

DIPLOMOVÁ PRÁCE

AKADEMICKÝ ROK:
2016 - 2017 LS

JMÉNO A PŘÍJMENÍ:
BC. ELIŠKA KOBLIHOVÁ



PODPIS:
EMAIL: ELARCH@SEZNAM.CZ
TEL.: 777 733 053

UNIVERZITA:
ČVUT V PRAZE

FAKULTA:
FAKULTA STAVEBNÍ
THÁKUROVA 7, 166 29, PRAHA 6

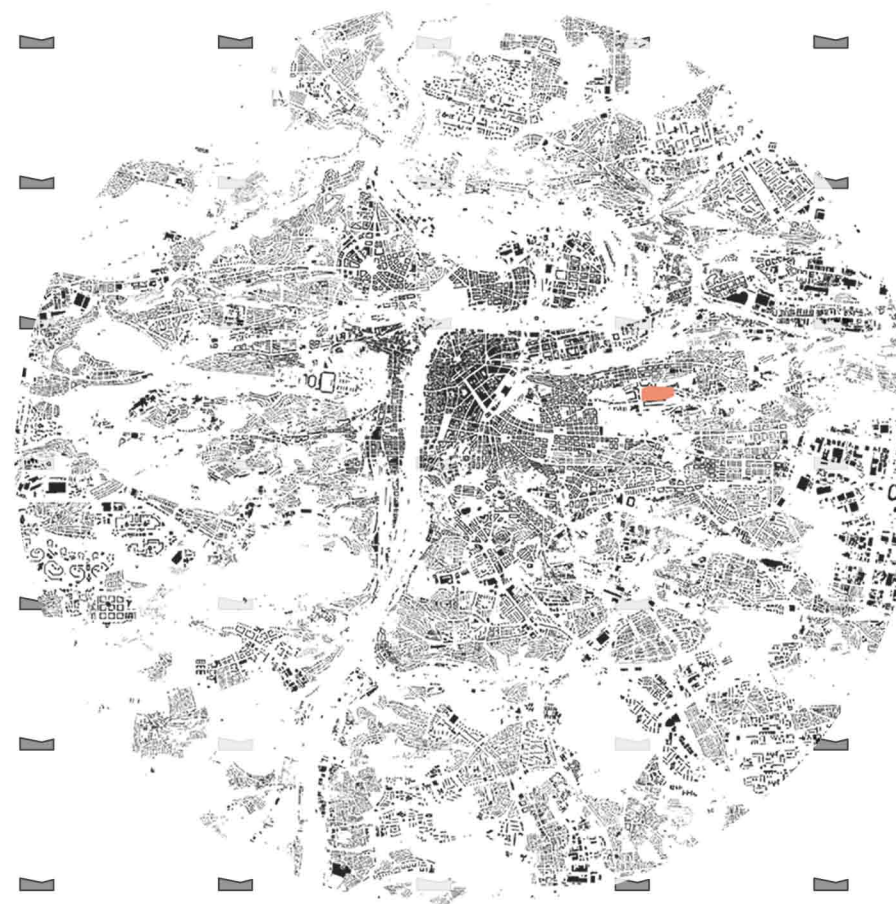
STUDIJNÍ PROGRAM:
ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

STUDIJNÍ OBOR:
ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

ZADÁVAJÍCÍ KATEDRA:
K 11 127 - KATEDRA URBANISMU A
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:
DOC.ING.ARCH. PRTR DURDÍK

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



PODĚKOVÁNÍ

PODĚKOVAT BYCH CHTĚLA SVÉMU VEDOUCÍMU DIPLOMOVÉ PRÁCE DOC.ING.ARCH PETRU DURDÍKOVÍ, ZA JEHO VĚCNÉ RADY A PŘIPOMÍNKY BĚHEM KONZULTACÍ DIPLOMOVÉHO I PŘEDDIPLOMOVÉHO PROJEKTU A ZA ODBORNÉ VEDENÍ CELÉ PRÁCE. DÁLE PODĚKOVÁNÍ PATŘÍ KONZULTANTŮM A TO JMENOVITĚ: ING.ARCH. AKAD. ARCH. JAN HENDRYCH, ING. VÁCLAV JETEL PHD, ING. VÁCLAV PIVOŇKA. RÁDA BYCH PODĚKOVALA SVÉ RODINĚ A PŘÁTELŮM, ZA PODPORU PO CELOU DOBU STUDIA.

ANOTACE

NOVÉ MODEL Y PRAŽSKÉ DOPRAVY POČÍT AJÍ S MOŽNOSTÍ TRASY METRA D. TA PROTÍNÁ ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 3- ŽIŽKOV- V MÍSTĚ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ. NASKÝTÁ SE ZDE MOŽNOST INTEGRACE HROMADNÉ DOPRAVY S OBČANSKOU VYBAVENOSTÍ A INTENZIVNÍ PROPOJENÍ S VEŘEJNÝM PROSTOREM. TÍM VZNIKNE NOVÉ SRDCE NOVÉ LOKALITY.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ - BÝVALÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV - VYMEZUJE ULICE JANA ŽELIVSKÉHO, MALEŠICKÁ A OLŠANSKÉ HŘBITOVY. PŘÍTOMNOST INTENZIVNÍ DOPRAVY KONTRASTUJE S DNES JIŽ MÁLO VYUŽIVANÝMI PLOCHAMI. TO DÁVÁ ÚZEMÍ VELKÝ POTENCIÁL BUDOUCÍHO VZUŽITÍ A JE PROVÁZENO ŘADOU NADŠENÝCH DISKUSÍ, ÚVAH A PROJEKTŮ.

HLAVNÍ MYŠLENKOU PRO ŘEŠENÍ TOHOTO ÚZEMÍ BYLO VYBUDOVAT CO MOŽNÁ NEJEFEKTIVNĚJI A PRO ČLOVĚKA NEJPŘÍJEMNĚJI NĚKOLIK FUNKČNĚ ODLIŠNÝCH PLOCH A OBJEKTŮ, KTERÉ BUDOU VZÁJEMNĚ PROPOJENÉ VEŘEJNÝM PROSTOREM. PARK ŽIDOVSKÉ PECE A ZELENĚ ŽIDOVSKÉHO HŘBITOVA PROPOJUJE ZELÉNÝ PÁS. OBJEKTY V SEVERO- ZÁPADNÍ ČÁSTI LOKALITY JSOU PŘEVÁŽNĚ KOMERČNÍ A MĚSTOTOVORNÉ. VÝSTAVBA VÝCHODNÍM SMĚREM MÁ BYTOVÝ CHA TRAKTER.

ANOTATION

THE NEW MODELS OF PRAGUE TRANSPORT TAKE INTO CONSIDERATION THE POSSIBLE METRO D LINE WHICH CROSSES THE DISTRICT OF PRAGUE 3 ŽIŽKOV IN THE AREA OF NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ. THERE IS A POSSIBILITY OF INTEGRATION OF PUBLIC TRANSPORT WITH PUBLIC SERVICES AND THE INTENSIVE CONNECTION WITH THE PUBLIC SPACE. THAT MAKES THE NEW CENTRE OF THE NEW LOCATION.

AREA – THE FORMER FREIGHT STATION – MARKS THE STREETS JANA ŽELIVSKÉHO, MALEŠICKÁ AND OLŠANSKÉ HŘBITOVY. THE BUSY TRAFFIC IS IN CONTRAST WITH THE AREAS WHICH ARE NOT FREQUENTLY USED NOWADAYS. THIS PROVIDES THE AREA WITH THE GREAT POTENTIAL AND MAKES IT THE TOPIC OF PASSIONATE DISCUSSIONS, CONSIDERATIONS AND PROJECTS.

THE MAIN IDEA OF THE LAYOUT OF THIS AREA WAS TO BUILD UP SEVERAL FUNCTIONALLY DIFFERENT AREAS AND STRUCTURES WHICH SHALL BE CONNECTED BY PUBLIC SPACE. THAT SHOULD BE DONE IN THE MOST AFFECTIVE WAY AND WITH REGARD TO THE COMFORT OF PEOPLE. THE ŽIDOVSKÉ PECE PARK AND THE GREEN SPACE OF THE JEWISH CEMETERY WILL BE CONNECTED BY A STRIPE OF THE GREEN.

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

PROHLAŠUJI, ŽE JSEM DIPLOMOVOU PRÁCI VYPRACOVALA SAMOSTATNĚ, BEZ CIZÍ POMOCI, S VYJÍMKOU UVEDENÝCH KONZULTANTŮ A POUŽILA JSEM ZDROJE UVEDENÉ V SEZNAMU NA KONCI PRÁCE.

V PRAZE DNE:

PODPIS:



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Koblihová Jméno: Eliška Osobní číslo: 378912

Zadávací katedra: Katedra urbanismu a územního plánování K 11 127

Studijní program: Architektura a stavitelství

Studijní obor: Architektura a stavitelství

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Žižkovské nádraží

Název diplomové práce anglicky: Žižkov Railway Station

Pokyny pro vypracování:

Studie souboru staveb

Studie zástavby severní třetiny nákladového nádraží s řešením přilehlého parteru náměstí.

Schematické řešení polyfunkčního objektu na stanici metra D.

Schéma řešení dopravy v klidu, inženýrské infrastruktury a parterové zeleně.

Seznam doporučené literatury:

Jméno vedoucího diplomové práce: doc. Ing. arch. Petr Durdík

Datum zadání diplomové práce: 17.2.2017 Termín odevzdání diplomové práce: 21.5.2017

Podpis vedoucího práce

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“.

17.2.2017

Datum převzetí zadání

Podpis studenta(ky)

AUTORSKÁ ZPRÁVA

PRO SVŮJ DIPLOMOVÝ PROJEKT JSEM SI VYBRALA URBANISTICKÉ TÉMA NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV. V SOUČASNÉ DOBĚ JE PRO SVOJI AKTUÁLNOST JIŽ NĚKOLIKRÁT ZPRACOVÁNO. PŘEDPOKÁDANÝM ZÁMĚREM JE VZNIK NOVÉ ČTVRTI S PŘEVÁŽNĚ SMÍŠENOU OBYTNOU FUNKCÍ A KOMERČNÍ ZÓNOU. DIPLOMOVÁ PRÁCE MĚ POSTAVILA PŘED ÚKOL VYŘEŠIT ZADANOU ČÁST ÚZEMÍ S VLASTNÍ INVENCÍ.

URBANISTICKÝ PROJEKT ŘEŠÍM JAKO KOMPLEXNÍ ÚKOL, PŘI KTERÉM JE VŽDY POTŘEBA VYROVNAT SE SE STRUKTURAMI, KTERÉ V DANÉM MÍSTĚ JIŽ EXISTUJÍ, NAVÁZAT NA NĚ, NEBO JE ZMĚNIT, TAK ABY NOVĚ VZNIKLÉ VZTAHY BYLY FUNKČNÍ A SLIBNÉ. ZAJÍMÁ MNE TAKÉ HISTORIE MÍSTA A HISTORICKÉ SOUVISLOSTI JAKO MOŽNÉ VODÍTKO V POZNÁNÍ, ČÍM ÚZEMÍ PROŠLO A KAM BY MOHLA SMĚŘOVAT JEHO BUDOUCNOST.

ŘEŠENÍM PROJEKTU JE ZAČLENĚNÍ STÁVAJÍCÍHO PRŮMYSLOVÉHO AREÁLU, KTERÝ JIŽ NESLOUŽÍ SVÉMU PŮVODNÍMU ÚČELU, DO MĚSTSKÉ ZÁSTAVBY. VYTVOŘENÍ NOVÝCH FUNKČNÍCH A IDEOVÝCH NÁPLNÍ ÚZEMÍ A VYŘEŠENÍ PROVOZŇÍCH, SOCIÁLNÍCH, DOPRAVNÍCH A S NIMI SOUVISEJÍCÍCH PROBLÉMŮ.

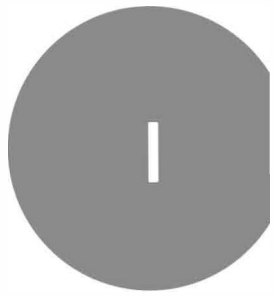
ŘEŠENÍ TÉMATU JE PEVNĚ SPJATO S MÍSTEM A JEHO OKOLÍM NIKOLIV JAKO OBECNÉ TÉMA, ALE JAKO KONKRÉTNÍ ŘEŠENÍ PRO KONKRÉTNÍ MÍSTO. CELÉ ÚZEMÍ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ O ROZLOZE CCA 35 HEKTARŮ V SOUČASNOSTI PŮSOBÍ JAKO ZAPOMENUTÝ OSTROV VE STRUKTUŘE VELKOMĚSTA. ZANEDBANÉ PROSTŘEDÍ PRŮMYSLOVÉHO AREÁLU ŽIJE UVNITŘ VLASTNÍM ŽIVOTEM A ČEKÁ NA SVOU KULTIVACI. VÝHODNÁ LOKALITA S VÝBORNOU DOSTUPNOSTÍ SAMOTNÉHO CENTRA MĚSTA A POTENCIÁL NEPŘEHLEDNÉHO PROSTŘEDÍ POLOOPUŠTĚNÉHO AREÁLU NABÍZÍ PLOCHY PRO ZÁZEMÍ BEZDOMOVČŮM A KRIMINÁLNÍ ČINNOSTI.

AREÁL JIŽ LÉTA NEPLNÍ SVOU PŮVODNÍ FUNKCI, KTEROU BYLO SKLADOVÁNÍ A PŘEKLÁDÁNÍ ZBOŽÍ DOVÁŽENÉHO SEM VLAKY. V SOUČASNÉ DOBĚ ZDE JIŽ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA NEFUNGUJE. NĚKTERÉ OBJEKTY JEŠTĚ SLOUŽÍ KE SKLADOVÁNÍ A KOMERCI, ALE UŽ JEN V DOŽÍVAJÍCÍ PODOBĚ A ČÁST ÚZEMÍ JE VYUŽÍVANÁ JAKO PARKOVIŠTĚ. SNAD JEN HLAVNÍ BUDOVA SE SNAŽÍ SVÝM KULTURNÍM VYUŽITÍM O TROCHU ÚCTY K DŘÍVE MODERNÍMU A FUNKČNĚ VYUŽÍVANÉMU PROSTORU.

CÍLEM PŘEDDIPLOMOVÉHO PROJEKTU BYLA URBANISTICKÁ STRATEGIE PRO ROZVOJ ÚZEMÍ. SAMOTNÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE SE ZAMĚŘUJE NA ÚSTŘEDNÍ ČÁST ÚZEMÍ, KTEROU JE NÁMĚSTÍ, HLAVNÍ MĚSTSKÁ TŘÍDA A BUDOVA TRŽNICE, KTERÁ BUDE ŘEŠENA NEJPODROBNĚJI.

NALEZENÍM VHODNÝCH FUNKČNÍCH A IDEOVÝCH NÁPLNÍ PRO AREÁL BYCH CHTĚLA VYTVOŘIT OPTIMÁLNÍ PROSTOR NOVĚ VZNIKLÉ LOKALITY MĚSTSKÉHO ŽIVOTA

ANALÝZA



I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

HISTORIE ÚZEMÍ

HISTORIE ŽIŽKOVSKÉ ZÁSTAVBY V OKOLÍ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ

ÚZEMÍ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV SE NALÉZÁ VE VÝCHODNÍ ČÁSTI TZV. ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA. V DOBĚ, KDY TOTO ÚZEMÍ JEŠTĚ NEBYLO SOUČÁSTÍ PRAHY, VEDLY TUDY CESTY DO HRDLAŘE A STRAŠNIC. V PRŮBĚHU 17. A 18. STOLETÍ SE Z DŮVODU NÁRŮSTU POČTU OBYVATEL A POTŘEBY ZAJIŠTĚNÍ POTRAVIN ZAČALO PRAŽSKÉ OKOLÍ VYUŽÍVAT PRO ZEMĚDĚLSKOU PRODUKCI A TAK VZNIKALY ZEMĚDĚLSKÉ USEDLOSTI. TYTO V SOUČASNOSTI PŘIPO-
MÍNÁJÍ UŽ JEN NÁZVY ULIC NA VÁPENCE A K ČERVENÉMU DVORU V BLÍZKOSTI NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ. V PRŮBĚHU 19. STOLETÍ SE V DŮSLEDKU PRŮMYSLOVÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ ŽIŽKOVA ROZRŮSTALO A VZNIKLA ZDE PŘEVÁŽNĚ
DĚLNICKÁ PERIFÉRIE. V DRUHÉ POLOVINĚ 19. STOLETÍ BYL VYPRACOVÁN REGULAČNÍ PLÁN VÝSTAVBY NOVÉ PRAŽSKÉ ČTVRTI SAHAJÍCÍ OD PROKOPOVA NÁMĚSTÍ AŽ K VINOHRADŮM A OHRADĚ.

V PRŮBĚHU DVACÁTÉHO STOLETÍ ŽIŽKOVSKÁ VÝSTAVBA POKRAČOVALA OD CENTRA SMĚREM K VÝCHODU. VZNIKALY TU RŮZNÉ DRUHY ZÁSTAVBY. TYPICKÉ ŽIŽKOVSKÉ BLOKY OBYTNÝCH DOMŮ PROLÍNÁJÍ ÚZEMÍM OD 19. DO 20.
STOLETÍ. NA HRANICI HORNÍHO ŽIŽKOVA - NA VACKOVĚ A JAROVĚ -VZNIKLA ZAČÁTKEM 20. STOLETÍ NÍZKÁ JEDNO AŽ DVOJPODLAŽNÍ ZÁSTAVBA SOLITÉRNÍCH DĚLNICKÝCH DOMKŮ. V MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ BYLA POSTAVENA NA
ŽIŽKOVĚ CELÁ ŘADA KVALITNÍCH OBYTNÝCH BUDOV A SOLITÉRNÍCH BUDOV ADMINISTRATIVNÍHO CHARAKTERU. Z TĚTO DOBY POCHÁZÍ TAKÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ.

VE DRUHÉ POLOVINĚ 20. STOLETÍ ZDE BYLY STAVĚNY PŘEVÁŽNĚ SOLITÉRNÍ STAVBY, NAPŘ. STUDENTSKÉ KOLEJE NA JAROVĚ, ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY NA VINOHRADSKÉ A OLŠANSKÉ ULICI. NA ZAČÁTKU DEVADESÁTÝCH LET BYLA
POSTAVENA PRAŽSKÁ DOMINANTA, TELEVIZNÍ A VYHLÍDKOVÁ VĚŽ. V DALŠÍCH LETECH SE NA ŽIŽKOVĚ STAVĚLO HLAVNĚ NA VOLNÝCH POZEMCÍCH V OKOLÍ PARUKÁŘKY A V PROLUKÁCH. SOUDOBOU VÝSTAVBU REPREZENTUJE PRO-
JEKT CENTRAL PARKU A GARDEN TOWERS V SOUSEDSTVÍ OLŠANSKÉHO HRBITOVA.

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

OD ZAČÁTKU 19. STOLETÍ ZAČALA HRÁT ŽELEZNICE ČÍM DÁL VĚTŠÍ ROLI V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ. V EVROPSKÝCH VELKOMĚSTECH VZNIKALY PROJEKTY NÁKLADOVÝCH NÁDRAŽÍ SITUOVANÝCH NA OKRAJE MĚST. NEJINAK TOMU BYLO
I V PRAZE VE 20. LETECH MINULÉHO STOLETÍ. NOVÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ MĚLO ODLEHČIT PRAŽSKÝM OSOBNÍM NÁDRAŽÍM –DNEŠNÍMU HLAVNÍMU NÁDRAŽÍ A NÁDRAŽÍ VE VRŠOVICÍCH, KTERÁ BYLA KROMĚ OSOBNÍ A NÁKLADNÍ
DOPRAVY VYUŽÍVÁNA TAKÉ PRO SKLADOVÁNÍ A PŘEKLAD ZBOŽÍ.

ROKU 1919 NABÍDLA MĚSTSKÁ RADA KRÁLOVSKÝCH VINOHRAD PRO STAVBU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ PROSTORY NA MÍSTĚ DNEŠNÍ VINOHRADSKÉ NEMOCNICE. PROTI TOMUTO NÁVRHU SE ALE POSTAVILO NĚKOLIK INSTITUCÍ. PRO-
TO ŽELEZNIČNÍ SPRÁVA A VEDENÍ MĚSTA ROZHODLY PRO KONKURENČNÍ PROSTOR NABÍDNUTÝ ŽIŽKOVEM. KOMISE PRO STAVBU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ MEZI ČERVENÝM DVOREM A VÁPENKOU SE SEŠLA K PROJEDNÁNÍ V ÚNORU
ROKU 1922.

PŘÍPRAVA PRO STAVBU NÁDRAŽÍ BYLA ZAPOČATA V MALEŠICÍCH ROKU 1927 PŘEKLÁDKOU KOLEJÍ A STAVBOU VÝHYBKY NA TRATI PROPOJUJÍCÍ NÁDRAŽÍ LIBEŇ A VRŠOVICE. VLASTNÍ STAVBA BUDOV ZAČALA PO UDĚLENÍ KONCESE
19. SRPNA 1931. SPRÁVNÍ BUDOVA SE STAVĚLA MEZI LETY 1934 – 37 A VLASTNÍ KOLEJIŠTĚ BYLO DOKONČENO V ROCE 1935. PROVOZ NÁDRAŽÍ BYL ZAHÁJEN PO SEDMI LETECH OD ZAČÁTKU STAVBY R. 1936. V ČELE NÁDRAŽÍ STOJÍ
SPRÁVNÍ BUDOVA, UVNITŘ SE NACHÁZELY POKLADNY A KANCELÁŘE PRO PŘEPRAVCE A NÁJEMCE SKLADIŠTĚ. BUDOVY BYLY NA SVOU DOBU ŠPIČKOVĚ VYBAVENY . V HLAVNÍ BUDOVĚ BYLA TELEFONNÍ ÚSTŘEDNA A TREZOR CHRÁ-
NĚNÝ POPLAŠNÝM ZAŘÍZENÍM. VE VEŘEJNĚ NEPŘÍSTUPNÝCH ČÁSTECH SE NACHÁZELA TRAFOSTANICE PRO NAPÁJENÍ NÁDRAŽÍ A BLÍZKÉHO OKOLÍ, KOTELNA ÚSTŘEDNÍHO VYTÁPĚNÍ PRO SPRÁVNÍ BUDOVY I BUDOVU SKLADŮ. U
KOTELNY BYLA TAKÉ SITUOVÁNA STROJOVNA CHLADÍRNY. V SUTERÉNU BYLA ZŘÍZENA RESTAURACE A BUFET VĚTRANÉ VLASTNÍM ODSÁVACÍM ZAŘÍZENÍM. V BUDOVĚ VÝDEJE BYLY ZKUŠEBNĚ POUŽITY ELEKTRICKY OVLÁDANÉ TO-
BOGÁNY PRO DOPRAVU ZBOŽÍ V PYTLÍCH. PŘÍZEMNÍ PROSTORY BYLY OPATŘENY AUTOMATICKÝMI CIFERNÍKOVÝMI VÁHAMÍ ZAPUŠTĚNÝMI DO PODLAHY.

PATROVÉ BUDOVY SKLADŮ JSOU ROZDĚLENY DO DVOU KŘÍDEL, NA BUDOVU PODEJE A BUDOVU VÝDEJE. K PŘÍZEMNÍM PROSTORÁM SKLADŮ LEMOVANÝM RAMPAMI A CHRÁNĚNÝM PROTI DEŠTI ZASTŘEŠENÍM ZAJÍZDĚLA Z JEDNÉ
STRANY PO PŘÍJEZDOVÉ CESTĚ VOZIDLA A Z DRUHÉ PO KOLEJÍCH VLAKY. UPROSTŘED MEZI KOLEJIŠTI SE NALÉZALY KRYTÉ RAMPY OPATŘENÉ VÝTAHY. SUTERÉNNÍ SKLADIŠTNÍ PLOCHY BYLY PŘÍSTUPNÉ TUNELY.

