V izolovaném území je podlažnost zástavby čtyři nadzemní podlaží.

Další krok je rozdělení jednotlivých funkcí navržených objektů do řešeného území. Severní část je tvořena obytnou zástavbou s občanským vybavením v parteru. U této zóny je navrženo obchodní centrum s návazností na budoucí stanici metra D. V jižní části území je navržena administrativní zóna, která dotváří profil ulice a vytváří protihlukovou bariéru pro obytnou část území. Do zakončení hlavního veřejného prostoru, který je umístěn mezi skladišťovými křídly Nákladového nádraží je navržena organická hmota, která má funkci kulturní tj. je zde navržen velký a malý sál pro různé společenské akce. V části pod terénní hranou se nachází občanská vybavenost v podobě základní školy, mateřské školy, objektu pro mimoškolní aktivity, senior house, ubytovny a vysokoškolské koleje. Občanskou vybavenost doplňují dva bloky pro bydlení. Poslední nezmiňovanou částí je tzv. izolovaná lokalita, která je propojena se zbytkem území pěší zónou. V tomto území je navržena obytná zóna s vybavením v parteru.

Předposledním bodem návrhu je zavedení tramvajové dopravy do řešeného území. Původně je v návrhu počítáno s tramvajovým obratištěm, ale dle požadavků městské části Praha 3 je možno vést tramvajovou trasu v původním železničním koridoru.

Desátý bod je propojen s návrhem dopravní komunikace, která částečně vyplývá z nynější ulice U Nákladového nádraží, ale je později svedena do původního železničního koridoru, kde se posléze napojí na Městský okruh. Důvodem je přetížení komunikací Jana Želivského a Vnohradské.

### NAVRHOVANÁ DOPRAVA

Jsou zde navrženy tři podélné komunikace, které jsou původními vjezy (či výjezdy) z areálu Nákladového nádraží. Nesou jména projektantů, kteří tento areál navrhli tj. Dr. Caivase a Vladimíra Weisse. Celkový návrh dopravy v území je zakreslen v technické situaci.

### NAVRHOVANÁ ZELEŇ

Zeleň, bude navržena v návaznosti na stávající parkové plochy. Jelikož se jedná o typicky městský prostor, v rámci ulic a veřejných prostranství budou navrženy pouze vzrostlé listnaté stromy. Travnaté plochy budou umístěny v centrálním parku, ve vnitroblocích a v hlavním veřejném prostoru mezi skladišti Nákladového nádraží. Ve vnitroblocích bude navržena i vhodná vzrostlá zeleň pro zpříjemnění prostoru pro trávení volného času.





#### PŮVODNÍ STAV

Schématické znázornění jednotlivých funkcí, které se v nejbližším okolí od Nákladového nádraží nacházejí. Dále jsou zde vyobrazeny velké zelené plochy - tj. Židovské pece (sever), Olšanské hřbitovy (jih), Parukárka (západ). Z tohoto diagramu je vidět, jakou má areál Nákladového nádraží rozlohu (oproti okolní zástavbě).



#### VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje body 1, 2 a 3 z průvodní zprávy

Toto schéma ukazuje navrženou uliční síť. Návaznost prvních tří podélných ulic (v blízkosti Nákladového nádraží) je tvořena původními vjezdy do areálu. K nim kolmé ulice jsou definované, jako osy 1., 3. a 5. věže Nákladového nádraží. Zbylé ulice už jen dotváří navrženou uliční síť.



#### VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 4 průvodní zprávy

Jedná se o umístění centrální zelené plochy, která má doplnit chybějící návaznost Židovských pecí, Olšanských hřbitovů a popř. nedalekého Hagiboru. Navržená plocha je dále rozdělena na 2 úseky - první, který je situován blíže k Židovským pecím) je aktivní (hřiště, skatepark aj.) a druhý je odpočinkový.



#### VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 5 průvodní zprávy

Na dalším schématu je vidět vytvoření blokové zástavby, které je pro Žižkov i sousedící Vinohrady typické. Na první pohled je patrné, že tato forma zástavby je nejpřirozenější a šetrné řešení pro návrh budoucí městské čtvrti. Dále je vidět i různorodost velikostí jednotlivých bloků.

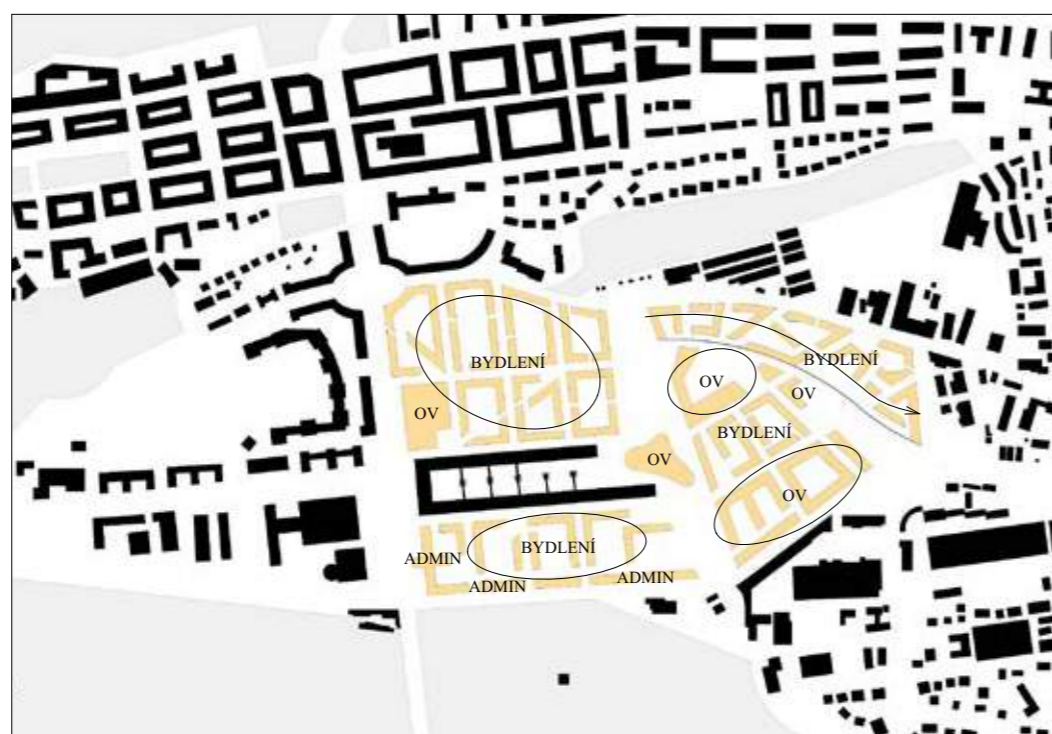




VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 6 z průvodní zprávy  
 Pro vytvoření modernější formy blokové zástavby bylo navrženo rozdělení jednotlivých bloků a tak vzniká polo-otevřená bloková zástavba. Jednotlivé dělení má ve většině návrhu své opodstatnění - např. nasměrování chodce na důležitá místa



VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 7 z průvodní zprávy  
 Schéma se zabývá výškovou regulací navržené zástavby. Je vidět, že podlaží směrem k Nákladovému nádraží ubývají. Důvod je aby budova Nákladového nádraží byla dominantním prvkem celého území popř. i orientačním prvkem.



VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 8 průvodní zprávy  
 Jedná se o umístění jednotlivých funkcí objektů. Převažující funkce je samozřejmě bydlení (bylo v požadavcích), které bude doplněno v parteru o občanskou vybavenost (v některých případech). Další důležitou roli má budova základní školy, která plyně navazuje na pěší komunikaci, jak od ulice Jana Želivského tak i od ulice Malešické.



VÝVOJOVÉ SCHÉMA - vyobrazuje bod 9 průvodní zprávy  
 Poslední vývojové schéma jednak zobrazuje navržení tramvajové dopravy podél Nákladového nádraží Žižkov a jednak důležité veřejné prostranství a navazující pěší komunikace.





schéma nestabilních objektů, které jsou navrženy k demolicí

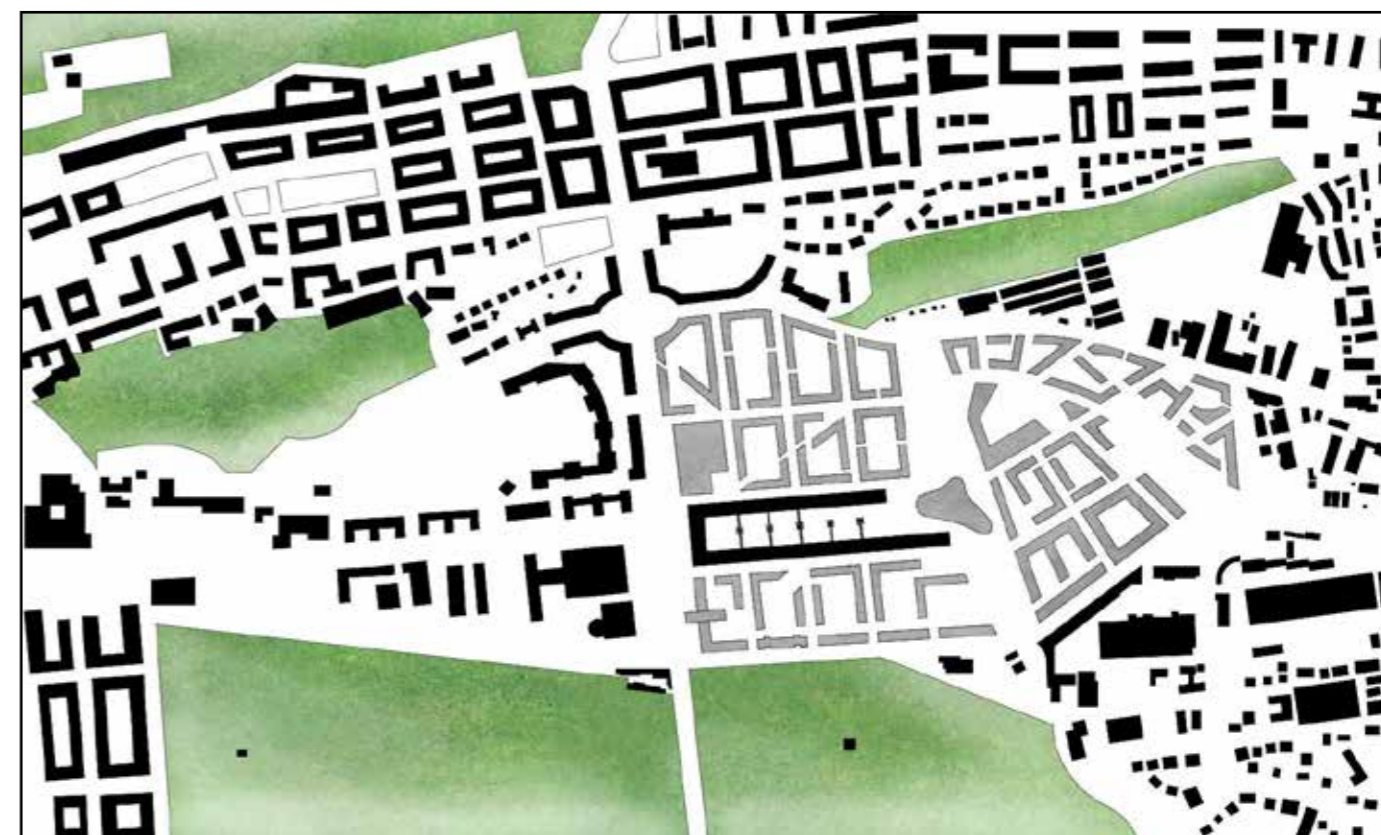


schéma formy zástavby



schéma veřejné zeleně



schéma umístění MŠ, ZŠ, SŠ





schéma veřejných prostranství



schéma možných aktivit



schéma komunikací pro pěší / automobily



schéma dopravní dostupnosti území













ŽIDOVSKÉ PECE

TELEKOMUNIKČNÍ VĚŽ

OLŠANSKÉ HŘBITOVY

OLŠANSKÉ HŘBITOVY

B

T

T

T

B

HO

OC

KP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

5 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

3 NP

7 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

7 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

6 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

7 NP

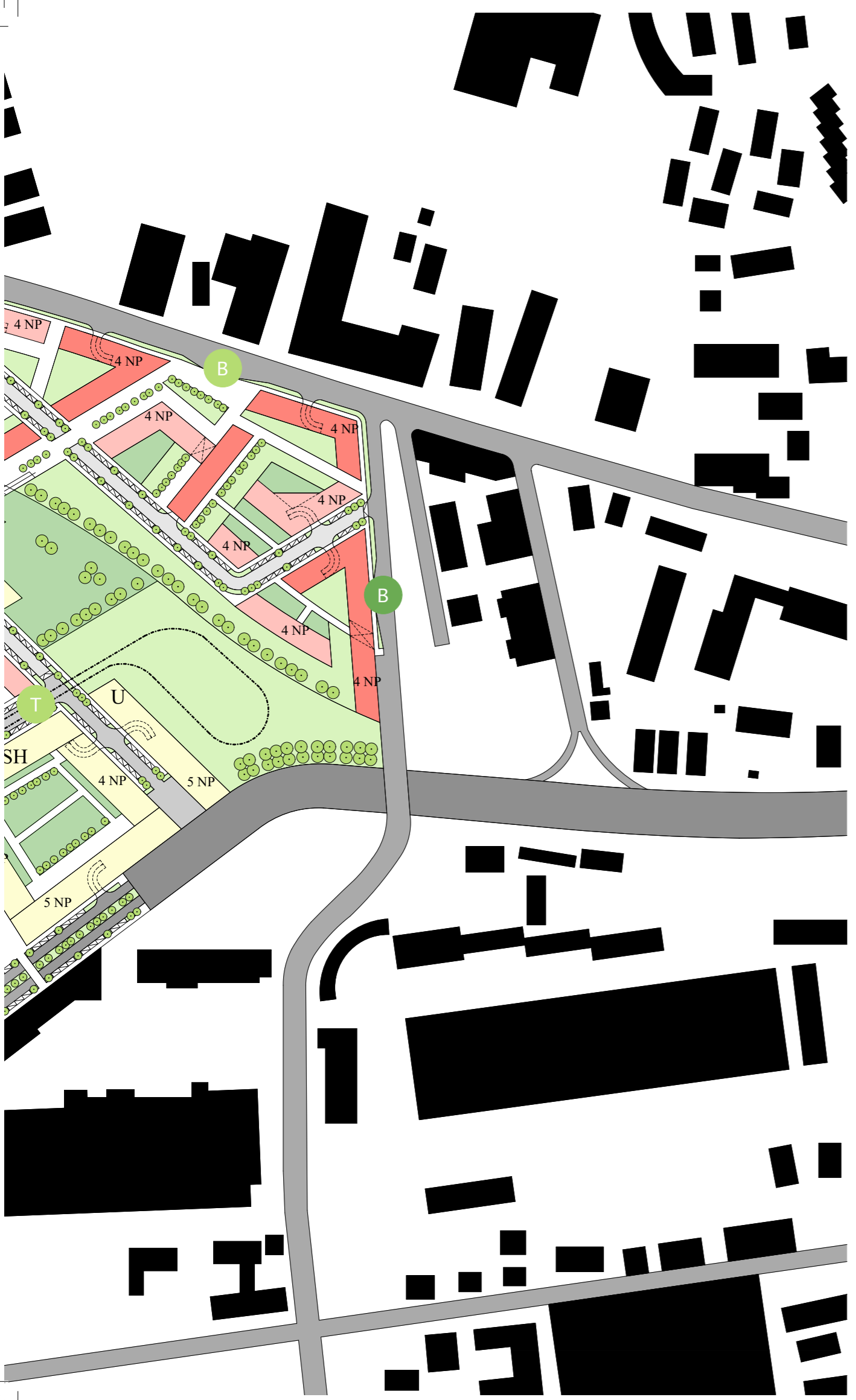
7 NP

7 NP

7 NP

7 NP





## LEGENDA K TECHNICKÉ SITUACI, měřítko 1: 3 000

### FUNKČNÍ VYUŽITÍ OBJEKTŮ, PLOCH

	PŮVODNÍ OBJEKTY	OC	OBCHODNÍ CENTRUM	DH	DĚTSKÉ HŘIŠTĚ	MŠ	MATEŘSKÁ ŠKOLA
	BYDLENÍ SMÍŠENÉ	H	HOTEL	ŽP	ŽÍŽKOV POINT	U	UBYTOVNA
	BYDLENÍ (ČISTĚ)	MC	MATEŘSKÉ CENTRUM	ZŠ	ZÁKLADNÍ ŠKOLA	SH	SENIOR HOUSE
	NEBYTOVÁ FUNKCE	VT	VENKOVNÍ TĚLOCVIČNA	H	ŠKOLNÍ HŘIŠTĚ	VK	VYSOKOŠKOLSKÉ KOLEJE
	OBČANSKÁ VYBAVENOST	S	SKATE PARK	MA	MIMOŠKOLNÍ AKTIVITY	KP	KULTURNÍ PAMÁTKA

### DOPRAVA

	RYCHLOSTNÍ SILNICE		TRASATRAM - původní		STANICE BUDOUCÍ TRASY METRA D
	PŮVODNÍ KOMUNIKACE		TRASA TRAM - nová		ZASTÁVKA TRAM - nová
	KOMUNIKACE TYPU C		ZASTÁVKA TRAM - původní		ZASTÁVKA BUS - nová
	KOMUNIKACE TYPU D1		ZASTÁVKA BUS - původní		
	KOMUNIKACE TYPU D2 (PRO PĚŠÍ)				
	RAMPA DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ				

### ZELEŇ

	VEŘEJNÁ ZELEŇ
	POLOVEŘEJNÁ ZELEŇ
	SOUKROMÁ ZELEŇ
	VZROSTLÁ ZELEŇ (PARKOVÁ)
	VZROSTLÁ ZELEŇ (ULIČNÍ)

### OSTATNÍ

2 NP - PODLAŽNOST OBJEKTŮ



### POZNÁMKA

Při řešení diplomové práce, konkrétně v situaci navrhování podzemních garáží a následný vjezd byly provedeny změny : ulice X se změnila na běžnou komunikaci (2x jízdní pruh, 2x parkovací stání a 2x chodník. Pěší zóna byla v ulici Y zkrácena a na její půlce byla umístěna rampa do podzemního tunelu, který vede do garáží.



OLŠANSKÉ HŘBITOVY

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOY

BYTOVÉ DOMY S OBČANSKOU VYBAVENOSTÍ V PARTERU

WELLNESS HOTEL

MĚSTSKÝ PARK - relaxační část

PŮVODNÍ ZÁSTAVBA + SKLADY

VYSOKOŠKOLSKÉ KOLEJE

SENIOR HOUSE

BYTOVÉ DOMY S OBČANSKOU VYBAVENOSTÍ V PARTERU

UBYTOVNA

TRAMVAJOVÁ SMYČKA

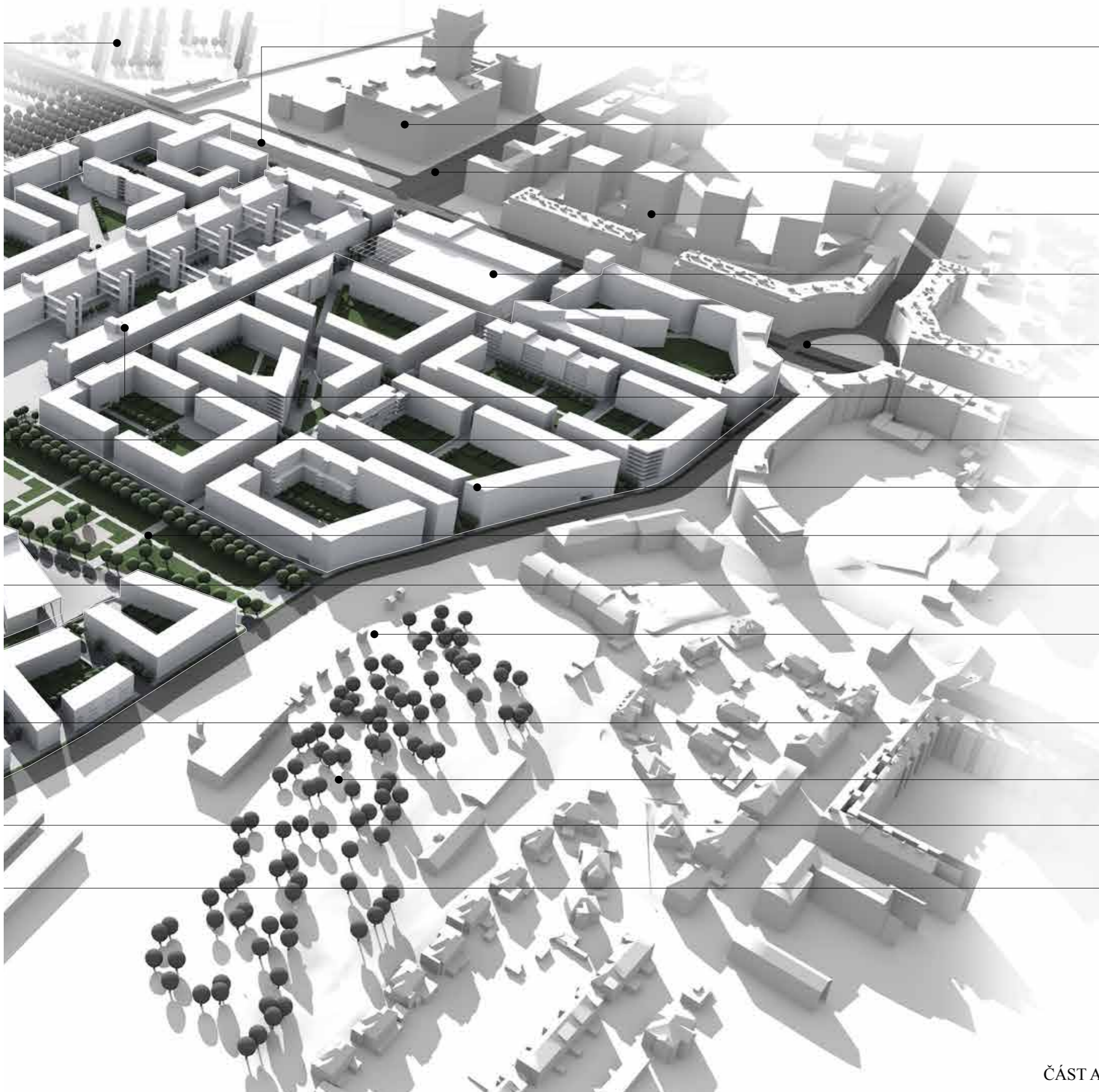
MATEŘSKÁ ŠKOLA

NÁVRH RYCHLOSTNÍ SILNICE - s návazností na Pražský okruh

ULICE U NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ







ULICE JANA ŽELIVSKÉHO

TELEKOMUNIKAČNÍ VĚŽ

ULICE OLŠANSKÁ

NOVOSTAVBA BYTOVÉHO DOMU OD CENTRAL GROUP

NAVRŽENÉ OBCHODNÍ CENTRUM (zde je umístěn vstup do stanice metra D)

BASILEJSKÁ NÁMĚSTÍ (okolo náměstí jsou bytové domy)

BUDOVY NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

ŽIŽKOV POINT - multifunkční sál, přednáškový sál

BYTOVÉ DOMY S OBČANSKÝM VYBAVENÍM V PARTERU

MĚSTSKÝ PARK - aktivní část

AREÁL ZÁKLADNÍ ŠKOLY + DDM

SOUKROMÉ ZAHŘÁDKY

BYTOVÉ DOMY - umístěné na zvýšeném terénu (oproti předcházející zástavbě o 6 metrů)

PŘÍRODNÍ PARK ŽIDOVSKÉ PECE

ULICE MALEŠICKÁ

PŮVODNÍ ZÁSTAVBA - SKLADY + AUTO - SERVIS





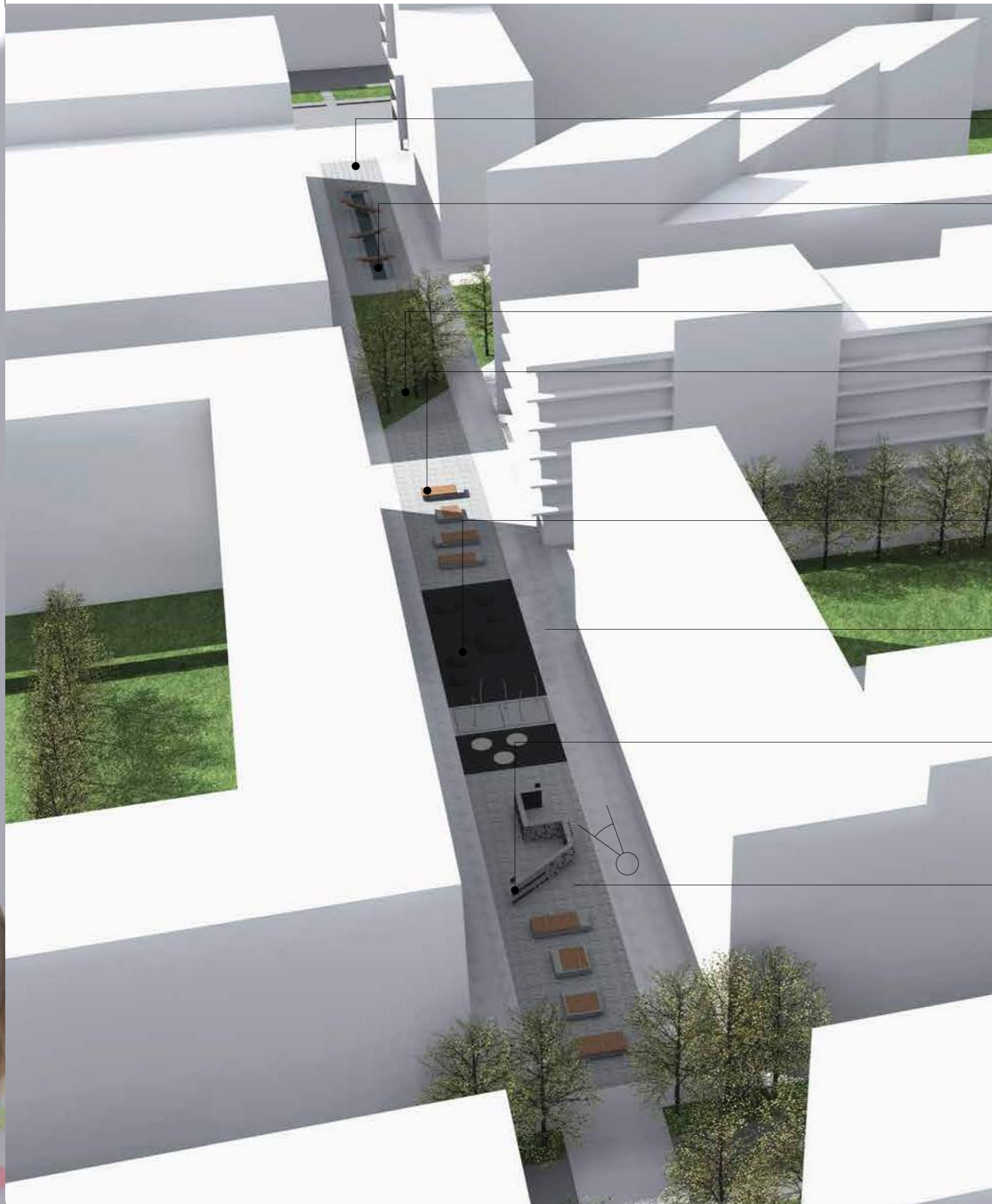












**VODNÍ PRVEK**  
typ: vodní trysky zapuštěné do dlažby



**VODNÍ PRVEK - s posezením**  
typ: schodišťové stupně + vodní plocha + dřevěná mola  
materiál: beton, dřevo



**ZELEŇ** - nebezpečná plocha + stromy

**LAVIČKY pro relax**  
rozměry: 2 x 5 m, 3 x 3 m  
materiál: beton, dřevo



**DĚTSKÉ HŘIŠTĚ**  
typ: organicky tvarovaná hrací plocha  
materiál: gum-asfalt



**BETONOVÁ DLAŽBA**  
rozměr: 800 x 400 mm



**MINI HOROLEZECKÁ STĚNA**  
rozměr: různý, výška 2,5 m  
materiál: beton



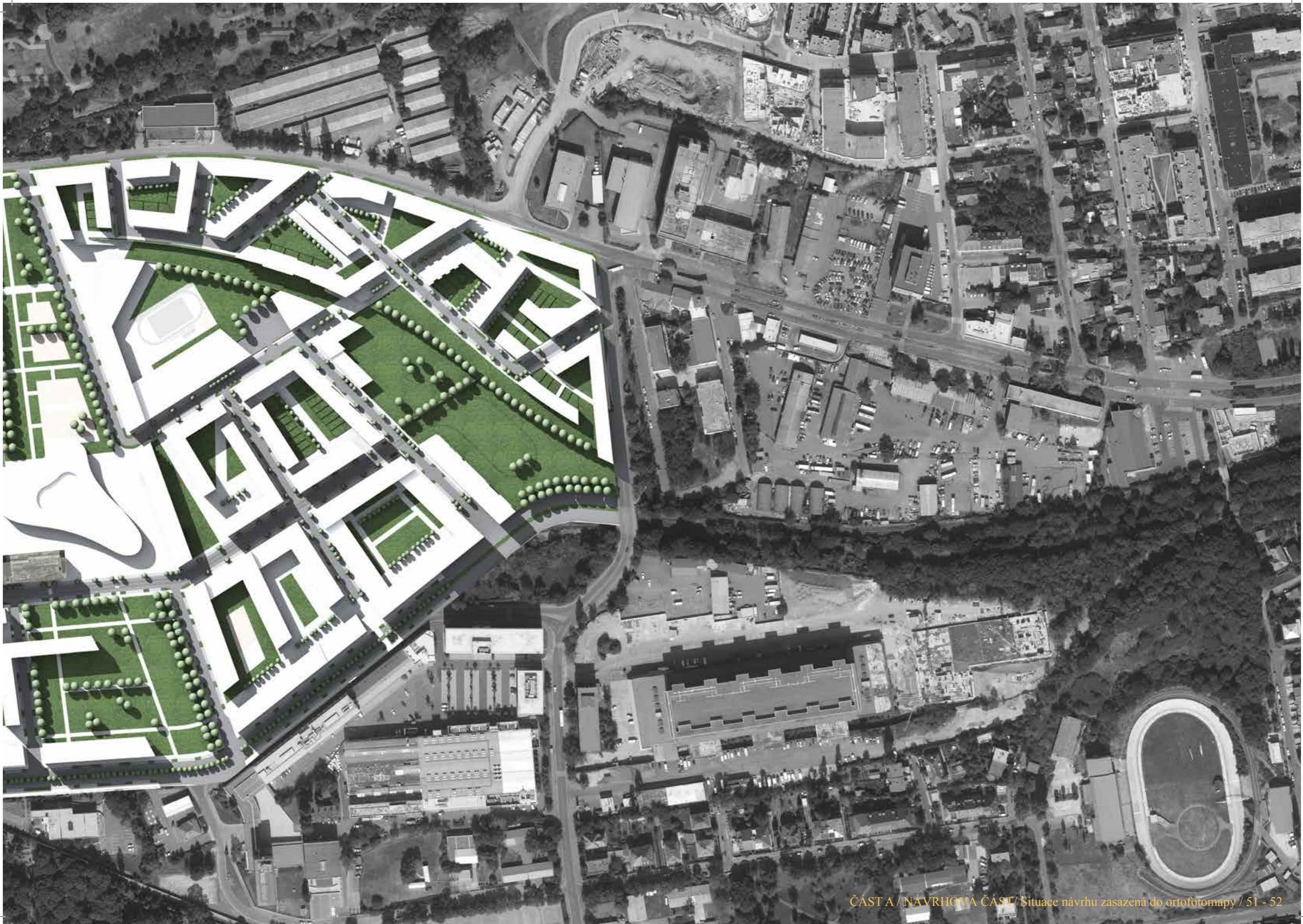
**BETONOVÁ DLAŽBA**  
rozměr: 300 x 200 mm



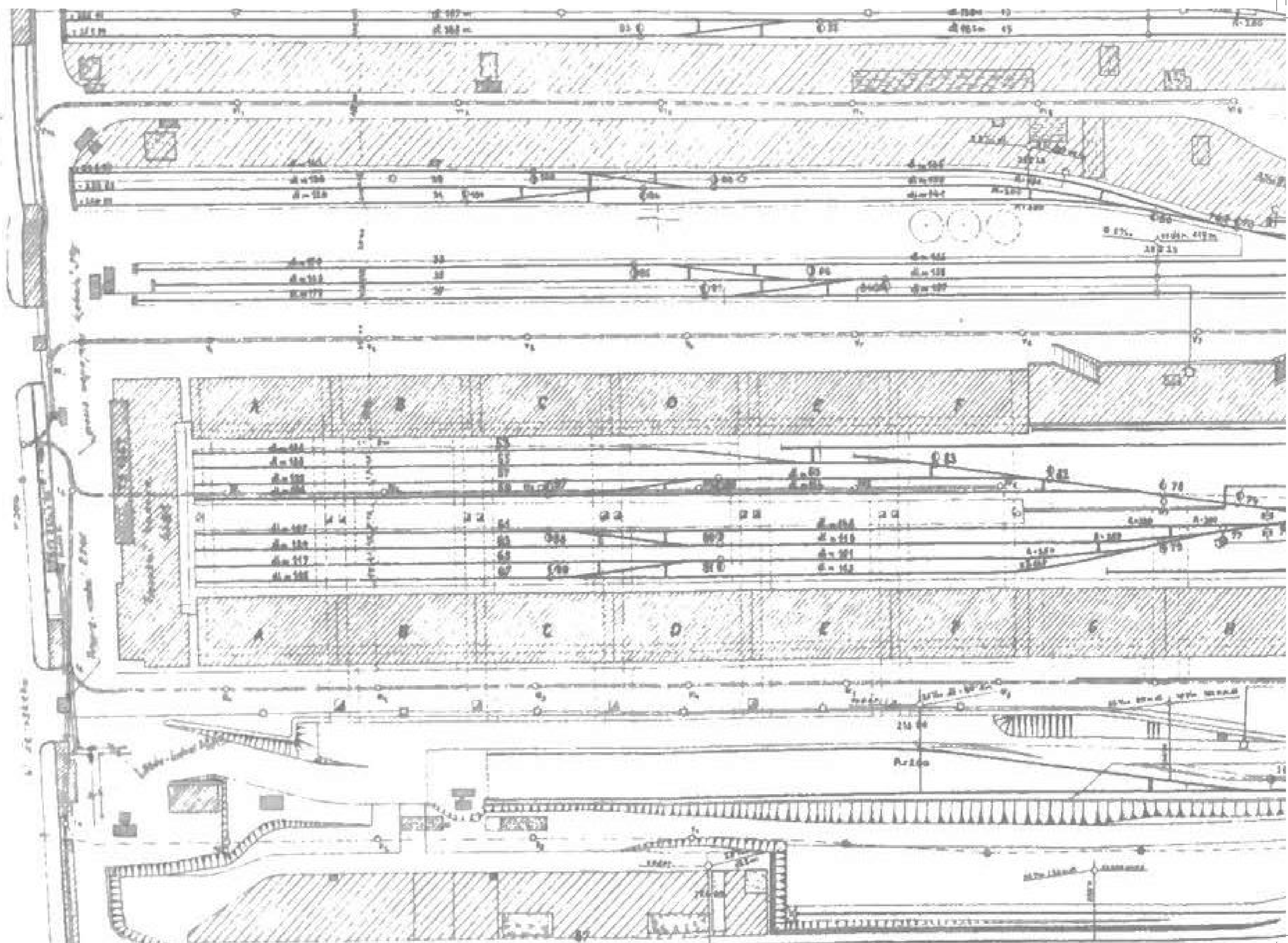




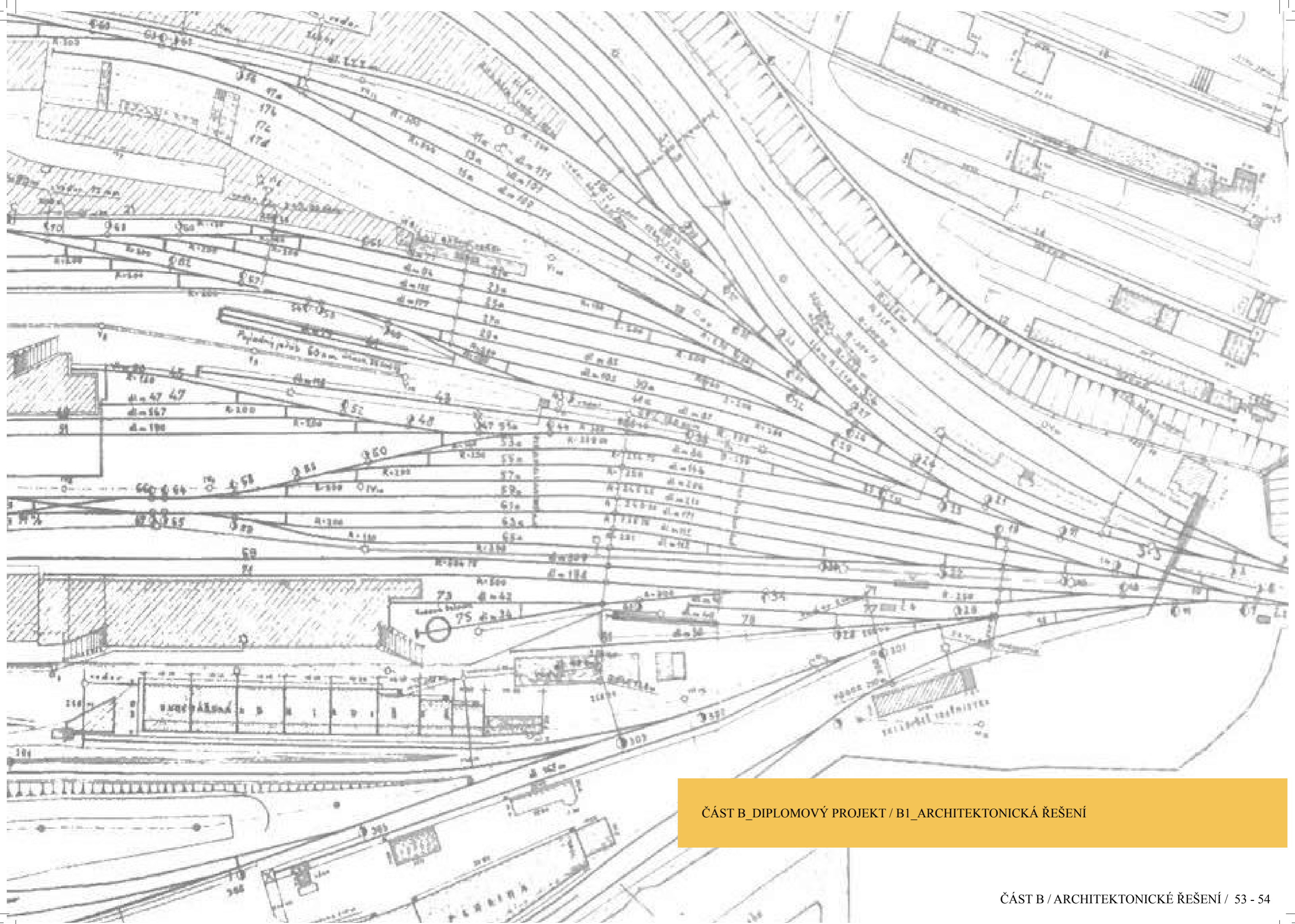












ČÁST B\_DIPLOMOVÝ PROJEKT / B1\_ARCHITEKTONICKÁ ŘEŠENÍ







# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Zadání diplomové práce vychází a navazuje na předdiplomní projekt, ve kterém bylo řešeno území se nacházející se v širším centru Prahy, jedná se konkrétně o městskou část Praha 3 - Žižkov. Území je vymezeno ze západu městskou třídou Jana Želivského, ze severu ulicí Malešická a z jihu ulicí U Nákladového nádraží. Rozloha pozemku areálu Nákladového nádraží Žižkov činí více než 30 hektarů. Komplex na první pohled upoutá svými mimořádnými rozměry, šířkou 85 metrů a délkou téměř 380 metrů. Areálu domnuje soubor staveb Nákladového nádraží, jehož půdorys připomíná písmeno U s dlouhou osou navazující na linii Olšanské ulice. Území dříve sloužilo jako koncové (hlavové) velkokapacitní nádraží na trati Malešice - Žižkov, a proto většina plochy areálu je tvořena kolejí a manipulačními plochami. Projekt velkokapacitního vyprojektování během roku 1930 Dr. Ing. Karel Caivas a Ing. arch. Vladimír Weiss.

