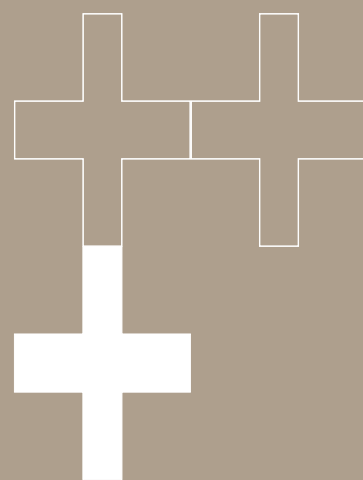




DIPLOMNÍ PROJEKT
MĚSTSKÝ PALÁC
MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, FLORENC

Bc. Martin Smola,
ČVUT v Praze, Fakulta architektury
Zimní semestr, 2017/18

DIPLOMNÍ PROJEKT

MĚSTSKÝ PALÁC

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, FLORENC

autor: **Bc. Martin Smola**

vedoucí práce: **prof. Ing. arch. Zdeněk Zavřel**

obor: **Architektura a urbanismus**

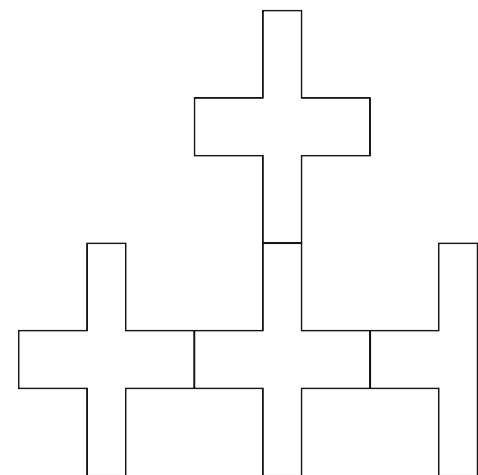
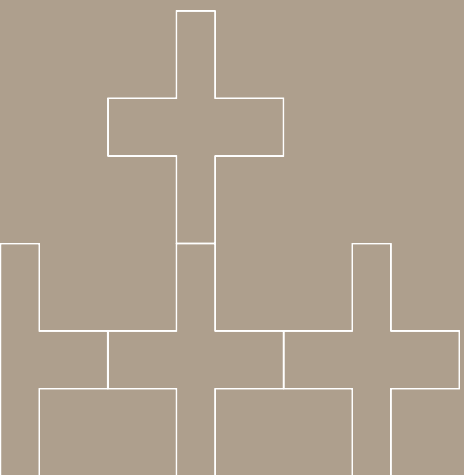
ústav: **15128 Ústav navrhování II**

ČVUT v Praze, Fakulta architektury

Zimní semestr, 2017/18

OBSAH

ZADÁNÍ	4-5
PROHLÁŠENÍ AUTORA	6
ÚVOD	7-10
LOKALITA	11-14
ANALYTICKÁ ČÁST	15-21
KONCEPT	22-23
HLEDÁNÍ FORMY	24-27
VÝKRESOVÁ ČÁST	28-47
OBRAZOVÁ ČÁST	48-63



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Martin Smola**

datum narození: **18. ledna 1993**

akademický rok / semestr: **2017 / 2018**

obor: **Architektura a urbanismus**

ústav: **15128 Ústav navrhování II**

vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. arch. Zdeněk Zavřel**

téma diplomové práce:

Městský palác - Masarykovo nádraží, Florenc

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

- Předmětem zadání je zpracování návrhu městského paláce, v těsné blízkosti Masarykova nádraží v Praze. Poloha objektu vychází z urbanismu, jenž byl předmětem širšího řešeného území v rámci diplomního semináře, s návazností na přiléhající úsek Severojižní magistrály a s ohledem na budoucí využití stávajícího Masarykova nádraží.

2/ jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

- v prvním podlaží objektu bude nová odbavovací hala nádraží, sloužící plánované rychlodráze z letiště Václava Havla (1000m²)
- městský palác bude zahrnovat napojení na stanici metra Náměstí Republiky, integrované do objektu, v přímém napojení na novou odbavovací halu
- přízemí objektu bude obsahovat pasáž (800m²) napojenou na sousední obchodní pasáž procházející sousedním blokem
- obchodní plochy v návaznosti na halu a pasáž (2000m²)
- pokladny, kanceláře (350m²)
- sociální zázemí, technické místnosti (200m²)
- recepce budovy a vertikální komunikace (150m²)
- v dalších podlažích se bude nacházet kinosál, foyer a zázemí kina (900m²)
- výstavní galerie s foyer, zázemím a šatnami (1000m²)
- restaurace se zázemím a kuchyní (1000m²)
- dále kancelářské prostory k pronájmu – open space (4500m²), jednotlivé kanceláře, ateliéry (2700m²)
- byty ve vyšších podlažích (3400m²)
- Orientačně: obchod a služby 20% HPP, práce 30% HPP, volný čas 25%, bydlení 15%
- + podzemní garáže, kapacita ~ 400 stání (9000m²)

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- Výsledkem diplomové práce bude komplexní řešení multifunkční budovy městského paláce s vyřešeným napojením na okolní veřejný prostor, okolní ulice Na Florenci a Havlíčkova. Dále na předprostor nádraží, předprostor samotného městského paláce a napojení na stávající Masarykovo nádraží.
- Součástí diplomové práce bude analýza místa, interpretace jevů, vysvětlení koncepce a formy výsledného návrhu. Dále půdorysy všech podlaží budovy, podélný a příčný řez se znázorněním uličních profilů a okolních budov, architektonické pohledy včetně znázornění okolních ulic, situace samotného

objektu, situace urbanistického řešení v kontextu širších vazeb. Dále provozní, dispoziční a hmotové schéma řešení budovy, vizualizace (perspektivní zobrazení), případně zákres do fotografie exteriéru a interiéru s naznačením navrhovaných materiálů. Vše v rozsahu architektonické studie.

- Součástí diplomové práce budou dále veškeré náležitosti uvedené v dokumentu: 3/specifikace PORTFOLIA-KNIHY diplomního projektu

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

1. model řešeného území v měřítku M1:1000

Datum a podpis studenta

18.10.2017

Datum a podpis vedoucího DP

18/10/17

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

27-10-2017

11.10.17

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE		
FAKULTA ARCHITEKTURY		
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Martin Smola AR 2017/2018, ZS		
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) MĚSTSKÝ PALÁC, MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, FLORENC (AJ) CITY PALACE, MASARYK TRAIN STATION, FLORENC		
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ		
Vedoucí práce:	prof. Ing. arch. Zdeněk Zavřel	Ústav: 15128 Ústav navrhování II
Oponent práce:	Ing. arch. JOHN EISLER	
Klíčová slova (česká):	městský palác, Masarykovo nádraží, Náměstí Republiky, Florenc, pasáž, multifunkční budova, vlakové nádraží, odbavovací hala	
Anotace (česká):	Předmětem diplomové práce je návrh městského paláce u Masarykova nádraží v Praze. Jedná se o multifukční budovu obsahující novou nádražní halu, pasáž, kinosály, restauraci, obchody, galerie a v dalších podlažích pak administrativní prostory, ateliery a bydlení v mezonetových bytech. Z ulice se jedná o šestipodlažní objekt se sedmým ustoupeným podlažím. Z vnitrobloku má budova pět podlaží s šestým a sedmým ustoupeným podlažím.	
Anotace (anglická):	The subject of the diploma thesis is the design of the city palace at Masaryk Station in Prague. It is a multi-purpose building with a new station hall, an arcade, cinemas, a restaurant, shops, a gallery, and on other floors administrative premises, ateliers and housing in maisonettes. From the street is a six-storey building with seven recessed floor. From the courtyard the building has five floors with sixth and seventh recessed floors.	

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 6.1.2018

podpis autora-diplomanta

ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá návrhem městského paláce na Masarykově nádraží v Praze, na rohu ulice Na Florenci a Havlíčkova, kde palác jednak definuje konec Náměstí Republiky a především plní funkci úvodní budovy nového urbanistického celku v této lokalitě.

Urbanistické řešení celku

Pozice městského paláce vychází z urbanistického řešení, zpracovaného v předešlém semestru v rámci diplomního semináře, ve kterém byla určena jako stezejní problém celého území stávající Severojižní magistrála, probíhající nad nádražím, skrze celou lokalitu. Magistrála je výškově předimenzovaná, absolutně popírá a znemožňuje vytvářet plnohodnotný městský prostor, charakteristický pro Prahu i jiná města v Česku, s ohledem na lidské měřítko. Zásadním rozhodnutím tedy bylo, zda magistrálu ponechat a nechat jí zarůst do městské struktury výstavbou objektů v její tesné blízkosti, čímž by došlo k částečnému odbourání jejích negativních vlivů na okolí, nebo tuto dopravní stavbu odstranit a pro dopravu nalézt alternativní cesty, jenž jsou ekonomicky nákladnější než dopravní tepnu obestavět, ale vytvoří jednou pro vždy potenciál přirozeného městského prostředí.

Při zachování magistrály a jejím obestavěním, tedy postupným začleňováním do nově vznikající zástavby, se její pozice ve struktuře města bude posilovat bez ohledu na její budoucí dopravní využití. Bude nesnadné ji odstraňovat, jelikož na ni budou navazovat okolní objekty, které po demolici ztratí kontext, pro který byly navrženy a to jak kontext hmotového či dispozičního uspořádání ale především vztah těchto konstrukcí. Tím je myšlena v některých případech nemožnost demolice magistrály bez současné demolice i navazujících objektů, což může v budoucnu, vzhledem k majetkoprávním vztahům a celkové složitosti, znemožnit odstranění magistrály jednou pro vždy a to i v případě, že už její dopravní význam pro město bude minimální, nebo v podstatě žádný.

Při řešení urbanismu v lokalitě jsem se tedy rozhodl jít cestou v dnešním měřítku ekonomicky mnohem náročnější, ale z dlouhodobých hledisek, podle mého názoru, jedinou možnou. V současnosti však magistrála stále ještě platí za jednu z nejzásadnějších částí dopravní infrastruktury v Praze. To znamená, že je nutné najít kapacitně obdobné řešení, které magistrálu nahradí.

První variantou při návrhu bylo promítnutí současné dopravní tepny na terén, tedy vytvoření širokého městského bulváru, který by při snižování intenzity dopravy v budoucnu nijak nevadil a od samého začátku by vytvořil přirozené městské prostředí. To však naráží na záměr zachovat Masarykovo nádraží a vytvořit z něho konečnou stanici rychlodráhy z letiště, tedy zachování kolejíšť, které vedou po magistrálou.

Křížení automobilové a vlakové dopravy tedy musí být mimoúrovňové, a protože varianta - vlaková doprava v první úrovni a automobilová ve druhé, je ta stávající, začal jsem pracovat s variantou kdy silnice proběhne po terénu a koleje sestoupají pod její úroveň, podjedou ji a zase vystoupají zpět na úroveň terénu a dále na Negrelliho viadukt. Jednak byla limitní délka vlaku, tak aby klesání směrem od nádraží začínalo až za koncem vlaku (vlak po celé délce nástupiště musí být v rovině), by znamenalo, že musí být délka vlaku omezena a délka nástupiště stejně tak, pak bylo možné klesáním sestoupat pod úroveň silnice. Po konzultaci s dopravním inženýrem jsem byl seznámen s podrobnějšími problémy, jako je výskyt velkého počtu zhlaví (větvení kolejí) v blízkosti stanice a v místě křížení s magistrálou, která musí být vždy v rovině. Nakonec jsem zvolil třetí variantu, kdy vlaková doprava zůstane na povrchu a automobilová doprava bude zahloubena do tunelu. K této

variantě jsem se přiklonil po konzultaci s panem Ing. Václavem Malinou, který stejné řešení před lety zpracovával s architektonickým ateliérem Cigler | Marani Architects.

Doprava je přivedena do tunelu v místě U Bulhara, obkrouží bývalá vlaková depa, v místě mezi bývalým depem a začínajícím stoupáním kolejí na Negrelliho viadukt tunel podjede železnici a vyjede zpět na povrch u autobusového nádraží Florenc, v místech proti Muzeu hlavního města Prahy, kde se doprava rozvětví. Jeden směr objíždí muzeum z prava, ten druhý přijíždí z leva ale již na povrchu.

Odstraněním magistrály a zavedením podzemního propojení automobilové dopravy vzniká kultivované území, prostoru parku Těšnov začíná opět dominovat budova muzea a při pohledu na strukturu parků se nabízí dotvoření pásu zeleně, začínajícího na severu parkem Vltavská v Holešovicích, pokračující Štvanicí, parkem Tešnov a na druhé, jižní straně od nádraží navazující na Vrchlického sady. I historická budova Muzea hlavního města Prahy by si zasloužila volný prostor směrem na jih, nejen na sever a stejně tak budova bývalého drážního depa je svým charakterem stavba spíše solitérní a s obklopujícím parkem nabízí mnohem více potenciálů pro další využití. Vzhledem k tomu nenavrhují do pásu od muzea, přes koleje k depu žádnou zástavbu a navrhuji prostor jako park.

