



**FAKULTA
STAVEBNÍ
ČVUT V PRAZE**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

LS 2020 - 21

fakulta

Fakulta stavební

studijní program

Architektura a stavitelství

zadávací katedra

**Katedra urbanismu
a územního plánování**

název diplomové práce

**Praha - Žižkov
Studie transformace území
nákladového nádraží jih**



autor(ka) práce

**Ing.
Petra
Koubovská**

datum a podpis studenta/studentky

vedoucí diplomové práce

doc. Ing. arch. Ivan Kaplan

datum a podpis vedoucího práce



*nomínace na cenu prof. Voděry
(bude vyplněno u obhajoby)*



*výsledná známka z obhajoby
(bude vyplněno u obhajoby)*



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

studijní program: Architektura a stavitelství
studijní obor: Architektura a stavitelství
akademický rok: 2020/2021

Jméno a příjmení diplomanta: Ing. Petra Koubovská
Zadávající katedra: K11 127 katedra urbanismu a územního plánování
Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Kaplan
Název diplomové práce: Praha - Žižkov - Studie transformace území nákladového nádraží jih
Název diplomové práce v anglickém jazyce: Prague - Žižkov - Transformation study of area freight depot south

Rámcový obsah diplomové práce: Soubor staveb a veřejných prostranství v prostoru lokality jih
Studie architektonického souboru s bydlením a veřejnými budovami
Studie vybraného souboru veřejných prostranství s projektem stavebních úprav

Datum zadání diplomové práce: 18.02.2021 Termín odevzdání: 14.05.2021
(vyplňte poslední den výuky přísl. semestru)

Diplomovou práci lze zapsat, kromě oboru A, v letním i zimním semestru.

Pokud student neodevzdal diplomovou práci v určeném termínu, tuto skutečnost předem písemně zdůvodnil a omluva byla děkanem uznána, stanoví děkan studentovi náhradní termín odevzdání diplomové práce. Pokud se však student řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, může si student zapsat diplomovou práci podruhé. Studentovi, který při opakovaném zápisu diplomovou práci neodevzdal v určeném termínu a tuto skutečnost řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, se ukončuje studium podle § 56 zákona o VŠ č.111/1998 (SZŘ ČVUT čl 21, odst. 4).

Diplomant bere na vědomí, že je povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

.....
vedoucí diplomové práce

.....
vedoucí katedry

Zadání diplomové práce převzal dne: 18.02.2021

.....
diplomant

Formulář nutno vyhotovit ve 3 výtiscích – 1x katedra, 1x diplomant, 1x studijní odd. (zašle katedra)

Nejpozději do konce 2. týdne výuky v semestru odešle katedra 1 kopii zadání DP na studijní oddělení a provede zápis údajů týkajících se DP do databáze KOS.

DP zadává katedra nejpozději 1. týden semestru, v němž má student DP zapsanou.
(Směrnice děkana pro realizaci stud. programů a SZZ na FSv ČVUT čl. 5, odst. 7)

DIPLOMOVÁ PRÁCE

zaměření A+U



SPECIFIKACE ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (DP)

Diplomantka: Ing. Petra Koubovská
Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Ivan Kaplan

1. Část: URBANISTICKÁ KONCEPCE, ŘEŠENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ OBJEKTŮ, KRAJINNÉ A ZAHRADNÍ ÚPRAVY, REGULAČNÍ PRVKY

Konzultant (VEDOUČÍ DP, K 11 127): doc. Ing. arch. Ivan Kaplan

Upřesnění úkolů: *Specifikováno v zadání práce*

Podpis konzultanta: Datum:

2. Část: KONCEPCE ZELENĚ

Konzultant (KATEDRA K 11 127): JAN HENDRYCH, ASLA

Upřesnění úkolů: *Optimalizace zeleně*

Podpis konzultanta: Datum:

3. Část: KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Konzultant (EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍK K 11 127): ING. VÁCLAV PIVOŇKA

Upřesnění úkolů: *Koncepce zajištění dopravní dostupnosti a obsluhy objektu.
Bilanční propočty nároků objektu na zařízení pro dopravu v klidu.
Návrh pokrytí nároků objektu na zařízení pro dopravu v klidu.*

Podpis konzultanta: Datum:

4. Část: KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Konzultant (KATEDRA K 11 127): ING. VÁCLAV JETEL

Upřesnění úkolů: *Autorská zpráva
Koordinační situace
Bilanční výpočty*

Podpis konzultanta: Datum:

.....
Podpis vedoucího diplomové práce Datum

ANOTACE

V diplomové práci je řešeno území v městské části Praha 3 - Žižkov, které bylo v minulosti využíváno jako areál koncového nákladového nádraží Žižkov.

Práce je rozdělena na dvě části - předdiplomní a diplomní projekt.

V rámci předdiplomního projektu byla provedena analýza území a na jejím základě byl vytvořen koncept urbanistického řešení lokality. Návrh respektuje plánovanou výstavbu v severní části lokality a také počítá s připravovanou výstavbou metra - linky D. Dochází zde k vytvoření nové rozmanité městské čtvrti, kde je funkce bydlení doplněna občanským vybavením - základní školou, mateřskou školou, obchody a administrativou jako pracovními příležitostmi.

Diplomní projekt řeší podrobněji hlavní veřejný prostor území - náměstí s obchodním domem - včetně okolního parteru. Součástí řešení je také koncepce zeleně, dopravní infrastruktury a technické infrastruktury.

ANNOTATION

The diploma thesis handles on the area of municipal part Prague 3 called Žižkov, which was used as the freight station Žižkov in the past.

The thesis is divided into two parts – pre-diploma and diploma thesis.

The analysis of the area was done as the part of the pre-diploma thesis. Based on that the concept of urbanistic design of the locality was created. The concept respects the planned construction in the northern part of the locality and also counts with the planned construction of the underground – line D. A new diverse city district will be created – housing here is completed by civil amenities – primary school, kindergarten, shops and administration offering job opportunities.

The diploma thesis handles in more detail the main public area – a square with a department store including surrounding parterre. Other parts of the thesis cover greenery concept, transport infrastructure and technical infrastructure.

KLÍČOVÁ SLOVA

Praha, Žižkov, Nákladové nádraží Žižkov, brownfields, urbanismus, veřejný prostor, náměstí, obchodní centrum, bytový dům, administrativní budova

KEY WORDS

Prague, Žižkov, freight station Žižkov, brownfields, urbanism, public area, square, department store, apartment building, office building

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Jméno diplomanta:

Ing. Petra Koubovská

Název práce:

Praha - Žižkov

Studie transformace území nákladového nádraží jih

Katedra:

K127 - Katedra urbanismu a územního plánování

Studijní program:

Architektura a stavitelství

Škola:

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta stavební

Thákurova 2077/7

166 29 Praha 6

Vedoucí práce:

doc. Ing. arch. Ivan Kaplan

Konzultanti:

Jan Hendrych, ASLA (koncepce zeleně)

Ing. Václav Pivoňka (koncepce dopravní infrastruktury)

Ing. Václav Jetel, PhD. (koncepce technické infrastruktury)

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych zde poděkovala vedoucímu diplomové práce doc. Ing. arch. Ivanu Kaplanovi za odborné vedení mé práce, cenné poznámky a připomínky. Oceňuji jeho lidský přístup a trpělivost.

Dále děkuji za pomoc a odborné rady nejen ostatním konzultantům této diplomové práce, ale i všem vyučujícím, se kterými jsem měla možnost se během studia setkat.

Moje poděkování patří také mé rodině a přítelovi za podporu nejen při zpracovávání diplomové práce, ale během celého studia.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a podkladů.

Praha, 23. 5. 2020

Ing. Petra Koubovská

OBSAH

ÚVOD

Zadání DP _ Specifikace zadání DP
Anotace a klíčová slova _ Základní údaje _ Poděkování
Obsah

PŘEDDIPLOM

ANALÝZA

Seznámení s lokalitou
Výkres širších vztahů _ 1:5 000
Historie lokality
Historie nákladového nádraží
Stavební záměry v lokalitě
Územní plán _ 1:7 500
Metropolitní plán _ 1:7 500
Problémový výkres _ 1:3 000
Fotodokumentace lokality

NÁVRH

Situace _ 1:3 000
Autorská zpráva _ Vizualizace
Schémata
Vizualizace

DIPLOM

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Situace 1:1 000
Autorská zpráva _ Inspirace
Katalog prvků mobiliáře
Vizualizace nadhledové
Vizualizace z pohledu chodce
Vizualizace noční
Schéma výškového propojení parkovacího domu a obchodního centra

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Obchodní centrum - půdorys 2.PP _ 1:300
Obchodní centrum - půdorys 1.PP _ 1:300
Obchodní centrum - půdorys 1.NP _ 1:300
Obchodní centrum - půdorys 2.NP _ 1:300
Obchodní centrum - půdorys 3.NP _ 1:300
Bytový dům s administrativou - půdorys 2.PP a 3.PP _ 1:400
Bytový dům s administrativou - půdorys 1.PP _ 1:400
Bytový dům s administrativou - půdorys 1.NP _ 1:400
Bytový dům s administrativou - půdorys typického podlaží (typ a) _ 1:400
Bytový dům s administrativou - půdorys typického podlaží (typ b) _ 1:400
Bytový dům s administrativou - půdorys dispozice typických bytů _ 1:100
Bytový dům s administrativou - půdorys dispozice typických bytů _ 1:100
Administrativní budova - půdorys _ 1:200

KONCEPCE ZELENĚ

Výkres zeleně - zelené plochy
Výkres zeleně - funkční dělení stromů
Výkres zeleně - specifikace stromů
Katalog zeleně

KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Autorská zpráva _ Bilanční výpočet
Schéma dopravního řešení _ 1:3 000
Doprava v klidu - bytový dům s administrativou _ 1:500
Doprava v klidu - obchodní centrum _ 1:450

KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Autorská zpráva _ Bilanční výpočty
Bilanční výpočty
Schéma stávajících sítí _ 1:3 000
Schéma veřejného osvětlení a odvodnění v detailu _ 1:1 000
Koordinační situace _ 1:1 000

ZÁVĚR

Zdroje

SEZNÁMENÍ S LOKALITOU

POLOHA LOKALITY

Řešená lokalita se nachází v městské části Prahy 3 na Žižkově v okolí bývalého Nákladového nádraží Žižkov. Nachází se východně od centra města v jeho širším okolí.

Území je vymezeno ze severu Olšanskou ulicí a její protaženou osou směrem na východ, z jihu pak ulicí U Nákladového nádraží a Olšanskými hřbitovy. Na západě ho vymezuje budova telekomunikací CETIN, na východě ulice K Červenému dvoru. Na území se nachází areál Nákladového nádraží Žižkov a již zmíněná budova CETINu, která je určena k demolici.

VYUŽITÍ LOKALITY

Navzdory své atraktivní poloze, je území v dnešní době v nepříliš atraktivním stavu. Kromě budovy bývalého nákladového nádraží, jejíž prostory jsou pronajaty různým firmám, které je využívají jako sklady či prodejny, se na území nacházejí sklady, nerušící produkce, ubytovna, benzínová pumpa a další drobné stavby. Velká část území, zejména na východě, je zarostlá náletovou zelení a je využívána jako útočiště pro lidi bez domova.

Do budoucna s lokalitou lze počítat jako s poměrně velkou územní rezervou, ačkoliv dnes se jedná o typický brownfield. Významnosti lokalitě dodává nejen historie a minulost místa, ale také to, že budova bývalého nákladového nádraží je vyhlášena kulturní památkou.

ZELEŇ

V řešeném území se nenachází žádná veřejně přístupná zeleň, která by mohla sloužit k volnočasovému využívání. Avšak v okolí lokality se nachází několik větších parků - Parukářka, Židovské pece a vzdálenější park na Vítkově. V těsné blízkosti se nacházejí Olšanské hřbitovy, které svou rozlohou jsou největším pražským hřbitovem. Jedná se o častý cíl nejen místních pro svůj klid, ale i turistů, jelikož je zde pohřbena řada významných osobností. Jsou však obehnané zdí a nejsou trvale přístupné, tudíž z hlediska propojení ze železnice je lze vnímat spíše jako bariéru v území.

DOPRAVA

Lokalita má výbornou dopravní dostupnost, díky poloze vůči centru města.

Řešené území je v přímé návaznosti na městskou hromadnou dopravu. Lokalitou vede tramvajová trať směrem na jih do centra s přestupem na linku metra A ve stanici Želivského či Flora, trať vedoucí na sever vede na Palmovku, kde je možný přestup na linku metra B. Podle platného územního plánu je zde v budoucnu uvažováno se stanicí linky metra D Žižkovské nádraží. V okolí je také několik zastávek autobusové dopravy.

Lokalitou prochází komunikace celoměstského významu, která zajišťuje dobrou automobilovou dostupnost.

Pro pěší pohyb způsobuje ulice Jana Želivského značnou bariéru.





HISTORIE LOKALITY

Za Karla IV. byly strážně za Prahou, tedy i území dnešního Žižkova, posázeny vinicemi či se zde nacházely polnosti. V roce 1788 na území této městské části byla založena obec Viničné Hory. Jednalo se o nepříliš hustě osídlenou krajinu. Toto území bylo v polovině 19. století nejprve přejmenováno na Vinohrady a následně roku 1867 na Královskou Vinohradskou obec. Ta byla následně rozdělena na dvě části - na Královské Vinohrady a na dnešní Žižkov. V květnu 1881 povýšil císař František Josef I. Žižkov na město. K připojení Žižkova k Praze došlo začátkem roku 1922. V druhé polovině 19. století došlo k mohutnému rozvoji území a k rozsáhlé výstavbě nových domů. V této době sem byla přivedena linka pražské koněspřežky, na přelomu 19. a 20. století zde byla zprovozněna jedna z prvních tramvajových tratí, která koněspřežku nahradila. Ve třicátých letech 20. století byla již celá čtvrť zastavěna.

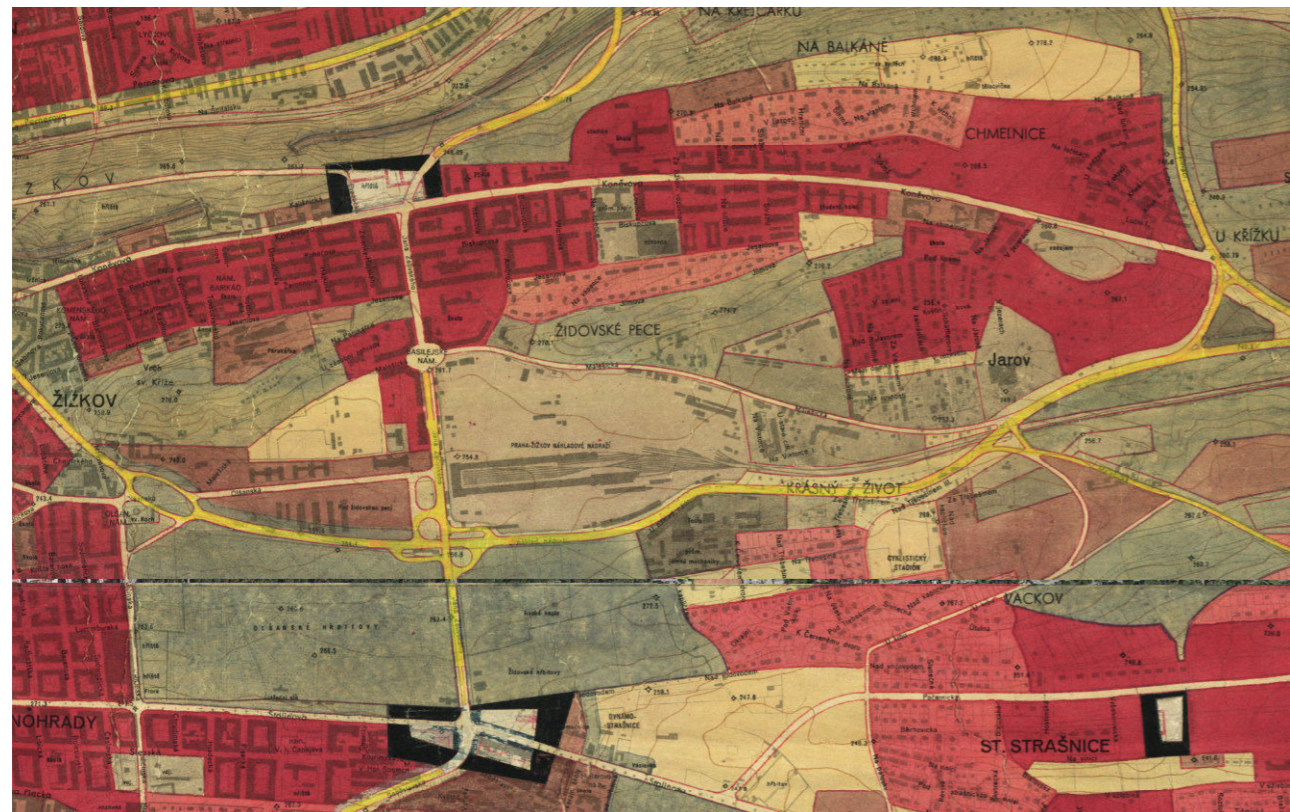
Na území Žižkova se nachází místní kopec Vítkov, který se do historie zapsal díky bitvě konané 14. července 1420, kdy husité pod vedením Jana Žižky z Trocnova zvítězili nad vojsky křižáků. Po Janu Žižkovi z Trocnova nezískala název pouze samotná čtvrť, ale s husitstvím je spojeno také mnoho názvů žižkovských ulic - Táboritská, Husinecká, Lupáčova.

Již v polovině 15. století se v jižní části Nákladového nádraží nacházela dnes již zaniklá viničná usedlost Direktorka. Později byla přejmenována na Červený dvůr. Jednalo se o barokní hospodářskou a viničnou usedlost, kterou tvořila jednopodlažní budova s mansardovou střechou, která byla doplněna několika menšími budovami rozmístěnými kolem obdélníkového dvora. Usedlost zanikla před rokem 1938, kdy musela ustoupit výstavbě nádraží.

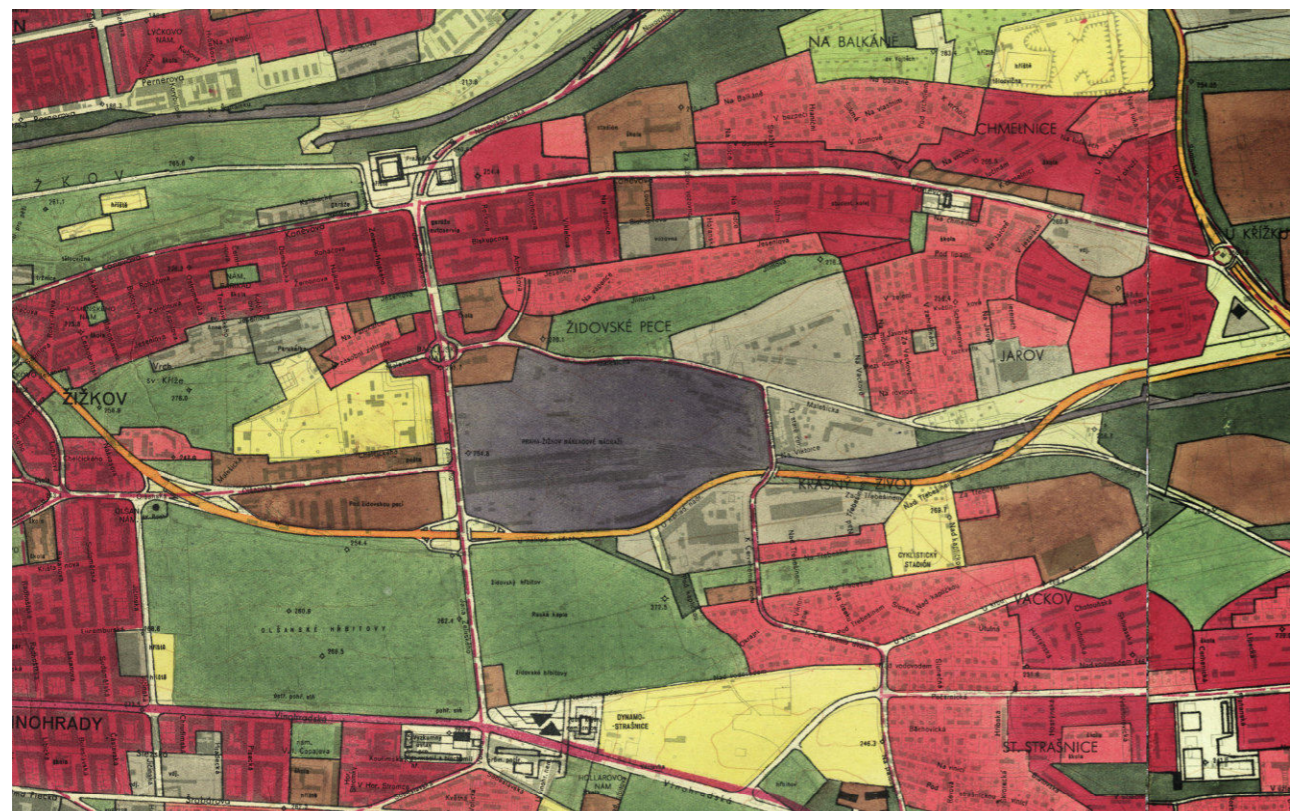
Urbanistický plán Žižkova, který ho řeší jako pražské předměstí v 2. polovině 19. století, obsahuje malé a nepravidelné bloky, které jsou navíc rozděleny na velké množství pozemků. Při zastavování pozemků již nezůstává místo ve vnitrobloku místo na dvorek, ale pouze na šachty světlíků. Ulice jsou úzké a strmé, tudíž těžko sjízdné. v celé čtvrti chybí zeleň. Lze zde však nalézt určité urbanistické záměry. Byla snaha o pravidelnou blokovou strukturu, ale tato struktura byla podřazena a na některých místech tedy zdeformována kvůli terénu. Vedení dnešní Koněšpěřovy ulice směřovalo na siluetu Pražského hradu a dnešní Prokopova ulice na Vítkovský ostrov.

Žižkov získal pověst dělnické čtvrti, ačkoliv se zde nenacházela žádná větší továrna - na rozdíl od Karlína či Smíchova.

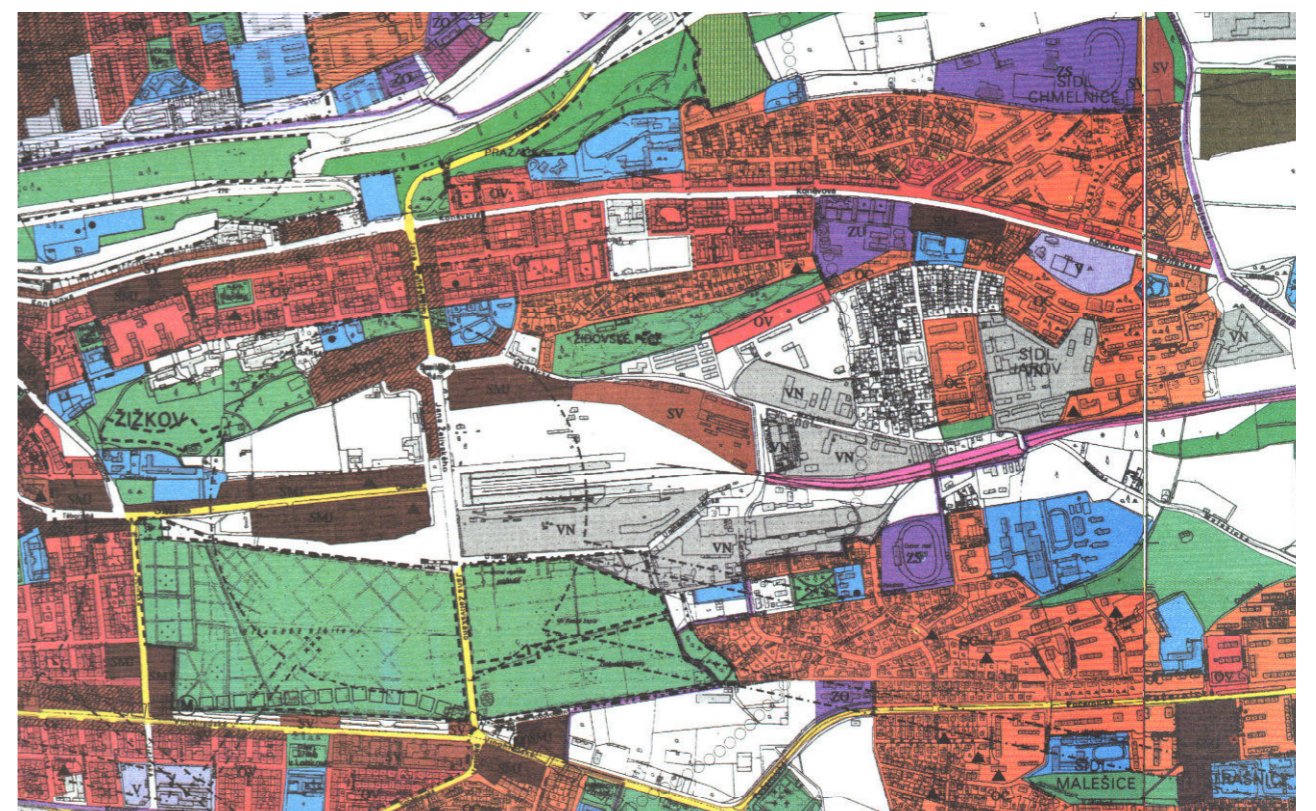
V 70. a 80. letech 20. století proběhla asanace Žižkova, důvodem byla modernizace bytového fondu. Původně se uvažovalo o radikální přestavbě celé čtvrti, kdy měli být původní staré cihlové převážně čtyřpodlažní pavlačové domy, které již nevyhovovaly novodobým urbanistickým a hygienickým požadavkům strženy a nahrazeny novými panelovými domy. Nakonec však bylo provedeno pouze výběrové nahrazování staré zástavby, díky čemuž došlo k zlepšení dopravní situace ve čtvrti, a k modernizaci stávající zástavby. Koncem 20. století, po sametové revoluci, se díky opravám a rekonstrukcím původního bytového fondu a díky nové výstavbě ze Žižkova začala stávat rezidenční čtvrť. V těsné blízkosti řešeného území byly postaveny dva bytové komplexy - v roce 2009 Central Park Praha s téměř 600 byty a v roce 2016 Residence Garden Towers s 700 byty. Od počátku století zde také hojně vznikají kancelářské budovy.



ÚZEMNÍ PLÁN 1964 _ 1:20 000



ÚZEMNÍ PLÁN 1971 _ 1:20 000



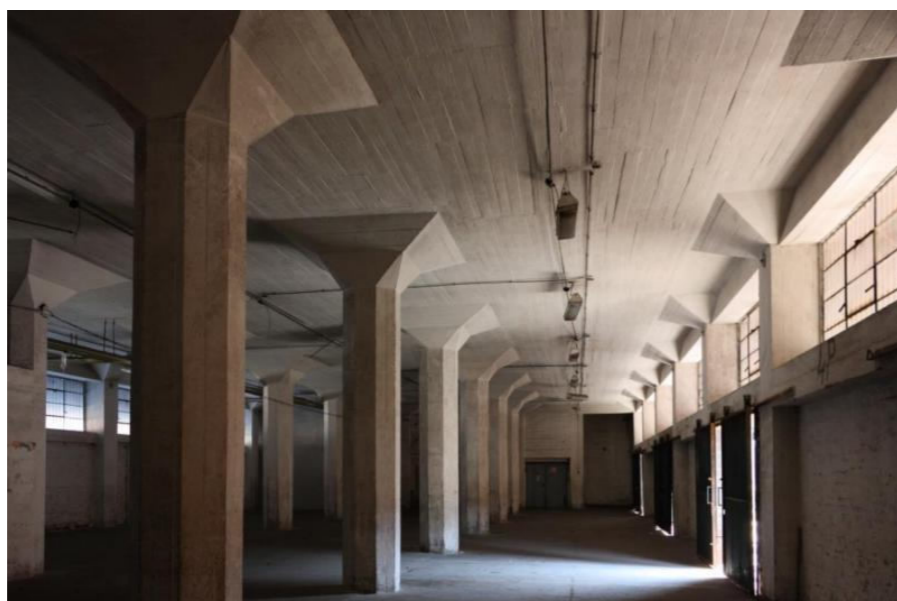
ÚZEMNÍ PLÁN 1964 _ 1:20 000



HISTORICKÁ FOTOGRAFIE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



HISTORICKÁ FOTOGRAFIE KOLEJIŠTĚ



FOTOGRAFIE INTERIÉRU

HISTORIE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ

Od 19. století se v nákladní dopravě prosazovala čím dál více doprava železniční, jednalo se v té době o velice rychlý způsob přepravy. Nákladová nádraží byla součástí téměř každé železniční stanice, jelikož železnice zprvu sloužila jako přepravní prvek pro uhlí z dolů do měst a průmyslových oblastí. Samostatná nákladová nádraží nejdříve vznikala v areálech továren a průmyslových objektů. Se zvyšujícím se objemem nejen nákladní ale i osobní železniční dopravy se začala osobní a nákladová nádraží oddělovat. V mnoha velkých evropských městech vznikala nákladová nádraží, která byla umístována na okrajích města. Tak tomu bylo i v Praze, kde nákladové nádraží mělo za úkol odlehčit stávajícím nádražím, hlavně dnešnímu Hlavnímu nádraží a nádraží ve Vršovicích.

