



1

# PRAŽSKÉ [ DOSTUPNÉ ] BYDLENÍ

diplomová práce

České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta architektury  
Ústav nauky o budovách | 15118

**autor:** Bc. Daniela Pisingerová  
**vedoucí:** doc. Ing. arch. Boris Redčenkov  
**asistent:** Ing. arch. Vítězslav Danda

zimní semestr 2021/22



## OBSAH

	<b>úvod</b>	<b>006</b>
<b>A/</b>	<b>TEORETICKÁ ČÁST</b>	<b>008</b>
01	bydlet v praze	012
02	praha developerem	018
03	městská forma	024
<b>B/</b>	<b>ANALYTICKÁ ČÁST</b>	<b>034</b>
04	pražské pozemky	038
05	lokalita	050
06	parcela	076
<b>C/</b>	<b>NÁVRHOVÁ ČÁST</b>	<b>086</b>
07	koncept	090
08	program	096
09	návrh	098
<b>D/</b>	<b>DOKLADOVÁ ČÁST</b>	<b>168</b>
10	zdroje	170
11	přílohy	172

Bydlení. Téma nejvíce rezonující nejen v architektuře. Primární funkce, úkryt, zůstává neměnná. Nicméně jeho formy a velikost se transformují časem společně s požadavky na něj. Vývoj společnosti se odráží v rozvoji našich měst a příbytků. Je zajímavé pozorovat místní soudobé tendence a strategie, společně s vývojem v sousedních zemích. Práce se soustředí na motiv bydlení městského. Současné okolnosti vstupující jako základní kameny pro budoucnost Prahy a jejích suburbií.

Cílem je na základě teoretické a analytické části navrhnout městské bydlení na jednom z pozemků ve vlastnictví hl. m. Prahy. Projekt je (hypoteticky) navržen pod Pražskou developerskou společností, která tento rok vznikla a zahájila svou činnost. Hledá formu, která bude architektonicky atraktivní, ekonomicky smysluplná, udržitelná a uživatelsky přitažlivá.

**A/**  
TEORETICKÁ ČÁST

Jaký je současný stav bydlení v Praze? Jakým způsobem má vedení hlavního města vliv na jeho vývoj a jaké kroky podniká pro zlepšení situace? Je současný způsob nové výstavby atraktivní pro budoucí nájemníky? Jaké tendence a směry by se měly držet pro zlepšení budoucího vystavěného prostředí?

Teoretická část se zabývá třemi hlavními tématy. V kapitole první, **Bydlet v Praze**, je rozebrána finanční stránka bydlení. Jde především o kupní ceny bytů a výši nájemného v hlavním městě. Důležitý je i vývoj a současný stav obecního bytového fondu a jakým způsobem s ním město pracuje. Na toto téma přímo navazuje kapitola druhá - **Praha developerem**. V současné době probíhá aktualizace dokumentů jako Strategický plán či Metropolitní plán, které přímo řeší či ovlivňují stav bydlení ve městě. Vzniká Pražská developerská společnost, skrze kterou vedení Prahy plánuje podporovat sociální, spolkové a družstevní bydlení - jakým způsobem? Poslední kapitola **Městská forma** připomíná pozitivní i negativní tendence v současné výstavbě. Především přizpůsobování se automobilům, ztráta měřítka, suburbanizace a další.

Následující kapitoly *Bydlet v Praze* a *Praha developerem* jsou sepsány primárně na základě údajů a dat zveřejněných v publikacích Institutu pro plánování a rozvoj hl. m. Prahy. Hlavními dokumenty, o které se text opírá a které částečně parafrázuje, jsou *Analýzy bydlení a realitního trhu na území hl. m. Prahy z pohledu jeho dostupnosti a potřebnosti* z března 2017 <sup>[1]</sup>, *Stav a vývoj obecního bytového fondu v městských částech hl. m. Prahy* z června 2019 <sup>[2]</sup>, *Studie kvality života Pražanů* z listopadu 2019 <sup>[3]</sup> a *Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze* z ledna 2021. <sup>[4]</sup>

Velká města čelí každým rokem čím dál tím většímu přísunu nových obyvatel. V současné době žije v městském prostředí zhruba 55 % celkové populace a dle Organizace spojených národů by to v roce 2050 mělo být více než 66 %.<sup>[5]</sup> I přes tento dlouhodobě přetrvávající trend jsou města často nedostatečně připravená na další vývoj a mnohá opatření konají až s nastávajícím problémem. Efektem je pak nedostupnost bydlení, prohlubování rozdílu mezi bohatými a chudými, kapacitně nedostačující infrastruktura, snižování kvality života obyvatel, zvyšující se počet lidí žijících na hranici chudoby, a další.

Urbanizaci pocítuje i Hlavní město Praha, kde bylo k 31.12.2020 evidováno 1 335 084 obyvatel.<sup>[6]</sup> Stěhování lidí do hlavního města podporuje především rozvinutý trh práce a příznivé sociální a ekonomické podmínky. S sebou to přináší tlak na dostupnost bydlení, kde výsledkem je již dobře známý termín *krize bydlení*, jinak také bytová krize. Jaká je situace v Praze, podněty k růstu cen a především, jaký vliv má na dostupnost bydlení hlavní město?

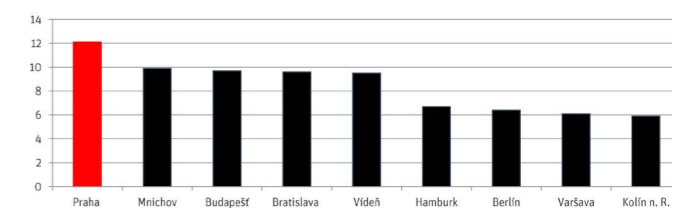
.....

## kupní ceny

Ceny nemovitostí v Praze za poslední roky rekordně stoupají. Odborná i neodborná veřejnost se shodují, že důvodem je primárně nedostatečná výstavba. Lépe by bylo možné specifikovat problém jako nedostatečně rychlá výstavba. Stavebnictví je obor, kde hovoříme v časových úsecích měsíců a roků. Jistě, projekt od počáteční skicy až po vypracování projektové dokumentace, zahrnuje velké množství lidí a práce. Nicméně tuto dobu výrazně prodlužuje česká legislativa při schvalování záměrů. V průměru trvá pět až osm let od přípravy po dokončení realizace. Při takové délce není možné dostatečně rychle reagovat na oživení poptávky a zabránit rychle se zvyšujícím cenám. „Komplikovanost a nepředvídatelnost územního a stavebního řízení představuje aktuálně nejvýznamnější bariéru bránící urychlení a zintenzivnění bytové výstavby v Praze.“<sup>[1]</sup>

Na vysokou cenu má vliv více faktorů, kde velmi zásadním je výše úrokové sazby hypotečních úvěrů. Mezitím, co v roce 2005 činil průměrný úrok na českém trhu necelých 5 %, o deset let později to bylo pouze 2,8 % a v roce 2020 jen 2,1 %.<sup>[7]</sup> Úvěr se tedy stává přístupným většímu množství lidí. To automaticky zvyšuje poptávku. Spolu s postupným nárůstem mezd je investice do nemovitosti v hlavním městem čím dál tím žádanější. Není divu, díky předpokládanému pokračování zvyšování počtu obyvatel a cen, je velmi nepravděpodobné, že by hodnota nemovitostí postupem času klesala. Investovat do koupi bytu je tedy pro většinu lidí jistou vidinou, jak zhodnotit své peníze. To platí i pro velké množství zahraničních investorů, kteří skupují desítky bytů a poté je pronajímají. V mnohých případech zůstávají i prázdné.

Díky vysoké poptávce po nových i starších bytech a nedostatečně rychle odpovídající nabídce, cena za metr čtverečný strmě roste. V období 2015-2018 se cena výšplhala o více než 60 %. Pokud bychom hovořili v číslech, na přelomu století člověk zaplatil za 1 m<sup>2</sup> zhruba 21 tisíc Kč, v roce 2019 to bylo už 77 tisíc Kč. Tyto hodnoty je ovšem nutné porovnávat ve spojitosti s navýšováním průměrného příjmu domácností. I přes to, že v Praze obyvatelé dosahují nejvyšších příjmů z celé ČR, ceny nemovitostí rostou rychleji. Průměrná mzda se totiž v období 2015-2018 navýšila jen o 16 %, což je vůči výše zmíněných 60 % značný nepoměr. „Zatímco tedy Pražan s průměrným příjmem vydělává na koupi jednoho metru čtverečního průměrného bytu v Praze 42 dní, tak v rámci celé ČR je k tomu zapotřebí pouze 21 dní (včetně víkendů a svátků).“<sup>[1]</sup> Vydělávající osoba musí tedy spořit v průměru 8 let na koupi bytu v Praze o výměře necelých 70 m<sup>2</sup>.

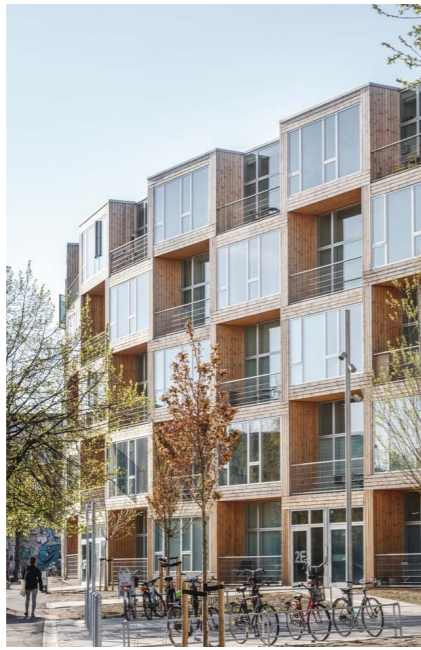


Počet průměrných ročních platů potřebných ke koupi průměrného bytu ve vybraných evropských městech (2017) / IPR

## nájemné

Bydlení je jednou ze základních lidských potřeb. Mít střechu nad hlavou, pocit bezpečí, teplou vodu a další energie, se ovšem díky rostoucím nájmům stává čím dál tím více finančně náročné. Náklady na bydlení v posledních letech totiž rostly mnohem rychleji než průměrné příjmy. Mezitím, co v roce 2006 dávala domácnost na bydlení asi 17,4 %, v roce 2017 to pro 42 % pražských domácností bylo více než 30 %. Tento údaj může být i tak lehce zkreslující, neboť počítá s průměrnými údaji, kdy největší zastoupení mají domácnosti se stálým příjmem. Pokud bychom vzali v potaz například pouze seniory, pro tuto skupinu mohou náklady na nájem sahat přes polovinu důchodového příjmu, ne-li více. I přes to, že bydlet v pronájmu s sebou může přinášet určité výhody jako flexibilita či nenutnost počáteční investice, absence regulace nájmů, mentalita obyvatel a další okolnosti podporují potřebu lidí investovat tzv. do vlastního a zhodnocovat tak své úspory skrze bydlení.

Jak již bylo zmíněno v předchozím odstavci, díky deregulaci nájemného jsou nejvíce postižení sociálně slabší jedinci, např. senioři nebo rodiči samoživitel. Pro tuto skupinu mohou náklady na bydlení představovat vysokou finanční zátěž. Ti si pak nemohou dovolit zaplatit další základní životní výdaje a ocitají se na hranici chudoby. Konkrétně, mezitím co se nájemny zvýšily zhruba 4x, výše důchodů pouze 1,3x. „V hlavním městě odhadem žije podle dostupných odhadů téměř 9,8 tisíc domácností, resp. 12,1 tisíc osob v situaci akutní bytové nouze.“<sup>[3]</sup> „Deregulaci nájemného lze tedy považovat za hlavní faktor, který v uplynulém období nejvíce přispěl k výraznému navýšení výdajů na bydlení ve vztahu k příjmům domácností žijících v nájemních bytech.“<sup>[1]</sup>



Obecní bydlení v Kodaňi / BIG

[obr.2]

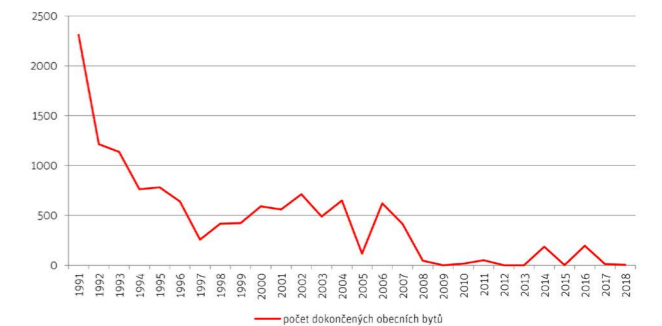
### obecní bytový fond

Jako každé jiné hlavní město, i Praha disponuje vlastním bytovým fondem. Rozdílem oproti mnohým zemím ovšem byla až do současné doby dlouho probíhající privatizace. Díky prodeji obecních bytů soukromým osobám Praha ztratila většinu svého fondu. Velkým podílem na tom měla i absence výstavby bytů nových. Mezi lety 2001 až 2018 jich hlavní město postavilo 4100, což z celkového množství nové bytové výstavby nebylo ani 5 %. V podstatě rezignace na novou výstavbu přišla po finanční krizi roku 2007. Mezi lety 2011-2018 bylo postaveno méně než 500 bytů, což není ani 1 % ze všech dokončených bytů v tomto období. Je zřejmé, že tento propad měl přímý vliv na růst cen bytů a nájmu, neboť prohluboval deficit nabídky.

K březnu roku 2019 město vlastnilo něco málo přes 31 tisíc bytů, což je oproti roku 1991 jen asi 16 %. Z toho je necelých 8 % bytů neobydlených, neboť nejsou v dostatečně dobrém technickém stavu a vyžadují rekonstrukci. Z celkového počtu bytů na území města tvoří obecní byty jen pouhých 5 %. Počet obyvatel na jeden obecní byt pak vychází kolem čísla 42. Pokud to porovnáme se zahraničím, například v Kodaňi je to pouze 9 obyvatel, v Berlíně 12, v Curychu 7. Rozdílem je především bytová politika měst. Velká německá města si kladou za cíl mít více než tisíc nových bytů ročně. Oproti tomu Kodaň vede svou politiku tak, že každý rok musí být zachováno minimálně 20 % zastoupení bytů ve vlastnictví města či jeho družstev. Kodaň tak může mimo jiné konkurovat developerským společnostem a je významným hráčem na trhu ovlivňující mimo jiné ceny. Podobná situace je i v hlavním městě Rakouska. Vídeň vlastní přibližně 220 tisíc bytů, což odpovídá zhruba 25 % veškerého bytového fondu, plus dalších asi 200 tisíc bylo vybudováno za finanční podpory města. Díky tomu Vídeň může skrze bytovou politiku nepřímo ovlivňovat cenové podmínky na rezidenčním trhu.

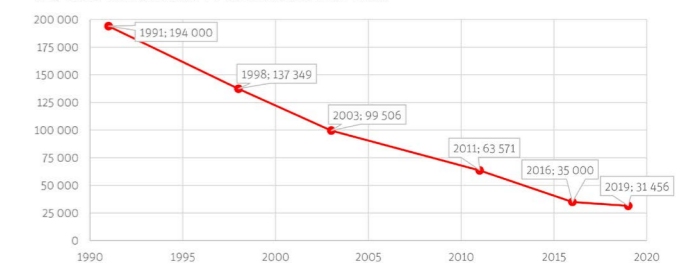
Po výše zmíněných faktech je jisté, že současný stav bytového fondu je naprosto neadekvátní. Díky stárnutí obyvatelstva, změnám v ekonomice způsobenými i například v současné chvíli probíhající pandemií, počet lidí žijících na hranici chudoby strmě roste. Tím se i zvyšuje počet obyvatel, kteří budou potřebovat podporu od státu, a to nejen v bydlení. Dá se předpokládat, že množství žadatelů na sociální bydlení se bude vysokým tempem navyšovat. To nás navrací k faktu, že díky charakteru stavebnictví nebude v síle města tento problém rychle vyřešit. Je tedy nutné co nejrychleji zvýšit úsilí při obnově velikosti bytového fondu Prahy a zajistit tak dostupné bydlení všem, co se ocitají v krizi, a pro

kteří právě bydlení představuje velkou finanční zátěž. Výhodou pronajímání bytů přímo sociálně slabým je, že dotace bude poskytovaná na objekt, nikoliv na subjekt, a peníze tedy nebudou končit v soukromé kapse. Což je pro město i přes vysoké investiční náklady ve výsledku efektivnější způsob pomoci. Praha pronajímá své nemovitosti dvěma způsoby. Jedním je na základě žádosti, kterou mohou podávat senioři, osoby se zdravotním postižením, osoby v sociální tísní či vybrané profese. V takovém případě je smlouva uzavřena na 2 roky s možností opakovaného prodloužení. Druhou variantou je pronájem na základě výběrového řízení, kde hlavním faktorem je nejvyšší cena a žadatelem může být jakákoliv fyzická osoba. Druhý typ smluv je uzavírán na dobu neurčitou.



Počet dokončených obecních bytů v Praze (1991-2018) / IPR

[obr.3]



Vývoj počtu obecních bytů v Praze v letech 1991-2019 / IPR

[obr.4]



S jistotou můžeme konstatovat, že vývoj kupních a nájemních cen rezidenčních nemovitostí na pražském trhu je opakem ideálu. Ověřili jsme si, že příčina nestojí pouze za jedním aktem, ale je výsledkem více skutečností dohromady. Privatizace obecních bytů, nízké hypoteční úvěry, proces schvalování stavebních záměrů, deregulace nájemného, růst mezd, stárnutí populace a další, to vše mělo a má vliv na současnou situaci. Díky stále vysoké poptávce se ani na základě dopadů pandemie nepředpokládá razantní snižování cen. A stejně tak, jako je různorodá příčina, není možné aplikovat žádné univerzální řešení pro docílení stagnace cen a zamezení jejich dalšímu růstu. Co ovšem možné je, je provést změny a strategie v jednotlivých odvětvích, například obnovou obecního bytového fondu či změnou stavebního řízení.



004-51

Obecní bydlení v Bordeaux / MVRDV

Stále se zvyšující ceny rezidenčních nemovitostí a nájmu, množství lidí, pro které tato základní životní potřeba představuje velkou finanční zátěž, zmenšující se fond obecních bytů a absence nové výstavby, suburbanizace a další. Negativních vlivů ovlivňující rezidenční trh či reagující na jeho aktuální stav, je nespočet a nelze jej dále ignorovat. Nicméně zdá se, jako by si Praha v posledních letech konečně začala uvědomovat vážnost současného vývoje. Postupné ukončování dlouhotrvajícího procesu privatizace bytového fondu, zveřejnění Metropolitního plánu v červnu 2018 a díky Institutu pro plánování a rozvoje hlavního města Prahy také aktualizace Strategického plánu, jehož naplňování právě probíhá. Jaké jsou další tendence hlavního města? A především, jaké kroky Praha podniká pro řešení (ne)dostupnosti bydlení?

.....

### bytová politika

Vize strategie budoucího rozvoje bydlení v Praze je hlavním městem charakterizována následující větou: „Praha se stane městem s aktivně řízenou bytovou politikou a dostatečnou nabídkou kvalitního, dlouhodobě udržitelného a především finančně dostupného bydlení, k němuž budou mít přístup obyvatelé všech sociálních vrstev.“<sup>[4]</sup>

V nové bytové politice Prahy je očividně pochopení pro vážnost současné situace. Nová strategie zveřejněná v lednu roku 2021 se soustředí na nástroje a koncepty, díky kterým je možné naplnit výše zmíněnou vizi, které by se mělo dosáhnout do roku 2030. Kromě zřejmé snahy o zvýšení nabídky finančně dostupného bydlení v zájmu posílení sociální soudržnosti je dobré zmínit i tendence z hlediska urbanistického. Efektivním přístupem je především zahušťování města a využití stávající infrastruktury a územních rezerv. Nežádoucím je naopak podpora dále probíhajícího trendu stěhování lidí za hranici metropole a každodenní dojíždění do města za prací. Jako další zásadní principy obsažené v dokumentu je nutné uvést udržitelný rozvoj (ekonomická, environmentální, sociální a kulturní složka), město krátkých vzdáleností, nediskriminační rezidenční trh, podpora sociálně slabých, architektonická kvalita výstavby a další.

### fond rozvoje dostupného bydlení

V roce 2015 byl městem zřízen fond Rozvoje dostupného bydlení hl. m. Prahy, který má primárně nakládat s finančními prostředky získanými z privatizace obecních bytů. Peníze mají být využity především na rekonstrukce, opravy a údržbu městských bytů, ale také na sociální služby s tímto odvětvím spojené např. domovy pro seniory. Magistrát může finanční prostředky využívat přímo na byty v jeho vlastnictví, nebo mohou jednotlivé městské části žádat o dotaci či o bezúrokovou půjčku. První dva roky fungování fondu z něj nebyly využity téměř žádné prostředky, nicméně v posledních letech jsou vidět pozitivní výsledky. Díky penězům se podařilo zrekonstruovat desítky bytů a městské části využívají půjčky na výstavbu stovek bytů nových. Dle neoficiálních zdrojů fond v současné chvíli disponuje asi 1 miliardou Kč.

### městský developer

Koncem května roku 2020 bylo oficiálně schváleno založení nové příspěvkové organizace nesoucí název Pražská developerská společnost (PDS). Po letech vyjednávání má Praha po vzoru jiných velkých Evropských měst vlastní společnost soustředící se na novou městskou výstavbu. Primární cíl organizace je iniciovat, koordinovat a případně realizovat novou, převážně bytovou výstavbu na pozemcích patřících městu. Praha nebude již dále prodávat své území soukromým fyzickým a právníkům osobám, ale bude jej využívat nejen pro obnovení svého bytového fondu, ale i pro podporu družstevní výstavby či bydlení spolkového.

*„Pražská developerská společnost bude vystupovat především v roli land-developera, který připraví městský pozemek pro výstavbu ve veřejném zájmu, primárně pro projekty nájemního bydlení. Společnost připraví koncept a provede ho schvalovacím procesem až k územnímu rozhodnutí a stavebnímu povolení. Samotná realizační fáze se uskuteční ve spolupráci se soukromým sektorem, nebo ve spolupráci s družstvy či stavebními společenstvími.“*<sup>[8]</sup>

Výhodou není pouze zhodnocení městských pozemků a navýšování obecního bytového fondu, ale i umožnění podpory soukromé družstevní a spolkové výstavby bez nutnosti čelit komplikacím během získávání stavebního povolení. V takovém případě je výstavba pro soukromý sektor finančně výhodnější a město může díky výběrovému řízení cílit na střední a nižší třídu a zprostředkovat tak dostupné bydlení lidem, kteří by si ho normálně nemohli dovolit. Ve variantě družstevního bydlení se pak samo město stává součástí družstva a vlastníkem určité části bytů, které navýší obecní bytový fond a mohou být nabídnuty potřebným v rámci sociálního bydlení. U větších územních celků lze kombinovat modely výstavby a zahrnout do projektů i například domov pro seniory, školku a další veřejně prospěšné stavby.

Město si vytipovalo zhruba 40 pozemků, na kterých je možné záměr do budoucna realizovat. Cílem strategického plánu rozvoje bydlení je skrze městského developera do roku 2030 vystavět minimálně deset projektů. V současné chvíli je v počátečním procesu již projektů devět. Zároveň Praha počítá s možností odkoupení dalších pozemků. Vize je každým rokem tímto způsobem postavit dva tisíce obecních bytů.



Spolkové bydlení v Amsterdamu / Krft

[obr.6]

### družstvo [kolektivní bydlení]

Družstevní výstavba má v Česku již letitou tradici. Jedná se o formát bydlení, kdy celou nemovitosti (například bytový dům) vlastní družstvo, tedy skupina fyzických osob. Jednotlivé byty nejsou přímo vázány na konkrétní osoby, ale jsou využívány nájemníky-majiteli skrze práva a povinnosti spojených s užíváním bytu v rámci družstva. Tento způsob bydlení s sebou nese určité výhody i nevýhody. Jednou z pozitivních věcí je, že hypoteční úvěr vázaný na nemovitost je spojen s celým družstvem, díky tomu je možné dosáhnout na lepší ceny a jednotlivé osoby zaplatí ve výsledku méně na úvěrech s hypotékou spojených. Tento způsob financování je vhodnou alternativou pro obyvatele, kteří by sami na hypoteční úvěr nedosáhli. Naopak nevýhodou této formy bydlení může být samotné nakládání s bytem. V případě pronájmu je nutné jít skrze schvalování přes ostatní členy skupiny. Pokud hovoříme o prodeji, člen neprodává konkrétní byt, nýbrž členský podíl v družstvu. A i v tomto případě je nutné jít přes ostatní členy, stejně tak jako při jakémkoliv jiném nakládání s nemovitostí (tj. i hrubé stavební úpravy v rámci rekonstrukce bytu, apod.). Obecně se dá říct, že z administrativního a provozního hlediska je družstevní bydlení složitější a lze narazit na mnoho nevýhod. Naopak velmi kladným aspektem je finanční stránka věci, kdy pořízení nemovitosti může ve výsledku ušetřit více než třetinu nákladů oproti bydlení individuálnímu.

Způsob podpory družstevního bydlení hlavním městem začíná v přípravě pozemku včetně získání stavebního povolení (viz. část městský developer). To Praze dává výhodu zadat projekt, který nejen že je v souladu s novou bytovou politikou města, ale respektuje i architektonické kvality, které jsou Prahou požadovány. Díky skutečnosti, že pozemek je v jeho vlastnictví, družstvo je zproštěno povinností ho nejdříve kupovat a počáteční náklady na investici se tak výrazně snižují. Družstvo získává tzv. právo stavby až na 99 let, které končí po splacení úvěru, kdy je možné získat pozemek do vlastnictví. Za toto právo jsou jednotliví nájemníci-majitelé nuceni odvádět příspěvek do Fondu dostupného bydlení, čímž i tak ušetří na marži developera.

Podmínkou pro přijetí do družstva je uhrazení čtvrtiny z ceny bytu, zbytek se po nastěhování platí jako nájem, který splácí hypoteční úvěr. V případě rozhodnutí některého z družstevníků o vystoupení ze skupiny, Praha má předkupní právo, díky kterému může z volného bytu vzniknout další obecní. Jednotliví členové skupiny se volí na základě výběrového řízení a Praha zůstává jedním z nich. Hlavní město předpokládá ponechání zhruba třetiny bytů pro sociální bydlení, tedy pro užívání seniory, osobami

se zdravotním postižením, osobami v sociální tísní či vybranými profesemi. Díky tomu Praha zprostředkuje dostupné bydlení nižší a střední třídě, která by si ho normálně nemohla kvůli vysokým cenám dovolit, zároveň navyšuje svůj obecní bytový fond a má přímou kontrolu nad architektonickou formou nové výstavby ve veřejném zájmu.<sup>[9]</sup>

### baugruppe [spolkové bydlení]

Baugruppe a družstevní bydlení mají mnoho společného a obecně spadají pod typ bydlení s anglickým názvem commons, což lze překládat jako společenství. V obou formách funguje způsob financování na základě spojení investičního kapitálu skupiny lidí s cílem postavit pro sebe levnější a dostupnější bydlení. Mezitím co u družstva se jedná spíše o individuální byty se základním společným vybavením kdy jednotlivé osoby vlastní družstevní podíl, u baugruppe je po dokončení stavby každý vlastníkem svého bytu a má podíl na sdílených prostorech. Tyto společné části se vyskytují zpravidla v mnohem větší míře, neboť filozofie spolkového bydlení je založena na určitém měřítku sdílení a spoluhospodaření. Součástí je pak typicky sdílení vybavení (př. kola, auta, pracovní nástroje, atd.), ale i vzájemné hlídání dětí nebo pěstování ovoce a zeleniny pro potřeby komunity. Obecně lze říct, že baugruppe je vhodnou formou pro skupinu stejně smýšlejících lidí, kteří vyznávají obdobnou životní filozofii a jsou otevření pro vzájemnou demokratickou spolupráci a soužití. Měřítko sdílení a forma zmíněného spoluhospodaření je pak už na konkrétním spolku a jejich nastavených pravidlech.

Běžné byty na trhu postavené developerskými společnostmi jsou navrženy jako univerzální řešení odpovídající průměrné poptávce na trhu, cena za takový byt navíc zahrnuje marži developera. Značnou výhodou spolkového stavění je možnost individuálního architektonického řešení odpovídající potřebám budoucích rezidentů. Navíc spolu s vlastní volbou dispozičního uspořádání a vybavení vychází cena v bytu typu baugruppe až o 25 % nižší než novostavba od developera.<sup>[10]</sup> V porovnání s aktuální cenovou hladinou za 1 m<sup>2</sup> novostavby v Praze, která je kolem 110 tisíc Kč, bydlení spolkové lze dle analýz pořídit zhruba za 60 tisíc Kč / m<sup>2</sup>. U financování je předpoklad rozložení na více generací, díky čemuž není první, pořizující generace neúměrně peněžně zatížena. Praha bude spolky vybírat na základě účasti ve výběrové soutěži. Vítězný spolek či společenství získá právo stavby na městském pozemku až na 99 let a na vlastní náklady na něm může postavit bytový dům. Město z nějak pak získá určitý počet bytů, které bude pronajímat jako sociální bydlení skrze obecní bytový fond.



Baugruppe bydlení v Berlíně / Zanderroth Architekten

08-11

Na základě letitých zkušeností a výsledků, které je možné pozorovat v západních zemích Evropy, je nový přístup hlavního města v boji pro vytvoření dostupnějšího bydlení správný. Nejen obnova obecního bytového fondu může zprostředkovat nové kapacity pro sociální bydlení, ale je dobré nezapomínat ani na zpřístupnění bytů pro střední třídu, která si i se stálým příjmem mnohdy vlastní bydlení dovolit nemůže. Podpora družstevního i spolkového bydlení (tj. baugruppe) je tedy příhodnou formou pro dosažení výše zmíněného cíle. Praha teď stojí před výzvou přenést strategickou vizi do reálných činů a přesvědčit o jejich výhodách i samotné obyvatele.

Představy a sny obyvatel o bydlení se často nepotkávají s realitou nové výstavby. Udržitelnost a forma nové výstavby zase nebývá v souznění s vizí města o kvalitním vystavěném prostředí. Trendů a hledisek ovlivňující současný stav nové architektury je mnoho, kdy většina je založena na faktech představených v předchozích dvou kapitolách. V boji o zpřístupnění kvalitního a dostupného bydlení svým obyvatelům není ale Praha samotná. Většina nejen evropských měst se potýká s podobnými problémy, kdy v západních zemích je možné nalézt i skvělé příklady řešení. Nelze totiž hovořit pouze o množství nových bytů a jejich cenách, ale neméně důležitým faktorem je i kvalita architektury, veřejného prostoru a celková atraktivita místa. Kapitola *Městská forma* přibližuje nejen tendence a principy pro zajištění výše zmíněné kvality vystavěného prostředí, ale zároveň představuje i okolnosti které ve spojitosti a danou tématikou nelze opomenout, jako například suburbanizace či podřizování automobilům.

.....

### low rise high density [nízká výška vysoká hustota]

Jako nízká výška – vysoká hustota by se dal zjednodušeně přeložit anglický termín low rise high density, který je znám od druhé poloviny minulého století. Právě v šedesátých a sedmdesátých letech zažíval tento typ stavění v USA velký boom, neboť nabízel městskou alternativu k v té době populárnímu stavění do výšky. I přes zřejmé výhody výškových rezidenčních budov, jako vysoká hustota obyvatel na malé půdorysné ploše, výhledy do krajiny a velká míra soukromí, ze sociálního pohledu převládají spíše negativa. Byty od určité úrovně ztrácí veškerý kontakt se zemí a s tím přichází i pocit odloučení od všedních dějů ve veřejném prostoru. S výškovými budovami se z pravidla také pojí samota a anonymita, neboť nejen že nájemníci nemají dostatek společných prostor pro setkávání, ale jejich příliš velké množství zabraňuje vytváření komunity. Je obecně známé, že od 100 obyvatel není možné všechny ostatní rezidenty znát jménem, v mnohých případech ani od pohledu. V takovém případě povoluje i míra bezpečí, protože rezident nedokáže rozeznat jestli se v budově nachází někdo cizí, či nikoliv.