Diplomní část řeší podrobněji propojení Nákladového nádraží s původní a nově navrženou zástavbou, konverzi budov kulturní památky, parter před Správní budovou (u ulice Jana Želivského), návaznost budov na nově navrženou stanici metra D a hlavní pcentrální prostor mezi skladišťovými křídly Nákladového nádraží.

Tato oblast je v současné době z velké části nezastavěna (především areál Nákladového nádraží), ale v částech, které už nejsou součástí areálu se nacházejí stavby typu - např. čerpací stanice, objekty složené pro servis automobilů, velkoobchody aj. Důležité je zmínit i dvě terénní hrany, jedna z nich je v těsné blízkosti Nákladového nádraží, ale má své opodstatnění - jedná se o přístup do prvního podzemního podlaží pomocí tunelů, které jsou svými rozměry vhodné i pro automobily popř. menší nákladní automobily. Druhá terénní hrana se nachází na severo-východě území a tvoří, tak přírodní hranici areálu. Zároveň izoluje volný přístup do areálu z ulic Malešická a U Nákladového nádraží.

Právě tato velice cenná stavební rezerva, která svým umístěním je nadosah halvního centra a zároveň je obklopena dostatkem zeleně, je zadání pro vytvoření nové městské čtvrti s dostatečným množstvím objektů pro bydlení, občanské vybavenosti a pěším tras, které propojují důležitá veřejná prostranství.



## KONCEPT

Hlavní myšlenka konceptu je propojení budov Nákladového nádraží s městskou třídou Jana Želivského a s nově navrženými ulicemi Dr. Caivase a Vladimíra Weisse, které vedou podél skladišť. Zároveň zakomponovat stavbu do nově navržené městské čtvrti. V dnešní době je objekt izolován od okolí. Hlavní příčinou izolace je funkční využití a velké rozměry budov. Správní budova skrývá za svoji hmotou významné prostředí nádražního dvora s jedinečnými industriálními prvky. Dále v návrhu bylo důležité zachovat měřítko člověka, sledování jeho pohybu, zachování významných pohledů, kompozičních os a vytvoření plnohodnotného multifunkčního veřejného prostoru s pěšími trasami pro obyvatele i návštěvníky.

Nyní se tato kapitola rozděluje na pod-témata, která se budou zabývat stručným popisem budov Nákladového nádraží, návrh funkčního využití, konverze budov a návrhem veřejného prostoru.

### Popis jednotlivých budov Nákladového nádraží Žižkov

Nákladové nádraží sestává ze tří objektů v jejichž čele stojí tzv. Správní budova, která kdysi složila jako budova pro styk s veřejností - byly zde kanceláře zaměstnanců Českých drah, byty, sklady atd. Jedná se o částečně čtyřpodlažní stavbu, která ještě obsahuje dva suterény. V dnešní době jsou prostory v prvním nadzemním podlaží pronajímány a ve zbylých patrech jsou umístěny kanceláře.

Zbylé objekty jsou skladiště pro podej a výdej. Skladiště podeje je umístěné vlevo od Správní budovy a složilo pro podej zboží. V této budově se nacházely především prostory pro skladování zboží, které čekalo na transport. Nedílnou součástí skladiště byly i kanceláře pracovníků, kteří řídili provoz skladiště. Skladiště podeje má šest sekcí (A,B,C,D,E,F), jejíž jedna část měří 44 metrů. Rozpon sloupů v severním třítraktovém křídle je 5,3 x 5,8 metrů. U objektu jsou z obou stran umístěny kryté rampy, které usnadňovaly manipulaci se zbožím. Stavba má tři nadzemní podlaží (přízemí, 1NP, 2NP) a jedno podzemní podlaží. Avšak je skladiště připravené na případnou dostavbu čtvrtého patra.

Poslední budova je skladiště pro výdej, které je umístěné napravo od Správní budovy. Jak název napovídá objekt sloužil pro výdej přijatého zboží. I toto skladiště především obsahovalo mnoho skladovacího prostoru a k nim potřebné zázemí pro plynulý provoz. Oproti skladišti pro podej má výdej o dvě sekce více (G,H), v části budovy je druhý suterén, rozdíl najdeme i v traktu - zde se jedná o čtyřtrakt a nedílnou součástí jsou vjezdy (výjezdy) do podzemních tunelů, které propojují manipulační plochu a interiér prvního suterénu. Tyto tunely propojují nejen exteriér se skladištěm výdeje, ale i výtahové věže a první podzemní podlaží podeje.

Tunely byly nadimenzovány pro průjezd nákladních aut, v projektu jsou dva stávající tunely použity k propojení podzemního parkování a vyrovnávací rampy.

Co se týče fasád, tak v přízemí jsou umístěna dva metry široká dvoukřídlá vrata, která usnadňovala manipulaci s přesunem zboží. Ve vyšších patrech jsou viditelná pásová okna s drobným dělením.

### Návrh funkčního využití budov Nákladového nádraží Žižkov

Pro návrh jednotlivých funkcí budov návrh vychází z požadavků skupiny Tady není developerovo v čele s M. Stropnickým a Úřadu městské části Praha 3. Funkce, které by mohly být použity jsou výsledkem sloučení dvou oborů tj. uměleckého a vědeckého (technického). Jsou tím na mysli tyto provozy - muzeum, galerie, přednáškové sály, prostory vymezené pro Národní filmový ústav, pracoviště Národního památkového ústavu AV, výukové sály atd. Jednotlivé funkce, které byly zmíněné jsou do objektů rozmístěné v pořadí Správní budova, skladiště pro podej a skladiště pro výdej následovně.

Ve druhém suterénu Správní budovy se nacházejí sklady Národního filmového ústavu, sklad pro kanceláře Českých drah a sklady pro pronajimatelné kanceláře. Větší část plochy prvního podzemního podlaží zaujímají prostory Národního filmového ústavu pro vrřejnost, jedná se o dva promítací sály se zázemím, dva přednáškové sály se zázemím, wc, šatnu pro návštěvníky, zázemí pro zaměstnance a technické místnosti. V druhé části se nachází sklad pro menší restauraci či kantýnu. Přízemí Správní budovy je rozděleno otvorem na dvě části, který má sloužit jako propojení veřejného prostranství s prostorem kolem městské třídy Jana Želivského. V levo jsou umístěny obchodní plochy se zázemím, dvě komunikační jádra a na místě původního světlíku dva výtahy. V pravé části je navržena menší restaurace či kantýna, dvě komunikační jádra, dva výtahy a jeden nákladní výtah. Zmíněné komunikační jádra a výtahy jsou určené pro zaměstnance nebo pro rezidenty. Zabezpečení komunikací je pomocí čipové karty. Druhé nadzemní podlaží je stejně jako předchozí rozdělené (kvůli zmiňovanému otvoru), v levé části se nacházejí pronajimatelné kancelářské plochy se zázemím a druhá část je řešena obdobně. Třetí podlaží je už celistvé a jsou zde umístěny kanceláře pro České dráhy, které v dnešní době v budově sídlí. Nově navržené čtvrté podlaží patří Národnímu filmovému ústavu. Poslední nově navržené patro obsahuje opět pronajimatelné kanceláře s veškerým zázemím.

V celém suterénu skladiště podeje jsou situované sklady pro různé vlastníky - např. archiv Českých drah, rezidenty, městskou knihovnu. V prvním nadzemním podlaží se nacházejí prostory pro obchody, kavárnu, soukromé galerie, komunikační jádra, technické místnosti a nově navržený otvor, který zpřístupňuje veřejný prostor s nově navrženou zástavbou na severu území. Zabezpečení komunikačním jader v přízemí je pomocí recepce a tzv. kolotočů, které jsou řízené pomocí čipové karty. Komunikační jádra ve vyšších podlažích jsou zabezpečeny a pro vstup je opět potřeba čipová karta. Druhé a třetí nadzemní podlaží náleží pronajimatelným kancelářím se zázemím. Navržená nástavba, která zvyšuje skladiště o dvě podlaží obsahuje mezonetové byty, prostor pro ukládání nadbytečných věcí a kočárkárnu/kolárnu. Tyto byty jsou navrženy pro studenty, kterým nebyla přidělena kolej nebo pro čerstvé absolventy - tzv. sociální bydlení.

Druhý suterén skladiště pro výdej ve své první sekci obsahuje výstavní a skladovací část muzea o Nákladovém nádraží. Ve druhé je navržen sklad Českých drah. Do části prvního suterénu je umístěna opět výstavní plocha muzea a ve zbylé (převládající) části je situované pracoviště pro Archeologický ústav - jedná se o laboratoře, zázemí pro zaměstnance a depozitář. Přízemí je obdobně řešené jako u skladiště pro podej s přidáním prostorů pro fitnesscentrum, pro muzeum o Nákladovém nádraží Žižkov a galerie Archeologického ústavu AV ČR. Ve druhém a třetím podlaží na většině plochy jsou navrženy kanceláře pro archeologický ústav a ve zbylé části pronajimatelné kanceláře. Opět je výška skladiště navýšena o dvě podlaží, které jsou navrženy pro stejné funkční využití jako v předchozím objektu.

Parkování je vyřešeno v místě pod volným prostorem mezi skladišti, jedná se o dvě podlaží, jejíž počet parkovacích míst je celkem 389.

### Návrh konverze budov Nákladového nádraží Žižkov

Hlavní myšlenky pro návrh konverze kulturní památky vycházejí z požadavků, které určil Národní památkový ústav. Návrh většinu vyjmenovaných bodů akceptuje. Navržené změny se týkají zvětšení komunikačních jader (především úpravu chodíšť), navýšení objektů o 2 NP, vytvoření otvorů do hmot, umístění nových hmot na místa dvou původních věží, zazdění okenních otvorů do 1PP, srovnání výškových rozdílů mezi objekty skladišť. Jedná se tyto požadavky:

- zachovat nosnou konstrukci v plném rozsahu
- zachovat vzhled alespoň jednoho ze skladišť, u Správní budovy není žádný speciální požadavek
- možnost nástavby na skladištích max. o dvě podlaží
- vyrovnání výškových rozdílů dvora (zasypání)
- otvory do objektů jsou povoleny, NPÚ akceptuje důležitost "otevření" a propojení kulturní památky s okolím
- změna velikosti komunikačních jader (především ve skladištích) povoleno, ale tato změna být nemusí z důvodu, že na kulturní památku neovlivňuje stavební zákon a potřebné normy
- ponechání co nejvíce výtahových věží (nejlépe všechny)
- v některé části (objektu skladiště) ponechat původní vybavení - výtahy, schodiště atd.
- zazdění okenních otvorů do prvního podzemního podlaží - povoleno
- z důvodu havarijního stavu výtahových věží, bude muset proběhnout rekonstrukce nebo výměna za nové, ale se stejným vzhledem
- zanechat funkcionalistické vstupy do Správní budovy
- ponechat původní zastřešení ramp podél skladišť
- zvětšování okenních otvorů - povoleno
- ponechat zastřešení středového nástupiště
- je možné vybourání některých sloupů, ale musí být k tomu vážný důvod - např. parkovací stání

### Návrh veřejného prostoru

Jedná se o prostor, který je vymezen všemi budovami Nákladového nádraží. Kdysi sloužil jako kolejíště se středovou krytou rampou. Hlavní myšlenkou pro návrh bylo vytvoření multifunkčního prostoru, který uspokojí většinu obyvatel i návštěvníků všech věkových kategorií.

Prvním krokem pro vytvoření příjemného veřejného prostoru je vyrovnání výškových rozdílů, které jsou na dvoře viditelné. Jedná se o výšku mezi kolejíštěm a krytými rampami která je 1,5metrů. Na většině prostoru bude násyp o výšce 1,5 metrů. Prostor bez násypu je situován u konečné sekce skladiště pro podej a rozdíl mezi prostory bude vyřešen pomocí pohodlných schodišťových stupňů. Schodišťové stupně budou sloužit i k posezení a případnému oddechu. U hrany skladiště pro podej je umístěna rampa o šířce 3,5 metru - jedná se o bezbariérový přístup jenen pro lidi, ale např. i pro hasiče. Dalším krokem návrhu bylo vytvoření hlavního prostoru který je v blízkosti obou propojujících otvorů skladišť. Zde je umístěn původní vagon s posezením, který slouží jako kavárna a v těsné blízkosti je vodí prvek (tvořen vodními trysky). Dále jsou zde ponechány původní koleje, které jsou zapuštěné v dlažbě a na původním místě jedné z dvojic kolejí je vytvořen zelený pás se vzrostlou zelení a veřejným osvětlením. Pro přechod přes travnatý pás jsou zde umístěny betonové pražce. Navazující prostor je charakteristický dvěma plochami první plochou je zeleně, která se dělí na dvě části - jedna část je tvořena trávníkem a dvěma stromy a druhá složila jako dětské hřiště (hlavní 2 prvky jsou původní železniční vagony). Druhá plocha je vymezena dřevěným molem, které je součástí nedalekých soukromých galérií a slouží jako prostor pro venkovní expozici. Molo je vysoké 600 mm a pro přístup jsou po necelém obvodu umístěné 3 schodišťové stupně, které mohou sloužit i pro posezení. Přichází část bez násypu, která na svém okraji je vymezena schodištěm o 10 -ti pohodlných schodech. Pro odlehčení hmoty schodiště jsou navrženy ve dvou jeho částech zelené stupně. Poslední část veřejného prostoru je tvořeno venkovní kavárnou (popř. rychlým občerstvením) a dřevěným molem, které patří ke galerii Archeologického ústavu AV, ČR. Nedaleko plochy pro kavárnu (popř. rychlé občerstvení) je navržen přístup do podzemních garáží, který je umístěn na původním místě šesté věže, která končila v přízemí. Pro srovnání délky obou skladišť je u krátkého ramene umístěn bosket, který obsahuje vzrostlou zelení a mobiliář pro relax a zábavu.

Při speciálních událostech se mola mohou použít nejen k výstavním účelům - např. koncerty, vekovní besedy, letní kino, festival aj.









BASILEJSKÉ NÁMĚSTÍ

ULICE MALEŠICKÁ

ULICE JANA ŽELIVSKÉHO

PODTÉMA NAVRHOVÁNÍ FUNKČNÍCH VYUŽITÍ  
JEDNÁ SE O DISPOZICE OBCHODNÍHO CENTRA, KTERÉ JE V NÁVAZNOSTI NA VESTIBUL  
METRA TRASY D

VYMEZENÉ ZADÁNÍ PRO DIPLOMOVOU PRÁCI  
JEDNÁ SE O NAVRŽENÍ FUNKČNÍHO VYUŽITÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ, NÁVRH  
KONVERZE A VYTVOŘENÍ MULTIFUNKČNÍHO PROSTRANSTVÍ

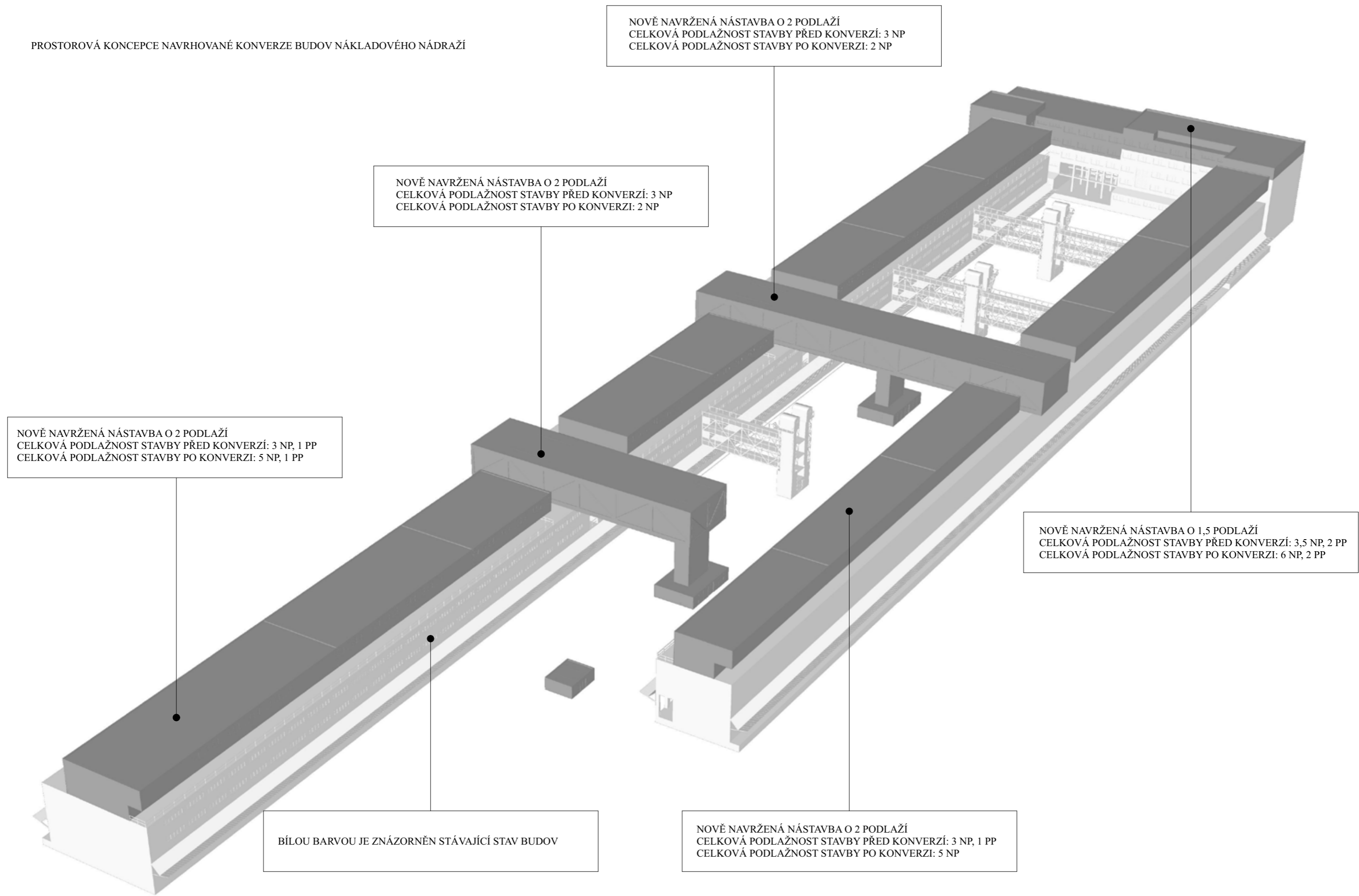
NOVĚ NAVRŽENÁ RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE, KTERÉ MÁ NAVAZNOST NA MĚSTSKÝ  
OKRUH, KTERÁ NAVAŽUJE NA ULICI NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ

ULICE OLŠANSKÁ

OLŠANSKÉ HŘBITOVY



PROSTOROVÁ KONCEPCE NAVRHOVANÉ KONVERZE BUDOV NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



NOVĚ NAVRŽENÁ NÁSTAVBA O 2 PODLAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3 NP  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PO KONVERZI: 2 NP

NOVĚ NAVRŽENÁ NÁSTAVBA O 2 PODLAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3 NP  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PO KONVERZI: 2 NP

NOVĚ NAVRŽENÁ NÁSTAVBA O 2 PODLAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3 NP, 1 PP  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PO KONVERZI: 5 NP, 1 PP

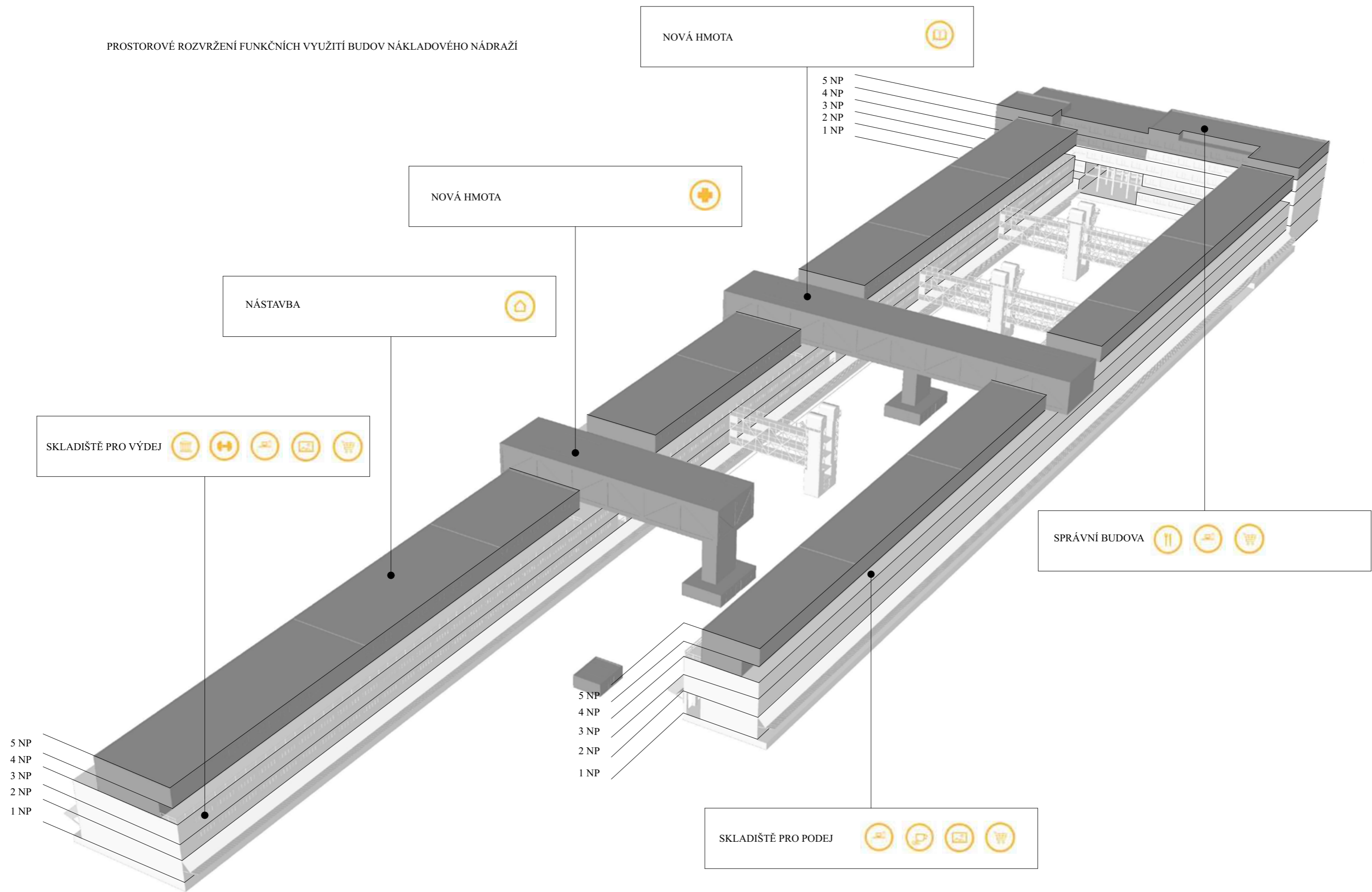
NOVĚ NAVRŽENÁ NÁSTAVBA O 1,5 PODLAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3,5 NP, 2 PP  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PO KONVERZI: 6 NP, 2 PP

BÍLOU BARVOU JE ZNÁZORNĚN STÁVAJÍCÍ STAV BUDOV

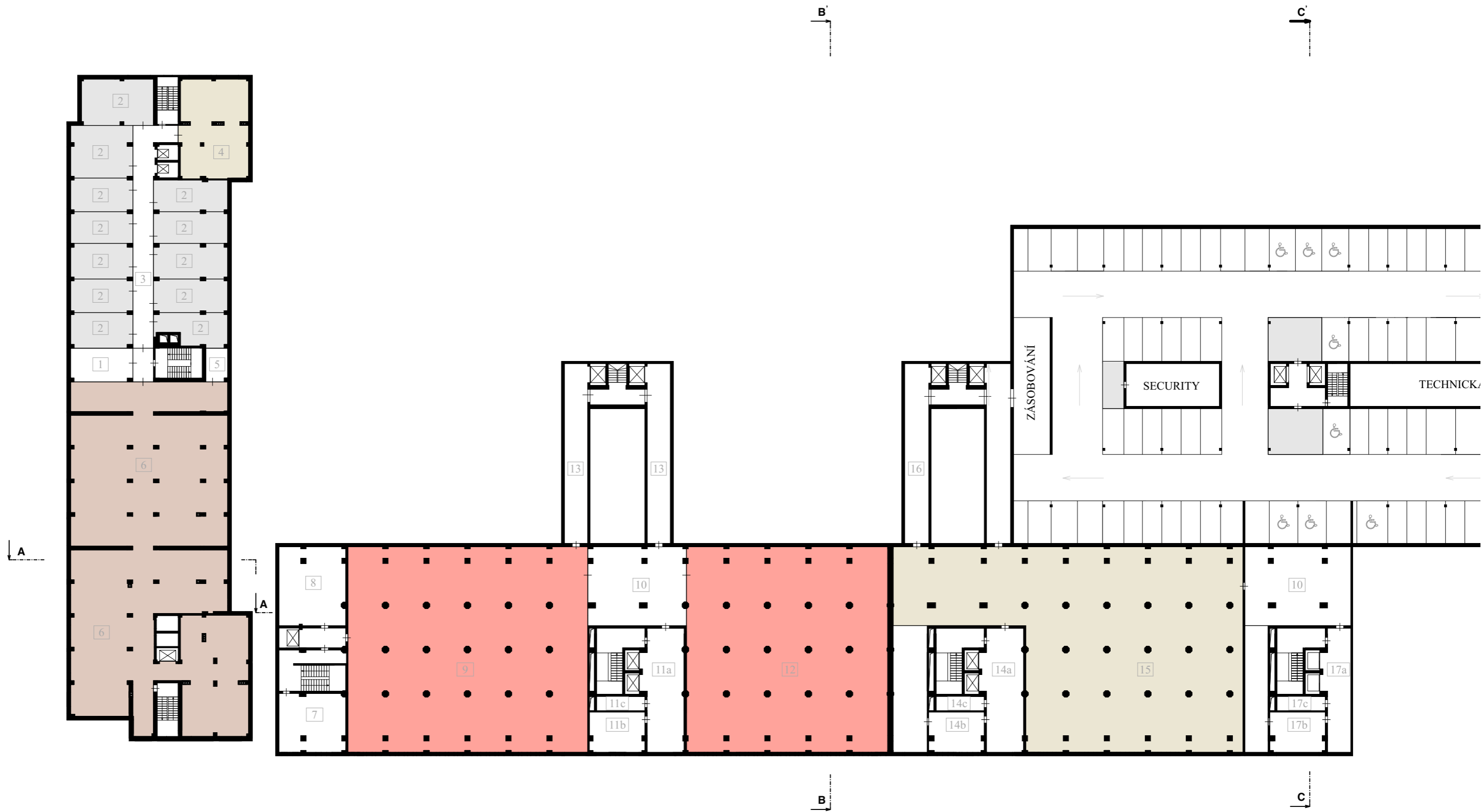
NOVĚ NAVRŽENÁ NÁSTAVBA O 2 PODLAŽÍ  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PŘED KONVERZÍ: 3 NP, 1 PP  
CELKOVÁ PODLAŽNOST STAVBY PO KONVERZI: 5 NP



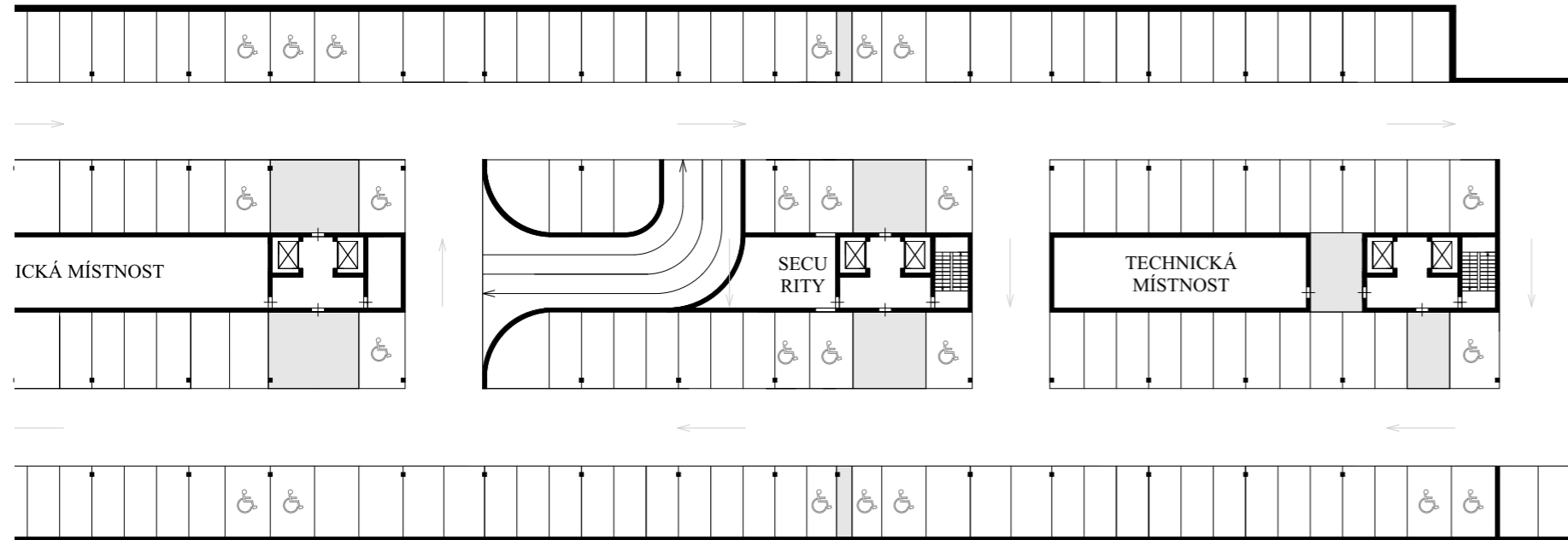
PROSTOROVÉ ROZVRŽENÍ FUNKČNÍCH VYUŽITÍ BUDOV NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ











LEGENDA 2PP, měřítko 1: 500

OBJEKT A (původní název: správní budova)	OBJEKT B (původní název: skladiště podej)
<ul style="list-style-type: none"> <li>1 + 5 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>PRONAJÍMATELNÉ SKLADY</li> <li>2 SKLADY</li> <li>3 CHODBA</li> <li>ČESKÉ DRÁHY - ADMINISTRATIVA</li> <li>4 SKLAD</li> <li>12 NÁRODNÍ FILMOVÝ ÚSTAV ČR</li> <li>6 SKLAD</li> </ul>	

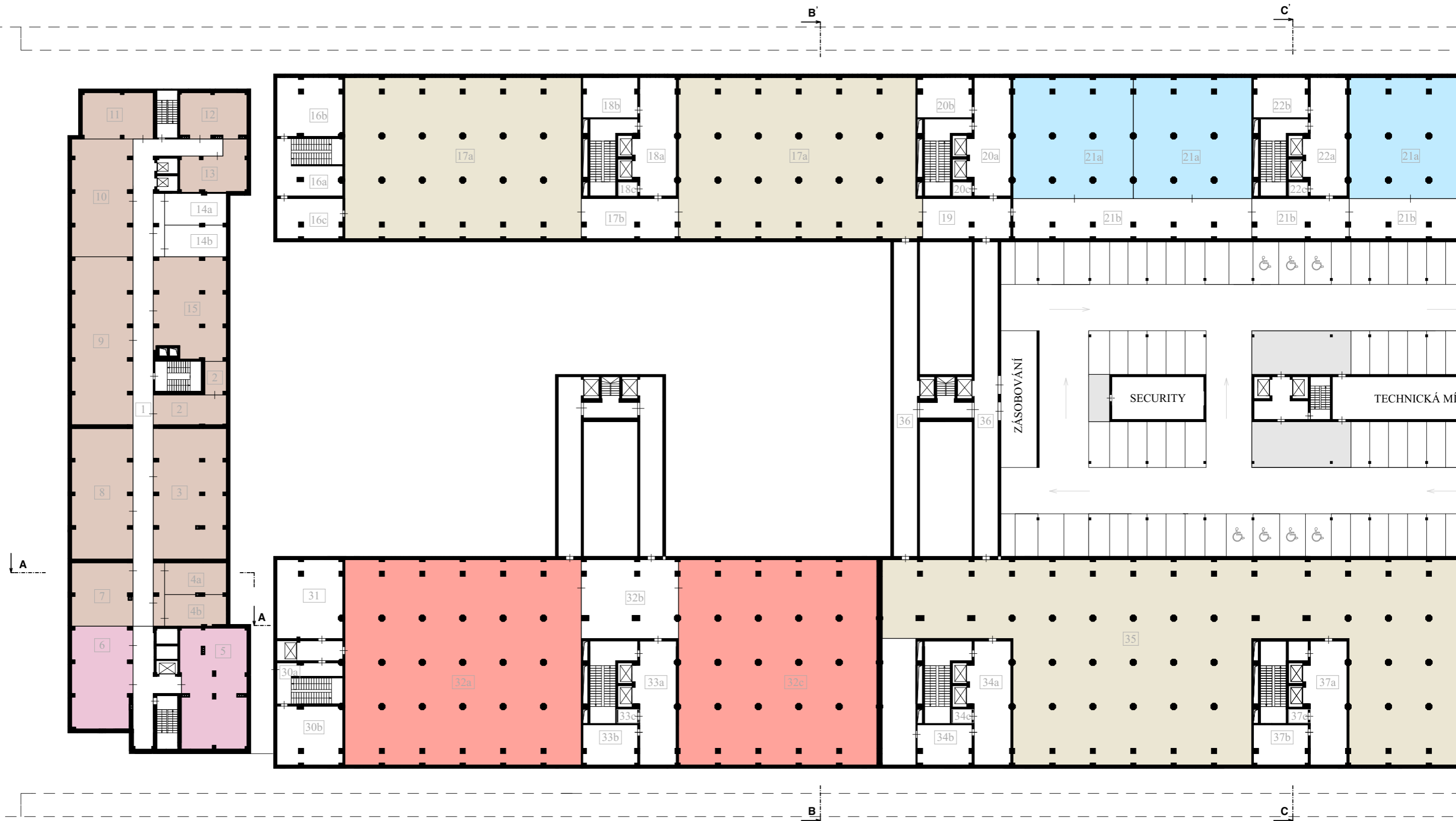
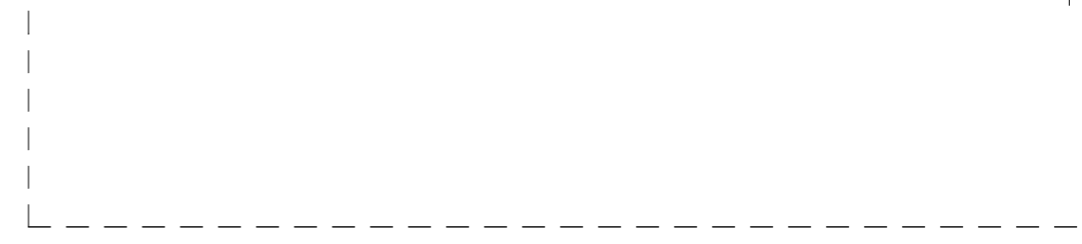
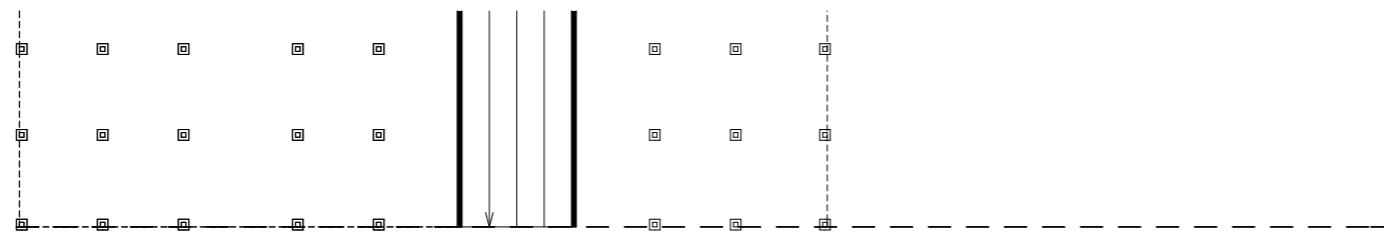
OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>MUZEUM NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV</li> <li>7 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>8 ZÁZEMÍ PRO ZAMĚŠTNANCE</li> <li>9 VÝSTAVNÍ PROSTOR</li> <li>10 CHODBA</li> <li>12 SKLAD</li> <li>13 PŮVODNÍ ZÁSODOVACÍ TUNEL</li> <li>11 + 14 + 17</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKLADY ČESKÝCH DRAH</li> <li>15 SKLAD</li> <li>16 PŮVODNÍ ZÁSODOVACÍ TUNEL</li> </ul>
<p>VSTUP PRO ZAMĚŠTNANCE (11a - vstupní chodba, 11b - technická místnost, 11c - úklidová místnost)</p>	

OSTATNÍ PRVKY	
<p>POZN. K ZÁSODOVÁNÍ: ZÁSODOVÁNÍ S AUTY O MAX. VÝŠCE 2,1 m</p>	

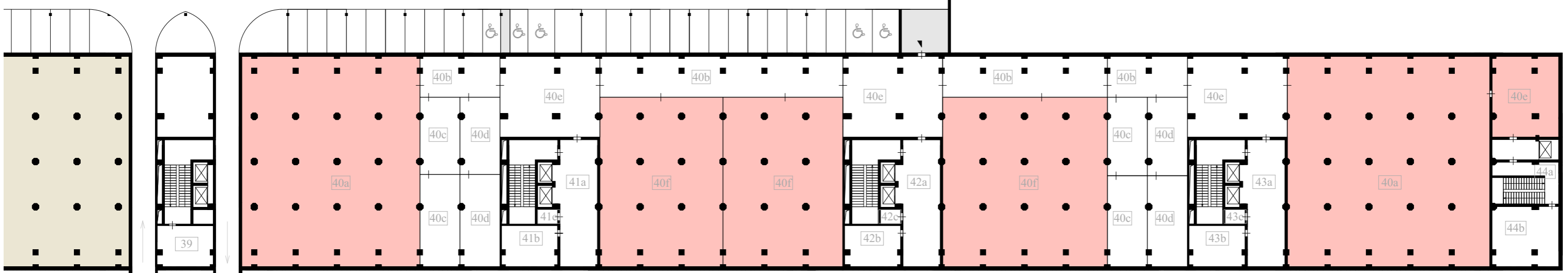
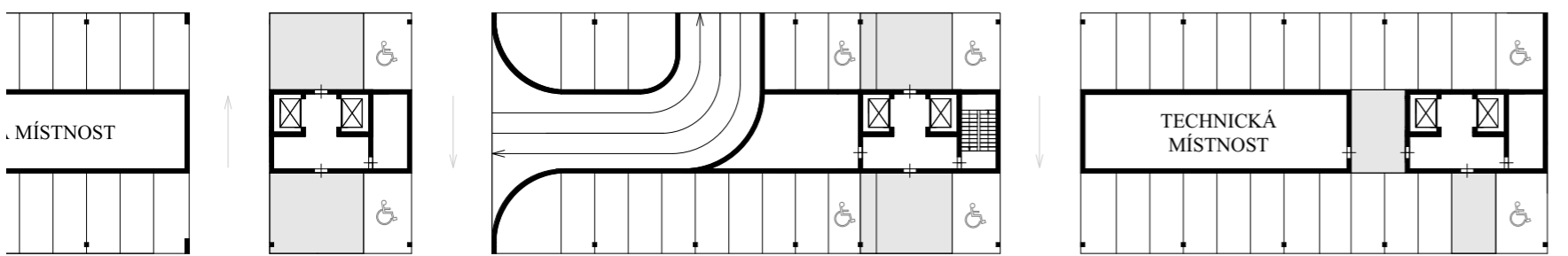
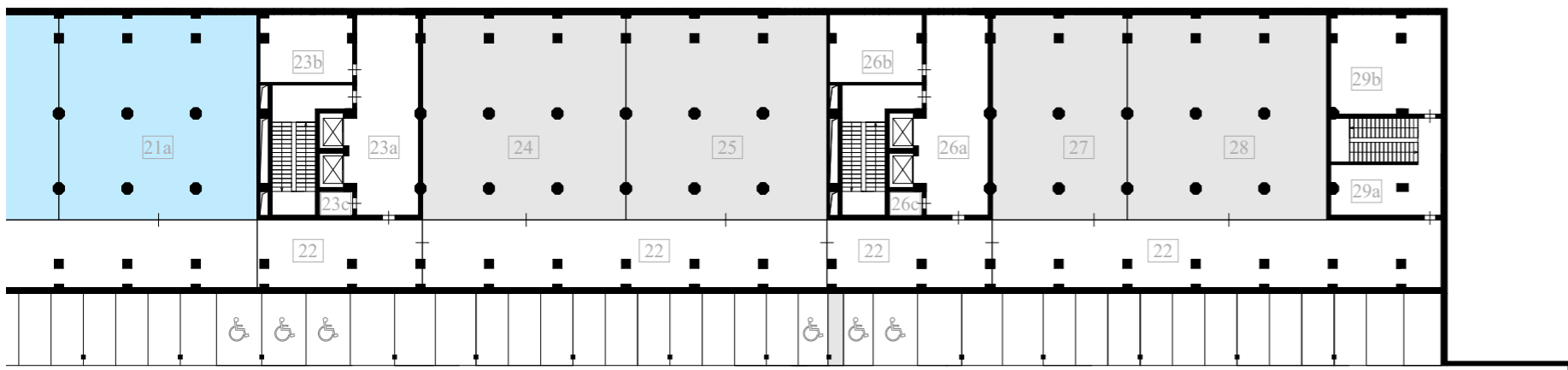


