



DIPLOMNÍ PROJEKT
OBCHODNĚ ADMINISTRATIVNÍ CENTRUM LETNÁ

BC. ANNA ŽERAVOVÁ
ATELIER LÁBUS
FAKULTA ARCHITEKTURY ČVUT
2017

Ráda bych poděkovala prof. Ing. arch. Ladislavu Lábusovi, Ing. arch. Michalu Šrámkovi a Mgr. akad. arch. Radce Kurčíkové za odborné vedení mé diplomové práce a svým nejbližším za podporu a pomoc za všechny roky mého studia.

OBSAH

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
PROHLÁŠENÍ AUTORA

ÚZEMÍ

ÚVOD
ANALÝZA - HISTORICKÉ SOUVISLOSTI
ANALÝZA - URBAN. A ARCHITEKTON. SOUVISLOSTI

NÁVRH

AUTORSKÁ ZPRÁVA
VIZUALIZACE
SITUACE S PŮDORYSY PŘÍZEMÍ
SCHWARZPLAN
PŮDORYSY NADZEMNÍCH PODLAŽÍ
PŮDORYS PODZEMNÍHO PATRA
ŘEZY/POHLEDY
PLOCHY, KUBATURY

KONZULTANTI
ZDROJE

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anna Žeravová

datum narození: 12.8.1990

akademický rok / semestr: 2016/2017 / Letní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15129 Ústav navrhování III

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Ladislav Lábus, Hon. FAiA

téma diplomové práce:

Obchodně administrativní centrum Letná

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomové práce je obchodně administrativní centrum, s možností umístit i bydlení. Pozemek je vymezen železniční tratí a ulicí Milady Horákové od křižovatky Špejchar k výjezdu z tunelu Blanka. Území představuje předěl mezi klidnou vilovou čtvrtí za tratí na severu a dopravně zatíženou komunikací na jihu, částečně s výhledem na letenskou pláň. Na úvaze je ponecháno zapojení nebo odstranění soliterních činžovních vil na pozemku stojících.

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

Stavební program bude specifikován v průběhu vývoje projektu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Výkres 4xA1 na výšku nebo 1188x1680 mm na výšku.

Portfolio A4.

Architektonická situace

M 1:500-1:2000

Půdorysy – suterén, přízemí, typické podlaží

M 1:100-1:500 (podle charakteru navrženého řešení)

Pohledy, řezy

M 1:100-1:500


Perspektiva

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

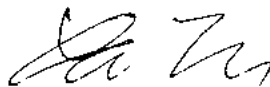
Model

M 1:100-1:500 (podle charakteru navrženého řešení)

Datum a podpis studenta

28.2.2017 

Datum a podpis vedoucího DP



Datum a podpis děkana FA ČVUT
oddělením dne

19.4.2017



registrováno studijním

19.4.2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Anna Žeravová
AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) OBCHODNĚ ADMINISTRATIVNÍ CENTRUM LETNÁ

(AJ) BUSINESS CENTRE LETNÁ

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Ladislav Lábus, Hon. FAIA Ústav: 15129 Ústav navrhování III

Oponent práce:

Klíčová slova (česká): administrativní centrum, komerce, Letná, Špejchar, Milady Horákové, vilová čtvrť, domy v zeleni, frekventovaná ulice, trať

Anotace (česká):

Předmětem diplomové práce je obchodně administrativní centrum. Pozemek je vymezen železniční tratí a ulicí Milady Horákové od křižovatky Špejchar k výjezdu z tunelu Blanka. Území představuje předěl mezi klidnou vilovou čtvrtí za tratí na severu a dopravně zatíženou komunikací na jihu, částečně s výhledem na letenskou pláň. Na úvaze bylo ponechat zapojení nebo odstranění solitérních činžovních vil na pozemku stojících, jejichž zachování bylo zvoleno.

Anotace (anglická):

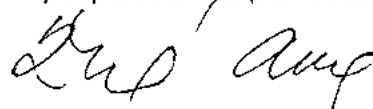
The subject of this master thesis is a design of a business centre with a commercial part. The plot is situated between railway and Milady Horákové street, from the crossroad Špejchar to the entrance of Blanka tunnel. This area is division between busy street of Hradčanská on the south and the residential area on the north with a view of Letná. The consideration was to preserv the villas standing there for which I have decided.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 26.5.2017

podpis autora-diplomanta



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



Tématem mé diplomové práce je urbanisticko-architektonická studie dostavby a konsolidace prostoru, který je vymezen frekventovanou městskou třídou Milady Horákové a zářezem železniční trati – Buštěhradské dráhy. Řešený pozemek je protáhlý ve směru východo - západním, na západě je vymezen ulicí Pelléovou a na východě ulicí U Vorlíků.

V řešeném území je situováno 5 archetypálně různorodých objektů vilového charakteru, různé architektonické kvality a stavebního stavu. Jsou ale situovány v jednotné stavební čáře, jsou orientovány hlavní fasádou směrem na jih - k městské třídě (dnes Milady Horákové). Jejich objemy a rytmus parcelace pozemků svědčí o tom, že byly umístěny nikoliv náhodně, ale podle zpracovaného, přijatého a uplatňovaného urbanistického konceptu. Nic na tom nemění fakt, že založený koncept nebyl nikdy dokončen – mezi realizovanými objekty jsou proluky a západní část pozemku (až na provizorně působící technologický objekt Dejvického tunelu) je dnes nezastavěný zcela.

Dnes je také zřejmé, že pro původně zamýšlenou funkci (bydlení v reprezentativních rodinných vilách) ani dokončen nebude. Důvody jsou dva:

1. Při tak extrémním nárůstu dopravní zátěže zde již není možné zajistit podmínky pro kvalitní bydlení vilového typu,
2. Nedovolí to zákonitosti urbanistické ekonomie. Umístění lokality, „dobrá a prestižní adresa“, nezátopová poloha s výhledem na město, vynikající možnosti dopravní obsluhy, nekomplikované staveniště, existence technické infrastruktury...to vše má vliv na cenu pozemku. A ta zase diktuje výtěžnost umísťované funkce, návratnost vložené investice, její efektivitu...

Je tedy zřejmé, že dostavba bude vyžadovat vhodnější funkci, ideálně polyfunkční komerční využití (kanceláře, obchody, služby, stravování apod.) a podstatně vyšší míru využití území (v parteru, podzemí a pomocí vyšší podlažnosti).

K témuž závěru dospěl i územní plán města a regulativy pro přípustné využití „polyfunkčních území všeobecně smíšených“ SV, které obsahují poměrně širokou škálu přípustných funkcí.

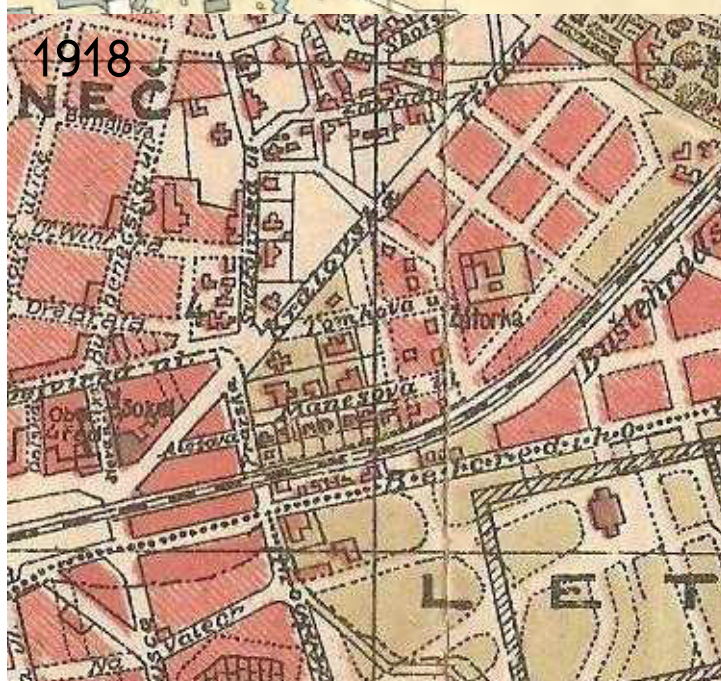
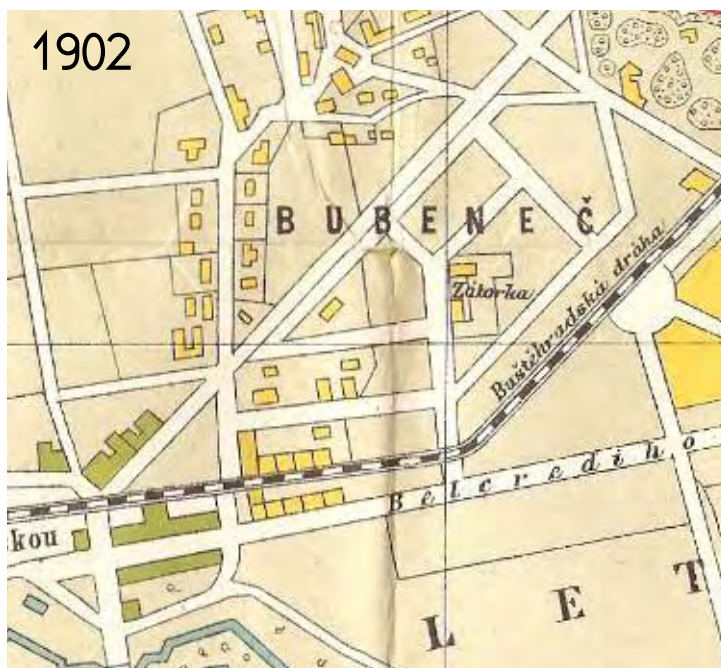
ÚVOD