Chtíč rodinného domu se zahradou více popisuje část *Český sen*, ale i zde je nutné jej okrajově zmínit. Právě představa vlastní zahrady, přírody, klidu a individuálního bydlení je opakem výškových staveb plných bytů. Ani jedna varianta není udržitelná, přesto se v hojně míře staví dál. Koncept low rise high density spojuje oba pilíře do jedné formy, tedy městský způsob bydlení s příměstským. Vzniká tak balanc mezi dvěma architektonickými hmotami ústící v nízkopodlažní hustou zástavbu, částečně splňující představy rodinného domu se zahradou, ovšem v prostředí města. Hustota obyvatel na m<sup>2</sup> by měla být dostatečná pro naplnění smyslu obsluhy městskou hromadnou dopravou spolu s občanskou a obchodní vybaveností. Zjednodušeně, služby by neměly být prodělečné. Zároveň počet obyvatel má být přiměřený pro možnost vzniku komunity, společenství a příjemného sousedství. Zpravidla mají takové stavby zhruba 3-4 nadzemních podlaží a architekti často pracují s terasami a malými soukromými dvorky, právě pro nahrazení oné žádané zahrady. Jedním z prvních příkladů je Marcus Garvey Park Village od Kennetha Framptona z roku 1973, nacházející se v new yorském Brooklynu. <sup>[11]</sup> V evropském prostředí je tento typ stavění možné hojně vidět především v Nizozemí, Dánsku a Anglii. V Česku lze low rise high density přiřadit k vícegeneračním řadovým domům.

### měřítko člověka

V současné době stále probíhají dlouhotrvající tendence přizpůsobovat novou výstavbu automobilům. Přitom základním prvkem a bezesporu tím správným je člověk a lidské měřítko. Uzpůsobení architektury a především veřejného prostoru pěším se ukázalo jako nejlepší řešení pro dosažení nejen živého, ale i bezpečného města, což je možné hojně vidět v zemích jako Dánsko či Nizozemsko. Doprava pěšky totiž otevírá možnosti. Díky absenci bariéry se lidé ocitají v přímém kontaktu s vystavěným prostředím a dalšími lidmi. V takovém případě je pak velmi jednoduché se pozastavit u výlohy, na chvíli si sednout na lavičku, dát se do řeči s kolemjdoucím, a podobně. Proto, aby mohly tyto nejen sociální intrakce vznikat, je důležité správně navržené okolí. Život se odehrává primárně v úrovni očí, proto pro valnou většinu lidí, kteří se nachází v kontaktu s architekturou, je parter tím nejdůležitějším elementem. Podstatné při navrhování je zabývat se jeho využitím, měřítkem, atraktivností a především jakým způsobem je pojata hranice mezi veřejným a soukromým. V kontextu města se dá obecně řídit pravidlem, že aktivní průčelí s úzkými jednotkami s mnoha dveřmi je základem pro živé prostředí. Lidé totiž přitahují další lidi. Stejně tak jako jsou tedy důležité dispozice budov, stejně důležitá je i obytnost jejich bezprostředního okolí, neboť to ve výsledku zvyšuje na oblíbenosti daného území a navyšuje tak jeho hodnotu.

Periferním viděním vnímáme proporce a výšku budov. Pokud jsou budovy příliš vysoké, mohou navozovat pocit stísnění. Zároveň od určité výšky není možný přímý kontakt s ulicí. Nízké zase neodpovídají charakteru města a nevyužívají potenciál drahých pozemků. Jan Gehl ve své knize *Města pro lidi* <sup>[17]</sup> uvádí, že ideálních je 4-5 nadzemních podlaží, neboť do výšky 13,5 m je možné uchovat kontakt s chodníkem a lidmi, kteří se na něm pohybují. Upozorňuje také, že vystavěné prostředí není vhodné navrhovat od velkého měřítka k detailu, ale v pořadí *život – prostor – budovy*, neboť spokojený život obyvatel města je ve výsledku nejvýznamnější atributem a ověřením, že je architektura navržena správně.



Jednopodlažní rodinný dům / atelier SAD

[obr.8]



Low rise high density bydlení / Fabienne Gérin-Jean Architectes

[obr.9]



Výšková rezidenční budova / Baumschlager Eberle Architekten

[obr.10]

### český sen

Rodinný dům se zahradou. Ideálně v přírodě, ideálně co nejbližší městu. Forma bydlení, v které v České republice dnes žijí statisíce obyvatel, a která je všeobecně vnímána jako ta nejlepší. V minulém století se lidé stěhovali dál od center měst především kvůli znečištění z průmyslových areálů a továren. Díky tomu vznikaly koncepty jako zahradní města, městské vily, a podobně. I přes to, že v dnešní době je hygienický stav měst na dobré úrovni, suburbanizace pokračuje dál a snad ještě ve větší míře. Lidé pro sebe chtějí to nejlepší. Svě stěhování často argumentují tím, že v Praze je smog a hluk. Ale jsou to právě oni, kdo každé ráno sednou do automobilu a dojedou do centra města za prací, a tím znečišťují onen vzduch a vytváří onen hluk. Je to začarovaný kruh. „Čím víc město řídne, tím víc narůstá osobní doprava. Čím víc narůstá osobní doprava, tím víc narůstá znečištění, a tím víc město řídne.“<sup>[12]</sup>

Koupit pozemek, postavit dům, zasadit túje. Scénář, který má mnoho lidí v hlavě zakořeněno jako svůj životní sen. Představa rodiny, víkendové práce na zahradě, určité nezávislosti, svobody, a především jistoty působí jako základní prvky pro zaručeně spokojený a šťastný život. Lidé jsou kvůli tomu schopni mnoho obětovat. I přes to, že samotný dům se zahradou zní idylicky, ve většině případů se ocitá v čistě rezidenční čtvrti plných obdobných nemovitostí s nulovým charakterem a identitou. Veřejný prostor je kromě silnic tvořen spíše zbytkovými plochami, o které se nikdo nestará, a absencí jakýkoliv služeb a občanského vybavení. Výsledkem je bezprostřední závislost na osobním automobilu. Tlak na občanskou vybavenost historických obcí, kteří zpravidla nezvládají navyšovat kapacity škol a školek, tlak na dopravní infrastrukturu a výsledná devastace krajiny. Je otázkou, zda-li nutnost vozit sebe a své děti každý den autem do školy, na kroužky, za kamarády, či cokoliv jiného, je opravdu tou svobodou, kterou chceme mít. Jak moc si lidé vlastně váží času, který každý den musí strávit za volantem? Nehledě na to, že zástavba rodinných domů je extrémně energeticky náročná a drahá. „Ten, kdo bydlí v oblasti s nízkou hustotou osídlení, nepřímo dostává od obce (respektive státu) více peněz než ten, kdo bydlí v hustěji zastavěné oblasti, kde se nutné náklady dělí mezi více uživatelů.“<sup>[12]</sup>

Aby služby a občanská vybavenost jako například obsluha hromadnou dopravou měly smysl, musí je využívat dostatečné množství lidí. Pokud je v dané lokalitě jen velmi nízká hustota osídlení, nelze očekávat jejich vznik. Minimální hustota osídlení pro neprodělečnou obsluhu MHD je 50 obyvatel na hektar.

Číslo, pod kterým se již nedá vyhnout závislosti na automobilu, je kolem 40 obyvatel na hektar. Typická zástavba rodinných domů bývá zhruba 25 ob/ha. Naopak minimální městská hustota se uvádí asi 100 ob/ha.<sup>[13]</sup> Díky nedostatečné hustotě a nepřítomnosti diverzity funkcí ztrácí lokalita na městskosti, která má pozitivní vliv na kvalitu bydlení. Dnes můžeme už s jistotou říct, že princip zónování zástavby na bydlení, práce, rekreace, a to dohromady spojené dopravou, není šťastným řešením. Je to právě ona diverzita a polyfunkčnost, které vytváření živé prostředí s nezaměnitelným charakterem, v kterém lidé chtějí trávit svůj čas.

Suburbanizace má velký vliv na město. Valná většina lidí, kteří bydlí za Prahou, se do ní každé ráno dopravují za prací. Výsledkem je značný nárůst individuální dopravy, zácpy a vysoké nároky na počet parkovacích míst. Pro hlavní město je důležité nejen zprostředkovat záchytná parkoviště, ale především předejít dalšímu stěhování obyvatel za jeho hranici. V současné době to už není jen český sen, kvůli kterému lidé odcházejí na předměstí, ale také ceny. Díky vysokým cenám nemovitostí (viz. kapitola *Bydlet v Praze*) je rodinný dům za Prahou finančně méně náročný než malý byt v Praze. Těžko pak lze přesvědčovat obyvatele o nevýhodách suburbanizace, když dům v satelitním městečku je to jediné, co si mohou dovolit. A vidina zhodnocení peněz a bydlení ve vlastním jsou často na žebříčku mnohem výše než závislost na autě a další nevýhody s koloniemi rodinných domů spojenými.

Praha musí pro své obyvatele vytvořit takové podmínky, které zprostředkovávají dostupné bydlení nejen sociálně slabým, ale i střední třídě. Z finančního hlediska lze hovořit o již zmíněných formách družstevního bydlení či baugruppe, které mohou fungovat skrze Pražskou developerskou společnost (viz. kapitola *Praha developerem*). Co se týče architektonické formy, jsou to především soukromé zahrady, kterých se lidé nechtějí vzdát. Vhodnou variantou, u které lze zahrnout malé soukromé zahrady, ale také dostatečnou hustotu zastavění pro smysl služeb a občanské vybavenosti, je forma low rise high density. Průměrná hustota obyvatel na hektar se u této kompaktní formy zástavby pohybuje okolo čísla 100, což je, jak už je známo, minimální hodnota pro smysluplné městské území. V takovém případě není nutné k dopravě využívat jen automobil, ale také městskou hromadnou dopravu nebo chodit pěšky. Mimo jiné je taková městská forma zástavby i ekonomicky a ekologicky výhodnější, a ukazuje se jako nejlepší alternativa mezi rodinným domem a výškovým bytovým domem.



Atraktivní veřejný prostor bez aut / BIG

[obr.11]



Namísto silnice s parkováním skate plaza / Constructo - Skatepark Architecture

[obr.12]



Z původní automobilové křižovatky obytný veřejný prostor / Leku studio

[obr.13]

### hlavně auto

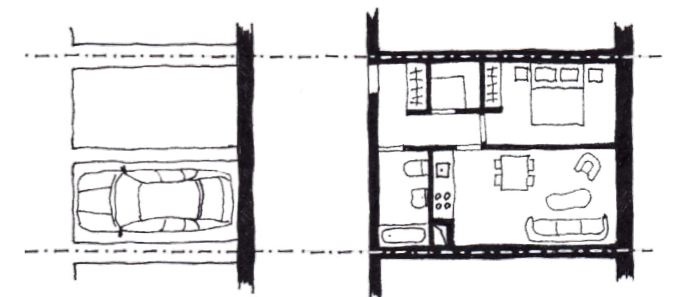
Vynález automobilu je bezpochyby jedním z přelomových momentů historie. Možnost svobodně sednout do auta a během několika hodin být například v jiné zemi je luxus, který je v dnešní době standartem. Vlastnit auto se stalo naprostou samozřejmostí a jen málo lidí si dokáže představit žít bez něj. Nelze zpochybnit mnoho výhod tohoto stroje, nicméně s velkým množstvím vozidel přichází i velké nároky na komunikace a na plochy k zaparkování, což se stává problémem především ve městech.

Zvykli jsme si, že auta jsou součástí našich životů a akceptovali jsme fakt, že zabírají nemalou část veřejného prostoru. Přitom pokud se důkladně podíváme kolik osob se v jednotlivých vozidlech nachází, výsledný průměr se pohybuje mezi hodnotami 1 a 1,5. „Jestliže se po městě dopravuje například 100 osob, pak při jízdě tramvají zaujmají 90 m<sup>2</sup> plochy ulic, jedou-li dvěma autobusy, potřebují 115 m<sup>2</sup> a na 50 motocyklech asi 930 m<sup>2</sup>. V autech (1,5 osob/auto) však zaberou přes 5 000 m<sup>2</sup> – tedy více než padesátkrát tolik, co v tramvaji.“<sup>[14]</sup> Takovou plochu by šlo využít například pro městské trhy, venkovní sezení, hřiště, nebo jako park. „Čím více plochy se poskytne automobilům ve městech, tím větší je potřeba používat automobily, a tím větší jsou proto i nároky na plochu pro ně.“<sup>[15]</sup> Podle Jane Jacobs by města pro řešení převahy vozidel ve veřejném prostoru měla provádět kroky vedoucí k podstatnému snížení jeho absolutního počtu, například omezením vjezdu do centra, a podobně. Je důležité nevytvářet nejlepší podmínky pro jízdu automobilem a tak nepřímo podněcovat obyvatele k jeho koupi, ale naopak primárně přizpůsobovat město pro jiné druhy dopravy jako kolo a MHD. Zdárným příkladem ze zahraničí jsou města Amsterdam nebo Kodaň, kde cyklistická doprava tvoří valnou většinu i přes to, že tomu tak dříve vůbec nebylo.

Možná ještě o něco větším problémem, než je doprava aktivní, je doprava v klidu. Tisíce aut, která každý den projíždějí po ulicích Prahy, je nutně někde zaparkovat, když právě nejsou využívána, což je ve výsledku smutných 95 % času. V lepších případech se parkovací stání nacházejí v rámci budov, například jako podzemní hromadné garáže, v horších případech jsou auta zaparkovaná podél ulice vytvářející bariéru mezi silnicí a chodníkem. Jednoznačně tak říkají, kdo je pánem veřejného prostoru v daném

prostředí, a pěší to určitě nejsou. Ježdění autem podporuje i na hlavní město nízká cena za stání. Pokud by se částka značně navýšila, velký počet lidí by raději využilo městskou hromadnou dopravu. V Praze je registrováno 5,1 milionu vozidel, ke kterým je ještě nutné připočítat další statisíce z příměstských suburbí. Ve výsledku 30 % městské dopravy jsou auta hledající parkování.<sup>[16]</sup>

Hromadné podzemní garáže v rámci bytových domů jsou zřejmě příjemnější variantou než parkování na ulici, ale za jakou cenu? Kvůli normám je nutné při návrhu budovy zahrnout i určitý počet parkovacích stání, průměrně asi jedno stání na byt. Aby bytový dům splňoval ony předpisy, navrhování paradoxně začíná od garáží, ve většině případů podzemních. Základní modul zpravidla odpovídající dvou nebo třem stání se poté propisuje do jednotlivých bytů a dispozice se mu musí podřídít. „Nemožnost postavit byty bez parkování je jednou z hlavních příčin krize bydlení. Čím menší (a levnější) byt je, tím větším dílem se na něm podílí podzemní parkování – u typického bytu parkování cca 10–30 procent z ceny. Navíc toto místo k bytu automaticky nepatří a většinou se musí koupit separátně – za parkování tak platíme dvakrát.“<sup>[16]</sup> Při současných cenách za m<sup>2</sup> se nabízí otázka, zda-li jsou garáže opravdu tím nejlepším využitím. V rámci obecního bydlení by podzemní podlaží mohlo sloužit třeba jako prostor pro komerční supermarket, který by přiváděl peníze pro dotované byty. Správnou cestou se zdá být tedy deregulace počtu parkovacích stání u novostaveb. Bylo by pak na každém investovi, zda preferuje ony garáže či dává přednost jiné funkci.



Dispozice se odvíjí od parkovacího stání

[obr.14]

Při nové výstavbě městských rezidenčních objektů je primárně kladen důraz na finanční stránku věci. Ceny a maximální zhodnocení zastavěné plochy je velmi důležitým aspektem a bezesporu je nutné věnovat mu velkou pozornost. Financování ovšem často zastiňuje hlavní funkci architektury a to ne pouze zprostředkovat co nejvíce bytů co největšímu množství lidí, ale výsledná kvalita, atraktivnost a obytnost vystavěného prostředí. Nelze se zabývat pouze byty samotnými, ale je nutné brát v potaz požadavky budoucích rezidentů a dlouhodobé udržitelné strategie města. Pokud lidé touží po domě se zahradou a stěhují se kvůli tomu za hranice města, je žádoucí přehodnotit aktuální formy nové městské zástavby. Obdobným způsobem je vhodné nahlížet i na situaci kolem automobilů. Stále narůstající automobilová doprava vybízí k diskuzi, zda-li by v rámci nových objektů na místo klasického parkovacího stání neměl být vytvářen tlak na podporu alternativní formy individuální dopravy, jako například cyklistické či tzv. car sharingu.

Velkou výhodou současné globalizace je možnost čerpat již ověřené tendence a formy městské architektury z celého světa. Většina zemí se potýká s obdobnými problémy a lze nalézat už časem prověřená kvalitní řešení. I přes to, že se požadavky na bydlení časem lehce mění v souvislosti s aktuálním děním (př. současná pandemie), správné a kvalitní koncepty zůstávají populární po desítky let. Ve výsledku je realitně snadné posoudit v jakém prostředí lidé rádi bydlí a tráví svůj čas a jaká městská forma je populární a jaká nikoliv.



(06-15)

Pěší zóna ve čtvrti Latinekvarteret, Kodaň



Vzhledem k množství publikací, stále řešených témat a především možnosti vidět vývoj měst v zahraničí, je až obdovihodné, že Praha vede kroky k obnově obecního městského fondu a podpory výstavby střední třídy až teď. Jak je podrobně uvedeno v kapitole *Bydlet v Praze*, ceny jsou už dávno za hranicí udržitelnosti pro další generace. Nicméně jeden ze základních kroků pro alespoň částečné zlepšení situace se zdá být na dobré cestě (viz. *Praha developerem*). Z pohledu architektů jako osob, které mají přímý vliv na vzhled našeho vystavěného prostředí, je nutné zajistit jeho kvalitní vývoj a ukázat skrze nové, alternativní, atraktivní a především funkční projekty nový směr. Je stěžejní zaměření na polyfunkci, správné měřítko a adekvátní hustotu spolu s podpořením alternativních druhů dopravy a celkové zahušťování metropole.

**B/**  
ANALYTICKÁ ČÁST

Kolik Praha vlastní pozemků na svém území? Jaké množství z nich je možné zastavět? Kolika pozemky město disponuje pro naplnění strategie v oblasti bydlení, tzn. výstavba obecního bydlení, podpora baugruppe a bydlení spolkového? Čím je charakteristická vybraná lokalita pro návrh, jaké jsou její potenciály, limity, historie a další zásadní skutečnosti?

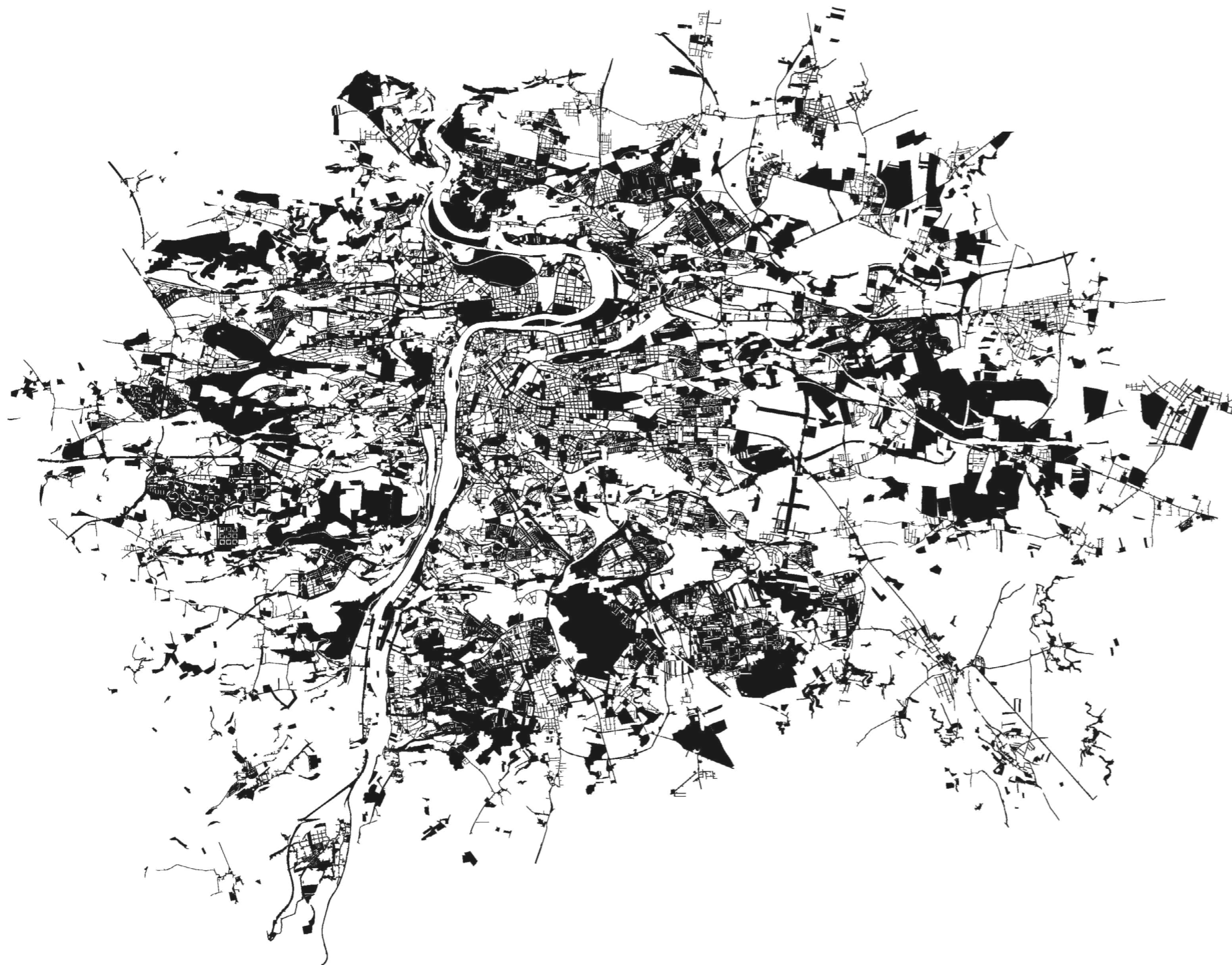
Analytická část diplomové práce se, jak název napovídá, zabývá analýzou Prahy a jejích pozemků společně s vybranou lokalitou pro projekt. Kapitola je rozdělena do dvou částí. **Pražské pozemky** mapují území ve vlastnictví města Prahy a filtrují pozemky vhodné pro zastavění. Slouží jako podklad pro výběr konkrétní parcely, na kterou je v rámci práce vytvořen architektonický návrh. Tento pozemek a jeho okolí jsou pak dále rozebrány v části **lokalita a parcela**. Jde především o analýzu oblasti. Jaká je její charakteristika, historický a současný vývoj, záměry v území, významné stavby a další. Součástí rozboru je fotodokumentace a popis lokality.

**hl. město Praha**

rozloha	496 km <sup>2</sup>
počet obyvatel	1 335 084
hustota zalidnění	2 691,7 ob./km <sup>2</sup>

městských obvodů	10
městských správních obvodů	22
městských částí	57
katastrálních území	112

[18]



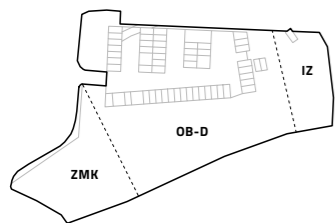
pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy

pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy charakterizované v platném územním plánu jako čistě obytné (OB), všeobecně obytné (OV), všeobecně smíšené (SV), smíšené městského jádra (SMJ)

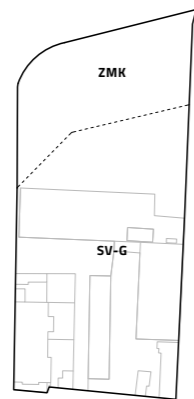


výběr šesti potenciálních území pro projekt



**01**

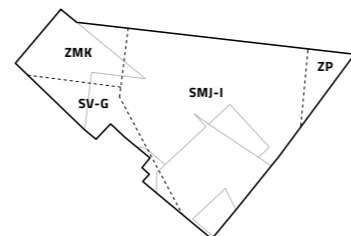
Libeň A, P8

9 600 m<sup>2</sup>bloková zástavba, rodinné domy,  
železniční trať**02**

Libeň B, P8

15 000 m<sup>2</sup>

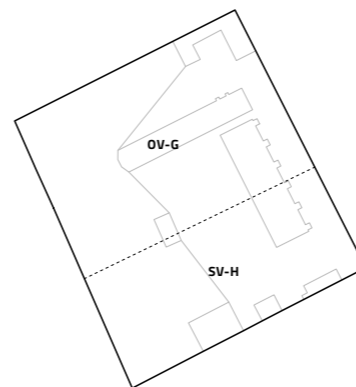
hybridní zástavba, řeka, park, zahrádky

**03**

Libeň C, P8

9 300 m<sup>2</sup>

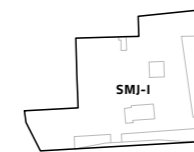
hybridní zástavba, dopravní uzel, hřbitov

**04**

Libeň D, P8

18 200 m<sup>2</sup>

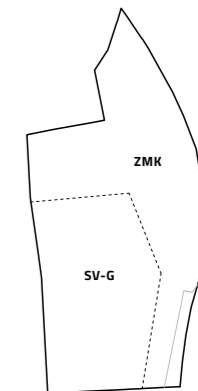
hybridní a bloková zástavba

**05**

Smíchov, P5

4 200 m<sup>2</sup>

bloková zástavba, autobusové nádraží

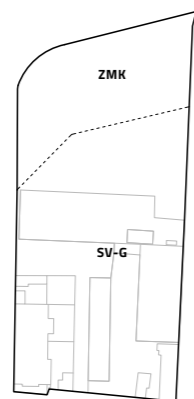
**06**

Vršovice, P10

11 800 m<sup>2</sup>

bloková zástavba, říčka, stadion



**02**

Libeň B, P8

15 000 m<sup>2</sup>

hybridní zástavba, řeka, park, zahrádky

**charakteristika**

Vltava  
rozvojové území  
budovy na pozemku  
hybridní okolní zástavba  
Dock in  
tenisové kurty  
tramvaj  
park Maniny  
Rohan city  
cyklostezka  
zahrádky  
Libeňský zámek  
lodějnice  
Libeňský most  
židovský hřbitov  
metro  
gated community

Libeň je významnou pražskou lokalitou. Svou polohou vůči městu jako subcentrum se stává atraktivním územím nejen pro bydlení, ale i pro kancelářské a další funkce. I přes své význačné geografické umístění sčítá velké stavební rezervy. Důvodů, proč právě zde je tolik nevyužívaných parcel, může být více. Od způsobů vnímání čtvrti obyvateli Prahy až po historický vývoj. Právě bohatá a pestrá minulost zformovala dnešní stav. Jedná se o lokalitu, která je komplikovaná, s rozmanitou škálou typů zástavby, nejasnými veřejnými prostranstvími a složitou dopravní strukturou. Významnou roli hraje především řeka (viz. historický vývoj). Nachází se zde mnoho kulturních památek a důležitých staveb, spolu s chátrajícími budovami a tzv. zbytkovými plochami. Území sčítá mnoho bariér a složitých vazeb, stejně jako potenciálů a silných momentů.

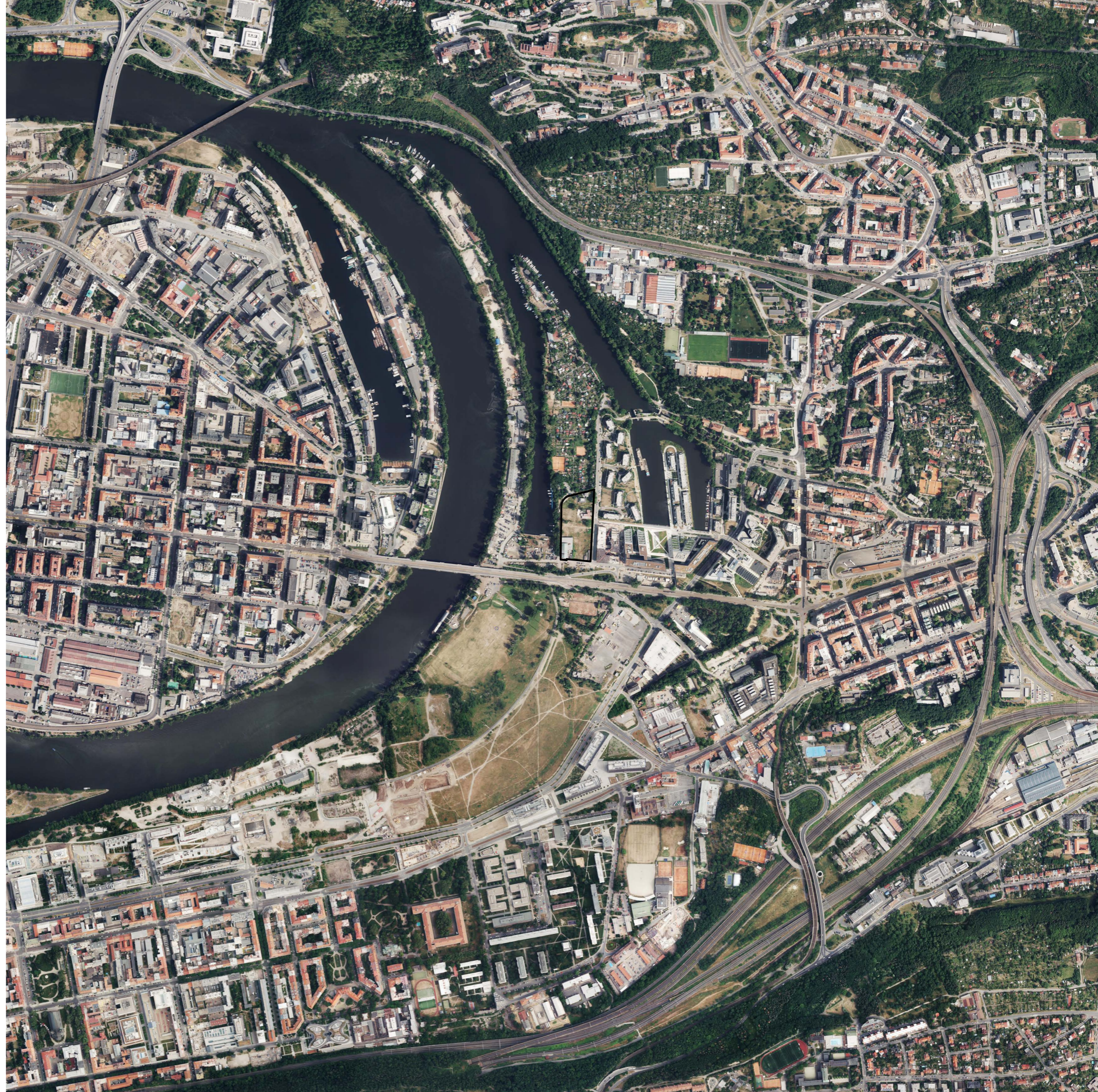
Jako centrální bod Libně by se dal uvažovat dopravní uzel Palmovka. Křižovatka, kde se potkává tramvajová a autobusová doprava s linkou metra. Denní obrat cestujících se zde pohybuje kolem 50 tisíc. Spolu s plánovanými záměry se tento fakt dá považovat za hrozbu. V posledních letech je stavební aktivita na vzestupu. Mnoho projektů je buď ve výstavbě (př. *Dock*), nebo minimálně v přípravě (př. *Rohan City, park Maniny, Palmovka One*). Jednotlivé urbanistické projekty byly doposud řešeny samostatně bez širší koncepce. Nicméně v současné chvíli se vypracovává územní studie na celé území Palmovky. V Libni má Praha, na rozdíl od jiných městských částech v širším centru, stále větší množství parcel ve svém vlastnictví, díky kterým má možnost přispět svými projekty ke stávajícím developerským záměrům.