Největší potenciál území je přímo u budovy Masarykova nádraží, kde je velká intenzita chodců, návaznost na metro Náměstí Republiky B, návaznost na vlakovou dopravu s případným napojením na letiště (rychlodráha), na tramvajové linky a v docházkové vzdálenosti je i autobusové nádraží Florenc. I vzhledem k rychlodráze, je místo potencionálně velmi významné. Je to, stejně jako nádraží a nová ústřední budova městského paláce, tzv. brána do města pro mnohé, kteří přistanou na Letišti Václava Havla, přestoupí na rychlodráhu jedoucí na Masarykovo nádraží a teprve zde se ocitnou „na prahu,“ města, do kterého přijeli jako turisté, za obchodem, za známými či za prací.

Východní konec Náměstí Republiky je tedy velmi frekventovaným uzlem a neméně důležitá je i celá ulice Na Florenci, kterou navrhuji jako dotvoření uliční fronty na straně k nádraží tak, aby nová zástavba tvořila blok v měřítku velkých bloků typických pro Karlín, Florenc, Petrskou čtvrť a podobně. Jedná se v podstatě o blok v rastru okolních bloků, jen charakteristický svým obsahem, tedy nádražím. To znamená že se chová uvnitř i na venek odlišně od standardních bloků.

Vnitroblok svou náplní nedovoluje vytvořit polosoukromé prostory a intimitu vnitřku bloku. Pohyb veřejnosti a vizuální kontakt s budovami je zde vně i uvnitř. Neplatí zde tak docela princip fasády do ulice a do vnitrobloku.

Intenzita veřejnosti vytváří potenciál pro definování parteru budov. Nové uliční frontě v ulici Na Florenci navrhuji veřejně přístupný parter vybavený službami a obchody a výškově regulují budovy na, v lokalitě typických, šest + jedno až dvě ustoupená podlaží.

Protože se jedná o prostupný blok, nenavrhují kompaktní zástavbu jako u sousedních bloků, ale budovy umísťují v zájemných odstupech a to i proto, že proporce parcel k zástavbě, neumožňuje efektivní zástavbu za předpokladu plné kompaktnosti.

Parcela a definování stavebního programu

Jak již bylo zmíněno, parcela městského paláce se nachází v tesné blízkosti staré budovy Masarykova nádraží a její západní hranice vytváří konec Náměstí Republiky. Parcela má pravidelný obdélníkový tvar o rozměrech 130 metrů šířky a 50 metrů hloubky, nachází se na rovinném terénu a je orientovaná východo-západně - pootočená o přibližně deset stupňů. Tím že se nachází na samém začátku nové zástavby a je součástí „nádražního,“ bloku, měla by sloužit jako nová hala pro rychlodráhu. Měla by navazovat na městskou síť pasáží, v tomto případě napojení na pasáž florentinum a na straně druhé přes nádraží na pasáž v ulici Hybernská. Budova by měla být napojena na stanici metra Náměstí Republiky a vytvořit dostatek parkovacích míst pro svou

potřebu, případně z části i potřebu nádraží. Veřejnosti přístupný parter by měl být v prvním i druhém podlaží s kinosály, menší výstavní galerií, velkou restaurací a s obchody do ulice a do pasáže ve vyšších podlažích by měli být openspace kanceláře, v nejvyšších patrech pak v menší míře i jednotlivé pronajímatelné kanceláře, ateliéry a nakonec by měl objekt obsahovat, stejně jako velké množství paláců postavených v první polovině 20. století v Praze, bydlení. Podle zkoumání významných paláců v Praze je možné orientačně stanovit procentuální zatoupení všech funkcí v budově; obchod 20%, práce (kanceláře a ateliéry) 30% HPP, volný čas 25% a bydlení 15%.

Koncepce

Základní uzel celého projektu, respektive uzel, kde se střetává největší počet pěších, je v místě severního vstupu do nádraží, kdy lidé v největší míře vstupují do metra, či z metra vystupují směrem k nádraží. Dále pokračují na tramvaj, dále do Náměstí Republiky, na autobusové nádraží, do Florentina a podobně.

Nová hala rychlodráhy by měla být krytým pokračováním této intenzivně využívané plochy, přesunout do sebe vstup do metra a vytvořit kontinuální prostor náměstí a plochy nádražní haly. Centrální hala by tedy měla být i hlavním uzlem, výchozím bodem provazu/kompoziční osy na kterou jsou všechny ostatní veřejné funkce vázány. Na tuto podélnou kompoziční osu se kolmo připojuje pasáž florentinum, která prochází sousedním blokem a pomyslný provaz končí na západním průčelí budovy, kde volně navazuje na pěší trasu podél vnitřní strany následující budovy nebo na její obdobnou pasáž.

Forma

Překlopením koncepce lana s navazujícími nitkami po celé délce, jako provozy napojené na ústřední nádražní halu se vstupem do metra a stežejní páteř budovy - podélnou pasáž, vzniklo uspořádání, kdy se pasáž jednostranně obrací směrem k nádraží, umožňuje virtuální kontakt s plochou nástupiště po celé délce a po druhém obvodu ji lemují vnitřní obchodní plochy, Pasáž je tedy jakýmsi prodlouženým prstem haly, ze které se táhne skrze celou délku budovy. Pasáž je převýšená přes dvě podlaží, kde na západním konci, ve druhém podlaží ústí do velké restaurace a na východním konci do dvoupodlažní kavárny. Budova je navržena do tvaru „U“, tak aby v jejím středu vznikl veřejný „pseudo“ vnitroblok - rozšířená venkovní plocha nástupiště, kde je možné posedět, přilehlá kavárna ji může využít k venkovnímu provozu a stejně tak ji mohou využívat vnitřní obchody podle charakteru prodeje nebo nabýzených služeb. Kinosály jsou k pasáži připojeny z vnější strany (z vnitrobloku) ve druhém podlaží a tvoří zároveň zastřešení - markýzy jenž kryjí venkovní plochu rozšířeného nástupiště. Výstavní galerie tvoří těžiště osy a je napojena na kompoziční osu - na pasáž v jejím středu ve druhém podlaží. Třetí, čtvrté a páté podlaží budovy tvoří openspace kanceláře, po celé ploše podlaží se společnými recepcemi v prvním podlaží a dílčími recepcemi na patrech. Kancelářské prostory na třetím a čtvrtém podlaží mají přístup na zelené terasy nad pasáží a zelené střechy kinosálů.

Bydlení je umístěno do nejvyšších pater budovy a tvoří ustoupená podlaží z mezonetových „kontainerů,“. Palác má tedy z ulice šest + jedno ustoupené podlaží a z nádraží/vnitrobloku pět + dvě ustoupená podlaží. Šesté podlaží je rozděleno na část s najímatelnými kanceláři a ateliéry orientovanými do ulice (západ, sever, východ) a první podlaží bytových jednotek v druhé polovině podlaží do vnitrobloku (západ, jih, východ). V prvním podlaží bytových jednotek se nachází vždy vstupní hala s WC, prostorná pobytová jídelna s kuchyní a schodištěm do druhého podlaží mezonetů. Z prvního podlaží bytu je vždy přístup na vnitřní dlážděné terasy směrem do vnitrobloku, ve druhém podlaží je další terasa do vnitrobloku dlážděná, naopak terasa v druhém podlaží mezonetu směrem do ulice je navržena jako zelená. Z této terasy je možné ještě

venkovním schodištěm vystoupit na střešní terasu bytové jednotky, která je rovněž navržena jako zelená střecha, určená k rekreaci, letnímu opalování nebo k výhledu na krajinu města. Střešní terasa a terasa ve druhém podlaží mezonetových bytů orientovaná do ulice, je určená spíše k rekreačním činnostem, posezení v zeleni s knihou, opalování, jako vyhlídkové terasy. Naopak terasy do vnitrobloku jsou určené pro venkovní stolování nebo posezení s přáteli. Budova má pod úroveň terénu tři podlaží určená k parkování s výjimkou prvního, kde vedle parkování slouží k zásobování obchodů v prvním a druhém nadzemním podlaží a z části do něho zasahuje vstup do metra.

Konstrukce

Budova městského paláce je po konstrukční stránce koncipována jako železobetonový skelet se čtyřmi ztužujícími železobetonovými jádry o tloušťce stěny 300 milimetrů. V železobetonových jádrech, které zároveň plní účel únikových chodeb jsou umístěny vertikální komunikace po objektu - výtahy a schodiště.

Osová vzdálenost skeletového systému je 8,1 metru, tj. základní modul budovy, který je dále dělen na 3 x 2,7 metru a dále na 9 x 0,9 metru až k základnímu skladebnému rozměru 300 milimetrů. V místě obchodní pasáže je modul rozšířen o třetinu ze sousední řady a rozpon v místě pasáže je tedy osově 10,8 oproti běžným 8,1.

V garážích jsou navrženy sloupy tloušťky 600 x 600 milimetrů, v nadzemních podlažích pak 450 x 450 milimetrů s výjimkou sešlého podlaží, kde jsou sloupy v části 300 x 300 milimetrů a budova zde přechází do zděnného systému, který tvoří bytové jednotky následně i v sedmém, čistě bytovém ustoupeném patře.

Stropní desky jednotlivých pater leží na pravidelném rastru trámů, účinné výšky 800 milimetrů a šířky v garážích 600, nadzemí 450 a v nejvyšším podlaží 300 milimetrů. Na tomto rastru trámů leží křížem vyztužené spojitě desky tloušťky 200 milimetrů s podlahou 100 milimetrů. Vzhledem ke spojitosti konstrukce a možnosti křížového vyztužení prakticky ve všech místech budovy, je možné snížit dle výpočtů tloušťku stropních desek až na 150 milimetrů s podlahou 150 milimetrů.

Střešní konstrukce jsou navrženy jako zelené střechy pro částečnou retenci a likvidaci dešťových vod. Běžené terasy a střechy, kde není navržena zeleň jsou inverzní skladby s terčí a velkoformátovou zátěžovou dlažbou, která slouží k přitížení tepelné izolace.

Fasády

Objekt městského paláce tvoří do ulice kompaktní, jednotnou artikulaci fasádního členění tak, aby objekt působil homogenním dojmem a vizuálně držel pospolu. Jedná se o pravidelný rastr oken a meziokenních pilířů, který začíná v prvním a druhém podlažím velkými okenními výkladci přes dvě podlaží a šířku celého modulu 8,1 metru. Fasáda prvního a druhého podlaží, které je určeno veřejnosti, tak tvoří dvoupodlažní prosklenou podnož celého domu.

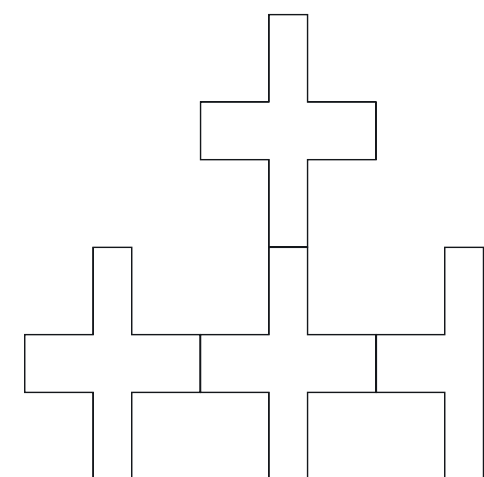
V následujících třech podlažích je měřítko členění oken změněno podle typu funkce, která se za nimi skrývá. Kancelářské openspace jsou děleny osově meziokenními pilíři na 2,7 metru.