Již v roce 1919 se začalo uvažovat o výstavbě nákladového nádraží pro Prahu. V úvahu připadalo území usedlosti Horní Stromka, avšak ministerstvo zdravotnictví a tělesné výchovy zde počítalo s výstavbou nemocnice (dnešní Vinohradská nemocnice), proto bylo vybráno území nacházející se v sousedním Žižkově. Toto území mělo snadnou dostupnost do centra města.

Projekt trati zpracoval roku 1927 Ing. Miroslav Chlumecký, který navrhl nejen rozvržení kolejiště, ale také půdorysné uspořádání budov a jejich funkční využití. Budovy dvou železobetonových skladů se spojovacími tunely a středním překládkovým peronem navrhl Dr. Ing. Karel Caives a Ing. arch. Vladimír Weiss. Později společně navrhli také administrativní budovu nákladového nádraží.

Stavbě samotného nákladového nádraží tedy předcházela překládka kolejí a stavba výhybky na trati Libeň - Vršovice. Stavební práce byly zahájeny v létě 1928 a kolejiště bylo dokončeno roku 1934, roku 1935 potom severní skladiště. Na přelomu října a listopadu 1935 se konala prapagační akce, kde byla budova představena tisku a veřejnosti. Pravidelný provoz byl zahájen 1. března 1936, který trval až do roku 2002.

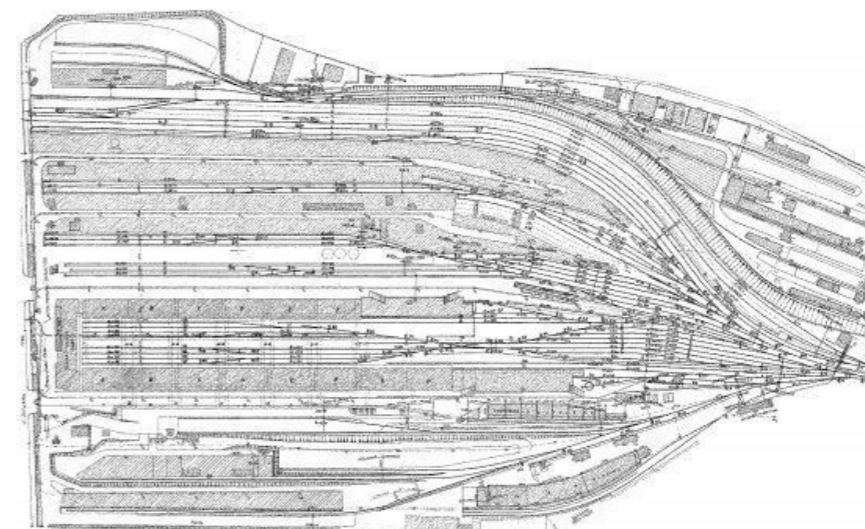
Hlavní budovy mají půdorys písmene U. V čele, v ose Olšanské ulice, stojí správní budova, ve které se nacházely pokladny a kanceláře. Ramena tvoří dvě budovy skladů - severní skladiště podeje ve zkrácené délce čtyř oddílů a jižní skladiště výdeje v délce šesti oddílů. Rampy skladišť byly chráněny zastřešením proti dešti. Mezi kolejiště uprostřed nádraží se nacházely kryté rampy s výtahy a mostky spojujícími je se skladišti. Mostky jsou umístěn, jak nad první kolejiště, tak i pod jeho úroveň, čímž byla usnadněná manipulace s nákladem z vlaků do skladů.

Budova reprezentuje ukázkový příklad průmyslové architektury 30. let minulého století. Jedná se o jedu z největších industriálních funkcionalistických staveb v Praze, svým zpracováním a provozem naplňovala funkcionalistický ideál domu jako stroje.

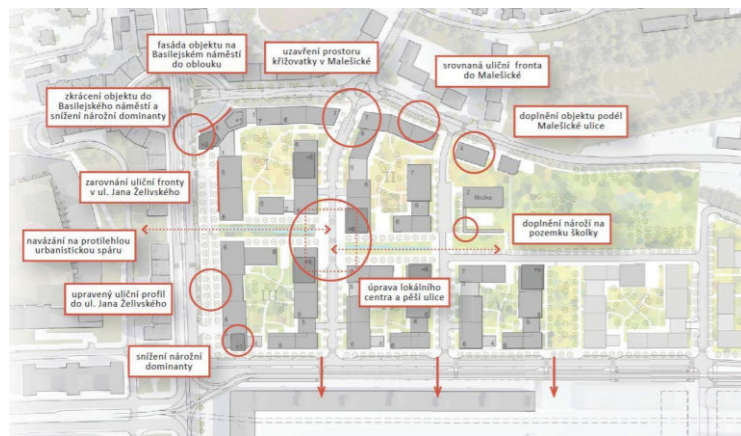
V posledních letech se jednalo o jednu z nejdiskutovanějších staveb v Praze. Hrozila jí likvidace, jelikož bránila budoucímu využití území. Budova stojí v ose Olšanské ulice, kterou po zbourání nádraží, by bylo nejjednodušší protáhnout a pokračovat s ní na Jarovskou spojku. Zbylé získané území by mohlo posloužit developmentu. Další variantou bylo probourání pouze čelní budovy nádraží a vedení tramvajové linky skrz, tedy mezi skladišti nádraží.

Ministerstvo kultury dlouhé roky váhalo, zda se má jednat o kulturní památku. V srpnu 2003 Národní památkový ústav navrhl prohlásit soubor objektů za nemovitou kulturní památku. Ministerstvo kultury se však rozhodlo řízení nezahájit, protože budova jim přišla na technickou památku příliš mladá. V prosinci 2010 prohlásilo ministerstvo kultury hlavní budovu, dvě symetricky umístěné vrátnice a dochované oplocení podél ulice Jana Želivského za kulturní památku. České dráhy, Sekyra Group a Praha 3 vyjádřily svůj nesouhlas proti tomuto rozhodnutí. V únoru 2012 byla tedy kulturní památkou prohlášena pouze hlavní budova, ale vlastníci opět vyjádřili nesouhlas. Potřetí prohlásilo ministerstvo kultury nákladové nádraží za kulturní památku v listopadu 2012. V březnu 2013 podepsala ministryně kultury Alena Hanáková definitivní prohlášení a hlavní budova nákladového nádraží se stala nemovitou kulturní památkou.

V současné době jsou budovy pronajaty různým firmám, které je využívají jako sklady či prodejny. Za dobu své existence budova zchátrala a je smutné vidět v jakém je dnes stavu. Pro rekonstrukci exteriérů, při níž by budova neztratila nic ze své historické hodnoty a zároveň by se do objektu podařilo vnést novou funkci, by mohly posloužit jako příklad High Line v New Yorku či SCI-Arc v Los Angeles. Co se týče interiéru, je otázka jak je využívat, pro dnešní využití skladů a velkoobchodních prodejen je ho škoda. Jedná se o prostor, který by mohl sloužit jako školy či kulturní zařízení. V roce 2013 se zde konala krátkodobá (tříměsíční) a současného umění Prague Biennale. Vystavovatelé si chválili nejen "krásné denní osvětlení, díky kterému by se mohlo jednat i profi výstavní prostor, ale i architekturu interiéru". Podle vyjádření Městské části Prahy 3 z roku 2013 by v rozlehlém areálu mohly v ideálním případě sídlit galerie, restaurátorské dílny nebo třeba otevřeně depozitáře. V témže roce měl Národní filmový archiv vypracovanou studii o využívání budovy. V plánu bylo přízemí křidel otevřít veřejnosti včetně jednoho či dvou kin, výstavních prostor a kavárny. Další prostory chtěl využívat pro odborný provoz či badatelskou práci. Doufal, že s pomocí ministerstva kultury se mu plán podaří do 4 let zrealizovat, což se nestalo.



HISTORICKÝ PLÁN KOLEJÍ - ING. MIROSLAV CHLUMECKÝ



REZIDENCE PARKOVÁ ČTVRŤ _ SITUACE



REZIDENCE PARKOVÁ ČTVRŤ _ VIZUALIZACE



STAVBA NA MÍSTĚ BÝVALÉ TELEFONNÍ ÚSTŘEDNY _ VIZUALIZACE



STAVBA NA MÍSTĚ BÝVALÉ TELEFONNÍ ÚSTŘEDNY _ MODEL

REZIDENCE PARKOVÁ ČTVRŤ - NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ SEVER

Společnost Central Group navrhla zastavění území nákladového nádraží severně od hlavní budovy. Jedná se o blokovou zástavbu bytové typu s veřejností neprůchozími vnitrobloky doplněnou občanskou vybaveností, jako jsou prostory pro gastronomii, obchody a služby. Návrh také počítá se vznikem velkého parku a mateřské školy.

REZIDENCE NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Společnost Penta Real Estate spolu se společností SUDOP ve spolupráci s Českou komorou architektů vyhlásila v letech 2018 a 2019 soutěž o zpracování urbanistické studie na území nacházejícím se mezi Nákladovým nádražím Žižkov a bytovou výstavbou na Vackově. Z 44 odevzdaných návrhů postoupilo do druhého kola 5 uchazečů, z nichž jako vítězný porota vybrala společný návrh nizozemského studia Benthem Crouwel Architects a pražského ateliéru RA15. Vítězný návrh zaujal především rozsáhlým veřejně přístupným parkem. Po obvodu parku jsou navrženy bytové domy.



REZIDENCE NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV _ SITUACE



REZIDENCE NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV _ VIZUALIZACE



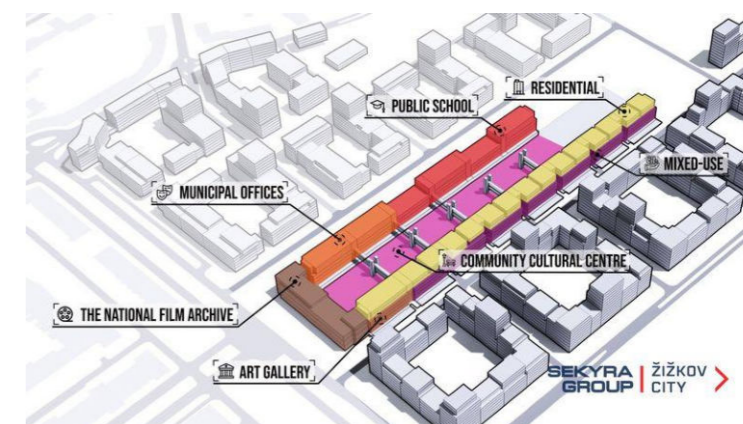
ŽIŽKOV CITY _ VIZUALIZACE

STAVBA NA MÍSTĚ BÝVALÉ TELEFONNÍ ÚSTŘEDNY

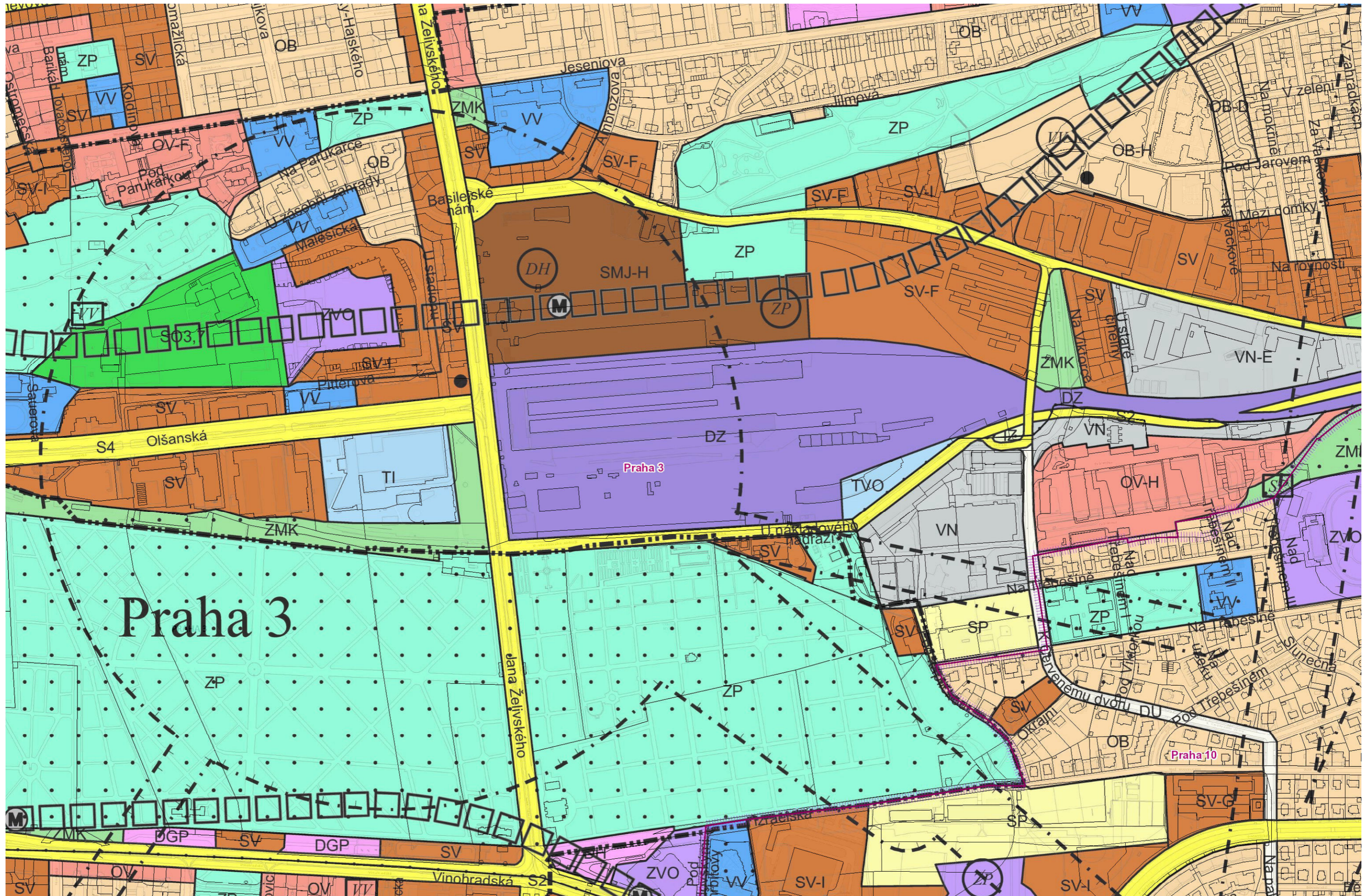
Na místě budovy Cetinu ze 70. let minulého století, vznikl projekt kapacitní výškové bytové výstavby. Vítězem architektonické soutěže z roku 2019 je architektka Eva Jiříčná s návrhem tří výškových budov a sousedního bloku s dvěma dalšími výškovými dominantami. Součástí návrhu je také občanská vybavenost včetně malé školky. Tato soutěž však nebyla posvěcena Českou komorou architektů. Tento návrh je svým charakterem velice podobný již stávajícím obytným komplexům v těsné blízkosti - Central Park a Garden Towers.

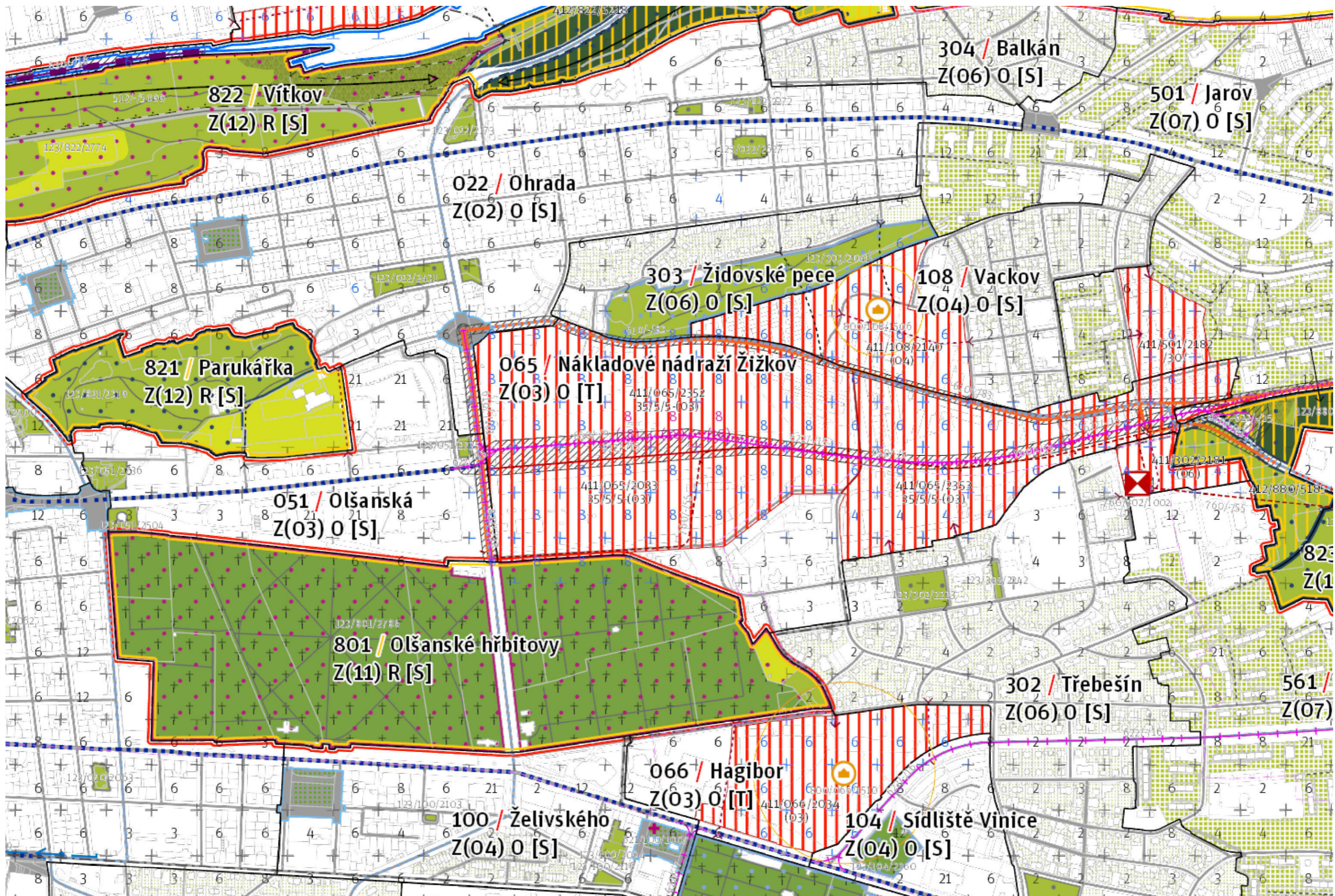
ŽIŽKOV CITY - NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ JIH

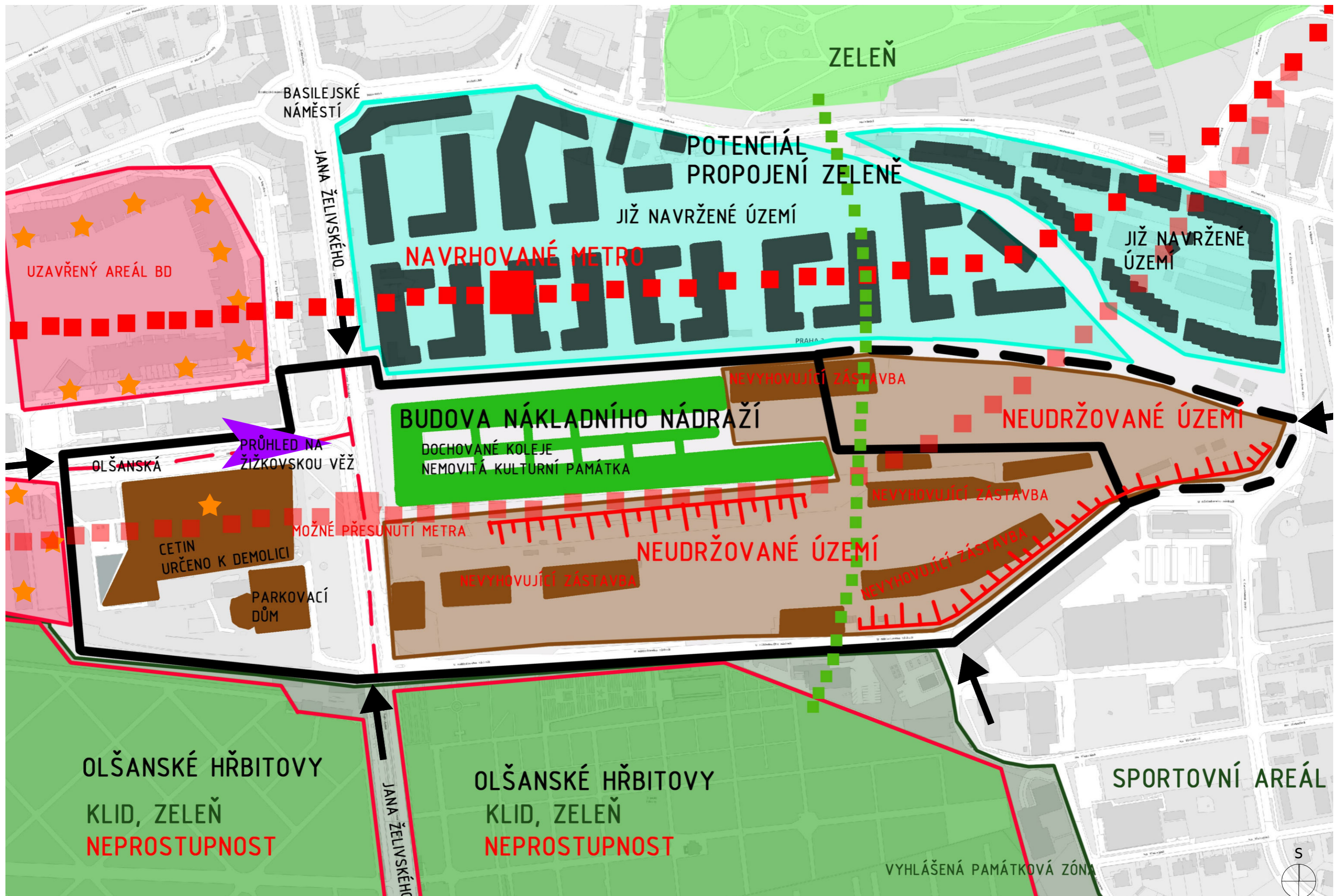
Společnost Sekyra Group stojí za návrhem řešící území na jih nákladového nádraží na jih a východ od hlavní budovy, včetně budovy. Návrh zpracovává území jako rezidenční čtvrť. Více než polovinu území zabírá památkově chráněná budova nádraží, která by po revitalizaci měla sloužit jak kulturní a společenské centrum a mezi jejími rameny by mělo vyrůst nové náměstí velkorysých rozměrů. Na náměstí navazuje pás zeleně kopírující původní železnici. Podle návrhu by v čelní budově nádraží měl mít sídlo Národní filmový archiv, další prostory nádraží by měly sloužit jako knihovna, kino. V jižním křídle se počítá s umístěním veřejné i soukromé školy, tělocvičny, zdravotnictví či loftových kanceláří. Funkční náplň jednotlivých objektů je dlouhodobé (byty), krátkodobé (hotel) a přechodné (studentské ubytování) bydlení.



ŽIŽKOV CITY _ FUNKČNÍ NÁPLŇ BUDOVY BÝVALÉHO NÁDRAŽÍ









BUDOVA BÝVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



KOLEJE VE VNITROBLOKU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



SEVERNÍ KŘÍDLO BUDOVY NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



BUDOVA CETINU A PARKOVACÍ DŮM



ROH ULIC OLŠANSKÁ A JANA ŽELIVSKÉHO



NEVYHOVUJÍCÍ ZÁSTAVBA NA VÝCHODĚ LOKALITY



NEVYHOVUJÍCÍ ZÁSTAVBA NA JIHU LOKALITY



POHLED DO LOKALITY Z VÝCHODNÍ STRANY



VÝCHODNÍ ČÁST LOKALITY



POZŮSTATKY KOLEJÍ



PROSTOR ZA BUDOVOU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



BYTOVÁ REZIDENCE GARDEN TOWERS

OLŠANSKÁ POLIKLINIKA

HOTEL

BYTOVÝ KOMPLEX CENTRAL PARK PRAHA

OLŠANSKÁ ULICE

OBCHODNÍ CENTRUM

POŠTA

PARKOVACÍ DŮM

NÁMĚSTÍ

OLŠANSKÉ HRBITOVY

ULICE JANA ŽELIVSKÉHO

KOMUNIKACE S TRAMVAJOVOU DOPRAVOU

BLOKOVÝ BYTOVÝ DŮM

ULICE U NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ

BUDOVA BYVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

OLŠANSKÉ HRBITOVY

VEŘEJNÝ PARTER VE VNITROBLOKU NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ

PLÁNOVANÁ BYTOVÁ REZIDENCE PARKOVÁ ČTVRŤ

BLOKOVÝ BYTOVÝ DŮM

KOMUNIKACE S AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU

BLOKOVÝ BYTOVÝ DŮM

PROPOJENÍ ZELENĚ

PROPOJENÍ ZELENĚ

MATEŘSKÁ ŠKOLA

ZÁKLADNÍ ŠKOLA

BLOKOVÝ BYTOVÝ DŮM

VENKOVNÍ SPORTOVIŠTĚ U ZÁKLADNÍ ŠKOLY

BLOKOVÝ BYTOVÝ DŮM

KOMUNITNÍ BYDLENÍ (SENIORŮ)

SOLITERNÍ BODOVÉ BYTOVÉ DÖMY



AUTORSKÁ ZPRÁVA

LIMITY ÚZEMÍ

Území se nachází na rovinatém terénu, se dvěma terénními skoky - na jižní straně budovy nákladového nádraží a pak ve východní části lokality.

Rušná ulice Jana Želivského, komunikace celoměstského významu, je limitou a to nejen jako bariéra, ale také jako pomyslná hranice rozdělující území na dvě části. Zároveň je také zdrojem hluku a smogu.

Návrh plánované výstavby Rezidence Parková čtvrť od společnosti Cetral Group na severní straně od budovy nákladového nádraží nijak nereaguje na plánovanou linku metra D. V platném územním plánu je počítáno v místě zástavby se stanicí metra Žižkovské nádraží. Metropolitní plán dále klade požadavek na propojení Žižkova s Jarovem pomocí Jarovské spojky, jejíž součástí je i prodloužení tramvajové tratě.

Přítomnost budovy bývalého nákladového nádraží jako nemovité kulturní památky na řešeném území vnímám nejen jako příležitost, ale také jako limitu.

ÚZEMNÍ PLÁN A METROPOLITNÍ PLÁN

V platném územním plánu je většina území označena jako plocha DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály. Další plochy vyskytující se na území kromě významných dopravních komunikací jsou TVO - odpadové hospodářství, TI - zařízení pro přenos informací, ZMK - zeleň městská a krajinná.

Platný územní plán na hranici řešeného území navrhuje linku metra D se stanicí Žižkovské nádraží v těsné blízkosti křižovatky ulic Olšanské a Jana Želivského.

Metropolitní plán počítá s plánovaným dopravním propojením směrem na západ od centra pomocí Jarovské spojky. Dále je zde kladen požadavek na prodloužení tramvajové tratě směrem od centra na východ. Celý areál bývalého nákladového nádraží, tedy území na východ od ulice Jana Želivského je považováno za územní rezervu, skrz kterou je vedené výše popsané dopravní propojení. Z mapy je patrné, že je vedeno středem nákladového nádraží, avšak pro návrh bylo posunuto mimo budovu bývalého nákladového nádraží, jelikož se jedná o nemovitou kulturní památku.