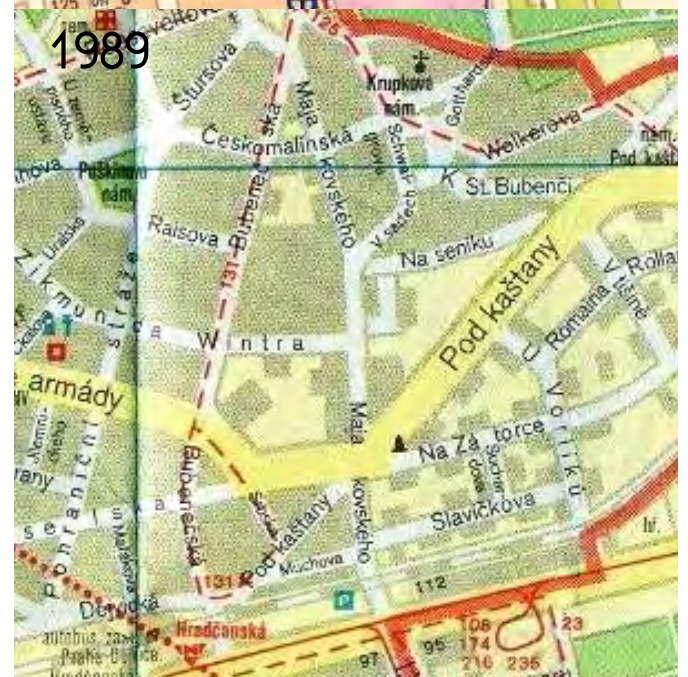
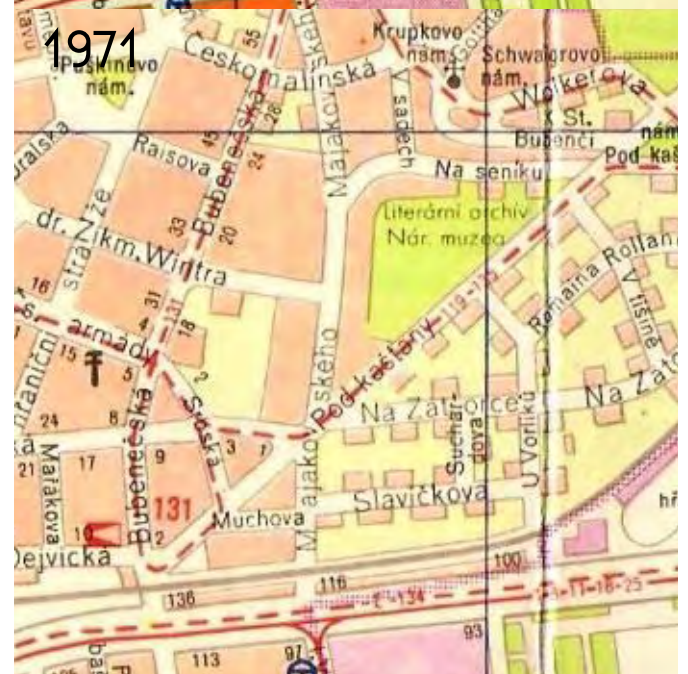
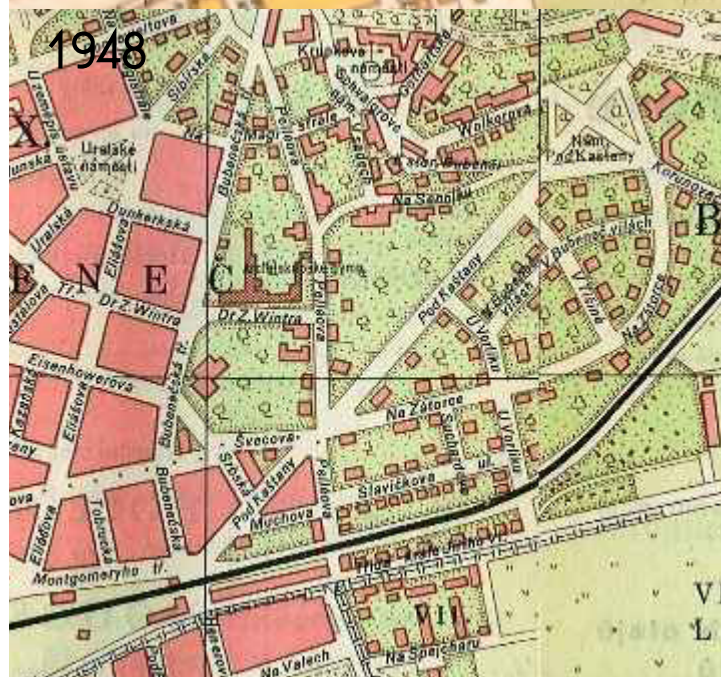
Území, jehož dostavba je předmětem mé diplomové práce, bylo vymezeno před více než 150 lety souběhem železniční trati a silnice vybudované v roce 1805-6 (dnešní ulice Milady Horákové). Z ní pak kolmo odbočovaly dvě silnice, které dnes vymezují řešené území ze západu a z východu. Západní silnice (dnešní ul. Pelléova) procházela obcí Přední Ovenec (dnes historické jádro městské čtvrti Bubeneč) a byla zřízeno silničním erárem v roce 1829. Východní silnice (dnešní ul. U Vorlíků) pak propojovala dnešní ul. Milady Horákové a vůbec nejstarší silnici Bubeneč - dnešní ul. Pod kaštaný. Ta kdysi spojovala Pražský hrad s Královskou oborou, byla lemována lipovou alejí, která ale byla zničena ve válečných časech roku 1742. Kaštanové stromořadí, podle kterého získala ulice jméno, zde bylo vysázeno až ve 30ých letech 19. století.

Pokud se týče železniční trati, na mapě je zobrazeno první pražské nádraží - Bahnhof Bruska (stálo na opačné straně kolejíště dnešního nádraží Dejvice), odkud od r. 1831 vyjížděla druhá nejstarší koněspřežná dráha u nás (po známější dráze České Budějovice – Linz) do Lán. Po revoluci v r. 1848 byla dráha přestavěna na normální rozchod a na parní provoz (r. 1863) a roku 1866 byla prodloužena přes tunel ve Stromovce na nádraží Bubny, kde se trať setkala s mezitím postavenou dráhou do Děčína. Obě železnice byly vzájemně propojeny. Od této přestavby se trati říkalo Buštěhradská dráha.

Uvedené determinanty (stopa železniční trati a vymezující silnice) byly a jsou natolik setrvačné a stabilní, že se na urbanistické stopě pozemku vzniklé před více než 150 lety de facto nic nezměnilo.

A jak prokazují historické mapy, příliš se neměnil ani urbanistický názor na formu zastavění protáhlého a málo hlubokého pozemku – vždy šlo o rytmizované samostatně stojící stavby vilového typu s malými vzájemnými odstupy (cena pozemku!) v jednotné stavební čáře, orientované hlavní fasádou k městské třídě.





Pozemek, který je předmětem řešení mojí diplomové práce, je součástí dnešní obytné čtvrti Bubeneč, která spolu s Holešovicemi vyplňuje rozsáhlý meandr řeky Vltavy, která se v tomto místě musela vyhnout vyvýšenému skalnímu ostrohu. Tato přírodní morfologie terénu nejenom determinovala umístění Hradčan – Pražského hradu, ale v průběhu dalšího rozvoje města vybízela k využití atraktivních pozemků na vyvýšené terase nad městem, na nezáplavových, dobře provětrávaných pozemcích v blízkosti hradu. Samozřejmě především pro bydlení a s ním související funkce, ale také pro významné veřejné budovy... Tento nepřehlédnutelný potenciál využila nejenom Bubeneč, ale také navazující Dejvice.

Ale zatímco v urbanistickém obrazu Dejvic a JZ a Z okraje Bubenče dominuje bloková zástavba realizovaná od dvacátých let 20. století podle Engelova nadčasového urbanistického konceptu (prof. Ing. arch. Dr. Antonín ENGEL-návrh na řešení celkového konceptu tzv. Nových Dejvic a části Bubenče z let 1924-28), stavební využití území, které řeším ve své diplomové práci je starší a má jiné kořeny.