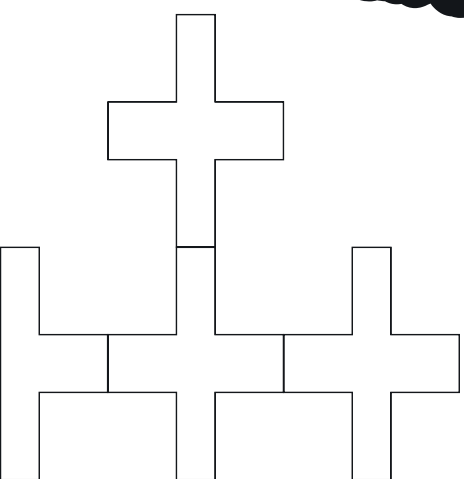
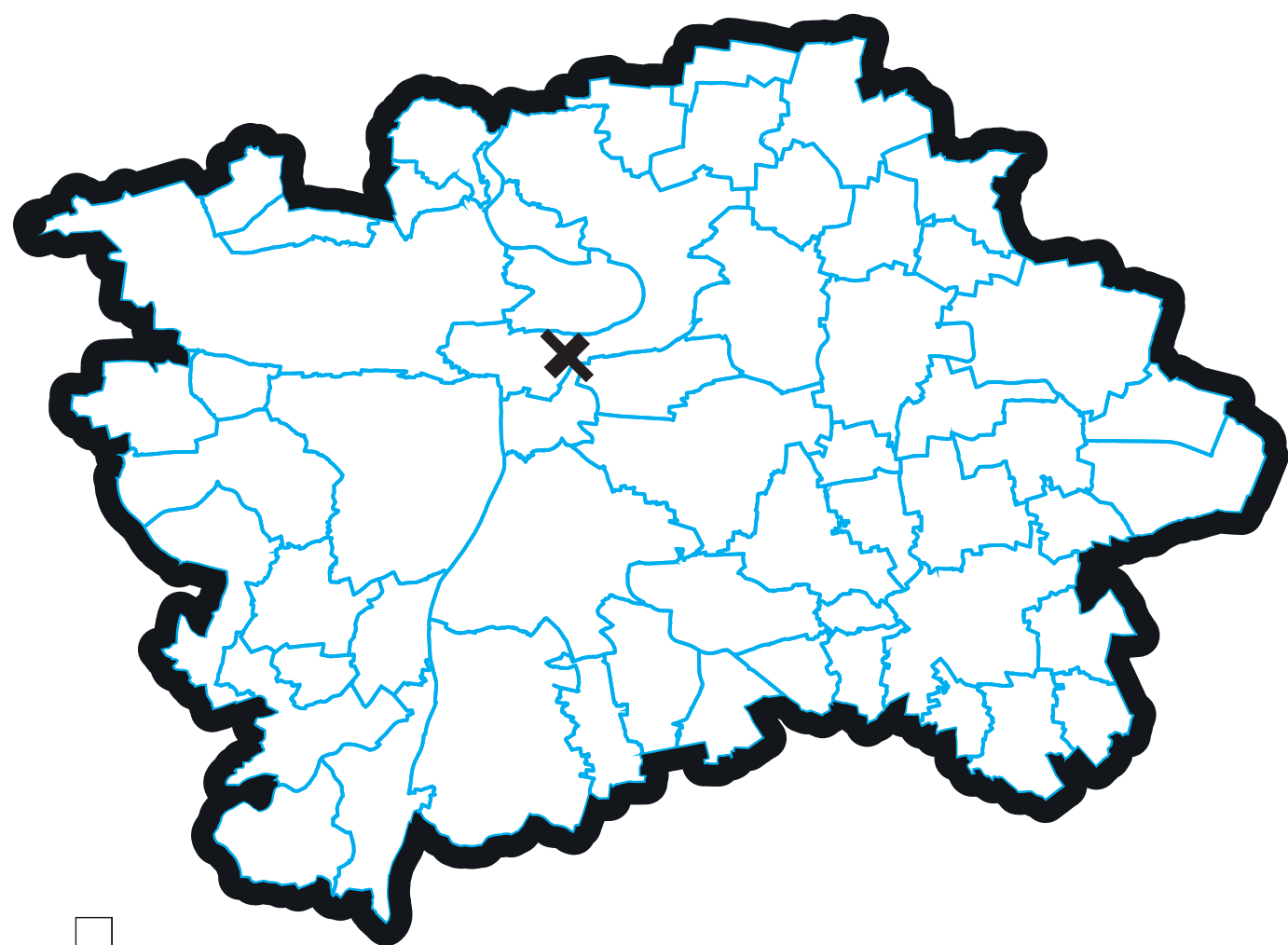
Najímatelné ateliéry a kanceláře mají okna dělená meziokenními pilíři osově na polovinu celého modulu, tedy 4,05 metru.

Bytové jednotky v nejvyšších patrech jsou stěnového typu a formálně se odlišují od principu rastru v plných podlažích pod nimi, Zde jsou okna vždy přes celou šířku kontaineru.

Plná podlaží (1-6.NP) jsou v místech nadpraží a pilířů osazena prefabrikovanými betonovými panely tvaru „+“, s pohledovým betonovým lícem, zatímco ustoupená podlaží jsou pokryta cementovláknitými deskami o rozměrech 600 x 900 milimetrů barvy RAL 1024 - žlutookrová.

LOKALITA







ANALYTICKÁ ČÁST

silné stránky

historické nádraží, památka
dobrá obslužnost území
- metro
- tramvaj
- autobusové nádraží v blízkosti
- vlaková doprava
rovinatý terén - výhledy
ideální poloha - blízko centru města
městský charakter území
výskyt sítě pasáží skrze sousední bloky
okolní kompaktní zástavba

slabé stránky

velké množství brownfieldů
špatné / komplikované napojení
vlakového a autobusového nádraží
akustická zátěž území
nevhodná dominanta - magistrála
nerekonstruované budovy nádraží
nevhodné stavební úpravy na a v okolí
nádraží
postmoderní nárožní budovy směrem k
Náměstí Republiky
absence zeleně v podobě stromů a
kvalitních parkových úprav



začlenění nádraží a okolních brownfieldů
do kompaktní struktury města
začlenění vstupů metra do nové
zástavby a vyčištění veřejných
prostranství od solitérních vstupů metra
využití kupního potenciálu vzhledem k
intenzitě lidí
doplnění parku v části od muzea po
depo
odstranění magistrály a zahloubení
dopravy pod zem, do tunelu

Neochota developerů o výstavbu
multifunkčních objektů - vznik
kancelářských monofunkčních budov
ceny pozemků mohou tlačit stavebníky
k výškovým stavbám, významně
přesahujících zvyklosti - obvyklé výšky a
počty podlaží v lokalitě.
ztráta identity a charakteru území
zrušení Masarykova nádraží a přesun
veškeré vlakové dopravy na Hlavní
nádraží - chátrání významných budov
a celého nádraží, nebo jeho postupná,
úplná demolice

příležitosti

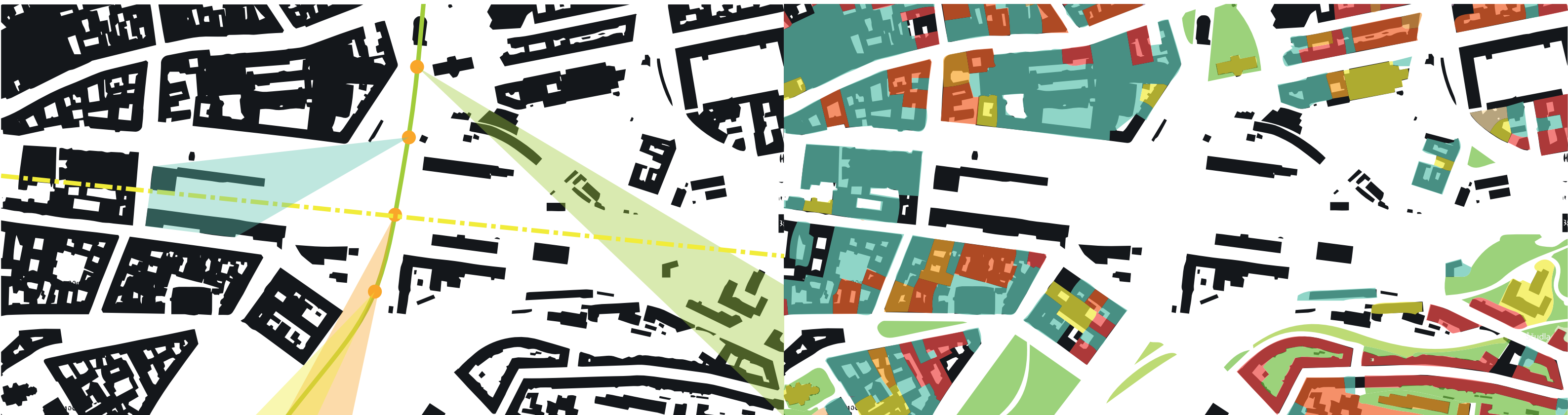
hrozby



- schwarz plan
- > 40 ug / m³
- > 30 ug / m³

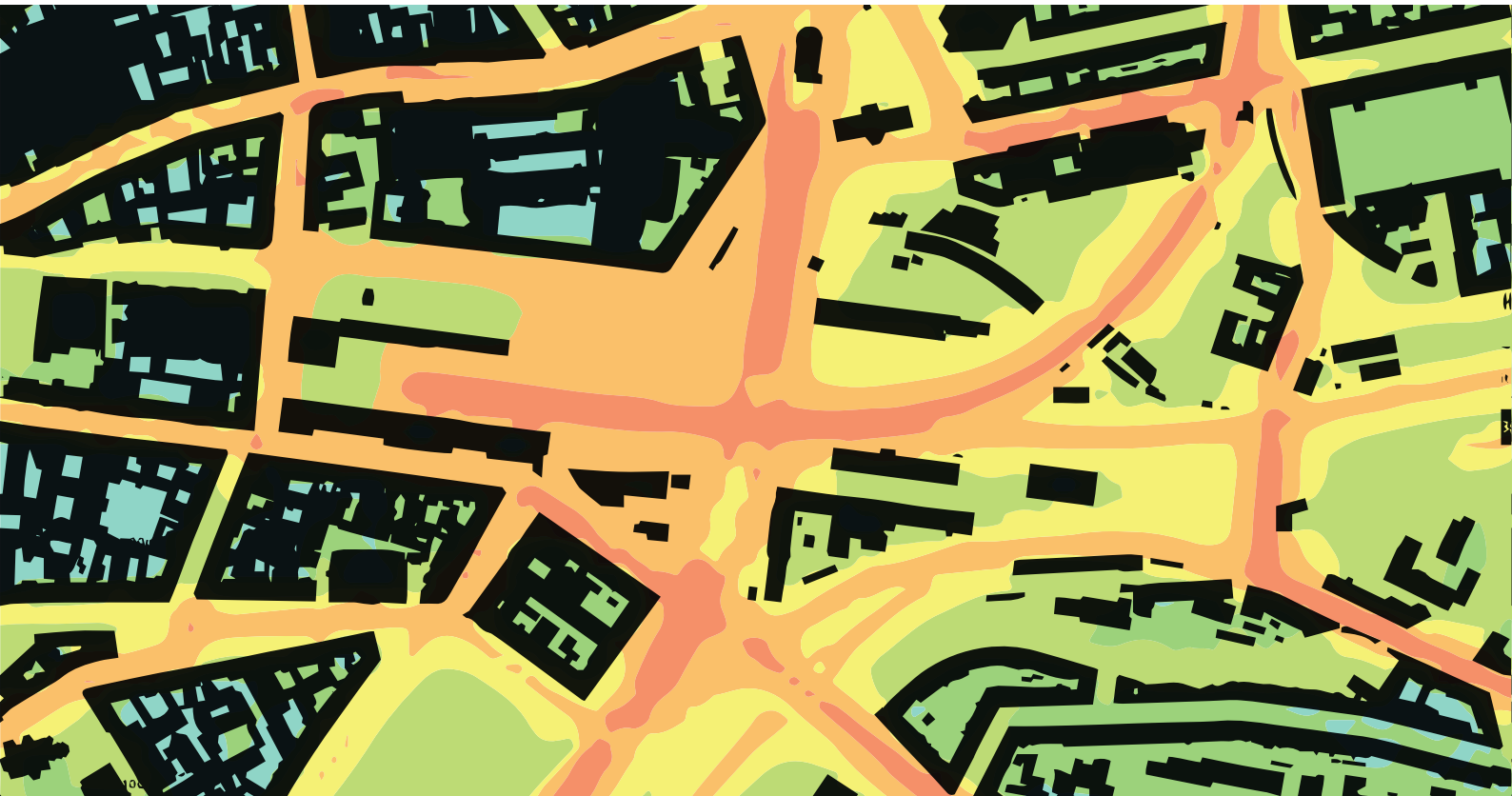


- schwarz plan
- linka metra / výstup z metra
- tramvajová linka
- autobusové linky PID / zastávky
- železniční koridor / stanice