Objekty v řešeném území jsou omezeny výškově na maximálně 8 pater.

NÁVRH

Návrh lokality je řešen převážně jako obytná čtvrť doplněná občanskou vybaveností. Blokované bytové domy jsou z jižní strany doplněny administrativou, která slouží jako bariéra od ulice U Nákladového nádraží. Občanská vybavenost je orientována do bývalé budovy nákladního nádraží. V přízemí budovy budou provozovny obchodů a občerstvení, prostor mezi rameny budovy nákladového nádraží je řešen jako veřejný pěší parter doplněný zelení. Tento parter navazuje na nové centrální náměstí celé městské části, které se nachází přes ulici Jana Želivského od budovy bývalého nádraží. Na náměstí je navrženo obchodní centrum, které se nachází na místě východní části budovy CETINU, která byla zbourána. Západní část budovy CETINU je ponechána a konvertována na hotel. Dále je v návrhu zachován parkovací dům, který se nachází směrem na jih od náměstí, dojde však k jeho přepláštění. V lokalitě je v blízkosti bytové zástavby, na východní straně budovy nákladového nádraží, navržena mateřská škola a základní škola se sportovištěm.

STRUKTURA ZÁSTAVBY

Směrem od západu k východu, tedy směrem od centra, klesá podlažnost objektů a jednotlivé hmoty se třídí na menší objemy. Bytová výstavba je řešena jako bloková zástavba s poloveřejnými vnitrobloky, které jsou doplněny zelení. Na východě lokality potom bloková zástavba přechází v solitérní bodové bytové domy.

ZELEŇ

V návrhu dochází k vyřešení absence veřejně přístupné zeleně na území areálu. Myšlenkou je zelení propojit Olšanské hřbitovy, které s lokalitou sousedí na jihu, a park Židovské pece, který je severně od areálu bývalého nádraží. Lokalitou prochází pruh zeleně, který tyto dvě stávající zelené plochy spojuje. Již návrh Rezidence Parková čtvrť od společnosti Central Group uvažuje na základě požadavku z územního plánu s propojením pomocí veřejně přístupného parku.

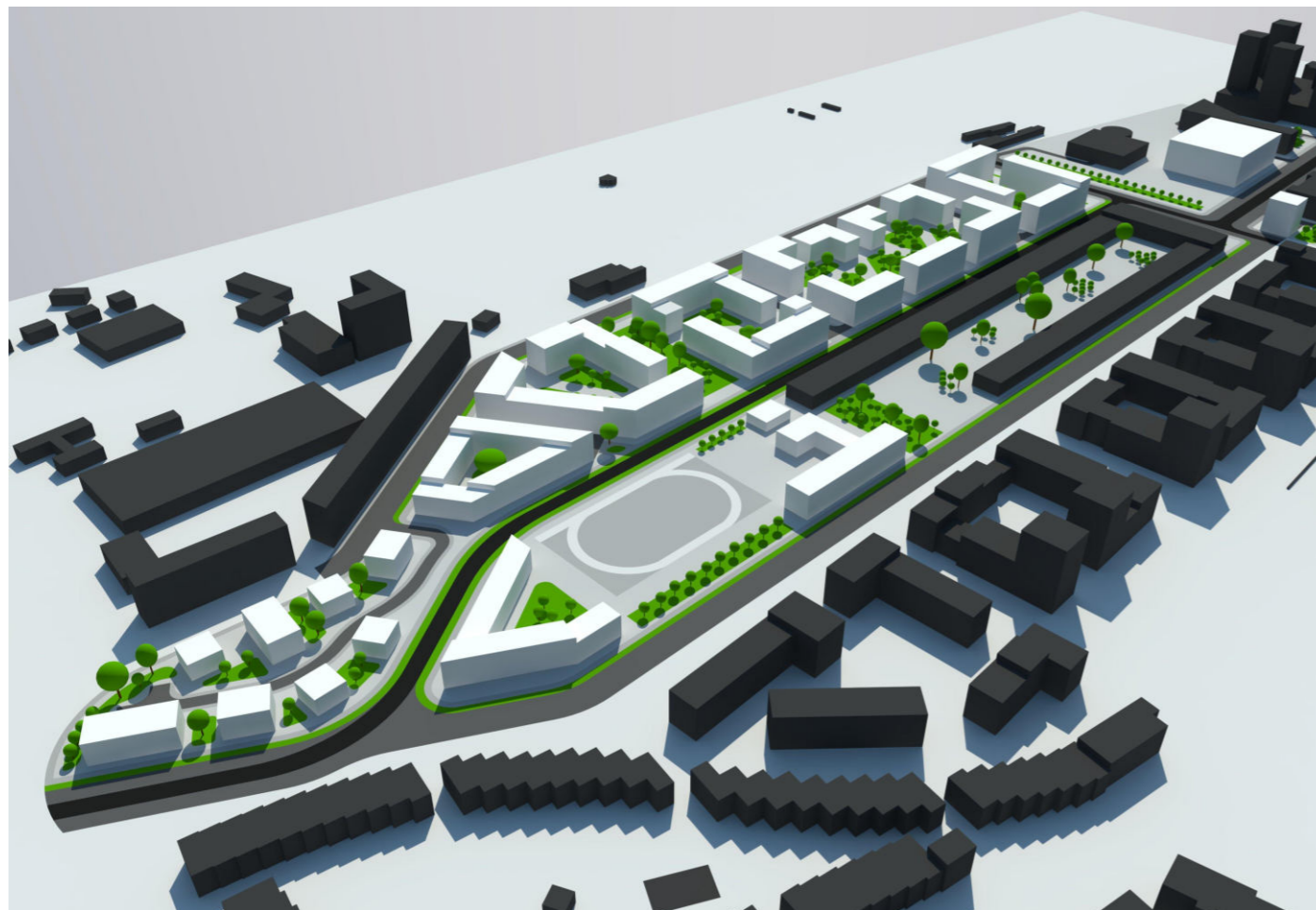
Dále jsou zelení doplněny poloveřejné vnitrobloky bytových domů. V lokalitě je také navržena zeleň podél silnice v ulici Jana Želivského, která má bariérovou funkci.

DOPRAVA

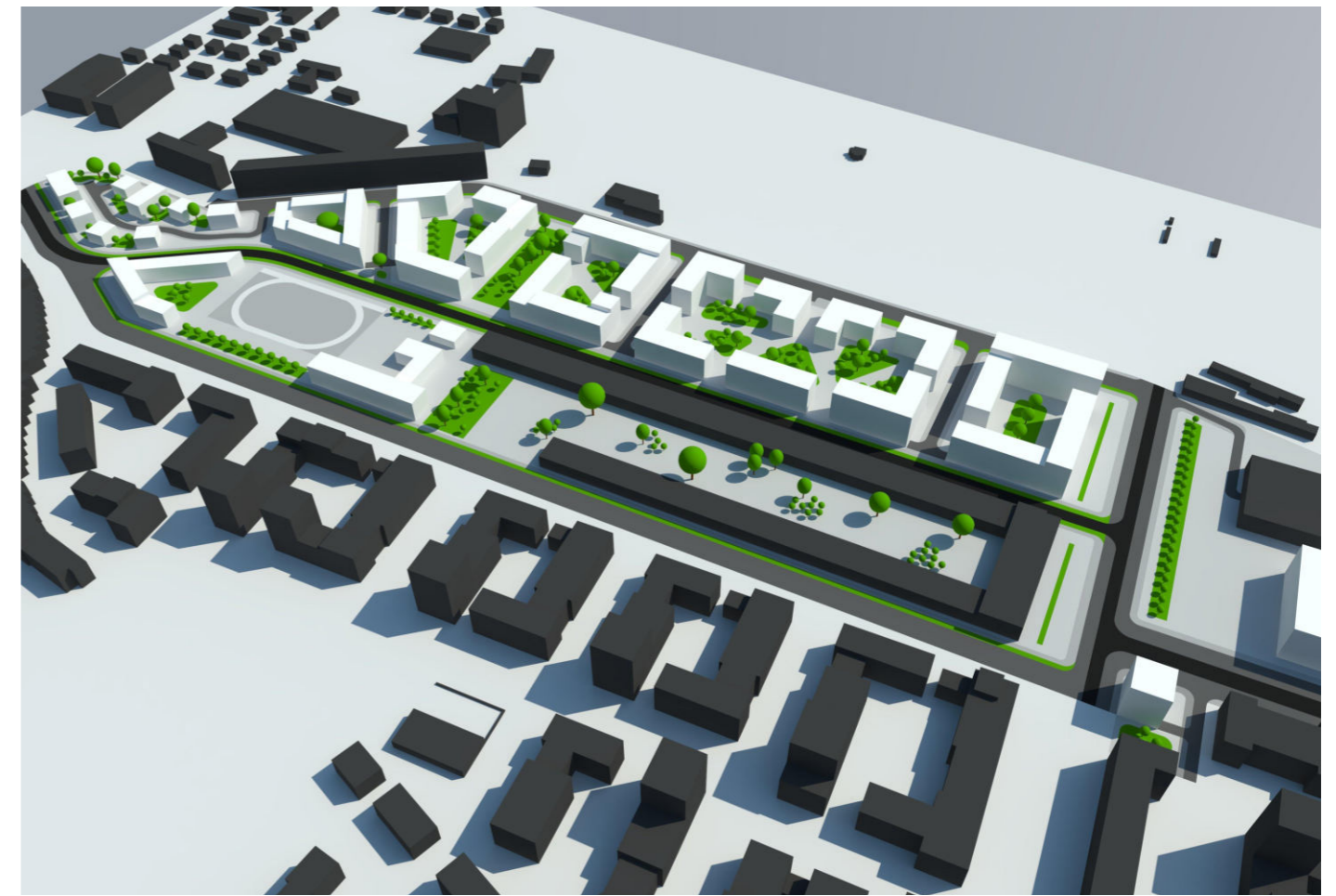
Automobilová doprava je vedena ulicemi U Nákladového nádraží, ze které odbočují slepé komunikace vedoucí do podzemních garáží jednotlivých bloků bytových domů, dále ulic podél severního křídla budovy bývalého nákladového nádraží.

Součástí Jarovské spojky je i prodloužení tramvajové tratě, které je navrženo podél jižního křídla budovy bývalého nákladového nádraží. Jedná se o komunikaci s pouze tramvajovou dopravou. V návrhu dochází k oddělení automobilové a tramvajové dopravy.

V návrhu je počítáno s plánovanou linkou a stanicí metra D, která je oproti vyznačení v platném územním plánu posunuta směrem na jih.



VIZUALIZACE _ POHLED ZE SEVEROVÝCHODU



VIZUALIZACE _ POHLED ZE SEVERU

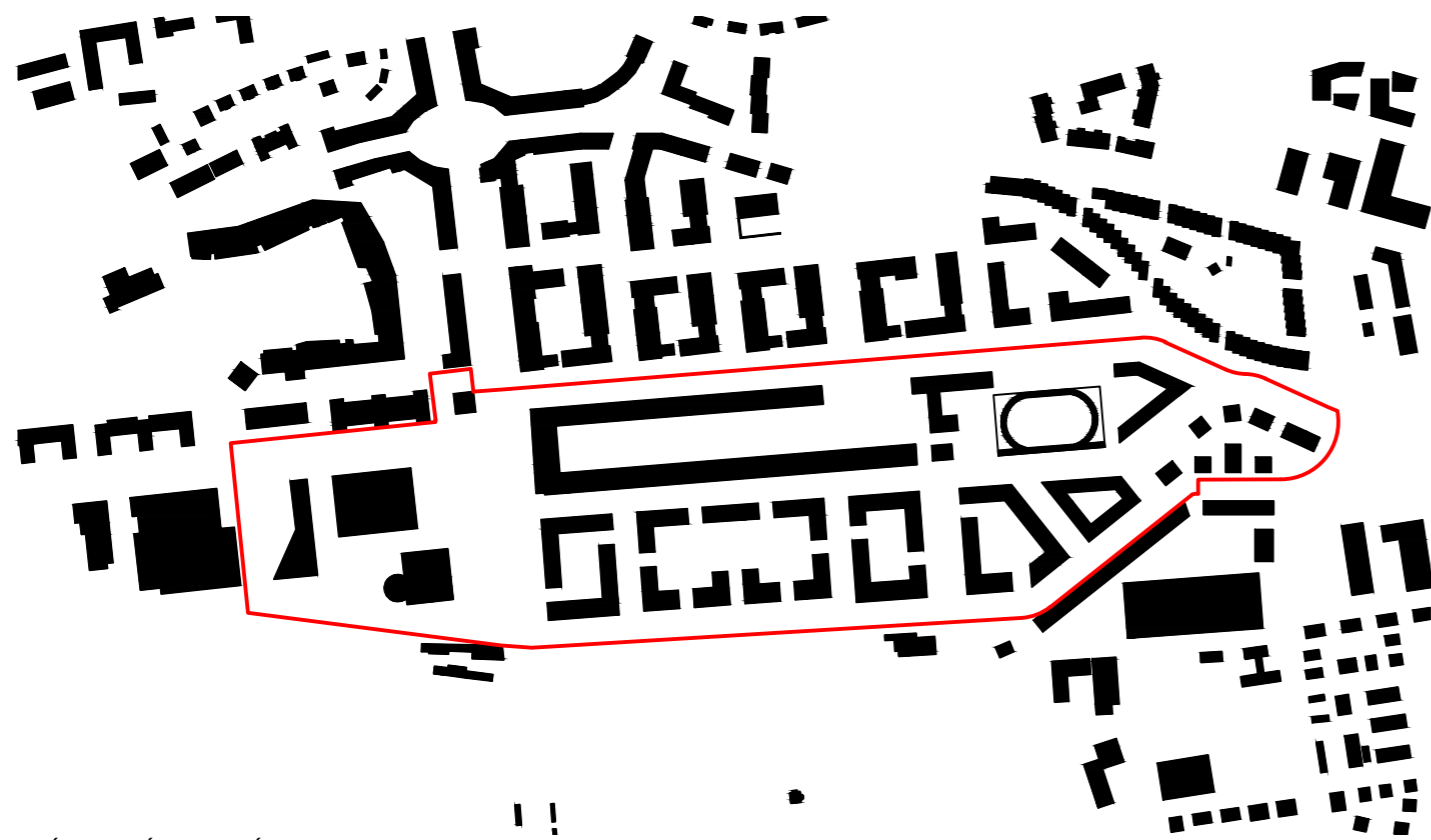


SCHÉMA NOVÉ FORMY ZÁSTAVBY _ 1:7 500

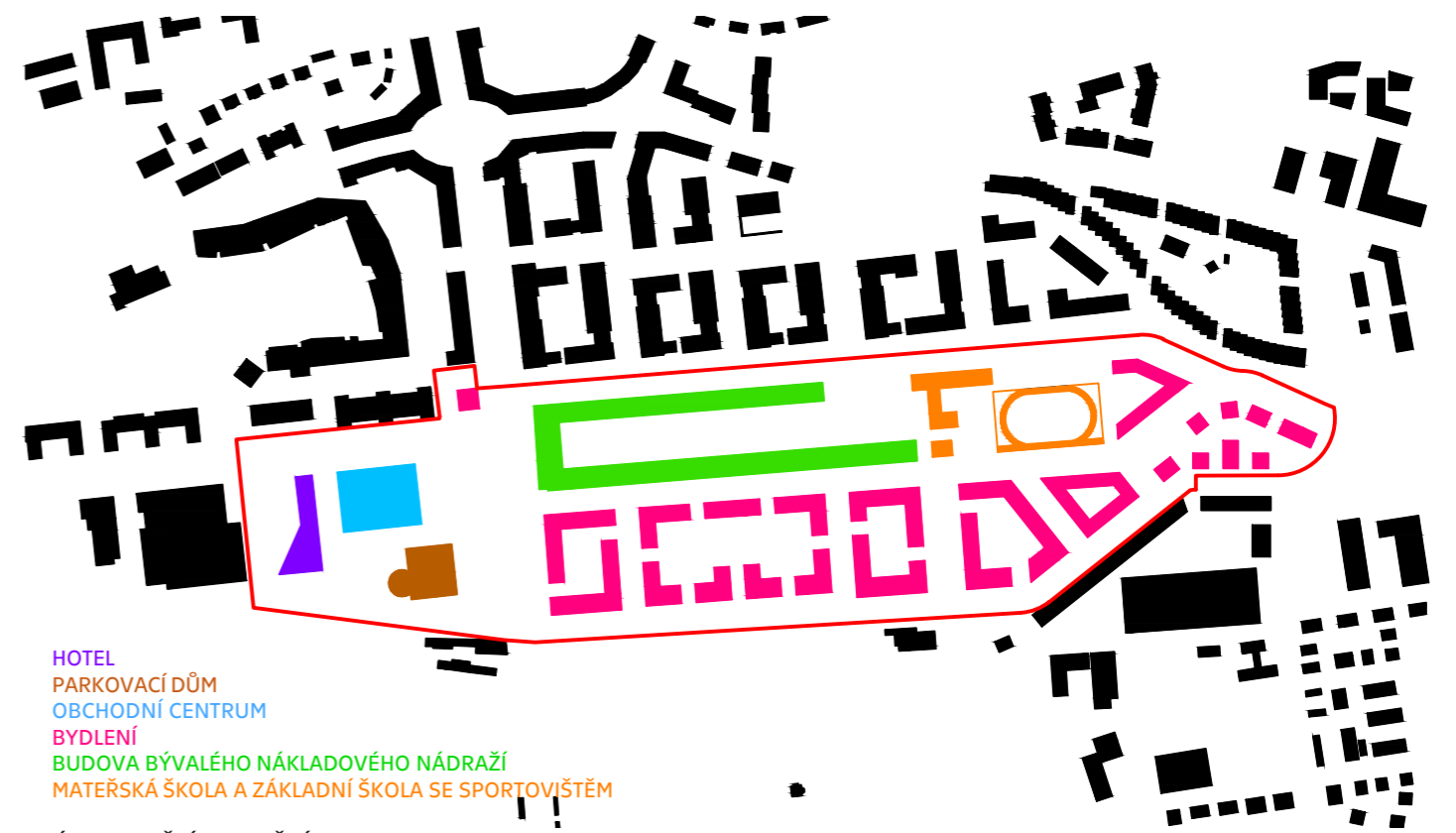


SCHÉMA FUNKČNÍHO VYUŽITÍ _ 1:7 500

- HOTEL
- PARKOVACÍ DŮM
- OBCHODNÍ CENTRUM
- BYDLNÍ
- BUDOVA BÝVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ
- MATEŘSKÁ ŠKOLA A ZÁKLADNÍ ŠKOLA SE SPORTOVIŠTĚM

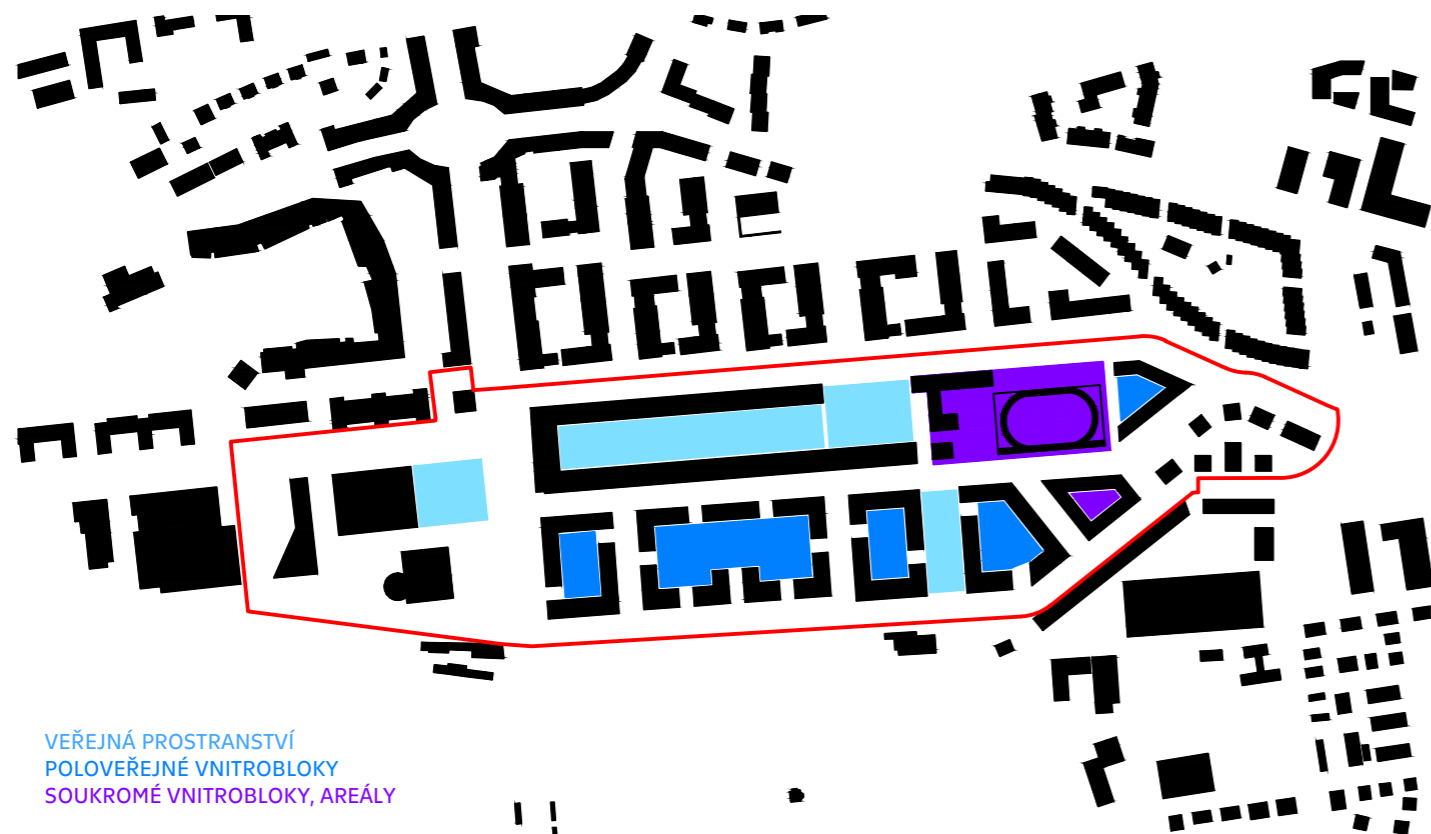
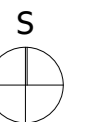


SCHÉMA VEŘEJNÝCH PROSTORŮ _ 1:7 500

- VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
- POLOVEŘEJNÉ VNITROBLOKY
- SOUKROMÉ VNITROBLOKY, AREÁLY

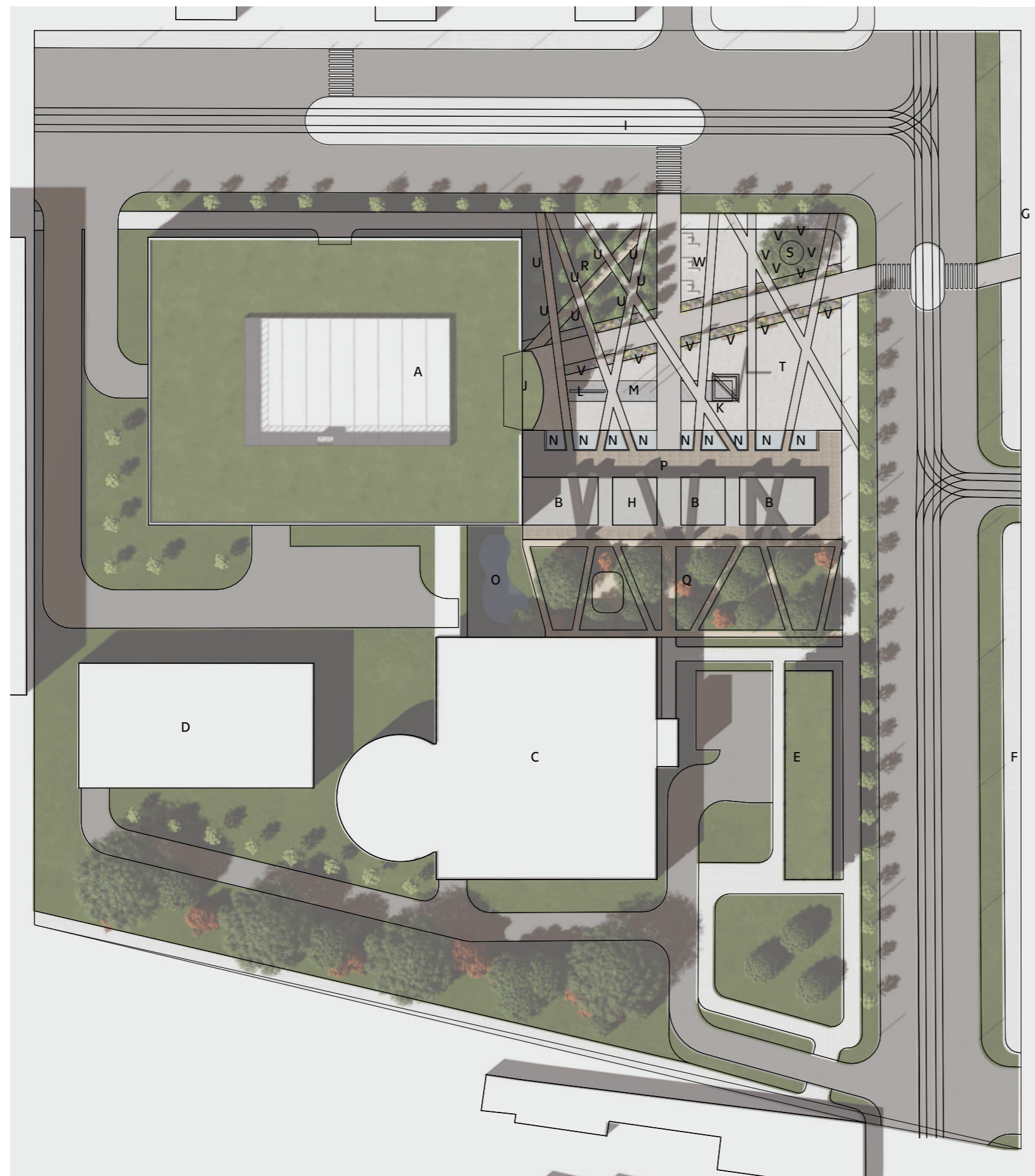


SCHÉMA PROPOJENÍ ZELENĚ _ 1:7 500



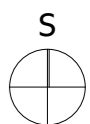


VIZUALIZACE _ POHLED Z JIHU



LEGENDA

- A OBCHODNÍ CENTRUM
- B OBCHODNÍ JEDNOTKY (STÁNKY)
- C ZACHOVANÝ PARKOVACÍ DŮM
- D NOVÝ PARKOVACÍ DŮM
- E ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA S KOMERCÍ
- F BYTOVÝ DŮM
- G BUDOVA BÝVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ
- H VÝSTUP Z METRA
- I ZASTÁVKA TRAMVAJE
- J KRYTÝ VSTUP DO OBCHODNÍHO CENTRA
- K VÝŠKOVÁ DOMINANTA "Z"
- L AKTIVNÍ VODNÍ PRVEK
- M TROJICE STOŽÁRŮ NA VLAJKY (LOGO OBCHODNÍHO CENTRA)
- N VODNÍ PLOCHA
- O RETENČNÍ JEZÍRKO
- P MOLO
- Q MĚSTSKÝ PARK
- R KOMPOVANÁ SKUPINA ZELENĚ
- S DOMINANTNÍ SOLITERNÍ STROM (PLATAN JAVOROLISTÝ)
- T VOLNÁ PLOCH PRO KONÁNÍ AKCÍ
- U LAVIČKA V ZELENĚ
- V LAVIČKA NA NÁMĚSTÍ
- W LAVIČKA SE STOLEM



AUTORSKÁ ZPRÁVA

Diplomová část řeší podrobněji centrální část z celé lokality, která byla zpracovávána v předdiplomní části. Jedná se o detail náměstí s obchodním centrem, které se nachází přes ulici Jana Želivského oproti budově bývalého nákladového nádraží na místě dnes stojící budovy CETINu. V návrhu je také z architektonického hlediska vyřešeno nejen obchodní centrum, ale koncepčně i budovy s přímou vazbou na náměstí.