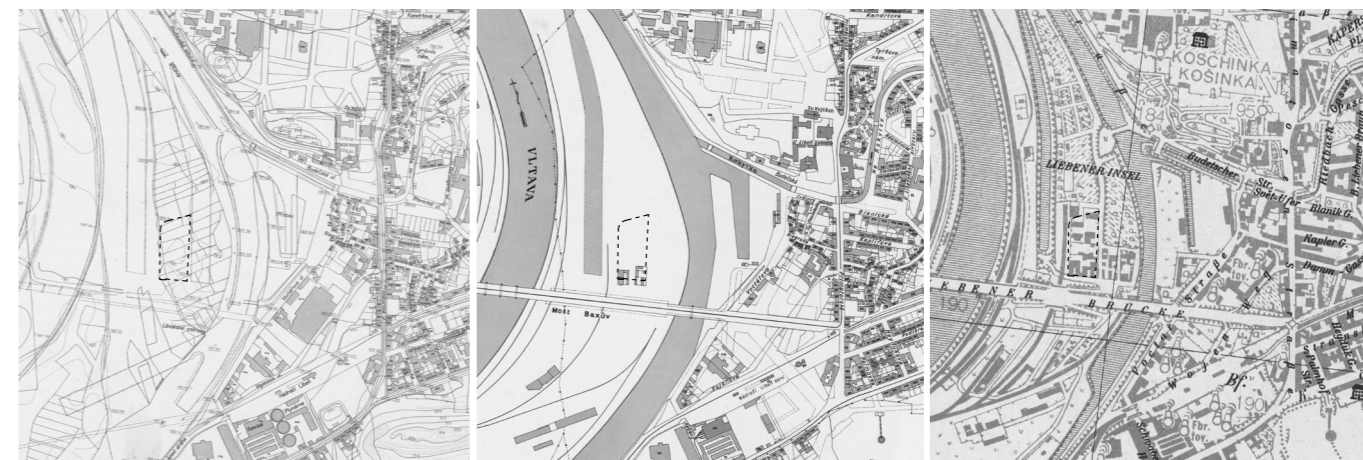
**pozemek**

rozloha 14 943 m<sup>2</sup>  
 souřadnice 50.104494, 14.464747

katastrální území Libeň  
 kód kat. území 730891  
 městská část Praha 8  
 první zmínka 1363  
 připojení k praze 1901  
 počet obyvatel 55 942  
 hustota zalidnění 42 ob./ha  
 počet domů 2 453  
 zastavěné území 59,6%  
 hustota zastěvené 32,7 m<sup>2</sup>/ob.

[19]





[obr.17]

**1842**

Do 12. století bylo území využíváno jako vojenské shromaždiště a tábořiště, od 13. století se začínají formovat středověká osídlení, hlavně podél vodního toku Rokytka. V 16. století území zažívá rozkvět v podobě počátků židovského osídlení a stavbě Libeňského zámku. Od 17. století nese tato oblast název Palmovka. Následovalo rozšiřování obce, především v souvislosti s vyhnáním židů z vnitřní Prahy.

**1889**

S průmyslovou revolucí se začínají stavět nové podniky (strojírenské, textilní, pivovary, apod.). Rok 1858 je ve znamení nové synagogy. 19. století je také dobou rozšiřování železnice a budování nových drah. Velký stavební rozvoj je primárně mezi lety 1880-1914. Z té doby pochází nejen mnoho činžovních domů v pravidelné blokové struktuře, ale i veřejných staveb jako kostel sv. Vojtěcha, sokolovna, školy, a další.

**1909**

Na přelomu století se území oficiálně stává součástí města, kdy spadá pod Prahu 8. V té době se staví libeňský přístav, který utváří novou formu vltavského meandru. Vzniká také důležitý spoj, dřevěný most Holešovice - Libeň. Do lokality se obyvatelé mohli dostat i tramvají.

**1920**

Zásadní událostí 1. poloviny 20. století je výstavba Libeňského mostu od architektů Janáka a Mencla, která probíhala v letech 1924-28. Zhruba z té doby pochází i budova Palác Svět. Roku 1927 se dokončuje rozsáhlá přestavba meandru řeky. Díky novému přístavu v Holešovicích se postupně ruší ten Libeňský a zůstává jen loděnice. Z téže doby pochází i nouzová kolonie Kotlaska, které se podařilo svůj genius loci udržet až do současnosti.

**1938**

V 2. polovině století dochází k bourání některých domů v ghettu, zároveň zaniká karlínský průplav. Rohanský a Libeňský ostrov se stávají součástí břehu. Z původního židovského hřbitova nezůstávají už žádné stopy. Roku 1989 se staví tramvajová trať směrem na Žižkov. O rok později vzniká stanice metra Palmovka a autobusové nádraží.

**1944**

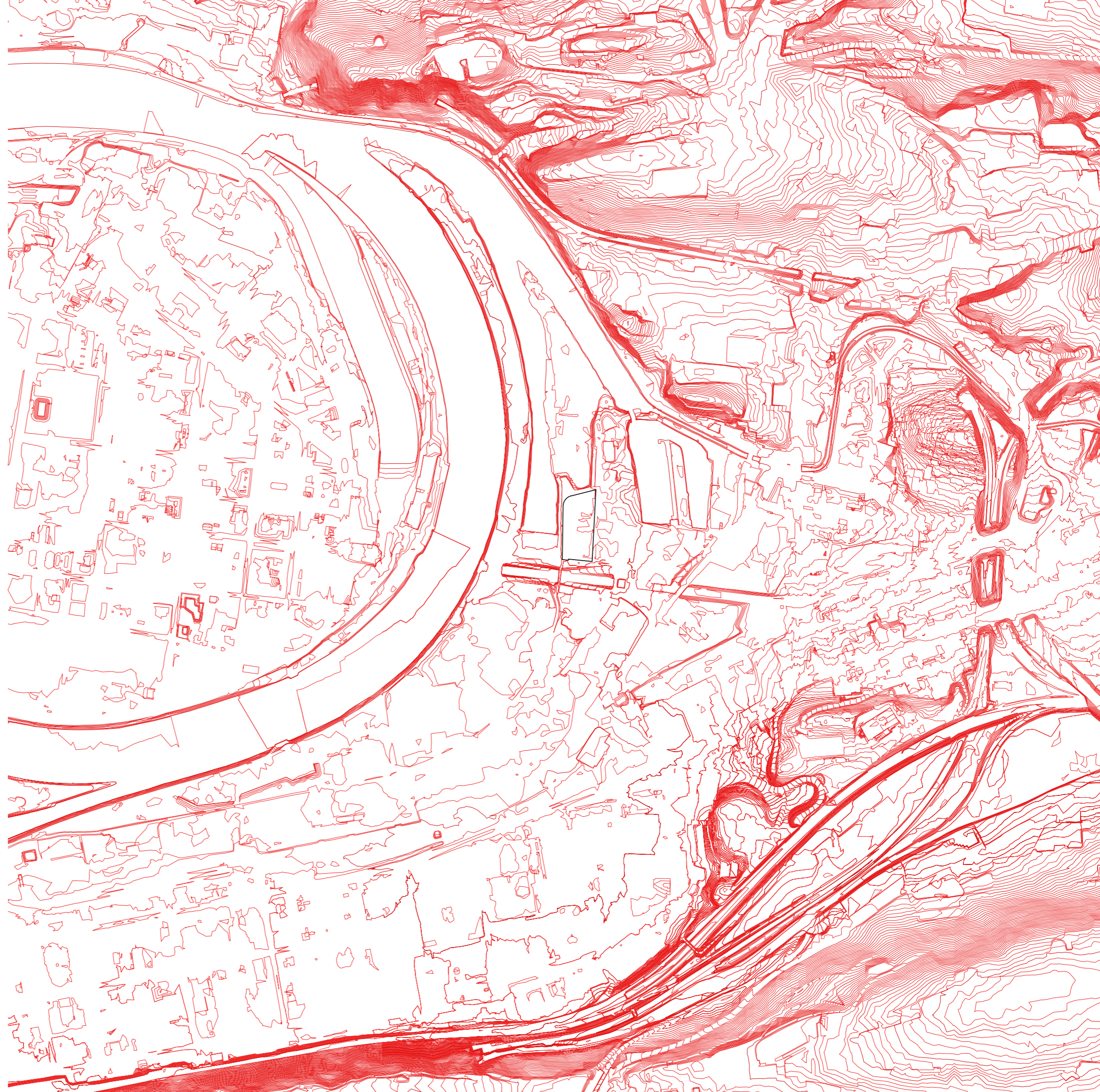
Palmovka svou parcelací jasně odkazuje na průmyslovou minulost, která je patrná především v blízkosti vodních toků a železnice. Spolu s činžovními domy tvoří blokovou zástavbu, přestavovanými usedlostmi a současnou výstavbou, je území roztroušené, heterogenní a s charakterem neuspořádanosti. Současně sčítá velké rezervy a značný potenciál pro další vývoj.

[20]

topografie

1:10 000

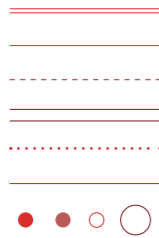
500m



1:10 000

**doprava**

- tramvaj
- autobus
- vlak
- metro
- cyklostezka
- přívóz
- zastávka



500m



1:10 000

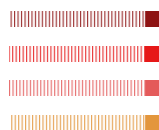
**občanská vybavenost**

kultura

státní správa a ochrana

zdravotnictví

vzdělávání










500m

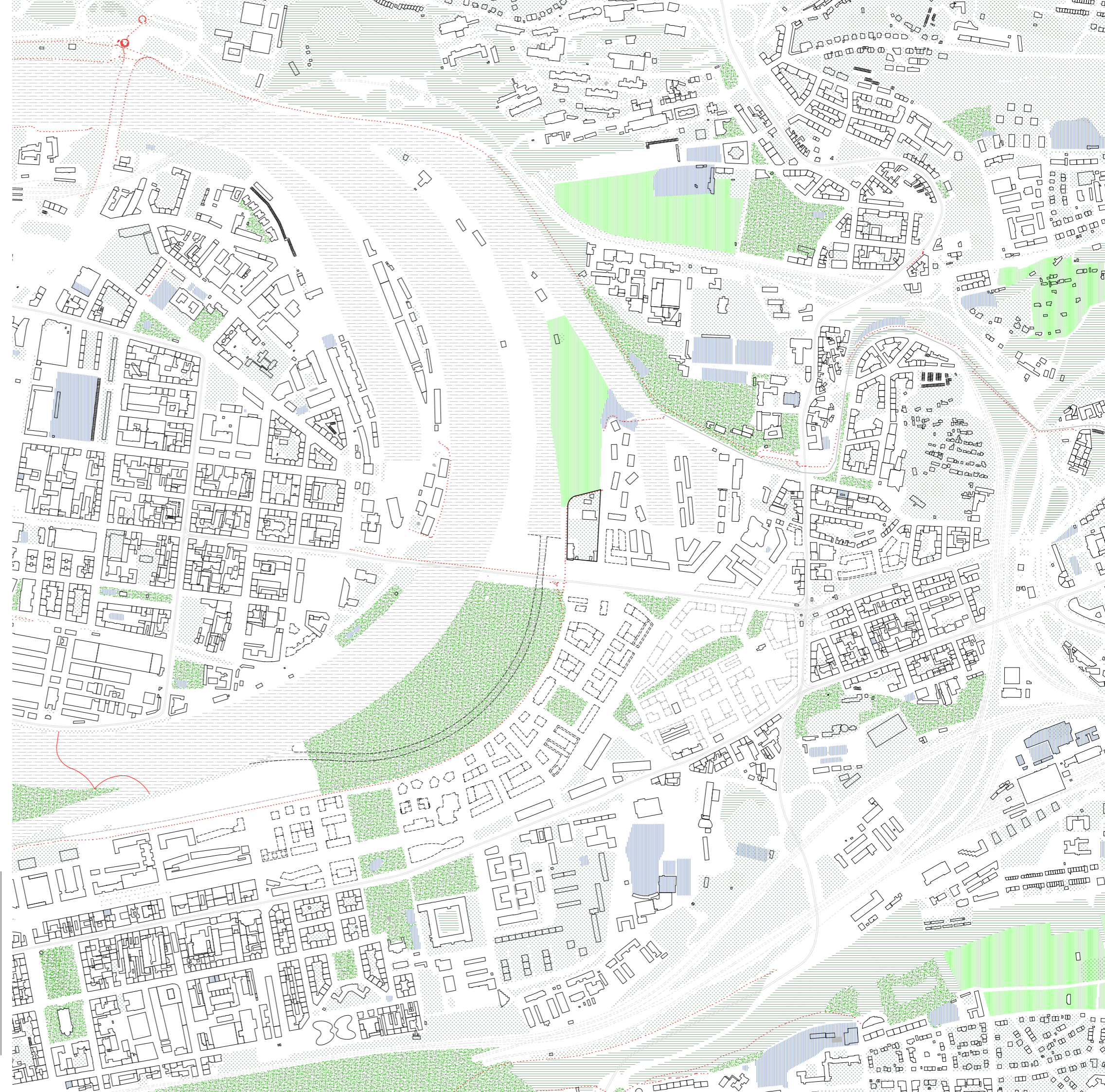


1:10 000

**sport, rekreace**

- park 
- lesopark 
- zahrádky 
- ostatní zeleň 
- sportoviště, dětské hřiště 
- cyklostezka 
- přívoz 

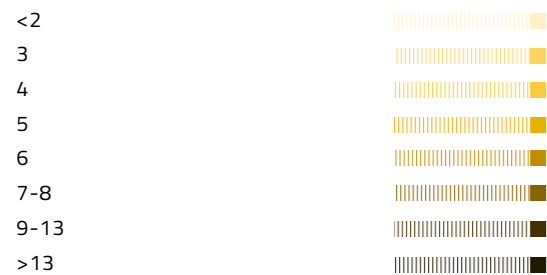
500m



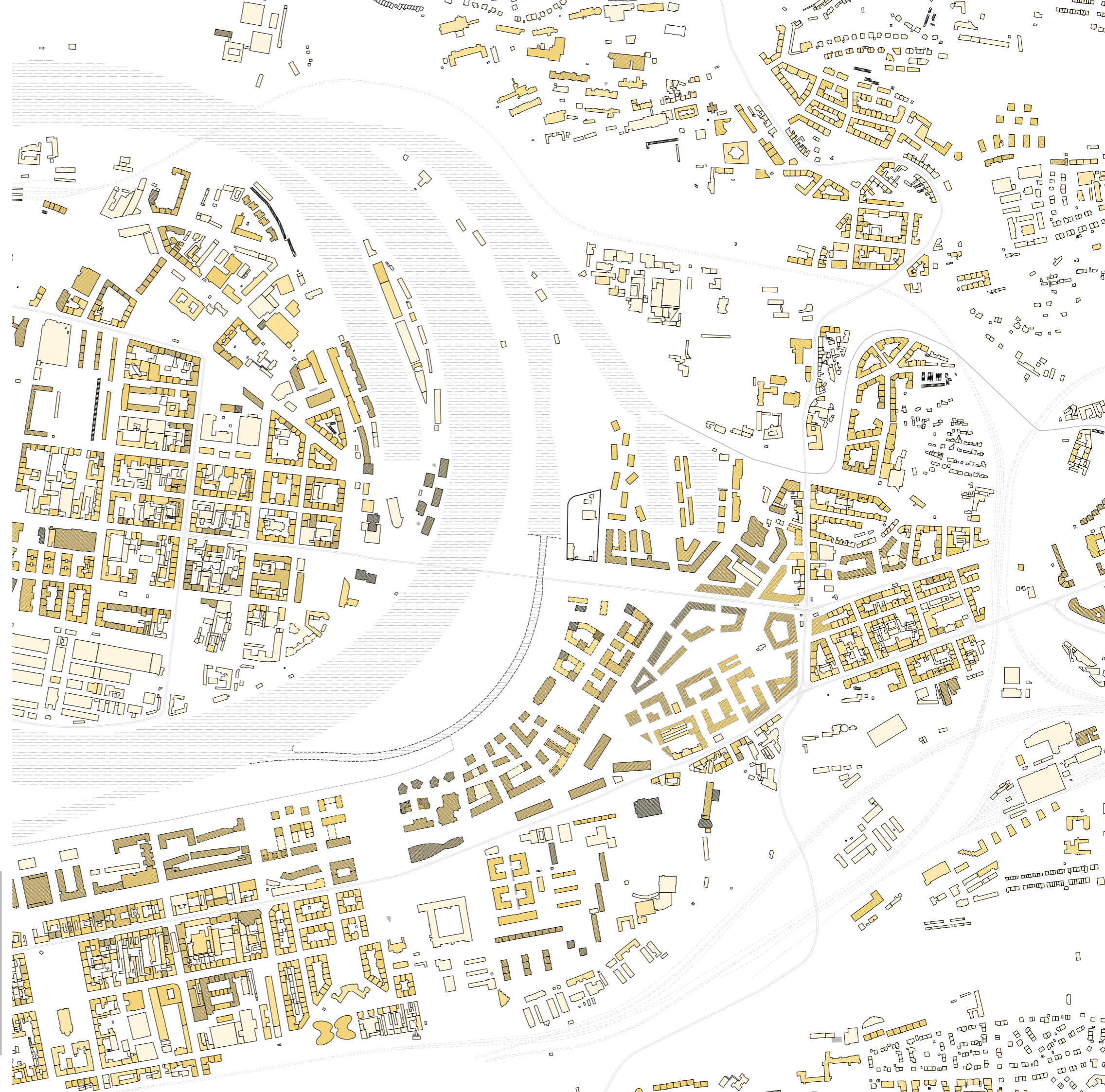


1:10 000

podlažnost



500m



## významné body, stavby, směry

## SWOT analýza

## \_ silné stránky

dopravní dostupnost  
poloha vůči městu  
řeka, příroda  
transformační území  
veřejná a občanská vybavenost

## \_ slabé stránky

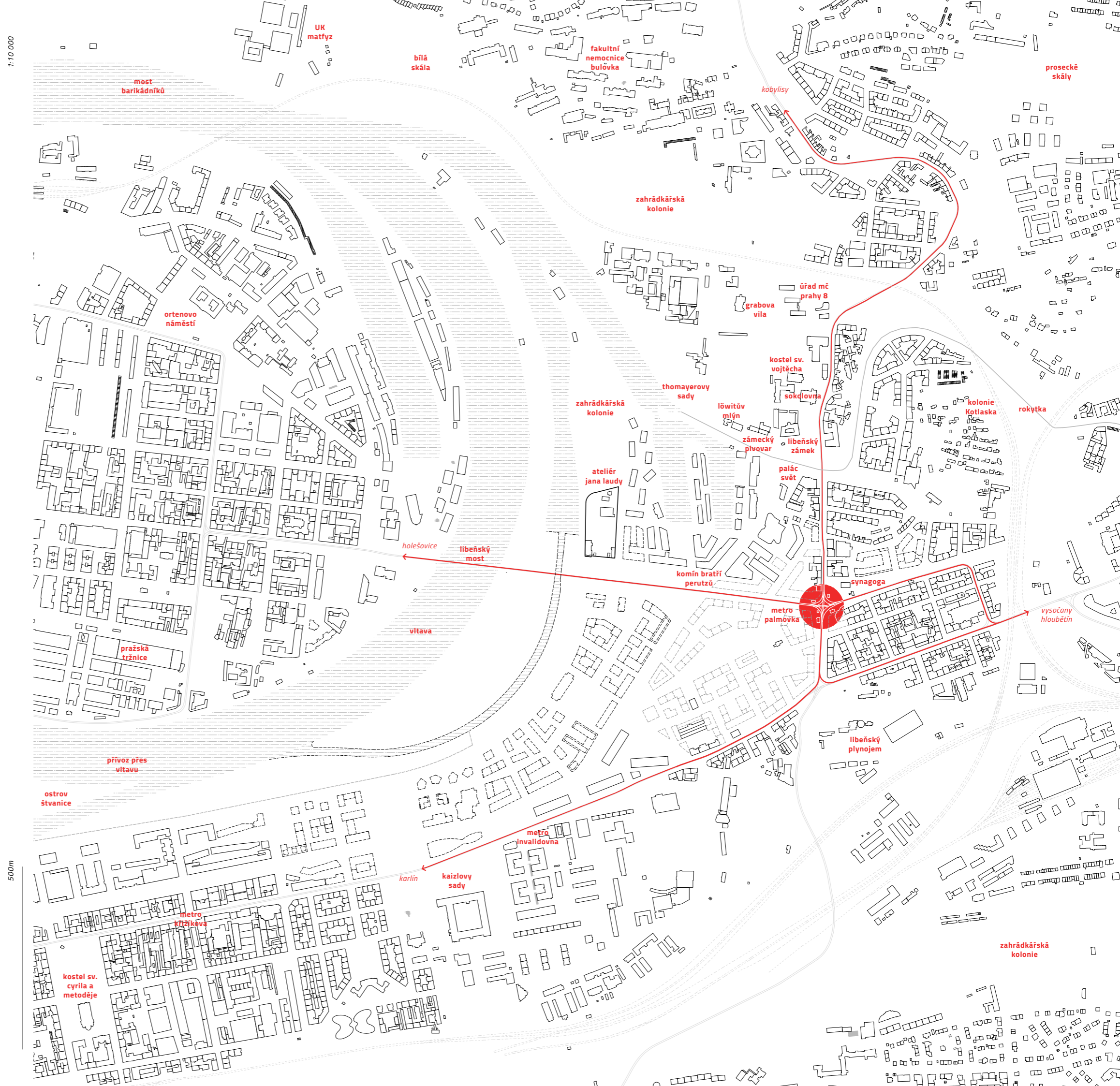
záplavové území  
dopravní bariéry  
nejasná forma zástavby  
způsob využívání okolních pozemků  
(parkoviště, autobazar, sběrný dvůr, ...)

## \_ příležitosti

transformační území  
developement Rohan city, Dock in, ...  
kolonie Kotlaska  
velké množství potencionálních pozemků  
pro novou výstavbu  
řeka

## \_ hrozby

dopravní uzel Palmovka  
řeka  
monofunkce a kvalita nové výstavby  
dopravní přetížení lokality



## záměry do 1km od pozemku

projekt / kancelář / investor / rok, stav

Karlínské výhledy / Orange machine, CAIS architekti / Sport Investments / územní řízení

Dock office park / Schindler Seko / Crestyl / 2015, stavba

Rohan City / více ateliérů / Konsorcium Rohan / 2012, stavební řízení

park Maniny / Sweco Hydroprojekt / hl. m. Praha / stavební řízení

Elsnicovo náměstí / Atelier Promika / hl. m. Praha / záměr

Polyfunkční dům Zenklova / Aulík Fišer architekti / Real-Treuhand Reality / 2019, stavba

Obytný soubor Zenklova / – / Central Group / stavba

rekonstrukce křiž. Palmovka / UNIT architekti / MČ Praha 8 / územní řízení

Palmovka One / Obermeyer Helika / Akvo Praha / stavební řízení

Bytový dům Kotlaska / – / Central Group / –

Rohanský ostrov / – / hl. m. Praha / studie

Prague Marina Nova / Loxia Architectes Ingenierie / Daramis Management / 2014, územní řízení

Nová Palmovka / AP Ateliér / Centrum Palmovka / 2010, stavba (pozastaveno)

Rustonka Court / CMC architects / J&amp;T real estate / 2020, územní řízení

Rustonka II / CMC architects / J&amp;T real estate / 2018, stavba

Polyfunkční objekt Batt / DOMI / soukromá osoba / 2020, územní řízení

Fragment / Black n' Arch, Qarta architektura / Trigema Development / územní řízení

územní studie / UNIT architekti / MČ Praha 8 / 2021, zadáno k vypracování





Löwitův mlýn / 14. století



Libeňský zámek / Jan Josef Prachner / 1769-70 (pův. gotická tvrz, první zmínka 1363)



Nová Libeňská synagoga / 1846



Komín tkalcovny a přádelny Bratří Perutzů / 1875



Grabova vila / Josef Blecha / mezi lety 1890-1900



Zámecký pivovar / počátek 19. století



*kostel sv. Vojtěcha / Emil Králíček / 1904-5*



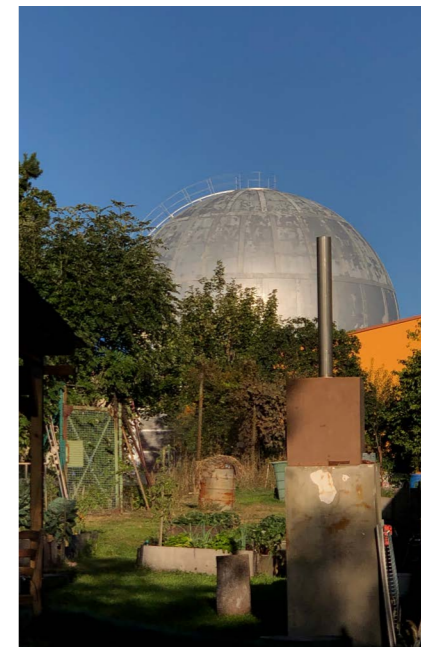
*Sokolovna / Matěj Blecha / 1909*



*Libeňský most / Pavel Janák, František Mencl / 1924-28*



*sochařský ateliér Jana Laudy / Otakar Novotný / 1930*



*Libeňský plynovoj / Tomáš Keclík / 1932*



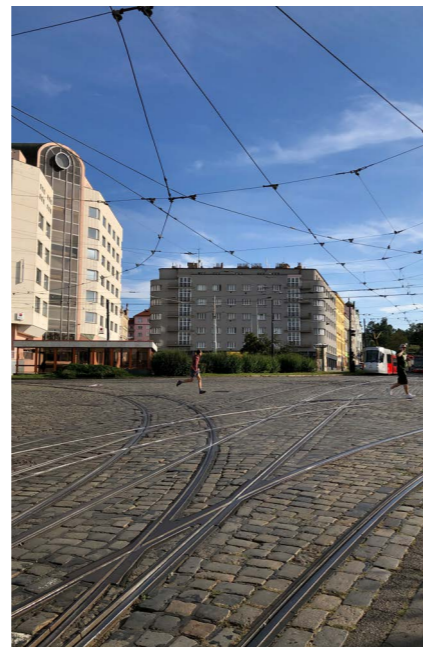
*Palác Svět / František Havlena / 1932-34*



*Dock / Marina boulevard*



*Dock / In four*



*Palmovka / ulice Zenklova, Na Žertvách, Libeňský most*



*Libeňský ostrov / záběr na Thomayerovy sady*



*Libeňský ostrov / zahrádkářská kolonie*



*rozestavěná radnice pro Prahu B / arch. Josef Pleskot*

Podélná parcela o výměře necelých 15 tisíc m<sup>2</sup> se nachází uprostřed nesourodé hybridní zástavby. Zásadním elementem je Libeňský most, který lze chápat jako spojnicí i bariéru. Navazují na něj silnice II. a III. třídy a celý dopravní uzel brání prostupnosti území. Tato skutečnost je zásadní především pro budoucí rozvoj, kdy má jižně od řešeného pozemku vyrůst nová čtvrť v podobě záměru Rohan City a park Maniny. Na východní část pozemku navazuje developerský projekt s názvem Dock od společnosti Crestyl. Jeho součástí jsou samostatně stojící bytové domy (River Watch, Marina Boulevard, River View) a administrativní budovy (Dock in). V současné chvíli se dostavuje poslední kancelářská budova Dock in Five. Stavba má k Libeňskému mostu sedm nadzemních podlaží a směrem k zátocce se terasovitě stupňuje. Sousedící bytové domy River Watch mají pět nadzemních podlaží plus jedno uskočené a jsou řešeny jako gated community (tzn. všech devět budov je ohraničeno společným plotem, za který mají přístup pouze rezidenti). Řešený pozemek je polohou na hranici se záplavovým územím Vltavy. Severní a západní část jsou díky tomu využívány rozdílným způsobem. Najdeme zde zahrádkářskou kolonii, parkoviště, autobazar a stavby pro skladování či malou výrobu. V tomto směru parcelu ohraničuje zeď jakožto protipovodňová ochrana, před kterým vede cyklostezka směrem od Thomayerových sadů k Rohanskému ostrovu.

Zhruba dvě třetiny parcely jsou v platném územním plánu určené pro funkci všeobecně smíšenou, zbylá část jako zeleň městská a krajinná. Na pozemku se nachází, kromě prázdných drobných staveb, kulturní památka (ateliér Jana Laudy) a budova s restaurací a tanečním studiem. Součástí nevyužívané plochy jsou vzrostlé stromy. Pozemek je celý ve vlastnictví hl. m. Prahy včetně jím ovládaných subjektů bez MČ a cena za m<sup>2</sup> se odhaduje kolem 11 tisíc Kč.