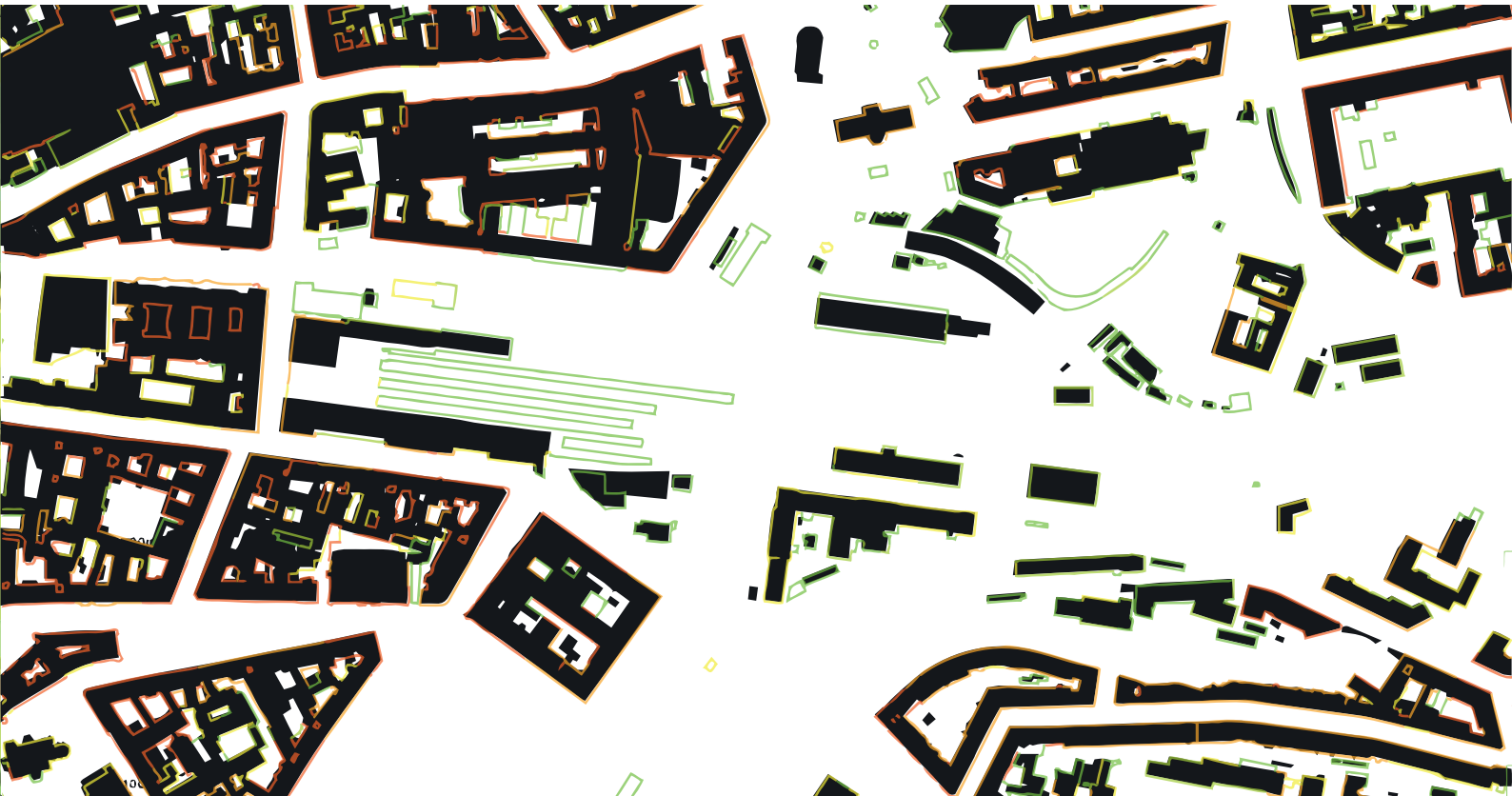


- schwarz plan
- pohled na Fantovu budovu
- pohled na Národní muzeum
- pohled na Žižkovský vysílač
- současná magistrála
- pohled na Masarykovo nádraží

- schwarz plan
- bydlení
- občanská vybavenost
- státní správa
- zeleň izolační
- zeleň rekreační
- komerce

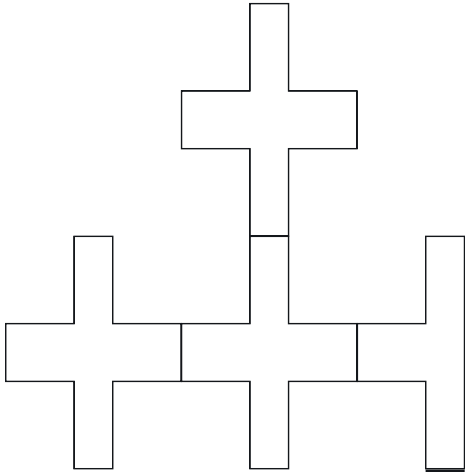
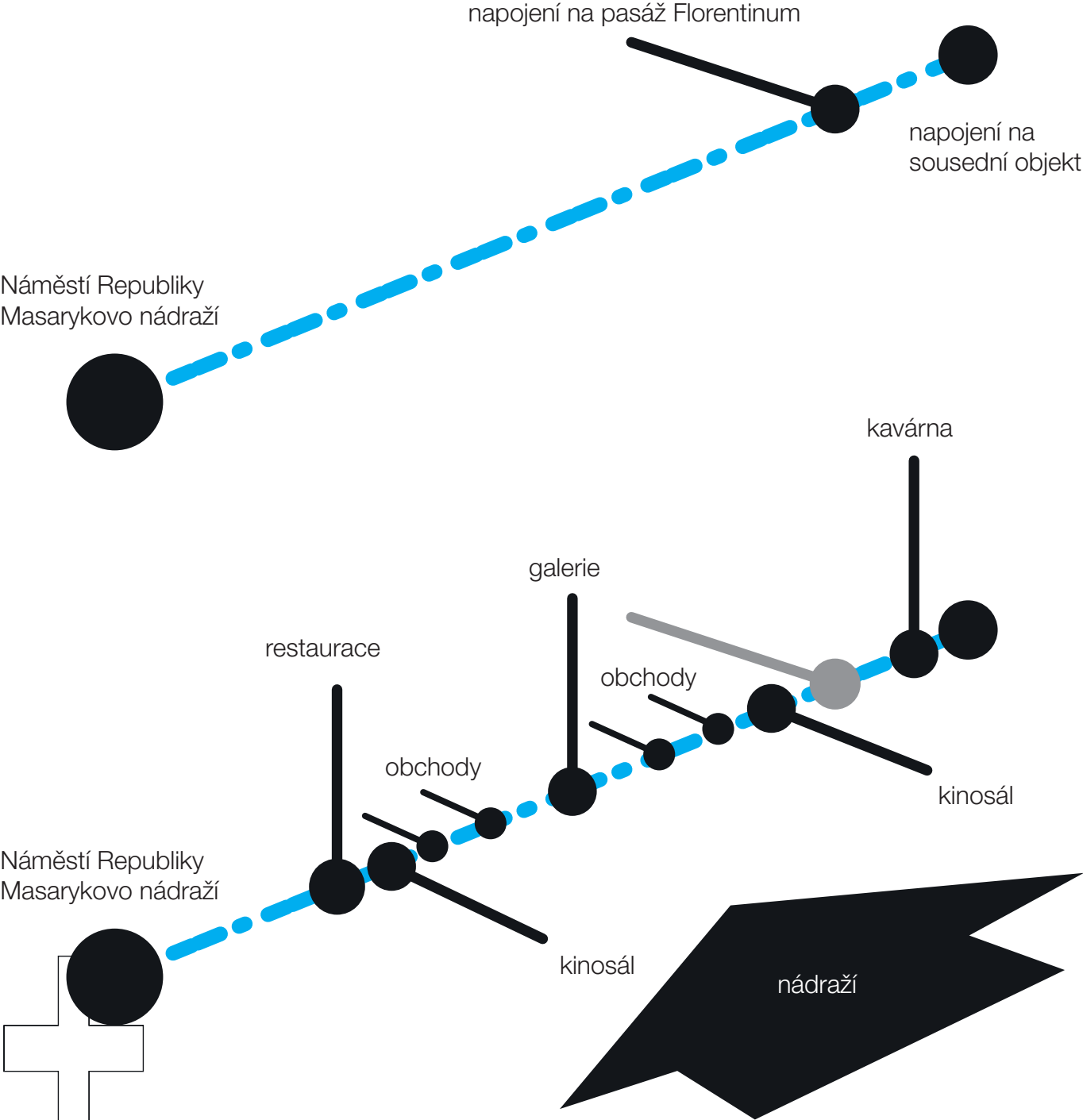


-  schwarz plan
-  do 75 dB
-  do 65 dB
-  do 60 dB
-  do 50 dB
-  do 45 dB
-  do 35 dB