KONCEPT VEŘEJNÉHO PROSTORU

Návrh si dával za cíl, aby řešené náměstí bylo polyfunkční a aby se nejednalo pouze o předprostor obchodního centra s dopravním přestupním uzlem mezi stanicí metra a tramvajovými zastávkami. V území je tedy navrženo několik různých prostorů, které mají různou funkci, charakter a atmosféru. Úkolem také bylo nejen vizuálně, ale i hmotově oddělit "reprezentativní náměstí" od zachovaného "nereprezentativního parkovacího domu", který je v jeho těsné blízkosti.

ODDĚLENÍ NÁMĚSTÍ OD PARKOVACÍHO DOMU

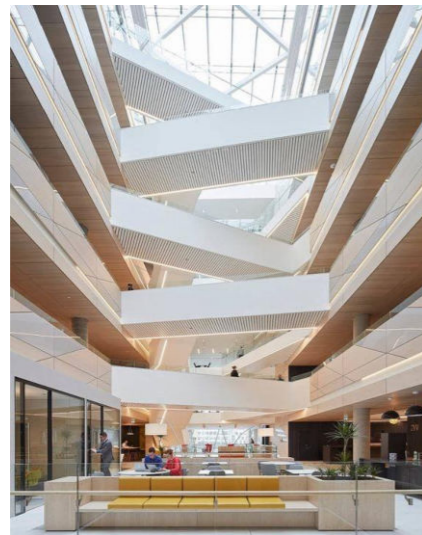
Na objekt obchodního centra na jižní straně náměstí navazuje řada čtyř jednopodlažních stánků, která odděluje prostor náměstí od parkovacího domu nejen opticky, ale i hmotově. Díky kompozičnímu řešení náměstí je však poskytnuta dobrá pěší propustnost mezi oběma prostory. Na zadní část stánků navazuje městský park, který samozřejmě slouží nejen jako další bariérový prvek, ale má i rekreační funkci. Skrz něj se po mlátových cestách dá projít k parkovacímu domu a k nově navržené administrativní budově. V parku se nachází retenční jezírko či dětské hřiště.

OBCHODNÍ CENTRUM

Obchodní centrum je hlavní a nejvýraznější budovou na náměstí. Jedná se o stavbu se třemi nadzemními podlažními a dvěma podzemními, kde je realizováno parkování. První dvě patra jsou rozdělena na jednotlivé komerční jednotky umístěné po obvodu atria, ve třetím patře se nachází restaurace a stánky s občerstvením. Do třetího nadzemního patra vede most, který je spojnicí parkovacího domu s obchodním domem suchou nohou.

INSPIRACE

INTERIÉR OBCHODNÍHO CENTRA



NÁMĚSTÍ

Nejvýraznějším místem řešeného území je náměstí. Zde se z urbanistického hlediska uplatňuje prvek osovitosti. Hlavní osa vede od vstupu do nákupního centra přes ulici Jana Želivského do vnitrobloku budovy nákladového nádraží. Druhá osa vede od zastávky Nákladové nádraží Žižkov v Olšanské ulici přes náměstí na jih k zachovanému parkovacímu domu. Osa náměstí rozdělují na jednotlivé funkčně odlišné části.

Na objekt obchodního centra navazuje řada čtyř jednopodlažních stánků se společným zastřešením, v nichž jsou umístěny - mimo výstupu z metra - provozovna kavárny a občerstvení či jiná obdobná komerce. Ta opticky a i hmotově odděluje prostor náměstí od parkovacího domu, přičemž díky severo-jížní ose je umožněno jejich pěší propojení. Stánky jsou od samotné plochy náměstí odděleny vodní plochou přes kterou vede řada mol, která v osách - pouze se změnou materiálu - probíhají dále přes celé náměstí.

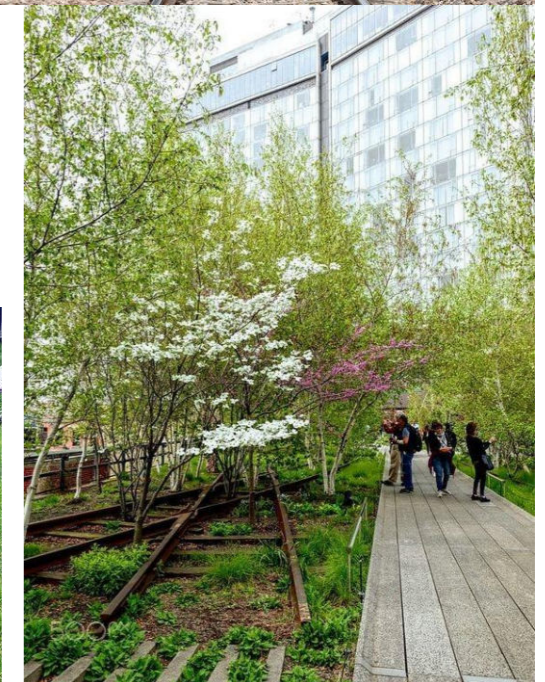
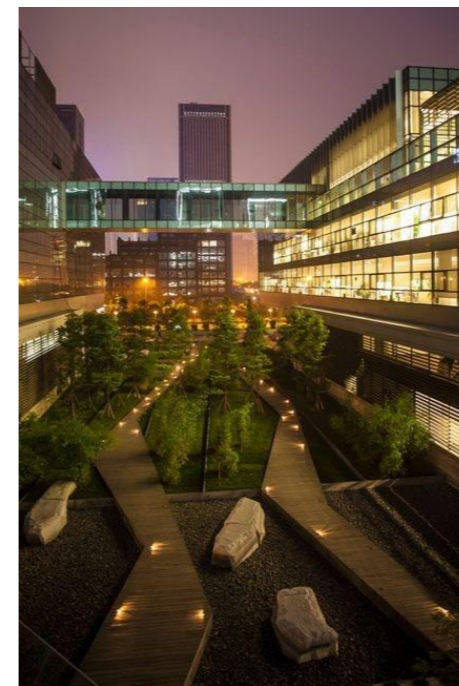
Hlavní osa vedoucí do nákupního centra do vnitrobloku budovy nákladového nádraží spojuje dvě veřejná prostranství v lokalitě, náměstí s veřejným parterem s industriálními prvky. Tato osa je podpořena kovovými bránami, které jsou vždy umístěny na jejím styku s cestou vybíhající v ose mola. Tyto kovové brány mají v sobě integrované osvětlení a v noci slouží jako její osvětlení.

Druhá osa slouží jako spojnice při přestupu mezi jednotlivými typy dopravy. Spojuje od jihu zachovaný parkovací dům, ve stáncích před obchodním centrem umístěné metro a tramvajovou zastávku v Olšanské ulici.

Jak již bylo zmíněno, osa náměstí rozdělují na několik částí. První část náměstí má reprezentativní charakter. Nachází se v blízkosti stánků, od kterých je oddělená vodní plochou. Nejvýraznějším prvkem nejen této části, ale i celého náměstí, je výšková dominanta. Tu tvoří kovová konstrukce, která při pohledu z osy od budovy nákladového nádraží a od tramvajové zastávky v Olšanské ulici vytváří písmeno Z. Tato dominanta pomyslně dělí plochu na variabilní volný prostor na východě, kde se mohou konat nejen sezónní trhy, ale i různé reklamní a promo akce. Směrem na západ, tedy k hlavnímu vstupu do obchodního centra, na dominantu v ose navazuje trojice vlnkových výškových stožárů a dále aktivní vodní prvek, jako celek je to podpořeno materiálem - pochozí plochou z oblázků a větších kamínků.

Další část, sloužící k odpočinku, je řešena jako klidný komponovaný háj z hrušní obecných Beach Hill. Prostor pod stromy je zatravněn a řešen jako pobytová travnatá plocha, kterou kříží cesty vycházející v ose mol přes vodní plochu před stánky. Dále je zde navržena mlátová cesta jako přímá spojnice vstupu do obchodního centra a tramvajové zastávky Nákladové nádraží Žižkov v Olšanské ulici. Celý prostor je doplněn lavičkami podél jednotlivých cest. V noci je osvětlen veřejným osvětlením intimnějšího typu pomocí svítidel výšky jednoho metru. Východně od této části náměstí s komponovanou zelení se nachází pobytová a volnočasová část náměstí. Dominantním prvkem této části je vzrostlý solitérní strom platan javorolistý. Jeho koruna dodává prostoru stín. V této části se nacházejí prvky mobiliáře určené volnočasovým aktivitám, jako jsou například stolky s šachovnicí.

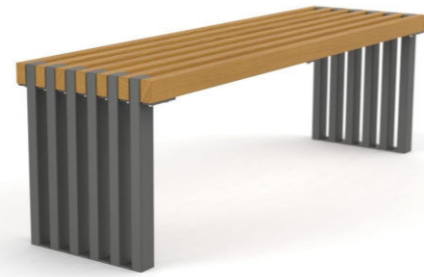
VNITROBLOK BÝVALÉHO NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ



PRVKY MOBILIÁŘE



LAVIČKA FOCA S OPĚRADLEM - URBANIA



LAVIČKA GRATELLA - URBANIA



ŠACHOVÝ STŮL MAGICA STYLE (880x880 MM)



ODPADKOVÝ KOŠ TUBO - URBANIA



LED SLOUPOVÉ SVÍTIDLO SIDNY - LUCANDE



LED SLOUPOVÉ SVÍTIDLO CORBAN - LUCANDE



POCHOZÍ NEZPEVNĚNÁ PLOCHA Z DROBNÉHO KAMENIVA (OSA MEZI VÝŠKOVOU DOMINANTOU "Z" A AKTIVNÍM VODNÍM PRVKEM)

POUŽITÉ MATERIÁLY



ODOLNÁ DŘEVĚNÁ PODLAHA (MOLO)



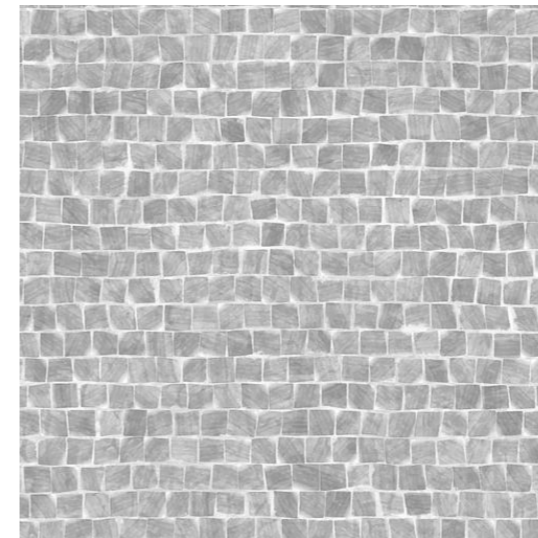
VODNÍ PLOCHA



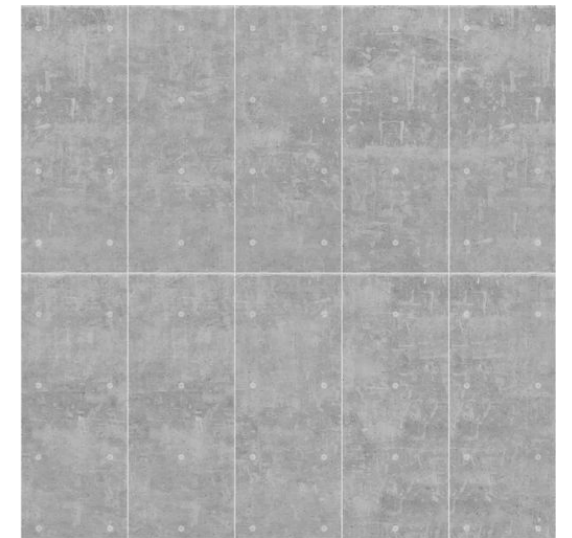
POBYTOVÉ TVARNATÉ PLOCHY



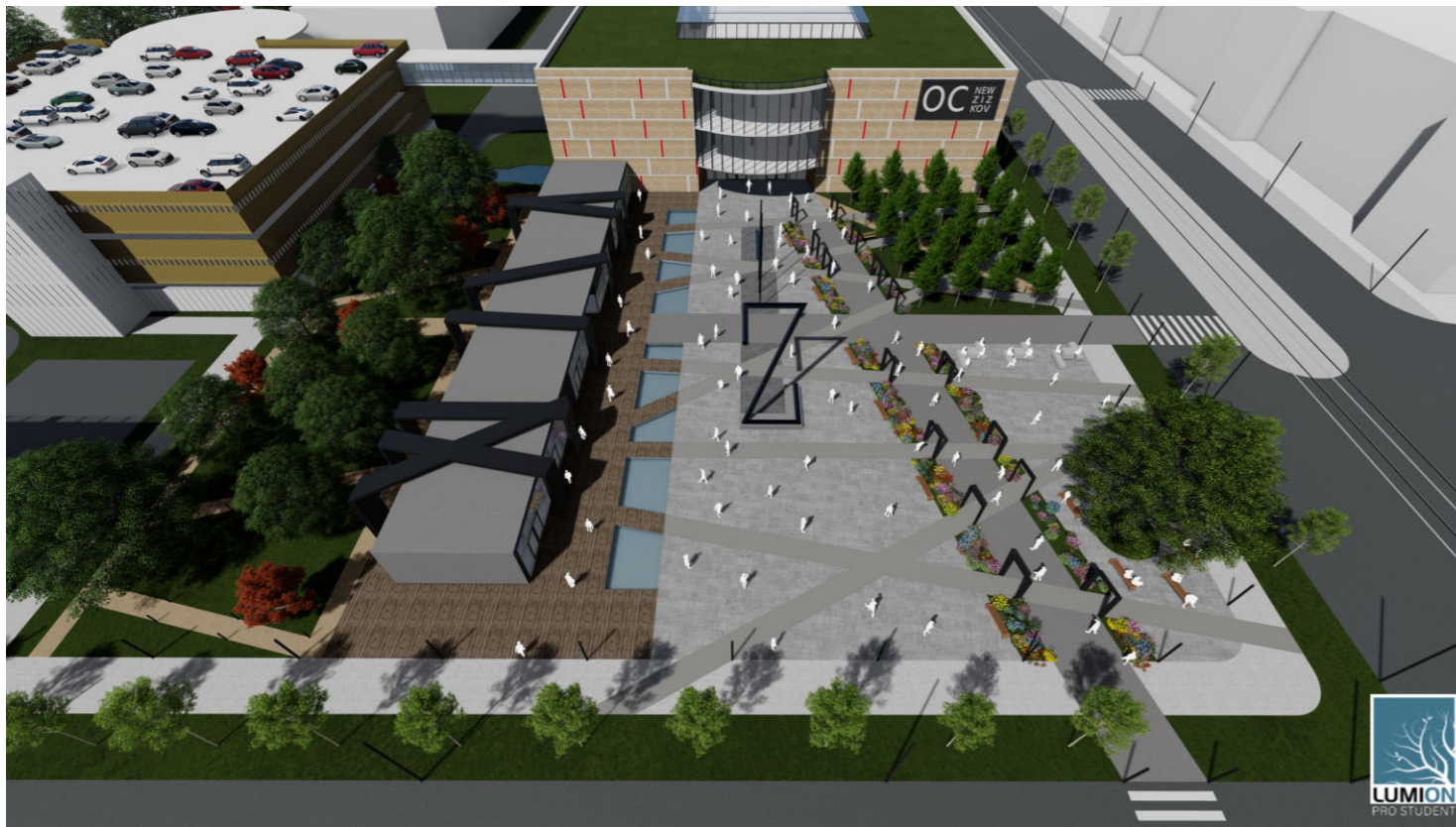
MLAT (CESTY)

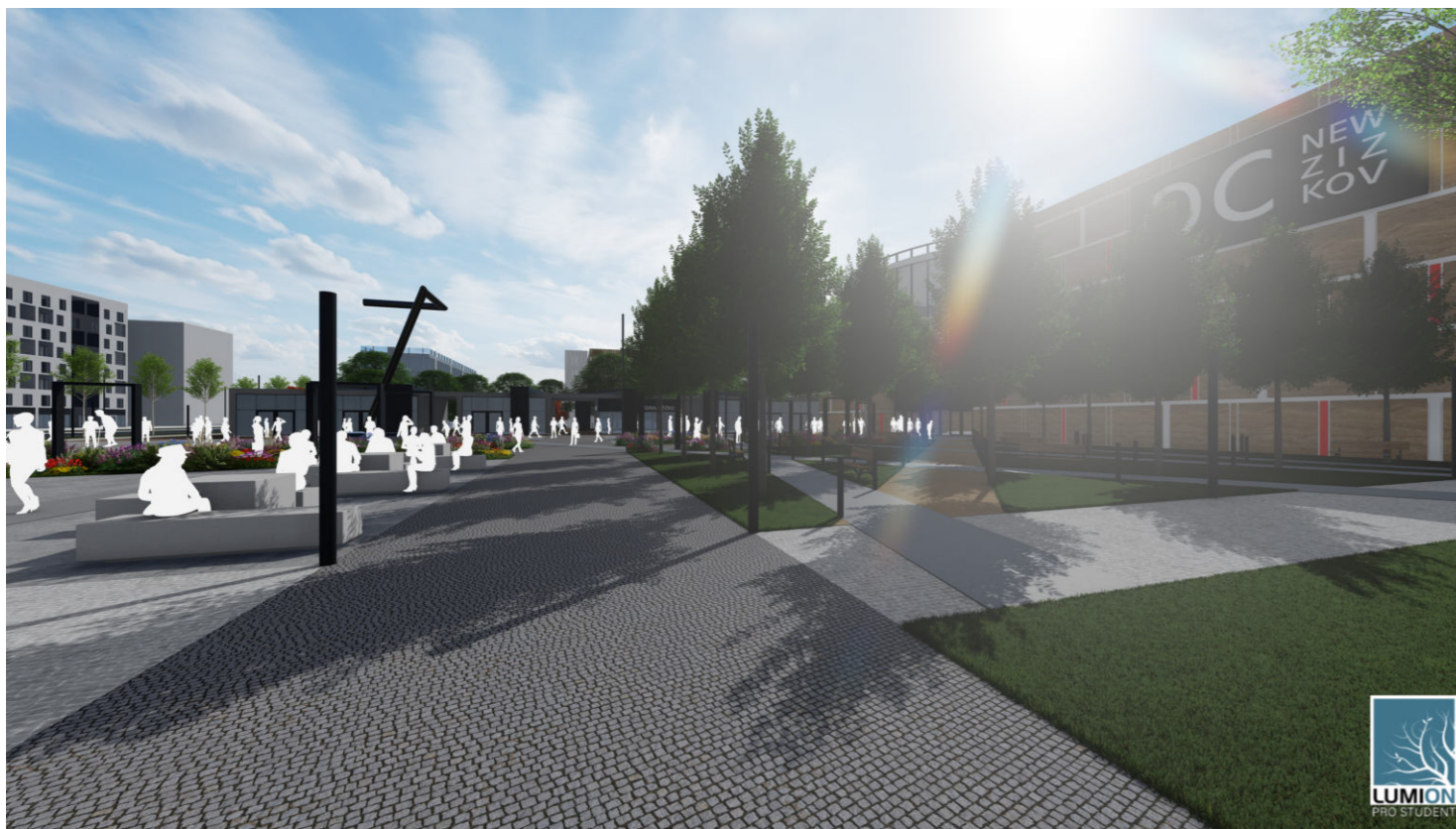


KAMENNÉ DLAŽEBNÍ KOSTKY (PĚŠÍ CESTY)

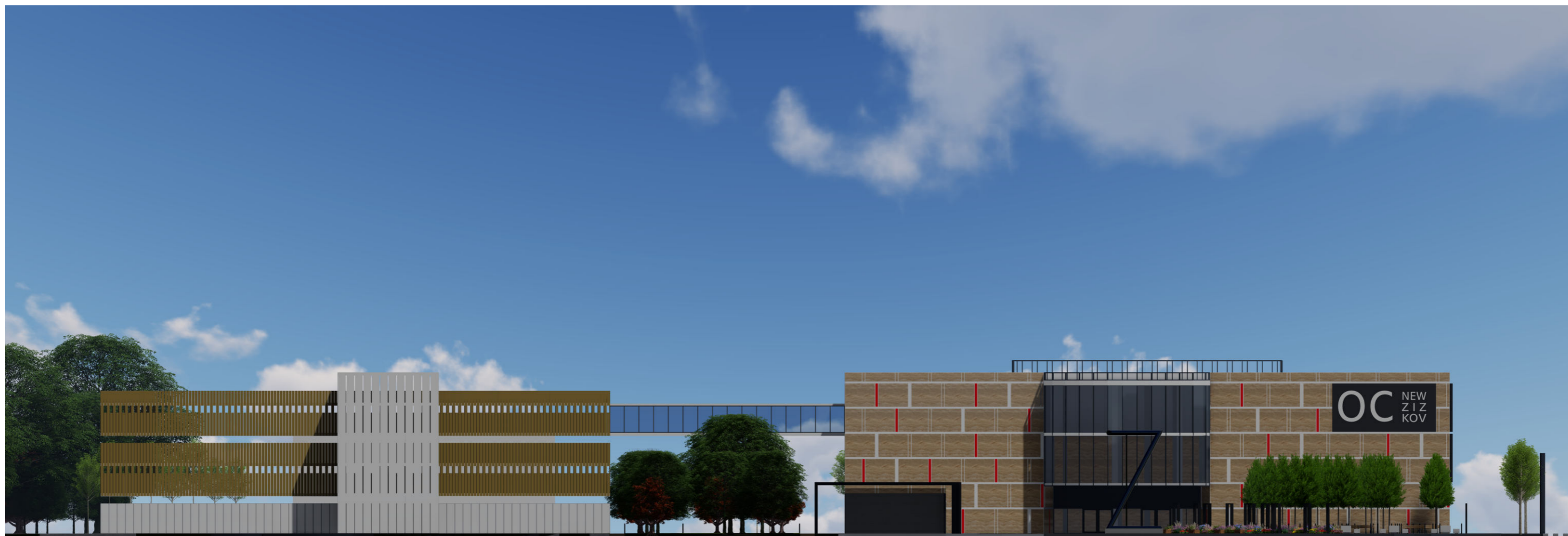


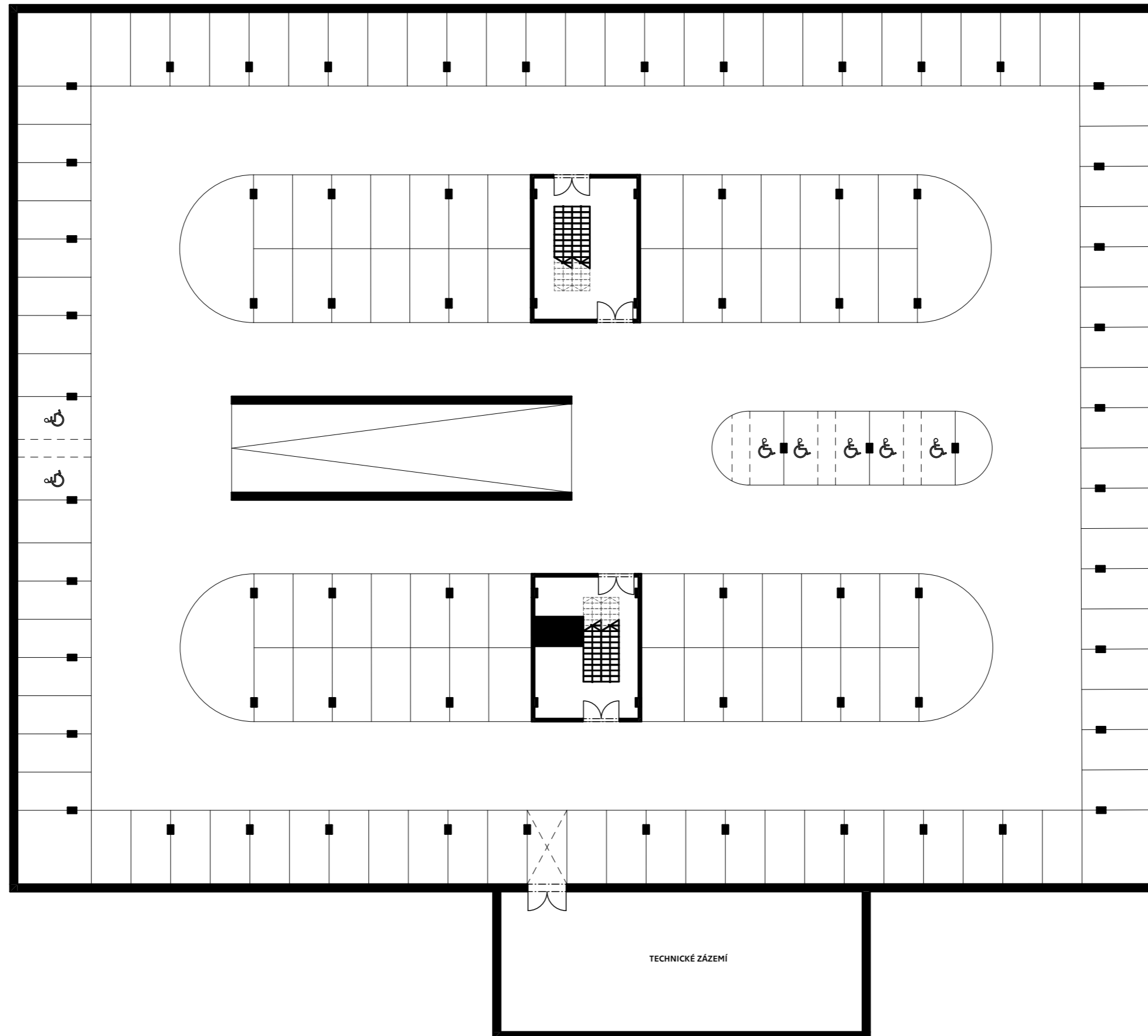
POHLEDOVÝ BETON (STÁNKY U OBCHODNÍHO CENTRA)

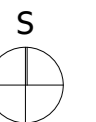
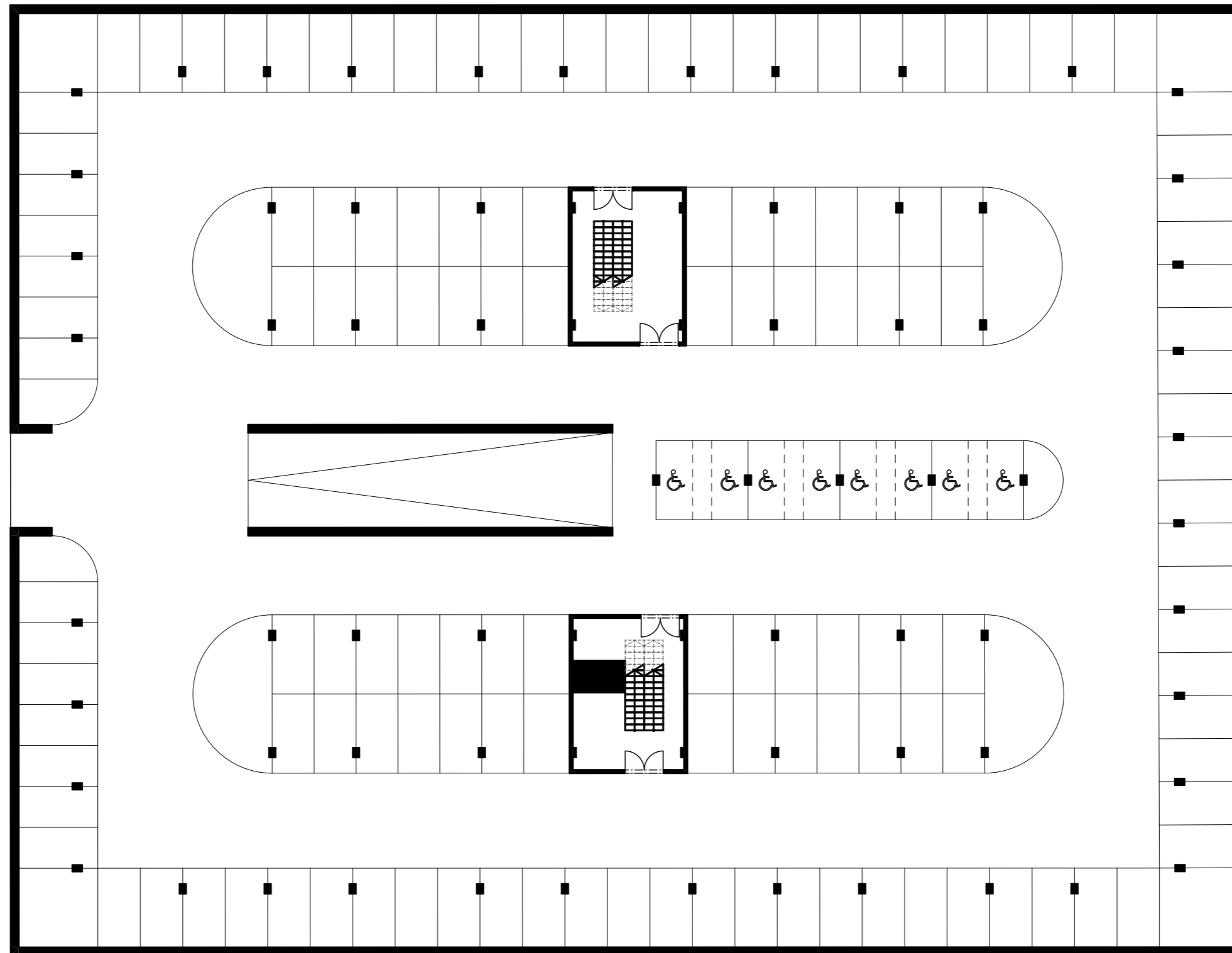