Oblast mezi historickým jádrem Bubenče (dř. obec Přední Ovenec) na západním okraji Stromovky a prostorem Letné byl částí Bubenče, kterému se říkalo „Za hradbami“, lákala k umístování zahrad, letohrádků a od 2. poloviny 19. století k výstavbě usedlostí - vil. Ty sloužily k příjemnému (a také nezanedbatelně prestižnímu) rezidenčnímu bydlení příp. jako letní sídla dobře situovaných občanů a významných osobností české kultury. Tato tendence byla na počátku 20. století posílena snahou významného architekta Jan Kouly prosadit stavbu nové Královské cesty ze Starého Města, z Pařížské ulice přes nový most přes Vltavu, dále Letnou do Vorlíčkovy ulice a ulic pod Kaštany do Stromovky. Tato myšlenka získala mnoho příznivců, kteří si byli jisti, že tato koncepce zvítězí a začali si v oblasti Bubenče stavět své vily. Jejich víru v urbanistický rozvoj města tímto směrem posílila i nedávno vybudovaná železnice. Ačkoliv se nakonec Koulův záměr neuskutečnil, asi nikdo z tehdejších stavebníků nelitoval, že tomuto dobovému „hoax-u“ uvěřil... Dnes je vilová zástavba Bubenče nejenom příjemným místem k bydlení, přehlídkou

vynikající architektury a slavných architektů, připomínkou význačných osobností – průmyslníků, umělců, mecenášů – tehdejších stavebníků. Jde po všech stránkách o „dobrou adresu“. A např. také vyhledávaným sídlem velvyslanectví cizích států (republik Chile, Indie, Koreje, Portugalska, Slovenska, Ghany, Vých. Uruguaye, Izraele, Španělska...). Tento koncentrát architektonického dědictví ale zároveň nasazuje laťku pro současné developery a architekty, kteří stojí před úkolem na tento architektonický a kulturní odkaz důstojně navázat.

1. Jde o nesmírně cennou, atraktivní a také pohledově exponovanou lokalitu na významné a frekventované městské třídě. Tomu musí odpovídat standard architektonické kvality a uživatelského komfortu.
2. Jde o částečně zastavěnou, leč nedokončenou část exkluzivní vilové čtvrti. Ale zároveň o jakýsi její „appendix“ odříznutý od ní železniční tratí.
3. Pozemek je sevřen do kleští dopravní infrastruktury, takže je zatížen negativními vlivy dopravy individuální i veřejné, motorové, tramvajové i železniční. To samozřejmě do značné míry determinuje účel (funkci) dostavby a požadavky na její stavebně technické řešení.
4. Pozemek má vynikající možnosti dopravní dostupnosti veřejnou dopravou se zastávkami v příjemné docházkové vzdálenosti (metro st. Hradčanská, tramvajové zastávky Sparta, Chotkovy sady, točna Špejchar, autobus Hradčanská).
5. Vzhledem k nedávnému dokončení tunelu Blanka - až dosud bolestně chybějícího prvku městského dopravního skeletu – má pozemek výbornou polohu také v případě využívání individuálních dopravních prostředků 2-stopých i 1-stopých. Jen je třeba bedlivě promyslet místo (místa) dopravního připojení – vjezdu a výjezdu z předpokládaného suterénního parkingu, které musí umožnit vjezd i výjezd ze všech (a do všech) směrů.
6. Pozemek má optimální předpoklady pro zastavění - je v podstatě rovinatý, stoupá jen nepatrně směrem na západ k ulici Pelléově. Rovněž lze předpokládat, že napojení na technickou infrastrukturu nebude v takto intenzivně urbanizovaném území neřešitelný problém.
7. Skrytou komplikací je podzemní trasa Bubenečského tunelu, který zasahuje do řešeného území. Je nutné najít stavebně technické (statické) řešení, aby nebylo nutné „propsat“ jeho diagonální půdorysnou stopu do hmotového řešení nadzemní části dostavby území.
8. Při analytických úvahách je správné zhodnotit všechny možnosti dalšího využití pozemku a nevyhýbat se ani zhodnocení „nulové“ varianty = nezastavění pozemku (byť ryze teoretické, územním plánem neuvažované). Zda by nebylo lepší pozemek uvolnit, nezastavět a využít pro zeleň – v dané poloze jistě ne rekreační, ale např. jako filtr vilové čtvrti za tratí. Ne!!! Přes všechny komplikace a omezení nemůže být pochyb o tom, že dostavba lokality je potřebná a správná! Nejenom z hlediska urbanistické ekonomie, ale snad ještě naléhavěji v zájmu o uchování městskosti - vymezení městské třídy. A z potřeby najít dosud chybějící přechod funkce a textury vilové čtvrti k zástavbě diametrálně odlišné funkce a formy, která může lemovat dopravní tepnu. Otázka tedy nestojí zda dostavba ano či ne, ale jaké urbanistické a architektonické formy k tomu využít, aby se podařilo uvedené urbanistické premisy co nejpresvědčivěji naplnit.
9. Jde tedy o jediné: najít formu této dostavby. Lokalita je urbanisticky svázána s koncepcí navazující vilové čtvrti. Ale z řady důvodů (dopravní zátěže, urbanistické ekonomie, potřebě důstojné dostavby významné městské třídy Milady Horákové) nelze jen „oprášit“ 100 let starou koncepci jednoduše na ni navázat.
10. S tím souvisí jedno zásadní rozhodnutí: Je lepší pokusit se zachovat, nově využít a zakomponovat 5 dochovaných staveb do nově navrhované koncepce zástavby? Anebo je bez milosti odstranit a uvolnit si tak ruce pro architektonicky a stavebně jednodušší návrh novostavby na „zelené louce“?

Výsledkem mých analýz a úvah je navržená urbanistická koncepce. Ta je založena na hustém rytmu soliterních budov, které respektují založenou stavební čáru, zde typickou urbanistickou strukturu a doplňují rytmus založený čtveřicí ponechaných a zrekonstruovaných vil. Ty, přes subtilnější hmoty a nižší podlažnost převezmou roli akcentů celkové kompozice. Aby tomu tak bylo, jsou dostavované objekty naopak unifikovány výškou (1 podzemní a 5 nadzemních podlaží), hmotou a tvarem (opakují se tu jen 2 typy – čtvercový a obdélníkový) a jednotným řešením fasád.

V jednom případě dochází k symbióze (navázání) původního a nového objektu (M. Horákové 102), což sice nebude úplně snadný architektonický úkol. Ale díky tomu bylo možné urbanistickou kompozici ukázat subsystémem (a rytmem) 3 příčně orientovaných obdélníkových domů...

Zdánlivá náhodnost, chaos, různorodost ponechávaných a dostavovaných staveb tak v sobě zahrnuje řád, rytmus, opakování...

Sjednocujícím prvkem celé kompozice je parter. Jeho zpevněná část je dlážděná. Měřitko a řád dlažby je zajištěn diagonálním rastrem z velkoplošných kamenných desek), které vytvářejí čtverce. Ty jsou vydlážděné kontrastní dlažbou (materiálem, barvou, velikostí, způsobem kladení). Zbylá část parteru je nezpevněná, je pokryta trávou, keři a stromy a jsou zde umístěny lavičky – k odpočinku, případně k práci. Ukončení pozemku a jeho oddělení od železniční trati není řešeno jednotným 270 m dlouhým plotem, ale záměrně různě - někdy stěnou objektu, někdy zídou a někdy průhlednou treláží s popínavou zelení. Akcentem parteru je nároží u ulice Pelléovy, který má charakter veřejného prostoru a je na něm umístěn vodní prvek (vodní bazény s přetékající vodou, stromy a lavičky. A kéž i výtvarné dílo, které do veřejného prostoru patří!

Zatravněné plochy, umístění keřů a zejména plýtky kořenících stromů je umožněno až metr silnou vrstvou substrátu, který překrývá konstrukci a izolační vrstvy stropu nad suterénem. To je umožněno rozdílem mezi konstrukční a světlou výškou suterénu a samozřejmě odpovídající dimenzí stropní konstrukce.

Dopravnímu připojení lokality (především podzemního parkingu) jsem věnovala od počátku velkou pozornost. Třída Milady Horákové je totiž mimořádně frekventovanou městskou třídou s tramvajovou tratí, v okolí jsou významné křižovatky, rampy tunelů, tramvajová točna... Jakkoliv nebude u administrativní, resp. polyfunkční budovy frekvence vjezdů a výjezdů dramatická, mělo by umístění vjezdu a výjezdu na dopravní situaci a provoz reagovat...