A'









LEGENDA 1PP, měřítko 1: 500

OBJEKT A (původní název: správní budova)	OBJEKT B (původní název: skladiště podej)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ NÁRODNÍ FILMOVÝ ÚSTAV ČR</li> <li>1 CHODBA</li> <li>2 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>3 + 9 PROMÍTACÍ SÁL</li> <li>4 + 14 WC (4a - ženy, 4b - muži)</li> <li>7 SKLAD</li> <li>8 + 10 + 15 PŘEDNÁŠKOVÝ SÁL</li> <li>11 ZÁZEMÍ PRO SÁLY</li> <li>12 ŠATNA PRO NÁVŠTĚVNÍKY</li> <li>13 ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li>5 + 6 SKLAD RESTAURACE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>16 + 29 VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE (16a - vstupní chodba, 16b - technická místnost, 16c - chodba)</li> <li>17 SKLADY ČESKÝCH DRAH (17a - sklad, 17b - chodba)</li> <li>18 + 20 + 22 + 23 + 26</li> <li>VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE (18a - vstupní chodba, 18b - technická místnost, 18c - úklidová místnost)</li> <li>19 + 22 CHODBA</li> <li>21 SKLADY PRO KNIHOVNU (21a - sklady, 21b - chodba)</li> <li>24 + 25 + 27 + 28 SKLAD K PRONÁJMU</li> </ul>
OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)	OSTATNÍ PRVKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>30 VSTUP DO PROSTORŮ MUZEA (30a - vstupní chodba, 30b - technická místnost)</li> <li>31 ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE MUZEA</li> <li>32 MUZEUM NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (32a - výstavní prostor, 32b - chodba, 32c - sklad)</li> <li>33 + 34 + 37 + 41 + 42 + 43</li> <li>VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE (33a - vstupní chodba, 33b - technická místnost, 33c - úklidová místnost)</li> <li>35 SKLADY ČESKÝCH DRAH</li> <li>36 PŮVODNÍ ZÁSBOVACÍ TUNEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>38 PŮVODNÍ ZÁSBOVACÍ TUNEL - RAMPA DO GARÁŽÍ (38a - směr dovnitř, 38b - směr ven)</li> <li>39 MÍSTNOST PRO SECURITY GARÁŽÍ</li> <li>40 ARCHÍVY A LABORATOŘE ARCHEOLOGICKÉHO ÚSTAVU AV ČR (40a - archiv, 40b - chodba, 40c - šatny a WC ženy, 40d - šatny a WC muži, 40e - vstupní chodba, 40f - laboratoře)</li> <li>44 VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE ARCHEOLOGICKÉHO ÚSTAVU (44a - chodba, 44b - technická místnost)</li> </ul>
<p>▲ VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE</p> <p>POZN. K ZÁSBOVÁNÍ: ZÁSBOVÁNÍ S AUTY O MAX. VÝŠCE 2,1 m</p>	









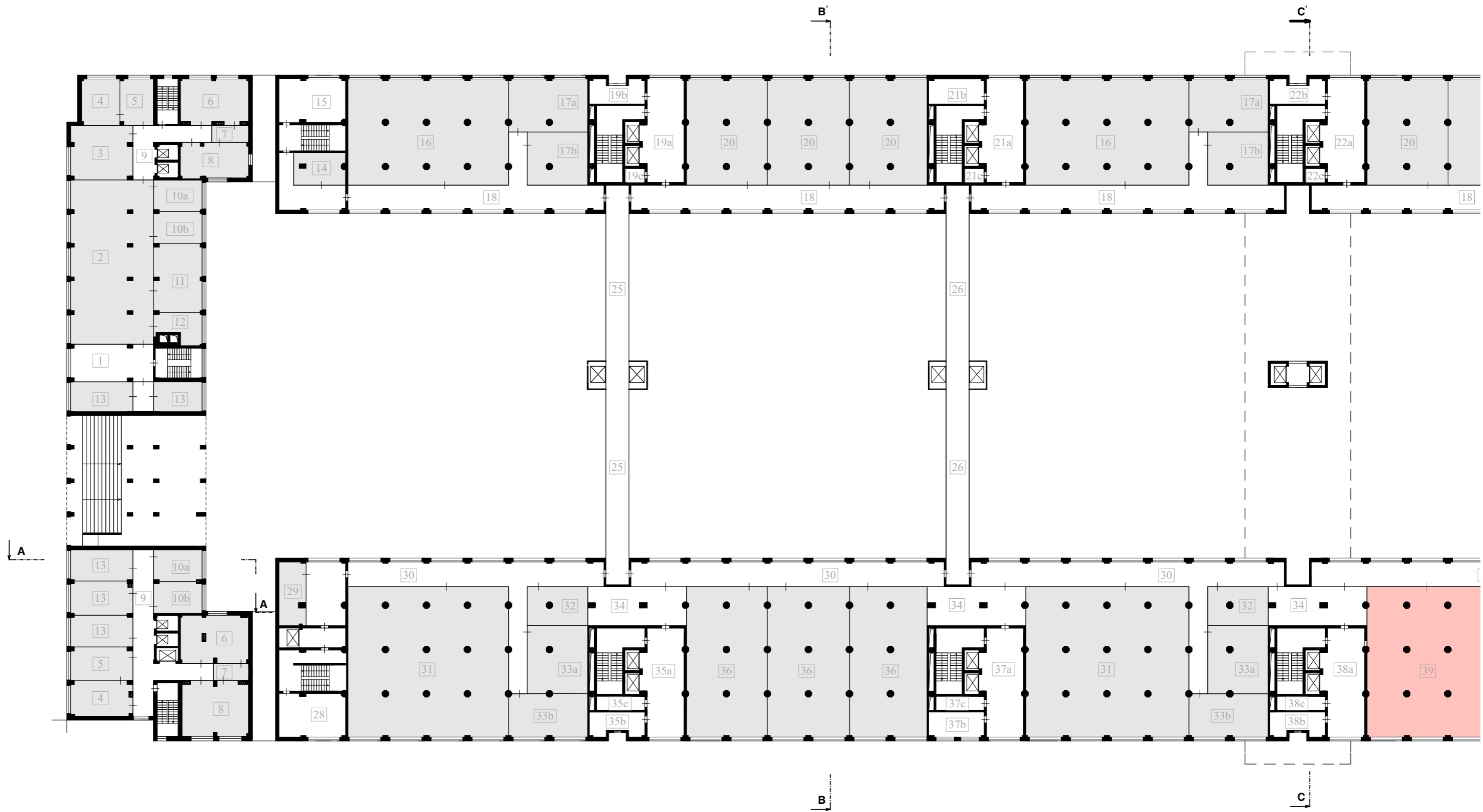
LEGENDA 1NP, měřítko 1: 500

- | OBJEKT A (původní název: správní budova)       | OBJEKT B (původní název: skladiště podej)   |
|--|---|
| 1 PASÁŽ  | 19 PŮVODNÍ PRŮCHOD š. 2800mm  |
| 2 CHODBA                                       | 20 + 35 VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE (20a - vstupní chodba, 20b - technická místnost)                  |
| 3 MENŠÍ RESTAURACE                             | 21 + 24 + 25 + 33 + 34 OBCHODY  |
| 4 WC (3a - ženy, 3b - muži)                    | 22 NOVĚ NAVRŽENÝ PRŮCHOD  |
| 5 PŘÍPRAVNA                                    | 23 + 26 + 28 + 30 + 32  |
| 6 DENNÍ MÍSTNOST, ŠATNA                        | VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE (26a - vstupní chodba, 26b - technická místnost, 26c - úklidová místnost) |
| 7 KANCELÁŘ                                     | 27 + 29 SOUKROMÁ GALERIE (27a - foyer, 27b - WC ženy, 27c - WC muži, 27d - výstavní prostor)    |
| 8 CHODBA                                       | 31 KAVÁRNA  |
| 9 - 15 + 17 OBCHODY                            | 36 KRYTÁ PASÁŽ  |
| 16 WC PRO ZAMĚŠTNAVCE (16a - ženy, 16b - muži) |   |
| 18 TECHNICKÁ MÍSTNOST                          |   |

- | OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)   |  |
|---|--|
| 37 PŮVODNÍ PRŮCHOD š. 2800mm  | 43 + 46 + 47 OBCHODY   |
| 38 + 56 VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE (38a - vstupní chodba, 38b - technická místnost)  | 44 NOVĚ NAVRŽENÝ PRŮCHOD   |
| 40 + 50 + 53 VSTUPNÍ HALA   | 49 FINTESS CENTRUM (49a - foyer, 49b - (šatny ženy, sprchy ženy, WC ženy), 49c - (šatny muži, sprchy muži, WC muži), 49d - sál pro sport, 49e - fitness sál)     |
| 39 MUZEUM NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (39a - foyer, 39b - WC ženy, 39c - WC muži, 39d - výstavní prostor, 39e - šatny pro zaměstnance, 39f - výstavní prostor) | 54 GALERIE ARCHEOLOGICKÉHO ÚSTAVU AV ČR (54a - foyer, 54b - WC ženy, 54c - WC muži, 54d - výstavní prostor, 54e - výstavní prostor, 54f - šatna pro zaměstnance) |
| 42 + 45 + 48 + 51 + 52 + 55 VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE (42a - vstupní chodba s recepcí, 42b - technická místnost, 42c - WC)  |  |

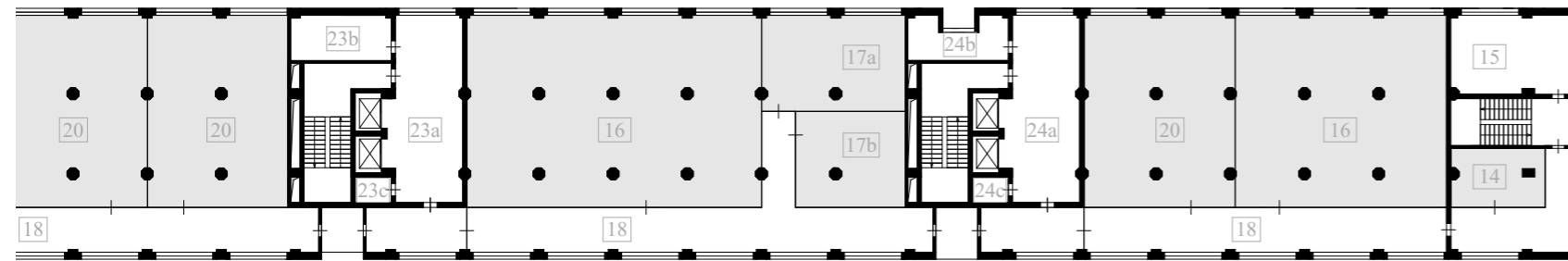
- | OSTATNÍ PRVKY |                            |  |                                    |  |                                 |
|---------------|----------------------------|--|------------------------------------|--|---------------------------------|
|               | VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE      |  | VSTUP PRO ZAMĚŠTNAVCE + ZÁSOBOVÁNÍ |  | VSTUP PRO VEŘEJNOST             |
|               | VSTUP DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ |  | VSTUP DO KNIHOVNY                  |  | VSTUP DO REHABILITAČNÍHO CENTRA |





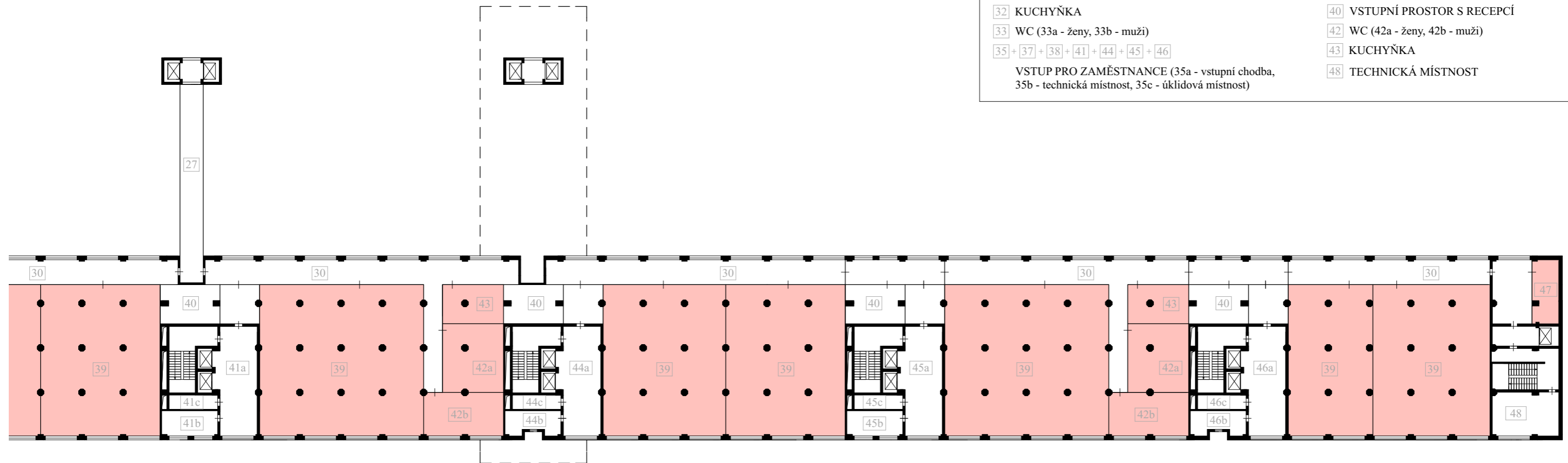


LEGENDA 2NP, měřítko 1: 500

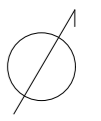


OBJEKT A (původní název: správní budova)
PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY
1 CHODBA S RECEPCI
2 KANCELÁŘ OPEN SPACE
3 KANCELÁŘ VEDOUČÍHO NFÚ
4 MENŠÍ ARCHÍV
5 SEKRETARIÁT
6 + 8 ZASEDACÍ MÍSTNOST
7 ZÁZEMÍ PRO ZASEDACÍ MÍSTNOSTI
9 CHODBA
10 WC (10a - ženy, 10b - muži)
11 KUCHYŇKA A DENNÍ MÍSTNOST
12 TECHNICKÁ MÍSTNOST
13 MÍSTNOST PRO ZAMĚŠTNANCE (např. kolárna)

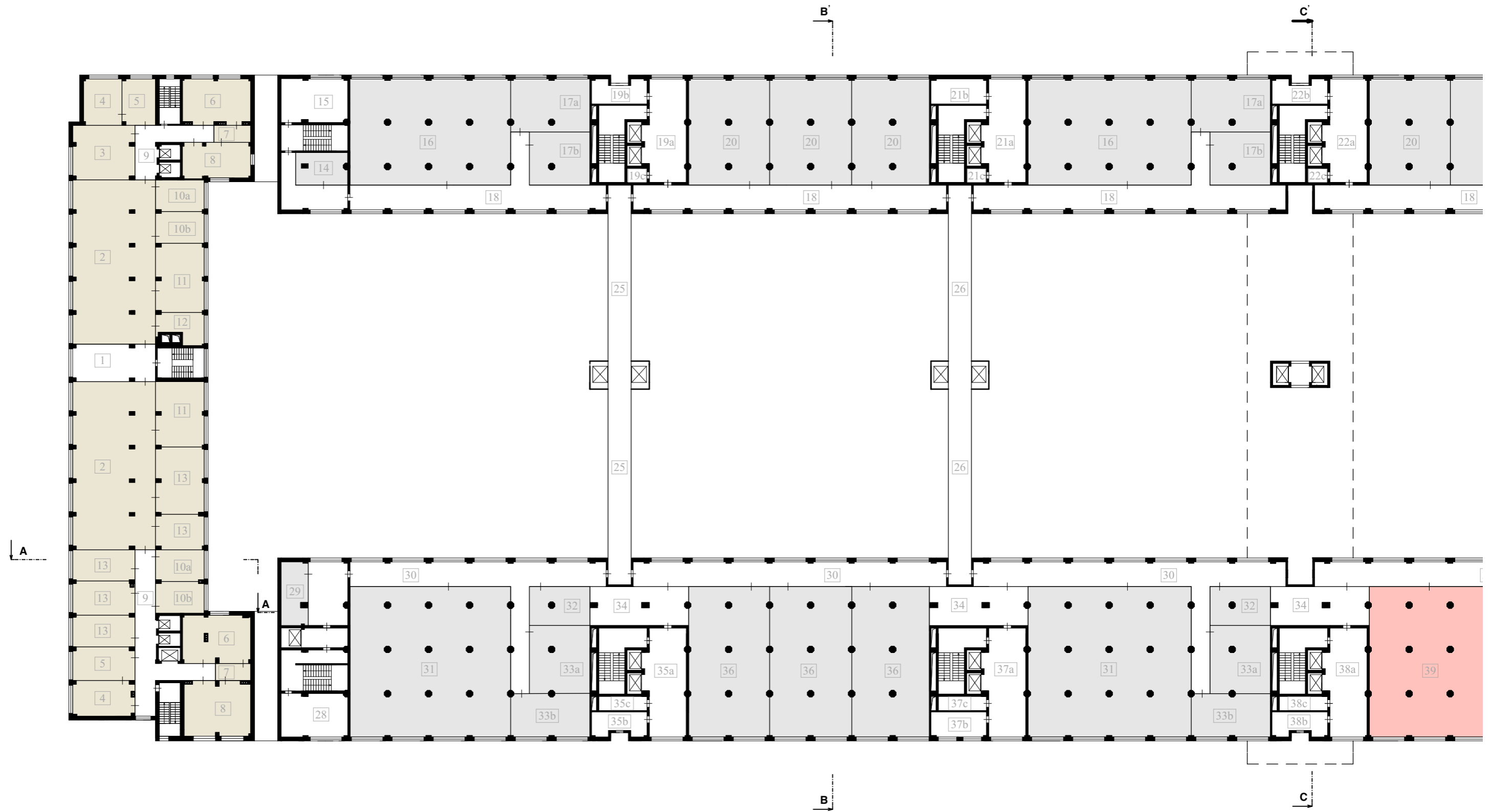
OBJEKT B (původní název: skladiště podej)
PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY
14 MÍSTNOST PRO ZAMĚŠTNANCE (např. kolárna)
15 TECHNICKÁ MÍSTNOST
16 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ (OPEN SPACE)
17 WC (17a - ženy, 17b - muži)
18 CHODBA
19 + 21 + 22 + 23 + 24
VSTUP PRO ZAMĚŠTNANCE (18a - vstupní chodba, 18b - technická místnost, 18c - úklidová místnost)
20 PRONAJÍMATELNÉ KANCELÁŘE
25 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 1)
26 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 2)
27 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 4)



OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)
PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY
28 TECHNICKÁ MÍSTNOST
29 + 47 MÍSTNOST PRO ZAMĚŠTNANCE (např. kolárna)
30 CHODBA
31 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ (OPEN SPACE)
32 KUCHYŇKA
33 WC (33a - ženy, 33b - muži)
35 + 37 + 38 + 41 + 44 + 45 + 46
VSTUP PRO ZAMĚŠTNANCE (35a - vstupní chodba, 35b - technická místnost, 35c - úklidová místnost)
34 VSTUPNÍ PROSTOR S RECEPCI
36 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ
ARCHEOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR
39 KANCELÁŘE
40 VSTUPNÍ PROSTOR S RECEPCI
42 WC (42a - ženy, 42b - muži)
43 KUCHYŇKA
48 TECHNICKÁ MÍSTNOST

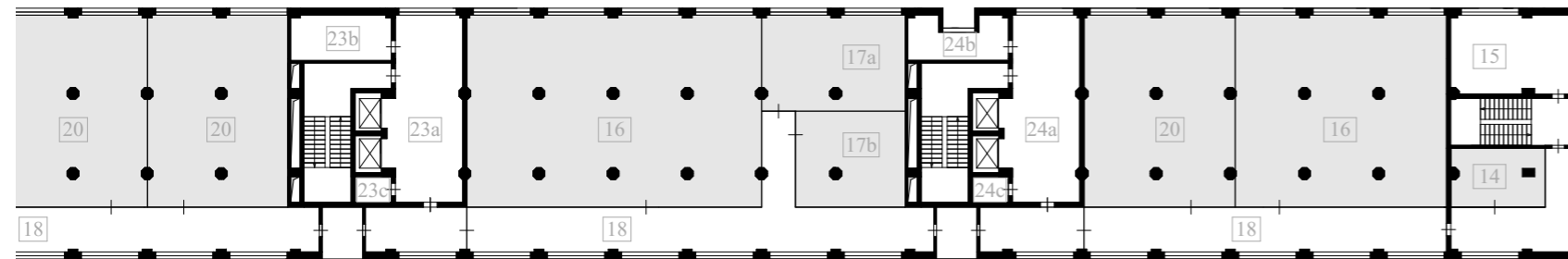








LEGENDA 3NP, měřítko 1: 500

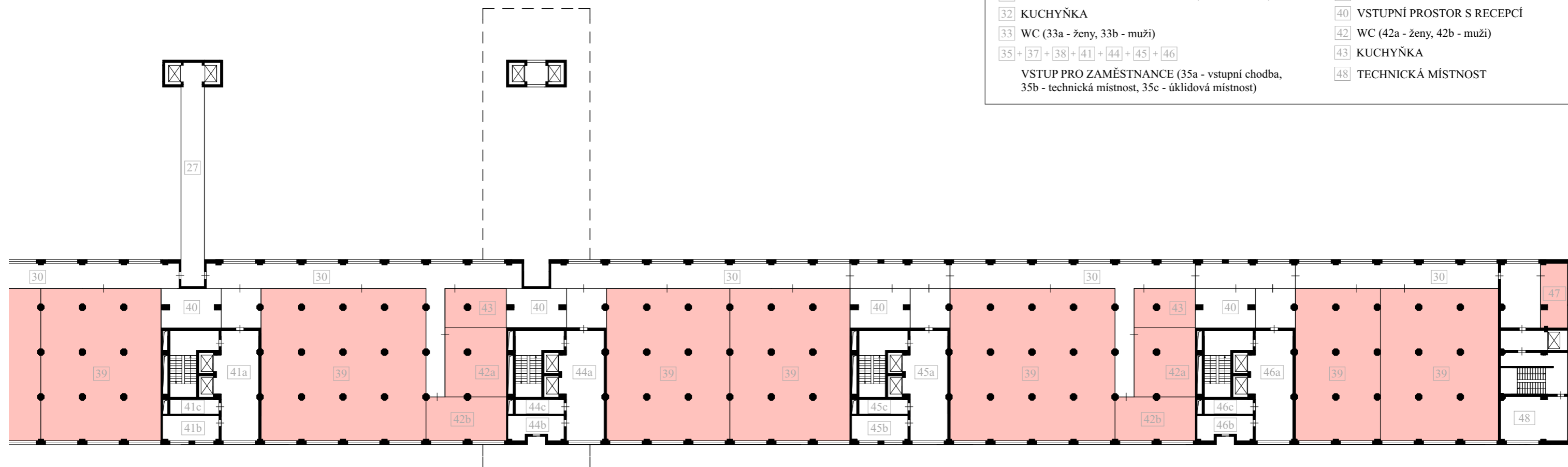


**OBJEKT A (původní název: správní budova)**

- ČESKÉ DRÁHY
- 1 CHODBA S RECEPCIÍ
- 2 KANCELÁŘ OPEN SPACE
- 3 KANCELÁŘ VEDOUČÍHO NFÚ
- 4 MENŠÍ ARCHÍV
- 5 SEKRETARIÁT
- 6 + 8 ZASEDACÍ MÍSTNOST
- 7 ZÁZEMÍ PRO ZASEDACÍ MÍSTNOSTI
- 9 CHODBA
- 10 WC (10a - ženy, 10b - muži)
- 11 KUCHYŇKA A DENNÍ MÍSTNOST
- 12 TECHNICKÁ MÍSTNOST
- 13 KANCELÁŘE

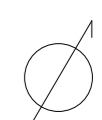
**OBJEKT B (původní název: skladiště podej)**

- PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY
- 14 MÍSTNOST PRO ZAMĚSTNANCE (např. kolárna)
- 15 TECHNICKÁ MÍSTNOST
- 16 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ (OPEN SPACE)
- 17 WC (17a - ženy, 17b - muži)
- 18 CHODBA
- 19 + 21 + 22 + 23 + 24
- VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE (18a - vstupní chodba, 18b - technická místnost, 18c - úklidová místnost)
- 20 PRONAJÍMATELNÉ KANCELÁŘE
- 25 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 1)
- 26 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 2)
- 27 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 4)

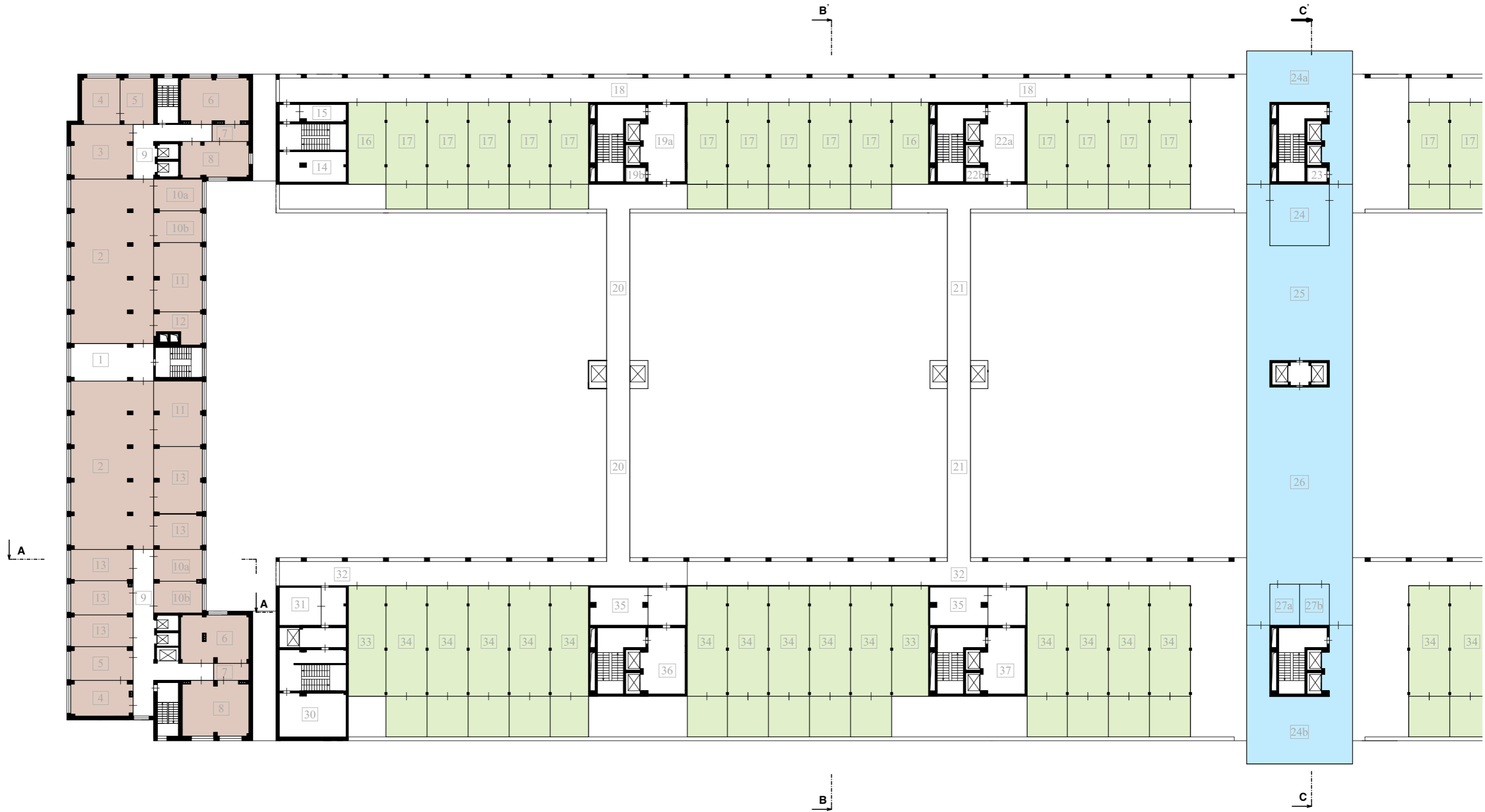


**OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)**

- PRONAJÍMATELNÉ PROSTORY
- 28 TECHNICKÁ MÍSTNOST
- 29 + 47 MÍSTNOST PRO ZAMĚSTNANCE (např. kolárna)
- 30 CHODBA
- 31 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ (OPEN SPACE)
- 32 KUCHYŇKA
- 33 WC (33a - ženy, 33b - muži)
- 35 + 37 + 38 + 41 + 44 + 45 + 46
- VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE (35a - vstupní chodba, 35b - technická místnost, 35c - úklidová místnost)
- 34 VSTUPNÍ PROSTOR S RECEPCIÍ
- 36 PRONAJÍMATELNÁ KANCELÁŘ
- ARCHEOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR
- 39 KANCELÁŘE
- 40 VSTUPNÍ PROSTOR S RECEPCIÍ
- 42 WC (42a - ženy, 42b - muži)
- 43 KUCHYŇKA
- 48 TECHNICKÁ MÍSTNOST



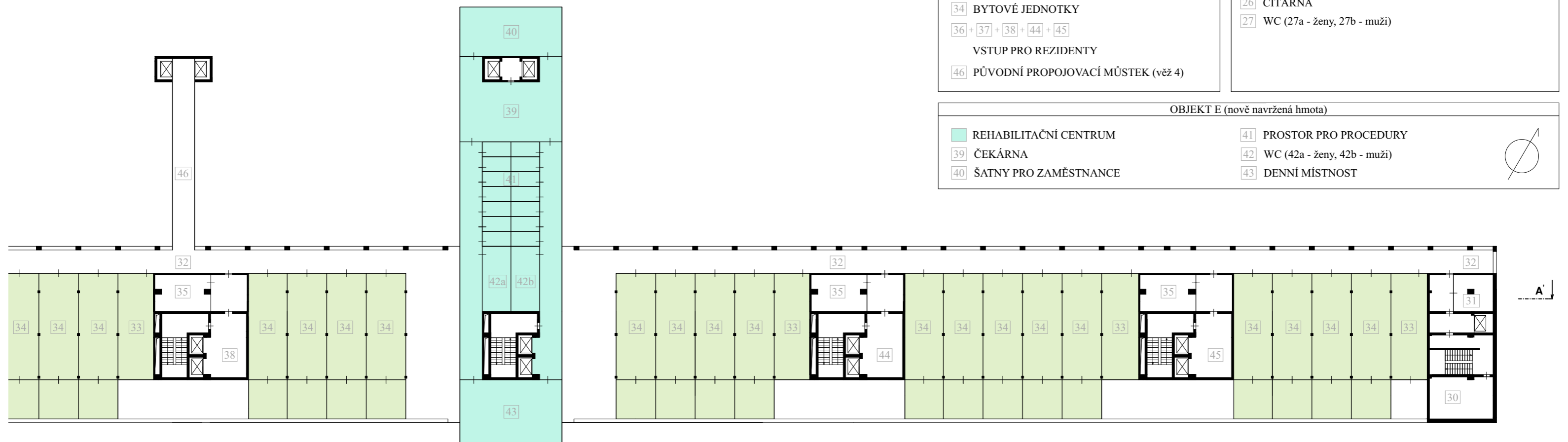
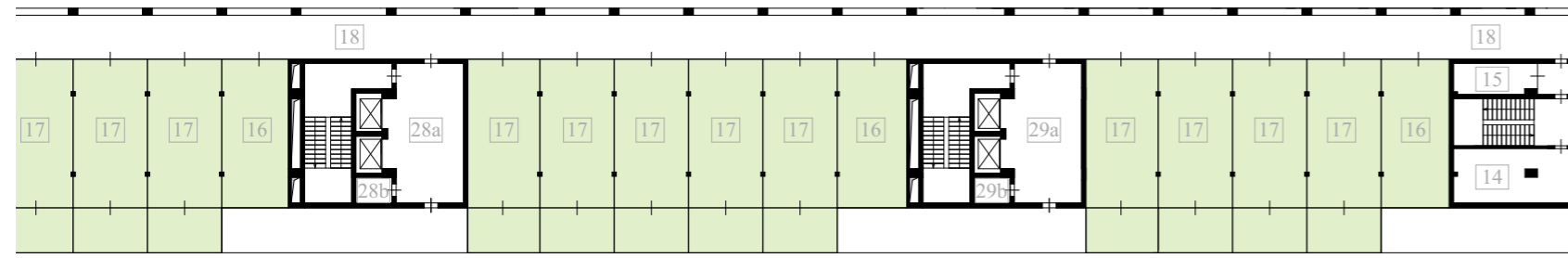




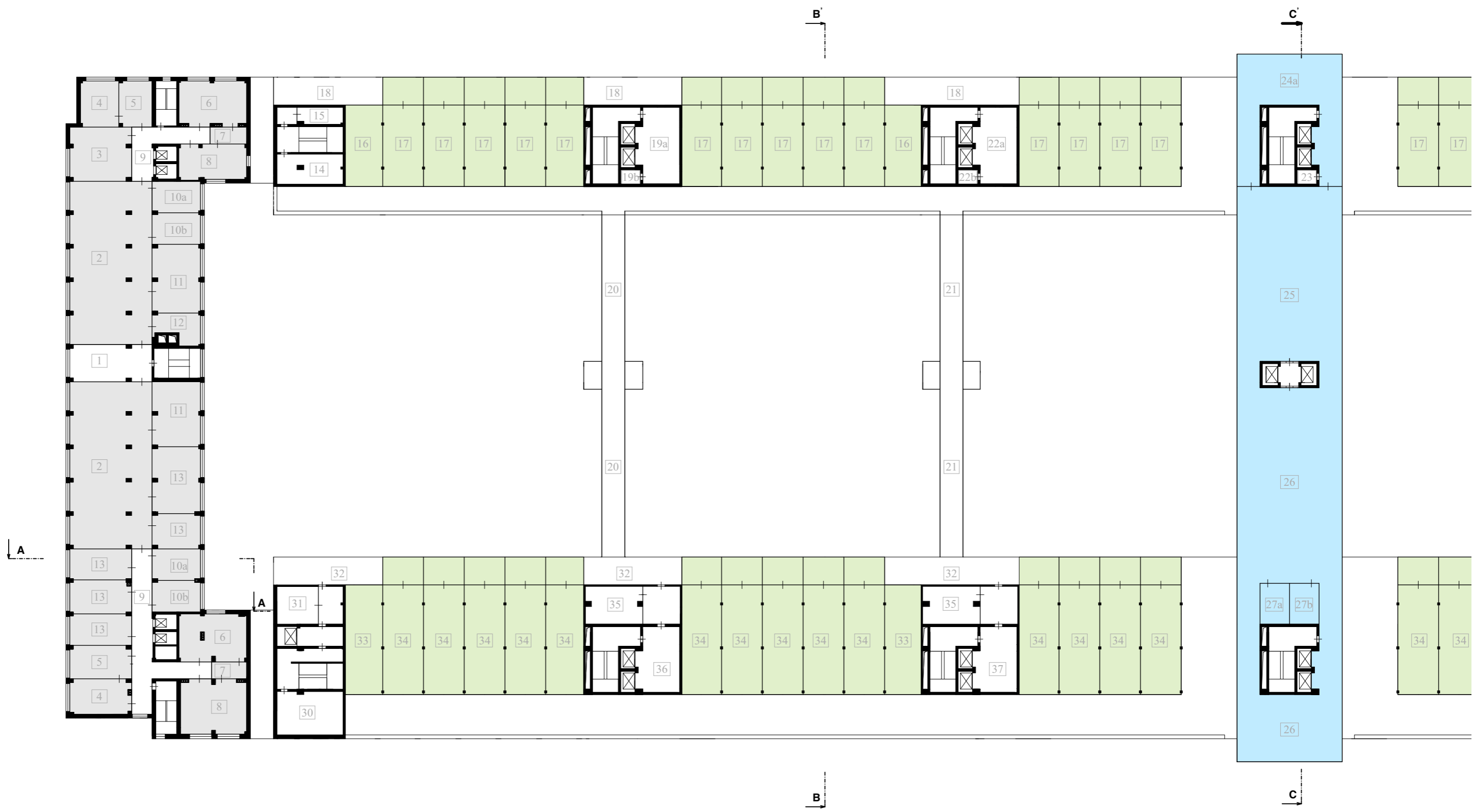


LEGENDA 4NP, měřítko 1: 500

OBJEKT A (původní název: správní budova)	OBJEKT B (původní název: skladiště podej)
<p>■ NÁRODNÍ FILMOVÝ ÚSTAV</p> <p>1 CHODBA S RECEPCI</p> <p>2 KANCELÁŘ OPEN SPACE</p> <p>3 KANCELÁŘ ŘEDITELE</p> <p>4 MENŠÍ ARCHÍV</p> <p>5 SEKRETARIÁT</p> <p>6 + 8 ZASEDACÍ MÍSTNOST</p> <p>7 ZÁZEMÍ PRO ZASEDACÍ MÍSTNOSTI</p> <p>9 CHODBA</p> <p>10 WC (10a - ženy, 10b - muži)</p> <p>11 KUCHYŇKA A DENNÍ MÍSTNOST</p> <p>12 TECHNICKÁ MÍSTNOST</p> <p>13 KANCELÁŘE</p>	<p>■ MALOMETRÁŽNÍ MEZONETOVÉ BYTY (např. pro studenty)</p> <p>14 TECHNICKÁ MÍSTNOST</p> <p>15 KOČÁRKÁRNA, KOLÁRNA</p> <p>16 KÓJE PRO JEDNOTLIVÉ BYTY</p> <p>17 BYTOVÉ JEDNOTKY</p> <p>18 OTEVŘENÁ PAVLAČ (krytá z vrchu)</p> <p>19 + 22 + 28 + 29</p> <p>VSTUP PRO REZIDENTY (18a - vstupní chodba, 18b - technická místnost)</p> <p>20 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 1)</p> <p>21 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 2)</p>
OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)	OBJEKT D (nově navržená hmota)
<p>■ MALOMETRÁŽNÍ MEZONETOVÉ BYTY</p> <p>30 TECHNICKÁ MÍSTNOST</p> <p>31 + 35 KOČÁRKÁRNA, KOLÁRNA</p> <p>32 OTEVŘENÁ PAVLAČ (krytá z vrchu)</p> <p>33 KÓJE PRO JEDNOTLIVÉ BYTY</p> <p>34 BYTOVÉ JEDNOTKY</p> <p>36 + 37 + 38 + 44 + 45</p> <p>VSTUP PRO REZIDENTY</p> <p>46 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 4)</p>	<p>■ POBOČKA MĚSTSKÉ KNIHOVNY</p> <p>23 TECHNICKÁ MÍSTNOST</p> <p>24a VÝDEJ KNIH</p> <p>24b MÍSTNOST PRO ZAMĚSTNANCE (šatna + denní místnost)</p> <p>25 ON-LINE OBJEDNÁVKY</p> <p>26 ČÍTÁRNA</p> <p>27 WC (27a - ženy, 27b - muži)</p>
OBJEKT E (nově navržená hmota)	
<p>■ REHABILITAČNÍ CENTRUM</p> <p>39 ČEKÁRNA</p> <p>40 ŠATNY PRO ZAMĚSTNANCE</p>	<p>41 PROSTOR PRO PROCEDURY</p> <p>42 WC (42a - ženy, 42b - muži)</p> <p>43 DENNÍ MÍSTNOST</p>