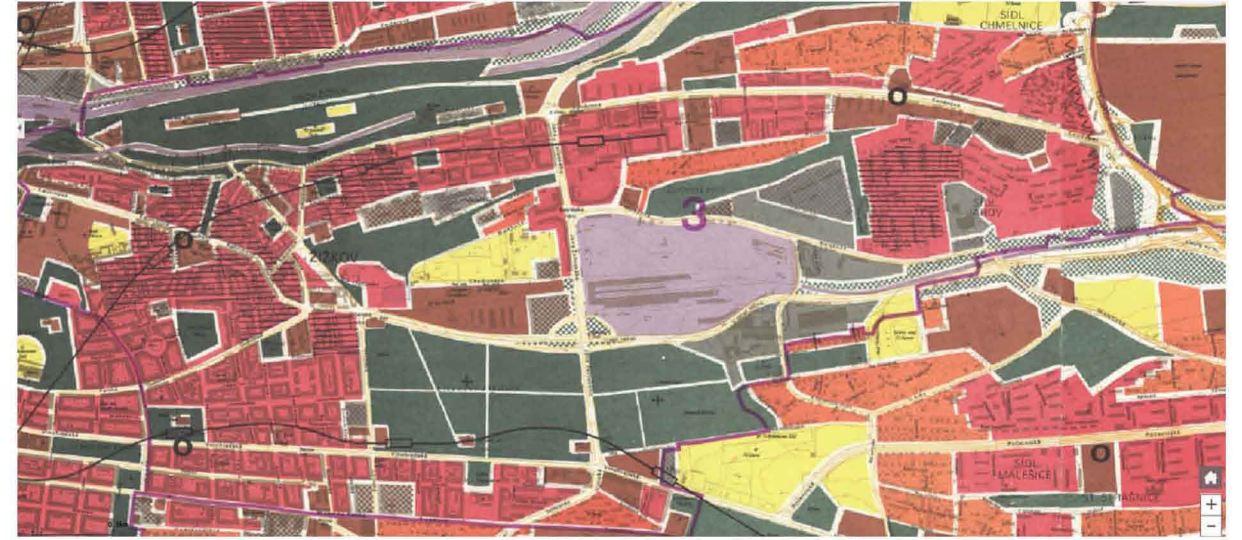
ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA A BUDOVY SKLADŮ JSOU VE SVĚ PODSTATĚ UNIKÁTNÍ REPREZENTACÍ PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY 30. LET. KOMPLEX JE JEDNOU Z NEJVĚTŠÍCH INDUSTRIÁLNÍCH FUNKCIONALISTICKÝCH STAVEB V PRAZE
A JEDINOU STAVBOU, KTERÁ V SOBĚ SPOJUJE TŘI FUNKCE: ADMINISTRATIVU, SKLADY A NÁDRAŽÍ. JE NEJVĚTŠÍ A NEJLÉPE DOCHOVANOU INDUSTRIÁLNÍ FUNKCIONALISTICKOU STAVBOU V PRAZE. Z DOBOVÝCH PRAMENŮ VYPLÝVÁ,
ŽE NÁDRAŽÍ BYLO SYMBOLEM MODERNÍ ČESKOSLOVENSKÉ ŽELEZNICE. STAVBA SVOU KONCEPCI A SVÝM TECHNICKÝM VYBAVENÍM NEMÁ V ČECHÁCH OBDOBY. PODOBNÉ PŘÍKLADY NÁKLADOVÝCH NÁDRAŽÍ LZE V ZAHRANIČÍ DO-
HLEDAT JEN STĚŽÍ.

BUDOVA SVÝM PROVOZEM A MECHANIZACÍ PŘEDSTAVUJE NAPLNĚNÍ FUNKCIONALISTICKÝCH IDEÁLŮ DOMU JAKO STROJE. STROJE NA SKLADOVÁNÍ.

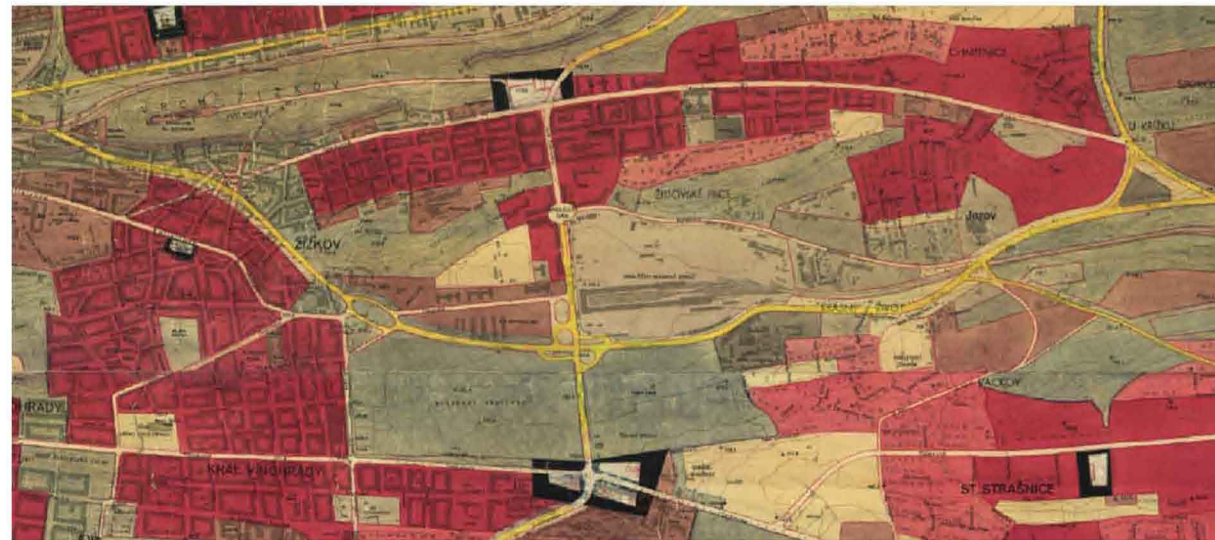
ZACHOVÁNÍ TĚTO BUDOVY JE PRO MNE DŮLEŽITOU SOUČÁSTÍ V POKRAČOVÁNÍ IDENTITY MÍSTA. ŽIŽKOV VZNIKLÝ JAKO DĚLNICKÉ PŘEDMĚSTÍ BY NEMĚL ZTRATIT SVOU UNIKÁTNÍ TOTOŽNOST. ZBOURÁNÍM TĚTO STAVBY BY PODLE
MĚHO NÁZORU DOŠLO K NEVRATNÉ ZTRÁTĚ. POZICÍ V URBANISTICKÉ KOMPOZICI JE VHODNÁ KE ZMĚNĚ SVÉ FUNKCE- JIŽ V SOUČASNOSTI SLOUŽÍ KULTURNÍM ÚČELŮM. SAMA BUDOVA TAK MŮŽE ZŮSTAT DŮSTOJNÝM POMNÍKEM
NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV.



1955



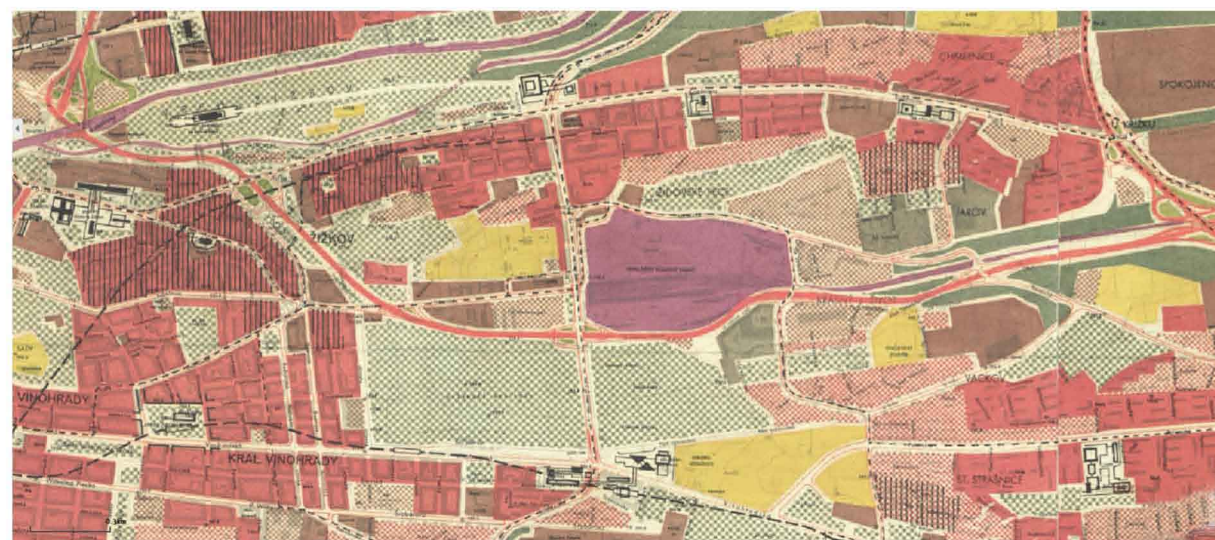
1975



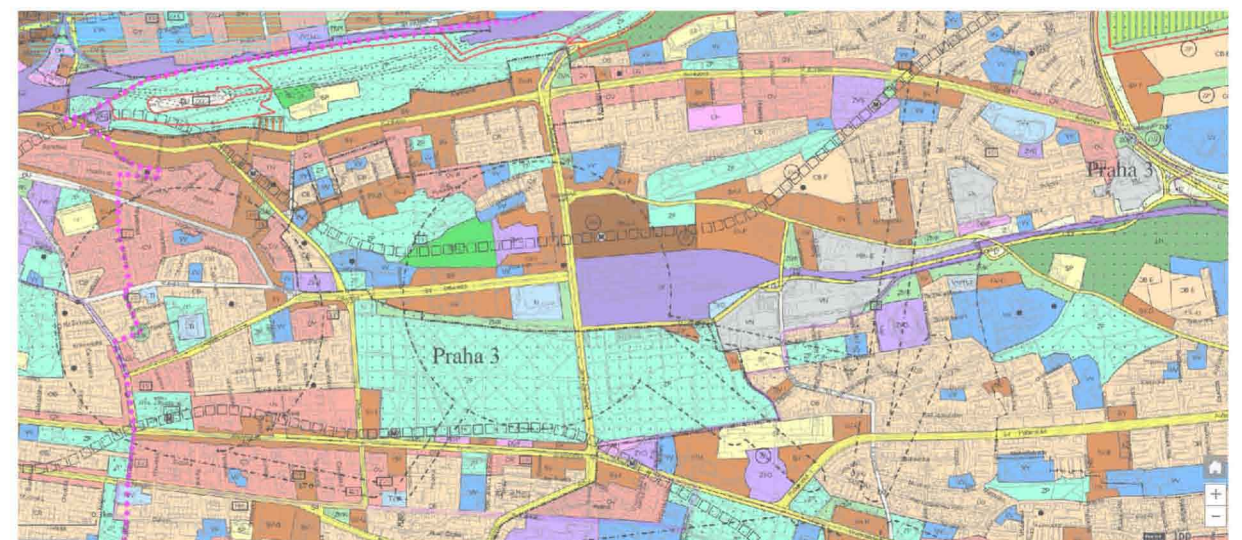
1964



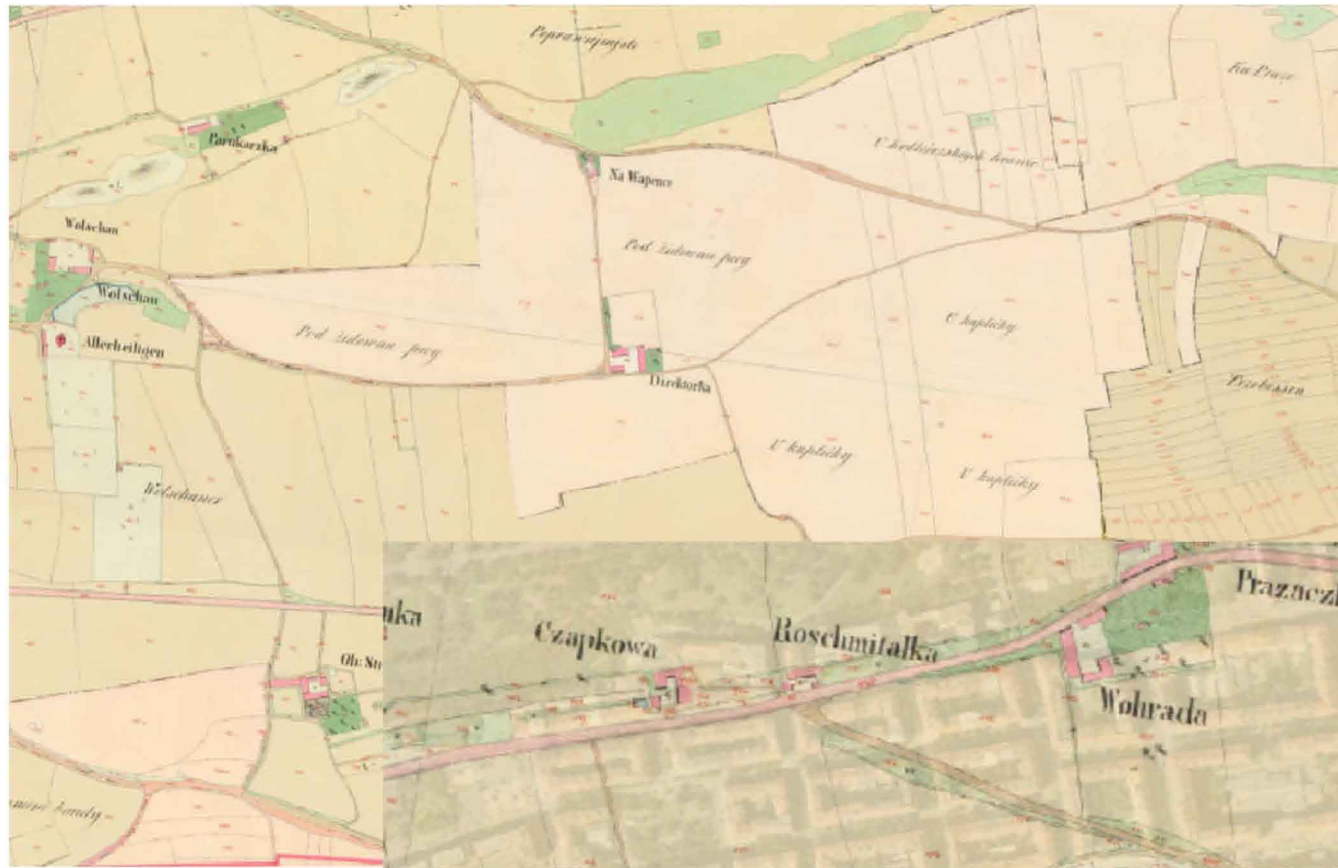
1986



1971



2009

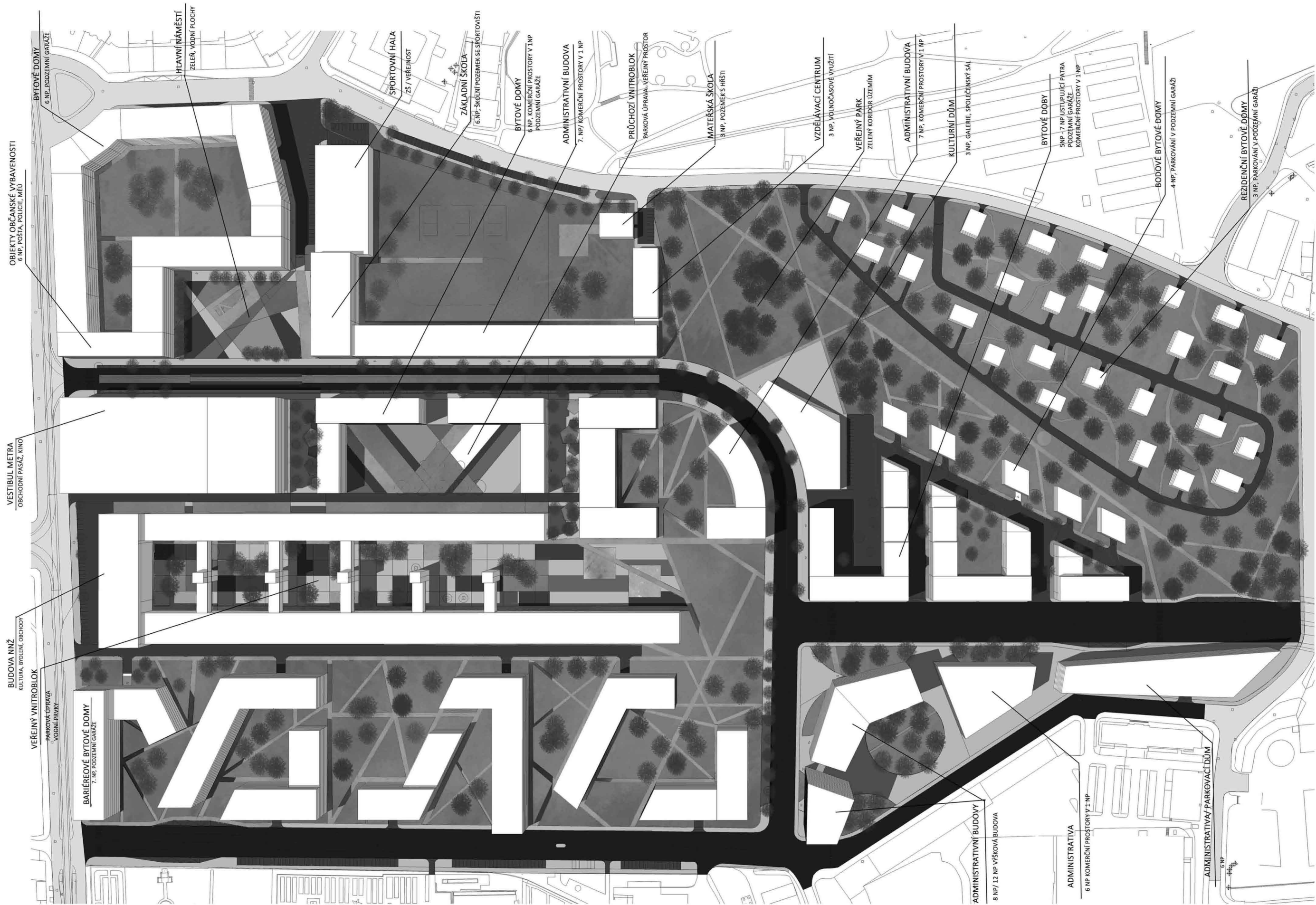


0 250 500 m 1842

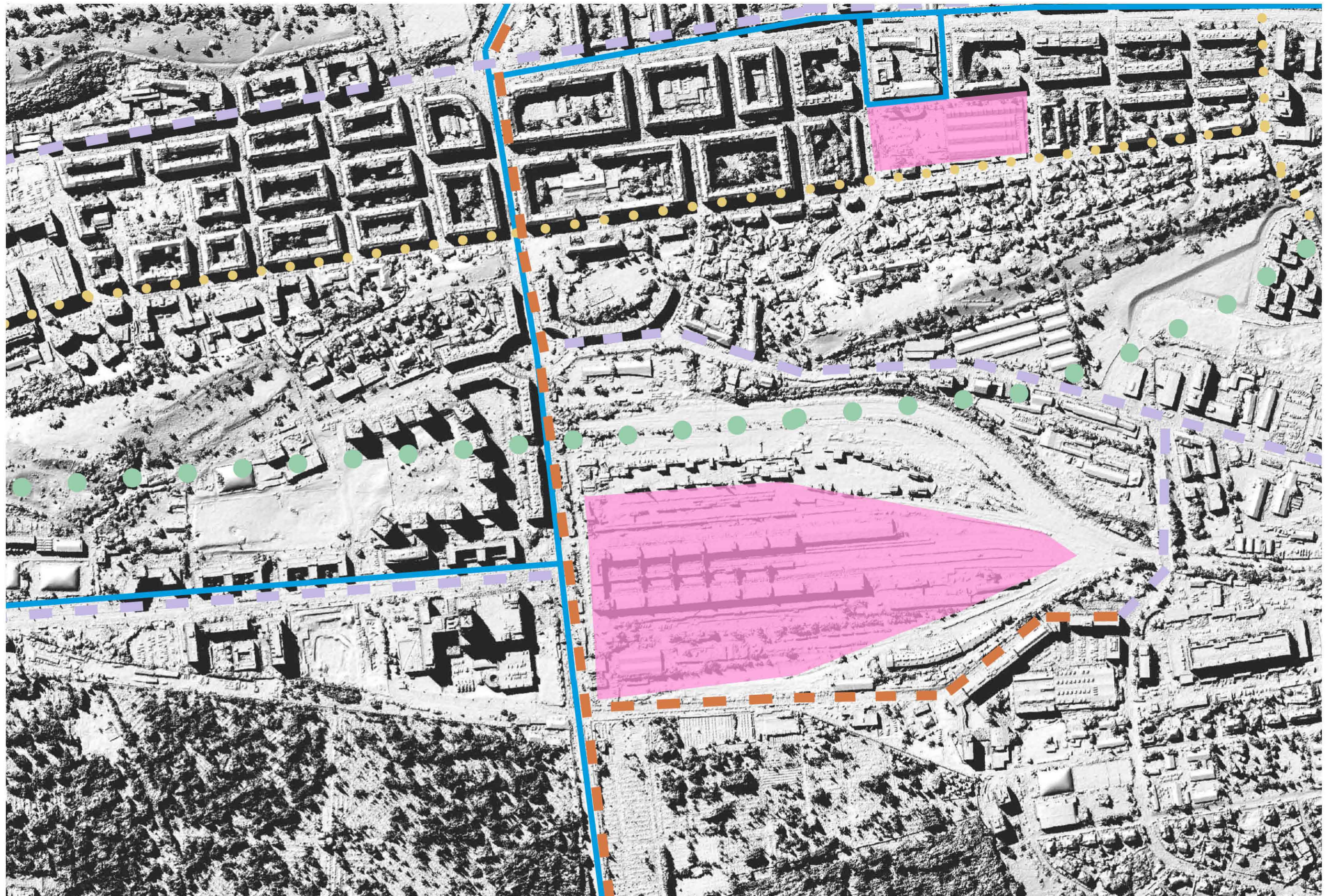
0 180 360 m 2017



















FUNKCE V ÚZEMÍ_SITUACE



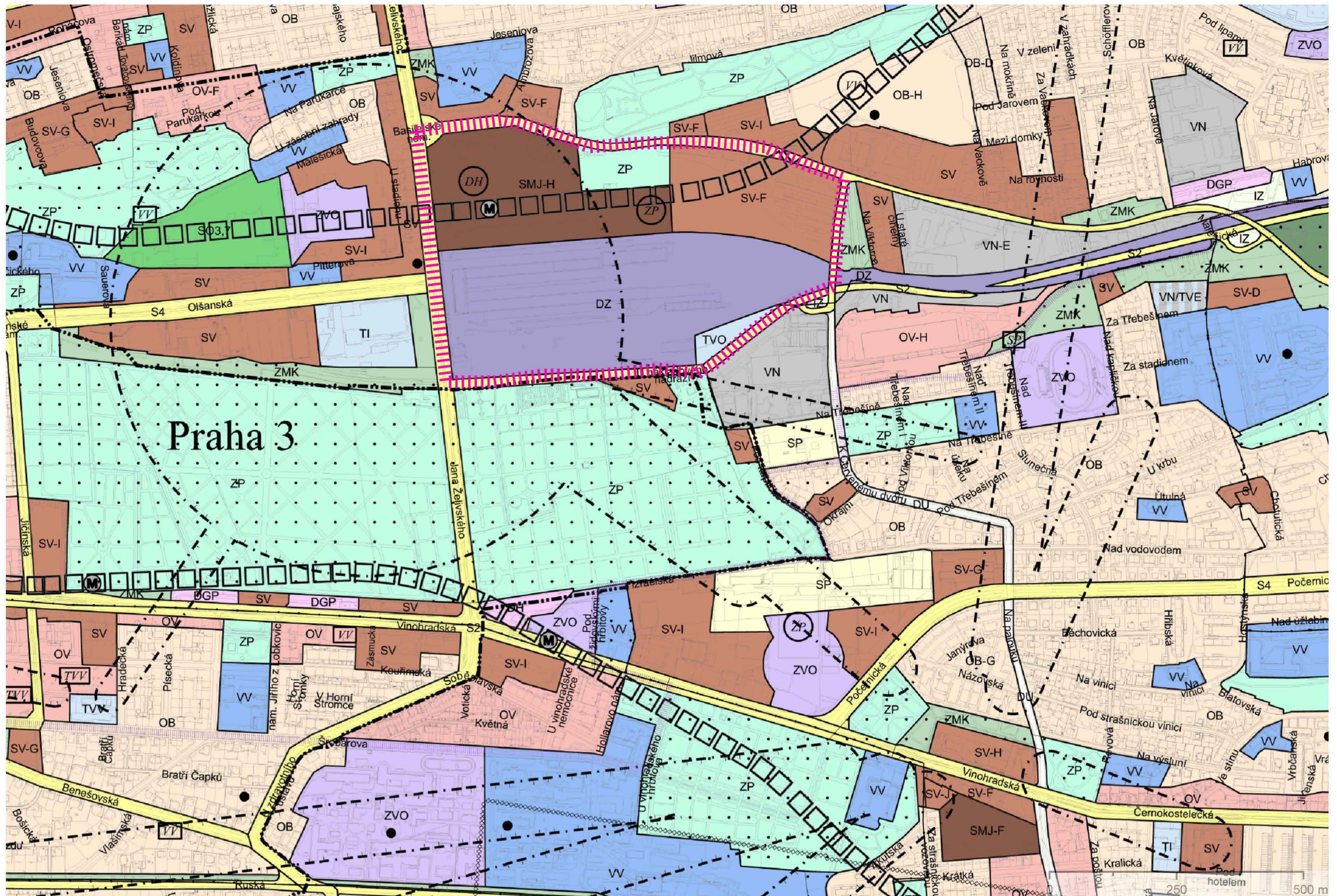
- | | | |
|---|--|--|
|  SBĚRNÁ KOMUNIKACE |  TRAMVAJOVÁ DOPRAVA |  CYKLOTRASY - NÁVRH |
|  OSTATNÍ DOPRAVNĚ VÝZN. KOM. |  METRO - NAVRHOVANÁ LINKA D |  NÁKLADNÍ TERMINÁL |