Nakonec jsem zvolila vjezd a výjezd naproti ústí ulice na Špejcharu. Toto umístění v podstatě v prostoru křižovatky umožní (spolu se světelnou signalizací) příjezdy a výjezdy ze všech a do všech směrů. Nikoliv pouze pravá odbočení a složité objezdy do chtěných směrů...

Zásobování administrativy a polyfunkčních funkcí lze zajistit malými vozidly (dodávkami), jejichž výška umožní zajíždět do suterénu. U výtahových uzlů budou vyhrazená časově limitovaná stání právě pro tato zásobovací vozidla.

Velká vozidla (stěhování, svoz odpadu apod.) budou mít vyhrazená stání mimo dopravní pás v ulici U Vorlíků. Četnost jejich příjezdů a doba stání bude minimální, takže omezení např. pěšího provozu bude zanedbatelné.

Samozřejmě se počítá s pěším provozem - zastávky tramvaje, metra, autobusů jsou ve velmi příjemné docházkové vzdálenosti. A praktický veškeré nezastavěné plochy v okolí objektů (zpevněné i nezpevněné) jsou určeny výhradně pro pěší provoz.

Pro cyklisty je pamatováno na úschovu kol v rámci podzemního parkoviště.

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Založení stavby se bude odvíjet od geologického průzkumu a vyhodnocení únosnosti podloží. Pravděpodobně by šlo o kombinaci pilot a v blízkosti ponechávaných stávajících objektů milánských stěn. Případné ztužení stávajících objektů v průběhu provádění základových konstrukcí posoudí statik.

Nosný systém dostavovaných staveb (průběžného suterénu a 5 nových 5i podlažních budov a šesté řešené formou přístavby) je kombinací železobetonového skeletu, stěnových prvků a ztužujících jader. Jádra budou monolitická, ostatní nosné prvky budou prefabrikované (vysoká kvalita!) a montované, pokud statik nerozhodne jinak.

Konstrukční výška suterénu (základní) je 3,2 m, přízemí 4,2 m a typických podlaží 3,6 m.

Zavětrování 5-podlažních staveb bude zajištěno jednak monolitickými jádry vertikálních komunikací v kombinaci s monolitickými stěnovými prvky.

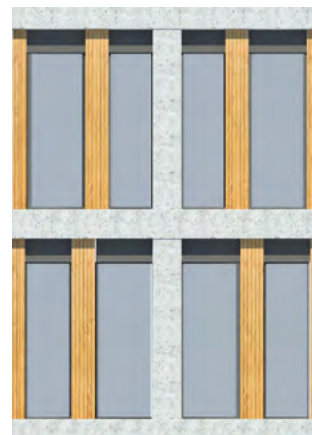
Stísněný pozemek, poloha stávajícího podzemního tunelu, ponechání 4 stávajících budov a rozdílná světlá výška suterénu pro možnost navržení dostatečné vrstvy půdního substrátu pro trávu, stromy a keře vyvolává určité konstrukční anomálie. Asi nejvýraznější z nich je překlenutí stávajícího tunelu, aby nebyl zatěžován nárožními dvou nových budov na západní straně pozemku, které jsem nechtěla „uříznout“ a zdeformovat jen kvůli kdysi neprozíravě volené trase tunelu... Spočívá v tom, že tunel bude oddělen žb milánskou stěnou, která bude založena tak hluboko, aby se její váha a váha jí vynášených konstrukcí nepřenášela do konstrukce stěn a základů tunelu. Ještě pod úroveň terénu budou v potřebných místech milánské stěny vytvořené robustní (vysoké), ve spodní části zešikmené konzoly, které s dostatečnou rezervou překlenou tunel a umožní založit nadzemní část obou objektů tak, jako by pod jejich okrajem žádný tunel neprobíhal...

Princip konzolovitěho vyložení je využít také u severní fasády obou čtvercových objektů, která je oproti sloupům skeletu v suterénu i ve všech dalších patrech mírně posunuta severním

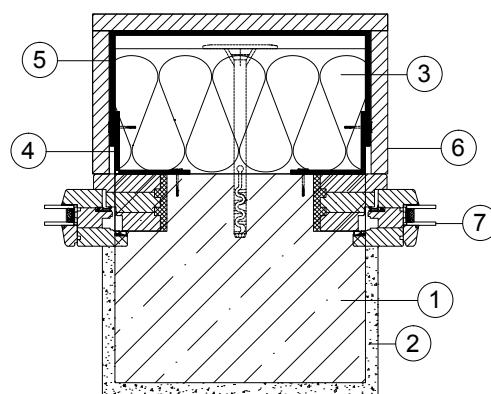
směrem. Zde ovšem nepůjde o robustní konzolu v podzemí, nýbrž o subtilní konzoly vybíhají ze sloupů v každém patře.

Obvodový plášť není závěsný, ale samonosný – obsahuje nosné prefabrikované prvky a subtilnější nenosné (s obkladem s dřevěnými fasádními deskami - viz detail níže), ale tepelně izolující prvky a skleněné výplně otvorů.

Stropy běžných pater budou bezprůvlakové, zda montované nebo monolitické stanoví statik. Strop suterénu bude tvarově složitější – bude obsahovat výškové úskoky. Jednak musí reagovat na podélnou svažitost terénu, a jednak na vrstvu půdního substrátu v ploše „zelené“ části parteru. Váha zeminy samozřejmě ovlivní také dimenze a tvar nosných prvků stropu a technologii jeho provádění.



- ① žb sloup
- ② omítka štuková, tl. 20mm
- ③ tepelná izolace minerální vlna, tl. 150mm
- ④ ocelová L kotva pro objímku, tl. 5mm
- ⑤ ocelová objímka pro kotvení fasádních prken, tl. 5mm
- ⑥ fasádní prkno hoblované, modřín, tl. 20mm
- ⑦ výplň okenního otvoru



ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Jak už jsem uvedla v kapitole URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ, budou zachovány 4 z 5 stávajících vil, které převezmou novou roli – reprezentačních prostor (kanceláře vedení, společenské, přijímací a jednací místnosti apod.) firem sídlících v tomto novém administrativním resp. polyfunkčním komplexu. To samozřejmě vyžaduje pečlivou rekonstrukci exteriérů i interiérů, aby bylo dosaženo co nejautentičtější podoby, byť se zcela soudobým technickým komfortem. Samozřejmě to vyžaduje pečlivou přípravu, nalezení a prostudování původní dokumentace, odstranění dodatečných nevhodných přístaveb a úprav, ale také citlivé dispozičně - provozní korekce, bude-li to potřebné. Naprosto nejde o to, stavby jakkoliv a čímkoliv sjednocovat: navzájem, tím méně s dostavovanými objekty. Právě naopak. Jejich role je vypovídat o době svého vzniku, o svých zadavatelích a tvůrcích, o architektonických a výtvarných názorech, o kouzlu individuality. A stát se oživením architektonického výrazu celku.

Aby mohl vyniknout akcent, vyžaduje to zklidněné pozadí. A právě o to se architektonický výraz dostavovaných objektů snaží. Žádné dramatické formy (objekty mají hmotu lapidárních hranolů se čtvercovou a obdélníkovou základnou), žádná gradace výškového řešení (všechny mají 5.NP), žádná exhibice variability materiálů a barev při řešení fasád (jsou důsledně jednotné a vystačí si s minimem opakovaných prvků). Cokoliv „navíc“ by rušilo, rozptylovalo pozornost, oslabovalo účinný zamýšlený kontrast, znemožnilo vyniknutí oněch 4 akcentů...

Dispoziční řešení objektů vychází důsledně z předpokládaného provozu.

Suterén je z převážné části využit pro parkování (90 + 10 bezbar.stání). Z ulice Milady Horákové se vjíždí nezakrytou přímou rampou (s možností el. vyhřívání). U vjezdu bude světelná signalizace se šipkami směřující řidiče vlevo nebo vpravo podle obsazenosti parkingu. Po odbočení (již v kryté části suterénu) je umístěna další přímá rampa, která sklesá do základní úrovně podlahy suterénu. Základní proto, že zbylá část suterénu je navržena v mírném spádu (do 5%), takže de facto kopíruje průběh terénu na povrchu.

To umožnilo vyloučit jakékoliv další rampy a vozidla parkují na mírně sešikmené ploše.

Uspořádání parking a provoz v něm je zřejmý z výkresu – při jeho řešení jsem usilovala o maximální jednoduchost a přehlednost, aby se zamezilo jalovým pojezdům, a aby řidiči v žádném místě neztráceli orientaci. V prostorech, nad kterými stojí dostavované budovy jsou umístěny vertikální komunikační uzly s výtahy a schodišti. Prostory kam nebylo možné zajistit příjezd jsou umístěny technické místnosti a sklady.

Původním a ponechávaným objektům se suterén „vyhýbá“ – „obchází“ je železobetonovými milánskými stěnami, aby byla zajištěna jejich stabilita.