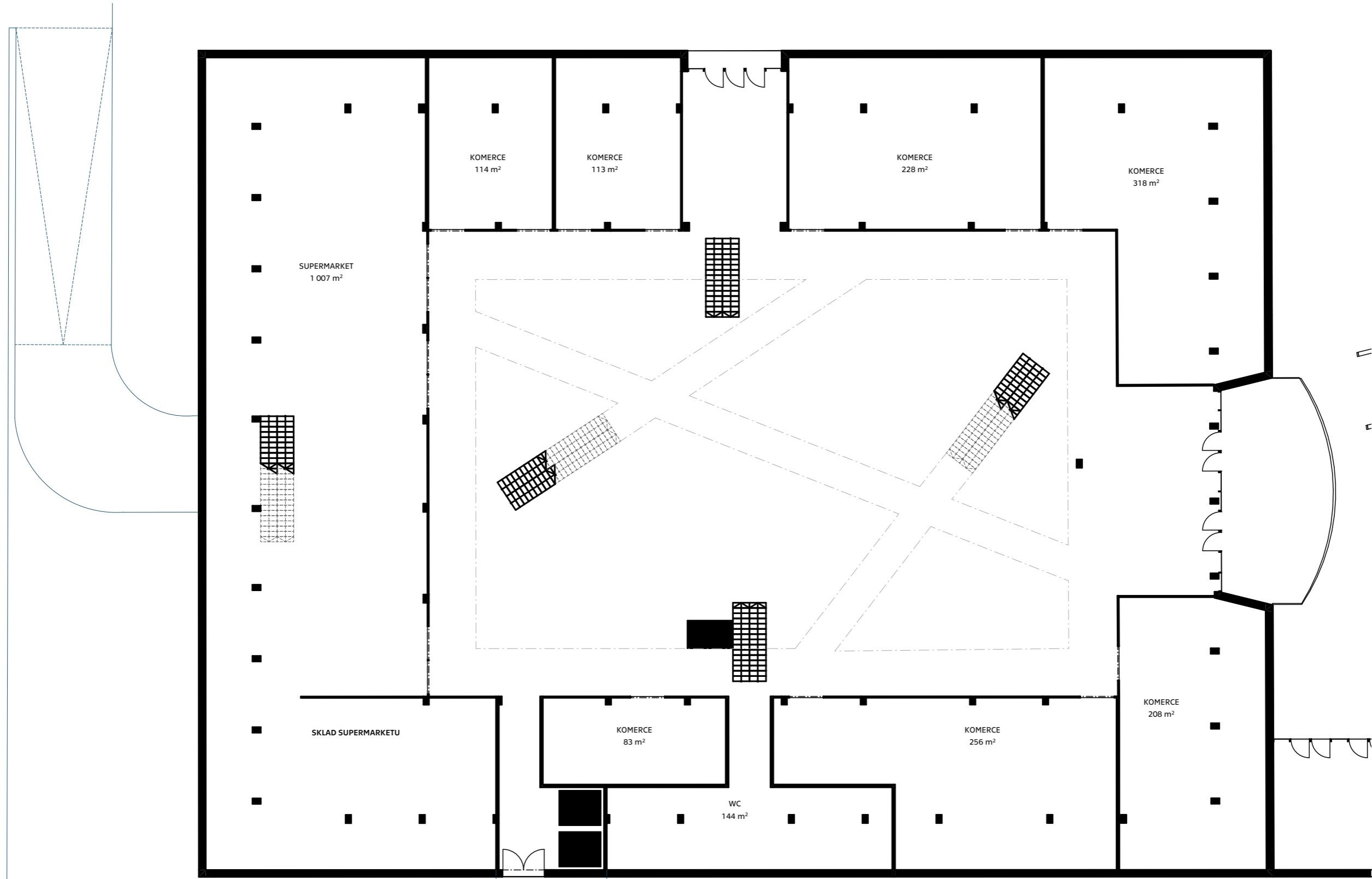


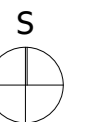
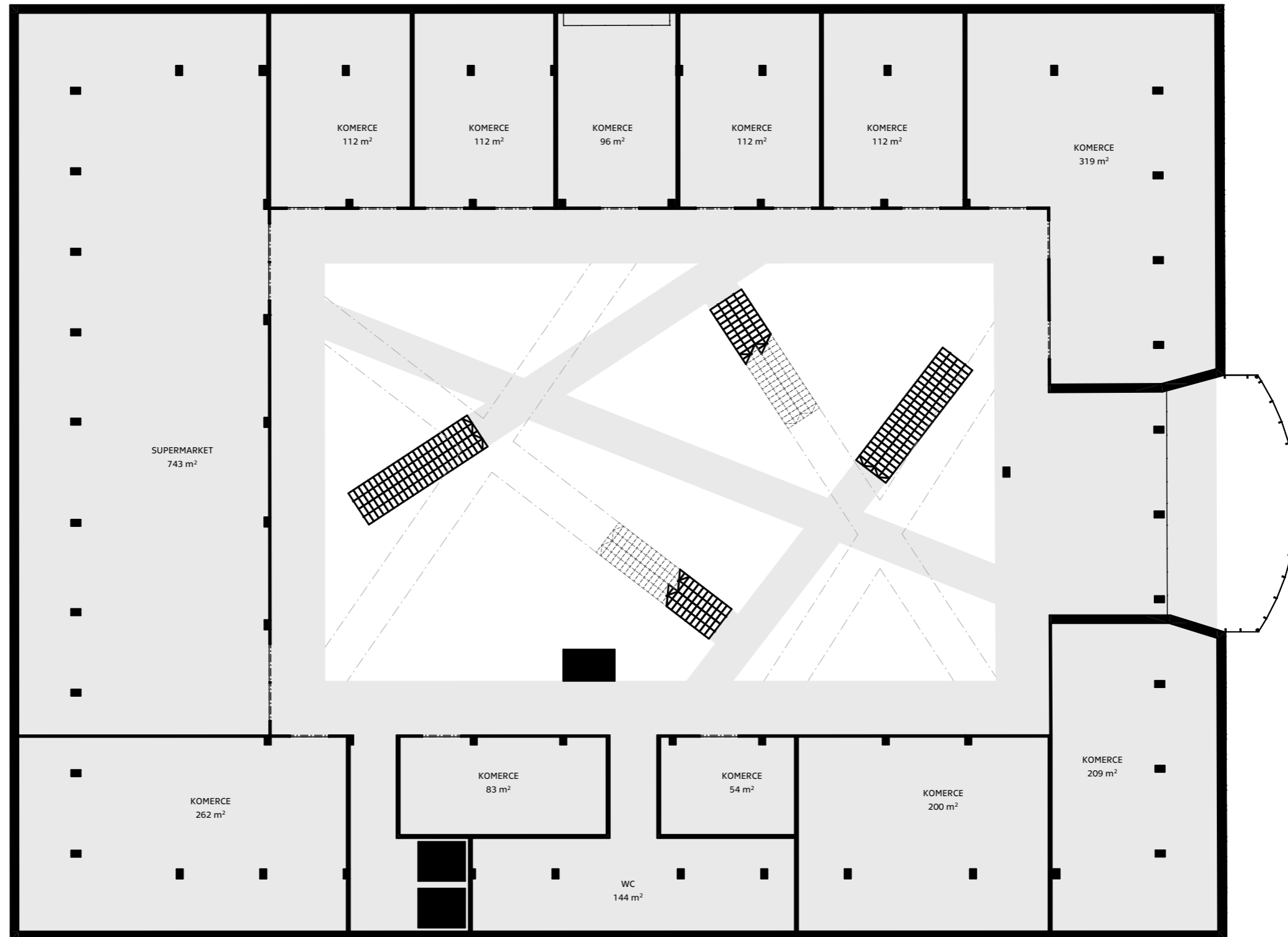


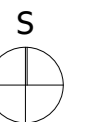
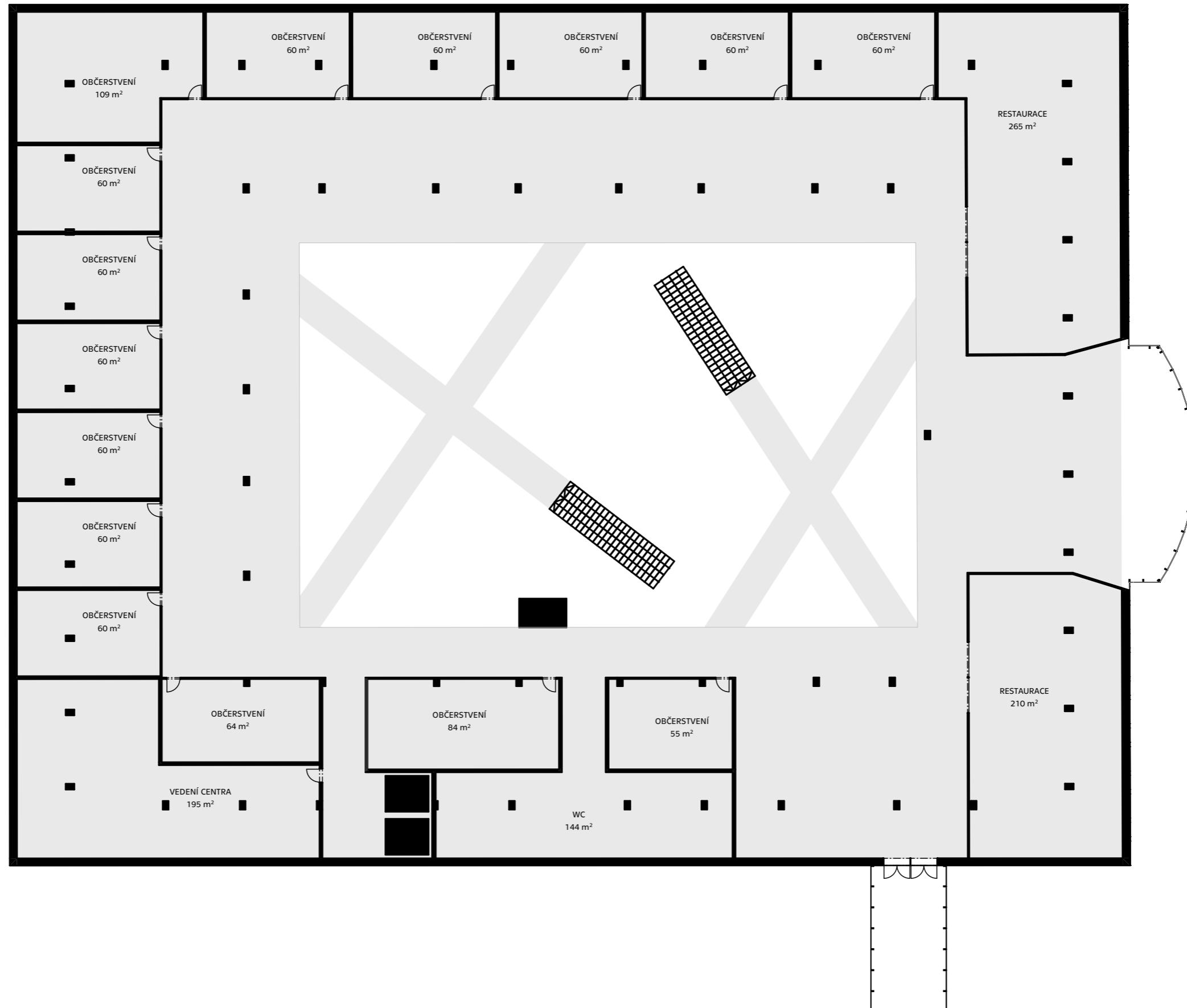


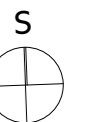
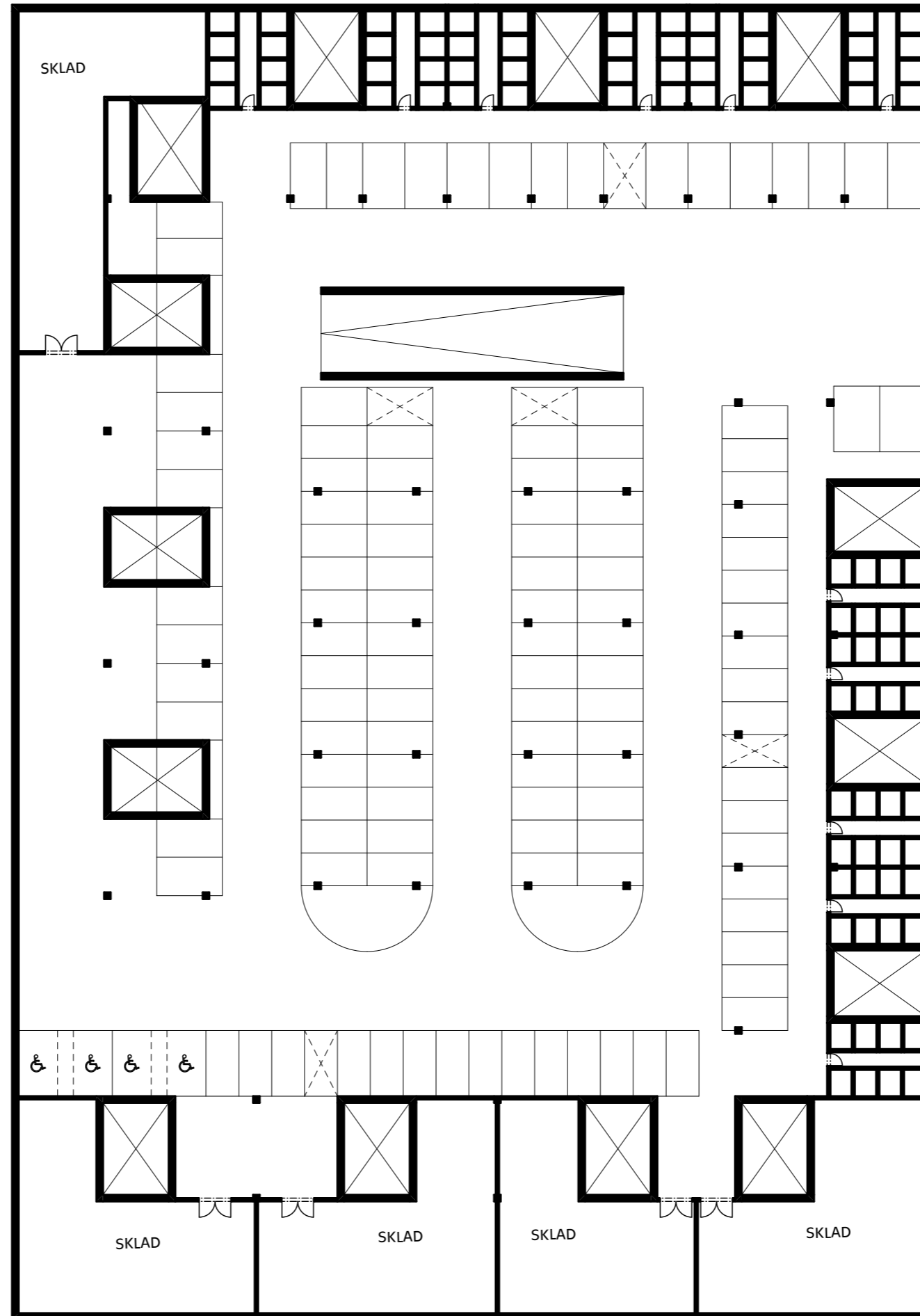


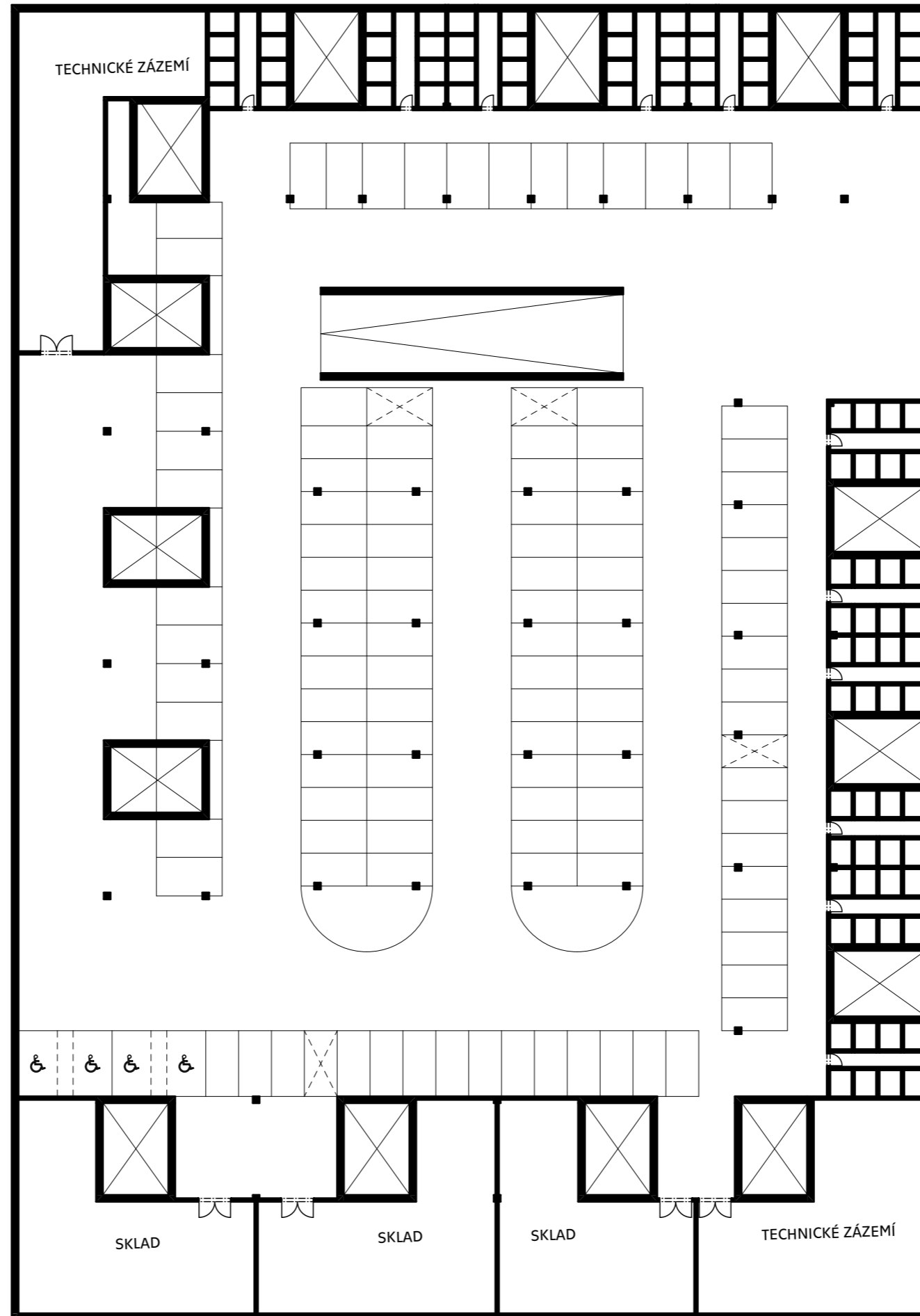


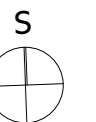
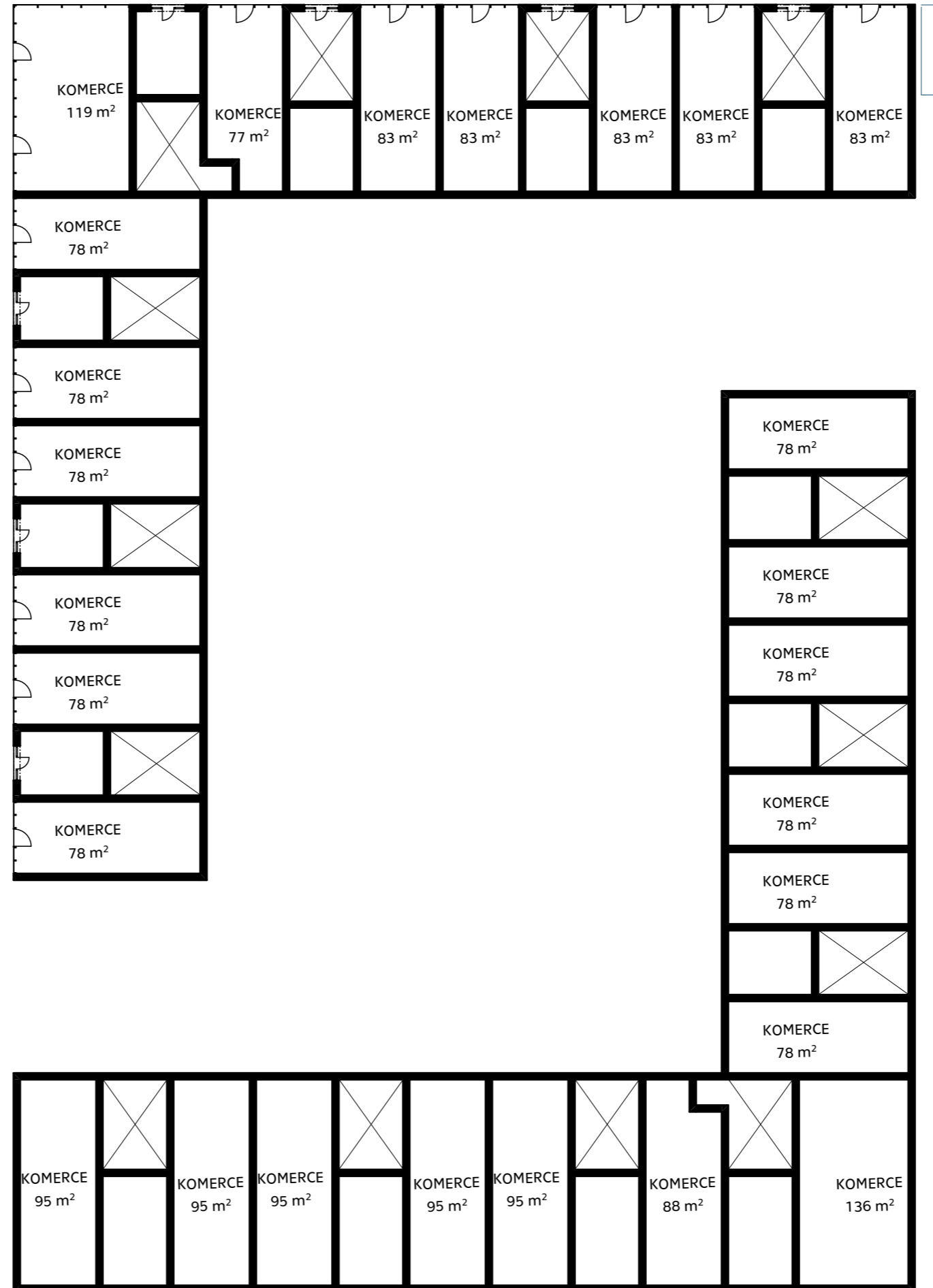


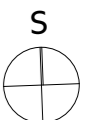
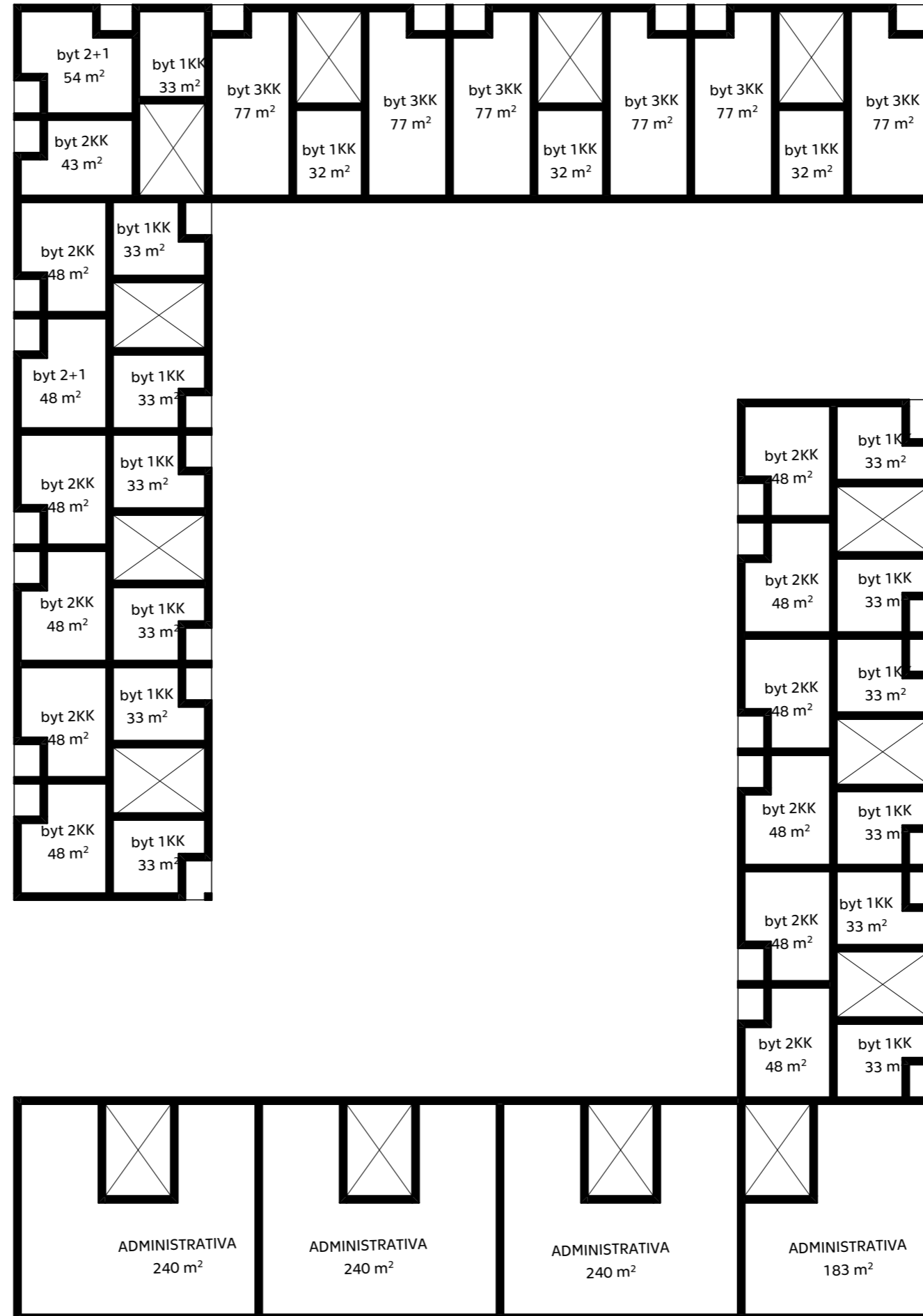