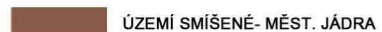


ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI



- | | | |
|--|--|---|
|  AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA |  TRAMVAJOVÁ DOPRAVA |  VÝRAZNÉ BUDOVY |
|  POHYB CHODCŮ |  METRO - NAVRHOVANÁ STANICE |  ZELENĚ - OTÁZKA PROPOJENÍ |

PROBLÉMOVÝ VÝKRES



- | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|--|--------------------------|---|--------------------------|
|  | TRATĚ/ZAŘÍZENÍ ŽEL. DOPRAVY |  | ÚZEMÍ VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ |  | NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽBY |  | NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽBY |
|  | ÚZEMÍ SMÍŠENÉ- MĚST. JÁDRA |  | ZELEŇ MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ |  | ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ | | |

ÚZEMNÍ PLÁN

NÁVRH

I

II

III

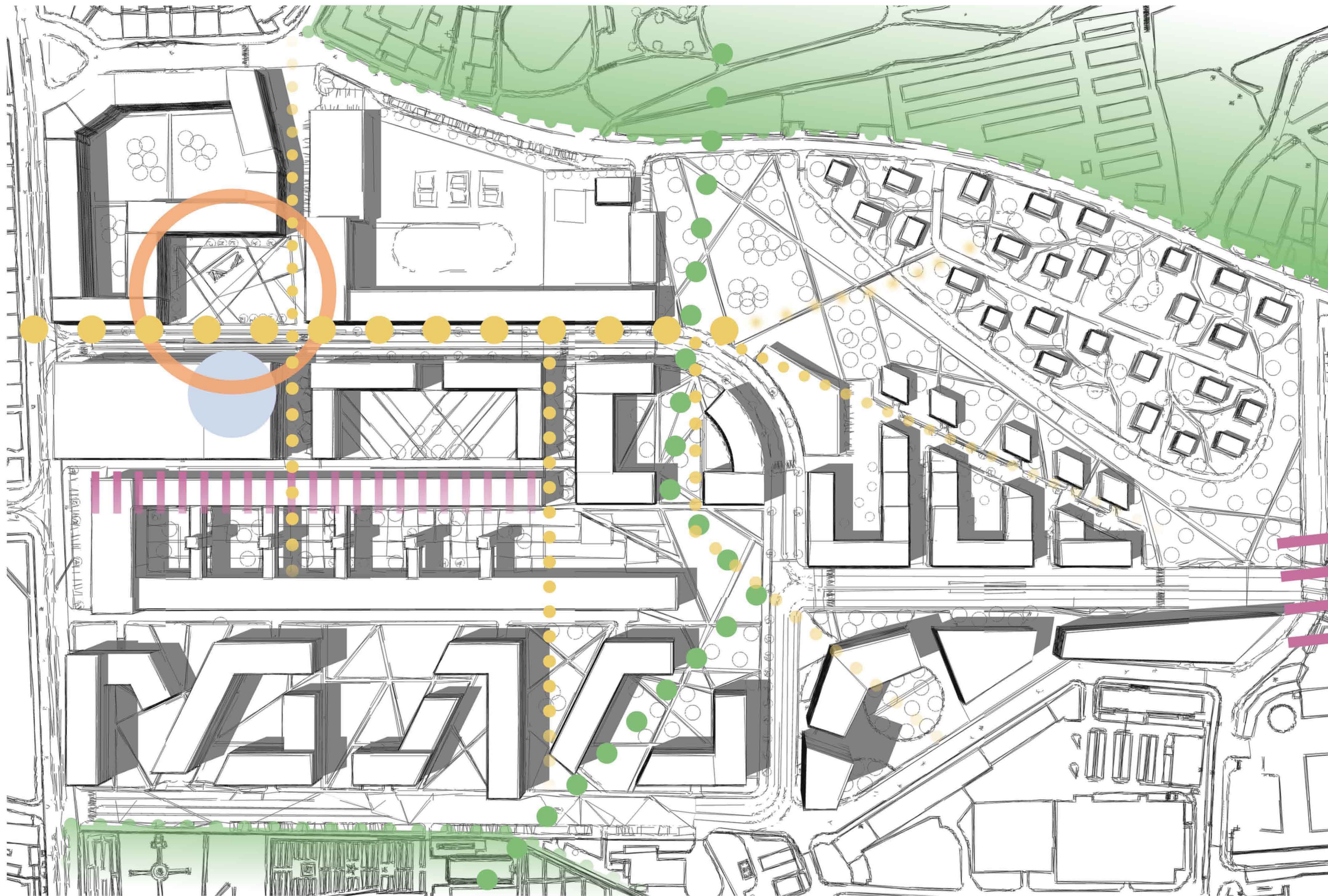
IV

V

VI

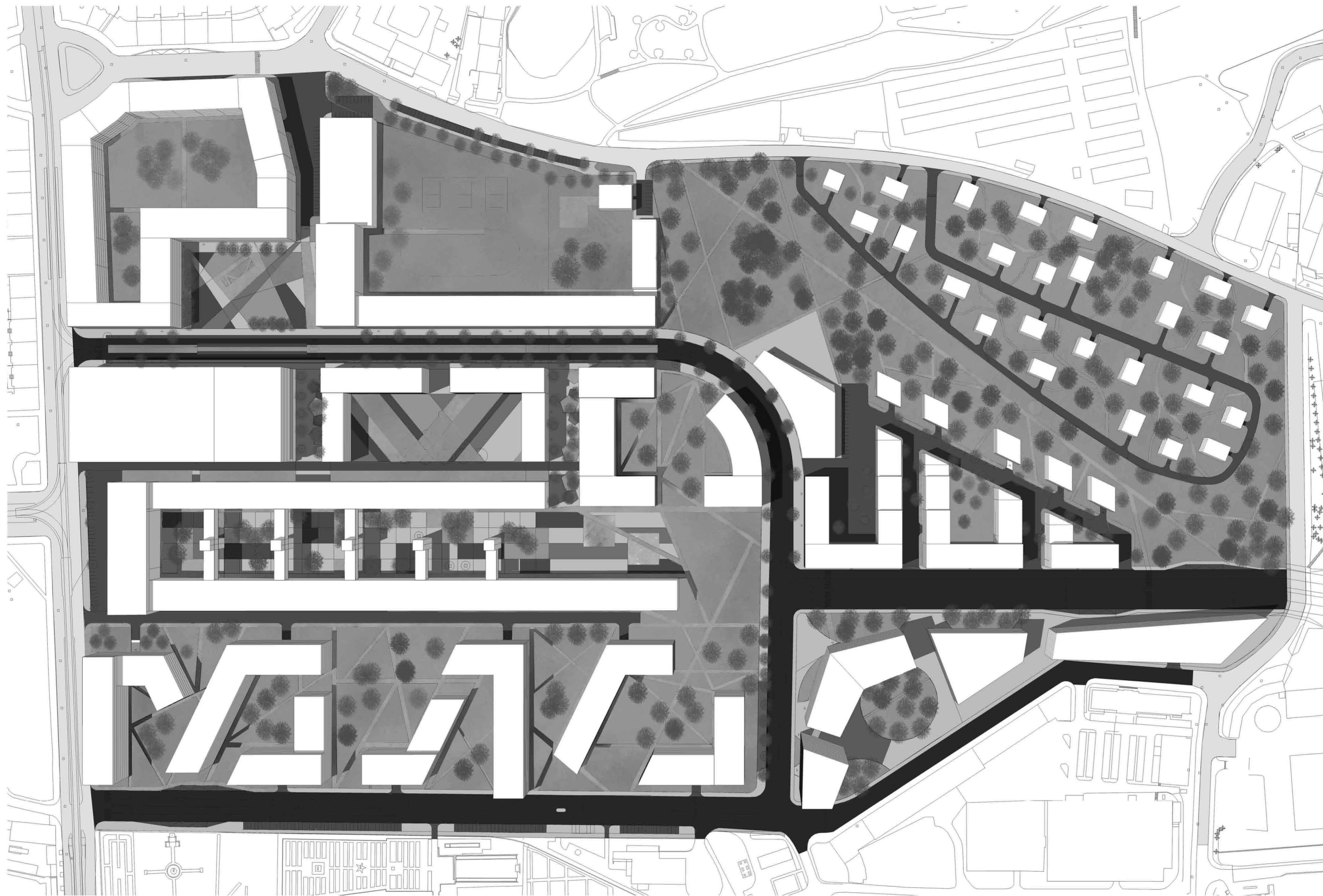
VII

VIII

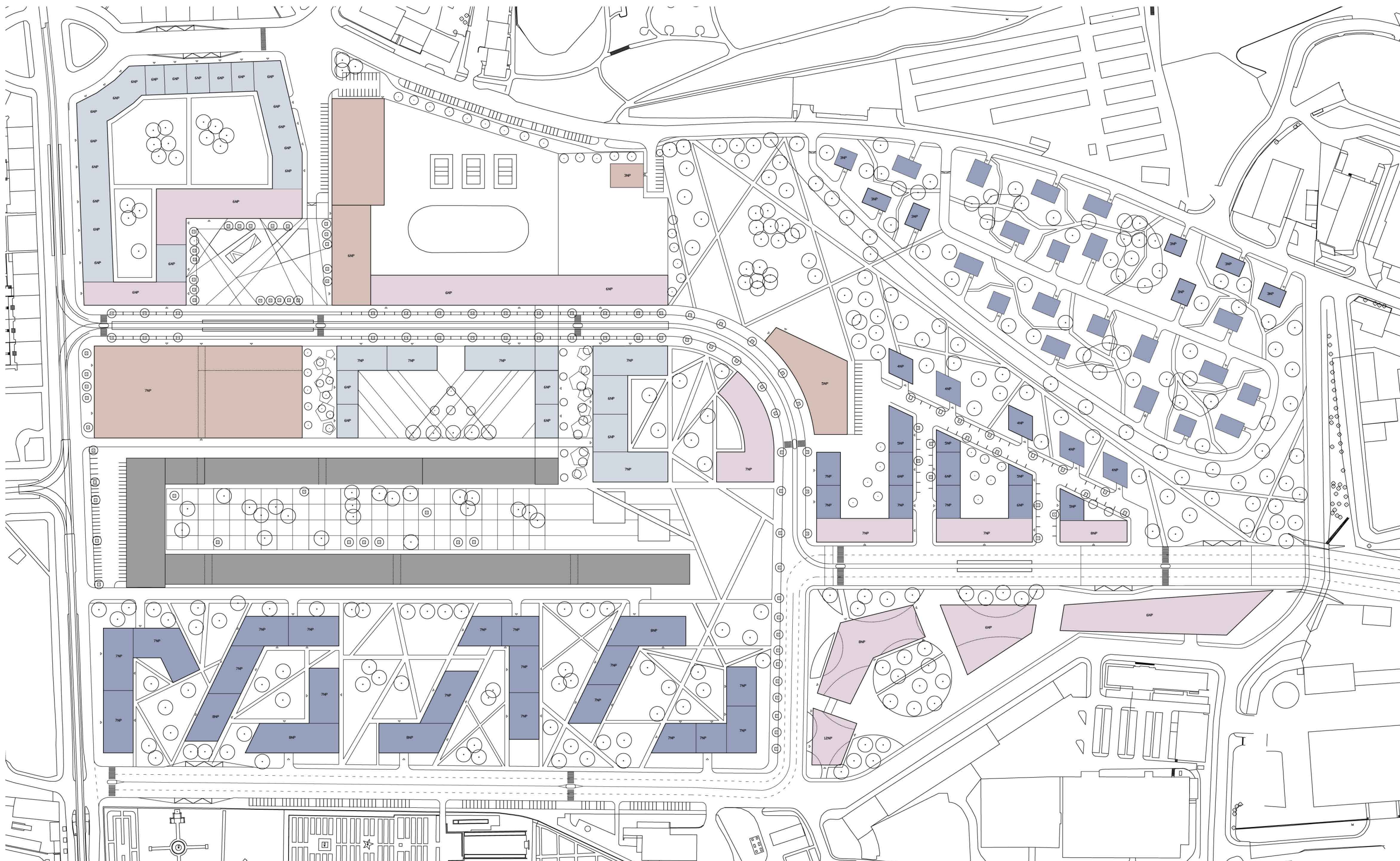


- PROPOJENÍ ZELENÉ
- BARIÉRY
- CENTRUM OBLASTI
- IDEOVÉ PROPOJENÍ ÚZEMÍ
- DOPRAVNÍ TERMINÁL

STRATEGIE ŘEŠENÍ ÚZEMÍ



PROSTOROVÁ STURKTURA



BD
 VYBAVENOST
 ADMINISTRATIVA
 BD + SLUŽBY V PŘÍZEMÍ

FUNKČNÍ SITUACE



NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA

URBANISMUS

I

II



IV

V

VI

VII

VIII

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Cílem předdiplomového projektu byla urbanistická strategie pro rozvoj území. Samotný diplom se zaměřuje na ústřední část území, tedy náměstí, hlavní městskou třídu a budovu TRŽNICE, která bude řešena nejdrobněji. Přehodnocením aktuálních developerských plánů a nalezením vhodných funkčních a ideových náplní pro areál bych chtěla vytvořit vhodnou situaci pro nově vzniklé místo pro městský život.

Jak již bylo nastíněno výše, měla by se má práce zabývat přehodnocením již známých záměrů, jak nakládat s územím a historickou budovou. Jelikož nejsem omezena ekonomickými faktory a tvořím akademickou úlohu, mám volnost v určení funkční náplně území. Po mnoha rozličných úvahách jsem dospěla k názoru, že pro oživení a dobré fungování tohoto prostoru v rámci okolních částí města bude prospěšné pokračovat v městské zástavbě. Vytvořit nové kulturní, komerční a ekonomické centrum, které v této lokalitě chybí a které by mohlo obsloužit nejen novou navrhovanou městskou čtvrt' na ploše areálu, ale také přilehlé okolí.

Analýzy

Pro uvedení sebe samé do problematiky místa jsem začala vypracovávat analýzy, ve kterých jsem se nejprve zabývala historií, strukturou zástavby v okolí, vlastním územím nádraží a jeho vlivy na okolí, funkčními náplněmi přilehlé čtvrti a dopravou. Další část analýz se zabývala měřítkem a prostupností území.

Když půjdeme po ose toho, proč v současné době lokalita příliš nefunguje, dojdeme k několika bodům, které jsou příčinou.

Nádraží v současnosti působí jako neproniknutelná bariera. Ostrov ve městě, který svým měřítkem tvoří nevzhledné a neprostopné prostředí, působící opuštěným dojmem brownfieldu. To je podpořeno ztrátou náplně a neutěšenými vlastnickými poměry území. Původní účel a důvod existence nákladového nádraží v této lokalitě je vyčerpán. Dřívější poloha na předměstí se během 20. století výrazně změnila. Město se přiblížilo a obklopilo jej. Městská struktura však neměla důvod k interakci s tímto územím a logicky zde nevznikla žádná funkční propojení, která by do místa přinesla život. Tak se areál izoloval a vzniklo zde smutné místo. Celkově je území jen málo využívané a aktivity spojené s přepravou a velkoobchodem konané na území nenapomáhají začlenění do okolního města. Je nezbytné zrušit mentální hranici okolo prázdného prostoru a naplnit ho životem, který by si lokalita blízko centra zasloužila.

Dalšími negativními faktory působícími v současné době na prostředí v této lokalitě je měřítko a funkční náplň budov na Olšanské. Velkolepá ulice tvořená solitérními kancelářskými budovami bez parteru je pro chodce a městský život neatraktivní a funguje převážně jako dopravní tah, přestože zde v posledních letech byly vystavěny stovky bytů. Oživením Olšanské ulice bude parter bytových domů Residence Garden Towers s občůdky s lokálními potravinami a rychlá občerstvení v nově vzniklém podloubí.

Z východní strany k území nádraží přiléhají průmyslové areály bývalé Tesly a skladů, tato území mají potenciál pro revitalizaci a možné napojení na městské struktury. Propojením území od západu k východu by mohla vzniknout dobře dostupná lokalita. Sever a jih území přiléhají k zeleni. Jižní část lokality tvoří hranice Olšanských hřbitovů a s nimi spojený klid. Na severu je kopec Židovských pecí, který slouží jako volnočasový park. Návaznost na tuto lokalitu bude v návrhu výrazně posílena propojením zeleným pásem.

Z analýz okolí vyplývá převážná obytná funkce doplněná potřebnou vybaveností. Velkým nedostatkem lokality je absence centra (náměstí). Živé náměstí jako městotvorný prvek je ve struktuře města důležitou součástí. Proto se touto problematikou intenzivně zabývám.

Úkoly

Pro další řešení byly pro mne určující tyto body vzešlé z analýz

_ Určit hodnoty, které je potřeba zachovat, nebo vytvořit

_ Vytvořit jasnou koncepci městské struktury s dobrou orientací v prostoru

_ Vytvořit prostupné území pro chodce v návaznosti na současnou zástavbu a potenciální vztahy

_ Určit plochy zeleně

_ Určit zóny vybavenosti

_ Určit veřejné prostory

_ Vyřešit dopravní koncepci lokality

_ Vyřešit centrum lokality

K výrazným hodnotám v území patří funkcionalistická budova skladů s jejím industriálním geniem loci. Její architektonická hodnota a poloha v kompozici města ji předurčují ke změně náplně. Řešení tohoto problému není náplní mého diplomového projektu.

Z předešlých analýz a úvah vyplývá, že na mnou řešeném území počítám převážně s obytnou a administrativní funkcí. Pro naplnění všech potřeb je v zájmu vybudovat rovněž prostory pro komerci. Vytvoření centra a vybavenosti je strategický krok, který podpoří kvalitní vývoj lokality. V předdiplomním projektu jsem se zabývala celým areálem a rozdělila území do čtyř částí a vytyčila hlavní funkční dělení prostoru. Výrazným urbanistickým prvkem je navrhovaná městská třída protínající území vedví ve východo - západním směru. Park v severo- východní části lokality se směrem k jihu postupně trychtýřovitě zužuje a má propojit park Židovské pece s Olšanskými hřbitovy. Severní centrální plocha parku sousedí s drobnější zástavbou vila domů na vyvýšeném terénu a s bytovou zástavbou otevřených terasovitých polo bloků. V jižní části lokality se nachází bytové domy v sousedství židovských hřbitovů na které v jiho-východní části navazují administrativní, výrobní a skladovací objekty. Za těžiště celé lokality považuji severo- západní centrální část s náměstím obklopeným budovami školy, bytovými domy s vybaveností v přízemí, administrativní budovou a hlavní budovou TRŽNICE. Tržnicí a parterem ostatních budov náměstí se podrobněji zabývám v diplomové práci.

Navrhovaný typ zástavby areálu nákladového nádraží

Při určení typu zástavby jsem vycházela z analýzy okolí, kde se nachází skoro všechny typy staveb. Na západě je to solitérní zástavba kancelářských budov s výškovými stavbami telekomunikační věže a obytné residence, na severu a severozápadě k území doléhá bloková zástavba bytových domů a na severovýchodě vilová čtvrt', která graduje do solitérních objektů panelových domů. Svým řešením jsem chtěla nechat vzniknout čtvrt' s jasným charakterem. K určení správného principu řešení vedla cesta přes různé kompozice, ve kterých jsem zohledňovala měřítko hmot, prostupnost územím, schopnost reagovat na původní objekt skladů a okolní struktury, vykompenzování se s různými typy zástavby a schopností tvořit otevřené městské plochy. Důležité pro mne bylo vyrovnání se se stávajícími hmotami a vytvoření schopných kompozičních celků v kontaktu nové a staré zástavby. Postupnou prací na mnoha konceptuálních variantách jsem se neustále přibližovala kýžnému cíli. Výsledek vykristalizoval do současné podoby projektu. Důležité pro mne bylo vyrovnání se se stávajícími hmotami a vytvoření schopných kompozičních celků v kontaktu nové a staré zástavby. Tato kritéria nejlépe splňovala výsledná varianta. Metaforicky zapadá svou podobou do stávající okolní zástavby. Šablonou se mi stala klasická žižkovská bloková zástavba. Směrem k východu jsou objekty víc a víc extravagantní. Vrcholem této gradace je do nebe čnící mrakodrap. Náplní hlavního řešeného objektu TRŽNICE bude administrativa, obchod, kulturně společenská vybavenost a doprava. Jedná se totiž o objekt zastřešující stanici budoucí trasy metra D. Další dvě části území, jižní a severní, jsou určeny pro vznik městské zástavby. Ta však není předmětem diplomu. Každá stavba, která zde vyroste, by měla mít vlastní identitu v rámci nastavených pravidel. Neměla by zde vyrůst pouze residenční čtvrt', ale živý městský organismus, který se vztahuje k centrálnímu prostoru a svému okolí.

Zeleň

Zeleň v tomto území má ústřední roli. Severní i jižní část lokality zeleň obklopuje a návrh se mimo jiné soustředil na propojení těch to dvou oblastí dalším zeleným pásem. Stávající důležité prvky zeleně v lokalitě jsou Olšanské hřbitovy, Židovské pece a park Parukářka. Na území nádraží je navržena hlavní zelená plocha v centrálním prostoru. Charakter této zelené plochy by měl vycházet ze stávajícího stavu postupně zarůstajícího brownfieldu. Zeleň by měla reagovat na budovy a vytvořit plynulý přechod z parku k náměstí. Zeleň vztahuji k prostupnosti územím a jednotlivé zelené plochy jsou na sebe napojeny pěšími komunikacemi.

V diplomové práci je zpracována městská třída protínající území bohatě osázena stromy pro dojem aleje. Další prvky zeleně se vyskytují v rámci veřejného prostoru na náměstí, ale také v polo veřejných vnitroblocích. Není opomenuta ani zeleň uvnitř nejdostupnější budovy. Součástí budov jsou rovněž zelené střechy, které hrají svoji roli v otázce nakládání s dešťovou vodou. Zakomponované dřeviny jsou vybírány se záměrem pracovat i s jednotlivými vegetačními fázemi stromů. Například na podzim by měly z popadaných listů ve vnitroblocích vznikat různobarevné mozaiky.

Vybavenost

podle typů, objemu a podlažnosti zástavby jsem dle hrubých propočtů určila počet nových obyvatel v území na 15 000. Tomu odpovídá přiměřená míra občanské vybavenosti. Kromě kulturního a komerčního centra je také žádoucí základní a mateřská škola. Tyto provozy jsou situovány do severo západní části mnou řešeného území.

Doprava

Automobilová doprava navazuje na současnou silniční síť. Počítám s napojením území podle platného územního plánu a to na radiální komunikaci, která se připojí na ulici Želivského a vyústí v prostoru nového městského okruhu u Spojovací a zajistí hlavní tranzitní dopravu včetně autobusové. Současně v projektu navrhuji obslužnou komunikaci tvořící bulvár napojující se rovněž na ulici Želivského a vedoucí rovnoběžně s budovou nákladového nádraží. Tato komunikace zajistí dopravu jak automobilovou pro obsluhu lokality, tak i tramvajovou navazující na dosavadní trasu v ulici Olšanská a Želivského. Ostatní komunikace v území budou mít klidný obslužný charakter.

Vzhledem k velkému předpokládanému nárůstu obyvatel v oblasti se v městských prognózách uvažuje s novou trasou metra D, která by měla mít jednu ze stanic v těžišti tohoto areálu. Tuto jsem zakomponovala do budovy tržnice.

Urbanistický detail_ veřejný prostor_ principy návrhu

Nové náměstí obklopují budovy městského úřadu, základní školy, bytového domu a tržnice s vestibulem metra.

