



PRAGUE URBAN CAMPUS

| FA ČVUT | 2010/2011 | ZUZANA DRAHOTOVÁ | ROMAN CHVILÍČEK |

PRAGUE URBAN CAMPUS
NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Architektura a urbanismus
Fakulta architektura ČVUT

Diplomní projekt

Vedoucí: Ing. arch. Jan Aulík
Ústav: 15127 Ústav navrhování I

Autoři: Ing. arch. Zuzana Drahotová, MSc Arch
zuzana.drahotova@gmail.com

Ing. arch. Roman Chvilíček
roman@chvilicek.cz

Oponenti: Mgr. Akad. arch. Roman Brychta
PROJEKTIL ARCHITEKTI

Ing. arch. Štěpán Kubíček
CARAA.CZ

OBSAH

KONTEXT	04
ANALÝZY	11
PROGRAM	16
FÁZE PROJEKTU	22
VEŘEJNÝ PROSTOR	23
situace širších vztahů	23
souvislosti	24
situace	28
NOVÁ BUDOVA	29
schema	30
vizualizace	31
řezy	32
půdorysy	33
KONVERZE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ	34
historie nákladového nádraží	35
původní plány	36
koncept	39
program	42
vizualizace	47
půdorysy	51
řezy	57
pohledy	59
fyzický model	61
ZÁVĚR	63
oponentura	64
zdroje	68

~~AREÁL NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV ...~~
~~INDUSTRIÁLNÍ BUDOVA NÁDRAŽÍ ...~~

Nacházíme se v postindustriální době. Dřívější sláva průmyslových děl s jejich specifickou atmosférou jsou na ústupu. Jak na tento vývoj reagovat?

ÚVODEM...

... po nedávných volbách a celém předvolebním období snad neexistuje jiný čas, kdy by se mi tolik přičilo používat termín vize. Ale na rozdíl od propagačních slov a slibů, historie opravdu ukázala, jakou nemalou roli v utváření a dalším vývoji architektury sehrály. Ukázaly možnost architektury změnit svět...

O Nákladové nádraží Žižkov se začalo zajímat UNESCO



ONDŘEJ RUT 8.4.2010 / Vývoj kolem budoucího využití Nákladového nádraží Žižkov se dostává do další fáze. Zatímco v severní části nádraží se zřejmě velmi brzy začne stavět, zbytek území čeká na schválení nového územního plánu. Plány žižkovské radnice na zbourání staré budovy Nákladového nádraží a protažení Olšanské může zhatit zájem UNESCO i navržený zápis budovy do seznamu kulturních památek.

památek.

07.04.2010 | Autor: Ondřej Rut

[celý článek >>](#)

Klub za starou Prahu prosazuje nádraží Žižkov jako památku



ČTK 26.3.2010 / Klub za starou Prahu poslal ministerstvu kultury návrh na prohlášení Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku. Obává se o osud průmyslové stavby, na místě by se totiž měly stavět kanceláře a byty, a to díky výjimce ze stavební uzávery schválené městem.

27.03.2010 | Autor: ČTK

[celý článek >>](#)

Žižkovské nádraží čeká revitalizace



Novinky.cz 6.4.2010 / Městská rada na svém zasedání schválila výjimku ze stavební uzávery na nákladovém nádraží Žižkov. Znamená to, že na části území se může stavět, a to i bez plánovaného schválení nového pražského územního plánu a celoměstsky významných změn.

07.04.2010 | Autor: Hynak Paštila, Právo

[celý článek >>](#)

Ministerstvo rozhoduje, zda nádraží na Žižkově bude památkou



ČTK 8.6.2010 / Ministerstvo kultury (MK) začalo posuzovat, zda by se Nákladové nádraží Žižkov mohlo stát kulturní památkou. ČTK to dnes sdělili zástupci Strany zelených v Praze 3, kteří kritizují zamýšlené radikální změny v areálu nádraží. Až do konce řízení se musí vlastník o nemovitost starat tak, jako kdyby již za památku prohlášena byla. Žižkovské nádraží patří mezi oblasti, které Praha spolu s developery plánuje měnit přestavbami pro jiné než původní účely.

09.06.2010 | Autor: ČTK

[celý článek >>](#)

Žižkov přijde o funkcionalistickou chloubu, radnice o „barabiznu“ nestojí



iDnes.cz 14.4.2010 / Funkcionalistická budova nákladového nádraží Žižkov má ustoupit nové obytné čtvrti, v plánech se s ní už nepočítá. Na jejím místě nejspíš povede hlavní ulice. Zatímco radnice Prahy 3 to neřeší a nechává debatu o "barabizně" na odborné veřejnosti, architekti litují ztráty industriálního unikátu.

14.04.2010 | Autor: Lenka Poláková

[celý článek >>](#)

Konec žižkovského nádraží?



Česká televize 16.4.2010 / Pořad Studio 6 dnes přinesl reportáž o budoucím osudu industriálních staveb na nákladovém nádraží Žižkov. V rozhovoru vystupují Leoš Anderle, ředitel developmantu společnosti Sekyra Group a Eva Dvořáková z Národního památkového ústavu.

16.04.2010 | Autor: Česká televize

[celý článek >>](#)

Zdeněk Lukeš: Nebouřte žižkovské nádraží



Lidové noviny 12.6.2010 / Ze zajímavé industriální stavby může být výrazná dominanta Prahy 3. Anebo jí postihne stejný osud jako kdysi Těšnov

12.06.2010 | Autor: Zdeněk Lukeš

[celý článek >>](#)

Praha mezi volbami spěchá. Místo nádraží chce nové domy



Aktuálně.cz 3.6.2010 / Čtyři měsíce před komunálními volbami udělali pražští zastupitelé první krok k tomu, aby hlavní město pustilo developery na lukrativní pozemky tří nádraží - Masarykova, Smíchovského a Nákladového nádraží na Žižkově.

03.06.2010 | Autor: Pavel Bareš, Aktuálně.cz

[celý článek >>](#)

O nákladové nádraží Žižkov se přou developeři a památkáři



Rozhlas.cz, 9.9.2010 / Developeři svádějí boj s památkáři o lukrativní parcely nákladového nádraží Žižkov. Jedni chtějí tuto funkcionalistickou stavbu srovnat se zemí, druzí zachránit pro další generace. Během několika týdnů oznámí ministerstvo kultury, zda nádraží prohlásí za kulturní technickou památku.

10.09.2010 | Autor: rozhlas.cz (Michaela Vetešková, Petra Benešová, Lucie Maňourová)

[celý článek >>](#)

Pražské zastupitelstvo dalo zelenou přeměně starých nádraží

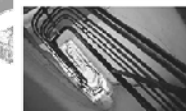


Český rozhlas 3.6.2010 / Praha je zase o krok blíže k přestavbě bývalých a starých nádraží. Zastupitelé hlavního města dnes odhlasovali další projednávání změn, které umožní přestavbu Masarykova a Smíchovského nádraží a Nákladového nádraží Žižkov.

04.06.2010 | Autor: Český rozhlas

[celý článek >>](#)

Nebourat. Budova nádraží na Žižkově má být památkou



Pražský deník 8.6.2010 / Funkcionalistický objekt se zřejmě podaří zachovat, Olšanské tudy prodloužena nebude.

08.06.2010 | Autor: Lukáš Marek, Pražský deník

[celý článek >>](#)

Co bude stát na místě žižkovského nákladového nádraží?



ONDŘEJ RUT 27.4.2010 / Během posledních několika let k občanům Prahy tu a tam prosákne zpráva o tom, jak bude vypadat Nákladové nádraží Žižkov po jeho chystané přestavbě. Zprávy jsou často protichůdné, postoje developerů, žižkovské radnice i hlavního města se proměňují. Rozvoj tohoto území je přitom velkou příležitostí, ale i hrozbou pro budoucnost třetí městské části.

20.04.2010 | Autor: Ondřej Rut

[celý článek >>](#)

AUDIO: Prolomení stavební uzávery na Žižkově je údajně nekoncepční



Český rozhlas 1.4.2010 / Na hlavu rady hlavního města se snesla kritika kvůli prolomení stavební uzávery na Nákladovém nádraží Žižkov. Podle opozice toto rozhodnutí de facto obchází připravovaný územní plán a umožňuje developerům část nádraží nekoncepčně zastavět. Na třetině plochy nádraží vzniknou byty, administrativní budovy a obchody. Vedení města nad výtkami nechápavě kroutí hlavou.

Pokračuje redaktor Petr Kořínek.

02.04.2010 | Autor: Český rozhlas, Petr Kořínek

[celý článek >>](#)

"Sometimes it is important to find out what the city is - instead what it was, or what it should be."
Rem Koolhaas

Máme jasnou siluetu města, kterou během zítřka nepřetvoříme... Máme zaběhlý model funkčního plánování, který nefunguje... Máme aktualizace územního plánu, které se mění rychleji než realizují... Máme rozlehlé rozvojové plochy, které paradoxně současný organismus města oslabují... Máme strategický plán bez strategie!

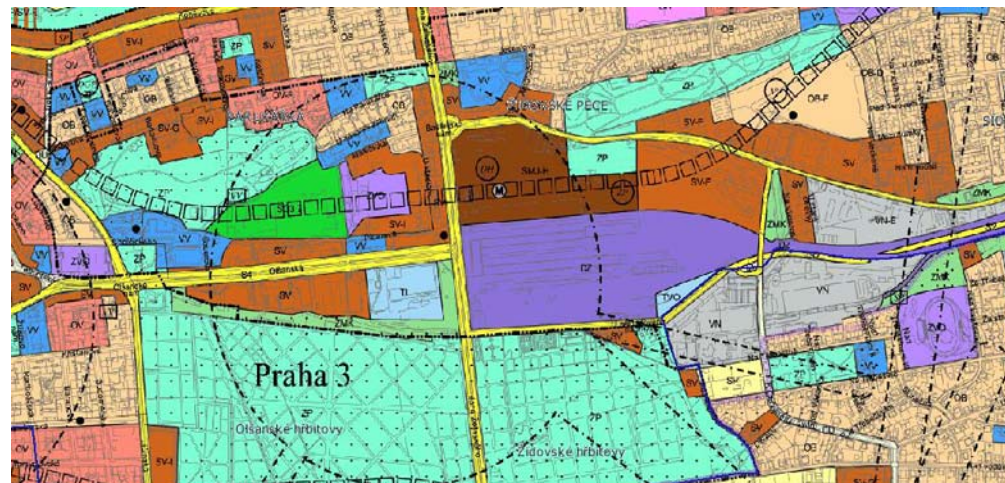
Ve své diplomové práci nerespektuji územní plán hlavního města Prahy. Z mého pohledu je celý koncept postaven na dvou základních omylech. Stále chápe město jako vznikající organismus. Uskutečnitelnost všech zamýšlených plánů je v rámci "aktuálnosti" nemožná.

Považuji územní plán za statický. Město je hotové. Přetvořit ho stojí neúměrné množství energie a času, což se výsledku nikdy nevyrovná. Proto ani vybravení ploch, označené jako funkční členění, nepovažuji za koncepci. Je na čase, odvrátit se od "plánování přetváření" a více se zaměřit na "plánování dotváření". Novým konceptem územního plánu by se pak staly pouze aktuální plochy, dnes nazvané jako významná přestavbová území. Mohlo by to uchránit město před unáhlenými gesty, při kterých územní plán například bourá nákladové nádraží Žižkov (v rámci významného přestavbového území) dříve, než by disponoval jakýmkoliv konkrétním architektonickým návrhem, tedy důvodem. Mohlo by to ukončit nekonečné dohadování a naopak vyvolat přínosné diskuse...



rozsah koncepce územního plánu hlavního města Prahy

PLOŠNOST

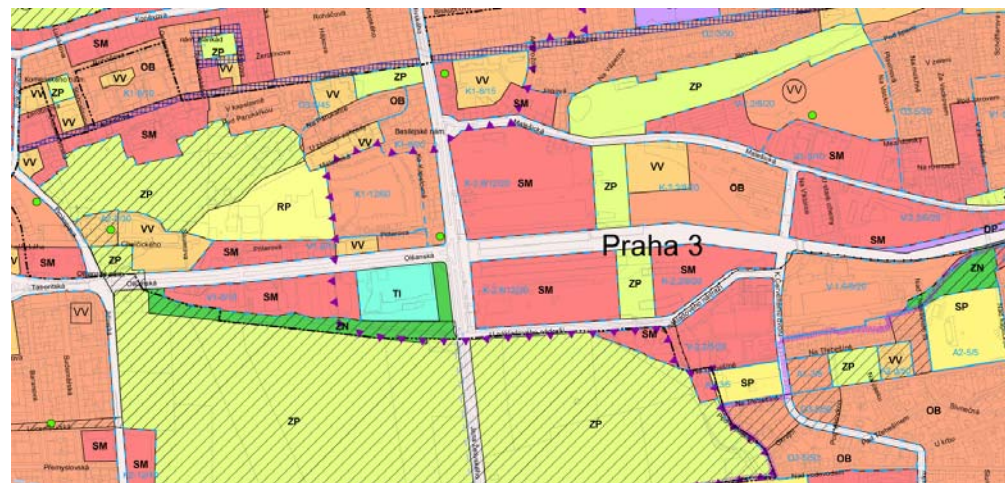


stávající územní plán



významná přestavbová území jako nevyřešené oblasti

STATIKA



nová koncepce územního plánu



významná přestavbová území jako hlavní objekty zájmu

DYNAMIKA

Kolem nákladového nádraží Žižkov se vedou už několik let nekonečné debaty. A povedou se dál, dokud se nezmění přístup k zadání. Na místo konkrétních, sice pečlivě propracovaných urbanistických nebo architektonických návrhů (záměrně jsem napsala nebo, protože většinou je to pouze jedno anebo druhé), by se měla vypracovat základní idea, podložená především na celoměstských rozborech a soudobých požadavcích...



omezený zájem, omezená vize, omezení



50°05'70" S, 14°28'30" V

ZAKONZERVOVAT NEBO ZBOURAT?

S rapidním rozvojem měst a růstem městských center v druhé polovině 20.století byly původně periferní industriální areály zcela pohlceny. Současně však k došlo k zásadní výměně ekonomických rolí a to odvrácení se od industriální produkce ke službám. Tyto "giganty" tak pohřbily úplně. Postindustriální období zbavilo průmyslové objekty, resp. pozemky původního významu, paradoxně je ale lokalizovalo do nejlukrativnějších oblastí města.

Praha potřebuje růst, rozvíjet se. Přesto je velkým trendem poslední doby ochránářství. Má různé podoby a zabírá čím dál tím více ploch. Spoustu objektů, míst je označena jako památkově chráněná, aniž by je doprovázela nějaká vize, rozumné důvody či potřeba. Většinou se tak stane, aby současná věc nebyla odstraněna z povrchu zemského. Hlavně se tu spíše jedná o jakousi prevenci.

Sentimentalita nás často nutí uchovávat věci, přestože své užití či původní význam ztratily, dokonce byly dávno nahrazeny novými. Zároveň nám také brání přetvořit tyto objekty dál a případně se otevřít novému využití. Přijde mi, že na podobném principu funguje i památková péče. Je pochopitelné, že v postindustriální době máme sentimentální vztah k nádražím. Nesmíme ale zapomínat, že jedním z klíčových posláních funkcionalistických budov je chovat se jako stroj a měnit se s časem. Pokud nemá nádraží v současné době využití, je zkrátka nutné najít nové.

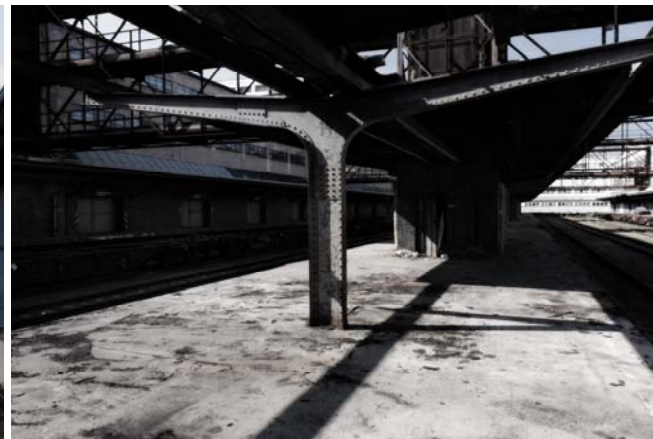
"Do not let us deceive ourselves in this important matter: it is impossible, as impossible as to raise the dead, to restore anything that has ever been great or beautiful in architecture"

John Ruskin, 1849

"V této důležité věci se nepodvádějme: je nemožné, tak jako je nemožné vstát z mrtvých, zrestaurovat cokoli, co kdy v architektuře bylo velkolepé nebo nádherné."

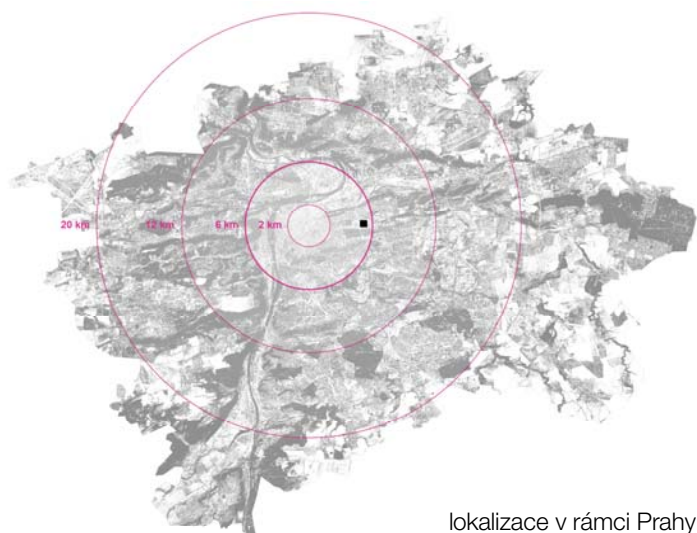
John Ruskin, 1849



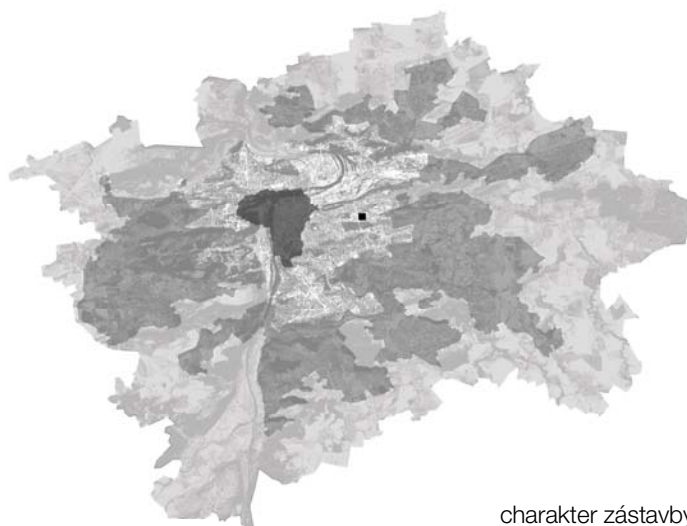


ANALÝZY

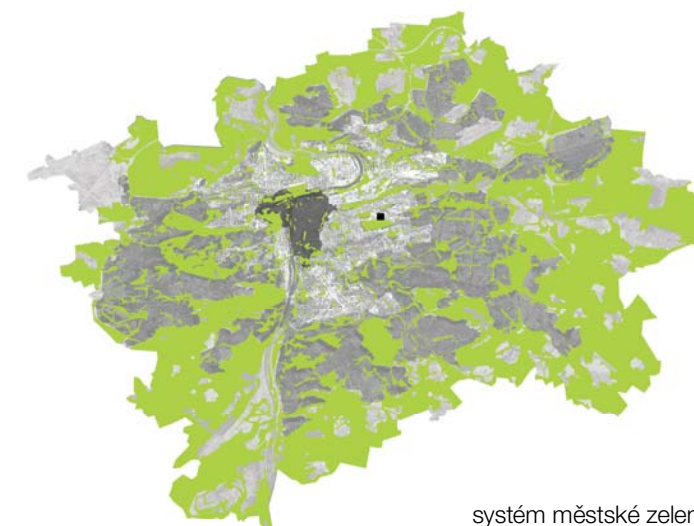
Nákladové nádraží Žižkov se nachází na velmi lukrativním místě. Je situováno v dostupné vzdálenosti k městskému centru a stále obklopeno kompaktní městskou zástavbou. Vzniklo v období průmyslové revoluce, kdy se formovala největší část Prahy (na historickém vývoji vyznačeno bílou barvou). V blízkosti se nenacházejí žádné významné vodní toky ani nádrže. Systém celoměstské zeleně naopak ukazuje přítomnost parků, přestože některé jsou velice specifického určení jako například Olšanské hřbitovy. Z analýz mi vyplývá, že není nezbytné, dokonce ani vhodné nechat tuto plochu naprosto nezastavěnou.