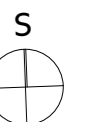
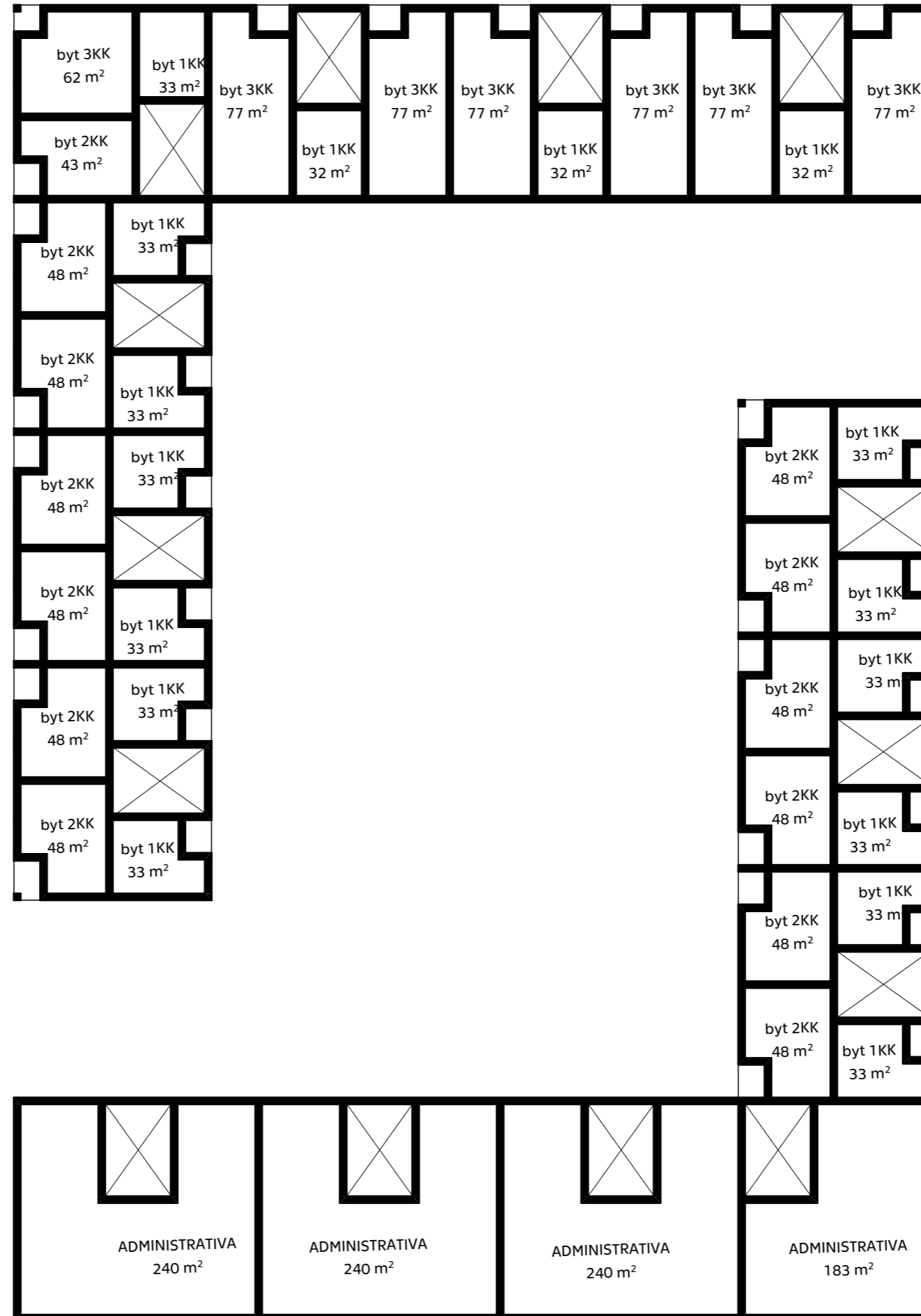


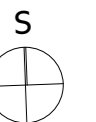
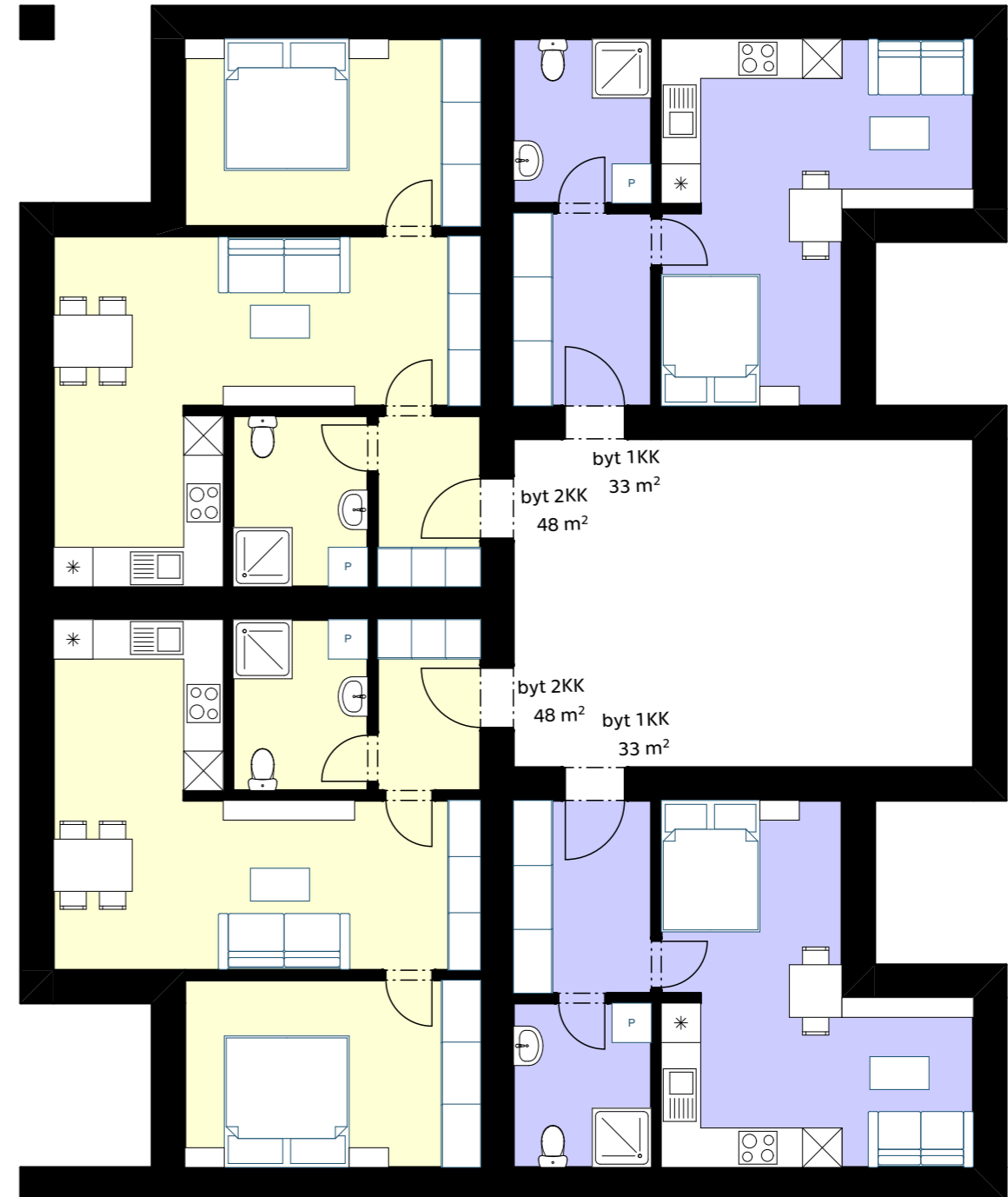
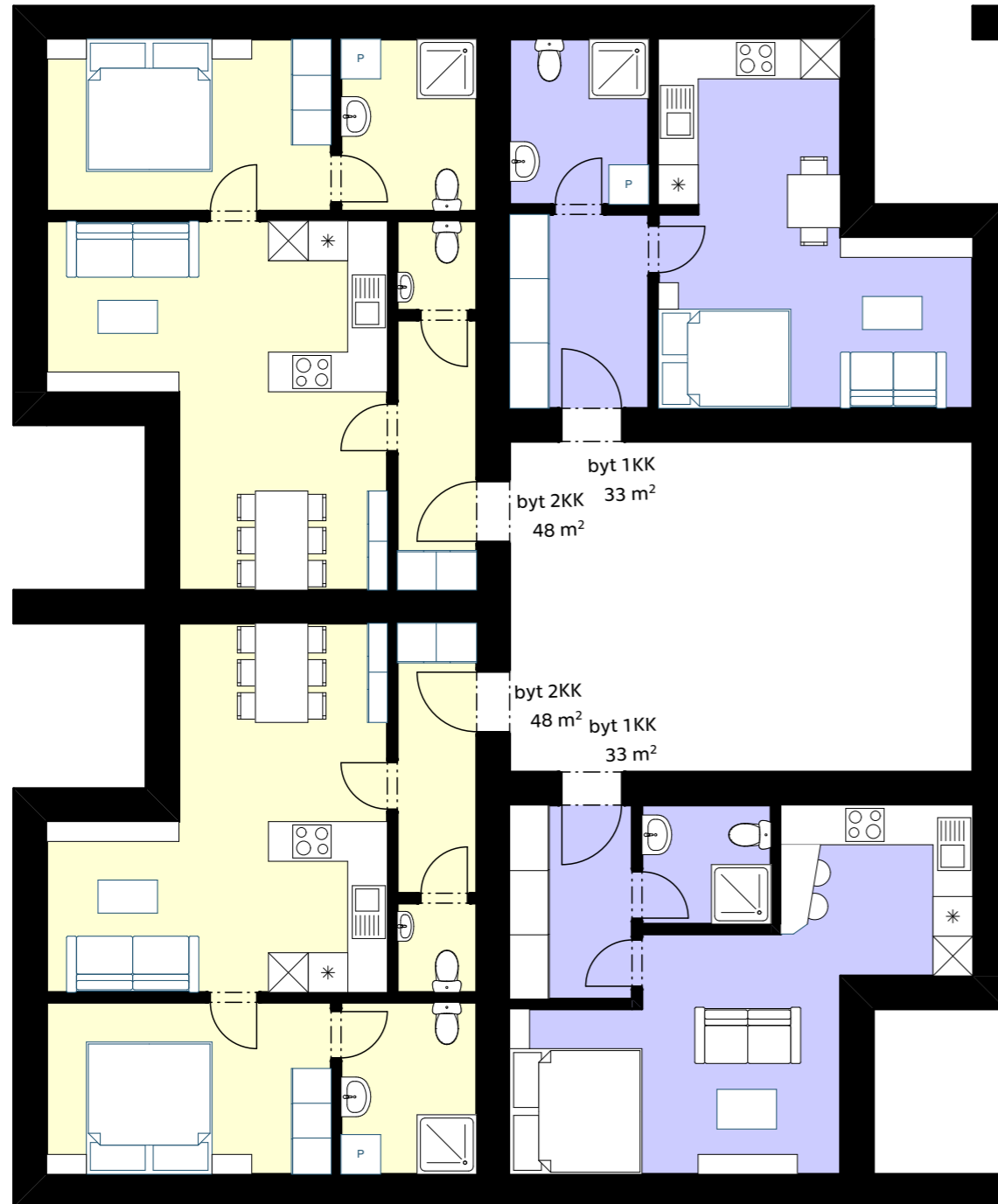


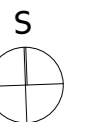
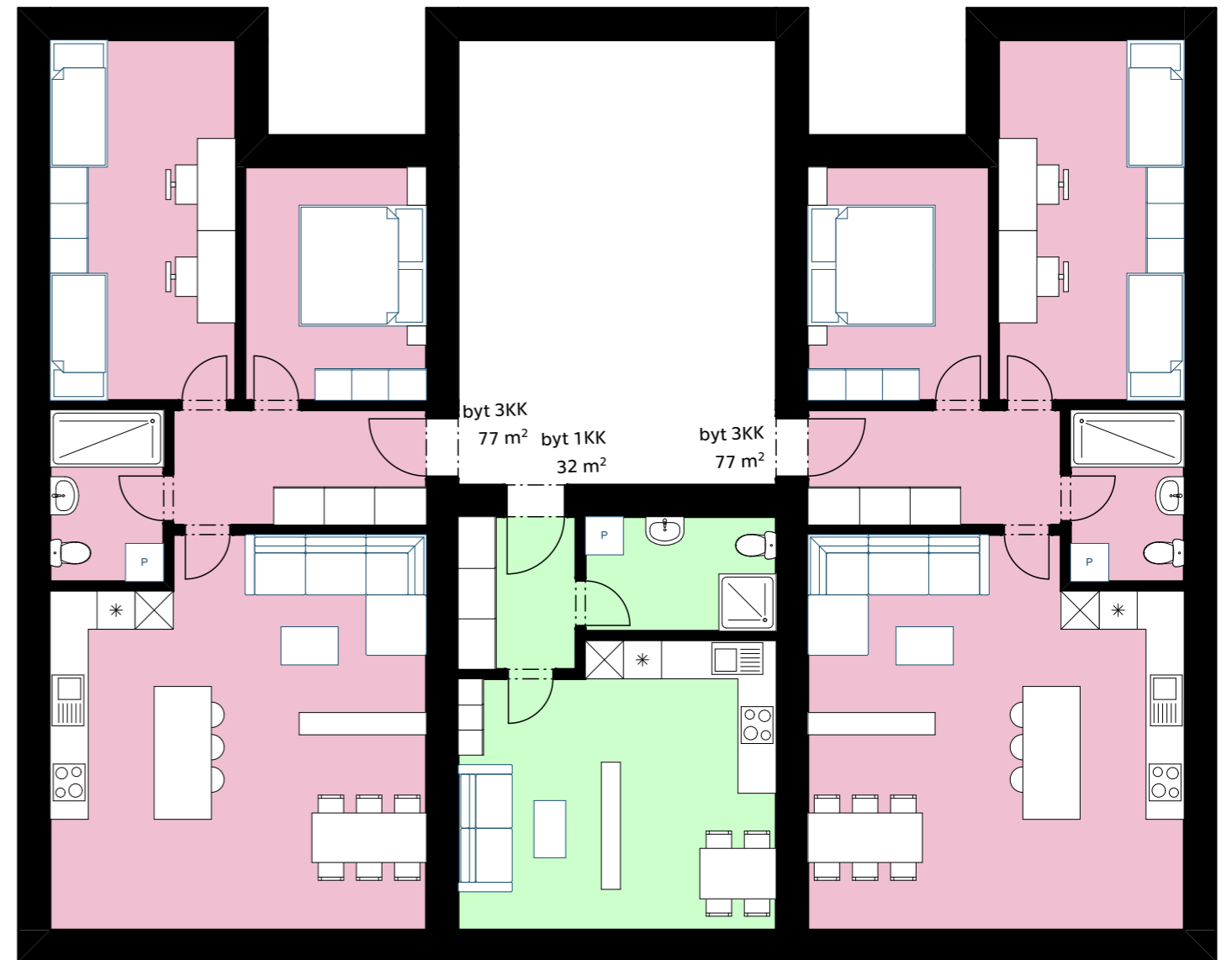
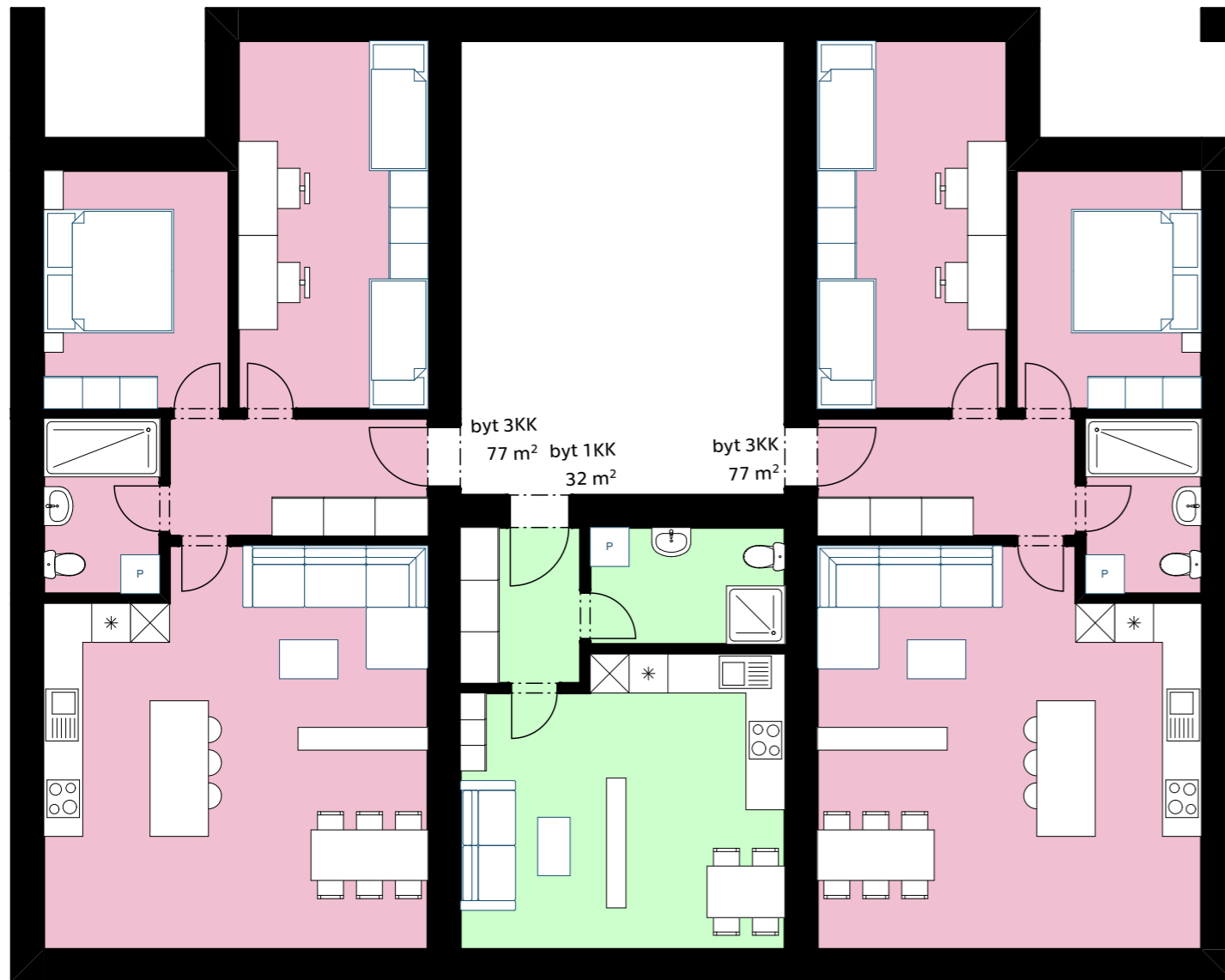


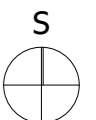
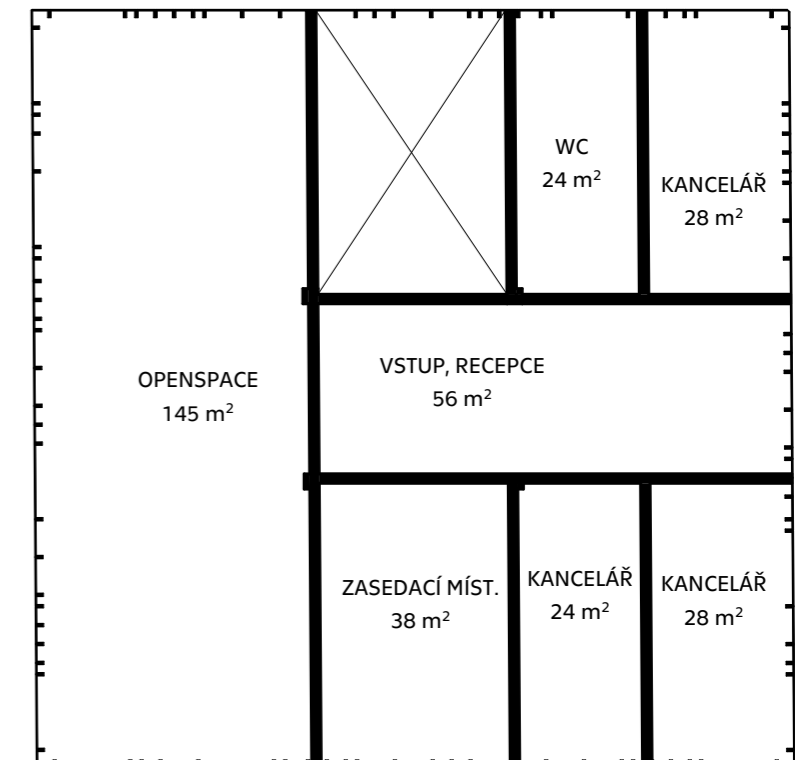
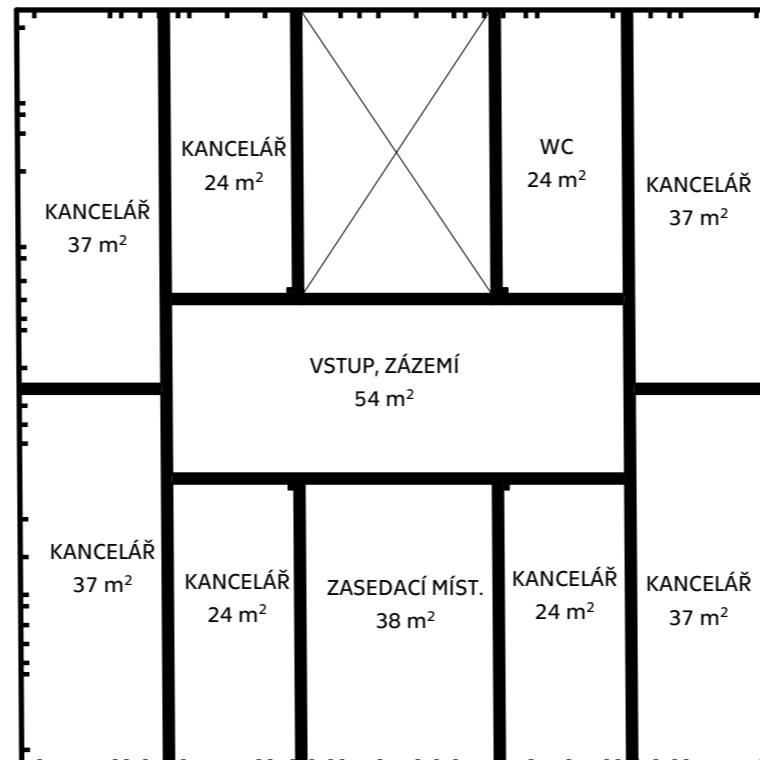
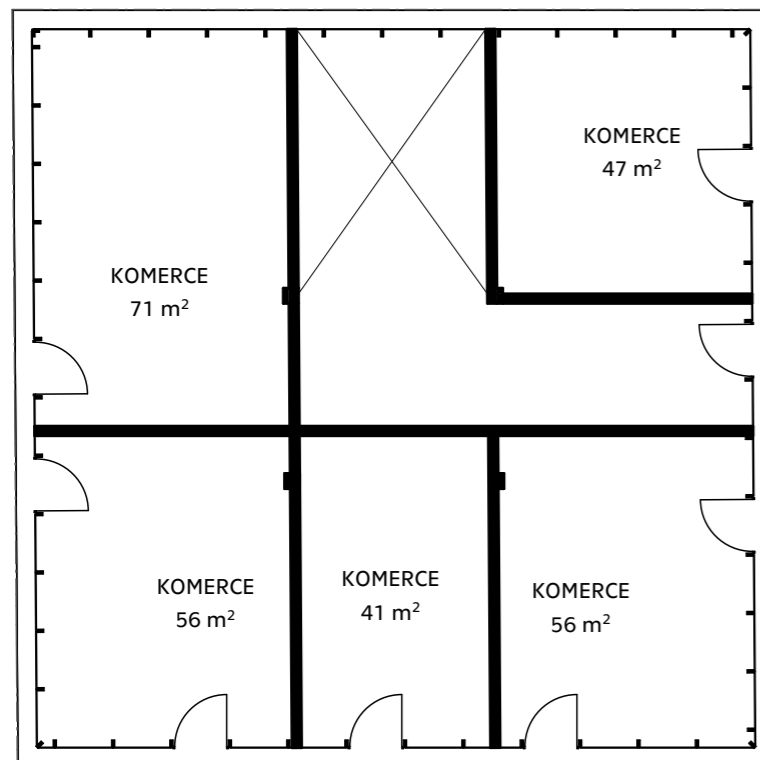


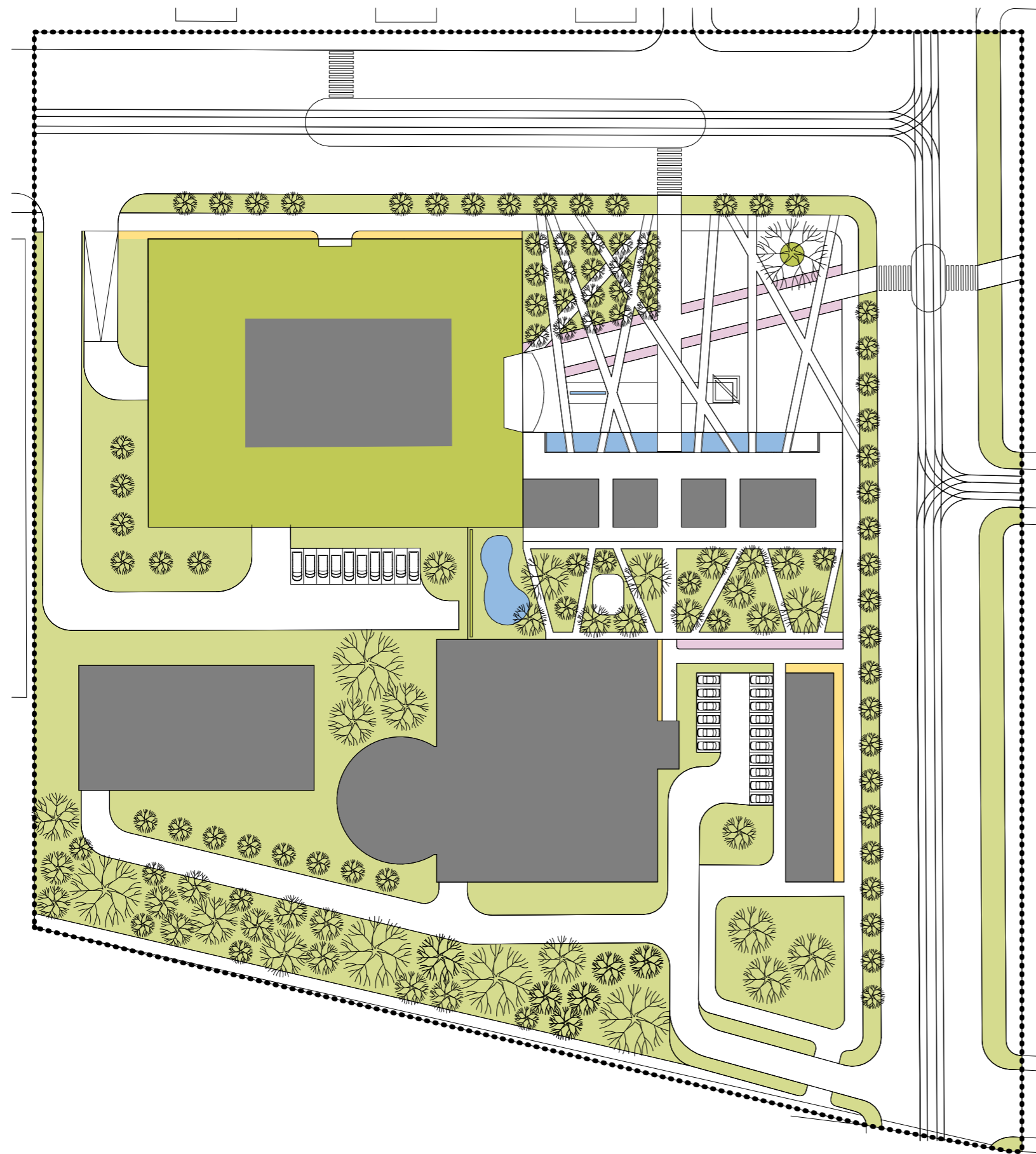






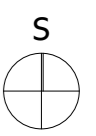


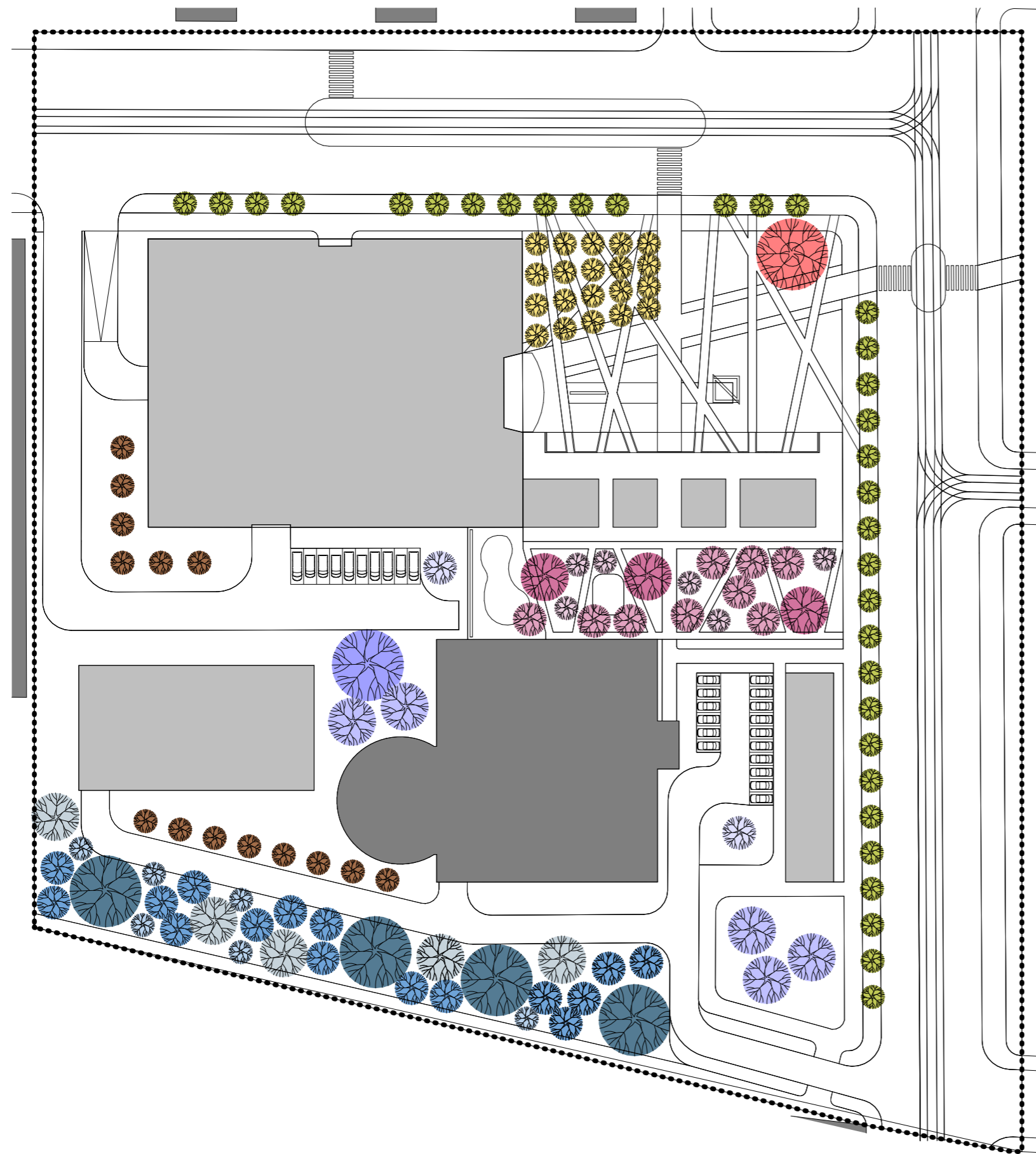










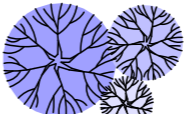
LEGENDA

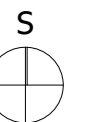
- (POBYTOVÉ) TRAVNATÉ PLOCHY
- ZELENÁ STŘECHA Z ROZCHODNÍKOVÉHO KOBERCE
- EXTENZIVNÍ TRVALKOVÉ ZÁHONY SE VSAKEM - BAREVNÉ
- EXTENZIVNÍ TRVALKOVÉ ZÁHONY SE VSAKEM - ZELENÉ
- VODNÍ PLOCHA