1:5 000

**georeport, limity**

- záplav. území průtočná
- záplav. území neprůtočná
- záplav. území určená k ochraně



- nevyužívané plochy
- parkově upravené plochy



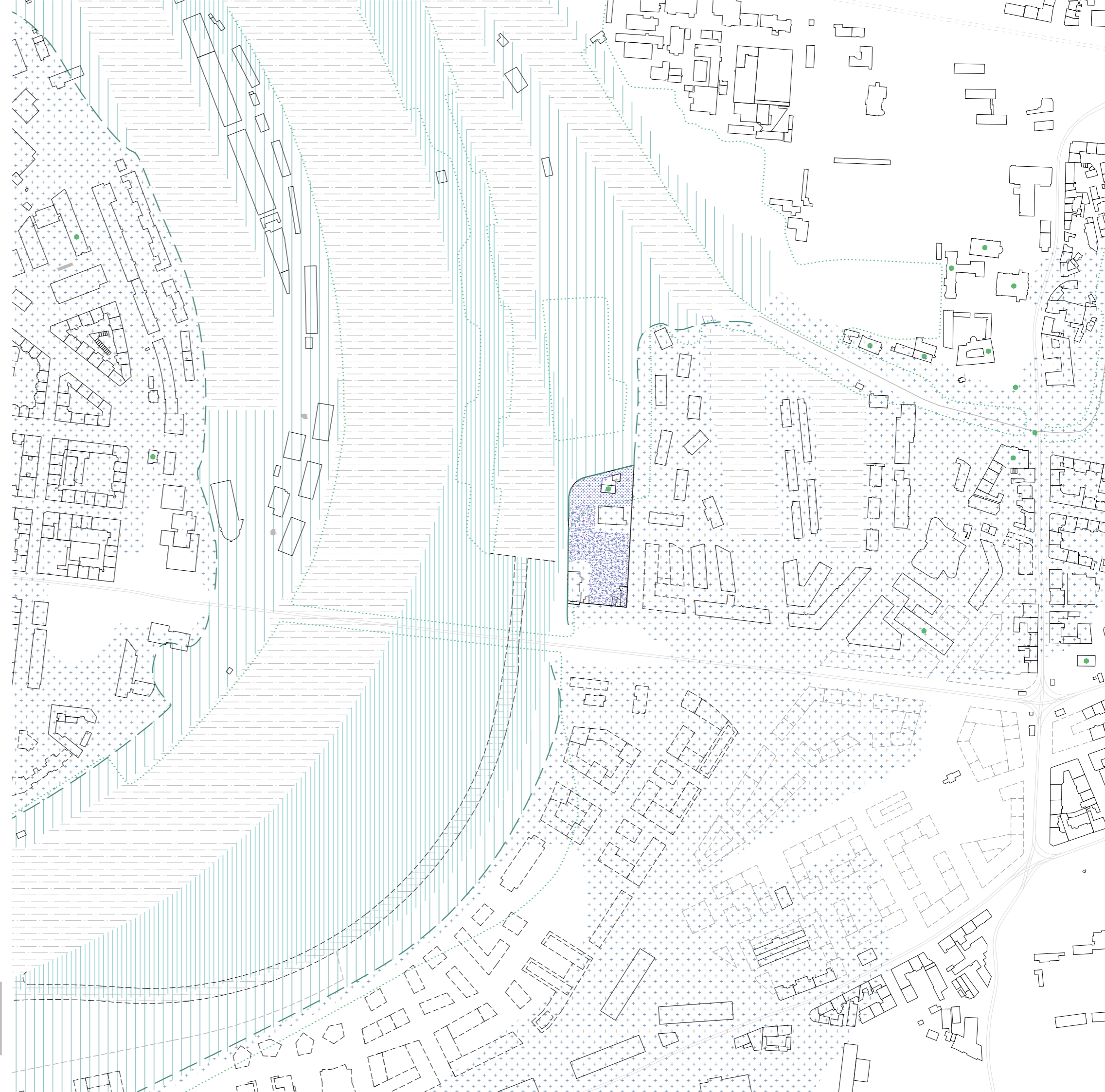
- protipovodňová ochrana
- ÚSES



- kulturní památka



100m

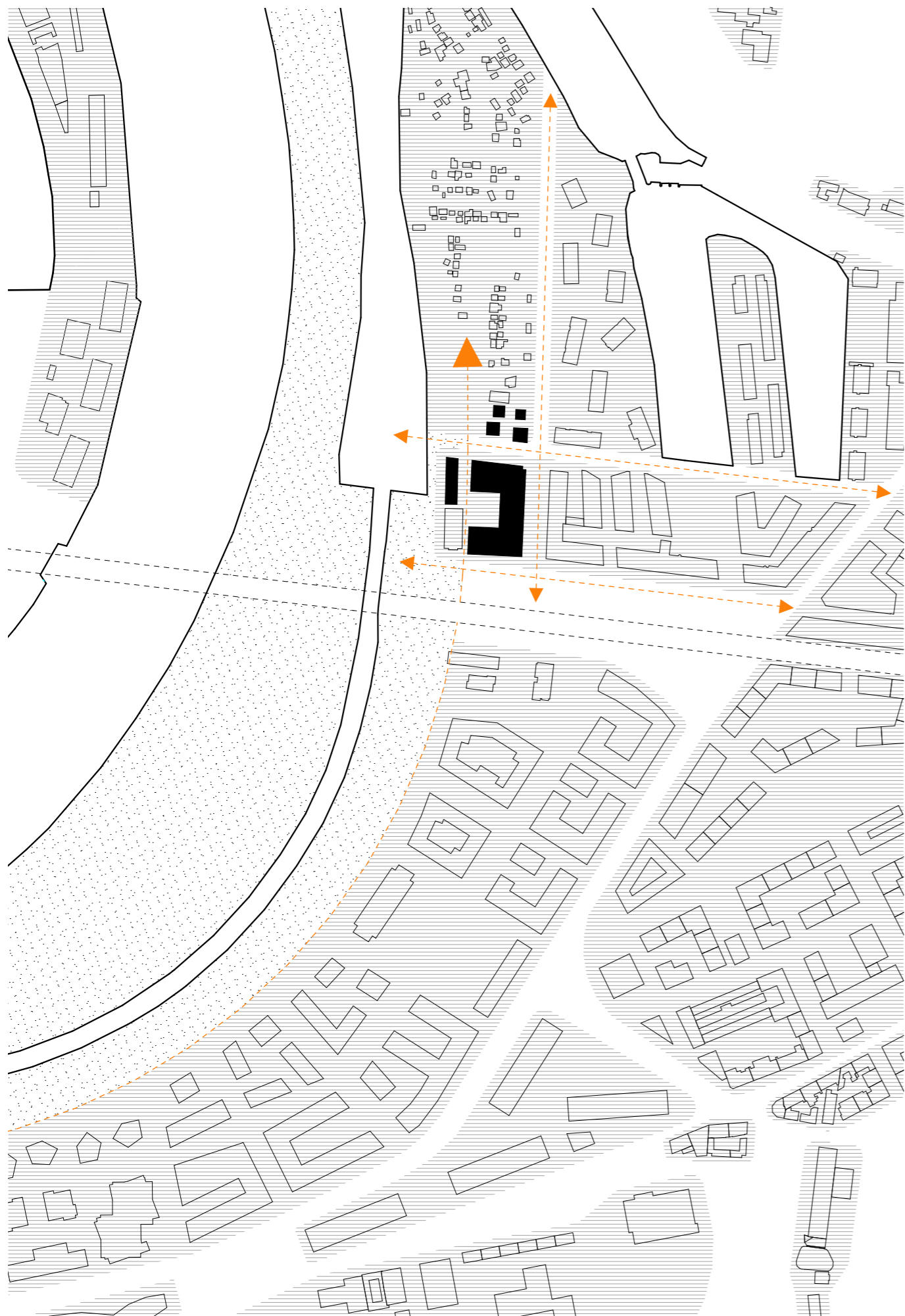






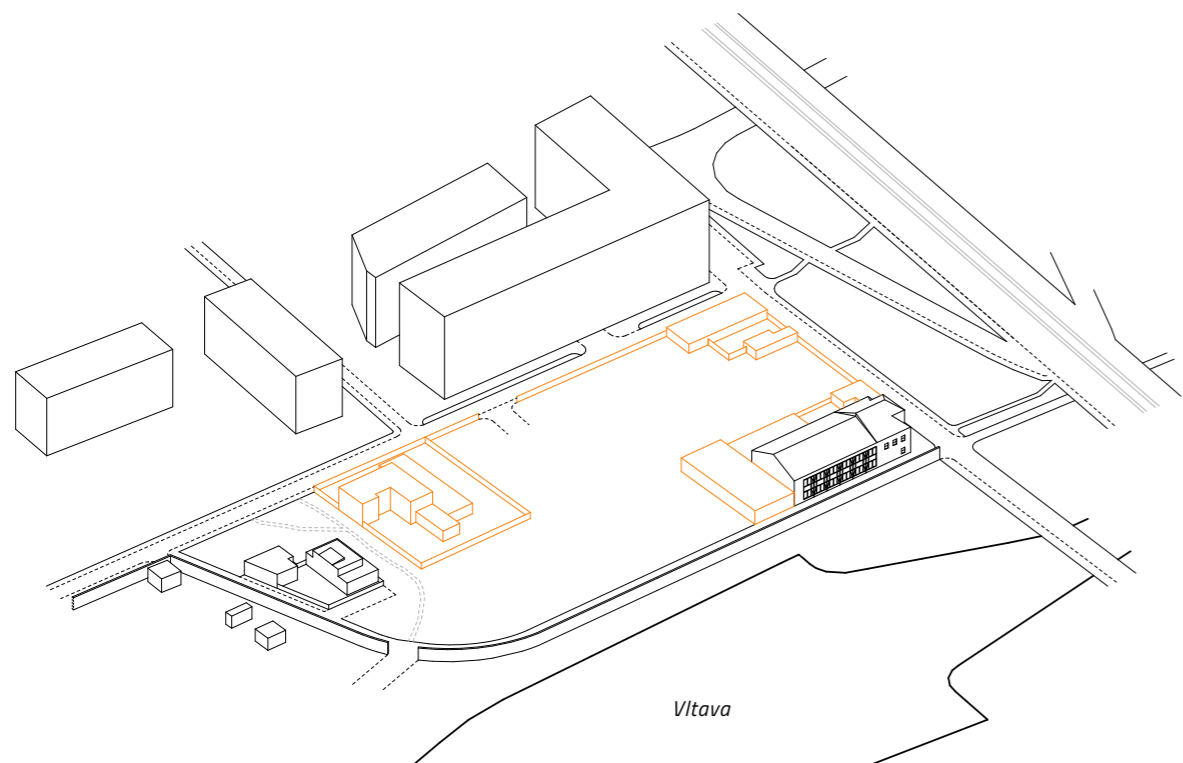
**C/**  
NÁVRHOVÁ ČÁST



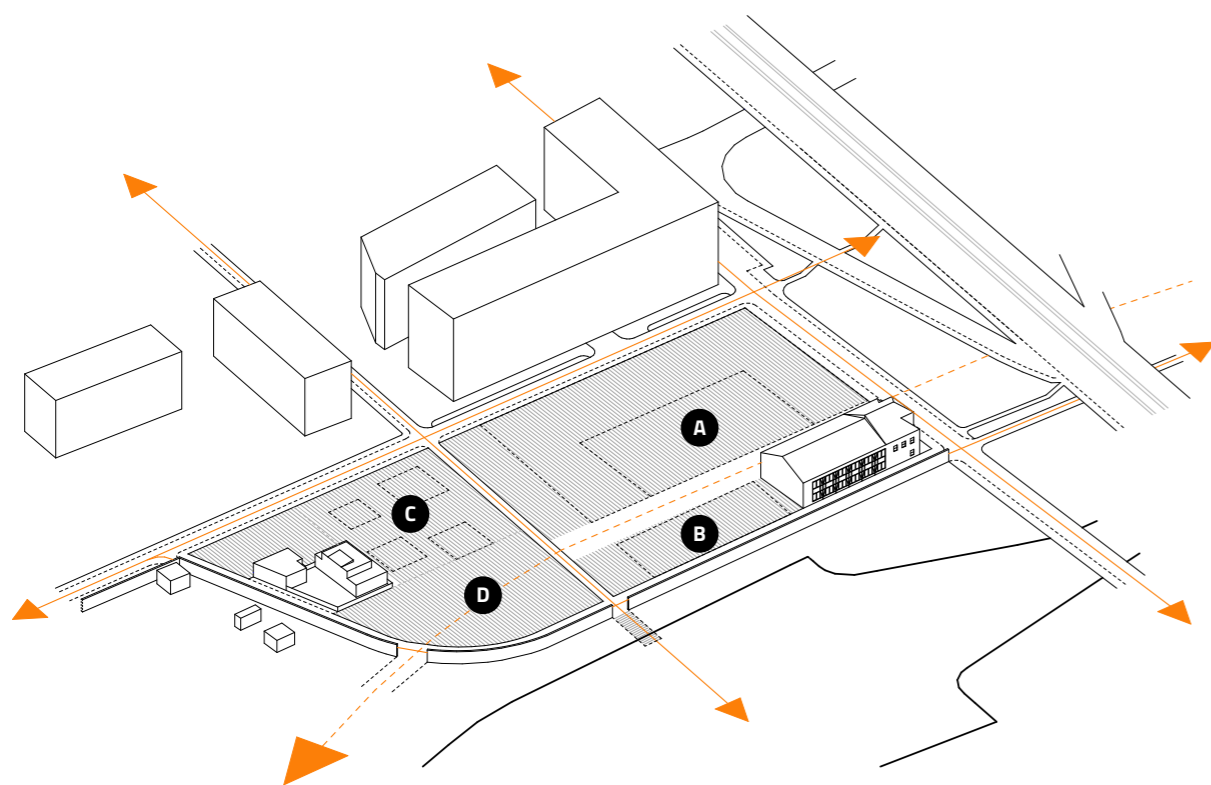


### *urbanistické řešení*

Urbanistický návrh počítá s budoucím rozvojem území a v tuto chvíli již schválenou výstavbou Rohan city. Navazuje na křivku mezi jím a plánovaným parkem Maniny. Kopíruje urbanistické řešení sousedního Dock in a prodlužuje jeho okolní osy. Charakter a velikost navrhovaných hmot se odvíjí od přilehlých forem. Ze severu respektuje zahrádkářskou kolonii a ateliér Jana Laudy skrze drobnější samostatné objekty. Hlavní část odpovídá velikosti sousední administrativní budovy. Z jihu je celý pozemek oddělen bariérou v podobě Libeňského mostu. Celý navrhovaný blok uzavírá úzká podélná hmota vycházející z půdorysu stávající budovy na pozemku.



01



02

**hmotové řešení**

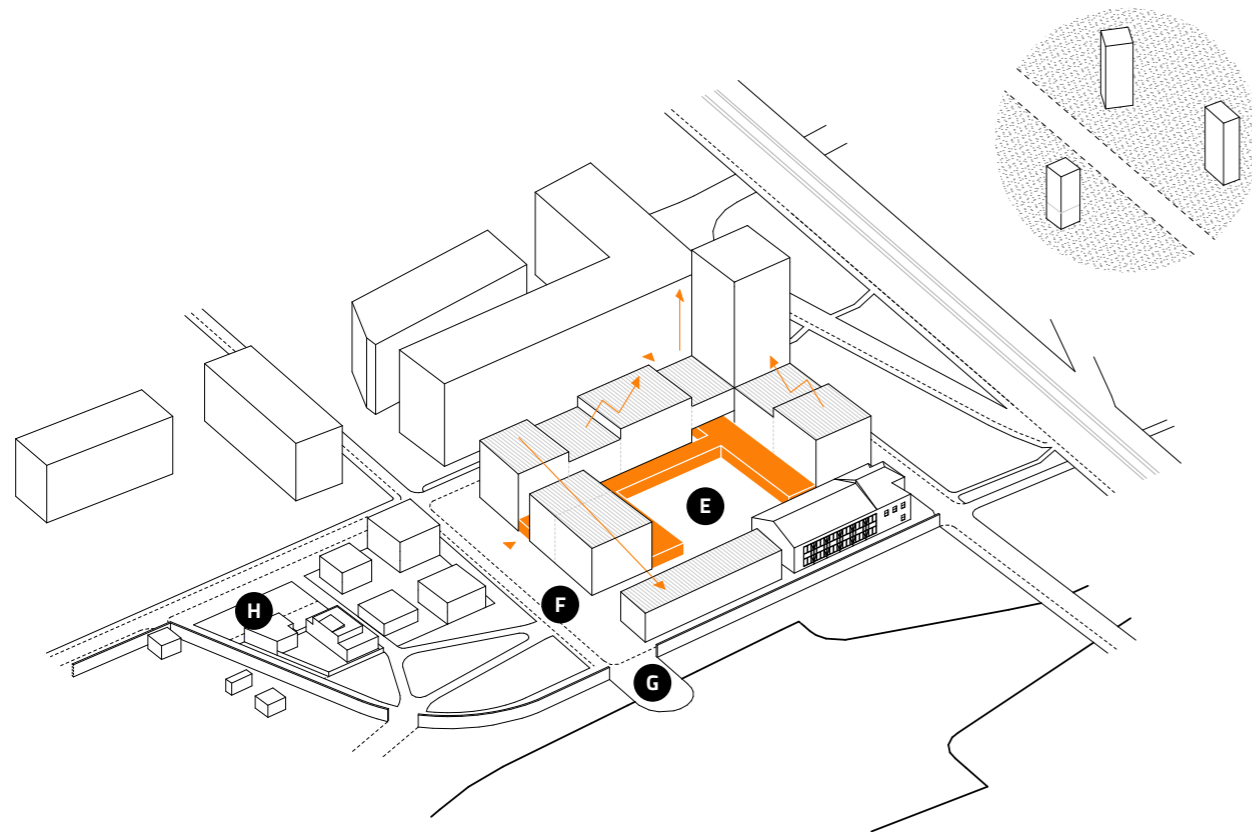
## 01/ stávající stav

Na pozemku se v současnosti nachází několik objektů. Významným je sochařský ateliér Jana Laudy, který je vyhlášen kulturní památkou. Druhou historicky zajímavou stavbou je hrázdný dům blíže k vodě. V něm je taneční studio a restaurace. Obklopuje ho několik drobných dostaveb, které ovšem nemají žádnou architektonickou hodnotu. Takových budov je na pozemku více a pro tento projekt se uvažuje jejich demolice. Vyznačeny jsou oranžovou barvou.

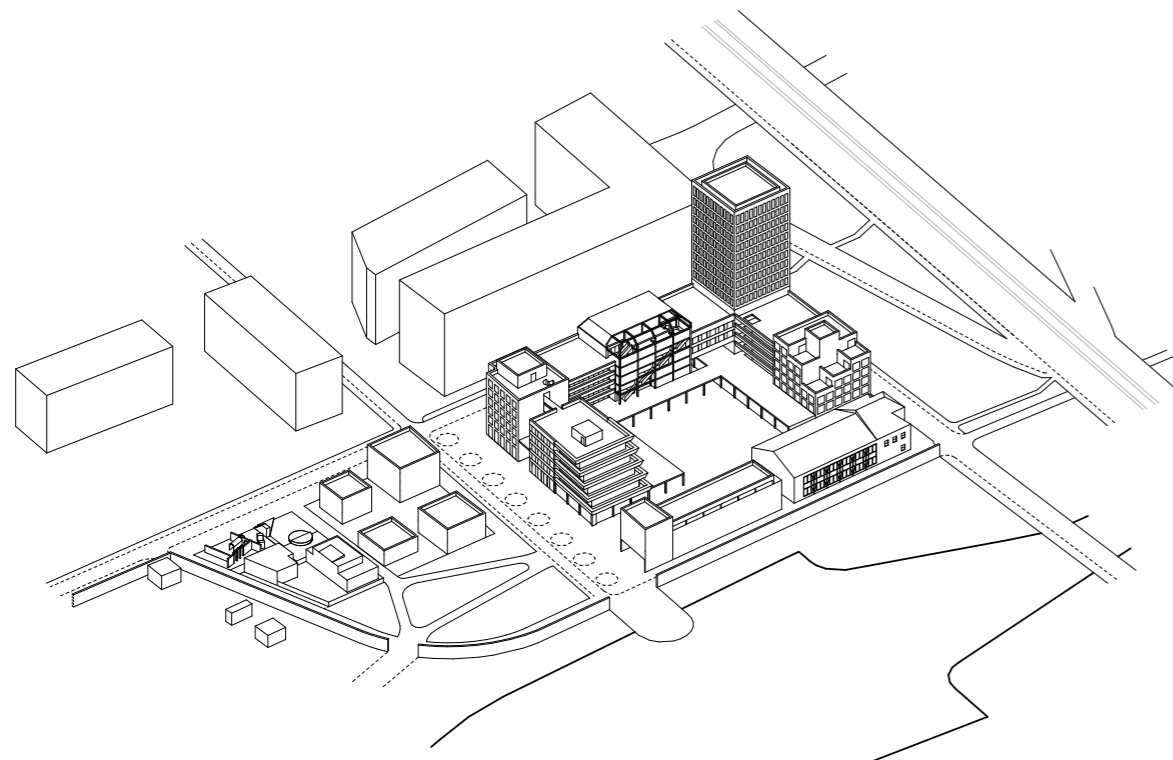
## 02/ osy, plochy

Na základě os blíže popsaných na předchozí straně, se pozemek člení na několik menších úseků. Dominující plocha (A) se formuje do tvaru písmena U, kdy uvnitř vzniká centrální prostor. Stávající budovu na pozemku doplňuje podélný úsek B, který je od hlavní plochy oddělen linií pěší komunikace. Dohromady tvoří částečně otevřený blok, narozdíl od druhé části pozemku, blíže ke kolonii. Vzhledem k její drobné zástavbě na ní část C navazuje obdobným způsobem. Poslední úsek (D) je parkem se sochami zmíněného umělce.

- A** hlavní blok – různé formy bydlení
- B** baugruppe
- C** občanská vybavenost – školka
- D** park



03



04

**hmotové řešení**

## 03/ hmota

Výšková úroveň bloku navazuje nejen na okolní zástavbu, ale sleduje také principy zmíněné v teoretické části práce. Blok vychází z půdorysného tvaru U a člení se na drobnější části, domy. Dominantou je bezpochyby výšková budova. Jejím důvodem je návaznost na výškové stavby přímo za mostem (Rohan city, Karlínské výhledy). Dohromady tvoří trojici věží. Střešní krajina bloku je rozehrána pro snadnější vizuální pochopení jednotlivých budov. Centrální část, piazzetta, je těžištěm dějů. Ubírá obyvatelům vnitroblok, který je nahrazen vertikální platformou prolínající se jako organismus skrze celý blok. Návrh navazuje na stávající promenádu v administrativní čtvrti Dock in, která je ukončena vyhlídkou nad Vltavou (G). Část vedle ateliéru je ponechána jako hřiště z důvodu navazující školky.

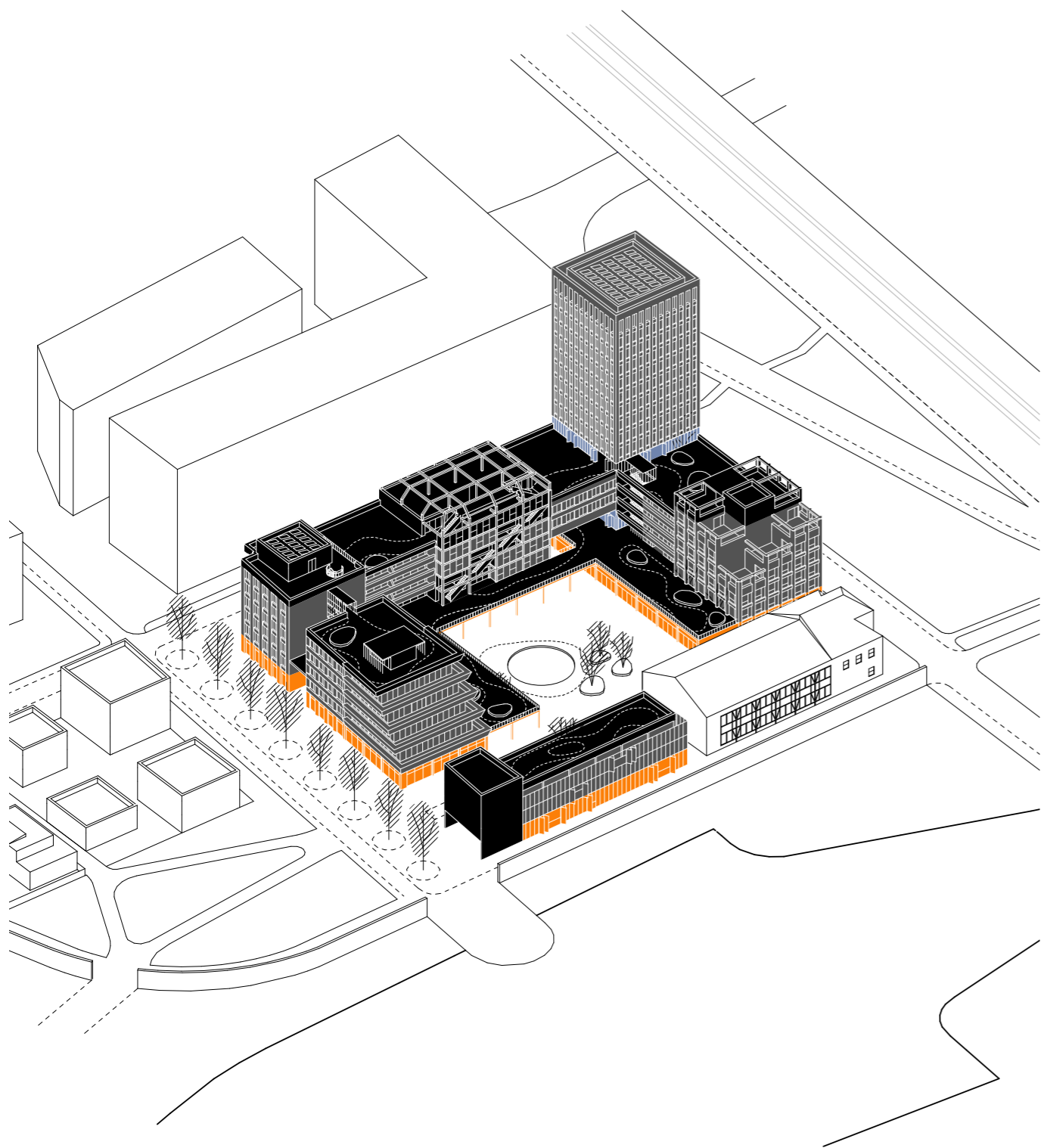
## 04/ návrh

Střechy domů jsou pochozí a dá se na ně dostat více způsoby. Většina přímo navazuje na komunikační jádro v budově, nicméně jsou přístupné i schodišti z úrovně platformy. Celý poloveřejný prostor je vzájemně provázán a umožňuje obyvatelům pestrou škálu jeho užívání.

V rámci práce je blíže rozpracována část zabývající se tématem bydlení, tedy hlavní blok a baugruppe.

- E** piazzetta
- F** promenáda
- G** vyhlídka
- H** hřiště





### provozní řešení

Řešený celek je horizontálně rozdělen na několik provozních částí. Od 2NP výše, mají jednotlivé domy převažující funkci bydlení. Výjimkou je výšková budova, v které se nachází pronajímatelné kancelářské prostory. Byty jsou umístěny nad nimi. Každý z domů sleduje jinou cílovou skupinu a financování (obecní byty, družstevní byty, baugruppe). Tomu jsou uzpůsobeny dispozice a architektonická forma.

Parter je ponechán komerčním účelům. Vlastníkem obchodních jednotek je Praha a skrze výběrová řízení je pronajímá. Vstupy do obchodů jsou jak z piazzety, tak z ulice či promenády. Blok je veřejně průchozí z více stran. Funguje jako živý prostor s těžištěm v centrální části. Pod hlavní hmotou je umístěné dvoupodlažní podzemní parkování. Vzhledem k výborné obslužnosti veřejnou dopravou se předpokládá, že obyvatelé budou automobily využívat spíše příležitostně. Část garáží je rezervována pro tzv. car-sharing. Součástí jsou místa pro kola, motorky a jiné způsoby dopravy.

Střechy jsou řešeny jako pochozí a obyvatelům je umožněno přecházet z jedné na druhou. Celá střešní krajina je propojena a jednotlivá místa nabízí různé varianty využití. Na více místech je na ně možné vystoupat přímo z platformy. Tyto víceúrovňové obyvatelné části nahrazují vnitroblok.

- bydlení
- komerce
- kanceláře
- poloveřejný prostor

1:10 000

schwarzplan

500m



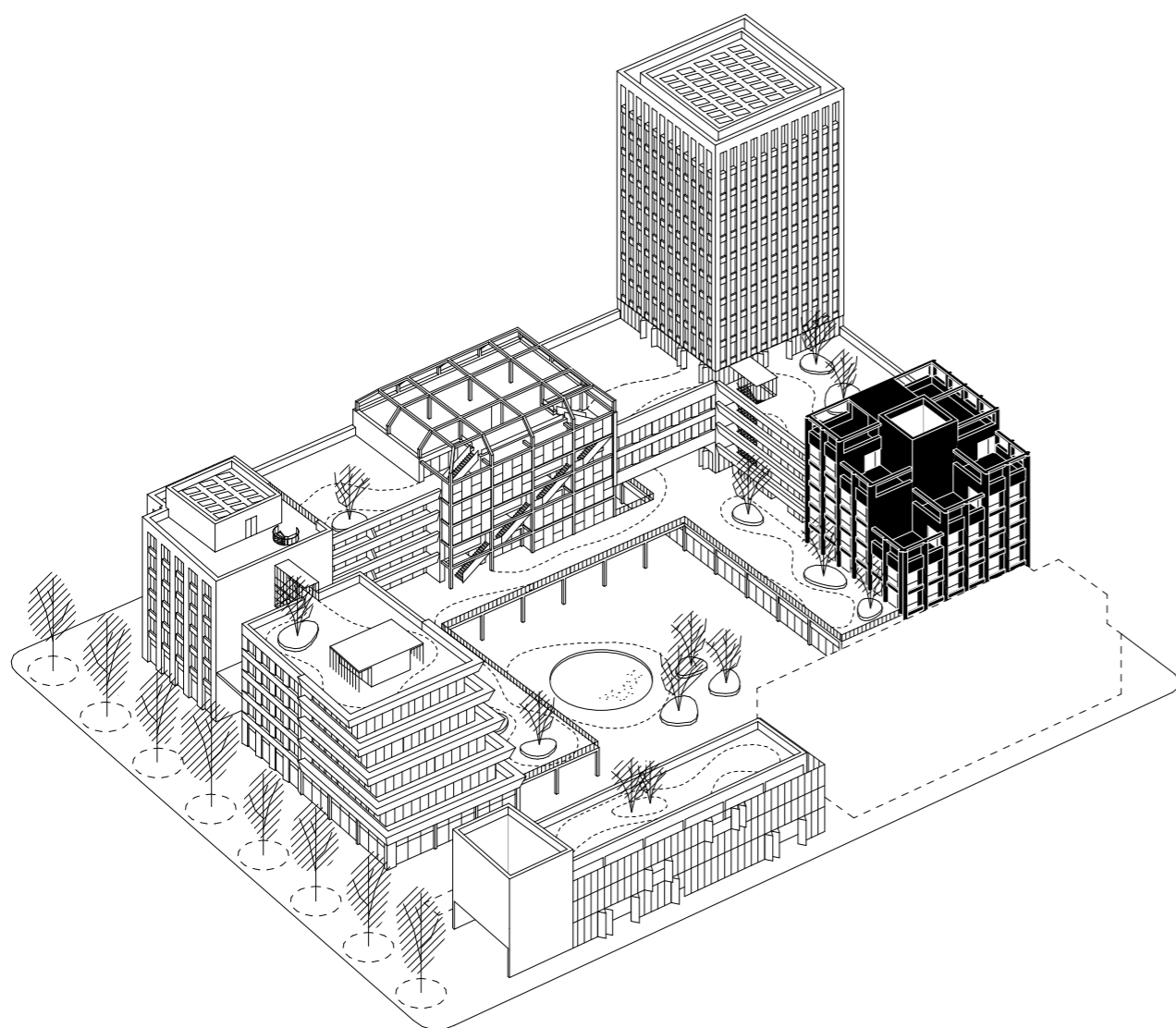
situace

50m



axonometrie

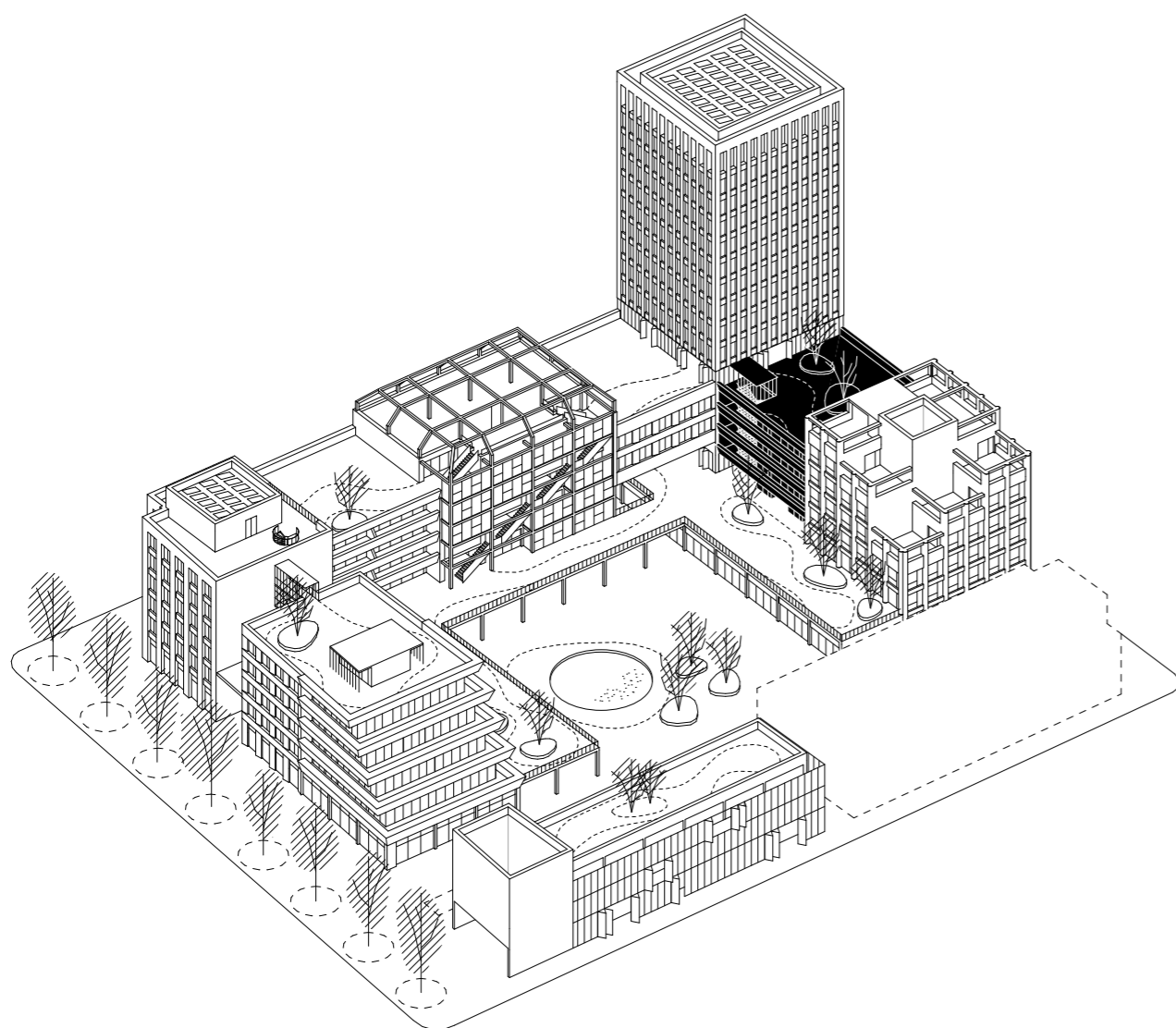


**budova / 01**

téma: obecní byty pro hendikepované  
6NP + pochozí střecha

1kk	(5)	61 m <sup>2</sup>
2kk	(10)	66 m <sup>2</sup>
3kk	(1)	100 m <sup>2</sup>
venkovní terasa	(4)	30 m <sup>2</sup>
střešní terasa		120 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		36 m <sup>2</sup>
přízemí		71 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(2)	85 m <sup>2</sup>
	(1)	59 m <sup>2</sup>
	(1)	152 m <sup>2</sup>