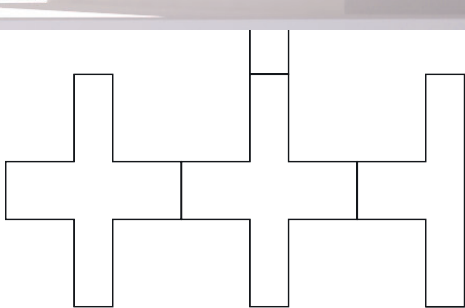
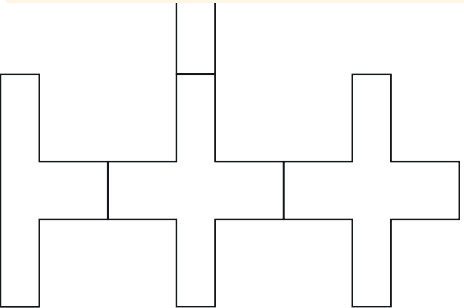
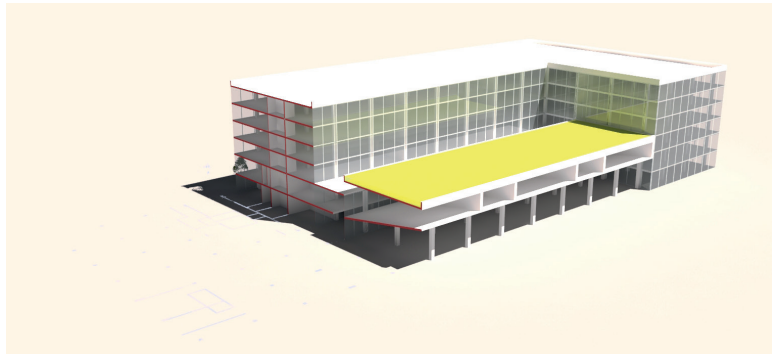
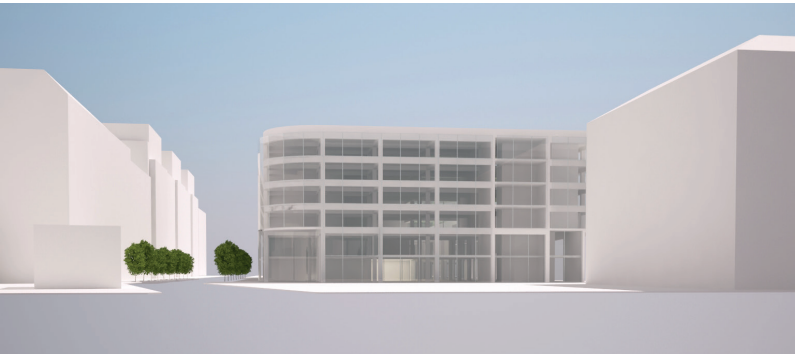
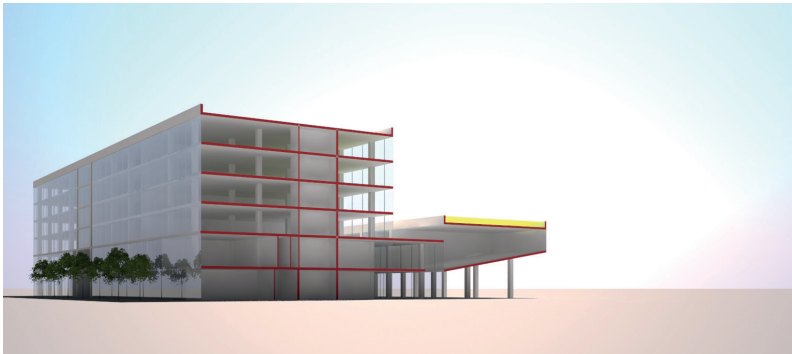
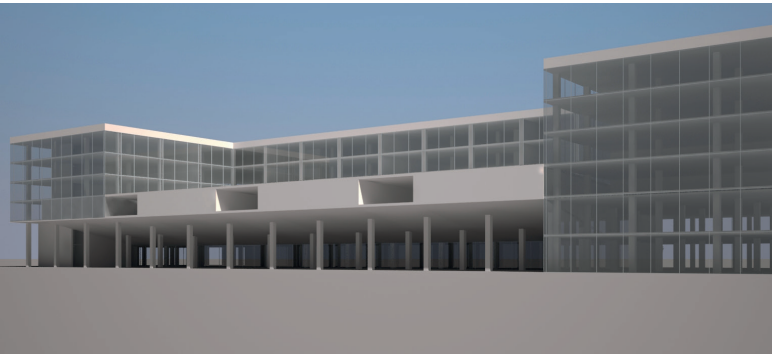
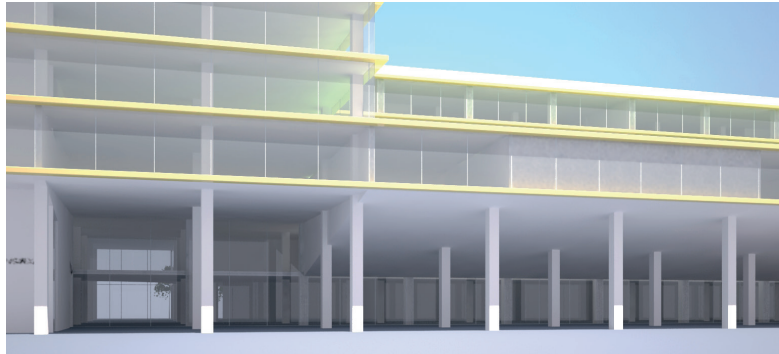
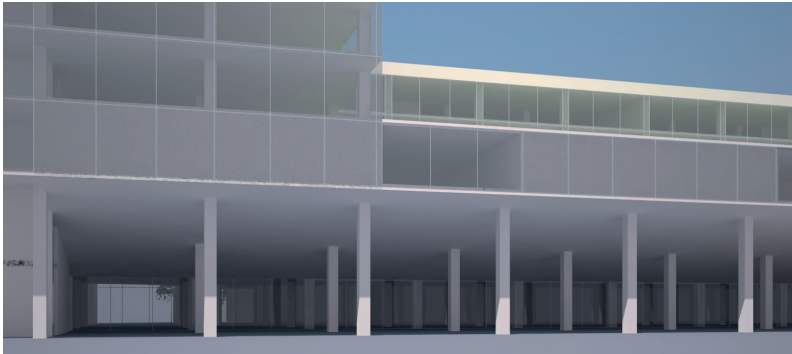
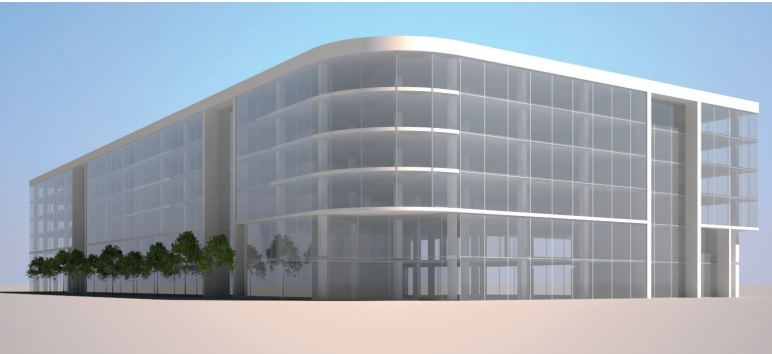
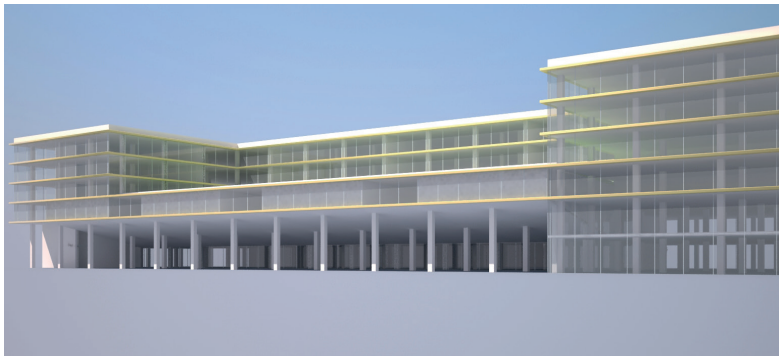
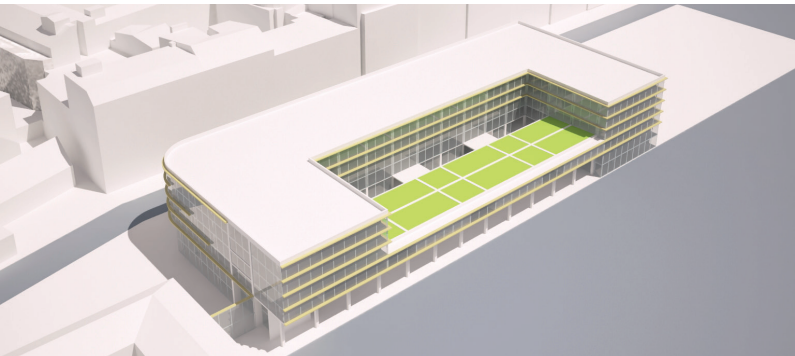
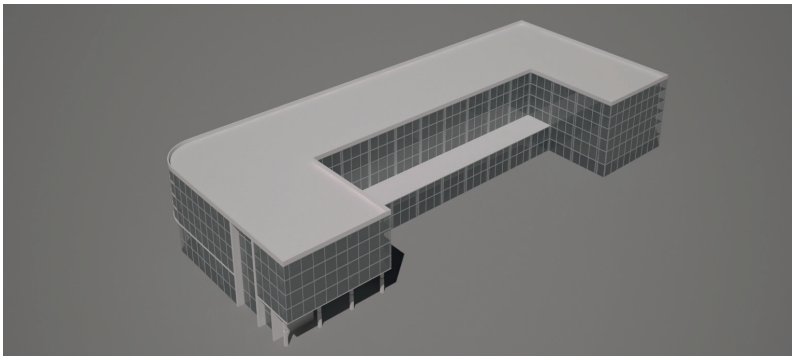
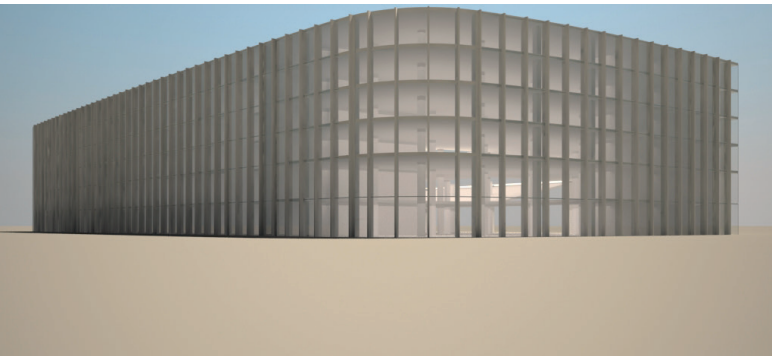
-  schwarz plan
-  26,1 - 40 m
-  21,1 - 26 m
-  16,1 - 21 m
-  12,1 - 16 m
-  9,1 - 12 m
-  6,1 - 9 m

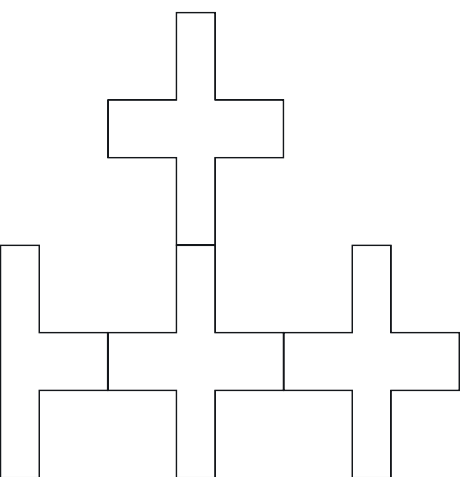
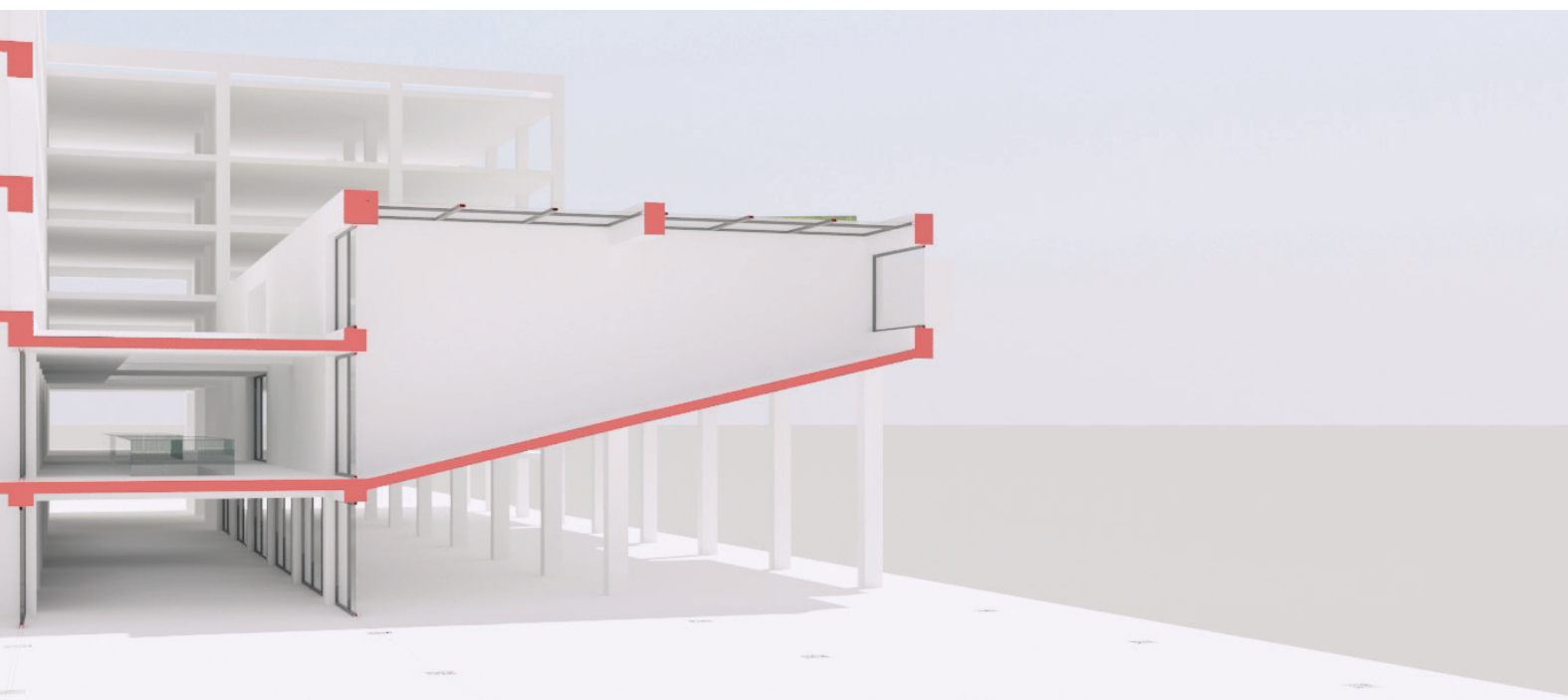
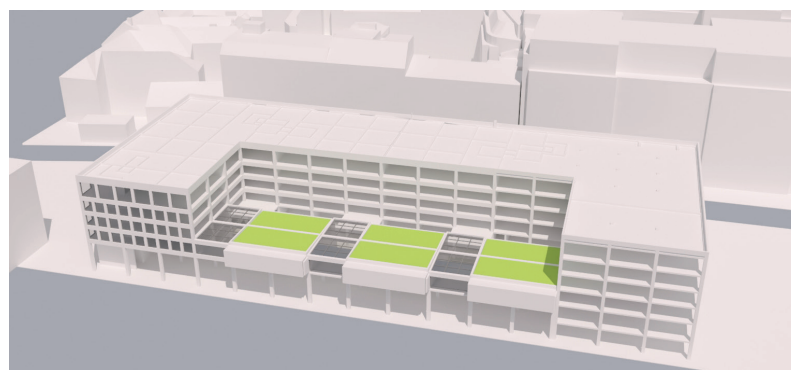
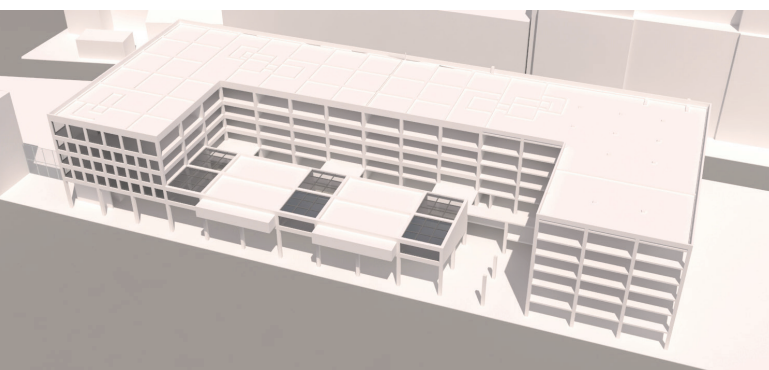
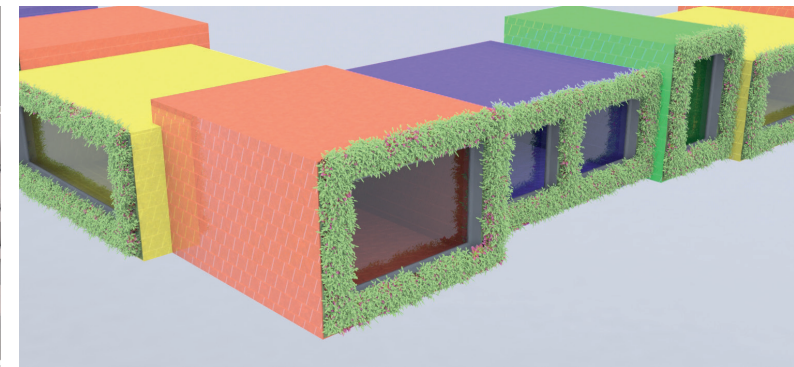
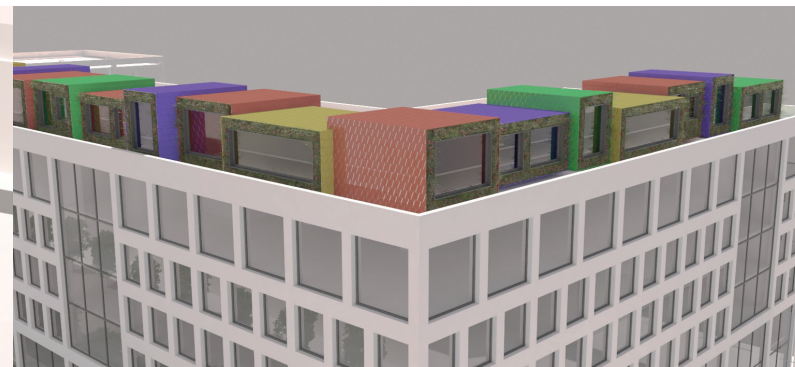
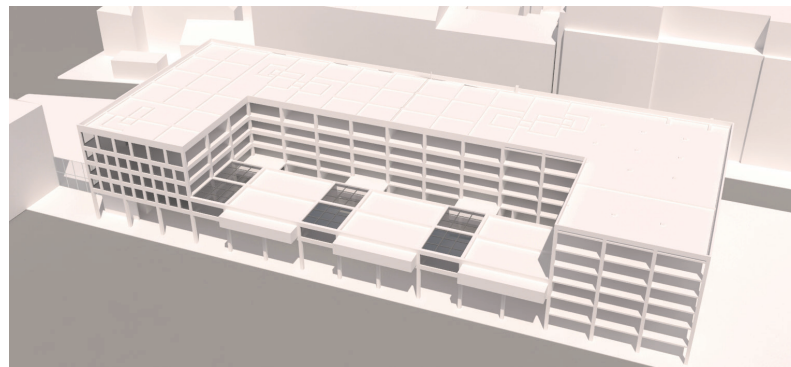
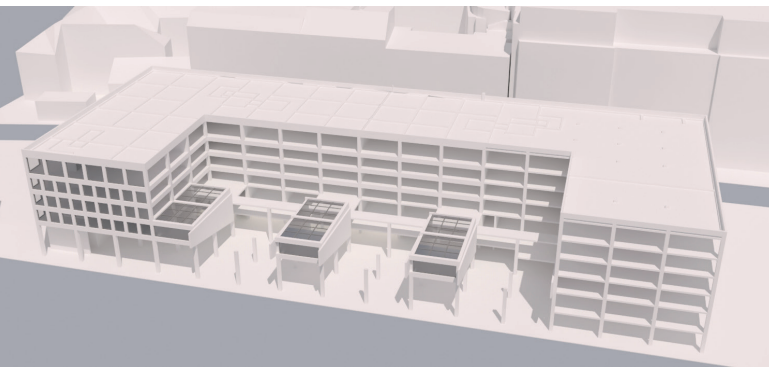
KONCEPT