Přízemí a typická patra se liší pouze nepatrně, 1.NP má vstup (vstupy) a propojení chráněné požární únikové cesty od vertikálního komunikačního uzlu do venkovního prostoru.

Protože ve fázi urbanisticko - architektonické studie nelze předjímat způsob budoucího užívání (celý objekt, patro, část patra, komerční či gastronomickou jednotku v přízemí atd.) řešení dispozice se omezuje na zákres vertikálních komunikačních uzlů (výtah, schodiště), sanitárních uzlů (WC mužů, žen, bezbar.,úklid) a instalačních šachet a pochopitelně nosných a ztužujících prvků konstrukce. Jinak jsou patra ponechána bez členění. To umožňuje využít je jako „open space“ kanceláře, anebo naopak je rozčlenit přesně podle požadavků nájemce či majitele.

ŘEŠENÍ TZB

V rekonstruovaných a dostavovaných objektech se počítá s následujícím technickým zařízením budov:

- instalace (vytápění, příprava TUV, vzduchotechnika, klimatizace, chlazení, rozvody plynu, vody a kanalizace, centrální vysavače)
- elektrotechnické rozvody (elektrozvody, řídicí systémy pro veškerá technická zařízení, hromosvody, měření a regulace, telefonní rozvody, rozvody televizního signálu, počítačové sítě, zabezpečovací technika apod.) - a další technická zařízení v budovách (osvětlení, výtahy, apod.)

V úrovni urbanisticko - architektonické studie se tato oblast neřeší s jedinou výjimkou, že musí být pamatováno vytvoření podmínek pro potřebná zařízení a rozvody. Proto jsem ve svém návrhu pamatovala na technické místnosti a instalační šachty. Po poradou s konzultantem bylo zvoleno separátní řešení technických místností pro každý objekt, mělo by se tak zamezit dlouhým rozvodům v rámci suterénu z jednoho centralizovaného místa. Každý objekt tedy v rámci suterénu disponuje místností pro vzduchotechniku a místností pro kotelnu (se zásobníkem na TUV). V rámci odvětrání suterénu je pak zvolena centralizovaná separátní místnost pro vzduchotechniku garáží.



VIZUALIZACE - POHLED Z KŘIŽOVATKY ŠPEJCHAR
18













SITUACE S ROZVRŽENÍM PLOCH / m 1:650
24











OBJEKT A
m 1:250

PARTER PLOCHY

plocha komerční 180m²

plocha administrativy 170m²

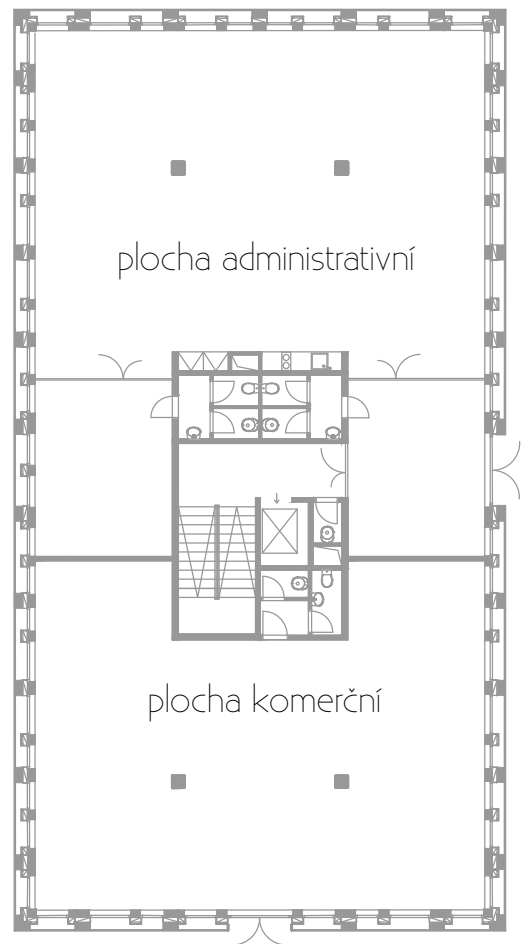
TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

plocha komerční 400m²

VSTUPY DO OBJEKTU

1X komerce vstup z ulice

1X administrativa z meziprostoru







OBJEKT B
m 1:250

PARTER PLOCHY

plocha komerční 160m²

plocha administrativy 150m²

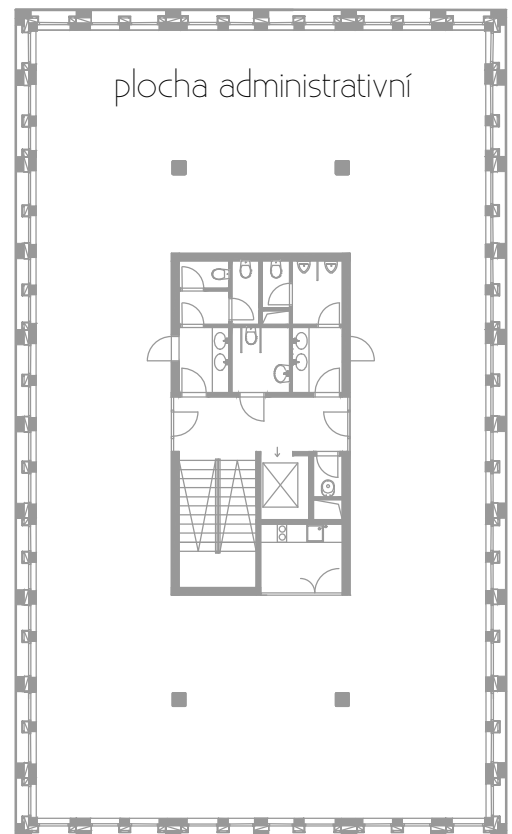
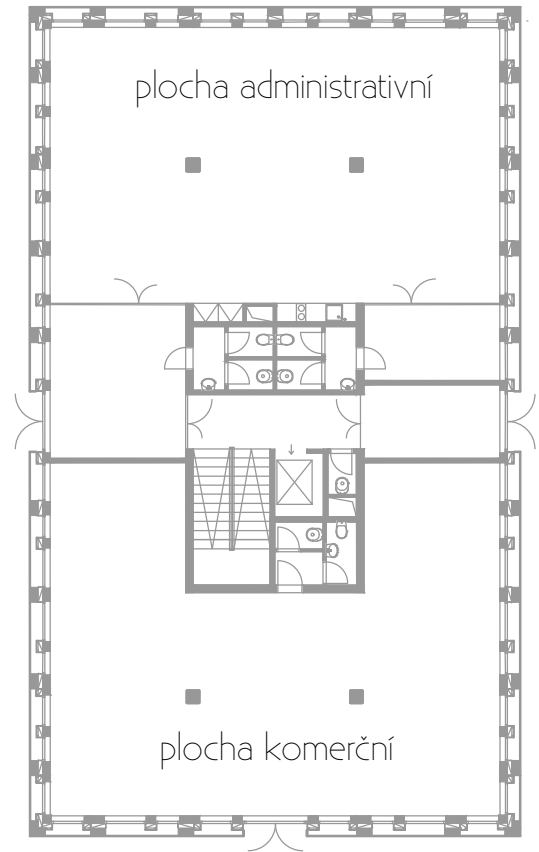
TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

plocha komerční 330m²

VSTUPY DO OBJEKTU

1X komerce vstup z ulice

2X administrativa z meziprostoru







OBJEKT C
m 1:250

PARTER PLOCHY

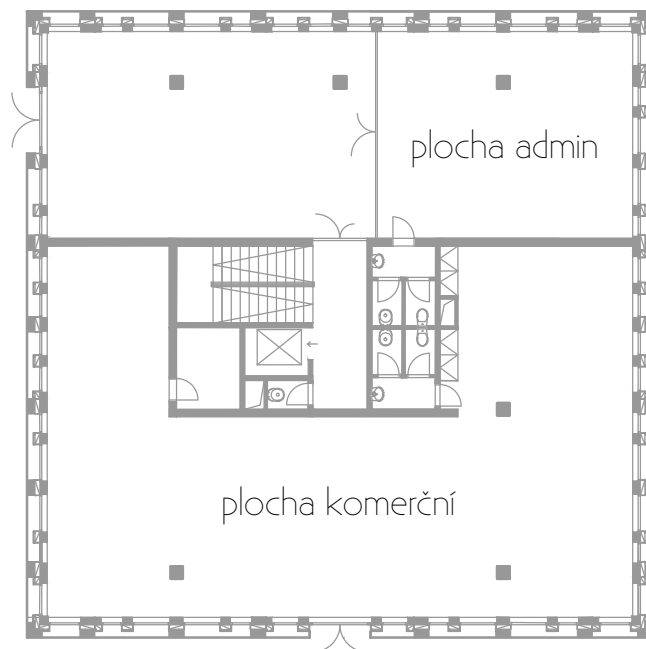
plocha komerční 190m²
plocha administrativy 60m²

TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

plocha komerční 330m²

VSTUPY DO OBJEKTU

komerce vstup z ulice
administrativa z prostoru mezi objekty







OBJEKT D
m 1:250

PARTER PLOCHY

plocha komerční 180m²

plocha administrativy 170m²

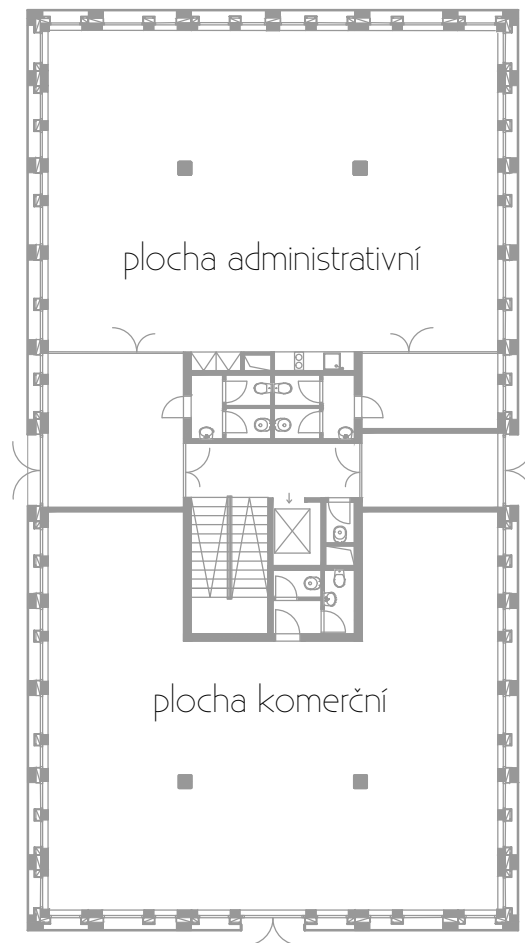
TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

plocha komerční 400m²

VSTUPY DO OBJEKTU

1X komerce vstup z ulice

2X administrativa z meziprostoru







OBJEKT E
m 1:250

PARTER PLOCHY

plocha komerční 190m²

plocha administrativy 60m²

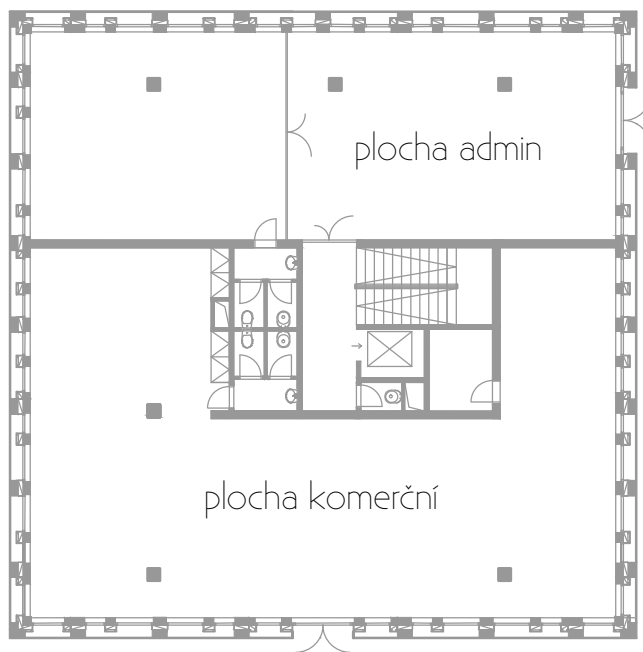
TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

plocha komerční 330m²

VSTUPY DO OBJEKTU

1X komerce vstup z ulice

1X administrativa z meziprostoru







OBJEKT F
m 1:250

PARTER PLOCHY

plocha komerční 0m²

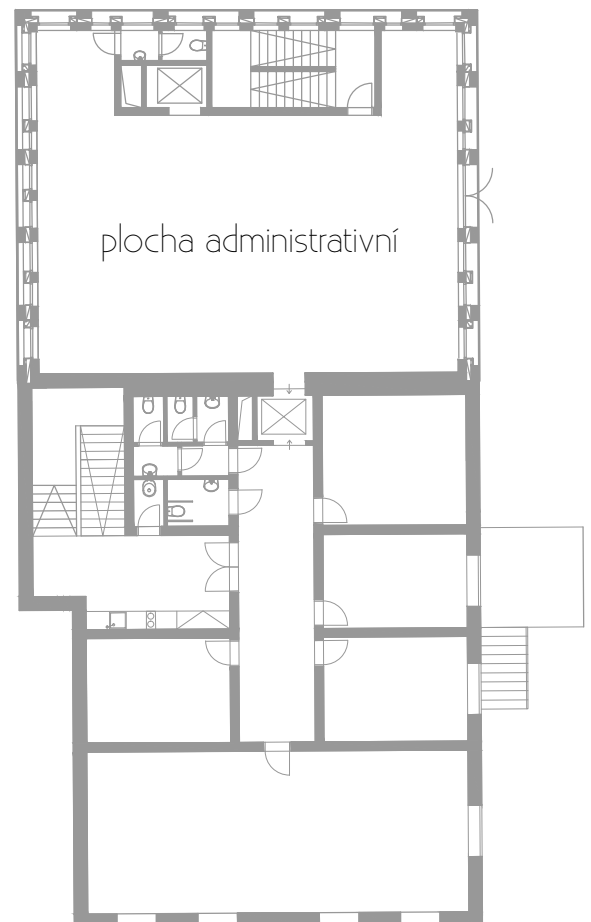
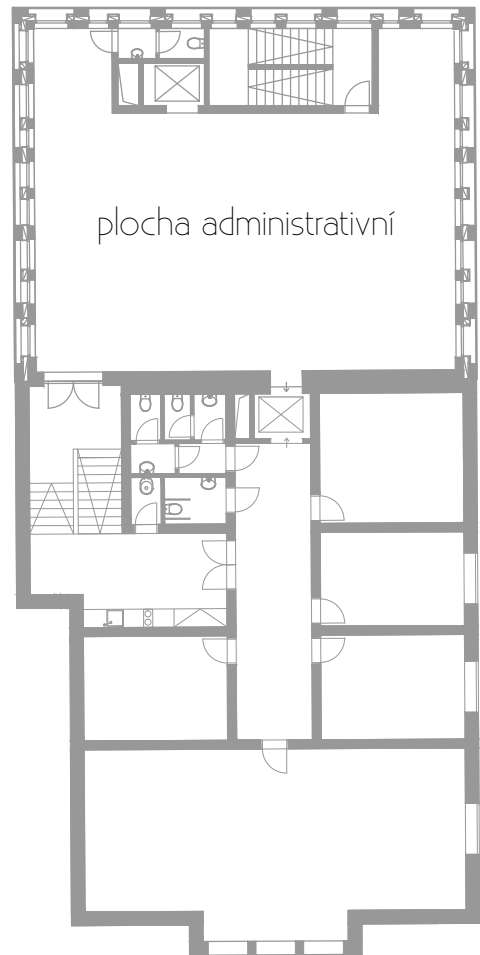
plocha administrativy 140m²