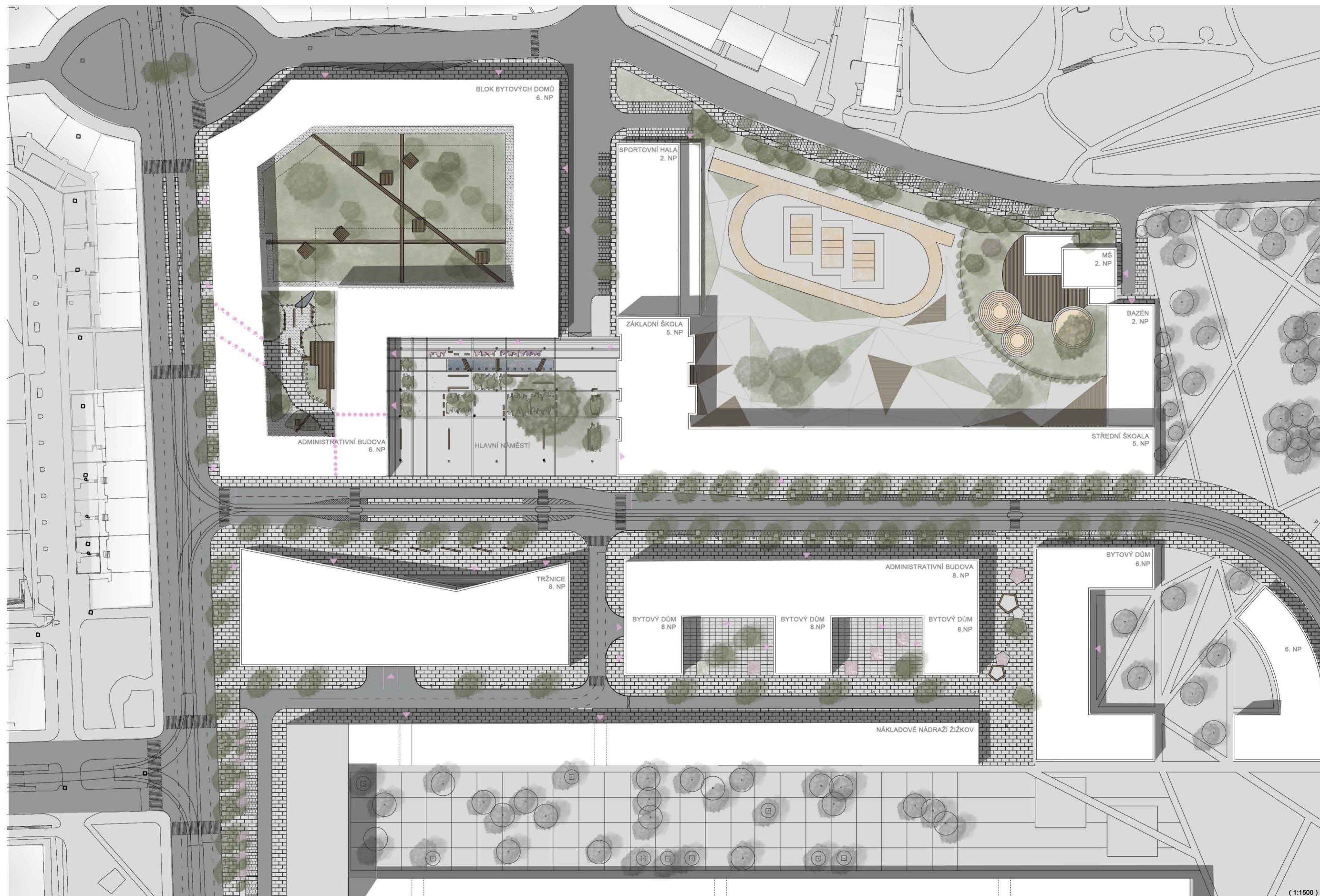
Soubor je řešen jako městský blok vycházející z dimenzí stavající okolní blokové zástavby zvýrazněný hmotou tržnice kontrastující s okolními stavbami prosklenou odlehčenou fasádou a se specifickou multifunkčností. Působí lehce a přívětivě, svou vzdušností navozuje pocit nsvázanosti prostorem.

Tato se má stát těžištěm dění v lokalitě.

Vzájemná rpopojenost funkcí, veřejných ploch i konkrétních objektů nabádá k velkorysému řešení parterů s důrazem klade-ným na komunikační prostupnost objektů tvořících zdánlivou optickou bariéru.

Stavby tvořící veřejný prostor jsou tvarově velmi jednoduché. Jejich různost spočívá v řešení fasád výjma výrazného prvku tržnice.

Původní funkce této lokality- nákladového nádraží- mají připomínat železné prvky mobiliáře ve veřejném prostoru provedené z korodovaného železa .

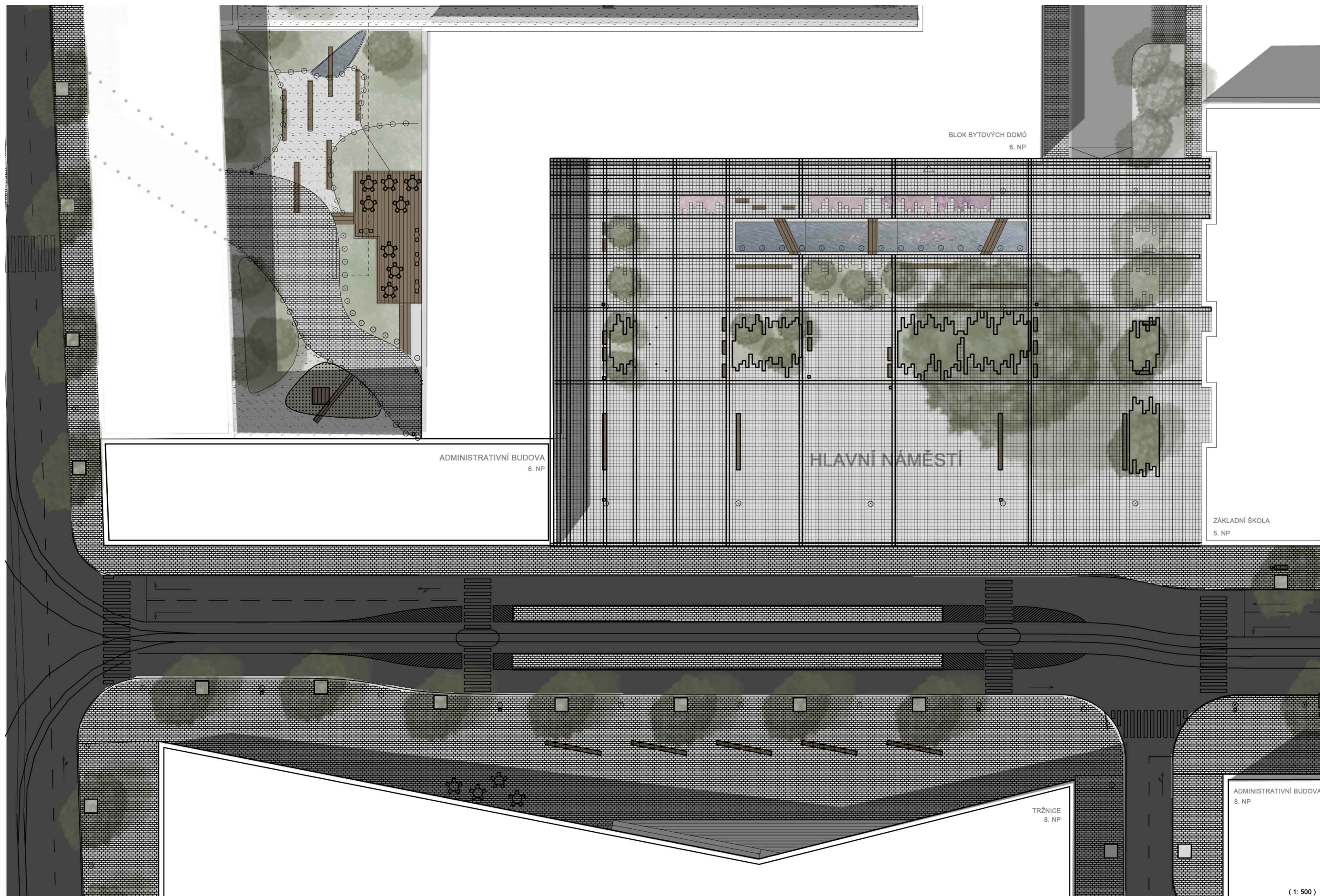


(1:1500)

- NAVRŽENÁ ZÁSTAVBA
- DOPRAVNÍ KOMUNIKACE
- VSTUPY DO OBJEKTŮ
- PĚŠÍ KOMUNIKACE
- PODCHODY
- PARKOVACÍ STÁNÍ
- PĚŠÍ KOMUNIKACE - MLAT

NÁVRH PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ





BLOK BYTOVÝCH DOMŮ
6. NP

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA
6. NP

HLAVNÍ NÁMĚSTÍ

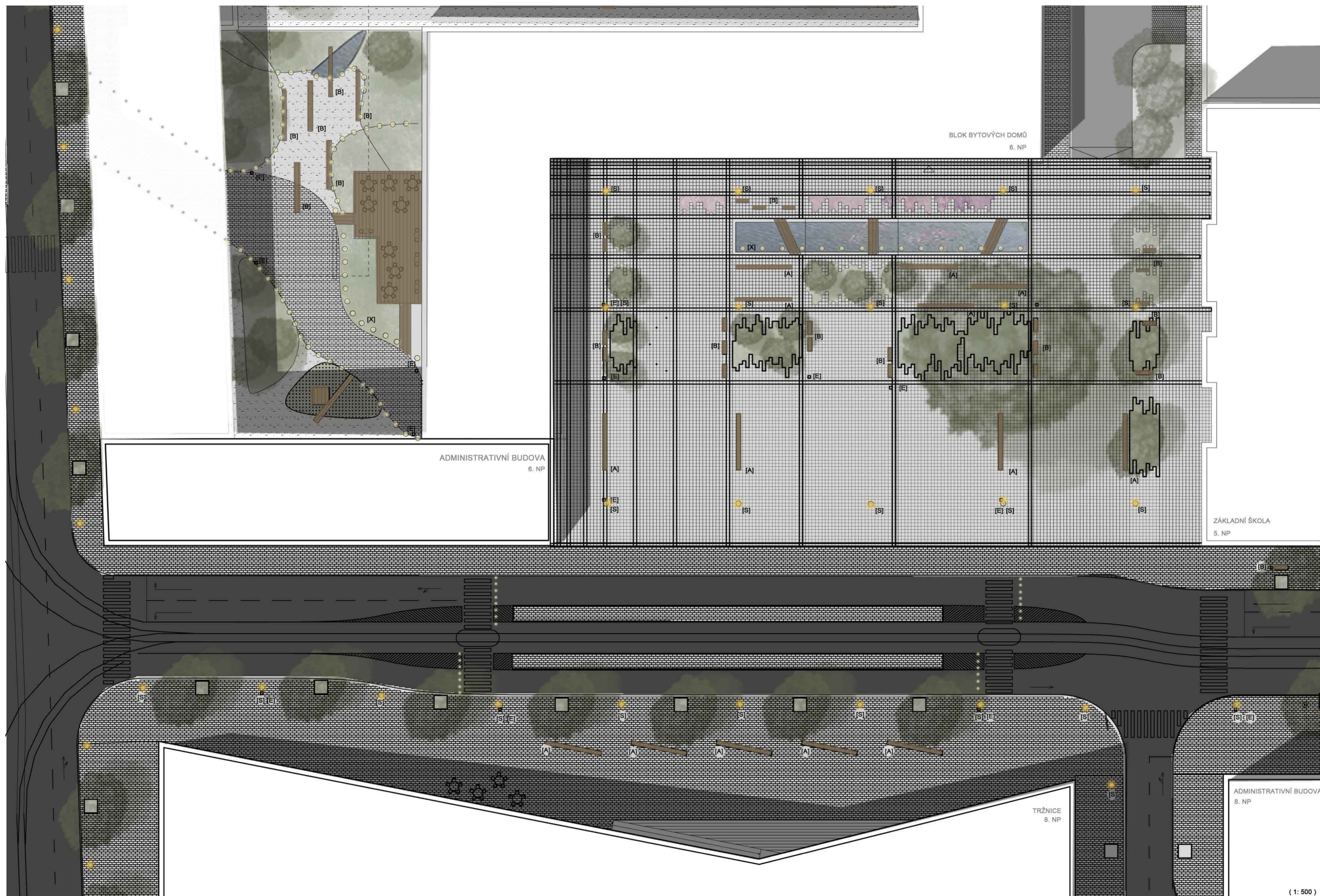
ZÁKLADNÍ ŠKOLA
5. NP

TRŽNICE
8. NP

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA
8. NP

(1 : 500)

DETAIL PARTER_HLAVNÍ NÁMĚSTÍ



- [A] PARKOVÁ LAVIČKA NA BETONOVÉ ZIDCE
- [B] LAVIČKA S KOVOVOU KONSTRUKCÍ
- [E] ODPADKOVÝ KOŠ
- [S] POULIČNÍ OSVĚTLENÍ - LAMPA
- [X] BODOVÉ OSVĚTLENÍ

DETAIL PARTER_HLAVNÍ NÁMĚSTÍ_MOBILIÁŘ

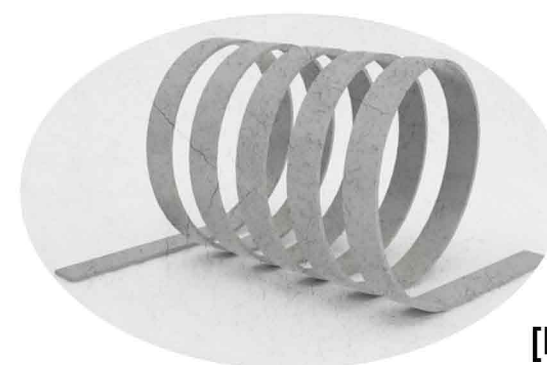
NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV_DIPLOMOVÁ PRÁCE_LS 2017_ELIŠKA KOBLIHOVÁ

(1: 500)





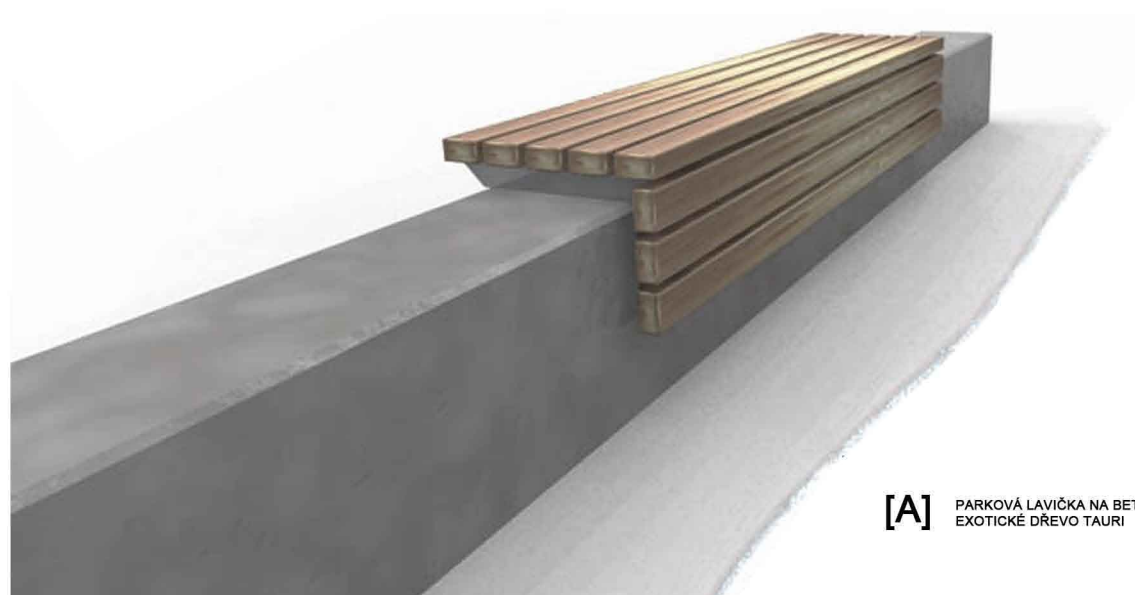
[C] LAVICE SE STOLEM
LEŠTĚNÁ NEREZOVÁ OCEL A EXOTICKÉ DŘEVO TAURI OŠETRENÉ OLEJEM, NEBO LAKEM



[D] STOJAN NA KOLA



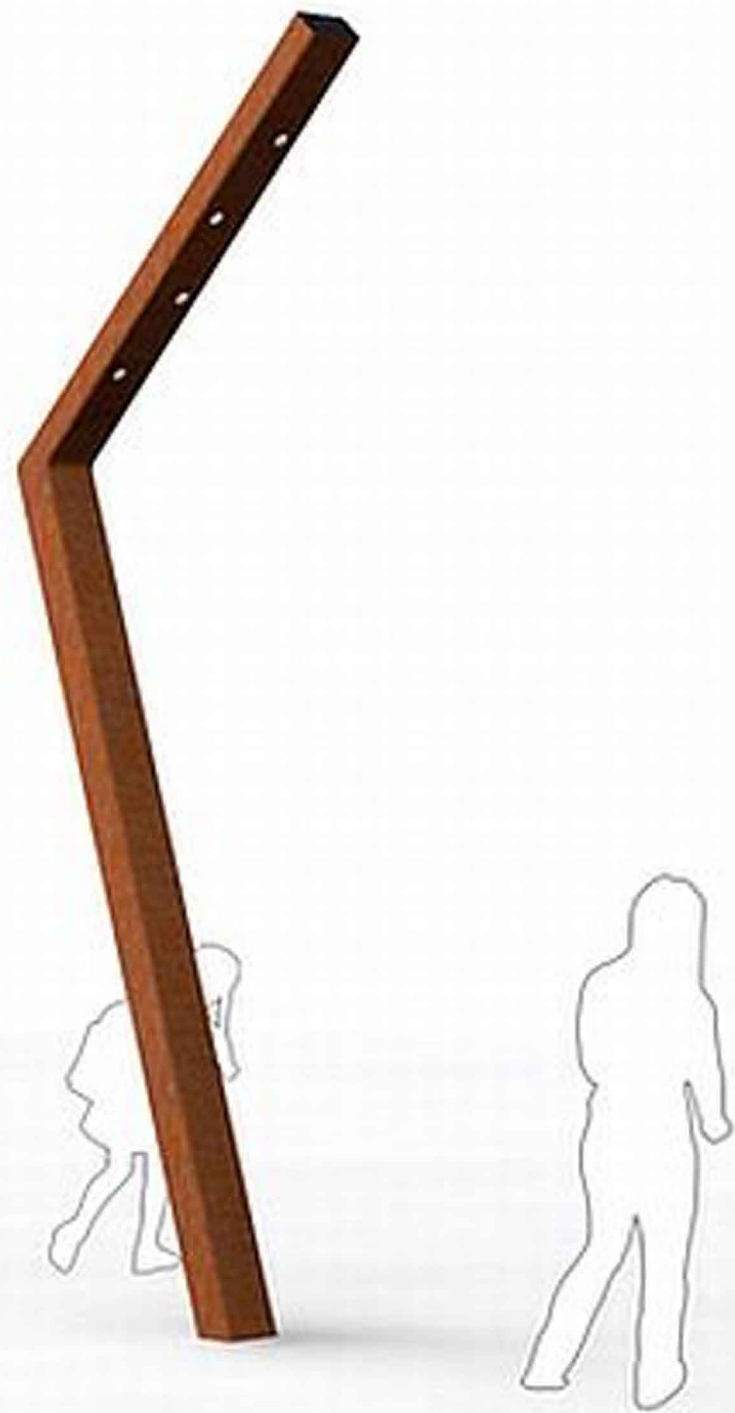
[E] ODPADKOVÝ KOŠ



[A] PARKOVÁ LAVIČKA NA BETONOVÉ ZÍDCE
EXOTICKÉ DŘEVO TAURI



[B] LAVIČKA S KOVOVOU KONSTRUKCÍ
LEŠTĚNÁ NEREZ A EXOTICKÉ DŘEVO TAURI



[S] POULIČNÍ OSVĚTLENÍ



[X] BODOVÉ OSVĚTLENÍ



MABILIÁŘ_HLAVNÍ NÁMĚSTÍ



NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA



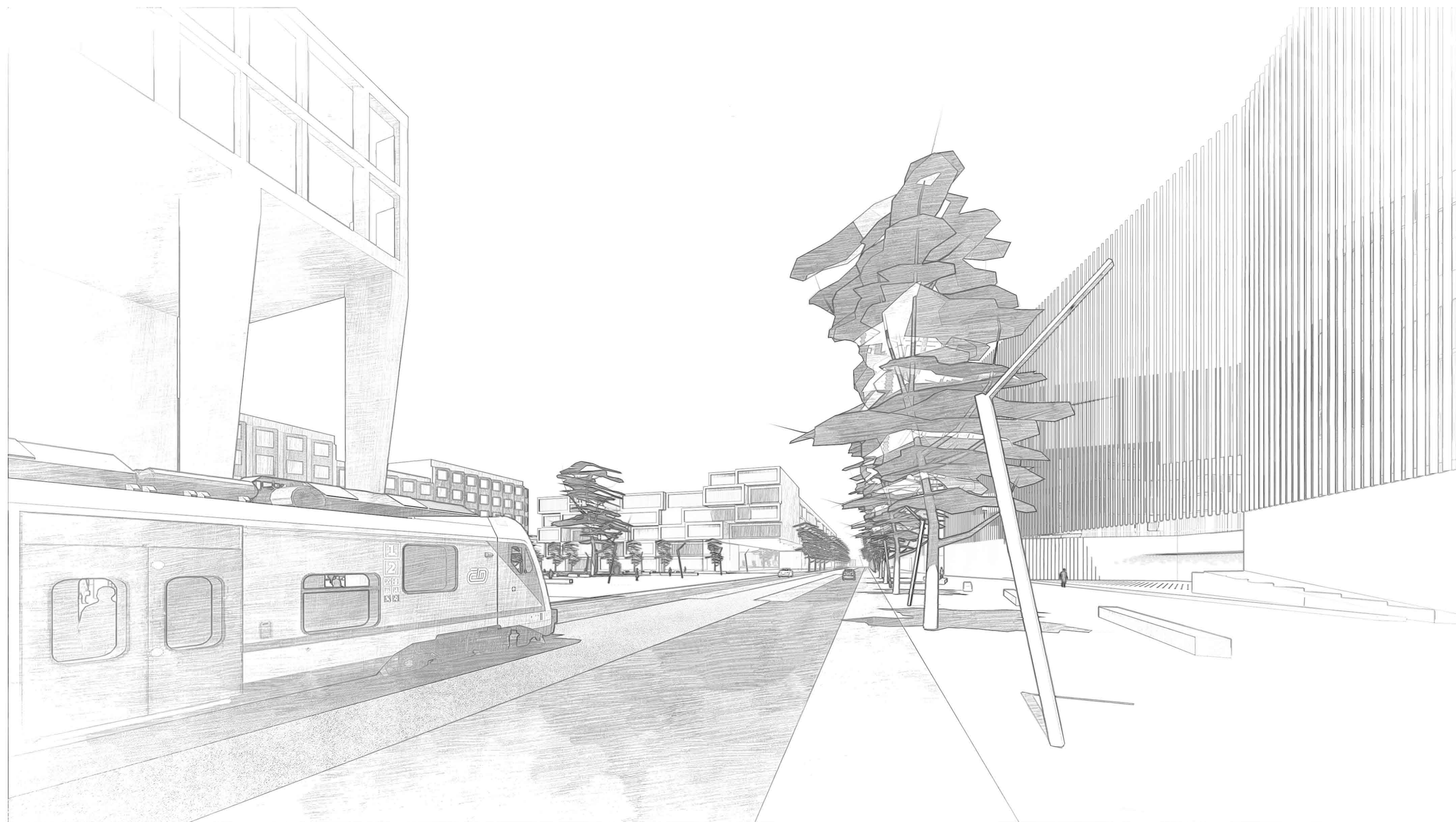
NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA



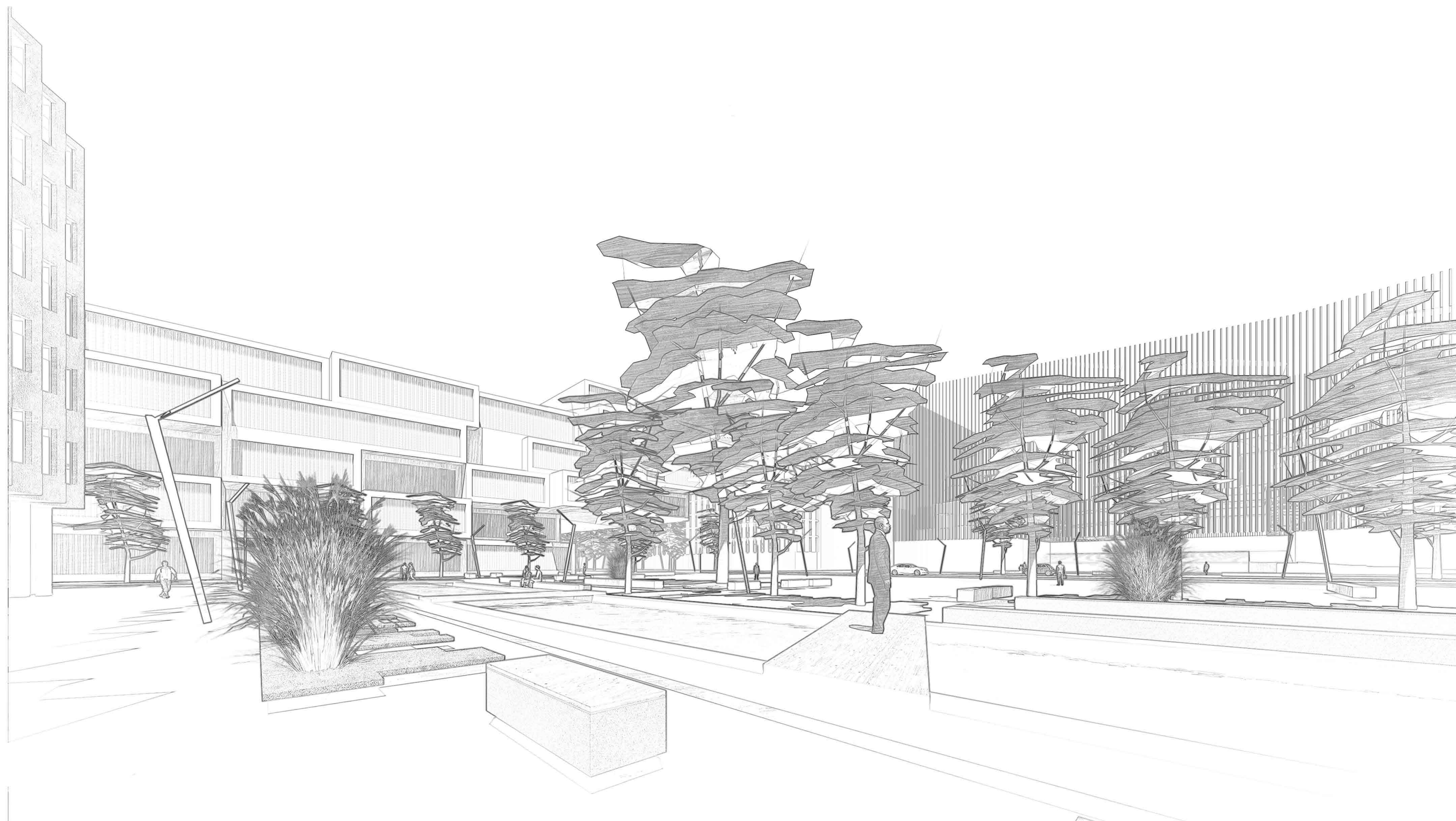
NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA



NÁMĚSTÍ PERSPEKTIVA



NÁMĚSTÍ PERSPEKTIVA



POHLED CHODCE

ZAHRADNÍ ARCHITEKTURA

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

IX

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ZELEŇ V TOMTO ÚZEMÍ HRAJE VÝZNAMNOU ROLI. SEVERNÍ I JIŽNÍ ČÁST LOKALITY ZELEŇ OBKLOPUJE. NÁVRH SE MIMO JINÉ SOUSTŘEDIL NA PROPOJENÍ TĚCHTO DVOU OBLASTÍ ZELENÝM KORIDOREM. SPOJUJÍCÍ TEPNA ZELENĚ ZELENÍ VŠAK NENÍ JEDINÝ ZÁMĚR TOHOTO KONCEPTU.

NOVĚ VZNIKLÁ MĚSTSKÁ TRÍDA PROTÍNÁJÍCÍ ÚZEMÍ JE BOHATĚ OSÁZENA STROMY VYTVÁŘEJÍCÍMI DOJEM ALEJE. DALŠÍ PRVKY ZELENĚ SE VYSKYTUJÍ V RÁMCI VEŘEJNÉHO PROSTORU NA NÁMĚSTÍ A TAKÉ V POLOVEŘEJNÝCH VNITROBLOCÍCH. V NEPOSLEDNÍ ŘADĚ JE ZELEŇ I UVNITŘ BUDOVY TRŽNICE. NA VĚTŠINĚ STAVEB JSOU NAVRŽENY ZELENÉ STŘECHY, KTERÉ HRAJÍ SVOJI ROLI TAKÉ V PROBLEMATICE NAKLÁDÁNÍ S DEŠŤOVOU VODOU. ZAKOMPOVANÉ DŘEVINY JSOU VYBÍRÁNY SE ZÁMĚREM PRACOVAT I S JEDNOTLIVÝMI VEGETAČNÍMI FÁZEMI STROMŮ. NAPŘÍKLAD NA PODZIM BY MĚLY Z POPADANÝCH LISTŮ VE VNITROBLOCÍCH VZNIKAT RŮZNOBAREVNÉ MOZAIKY NA TRAVNATÝCH PLOCHÁCH.



- JASAN ÚZKOLISTÝ [F]
- JERÁB PTAČÍ [H]
- ZÁHON VLHKOMILNÝ [V]
- MUCHOVNÍK [J]
- [C] PLATAN
- [E] LÍPA
- TRAVNÍKOVÉ PLOCHY
- HABR OBECNÝ [G]
- ZÁHON INDIÁNSKÉ LÉTO [A]
- TAVOLNÍK-ŽIVÝ PLOT [I]
- HRUŠEŇ CALLERYANA [B]
- [D] TŘEŠEŇ OBECNÁ
- ZELENÉ STŘECHY [S]

VÝKRES USPOŘADÁNÍ ZELENĚ





ZÁHON MALÉ INDIÁNSKÉ LÉTO

[A]

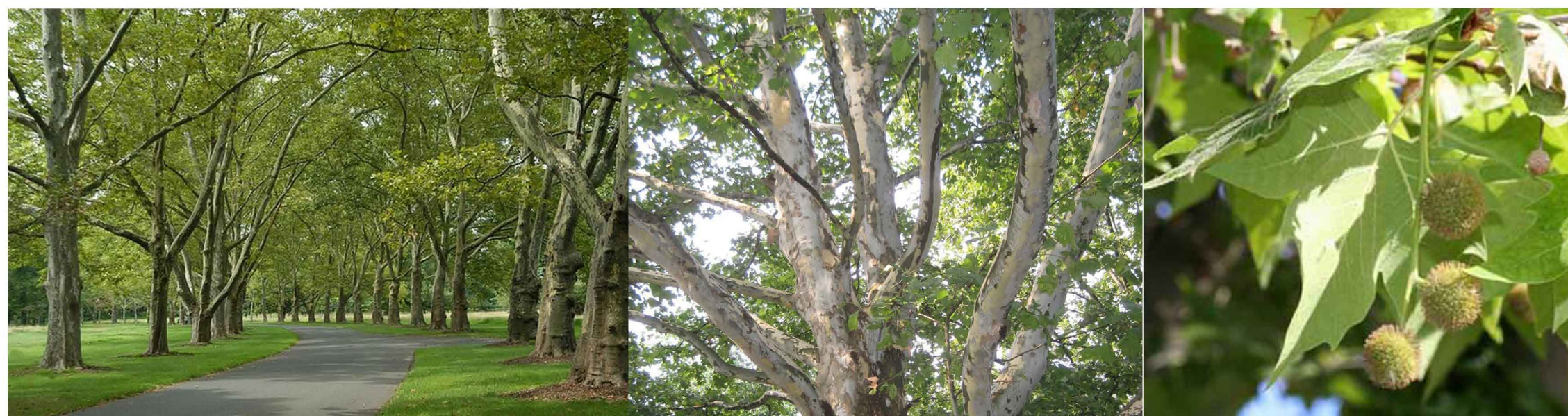
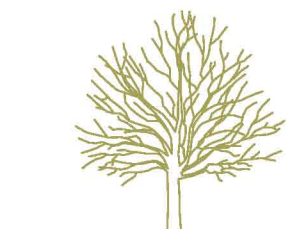
- BAPTISIA AUSTRALIS
- AMOSINA TEBERNAEMONTANA
- SORGHASRTUM NUTAS
- ASTER
- CEROPSIS PALMATA
- ECHINACEA
- PENSTEMON DIGITALIS
- LINUM NARBONESE
- OENOTHERA PILLOSTELA
- VERBENA STRICTA
- CALAMINTHA NEPETA
- LIATRIS GRAMINIFOLIA
- OENOTHERA MACROCARPA
- CARATISTIGMA PLUMBAGINOIDES
- CAMASSIA QUAMASH
- CROCUS SPECIOSUS



HRUŠEŇ (PYRUS CÄLLERYANA)

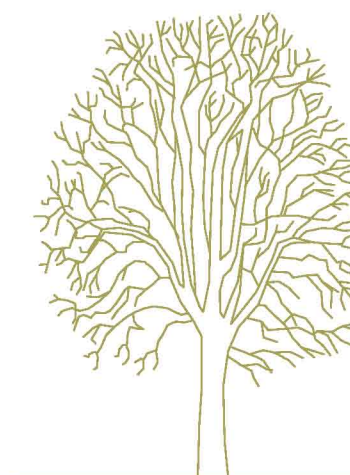
[B]

- VÝŠKA 8 - 13 m
- BĚŽNÁ ŠÍRKA 4 - 5 M
- DOBA KVĚTU V - VII



PLATAN (PLATANUS)

[C]



KONCEPCE ZELENĚ_NÁMĚSTÍ_DRUHOVÁ SKLADBA



JASAN ÚZKOLISTÝ [F]
(FRAXINUS)
VÝŠKA 10 - 15 M
ŠÍŘKA 2-5M
NEVÝRAZNÝ KVĚT



HABR OBECNÝ [G]
(CARPINUS BETULUS)
VÝŠKA 20 M
ŠÍŘKA 10 M
DOBA KVĚTU DUBEN,
KVĚTEN



JEŘÁB PTAČÍ [H]
(SORBUS AUCUPARIA)
VÝŠKA: 16 - 18 M
ŠÍŘKA: 8M
KVĚTE: KVĚTEN- ČERVEN



TAVOLNÍK JAPONSKÝ [I]
(SPRIAEA JAPONICA)
VÝŠKA 0,5 - 1,5 M
ŠÍŘKA 0,5 - 1,5 M
KVĚTE ČERVEN - SRPEN



MUCHOVNÍK [J]
(AMELANCHIER BALLERINA)
VÝŠKA 2 - 5 M
ŠÍŘKA 1 - 2 M
KVĚTE DUBEN



TŘEŠEŇ OBECNÁ [D]
(PRUNUS CERASSUS)
VÝŠKA 20 - 25 M
ŠÍŘKA 8 - 10 M
KVĚTE DUBEN



LÍPA VELKOLISTÁ [E]
(TILIA PLATYPHYLLOS)
VÝŠKA 25 - 40 M
ŠÍŘKA 15 - 25 M
KVĚTE ČERVEN
ČERVENEC

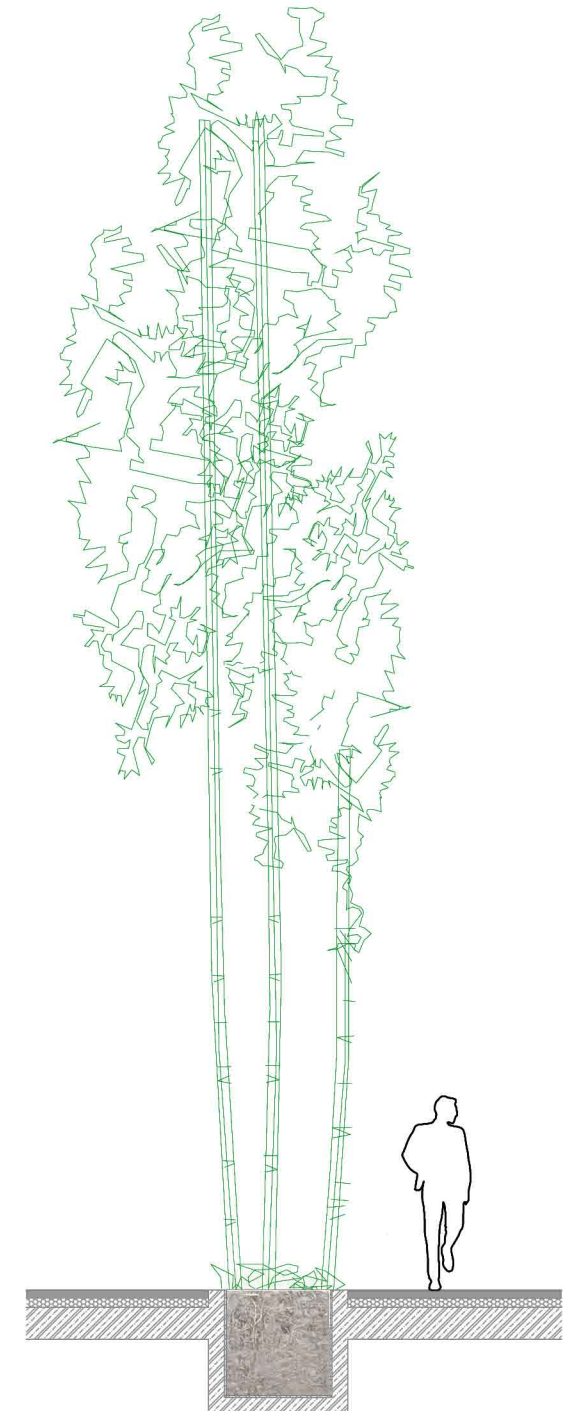
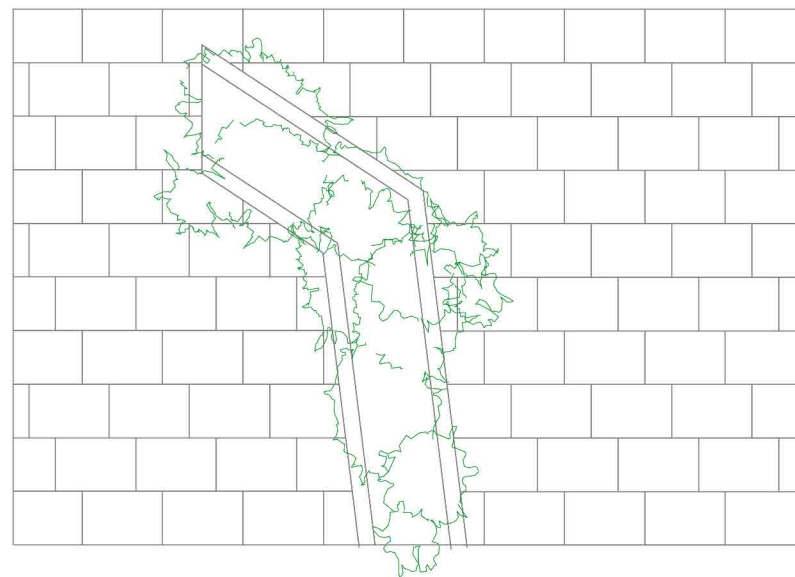


ZELENE STŘECHY [S]
ROZCHODNÍK RUDÝ
ROZCHODNÍK ŠESTRIŘADÝ
ROZCHODNÍK POCHYBNÝ
ROZCHODNÍK SKALNÍ
ROZCHODNÍK BÍLÝ
ROZCHODNÍK ANGLICKÝ



ZÁHON VLHKOMILNÝCH ROSTLIN [V]
KAPRADINY -. VÍCE DRUHŮ
DEVĚTSIL
OSMUNDS REGALIS

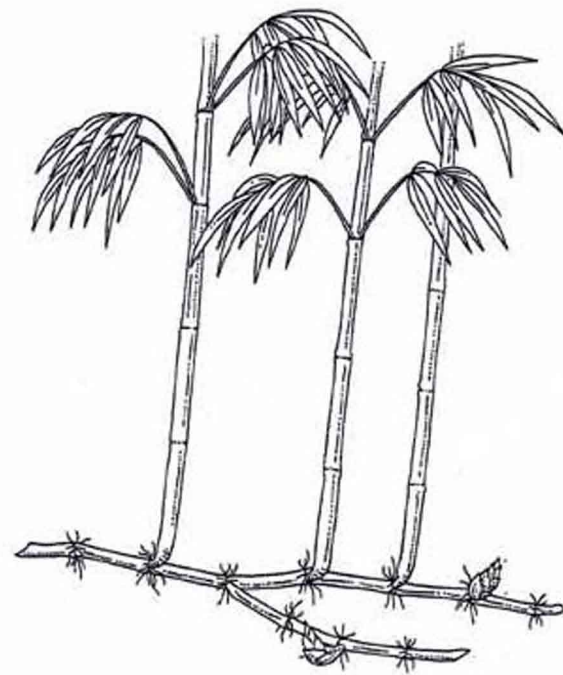
KONCEPCE ZELENĚ_DRUHOVÁ SKLADBA



VÝKRES ZELENE V INTERIÉRU

BAMBUS (PHYLLOSTACHYS VIVAX)
VÝŠKA: 12- 15M
Ø 7,5 – 12,5 CM

JE VŮBEC NEJVYŠŠÍM DRUHEM BAMBUSU
DOBŘE ZIMUJÍCÍM V NAŠICH KLIMATICKÝCH
PODMÍNKÁCH.
JEHO PŘEDNOSTÍ NENÍ JENOM JEHO VÝŠKA, ALE I
VYSOKÁ MRAZUODOLNOST A TO I NA NECHRÁNĚNÝCH
STANOVIŠTÍCH.
TENTO MAJESTÁTNÍ DRUH BAMBUSU,
KTERÝ VE SVÉ DOMOVINĚ DORŮSTÁ AŽ 20 M VÝŠKY..
STĚBLA TOHOTU DRUHU JSOU ZELENÁ.
JEJICH PRŮMĚR MŮŽE DOSÁHNOUT AŽ 13 CM.
LISTY JSOU SVĚTLE ZELENÉ.
PRO VÝSADBU DO PROSTORU JE VHODNÁ
ZEMNÍ BARIÉRA.



I

II

III

IV

ARCHITEKTURA

V

VI

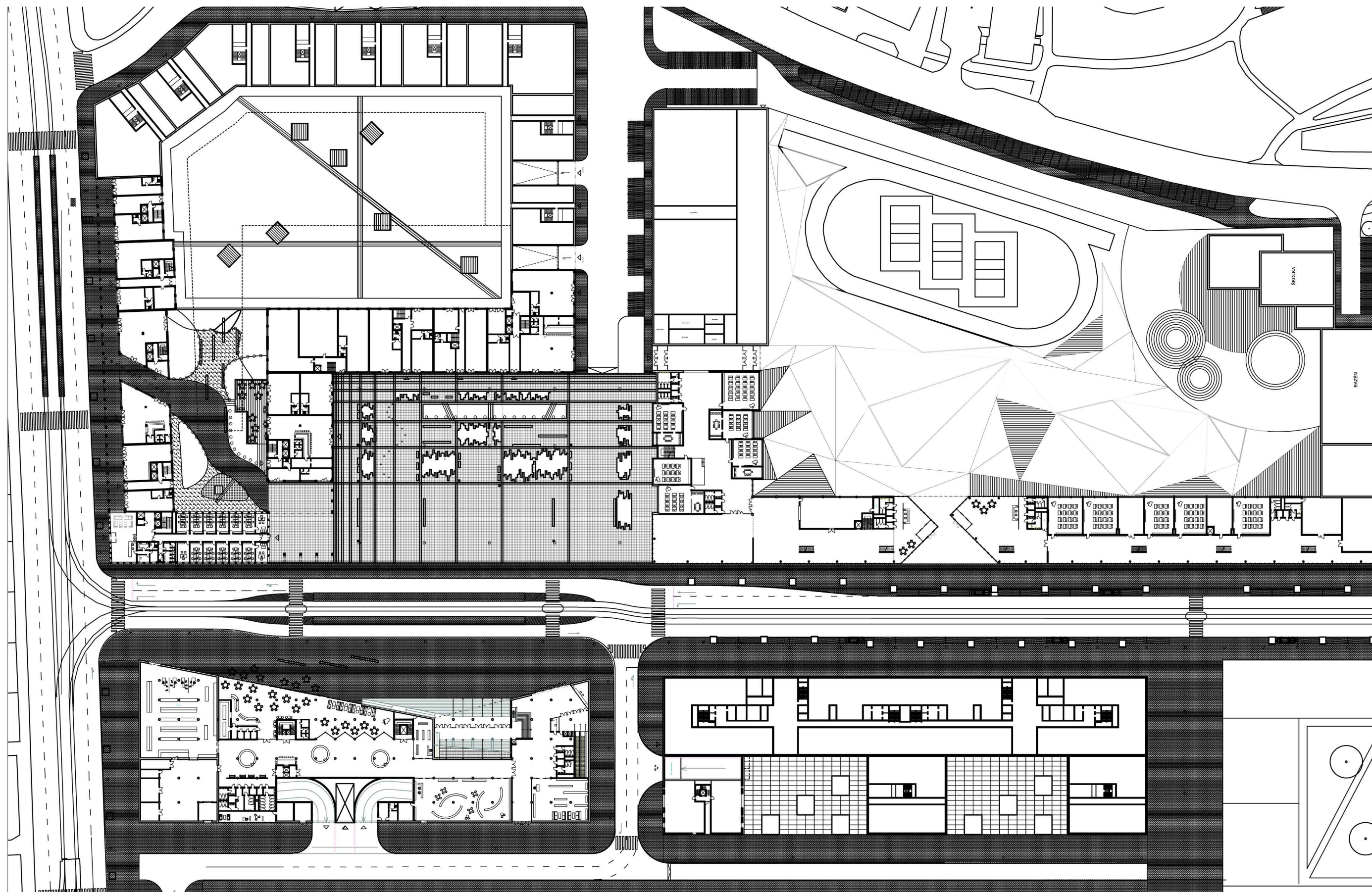
VII

VIII

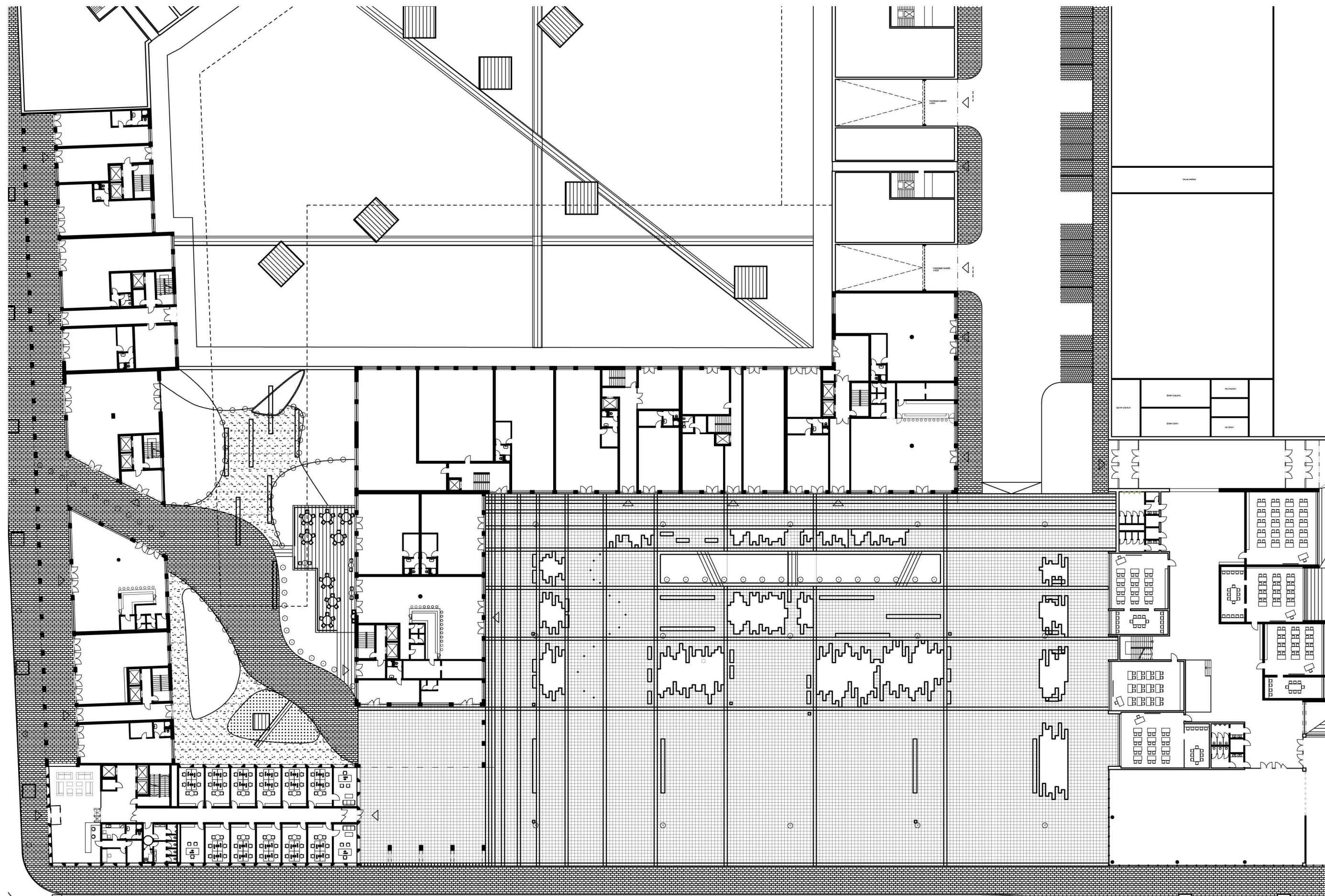
31

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

BUDOVA TRŽNICE JE POJATA JAKO LEHKÝ MONTOVÝ OBJEKT S PŘEVAŽUJÍCÍ PLOCHOU SKLA NAD TĚŽKOU HMOTOU
VNITŘNÍ HMOTU UTVÁŘÍ VERTIKÁLNÍ A HORIZONTÁLNÍ SHLUKY PŮVODNĚ PŘEPRAVNÍCH KONTEJNERŮ. JEJICH PROSTORY JSOU VYUŽITÉ PRO KOMERCI A SLUŽBY.
SEVERNÍ ČÁST MÁ V PŘÍZEMÍ PRIMÁRNĚ KOMERČNÍ NÁPLŇ, JE BEZBARIÉROVĚ PŘÍSTUPNÁ A PROPOJUJE VĚŘEJNÝ PROSTOR SE STANICÍ METRA. DRUHÉ NADZEMNÍ PODLAŽÍ - SPODNÍ ÚROVEŇ KONTEJNERŮ- NAVAZUJE NA VENKOVNÍ
PROSTOR ŠIROKÝM SCHODIŠTĚM. Z PRVNÍHO NADZEMNÍHO PODLAŽÍ ZAJIŠŤUJÍ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP VÝTAHY DO VŠECH ÚROVNÍ KONTEJNERŮ A PODZEMNÍCH GARÁŽÍ.