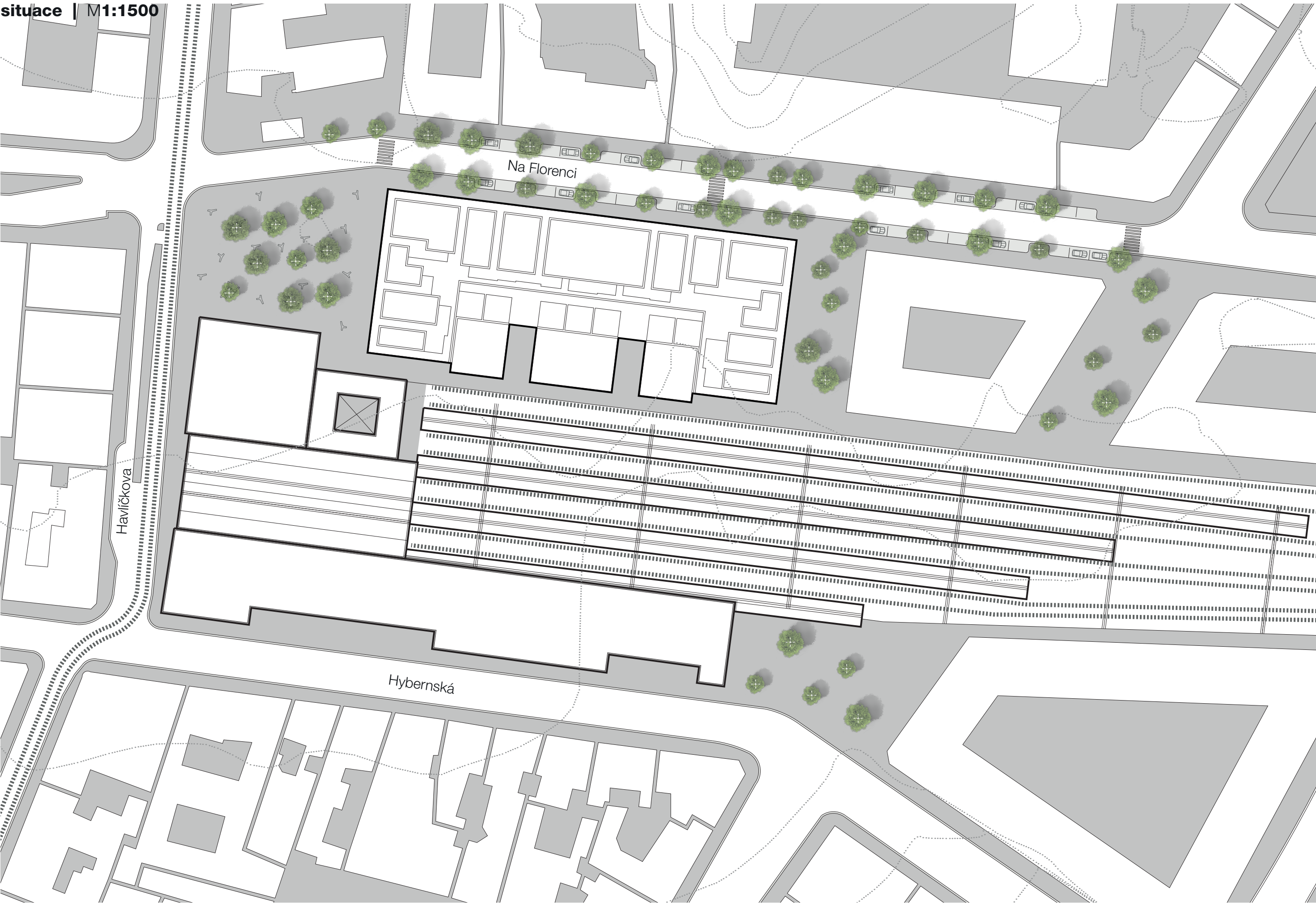


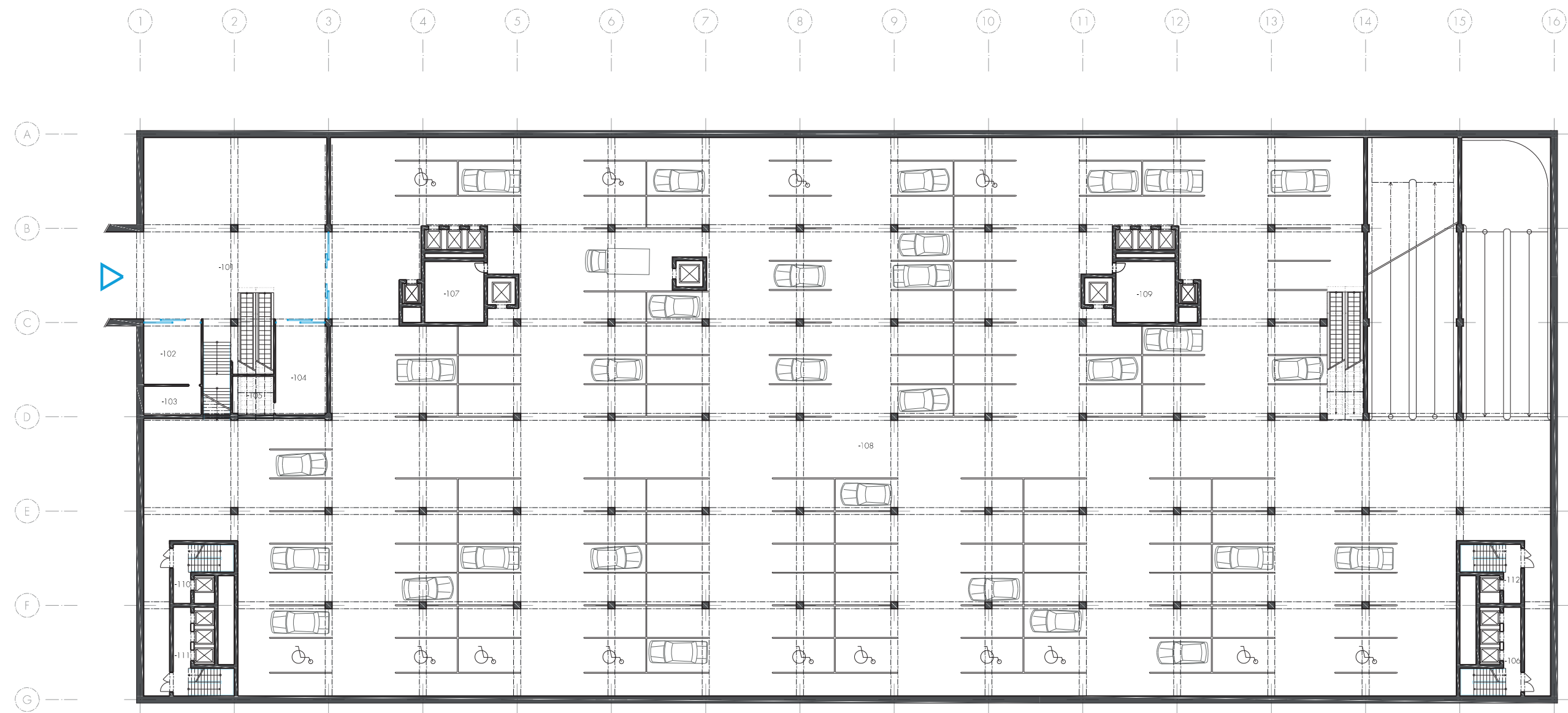
HLEDÁNÍ FORMY

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ V PRŮBĚHU NÁVRHU









- 101 - vestibul, napojení na metro

-102 - drobná obchodní plocha

-103 - sklad obchodu

-104 - drobná obchodní plocha
- 105 - sklad obchodu

-106 - komunikační jádro kanceláře

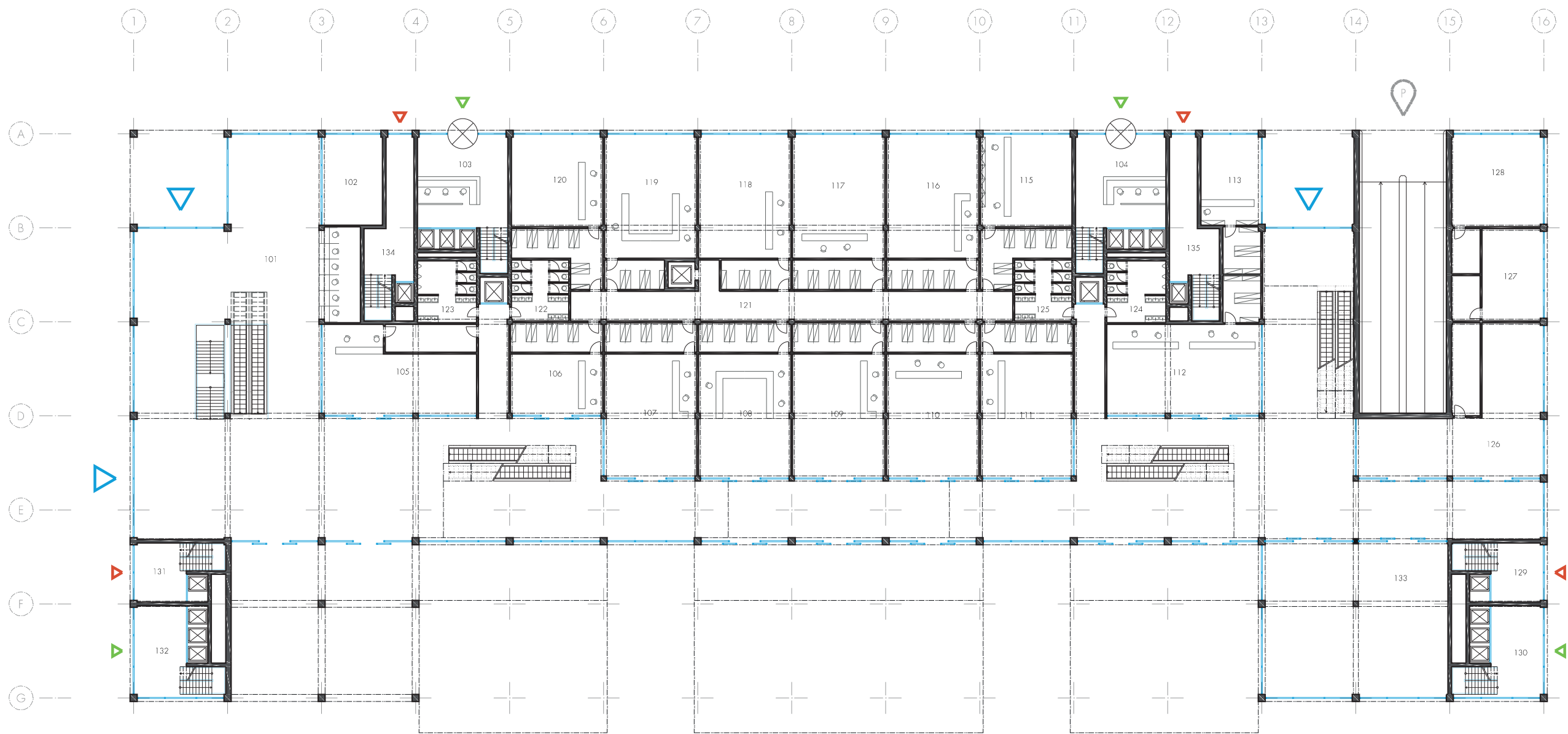
-107 - vzduchotechnika

-108 - parkovací plocha
- 109 - vzduchotechnika

-110 - komunikační jádro rezidenti

-111 - komunikační jádro kanceláře

-112 - komunikační jádro rezidenti



- 101 - nádražní hala, pasáž

102 - bankomaty

103 - hlavní recepce openspace

104 - hlavní recepce openspace

105 - obchodní plocha, sklad

106 - obchodní plocha, sklad

107 - obchodní plocha, sklad

108 - obchodní plocha, sklad

109 - obchodní plocha, sklad

110 - obchodní plocha, sklad

111 - obchodní plocha, sklad

112 - obchodní plocha, sklad

113 - obchodní plocha, sklad

115 - obchodní plocha, sklad

116 - obchodní plocha, sklad

117 - obchodní plocha, sklad

118 - obchodní plocha, sklad

119 - obchodní plocha, sklad

120 - obchodní plocha, sklad

121 - technická chodba

122 - wc dámy

123 - wc páni

124 - wc páni

125 - wc dámy