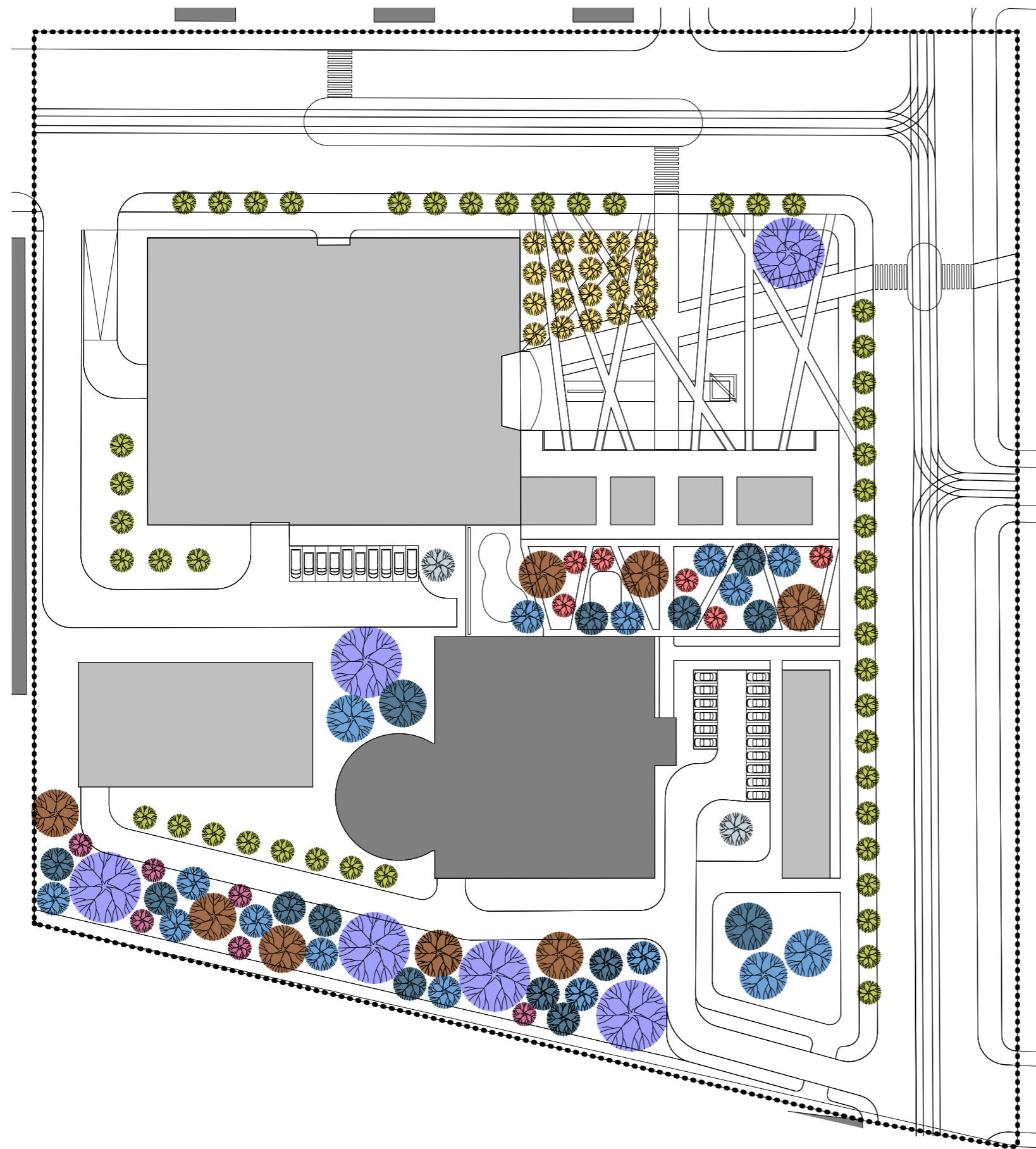




LEGENDA

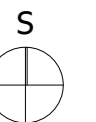
-  BARIÉROVÁ ZELEŇ PODÉL KOMUNIKACE
-  KOMPOVANÁ ZELEŇ NA NÁMĚSTÍ
-  REPREZENTATIVNÍ SOLITERNÍ STROM
-  MĚSTSKÝ PARK
-  ALEJ PODÉL VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE, PODÉL OBJEKTU
-  PÁS ZELENĚ ODDĚLUJÍCÍ PARKOVACÍ DOMY OD PĚŠÍ STEZKY PODÉL ZDI OLŠANSKÝCH HŘBITOVŮ
-  OSTATNÍ STROMY, DOPLNĚNÍ PROSTORU





LEGENDA

-  DUB LETNÍ
-  HRUŠEŇ OBECNÁ "BEECH HILL"
-  JAVOR BABYKA "ELSRIJK"
-  JAVOR FREEMANŮV
-  JAVOR MLÉČ
-  JÍROVEC MAĎAL
-  LÍPA SRDČITÁ
-  LÍPA VELKOLISTÁ
-  PLATAN JAVOROLISTÝ



DUB LETNÍ
QUERCUS ROBUR



HRUŠEŇ OBEČNÁ "BEECH HILL"
PYRUS COMMUNIS "BEECH HILL"



JAVOR BABYKA "ELSRUJK"
ACER CAMPESTE "ELSRUJK"



JAVOR FREEMANŮV
ACER FREEMANII



JAVOR MLÉČ
ACER PLATANOIDES



JÍROVEC MAĎAL
AESCULUS HIPPOCASTANUM



LÍPA SRDČITÁ
TILLIA CORDATA



LÍPA VELKOLISTÁ
TILLIA PLATYPHYLLOS



PLATAN JAVOROLISTÝ
PLATANUS HISPANICA



ZOB OBEČNÝ
LIGUSTRUM VULGARE



ROZCHODNÍK
SEDUM



LETNÍ PRŮHONICKÁ KVETOUČÍ LOUKA



AUTORSKÁ ZPRÁVA

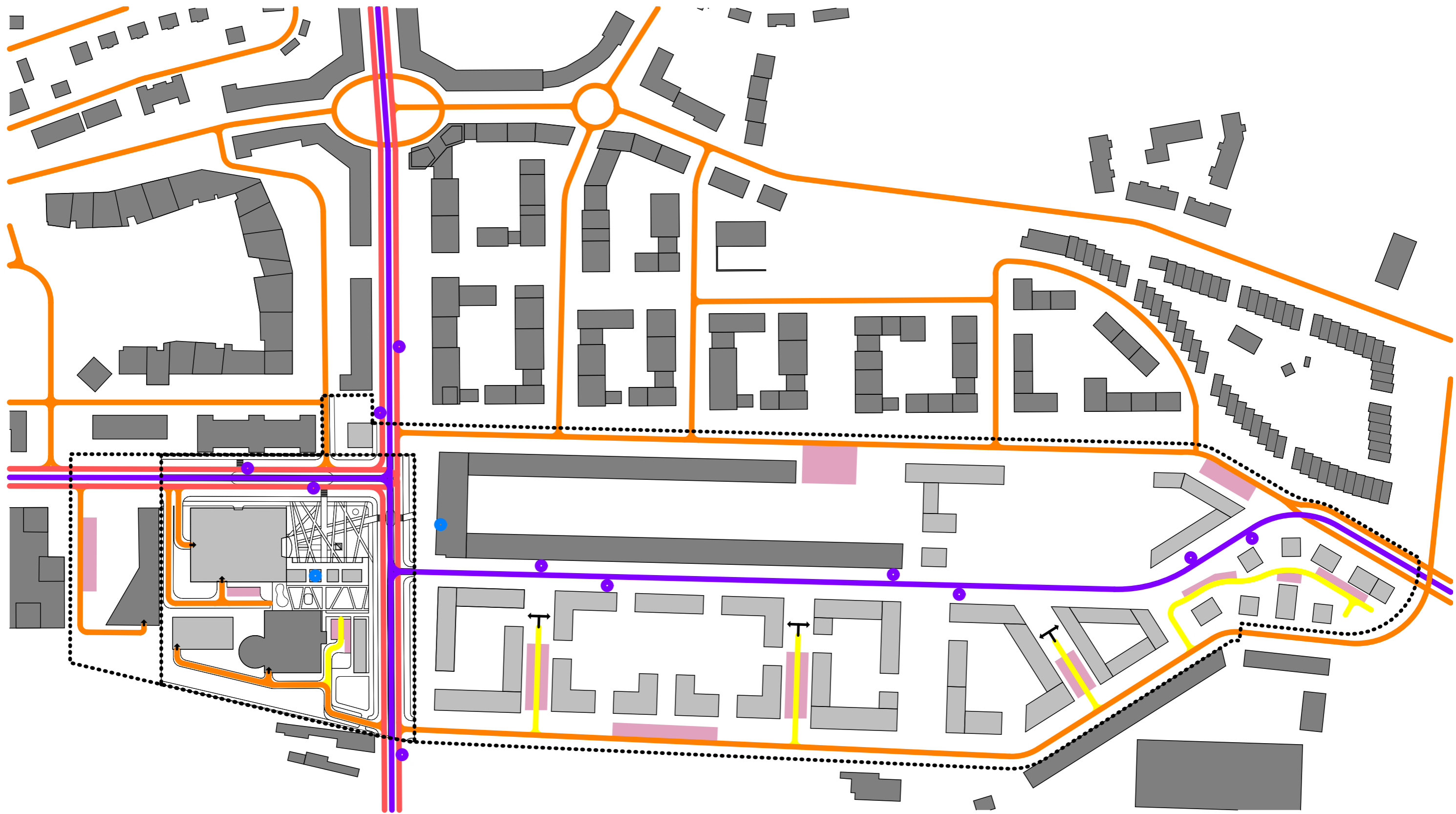
V řešeném území je automobilová doprava vedena ulicí U Nákladového nádraží. Z ní odbočují zklidněné slepé komunikace vedoucí do podzemních garáží jednotlivých bloků bytových domů. Dále je automobilová doprava vedena podél severního křídla budovy bývalého nákladového nádraží, tato komunikace je převzata z návrhu Rezidence Parková čtvrť od společnosti Central Group.

Součástí Jarovské spojky je i prodloužení tramvajové tratě. Vedení traťových kolejí v ose Olšanské ulice není kvůli budově bývalého nádraží možné. V návrhu je trať umístěna podél jižního křídla budovy bývalého nákladového nádraží. Vzniká tedy zklidněná komunikace, které je tvořena pouze tramvajovým tělesem bez běžné automobilové dopravy. V návrhu tedy dochází k oddělení automobilové a tramvajové dopravy. Umístění zastávek Nákladové nádraží Žižkov v Olšanské ulici a také v ulici Jana Želivského je zachováno. V ulici Jana Želivského návrh zachovává zastávku Mezi Hřbitovy, která se nachází na jižní hranici řešené území. Na nově vzniklé tramvajové trati jsou navrženy tři zastávky - na západní straně druhého bloku bytových domů, v návaznosti na mateřskou a základní školu a před spojením tramvajového a automobilové dopravy na východě řešeného území.

V návrhu je počítáno s plánovanou linkou metra D. Linka je oproti vyznačení v platném územním plánu posunuta směrem na jih a je vedena pod ulicí Olšanská. V lokalitě se bude nacházet stanice metra Žižkovské nádraží. Výstupy ze stanice metra jsou umístěny na náměstí v přímé návaznosti na obchodní centrum a na tramvajovou dopravu. Dále v průčelí objektu nákladového nádraží v návaznosti na živý parter, který je ve vnitrobloku bývalé nádražní budovy navržen.

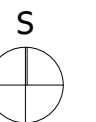
BILANČNÍ VÝPOČET

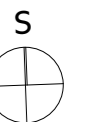
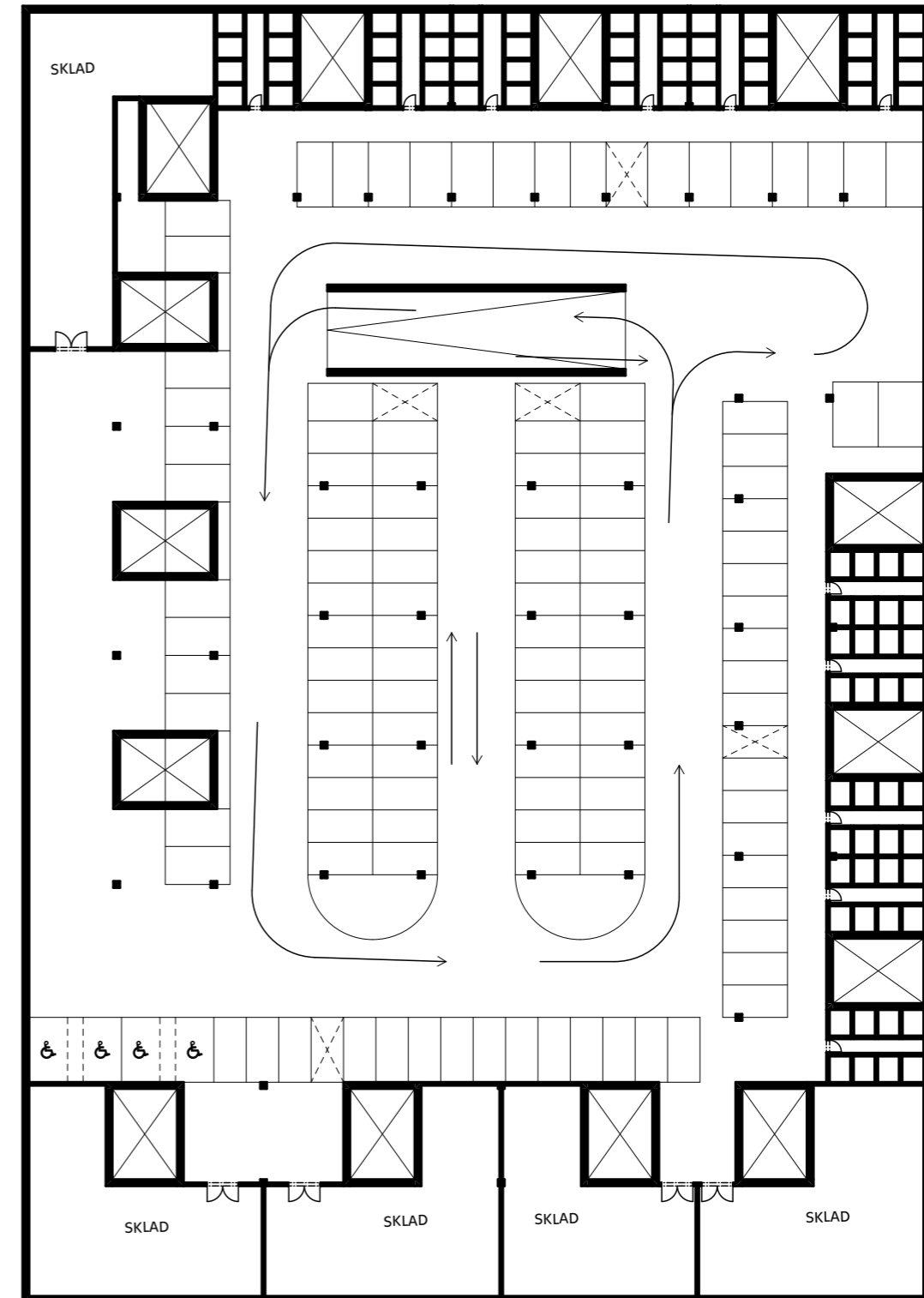
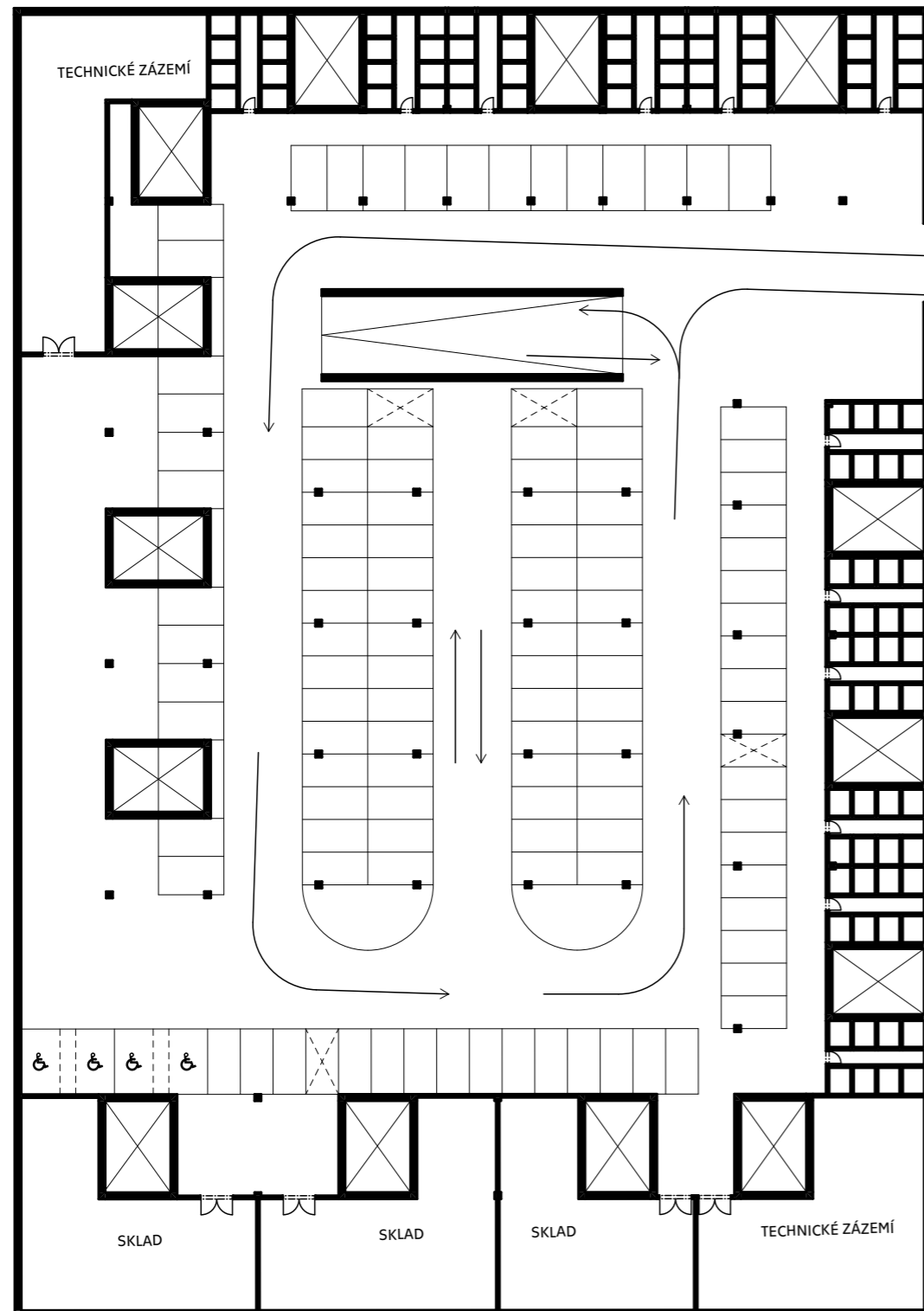
TYP OBJEKTU	PLOCHA [m ²]	1 STÁNÍ / m ²	POČET STÁNÍ	VÁZANÁ		NÁVŠTĚVNICKÁ		CELKEM		NAVRŽENO						
				MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX							
OBCHODNÍ CENTRUM	14442	40	361	10%	36	90%	325			277+15						
ADMINISTRATIVA 1	KOMERCE	1740	70	25	10%	2	90%	22		16						
ADMINISTRATIVA 2	KOMERCE	400	70	6	54	10%	1	90%	5	návštevnická 6 vázaná v park. domě						
	KANCELÁŘE	2400	50	48		90%	43	10%	5							
BYTOVÝ DŮM	BYTY	16680	85	196	418	90%	177	10%	20	vázaná 340+12 návštevnická v ulici						
	KOMERCE	3830	70	55		10%	5	90%	49							
	KANCELÁŘE	8330	50	167		90%	150	10%	17							
PREPOČET 4. ZÓNA																
						50%	18,05	90%	32	50%	162	90%	292	181	325	277+15
						50%	1,24	90%	2	50%	11	90%	20	12	22	16
						50%	0,29	90%	1	50%	3	90%	5	3	5	návštevnická 6 vázaná v park. domě
						50%	21,60	90%	39	50%	2	90%	4	24	43	
						90%	158,95		177		20		179		197	vázaná 340+12 návštevnická v ulici
						50%	2,74	90%	5	50%	25	90%	44	27	289	
						50%	74,97	90%	135	50%	8	90%	15	83	150	

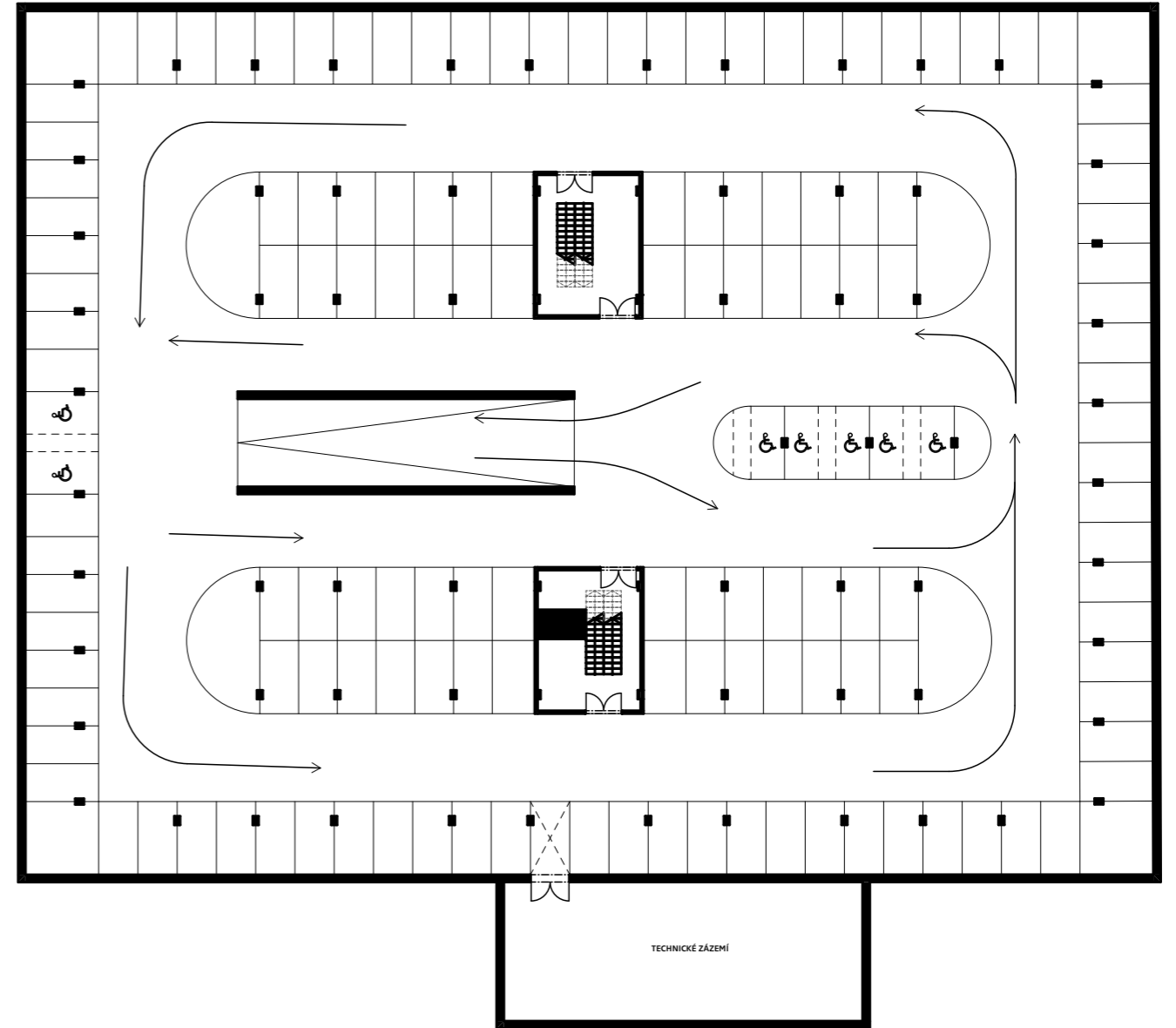
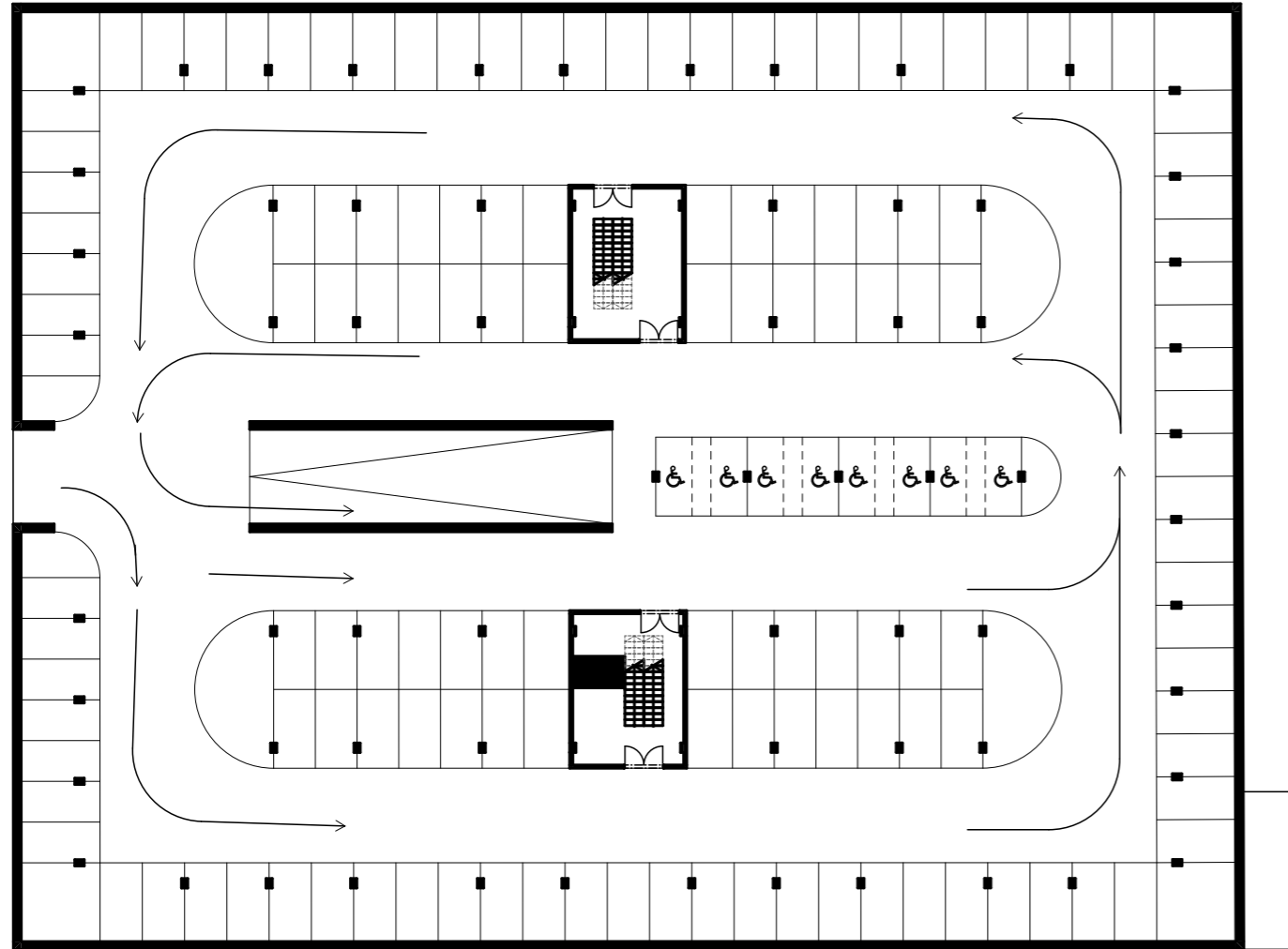


LEGENDA

- SBĚRNÁ KOMUNIKACE B
- OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE C
- ZKLIDNĚNÁ KOMUNIKACE D
- TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
- ZASTÁVKA TRAMVAJE
- VÝSTUP ZE STANICE METRA
- VJEZD DO OBJEKTU, DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ
- PARKOVACÍ STÁNÍ (NÁVŠTĚVNICKÁ)
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / DETAILU







AUTORSKÁ ZPRÁVA

V celém řešené lokalitě se nachází pouze několik málo objektů, z nichž návrh zachovává pouze dvě - bývalou budovu nákladového nádraží a parkovací dům.