PARTER BUDOV V ÚZEMÍ

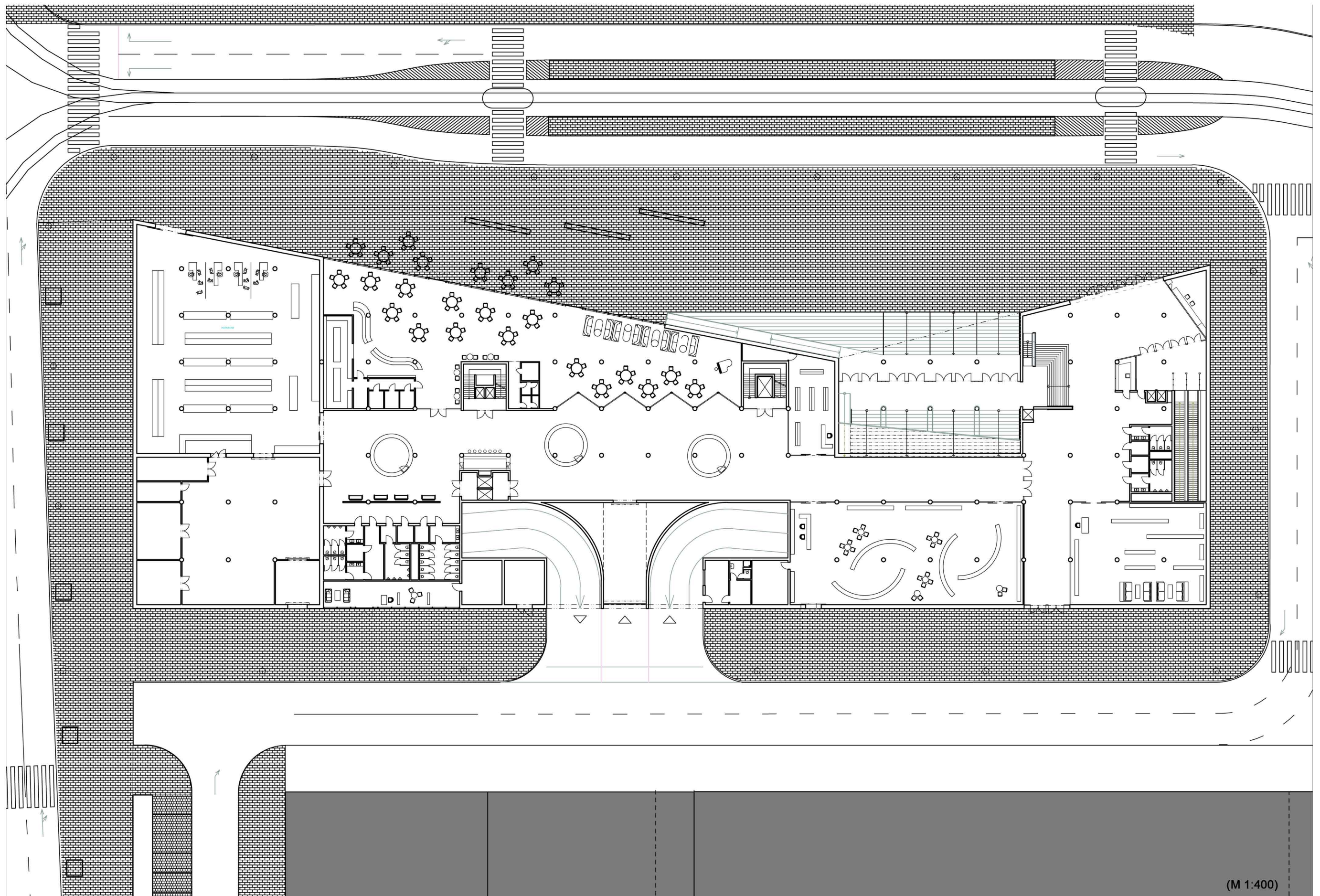


PARTER BUDOV NÁMĚSTÍ



ŘEŠENÝ OBJEKT TRŽNICE

NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV_DIPLOMOVÁ PRÁCE_LS 2017_ELIŠKA KOBLIOVÁ



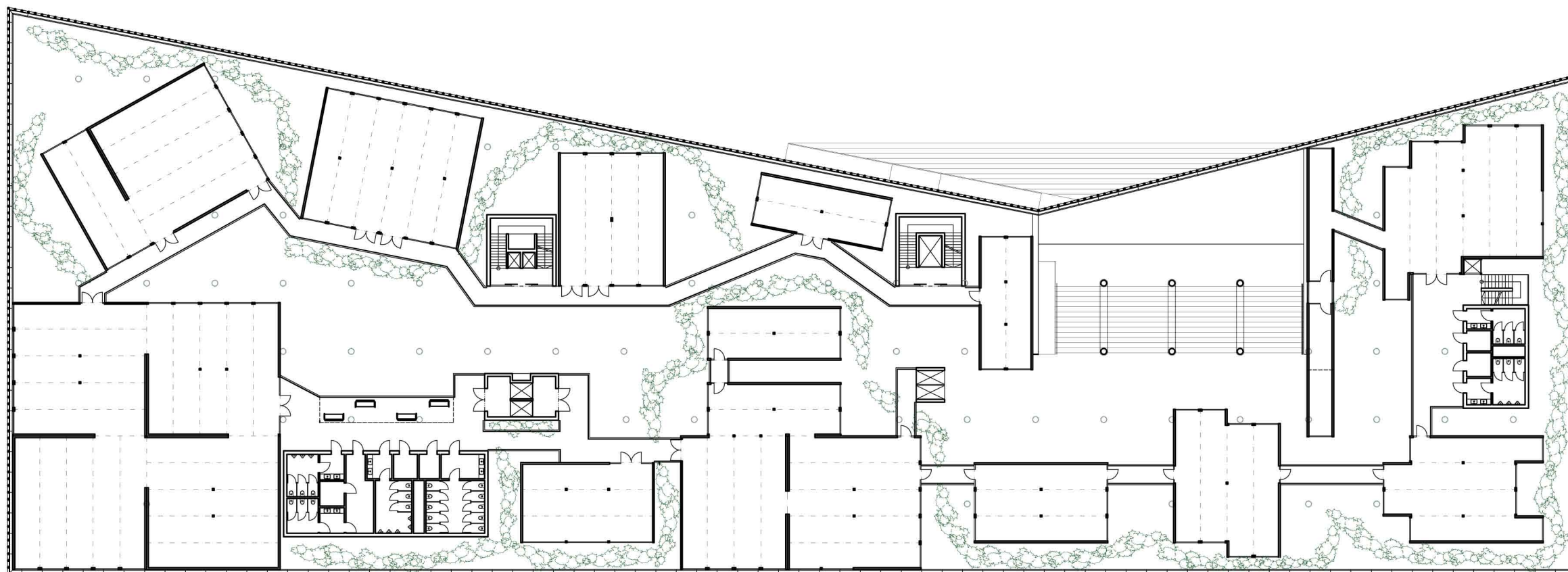
(M 1:400)

TRŽNICE 1.NP



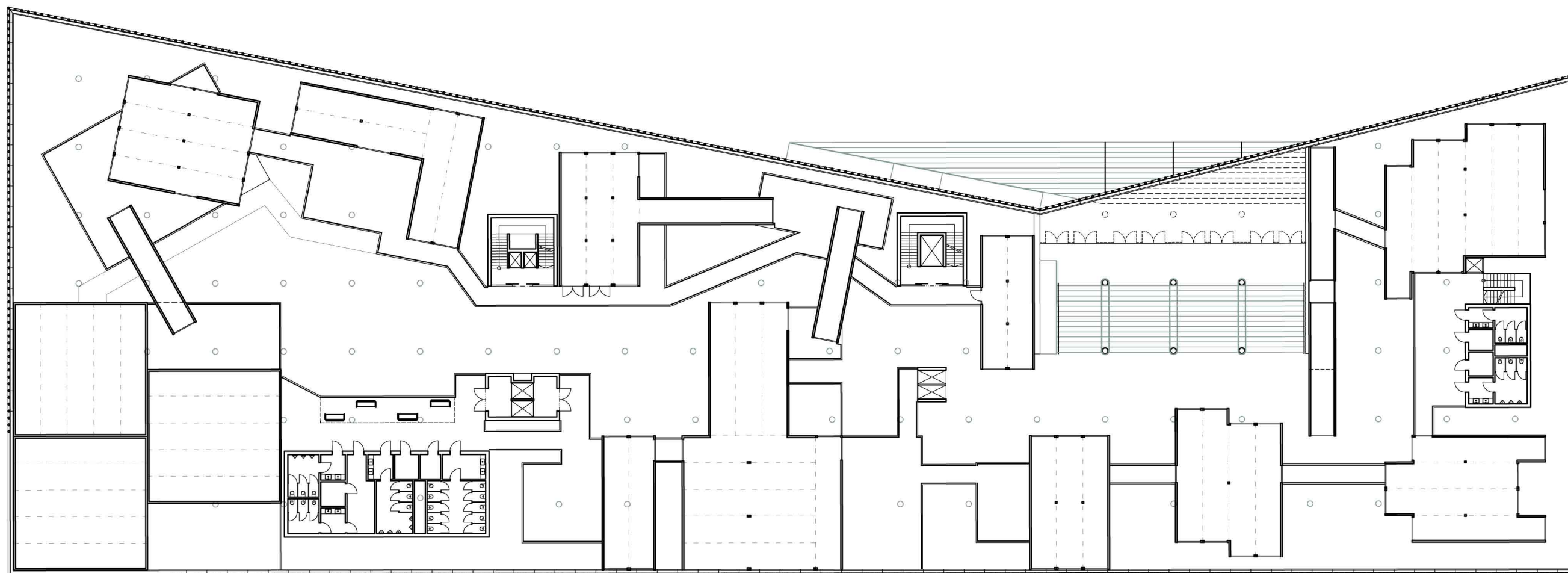
(M 1:400)

TRŽNICE 2.NP



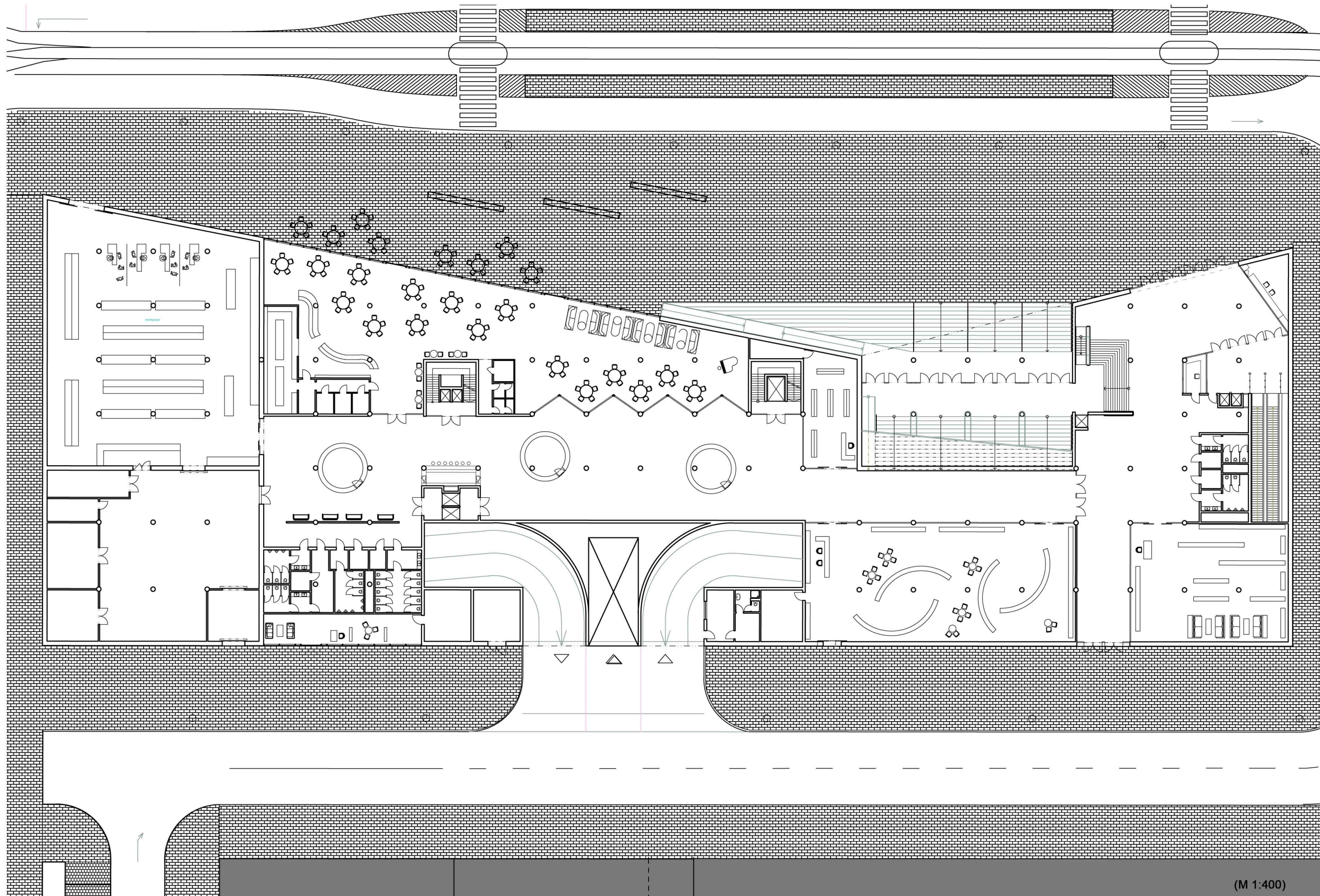
(M 1:400)

TRŽNICE 3.NP



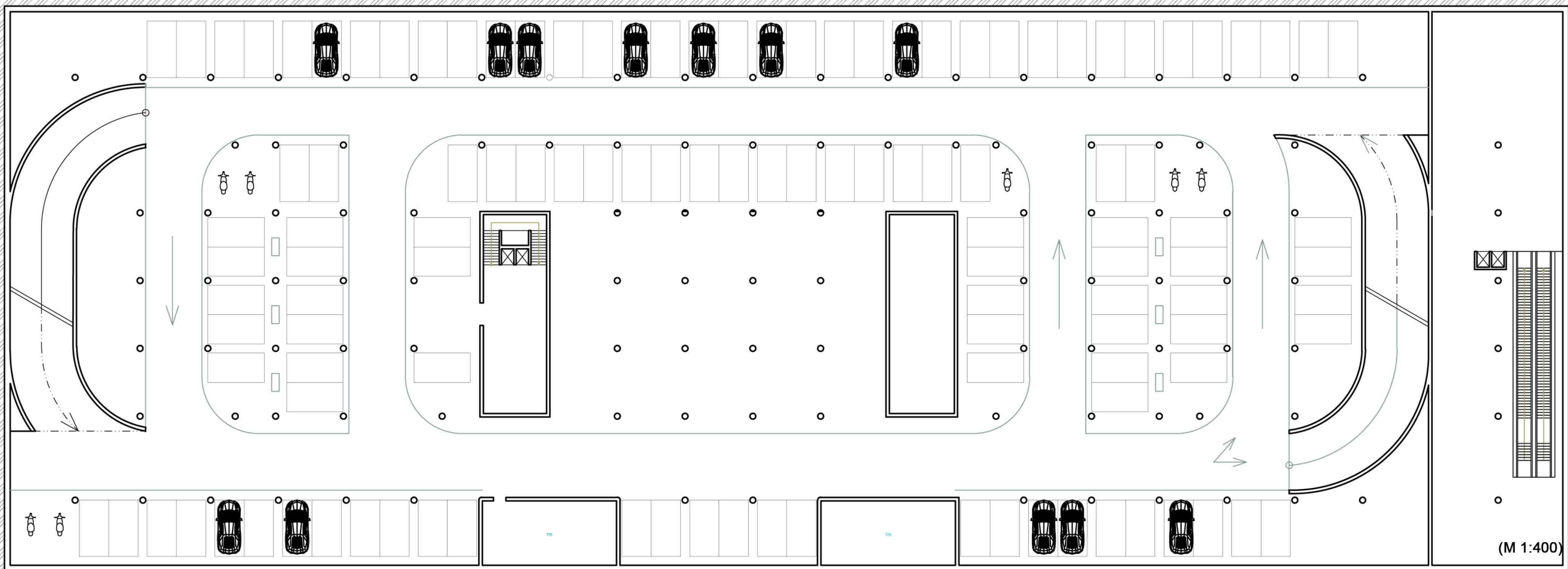
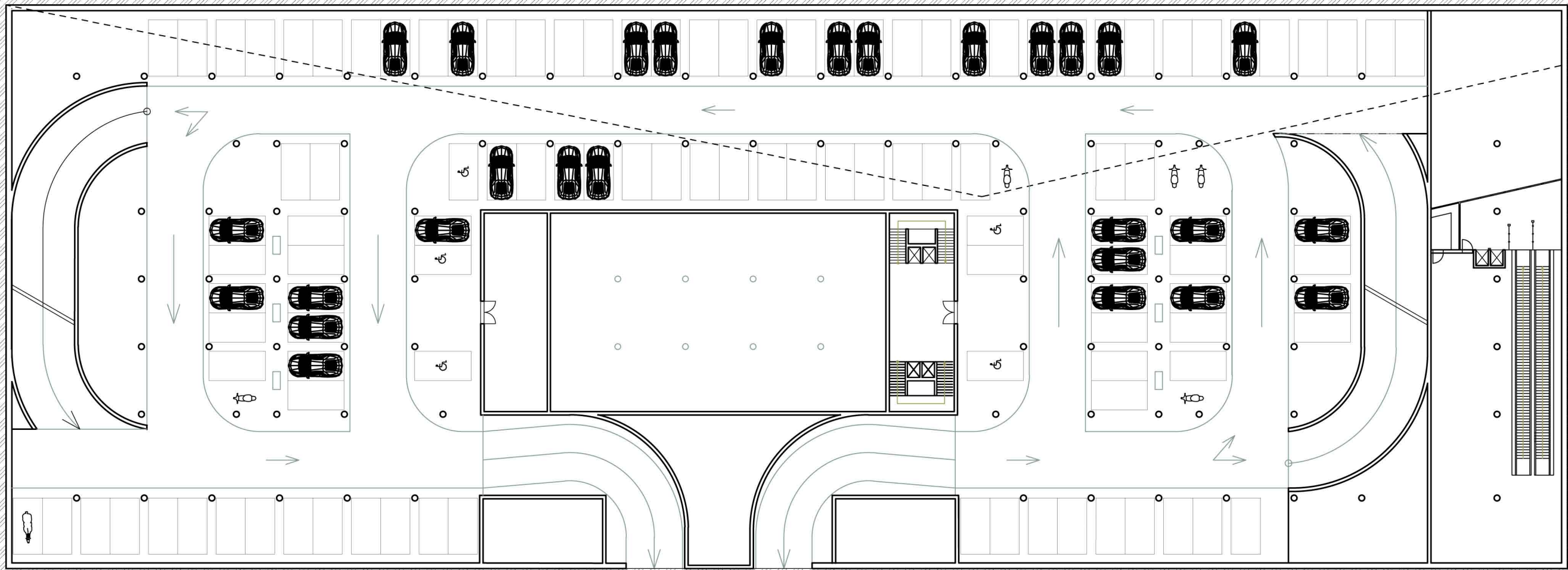
(M 1:400)

TRŽNICE 6.NP

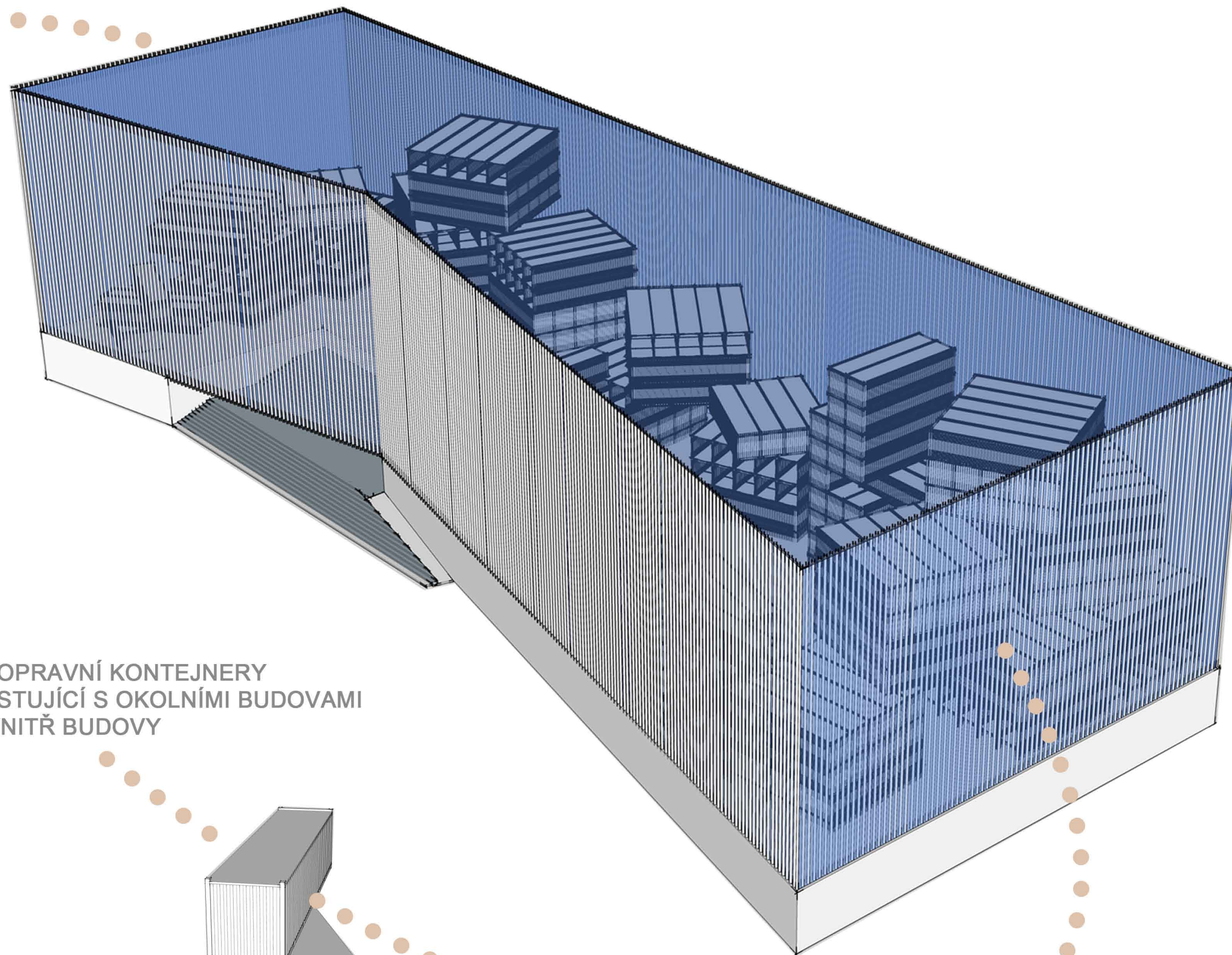


(M 1:400)

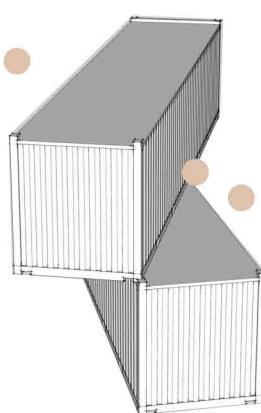
TRŽNICE 9.NP



TRŽNICE 1.- 2.PP



MODULÁRNÍ PRINCIP - DOPRAVNÍ KONTEJNERY
LEHKÁ FASÁDA KONTRASTUJÍCÍ S OKOLNÍMI BUDOVAMI
BAMBUSOVÁ STEZKA UVNITŘ BUDOVY



SCHÉMA

I

II

III

IV

V

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ



VI

VII

VIII

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PRAHA_ DOPRAVA_ SOUČASNOST A VIZE

SOUČASNÝ STAV

PÁTEŘNÍ SÍŤ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY TVOŘÍ PRAŽSKÉ METRO. DENNĚ OBSLOUŽÍ VÍCE NEŽ 1 MILION CESTUJÍCÍCH. PRAŽSKÉ METRO A JEHO RADIÁLNÍ SYSTÉM ZAJIŠŤUJE DOPRAVU DO HLAVNÍCH SÍDLIŠŤ VELKOMĚSTA A HISTORICKÉHO CENTRA. NAVAZUJE NA NĚJ SYSTÉM TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ.