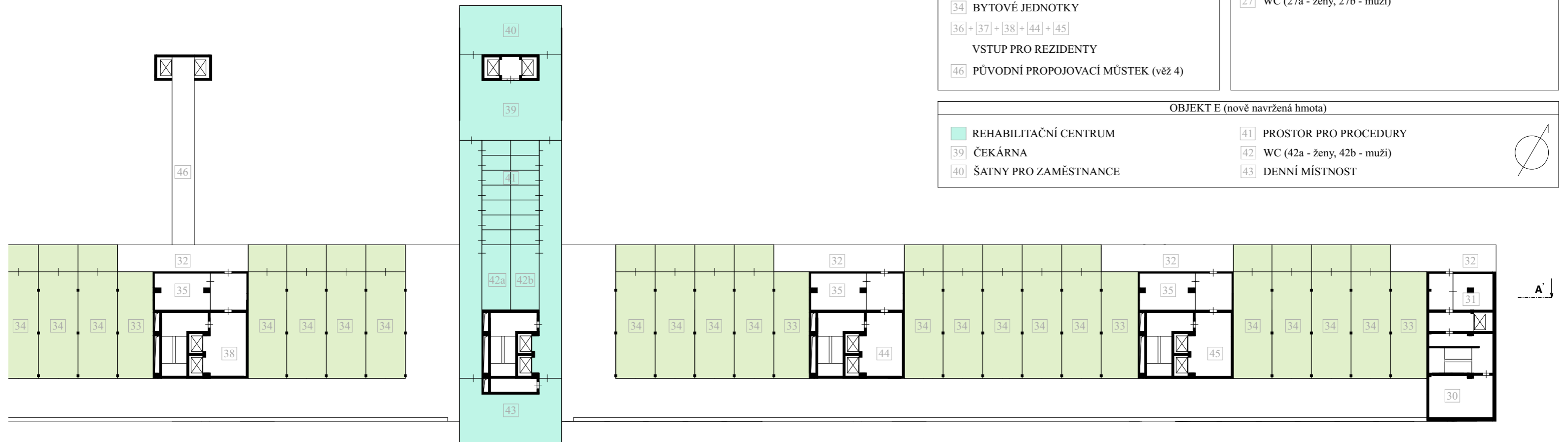
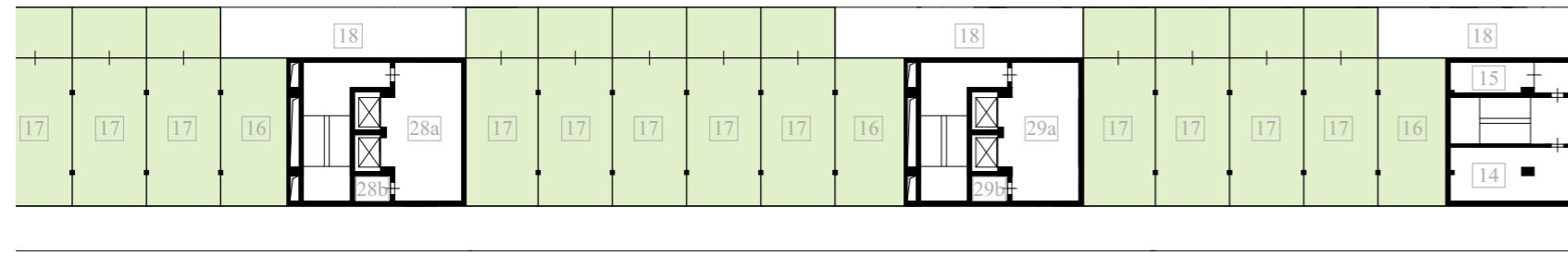




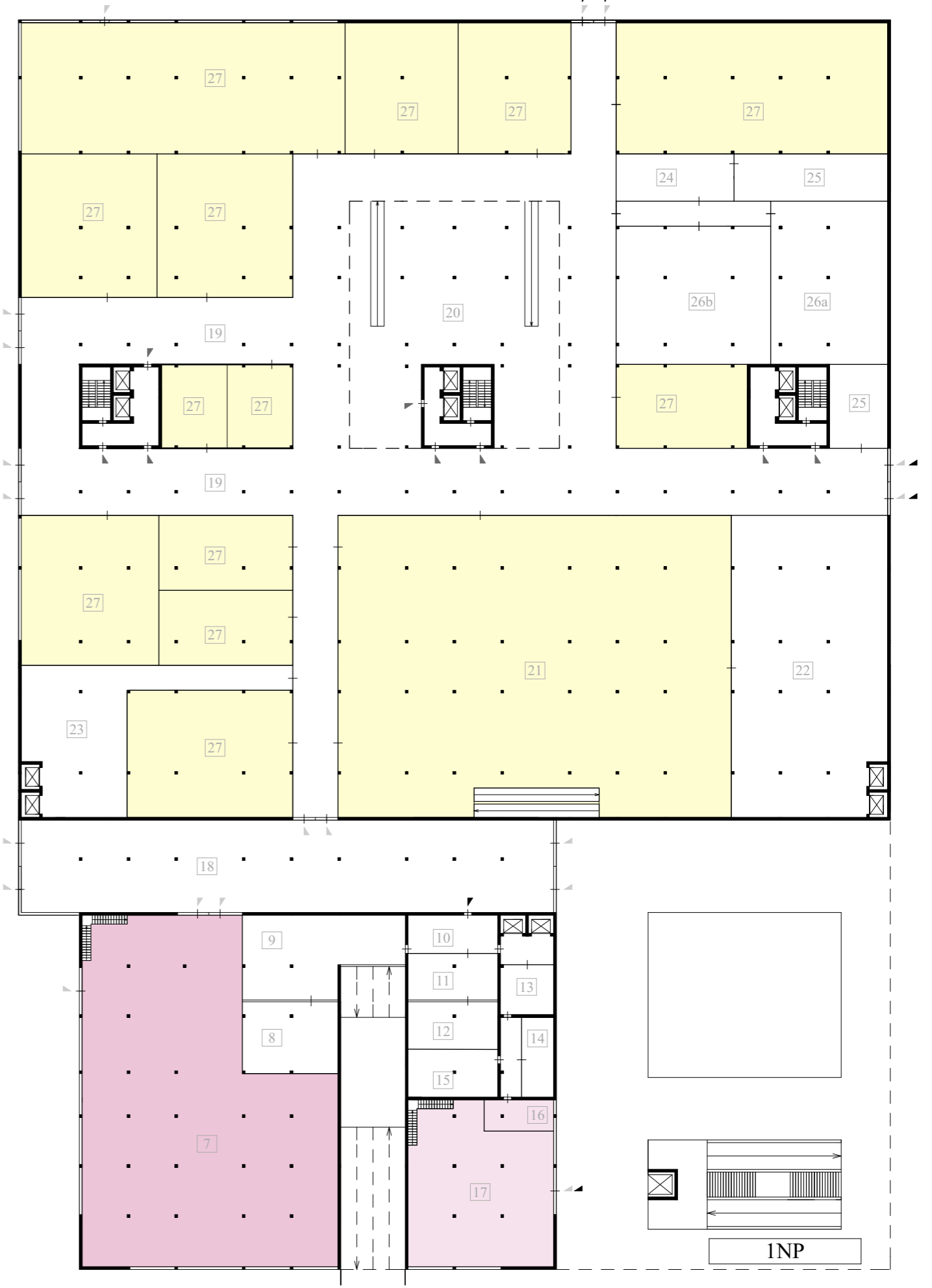
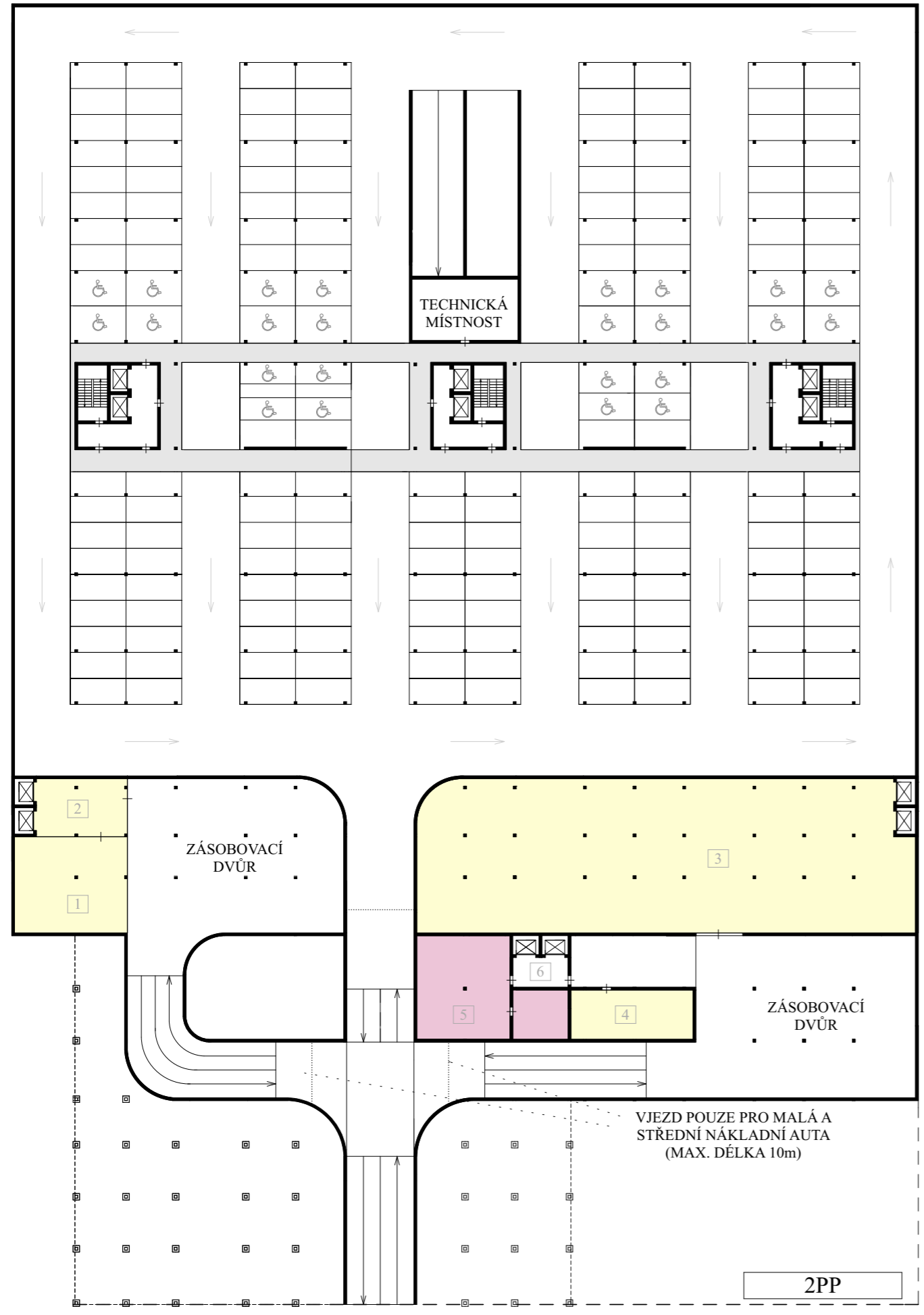


LEGENDA 4NP, měřítko 1: 500

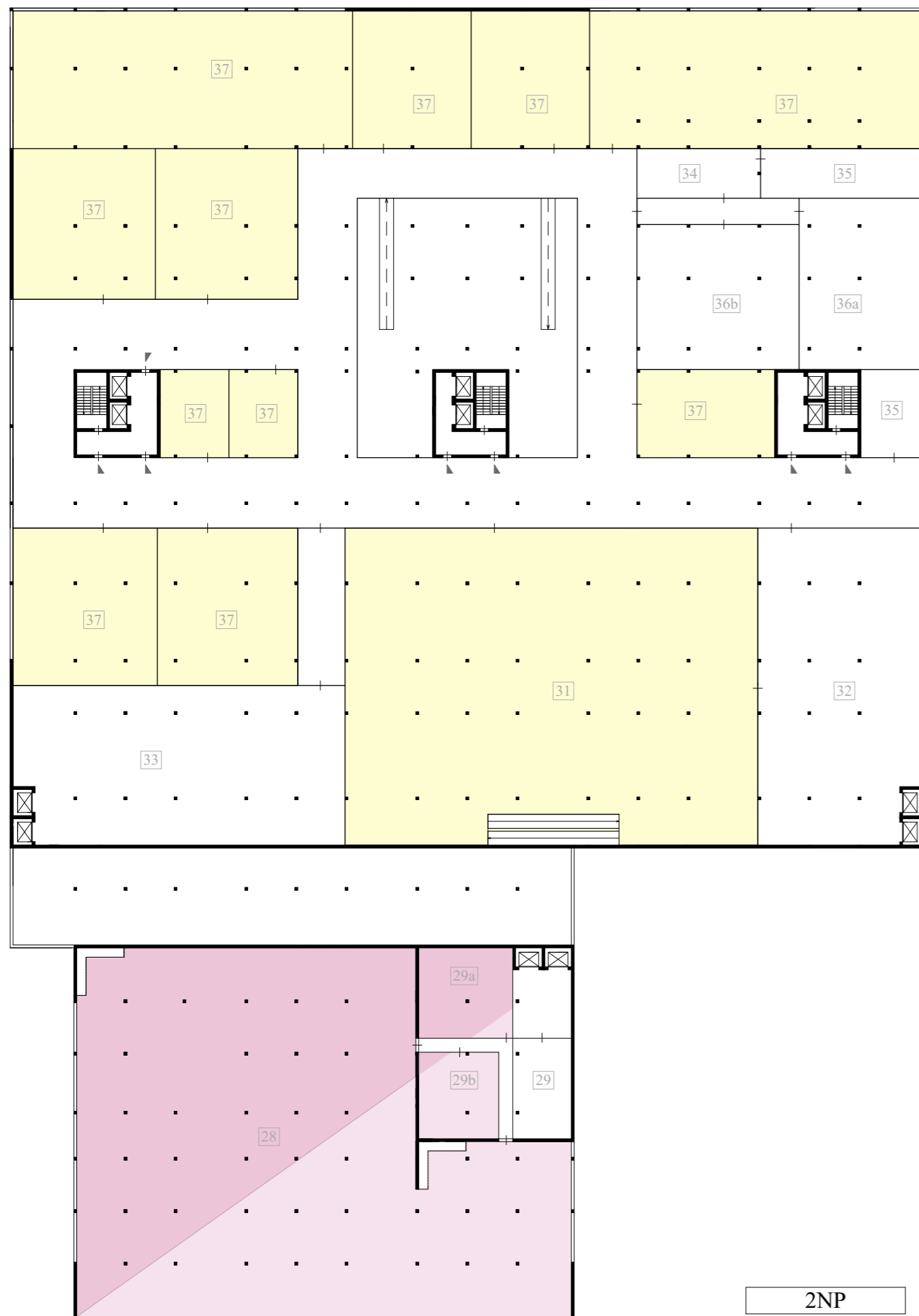
OBJEKT A (původní název: správní budova)	OBJEKT B (původní název: skladiště podej)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ PRONAJÍMATELNÉ KANCELÁŘE</li> <li>1 CHODBA S RECEPCI</li> <li>2 KANCELÁŘ OPEN SPACE</li> <li>3 KANCELÁŘ ŘEDITELE</li> <li>4 MENŠÍ ARCHÍV</li> <li>5 SEKRETARIÁT</li> <li>6 + 8 ZASEDACÍ MÍSTNOST</li> <li>7 ZÁZEMÍ PRO ZASEDACÍ MÍSTNOSTI</li> <li>9 CHODBA</li> <li>10 WC (10a - ženy, 10b - muži)</li> <li>11 KUCHYŇKA A DENNÍ MÍSTNOST</li> <li>12 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>13 KANCELÁŘE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ MALOMETRÁŽNÍ MEZONETOVÉ BYTY (např. pro studenty)</li> <li>14 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>15 KOČÁRKÁRNA, KOLÁRNA</li> <li>16 KÓJE PRO JEDNOTLIVÉ BYTY</li> <li>17 BYTOVÉ JEDNOTKY</li> <li>18 CHODBA</li> <li>19 + 22 + 28 + 29</li> <li>VSTUP PRO REZIDENTY (18a - vstupní chodba, 18b - technická místnost)</li> <li>20 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 1)</li> <li>21 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 2)</li> </ul>
OBJEKT C (původní název: skladiště výdej)	OBJEKT D (nově navržená hmota)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ MALOMETRÁŽNÍ MEZONETOVÉ BYTY</li> <li>30 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>31 + 35 KOČÁRKÁRNA, KOLÁRNA</li> <li>32 CHODBA</li> <li>33 KÓJE PRO JEDNOTLIVÉ BYTY</li> <li>34 BYTOVÉ JEDNOTKY</li> <li>36 + 37 + 38 + 44 + 45</li> <li>VSTUP PRO REZIDENTY</li> <li>46 PŮVODNÍ PROPOJOVACÍ MŮSTEK (věž 4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ POBOČKA MĚSTSKÉ KNIHOVNY</li> <li>23 TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li>24 VÝDEJ KNIH</li> <li>25 ON-LINE OBJEDNÁVKY</li> <li>26 ČÍTÁRNA</li> <li>27 WC (27a - ženy, 27b - muži)</li> </ul>
OBJEKT E (nově navržená hmota)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ REHABILITAČNÍ CENTRUM</li> <li>39 ČEKÁRNA</li> <li>40 ŠATNY PRO ZAMĚSTNANCE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>41 PROSTOR PRO PROCEDURY</li> <li>42 WC (42a - ženy, 42b - muži)</li> <li>43 DENNÍ MÍSTNOST</li> </ul>









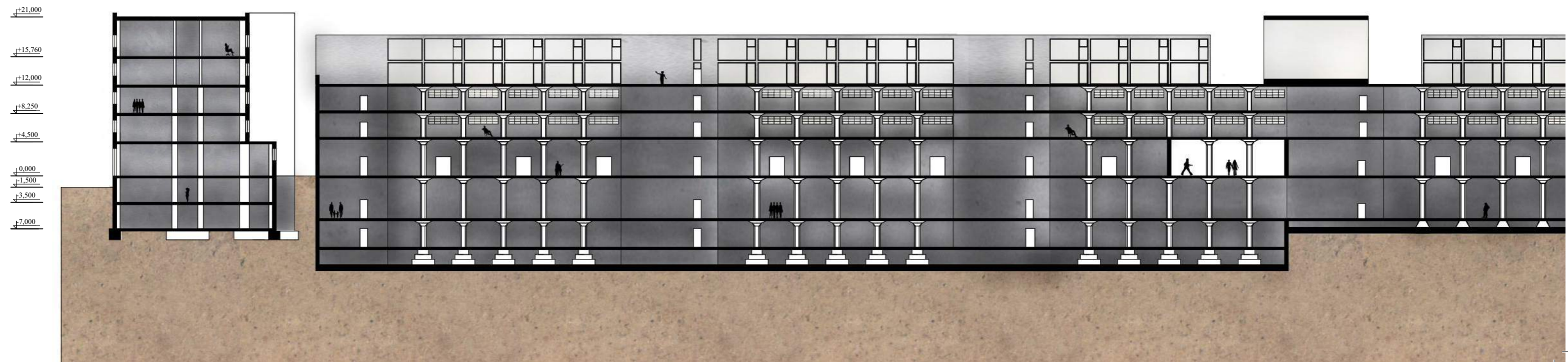
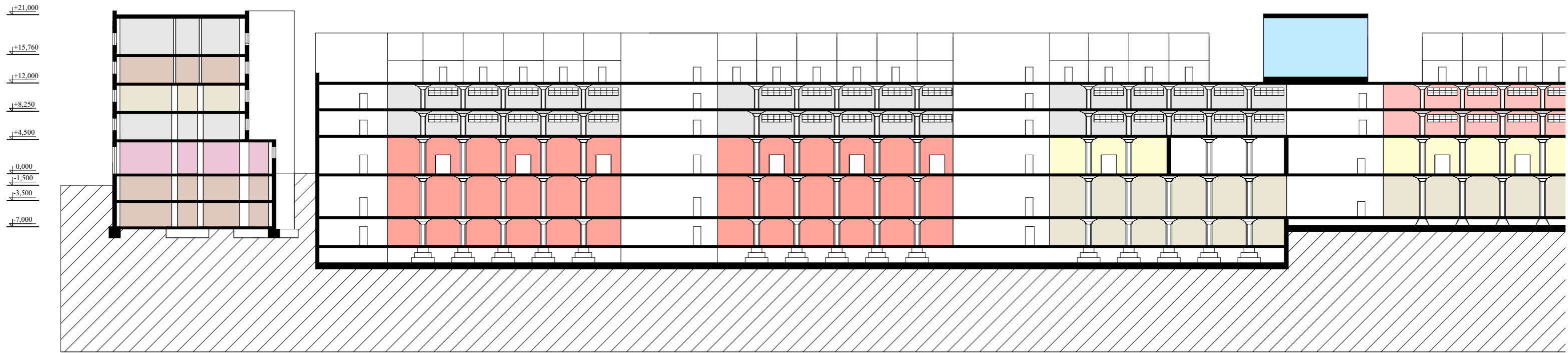


LEGENDA OC, měřítko 1: 500

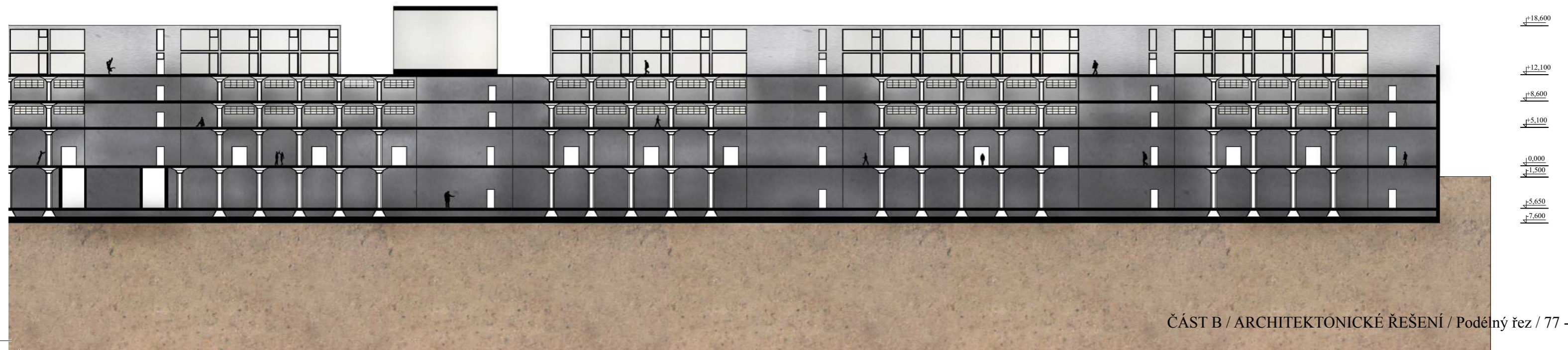
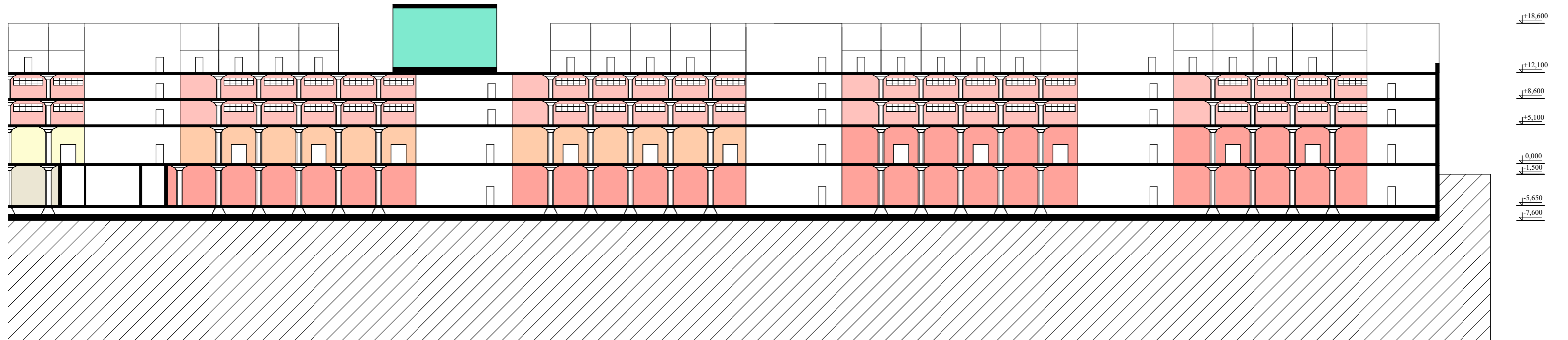
1PP	INP
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> OBCHODNÍ PLOCHY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> SKLAD PRO PŘEBÍRÁNÍ ZBOŽÍ</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> + <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">6</span> CHODBA S VÝTAHY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> SKLAD PRO SUPERMARKET</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></span> KAVÁRNA</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">4</span> SKLAD</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c06060; border: 1px solid black;"></span> RESTAURACE</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">5</span> SKLAD PRO FAST FOOD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c06060; border: 1px solid black;"></span> RESTAURACE - FAST FOOD</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">7</span> FAST FOOD</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">8</span> VÝDEJ OBJEDNÁVEK</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">9</span> PŘÍPRAVNA OBJEDNÁVEK</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">10</span> VSTUPNÍ CHODBA PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">11</span> ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">12</span> MENŠÍ SKLAD</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></span> OBCHODNÍ PLOCHY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">13</span> ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">14</span> ADMINISTRATIVA</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">15</span> SKLAD</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">16</span> PŘÍPRAVNA A VÝDEJNA OBJEDNÁVEK</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">17</span> KAVÁRNA</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> OBCHODNÍ PLOCHY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">19</span> HLAVNÍ VSTUP (z ulice Jana Želivského)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">20</span> PROSTOR PRO ODDECH (posezení)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">21</span> SUPERMARKET</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">22</span> SKLAD + ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">23</span> SKLAD PRO OBCHODY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">24</span> MÍSTNOST PRO SECURITY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">25</span> TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">26</span> WC (26a - ženy, 26b - muži)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">27</span> OBCHODY (různé velikosti)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">18</span> PASÁŽ</li> </ul>
2NP	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c06060; border: 1px solid black;"></span> RESTAURACE FAST FOOD a KAVÁRNA</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">28</span> SPOLEČNÝ PROSTOR</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">29</span> WC (29a - ženy, 29b - muži)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">30</span> ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> OBCHODNÍ PLOCHY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">31</span> SUPERMARKET</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">32</span> SKLAD</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">33</span> CENTRÁLNÍ SKLAD PRO OBCHODY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">34</span> MÍSTNOST PRO SECURITY</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">35</span> TECHNICKÁ MÍSTNOST</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">36</span> WC (36a - ženy, 36b - muži)</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">37</span> OBCHODY (různé velikosti)</li> </ul>	
OSTATNÍ PRVKY	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%, 68% 57%, 98% 57%, 79% 79%, 50% 57%, 21% 79%, 2% 57%, 32% 35%, 5% 35%);"></span> VSTUP PRO ZAMĚSTNANCE</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%, 68% 57%, 98% 57%, 79% 79%, 50% 57%, 21% 79%, 2% 57%, 32% 35%, 5% 35%);"></span> VSTUP DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%, 68% 57%, 98% 57%, 79% 79%, 50% 57%, 21% 79%, 2% 57%, 32% 35%, 5% 35%);"></span> VSTUP PRO VEŘEJNOST</li> </ul>



ŘEZ A-A', měřítko 1: 300

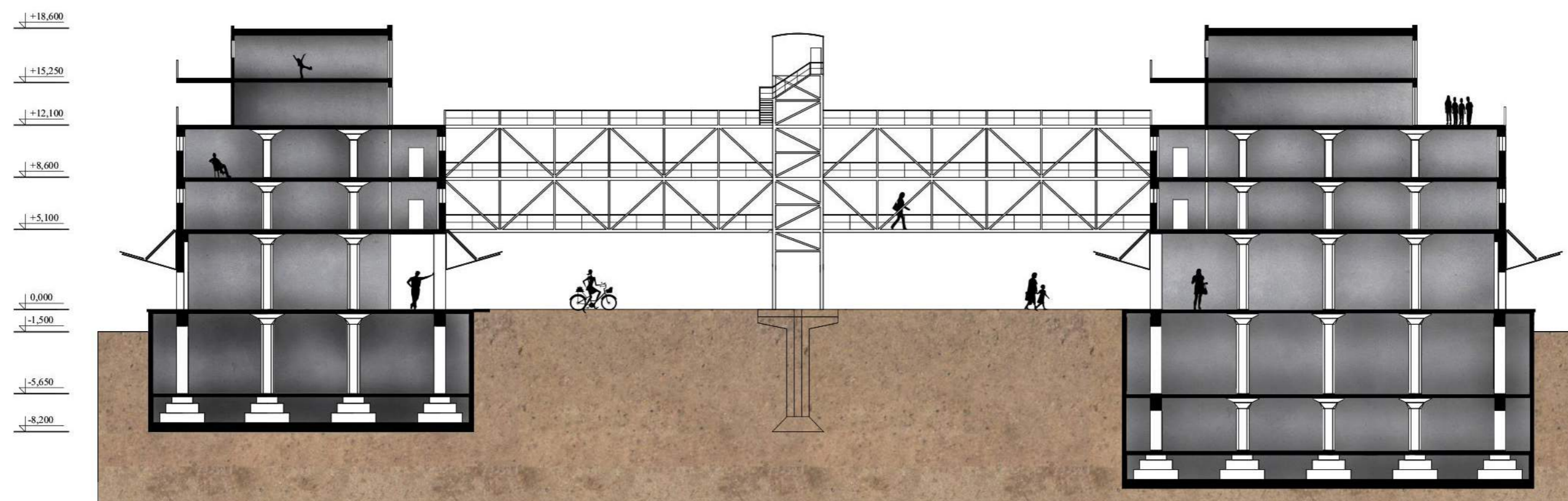
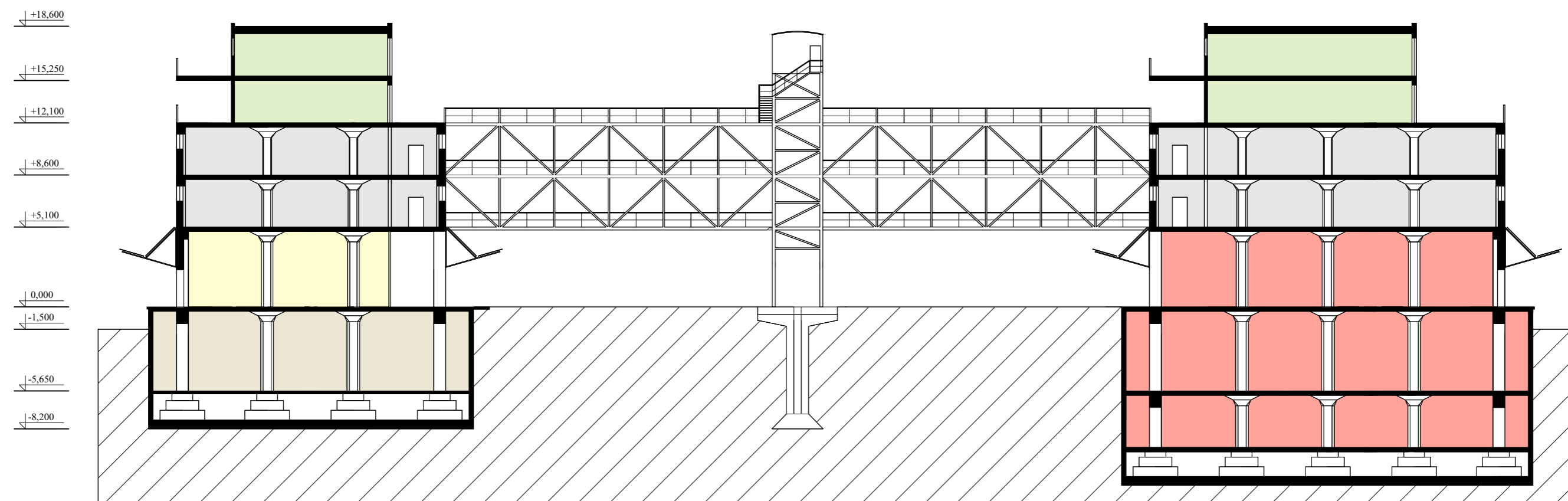






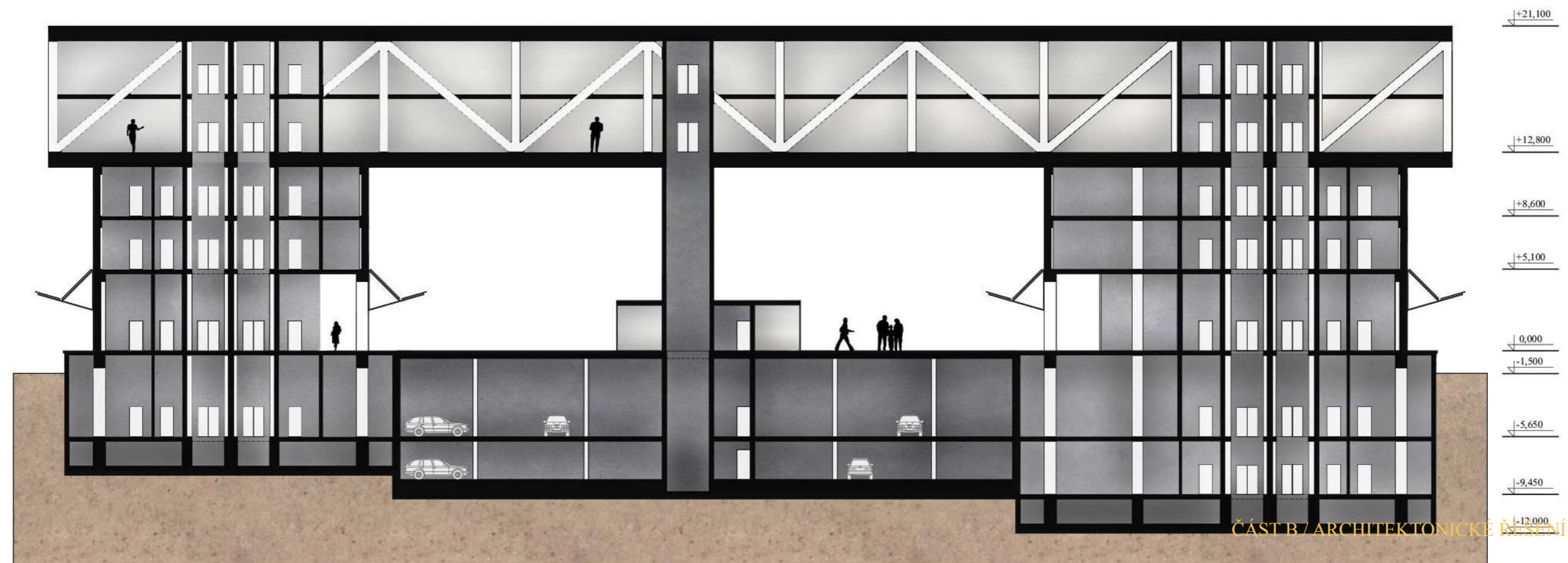
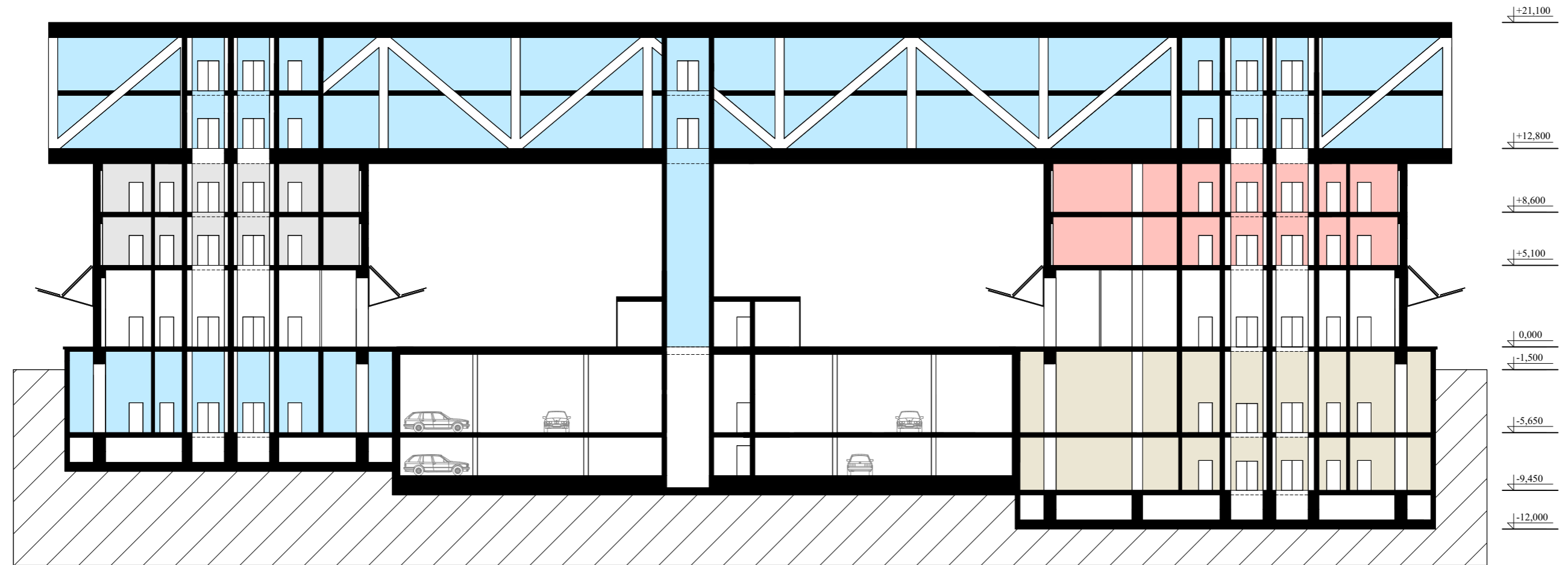