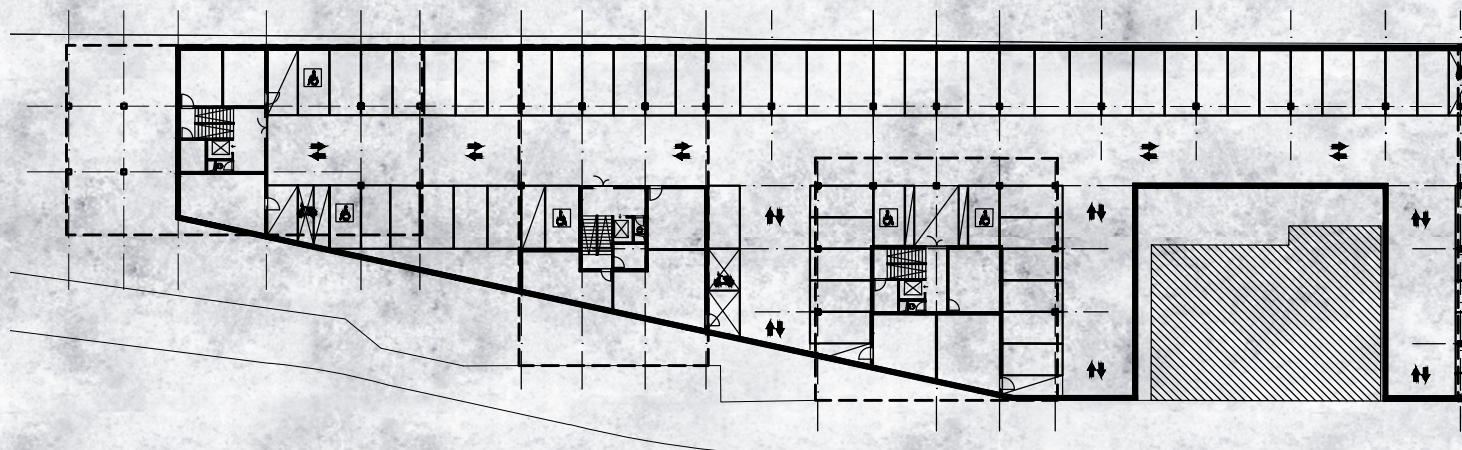
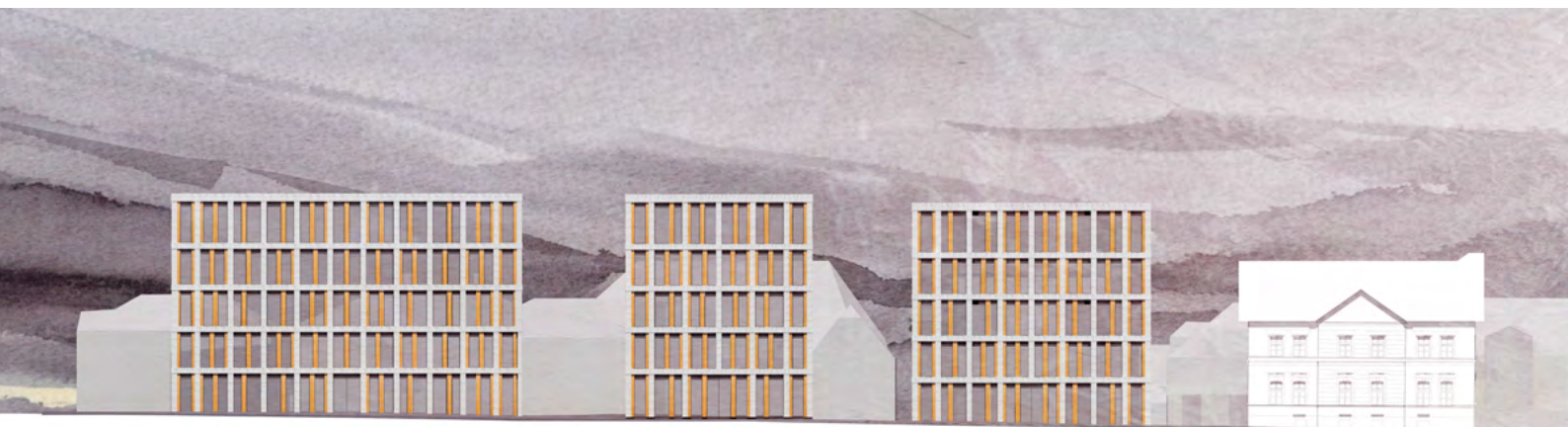
TYPICKÉ PODLAŽÍ PLOCHY

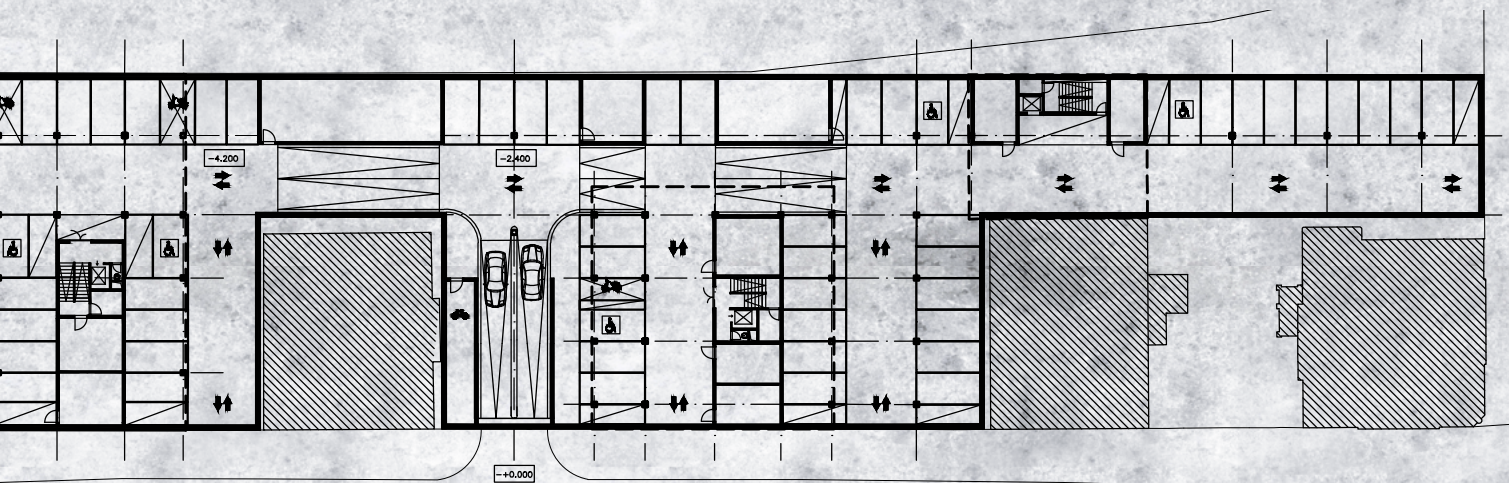
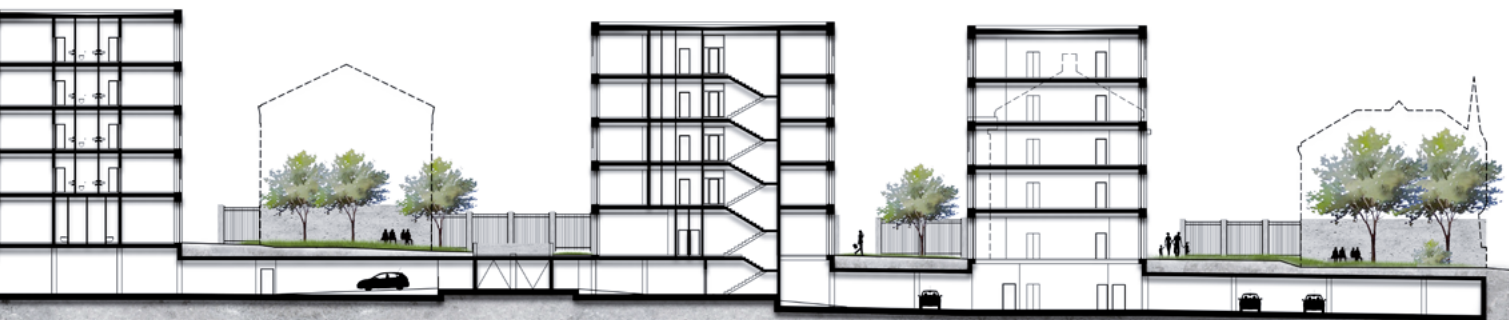
plocha komerční 140m²