VÝHLED

STÁVAJÍCÍ SÍŤ METRA BUDE DOPLNĚNA O NOVOU TRASU D, KTERÁ BUDE POSTUPNĚ BUDOVÁNA VE VÍCE FÁZÍCH.

TRASA D JE JIŽ OD DEVADESÁTÝCH LET 20. STOLETÍ PROSTOROVĚ VYMEZENÁ V ÚZEMNÍM PLÁNU MĚSTA. PROPOJUJE JIŽNÍ SEKTOR PRAHY S CENTREM A PŘINÁŠÍ PODSTATNÉ ZVÝŠENÍ KOMFORTU DOPRAVNÍ OBSLUHY OBYVATELŮM TOHOTO ÚZEMÍ. PŘEDMĚTEM DLOUHOLETÉ DISKUZE DOPRAVNÍCH ODBORNÍKŮ BYLA VOLBA TRASY A DOPRAVNÍHO SYSTÉMU, ETAPIZACE VÝSTAVBY I MOŽNOST POSTUPNÉHO UVÁDĚNÍ DO PROVOZU V REAKCI NA AKTUÁLNÍ EKONOMICKOU SITUACI. VŽDY VŠAK BYLA SHODA NA TOM, ŽE JIŽNÍ ČÁST MĚSTA, KDE JE NEJNIŽŠÍ KOMFORT DOPRAVNÍ OBSLUHY, POTŘEBUJE KAPACITNÍ, NEJLÉPE KOLEJOVOU, PÁTEŘNÍ TRASU VEŘEJNÉ DOPRAVY.

URBANISTICKÉ HLEDISKO

Z URBANISTICKÉHO HLEDISKA NOVÁ TRASA NEPOCHYBNĚ PODNÍTÍ ROZVOJ MĚSTA V OKOLÍ STANIC, A TO JAK VÝSTAVBY, TAK VEŘEJNÉHO PROSTORU. MĚSTOTVORNÝ URBANISTICKÝ ÚČINEK NOVÉHO KOMFORTNÍHO DOPRAVNÍHO SPOJENÍ LZE OČEKÁVAT JIŽ BĚHEM VÝSTAVBY SOUBĚŽNĚ S RŮSTEM KVALITY MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ BEZPROSTŘEDNĚ PO JEJÍM DOKONČENÍ TAK, JAKO TOMU BYLO U OSTATNÍCH TRAS METRA V PRAZE I JINÝCH SVĚTOVÝCH METROPOLÍCH.

JEDNA Z PLÁNOVANÝCH STANIC NOVÉ TRASY METRA D BUDE PRAVDĚPODOBNĚ V AREÁLU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ. VE SVÉ DIPLOMOVÉ PRÁCI JSEM S TÍMTO PŘEDPOKLADEM POČÍTALA.

V ÚZEMNÍM PLÁNU MĚSTA PRAHY JE V DANÉ LOKALITĚ NAVRHOVANÁ TAKÉ NOVÁ RADIÁLNÍ KOMUNIKACE PROPOJUJÍCÍ ULICE ŽELIVSKÉHO A SPOJOVACÍ.

KONCEPT MÉHO ŘEŠENÍ DOPRAVY V DANÉM ÚZEMÍ:

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA NAVAZUJE NA SOUČASNOU SILNIČNÍ SÍŤ. POČÍTÁM S NAPOJENÍM ÚZEMÍ PODLE PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU A TO NA RADIÁLNÍ KOMUNIKACI, KTERÁ SE PŘIPOJÍ NA ULICI ŽELIVSKÉHO A VYÚSTÍ V PROSTORU NOVÉHO MĚSTSKÉHO OKRUHU U SPOJOVACÍ A ZAJISTÍ HLAVNÍ TRANZITNÍ DOPRAVU VČETNĚ AUTOBUSOVÉ. SOUČASNĚ V PROJEKTU NAVRHUJI OBSLUŽNOU KOMUNIKACI TVOŘÍCÍ BULVÁR NAPOJUJÍCÍ SE ROVNĚŽ NA ULICI ŽELIVSKÉHO A VEDOUcí ROVNOBĚŽNĚ S BUDOVOU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ. TATO KOMUNIKACE ZAJISTÍ DOPRAVU JAK AUTOMOBILOVOU PRO OBSLUHU LOKALITY, TAK I TRAMVAJOVOU NAVAZUJÍCÍ NA DOSAVADNÍ TRASU V ULICI OLŠANSKÁ A ŽELIVSKÉHO. OSTATNÍ KOMUNIKACE V ÚZEMÍ BUDOU MÍT KLIDNÝ OBSLUŽNÝ CHARAKTER.

VZHLEDEM K VELKÉMU PŘEDPOKLÁDANÉMU NÁRŮSTU OBYVATEL V OBLASTI SE V MĚSTSKÝCH PROGNÓZÁCH UVAŽUJE S NOVOU TRASOU METRA D, KTERÁ BY MĚLA MÍT JEDNU ZE STANIC V TĚŽIŠTI TOHOTO AREÁLU. TUTO JSEM ZAKOMPONOVALA DO BUDOVY TRŽNICE.

DOPRAVA V KLIDU:

ZÓNA 04 _ PŘEPOČET (NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ BYDLENÍ A VÁZANÁ I NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ)

MIN. 50% - MAX.90% PŘEPOČET (VÁZANÁ STÁNÍ BYDLENÍ) 90%

BUDOVA TRŽNICE: 13 600 m2 HPP

ZÁKLADNÍ POČET STÁNÍ

| | | | | | | |
|---------|----------------|-------------------------------------|----------------|-----------------|---------------|---------------------|
| 4080 m2 | KATEGORIE - 2a | OBCHODY V PARTERU | (70m2 / STÁNÍ) | 4080/70 = 58,29 | V 10% / N 90% | V 5,83 / N 52,46 |
| 6800 m2 | KATEGORIE - 2b | SLUŽBY A DROBNÉ PROVOZOVNY | (40m2 / STÁNÍ) | 6800/40 = 170 | V 10% / N 90% | V 153 / N 17 |
| 2720 m2 | KATEGORIE - 3a | ADMINISTRATIVA S MALOU NÁVŠTĚVNOSTÍ | (50m2 / STÁNÍ) | 2820/50 = 56,4 | V 90% / N 10% | V 50,76 / N 5,64 |
| | | | | | | Σ V 209,59 / N 75,1 |

MINIMÁLNÍ A MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ PODLE PŘEPOČTU V ÚZEMÍ: ZÓNA 04

PŘEPOČET (NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ BYDLENÍ A VÁZANÁ I NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ) MIN. 50% - MAX.90%

PŘEPOČET (VÁZANÁ STÁNÍ BYDLENÍ) 90%

| | | | |
|------------------------|---|------------------------|------------------------------|
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 75,1 = 37,55 | MIN. 38 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 209,59 = 104,795 | MIN. 105 VÁZANÝCH STÁNÍ |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 75,1 = 67,59 | MAX. 68 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 209,59 = 188,631 | MAX. 189 VÁZANÝCH STÁNÍ |

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA : 5 760 m2 HPP

| | | | | | | |
|----------|----------------|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------|------------------|
| 5 760 m2 | KATEGORIE - 3a | ADMINISTRATIVA S MALOU NÁVŠTĚVNOSTÍ | (45m2/STÁNÍ) | 5760/45 = 128 | V 90% / N 10% | V 115,2 / N 12,8 |
|----------|----------------|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------|------------------|

| | | | |
|------------------------|---|----------------------|------------------------------|
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 12,8 = 6,4 | MIN. 6 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 115,2 = 57,6 | MIN. 58 VÁZANÝCH STÁNÍ |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 12,8 = 11,52 | MAX. 12 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 115,2 = 103,68 | MAX. 104 VÁZANÝCH STÁNÍ |

BLOK BYTOVÝCH DOMŮ: 38 000 m2 HPP

| | | | | | | |
|-----------|----------------|---------------------------------------|----------------|----------------------|---------------|------------------|
| 37 040 m2 | KATEGORIE - 1 | BYDLENÍ (NEJVÝŠE 2 STÁNÍ NA JEDNOTKU) | (85m2 / STÁNÍ) | 37 040 / 85 = 447,06 | V 90% / N 10% | V 402 / N 44,71 |
| 960 m2 | KATEGORIE - 2a | OBCHODY V PARTERU | (70m2 / STÁNÍ) | 960 / 70 = 13,71 | V 10% / N 90% | V 1,37 / N 12,34 |

Σ V 403 / N 57,05

| | | | |
|------------------------|---|---------------------|------------------------------|
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 57,05 = 28,52 | MIN. 29 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 403 = 201,5 | MIN. 202 VÁZANÝCH STÁNÍ |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 57,05 = 51,35 | MAX. 51 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 403 = 362,7 | MAX. 363 VÁZANÝCH STÁNÍ |

ŠKOLA : 33 440 m2 HPP

| | | | | | | |
|------------------------|---|-------------------|------------------------------|-------------------|---------------|-------------|
| 33440 m2 | KATEGORIE - 5a | ŠKOLSTVÍ (ZŠ, SŠ) | (250m2/STÁNÍ) | 33400/250 = 133,6 | V 30% / N 70% | V 40 / N 94 |
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 94 = 47 | MIN. 47 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ | | | |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 40 = 20 | MIN. 20 VÁZANÝCH STÁNÍ | | | |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 94 = 84,6 | MAX. 85 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ | | | |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 40 = 36 | MAX. 36 VÁZANÝCH STÁNÍ | | | |

MŠ A SPORT: 6 000 m2 HPP

| | | | | | | |
|--------|----------------|---------------------------------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| 1560m2 | KATEGORIE - 5a | ŠKOLSTVÍ (MŠ) | (300m2/STÁNÍ) | 1560/300 = 5,2 | V 80% / N 20% | V 4 / N 1 |
| 2000m2 | KATEGORIE - 9b | SPORTOVNÍ CENTRA (BAZÉNY- BEZ DIVÁKŮ) | (40m2/STÁNÍ) | 2000/40 = 50 | V 10% / N 90% | V 5 / N 45 |
| 1560m2 | KATEGORIE - 9a | SPORTOVNÍ HALY (BEZ DIVÁKŮ) | (100m2/STÁNÍ) | 1560/100 = 156 | V 20% / N 80% | V 31 / N 125 |

Σ V 40 / N 171

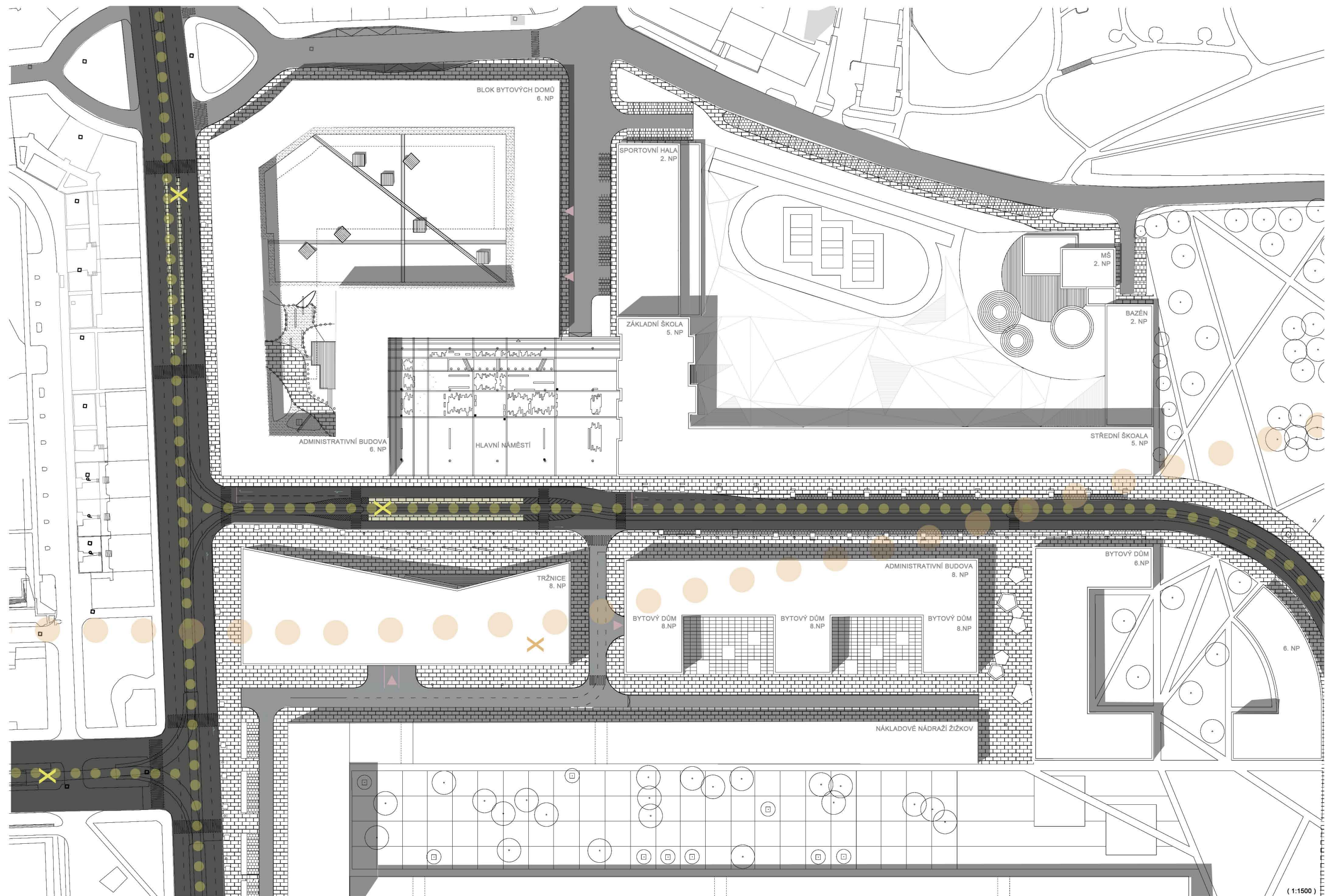
| | | | |
|------------------------|---|-------------------|-------------------------------|
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 171 = 85,5 | MIN. 86 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 40 = 20 | MIN. 20 VÁZANÝCH STÁNÍ |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 171 = 153,9 | MAX. 154 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 40 = 36 | MAX. 36 VÁZANÝCH STÁNÍ |

ADMINISTRATIVA A BD: 41 825 m2 HPP

| | | | | | | |
|-----------|----------------|---------------------------------------|----------------|----------------------|---------------|--------------|
| 11 970 m2 | KATEGORIE - 3a | ADMINISTRATIVA S MALOU NÁVŠTĚVNOSTÍ | (50m2/STÁNÍ) | 11970 / 50 = 239,4 | V 90% / N 10% | V 215 / N 24 |
| 26 000 m2 | KATEGORIE - 1 | BYDLENÍ (NEJVÝŠE 2 STÁNÍ NA JEDNOTKU) | (85m2 / STÁNÍ) | 26 000 / 85 = 305,88 | V 90% / N 10% | V 275 / N 31 |

Σ V 480 / N 55

| | | | |
|------------------------|---|-----------------|------------------------------|
| MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 55 = 27,5 | MIN. 28 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 50% Z 480 = 20 | MIN. 240 VÁZANÝCH STÁNÍ |
| MAXIMÁLNÍ POČET STÁNÍ: | NÁVŠTĚVNICKÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 55 = 49,5 | MAX. 50 NÁVŠTĚVNICKÝCH STÁNÍ |
| | VÁZANÁ STÁNÍ OSTATNÍCH ÚČELŮ UŽÍVÁNÍ: | 90% Z 40 = 36 | MAX. 36 VÁZANÝCH STÁNÍ |



(1:1500)

- | | | | | |
|--------------------|-----------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|
| KOMUNIKACE TYPU B | PĚŠÍ KOMUNIKACE | TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA | TRASA METRA | STANICE METRA |
| KANALIZACE - NÁVRH | PARKOVACÍ STÁNÍ | TRASA TRAMVAJÍ | VJEZDY DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ | TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA |

KONCEPCE DOPRAVY

I

II

III

IV

V

VI



TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

VII

VIII

ix

KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ SE NACHÁZÍ NA PLOŠE BÝVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV. LOKALITA JE OBKLOPENA PÁTEŘNÍMI SÍTĚMI. DO SAMOTNÉHO ÚZEMÍ ZASAHOJÍ STÁVAJÍCÍ SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY, KTERÉ JSOU PRO POTŘEBY NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ NEVYHOVUJÍCÍ. TY BUDOU NAHRAZENY NOVÝMI PRIMÁRNĚ VEDENÝMI HLAVNÍ DOPRAVNÍ OSOU ÚZEMÍ.

K SÍTĚM V TÉTO ULICI BUDE PŘIPOJENO TECHNICKÉ ZAŘÍZENÍ NÁMĚSTÍ A PŘILEHLÉ BUDOVY. BUDOVA TRŽNICE S VESTIBULEM STANICE METRA (A) BUDE NAPOJENA ODBOČKY ZE STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ V ULICI J. ŽELIVSKÉHO. BUDOVY V SEVERNÍ ČÁSTI NÁMĚSTÍ BUDOU NAPOJENY NA STÁVAJÍCÍ VODOVOD Z ULICE MALEŠICKÁ. VEDENÍ ELEKTŘINY, DAT A KANALIZACE BUDOU PŘIPOJENY K NOVĚ VZNIKLÉ TRASE VEDENÉ HLAVNÍ DOPRAVNÍ OSOU ÚZEMÍ.

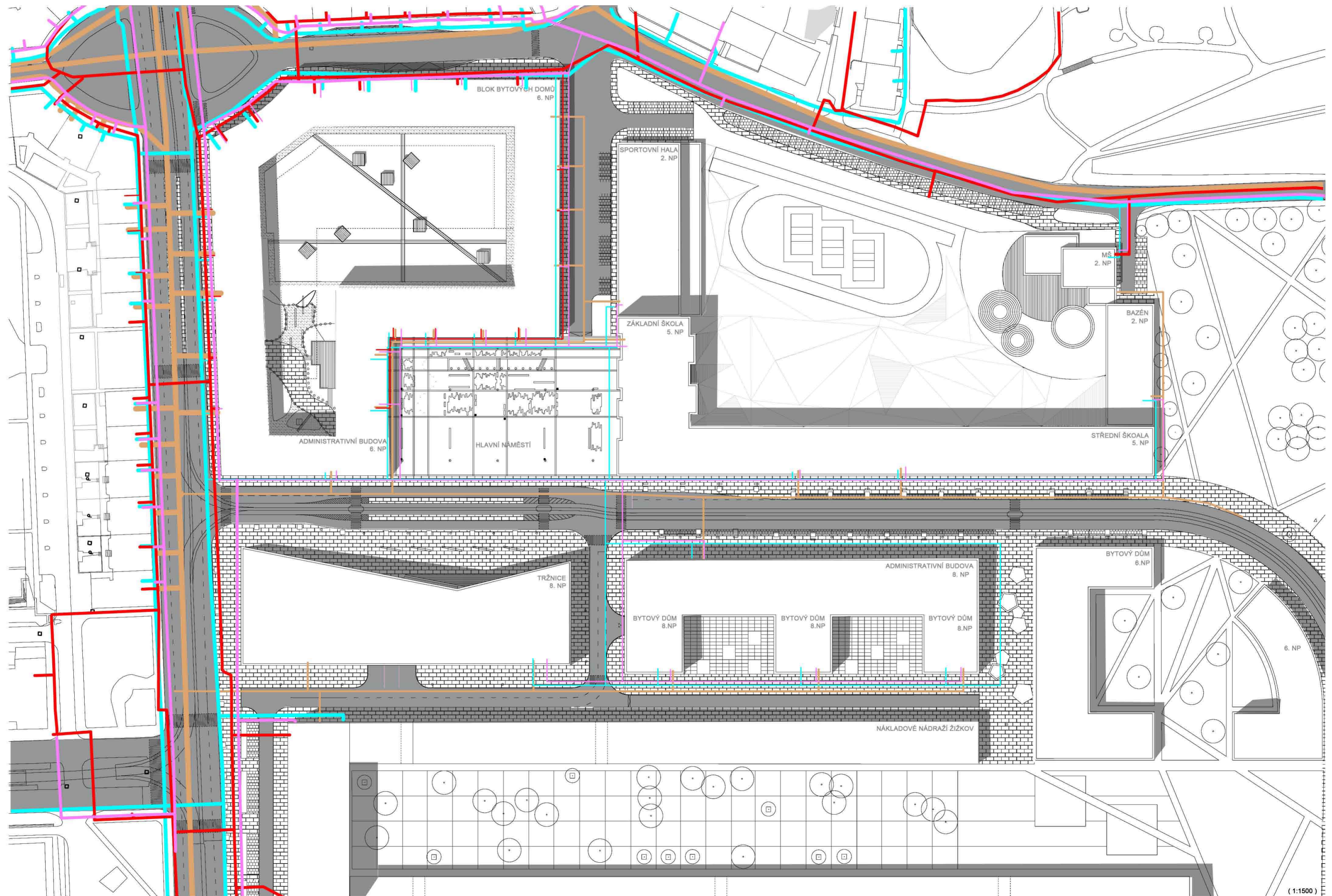
PROVOZ BUDOV

VYTÁPĚNÍ, CHLAZENÍ A VĚTRÁNÍ BUDE ŘEŠENO V KAŽDÉM OBJEKTU SAMOSTATNĚ A TO S MAXIMÁLNÍM VYUŽITÍM PRINCIPŮ PASIVNÍCH A OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ ENERGIE (FOTOVOLTAICKÉ ČLÁNKY A SOLÁRNÍ KOLEKTORY). PODROBNĚ JE ŘEŠENA BUDOVA TRŽNICE

ODVOD DEŠŤOVÉ VODY

DEŠŤOVÁ VODA BUDE NA VEGETAČNÍCH PLOCHÁCH VSAKOVÁNA. NA VŠECH OSTATNÍCH PLOCHÁCH VČETNĚ STŘECH BUDOV BUDE ZACHYCOVÁNA A NÁSLEDNĚ VYUŽÍVÁNA PRO ZAVLAŽOVÁNÍ, SPLACHOVÁNÍ WC.