ŘEZ B-B', měřítko 1: 300

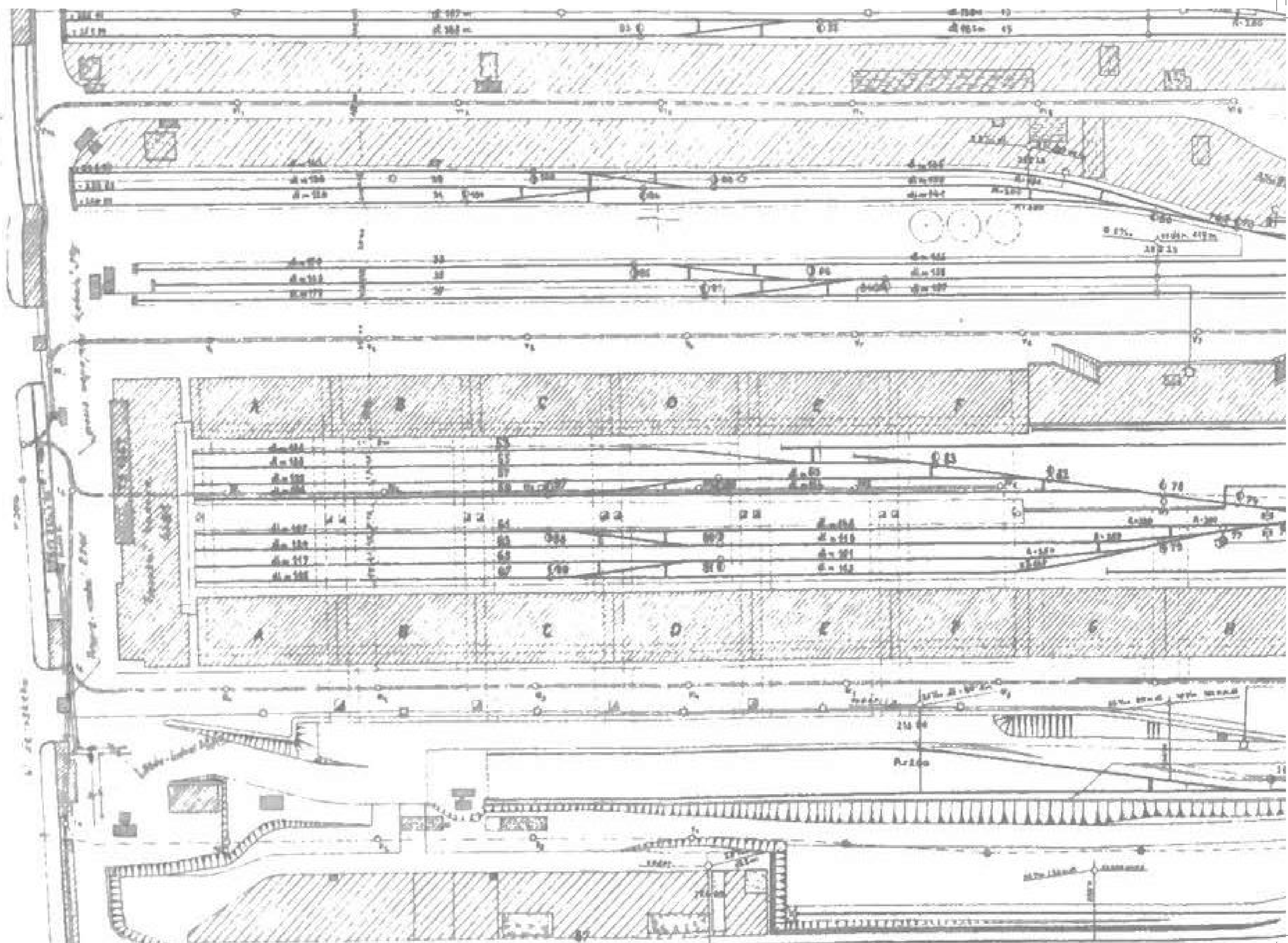




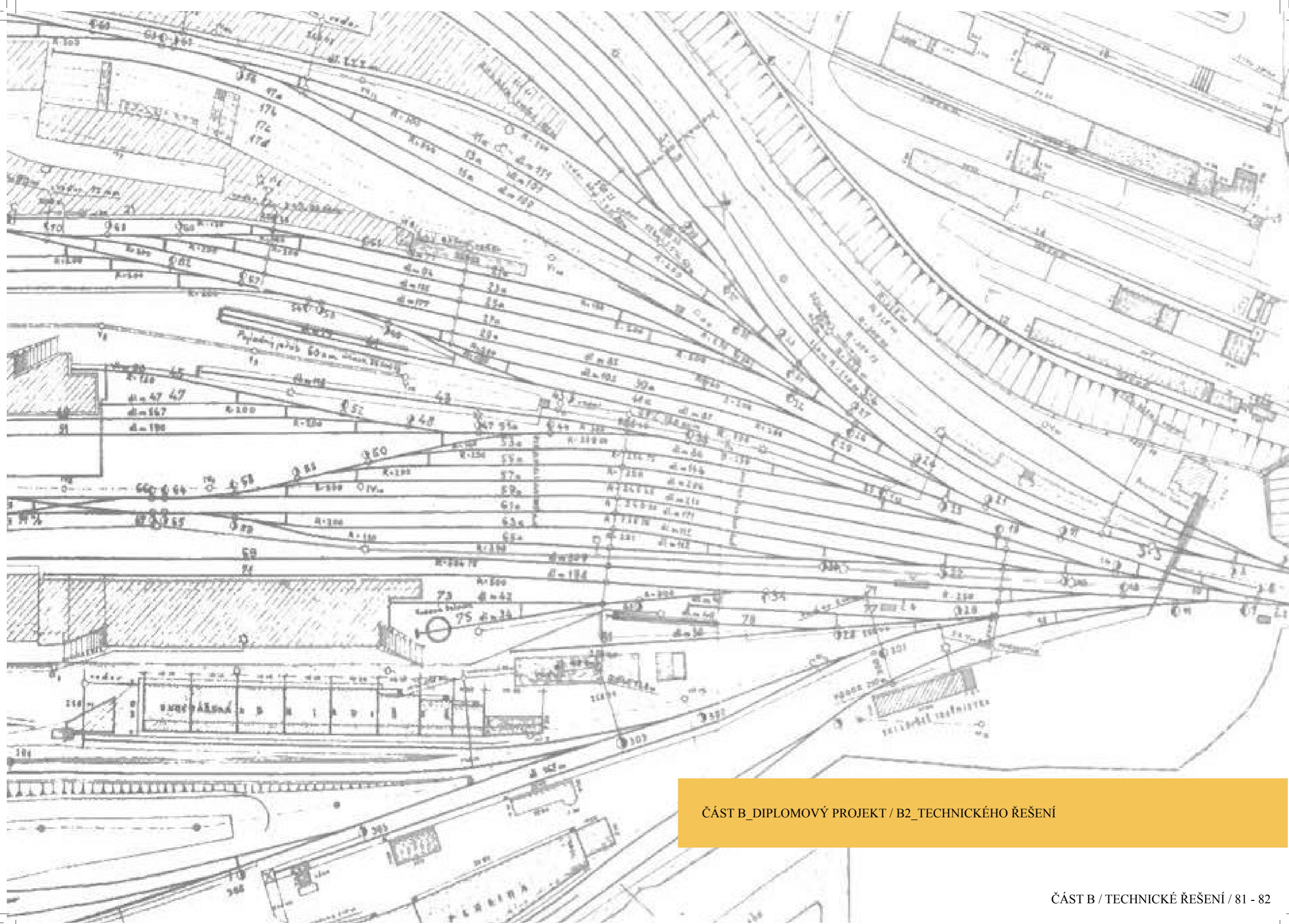
ŘEZ C-C', měřítko 1: 300











ČÁST B\_DIPLOMOVÝ PROJEKT / B2\_TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ







## VÝPOČET POČTU PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ dle platných PSP

### 1.) PRO NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

funkce	plocha (m <sup>2</sup> )	1 stání / m <sup>2</sup>	počet stání
obchodní plochy	3451	1 / 70	49
restaurace / kavárna	1006	1 / 40	25
muzeum NNŽ	4479	1 / 120	37
soukromá galerie (2x)	428,078 x 2	1 / 120	7 (2x)
knihovna	2391	1 / 120	20
galerie Archeologického ústavu AV	1077	1 / 120	9
Archeologický ústav AV, pracoviště	8161	1 / 50	163
Národní filmový ústav	3129	1 / 50	63
rehabilitační centrum	1395	1 / 40	35
kanceláře k pronájmu	11824	1 / 50	236
České dráhy, kanceláře	3595	1 / 50	72
ubytování pro studenty	10655	1 / 250	43
<b>CELKEM PARKOVACÍCH MÍST</b>			<b>766</b>
<b>NAVRHUJI (51%)</b>			<b>389</b>

### 2.) PRO OBCHODNÍ CENTRUM

funkce	plocha (m <sup>2</sup> )	1 stání / m <sup>2</sup>	počet stání
obchodní plochy 1NP	6239,067	1 / 40	156
obchodní plochy 2NP	6239,067	1 / 40	156
<b>CELKEM PARKOVACÍCH MÍST</b>			<b>312</b>
<b>NAVRHUJI</b>			<b>200</b>

### STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Městská část Praha 3 leží v souvisle urbanizovaném území hlavního města Prahy. Dopravní význam území městské části Praha 3 významně předurčují dvě historické stopy státních silnic z Prahy do Kolína (Husinecká . Koněvova) a z Prahy do Kutné Hory (Vinohradská)

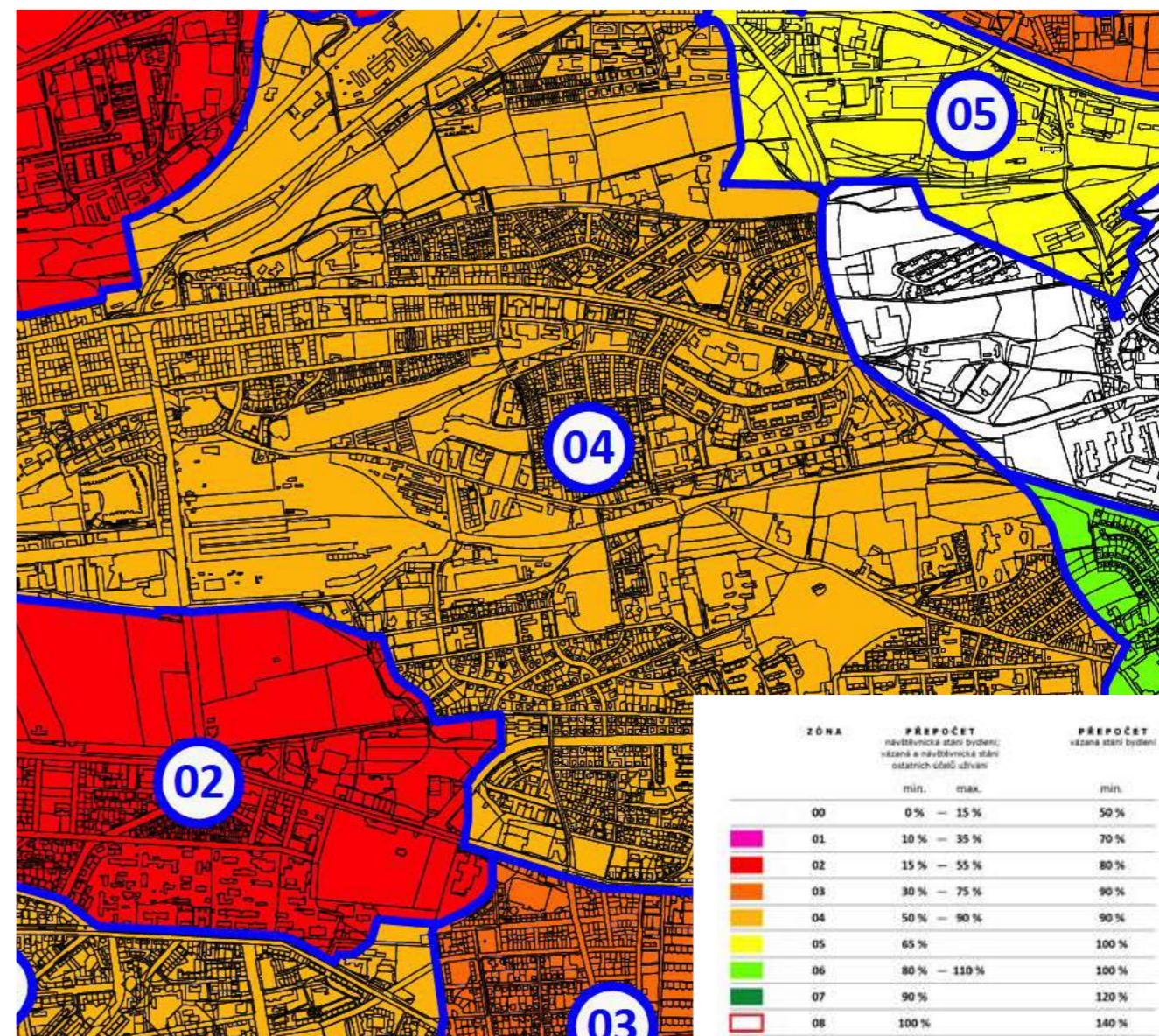
Řešená lokalita je vymezena ulicemi Jana Želivského, Malešická, U Nákladového nádraží. Část, kterou zpracovávám detailněji je v blízkosti Nákladového nádraží Žižkov. Toto území je vymezeno stávající ulicí Jana Želivského a dvěma novými ulicemi Dr. Caivase a Vladimíra Weisse, které dříve sloužily jako vjezdy popř. výjezdy do areálu Nákladového nádraží. Lokalita je velmi dobře obsloužena městskou hromadnou dopravou, zastoupenou tramvajovými a autobusovými spoji. Křižovatka ulic Jana Želivského a Olšanské je místem, kde se kříží většina spojů městské hromadné dopravy pro toto území. Ulice Olšanská a Jana Želivského jsou dost frekventované tranzitní tepny městské části. I přes to, že v přilehlých ulicích jsou podélná parkovací stání tzv. "modrá zóna" je jako ve zbylé části města nedostatek parkovacích stání.

#### ulice Olšanská

Tato ulice je 40-cet metrů široká komunikace, která má na obou svých koncích křižovatky - první je s ulicemi Ondříčkova a Táborská u Olšanského náměstí. Druhá je již zmíněné křížení s ulicí Jana Želivského. Jedná se o čtyřproutou poměrně hlučnou komunikaci s tramvajovým pásem uprostřed a tramvajovými zastávkami právě mezi zmínovanými křižovatkami. Po obou stranách této ulice jsou podélná parkovací stání. V čele této ulici stojí Správní budova Nákladového nádraží Žižkov - a to vedlo k námětu aby se celá budova Nákladového nádraží zdemolovala a nebránila v cestě k prodloužení Olšanské ulice. Naštěstí dne 15. 4. 2014 bylo Nákladové nádraží prohlášeno za kulturní památku.

#### ulice Jana Želivského

Je významnou městskou třídou, která se na jihu kříží s Vnohradskou třídou a na severu s Koněvovou ulicí. Ulice se čtyřproutou komunikací je zároveň trasou i tramvajové a autobusové dopravy. Podél této městské třídy se v její půlce nachází areál Nákladového nádraží Žižkov. V rámci návrhu je navržena zástavba, tak aby dotvářela profil městského bulváru.



#### ulice U Nákladového nádraží

Je ulice, která je kolmá na ulici Jana Želivského. Uliční profil je rozdělen na dva proudy, na kolmé stání (blíže k areálu Nákladového nádraží) a samozřejmě na chodníky pro chodce. Na této ulici jsou čtyři autobusové zastávky (2 v jednom směru). Tato komunikace je frekventována především nákladními automobily, které obsluhují nedaleké skladové objekty. V návrhu jsem tuto komunikaci zvětšila o dva jízdní pruhy a středový zelený pás. Myšlenkou bylo komunikaci vést v původním vlakovém koridoru a posléze napojit na městský okuh. A tak by ulice Vnohradská a Jana Želivského nebyly tak dopravně frekventované.

#### ulice Malešická

Tato ulice vychází z Basilejského náměstí a je asi neklidnější ze všech zmíněných ulic. Halvní důvod je, že podél části této komunikace jsou bytové domy o 6-ti nadzemních podlažích. Ve zbytku se nacházejí soukromé vstupy do zahrádek a sklady či auto-servisy. Jedná se o dvouproutou komunikaci a v některých místech (především u bytových objektů) se nacházejí podélná stání v tzv. "modré zóně".

### NAVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

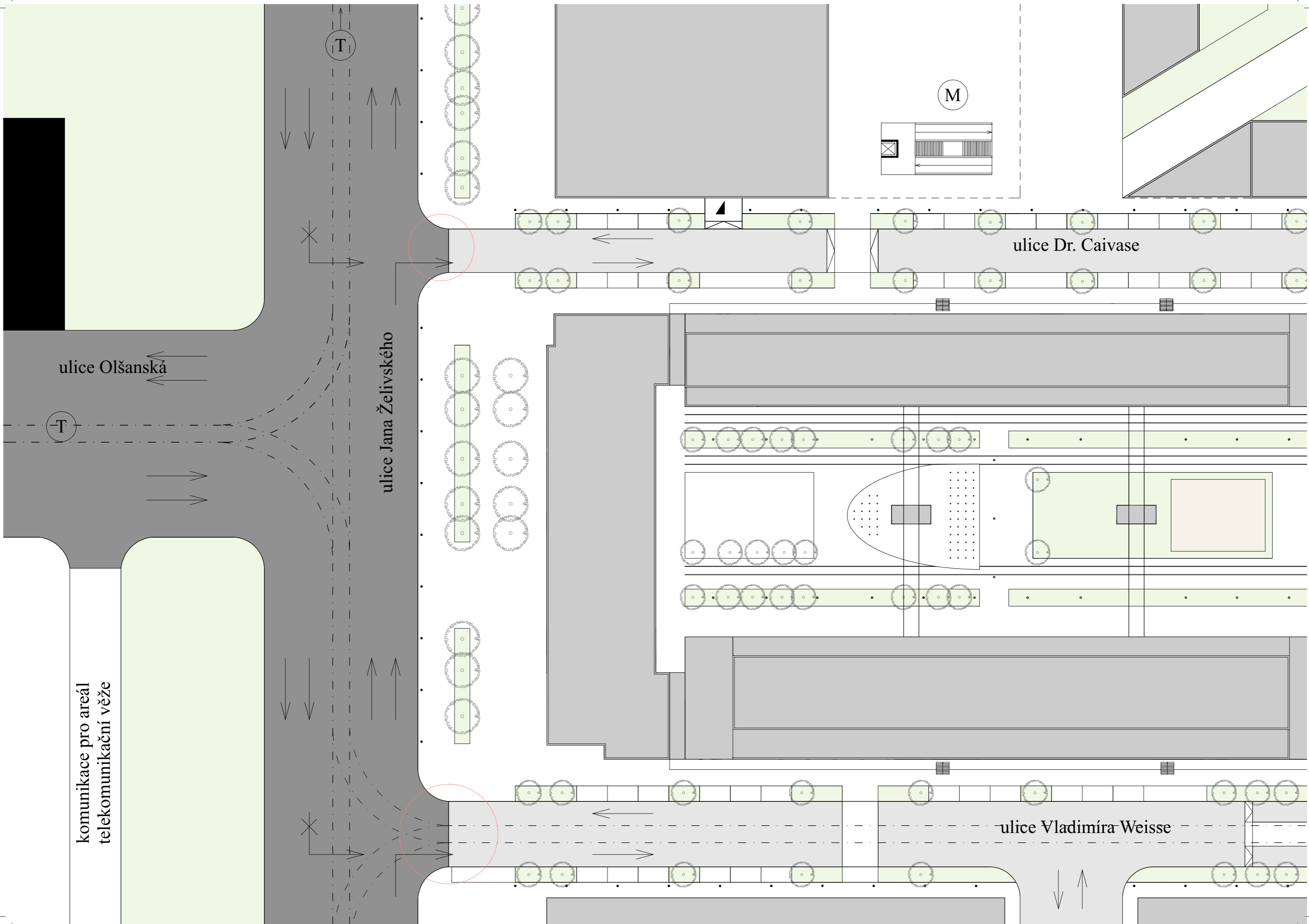
#### ulice Dr. Caivase

Tato ulice je původní vjezd a výjezd do areálu Nákladového nádraží Žižkov konkrétně ke Správní budově a skladišti VÝDEJ. Křížení ulice Jana Kaplana a městské třídy Jana Želivského je dopravní křižovatkou, ale s omezením odbočení pro automobily, které jedou ze směru od Basilejského náměstí. Jedná se o komunikaci, která je nejen pro motorová vozidla, ale i pro tramvajovou dopravu. Nově navržená tramvajová se dvěma zastávkami a na konci území s obratištěm nebo je možné pokračovat v původním vlakovém koridoru do Malešic. Z obou stran ulice jsou navržena podélná stání, které se střídají ze zelení.

#### ulice Vladimíra Weisse

Ulice Vladimíra Weisse je dalším původním vjezdem a výjezdem do areálu Nákladového nádraží Žižkov. Již zmíněná ulice je klidnější a užší než předchozí. Opět se jedná o dvouproutou komunikaci s podélnými stáními pro automobily, které se střídají se zelení. Dopravní situace u křížení Jana Želivského a ulice Vladimíra Weisse je obdobně řešena jako u ulice Dr. Caivase. Tato ulice je spojnicí mezi ulicemi Jana Želivského a Malešické v několika částech - na ulici Vladimíra Weisse jsou kolmo navrženy další komunikace, které směřují na ulici Malešická. Podél této ulice se na jedné straně nacházejí převážně objekty s bytovou funkcí a na straně druhé skladiště PODEJE, ve kterém je navrženo občanská vybavenost a kanceláře.





T

M

ulice Olšanská

ulice Jana Želivského

ulice Dr. Caivase

ulice Vladimíra Weisse

komunikace pro areál  
telekomunikační věže



# LEGENDA K DOPRAVNÍ SITUACI, měřítko 1: 600

## PŮVODNÍ KOMUNIKACE

ulice Olšanská: šířka komunikace je 40 metrů, jedná se o čtyř-proudou komunikaci, uprostřed ulice je umístěn tramvajový pás, po obou stranách jsou podélná stání

ulice Jana Želivského: šířka komunikace je 30 metrů, počet jízdních pruhů je totožný s ulicí Olšanská, uprostřed je umístěn tramvajový pás, ulice má dvě tramvajové zastávky

## NAVRŽENÉ KOMUNIKACE

ulice Dr. Caivase: šířka ulice je 20 metrů, jedná se o klasickou komunikaci o dvou jízdních pruzích, po obou stranách ulice jsou umístěny podélné stání, které se třídají ze zeleni

ulice Vladimíra Weisse: šířka ulice je 27 metrů, jedná se o klasickou komunikaci o dvou jízdních pruzích, uprostřed je umístěn tramvajový pás, tato ulice má dvě tramvajové zastávky, obou stranách ulice jsou umístěny podélné stání, které se třídají ze zeleni

TRAMVAJOVÝ PÁS

PŮVODNÍ TUNEL DO 1PP - slouží k příjezdu do podzemních garáží

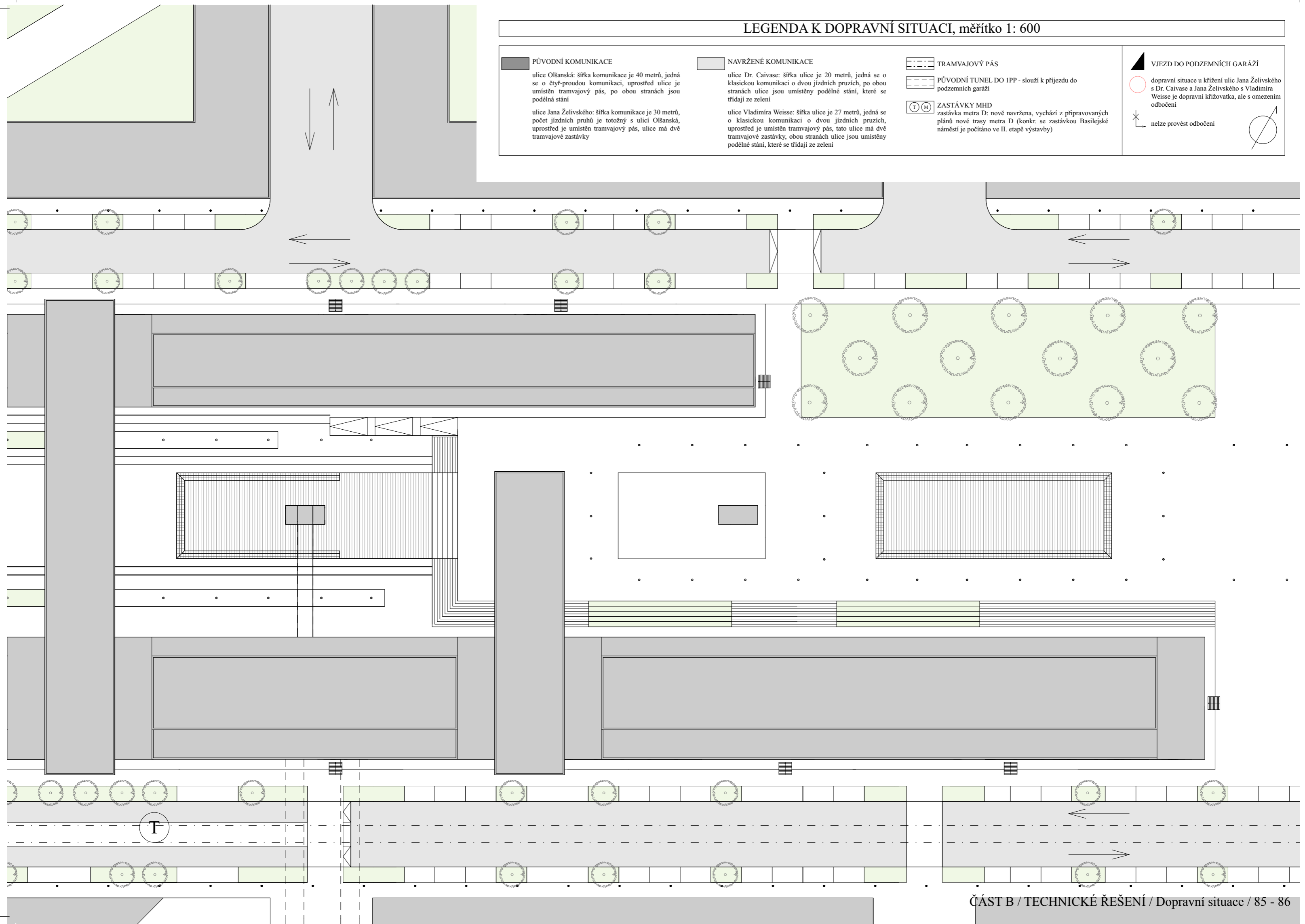
ZASTÁVKY MHD

zastávka metra D: nově navržena, vychází z připravovaných plánů nové trasy metra D (konkr. se zastávkou Basilejské náměstí je počítáno ve II. etapě výstavby)

VJEZD DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ

dopravní situace u křižení ulic Jana Želivského s Dr. Caivase a Jana Želivského s Vladimíra Weisse je dopravní křižovatka, ale s omezením odbočení

nelze provést odbočení









## STÁVAJÍCÍ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA HL. M. PRAHY

### ZÁSOBOVÁNÍ VODOU A STAV VODOVODNÍCH SÍTÍ

Hlavní město Praha je zásobováno pitnou vodou z vodárenské soustavy Střední Čechy. Základními zdroji surové vody s návazností na její následnou úpravu na vodu pitnou jsou vodárenská nádrž VD Švihov a úpravna vody Želivka a voda řeky Jizera, která je přirozeně a uměle infiltrována a jako podzemní voda, stejně jako voda z místních artéských vrtů, čerpána v oblasti Káraného, kde se nachází i stejnojmenná úpravna vody.

Tyto zdroje doplňuje řeka Vltava a úpravna vody Podolí, která v současnosti slouží pouze jako rezervní zdroj. Městskou vodárenskou síť doplňují veřejné zdroje vody - obecní studny. Nacházejí se v k. ú. Zličín, dvě studny (slouží pro provoz Letiště Praha), v k. ú. Ruzyně, dvě studny (pro zásobení Výzkumného ústavu živočišné výroby), v k. ú. Zbraslav - Strnady (studna zásobuje vodou cca 50 rodinných domů a 50 rekreačních chat), v k. ú. Zbraslav, studna (pro KÁMEN Zbraslav). v k.ú. Trója, studna (pro ZOO Praha).

**Úpravna vody Želivka (ÚV Hulice)** je nejmodernější a největší úpravnou vody zásobující hl. m. Prahu pitnou vodou. Pitnou vodou zásobuje i oblastí Středočeského kraje a kraj Vysočina. Voda je dodávána do úpravny přes čerpací stanici surové vody řadou čerpadel vodárenské věže VD Švihov, která má při maximální hladině kótu 377 m. n. m. a celkový objem 266, 57 mil. m<sup>3</sup> vody. Odběr vody z nádrže se provádí etážově ze dvou odběrných věží. V roce 2010 byla dokončena nová technologie pro hygienické zabezpečení vody ozonizací. Z úpravny vody, který byla uvedena do provozu roku 1972, je pitná voda do Prahy dopravována štolovým přivaděčem o průměru 2,6 m a délce 51 km do vodojemu Jesenice I.

**Úpravna vody v Káraném** zpracovává podzemní vodu získanou jak ze zdrojů břehové infiltrace, tj. ze soustavy 680 vrtaných studní podél řeky Jizery, ze které je voda pomocí čerpacích stanic a gravitačního řadu dopravena do hlavní čerpací stanice v Káraném, tak ze zdrojů umělé infiltrace, kde je surová jizerská voda, po prosté filtraci na pískových rychlofiltrech, přečerpána do otevřených vsakovacích nádrží. V úpravně vody Káraný dojde ke smíchání vody ze všech zdrojů a po hygienickém zabezpečení je voda dopravována dvěma vodovodními řady FN 1100 do vodojemu Flora a jedním vodovodním řadem DN 1600 do vodojemu Ládví I. Úpravna voda v Káraném zásobuje Prahu pitnou vodou již od roku 1914.

**Úpravna vody v Podolí** není v současné době v provozu, je udržována jako tzv. studená rezerva a je zároveň důležitým náhradním zdrojem pitné vody pro případ omezení dodávek vody z ostatních úpraven pitné vody. Distribuce vody na území Prahy je složitou konfigurací terénu technicky velmi náročná. Nadřazený systém dopravy vody vytváří okolo Prahy okruh, který dosud není v severní části uzavřen. Hlavními prvky tohoto okruhu jsou na levém břehu vodojemy Suchdol, Kopanina a čerpací stanice Strážovská, na pravém břehu vodojemy Jesenice I, Chodová, Kozinec a Ládví I. Pro dopravu vody bylo v roce 2013 k dispozici 3 496 km vodovodních řadů (bez přípojek), 783 km vodovodních přípojek, 49 čerpacích stanic a 68 vodojemů o celkovém využitelném objemu 746 404 m<sup>3</sup>.

Vodovodní síť vykazuje vzhledem ke svému stáří, podmínkám uložení, dopravní zátěží, materiálové skladbě, korozním a dalším vlivům poměrně značnou poruchovost. Z celkové délky pražské vodovodní sítě je přes 1 000 km (tj. téměř 1/3) starší než 60 let. Výrazným problémem v koncepčním řešení vodohospodářské infrastruktury, vodovodní sítě, její výstavby a provozu jsou suburbanizační tendence posledních let, plošné rozšiřování města a výstavba satelitních obytných lokalit v okrajových částech Prahy. K největším kapacitním problémům dochází v jihovýchodní části Prahy, v lokalitách zásebných z vodojemu Kozinec, kde prakticky není možné zřizovat odběrná místa. Další problémové oblasti Smíchova, Košířů a jižní části Modřan.

Od roku 2012 probíhá na území hl. m. Prahy obnova vodovodní sítě a především renovace zastaralých vodovodních řadů.

### ODKANALIZOVÁNÍ

Stoková síť na území Prahy byla od svého počátku budována jako jednotná soustava. Teprve s výstavbou okrajových sídlištních celků v šedesátých letech minulého století došlo k zahájení výstavby oddílné stokové sítě. Páteří odvodňovacího systému hl. m. Prahy je sedm kmenových stok, které jsou součástí jednotné stokové sítě a které přivádějí odpadní vody na Ústřední čistírnu odpadních vod na Císařském ostrově. S budováním oddílné stokové sítě byly současně vybudovány v některých okrajových částech Prahy také lokální čistírny odpadních vod (ČOV). kromě ÚČOV jsou na území Prahy v provozu v současné době následující lokální ČOV: Březiněves, Dolní Chabry, Holyně, Horní Počernice - Čertouzy, Kbely, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Komořany, Královice, Lipence, Lochkov, Miškovice, Nebušice, Nedvězí, Přední Kopanina, Sobín, Svěpravice, Uhříněves (umístěná v Dubči), Újezd nad Lesy (umístěná v Běchovicích), Újezd u Průhonic, Vínof a Zbraslav. K uvedeným lokálním ČOV rovněž patří ČOV Roztoky (ale je umístěná mimo území hl. m. Prahy).

### ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

**Systém centralizovaného zásobování teplem (CZT)** tvoří na pravém břehu Vltavy propojená Pražská teplárenská soustava (PTS) CZT. Její hlavní napáječ je veden z elektrárny Mělník přes výtopnu Třeboradice a teplárnu Malešice do oblasti Jižního Města a Modřan s odbočkou na Černý Most. Základními zdroji PTS jsou elektrárna Mělník I a teplárna Malešice, špičkovými zdroji spolupracujícími s PTS jsou elektrárna Michle, výtopny Třeboradice a Krč, celoročně je do soustavy dodáváno teplo i ze spalovny Malešice (ZEVO). V současné době je zrealizováno rozšíření PTS i na levý břeh Vltavy do oblasti Holešovic po ulici Argentinskou. Kromě integrované Pražské teplárenské soustavy jsou na pravém břehu Vltavy tři stávající lokální soustavy CZT Pražské teplárenské a.s. zásobované z plynových okrskových kotelen Písnice, Rohožník a Komořany. Systém CZT na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami CZT. Hlavními zdroji soustav CZT jsou teplárna Veveslavín a Holešovice a výtopna Juliska. Okrskové (blokové) kotelny zásobují sídlištní zástavbu v oblasti Řep, Jihozápadního Města a Barrandova, dále jsou zde provozovány kotelny Dědina, Zbraslav, Radotín a Košife.

#### **Decentralizované zásobování teplem (DZT)**

Rozvoj zásobování teplem z vlastních tepelných zdrojů v oblastech, které nejsou orientovány na zásobování ze systému CZT Pražské teplárenské směřuje k využití zemního plynu, případně elektrické energie. Postupně se v malé míře uplatňuje i alternativní způsob výroby tepelné energie z obnovitelných zdrojů energie ( především instalace tepelných čerpadel a využití sluneční energie). Do DZT jsou zahrnuty i tzv. mítní soustavy CZT, které neprovozuje Pražská teplárenská (nemocnice, obchodní a výrobní areály, bytové komplexy, Letiště Ruzyně aj.).

### ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Základem systému zásobování hl. m. Prahy zemním plynem je dvojitý VTL plynovod vedený po obvodě města, napájený z VVTL/ VTL regulačních stanic Třeboradice a Měcholupy, do kterých je zemní plyn přiváděn VVTL plynovody napojenými na systém vnitrostátních VVTL plynovodů. V případě potřeby se mohou podílet na zásobování Prahy další regulační stanice ležící mimo území hl. m. Prahy, Drahelčice a Makotřasy, VTL plynovody napojenými na pražský okružní plynovod u Třebonic a Suchdola.

Z městské sítě VTL plynovodů jsou napájeny městské a průmyslové VTL/ STL regulační stanice, ze kterých je zásobována STL plynovodní síť, na které jsou osazeny městské STL/ NTL regulační stanice napájející NTL plynovodní síť. Odběratelé jsou zásobováni zemním plynem ze středotlaké plynovodní sítě prostřednictvím regulátorů plynu nebo z NTL sítě. Prostřednictvím průmyslových VTL regulačních stanic jsou zásobováni z VTL plynovodů zejména velkoodběratelé jako průmyslové a skladové areály nebo velké zdroje tepla.

Další rozvoj zásobování zemním plynem hl. m. Prahy je orientován zejména na STL a NTL distribuční síť. Stávající plynovody jsou rekonstruovány pro zvýšení jejich spolehlivosti, životnosti a distribuční kapacity. U NTL potrubní sítě je preferován přechod na STL tlakovou úroveň. Od roku 2012 pokračuje výstavba nových distribučních plynovodů a přípojek pro zásobování nových odběratelů ve stávajícím zastavěném území a v nově zastavovaných lokalitách.

### ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Zdrojem zásobování elektrickou energií hl. m. Prahy je především celostátní přenosová soustava ČEPS, která vedeními o napětí 400 kV a 220 kV přivádí výkon do vstupních transformoven TR 400/110 kV Řeporyje a Chodov a TR 220/110 kV Malešice. Dále Prahu zásobuje rozvodná soustava 110 kV ČEZ Distribuce, se vstupními transformovnamí TR 110/22 kV Sever a Běchovice. Distribuční síť 110 kV je na území hl. m. Prahy vybudována jako okružní a je napájena z výše uvedených vstupních transformoven.

Systém 25 transformoven 110/22 kV - 22 transformoven PREdistribuce a.s., 3 transformovny cizí (Roztoky, Řeporyje, Lochkov) je navzájem propojm venkovními nebo kabelovými vedeními 110 kV o celkové délce cca 210 km. Transformovny umístěné v centrální části města jsou vnitřní zapouzďřené, v okrajových loklitách pak ve venkovním provedením. Kabelová vedení 110 kV jsou využívána pro napájení transformoven umístěných v blízkosti centra města. Kabely jsou uloženy v kabelových tunelech, kolektorech, kanálech nebo v zemi.

Zásobování jednotlivých částí města je zajišťováno převážně dvoustupňovou sítí 22 kV (napájecí a distribuční). V naprosté většině jde o vedení podzemní kabelové, jen ve východní části města existuje ještě několik kilometrů venkovních vedení.

Zdroje pro výrobu elektriny kromě kogeneračních zdrojů Pražské teplárenské a.s., vodních elektráren Modřany, Štvanice, Troja, Podbaba a několik malých fotovoltaických elektráren jsou vesměe umístěny mimo Prahu. Významnými zdroji jsou elektrárny Kladno, Mělník I, Mělník II.

### ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍ

Sítě elektronických komunikací na území hl. m. Prahy jsou provozovány po kabelech i bezdrátových spojích. Na území hl. města působí řada společností, které poskytují služby elektronických komunikací a mají zde vybudované páteřní optické i radioreléové sítě a postavena významná zařízení, jako jsou telefonní ústředny, datová centra, vysílací zařízení, základnové stanice. Území Prahy je hustě pokryto sítí pevných telefonních linek, linek kabelové televize a datovými, především optickými sítěmi. Optické sítě jako nejvýznamější typ sítě pro vysokorychlostní přístup však nepokrývají území hl. města rovnoměrně. V menší míře je rozvinuté zvláště zavádění kapacitních (optických) přípojek do obytných domů a menších firem a to zejména v okrajových částech Prahy.

Hlavní město je centrálním uzlem národní internetové sítě a přes uzly umístěné v Praze se uskutečňuje větší část mezinárodní konektivity. V Praze jsou umístěna významná datová centra, která zajišťují připojení na páteřní trasy poskytovatelů Internetu a telekomunikačních operátorů a rovněž umístění a správy serverů, datových polí a palších prvků ICT infrastruktury. Mezi největší datová centra patří SITEL - CE Colo, Nagano, Tower, GTS Vinohradská, T-Mobile, Vegacom, TTC telekomunikace.

V rámci telefonního obvodu TO Praha jsou v současné době v Praze digitalizovány všechny telefonní ústředny, které jsou vzájemně propojeny optickými kabely. Prostřednictvím Ústřední telekomunikační budovy (ÚTB) je zajišťován digitální přenos informací do zahraničí.

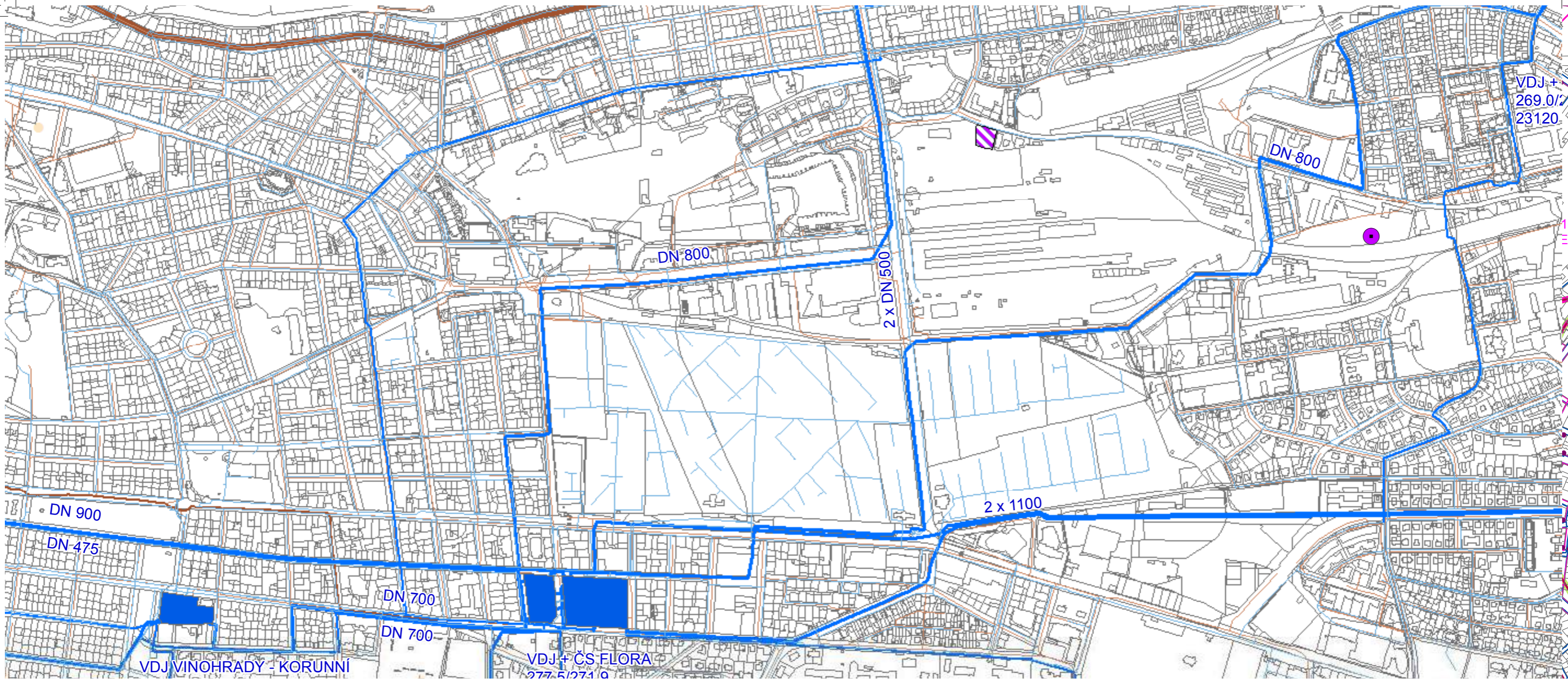
### ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Koncepce odpadového hospodářství na území hl. m. Prahy se řídí zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. a dalšími prováděcími vyhláškami, a vychází z Plánů odpadového hospodářství hl. m. Prahy kraje i obce. Je kladen velký důraz na třídění odpadu již v místě vzniku, tj. u občanů hl. m. Prahy a u společností, které zde sídlí a dále pak na recyklaci a využívání odpadů. což je v souladu se současnými trendy v oblasti odpadového hospodářství a ochrany životního prostředí. Většina sněsného komunálního odpadu (dále jen KO) je využívána, jak materiálově, tak i energeticky, pouze relativně malá část KO z hl. m. Prahy je ukládána na skládku. V systému odpadového hospodářství resp. v nakládání s odpady na území hl. m. Prahy je jasný dlouhodobě konzistentní progres, který vede ke zkvalitnění životního prostředí a ke zlepšení služeb v odpadovém hospodářství. Navzdory stoupající produkci KO se dlouhodobě daří zvyšovat podíl vytříděných surovin z KO.