VSTUPY DO OBJEKTU

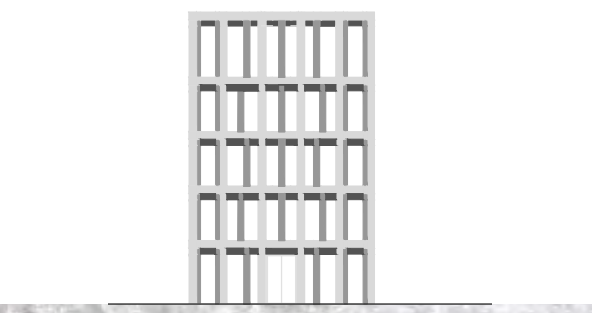
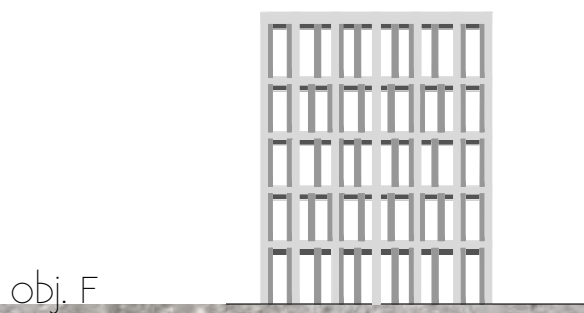
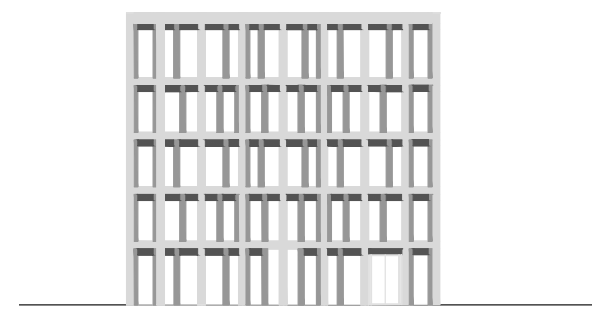
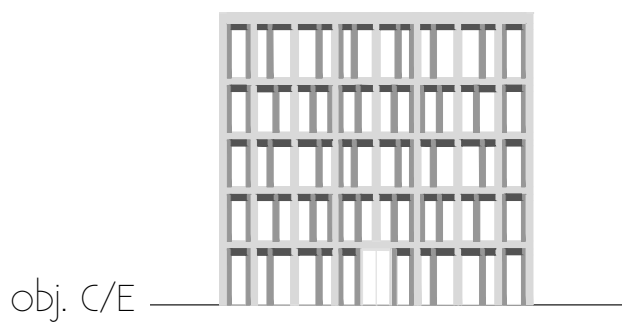
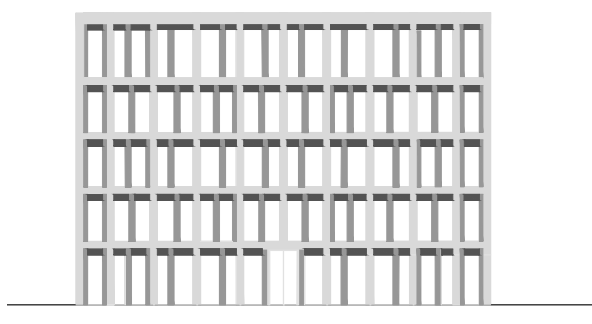
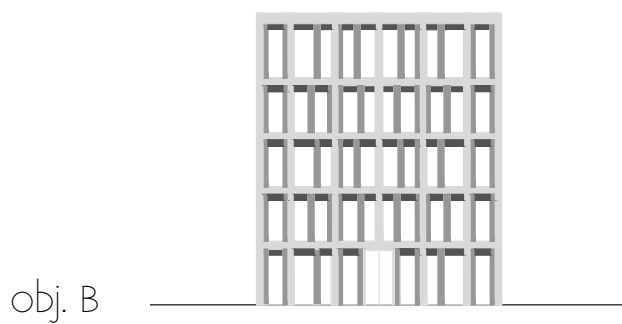
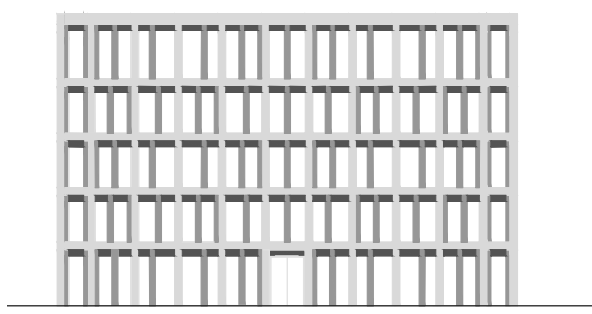
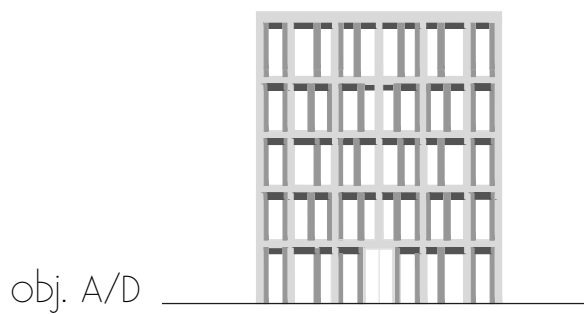
1X administrativa z meziprostoru

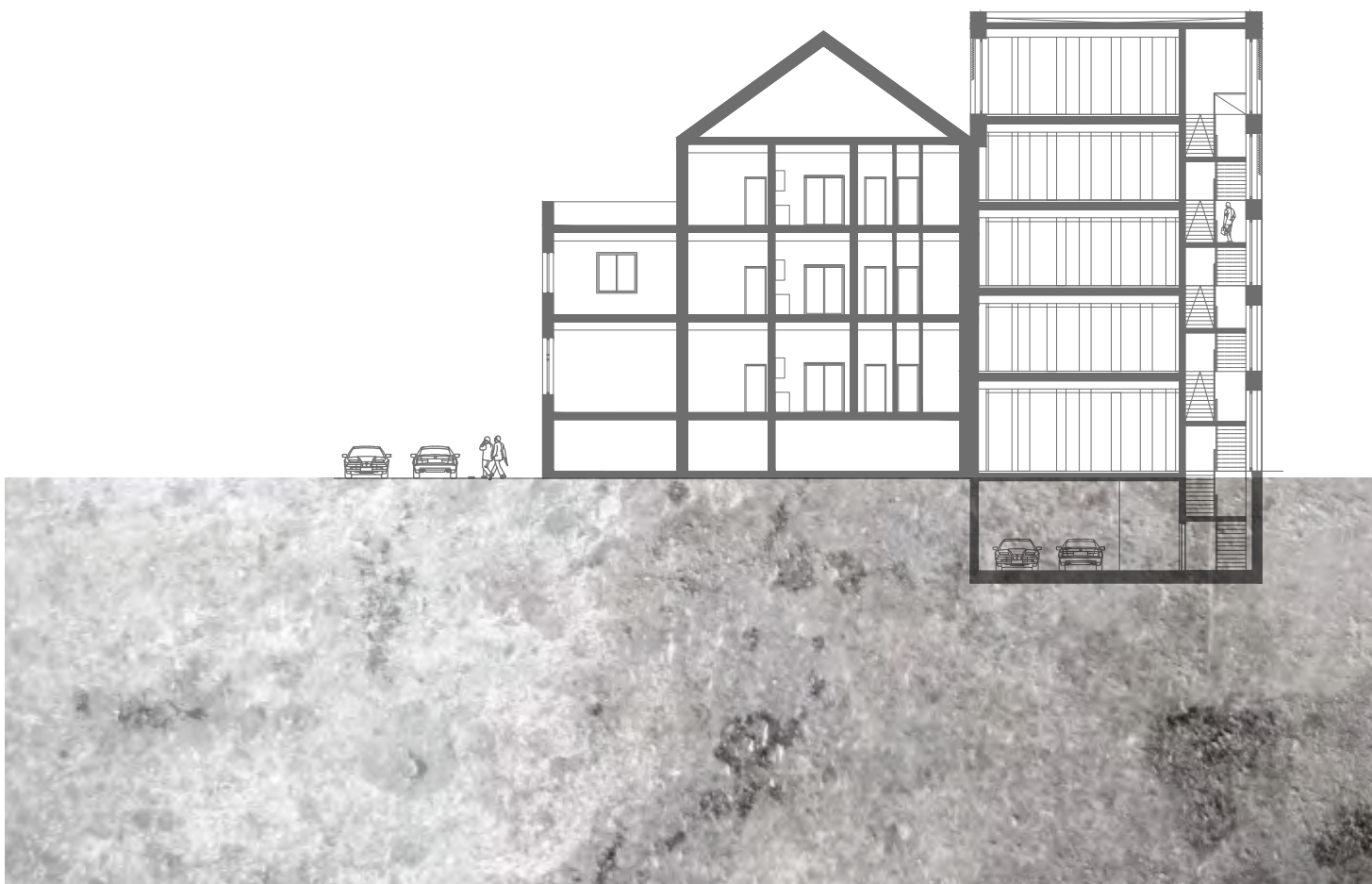






MILADY HORÁKOVÉ





ŘEZ PŘÍČNÝ VILOU č.p.179 / m 1:300

PLOCHY

zastavitelná plocha pozemku 7875m² (plocha smíšená SV)
zastavěná plocha 2470m²

HPP nadzemní části 12350m²

HPP podzemní části 5200m²

celkem 17550m²

administr. prostory: obj. A 1770m²

obj. B 1470m²

obj. C 1380m²

obj. D 1770m²

obj. E 1380m²

obj. F 700m²

celkem 8470m²

komerční prostory: obj. A 180m²

obj. B 160m²

obj. C 190m²

obj. D 180m²

obj. E 190m²

obj. F 130m²

celkem 1030m²

KUBATURY

nadzemní část 23835m³

podzemní část 16640m³

celkem 40475m³

KONZULTANTI

prof. Ing. arch. Ladislav Lábus, Hon. FAIA

Ing. arch. Michal Šrámek

Mgr. akad. arch. Radka Kurčíková

Ing. Marcela Koukolová

doc. Ing. Karel Lorenz, CSc. / statika

Ing. Daniela Bošová, Ph.D. / požární ochrana

doc. Ing. Václav Bystřický, CSc. / technické zařízení budov

ZDROJE, ODKAZY

Elektronické mapové podklady magistrátu Hlavního města Prahy, <http://www.praha.eu/>

<http://maps.google.cz/maps>

www.geoportalpraha.cz

geoportal.cuzk.cz

archivnimapy.cuzk.cz

<http://www.bubenec.eu>