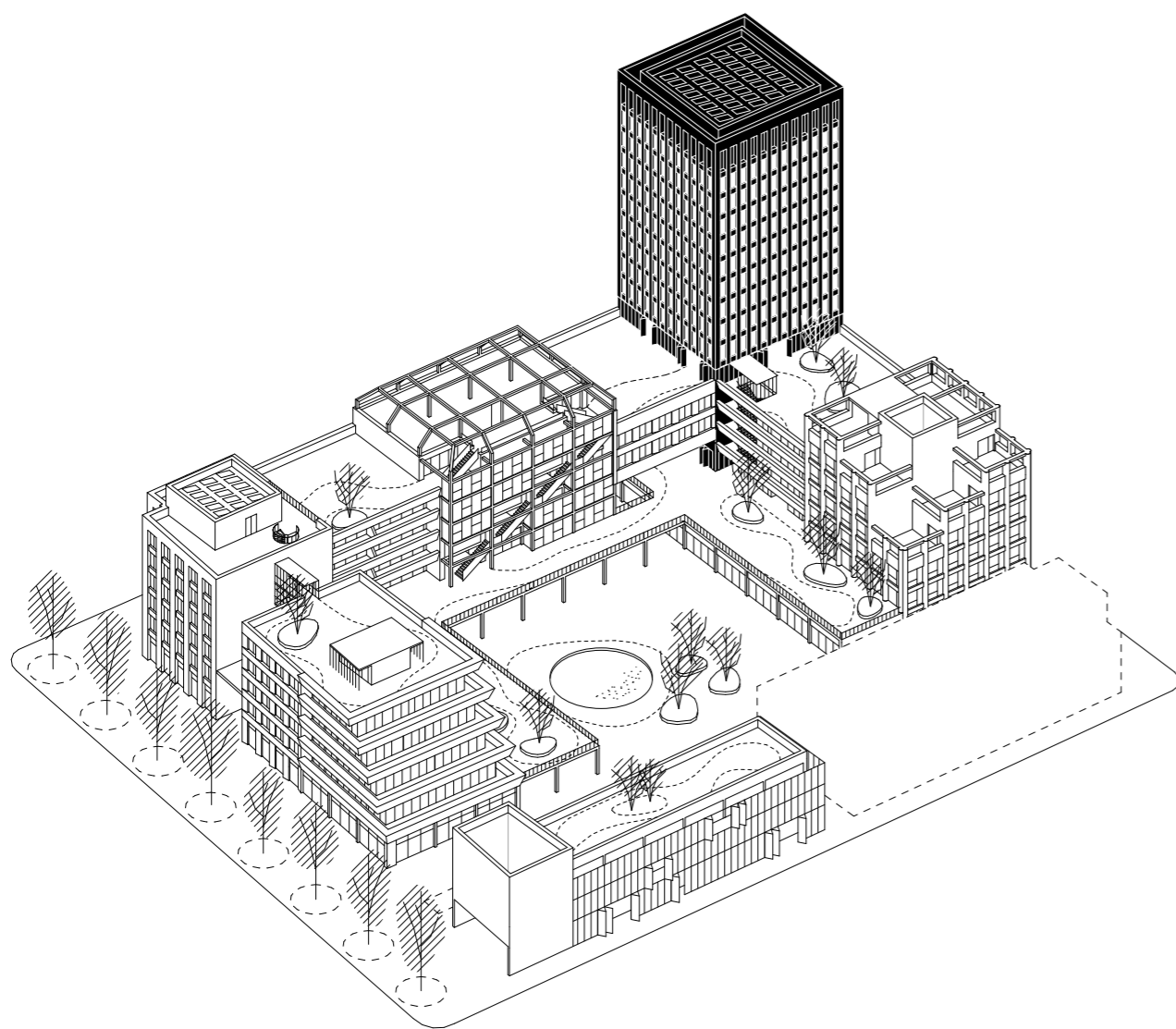
Pochozí střecha slouží jako odpočinkové místo.  
Součástí jsou záhony a plochy pro pěstování.

**budova / 02**

téma: družstevní byty  
5NP + pochozí střecha

1kk	(4)	46 + 15 m <sup>2</sup>
2kk	(8)	70 + 15 m <sup>2</sup>
střešní terasa		279 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		50 m <sup>2</sup>
přízemí		73 m <sup>2</sup>
veřejný vstup z garáží		59 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(1)	104 m <sup>2</sup>
	(1)	177 m <sup>2</sup>

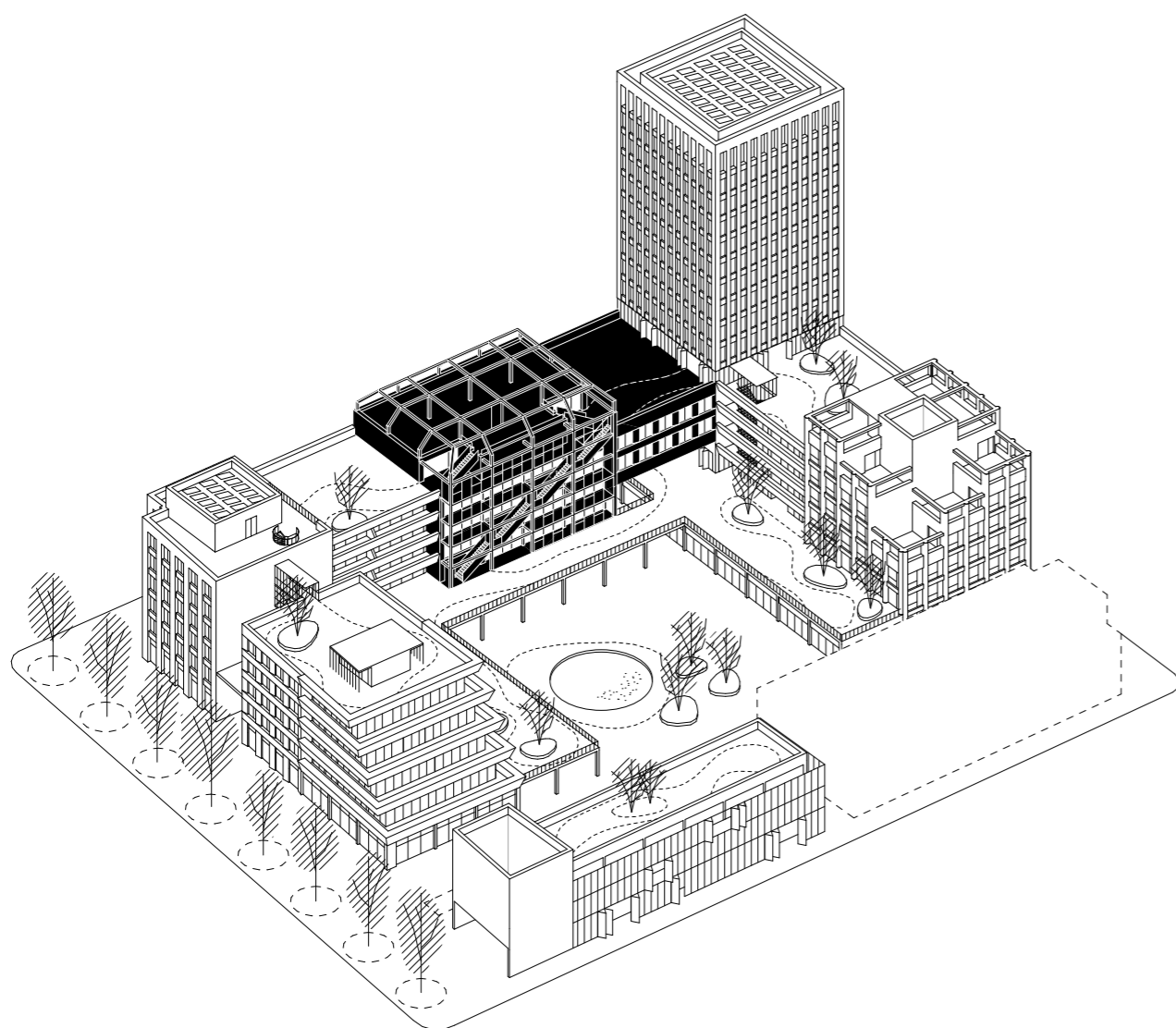
Pochozí střecha slouží jako odpočinkové místo.  
Součástí jsou záhony, plochy pro pěstování a stromy.

**budova / 03**

téma: obecní nájemní tržní byty, kanceláře  
16NP

kanceláře	(5)	260 m <sup>2</sup>
2kk	(36)	66 m <sup>2</sup>
střecha (panely)		196 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		31 m <sup>2</sup>
přízemí		64 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(2)	85 m <sup>2</sup>
	(1)	227 m <sup>2</sup>

Na střeše jsou umístěny solární panely jako zdroj elektrické energie ze slunce.

**budova / 04, 05**

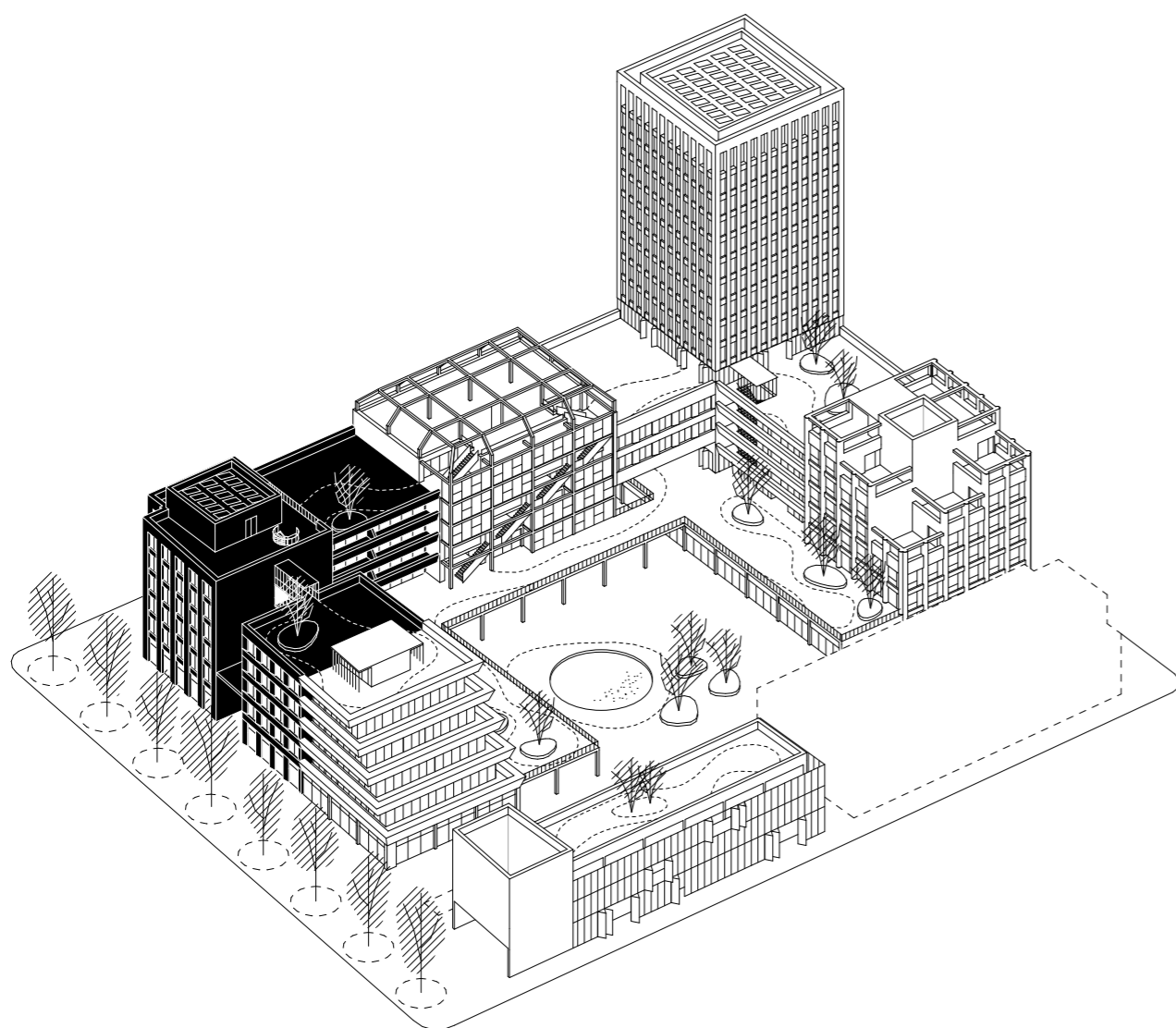
téma: obecní byty startovací  
5NP a 6NP + pochozí střecha

1kk	(15)	44 + 4 m <sup>2</sup>
	(5)	40 + 4 m <sup>2</sup>
	(2)	48 m <sup>2</sup>
	(2)	32 m <sup>2</sup>
2kk	(3)	44 + 20 m <sup>2</sup>
	(1)	44 + 10 m <sup>2</sup>
	(2)	59 m <sup>2</sup>
3kk	(2)	82 m <sup>2</sup>
společná místnost	(4)	22 m <sup>2</sup>
společná lodžie	(4)	24 m <sup>2</sup>
sklad	(1)	46 m <sup>2</sup>
střešní terasa		260, 440 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		66 (103) m <sup>2</sup>
přízemí		71 m <sup>2</sup>
vjezd do garáží		106 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(2)	48 m <sup>2</sup>
	(1)	118 m <sup>2</sup>

Pochozí střecha budovy 04 slouží jako volný prostor vhodný například pro letní kino. Při otevření stínění na budově 03 lze plně propojit interiér s exteriérem.

Pochozí střecha budovy 05 slouží jako skleník. Obyvatelé bloku mají možnost využívat tento prostor pro pěstování ovoce a zeleniny pro své vlastní účely. V 5NP je umístěn sklad pro nářadí a jiné pomůcky.



**budova / 06, 07, 08**

téma: obecní byty profesní  
5NP a 6NP + pochozí střecha

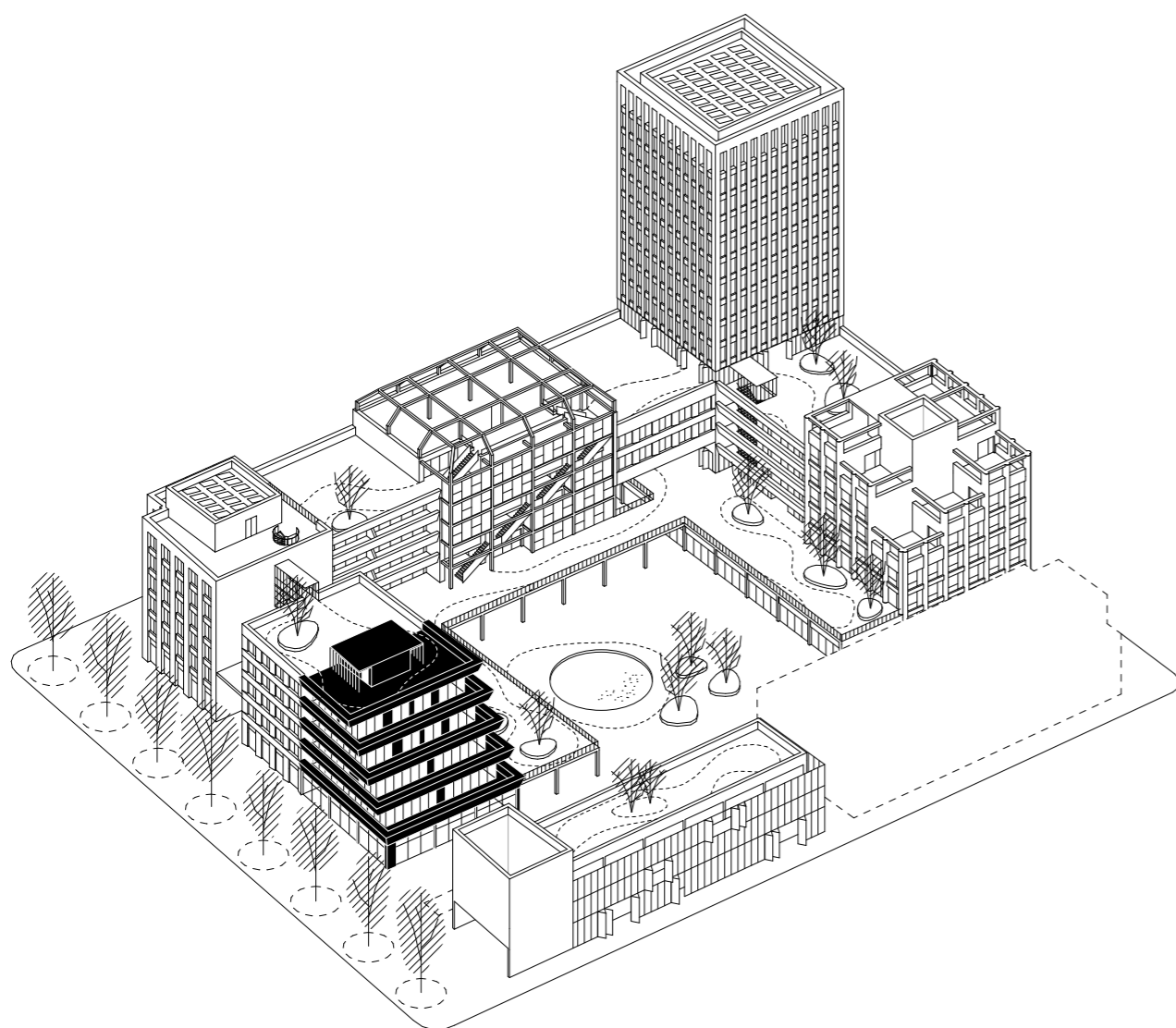
2kk	(5)	50 m <sup>2</sup>
	(5)	62 m <sup>2</sup>
	(3)	46 + 18 m <sup>2</sup>
3kk	(5)	75 m <sup>2</sup>
	m (2)	94 m <sup>2</sup>
4kk	m (2)	112 m <sup>2</sup>
5kk	m (2)	156 m <sup>2</sup>
	(3)	116 + 18 m <sup>2</sup>
společná místnost	(1)	103 m <sup>2</sup>
prádelna	(1)	32 m <sup>2</sup>
dílna	(2)	42 m <sup>2</sup>
centrální úklidová m.	(1)	42 m <sup>2</sup>
technická m.	(1)	21 m <sup>2</sup>
střecha (panely)		74 m <sup>2</sup>
střešní terasa		274, 227, 202 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		80 m <sup>2</sup>
přízemí		78 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(1)	313 m <sup>2</sup>
	(1)	51 m <sup>2</sup>
	(1)	120 m <sup>2</sup>

Pochozí střecha budovy 06 slouží jako zóna pro grilování. Součástí je venkovní kuchyň. Mezi jednotlivými grilovacími místy je umístěna zeleň a strom.

Pochozí střecha budovy 07 je vícepodlažní. V 6NP slouží jako spoj mezi budovou 06 a 08. V 7NP je umístěno venkovní sezení. V 8NP jsou umístěny solární panely jako zdroj elektrické energie ze slunce.

Pochozí střecha budovy 08 je napojena přemostěním a plně navazuje na budovu 09.

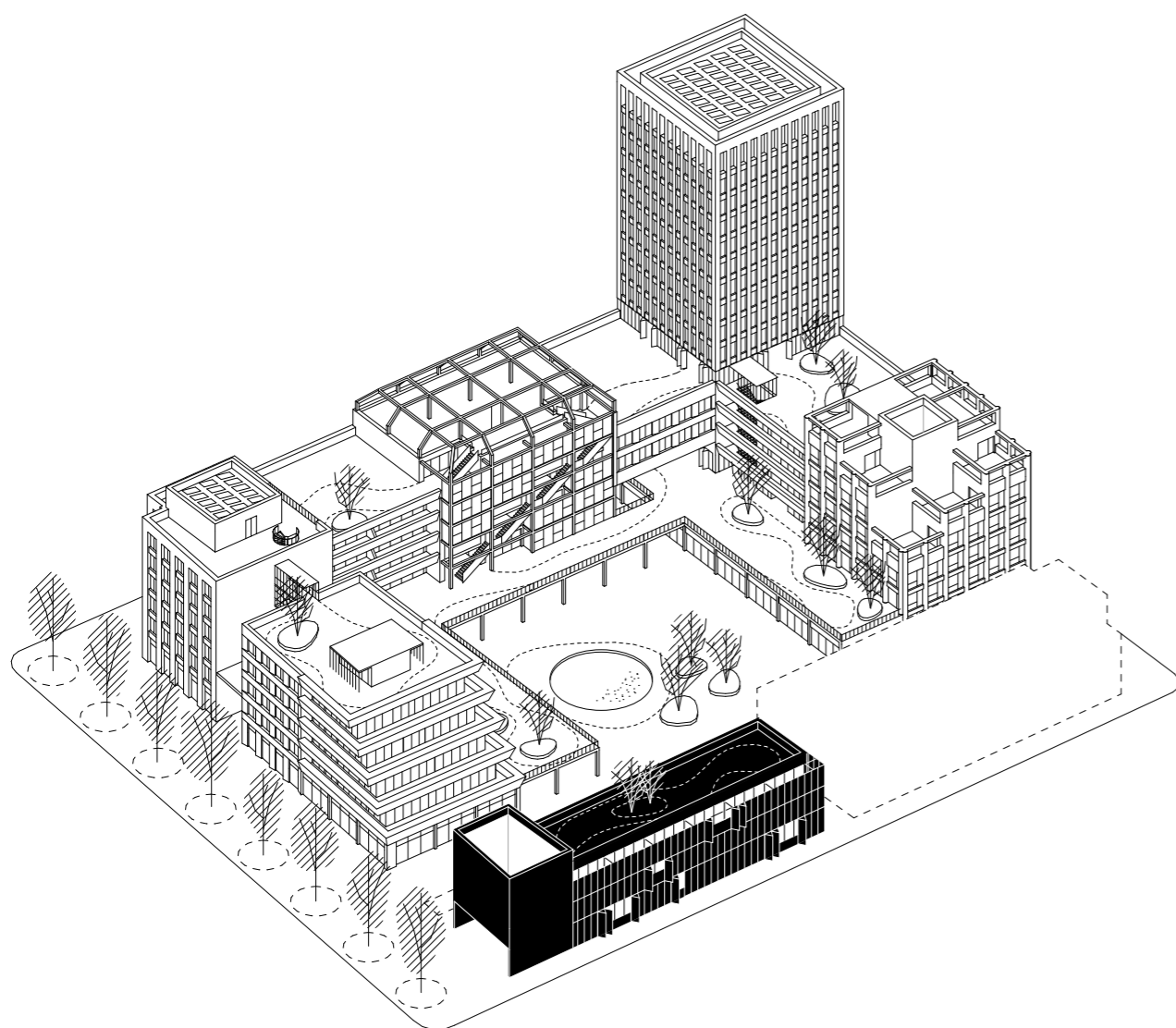
m = mezonetový byt

**budova / 09**

téma: družstevní byty  
5NP + pochozí střecha

2kk	(2)	58 + 29 m <sup>2</sup>
3kk	(2)	73 + 31 m <sup>2</sup>
4kk	(2)	89 + 35 m <sup>2</sup>
5kk	(2)	103 + 35 m <sup>2</sup>
střešní terasa		170 m <sup>2</sup>
komunikační jádro		
typické		24 m <sup>2</sup>
přízemí		68 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(1)	249 m <sup>2</sup>

Pochozí střecha slouží jako odpočinkové místo s prvky pro hraní (ping pong, petanque, ...). Součástí jsou záhony, plochy pro pěstování a stromy.

**budova / 10**

téma: baugruppe  
3NP + pochozí střecha

3+1	m (6)	102 m <sup>2</sup>
střešní terasa		285 m <sup>2</sup>
komunikační jádro, galerie		95 m <sup>2</sup>
pavlač		126 m <sup>2</sup>
komerční jednotka	(6)	51 m <sup>2</sup>

Pochozí střecha slouží jako odpočinkové místo s prvky pro hraní (ping pong, ...). Součástí jsou záhony, plochy pro pěstování a stromy.

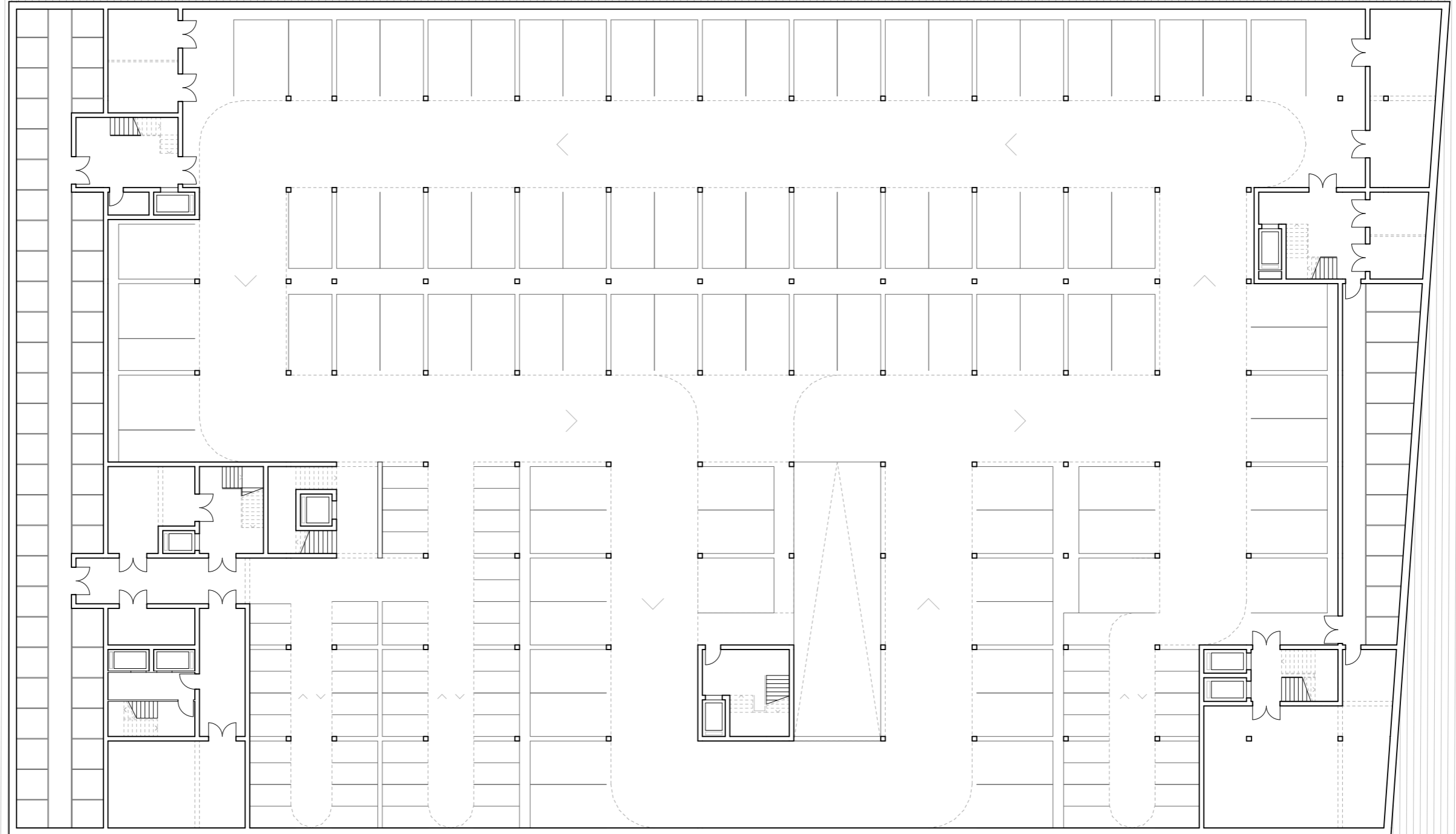
Komerční jednotky v přízemí jsou majetkem spolku a fungují jako jejich profesní zázemí. Například, pokud v baugruppe bydlí lékař, může použít svou jednotku jako ordinaci. Kadeřnice jako salón, apod.