126 - obchodní plocha, sklad

127 - obchodní plocha, sklad

128 - obchodní plocha, sklad

129 - vstupní hala rezidenti

130 - recepce openspace

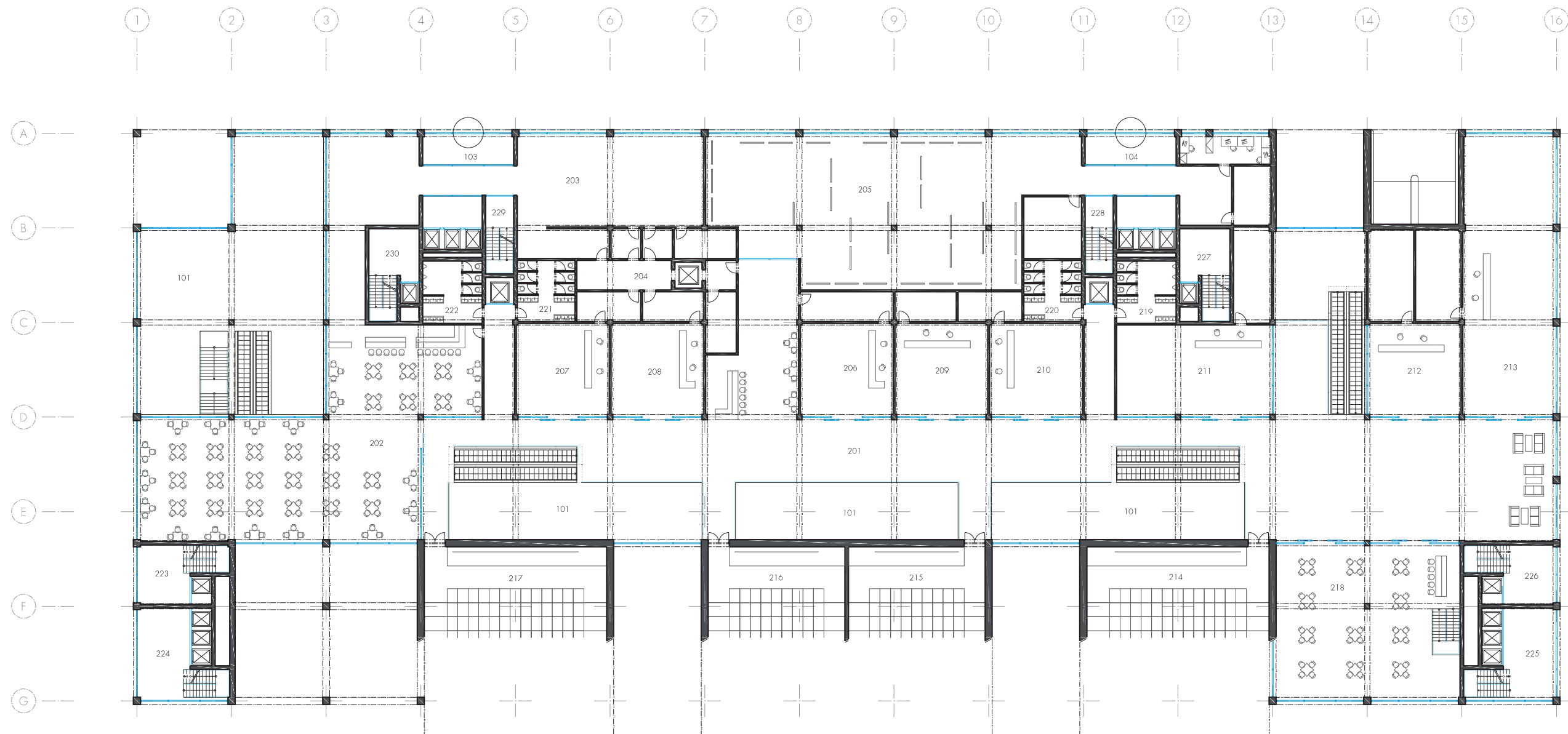
131 - vstupní hala rezidenti

132 - recepce openspace

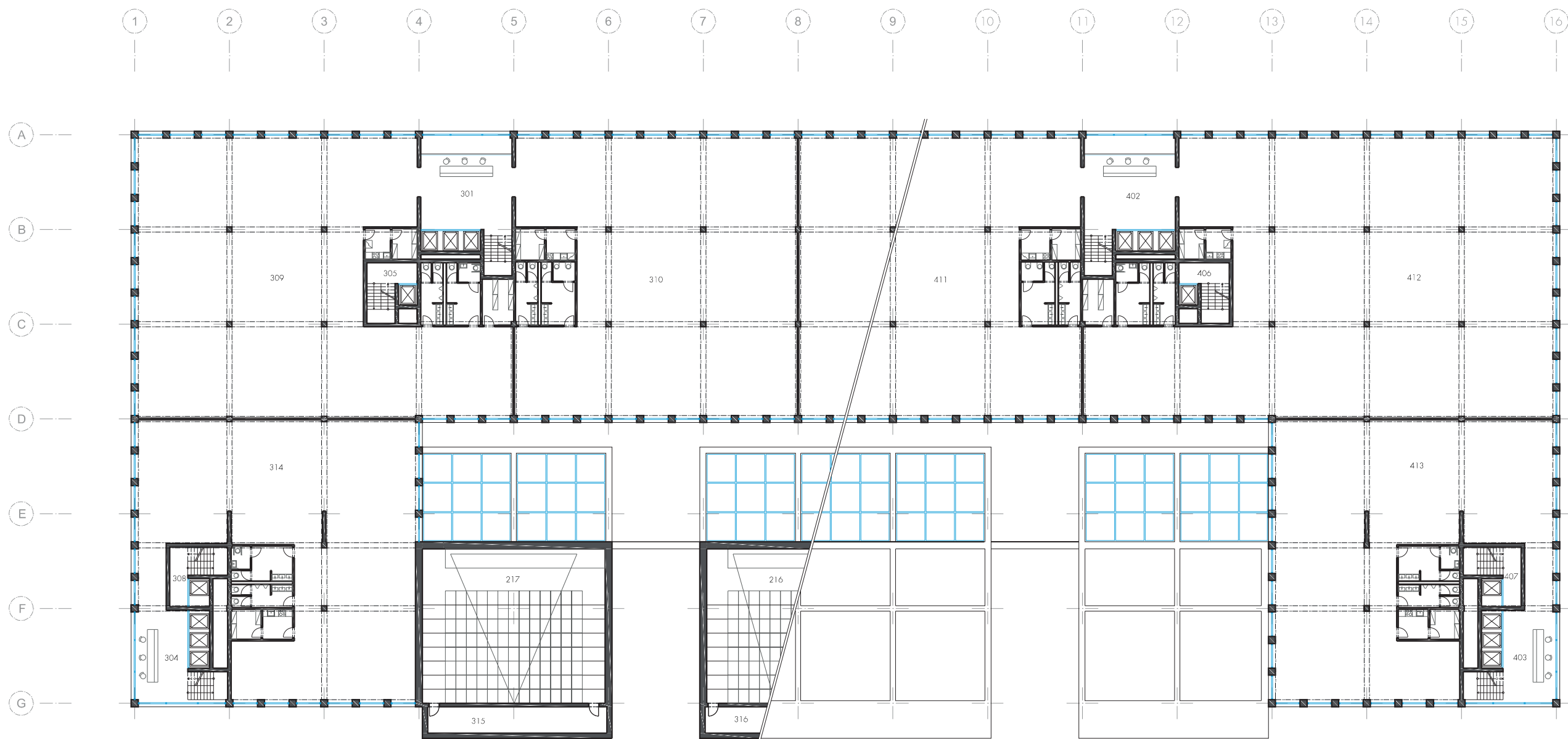
133 - kavárna

134 - vstupní hala rezidenti

135 - vstupní hala rezidenti



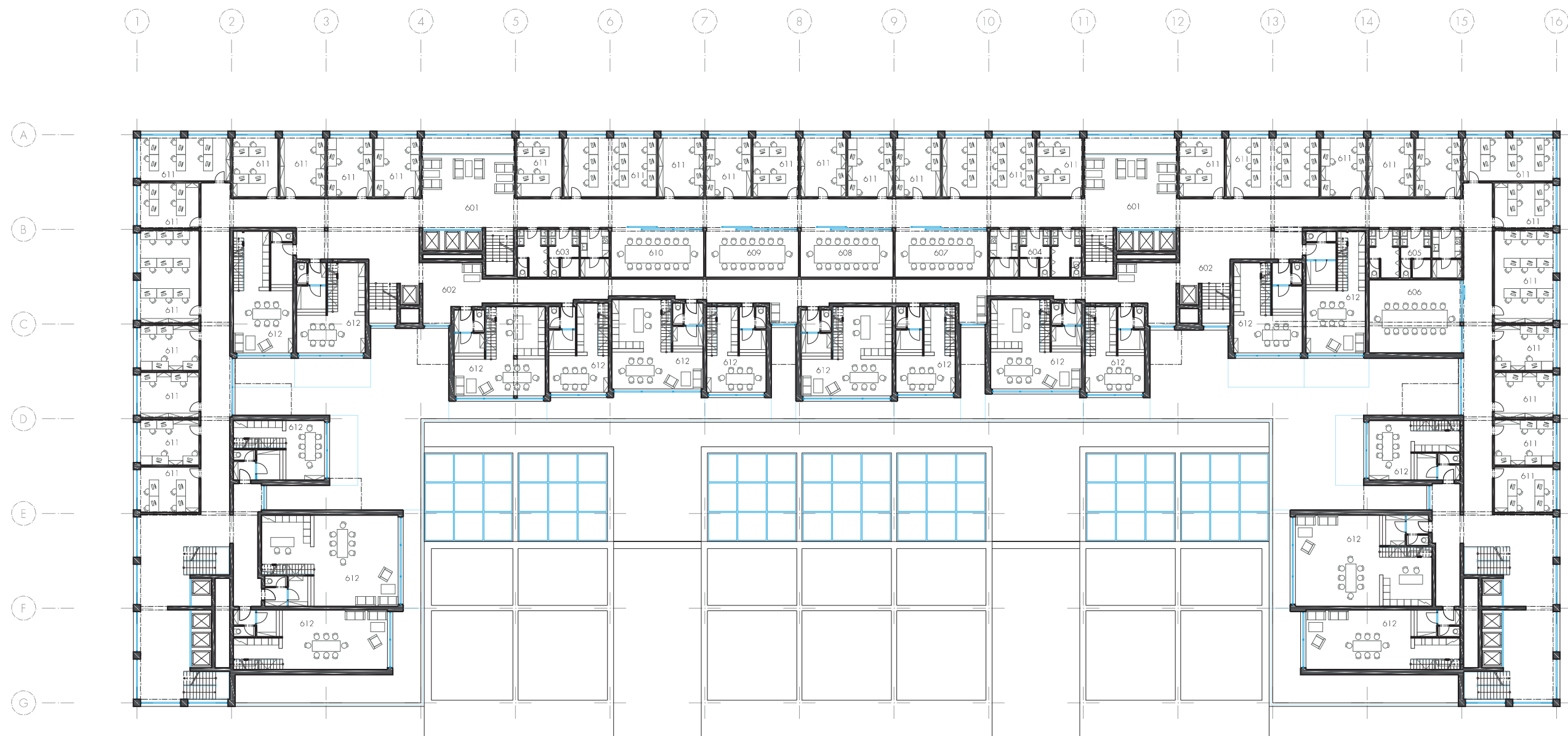
- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 201 - pasáž | 211 - obchodní plocha, sklad | 221 - wc dámy |
| 202 - restaurace | 212 - obchodní plocha, sklad | 222 - wc páni |
| 203 - kuchyně | 213 - obchodní plocha, sklad | 223 - vstupní hala, rezidenti |
| 204 - technická chodba | 214 - kinosál | 224 - recepce openspace |
| 205 - výstavní galerie | 215 - kinosál | 225 - recepce openspace |
| 206 - šatna, recepce kina | 216 - kinosál | 226 - vstupní hala, rezidenti |
| 207 - obchodní plocha, sklad | 217 - kinosál | 227 - schodiště rezidenti |
| 208 - obchodní plocha, sklad | 218 - kavárna | 228 - schodiště kanceláře |
| 209 - obchodní plocha, sklad | 219 - wc páni | 229 - schodiště kanceláře |
| 210 - obchodní plocha, sklad | 220 - wc dámy | 230 - schodiště rezidenti |



- 301 - recepce
- 402 - recepce