Veškerá technická infrastruktura - vodovod, jednotná kanalizace, elektrické vedení, plynovod a teplovod - je vedena v prostoru pod komunikacemi, většinou pod chodníky. Pokud dojde k odbornému posouzení kapacity stávajících sítí, nebude problém připojit nově navržené budovy na stávající síť. Nebude nutné provádět přeložky sítí, bude potřeba vybudovat přípojky a případně prodloužení stávajících sítí.

VODOVOD

Praha je zásobována pitnou vodou převážně z vodní nádrže Želivky. Voda bude nově přiváděna do celého řešeného území.

KANALIZACE

V Praze, převážně v jejím širším centru, je kanalizace řešena jako jednotná. Oddílná kanalizace je realizována až v době posledních cca padesáti let v okrajových částech města. Odpadní voda je přiváděna do Ústřední čistírny na Císařském ostrově. Navržené kanalizační přípojky jednotlivých objektů jsou napojeny na stávající gravitační kanalizaci. Dešťová voda není přímo odváděna do kanalizace, ale je snaha o její zadržení v místě dopadu.

ELEKTRICKÉ VEDENÍ

Elektrická distribuční síť je vybudovaná jako okružní realizované z velké části jako podzemní. Jejím dodavatelem je Pražská energetika, a. s. Veškeré objekty budou připojeny na již stávající vedení.

PLYNOVOD

Plyn patří v Praze k hlavnímu zdroji energie. Územím vedou STL a NTL rozvody plynu.

TEPLOVOD

Teplo je přiváděno z elektrárny v Mělníce pomocí hlavního tepelného napaječe.

KOMUNÁLNÍ ODPAD

Koncepce odpadového hospodářství se na území Prahy řídí nejen zákonem o odpadech, ale také Plánem odpadového hospodářství hl. m. Prahy. Svoz odpadu v Praze zajišťují Pražské služby a.s. Návrh reaguje na trend poslední doby, který klade důraz na třídění odpadu a minimalizace směsného komunálního odpadu. Proto jsou v celém území navrženy podzemní nádoby na tříděný odpad. Jedná se o estetičtější řešení, než jsou klasické volně stojící kontejnery. Jednotlivé budovy dále mají na svém pozemku umístěné kontejnery na směsný komunální odpad. Odvoz jak tříděného, tak i směsného odpadu musí probíhat minimálně jedenkrát týdně.

ODVODNĚNÍ ÚZEMÍ

Nedostatek vody a s tím související sucha jsou známým a dlouhodobým problémem. V závislosti na tom, je v řešeném území navrženo několik opatření, která zpomalují odtok dešťové vody do kanalizace a zadržují ji v místě jejího dopadu. Budova obchodního centra a také blokové bytové domy jsou navrženy se zelené střechou. Ze střech domů řešených v detailu je voda sváděna do retenčního jezírka, kde se akumuluje. V případě naplnění kapacity retenční nádoby je odvod vody do kanalizace řešen přepadem. Z náměstí je dešťová voda odváděna pomocí vyspádování do nejbližší zeleně, primárně do extenzivních trvalkových záhonů. Travnaté plochy a trvalkové záhony jsou schopné zachytit vodu i z déletrvajících nárazových dešťů. Dalším místem, kam je dešťová voda ze zpevněných ploch sváděna, jsou vodní plochy umístěné na náměstí, zde však dochází k jejímu filtrování od nečistot.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení řešeného detailu je realizované několika druhy svítidel a na několika úrovních. Prvním typem jsou světla v hájku z komponované zeleně umístěná podél mlatové cesty a podél cest vycházejících z mol před stánky. Jedná se o nízká světla, která daný prostor zútluhují a vytvářejí zde intimní atmosféru. Tyto svítidla jsou navržena také v městském parku za stánky, který odděluje náměstí od parkovacího domu. Dalším prvkem, který osvětluje náměstí jsou kovové brány podél hlavní osy náměstí. Bodovými svítidly umístěnými v zemi je nasvícena výšková dominanta. Liniově také z úrovně země je nasvícen aktivní vodní prvek umístěný před vstupem do obchodního centra. Poslední dva druhy svítidel osvětlují komunikace, nižší mají za úkol osvětlovat chodník vedoucí podél Olšanské ulice a ulice Jana Želivského, vyšší pak osvětlují samotnou silnici.

BILANČNÍ VÝPOČTY

POTŘEBA TEPLA

TYP OBJEKTU	PLOCHA A [m ²]	OBJEM V [m ³]	EXTERIEROVÁ TEPLOTA VZDUCHU t _e [°C]	INTERIEROVÁ TEPLOTA VZDUCHU t _i [°C]	NÁSOBNOST VÝMĚNY VZDUCHU [1/h]	POČET OSOB	MNOŽSTVÍ TEPLÉ VODY [l/os * den]	VÝKON NA VYTÁPĚNÍ [kW]		VÝKON NA VĚTRÁNÍ [kW]		POTŘEBA ENERGIE NA PŘÍPRAVU TEPLÉ VODY [kJ]		
								Q _{vyt} = tepelná charakteristika (q=0,5) * V * Δt	Q _{vet} = 0,35 * násobnost výměny vzduchu n * V * Δt	Q _{tv} = [(počet osob * množství teplé vody) / 24 hodin] * c _w (=4180) * Δt				
OBCHODNÍ CENTRUM	PRODEJNÍ PLOCHY	9 356	46 780	-12	20	0,5	105	15	748	1 149	262	510	8 778	14 296
	PARKOVACÍ PLOCHY	9 356	28 068	-12	10	0,5	0	0	-		108		-	
	RESTAURACE	4 678	23 390	-12	20	0,5	58	15	374		131		4 849	
	STÁNKY PŘED OC	408	1 632	-12	20	0,5	8	15	26		9		669	
ADMINISTRATIVA sever	ADMIN	2 400	7 200	-12	20	0,5	120	15	115	141	40	49	10 032	11 202
	KOMERCE	400	1 600	-12	20	0,5	14	15	26		9		1 170	
ADMINISTRATIVA jih	KOMERCE	1 740	6 960	-12	20	0,5	100	15	111	111	39	39	8 360	8 360
BYTOVÝ DŮM	KOMERCE	3 740	14 960	-12	20	0,5	115	15	239	1415	84	689	9 614	149 059
	BYTY	16 860	50 580	-12	20	0,5	438	40	809		283		97 645	
	KANCELÁŘE	7 630	22 890	-12	20	0,5	500	15	366		128		41 800	
	PARKOVACÍ PLOCHY	21 000	63 000	-12	10	0,4	0	0	-		194		-	
									2 815,9		1 287,7		182 916,8	

POTŘEBA VODY

TYP OBJEKTU		TEPLOTA STUDENÉ VODY t_{sv} [°C]	TEPLOTA TEPLÉ VODY t_{tv} [°C]	POČET OSOB	MNOŽSTVÍ PITNÉ VODY [m ³ /os * rok]	MNOŽSTVÍ PITNÉ VODY [l/os*den]	PRŮMĚRNÁ DENNÍ POTŘEBA VODY [m ³ /den] $Q_p = \text{počet osob} * \text{množství pitné vody}$	MAXIMÁLNÍ DENNÍ POTŘEBA VODY - [m ³ /den] $Q_d = Q_p * \text{koef denní nerovnoměrnosti (kd = 1,29)}$	MAXIMÁLNÍ HODINOVÁ POTŘEBA VODY [m ³ /h] $Q_h = Q_d * \text{koef hod nerovnoměrnosti (kd = 2,3)}$	PRŮMĚRNÝ DENNÍ ODVOD DO KANALIZACE [m ³ /h] $Q_s = Q_p * 0,9$
OBCHODNÍ CENTRUM	PRODEJNÍ PLOCHY	10	55	105	18	49	5,15	6,64	15,27	4,63
	PARKOVACÍ PLOCHY	10	55	0	0	0	-	-	-	-
	RESTAURACE	10	55	58	80	220	12,76	16,46	37,86	11,48
	STÁNKY PŘED OC	10	55	8	120	329	2,63	3,40	7,81	2,37
ADMINISTRATIVA sever	ADMIN	10	55	120	14	40	4,80	6,19	14,24	4,32
	KOMERCE	10	55	14	18	49	0,69	0,88	2,04	0,62
ADMINISTRATIVA jih	KOMERCE	10	55	100	18	49	4,90	6,32	14,54	4,41
BYTOVÝ DŮM	KOMERCE	10	55	115	18	49	5,64	7,27	16,72	5,07
	BYTY	10	55	438	35	96	42,05	54,24	124,76	37,84
	KANCELÁŘE	10	55	500	14	40	20,00	25,80	59,34	18,00
	PARKOVACÍ PLOCHY	10	55	0	0	0	-	-	-	-
							98,61	127,20	292,56	88,75

MNOŽSTVÍ DEŠŮVÉ VODY

TYP OBJEKTU / PLOCHY		PLOCHA A [m ²]	INTENZITA NÁVRHOVÉHO DEŠTĚ i [l/s * m ²]	KOEFICIENT PROPUSTNOSTI ψ	MNOŽSTVÍ VODY PŘI MAXIMÁLNÍM DEŠTI [l/s] $Q = i * A * \psi$
OBCHODNÍ CENTRUM	ZELENÁ STŘECHA	4 619,0	0,0164	1	75,8
	SVĚTLÍK	1 146,0	0,0164	1	18,8
	STÁNKY PŘED OC	609,0	0,0164	1	10,0
	ADMINISTRATIVA jih	STŘECHA	1 740,0	0,0164	1
PARKOVACÍ DŮM	STŘECHA	2 826,0	0,0164	1	46,3
PARKOVACÍ DŮM 2	STŘECHA	1 268,0	0,0164	1	20,8
NÁMĚSTÍ	ASFALT + BETON	2 815,0	0,0164	0,9	41,5
	ZPEVNĚNÉ PROPUSTNÉ	170,3	0,0164	0,3	0,8
	VEGETACE	554,8	0,0164	0,2	1,8
	VODNÍ PLOCHA	113,0	0,0164		0,0
MĚSTSKÝ PARK	ZPEVNĚNÉ PROPUSTNÉ	462,3	0,0164	0,3	2,3
	VEGETACE	1 040,9	0,0164	0,2	3,4
	VODNÍ PLOCHA	120,0	0,0164		0,0
KOMUNIKACE	ASFALT + BETON	18 114,7	0,0164	0,9	267,4
	VEGETACE	10 024,8	0,0164	0,2	32,9
					550,36

OSVĚTLENÍ

TYP OBJEKTU		PLOCHA [m ²]	PŘÍKON PRO POTŘEBNÉ OSVĚTLENÍ [W/m ²]	PŘÍKON NA UO [Kw]	PŘÍKON NA VO [kw]
OBCHODNÍ CENTRUM	PRODEJNÍ PLOCHY	9 356	12	112,3	-
	PARKOVACÍ PLOCHY	9 356	8	74,8	-
	RESTAURACE	4 678	10	46,8	-
	STÁNKY PŘED OC	408	10	4,1	-
ADMINISTRATIVA sever	ADMIN	2 400	10	24,0	-
	KOMERCE	400	10	4,0	-
ADMINISTRATIVA jih	KOMERCE	1 740	10	17,4	-
BYTOVÝ DŮM	KOMERCE	3 740	10	37,4	-
	BYTY	16 860	10	168,6	-
	KANCELÁŘE	7 630	10	76,3	-
	PARKOVACÍ PLOCHY	21 000	8	168,0	-
VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	OV 1 - KOMPOVANÁ ZELENĚ	560	1,5	-	0,8
	OV 2 - MĚSTSKÝ PARK	1 830	1,5	-	2,7
	OV 3 - PODĚL ULICE	580	3	-	1,7
	OV 4 - BRÁNY V HLAVNÍ OSE	430	2,5	-	1,1
	OV 5 - OSA SEVER-JIH	252	2,5	-	0,6
	OV 6 - NASVÍCENÍ "Z"	80	2	-	0,2
	OV 7 - NASVÍCENÍ VODY	20	1,5	-	0,0
				733,7	7,2
				Σ=	740,9

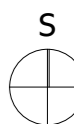
MNOŽSTVÍ KOMUNÁLNÍHO ODPADU

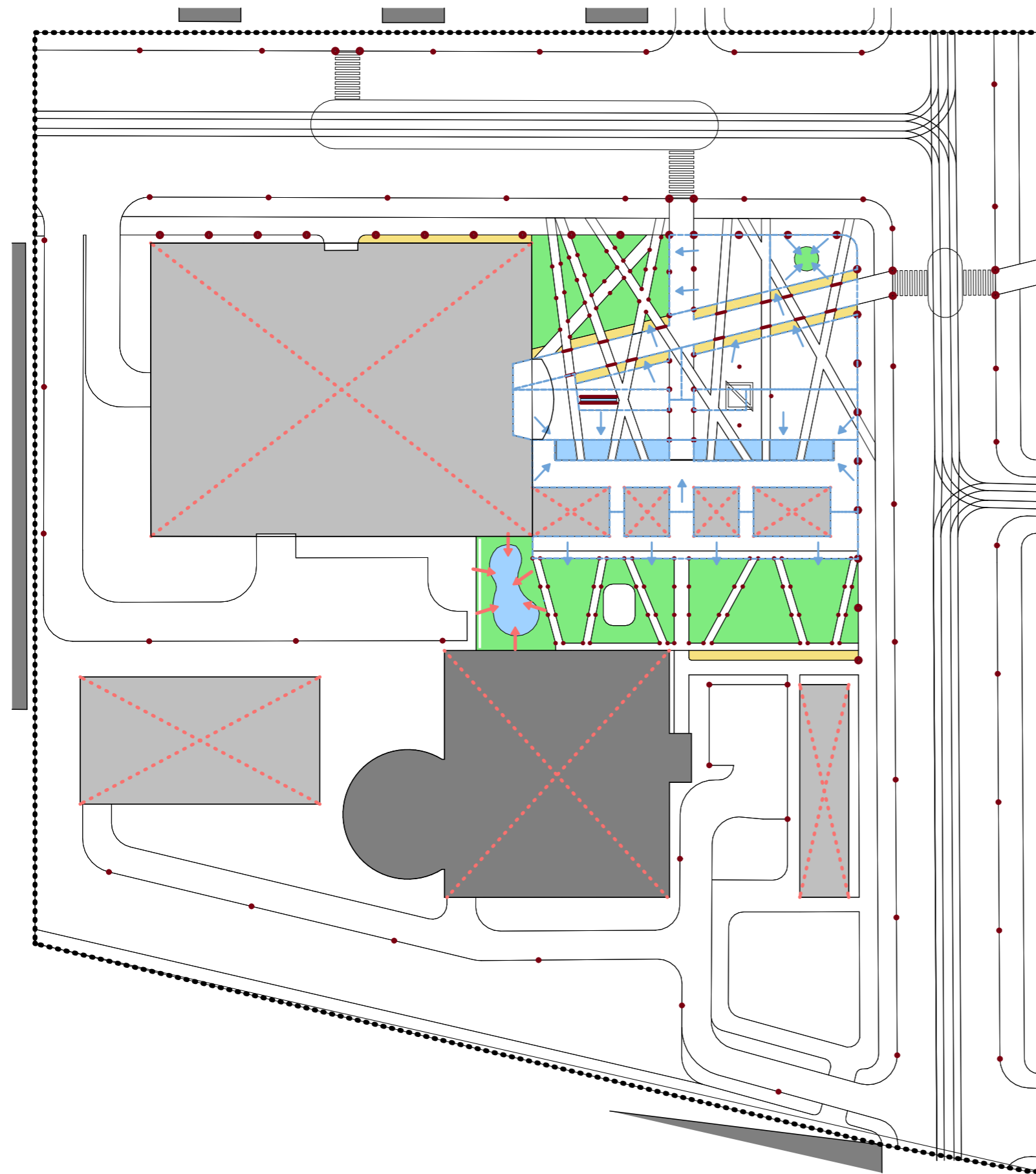
TYP OBJEKTU	POČET OSOB	MNOŽSTVÍ ODPADU			
		kg/os * rok	tun / rok	tun / měsíc	tun / týden
BYTOVÝ DŮM	KOMERCE	-	-	-	-
	BYTY	438	350	153,3	12,8
	KANCELÁŘE	-	-	-	-
	PARKOVACÍ PLOCHY	-	-	-	-



LEGENDA

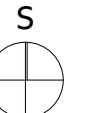
- PŘIVÁDĚCÍ VODNÍ ŘAD PITNÉ VODY
- ROZVÁDĚCÍ VODOVODNÍ ŘAD PITNÉ VODY
- KANALIZAČNÍ SBĚRAČ
- PLYNOVOD
- PODZEMNÍ TRASA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ
- TEPelný NAPAJEČ
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

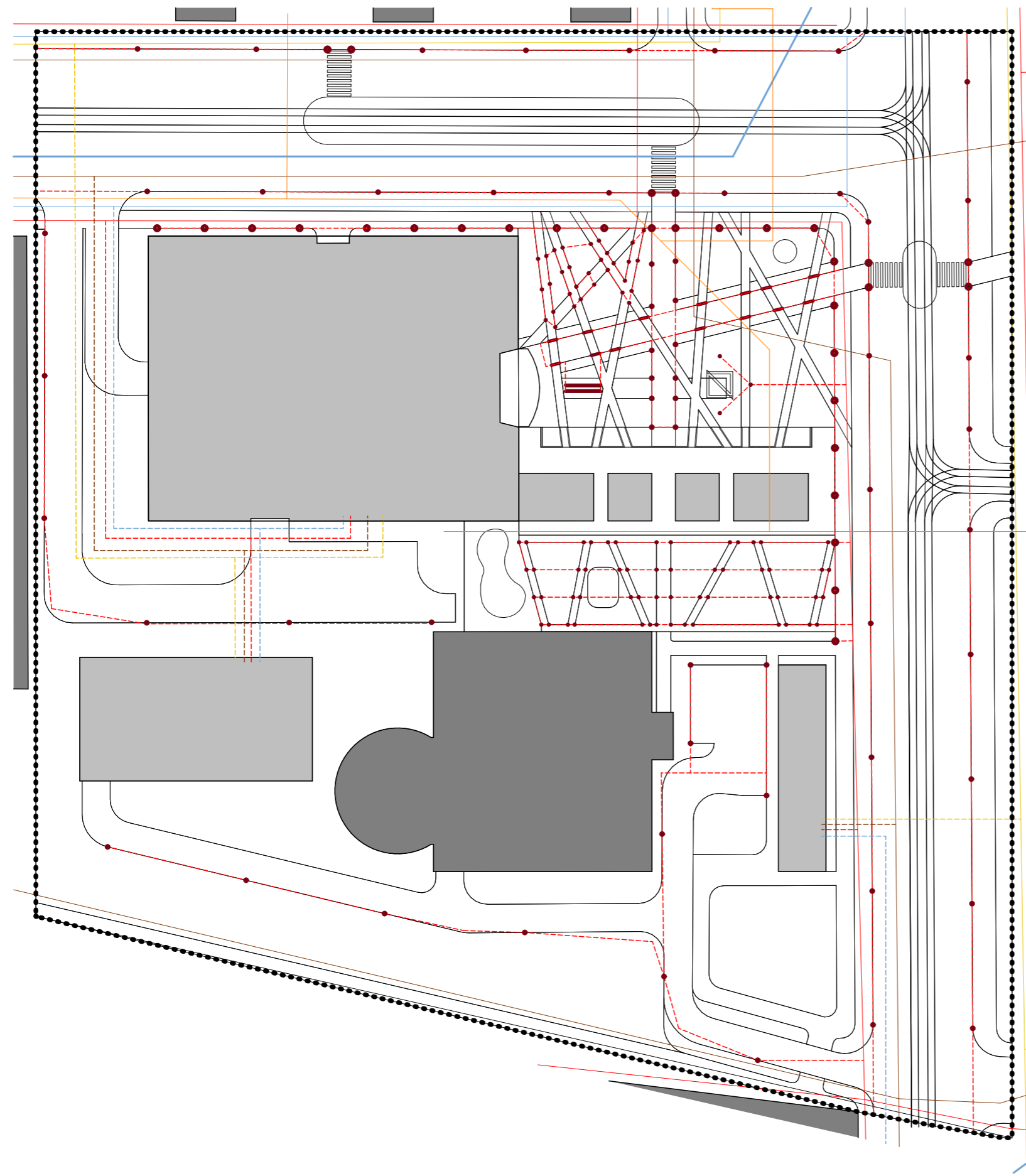




LEGENDA

- TRAVNATÉ PLOCHY
- EXTENZITNÍ TRVALKOVÉ ZÁHONY SE VSAKEM
- VODNÍ PLOCHA, RETENČNÍ JEZÍRKO
- STŘECHY OBJEKTŮ
- HRANICE PLOCH ODVODNĚNÍ
- ODVODŇOVANÉ PLOCHY STŘECH
- SMĚRY ODVODNĚNÍ
- PRVKY NAVRŽENÉHO VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- HRANICE ŘEŠENÉHO DETAILU





LEGENDA

- PŘIVÁDĚCÍ VODNÍ ŘAD PITNÉ VODY - STÁVAJÍCÍ
- ROZVÁDĚCÍ VODOVODNÍ ŘAD PITNÉ VODY - STÁVAJÍCÍ
- KANALIZAČNÍ SBĚRAČ - STÁVAJÍCÍ
- PLYNOVOD - STÁVAJÍCÍ
- PODZEMNÍ TRASA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ - STÁVAJÍCÍ
- TEPELNÝ NAPAJEČ - STÁVAJÍCÍ
- - - ROZVÁDĚCÍ VODOVODNÍ ŘAD PITNÉ VODY - NOVÉ
- - - KANALIZAČNÍ SBĚRAČ - NOVÉ
- - - PLYNOVOD - NOVÉ
- - - PODZEMNÍ TRASA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ - NOVÉ
- PRVKY NAVRŽENÉHO VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- HRANICE ŘEŠENÉHO DETAILU



ZDROJE

NORMY, VYHLÁŠKY A ZÁKONY

Zákon č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
Pražské stavební předpisy

MAPOVÉ PODKLADY

Atlas Praha 5000. In: *IPR Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021] Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-praha-5000/>
Digitální technická mapa Prahy. In: *IPR Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021] Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/dtmp/index.html>
Mapa online. In: *Geoportal Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021] Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapa-online>
Metropolitní plán (návrh k projednání dle § 50 stavebního zákona). In: *IPR Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021].In: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>
Územně analytické podklady hlavního města Prahy. In: *IPR Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/uap/>
Výkresy územního plánu (stav výkresů k 1. 1. 2021). In: *IPR Praha*, 2021 [online]. [cit. 4/2021].In: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

LITERATURA

Kolektiv autorů. *Pražská nádraží ne/využitá*. Vydalo České vysoké učení technické v Praze - Výzkumné centrum průmyslového dědictví fakulty architektury ČVUT v Praze, 2012. [cit. 4/2021]. ISBN 978-80-01-05009-5.

DVOŘÁKOVÁ, Dita. *Praha 3 - Nákladové nádraží Žižkov*. Vydala Městská část Praha 3, 2013. [cit. 4/2021]. ISBN 978-80-260-5182-4.

Kolektiv autorů. *Manuál tvorby veřejných prostranství*. Vydal Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. [cit. 4/2021]. ISBN 978-80-87931-0 (pdf). Dostupné z: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_veřejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_Manual-tvorby-verejnych-prostranstvi.pdf

Kolektiv autorů. *Návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství*. Vydal Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. [cit. 4/2021]. ISBN 978-80-87931-13-4 (pdf). Dostupné z: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_veřejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_navrh-Strategie-rozvoje-verejnych-prostranstvi.pdf

Kolektiv autorů. *Voda ve městě - metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu*. Vydalo České vysoké učení technické v Praze ve spolupráci s Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, 2021. [cit. 4/2021]. ISBN 978-80-01-06817-5. Dostupné z: www.vodavemeste.cz

INTERNET

<http://www.praguecityline.cz/kulturni-zivot-v-praze/historie-zizkova>
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Žižkov>
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Direktorka>
<https://zizkovnezastavis.cz/kauzy/cetin/>
<https://www.central-group.cz/uloziste/69/69785f57-dbf6-4d5f-a0d3-cc2d41a13625.pdf>
<https://zizkovnezastavis.cz/kauzy/nakladove-nadrazi-zizkov-sever/>
<https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha3-zizkov-city>
<https://zizkovnezastavis.cz/kauzy/zizkov-city-revitalizace-nakladoveho-nadrazi-praha-zizkov/>
<https://www.archiweb.cz/b/rezidence-nadrazi-zizkov>
<https://competition-zizkov.com/>
<https://cz.pinterest.com/>
<https://www.svetla24.cz/>
<http://www.maniga.sk/>
<https://mestskymobiliar.cz/>
<https://online.brunns.de/en-us>
<https://www.biolib.cz/cz/main/>
<https://www.havlis.cz/>
<https://dendrologickazahrada.cz/o-zahrade/vyzkumna-cinnost/pokusne-trvalkove-zahony/>