Schodišťové jádro je zároveň galerií. Primární účel komunikace je obohacen o sekundární funkci umělecké galerie. Prostor je osvětlen střešním světélkem skrze všechna podlaží.

m = mezonetový byt

*blok*

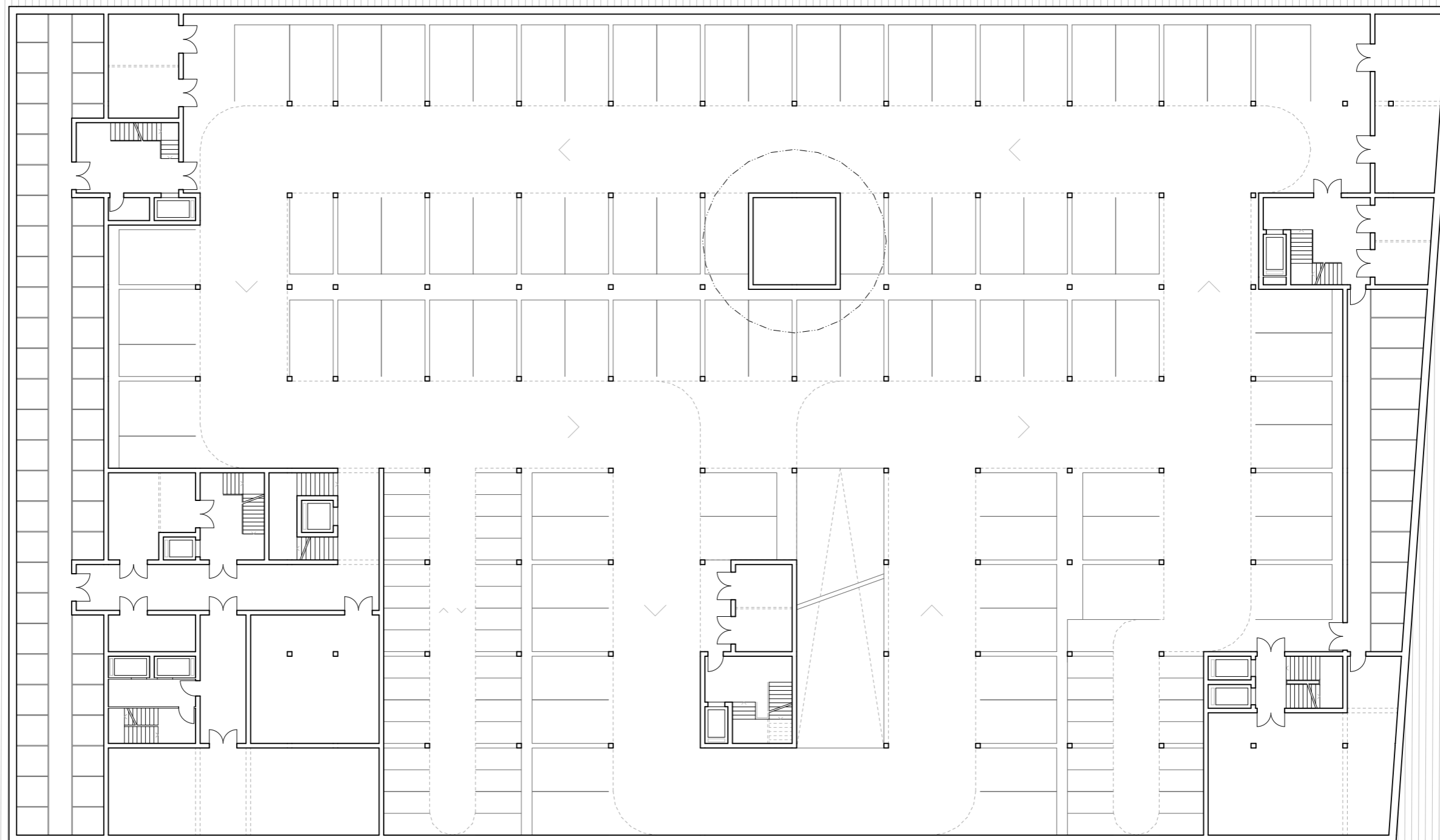
2PP



5m



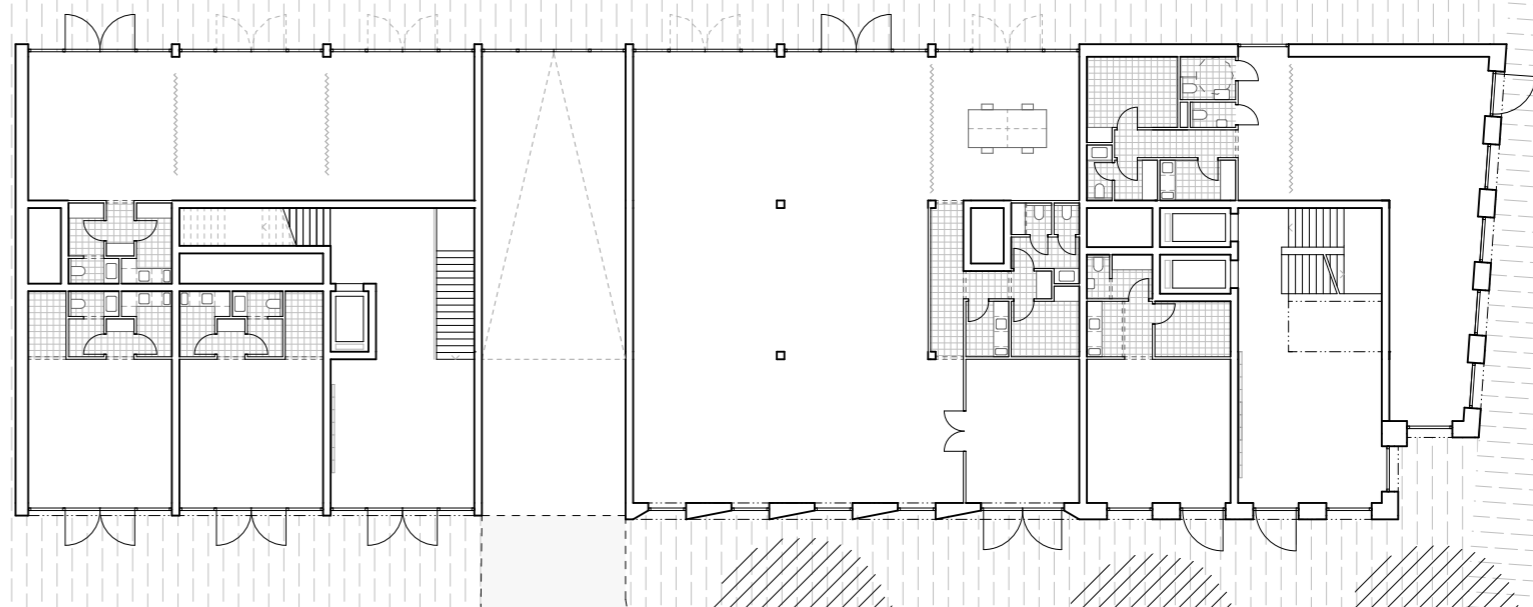
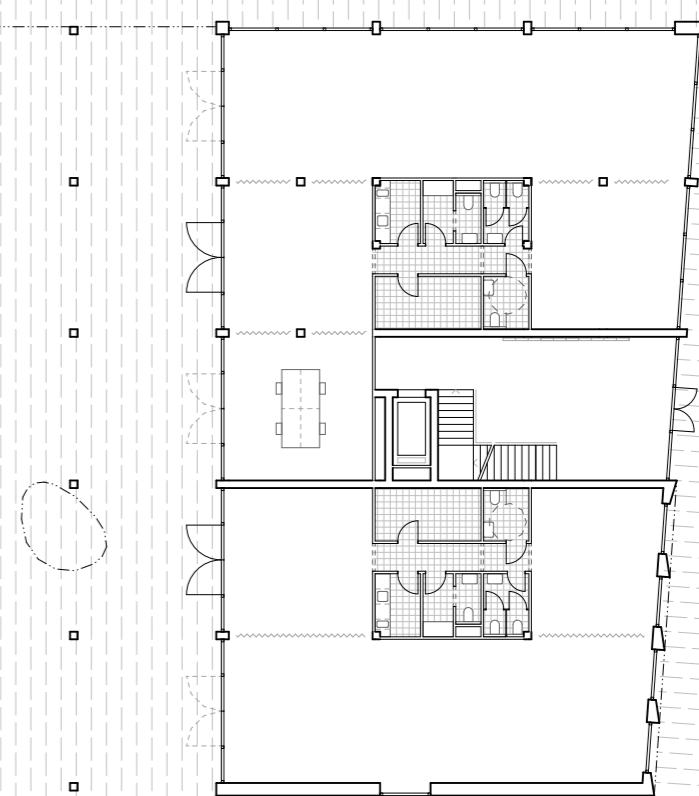
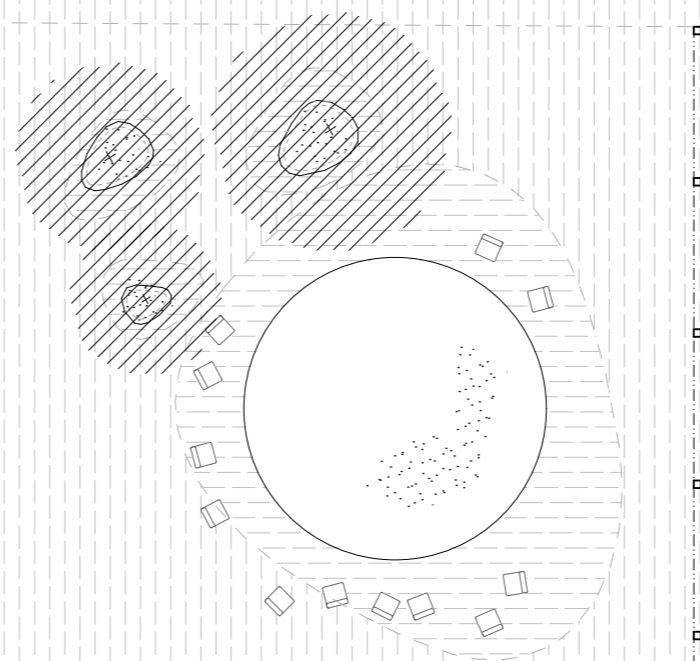
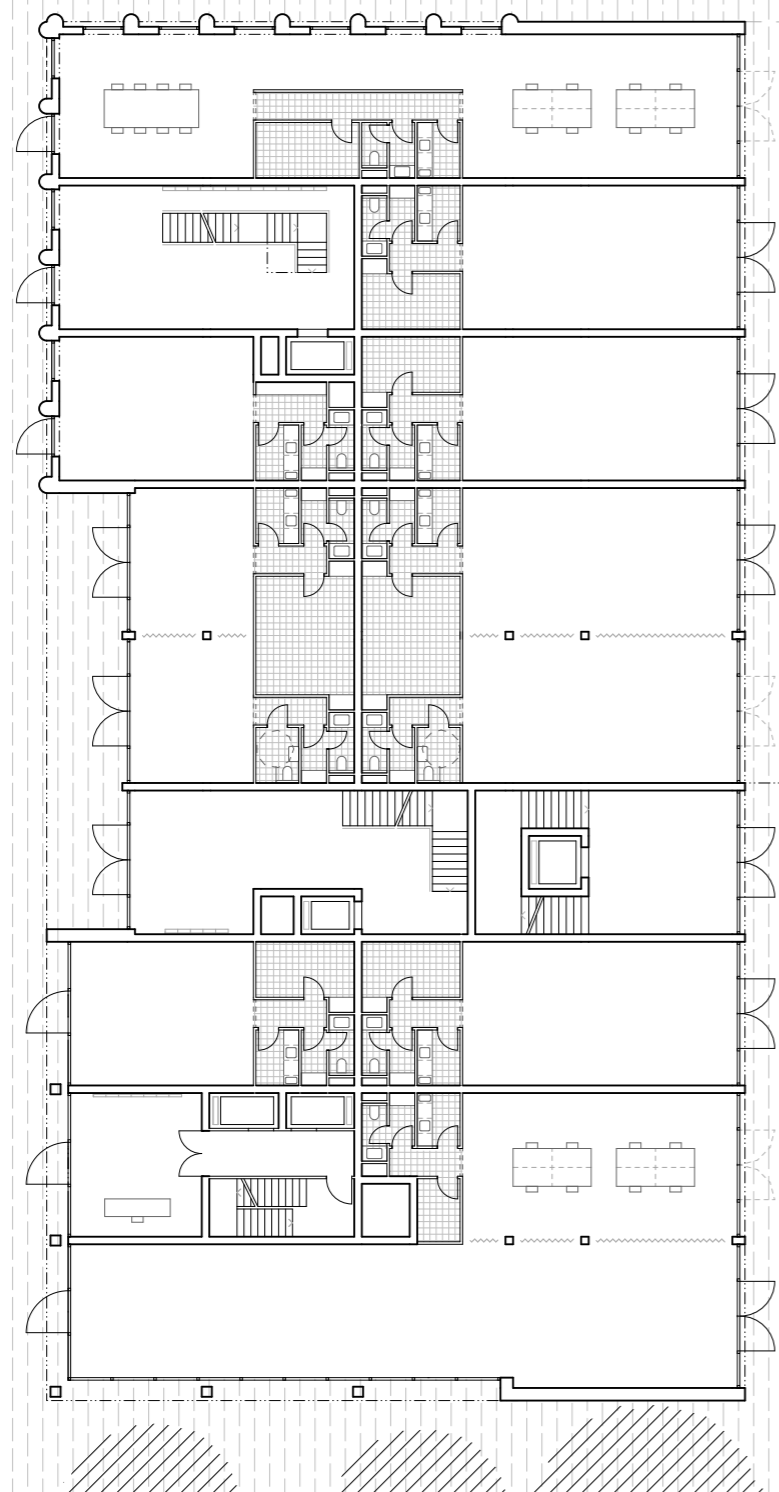
*blok*  
1PP



5m



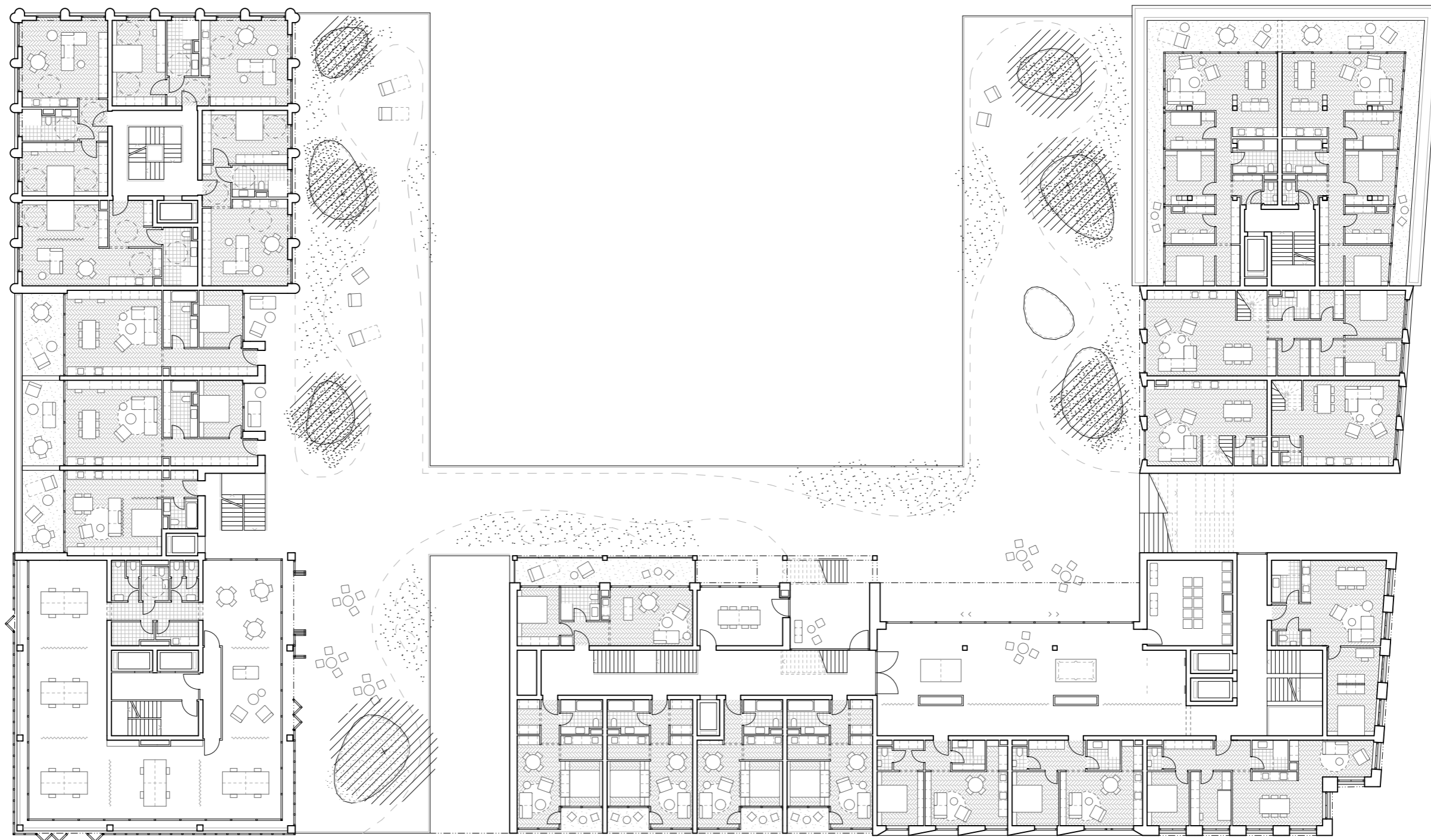
**blok**  
**1NP**



5m



*blok*  
2NP

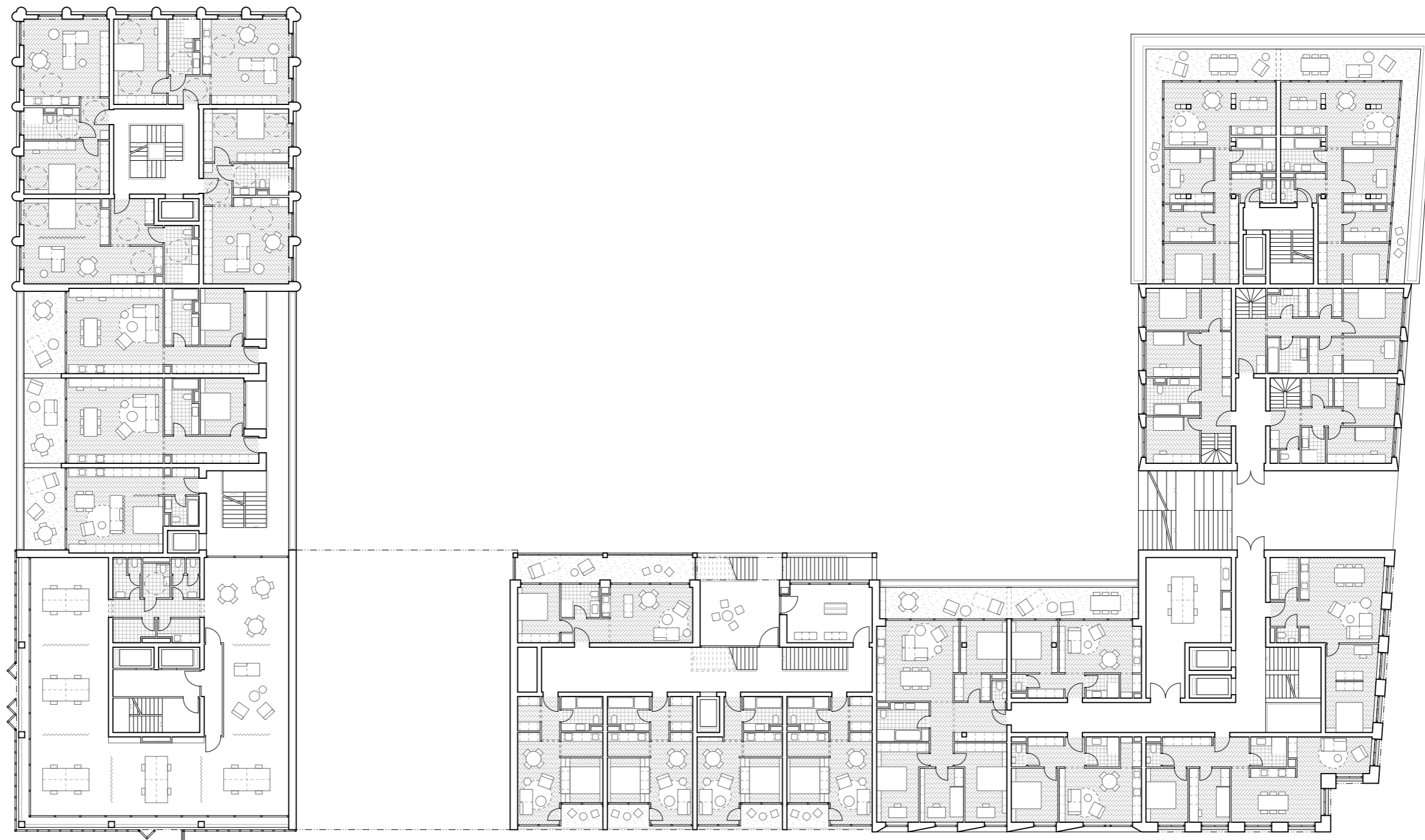


5m



*blok*

3NP

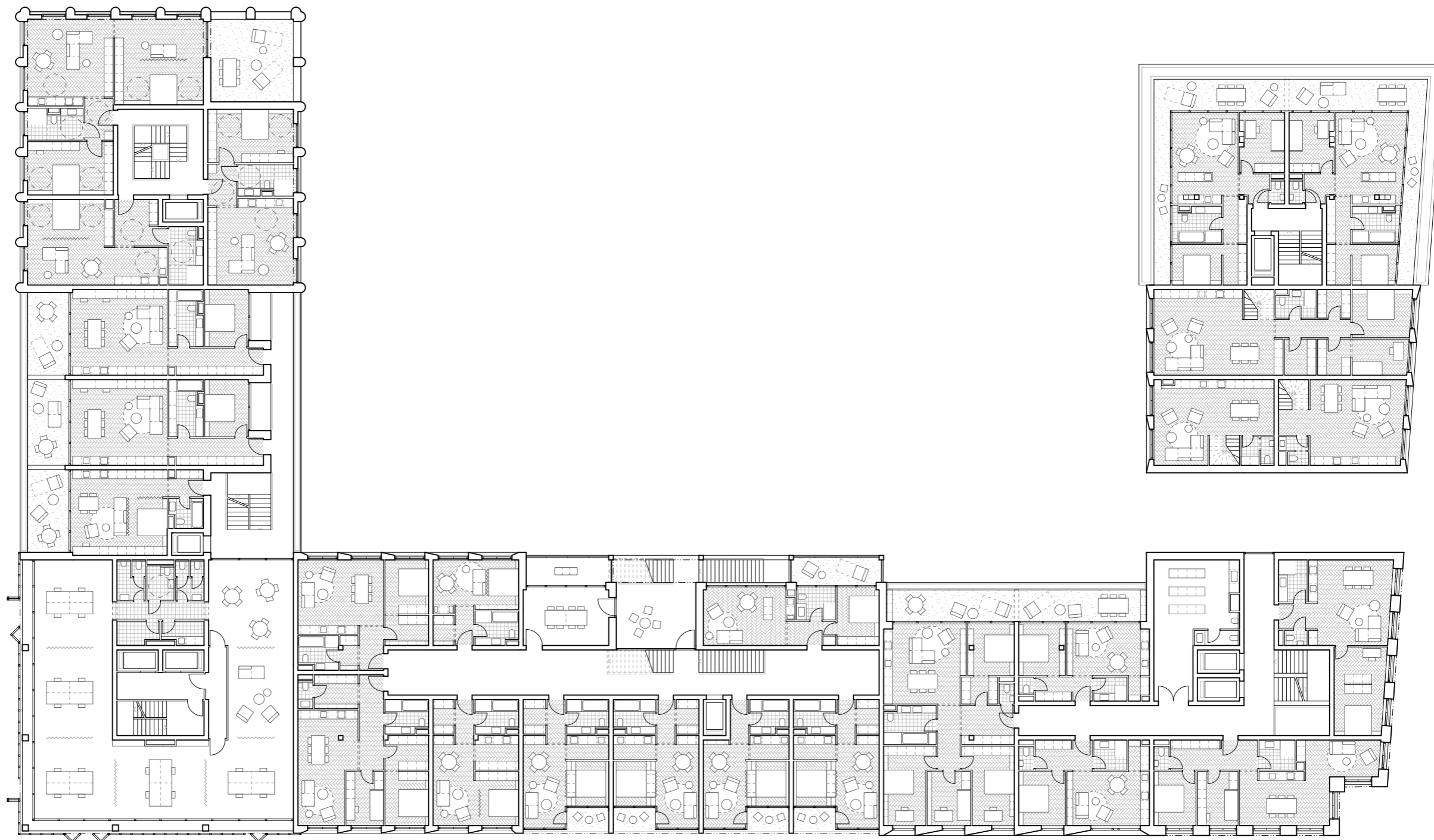


5m





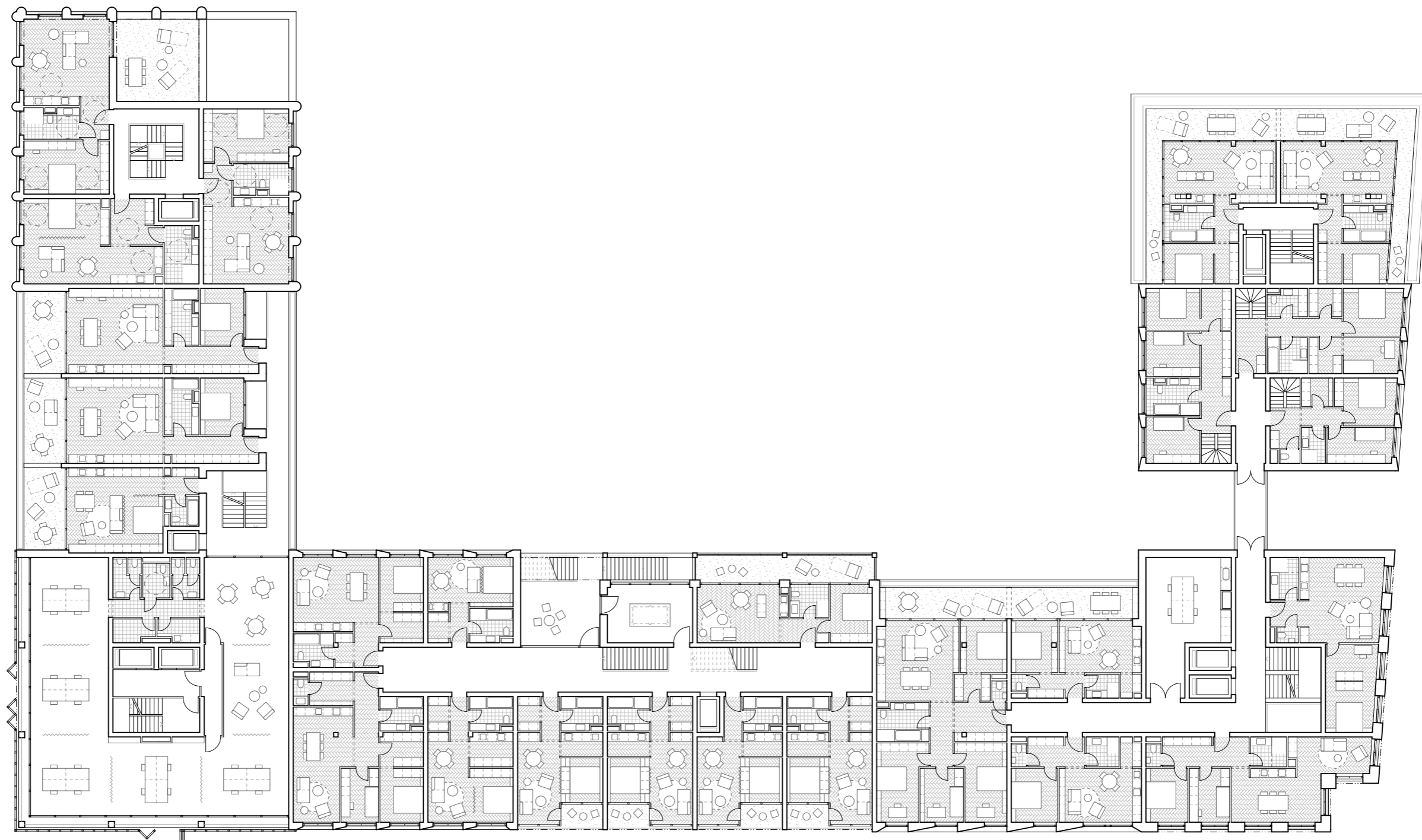
*blok*  
4NP



5m



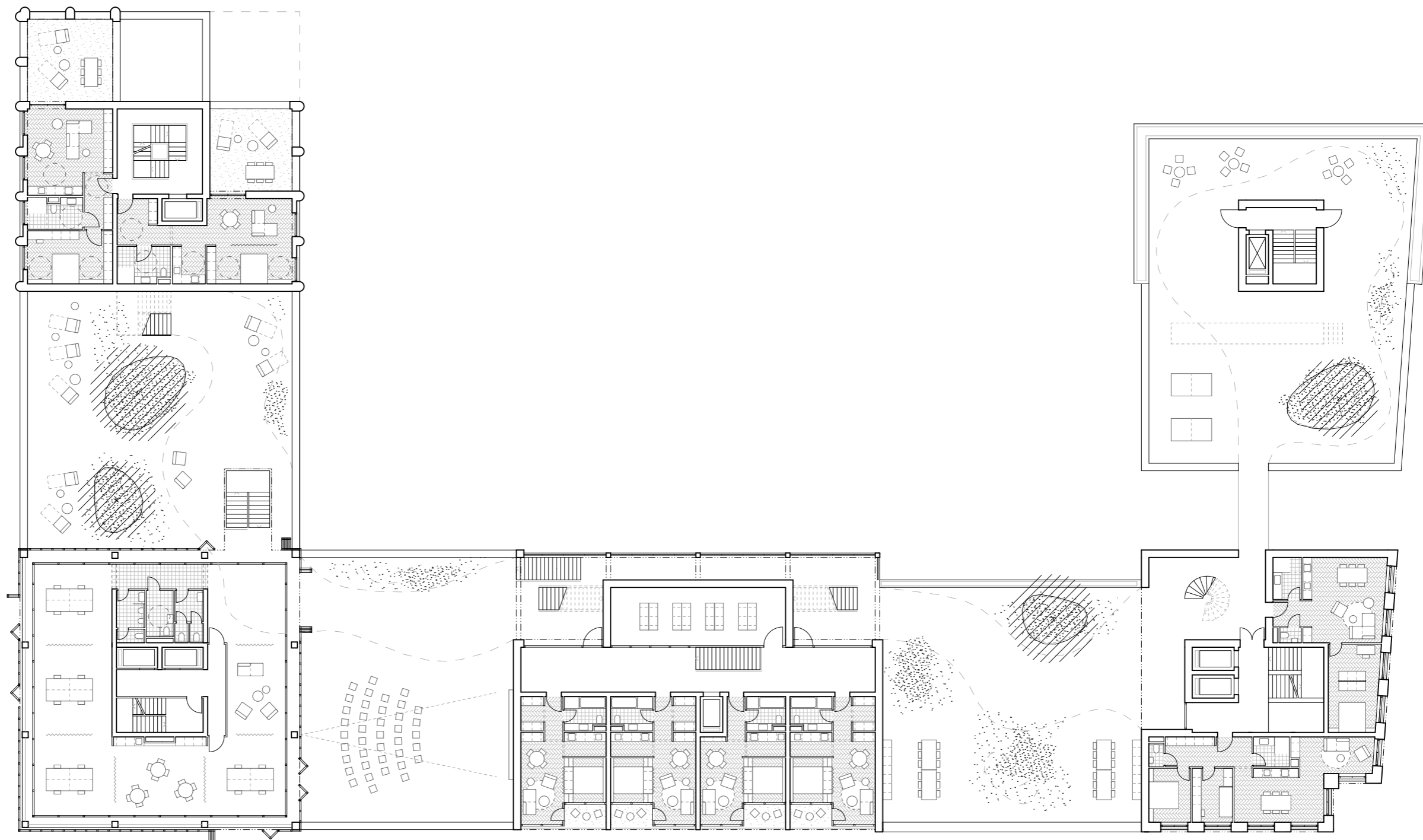
*blok*  
5NP



5m



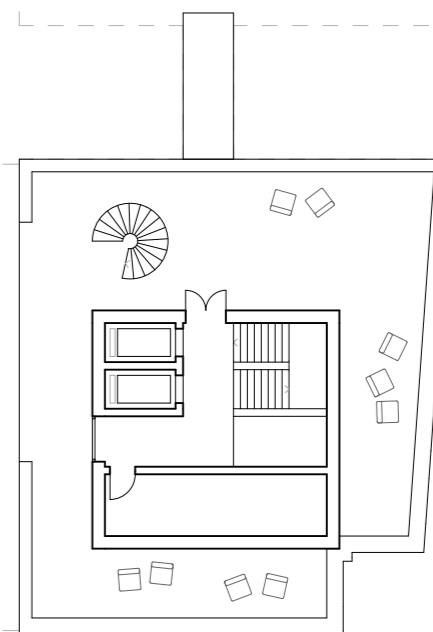
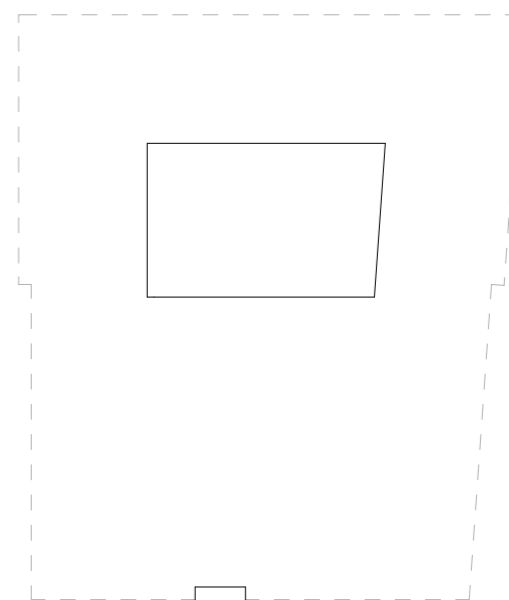
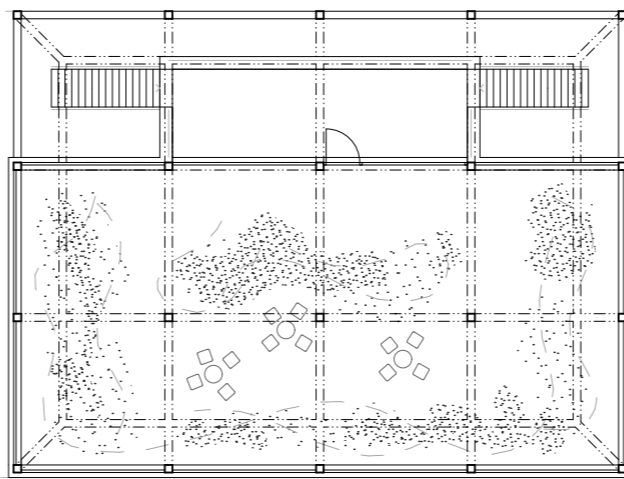
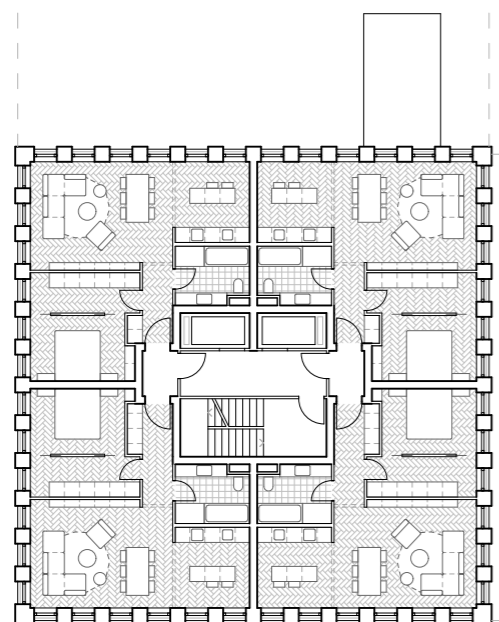
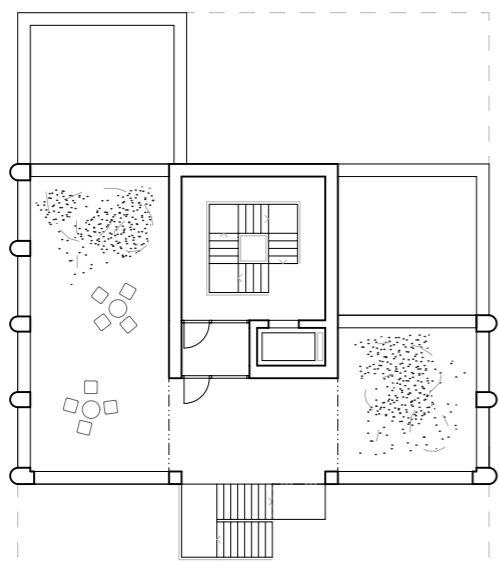
*blok*  
6NP