- 403 - recepce
- 304 - recepce
- 305 - schodiště rezidenti
- 406 - schodiště rezidenti

- 407 - schodiště rezidenti
- 308 - schodiště rezidenti
- 309 - openspace kancelář
- 310 - openspace kancelář
- 311 - openspace kancelář
- 412 - openspace kancelář

- 413 - openspace kancelář
- 414 - openspace kancelář
- 315 - promítací komora
- 316 - promítací komora

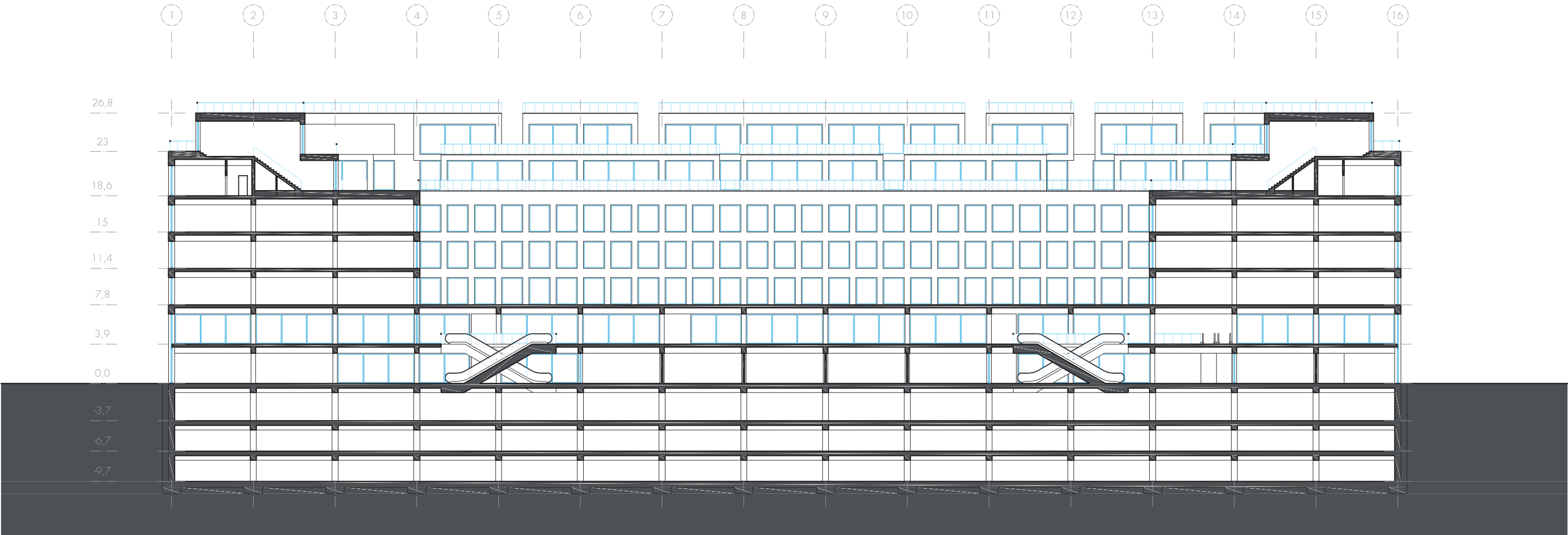


601 - chodba kanceláře, ateliery
602 - chodba rezidenti
603 - kuchyňka, umývárny
604 - kuchyňka, umývárny

605 - kuchyňka, umývárny
606 - zasedací místnost
607 - zasedací místnost
608 - zasedací místnost

609 - zasedací místnost
610 - zasedací místnost
611 - kancelář / atelier
612 - první podlaží bytu





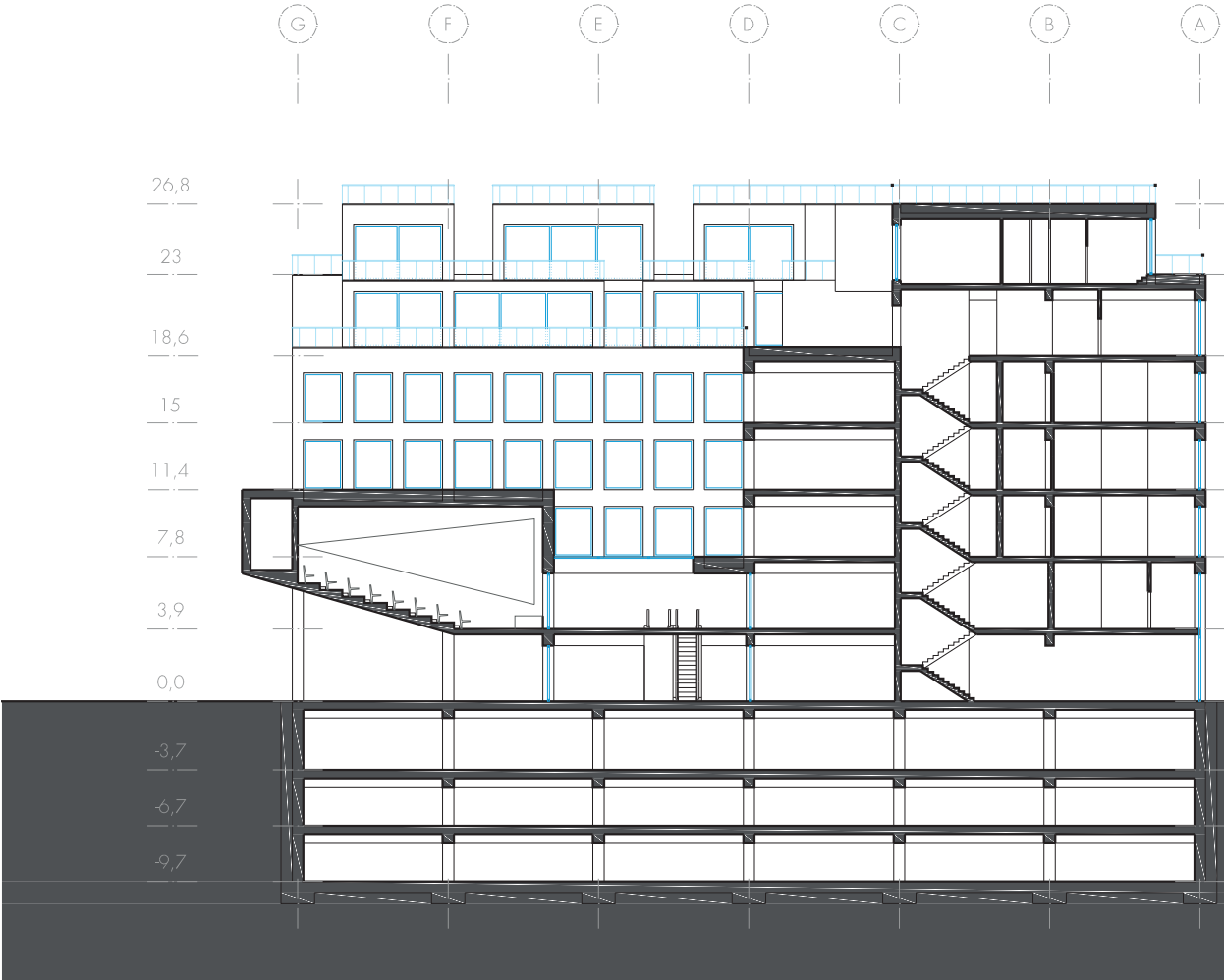
východní pohled | M1:400



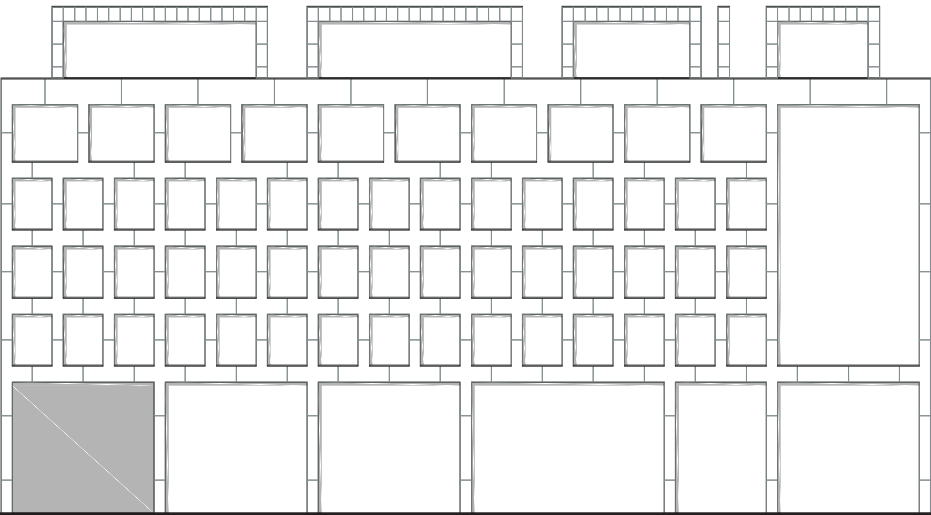
západní pohled | M1:400



příčný řez | M1:400



spárořez | M1:400



severní pohled | M1:400



jižní pohled | M1:400





Perspektiva **od Náměstí Republiky**



Perspektiva **z nástupiště**





Perspektiva z teras openspace kanceláří



Perspektiva **obchodní pasáže v prvním podlaží**



Perspektiva **obchodní pasáže** ve druhém podlaží



Perspektiva **z plochy náměstí**



Perspektiva z nástupíště