Na území hl. m. Prahy je v současné době provozována pouze jedna skládka komunálního odpadu - skládka S-00 Ďáblice (provozovatel A. s. A. spol. s.r.o.), kam je ukládána cca 1/10 celkové produkce směsných komunálních odpadů vyprodukovaných na území hl. m. Prahy, tk. cca 35 tis. tun odpadů ročně. Celková roční kapacita navážených odpadů na skládku činí 350 tis. tun. Skládka nemá ochranné pásmo.

Na území hl. m. Prahy je spalován opad ve čtyřech zařízeních. Jedná se o Zařízení na energetické využívání odpadu ZEVO Malešice, spalovna Zentiva a s., spalovna v areálu FN Motol a Cementárna Radotín. Spalovny nemají vymezena ochranná pásma.





#### VODNÍ TOKY A PLOCHY

- vodní plocha, nádrž, rybník
- suchý poldr
- vodní tok, kanál, náhon
- zatrubněný vodní tok
- hranice oblastí povodí

#### ODVÁDĚNÍ A ČIŠTĚNÍ ODPADNÍCH VOD

- kmenová stoka
- hlavní kanalizační sběrač
- vedlejší kanalizační sběrač a uliční stoka
- čistírna odpadních vod
- čerpací stanice odpadních vod
- dešťová usazovací nádrž
- plocha kanalizačního zařízení

#### ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

- přiváděcí vodovodní řad
- hlavní vodovodní řad
- rozváděcí vodovodní řad
- průmyslový vodovodní řad
- zařízení na vodovodní síti
- zdroj vody
- plocha vodárenského zařízení

#### ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

##### 2D POVODŇOVÝ MODEL HL. M. PRAHY

- Linie protipovodňové ochrany
- zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná městem
  - zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná individuálně

##### Kategorie záplavových území

- aktivní
- průtočná
- neprůtočná
- určená k ochraně zajišťovaná městem - pro  $Q_{2002}$
- určená k ochraně zajišťovaná městem - pro  $Q_{100}$
- určená k ochraně zajišťovaná individuálně - pro  $Q_{2002}$
- určená k ochraně zajišťovaná individuálně - pro  $Q_{100}$

##### DROBNÉ VODNÍ TOKY

- aktivní zóna
- záplava  $Q_{100}$

#### NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

- skládka
- areál skládky
- spalovna
- areál spalovny
- plochy pro nakládání s odpady
- zařízení nakládající s nebezpečnými odpady
- sběrné dvory

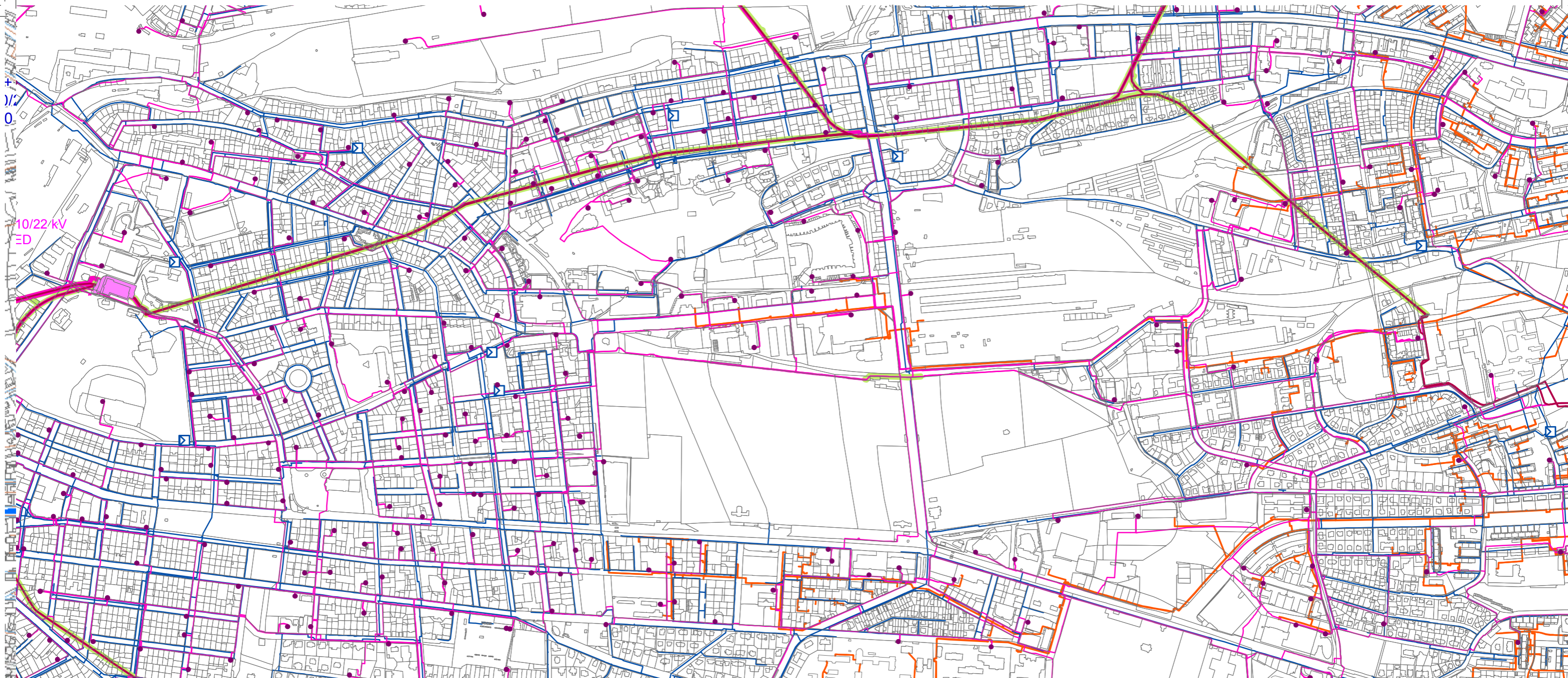
#### NAKLÁDÁNÍ S NEBEZPEČNÝMI LÁTKAMI

- nebezpečné látky skupiny A
- nebezpečné látky skupiny B
- nebezpečné látky skupiny B - areál zařízení

#### STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

- staré zátěže území a kontaminované plochy
- haldy





#### ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

- nadzemní trasa elektrického vedení 400 kV
- nadzemní trasa elektrického vedení 220 kV
- nadzemní trasa elektrického vedení 110 kV
- nadzemní trasa elektrického vedení 22 kV
- podzemní trasa elektrického vedení 110 kV
- podzemní trasa elektrického vedení 22 kV
- kabelový tunel, kabelový kanál
- transformační stanice 110 kV
- transformační stanice 22 kV
- ▲ malá vodní elektrárna
- plocha elektroenergetických zařízení
- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení a elektroenergetických zařízení (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

#### ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

- VVTL plynovod
- VTL plynovod
- STL, NTL plynovod
- ⊠ VVTL regulační stanice
- ⊠ VTL regulační stanice
- ⊠ STL regulační stanice
- ostatní zařízení
- plocha plynárenského zařízení
- bezpečnostní pásmo VVTL plynovodu (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
- bezpečnostní pásmo VTL plynovodu a bezpečnostní pásmo plynových zařízení (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
- ochranné pásmo produktovodu a ropovodu (ve smyslu vládního nařízení č. 29/1959 Sb.)

#### ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM

- hlavní tepelný napaječ
- hlavní tepelný napaječ v tunelu
- tepelný napaječ, tepelný rozvod
- výtopna
- ▲ spalovna
- ⊠ bloková, okrsková kotelna
- plocha tepelného zařízení



## BILANCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

### VÝPOČET SPLAŠKOVÝCH VOD

#### a) Denní průtok splašků

Splaškový průtok  $Q_o$  je odvozený z počtu trvale žijících obyvatel:

$$Q_o = q_o \cdot N_o / 86400$$
$$Q_o = 126 \cdot 248 / 86400$$
$$Q_o = \mathbf{0,362 \text{ l/s}}$$

$N_o$  počet připojených trvale žijících obyvatel - **248 EO**  
 $q_o$  specifická spotřeba obyvatel, konstantní pro celou síť [l/ob . den] - pro výhledový stav hodnota **126 [l/EO . den]**  
 $Q_o$  denní průtok splašků od trvale žijících obyvatel [l/s]

Splaškový průtok  $Q_{pp}$  je odvozený z počtu pracovních příležitostí (dále PP):

$$Q_{pp} = q_{pp} \cdot N_{pp} / 86400$$
$$Q_{pp} = 40 \cdot 462 / 86400$$
$$Q_{pp} = \mathbf{0,21 \text{ l/s}}$$

$N_{pp}$  počet pracovních příležitostí - **462 EO**  
 $q_{pp}$  specifická spotřeba pro 1 pracovní příležitost **40 [l/EO . den]**  
 $Q_{pp}$  denní průtok splašků od PP [l/s]

$$\text{Celkový denní průtok splašků: } Q_p = Q_o + Q_{pp} = 0,362 + 0,21 = \mathbf{0,57 \text{ l/s}}$$

#### b) Maximální denní produkce splašků

$$Q_d = Q_p \cdot k_d$$
$$Q_d = 0,57 \cdot 1,5$$
$$Q_d = \mathbf{0,86 \text{ l/s}}$$

$k_d$  součinitel denní nerovnoměrnosti pro méně než 3000 EO - **1,5**

#### c) Maximální hodinová produkce splašků

$$Q_h = Q_d \cdot k_h$$
$$Q_h = 0,86 \cdot 2,2$$
$$Q_h = \mathbf{1,89 \text{ l/s}}$$

$k_h$  součinitel hodinové nerovnoměrnosti pro 1000 EO - **2,2**

#### d) Roční produkce splašků

$$Q_r = Q_p \cdot 365$$
$$Q_r = 0,57 \cdot 365 \cdot 86400$$
$$Q_r = \mathbf{17\,975\,520 \text{ l/rok}}$$

### VÝPOČET SRÁŽKOVÝCH PLOCH

#### Denní průtok srážkových ploch

Výpočet množství srážkových vod je dán vzorcem:

$$Q = i \cdot A \cdot C$$
$$Q = 163 \cdot (1,593 \cdot 1,0 + 1,151 \cdot 0,5 + 0,398 \cdot 0,3)$$
$$Q = \mathbf{372,927 \text{ l/s}}$$

$Q$  průtok srážkových vod [l/s]  
 $i$  intenzita návrhového deště (místo: Praha, doba trvání: 15 minut, periodičita: 1) - **163 l/s.ha**  
 $A$  půdorys odvodňované plochy - ze střech:  $A_1 = 1,593 \text{ ha}$   
- z dlažeb:  $A_2 = 1,151 \text{ ha}$   
- z propustných ploch:  $A_3 = 0,398 \text{ ha}$   
 $C$  součinitel odtoku [-]  
- ze střech:  $C_1 = 1,0$   
- z dlažeb:  $C_2 = 0,5$   
- z propustných ploch:  $C_3 = 0,3$

### VÝPOČET SPECIFICKÉ POTŘEBY VODY

#### a) Denní potřeba vody

Denní potřeba vody  $Q_o$  je odvozená z počtu trvale žijících obyvatel:

$$Q_o = q_o \cdot N_o$$
$$Q_o = 126 \cdot 248$$
$$Q_o = \mathbf{31\,248 \text{ l/den} = 0,362 \text{ l/s}}$$

$N_o$  počet připojených trvale žijících obyvatel - **248 EO**  
 $q_o$  specifická spotřeba obyvatel, konstantní pro celou síť [l/ob . den] - pro výhledový stav hodnota **126 [l/EO . den]**  
 $Q_o$  denní průtok splašků od trvale žijících obyvatel [l/s]

Denní potřeba vody  $Q_{pp}$  je odvozená z počtu pracovních příležitostí (dále PP):

$$Q_{pp} = q_{pp} \cdot N_{pp}$$
$$Q_{pp} = 40 \cdot 462$$
$$Q_{pp} = \mathbf{18\,480 \text{ l/den} = 0,21 \text{ l/s}}$$

$N_{pp}$  počet pracovních příležitostí - **462 EO**  
 $q_{pp}$  specifická spotřeba pro 1 pracovní příležitost **40 [l/EO . den]**  
 $Q_{pp}$  denní průtok splašků od PP [l/s]

$$\text{Celková denní potřeba vody: } Q_p = Q_o + Q_{pp} = 31\,248 + 18\,480 = \mathbf{49\,728 \text{ l/den} = 0,57 \text{ l/s}}$$

#### b) Maximální denní potřeba vody

$$Q_d = Q_p \cdot k_d$$
$$Q_d = 49\,728 \cdot 1,5$$
$$Q_d = \mathbf{74\,592 \text{ l/den} = 0,86 \text{ l/s}}$$

#### c) Maximální hodinová potřeba vody

$$Q_h = Q_d \cdot k_h$$
$$Q_h = 0,86 \cdot 2,2$$
$$Q_h = \mathbf{1,89 \text{ l/s}}$$

#### d) Roční potřeba vody

$$Q_r = Q_p \cdot 365$$
$$Q_r = 49\,728 \cdot 365$$
$$Q_r = \mathbf{18\,150\,720 \text{ l/rok}}$$

### VÝPOČET SPECIFICKÉ POTŘEBY ELEKTRICKÉ ENERGIE

$$E = N_o \cdot o$$
$$E = 1648 \cdot 1,4$$
$$E = \mathbf{2\,307,2 \text{ MWh/rok}}$$

$E$  celková spotřeba energie  
 $o$  průměrná spotřeba elektrické energie - **1,4 MWh/rok**  
 $N_o$  počet připojených obyvatel

### VÝPOČET PRODUKCE TUHÉHO KOMUNÁLNÍHO ODPADU

$$O = N_o \cdot o$$
$$O = 248 \cdot 330$$
$$O = \mathbf{81\,840 \text{ kg/rok} = 81,84 \text{ t/rok}}$$

$O$  celkové množství vyprodukovaného TKO  
 $o$  průměrná hodnota TKO, vyprodukovaného 1 obyvatelem za 1 rok - **330 kg**  
 $N_o$  počet připojených obyvatel - **248 EO**

### VÝPOČET TEPELNÝCH ZTÁT OBJEKTŮ

#### a) objekty pro bydlení

$$Q = 5 \cdot m$$
$$Q = 5 \cdot 62$$
$$Q = \mathbf{310 \text{ kW}}$$

#### b) objekty občanského vybavení

$$Q = q \cdot V \cdot (t_i - t_e)$$
$$Q = 0,6 \cdot 72\,452 \cdot (19 - (-12))$$
$$Q = \mathbf{1\,347\,607,2 \text{ W} = 1,34 \text{ MW}}$$

$q$  tepelná charakteristika - **0,6 W/m<sup>3</sup>.K**

$V$  objem objektů občanského vybavení - **72 452 m<sup>3</sup>**

$t_i$  průměrná vnitřní výpočtová teplota  $t_i = \mathbf{19 \text{ °C}}$

$t_e$  průměrná venkovní výpočtová teplota  $t_e = \mathbf{-12 \text{ °C}}$



## NÁVRH TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

### SOUČASNÝ STAV

Zadaná lokalita na nachází na Praze 3 - Žižkov a je vymezena ulicemi Jana Želivského, Malešická a Za Nákladovým nádražím. Vybraná část, která je řešena detailněji v diplomním projektu je u budovy Nákladového nádraží Žižkov. Nová infrastruktura je navržena v ulicích Dr. Caivase a Vladimíra Weisse, které jsou situované podél skladišť Nákladového nádraží Žižkov. Díky těmto ulicím se infrastruktura dostane do celé zadané lokality, kde jsou navrženy převážně bytové domy a občanská vybavenost. Zároveň je řešeno napojení na stávající technickou infrastrukturu, která se nachází v uličním profilu Jana Želivského a Za Nákladovým nádražím.

### KONCEPCE NÁVRHU

Na řešeném území je ponechána stávající stavba Nákladového nádraží Žižkov, kterou ve svém diplomním projektu řeším. Tato kulturní památka je největší plně dochovanou funkcionalistickou stavbou v Praze. Nejedná se o jednu stavbu, ale o soubor tří staveb, které se vzájemně doplňují. V čele souboru stojí tzv. Správní budova, ve které se kloubí nejedno funkční využití - je zde ordinace dentisty, ateliér umělce, knihovna, kanceláře zaměstnanců Českých drah a také původní bytové jednotky. Zbylé dvě stavby jsou tzv. skladiště výdej (na jihu) a podej (na severu). Tyto budovy složí dodnes jako skladiště, a to zejména v 2PP, 1PP a 1NP. Zbylé podlaží nejsou využívána. Skladiště výdej je nejdelší stavba v Praze, měří 350 metrů. Skladiště jsou navzájem propojeny třemi věžemi, jak nad zemí tak i pod zemí. Je to jedinečná stavba na lukrativním místě, ale zatím se nedostala do správných rukou, které by jí její slávu navrátily a vdechly jí nový život do dalších let. Dle informací, o kterých jsem se doslechla a dočetla, tak by se kulturní památka měla v budoucnu využívat jako kulturně - vědecké centrum. Tuto informaci jsem akceptovala ve svém návrhu. V přízemí budov je navržena občanská vybavenost - obchody, kavárny, fitness centrum, galerie, muzeum Nákladového nádraží aj. V dalších podlaží jsou situované pronajimatelné kanceláře, kanceláře Národního filmového ústavu, kanceláře Českých drah, kanceláře Archeologického ústavu AV. Ve čtvrtém podlaží (na skladištích) je navržena dvoupodlažní hmota, která skrývá mezonetové ubytování pro studenty (mohou to být i tzv. rozjezdové byty). Další novou hmotou je knihovna a rehabilitační centrum, které se nacházejí nad třetí a pátou věží.

### ZÁSOBOVÁNÍ PITNOU VODOU

Celý návrh se řídí vyhláškou 275/ 2013 Sb. o vodovodech a kanalizacích. Je navržen nový vodovodní řad, který navazuje na stávající rozváděcí vodovodní řad, který je tvořen potrubím DN 500 (2x). Tento rozváděcí řad v ulici Jana Želivského se napojuje na hlavní vodovodní řad vedený z ulice Olšanská (DN 800). Nový vodovodní řad je navržen v uličním profilu Dr. Caivase a Vladimíra Weisse. Voda je přivedena do celého řešeného území z těchto dvou nových veřejných vodovodů. Hloubka uložení nově navrženého řadu je 1,5 m. Každý objekt (sekce objektu) je připojen na vodovodní řad vlastní přípojkou, která bude mít minimální sklon 3% a bude provedena z PVC trubek DN 80. Přípojky budou vedeny v nezámrné hloubce 1200 mm pod terénem. Každá přípojka bude ukončena v 1. podzemním podlaží každého objektu či sekce objektu vodoměrnou sestavou s hlavním uzávěrem vody. Napojení na hlavní řad probíhá vždy v revizních šaschtách. Poloha přípojek a vodovodních řadů je zakreslena v koordinační situaci.

### ODVOD ODPADNÍCH SPLAŠKOVÝCH VOD

Technické provedení stok je navrženo v souladu s požadavky, které jsou uvedeny ve vyhlášce 428/2001 Sb. a v příslušných ČSN, zejména v ČSN 756101 Stokové sítě a kanalizační přípojky. Velký důraz je kladen na dodržování ochranného pásma, které je do DN 500 1,5 m od vnějšího líce kanalizace na obě strany a nad DN 500 je ochranné pásmo stanoveno na 2,5 m od vnějšího líce na obě strany. Veškeré navržené kanalizační přípojky jsou napojeny na hlavní kanalizační stoky, které rovněž navazují na stávající veřejnou kanalizaci v ulici Olšanská. Každá budova má samostatnou přípojku DN 250 PVC (objekty skladišť mají i více přípojek). Nově navržena kanalizační síť, která se napojuje na stávající veřejnou kanalizaci v ulici Olšanská je vedena v uličním profilu Dr. Caivase a Vladimíra Weisse v požadované hloubce 1,8 m. Z těchto ulic jsou přípojkami napojené jednotlivé sekce skladišťových objektů. Minimální sklon potrubí bude 3%. Napojení na hlavní řad probíhá vždy v revizních šachtách. Umístění nové kanalizační stoky a přípojek je zakresleno v koordinační situaci.

### ODVOD DEŠŤOVÝCH VOD

Z důvodu absence oddílné kanalizace v této lokalitě, bylo potřeba vymyslet jiný způsob jak zpracovat dešťovou vodou. Dešťová voda je svedena ze střech svodným potrubím do centrálního zásobníku, který je uložen v technické místnosti (množství centrálního zásobníku: Správní budova 1x, skladiště podej - 3x a skladiště výdej 4x). Dále je voda přefiltrována a použita na běžný provoz objektů. V situaci, kdy by mohlo dojít k přetečení zásobníků (např. při větší intenzitě a delší době trvání deště) jsou všechny zásobníky napojené na potrubí, které nadbytečné množství vody odvede do samozasakovacích systémů v parteru. Voda ze zpevněných ploch díky vyspádování je svedena do zelených ploch se stromy, které jsou schopny zachytit až stovky litrů vody. Odvodnění hlavního veřejného prostoru bude řešeno odvodňovacími kanálky, které budou součástí dlažby a budou spádovány do požadovaného sklonu a posléze odvedena do centrální zelené plochy - parku, kde jsou akumulací nádrže. A tak je voda použita na závlahu městského parku. Mlatová plocha bude určena k přirozeného zasakování dešťových vod.

### ZÁSOBOVÁNÍ POŽÁRNÍ VODOU

Zásobování požární vodou bude zprostředkována napojením na stávající rozdělovací vodovodní řad v ulici Jana Želivského s dimenzí DN 500 (2x) a napojením na zásobníky se zadržovanou dešťovou vodou. Zásobování bude zajištěno prostřednictvím vnějších a vnitřních odběrových míst. Vnější odběrná místa budou představovat nadzemní nebo podzemní hydranty. Vnitřní odběrná místa budou sloužit zejména k provedení prvotních hasebních prací. Vnitřní odběrná místa budou tvořit hadicové systémy, napojené na vnitřní vodovody a budou pod stálým tlakem.

### ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Veškeré řešené objekty budou napojeny na systém centrálního zásobování teplem (CZT), které na pravém břehu Vltavy tvoří Pražská teplárenská soustava (PTS) jejíž hlavní napáječ je veden z elektrárny Mělník přes výtopnu Třeboradice a teplárnu Malešice. Hlavním distributorem tepla je společnost Pražská teplárenská a.s. Pomocí napojení na systém CZT bude zprostředkována ústřední ohřev teplé vody a vytápění objektů, napojených na otopnou soustavu, složenou z vnitřních rozvodů a otopných těles.

Řešené území napojují na stávající tepelnou síť, která je vedena v Olšanské ulici. Při ukládání sítě bude dodrženo požadované ochranné pásmo, to jest 2,5 m. Tepelná síť je vedena v chodníku a proto bude uložena v hloubce dle přiložené tabulky (tj. 0,5 m).

### ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Pro zásobování území elektrickou energií je v projektu počítáno s napojením na stávající podzemní elektrické vedení 22 kV v ulici Jana Želivského. Napojené kabely jsou uloženy převážně v chodníku a v nezpevněné ploše tz. že hloubka jejich uložení je 1,0 m. Součástí napojení celého území bude nutné vybudovat minimálně tři trafostanice, které se budou nacházet uvnitř vybraných objektů. Další elektrické rozvody budou od trafostanice vedeny v zemi.

### VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Navržené veřejné osvětlení je v souladu s legislativními požadavky, které se vážou k tomuto tématu (jsou to např. ČSN 736110, ČSN EN 13201 - 1,2,3). K ulici Jana Želivského je navrženo uliční dvojrámenné osvětlení, které osvětluje jak motorovou komunikaci tak i komunikaci pro pěší, o výšce 12 m a osová vzdálenost mezi jednotlivými světly je cca 10 m. Dalšími osvětlovacími soustavami jsou jednoramenná, která jsou umístěna v nově vzniklých ulicích Dr. Caivase a Vladimíra Weisse. Jejich výška je 10 m a osová vzdálenost cca 10 m. Poslední prostorem k osvětlení je hlavní veřejný prostor mezi skladišťovými křídly Nákladového nádraží Žižkov. Zde jsou použity tři typy osvětlení - designové tyčové osvětlení s výškou 5 m a osovou vzdáleností cca 10 m. Druhým typem je svícení zapuštěné v dlažbě, použito bude také proosvětlení vodních trysek a vodního prvku, který zakončuje celý prostor. Posledním druhem osvětlení bude osvětlovací pás, který bude nainstalován do boků dřevěných mol a ve schodišťových stupních.

### ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Plynovod (STL, NTL) je veden v ulici Jana Želivského. Zavedení plynu do zadaného území by bylo neekonomické a to z důvodu již navržených rozvodů pro přívod energií - elektrické energie a CZT. Pro přívod energie se v praxi používají dva druhy kombinací sítí: 1. elektrická energie, CZT a 2. elektrická energie, plyn.

### LIKVIDACE KOMUNÁLNÍHO ODPADU

Komunální i tříděný odpad bude likvidován z jednotlivých sekcí Nákladového nádraží Žižkov zprostředkovatelskou firmou. Pro ostatní odpady jsou navrženy odpadová hnízda zcela zapuštěná pod terénem. Stanoviště je tvořeno podzemními vanami, horní část kontejneru představuje sloupek s vzhazovacím otvorem. takto navržena odpadová hnízda eliminují probírání a vyhazování odpadu z popelnic vandaly a zároveň jsou výhodné z důvodu snížení zápachu v území. Další výhodou je delší doba plnění popelnic a tím tak šetření životního prostředí. V rámci celého řešeného území jsou navrženy 3 dopravně obslužná odpadová hnízda.

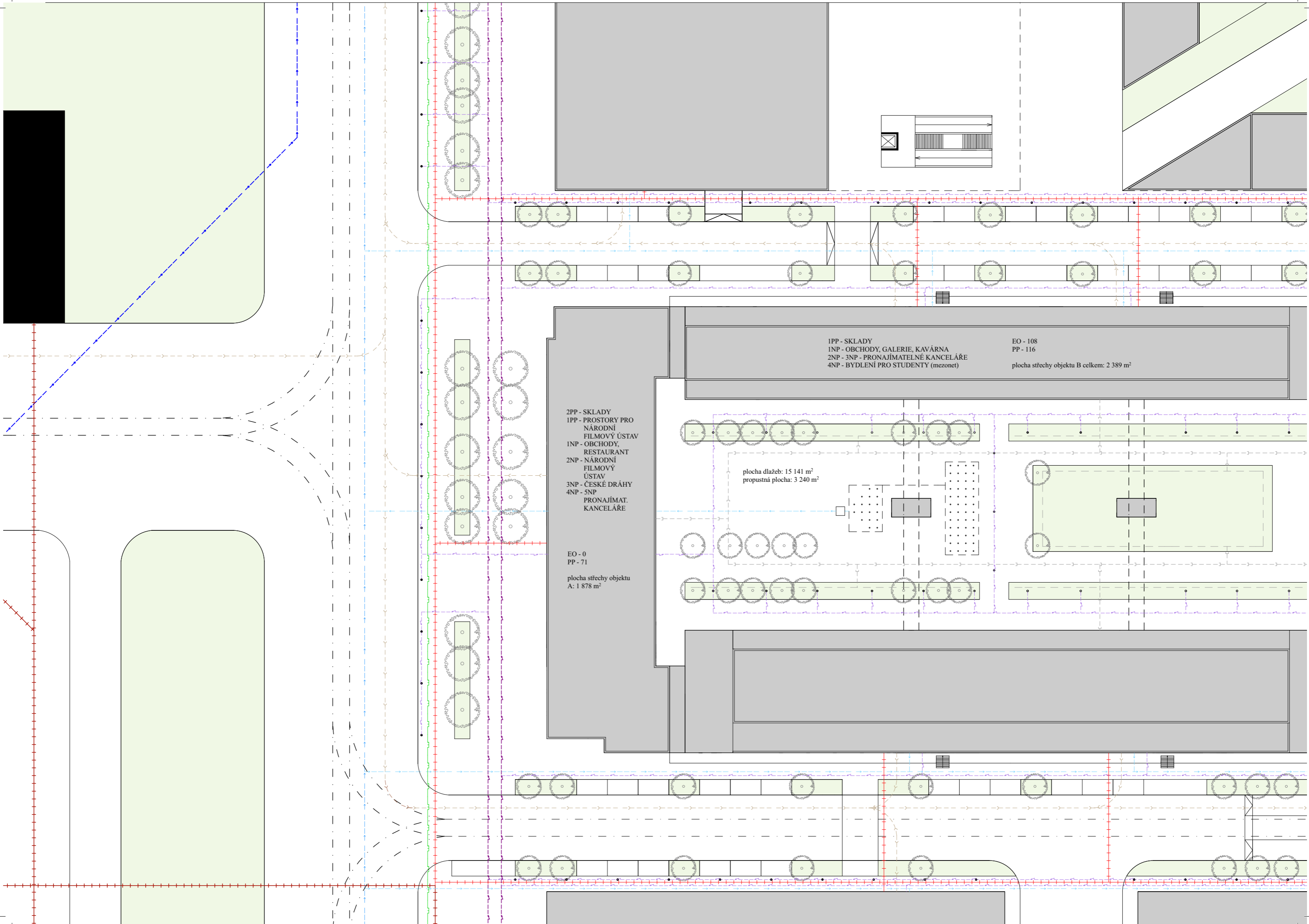
### ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

Navržené trasy budou napojeny na stávající elektrokomunikační síť, které se budou muset odborně posoudit k ověření dostatečné kapacity sítě. Případné nové trasy (které budou napojeny na hlavní trasu) jsou vedeny novými pozemními komunikacemi Dr. Caivase a Vladimíra Weisse. Další rozvod nebude potřeba, jelikož se využije moderní způsob přenosu a to je přenos vzduchem.

**Přesná poloha nově navržených sítí, ani dimenze nejsou předmětem diplomové práce a je potřeba tyto detailní parametry upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace.**

Druh sítě	Nejmenší krytí m		
	Chodník	Vozovka	Volný terén
<b>Silové kabely</b>			
Nízké napětí (NN) do 1 kV	0,35	1,0	0,35
Vysoké napětí (VN) do 10 kV	0,5	1,0	0,7
Vysoké napětí (VN) do 35 kV	1,0	1,0	1,0
Velmi vysoké napětí (VVN) do 220 kV	1,3	1,3	1,3
<b>Sdělovací kabely</b>			
- místní	0,4	0,9	0,6
- dálkové	0,5	0,9	0,6
- optické místní (dálkové)	0,4 (0,5)	0,9 (1,2)	0,6 (1,0)
Plynovodní potrubí	0,8	1,0	0,8
Vodovodní potrubí	1,5	1,5	1,5
Tepelné sítě	0,5	1,0	0,5
Stoky a kanalizační přípojky	1,0	1,8	1,0





2PP - SKLADY  
1PP - PROSTORY PRO  
NÁRODNÍ  
FILMOVÝ ÚSTAV  
1NP - OBCHODY,  
RESTAURANT  
2NP - NÁRODNÍ  
FILMOVÝ  
ÚSTAV  
3NP - ČESKÉ DRÁHY  
4NP - 5NP  
PRONAJÍMAT.  
KANCELÁŘE

EO - 0  
PP - 71  
plocha střechy objektu  
A: 1 878 m<sup>2</sup>

1PP - SKLADY  
1NP - OBCHODY, GALERIE, KAVÁRNA  
2NP - 3NP - PRONAJÍMATELNÉ KANCELÁŘE  
4NP - BYDLNÍ PRO STUDENTY (mezonet)

EO - 108  
PP - 116  
plocha střechy objektu B celkem: 2 389 m<sup>2</sup>

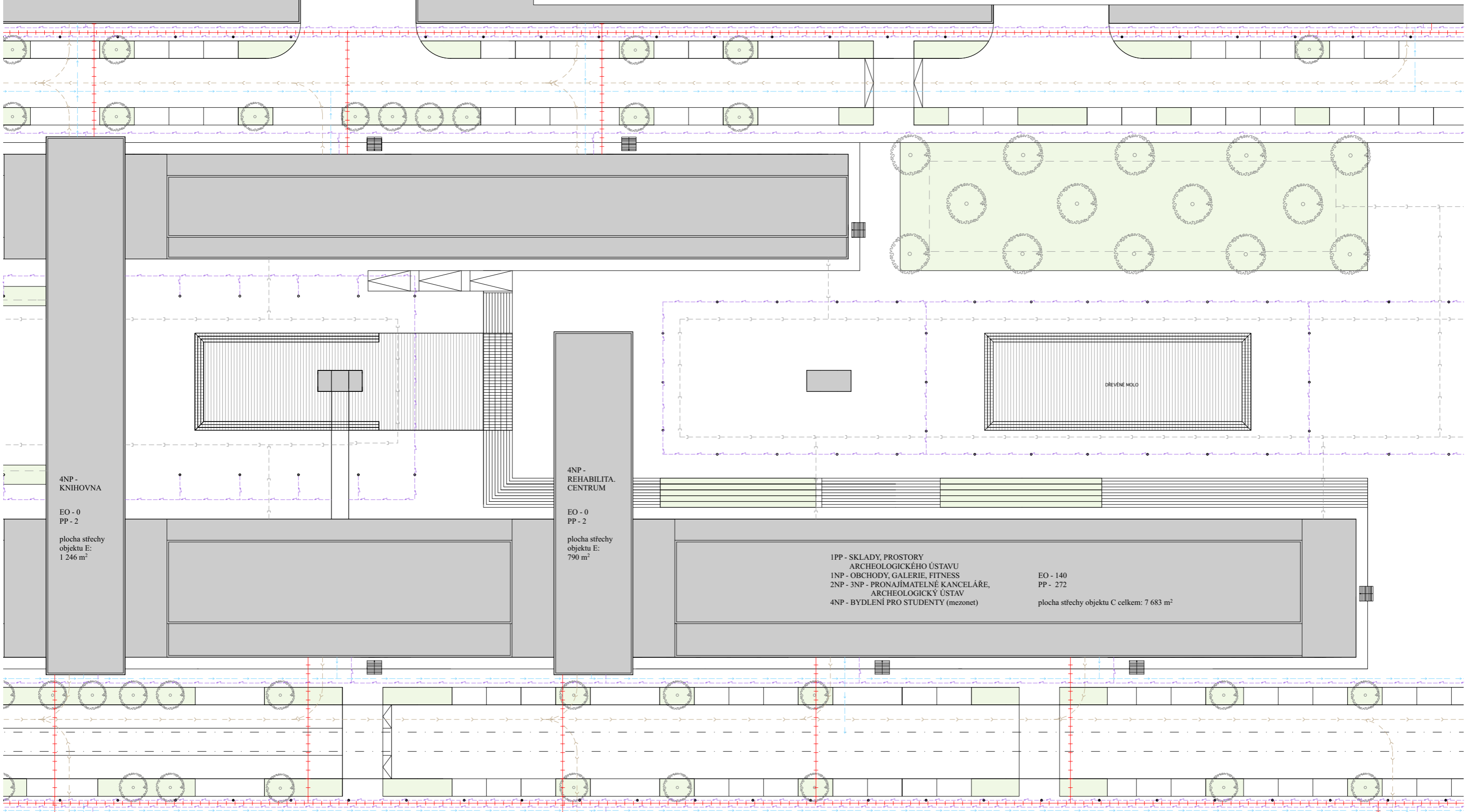
plocha dlažeb: 15 141 m<sup>2</sup>  
propustná plocha: 3 240 m<sup>2</sup>



# LEGENDA KE KOORDINAČNÍ SITUACI, měřítko 1: 600

	SPLAŠKOVÁ KANALIZACE - návrh		HLAVNÍ VODOVODNÍ ŘAD - stávající		STL, NTL plynovod- stávající		POULIČNÍ OSVĚTLENÍ - výška
	PŘÍPOJKY - návrh		ROZVÁDĚCÍ VODOVODNÍ ŘAD - stávající		PODZEMNÍ TRASA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ 22 kV - stávající		OSVĚTLENÍ NÁMĚSTÍ - výška 5m
	DEŠŤOVÁ KANALIZACE - návrh navržené potrubí vede do samozasakovacích systémů a do sběrné nádoby, která je umístěna pod parkem. Část dešťové vody se bude používat na zavlažování parku.		VODOVODNÍ ŘAD a PŘÍPOJKY - návrh		PODZEMNÍ TRASA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ 22 kV - návrh (1x pro veřejné osvětlení, 1x pro objekty)		OSVĚTLENÍ NÁMĚSTÍ - osvětlení v dlažbě
	SAMOZASAKOVACÍ SYSTÉM		HLAVNÍ TEPELNÝ NAPAJEČ - stávající				
			ROZVOD TEPELNÉHO NAPAJEČE - návrh				

DALŠÍ OSVĚTLENÍ: na bocích dřevěných mol, podsvícené schody, osvětlení u vodních trysek



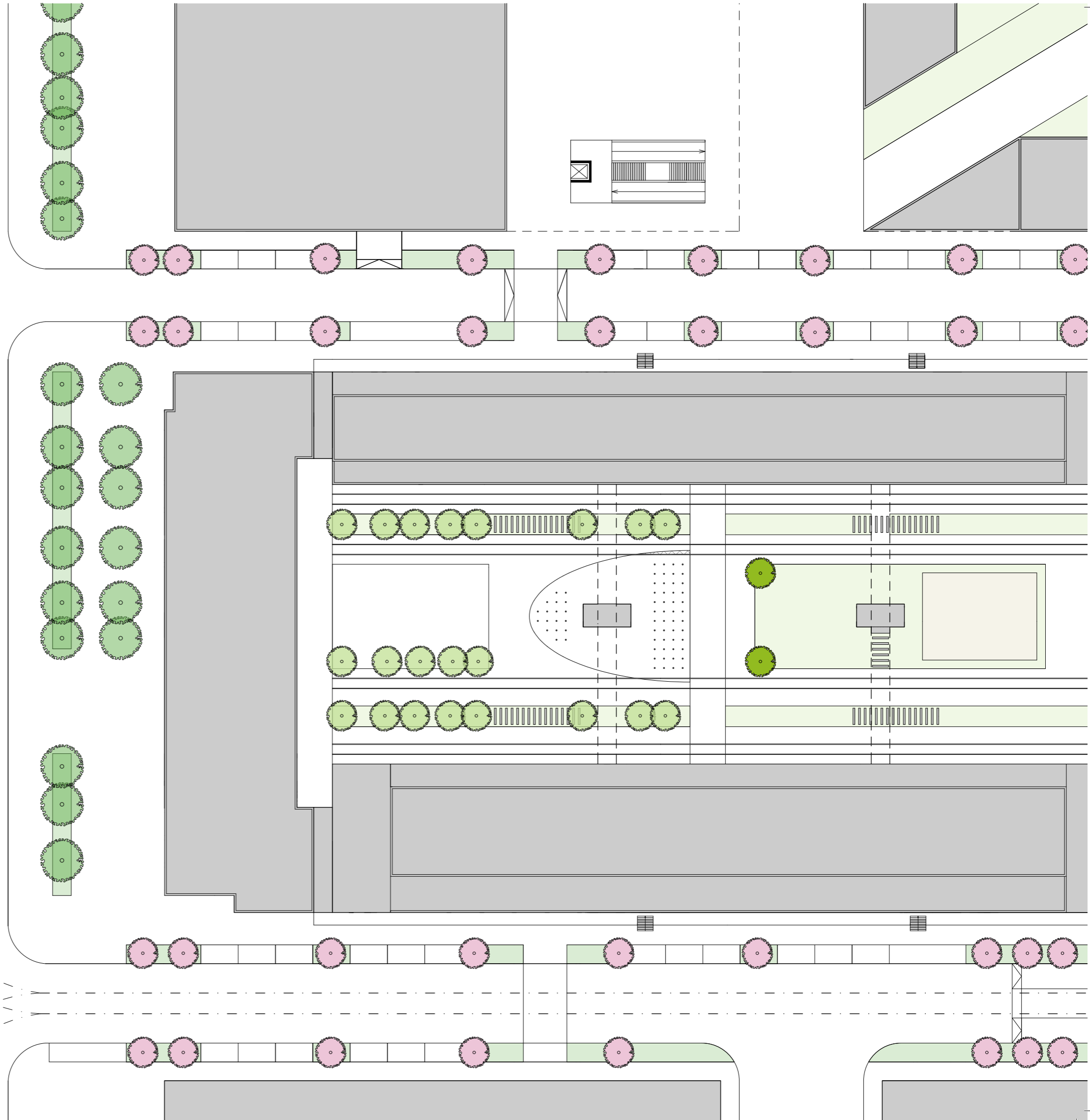
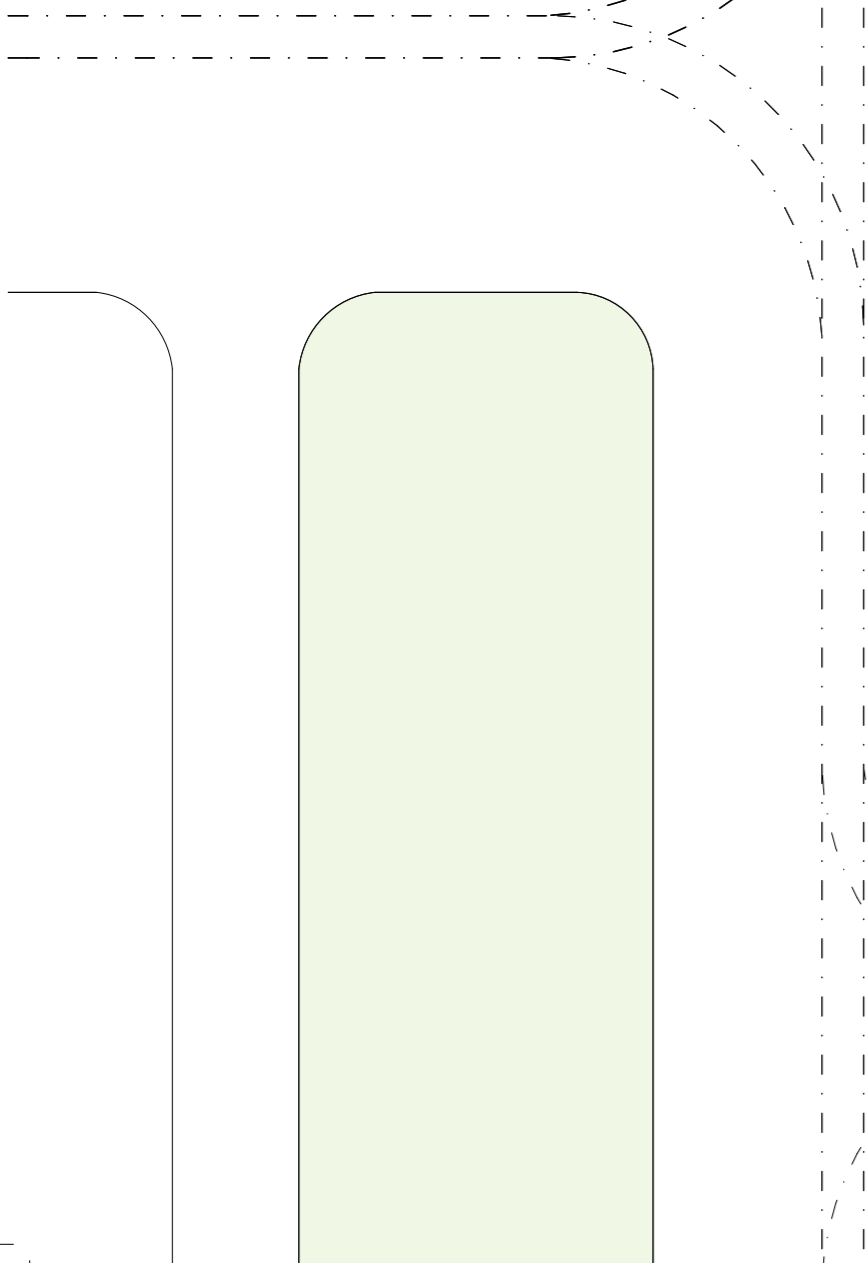
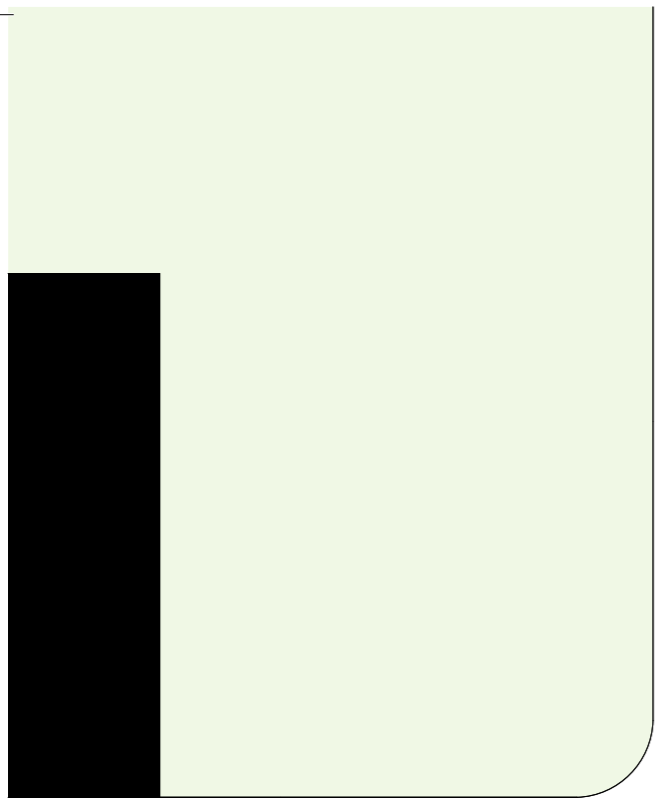
4NP - KNIHOVNA  
EO - 0  
PP - 2  
plocha střechy objektu E: 1 246 m<sup>2</sup>

4NP - REHABILITA. CENTRUM  
EO - 0  
PP - 2  
plocha střechy objektu E: 790 m<sup>2</sup>

1PP - SKLADY, PROSTORY ARCHEOLOGICKÉHO ÚSTAVU  
1NP - OBCHODY, GALERIE, FITNESS  
2NP - 3NP - PRONAJÍMATELNÉ KANCELÁŘE, ARCHEOLOGICKÝ ÚSTAV  
4NP - BYDLENÍ PRO STUDENTY (mezonet)  
EO - 140  
PP - 272  
plocha střechy objektu C celkem: 7 683 m<sup>2</sup>

DŘEVĚNÉ MOLO














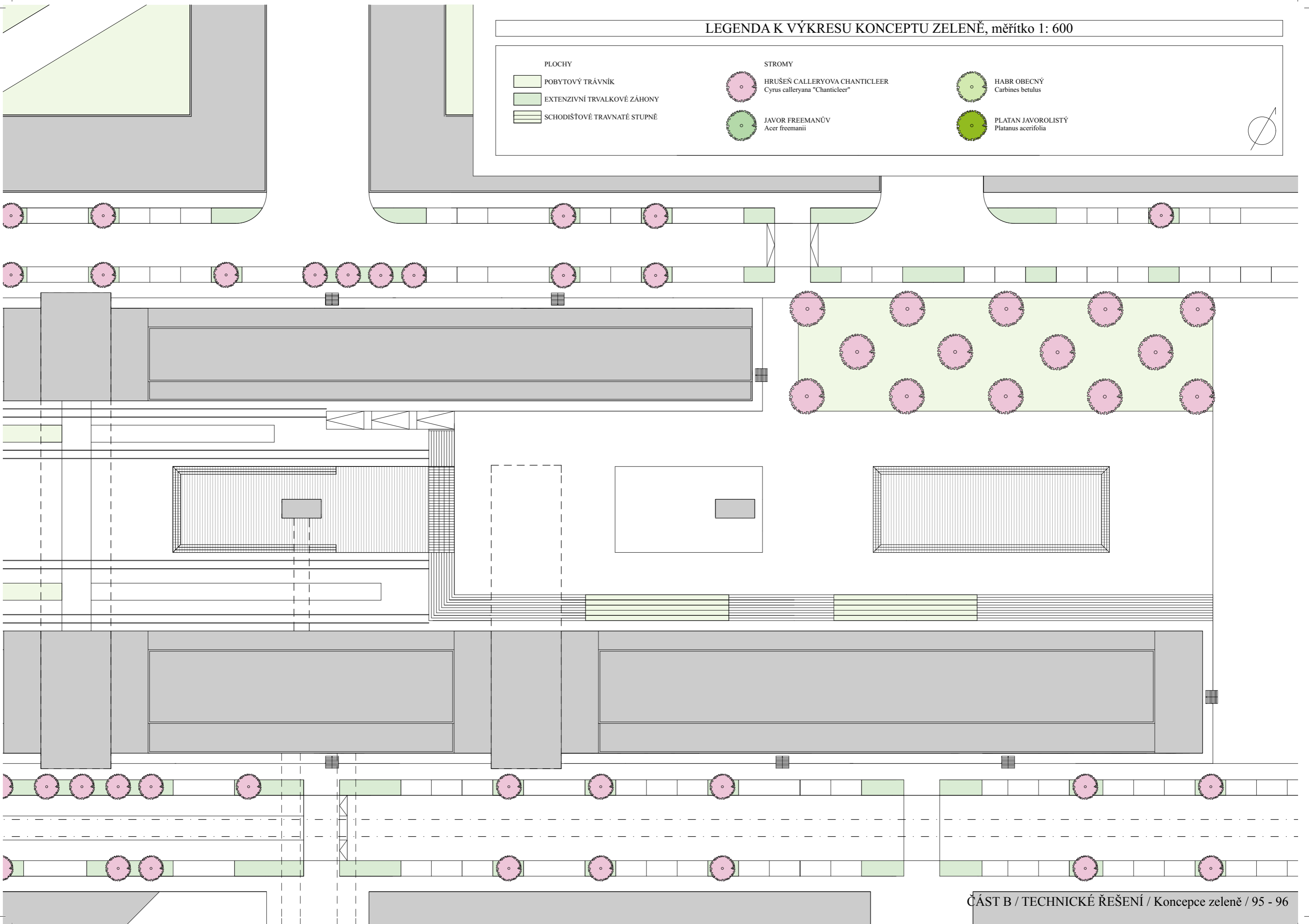
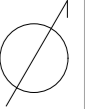
LEGENDA K VÝKRESU KONCEPTU ZELENĚ, měřítko 1: 600

PLOCHY

-  POBYTOVÝ TRÁVNÍK
-  EXTENZIVNÍ TRVALKOVÉ ZÁHONY
-  SCHODIŠŤOVÉ TRAVNATÉ STUPNĚ

STROMY

-  HRUŠEŇ CALLERYOVA CHANTICLEER  
Cyrus calleryana "Chanticleer"
-  JAVOR FREEMANŮV  
Acer freemanii
-  HABR OBECNÝ  
Carbines betulus
-  PLATAN JAVOROLISTÝ  
Platanus acerifolia







**HRUŠEŇ CALLERYOVA / Pyrus calleryana "CHANTICLEER"**

VZRŮST:	středně vysoký strom
BĚŽNÁ VÝŠKA:	8 - 13 m
BĚŽNÁ ŠÍRKA:	4 - 6 m
KATEGORIE LIST:	listnatý opadavý
BARVA LISTŮ:	zelená
KATEGORIE KVĚT:	nápadné květy
BARVA KVĚTŮ:	bílá
DOBA KVETENÍ:	duben - květen
NÁROKY NA SLUNCE:	slunce

Hrušeň Calleryova je krásným zástupcem okrasných hrušní, tedy těch, které se nepěstují plody, ale pro potěchu oka. Důvodem je velice bohaté kvetení čistě bílými květy v první polovině jara, sytě zelené a lesklé listy v létě, které se mění do nápadných odstínů bronzové, zlaté a sytě šarlatové červené na podzim. Plody jsou kulaté, světle hnědé a nejsou příliš chutné.







#### JAVOR FREEMANŮV / *Acer freemanii* "AUTUMN BLAZE"

VZRŮST:	středně vysoký strom
BĚŽNÁ VÝŠKA:	9 - 13 m
BĚŽNÁ ŠÍRKA:	6 - 9 m
KATEGORIE LIST:	listnatý opadavý
BARVA LISTŮ:	zelená
KATEGORIE KVĚT:	nevýrazné květy / nekvete
NÁROKY NA SLUNCE:	slunce

Krásný kříženec mezi javory *acer saccharium* a *acer rubrum* se podařilo vyšlechtit v USA. Tento javor má ty nejlepší znaky svých rodičů. Jmenuje Autumn Blaze a nese listy vykrajované jako druh *saccharium*, ale velké téměř jako *rubrum*. Mají červené řapíky a jsou středně zelené v létě a na podzim přechází v sytě oranžovou až ostře červenou. Je to jeden z nejatraktivnějších stromů podzimu. Roste rychle, vzpřímeně, do celku pravidelného, úzce pyramidálního tvaru, který se s věkem mírně zakulacuje. Jedná se o zdravý strom střední velikosti, který zvládá většinu povětrnostních úkazů ( vítr, těžký sníh, vyschnutí, sezónní napadení škůdci atd.). Proste v téměř jakékoli dobře odvodněné půdě. Dokonce toleruje i částečně vápenité podloží. Je vhodný do středně velkých zahrad i do městských výsadeb. Mladé stromy na první tři roky je nutno vyvázat pevně k opoře. Plně mrazuvzdorný do -34°C.







**HABR OBECNÝ / *Carpinus betulus* ("PYRAMIDALIS")**

VZRŮST:	středně vysoký strom
BĚŽNÁ VÝŠKA:	8 - 12 m
BĚŽNÁ ŠÍRKA:	2 - 5 m
KATEGORIE LIST:	listnatý opadavý
BARVA LISTŮ:	zelená
KATEGORIE KVĚT:	nevýrazné květy / nekvete
NÁROKY NA SLUNCE:	slunce a polostín

Jeden z původních opadavých listnatých stromů z lesů našeho kontinentu - habr - se těší stále větší oblibě i v zahradách. Jeho různé kultivary jsou atraktivní tvarem i olistěním. Fastigiata nebo také Pyramidalis je velmi elegantní strom sloupovitého růstu se vzpřímenými větvemi a jasně zelenými listy, které jsou varhanovitě skládané. Habr brzy z jara nalévá své pupeny, takže funguje jako sympatický posel konce zimy. Jeho jasně zelené listy se na podzim mění na sytě žlutou. Jako solitér se uplatňuje v parcích a větších zahradách, ale zakomponovaný do skupiny dalších dřevin, kdy bude mít omezený prostor pro růst kořenů, lze použít i do středně velkých zhrad. Dá se velmi dobře na konci zimy stříhat, čímž je možné vymodelování jakéhokoliv tvaru.







#### PLATAN JAVOROLISTÝ / *Platanus acerfolia*

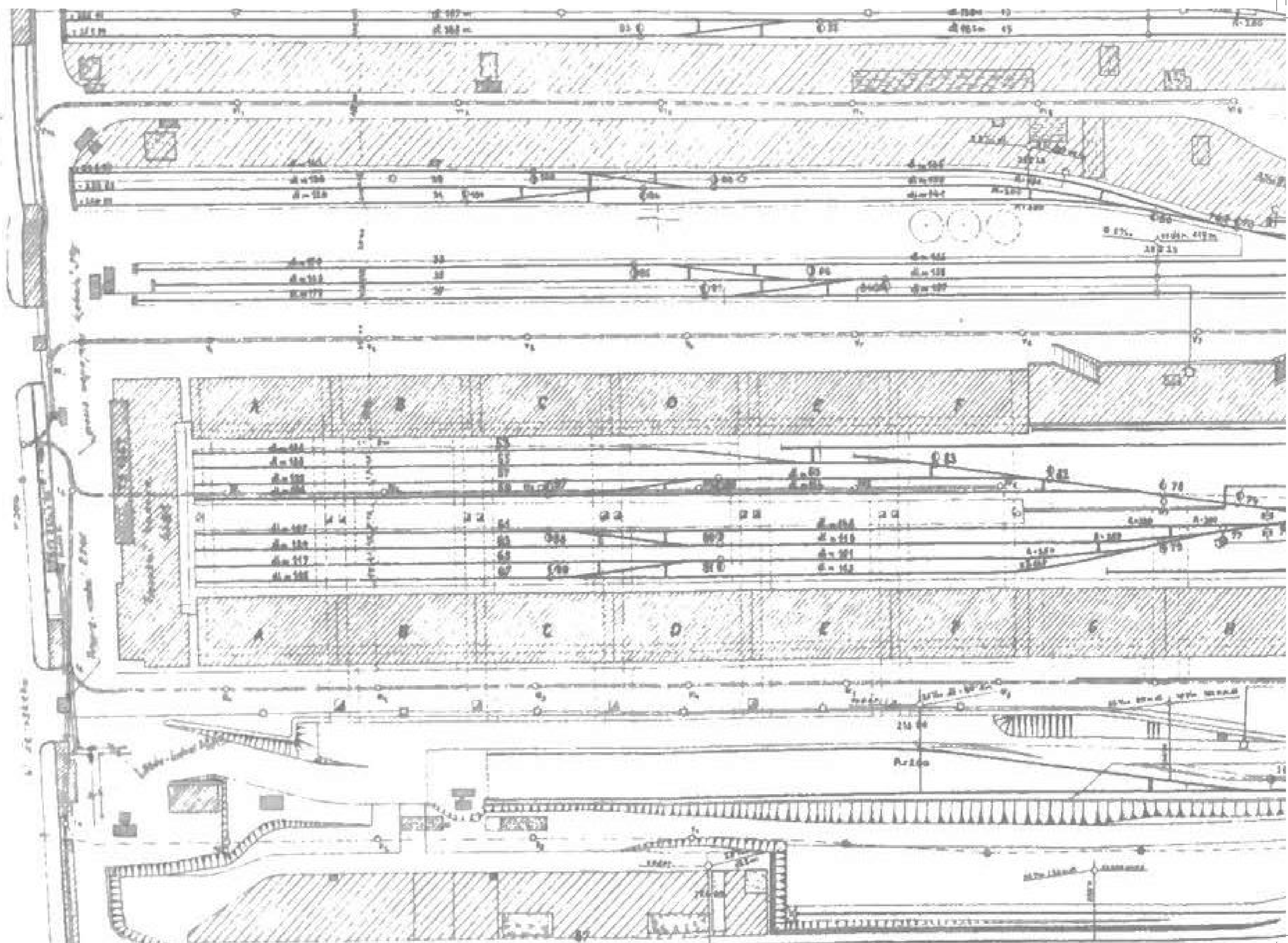
VZRŮST:	vysoký strom
BĚŽNÁ VÝŠKA:	5 - 30 m
BĚŽNÁ ŠÍRKA:	2 - 20 m
KATEGORIE LIST:	listnatý opadavý
BARVA LISTŮ:	zelená
KATEGORIE KVĚT:	nevýrazné květy / nekvete
NÁROKY NA SLUNCE:	slunce

Platan je potomek třetihorního platanu javorolistého, z něhož vznikl křížením (*Platanus occidentalis* x *Platanus orientalis*) tento platan javorolistý, který je dominantou ulic Londýna - odtud i anglické jméno London Plane. Je to nádherný strom, nejenom svou velikostí, který si vyžaduje buď zahradu o velikosti parku, pokud se nechá růst volně, nebo svědomitého zahradníka, který jej jednou za 1-3 roky zkrátí. Pravidelně zakracované platany se totiž dokáží vejít i do středně velké zahrady, kde majitelé mohou využívat jeho atributy - jasně zelené, mnohdy až lesklé listy; plody ve tvaru pichlavých kuliček, které na stromě visí celou zimu; a zejména borky jeho kmene, která se odlupuje a zanechává jej malebně skvrnitý v barvách šedé, zelené, krémové a hnědé.

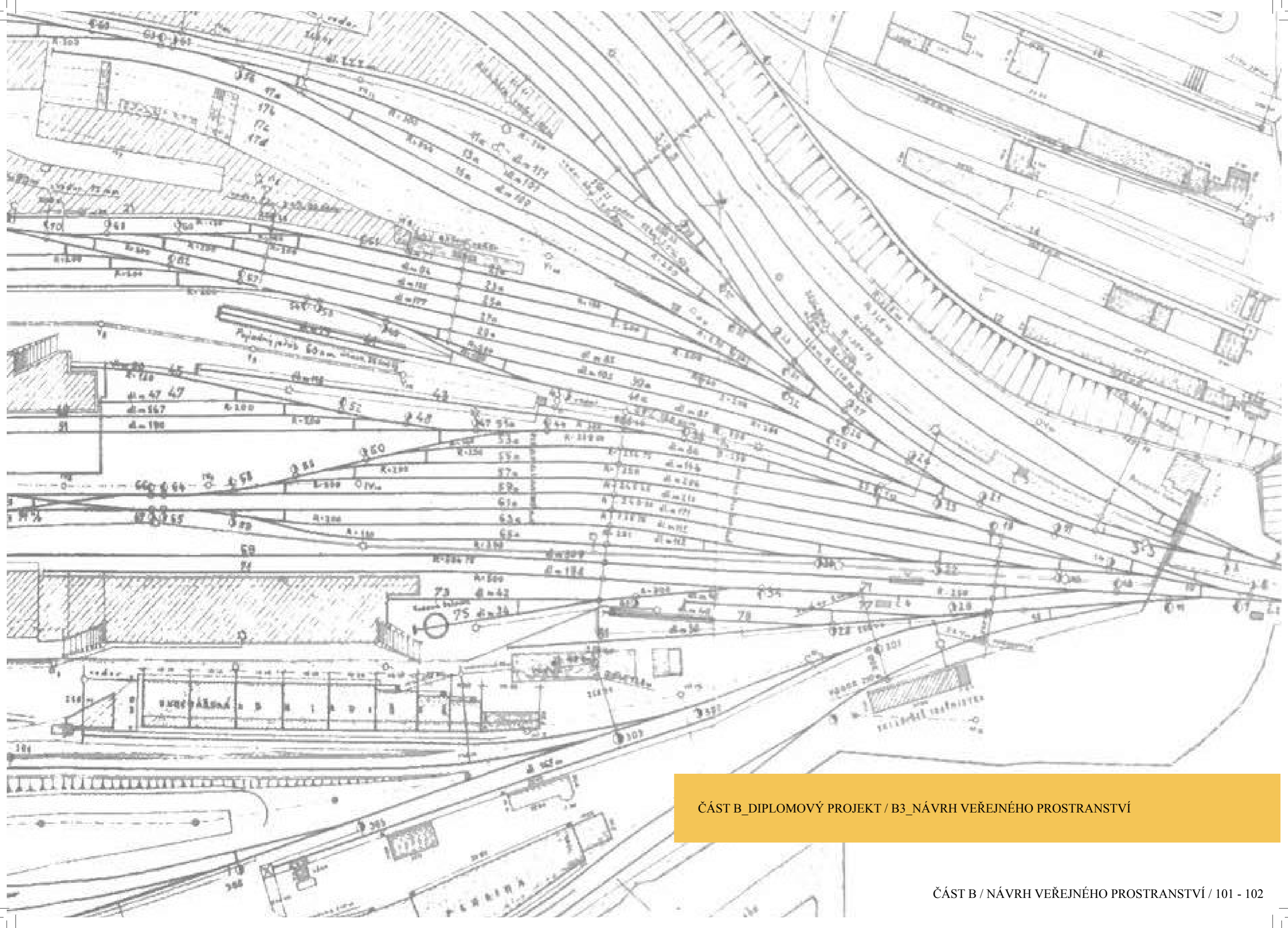
Roste středně rychle až rychle. Do měst se vysazuje záměrně, neboť je nejenom krásný, ale snáší znečištěné ovzduší. Výborně snáší extrémní výkyvy teplot a dočasné zamokření. Plně mrazuvzdorný do -34°C.





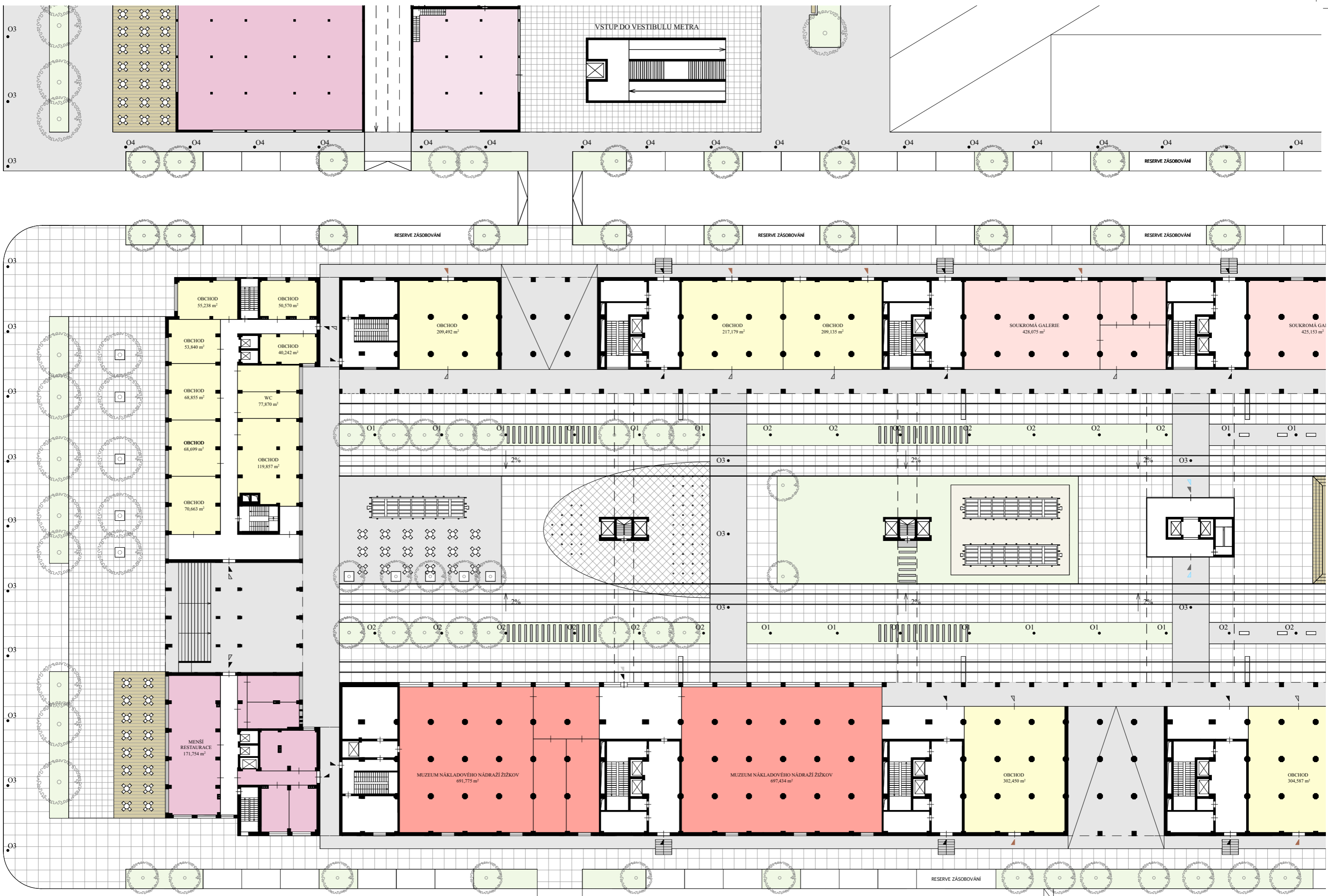






ČÁST B\_DIPLOMOVÝ PROJEKT / B3\_NÁVRH VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ





ZASTÁVKA TRAM



LEGENDA K VÝKRESU PARTERU, měřítko 1: 500

MATERIÁLY

	VELKOFORMÁTOVÁ BETONOVÁ DLAŽBA, formát 2000x2000 mm použití: převážně na veřejném prostoru mezi skladišti		DŘEVĚNÁ PRKNA použití: pobytová mola, prostor pro venkovní expozice
	BETONOVÁ DLAŽBA, formát 1000x1000 mm použití: převážně na důležitých místech (např. vstupy do objektů, náměstí)		NEZPEVNĚNÁ PLOCHA - VODA použití: vodní prvek
	ZPEVNĚNÁ PLOCHA použití: chodníky, původní materiál, zdůraznění určitých ploch		NEZPEVNĚNÁ PLOCHA - TRÁVNÍK použití: zelené pásy, zelené schodiš. stupně

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

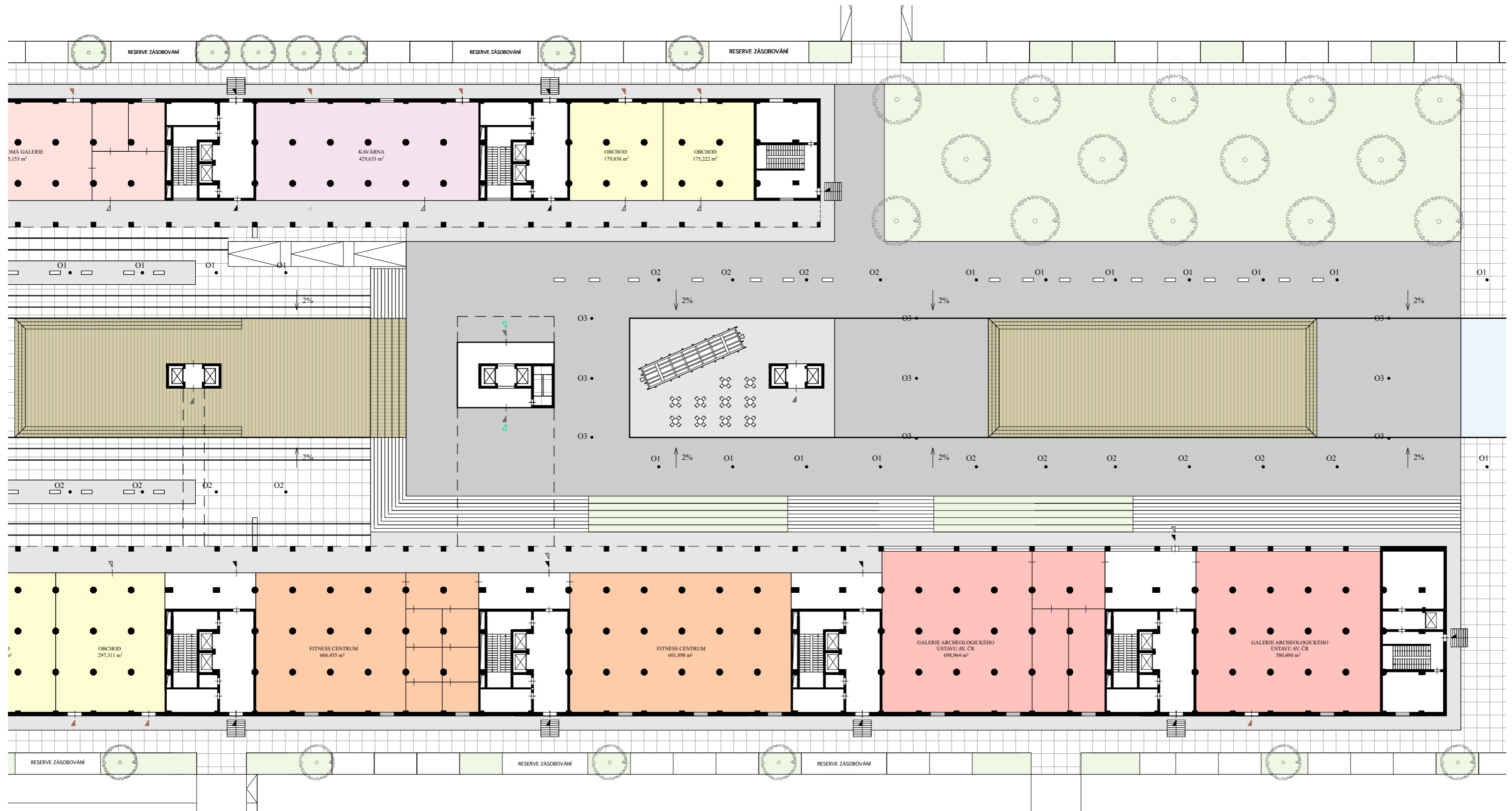
	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
O1	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - bodové použití: centrální veřejné prostranství
O2	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - tyčové použití: centrální veřejné prostranství
O3	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - dvouramenné použití: ulice Jana Želivského
O4	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - jednoramenné použití: ulice Dr. Caivase, Vladimíra Weisse

VODNÍ TRYSKY

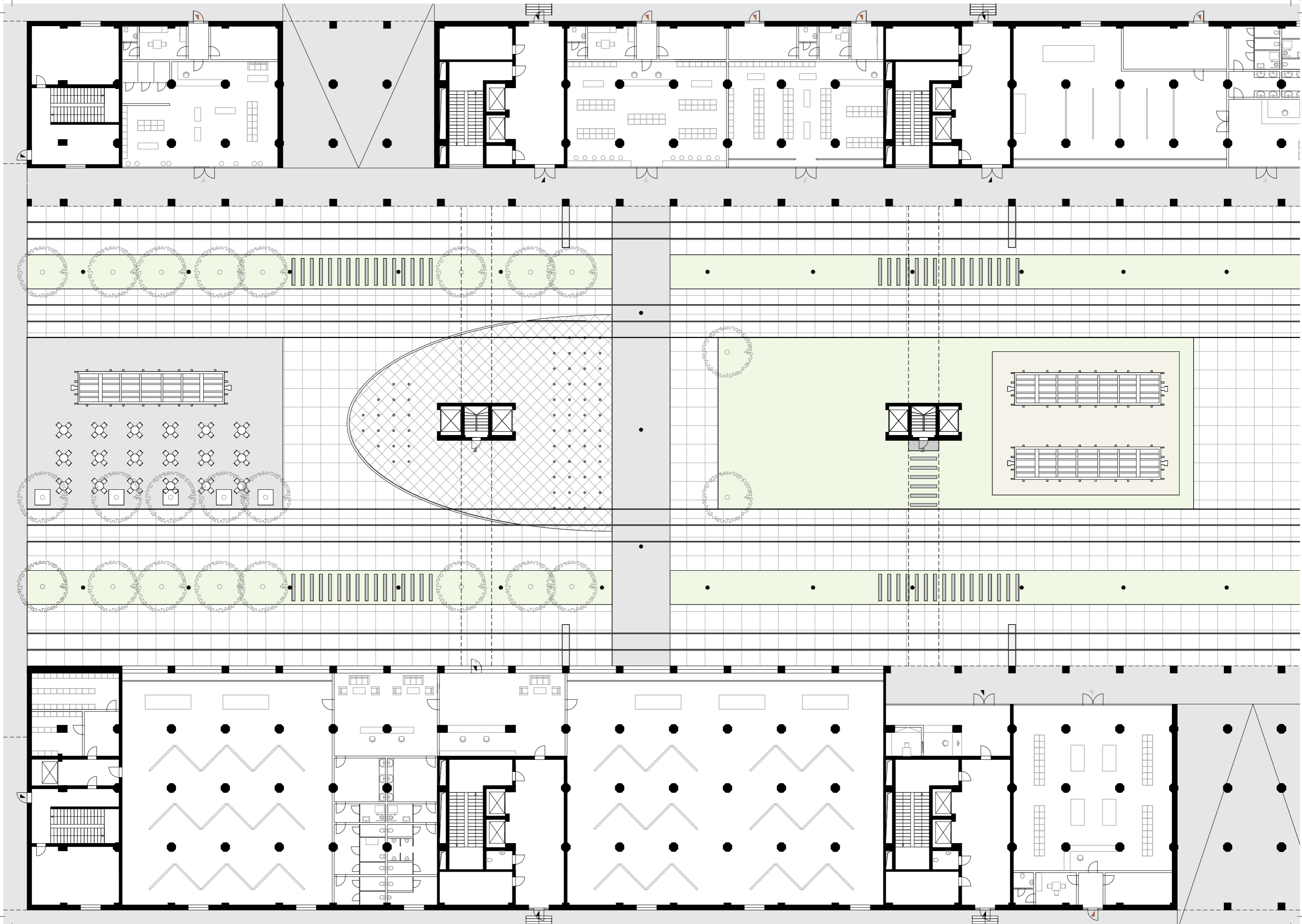
	VODNÍ TRYSKY
	SCHODIŠTOVÉ STUPNĚ, 10 stupňů - v: 150mm š: 500mm použití: hlavní schodiště
	VZROSTLÁ ZELEŇ - Ø 7000 mm použití: u ulice Jana Želivského, spodní náměstí
	ODVODŇOVACÍ ŽLAB

OSTATNÍ PRVKY PARTERU

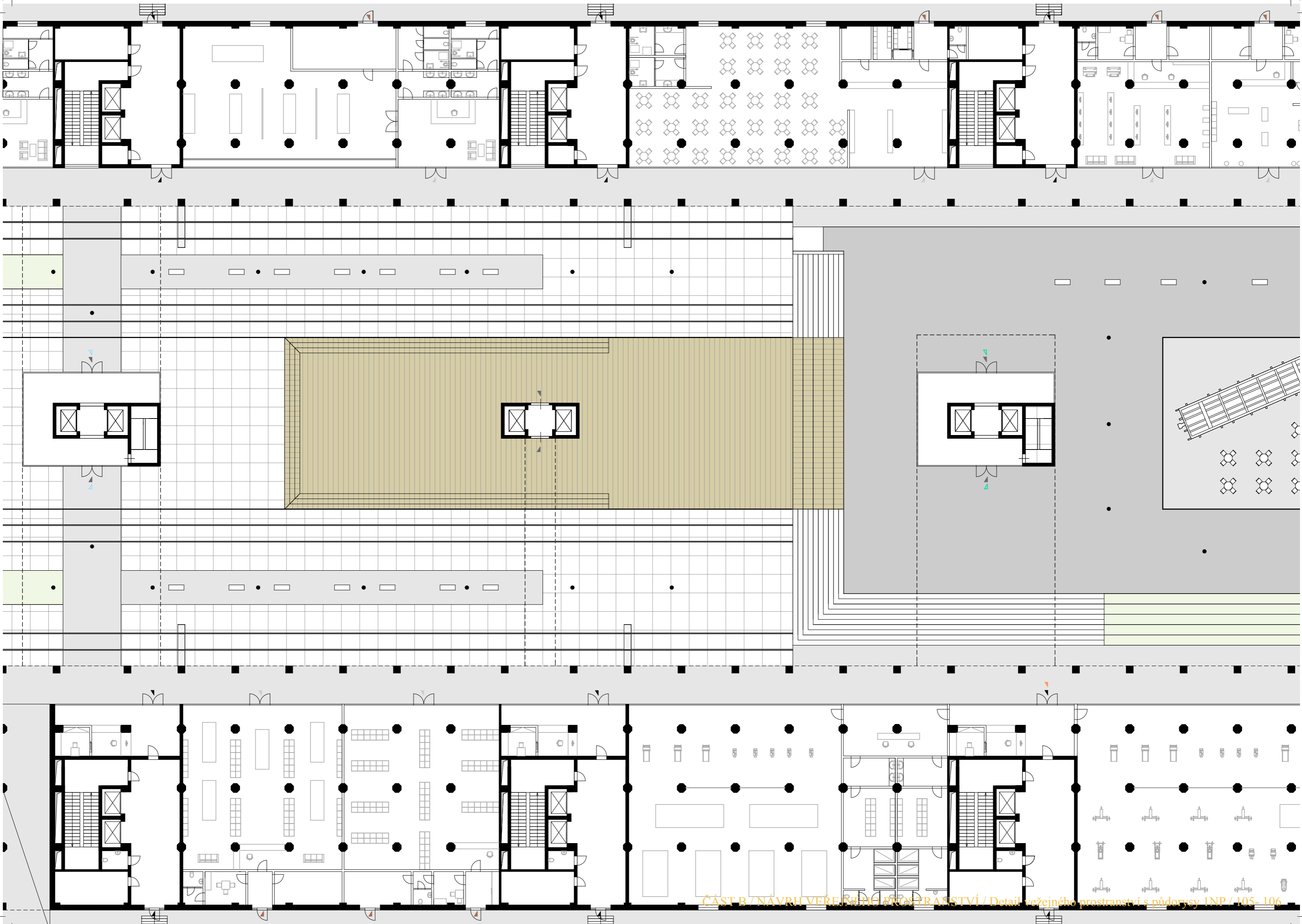
	VZROSTLÁ ZELEŇ - Ø 5000 mm použití: v jednotlivých uličkách		SCHODIŠTOVÉ STUPNĚ, 9 stupňů v: 167mm š: 260mm		MŘÍŽ PRO STROMY
	PŮVODNÍ ŽELEZNIČNÍ VAGON použití: pro prodejnu kávy, centrální prvek u vodního prvku		KONSTRUKCE NAD		VSTUPY DO OBJEKTŮ (barvy dle funkčního využití)
	BETONOVÉ DESKY použití: v zeleném pásu, ve vodním prvku		TRAMVAJOVÉ KOLEJE		
	PŮVODNÍ KOLEJE				