5m



*blok*  
7NP



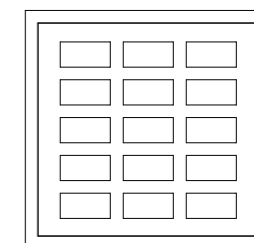
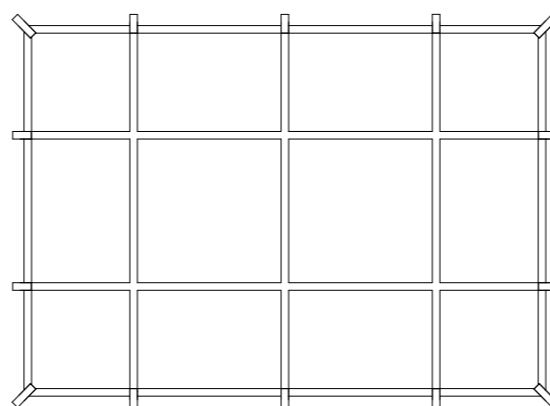
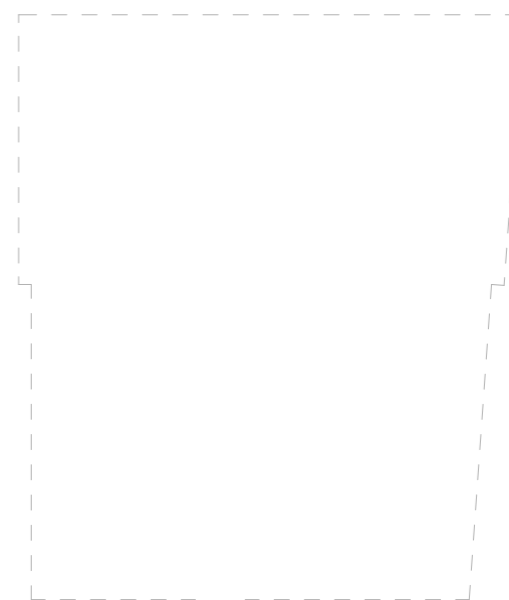
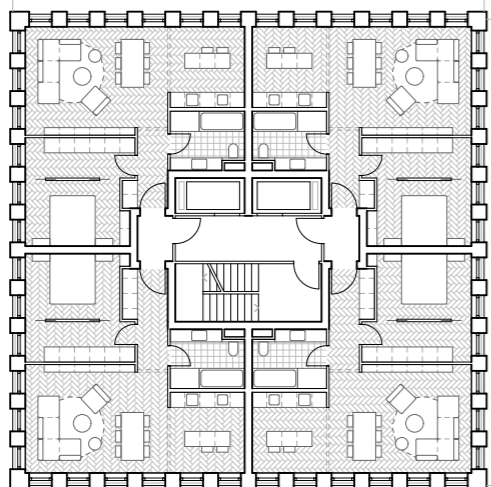
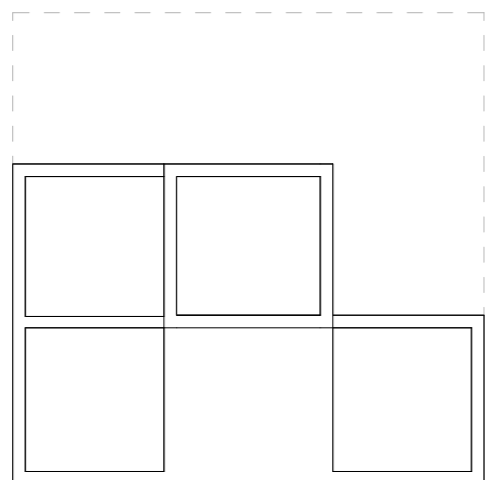
5m



**blok**

**8NP**

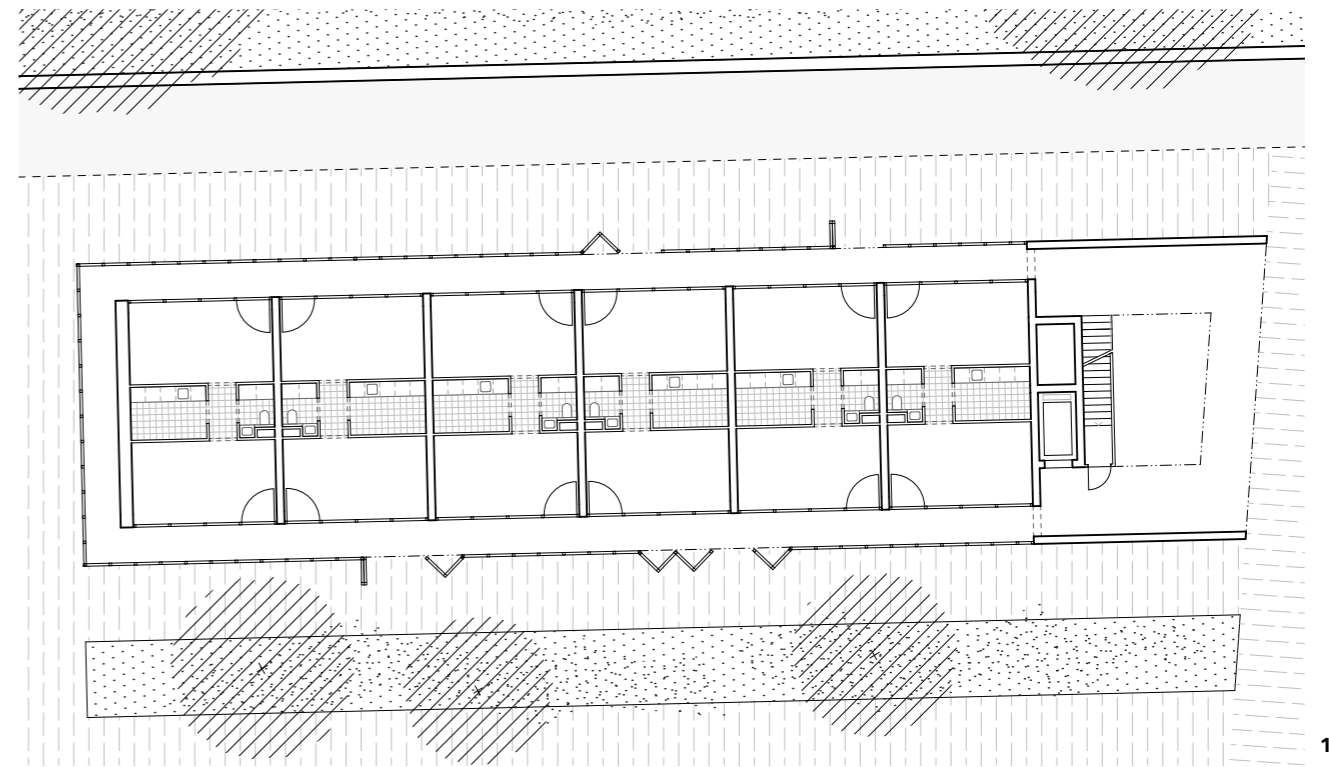
výšková budova /  
půdorys 8-15NP



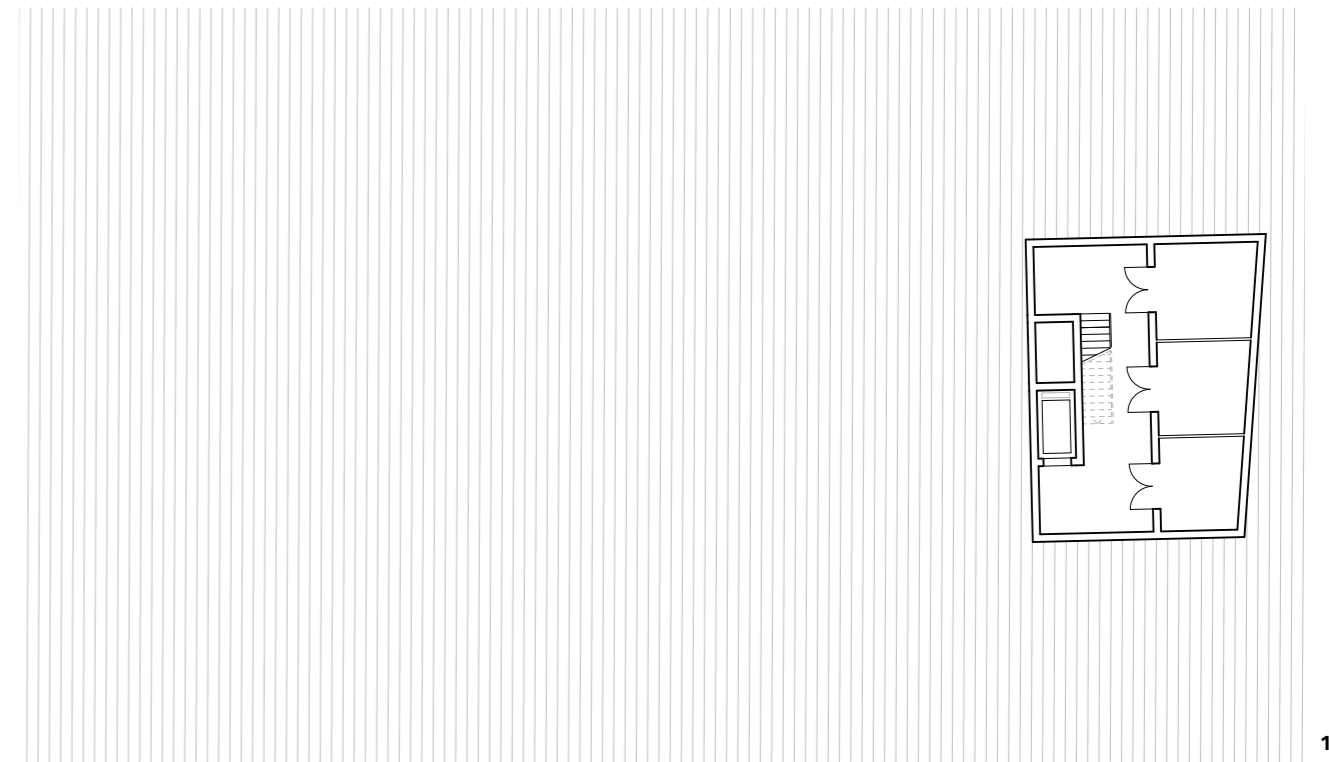
5m



baugruppe



1NP



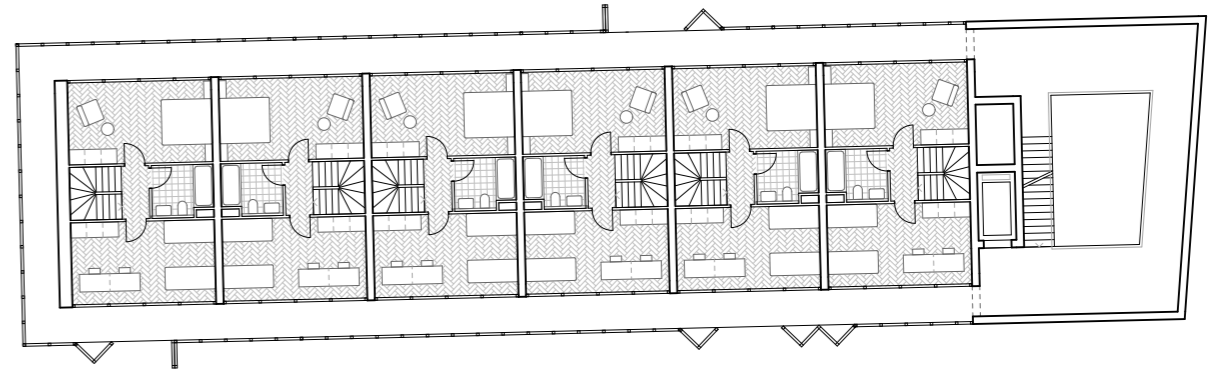
1PP

5m

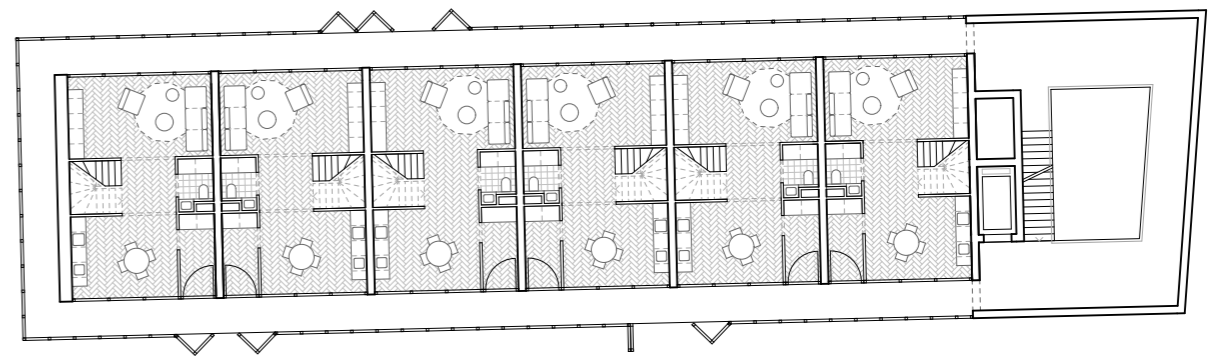


1:300

baugruppe



3NP

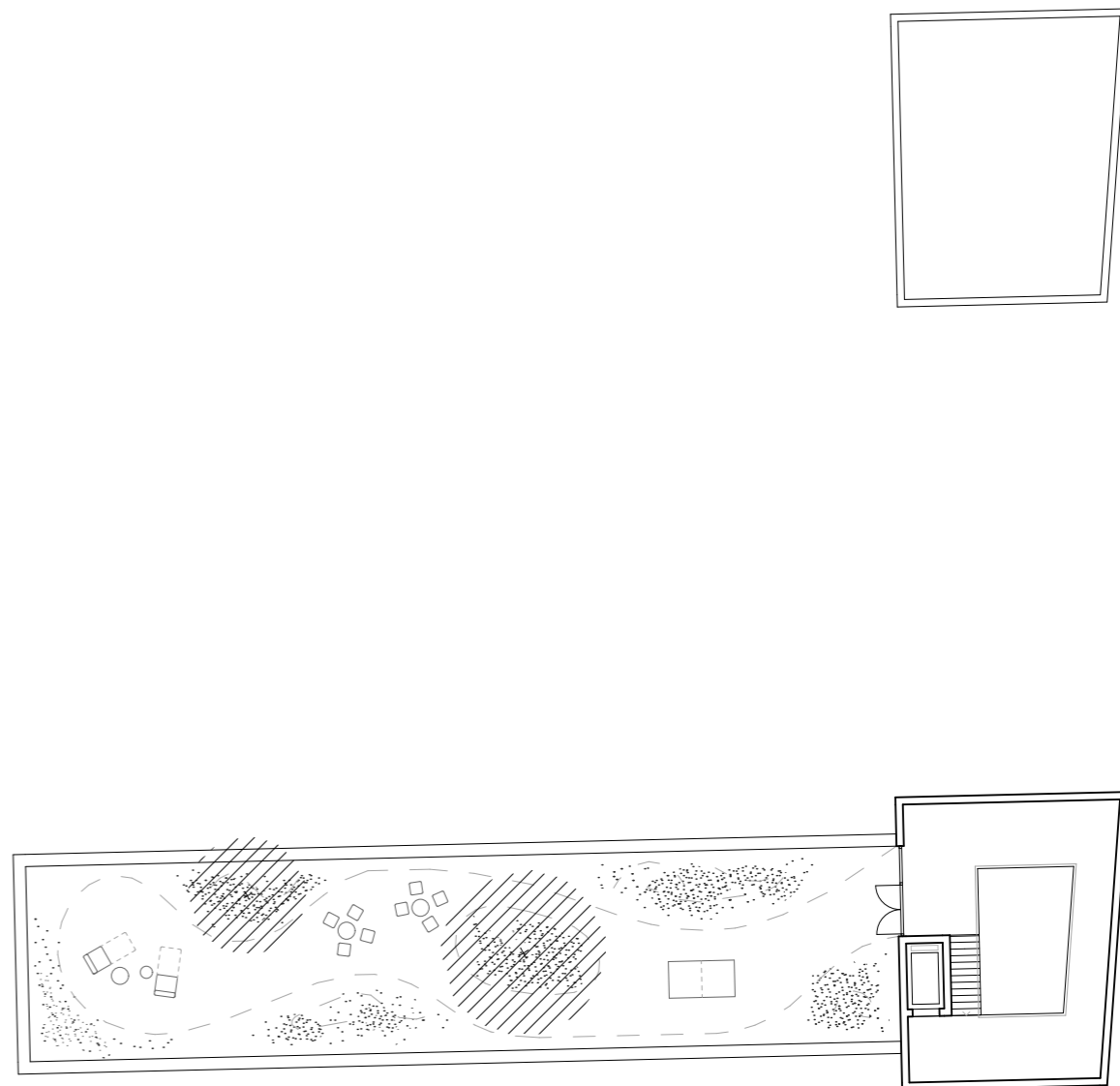


2NP

5m



baugruppe



5NP

5m

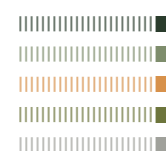


4NP

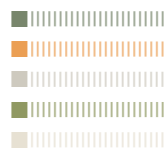


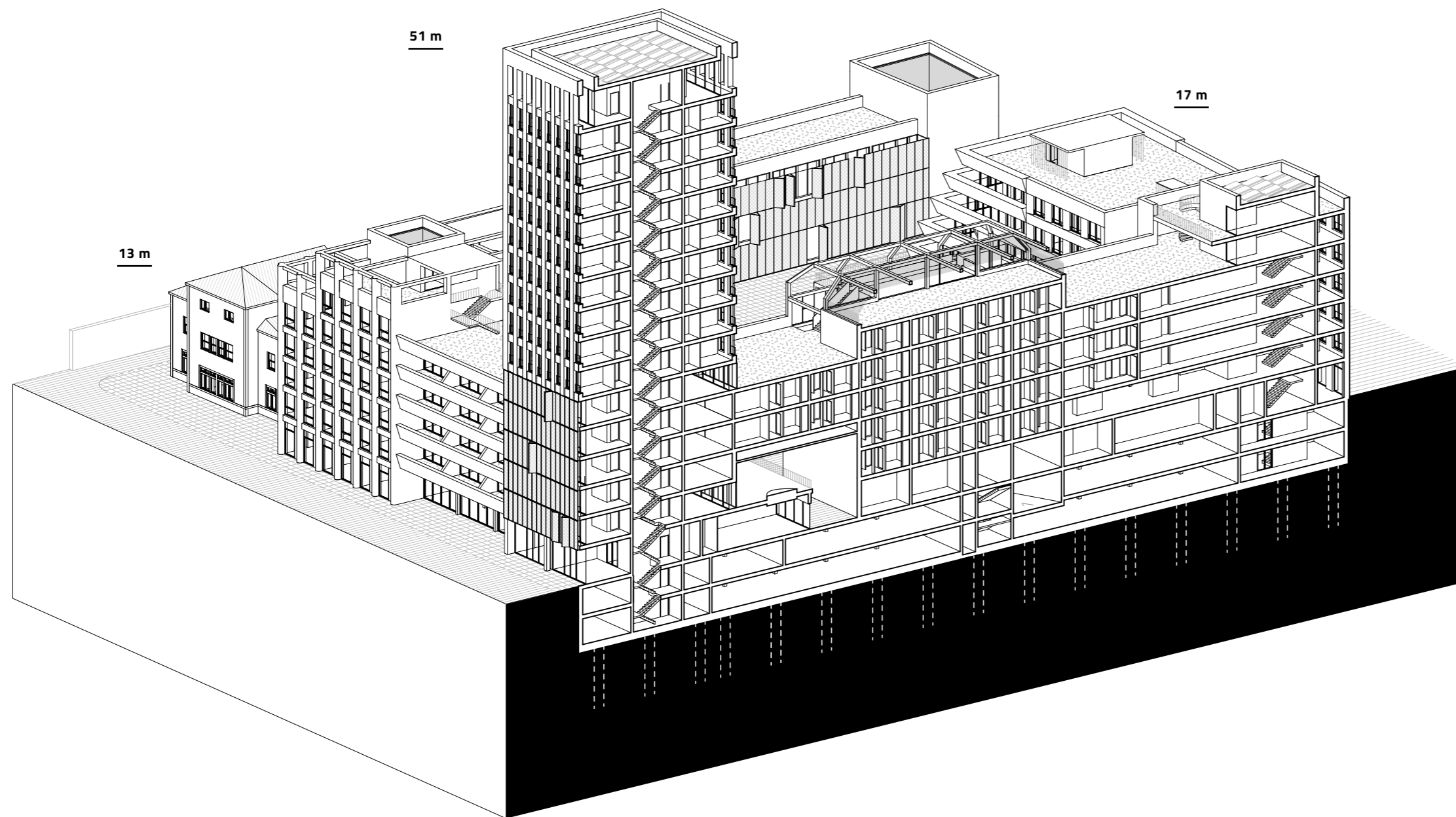


Platforma spolu s pochozí střešní krajinou nahrazuje vnitroblok. Přístup mají pouze obyvatelé jednotlivých domů skrze komunikační jádra. Mezi těmito dvěma úrovněmi je více spojů a celý poloveřejný prostor funguje jako spojený organismus. Zároveň se napojuje na několik interiérových společných místností. Jimi nejsou pouze herny či knihovna, ale také prádelna, dílna, a jiné. Spolu s pestrou škálou využití střeš máji nájemníci mnoho možností kde a jak trávit čas. Uvnitř i venku.

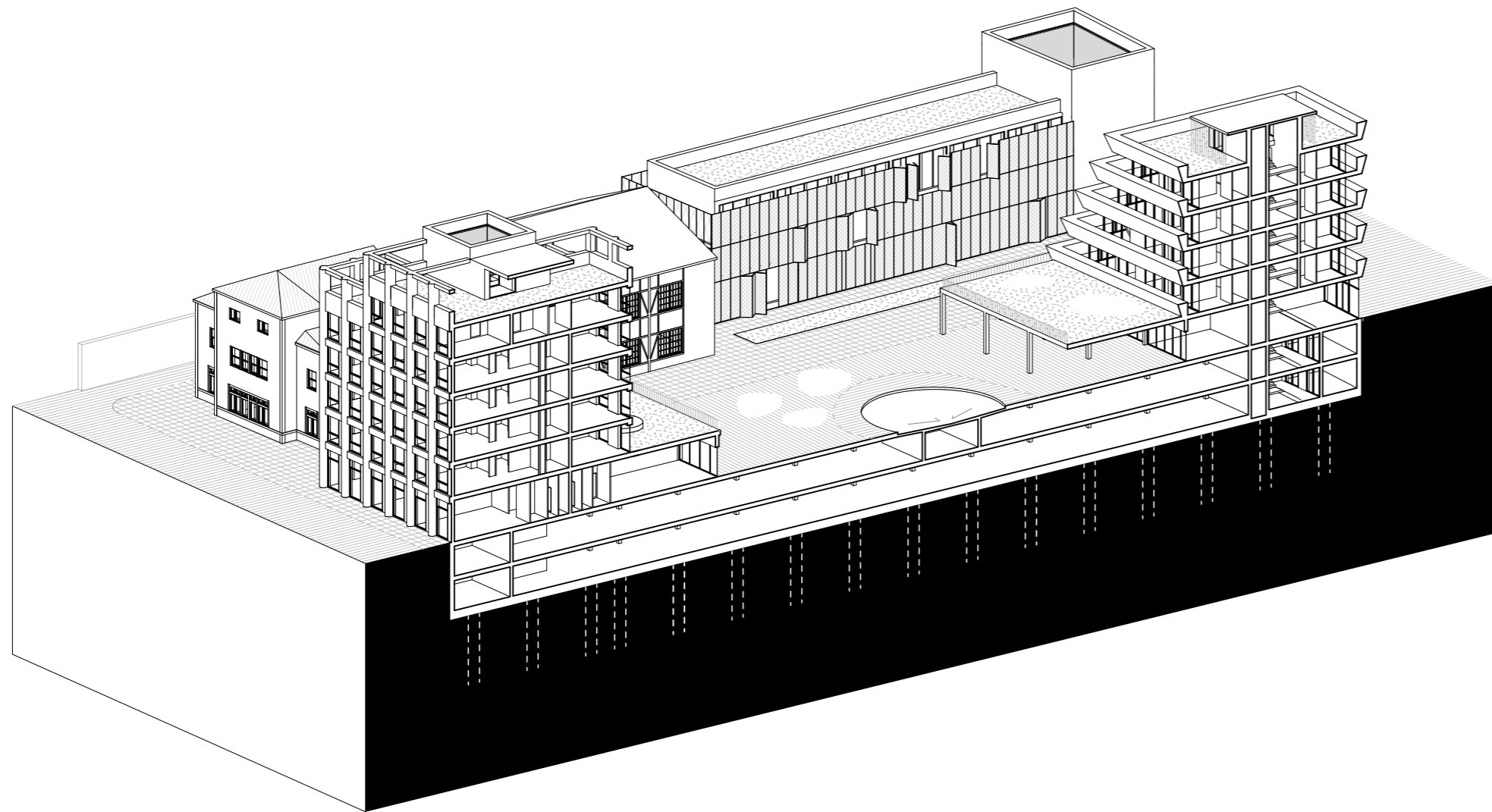


Střechy s platformou jsou zeleným kontrastem vůči zpevněnému parteru s obchody a komercí. Materiálově měkčí, jemnější, barevnější. Součástí zeleně jsou stromové keře (Muchovník) ve velkých květináčích. Budova č. 5, s oranžovými schody probíhající skrze fasádu, má na střeše umístěný skleník. Slouží především obyvatelům pro pěstování ovoce a zeleniny pro vlastní účely.