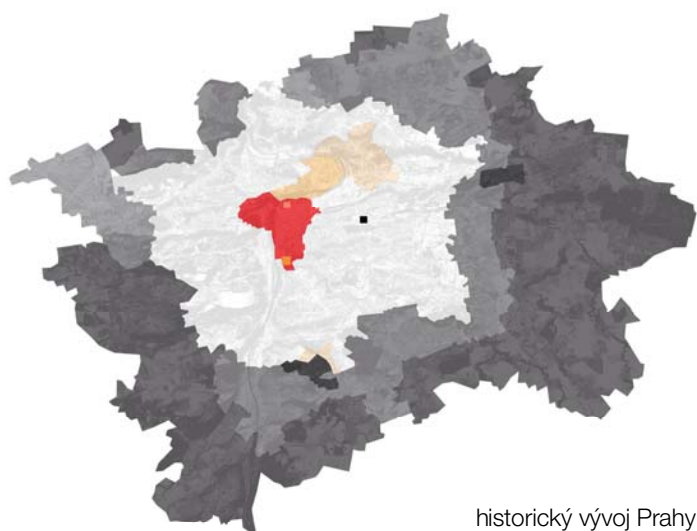
lokalizace v rámci Prahy



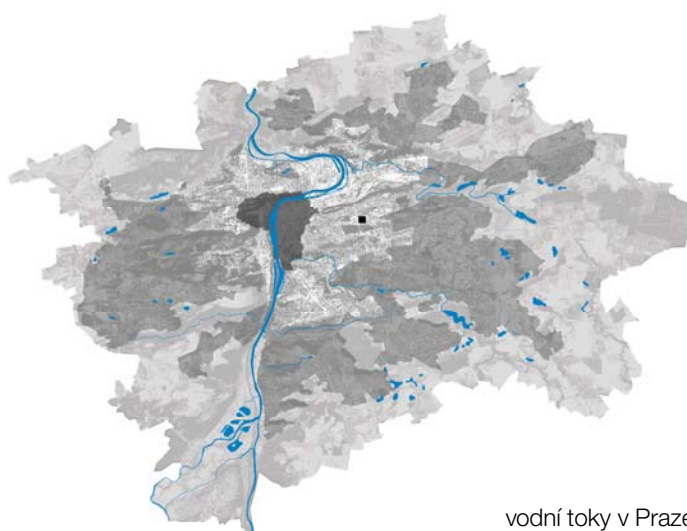
charakter zástavby



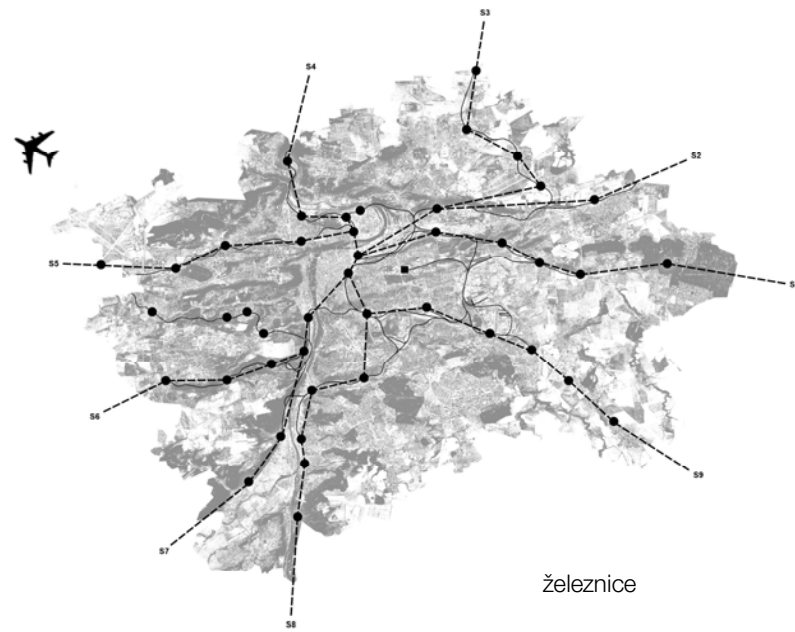
systém městské zeleně



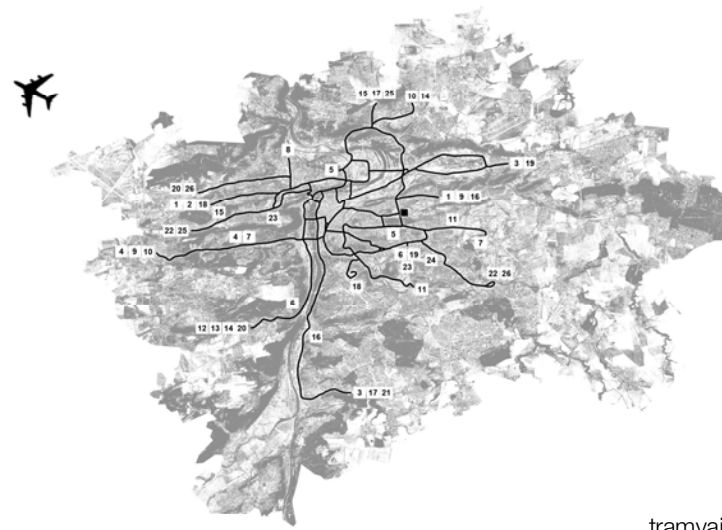
historický vývoj Prahy



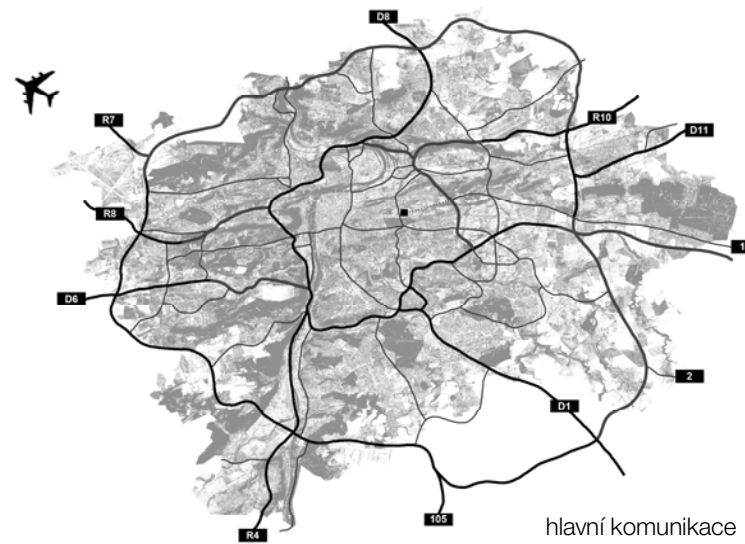
vodní toky v Praze



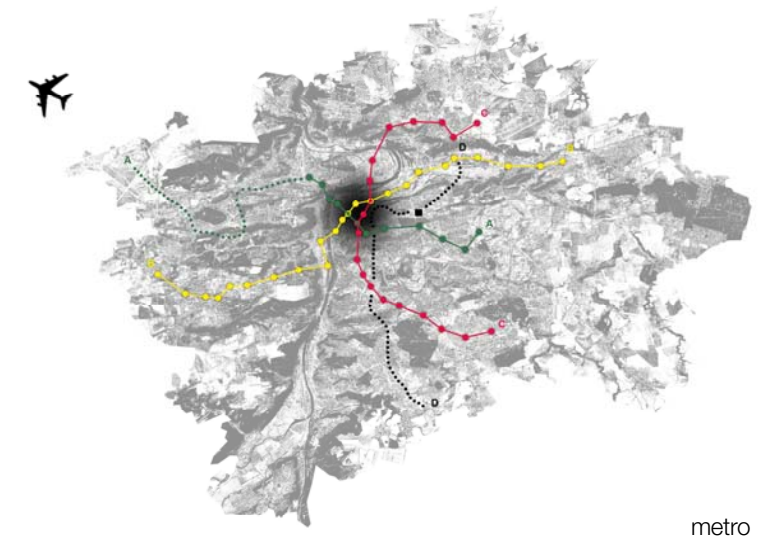
železnice



tramvaje



hlavní komunikace



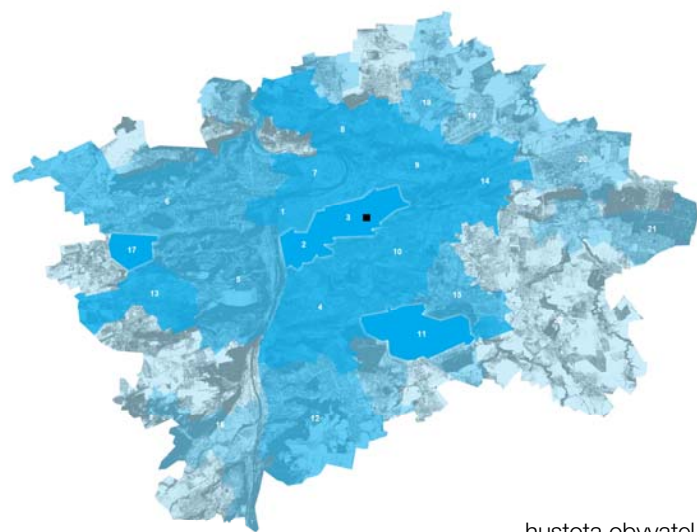
metro

Dobré dopravní napojení zajišťuje nákladovému nádraží Žižkov bezproblémovou dostupnost. Plánované metro D se stanicí v areálu, se kterou pro svůj návrh počítám, tento potenciál ještě znásobí.

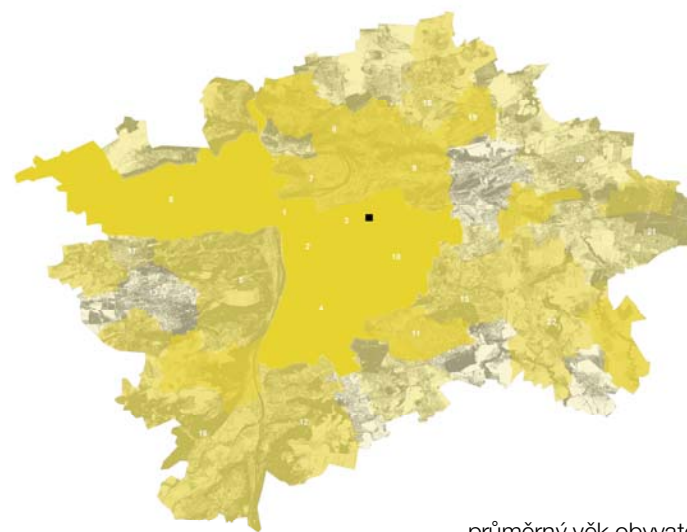
Žižkov patří mezi části města s nejstarším průměrným věkem obyvatel. Podle posledních statistik se toto číslo pohybuje okolo 43 let a více. Se svou hustotou přes 7000 osob/km² se také řadí mezi nejvíce zalidněné městské oblasti Prahy. V poslední době však dochází k výraznému úbytku obyvatel. Některé zdroje tvrdí, že jedním z důvodů je právě zavedení modrých parkovacích zón, které výrazně komplikují parkování například podnájemníkům, kteří tu nemají trvalé bydliště, tedy ani povolení své auto bezplatně odstavit. Další statistiky ukazují, že velmi významnou migrující skupinou, která Žižkov opouští, jsou vysokoškoláci. Praha 3 má za poslední období jeden z nejnižších nárůstů vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva. Změna vzdělanostní struktury má významný vliv na sociální prostředí oblastí. Fakt, že na Žižkově převládají starší obyvatelé, obecně považovány za skupinu s nižší úrovní vzdělanosti, tomu nepříspívá.

Migrace a vzdělanost jsou velmi úzce spojeny. Dnešní trendy lákají vysokoškoláky stěhovat se na okraj města do svého vlastního, finančně dostupného domu, případně velkorysého bytu. To však má za následek hrozbu snižování sociálního statusu v opuštěných oblastech, dnes bohužel i v centru města, jelikož se jedná o sociálně silnější obyvatelstvo.

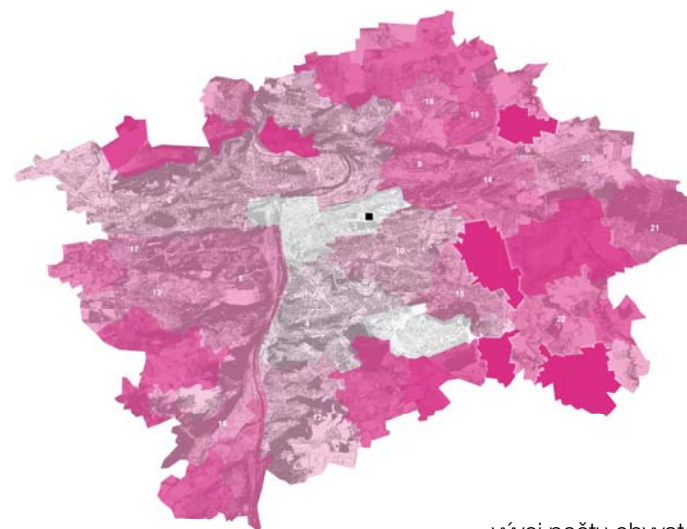
Je evidentní, že pokud chceme vrátit zájem o Žižkov, musí se tu opět zvýšit především atraktivita. Nabídka samotných bytů není rozhodně dostačující a ani zapotřebí. Naopak ulehčení problému s parkováním a vnesení nového programu do oblasti pomůže zvýšit atraktivitu nejenom v areálu nádraží, ale i v jeho bezprostředním okolí.



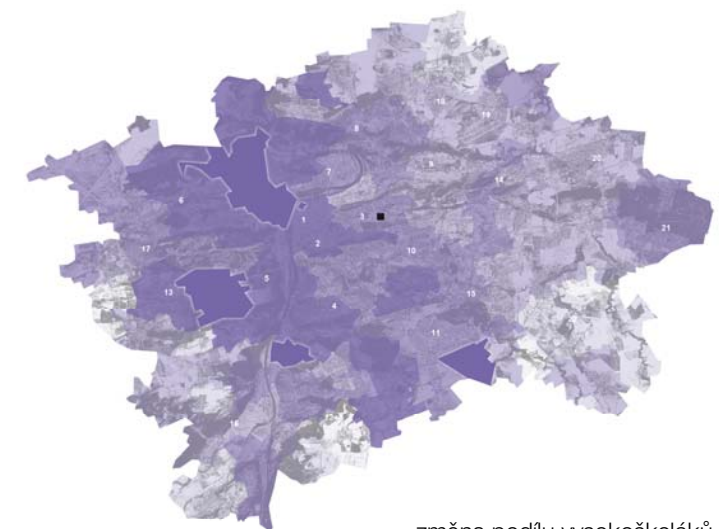
hustota obyvatel



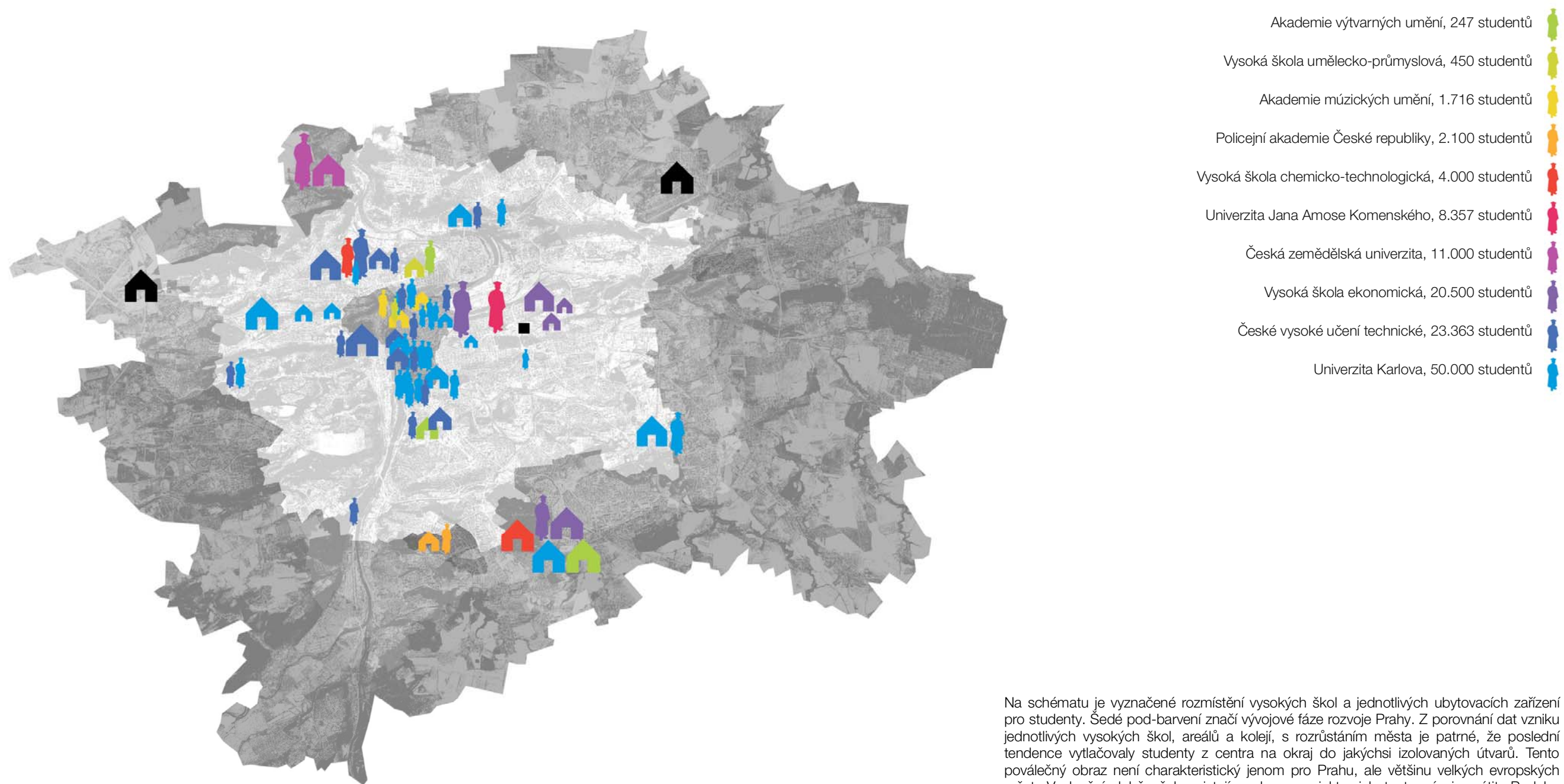
průměrný věk obyvatel



vývoj počtu obyvatel



změna podílu vysokoškoláků



Na schématu je vyznačené rozmístění vysokých škol a jednotlivých ubytovacích zařízení pro studenty. Šedé pod-barvení značí vývojové fáze rozvoje Prahy. Z porovnání dat vzniku jednotlivých vysokých škol, areálů a kolejí, s rozrůstáním města je patrné, že poslední tendence vytlačovaly studenty z centra na okraj do jakýchsi izolovaných útvarů. Tento poválečný obraz není charakteristický jenom pro Prahu, ale většinu velkých evropských měst. V dnešní době však existují snahy a projekty, jak tento vývoj zvrátit. Podoba univerzitního kampusu jako izolované monofunkční komunity musí projít revizí.

V novinových článcích se často mluví o Praze jako vzdělanostním městě. V současnosti tu opravdu studuje více než 100.000 studentů. Pokud je to jeden z tolik výrazných charakteristických rysů, musí se tento systém co nejdříve odvrátit od pokračujícího "vystěhovávání studentů" za město a neplánovat nové areály v Letňanech ani Ruzyni (na schématu znázorněny jako černé objekty).

Jedna z ideálních situací, je lokalizovat studenty ve vnitřním městě. Věřím, že Praha tuto kapacitu má a je schopna nalézt vhodné umístění, dokonce i pro integrované campusy. Tento potenciál má nepochybně i stávající nákladové nádraží Žižkov. Víím, že je v soukromém vlastnictví českých drah, které se z výhodného prodeje snaží vylézt maximum. Přesto, nepřevažuje tu přeci jen zájem okolí, městské části 3, Prahy nad soukromými zájmy drah?

PŘEHODNOTIT?

URBANISMUS

KONTEXT

UDRŽITELNOST

UZAVŘENÝ PROSTOR

OTEVŘENÝ PROSTOR

ARCHITEKTURU

klasické plánování.....	-	PRAGUE URBAN CAMPUS
nevyužívané plochy.....	- intenzivní využití
plošná výstavba.....	- koncentrovaná výstavba
fragmentace.....	- propojení
izolace.....	- synergie
konzervace.....	- inovace
ikonismus.....	- autenticita
bariéry.....	- prostupnost
monofunkce.....	- efektivní mix

LOGICKÉ POKRAČOVÁNÍ NA ŽIŽKOV

Může vzájemná synergie architektury a urbanismu ovlivnit způsoby, jakými se vyučuje, sdílí zkušenosti nebo generují vědomosti? Může změnit sociální systém?

Dříve to byla právě železnice, která udávala rozvoj města. V dnešní době by se za hlavní iniciátory daly považovat nákupní centra či letiště. Věřím, že do budoucna to bude právě výzkum a technologie, které udají směr.

Jak už bylo uvedeno výše, Praha plánuje nový vysokoškolský campus. Jeho náplní je integrace výukové, studijní a bytovací kapacity, funkční i prostorové propojení vysokých škol s vědecko-výzkumnými pracovišti. Po přečtení knihy *Campus and the City* jsem tento záměr rozvinula ještě dál. Prague Urban Campus je netypický návrh pro náš vzdělávací systém. Demonstruje moc, jakou na tento systém architektura může mít. Jde o zcela novou typologii. Základními prvky celého návrhu jsou otevřená komunikace mezi lidmi, interakce různých vývojových úrovní, vzájemný dialog, sdílení vědomostí, netradiční symbióza různých oborů a především otevřenost. Je to nový typ výzkumu a vzdělání podpořené obchodem a společností. Funkce už nejsou nadále separovány do jednotlivých objektů. Vše musí být součástí prostorové sítě - to je architektura! Budova není chápána jako rámec pro užití. Stává se zařízením, které ovlivňuje vnímání prostoru a veškerou komunikaci naopak utváří. Právě dynamika vzájemných vztahů vyvolaná mezi uživatelem a vytvořeným prostorem je určující. Současně campus poskytuje důležité impulzy pro okolní komunitu s cílem jakési městské a sociální revitalizace. Campus se stává klientem pro vynikající veřejný život.

Nový způsob žití + nový způsob vzdělávání se + nový způsob práce + nové formy komunikací + nové formy kooperace + nový urbanismus + nová architektura + nový druh zábavy + nové úvahy o městech a vzájemných vztazích v rámci nich + nový ekonomický a sociální developer budoucnosti + vize = Prague Urban Campus

Příklady úspěšně operujících kampusů - The Nike World campus, Beaverton. The Vitra Campus, Weil am Rhein. Novartis campus, Basel. Leer Park, Dordrecht. TU Delft, Delft. Zernike Complex, Groningen. Cambridge University, Cambridge. Bilgi University, Istanbul (koupání bývalých industriálních budov v méně rozvinutých částech města a předělání) ...

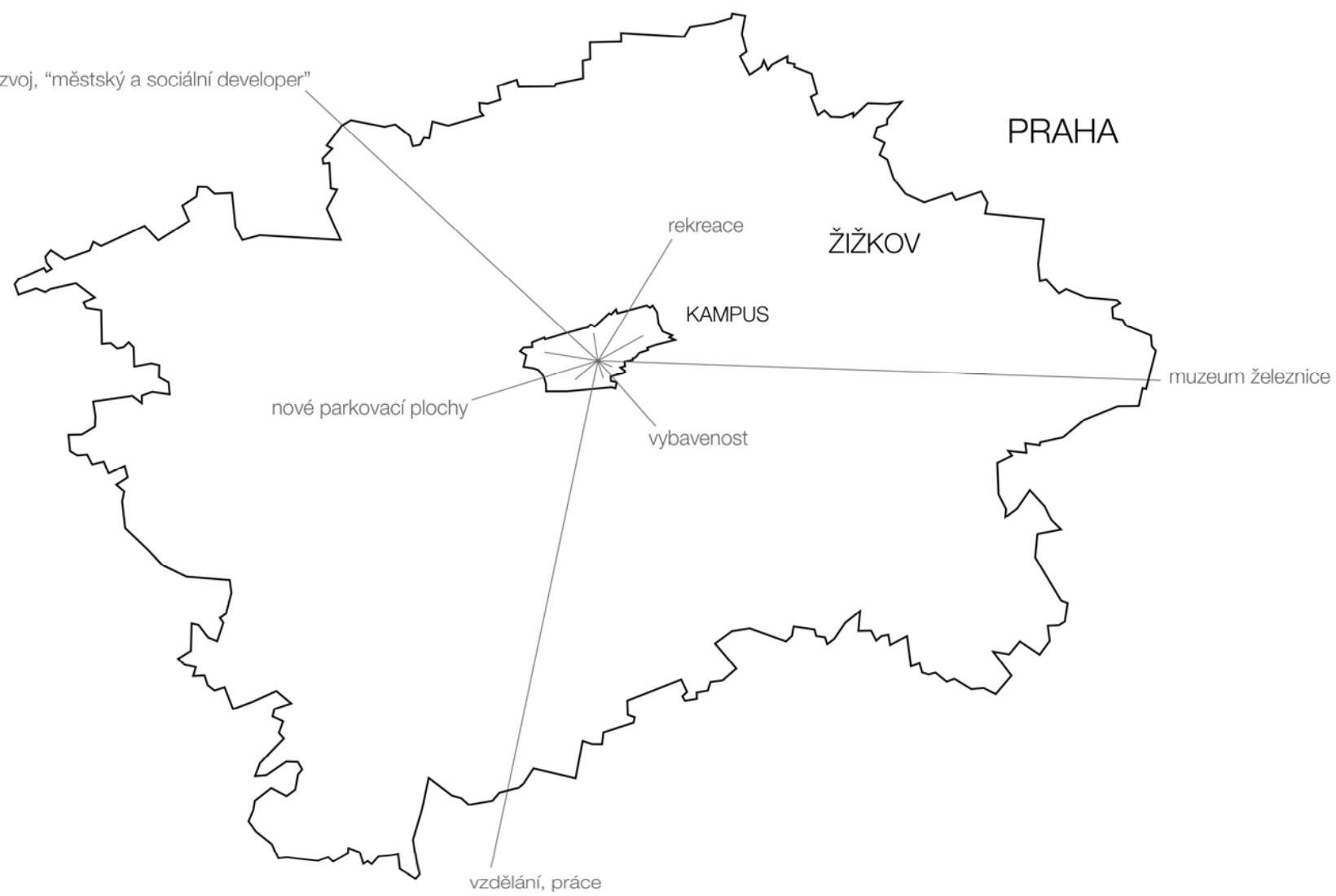
Příklady kooperujících společností v rámci kampusů - Nike, Microsoft, Nokia, Vitra, UPC, Adidas, Novartis.



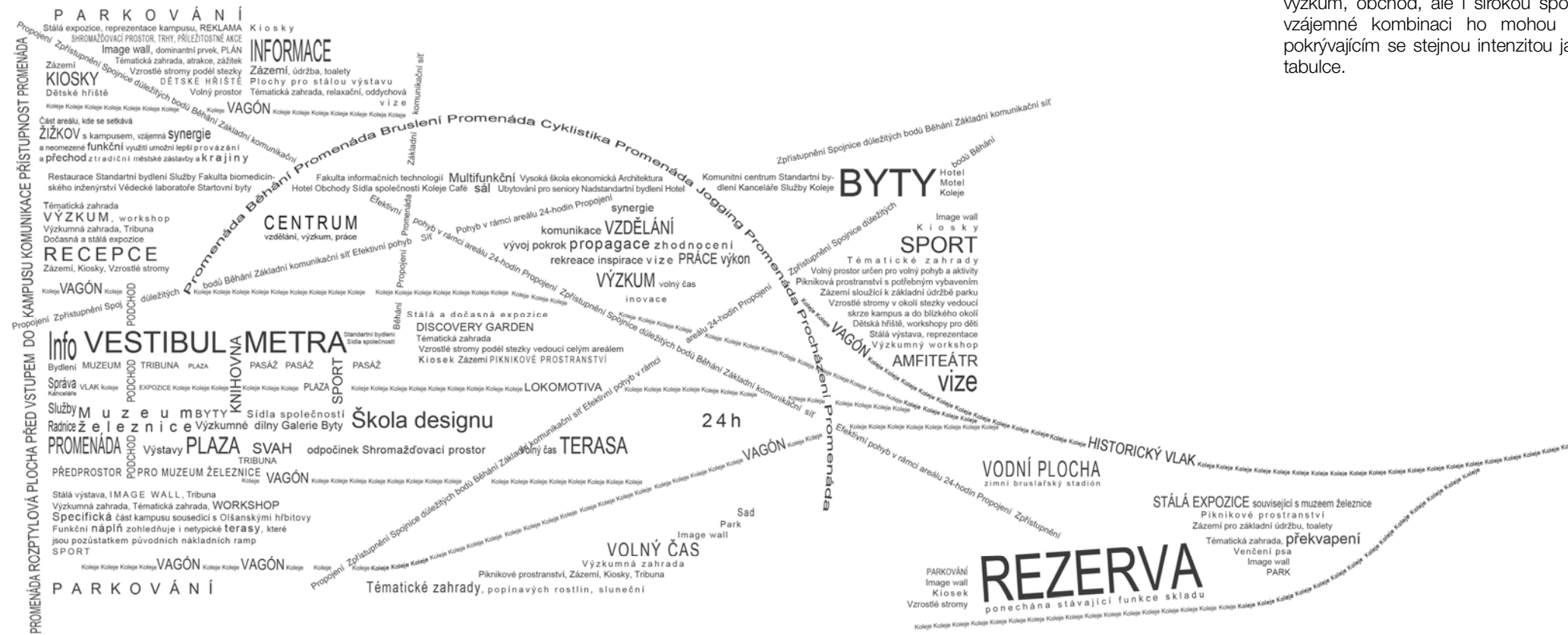
Přínos kampusu a jeho veřejného poslání pro své okolí, Žižkov, městskou část 3, celou Prahu. Zatraktivnění lokal-ity a netradiční kombinace programů lákají široké spektrum uživatelů z různých oblastí.

izolovaný ostrov ?

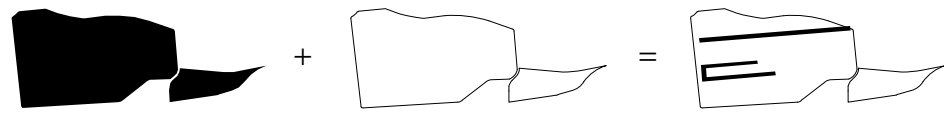
trvale udržitelný rozvoj, "městský a sociální developer"



Při rozloze areálu, jakou má nákladové nádraží Žižkov, nelze spekulovat s myšlenkou jediné funkce, která by celých 33 hektarů efektivně využila. Monofunkce by nakonec dost možná celý areál odepsala. V dnešní době je různorodost žádaná. Dokonce by se dalo říci: čím více pestřejší prostředí, tím je zajímavější. I přesto, že základní myšlenkou návrhu, je vysokoškolský campus, doplňuji celý projekt o řadu dalších funkcí, jako je především výzkum, obchod, ale i širokou společnost, které ke vzdělání neodmyslitelně patří a při vzájemné kombinaci ho mohou významně podpořit. Potrobnější popis programu, pokrývajícím se stejnou intenzitou jak obestavěný, tak nezastavěný prostor, je uveden v tabulce.



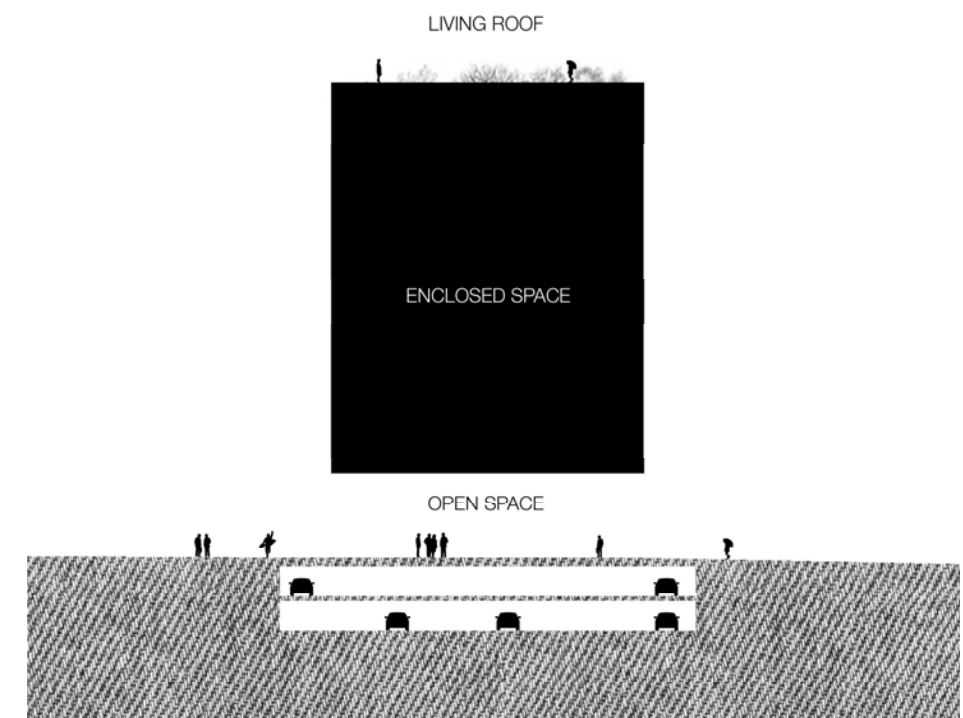
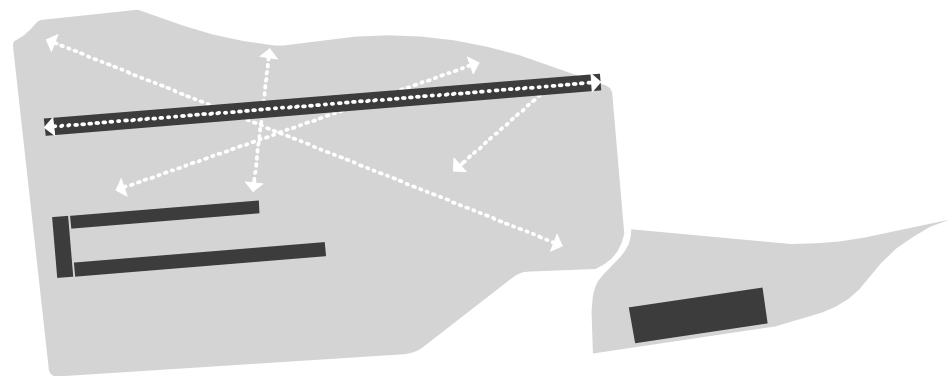
ŽIVOTNÍ STYL VOLNÝ ČAS				EKONOMIE				VÝZKUM VZDĚLÁNÍ																																																				
BYDLENÍ		REKREACE		ZHODNOCENÍ		PROPAGACE		VÝZKUM		VZDĚLÁNÍ																																																		
ubytování pro seniory	startovní byty	standardní byty	luxusní byty	kolleje	motel	hotel	amfiteátr	tribuna	piknikové prostranství	vodní prvky	sportovní zařízení	tematické zahrady	dětská hřiště	dílny pro děti	hry	zábavní zařízení	cirkulace	recepcce	správa areálu	komunitní centrum	sportovní centrum	terapie a rehabilitace	out-door sport	mateřská škola	poliklinika	parkovací místa	vestibul metra D	kiosky	kavárny	restaurace	služby	obchody	kanceláře	dočasné společnosti	stálé společnosti	přehlídky	image wall	informační centrum	centrum kariéry	stálá expozice	dočasné expozice	galerie	multifunkční sál	společenské centrum	muzeum železnice	knihovna	archiv	imaging center	vzdělávací centrum	výzkumné zahrady	výzkumné dílny	přednáškové sály	life science platform	kanceláře	vědecké laboratoře	FIT ČVUT	FBI ČVUT	architektura ARCHIP	umělecká škola (VŠUP)	vysoká škola ekonomická
LIFE																WORK																LEARN																												

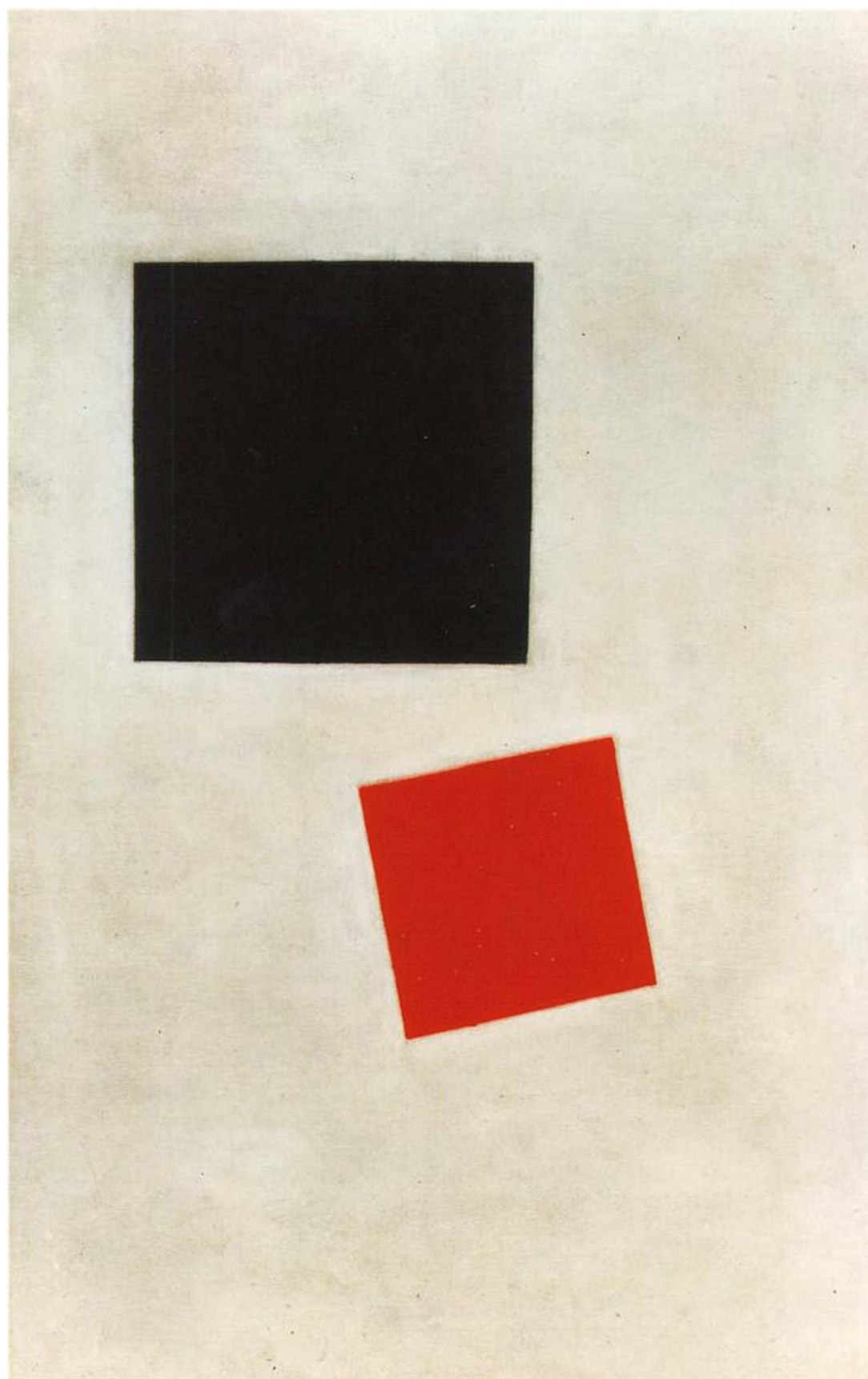


Zastavět nebo nezastavět? Obecně převládají na nákladové nádraží Žižkov dva radikální názory: zastavět celé vs. nechat volné. Vzájemnou synergií se však dá získat mnohem víc. Tím myslím minimalizovat zastavěnou plochu, která však umožní maximální koncentraci a efektivní síť programové náplně uvnitř budovy.

Starověká Akropole a její následné interpretace, kterou Ludwig Mies van der Rohe či Rem Koolhaas užili ve svých projektech, mě oslovila ve způsobu vytváření určitého městského charakteru. Jako obecného urbanistick-ého principu využívám návrhu budovy, která si klade za cíl separaci lidí, a tedy jasnou definici otevřeného a uzavřeného prostoru, respektive veřejného a neveřejného. Prostor v rámci campusu je tak jasně čitelný. Aby v území nevznikla bariéra, je celý objekt vyvýšen.

Venkovní prostor považuji za jeden z nejzajímavějších prvků campusu. Má velmi zásadní vliv na charakter a tamější atmosféru. Přesto je ve většině současných případech zcela neefektivně využíván. Mým cílem je oslava takového prostoru. Vytvořením veřejného tématického parku jeho potenciál jen umocňuji.



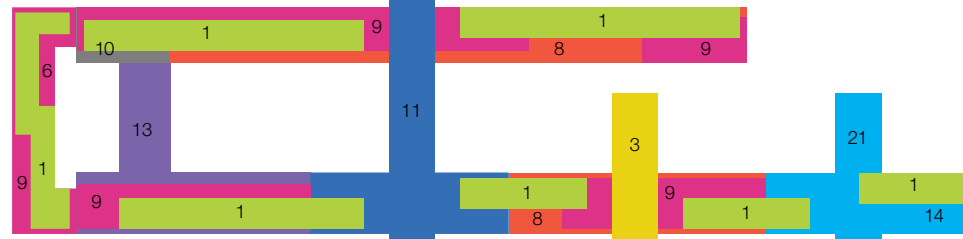


“Je nutné hledat cesty, jak by stará a moderní architektura mohly koexistovat” Rem Koolhaas

Suprematisté se snažili odtrhnout se od pouhého ztvárňování a naopak zahrnout více abstrakce či vize do zaběhlých strnulých postupů. Zásadní je pocit!

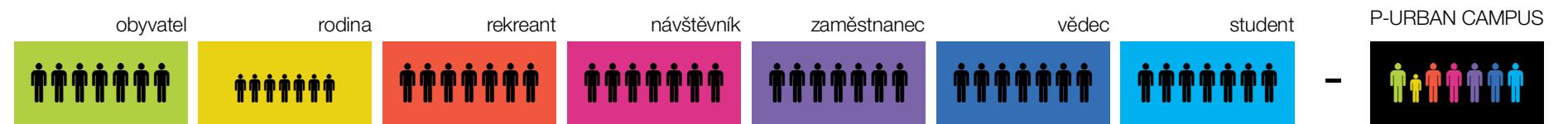
Hlavním zdrojem inspirace byl Malevichův obraz z roku 1915, který nepojednává o hmotách, ale o vztazích. Myšlenka užití jednoduché geometrie s cílem maximálního využití potenciálu stávajícího území, byla investigována prostřednictvím jeho obrazu Černý čtverec a červený čtverec. Dílo zachycuje balanc dvou čtverců založený na dynamice jejich vzájemného vztahu. Vše je umocněno podbarvenou plochou, se kterou vytvářejí perfektní kompozici.

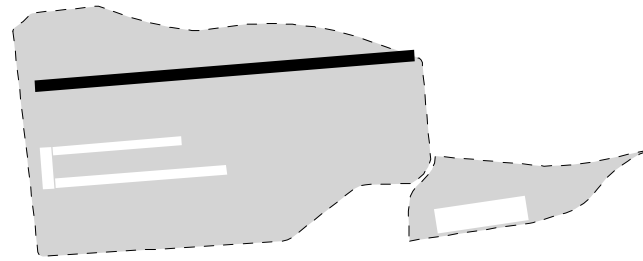
Navržením jediné dlouhé budovy se snažím na stávající objekt nádraží upozornit a zároveň mezi nimi vytvořit napětí. Současně tak zachovávám maximální volnou plochu, kterou ale přesně definuji.



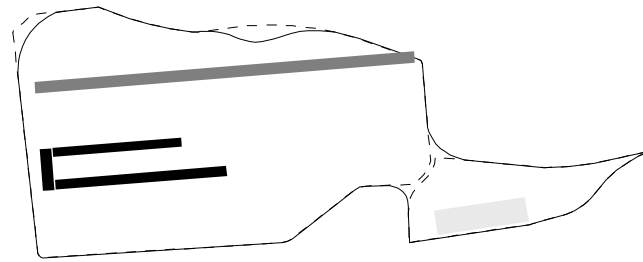
- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1 BYDLNÍ | 11 KNIHOVNA |
| 2 KOLEJE | 12 MULTIFUNKČÍ SÁL |
| 3 SPORT | 13 MUZEUM ŽELEZNICE |
| 4 KOMUNITNÍ CENTRUM | 14 GALERIE |
| 5 SPOLEČENSKÉ CENTRUM | 15 VÝZKUMNÉ DÍLNY |
| 6 INFOCENTRUM, SPRÁVA | 16 LABORATOŘE |
| 7 HOTEL | 17 VŠE |
| 8 SLUŽBY | 18 FBI ČVUT |
| 9 KANCELÁŘE | 19 FIT ČVUT |
| 10 VESTIBUL METRA D | 20 ŠKOLA ARCHITEKTURY |
| | 21 UMĚLECKÁ ŠKOLA |

oproti klasickému zónování nabízí P-urban campus netradiční kombinaci programů a uživatelů

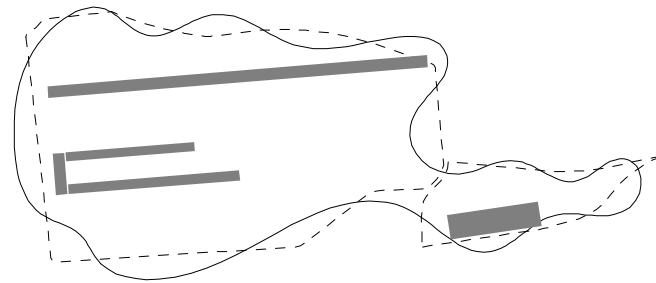




1 | Nová budova a tematický park jako iniciační prvek



2 | Konverze samotných objektů nádraží



3 | Definování hranic, využití rezerv



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

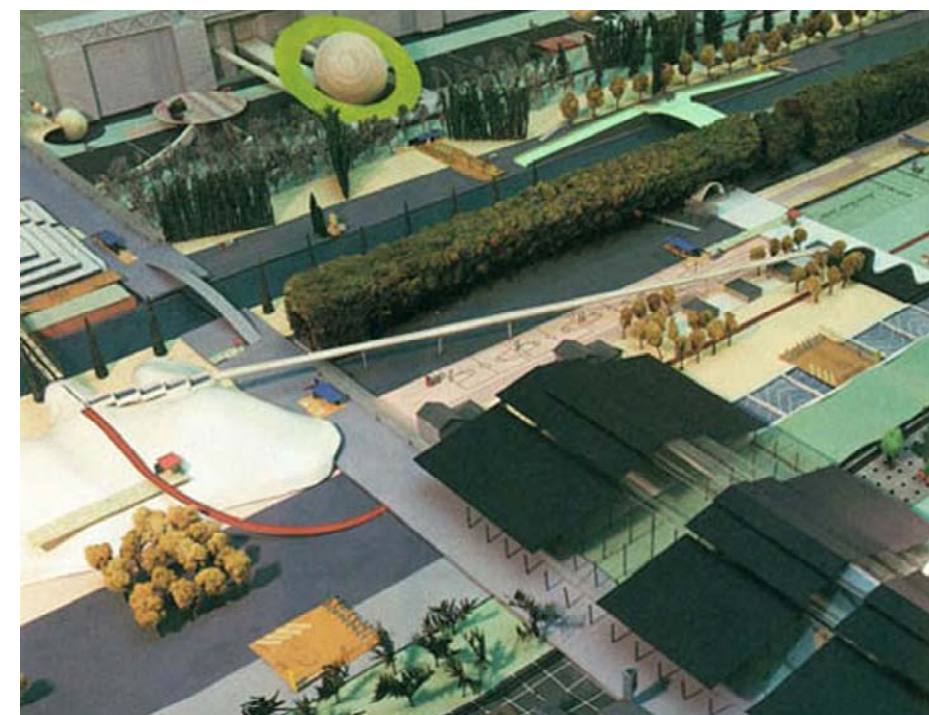


Hlavní inspirací pro návrh tématického veřejného parku je z původu ruského suprematismu. Rozmístění a uspořádání jednotlivých programů je součástí kompozice, která dohromady vytváří ucelený a kompletní obraz.

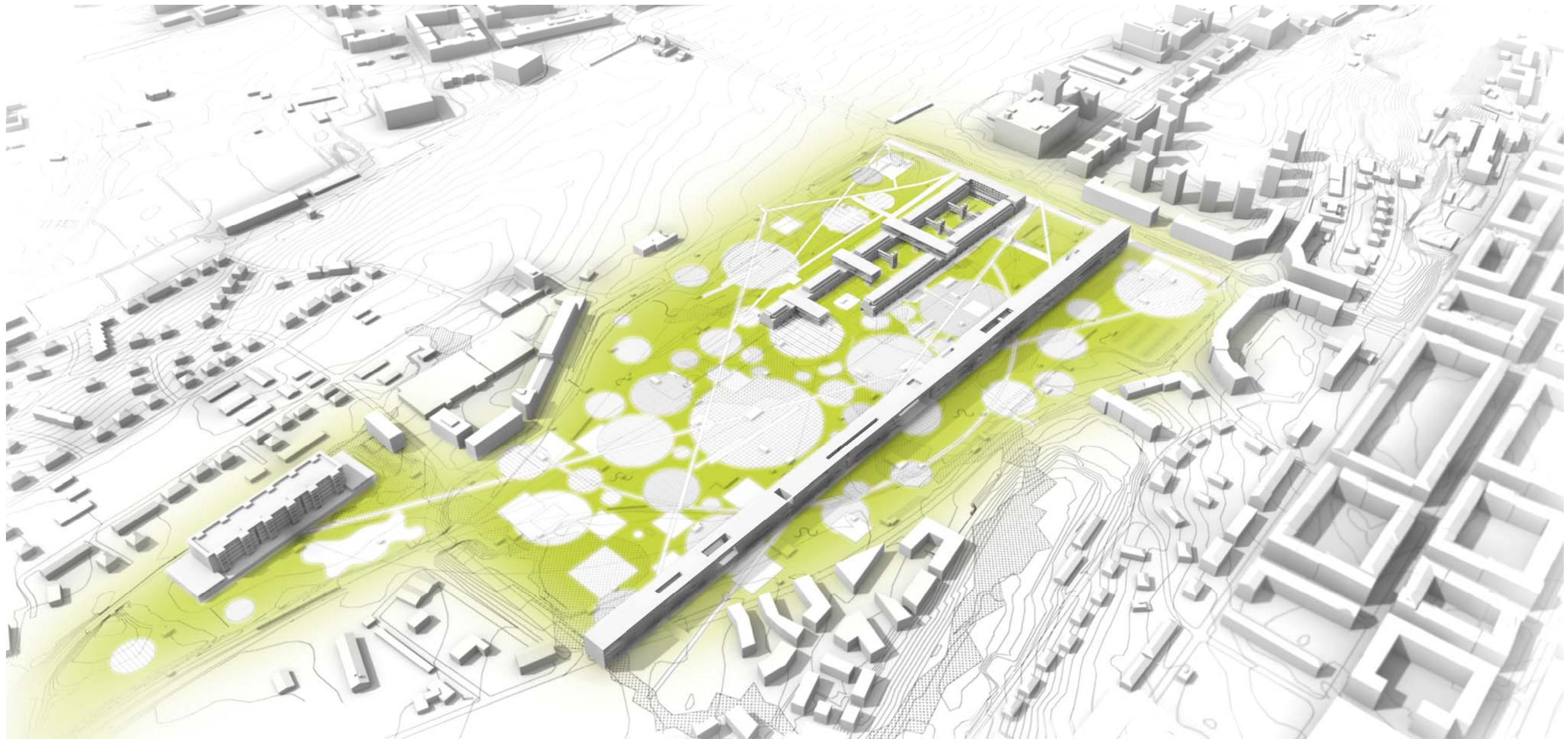
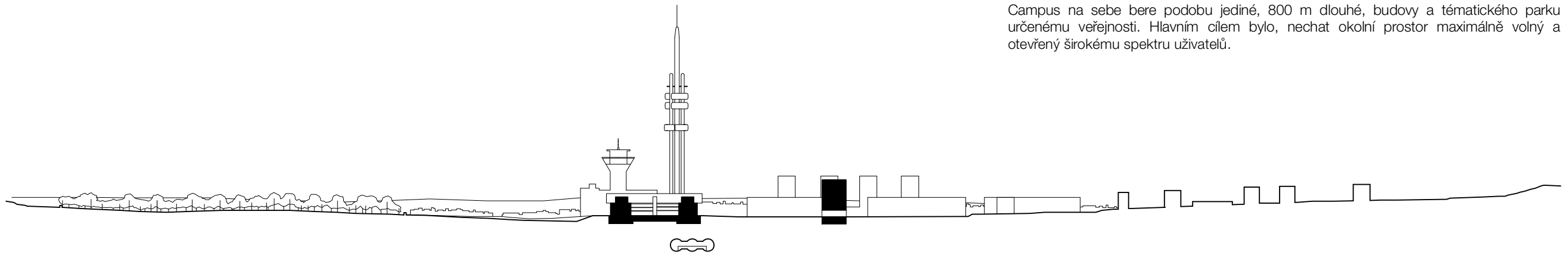
Autorem ukázek suprematistických maleb je Kazimír Malevich.



Parc de la Villette je pařížský veřejný park, navržený architekty z OMA, v místě zrušených městských jatek. Svou plochou 33 hektarů se stal nejrozsáhlejším městským parkem v Paříži. "Je nesmysl navrhovat detailní park". OMA naopak vytváří metodu, jakou by eventuelně mohl vzniknout. Návrh není v žádném případě definitivní. V rámci času se bude proměňovat na základě požadavků a intenzity využívání. Čím více park funguje, tím více bude předmětem transformace. Je to tedy taktický návrh tématického parku, kdy se z implementace množství aktivit získává maximální benefit.



Campus na sebe bere podobu jediné, 800 m dlouhé, budovy a tématického parku určenému veřejnosti. Hlavním cílem bylo, nechat okolní prostor maximálně volný a otevřený širokému spektru uživatelů.





budovy



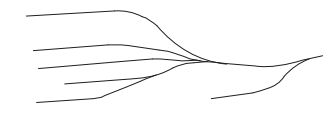
kiosky



pódia



výzkumné workshopy



koleje



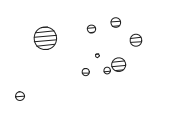
amfiteátr



image walls



doplňky



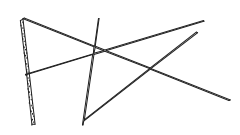
výzkumné zahrady



zábava



market



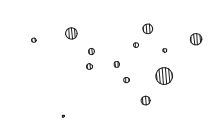
promenády



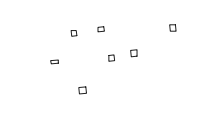
zázemí



sportoviště



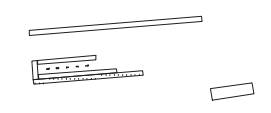
dětská hřiště



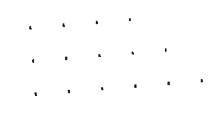
dočasná expozice



vodní prvky



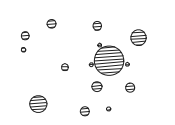
parter



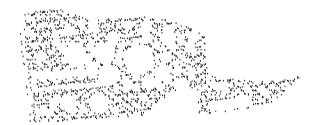
piknik



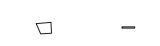
informace



tématické zahrady



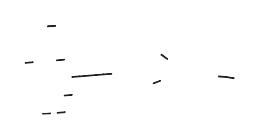
volné užití



parkování



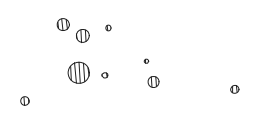
dráha



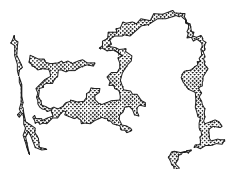
vlaky



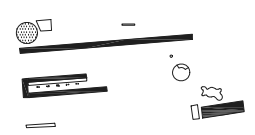
recepce



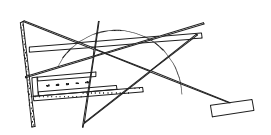
stálá expozice



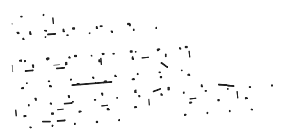
stezka



velké kompoziční prvky



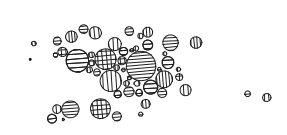
cirkulace



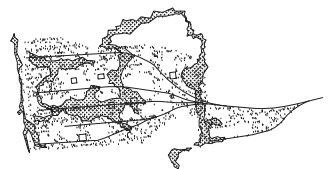
pravidelné objekty



náhodné objekty



tématické plochy

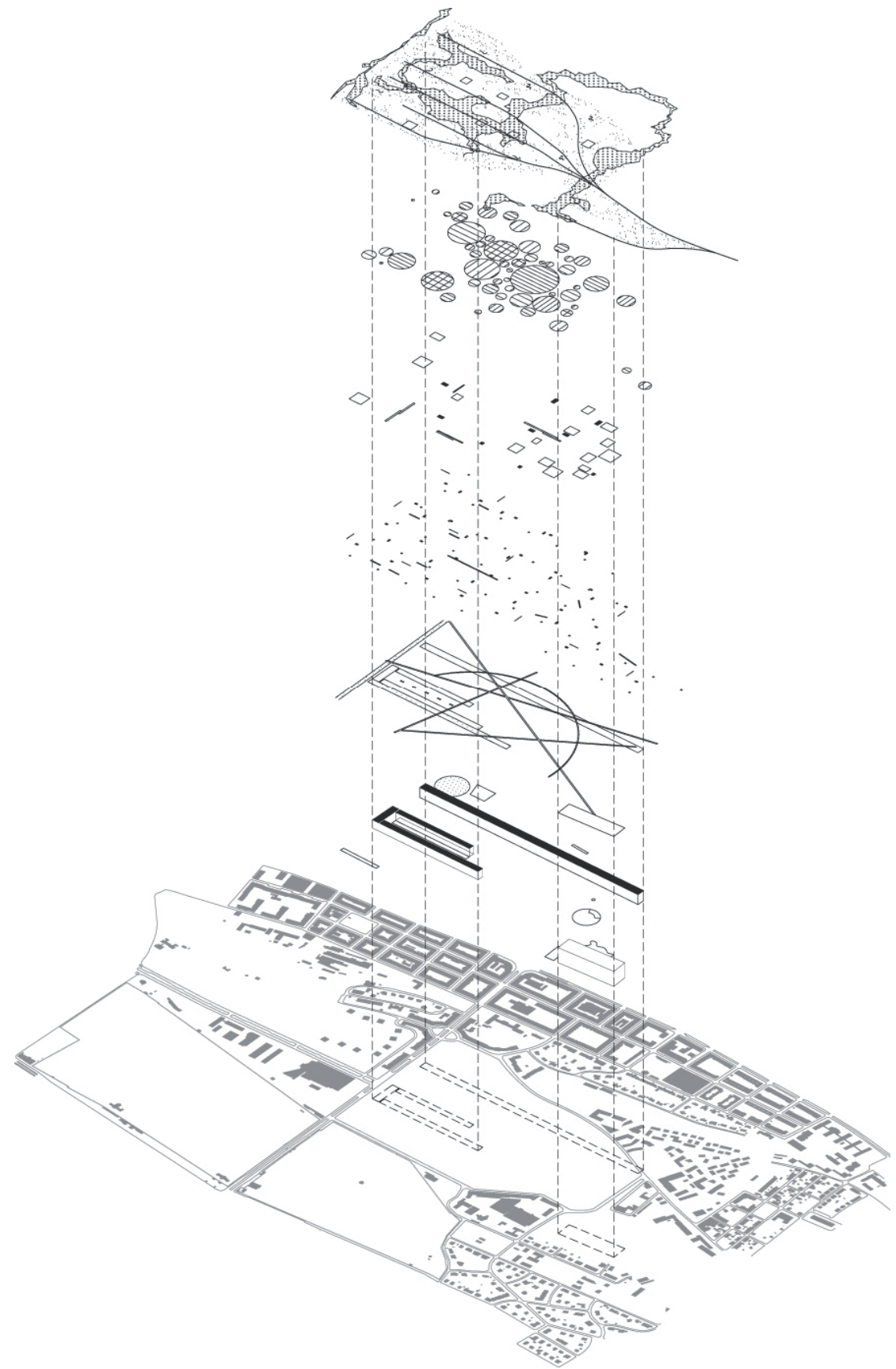


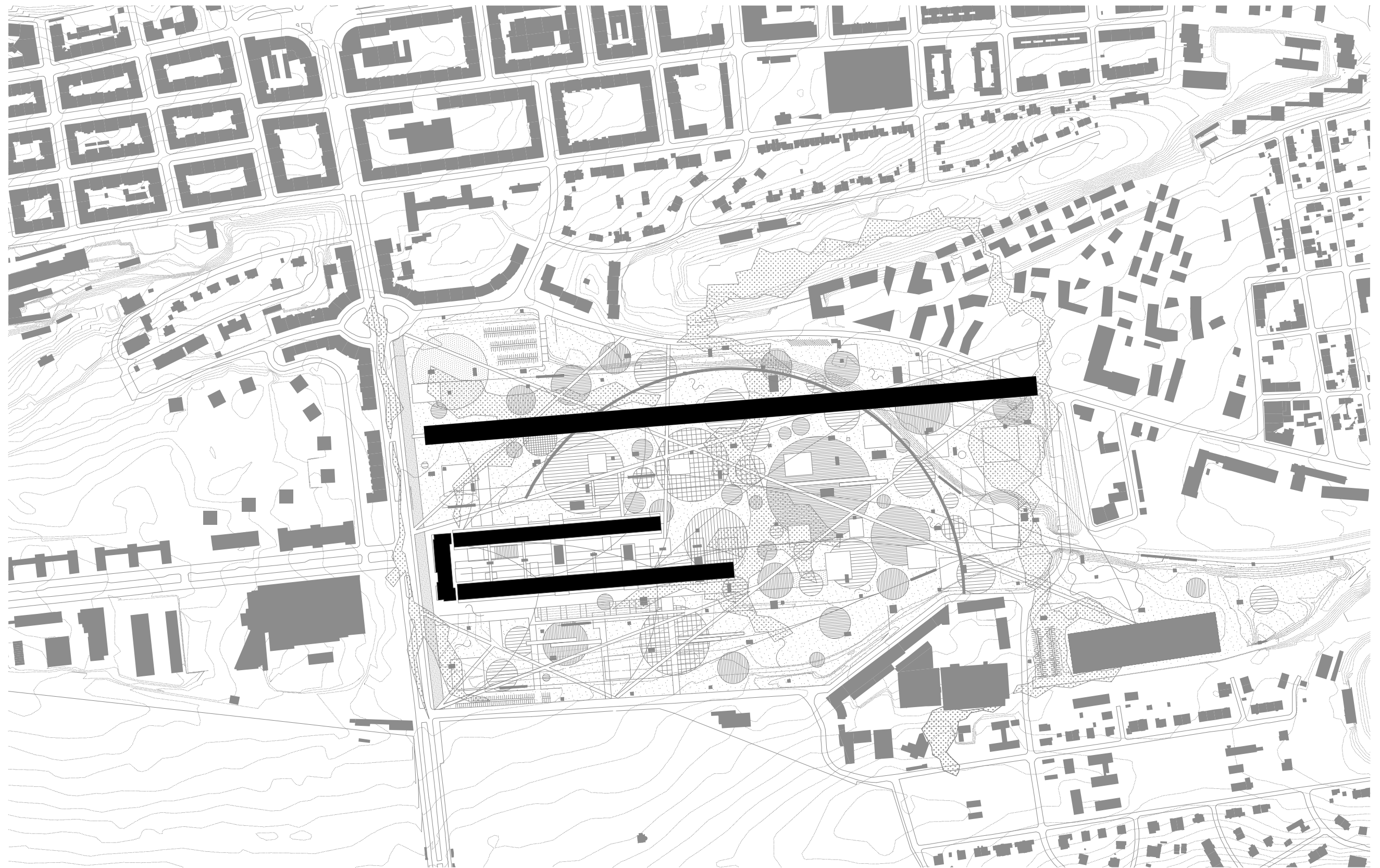
ostatní


PROGRAMOVÉ NÁPLNĚ, VRSTVY TVOŘÍCÍ TÉMATICKÝ PARK

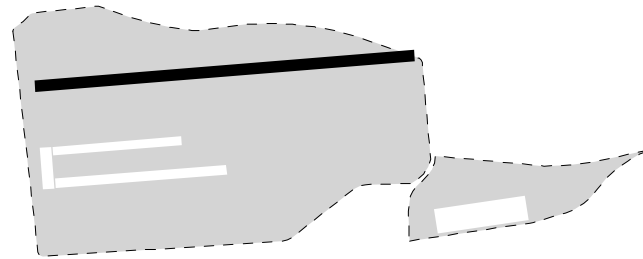
“Veřejný prostor není zbytkový, residuální, ale naopak je ve stejné rovnováze s plochou zastavěnou. Jedno bez druhého je neúplné. Společně vytvářejí komplexní celek.”

Park se skládá z jednotlivých autonomních částí. Nejedná se však o fragmentaci. Tak jako suprematistické kom-poziční, vše dohromady vytváří harmonický celek. Tematické programy se týkají jak výzkumné či vzdělávací činnosti, tak i třeba odpočinkové či rekreační. Jsou zde například sadové zahrady, kde mají studenti možnost získat zdarma ovoce, zahrada sluneční, která slouží výlučně k odreagování, či zahrada dun, která je zaměřena pro energeticky náročnější aktivity. Specifickou expozicí je muzeum železnice, které přesouvám z Masarykova nádraží, kde jsou pro něj nevyhovující podmínky. Proto, možná opravdu trochu z nostalgie, ponechávám několik původních kolejí, běžících napříč areálem, na kterých budou umístěny různé vlaky a vlakové soupravy, některé doplněné o novou funkci. Svým způsobem si tím tak trochu nechávám zadní vrátka pro možnost, že by se snad železniční doprava jednou na nákladové nádraží Žižkov vrátila.

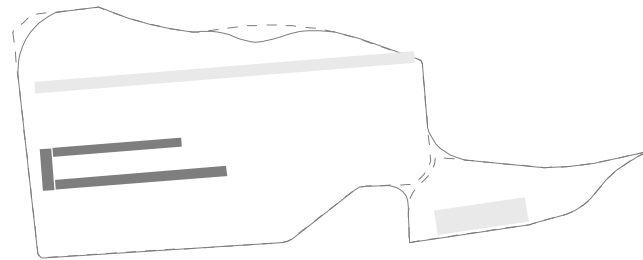




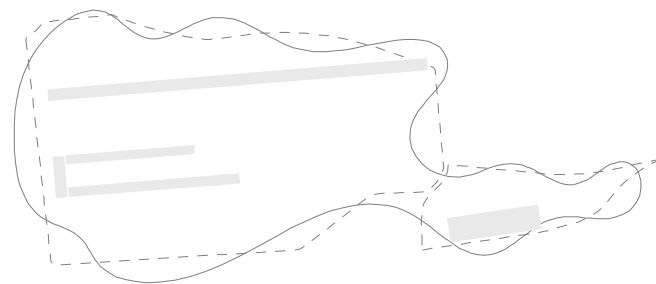
0 50 100 200 m  SITUACE



1 | Nová budova a tematický park jako iniciační prvek



2 | Konverze samotných objektů nádrazí

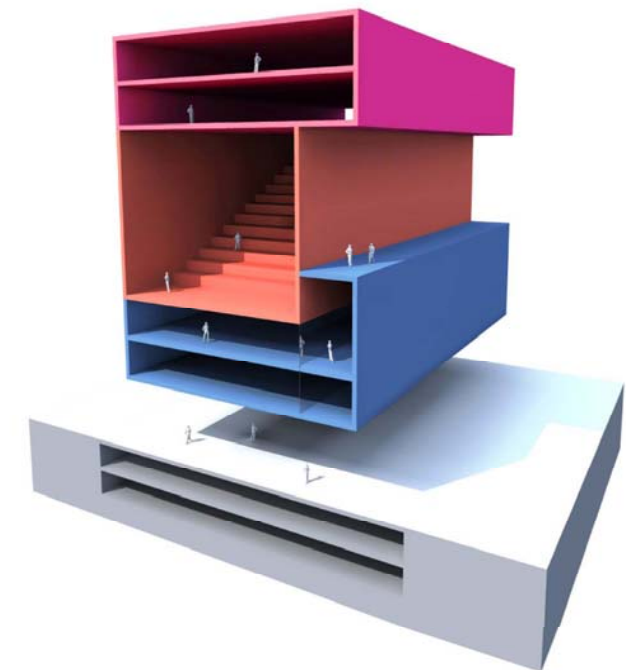


3 | Definování hranic, využití rezerv

NOVÁ BUDOVA A TÉMATICKÝ PARK JAKO INICIAČNÍ PRVEK



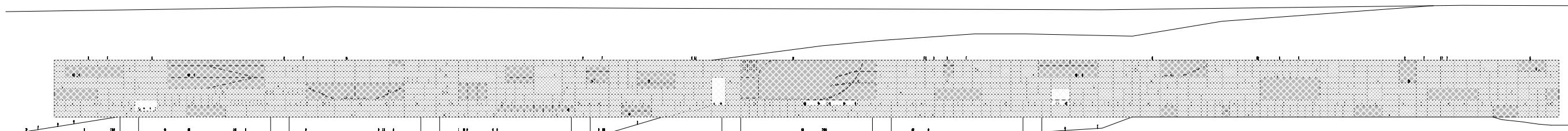
mění se profily hlavního koridoru zprostředkující komunikaci v celé budově



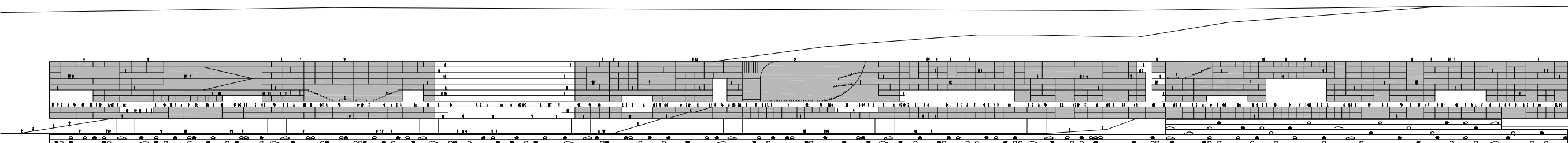


Ko-existence! Ruznorodost se stava atraktivni.

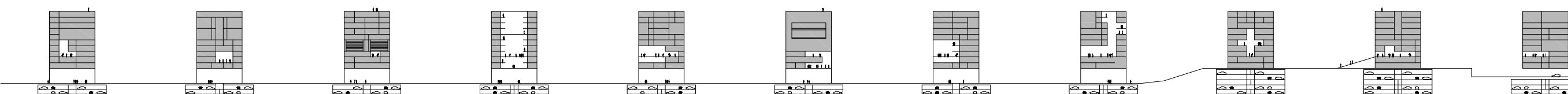
pohled jižní m 1:2000



řez podélný m 1:2000



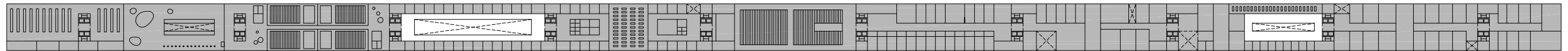
řezy příčné m 1:2000



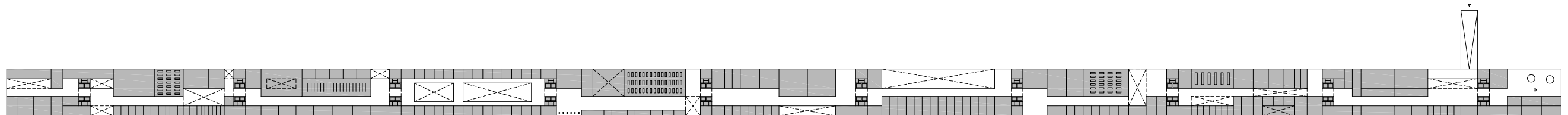
pohled shora m 1:2000



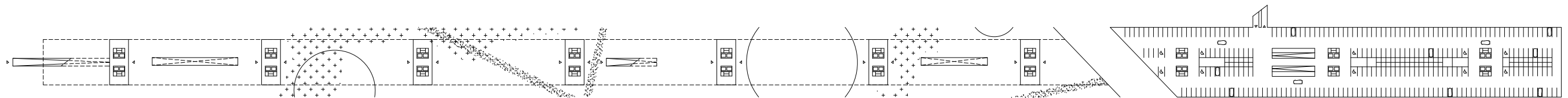
půdorys patra m 1:2000



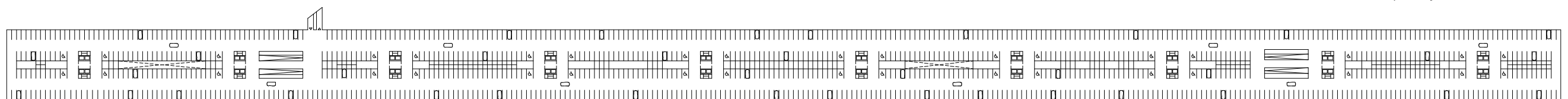
půdorys hlavního koridoru m 1:2000

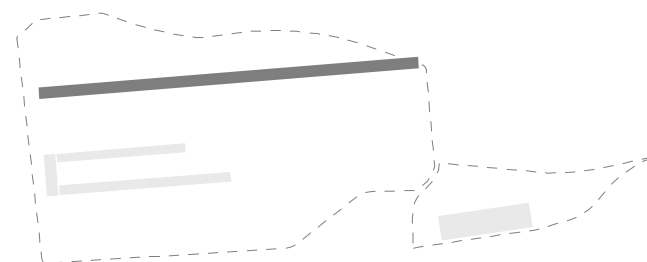


půdorys přízemí m 1:2000

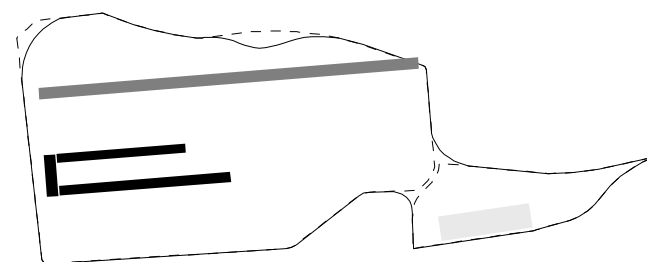


půdorys suterénu m 1:2000

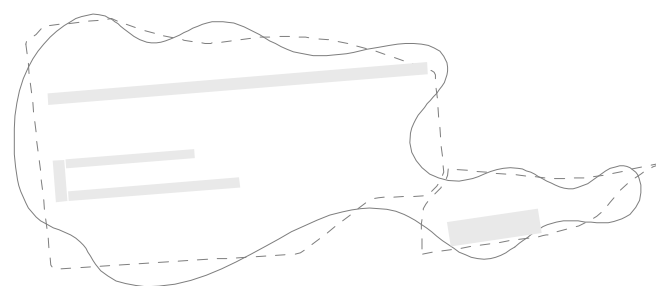




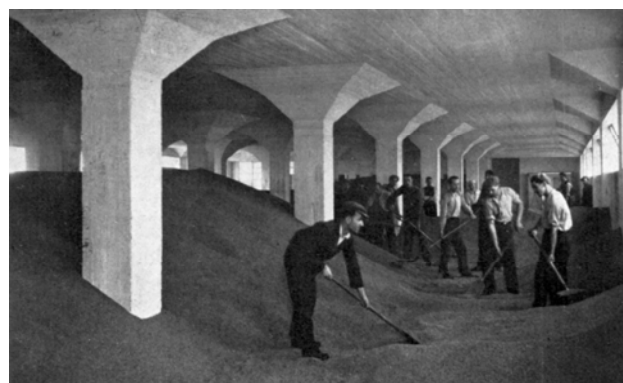
1 | Nová budova a tematický park jako iniciační prvek



2 | Konverze samotných objektů nádraží



3 | Definování hranic, využití rezerv



HISTORIE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Úvahy o vzniku nákladového nádraží lze dohledat již před rokem 1920. Nákladové nádraží se mělo vybudovat, aby se odlehčilo pražským osobním nádražím. Doposud se pro skladování a překlad zboží využívala hlavně nádraží ve Vršovicích a dnešní Hlavní nádraží. Tato skutečnost nevyhovovala nárokům nové doby a odkloněním nákladní dopravy se mělo ulehčit pražskému železničnímu uzlu.

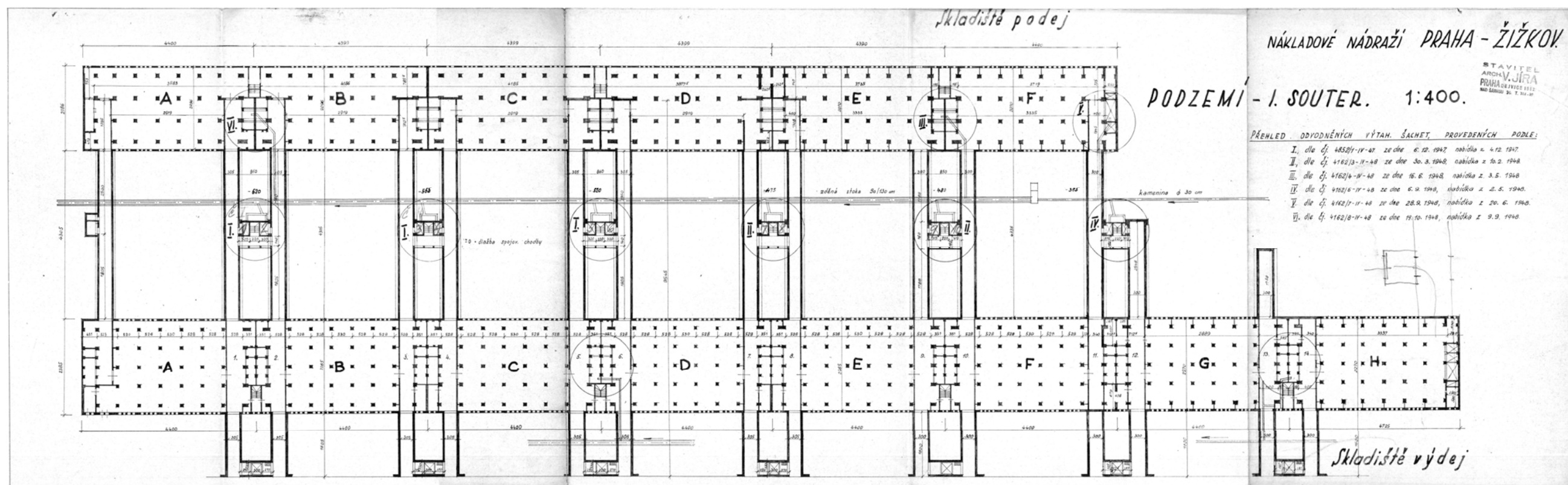
Velkokapacitní koncové nádraží sloužilo nejen rychlé překládce zboží, zejména potravin, na nákladní automobily, ale zároveň umožnilo jeho krátkodobé skladování ve strojních chladnicích. Na projektu tratí pracoval ing. Miroslav Chlumecký (1890-1951), autor tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze. Ten Státní regulační komise schválila v roce 1927 a téhož roku byla stavba zahájena realizací výhybny Malešice na spojnici Libeň-horní nádraží-Vršovice. Budovu vyprojektovali během roku 1930 ve společné kanceláři Dr. ing. Karel Caivas (1897-1976) a ing. arch. Vladimír Weiss (1897-1989), provedly ji firmy Karla Skorkovského, Bohumila Belady a Františka Strnada, specializující se na železobetonové konstrukce, ocelové konstrukce dodala ČKD, výtahy vinohradská firma Jan Prokopec. Se stavbou skladišť a ramp se začalo roku 1931, správní budovy 1934 a 1. 3. 1936 byl zahájen pravidelný provoz.

Budovy na svou dobu byly špičkově vybaveny. Patrové budovy skladů jsou rozděleny do dvou křídel, na budovu podejeje a budovu výdeje. Protože se do Prahy více dováželo, odpovídá tomu i velikost budovy výdeje, která je o dva oddíly větší.

Nádraží je svým provozním řešením zcela jedinečné. Provoz nádraží probíhal oběma směry ve dvou vertikálně oddělených větvích, jednu provozovaly dráhy, druhou soukromí dopravci. Dráhy manipulovaly zbožím z vagonů po vnitřních rampách skrze přízemí skladišť na rampy vnější v jižním křídle, v severním směrem opačným. Dopravcům sloužila rampa uprostřed kolejí, na níž stojí deset ocelových výtahových věží, spojených lávkami s horními dvěma podlažími obou křídel skladišť, která byla dopravcům pronajímána, stejně jako jejich suterény. Tyto prostory obsluhovaly výtahy v půlpólech, navazující na příčné tunely pod budovami i kolejí, ústícími po obvodu areálu. Správní budova je orientovaná kolmo na provozní křídla a souběžně s ulicí Jana Želivského. Areál doplňují dvě symetricky umístěné vrátnice. Všechny stavby se stylově řadí ke střednímu meziválečnému funkcionalismu.

Budovy skladů a správní budova jsou postaveny z železobetonu vyplňovaného cihelným zdivem. Mezi patry nesou stropy hříbové sloupy. Budova je navržena tak, že je počítáno s přístavbou patra a s možností přístavění dalších oddílů v případě potřeby. Areál nabízí přes 30 000 m² skladištních ploch a přes 50 000 m² otevřených složišť. V roce 1936 byla kapacita skladových prostor již nedostatečná a tak byly k oběma křídům přistavěny další dva bloky. Nádraží tak dosahuje délky přes 350 m.

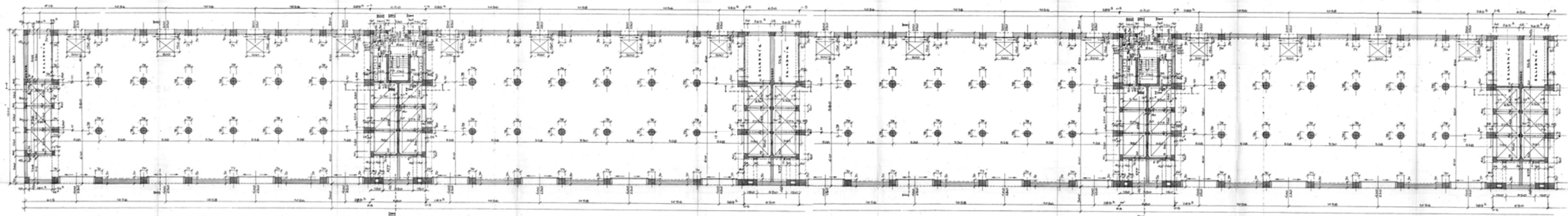
Dopravní význam nádraží postupně klesal, zejména poté, co bylo roku 1966 zprovozněno nové potravinové skladiště ve Strašnicích. Oficiálně provoz nádraží trval až do roku 2002. Areál je využíván jako překladiště dopravních kontejnerů. Částečně tu zůstává i překladiště uhlí a budovy skladů jsou pronajímány různým soukromým subjektům.



PŮVODNÍ PLÁNY, PŮDORYS SUTERÉNU

SKLADIŠTĚ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA - ŽIŽKOV.
PODEJ.

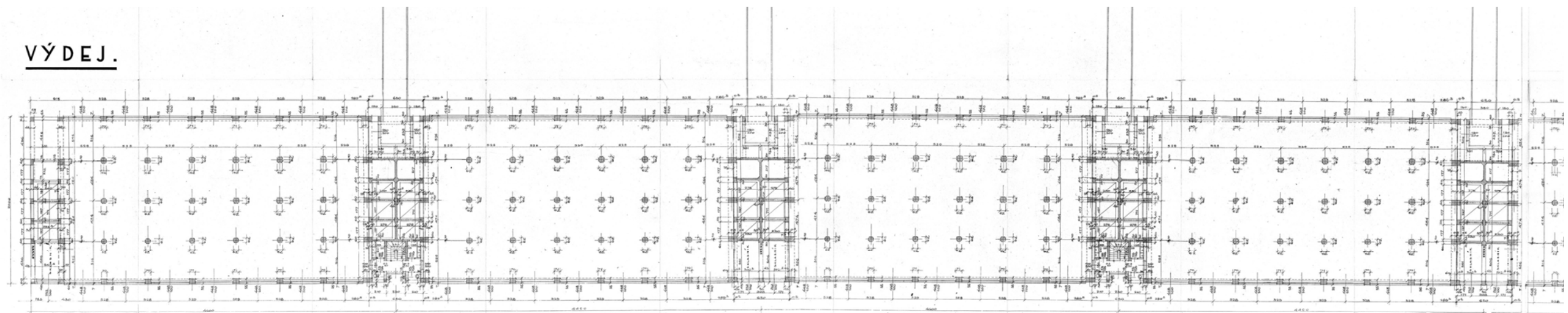
PRÍZEMÍ
MĚŘITKO 1:100



V PRAZE - ČERVENEC - 1930.

ARCH. DR. CAIVAS - ARCH ING WEISS

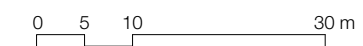
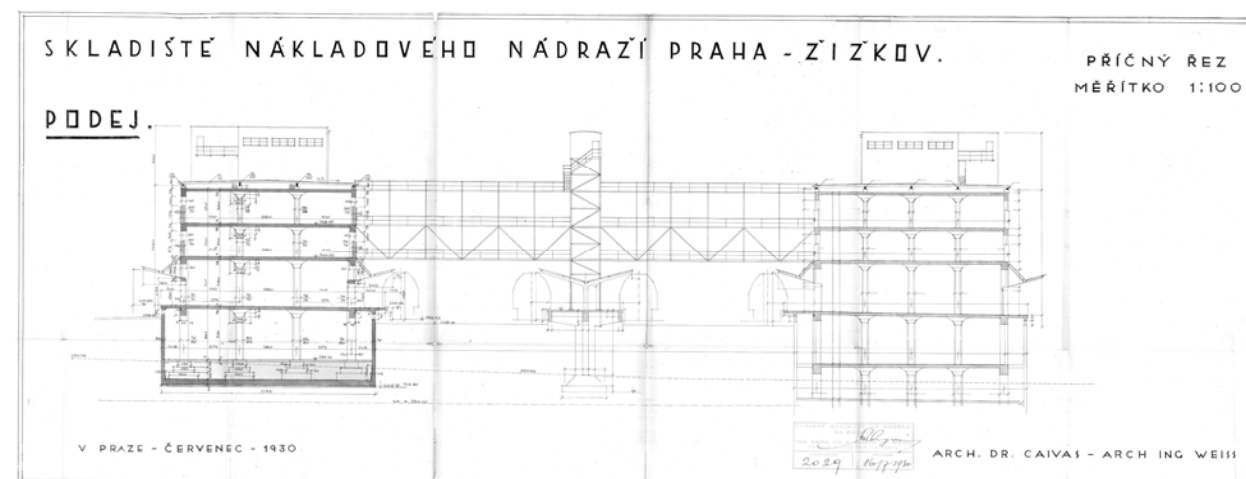
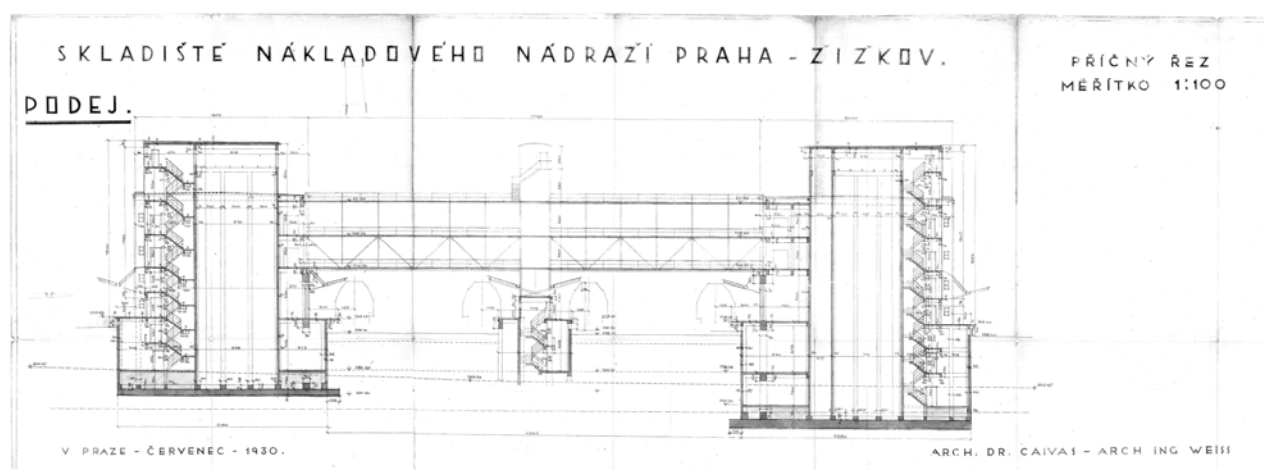
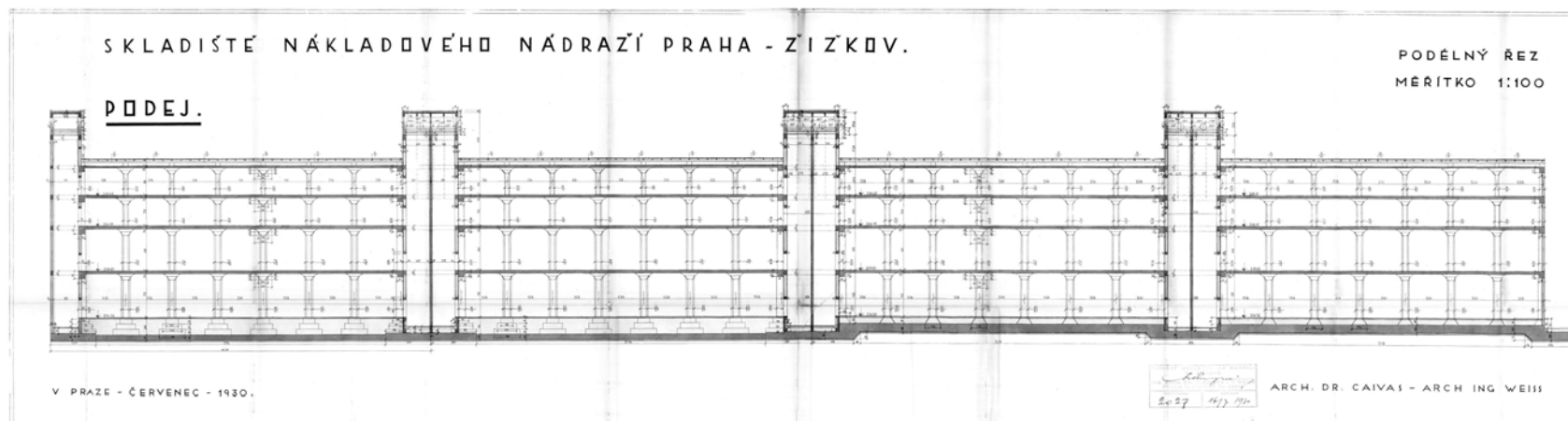
VÝDEJ.



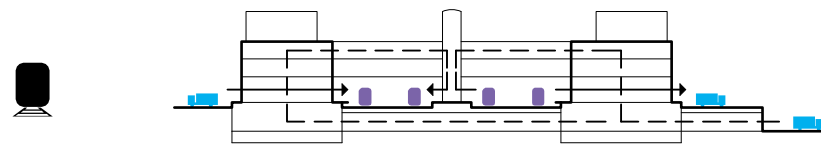
V PRAZE - ČERVENEC - 1930.

0 5 10 20 m

PŮVODNÍ PLÁNY, PRÍZEMÍ

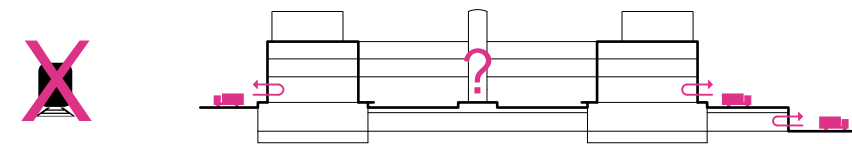


PŮVODNÍ PLÁNY, ŘEZY



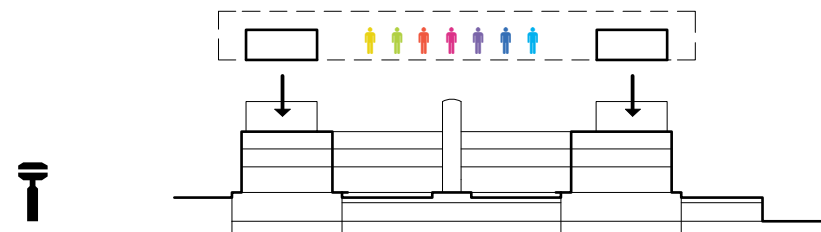
1936

Železnice sehrála významnou roli v rozvoji měst, společnosti. Nákladové nádraží na Žižkově bylo dokončeno na periferii města v roce 1936. Nádraží je svým provozním řešením zcela jedinečné. Provoz probíhal oběma směry ve dvou vertikálně oddělených větvích.



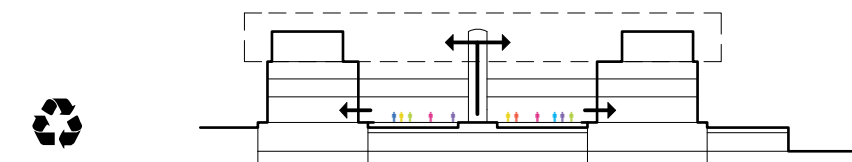
2002

Nádraží ztratilo své využití. S postupnou změnou doby a významu železniční dopravy byl v roce 2002 provoz českých drah na nákladovém nádraží ukončen.



2011

Klíčové poslání funkcionalistických budov je chovat se jako stroj a měnit se s časem. Pokud nemá nádraží v současné době využití, je zkrátka nutné najít nové. Je třeba udělat revizi, přetvořit. Cení ale nepřeceňovat!



2020

Vzhledem k rozloze areálu a velikosti objektů nádraží není na místě uvažovat o jediné funkci. Nahrazuji původní význam nádraží novým využitím, netradiční kombinací programů a uživatelů, jejich vzájemnou interakcí, synergií. Posilují páteř nádraží.

KONCEPT

Budova je jedinečná svým provozem. Chápu ji jako stroj. Stroj, který se mění s časem. Nádraží nemá v současné době využití. Je třeba udělat revizi, přizpůsobit novému využití.

Nejvýznamněji vnímám samotnou páteř nádraží. A to jak samotným významem kolejiště tak i svým výrazným industriálním charakterem. Nahrazuji původní význam novým využitím, posiluji tuto páteř. Do tohoto prostoru vkládám nové objemy, aby však tento prostor obohacovaly a nevytvářely bariéry, jsou zvednuty a maximálně transparentní.

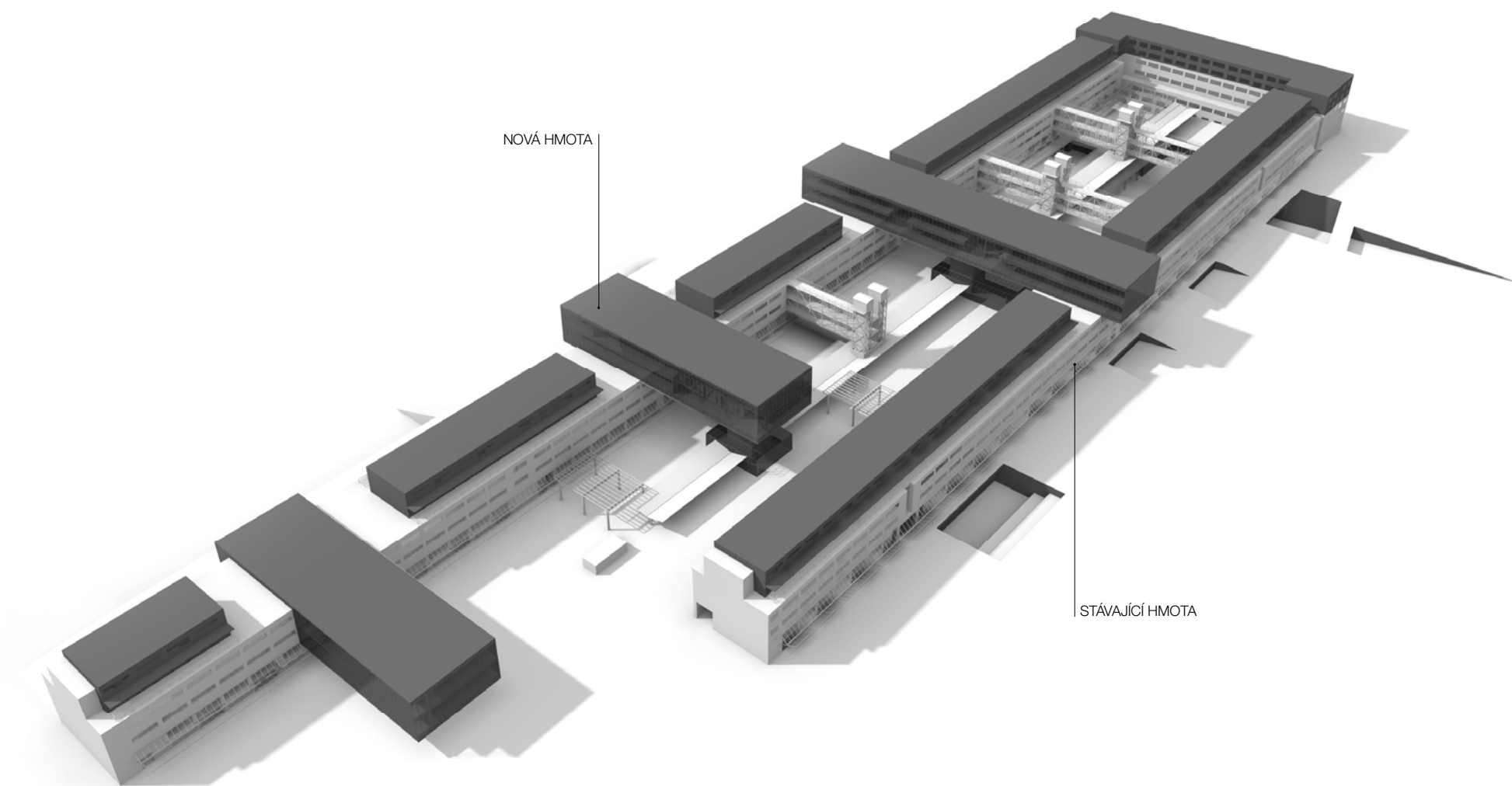
Parter objektu tvoří především komerční prostory. Vnitřní fasády jsou lemovány obchodní pasáží. Původní výtahové věže jsou částečně zachovány a využity jako venkovní terasy. Nádraží uzavírá venkovní expozice muzea železnice, která částečně zachovává kolejiště a podtrhuje původní význam budovy.

Výplně skeletu jsou v místech pasáží vybourány, je zde vytvořena pasáž-podloubí. Obchodní plochy se dále otvírají vnější fasádou zachováním nadsvětlíků, vrata jsou nahrazeny prosklenou výplní. Původní okenní otvory v patrech skladů jsou mírně rozšířeny. Výplně skeletu však mohou být dále přizpůsobovány potřebám nájemníků a to jak v parteru, tak i v samotných patrech skladů.

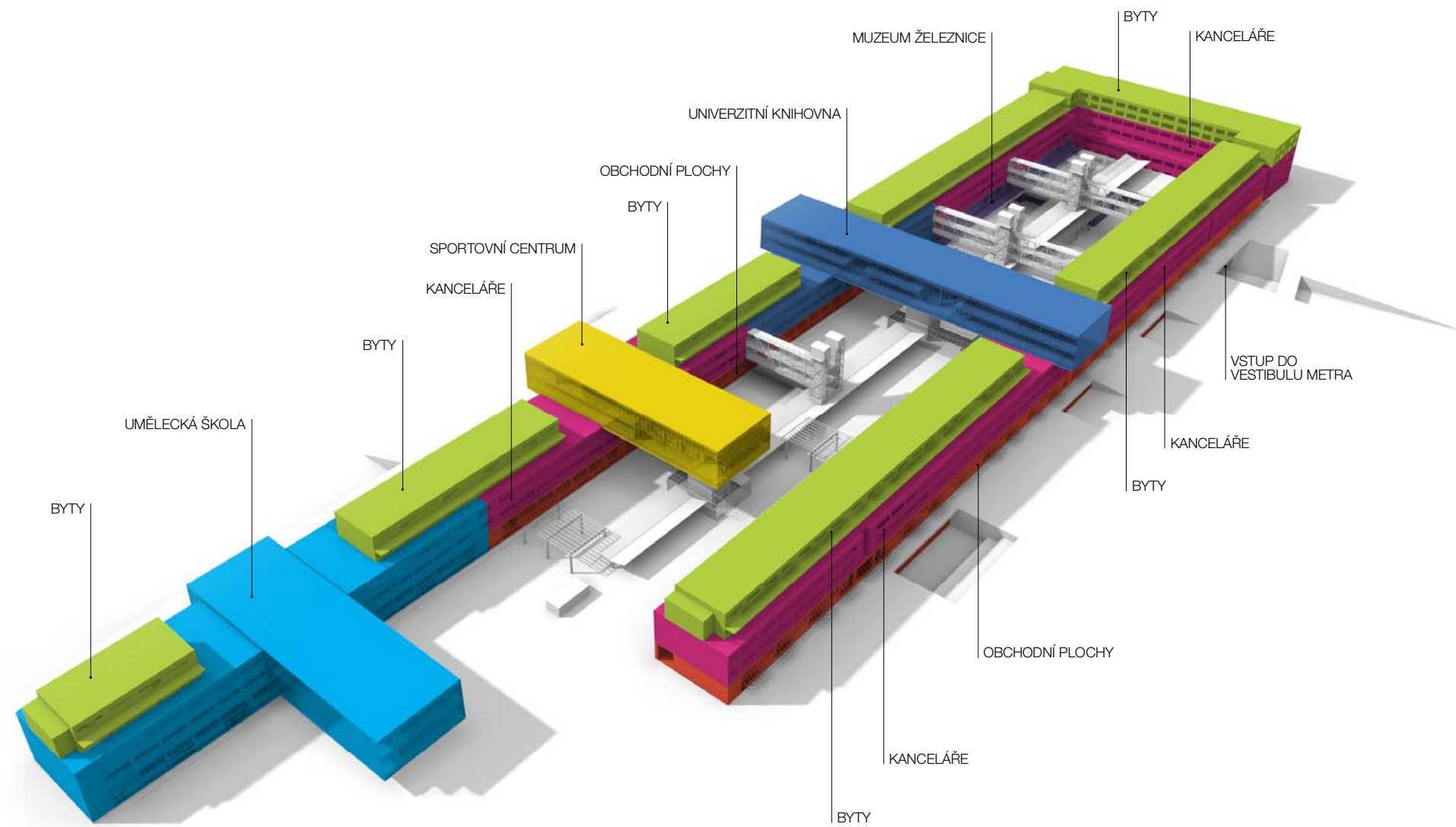
Konstrukce zastřešení původních ramp je zachována, u fasády je plechová krytina nahrazena transparentním zastřešením. Do středního prostoru jsou umístěny nové konstrukce, které umožňují kryté propojení celého parteru včetně pasáží.

Původní administrativní objekt v čele nádraží funguje tak jako dříve zcela samostatně. Uzavírá střední prostor. Záměrně kryje samotnou páteř nádraží. Ta je propojena s okolím průchodem v suterénu, který navazuje na stanici metra a v přízemí skrze otevřenou pasáž. Vzniká tak moment překvapení po vstupu do tohoto prostoru.

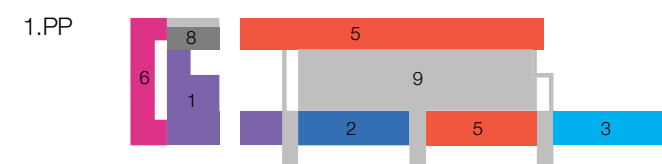
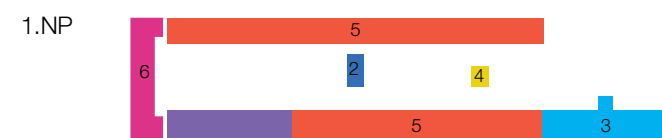
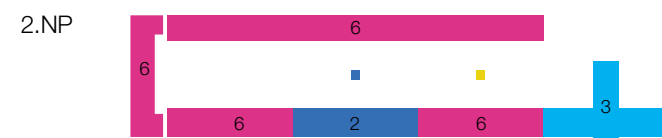
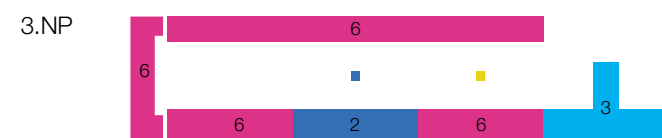
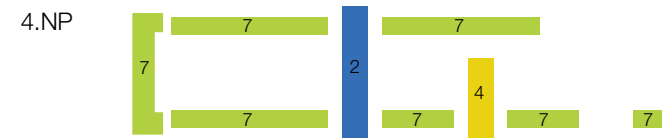
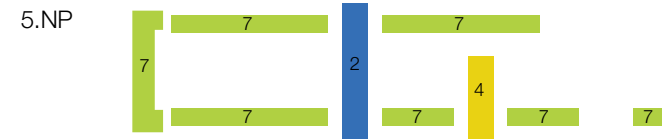
Kde je nezbytné zasahuji do původního skeletu, maximálně však využívám původní výtahové šachy, které díky velikosti a počtu nákladních výtahů mají dostatečné dimenze pro nová komunikační jádra.



NOVĚ DOPLNĚNÉ HMOTY



ROZLOŽENÍ FUNKCÍ



1 MUZEUM ŽELEZNICE

Pro muzeum železnice je využita koncová část jižního křídla, která má dvě podzemní podlaží. Vstup do muzea navazuje na podchod v suterénu. Do středního prostoru je vestavěna vstupní část s kavárnou. Prostory expozice vytváří okruh skrze přízemí a druhé podzemní podlaží. Na expozici navazuje její venkovní část v parteru nádraží. Muzeum přesahuje i do celého areálu, kde jsou částečně zachovány koleje s exponáty reálných vlaků.

2 UNIVERZITNÍ KNIHOVNA

Knihovna v sobě kombinuje jednotlivé univerzitní knihovny celého kampusu. Veřejná část je umístěna do zcela nového objemu nad stávající křídla nádraží. Tato část je napojena vstupní halou s recepcí v parteru. Pro sklady knih a zázemí zaměstnanců je využita část jižního křídla, která je napojena na zásobovací rampu v suterénu.

3 UMĚLECKÁ ŠKOLA

Uvažuji zde s umístěním části Vysoké školy uměleckoprůmyslové, která dle aktuálního dlouhodobého záměru hledá nové prostory, především kombinující ateliérovou výuku a dílny. Vstupní podlaží zahrnuje lobby, výstavní prostory a zázemí. Druhé a třetí podlaží tvoří dílny které jsou doplněny o novou příčnou hmotu s otevřenými ateliery. Suterén tvoří především sklady napojené na zásobovací rampu.

4 SPORT

Dvoupodlažní objem nástavby sportovního centra je zcela nově vložen nad prostor páteře nádraží. Recepce je napojena výtahy na vstupní halu v parteru nádraží. Skrze šatny je provoz rozdělen na dvě části. Ve spodním patře nástavby je umístěno wellness centrum na které navazuje prostor masáží. V druhém podlaží pak tvoří samostatnou část fitness centrum, kde je také zázemí zaměstnanců. Technický provoz je napojen na zásobovací rampu v podzemním podlaží objektu.

5 OBCHODNÍ PLOCHY

Část přízemí orientované k vnitřní fasádě je plně otevřeno, je zde vytvořena krytá pasáž, ze které jsou přístupné jednotlivé obchodní prostory, v jižním křídle mezonetové. V suterénu severního křídla je pasáž umístěna k severní fasádě a částečně prosvětlena zářezy v terénu. Zásobování je řešeno nákladními rampami v suterénu a jsou využity propojovací tunely mezi křídly.

6 KANCELÁŘE

Kancelářské prostory jsou řešeny jako kombi systém, který umožňuje variabilní členění. Přístup je zajištěn výtahy skrze lobby v parteru. Jsou zachovány původní okenní otvory, výtahové lávky jsou využity jako venkovní terasy.

7 BYDLENÍ

Skladová křídla objektu jsou nadstavěny mezonetovými byty, především dvoupokojovými a třípokojovými. Jednotlivé byty jsou přístupné z pavlače ze severní strany, která je napojena na výtahová jádra přístupná skrze lobby v parteru. Na jižní straně jsou umístěny terasy.

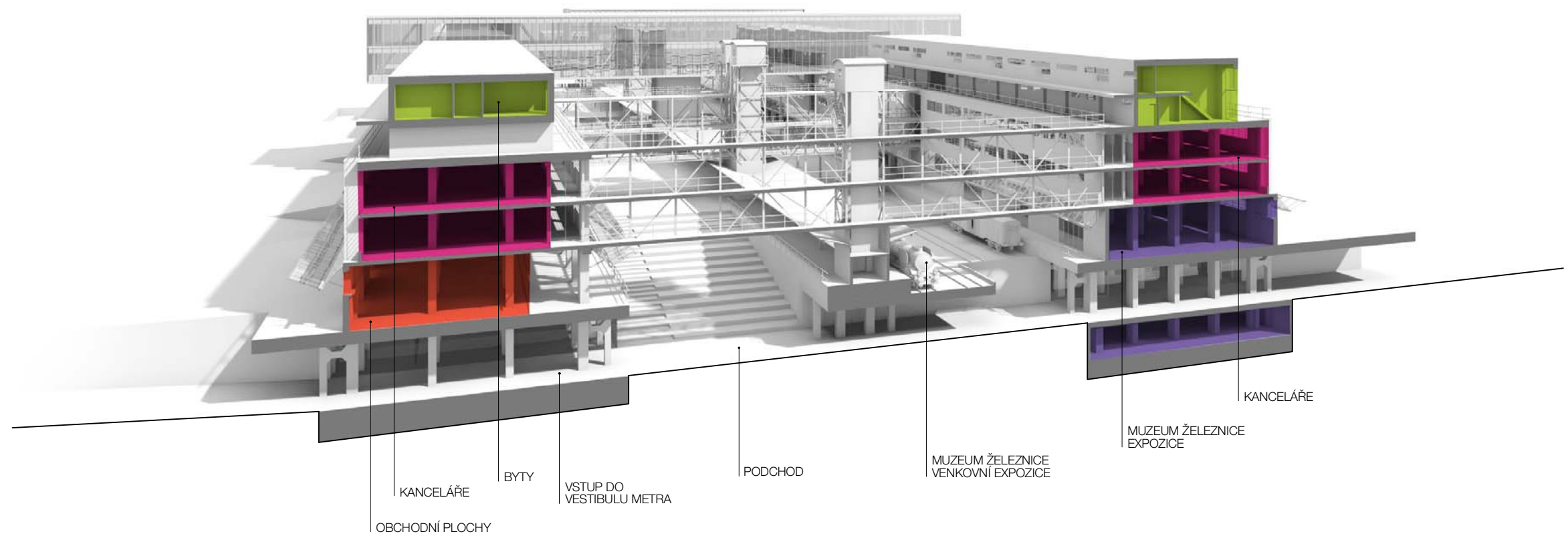
Nad objekt původní administrativní budovy jsou nadstavěny dvě podlaží bytových jednotek, umístěných k východní i západní fasádě se střední přístupovou chodbou.

8 MHD

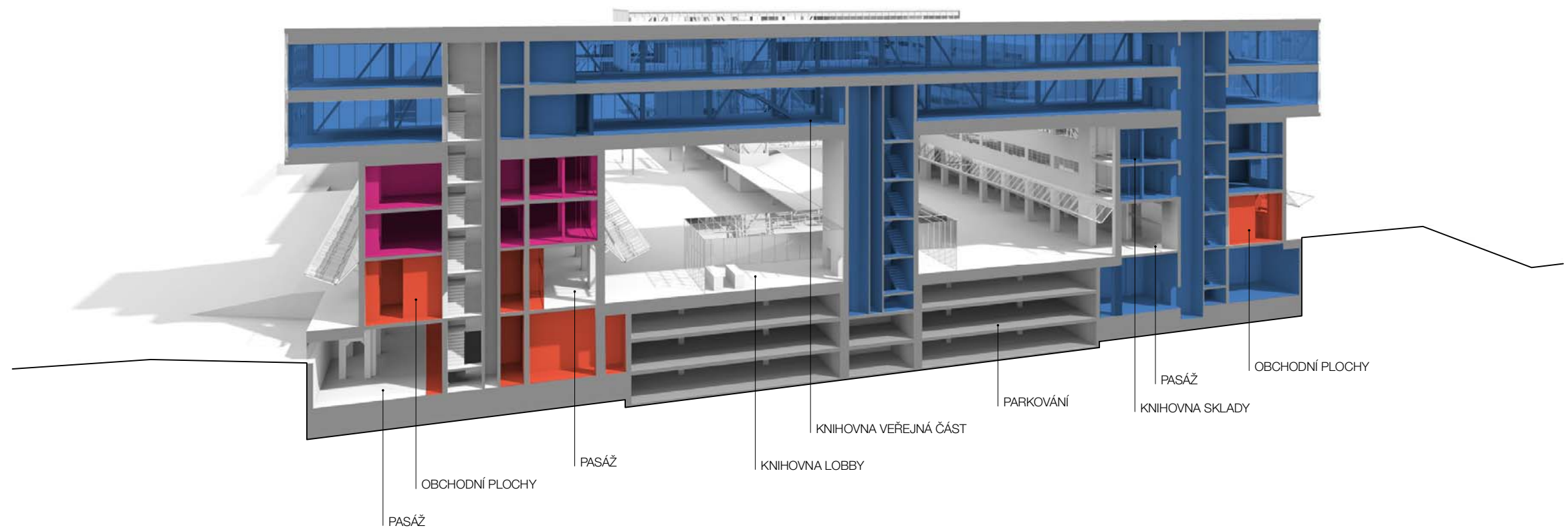
Ve svém návrhu uvažuji s plánovanou výstavbou metra D. Vestibul metra je umístěn do suterénu severního křídla. Navazuje přímo na podchod v místě propojovacích tunelů a dále na zastávky tramvají v ulici Jana Želivského

9 PARKOVÁNÍ

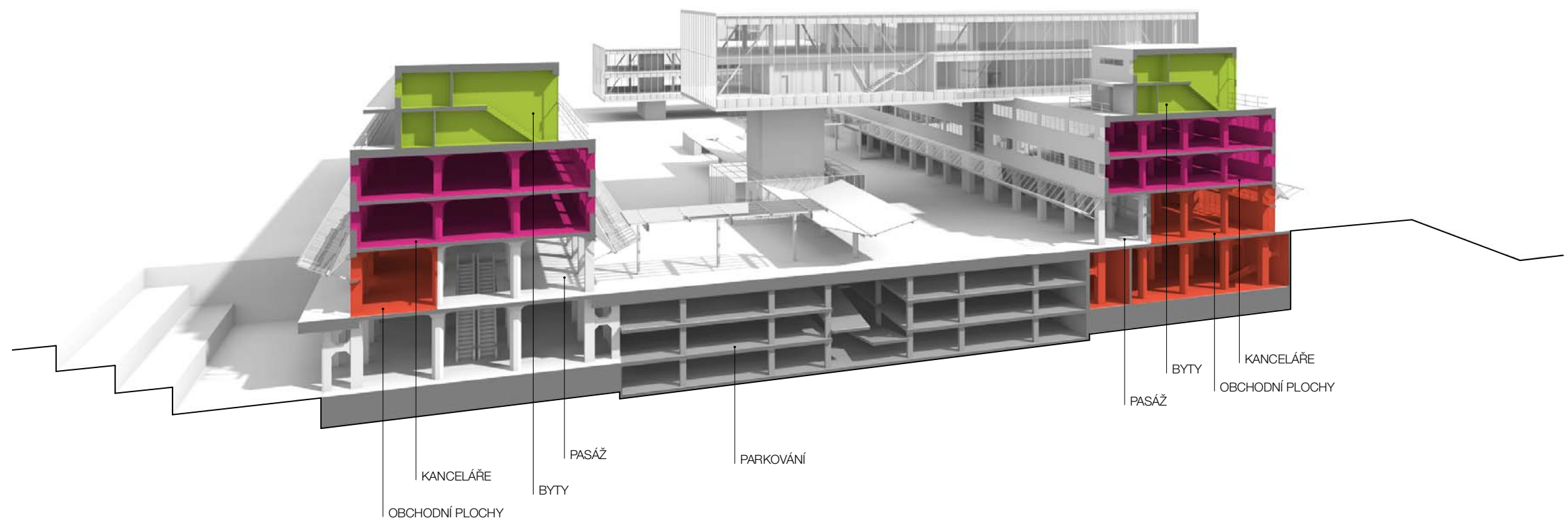
Do části středu jsou doplněny tři podlaží podzemního parkování, propojené s parterem skrze výtahové věže.



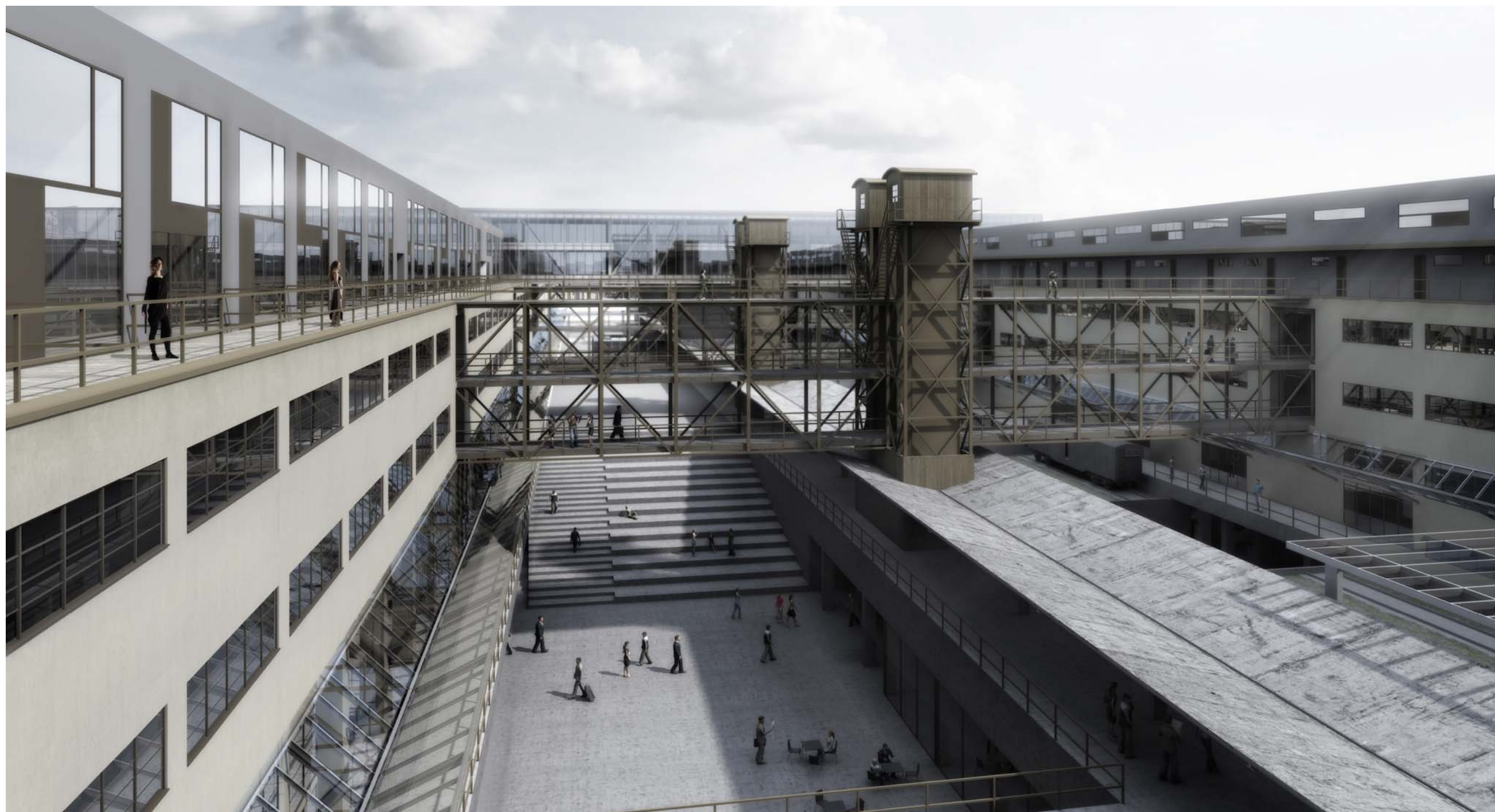
PROSTOROVÝ ŘEZ A



PROSTOROVÝ ŘEZ B



PROSTOROVÝ ŘEZ C



zachování atmosféry industriální architektury



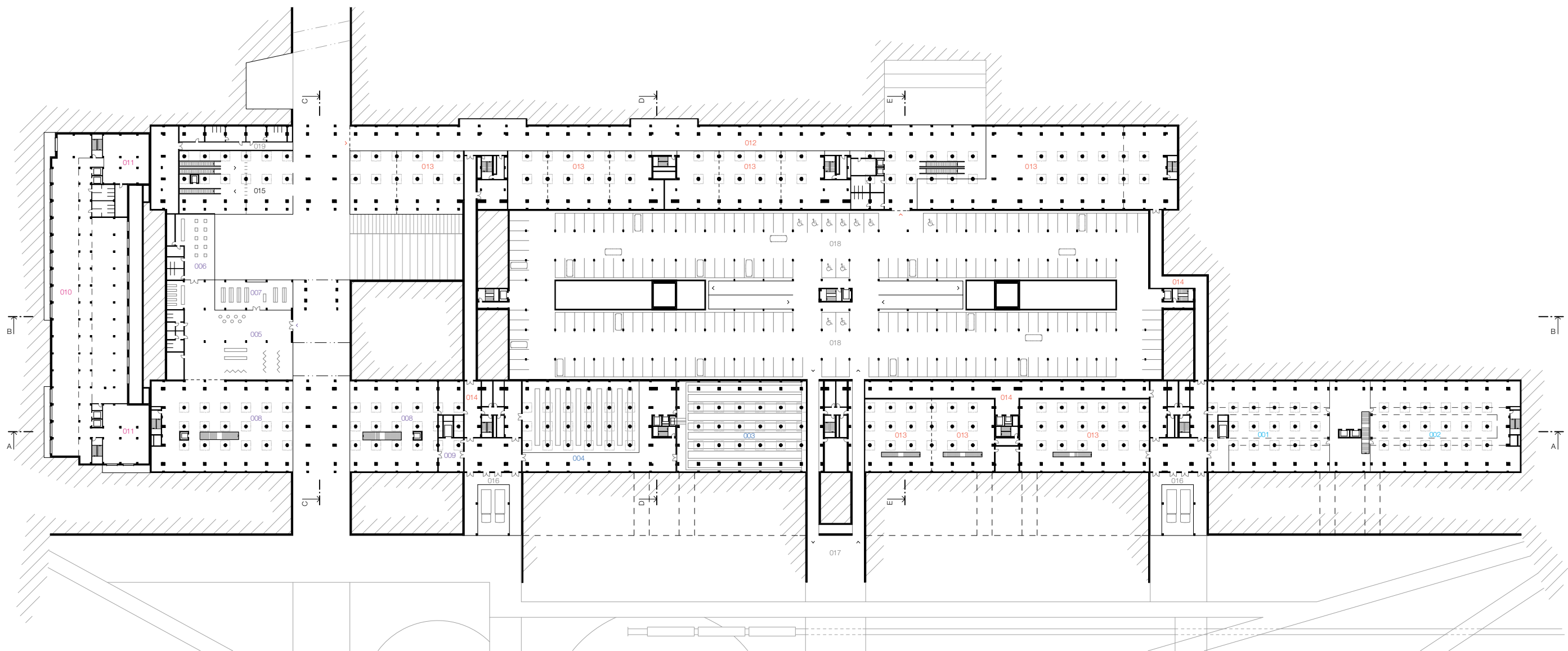
oživení a posílení páteře nádraží



intenzivní využití veřejného prostoru



maximální propojení nových částí s exteriérem



UMĚLECKÁ ŠKOLA
 001 SKLADY
 002 DÍLNY

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
 003 SKLADY KNIH
 004 ZÁSOBOVÁNÍ

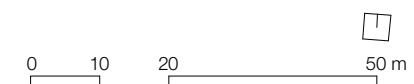
MUZEUM ŽELEZNICE
 005 FOYER
 006 KAVÁRNA
 007 OBCHOD
 008 VÝSTAVNÍ PROSTORY
 009 ZÁSOBOVÁNÍ

KANCELÁŘSKÉ PLOCHY
 010 KANCELÁŘE
 011 SKLADY

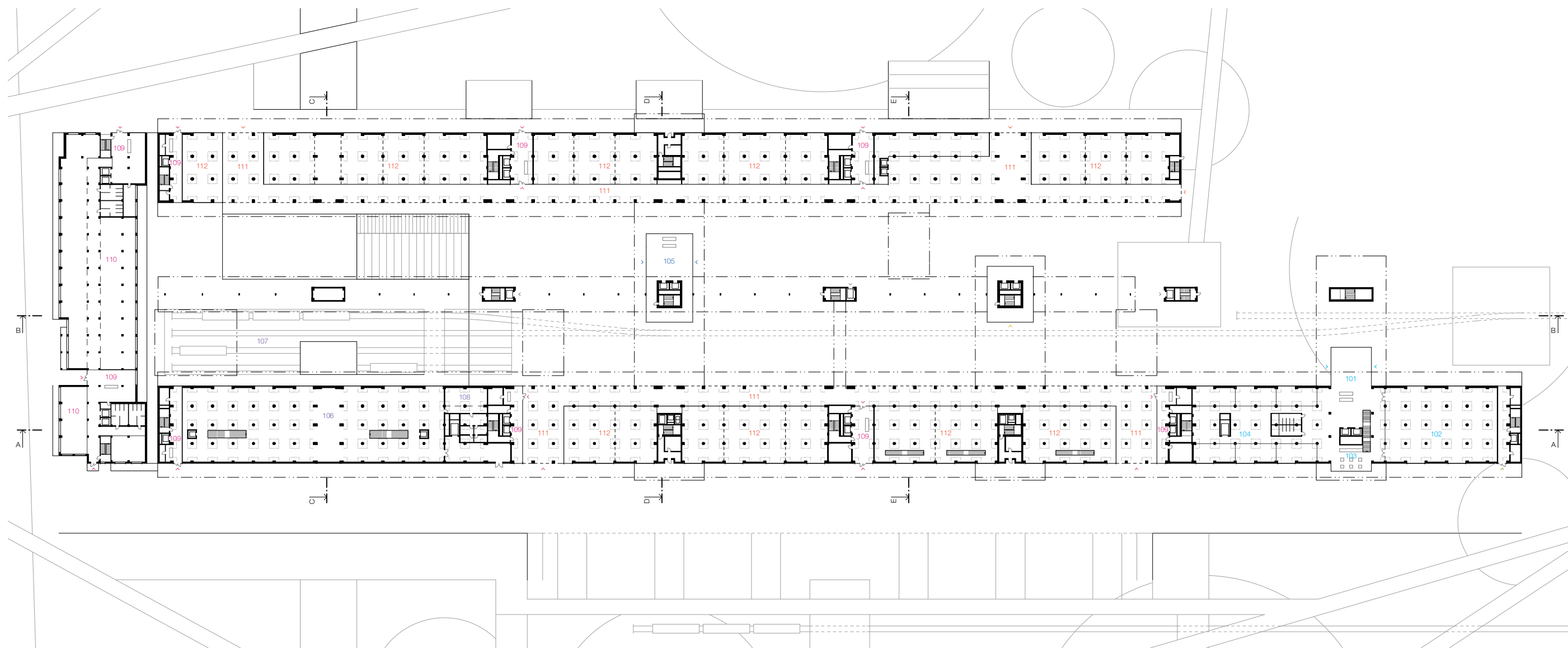
OBCHODNÍ PLOCHY
 012 PASÁŽ
 013 OBCHODNÍ JEDNOTKY
 014 ZÁSOBOVÁNÍ

MHD
 015 VESTIBUL METRA

OSTATNÍ
 016 ZÁSOBOVACÍ RAMPY
 017 VJEZD DO GARÁŽÍ
 018 GARÁŽE
 019 VEŘEJNÉ WC



PŮDORYS 1.PP



UMĚLECKÁ ŠKOLA
 101 VSTUPNÍ HALA
 102 GALERIE
 103 KAVÁRNA
 104 KABINETY

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
 105 VSTUPNÍ HALA

MUZEUM ŽELEZNICE
 106 VÝSTAVNÍ PROSTORY
 107 VENKOVNÍ EXPOZICE
 108 ZÁZEMÍ ZAMĚSTNANCŮ

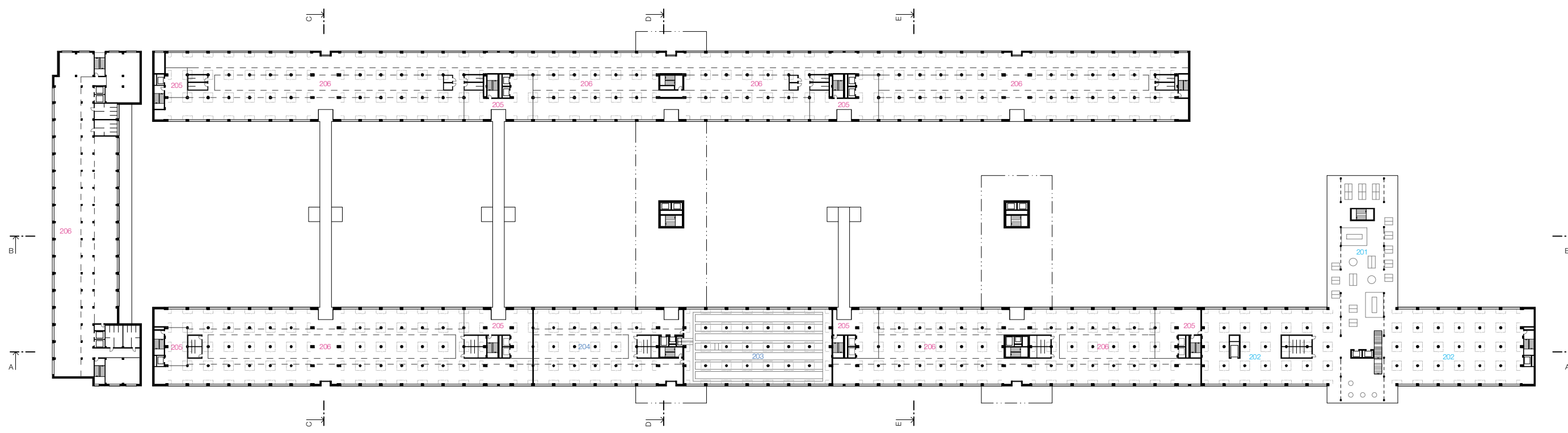
KANCELÁŘSKÉ PLOCHY
 109 VSTUPNÍ LOBBY
 110 KANCELÁŘE

OBCHODNÍ PLOCHY
 111 PASÁŽ
 112 OBCHODNÍ JEDNOTKY

SPORTOVNÍ CENTRUM
 113 VSTUPNÍ HALA



PŮDORYS 1.NP



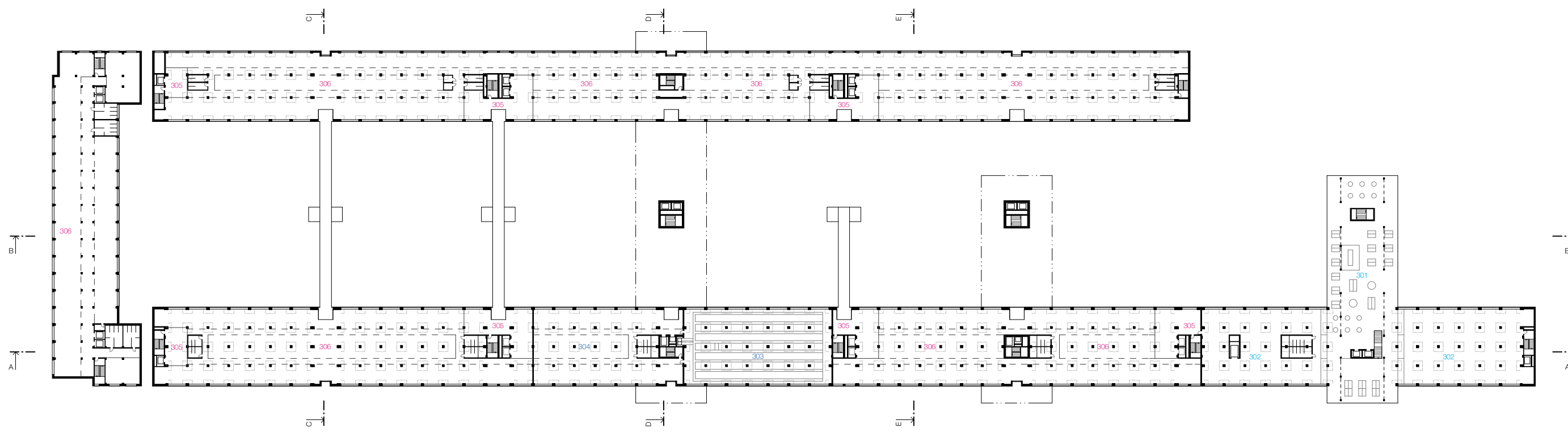
UMĚLECKÁ ŠKOLA
 201 ATELIERY
 202 DÍLNY

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
 203 SKLADY KNIH
 204 ZAMESTNANCI

KANCELÁŘSKÉ PLOCHY
 205 VSTUPNÍ LOBBY
 206 KANCELÁŘE

0 10 20 50 m

PŮDORYS 2.NP



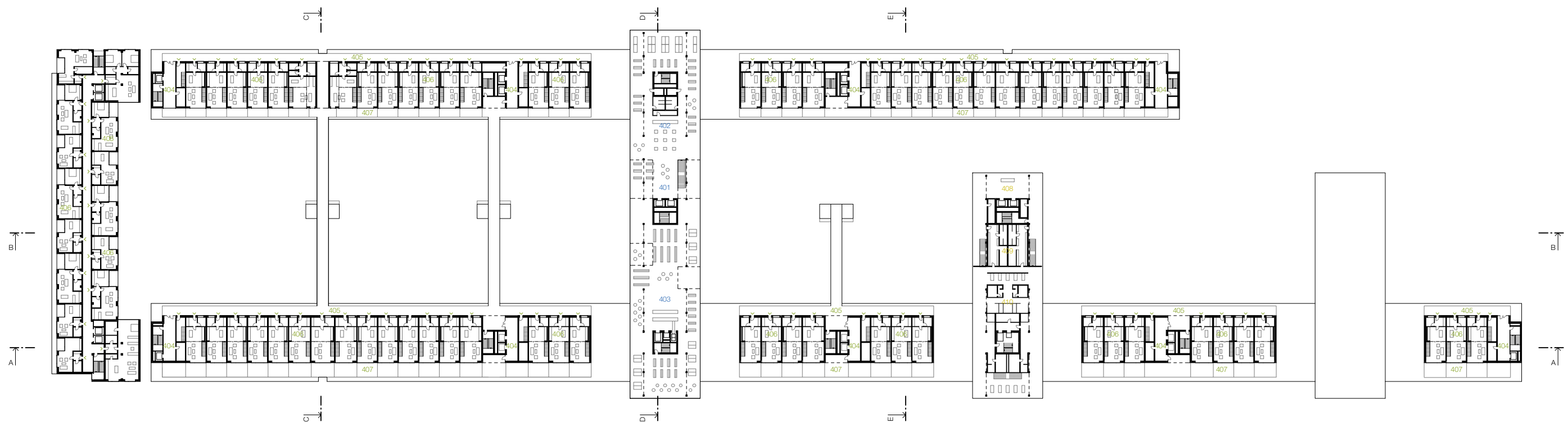
UMĚLECKÁ ŠKOLA
 301 ATELIERY
 302 DÍLNY

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
 303 SKLADY KNIH
 304 ZAMESTNANCI

KANCELÁŘSKÉ PLOCHY
 305 VSTUPNÍ LOBBY
 306 KANCELÁŘE



PŮDORYS 3.NP



UNIVERZITNÍ KNIHOVNA

- 401 VOLNÝ VÝBĚR
- 402 KAVÁRNA
- 403 VÝDEJ KNIH

BYDLNÍ

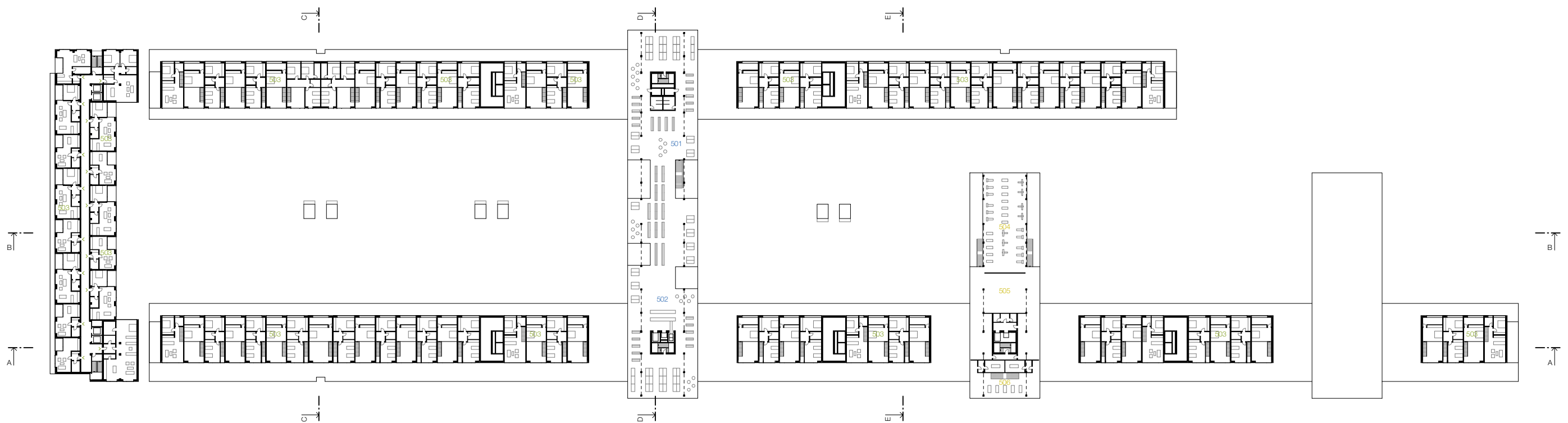
- 404 VSTUPNÍ PROSTORY
- 405 PAVLAČ
- 406 BYTY
- 407 TERASY

SPORTOVNÍ CENTRUM

- 408 RECEPCE
- 409 ŠATNY
- 410 WELLNESS



PŮDORYS 4.NP



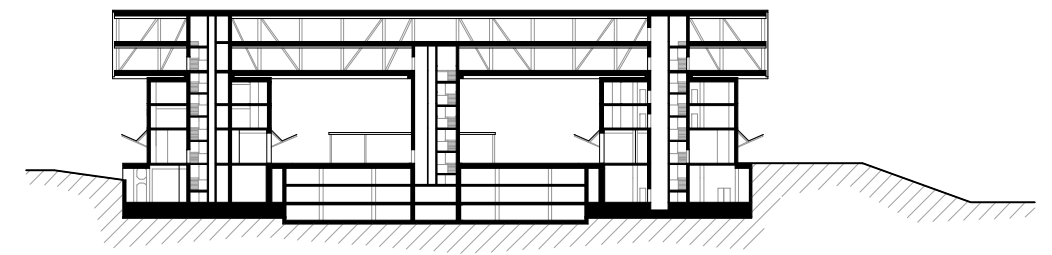
UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
 501 VOLNÝ VÝBĚR
 502 VÝDEJ KNIH

BYDLENÍ
 503 BYTY

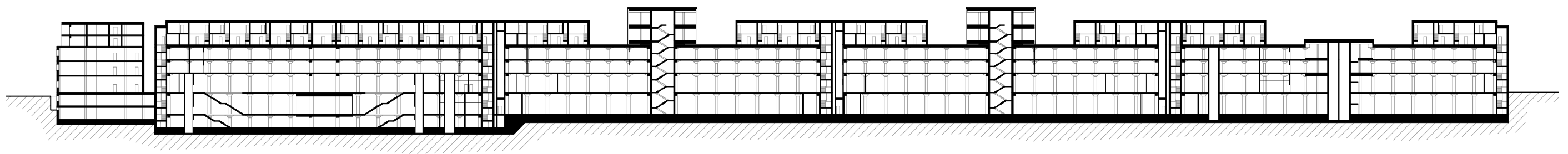
SPORTOVNÍ CENTRUM
 504 FITNESS
 505 MULTIFUNKČNÍ HALA
 506 MASÁŽE



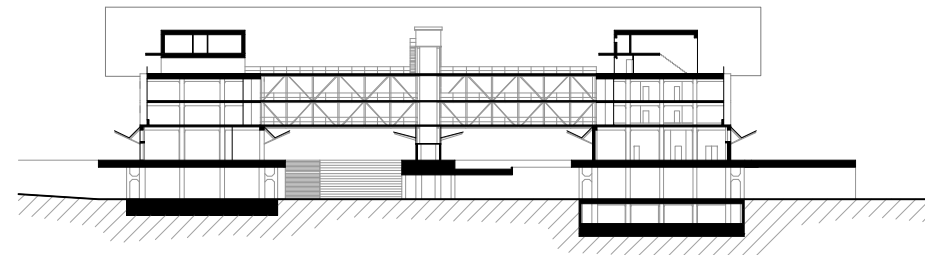
PŮDORYS 5.NP



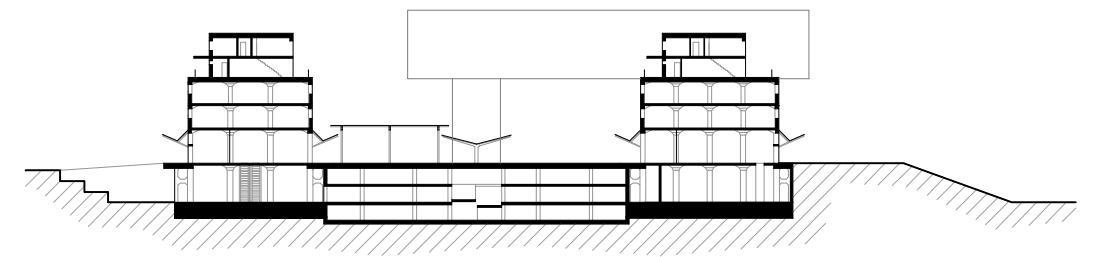
ŘEZ D-D



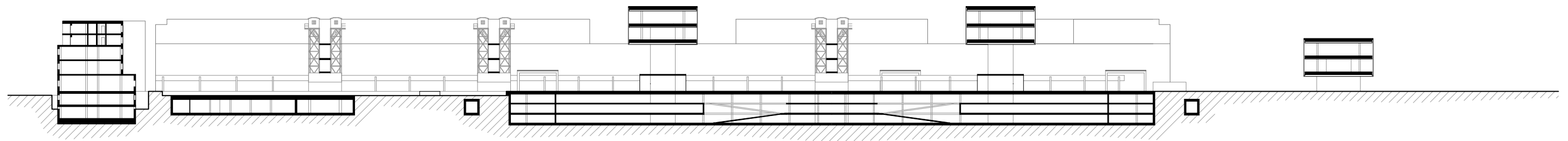
ŘEZ A-A



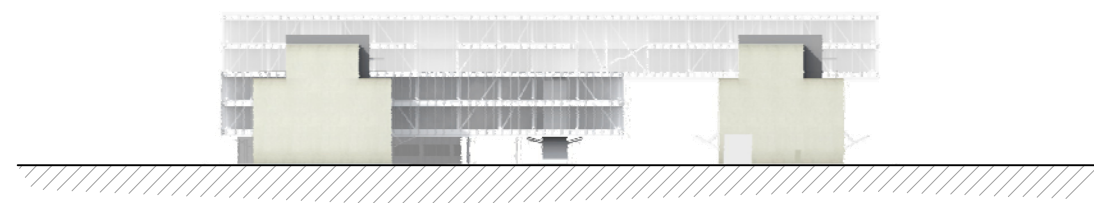
ŘEZ C-C



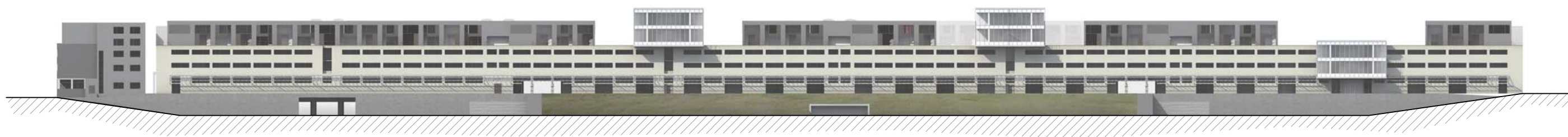
ŘEZ E-E



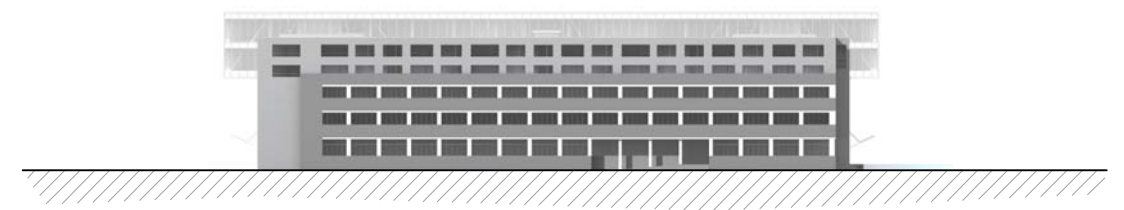
ŘEZ B-B



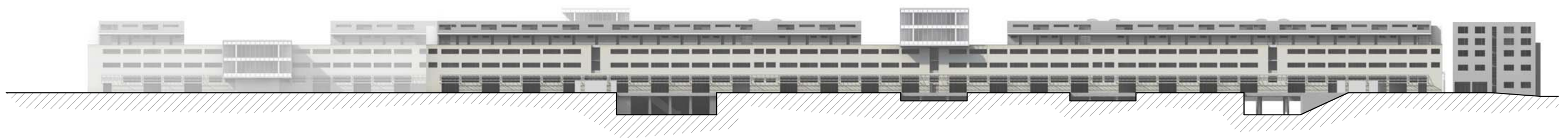
POHLED VÝCHODNÍ



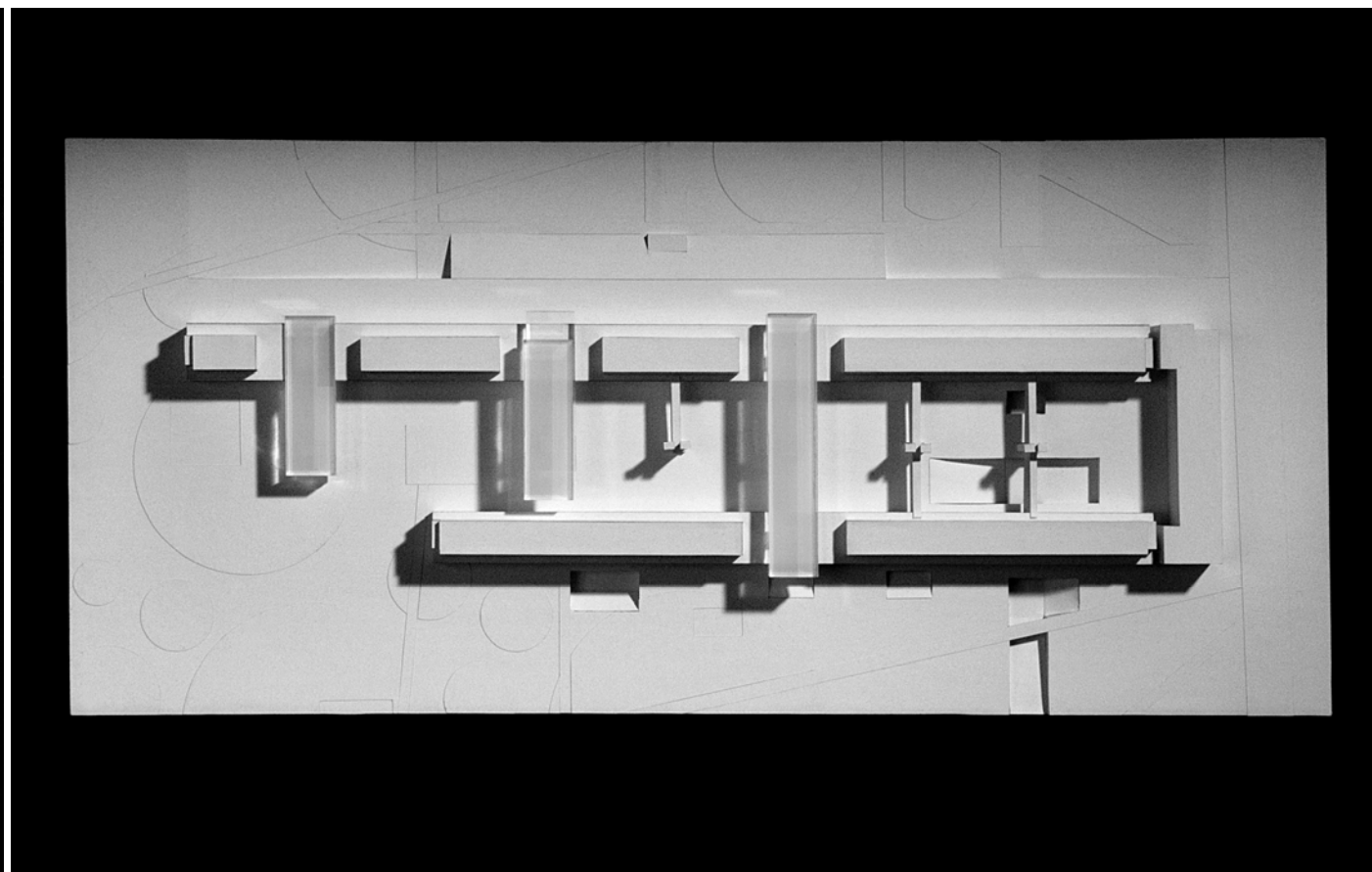
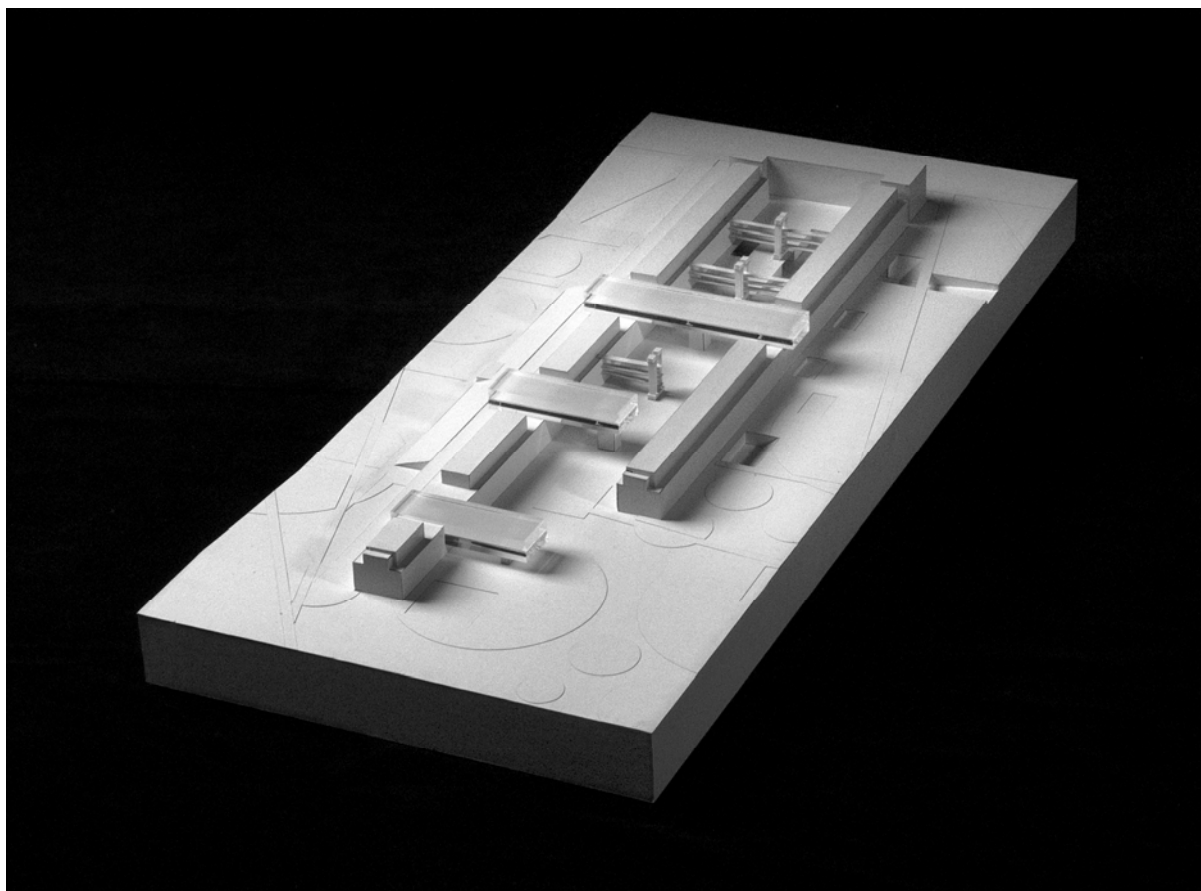
POHLED JIŽNÍ



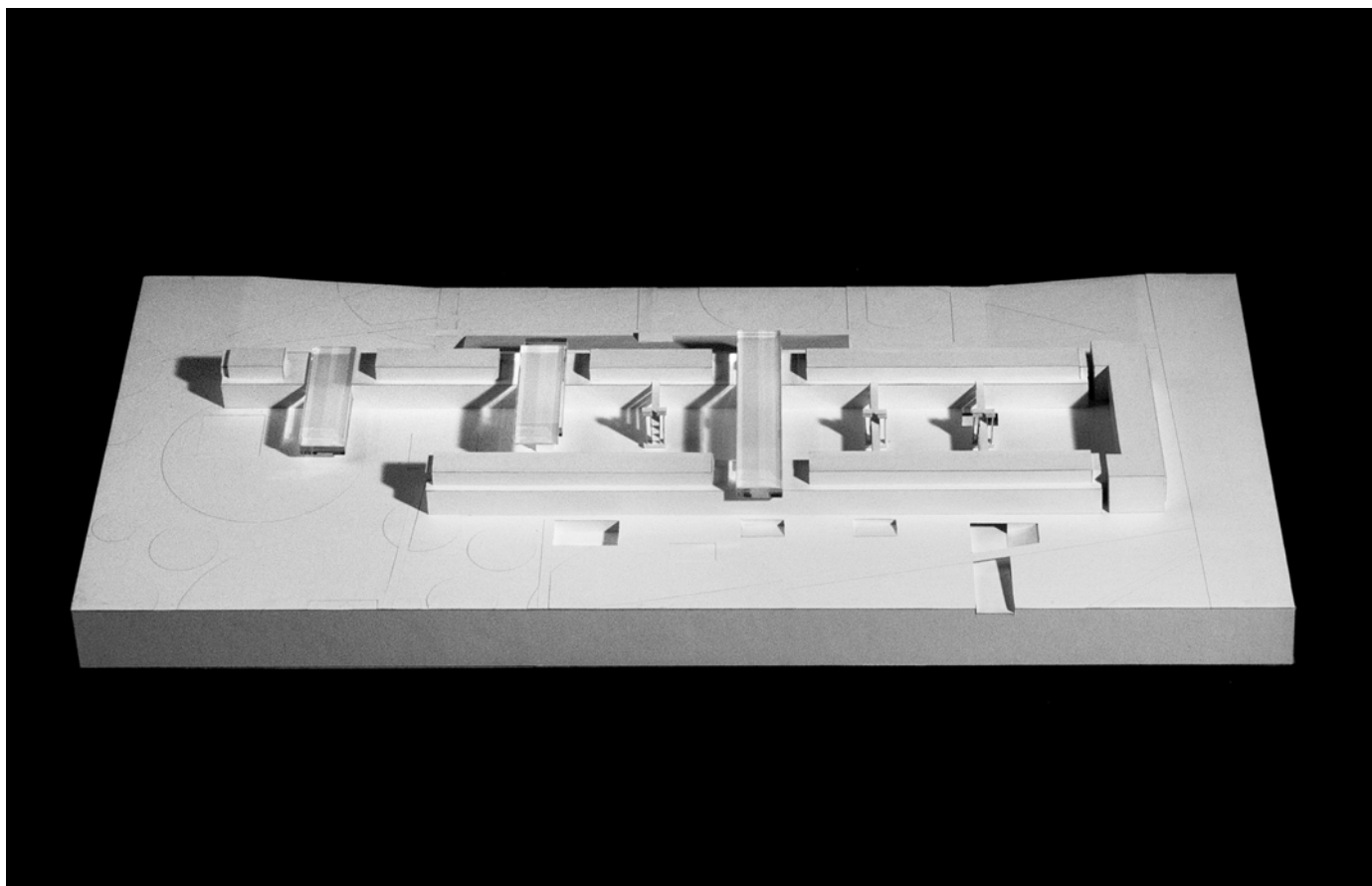
POHLED ZÁPADNÍ



POHLED SEVERNÍ



FYZICKÝ MODEL BUDOVY NÁDRAŽÍ



FYZICKÝ MODEL BUDOVY NÁDRAŽÍ

~~AREÁL NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV PRAGUE URBAN CAMPUS~~
~~INDUSTRIÁLNÍ BUDOVA NÁDRAŽÍ POST-INDUSTRIÁLNÍ BUDOVA CAMPUSU~~

Dodáním nového kontextu nabude nákladové nádraží Žižkov, i když v nové formě, na významu a nikdo již nebude spekulovat s myšlenkou zbourat či ne!

OPONENTNÍ POSUDEK - PRVNÍ ČÁST

Diplomní projekt Zuzany Drahotové

ZADÁNÍ, ANALÝZA, KRITIKA

Zuzana si vybrala pro svou práci řešení jednoho z mnoha „prázdných“ míst v Praze. Místo, které aktuálně vyvolává debaty jak v odborné tak i laické veřejnosti.

V úvodu diplomové práce se zabývá řešením, analýzou problematiky prázdných míst ve městě, zahušťováním či rozpínáním městské struktury. Podrobuje kritice současný způsob městského plánování. Tvorbu územního plánu. Památkářskou ochranu. Překvapivě ví, o co běží. V jejím kritickém pohledu jsou čitelné zkušenosti ze zahraničí.

Úvodní část diplomové práce je poměrně obsažná. Téma by dalo na samostatnou diplomovou práci. Při ústní obhajobě na hodinové debatě. Je důležité si uvědomit, v jakém společenském prostředí se ocitáme, kdo je, či měl by být, zodpovědný za plánování měst*.

Zadání stavebního programu vychází z autorčiny sociologické analýzy a z aktuálních trendů ožívání prázdných míst praktikovaných v zahraničí a v neposlední řadě chuti vytvořit kvalitní návrh co do obsahu a formy hlavně pro město. Odtud i název projektu URBAN CAMPUS.

MÍSTO - NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Nákladové nádraží Žižkov je právě jedním z reprezentantů „prázdného“ místa ve městě. V této souvislosti si můžeme dát malé cvičení a vytipovávat další volná prostranství - stopy ve městě - hlavně ze zásob infrastruktury českých drah** (vyjevují se mi obrazy z okna vlakového kupé - břizový hájek vzrostlý z nefunkčního kolejíště vršovického nádraží, opuštěné navigační domky, věže s vytlučenyými okny...). V areálu stojí významný objekt funkcionalistické průmyslové architektury.

Nákladové nádraží, jak Zuzana ve své práci píše, se nachází na lukrativním místě. Je blízko centra. Velikostně je podobné stopy jako letenská pláň. Co nám říká územní plán, platný a návrh? Pro diplomovou práci Zuzany to není podstatné. Již na začátku se vůči územnímu plánování vymezila. Navrhuje svoji variantu.

NÁVRH

V návrhu považují za důležité a k diskusi podnětné rozhodnutí nevěnovat místo jedné nebo dvou funkcím, ale vytvořit nový propletenec funkčních vazeb a tím dosáhnout většího významu pro okolní zástavbu - město.

URBAN CAMPUS

Zuzana cítí, že vymístění funkcí obsažených v URBAN CAMPUS na periferii města má na vlastní strukturu vnitřního města negativní vliv. Je důležité vkládat různé funkce dovnitř města. Zhušťovat a mísit funkční naplně a vazby. Život ve městě je na tomto založen. Všechny barvy úřednický používané pro územní plánování se tu mísí. Jedna ovlivňuje - zabarvuje druhou. Doplnují se, podporují se. Vytvářejí nové odstíny pro územní plán neznámé.

KOMPOZICE NÁVRHU

Zuzana nechává prázdnou stopu ve městě. Navrhuje park a kompaktní dlouhý objekt (monoblok/silo URBAN CAMPUS OBJECT - UCO) o téměř shodné půdorysné stopě jako je Václavské náměstí. Stávající funkcionalistickou budovu nechává na svém místě. Oživuje ji a dává novou náplň. Je součástí URBAN CAMPUSU. Návrh urbanistické kompozice je inspirován obrazy či spíše teorií SUPREMATISMU Kazimira Maleviče***.

Nový objekt je navržen v linii rovnoběžné se stávající budovou nákladového nádraží, kolmo k Jana Želivského. Toto umístění a vztah ke stávající funkcionalistické budově se mi zdály příliš tvrdé, v nesouladu třešticích Malevičových kompozic ****. Nicméně jsem po debatě se Zuzanou tento směr - spojování města přes park pochopil a přijal. Je to směr pokračování města ze středu na okraj. Směr hlavních komunikací (historická cesta do Kolína dnes Koněvova) .

Nová budova a park jsou navrženy ve smyslu otevřené struktury. Zuzana má svoji představu o tom, jak by měl park i nová budova fungovat (vyjmenovává naplně, nechává koleje - stopu původní funkce...) , ale nedělá si ambice na definitivní řešení.

Je tu mnoho otázek, ke kterým je nutno v takto velkém projektu přizvat další odpovídající. Budova UCO není v parteru bariérou. Převážná část objektu levituje nad parkem. V místě křížení dochází k oživení parku budovou a naopak budovy parkem. Park záměrně nemá hranice. Vplouvá do okolní zástavby. Okolní zástavba je ponechána ve své různorodé struktuře. Zuzana se nesnaží navazovat. Vytváří svébytné prostředí ve městě bez pevných hranic. ***** Myslím, že v souladu s otevřenou strukturou navrženého monobloku by stálo za to se věnovat hranicím navrženého parku v tom smyslu, že by se definovala pohyblivá hranice mezi stávající zástavbou a parkem. Vznikne tak meziprostor - prstenec, který nevylučuje průnik zástavby do parku.

ZÁVĚR

Diplomní projekt Zuzany přesahuje dle mého názoru hranice akademické půdy fakulty architektury. Svou analýzou, kritikou problematiky územního plánování se dotýká společensko-politické zodpovědnosti k tvorbě města - životního prostředí. Je silným podnětem k diskusi o významu „prázdných“ míst ve městě. Je jasným názorem na řešení území. Věřím tomuto návrhu v tom smyslu, že jeho přísná půdorysná stopa bude přebíta živou namixovanou funkční strukturou jak v objektu tak i v parku. K vlastní výsledné kompilaci je důležité přizvat ty správné DJ's.

NAVRHIJI A.

05.02.2011
Mgr. Akad. arch. Roman Brychta
PROJEKTIL ARCHITEKTI

* porovnejme stav v Praze s přístupy řešení v Hamburku Hafenspeicher, útvar hlavního architekta v Berlíně apod.

** kolik šedých ploch v mapách města zaujímají kolejíště a zařízení Českých drah, kolik zařízení je funkčních?

*** černý čtverec na bílé ploše - čtverec rovná se pocit, bílé pozadí rovná se nic (Jiří Padrta: Kazimír Malevič a SUPREMATISMUS)

**** rozprášení čtverce (energetické masy zhuštěné ve čtverci) na jednotlivé barevné konstrukce v dvojrozměrné ploše s cílem aby každá jednotka zůstala samostatná (Jiří Padrta: Kazimír Malevič a SUPREMATISMUS)

**** porovnejme s příklady řešení „prázdných míst“ v jiných lokalitách: Kodaň Battlefield - BIG, Paříž, Les Halles - soutěž, Ostrava - Černá louka - soutěž...Praha, Ruzyně - soutěž, Nádraží bubny...

POSUDEK VEDOUCÍHO - PRVNÍ ČÁST

Diplomní projekt Zuzany Drahotové

Diplomní práce Zuzany Drahotové byla součástí semestrálního zaměření našeho atelieru na Nákladové nádraží Žižkov. Toto zadání pro studentské projekty jsem zvolil s cílem přispět nezávislými studentskými pracemi do aktuální diskuse o udržitelnosti jedinečného objektu Nákladového nádraží Zuzana Drahotová úlohu pojala základně jako urbanistickou s následným přesahem do návrhu základního architektonického konceptu klíčového objektu.

Stejně jako ostatní studenti odmítla vykonstruované důvody pro demolici nádraží, ale jako jediná poukázala na vazbu mezi velkorysou průmyslovou stavbou a volnou plochou, která ji obklopuje. Rozlehlé volné plochy kolejíšť a dalších manipulací s překládaným zbožím nejsou přímým kontextem této stavby a nelze je od ní jednoduše oddělit. Určitá volná plocha nepochybně k této stavbě patří.

Konečně současná developerská argumentace pro demolici nádraží je založena na postupu, kdy je nejprve vlastní stavební objekt odříznut od souvisejících volných ploch a následně jeho konverze bez zdrojů z těchto ploch předkládána jako nezvládnutelná.

Zuzana Drahotová ve stanovení rozsahu volné plochy okolo nádraží a s tím souvisejícího urbanistického konceptu zvolila velmi radikální řešení. Volnou, nezastavěnou plochu zde chápe v daném místě města jako hodnotu samu o sobě a také jako určitou rezervu města do budoucna. Rezervu pro něco, co v současném stavu věcí nemůže být definováno, možná i rezervu pro nějakou novou formu železniční nákladové dopravy.

Radikálnost konceptu je dobře teoreticky podložena a mám k tomu jen malou poznámku. Výtvarný směr suprematismus je uveden jako inspirační zdroj pro strukturu Tematického parku, park-landscape a výtvarné umění-grafika to nebudí obavy. Ve skutečnosti je ale výtvarná inspirace věcí urbanistického konceptu celého území nákladového nádraží, nikoliv jen parku, což by mohlo být velmi subjektivním řešením. Je třeba hledat další smysl v návrhu, který na plochu 33 hektarů vedle vlastního objektu nádraží, předpokládaného pro konverzi, klade jedinou lineární hmotu dlouhou 800 m.

Zdůvodnění zvoleného řešení lze ale nalézt v dalších dvou významnějších rovinách:

V širších urbanistických vztazích úsečka mimořádného měřítka spojuje prostředí okolo křižovatky ulic Jana Želivského - Olšanská s Územím Židovských pecí, překonává komunikaci Malešickou pro pěší a vlastně nahrazuje její nejasnou geometrii. Možná tady není jenom úplná jistota v bodu, kde lineární objekt dosedá k území Židovských pecí.

V funkčním využití území, univerzitní kampus ve velmi kompaktní formě jediné linie, dokáže využít volné plochy Tematického parku v synergii s veřejností.

Návrh vlastního objektu univerzitního kampusu je vzhledem k jeho měřítku a nezbytnosti jej zobrazit celý na rozhraní urbanismu a architektury a dispoziční řešení je tedy pochopitelně příslušně schematické. Nelze tudíž s jistotou vyloučit jeho určité nevýhody nebo nižší schopnost v tomto dispozičním schématu reagovat na skutečný stavební program, při takto geometricky striktní formě. Považuji ale diplomní práci za ideově přesvědčivou a urbanistický koncept natolik silný, že věřím by byl schopen v dalším vývoji reagovat i na eventuelní turbulence stavebního programu.

NAVRHIJI A.

07.02.2011
Ing. arch. Jan Aulík
AULÍK FIŠER ARCHITEKTI

OPONENTNÍ POSUDEK - DRUHÁ ČÁST

Diplomní projekt Romana Chvilíčka

ZADÁNÍ, ANALÝZA, PROGRAM

Diplomová práce pana Chvilíčka navazuje na práci Zuzany Drahotové ze zimního semestru 2010/2011, která se zabývala celým územím nákladového nádraží Žižkov a definovala urbanistický koncept řešení území. Prague Urban Campus je jednoznačný, silný, velkorýsý názor na daný prostor a jeho podstatnou součástí je revitalizace stávajícího objektu nádraží.

Návrh přestavby historické budovy nádraží na mnohoúčelové srdce nové městské čtvrti je zadáním diplomové práce pana Chvilíčka, dané důslednou analýzou území.

Analytická část práce zkoumá celopražské souvislosti lokality, hledá programovou funkční náplň s důrazem na vysokoškolská univerzitní zařízení. Závěr rozborů urbánních a sociologických souvislostí chápu tak, že dané místo má potenciál stát se živým multifunkčním městským subcentrem s výjimečným charakterem průmyslové dopravní architektury a specifickou funkcí univerzitního kampusu.

Analýza a hledání programu, tak jak je zpracována, je pro mne smysluplnou územně plánovací informací, a zároveň plodnou kritikou současného územního a městského plánování.

Celý areál nádraží je odhalen jako městská čtvrť s průmyslovou historií, která čeká na nový život. V této souvislosti se nabízí úvaha nad již realizovanými a stále probíhajícími přestavbami bývalých pražských průmyslových čtvrtí (Smíchov, Holešovice, Karlín, Vysočany), ze kterých pouze Smíchov se podle mne stal silným živým subcentrem Prahy, byť za to zaplatil podstatnou ztrátou svého průmyslového výrazu. Otázka je jasná: kolik příležitostí v Praze ještě zbývá? Waltrovka?

OBJEKT NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Nevyužívaná budova nákladového nádraží je pro mne nádhernou, charizmatickou architekturou s ohromnými možnostmi využití. Jak píše pan Chvilíček je to stroj, super stroj, veterán, ale ve výborné kondici (což by, doufejme, potvrdil stavebně technický průzkum).

Přístupovat k návrhu přestavby podobného stroje důrazně, bez piety, avšak s respektem a pokorou, jak v projektu činí pan Chvilíček je mi důvěrně blízké.

NÁVRH

Jako podstatu návrhu vnímám tři zásadní kroky:

1 - vytvoření pobytového, veřejného, obchodního náměstí s „podloubím“ mezi oběma křídly objektu v návaznosti na nový vstup z metra.

Nejpodstatnější bod. Vzniká intimní městský prostor s výrazným industriálním charakterem, centrum nové čtvrti, musí fungovat jako magnet, přitahovat k užívání a pobytu. Otevření parteru objektu i propojení průchody s vnějším obvodem (parkem) definitivně ukončilo éru nádraží.

2 - vytvoření optimálního počtu komunikačních a výtahových jader se sociálním zázemím, aby dokonale obsluhovala stávající volnou půdorysnou dispozici.

Řešení jednotlivých půdorysů zůstává otevřené, volné, může reagovat na potřeby budoucích uživatelů. Prostory jednotlivých funkcí jsou do objektu umístěny logicky. Funkční využití lze dle potřeby měnit, objekt se přizpůsobuje. Stávající skeletová konstrukce variabilitu umožňuje, navržené polohy jader správné. Rozsah zásahu do původních dispozic naprosto adekvátní.

3 - doplnění objektu novými objemy v suterénu a na střechách stávající hmoty.

Nové funkce přinášejí nové, jednoznačně definované formy, podle mne v optimálním rozsahu vzhledem k síle a velikosti stávajícího objektu. Novotvary doplňují, nezahlcují, původní charakter zachován. Rytmus nových kolmých vložených bloků pozitivně člení monotónnost původního nádraží.

Zvětšení velikosti (výšky) původních okenních otvorů nikterak negativně neovlivnilo původní výraz, je dobré - nutné z hlediska ideálního využití vnitřních prostor.

OTÁZKY

Existuje možnost úpravy historické části fasády v souvislosti s případnými potřebami budoucího uživatele např. kancelářských prostor? Mohou se propsat úpravy dispozice do fasády? Mají být byty na střechách všechny stejné? Mohou být, třeba lokálně, nahrazeny např. samostatnými, různorodými „vilami“?

Je architektonický návrh takto rozsáhlé stavby doktrínou, nebo může existovat manuál možných změn a úprav budoucími uživateli? Může podobný manuál fungovat? Je (může být) dům opravdu stroj?

ZÁVĚR

Diplomní projekt Romana Chvilíčka bravurně zvládá nesmírně těžké a rozsáhlé zadání. Zabývá se souvislostí celé Prahy a přitom má vyřešené dispozice bytových jednotek. Každá rekonstrukce limituje, v tomto projektu jsem nenašel slabá, kompromisní místa.

Architektonická kvalita návrhu násobně posouvá význam stávajícího objektu a celého areálu. Srdce je navrženo.

Mě osobně tato práce přesvědčila, že nádraží nikdo nemůže a nesmí zbourat.

NAVRHUJI A.

03.06.2011
Ing. arch. Štěpán Kubiček
CARAA.CZ

POSUDEK VEDOUCÍHO - DRUHÁ ČÁST

Diplomní projekt Roman Chvilíčka

Diplomová práce Romana Chvilíčka navazuje na koncepci zpracovávanou v minulém semestru spolu se Zuzanou Drahotovou. Širší vztahy a programovou náplň převzal z této předchozí spolupráce a následně se zde soustředil na samotnou konverzi funkcionalistického objektu.

Rozlehlá budova je navržena pro multifunkční využití - vysoká škola, kanceláře, byty, Muzeum železnice apod., což je nepochybně složitější v návrhu konverze ale pravděpodobně i realističtější. Míra respektu a zásahů do historické budovy je ve vynikající rovnováze. Prostředí dvorany nádraží si v projektu podrželo velkorysou otevřenost a přitom nepůsobí prázdně, k tomu přispívá i integrace stanice metra D.

Schopnost studenta neztratit se v obrovském zadání, držet koncept a vyhnout se nepodstatným jednotlivostem svědčí o jeho nesporných kvalitách, vyzrálosti a připravenosti na odpovědnou dráhu architekta.

NAVRHUJI A.

07.06.2011
Ing. arch. Jan Aulík
AULÍK FIŠER ARCHITEKTI

PUBLIKACE

Hoeger, K., Christiaanse, K. (2007). Campus and the City. Zurich: gta Verlag.
Koolhaas, R., Mau, B. (1997). Small, medium, large, extra-large/O.M.A. Köln: Taschen.
Koolhaas, R., Cecilia, F.M. (2006). OMA AMO Rem Koolhaas [1]: 1996/2006: delirious and more. Madrid: El Croquis.
Koolhaas, R., Cecilia, F.M. (2007). OMA AMO Rem Koolhaas [2]: theory and practice. Madrid: El Croquis.
Koolhaas, R. (1994). Delirious New York. New York: The Monacelli Press.
Piccolotto, M. (2008). Utopia redux! In Positionen Architektur (Volume 1),
Die ökologische Stadt - The ecological city. (pp. 35-39). Michael Imhof Verlag GmbH & Co.KG.
Composition in color A. (1917). Welsh, Robert P. (1998). Piet Mondrian : Catalogue Raisonné.
Works of Malevitsch. Drutt, M. (2003). Kasimir Malevitsch:Suprematismus. Berlin: Deutsche Guggenheim.
"Šťastnou cestu", Nové Nákladové nádraží na Žižkově, Zvláštní otisk z propagačního časopisu Č.S.D., Praha 1935
"Industriální stopy", Architektura konverzí průmyslového dědictví v České republice 2000-2005, Praha 2005

Švácha, R., Rem Koolhaas: Rem Koolhaas přemýšlí o památkové péči, Stavba 5/2010, s. 74-77.
Vitvarová-Vránková, K.: Industriální safari, Respekt 37/2007, s. 60-61.
Lauder, S.: Za Prahu krásnější, Respekt 35/2010, s. 18-21.

WEB

www.uppraha.cz
www.czso.cz
www.tadynenideveloperovo.cz
www.zastarouprahu.cz
<http://pamatky.praha-mesto.cz>
www.dpp.cz
www.ropid.cz
<http://magistrat.praha-mesto.cz>
<http://web.natur.cuni.cz>
<http://certik.ruk.cuni.cz>

www.oma.com
www.stevenholl.com
www.archdaily.com
www.designboom.com
www.dezeen.com

DALŠÍ

Informace poskytnuté od společnosti SUDOP
Přednášky profesora Xaviéra Calderóna konané na univerzitě v Lichtenštejnsku
Ing. Jana Hartmanová - Centrum informačních a knihovnických služeb VŠE
Stáňa Bořilová - Lokální knihovna FBMI
Dlouhodobý záměr Vysoké školy umeleckopřemyslové v Praze na období 2011–2015

KONZULTACE

Jan Aulík, Hansjoerg Hilti, Petr Durdík, Josef Kocián, Zdeněk Janeček, Jiří Ostřanský

Kontakt: Ing. arch. Zuzana Drahotová, MSc Arch
zuzana.drahotova@gmail.com

Ing. arch. Roman Chvilíček
roman@chvilicek.cz
www.chvilicek.cz