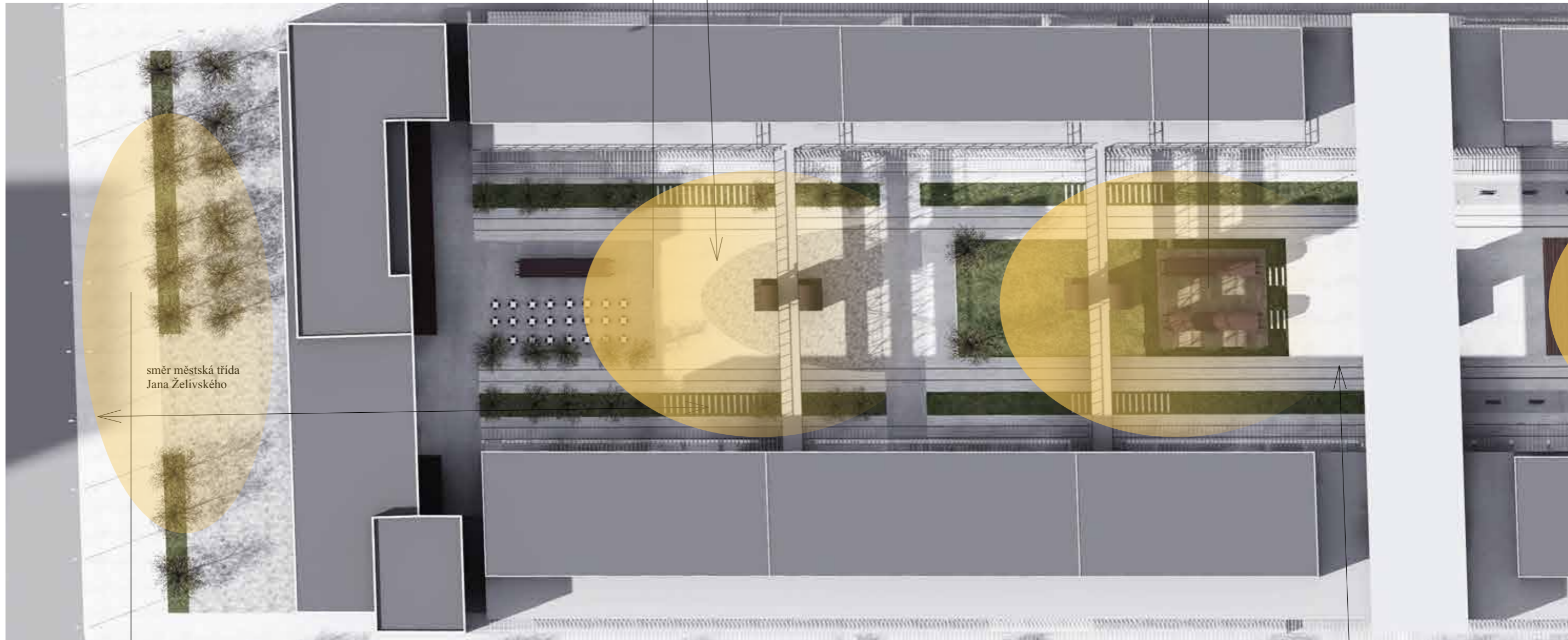












VSTUPNÍ PŘEDPROSTOR

směr městská třída  
Jana Želivského

CENTRÁLNÍ VSTUPNÍ PROSTOR  
JAK Z ULICE DR. CAIVASE, TAK  
I Z JANA ŽELIVSKÉHO. JE ZDE  
SITUOVÁNY VODNÍ TRYSKY  
ZAPUŠTĚNÉ DO DLAŽBY

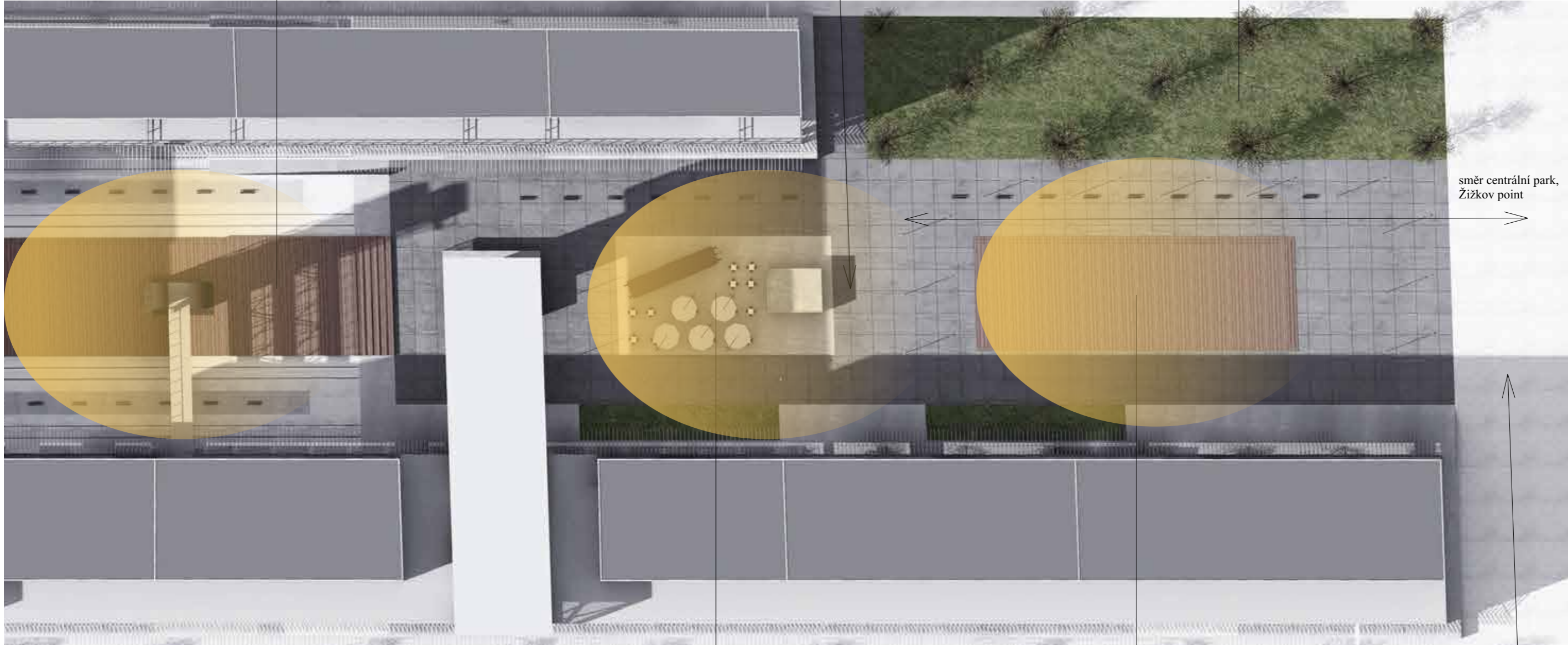
směr vestibul metra trasy D

PROSTOR PRO RELAX,  
ODDECH A ZÁBAVU  
JE ZDE NAVRŽENO DĚTSKÉ  
HRÍŠTĚ. JEHOŽ HLAVNÍ PRVKY  
JSOU STARÉ VAGONY A VOLNÁ  
ZELENÁ PLOCHA

směr tramvajová zastávka



PROSTOR PRO VENKOVNÍ  
EXPOZICE SOUROMÝCH  
GALERIÍ + MOŽNÉ POSEZENÍ  
NA STUPNÍCH MOLA



směr ulice Dr. Caivase

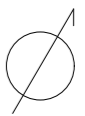
PROSTOR PRO RELAX,  
ODDECH A ZÁBAVU, JE ZDE  
UMÍSTĚN MOBILNÍĀR PRO  
PŘÍJEMNÉ POSEZENÍ POD  
STROMY

směr centrální park,  
Žižkov point

PROSTOR VYMEZUJÍCÍ  
PROSTOR KAVÁRNY  
(FASTFOODU) A POSLEDNÍ  
VSTUP DO PODZEMNÍCH  
GARÁŽÍ

PROSTOR PRO VENKOVNÍ  
AKCE GALERIE  
ARCHEOLOGICKÉHO ÚSTAVU  
AV. Č+ MOŽNÉ POSEZENÍ NA  
STUPNÍCH MOLA

směr ulice  
Vladimíra  
Weisse





původní komunikace  
Jana Želivského  
typ: asfalt

betonová dlažba  
typ: velkoformátová  
rozměry: 1000x500 mm



dvouramenné veřejné osvětlení

vzrostlá zeleň  
typ: Javor Freemanův



betonová dlažba  
vymezuje původní předprostor

mobiiliář  
typ: původní vagon  
funkce: kavárna



vzrostlá zeleň  
typ: Habr obecný



původní koleje zapuštěné v dlažbě,  
počet: 8

vodní prvek  
typ: trysky v dlažbě



betonové pražce

betonová dlažba  
typ: malý formát  
rozměr: 300x300 mm



litý beton

vzrostlá zeleň  
typ: Platán javorolistý



nezpevněná plocha  
typ: trávník

nezpevněná plocha  
typ: mlát



mobiiliář  
typ: původní vagon  
funkce: dětské hřiště

veřejné osvětlení  
typ: bodové

veřejné osvětlení  
typ: tyčové







mobiliiář  
typ: lavičky  
materiál: kortenový plech

betonová dlažba  
typ: velkoformátová  
rozměry: 1000x500 mm

bezbariérový přístup

schodišťové stupně  
materiál: dřevo

litý beton

výstup / vstup do podzemních garáží  
funkce: na stěně držáky na židle

vzrostlá zeleň  
typ: Hrušeň Calleryova

nezpevněná plocha  
typ: trávnik

mobiliiář  
typ: relaxační lehátka

betonová dlažba  
typ: velkoformátová  
rozměry: 1000x500 mm

litý beton

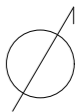
mobiliiář  
typ: molo pro venkovní expozici  
materiál: dřevo

schodišťové stupně  
materiál: trávnik

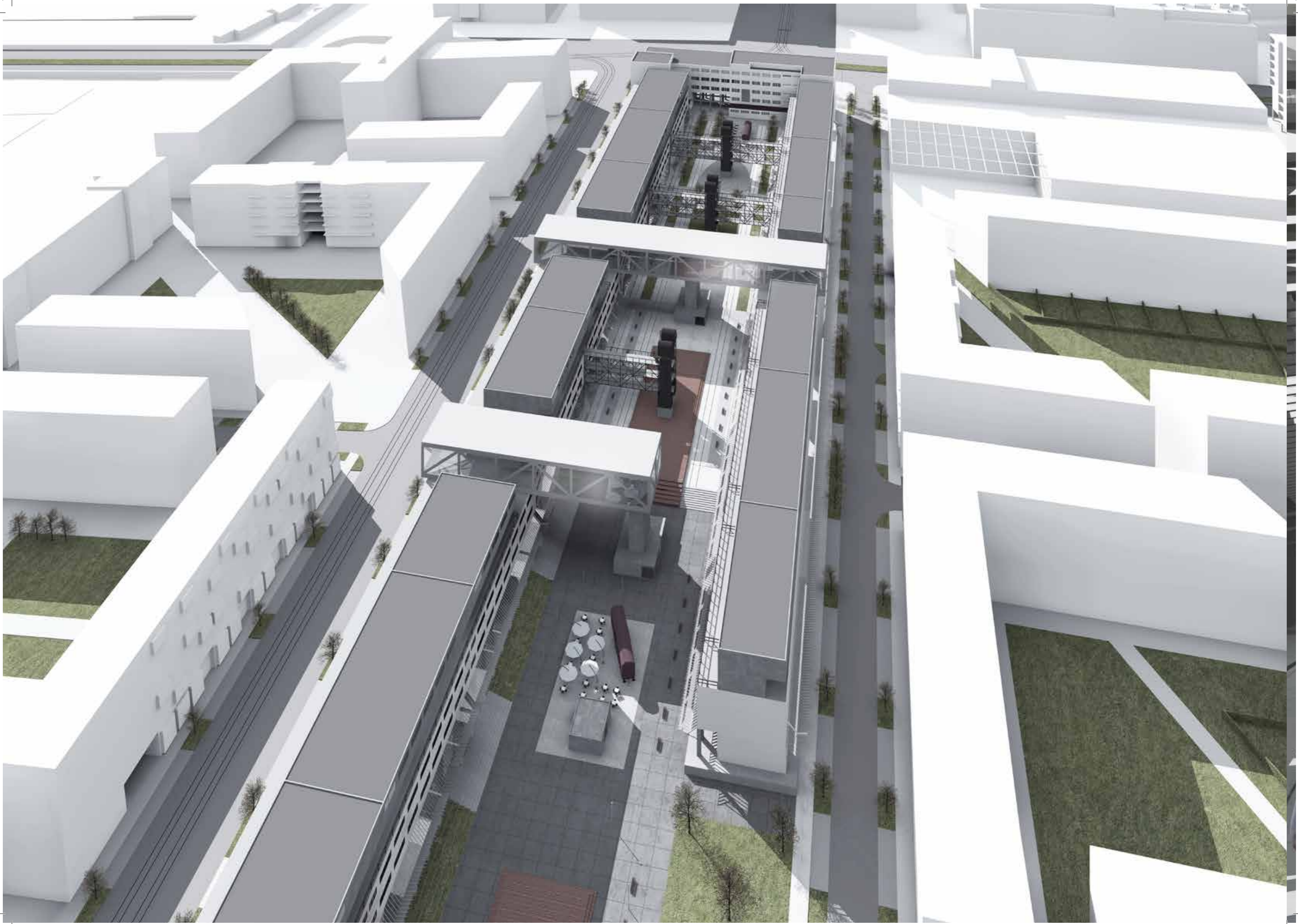
schodišťové stupně se sedáky  
materiál: beton + dřevo

mobiliiář  
typ: molo pro venkovní expozici  
materiál: dřevo

veřejné osvětlení  
typ: tyčové



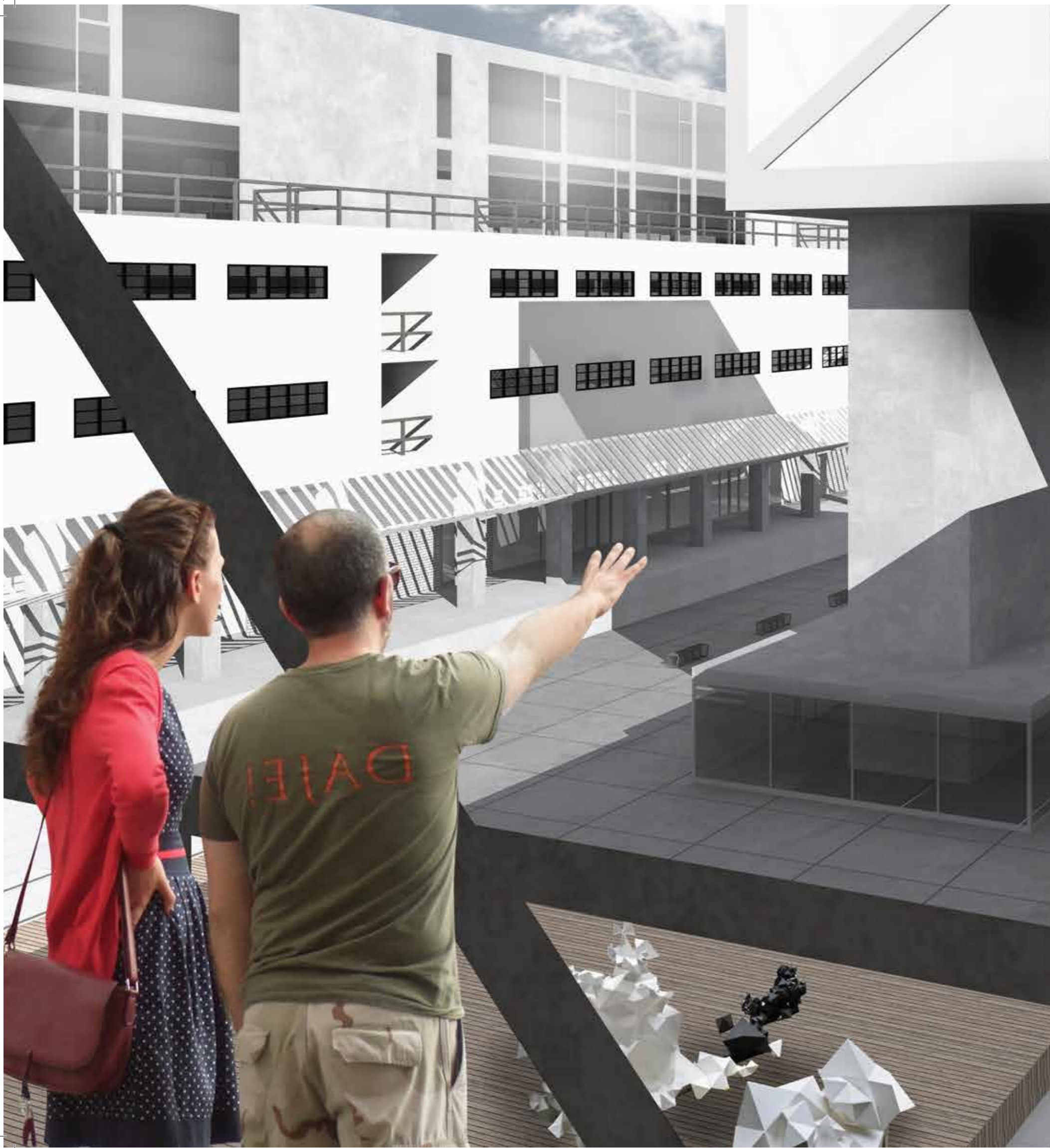




























Název	Teplota charakteristika (K)	Přísos LED/ počet diod (W/k)	Číselný příkon (W)	Světelný tok* (lm)	Měrný výkon (lm/W)	Výška H (m)	Míra A (m)	Hmotnost (kg)
GULLWING LED 1 x 72	5000	72/24	80	9750	122	8	0,8	50
	3500			8950	112			
GULLWING LED 1 x 108	5000	108/36	118	14600	124	9	1,15	64
	3500			13450	114			
GULLWING LED 1 x 144	5000	144/48	154	19500	127	10	1,36	72
	3500			17950	117			
GULLWING LED 2 x 72	5000	2 x 72/24	2 x 80	2 x 9750	122	8	1,68	53
	3500			2 x 8950	112			
GULLWING LED 2 x 108	5000	2 x 108/36	2 x 118	2 x 14600	124	9	2,37	68
	3500			2 x 13450	114			
GULLWING LED 2 x 144	5000	2 x 144/48	2 x 154	2 x 19500	127	10	2,88	77
	3500			2 x 17950	117			

### UKÁZKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ O1

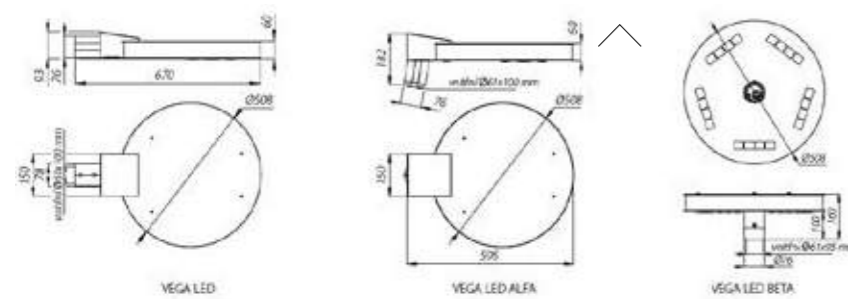
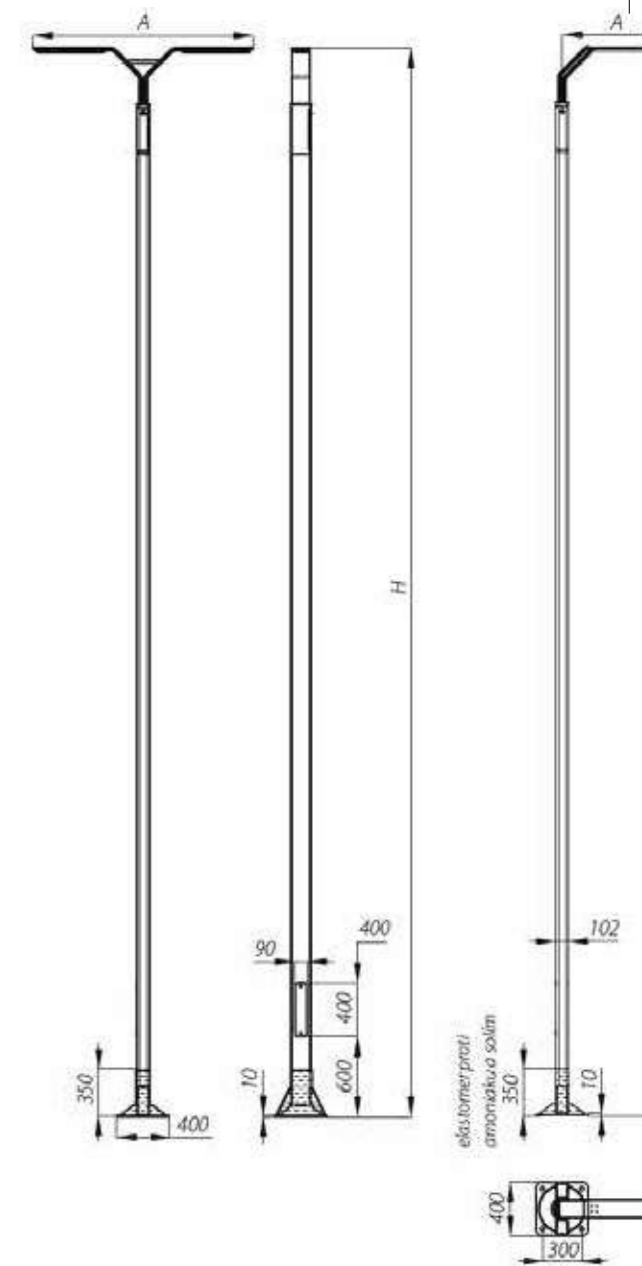
výrobce: ELSTAV lighting  
doporučená výška: 4,5 - 7 m  
materiál: eloxovaný hliník  
standardní barva: inox / grafit  
typ: VEGA LED BETA

Jedná se o příklad veřejného osvětlení pro hlavní centrální prostor mezi skladišťovými křídly. Do prostoru bude umístěno osvětlení tyčové.

### UKÁZKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ O3, O4

výrobce: ELSTAV lighting  
doporučená výška: 4,5 - 7 m  
materiál: eloxovaný hliník  
standardní barva: inox / grafit  
typ: GULLWING LED

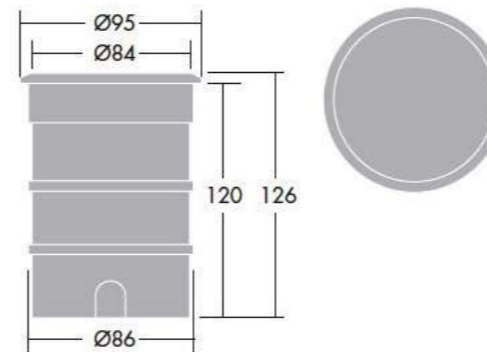
Jedná se o příklad veřejného osvětlení pro osvětlení ulic (dvouramenné na městskou třídu Jana Želivského, jenoramenné do nově navržených ulic).



### UKÁZKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ O2

výrobce: THORN  
doporučená výška: jedná se o světlo bodové zapuštěné do dlažby  
typ: CO R LED MEDIUM, CO R LED THORN MAXI

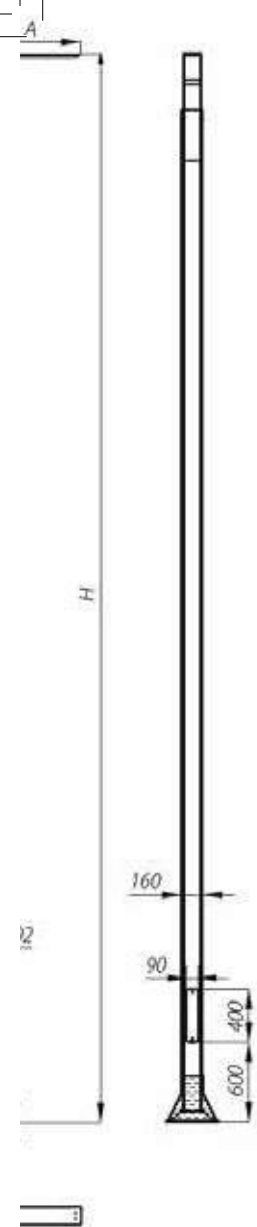
Jedná se o příklad veřejného osvětlení pro hlavní centrální prostor mezi skladišťovými křídly. Do prostoru budou umístěny dva typy bodových světel - jedno na osvětlení běžné a druhé na podsvícení objektu, molibíáře nebo zeleně.



Název	Teplota charakteristika (K)	Přísos LED/ počet diod (W/k)	Číselný příkon (W)	Světelný tok (lm)*	Měrný výkon (lm/W)	Hmotnost (kg)
VEGA LED 60	5000	60/20	66	8100	119	10,5
	3500			7500	110	
VEGA LED ALFA 60	5000	60/20	66	8100	119	9,5
	3500			7500	110	
VEGA LED BETA 60	5000	60/20	66	8100	119	9,5
	3500			7500	110	







**UKÁZKA MOBILIÁŘE**

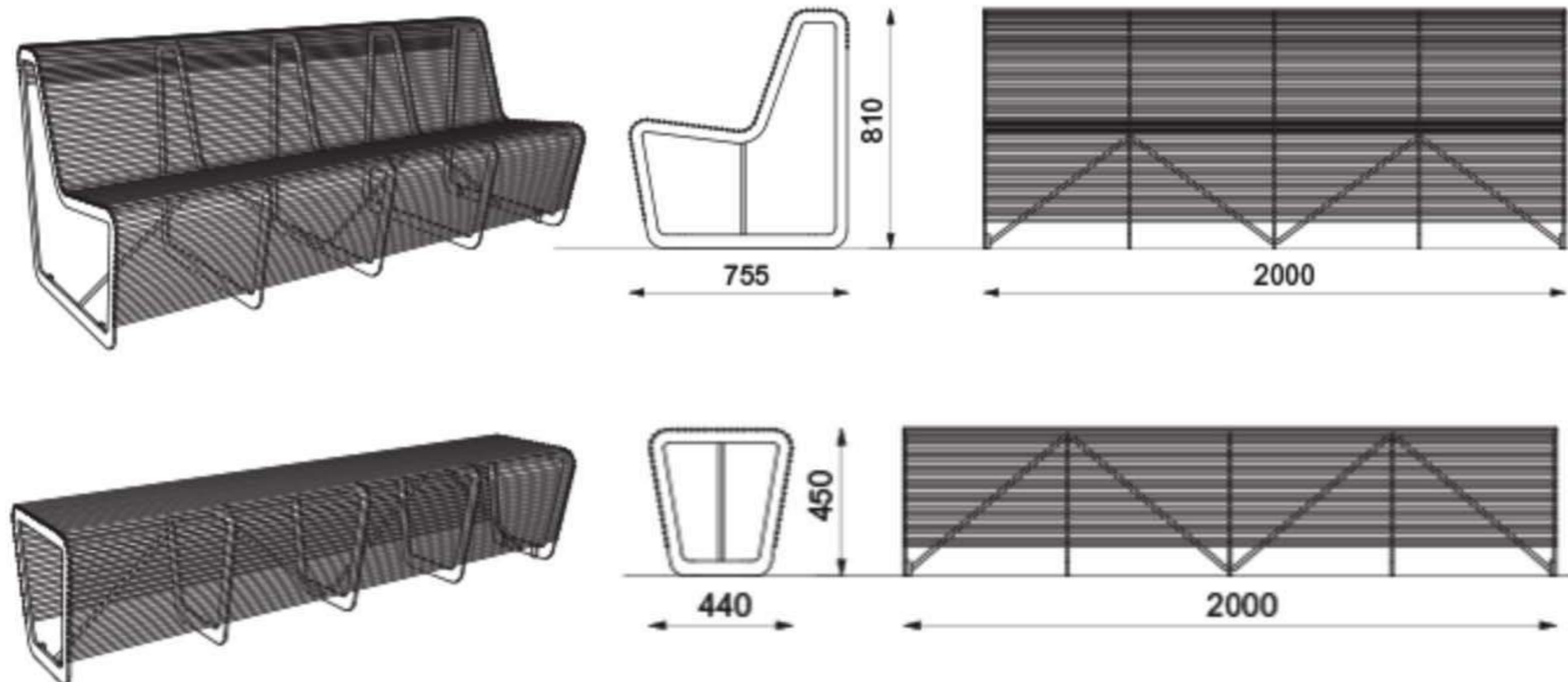
výrobce: EGOE  
 doporučená rozměry: různé  
 materiál: ocel  
 standardní barva: různé

Jedná se o mobiliár, který bude umístěn do veřejného prostoru v celé ploše.



**UKÁZKA DLAŽBY**

výrobce: BEST  
 typ: GIGANT  
 doporučená rozměry: 100 x 50 mm  
 materiál: beton  
 standardní barva: šedá





inspirace centrálního veřejného prostoru s loubím



inspirace pro návrh tzv. mokré dlažby



inspirace na zelenou plochu s betonovými deskami



inspirace návaznosti dvou odlišných dlažeb a zařazení industriálního prvku do odtokového kanálku







inspirace pro prostorové členění  
industriálního prostoru



inspirace pro hmotové ztvárnění  
nástavby na skladišťová křídla



inspirace použití industriálně  
vypadajícího prvku s funkcí  
stromové mříže



inspirace nerušílného rozdělení  
veřejného prostoru na tři části

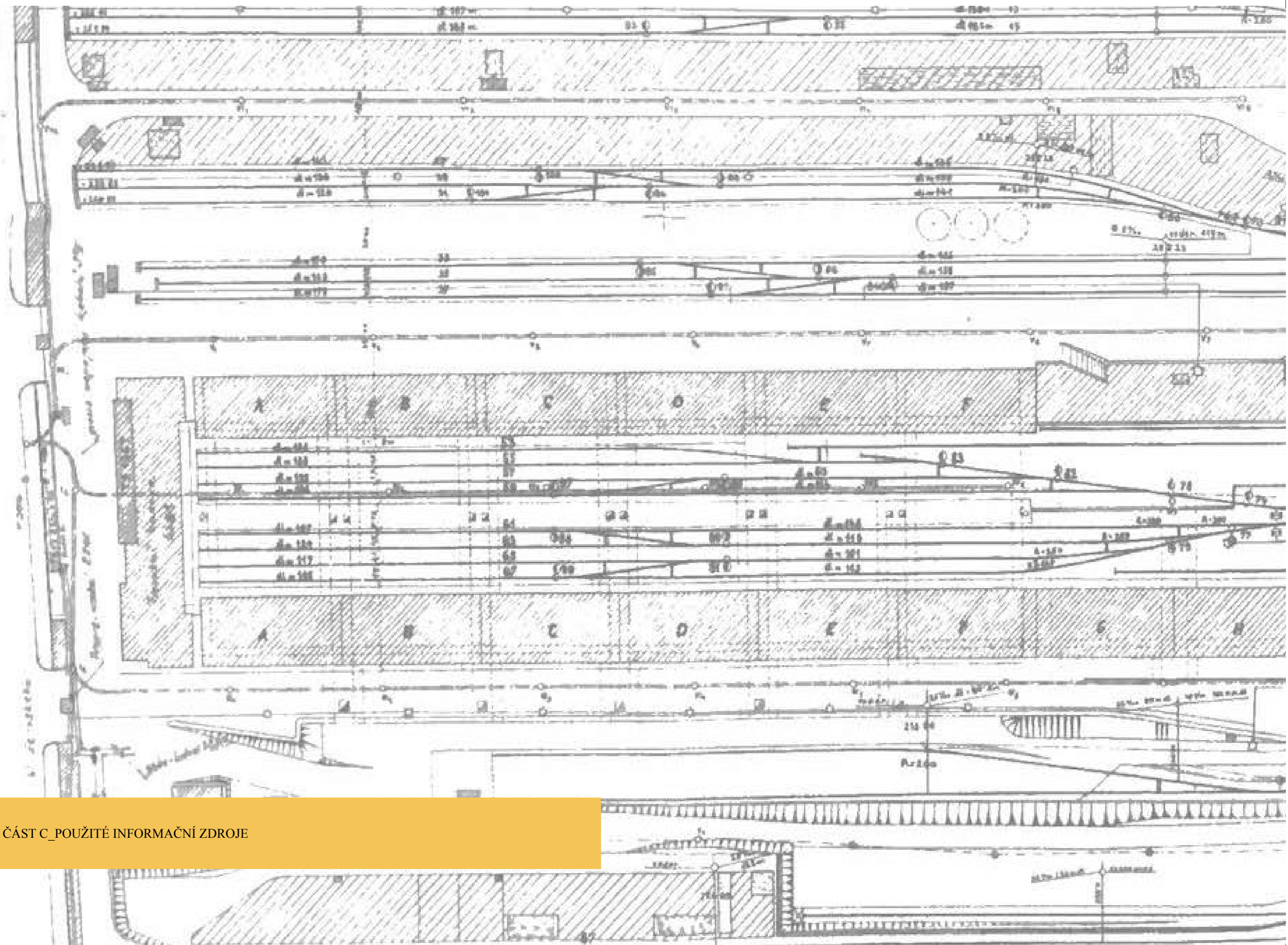


inspirace na konverzi industriálního  
objektu s funkčním využitím galerie



inspirace konstrukce pro nové hmoty  
místo dvou věží - knihovnu a  
rehabilitační centrum







## **NORMY A VYHLÁŠKY**

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Vyhláška č. 398/2006 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

## **LITERATURA**

Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, IPR Praha (Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru)

Praha 3 - Nákladové nádraží Žižkov, Dita Dvořáková a Rudo Prekop, vydala Městská část Praha 3, 2013

Pražské stavební předpisy

ÚAP Prahy

Pražská nádraží nevyužitá - publikace vydána jako součást projektu MK ČR v rámci programu NAKI, vydalo Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze ve spolupráci s Galerií Jaroslava Fragnera a podpory Ministerstva dopravy ČR a Českých drah a.s.

## **INTERNETOVÉ STRÁNKY**

[www.iprpraha.cz](http://www.iprpraha.cz)

[www.geoportalpraha.cz/mapy](http://www.geoportalpraha.cz/mapy)

[www.nakladovenadrazizizkov.com](http://www.nakladovenadrazizizkov.com)

[www.tadynenideveloperovo.cz](http://www.tadynenideveloperovo.cz)

[www.praha.idnes.cz](http://www.praha.idnes.cz)

[www.centralgroup.cz](http://www.centralgroup.cz)

[www.sekyragroup.cz](http://www.sekyragroup.cz)

[www.talaskutej.cz](http://www.talaskutej.cz)

[www.discovery-group.cz](http://www.discovery-group.cz)

[www.industrialnitopografie.cz](http://www.industrialnitopografie.cz)

[www.best.cz](http://www.best.cz)

[www.thornlighting.cz](http://www.thornlighting.cz)

[www.elstav.cz](http://www.elstav.cz)

[www.pinterest.com](http://www.pinterest.com)

[www.mdscfco.com](http://www.mdscfco.com)

[www.egoe.cz](http://www.egoe.cz)

[www.havlis.cz](http://www.havlis.cz)

## **DALŠÍ ZDROJE**

TV dokument o Nákladovém nádraží Žižkov, ČT2 odvysíláno dne 28.2.2017

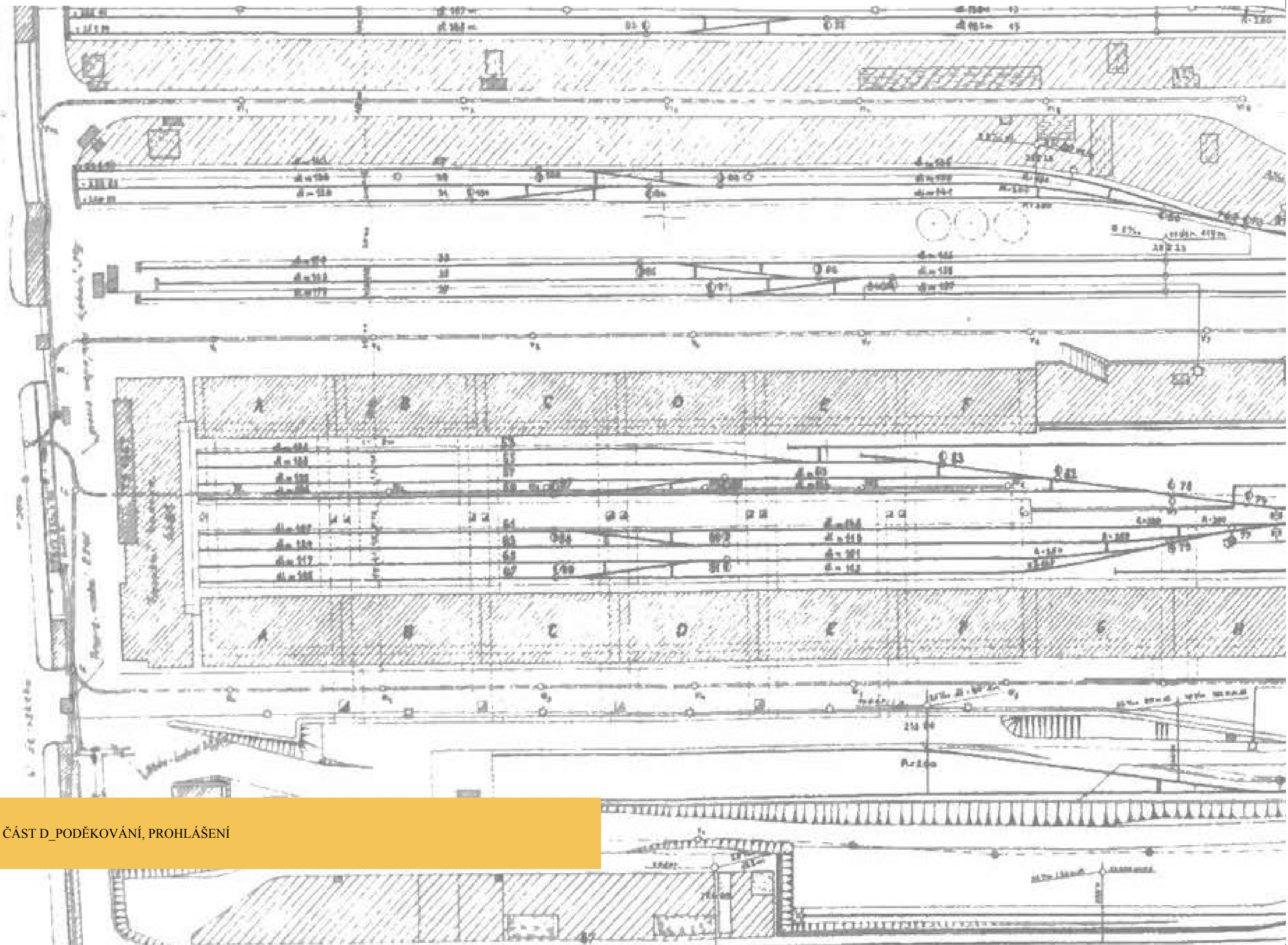
původní stavební výkresy zprostředkované pomocí pana Ing. Petra Krále (České drahy a.s.) a archivu Městské části Praha 3 (konkrétně paní Krausová)

Soukromá prohlídka Nákladového nádraží Žižkov poskytnuté panem Bc. Antonínem Bártou (České dráhy a.s.)

Možnost panoramatického pohledu a fotografií z Telekomunikační věže za přítomnosti pana Šindeláře (správce budovy CETIN a.s.)



ČÁST D\_PODĚKOVÁNÍ, PROHLÁŠENÍ





## PODĚKOVÁNÍ

Děkuji za vstřícný přístup všem, díky kterým tato diplomová práce vznikla. Děkuji za profesionální odborné vedení doc. Ing. arch. Ivanu Kaplanovi a za pomoc všem konzultantům. Zejména pak děkuji za trpělivost, podporu a toleranci mé rodiny.

## PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně, pouze za odborného vedení vedoucího diplomové práce doc. Ing. arch. Ivana Kaplana. Dále prohlašuji, že veškeré podklady, ze kterých jsem čerpala jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Praze dne 19. 5. 2017

.....  
Bc. Denisa Kupková

Vypracovala: Bc. Denisa Kupková  
tel : +420 728 059 118  
e-mail: denisakupkova@gmail.com

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Kaplan  
Konzultant dopravního řešení: Ing. Václav Pivoňka  
Konzultant technické infrastruktury: Ing. Václav Jetel, PhD.  
Konzultant koncepce zeleně: Ján Hendrych,ASLA

Konzultace poskytnuté Národním památkovým ústavem: Mgr. Pavlína Dolejská, Ing. arch. Martin Pelikán  
Konzultace a prohlídka Nákladového nádraží Žižkov poskytnuté Českými drahami (konkrétně Regionální správa majetku): Ing. Petr Král, Bc. Antonín Bárta  
Statika a ocelové konstrukce poskytnuté Ing. Břetislavem Židlickým

k127 - Katedra urbanismu a územního plánování, LS 2016/2017  
Obor: Architektura a stavitelství, zaměření: Architektura a urbanismus  
České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Tháškova 7, Praha 6