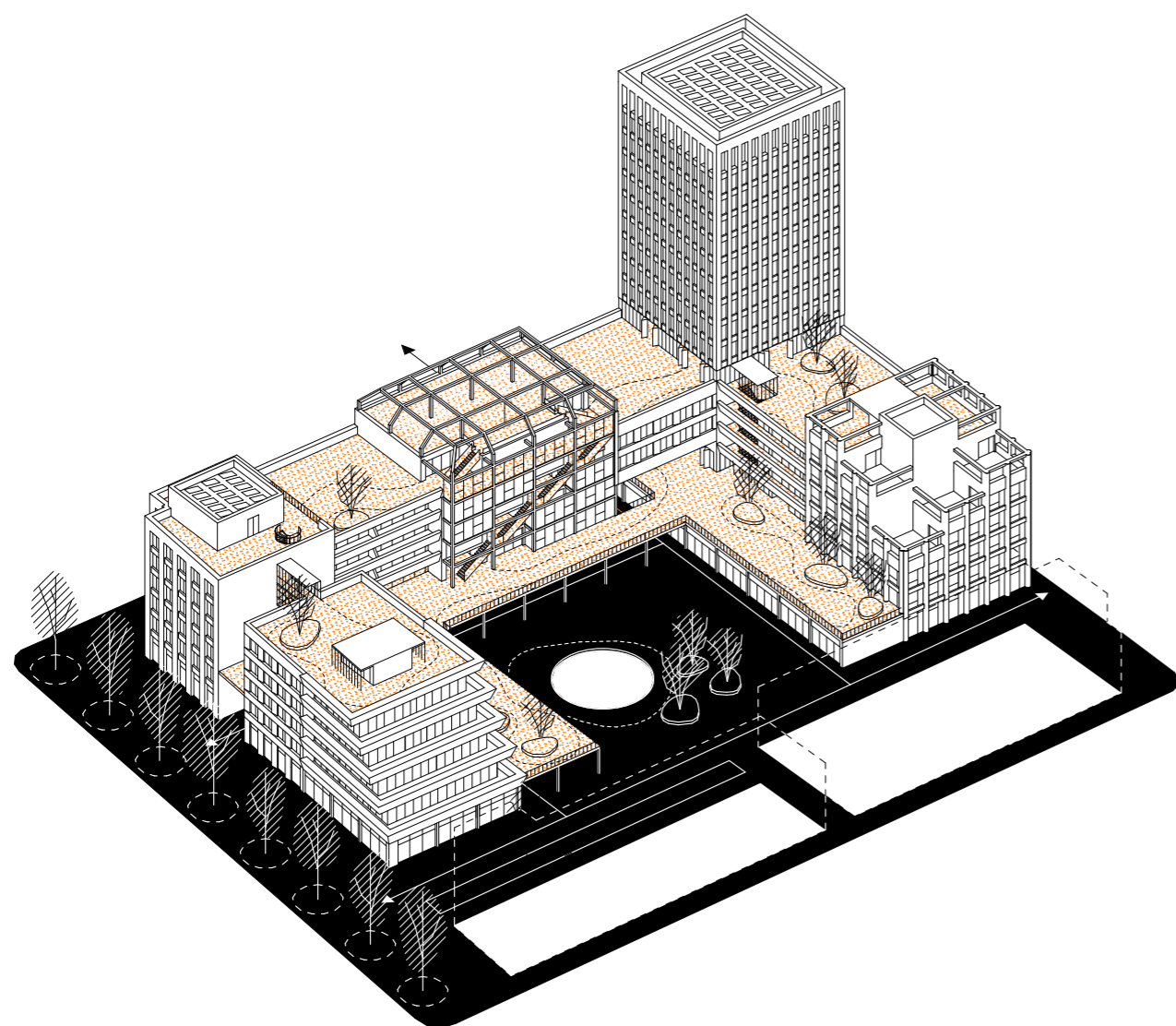


**axonometrie****řezopohled A**

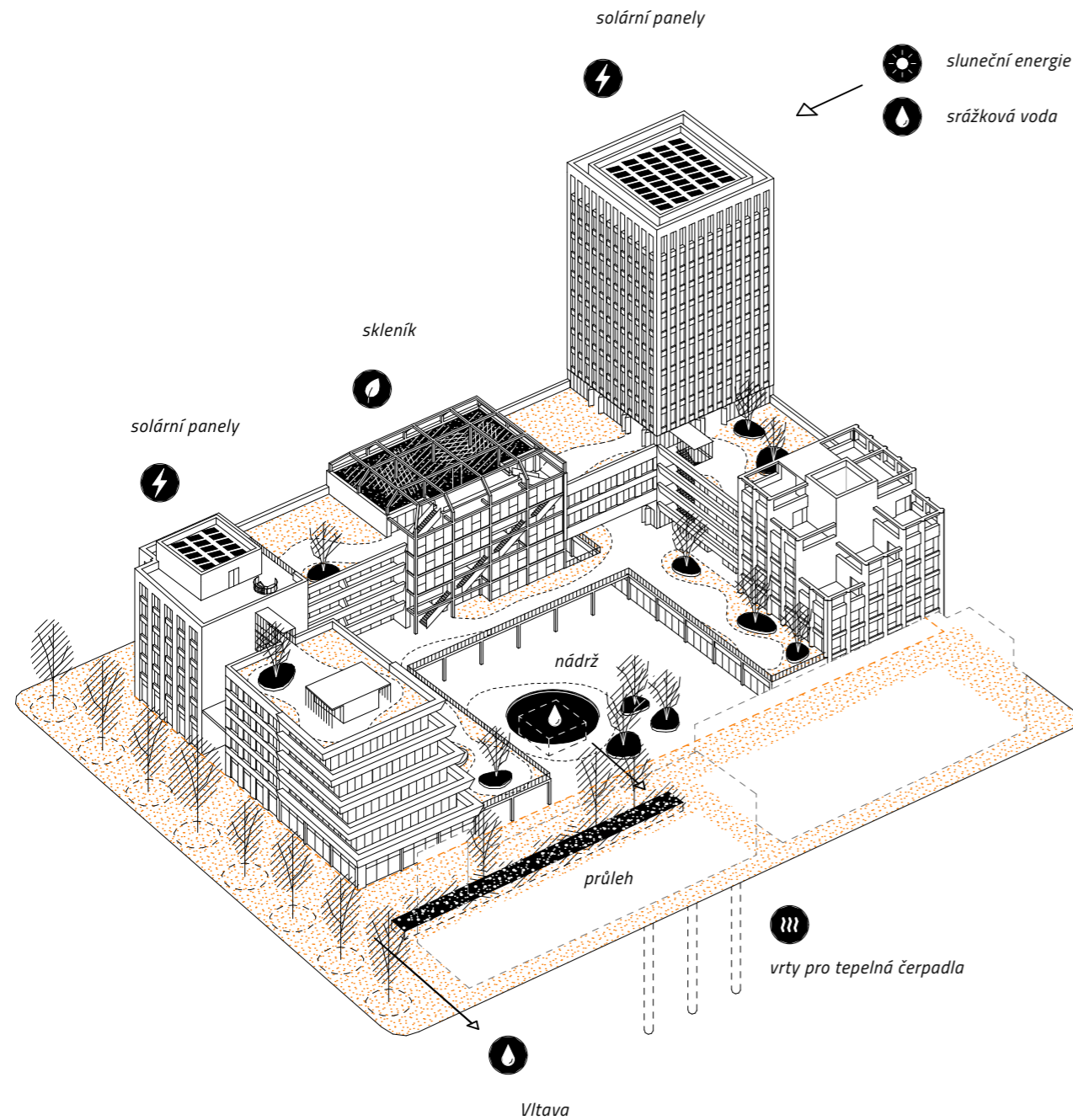
Nejvyšší budova, nárožní ze strany Libeňského mostu, má výšku 51m. Jak je uvedeno v konceptu, její význam je doplnění věží společně s projekty Rohan City a Karlínské výhledy. Tvoří trojici dominant a společně se tyčí nad komunikací mostu. Ostatní budovy dosahují výšky maximálně 24m, a to pouze v případě druhé nárožní budovy s uskočenou hmotou vůči ulici. Celý blok se postupně snižuje směrem k toku Vltavy.

**axonometrie****řezopohled B**

Konstrukčním systémem stavby je ocelobetonový skelet tvořený sloupy a deskami. Důvodem je jeho univerzálnost. Vzhledem k tomu, že se z valné většiny jedná o obecní byty, je důležité mít možnost jejich transformace v budoucnu. Pokud by se poptávka výrazně změnila, lze dispozice a vnitřní uspořádání přizpůsobit aktuálním požadavkům. To samé v komerčních jednotkách v přízemí, které lze spojovat do větších či naopak rozdělovat na malé obchody. Modul je zvolen 6x6m, na základě bytu 2kk a parkovacích stání. Do šířky 6m je možné umístit minimální byt – 3300 mm šířka obývacího pokoje, 2400 mm šířka ložnice a 300 mm na konstrukce včetně vnitřní nenosné příčky rozdělující obě místnosti. Parkovací stání odpovídají normě. Rozšiřují se společně z užším průjezdem. Čtvercový modul je výhodný také proto, že parkovací stání, ale i byty, lze umísťovat všestranně (podélně i příčně) a zachovávají si své rozměry. Cílem je maximální univerzálnost a možnost změn. Stavba je založena na pilotech.

**veřejný a poloveřejný prostor**

Otočením těžiště dějů do vnitřní části bloku zaniká klasický vnitroblok jak ho známe. Domy mají přístupné všechny fasády a není zde typické rozdělení na veřejná ulice a soukromý zadní dvůr. Nicméně je zřejmý jeho význam a návrh s ním také pracuje. Vnitroblok je koncipován vertikálně skrze dvě urovně. První je platforma v úrovni 2NP, tyčí se nad veřejný prostor piazzetty. Z platformy vede několik komunikačních cest na úroveň druhou, pochozí střechy. Dohromady tvoří spojitý organismus procházející skze všechny budovy, který je přístupný pouze obyvatelům bloku.

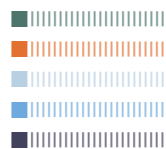


### udržitelnost

Projekt využívá obnovitelné zdroje energie. Elektrická energie je získávána ze slunce skrze solární panely umístěné na střechách budov. V zemi se nachází vrty pro tepelná čerpadla. Srážková voda se zadržuje a je možné s ní zalévat zelené pochozí střechy (včetně skleníku) a poloveřejnou platformu. Přebytečná voda, která se nevejde do nádrže umístěné v podzemním podlaží, je odvedena skrze vsakovací průleh do přílehlého toku Vltavy. Dešťová voda se také vsakuje na pozemku pod pochozí vrstvou ve všech místech mimo podzemní parkování (oranžová šrafa). Vodu je také možné zadržovat na střechách.

Vzhledem k měřítku je projekt vybaven i standartní technickou infrastrukturou napojenou na přípojky. V podzemních garážích se nachází centrální zdroj vytápení, který je dále rozveden do jednotlivých budov. Pro kanceláře a obchodní jednotky je rozvedena vzduchotechnika. Z důvodu požární bezpečnosti jsou součástí návrhu sprinklery. Veškeré technické místnosti jsou umístěny v prvním podzemním podlaží - garážích. Podrobnější řešení udržitelnosti by bylo vypracováno expertem v rámci projektové dokumentace.

Budovy jsou určeny pro odlišné cílové skupiny, což se promítá v jejich vizuálním řešení. Sledují podobné principy provedení fasád pro zcelení celého projektu do jednotného architektonického výrazu. Pomáhá tomu i stejný materiál – pohledový beton. Obdělňuje se jeho barevnost, čímž dodává určitou pestrost a snadnější pochopitelnost jednotlivých domů. Nárožní budovy mají výraznou tmavě zelenou barvu, kdežto odstatní jsou v odstínech šedé. Platforma, jakožto zásadní element projektu, je probarvena oranžově a záměrně vytváří značný kontrast.



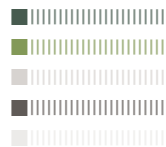


Centrální prostor, piazzetta, je úmyslně řešena jako volnější plocha s několika výraznými prvky. Volný prostor umožňuje univerzální dočasná řešení. V zimě lze umístit vánoční trhy, v létě pořádat markety, performance, umělecké instalace a další. Jedním z prvků je vodní plocha, pod kterou se nachází nádrž na dešťovou vodu. Okolo ní jsou rozmístěné mobilní židle a stoly. Každý si tak může pobyt uzpůsobit vlastním potřebám a umístit židli kam chce. Dalším prvkem je několik květináčů se stromy. Jejich okraj je záměrně uzpůsoben pro různé kolečkové sporty. Měnící se rádius je zajímavým elementem jak pro skateboarding, tak i pro malé děti na odrážedlech. Radiusy se s obvodem květináče proměňují, v některých místech je na nich možné sedět.



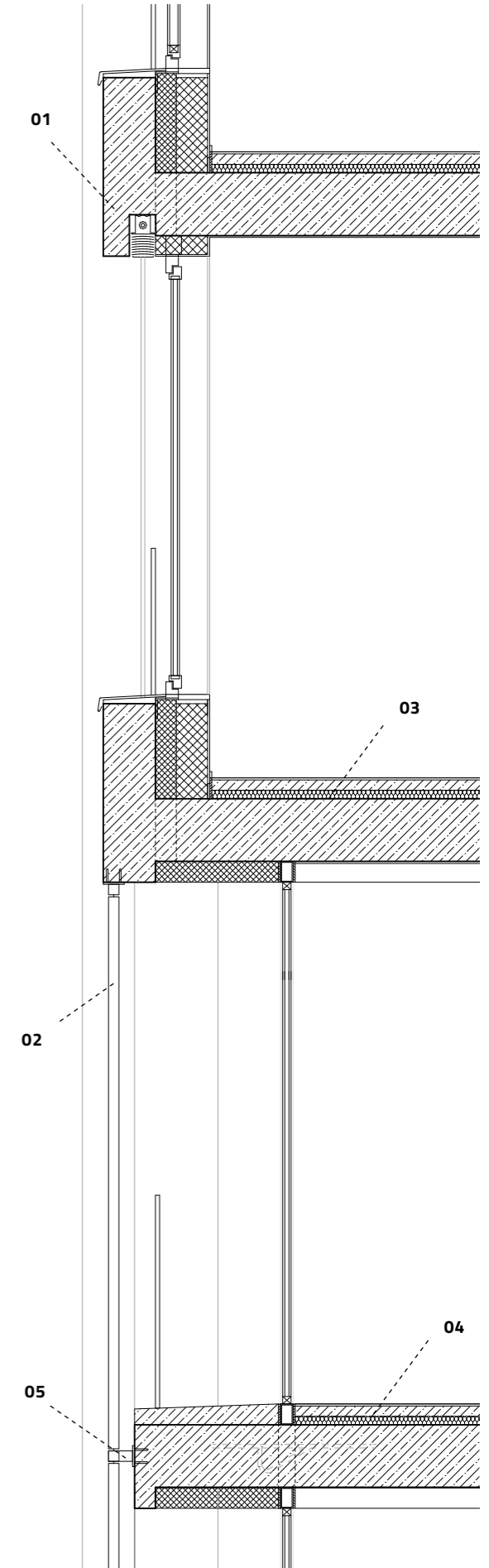


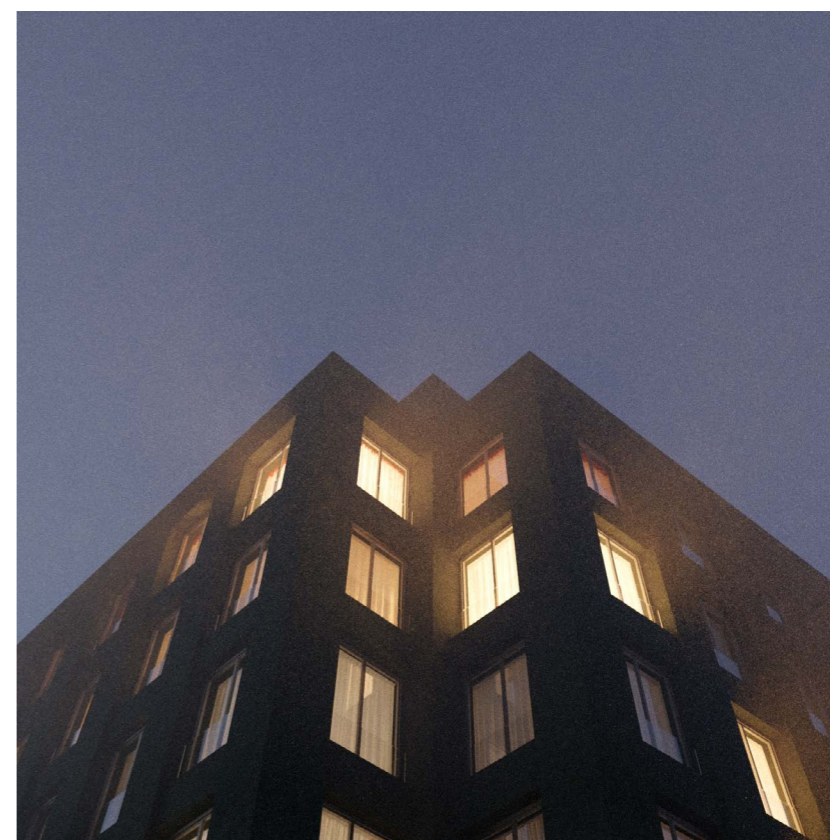
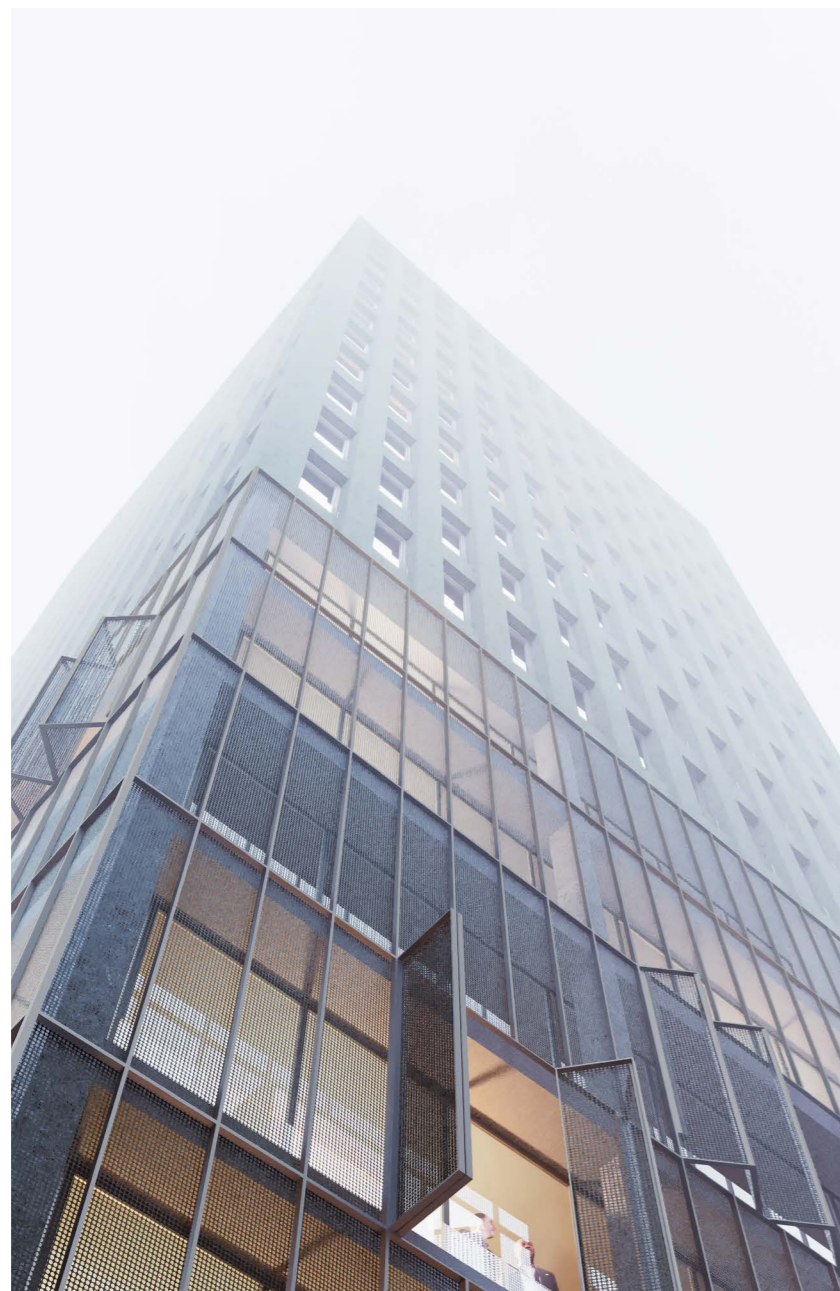
Výšková budova je dominantou celého projektu. Na rozdíl od ostatních domů obsahuje ještě další funkční náplň – kanceláře. Jejich rozdílný provoz a dispoziční řešení se odráží na řešení fasád. Konceptem je co nejvíce čistá, jednotná, plynoucí obálka, která vytváří jakoby patu pro vystupující výškovou hmotu. Efektu je dosaženo pomocí stínění. To se dá dle potřeb shrnovat a rozehrává jinak přísnou formu.



*detail fasády*

- 01/** pohledový beton probarvený
- 02/** stínící panely z perforovaného plechu
- 03/** podlaha byty: dubové dřevěné lamely, lepidlo, betonová roznášecí vrstva, separační fólie, akustická izolace podlahy
- 04/** podlaha kanceláře: cementová stěrka, betonová roznášecí vrstva, separační fólie, akustická izolace podlahy
- 05/** nosný kotvící prvek pro stínící panely





**bilance****parkování**

standartní parkovací stání	168
invalida	15
kolo (motorka)	240 (120)

*výpočet*

HPP	
bydlení	9 779 m <sup>2</sup>
obchody	2 006 m <sup>2</sup>
kanceláře	1300 m <sup>2</sup>

## zóna 2

vázaná stání	min. 80%
návštěvnická stání	min. 15%

požadováno dle výpočtu	135
počet navržených stání	183

Vjezd do podzemních garáží je řešen jednosměrný se světelnou signalizací.

**bydlení**

1kk	35
2kk	75
3kk	18
4kk	4
5kk	5

celkový počet bytů	137
--------------------	-----

**D/**  
DOKLADOVÁ ČÁST

## text

**[1]** NĚMEC, Michal, IPR Praha, Sekce strategií a politik. *Analyza bydlení a realitního trhu na území hl. m. Prahy z pohledu jeho dostupnosti a potřebnosti* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 03/2017. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni\\_realitni\\_trh/analyza\\_bydleni\\_a\\_realitního\\_trhu\\_po\\_zohledneni\\_pripominek.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni_realitni_trh/analyza_bydleni_a_realitního_trhu_po_zohledneni_pripominek.pdf)

**[2]** NĚMEC, Michal, IPR Praha, Sekce strategií a politik. *Stav a vývoj obecního bytového fondu v městských částech hl. m. Prahy* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 06/2019. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/file/3001849/stav\\_vyvoj\\_obecniho\\_bytoveho\\_fondu\\_v\\_mc\\_prahy\\_f.pdf](https://www.praha.eu/file/3001849/stav_vyvoj_obecniho_bytoveho_fondu_v_mc_prahy_f.pdf)

**[3]** GABAL, Ivan a Tomáš LAPÁČEK, Tomáš BRABEC, Jiří JAROS, Jiří MEJSTŘÍK, Michal NAVRÁTIL, Michal NĚMEC, Tomáš SEHNAL. *Studie kvality života Pražanů* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 11/2019. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/Obyvateľstvo/studie\\_kvality\\_zivota\\_prazanu.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/Obyvateľstvo/studie_kvality_zivota_prazanu.pdf)

**[4]** NĚMEC, Michal, IPR Praha, Sekce strategií a politik. *Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 01/2021. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/strategie\\_rozvoje\\_bydleni.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/strategie_rozvoje_bydleni.pdf)

**[5]** United Nations: Department of Economic and Social Affairs: Population Division. *World urbanization prospects 2014: Highlights* [online]. United Nations, 2014. ISBN: 9211515173. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210568098/read>

**[6]** *Nejnovější údaje: Hl. m. Praha* [online]. Český statistický úřad, 03/2021. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>

**[7]** *Graf úrokových sazeb hypoték* [online]. Kurzy.cz, 4/2021. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/hypoteky/graf-sazeb-hypotek/>

**[8]** *Pražská developerská společnost zahajuje svou činnost* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, 8/2020. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/prazska\\_developerska\\_spolecnost\\_zahajuje.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/prazska_developerska_spolecnost_zahajuje.html)

**[9]** *Prezentace projektu dostupného družstevního bydlení* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, 5/2020. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/file/3124632/Dostupne\\_druzstevni\\_bydleni\\_ocima\\_odborniku.pdf](https://www.praha.eu/file/3124632/Dostupne_druzstevni_bydleni_ocima_odborniku.pdf)

**[10]** KOPEČ, Marek a Helena DOUDOVÁ, Onřej DUŠEK. *BAU-GRUPPE! manual* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 01/2015. [vid. 30.4.2021]. Dostupné z: [http://bau-gruppe.cz/assets/bau\\_manual\\_online\\_cz.pdf](http://bau-gruppe.cz/assets/bau_manual_online_cz.pdf)

**[11]** KUBEY, Karen. *Low-Rise, High-Density Housing: A Contemporary View of Marcus Garvey Park Village* [online]. Urban Omnibus, 7/2012. [vid. 2.5.2021]. Dostupné z: <https://urbanomnibus.net/2012/07/low-rise-high-density-housing-a-contemporary-view-of-marcus-garvey-park-village/>

**[12]** HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Host - vydavatelství, s.r.o., 2012, strana 23, 54, 57. ISBN 978-80-7294-592-4.

**[13]** NEWMAN, P. W. G. a KENWORTHY, J. R. *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Gower Technical, 1989. ISBN 978-05-6607-040-2.

**[14]** HRŮZA, Jiří. *Hledání soudobého města*. Obelisk, 1973, strana 102.

**[15]** JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. Mox Nox, 2013, strana 208. ISBN 978-80-905064-4-2.

**[16]** *Parkování* [online]. Praha - Město pro lidi. [vid. 5.5.2021]. Dostupné z: <https://www.praha-mestoprolidi.cz/doprava/parkovani/>

**[17]** GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012, strana 40. ISBN 978-80-260-2080-6.

**[18]** *Praha* [online]. Wikipedia.org, 8/2021. [vid. 12.8.2021]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha>

**[19]** *Libeň* [online]. Wikipedia.org, 10/2021. [vid. 7.10.2021]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Libeň>

**[20]** TITTL, Filip a Michal KOHOUT, Šárka DOLEŽALOVÁ, Kateřina ČECHOVÁ, Dominika BELANSKÁ za UNIT architekti. Analytická studie oblasti Palmovka. Carter Reproplus s.r.o., Praha, 2017. ISBN 978-80-270-1575-7. [vid. 27.9.2021]. Dostupné z: <https://m.praha8.cz/file/iMx/Palmovka-analyticka-studie-oblasti-UNIT-digitalni.pdf>

**[21]** MELKOVÁ, Pavla a další. *Koncepce pražských břehů*. [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 02/2014. ISBN: 978-80-87931-27-1. [vid. 10.10.2021]. Dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/KONCEPCE%20PRAZSKYCH%20BEHU\\_150dpi\\_KVP-IPR\\_150116.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/KONCEPCE%20PRAZSKYCH%20BEHU_150dpi_KVP-IPR_150116.pdf)

## obrázky

**[obr.1]** *Počet průměrných ročních platů potřebných ke koupi průměrného bytu ve vybraných evropských městech (2017)*, Zdroj: IPR <sup>[3]</sup>, strana 45

**[obr.2]** HJORTSHØJ, Rasmus. *Homes for All - Dortheavej Residence, Kodaň, DK*. Bjarke Ingels Group, DK, 2018. [staženo 11.8.2021]. Dostupné z: [https://www.archdaily.com/903495/homes-for-all-dortheavej-residence-bjarke-ingels-group?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_projects](https://www.archdaily.com/903495/homes-for-all-dortheavej-residence-bjarke-ingels-group?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects)

**[obr.3]** *Počet dokončených obecních bytů v Praze (1991-2018)*, Zdroj: IPR <sup>[3]</sup>, strana 49

**[obr.4]** *Vývoj počtu obecních bytů v Praze v letech 1991-2019*, Zdroj: IPR <sup>[3]</sup>, strana 48

**[obr.5]** DUIVENBODE, Ossip van. *lot Queyries, Bordeaux, FR*. MVRDV, NL, 2020. [staženo 13.10.2021]. Dostupné z: <https://www.mvrdv.nl/projects/271/ilot-queyries>

**[obr.6]** VAN DER KOOY, Christian. Scarwafa Co-Housing, Amsterdam, NL. Krft, NL, 2016. [staženo 12.8.2021]. Dostupné z: [https://www.archdaily.com/914900/scarwafa-co-housing-krft?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/914900/scarwafa-co-housing-krft?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)

**[obr.7]** FESER, Michael. *BIGyard, Berlín, DE*. Zanderroth Architekten, DE, 2010. [staženo 30.4.2021]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/326984-zanderroth-architekten-simon-menges-ze05>

**[obr.8]** SOUČEK, Tomáš. *Rodinný dům Řevnice, ČR*. Atelier SAD, 2010. [staženo 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.archdaily.com/506512/rd-revnice-ateliersad?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_projects](https://www.archdaily.com/506512/rd-revnice-ateliersad?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects)

**[obr.9]** *51 logements en accession, Sainte-Geneviève-des-Bois, Essonne, Francie*. Fabienne Gérin-Jean Architectes, 2015. [staženo 30.4.2021]. Dostupné z: <http://www.fabiennegerinjeanarchitecte.com/reference/51-logements-en-accession/>

**[obr.10]** WU, Qingshan. *Kaiyuan Street Residential Development, Yancheng Shi, Čína*. Baumschlager Eberle Architekten, 2020. [staženo 30.4.2021]. Dostupné z: [https://www.archdaily.com/958813/kaiyuan-street-residential-development-baumschlager-eberle-architekten?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_projects](https://www.archdaily.com/958813/kaiyuan-street-residential-development-baumschlager-eberle-architekten?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects)

**[obr.11]** BAAN, Iwan. *Superkilen, Kodaň, Dánsko*. BIG, 2012. [staženo 5.5.2021]. Dostupné z: <https://iwan.com/portfolio/superkilen-park-copenhagen-big/#8979>

**[obr.12]** DEPIEDS, Lucas. *Rue Cladel, Paříž, Francie*. Constructo - Skatepark Architecture, 2012. [staženo 5.5.2021]. Dostupné z: <https://www.instagram.com/p/BVfgcHRFydf/>

**[obr.13]** BANI, Del Rio. Superblock of Sant Antoni, Barcelona, Španělsko. Leku Studio, 2019. [staženo 5.5.2021]. Dostupné z: [https://www.archdaily.com/938244/superblock-of-sant-antoni-leku-studio/5ea20886b357656158000009-superblock-of-sant-antoni-leku-studio-photo?next\\_project=no](https://www.archdaily.com/938244/superblock-of-sant-antoni-leku-studio/5ea20886b357656158000009-superblock-of-sant-antoni-leku-studio-photo?next_project=no)

**[obr.14]** skica autora

**[obr.15]** Čtvrť Latinerkvarteret, Kodaň, DK. [staženo 11.8.2021]. Dostupné z: [https://www.departful.com/2019/03/copenhagen-travel-tips/\\_dsc6636-1600px/](https://www.departful.com/2019/03/copenhagen-travel-tips/_dsc6636-1600px/)

**[obr.16]** IPR Praha a ČÚZK, 2021. Letecká mapa. [staženo 10.10.2021]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapa-online>

**[obr.17]** IPR Praha a ČÚZK, 2021. Historické mapy. [staženo 10.10.2021]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapa-online>

## další

**[přednáška]** HLAVÁČEK, Petr a Adam SCHEINHERR. Velké změny Prahy: Bydlení. CAMP PRAHA, 8.12.2021.

**[film]** SCHREIBER, Lotte a Michael RIEPER. Such Stuff As Dreams Are Made On (orig. Der Stoff, aus dem Träume sind). Rakousko, 2019.

[www.iprpraha.cz](http://www.iprpraha.cz)  
[www.palmovkated.cz](http://www.palmovkated.cz)  
[www.praha8.cz](http://www.praha8.cz)  
[www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz)  
[www.csnonline.agentura-cas.cz](http://www.csnonline.agentura-cas.cz)  
[www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)  
[www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)  
[www.google.cz/maps](http://www.google.cz/maps)

## konzultanti

architekt. a stavební řešení / doc. Ing. arch. Boris Redčenkov  
konstrukční a statické řešení / Dr. Ing. Martin Pospíšil, Ph.D  
požární bezpečnost / doc. Ing. Daniela Bošová, Ph.D  
technické zabezpečení budov / Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Bc. DANIELA PISINGEROVÁ

Datum narození: 7. 12. 1995

Akademický rok / semestr: ZS 2021/22

Obor: ARCHITEKTURA

Ústav: 15118 ÚSTAV NAUKY O BUDOVÁCH

Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Arch. BORIS REDČENKOV

Téma diplomové práce:

viz přihláška na DP

Zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

NÁVRH POLYFUNKČNÍHO SOUBORU STAVEB NA POZEMKU VE VLASTNICTVÍ HL. M. PRAHY, S PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCÍ BYDLENÍ. HLEDÁNÍ IDEÁLNÍ FORMY SOUČASNÉHO MĚSTSKÉHO BYDLENÍ.

2/

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

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

STAVEBNÍ PROGRAM BUDE SOUČÁSTÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE A BUDE POSTAVĚNÝ NA ZÁKLADĚ ZPRACOVANÉHO DIPLOM. SEMINÁŘE.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

FÓTORYBY, SITUACE, ŘEZY, AXONOMETRIE, VIZUALIZACE, KONCEPT, SCHÉMATA

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

MODEL, PORTFOLIO

Datum a podpis studenta 4. 10. 2021

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

08 -10- 2021

4. 10. 2021

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Bc. Daniela Pisingerová  
AR 2020/2021, ZS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) PRAŽSKÉ DOSTUPNÉ BYDLENÍ

(AJ) PRAGUE'S AFFORDABLE HOUSING

**JAZYK PRÁCE:** ČESKÝ

<b>Vedoucí práce:</b>	Doc. Ing. arch. Boris Redčenkov	<b>Ústav:</b> 15118 Ústav nauky o budovách
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Lenka Míková	
<b>Klíčová slova</b> (česká):	bydlení, Praha	
<b>Anotace</b> (česká):	Práce se soustředí na téma bydlení. Jejím cílem je na základě teoretické a analytické části navrhnout městské bydlení na jednom z pozemků ve vlastnictví hl. m. Prahy. Projekt je (hypoteticky) navržen pod Pražskou developerskou společností. Hledá formu, která bude architektonicky atraktivní, ekonomicky smysluplná, udržitelná a uživatelsky přitažlivá. Výsledkem je polyfunkční soubor staveb.	
<b>Anotace</b> (anglická):	The thesis focuses on housing. Its aim is to propose, on the basis of the theoretical and analytical part, urban housing on one of the plots owned by the capital city Prague. The project is (hypothetically) designed under the Prague Development Company. It is looking for a form that will be architecturally attractive, economically sensible, sustainable and user-friendly. The result is a multifunctional set of buildings.	

### 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 5.1. 2022

podpis autora-diplomanta

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

Na závěr bych ráda poděkovala svému vedoucímu za strávený čas nad konzultacemi nejen tento semestr. Také své rodině a kamarádům za podporu během celého studia. Speciální díky patří Patrikovi a Renému.