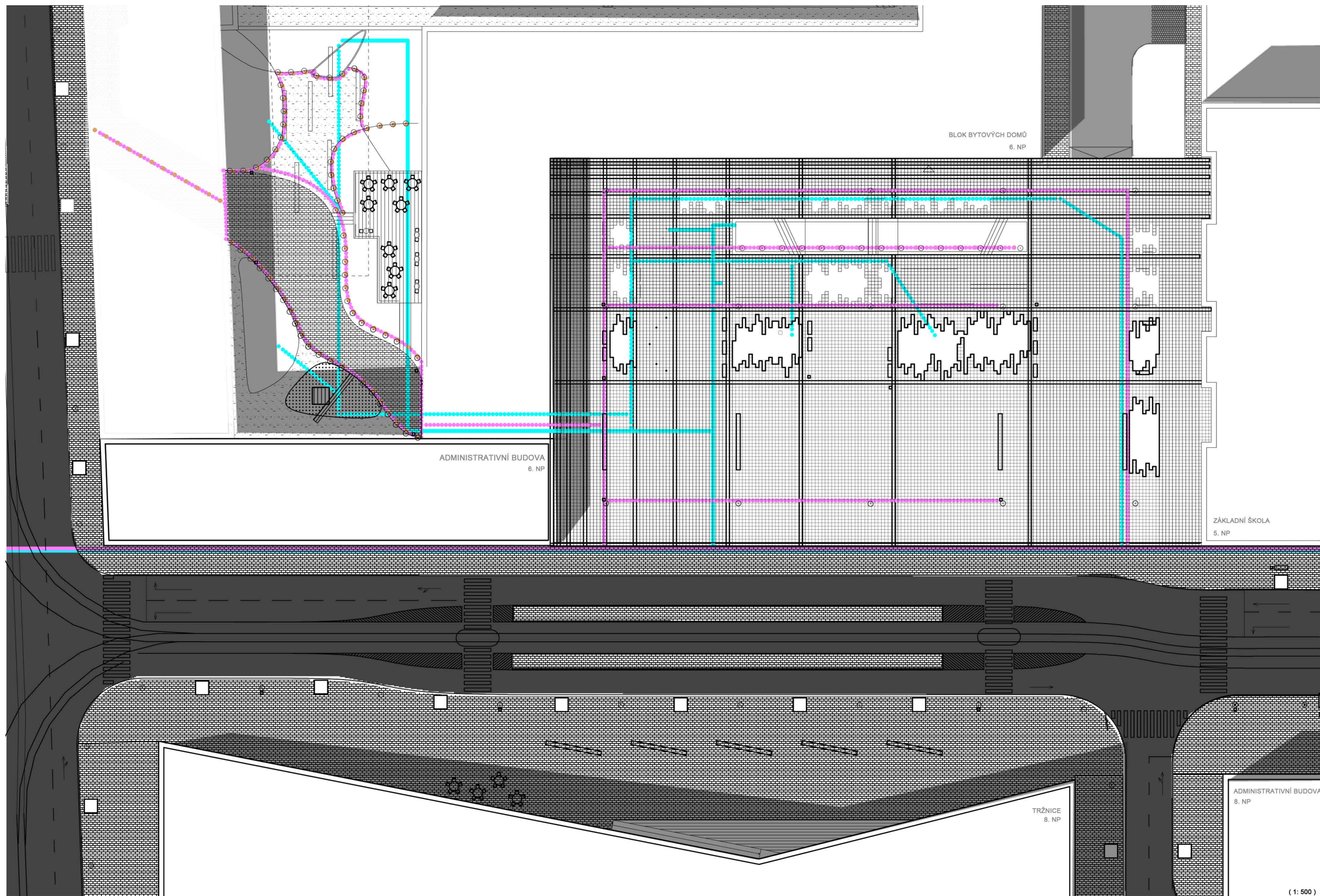
| PLOCHA | ψ | i | A (ha) | q(l/s) |
|--|-----------------------|-----|--------|--------------------|
| STŘECHY | 0,9 | 180 | 1,84 | 298,08 |
| VEGETAČNÍ PLOCHY | 0,05 | 180 | 1,23 | 11,07 |
| ZPEVNĚNÉ PLOCHY | 0,8 | 180 | 1,45 | 208,8 |
| CELKEM MAXIMÁLNÍ ODTOK Z NÁMĚSTÍ | | | | 517,95 l/s |
| CELKOVÉ MNOŽSTVÍ VODY ZACHYCENÉ ZA 15 MINUT SMĚRODATNÉHO DEŠTĚ | | | | 200 m ³ |
| PRŮMĚRNÝ ROČNÍ ÚHRN SRÁŽEK | 590 mm/m ² | | | |
| CELKOVÉ SBĚRNÁ PLOCHA | 45 210 m ² | | | |
| ZACHYCENÉ MNOŽSTVÍ VODY ZA ROK | 26 674 m ³ | | | |



(1:1500)

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  KANALIZACE - STÁVAJÍCÍ |  VODOVOD - STÁVAJÍCÍ |  PLYNOVOD - STÁVAJÍCÍ |  ELEKTRICKÉ VEDENÍ - STÁVAJÍCÍ |
|  KANALIZACE - NÁVRH |  VODOVOD - NÁVRH |  PLYNOVOD - NÁVRH |  ELEKTRICKÉ VEDENÍ NÁVRH |

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - SÍŤ



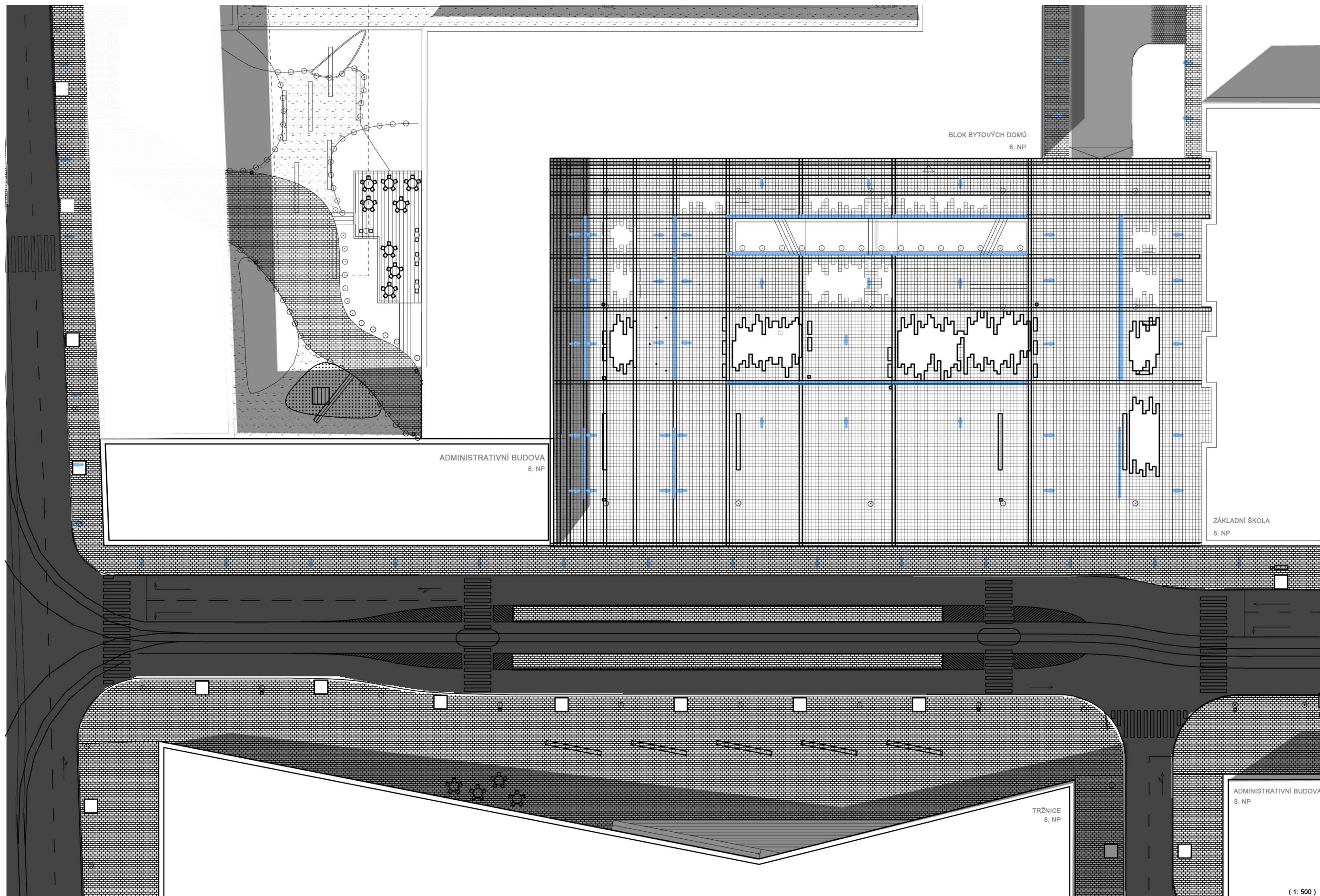
——— ROZVOD VODY DO VODNÍCH PRVKŮ (JEZÍRKO, VODNÍ TRYSKY, KASKÁDOVÁ FONTÁNA)
- - - - - ELEKTRICKÉ VEDENÍ - POULIČNÍ OSVĚTLENÍ

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA_PARTER HLAVNÍ NÁMĚSTÍ

NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV_DIPLOMOVÁ PRÁCE_LS 2017_ELIŠKA KOBLIHOVÁ

(1 : 500)



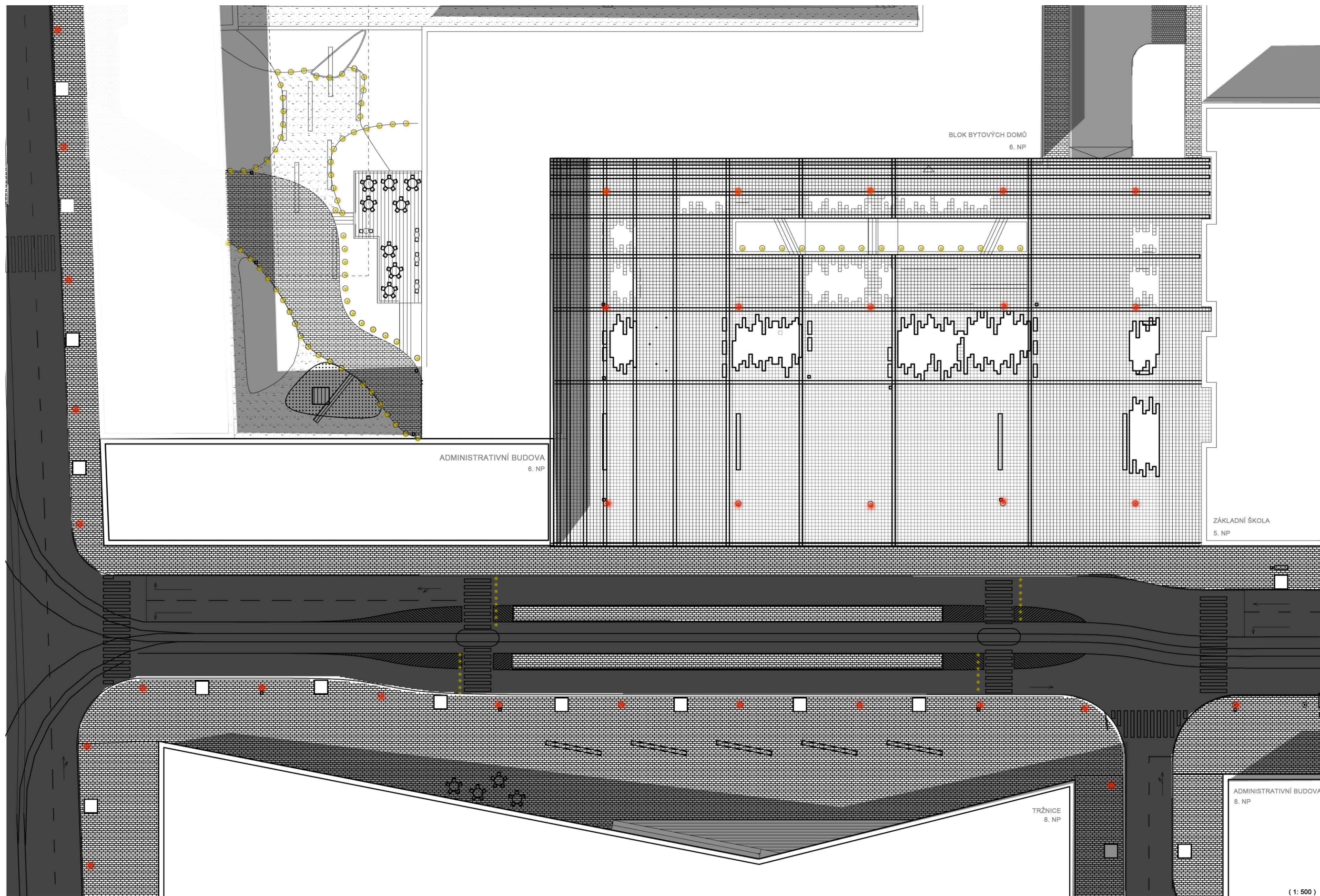


— ODTOKOVÉ ŽLABY (LINIOVÝ ŽLAB Š. 185 MM, LINIOVÝ ŽLAB Š 135 MM, SBĚRAČ VODNÍCH PRVKŮ)
↓ SMĚR ODTOKU / SPÁDOVÁNÍ

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA_SCHÉMA ODVODNĚNÍ_PARTER HLAVNÍ NÁMĚSTÍ

(1 : 500)





- POULIČNÍ OSVĚTLENÍ - LAMPA
- BODOVÉ OSVĚTLENÍ

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA_SCHÉMA OSVĚTLENÍ_PARTER HLAVNÍ NÁMĚSTÍ

BILANČNÍ VÝPOČTY

POTŘEBA VODY

1. MŠ, ZŠ, SŠ

PRACOVNÍCI 59*5 = 295 M3
ŽÁCI 966*5 = 4 830 M3

2. RESTAURACE- JÍDELNA

NÁVŠTĚVNÍCI 150*2 = 300 M3
PRACOVNÍCI 9*80 = 720 M3

3. OBCHODY, BYTY A RESTAURACE - BLOK

OBCHODY
PRACOVNÍCI 9*18 = 162 M3
BYTY: 46 BJ
CELKEM OSOBY 987*35 = 34 570 M3
RESTAURACE
NÁVŠTĚVNÍCI 85*2 = 170
PRACOVNÍCI 13*80 = 1040

4. BAZÉN A SPORTOVNÍ AREÁL

BAZÉN
PRACOVNÍCI 16*18 = 288 M3
NÁVŠTĚVNÍCI 400*20 = 8000 M3
PŘIPOUŠTĚNÍ BAZÉNU 10 M3
FITNESS
PRACOVNÍCI 2*18 = 36 M3
NÁVŠTĚVNÍCI 150*20 = 3000 M3

5. ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

140*18 = 2520 M3

6. BUDOVA TRŽNICE

ADMINISTRATIVA 85*18 = 1530 M3
OBCHODY 48*18 = 864 M3
RESTAURACE
NÁVŠTĚVNÍCI 120*2 = 240 M3
PRACOVNÍCI 17*80 = 1360 M3
*VŠE JE V M3/ROK
CELKEM 60 065 M3/ ROK

PRŮMĚRNÁ DENNÍ POTŘEBA VODY

$QP/365 = 164,56$ M3/DEN
MAXIMÁLNÍ DENNÍ POTŘEBA VODY
 $QM = KD * QP = 1,3 * 164,56 = 213,93$ M3/DEN
(KD=SOUČ. DENNÍ NEROVNOMĚRNOSTI= 1,3)

MAXIMÁLNÍ HODINNOVÁ POTŘEBA

$QH = (QM * KH) / 24 = (213,93 * 2,1) / 24 = 18,72$ M3/HOD
(KH= SOUČ. HODINNOVÉ NEROVNOMĚRNOSTI= 2,1)

KANALIZACE

KANALIZACE_ PRŮMĚRNÝ PRŮTOK SPLAŠKOVÝCH VOD

$QS = (0,9 - 0,95) * QP = 34519$ L/S
MAXIMÁLNÍ PRŮTOK SPLAŠKOVÝCH VOD
 $QSMAX = QS * KN = 34519 * 2,6 = 89751$ L/S
(KN= SOUČ. NROVNOMĚRNÉHO ODTOKU= 2,6)
CELKOVÉ MNOŽSTVÍ DEŠŤOVÝCH SRÁŽEK
 $QD = A * C * I = (0,738 * 0,9 * 125) + (0,524 * 0,8 * 125) + (0,915 * 0,6 * 125) + (0,015 * 0,4 * 125) + (0,57 * 0,1 * 125)$
 $QD = 209,18$ L/S
(A= PLOCHA POVRCHŮ, C=SOUČ. ODTOKU, I=INTENZITA DEŠTĚ= 125L/S,HA)

1. PŘÍPOJKA ŠKOLY

$QWW = 0,7 * 5,13 = 3,6$ L/S=QTOT
QR=0
 $QRW = 0,33 * QWW + QR = 0,33 * 3,6 + 0 = 1,188$
QRW < QTOT - DIMENZE NA PRŮTOK QTOT - DN100

2. PŘÍPOJKA RESTAURACE

$QWW = 0,7 * 1,28 = 2,17$ L/S=QTOT
 $QR = I * A * C = 0,03 * 185,3 * 0,7 = 3,89$ L/S
 $QRW = 0,33 * 2,17 + 3,89 = 4,601$
QRW > QTOT - DIMENZE DN100
3. PŘÍPOJKA BLOK (10 PŘÍPOJEK)
 $QWW = 0,7 * 7,9 = 5,5$ L/S
 $QR = 0,03 * 135,08 * 0,7 = 2,84$ L/S
 $QRW = 0,33 * 5,5 + 2,84 = 4,655$

QRW < QTOT
DIMENZE NA PRŮTOK QTOT - DN100

4. PŘÍPOJKA BAZÉN A SPORTOVNÍ AREÁL

$QWW = 0,7 * 14,59 = 10,2$ L/S
QR=0
 $QRW = 0,33 * 10,2 + 0 = 3,37$
QRW < QTOT
DIMENZE NA PRŮTOK QTOT - DN150

5. ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

$QWW = 0,7 * 19,2 = 10,2$ L/S
QR=0
 $QRW = 0,33 * 10,2 + 0 = 3,37$
QRW < QTOT
DIMENZE NA PRŮTOK QTOT - DN150

6. BUDOVA TRŽNICE

$QWW = 0,7 * 3,69 = 13,6$ L/S
QR=0
 $QRW = 0,33 * 13,6 + 0 = 4,49$
QRW < QTOT
DIMENZE NA PRŮTOK QTOT - DN150

MNOŽSTVÍ DEŠŤOVÝCH ODPADNÍCH VOD Z POVRCHŮ NÁM.

$QR = I * A * C = 0,03 * 5760 * 0,7 = 120,96$ L/S - MIN DN350

POTŘEBA POŽÁRNÍ VODY

$QPOZ, OUT = 20 / 30 = 0,67$ L/S
QPOZ, OUT = 10 – 20 L/S ... POTŘEBA POŽÁRNÍ VODY PRO VNĚJŠÍ ZÁSAH [L/S]
QPOZ, IN = 20 – 35 L/S ... POTŘEBA POŽÁRNÍ VODY PRO VNITŘNÍ ZÁSAH VELKÝCH SÍDEL [L/S]

TECHNICKÁ KONCEPCE BUDOVY

BUDOVA SESTÁVÁ ZE ČTYŘ ČÁSTÍ. HLAVNÍ ČÁST S OBCHODNÍ A ADMINISTRATIVNÍ FUNKCÍ, STANICE METRA, PROVOZNĚ ODLIŠNÉ PŘÍZEMÍ SE SLUŽBAMI A PODZEMNÍ GARÁŽE. VYTÁPĚNA JE ČÁST OBCHODNĚ ADMINISTRATIVNÍ. STANICE METRA A PODZEMNÍ GARÁŽE JSOU POUZE TEMPEROVÁNY.

SOUČINITEL RPOSTUPU TEPLA OBÁLKOU BUDOVY

| | | |
|----------------------------------|-------|-------|
| PLNÉ OBVODOVÉ STĚNY | 0,16 | W/M2K |
| DVOJITÁ SKLENĚNÁ FASÁDA | 0,70 | W/M2K |
| STŘECHA | 0,70 | W/M2K |
| PODLAHA NAD GARÁŽEMI | 0,16 | W/M2K |
| Ø SOUČINITEL PROSTUPU TEPLA 0,13 | W/M2K | |
| DVOJITÁ FASÁDA | | |

TEPELNOU A ZVUKOVOU IZOLACI ZAJIŠŤUJE DVOJITÁ SKLENĚNÁ FASÁDA . KOMÍNOVÝ EFEKT MEZI VRSTVAMI DÍLŮ V LÉTĚ ZAJISTÍ OCHLAZOVÁNÍ OBÁLKY BUDOVY, TÍM SE SNÍŽÍ TEPELNÉ ZISKY INTERIERU A PODPORÍ SE ÚSPORA ENERGIÍ NA UMĚLÉ OCHLAZOVÁNÍ.

POTŘEBA PITNÉ VODY

| VYUŽITÍ | SPEC. POTŘEBA | POTŘEBA |
|----------------|-----------------|-------------|
| ADMINISTRATIVA | 50 L/OS*DEN | 31833 L/DEN |
| OBCHOD | 60 L/ZAM*DEN | 6940 L/DEN |
| RESTAURACE | 100 L/MÍSTO*DEN | 5063 L/DEN |
| VEŘEJNÉ WC | 11 L/POUŽITÍ | 1100 L/DEN |

| | |
|-----------------------|----------|
| CELKOVÁ DENNÍ POTŘEBA | 45 246 L |
| CELKOVÁ ROČNÍ POTŘEBA | 16515 M3 |

POTŘEBA TEPLÉ UŽITKOVÉ VODY

| VYUŽITÍ | SPEC. POTŘEBA | POTŘEBA |
|----------------|-----------------|-------------|
| ADMINISTRATIVA | 15 L/OS*DEN | 9 531 L/DEN |
| OBCHOD | 60 L/ZAM*DEN | 1 813 L/DEN |
| RESTAURACE | 100 L/MÍSTO*DEN | 840 L/DEN |
| VEŘEJNÉ WC | 11 L/POUŽITÍ | 50 L/DEN |

| | |
|-----------------------|----------|
| CELKOVÁ DENNÍ POTŘEBA | 12 256 L |
| CELKOVÁ ROČNÍ POTŘEBA | 4 474 M3 |

NAKLÁDÁNÍ S DEŠŤOVOU VODOU

DEŠŤOVÁ VODA DOPADAJÍCÍ NA STŘECU BUDOVY JE ZACHYCOVÁNA. PO FILTRACI JÍMÁNA DO NÁDRŽE POD BUDOVOU A NÁSLEDNĚ POUŽÍVÁNA PRO SPLACHOVÁNÍ WC A ÚKLID.

MNOŽSTVÍ ZACHYCNÉ DEŠŤOVÉ VODY

| | | | |
|--------------------------------|-----------|-------|----------------|
| PRŮMĚRNÉ ROČNÍ MNOŽSTVÍ SRÁŽEK | 590 MM/M2 | | |
| | PLOCHA | ODPAR | ZACHYCNÝ OBJEM |
| OKAMŽITÁ SBĚRNÁ PLOCHA STŘECHY | 4895 M2 | 0% | 2 885 L/ROK |
| RETENČNÍ PLOCHA STŘECHY | 819 M2 | 50% | 241 L/ROK |

MNOŽSTVÍ VYUŽITELNÉ DEŠŤOVÉ PLOCHY CELKEM 1 142 M3

BILANCE VYUŽITÍ DEŠŤOVÉ VODY

| | |
|--|-----------|
| CELKOVÁ ROČNÍ POTŘEBA VODY | 16 515 M3 |
| CELKOVÉ ZACHYCNÉ MNOŽSTVÍ DEŠŤOVÉ VODY ZA ROK | 1 142 M3 |
| PODÍL ZACHYCNÉ DEŠŤOVÉ VODY NA CELKOVÉ POTŘEBĚ | 6,93 % |

ROČNÍ POTŘEBA DODANÉ VODY 15 372 M3

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

POUŽITÁ LITERATURA

NOVÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ NA ŽIŽKOVĚ, ZVLÁŠTNÍ OTISK Z PROPAGAČNÍHO ČASOPISU Č.S.D. „ŠŤASTNOU CESTU“. PRAHA 1935
LUKÁŠ BERAN – VLADISLAVA VALCHÁŘOVÁ, PRAŽSKÝ INDUSTRIÁL, TECHNICKÉ STAVBY A PRŮMYSLOVÁ ARCHITEKTURA PRAHY. ČVUT PRAHA 2007
183/2006 SB. ZÁKON O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU