



PRAGUE URBAN CAMPUS

| FA CVUT | 2010/2011 | ZUZANA DRAHOTOVA | ROMAN CHVILICEK |

PRAGUE URBAN CAMPUS
RAIL FREIGHT STATION ZIZKOV

Architecture and urbanism
Faculty of architecture CTU in Prague

Diploma project

Tutor: Ing arch. Jan Aulik
15127 Department of design I

Authors: Ing. arch. Zuzana Drahotova, MSc Arch
zuzana.drahotova@gmail.com

Ing. arch. Roman Chvilicek
roman@chvilicek.cz

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

Ing. arch. Stepan Kubicek
CARAA.CZ

CONTENT

CONTEXT 04

ANALYSIS 11

PROGRAM 16

PHASES OF THE PROJECT 22

PUBLIC SPACE 23

 wider relations 23

 context 24

 site plan 28

NEW BUILDING 29

 diagrams 30

 visualizations 31

 sections 32

 plans 33

ADAPTATION OF HISTORICAL RAIL STATION 34

 history 35

 original plans 36

 concept 39

 program 42

 visualizations 47

 plans 51

 sections 57

 elevations 59

 physical model 61

CONCLUSION 63

 opponency 64

 references 68

~~AREA OF RAIL FREIGHT STATION ZIZKOV...~~
~~INDUSTRIAL BUILDING OF STATION...~~

We have been finding ourselves in postindustrial era. Erstwhile glory of industrial masterpieces along with their unique atmosphere are getting pale. How to approach this trend?

INTRODUCTION...

.....after the recent elections and all the pre-election period I don't find a less convenient period than this present when I am in a conflict with the usage of a term "vision". But contrary to the advertising promises and words, the history showed the importance of visions with the serious impact on the next progress and forming of the architecture. It showed the power of architecture to recreate the world...

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: Neboρείτε 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 >>](#)

AUDIO: Prolomění stavební uzávery na Žižkově je údajně nekonceptní



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 nekonceptně 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 >>](#)

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 Boreh, Aktuálně.cz

[celý článek >>](#)

O nákladové nádraží Žižkov se přou developři a památkáři



Rozhlas.cz, 9.9.2010 / Developři 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

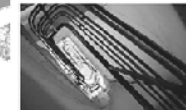


Český rozhlas 3.6.2010 / Praha je zase o krok blíže k přestavbě bývalých a starých nádraží. Zastupitelé hlavního města dnes odhlasovali další projednávání změn, které umožní přestavbu Masarykova a Smíchovského nádraží a Nákladového nádraží Žižkov.

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

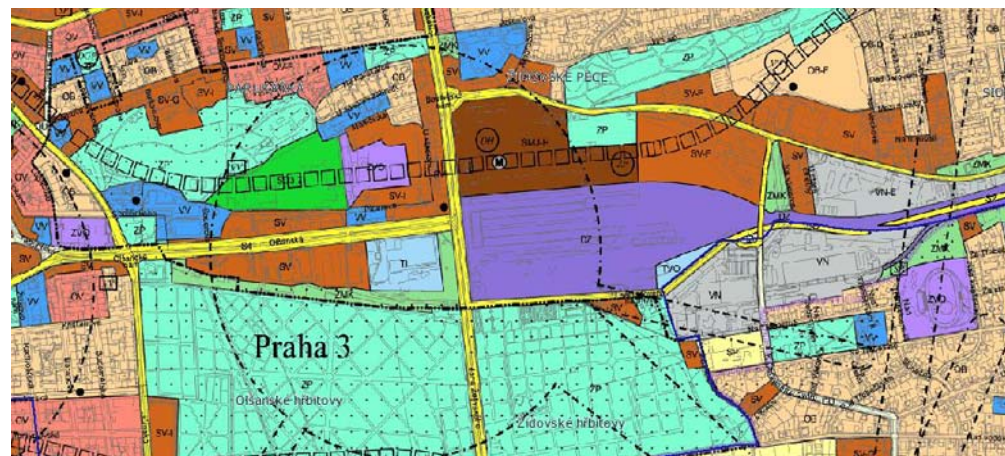
[celý článek >>](#)

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

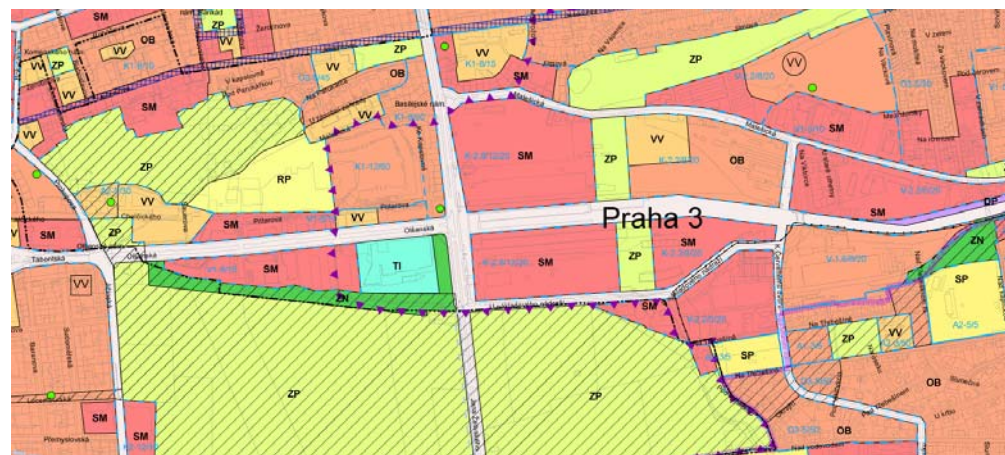
We have a clear vision of the city, which we cannot recreate from day to day... We have routine model of functional planning, which does not work. We have updates of the territorial plan which are changing faster than they can be possibly realised... We have large areas which paradoxically weaken the status of the city as an organism... We have a strategic plan without a strategy!

In the scope of my thesis I do not respect Prague's territorial plan. In my opinion the whole concept is based on two principal errors. The plan still considers the city as an emerging organism. It is impossible to realise all the intended plans in the scope of "topicality". I consider the territorial plan as a static thing. The city has been already created. To rebuild the city under the huge time and energy investments would be disproportionate to the results which can be achieved.

This is the reason why I do not consider the colour structure of the areas, which is determined as a functional structure, as a conception. It is the right time to stop "the planning through transformation" and to begin with the concentration on "planning through completing". The new conception of the territorial plan shall be based just on the areas which are now determined as a remarkable areas designated for rebuilding. The purpose is to save the city from hasty conclusions by which the territorial plan destroys the Freight station Zizkov (in the scope of remarkable areas designated for rebuilding) sooner than real architectonic plan exists which means sooner than the real reason exists. This could possibly stop the endless negotiations and initiate beneficial discussion...



current urban plan



new conception of urban plan



extent of Prague's urban plan conception

AREA



significant conversion sites displayed as unresolved territories

STATICS



significant conversion sites displayed as main objects of attention

DYNAMICS

The Freight station Zizkov has been the subject of endless discussions for several years. This will continue until the approach to the task will be changed. Instead of the precisely designed concrete urban or architectonic plans (I intentionally wrote or, because it is mostly just the first or just the second) the principal idea shall be created on the basis of the whole city studies and actual demands..



restricted interest, restricted vision, restrictions



50°05'70" S, 14°28'30" V

TO CONSERVE OR DEMOLISH?

With the urgent expenditure of the cities and with the growth of the city centres in the second half of twentieth century the originally faultless industrial grounds in the periphery were completely absorbed. At the same time occurred the essential change of the economical roles when the society turned away from the industrial production to the services. These "giants" were buried since that completely. Post-industrial period rid of the original purpose from the industrial premises or land, although paradoxically they were placed into the most lucrative parts of the city.

Prague needs to grow to develop. Although the protectionism is quite trendy these days. It has different forms and grips more and more areas. A lot of buildings and places are indentified as a historically protected without any vision, reasonable causes or needs. It usually happens in order to save the present object from being destroyed from the earth ground. The prevailing reason is usually prevention.

The sentiment forces us to keep things despite the loss of original meaning, or even if they were replaced by the new things. It also prevents us from recreating of these objects and their opening to the new usage. From my point of view the historic preservation is based on the similar principles. It is understandable that in the post-industrial period we have a sentimental relationship to the stations. We shall not forget that one of the key functions of the functionalistic buildings is to behave like a machine and to change with the flowing of the time. If the station is not exploited right now we have to find a new exploitation now.

"Do not let us decieve 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



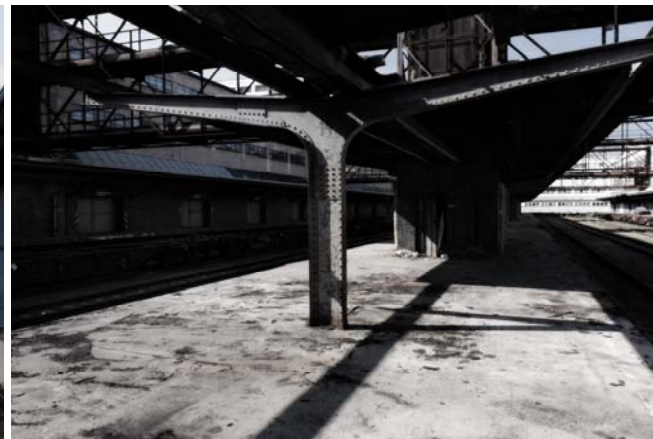
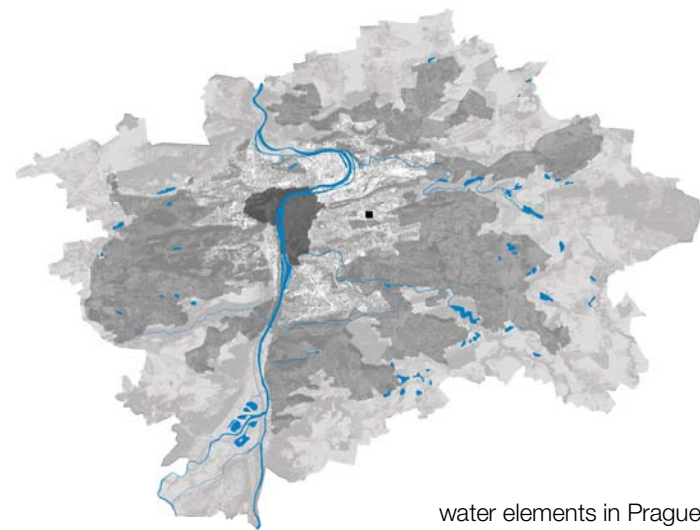
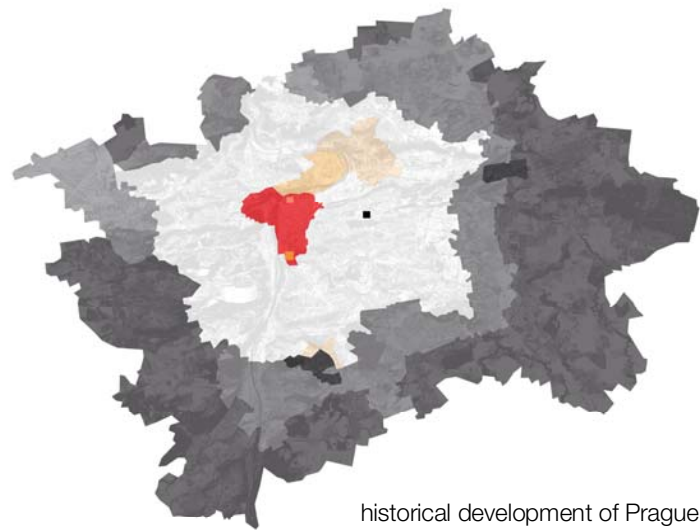
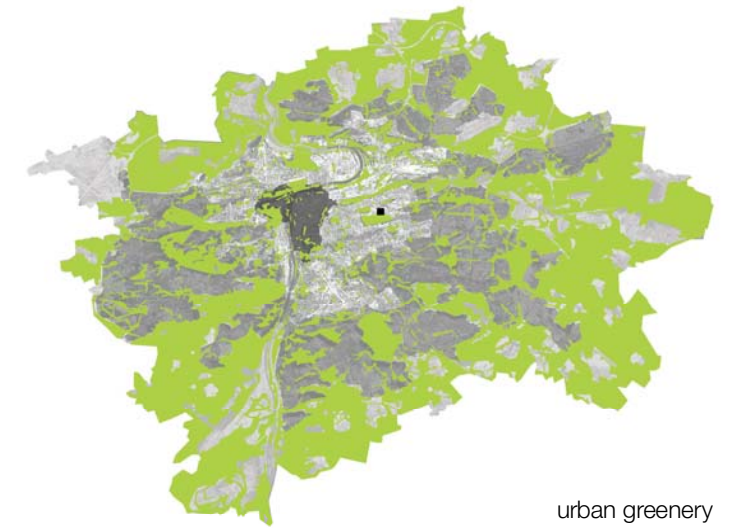
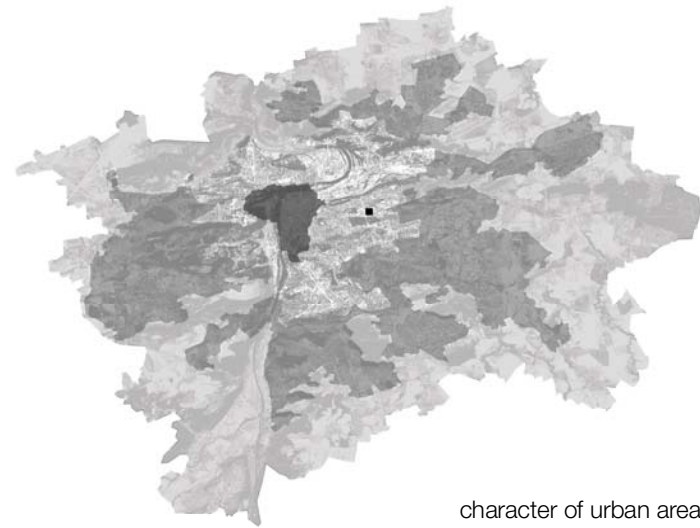
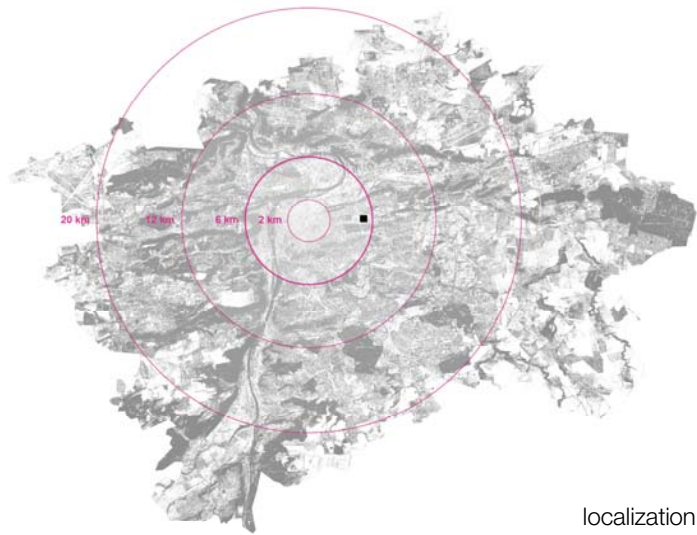
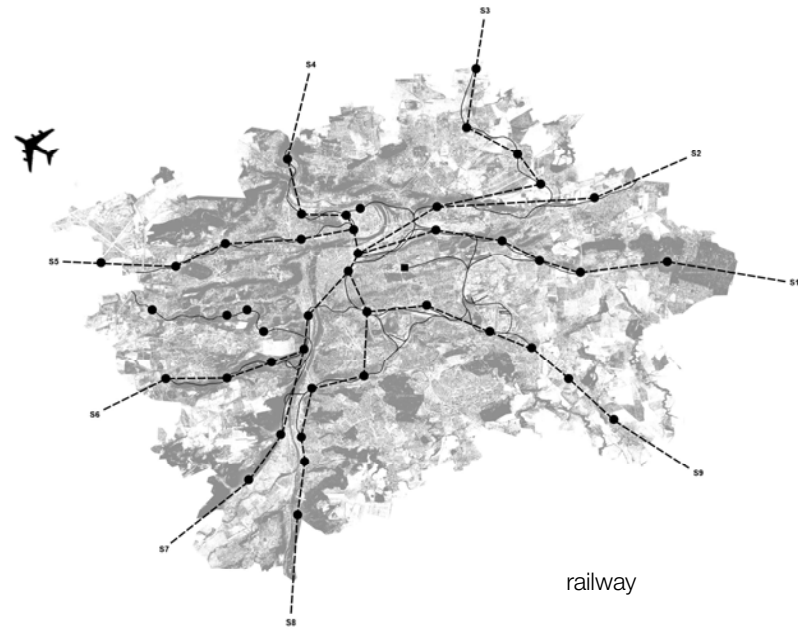


PHOTO DOCUMENTATION OF CURRENT STATE

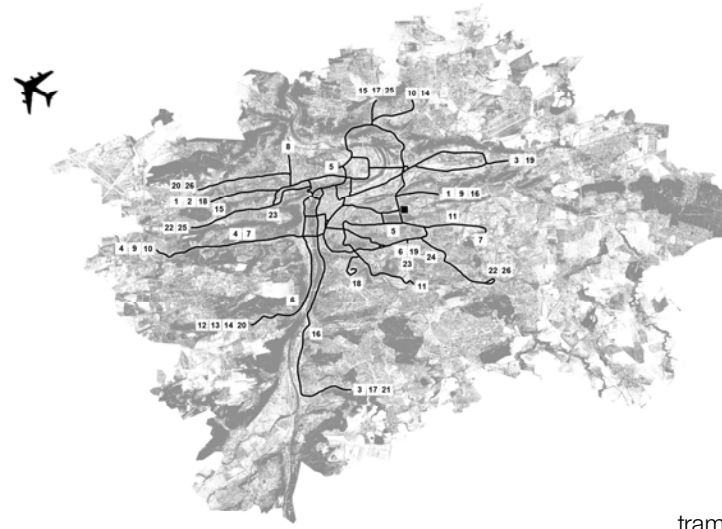
ANALYSIS

The Freight station Zizkov is situated in the very lucrative part of the city. The place is located nearby the centre of the city and it is still surrounded by the compact built up area. It was developed in the period of industrial revolution, when the largest part of the Prague was formed (in the historical evolution marked off by the white color). There is no meaningful river or water reservoir in the close surroundings. The system of the whole city greenness on the other hand reveals the presence of parks despite some of them are used really specifically as Olsanské hrbitovy for example. According to analyses I have found out that it is not necessary or even appropriate to leave this area completely undeveloped.

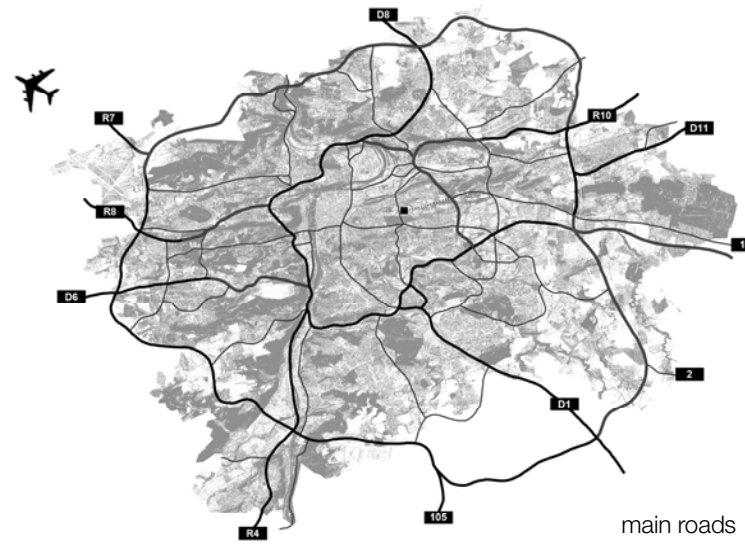




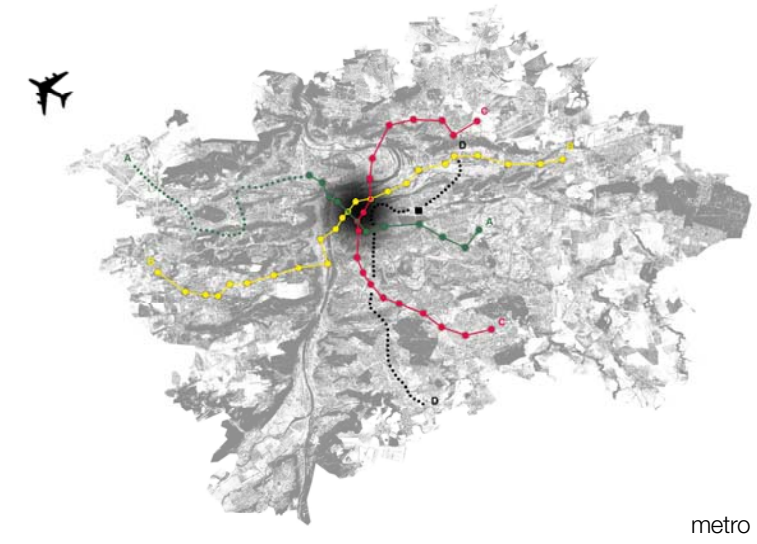
railway



trams



main roads

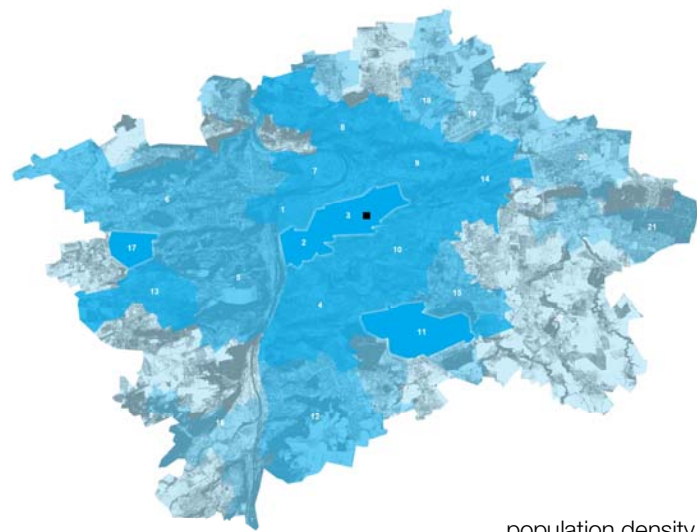


metro

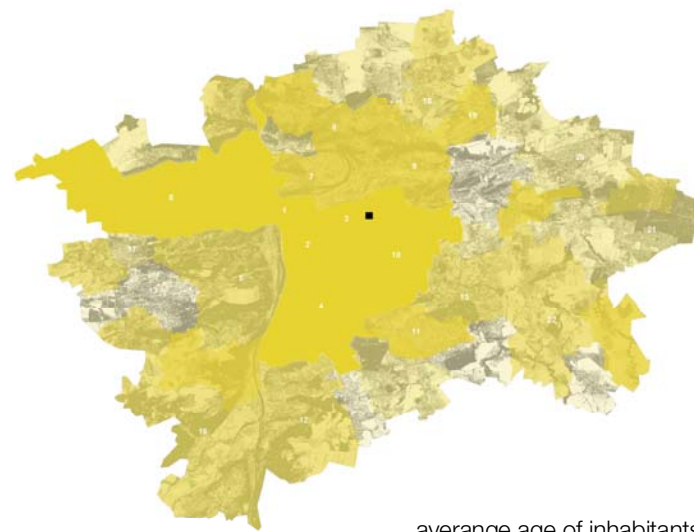
The availability of the Freight station Zizkov is secured by satisfying transport connection. The metro line D is going to be built and I plan to place the entrance to the metro into the premises which shall multiply the potential of the place.

Zizkov belongs to the parts of the city with the highest average age of the inhabitants. According to the latest statistics this number amounts to the age of 43 or more. With the population density more over than 7000 persons/km² it belongs to the most populated city areas of Prague. Recently there has been a serious decline of inhabitants. Some sources claim that one of the reasons is establishing of the blue parking lines. These lines considerably complicate the parking to the subtenants who have no domicile in this area which means that they are not entitled to park their cars in this area for free. Another statistics have also revealed that one of the remarkable groups which are leaving Zizkov are university students. Prague 3 has one of the lowest growths of the university educated inhabitants these days. The changes in the educational structure have serious impact on the social environment of the areas.

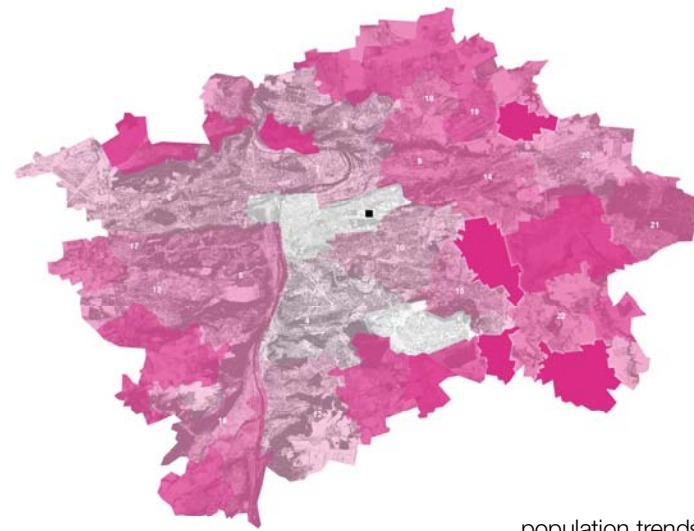
The migration and the level of education are connected very closely. The university graduates prefer according to the latest trends to move to the periphery of the city into their own financially available houses or into the generous apartments. On the other hand it leads to the threat of decrease of the social status in abandoned areas, these days unfortunately in the centre of the city as well, because it is going about the socially strong part of population. It is obvious that if we want to bring Zizkov again in the middle of interest, the attractiveness of the place has to be raised. The offer of the apartments is not sufficient but also not necessary. On the contrary the solution to the problems with parking and foundation of the new programme for the area would rise the attractiveness not only in the area of railway station but also in its immediate surroundings.



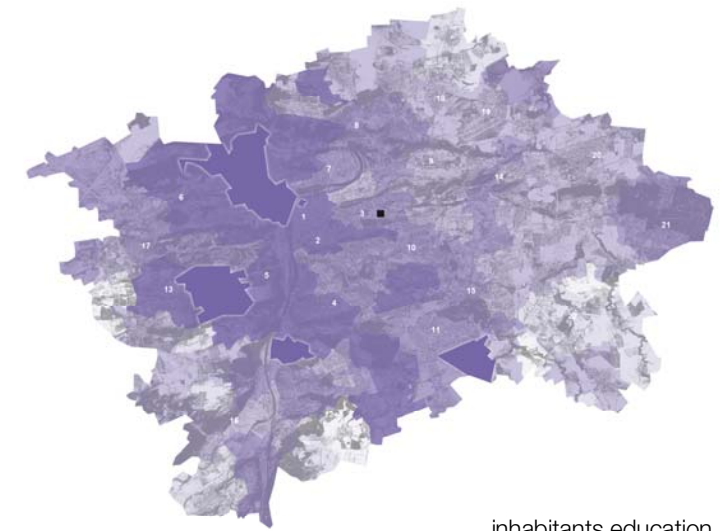
population density



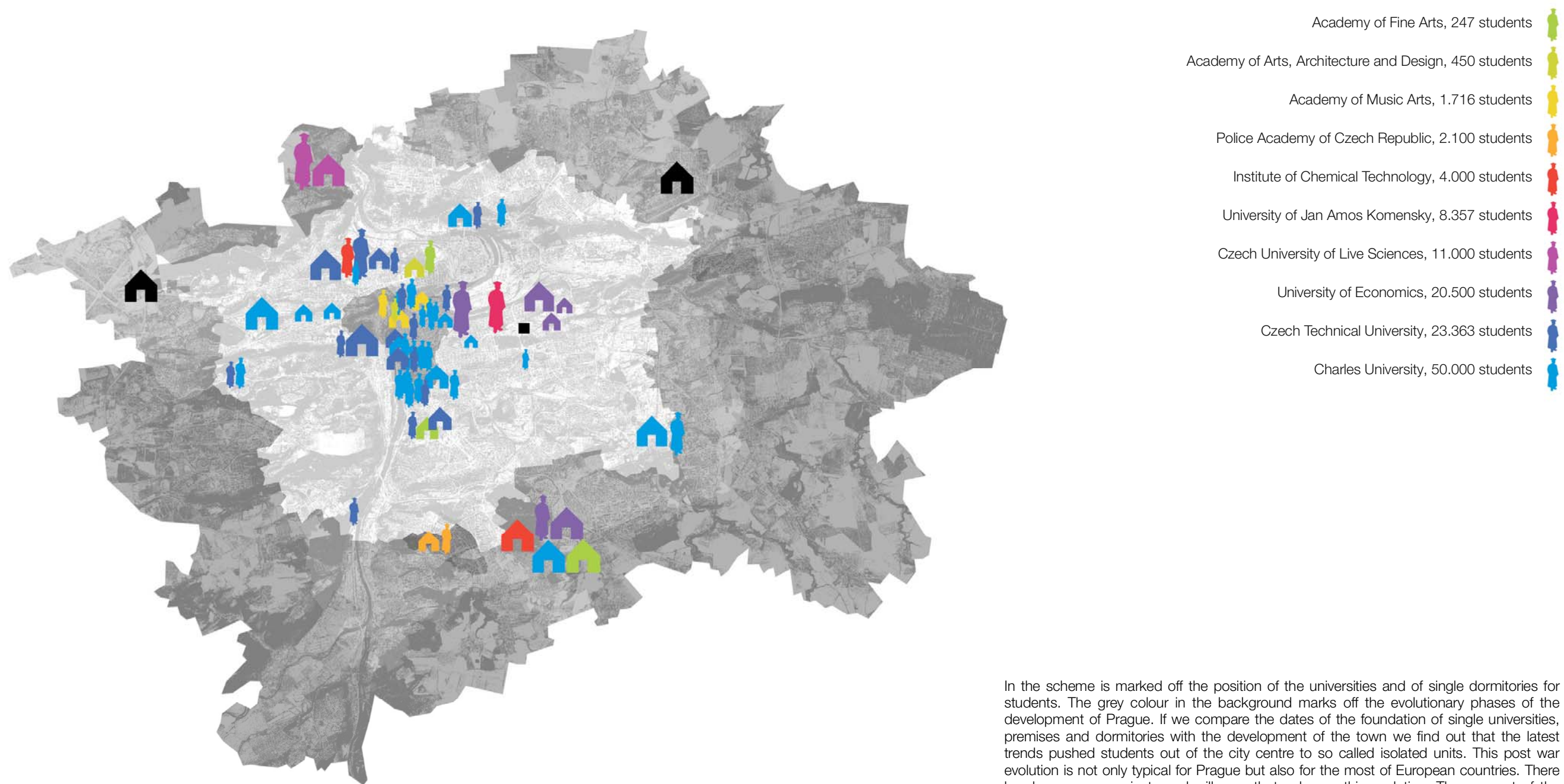
average age of inhabitants



population trends



inhabitants education



In the scheme is marked off the position of the universities and of single dormitories for students. The grey colour in the background marks off the evolutionary phases of the development of Prague. If we compare the dates of the foundation of single universities, premises and dormitories with the development of the town we find out that the latest trends pushed students out of the city centre to so called isolated units. This post war evolution is not only typical for Prague but also for the most of European countries. There has been some projects and will recently to change this evolution. The concept of the university campus as an isolated mono-functional unit has to be revised.

In the newspaper's articles Prague is often described as a city of education. It is truth that these days are studying more over 100.000 students in Prague. If it is such an important characteristic feature of Prague the system has to be changed and we have to abandon moving students out of the city and to stop planning of the new premises in Letnany or Ruzyně (in the scheme marked off as a black objects).

One of the ideal concepts is to concentrate students in the centre of the city. I believe that Prague has this capacity and is able to find the right place even for integrated campuses. The Freight station Zizkov has undoubtedly this potential. I know that these premises are owned by Czech Rails which are going to obtain from the purchase as much as possible. However is not the interest of the neighborhood, of City part Prague 3 more than the interest of Czech Rails?

RECONSIDER?

URBANISM

CONTEXT

SUSTAINABILITY

ENCLOSED SPACE

OPEN SPACE

ARCHITECTURE

classical planning.....	-	PRAGUE URBAN CAMPUS
unused areas.....	- intensive use
carpet development.....	-	... concentrated development
fragmentation.....	- conection
isolation.....	- synergy
conservation.....	- inovation
iconism.....	- authenticity
barriers.....	- openness
monofunction.....	- effective mix

CONSEQUENTIAL LINKS TO ZIZKOV

Is it possible to change the manners how to teach, how to share the experience or how to generate the knowledge through the synergy of architecture and urbanism? Is it possible to change the social system?

In past it was mainly railway which determined the nature of the city. These days the main initiators are the shopping centers and the airports. I believe that the future evolution will be determined by research and technologies.

As it was mentioned above, Prague is planning to establish the new campus. The purpose of this campus shall be the integration of educational, studying and accommodation capacity and both functional and spatial connection of schools with the scientific and research departments. I have developed this idea after reading of the book "Campus and the city" even more. Prague Urban Campus is not a typical project for our educational system. It demonstrates the possible power of the architecture on this system. It is completely new typology. The basic stones of this project are the open communication among the people and interaction of different evolutionary levels, mutual dialog, sharing of knowledge, unusual symbiosis of different disciplines and most of all the openness. It is a new type of research and education supported by the trade and the society. The single functions are not isolated into single objects any more. Everything has to be the part of the spatial site - that is the architecture. The building is not considered as a frame for the usage. The building becomes a mechanism which affects the perception of the spatial and on the contrary it creates all the communication. It is dynamics of the relationship between the user and the created spatial what is determining. The campus provides important impulses for the surrounding communities with the intention to provide the social and city revitalization. The campus becomes the client for the perfect public life.

New way of life + new way of education + new way of work + new forms of communication + new forms of cooperation + new urbanism + new architecture + new form of entertainment + new conceptions of cities and mutual relationships inside of them + new economical and social developer for the future + vision = Prague Urban Campus

The examples of working campuses: - 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 (buying of old industrial buildings in less developed parts of the city and reconstruction of them) ...

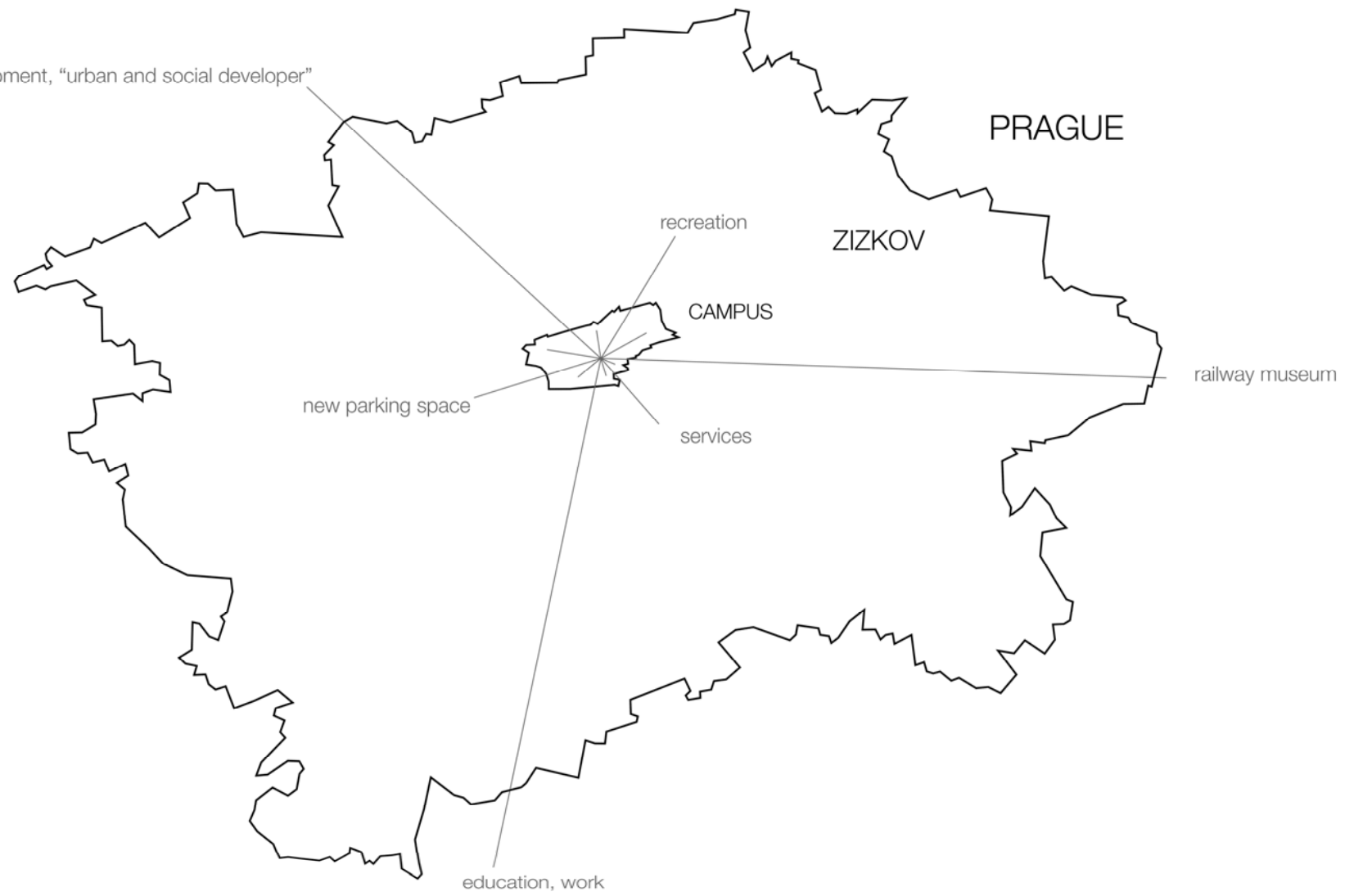
The example of cooperating companies inside of the campuses: - Nike, Microsoft, Nokia, Vitra, UPC, Adidas, Novartis.



The contribution of the campus and its public mission to its surroundings, Zizkov, the city part Prague 3. The purpose is to make the locality more attractive and to provide nonconventional combination of programs which attracts the wide spectrum of users from different areas.

isolated island ?

sustainable development, "urban and social developer"



PRAGUE

ZIZKOV

recreation

CAMPUS

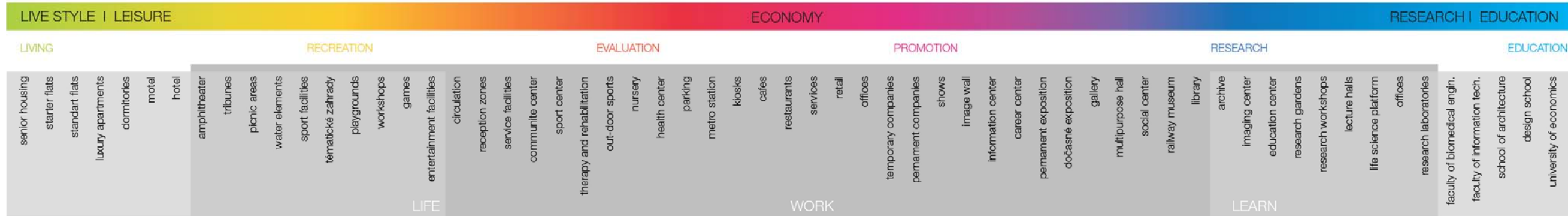
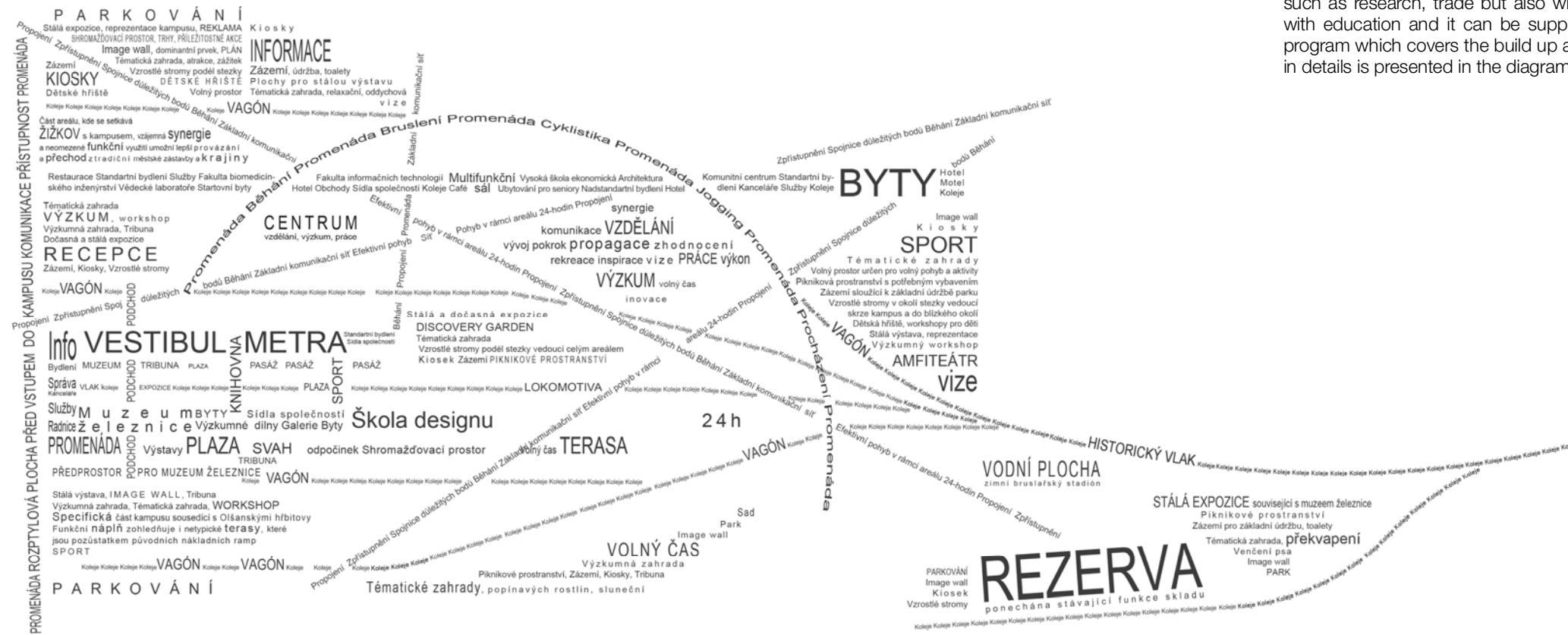
railway museum

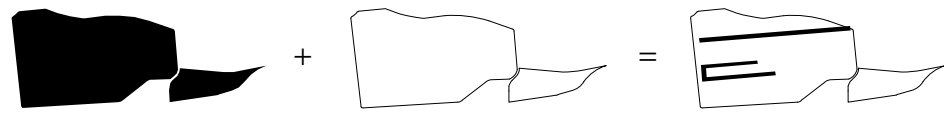
services

new parking space

education, work

The area of the Frame station Zizkov is 33 hectares and it is not conceivable to assign just one function to this huge area which will definitely not exhaust the potential of the whole place. Mono-functionality can possibly cause the failure of the whole project and place. Today is the multi-functionality on the top of the demand. Despite the fact that the basic idea of the project is the university campus I complete the project with other functions such as research, trade but also with the wide society which is undoubtedly connected with education and it can be supported by mutual cooperation. The description of the program which covers the build up and undeveloped area with the same intensity with the in details is presented in the diagram.

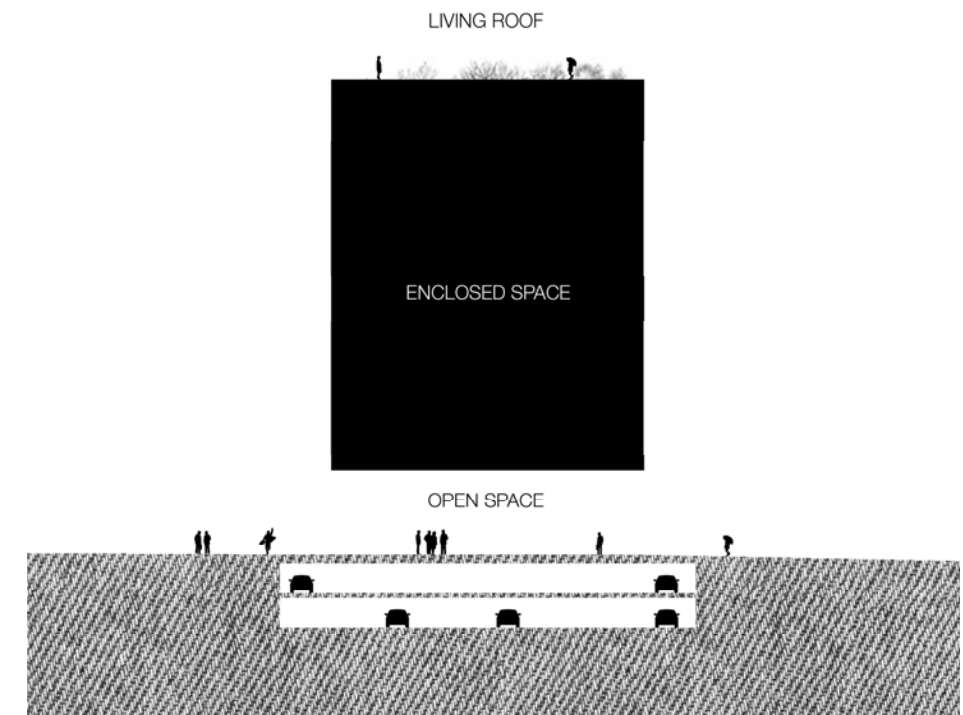
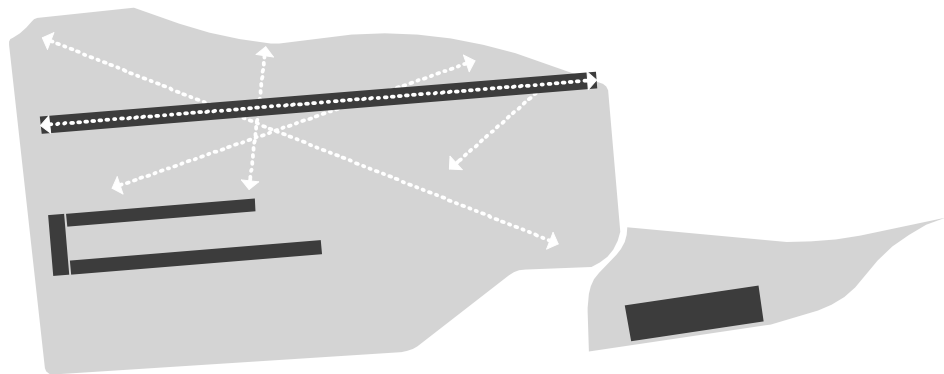


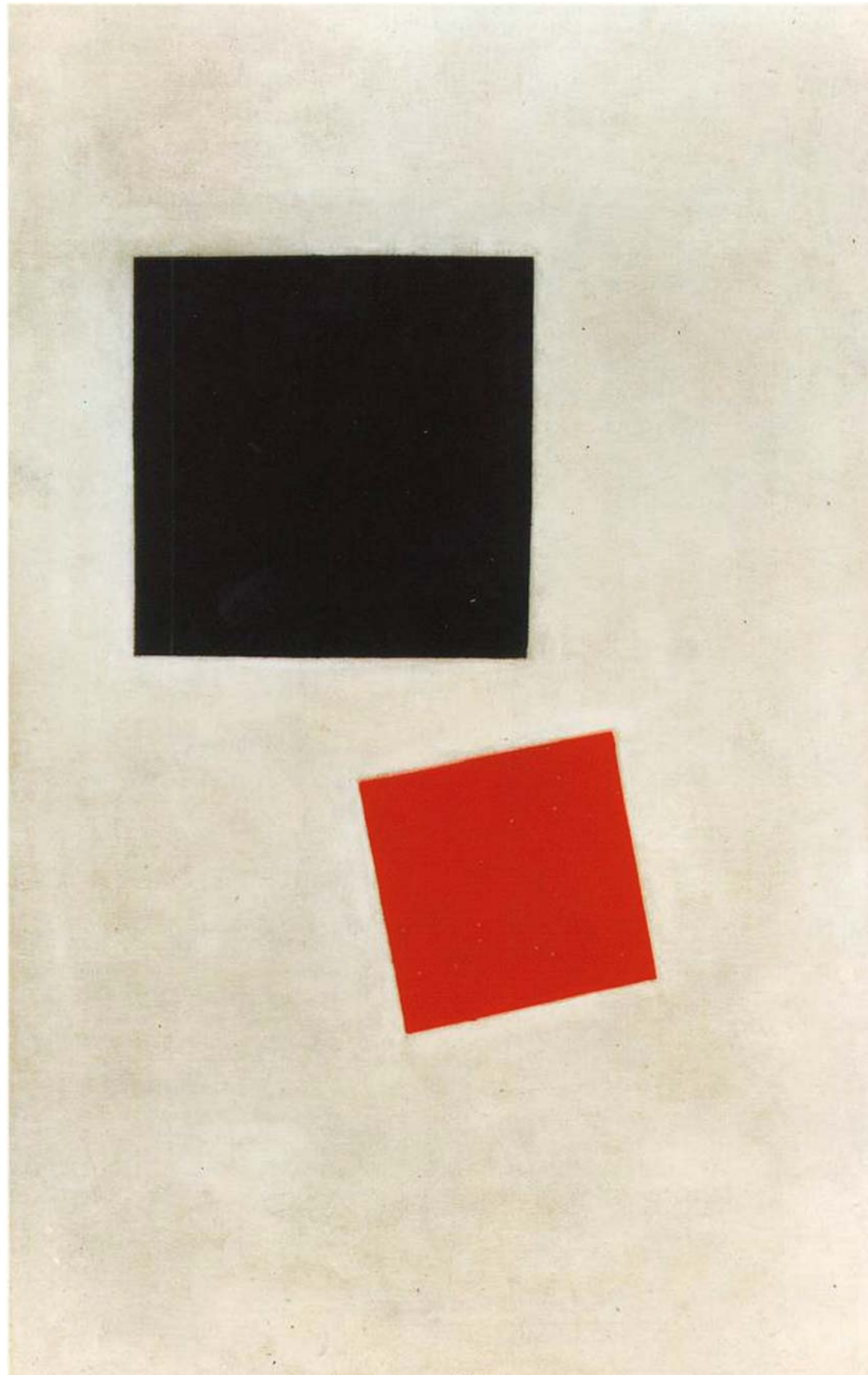


To built or not to built? In the relation to the Frame station Zizkov there are two main radical points of view: to built up the whole place versus to keep it undeveloped. But we can gain much more through the mutual synergy. I mean that we should minimize the built up area which will enable the maximal concentration and effective network of the program capacity inside of the building.

The ancient Acropolis and its future interpretations which were used in the projects of Ludwig Mies van der Rohe or Rem Koolhaas made an impression on me in the ways how to create the certain character of the city. As a general urbanism conception I use the project of the building the aim of which is to separate people which means that my goal is to provide clear definition of open and enclosed space in other word public and non-public. The space inside of the campus is very easy to be read. In order to prevent the creation of the barrier the whole place is raised.

The outdoor premises are in my opinion one of the most interesting components of the campus. It has a crucial effect on the character and the atmosphere of the place. However it is usually not used effectively. My aim is to celebrate this kind of space. I intensify the potential of the place through the creation of the public thematic park.



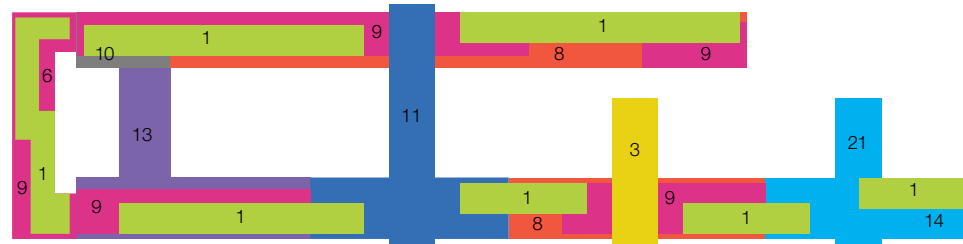


"It is necessary to search for ways how old and modern architecture might coexist."
Rem Koolhaas

Suprematists aspired to unleash themselves from simple shaping. They tried to bring in more abstraction or vision into established yet stiff procedures. Feelings are essential!

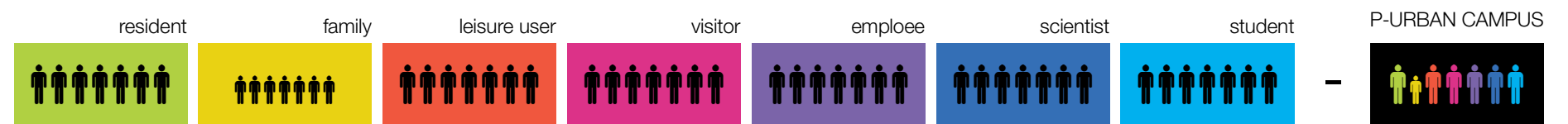
The main source of inspiration was Malevich's painting from 1915 that deals with context, not substance. The idea to utilize simple geometry was investigated in his painting Black Square and Red Square which is an example of maximal utilization of spatial potential. The work depicts the balance of two squares which is based on dynamics of their mutual context. The idea is intensified by tinged background that completes the perfect composition.

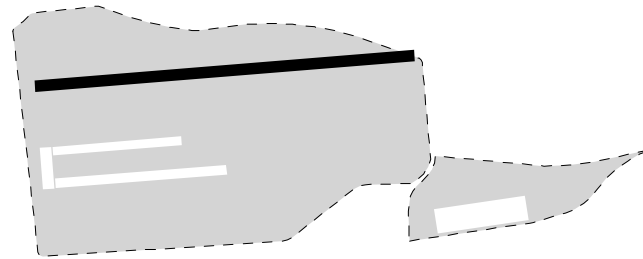
By designing a single lengthy building, the project tends to catch the attention to current station and to create mutual tensions amongst the buildings at the same time. This approach preserves the maximum of unbuilt though precisely defined area.



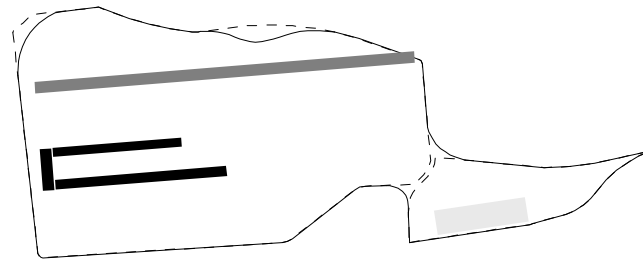
- 1 HOUSING
- 2 DORMITORY
- 3 SPORT
- 4 COMMUNITY CENTRE
- 5 PUBLIC CENTRE
- 6 INFORMATION CENTRE
- 7 HOTEL
- 8 RETAIL
- 9 ADMINISTRATION
- 10 METRO STATION- LINE D
- 11 LIBRARY
- 12 MULTIPURPOSE HALL
- 13 RAILWAY MUSEUM
- 14 GALLERY
- 15 RESEARCH FACILITY
- 16 LABORATORIES
- 17 UNIVERSITY OF ECONOMICS
- 18 FACULTY OF BIOMEDICAL ENGINEERING
- 19 FACULTY OF INFORMATION TECHNOLOGY
- 20 SCHOOL OF ARCHITECTURE
- 21 DESIGN SCHOOL

to compare with classical zoning P-urban campus offers unusual combination of programs and users

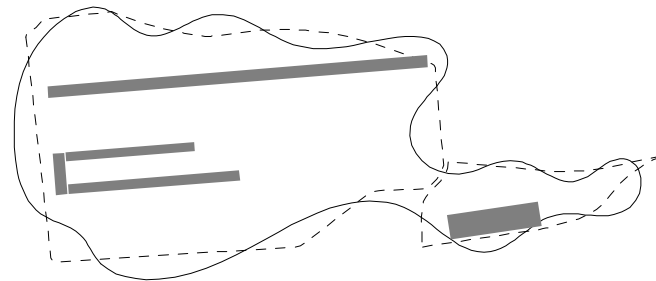




1 | New building and thematic park as an initiator element



2 | Adaptation of historical rail station



3 | Defining borders, use of reserves

PHASES OF THE PROJECT



WIDER RELATIONS

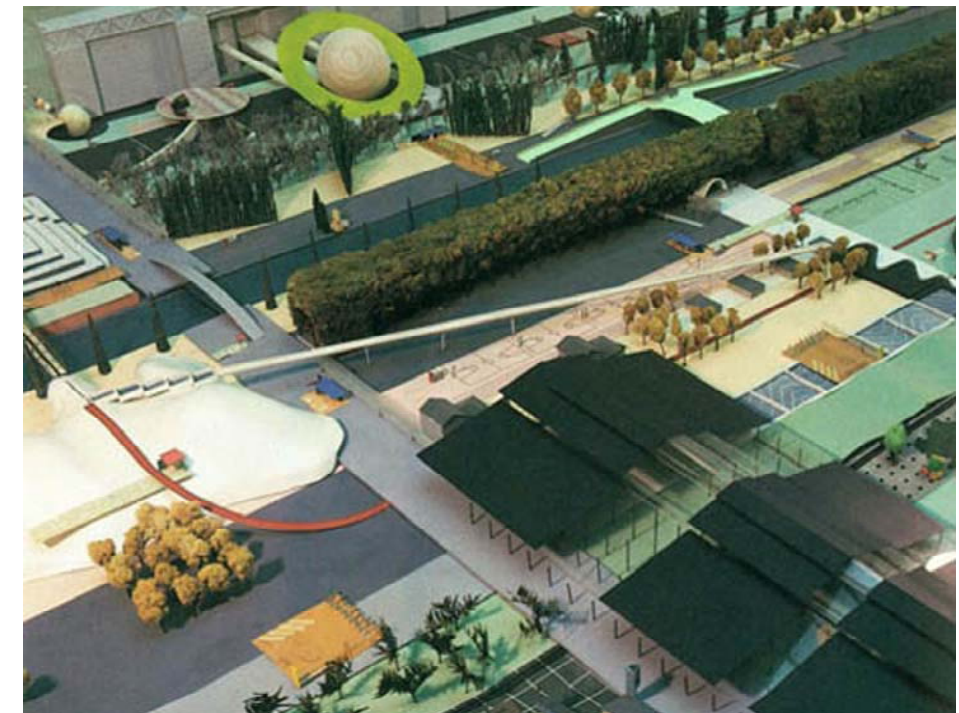


The project of thematic public park is mainly inspired by Russian suprematism. The arrangement of individual programs is a part of composition which together constitutes compact picture.

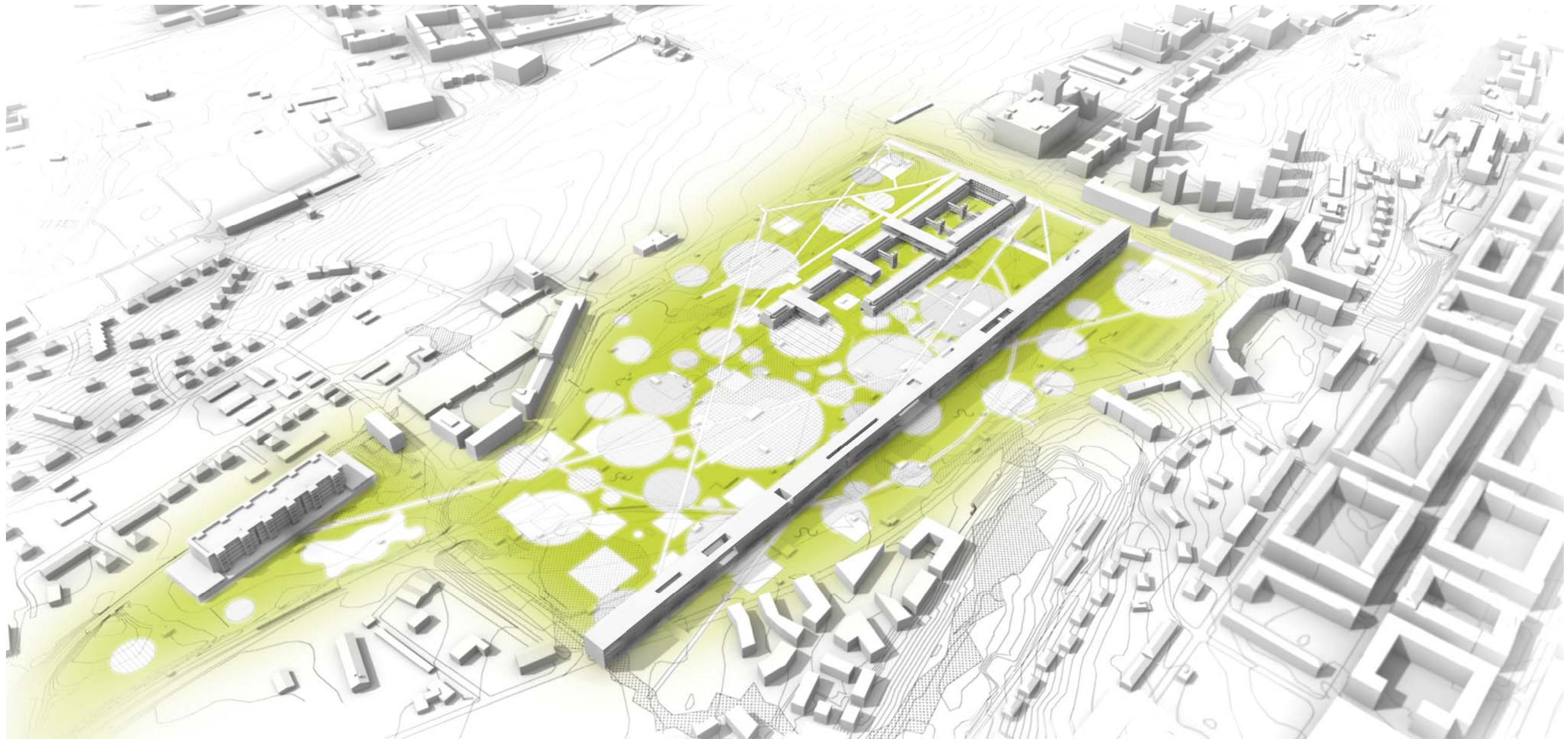
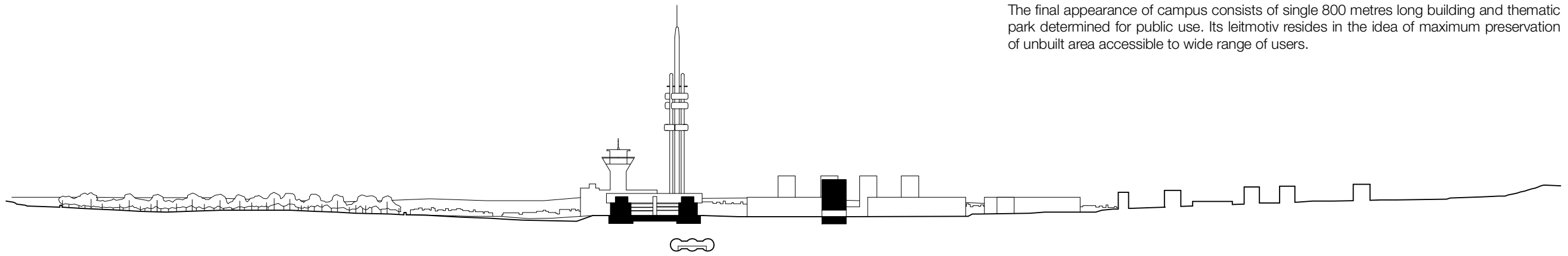
The author of suprematist paintings is Kazimir Malevich.



Parc de Villette is Parisian public park designed by architects from OMA. The location used to serve as municipal slaughterhouse. Its area of 33 hectares makes it the most extensive city park in Paris. OMA adheres to the attitude that detailed designing of parks does not make sense. In comparison, they introduce own method how to design park so that it is kept available for eventual further adjustment. The project is not definitive in any of key aspects. In the course of time, it may change in accordance with the demands and intensity of utilization. The better the park will work, the more probably it will be an object of transformation. It is thus strategic project of thematic park which aims to obtain maximum benefits from the implementation of variety of activities.



The final appearance of campus consists of single 800 metres long building and thematic park determined for public use. Its leitmotiv resides in the idea of maximum preservation of unbuilt area accessible to wide range of users.





buildings



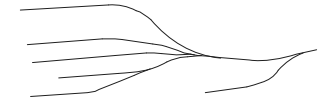
kiosk



stages



research workshops



railway



amphitheater



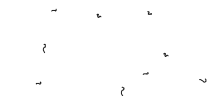
image walls



urban services



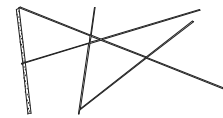
discovery gardens



entertainment facilities



market



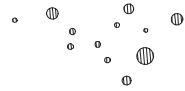
promenade



maintance



sport facilities



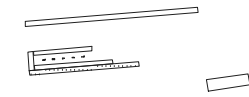
playgrounds



temporary exhibits



water elements



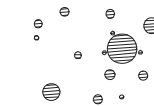
parterre



picnic areas



information centre



theme gardens



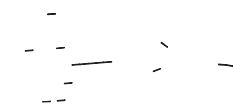
free usage



parking



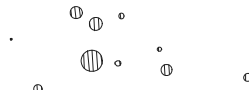
track



trains



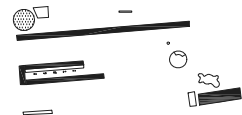
reception zones



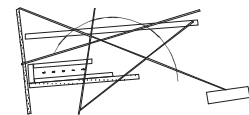
pernament exhibits



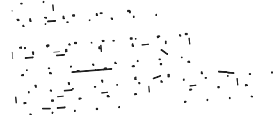
path



large compositional elements



circulation



regular objects



random objects



thematic areas

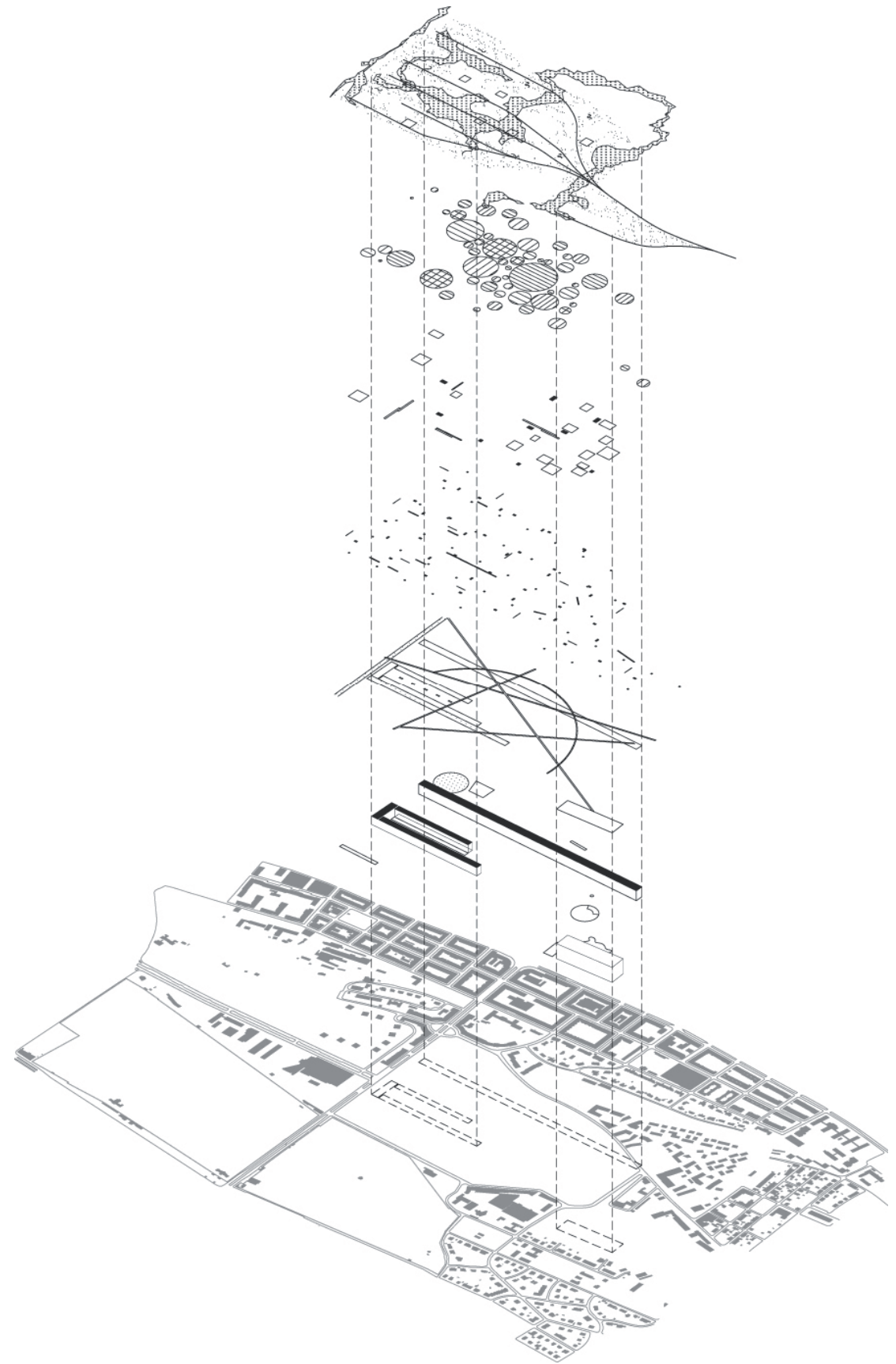


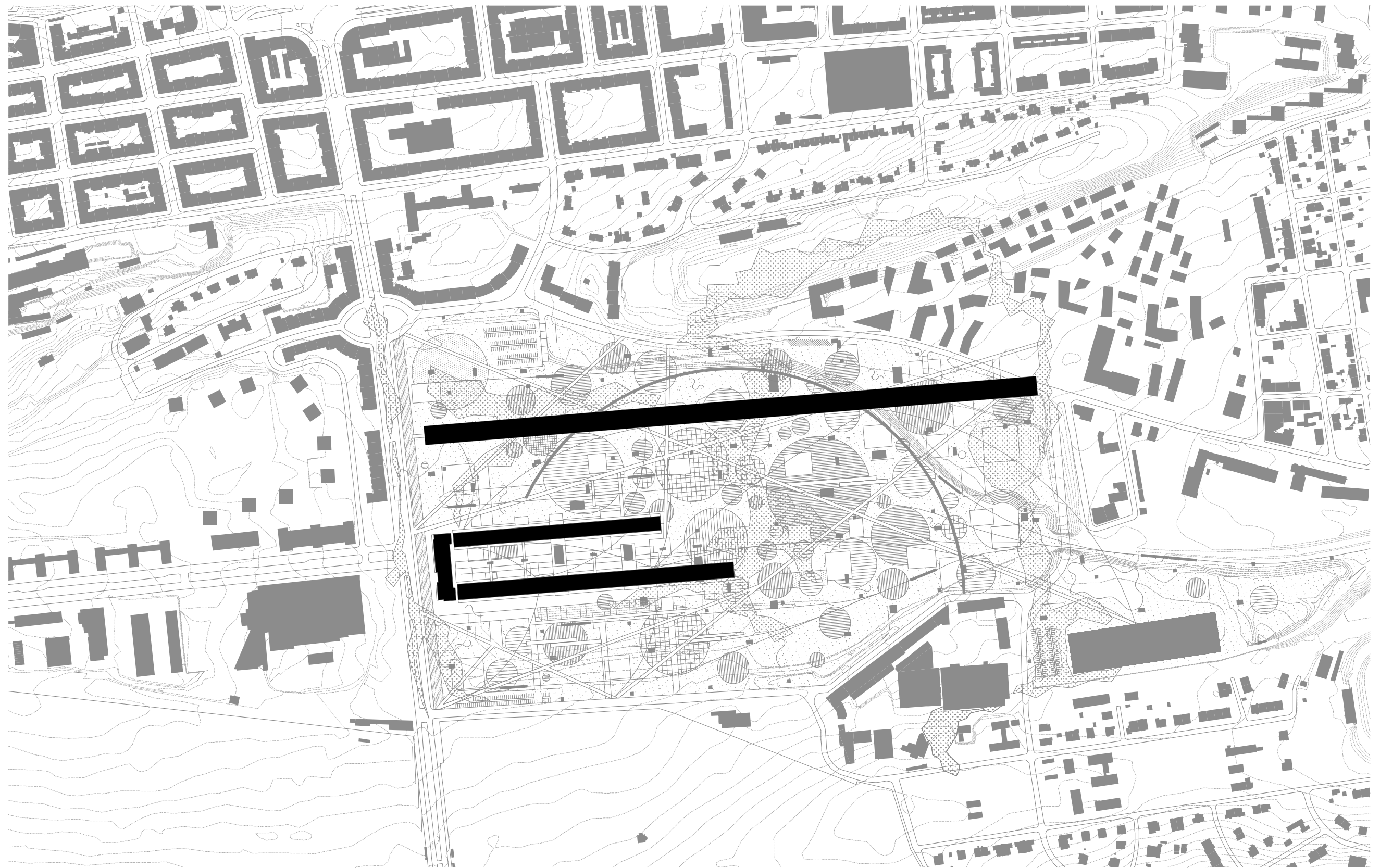
others


"The public space is not residual but contrary it is in the balance with the area which is built up. One without another is always not complete. Just together they can create the complex unit."

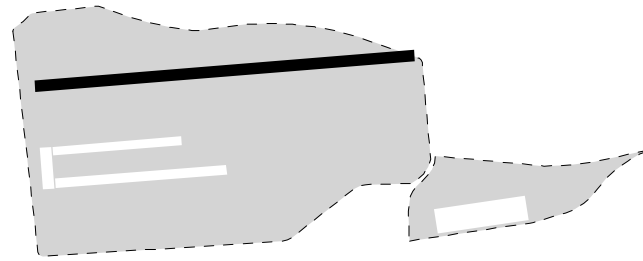
Park consists of single autonomic parts but this is not a fragmentation. As well as the suprematistic compositions it all together creates the harmonic unit. The thematic programs concerns both research and educational activities and for example as well relaxing or recreational activities. We can find here orchards, where students can get the fruit for free, the sun garden which serves just as a relaxing place, or the garden of dunes which is used for more energetically strenuous activities.

The specific exposition is the museum of railway which I remove from Masaryk Station because these premises are unsuitable for this purpose. It is maybe because of the nostalgia why I preserve a few original railway lines which are stretched around the place. I want to place different trains on this railway lines and some of them provided with the new functions. This is the way how to return the railway transportation back to the Freight station Zizkov once.

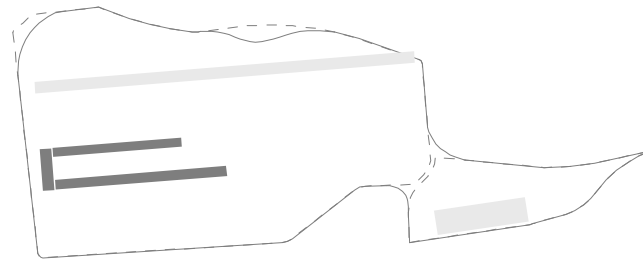




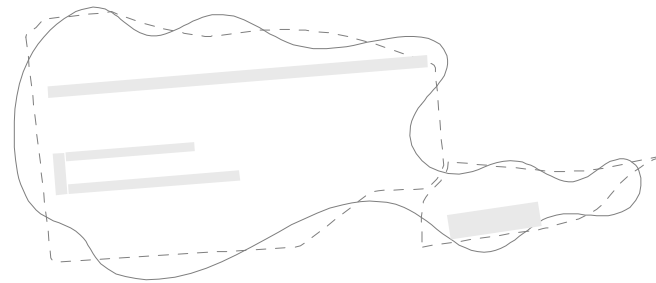
0 50 100 200 m  SITE PLAN



1 | New building and thematic park as an initiator element



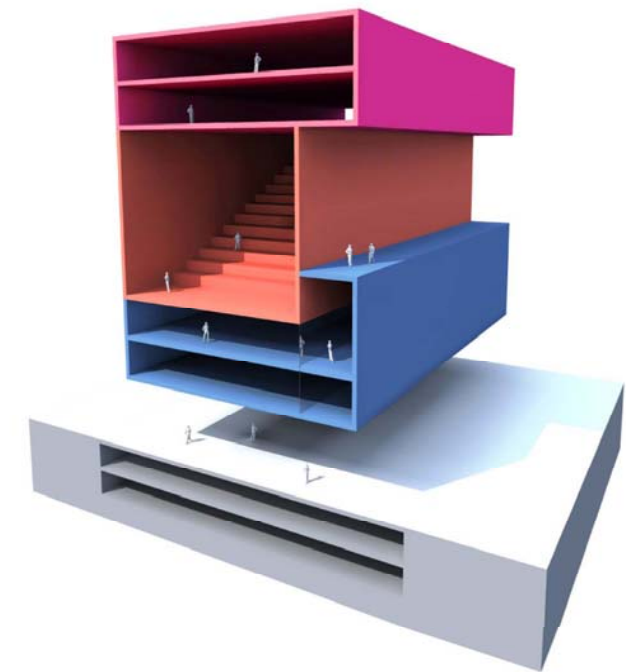
2 | Adaptation of historical rail station



3 | Defining borders, use of reserves



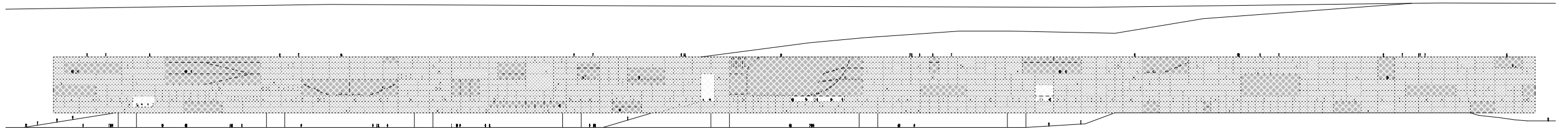
changing profiles of the main corridor intermediate communication in the entire building



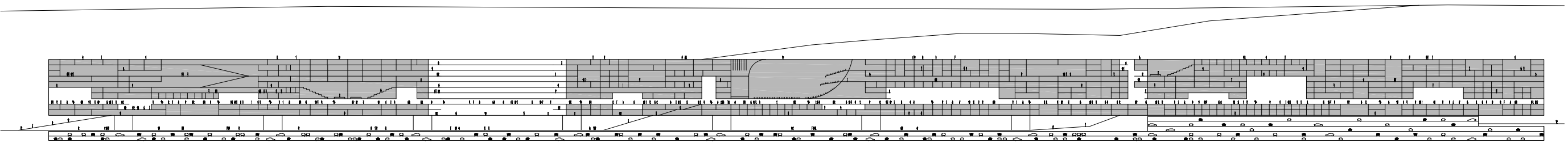


Co-existence! When the diversity becomes an attractive element.

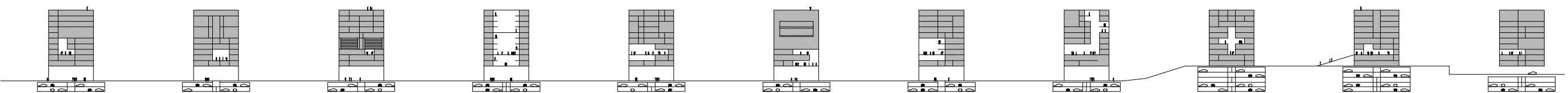
south elevation s 1:2000



section s 1:2000



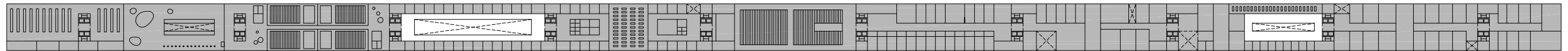
sections s 1:2000



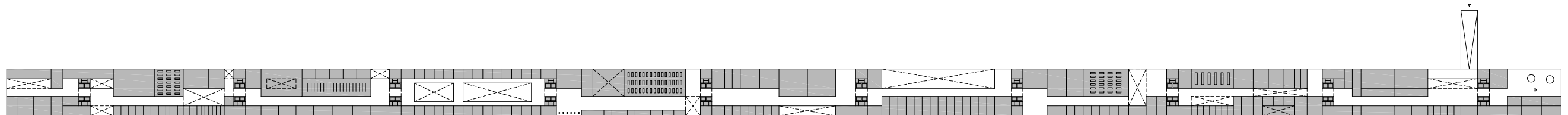
roof plan s 1:2000



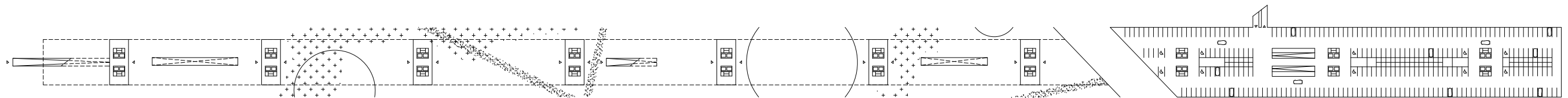
typical floor plan s 1:2000



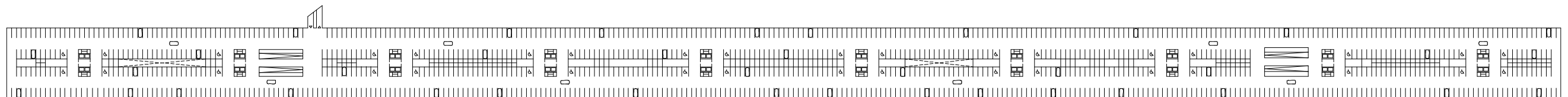
main corridor plan s 1:2000

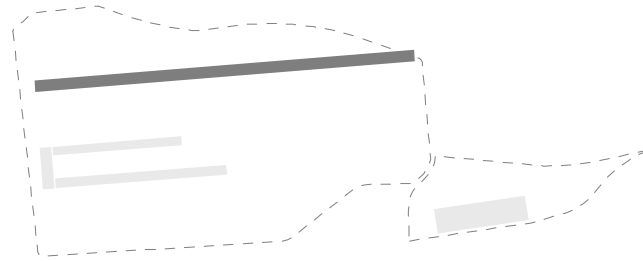


ground plan s 1:2000

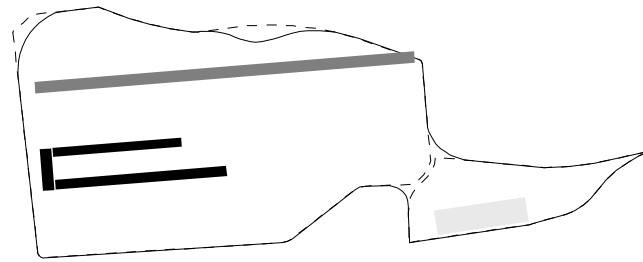


underground plan s 1:2000

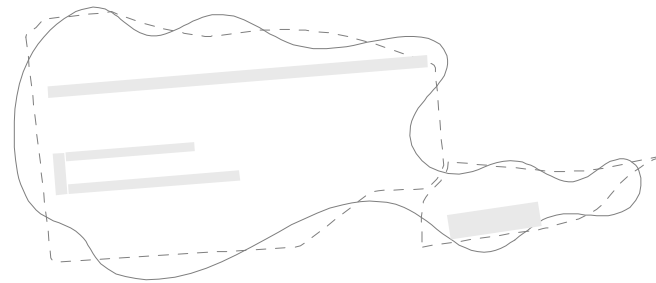




1 | New building and thematic park as an initiator element

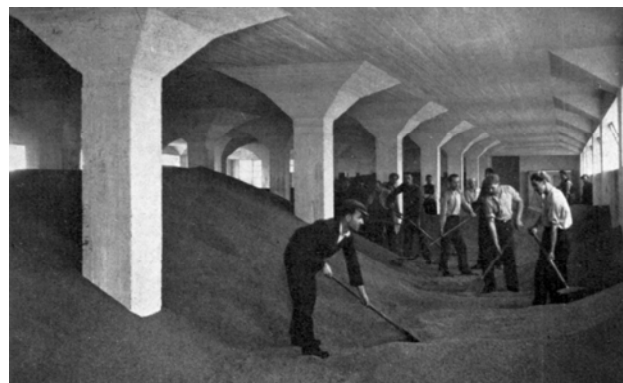
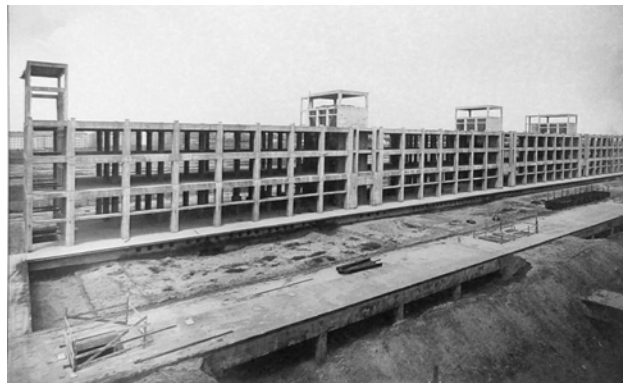


2 | Adaptation of historical rail station



3 | Defining borders, use of reserves

ADAPTATION OF HISTORICAL RAIL STATION



HISTORY OF RAIL FREIGHT STATION ZIZKOV

We can trace back the first intentions concerning the development of the frame station around the 1920. The main reason was the effort to reduce the load on the Prague's public stations according to the demands of the new epoch.

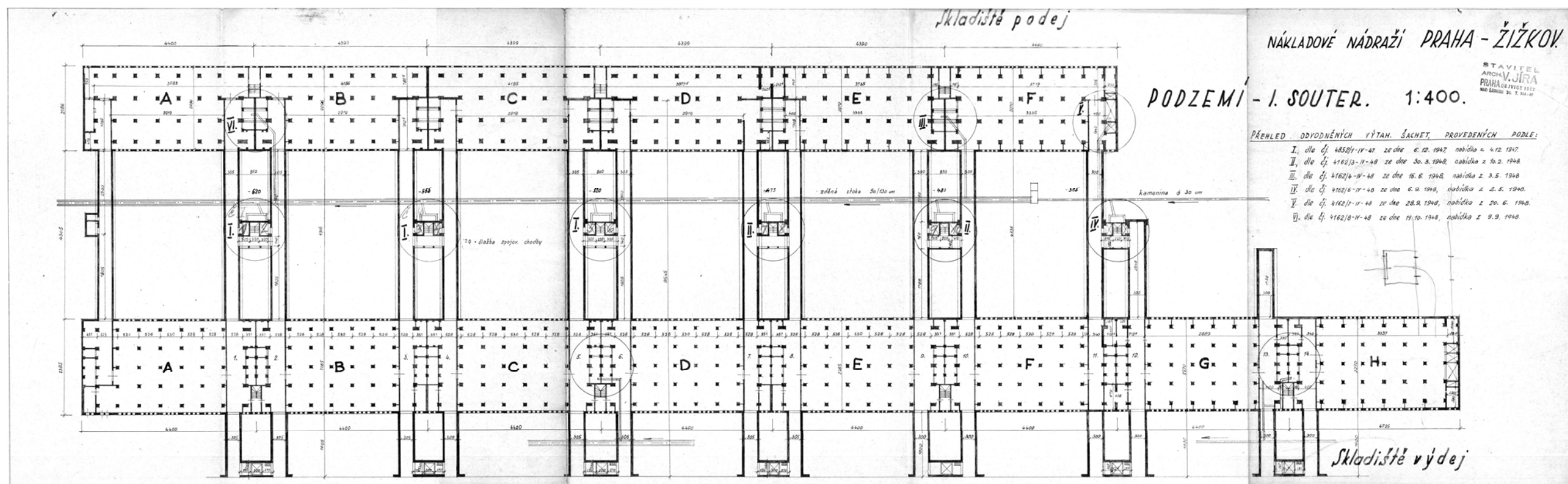
The large capacity terminus station served for swift reloading of goods (mainly food) onto lorries but also enabled short-term storage of the food in machine refrigerators. The railway was projected by ing. Miroslav Chlumecky (1890-1951), the author of the Directive for Future Railway Development of Prague. The directive was authorized by State regulatory committee in 1927. The construction started the same year by realization of switch station Malesice. The building of freight station was projected by Dr. ing. Karel Caivas (1897-1976) and ing.arch. Vladimír Weiss (1897-1989) and constructed by the companies of Karel Skorkovsky, Bohumil Belada and Frantisek Strnad, which were specialized in ferroconcrete constructions. The steel constructions were supplied by CKD and the elevators by Jan Prokopec Company.

The construction of warehouses and platforms was started in 1931 and administration buildings in 1934. Regular operation was launched on 1th March 1936. The buildings had cutting-edge equipment compared to the then standards. Warehouse multi-storey buildings were divided into two wings, one of them served for reception, the other for dispensation. According to the fact that import exceeded export, the dispensation wing has been built two units longer than the reception wing.

The operational concept of the station is entirely unique. The operation ran along two directions within two separate branches, one of them handled by the railway company, the other by private carriers. The railway company manipulated the goods from trains onto inner platforms and then across the ground floor onto outer platforms. The private carriers were operating the platform in the middle of the rail trackage. There are ten steel elevator towers on the platform, each of them connected with bridges to the first and second storeys of both warehouse wings. These storeys as well as the basements of the warehouse used to be rented to the carriers. The storeys were connected to the net of transverse tunnels under the buildings and the rail trackage. The administration building is orientated perpendicularly to the warehouse. As regards to architectural style, all buildings follow the modest line of interwar functionalism.

The administration buildings and warehouses are built of ferroconcrete filled with brickwork. The ceilings between storeys are supported by columns. The building is projected to be able to bear eventual construction extension upwards. The premises of station offer more than 30.000 square metres of storage space and additional 50.000 square metres of unroofed place. In 1936, the capacity of warehouses had become insufficient which led to extension of both of the wings with two extra blocks. The length of the station has exceeded 350 metres since then.

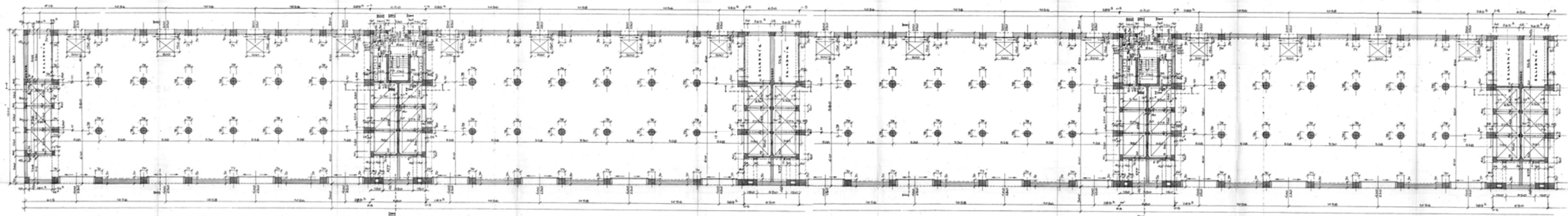
The importance of the station was decreasing especially after the founding of new food storage in Strasnice in 1966. The operation was officially run till the year 2002. The place is used as a transshipment point of the transportation containers and the parts of the buildings are rent to the private persons for their business activities.



ORIGINAL PLANS, UNDERGROUND FLOOR

SKLADIŠTĚ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA - ŽIŽKOV.
PODEJ.

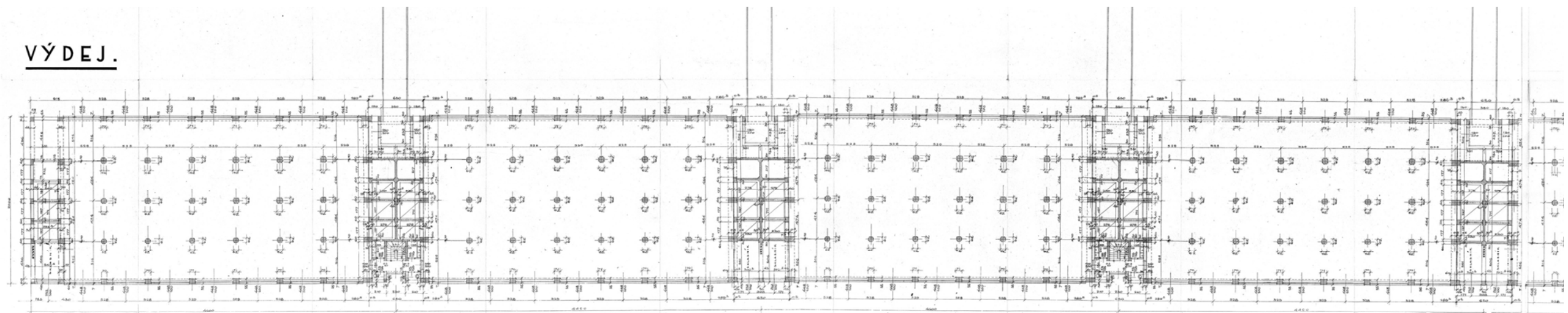
PRÍZEMÍ
MĚŘITKO 1:100



V PRAZE - ČERVENEC - 1930.

ARCH. DR. CAIVAS - ARCH. ING. WEISS

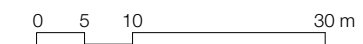
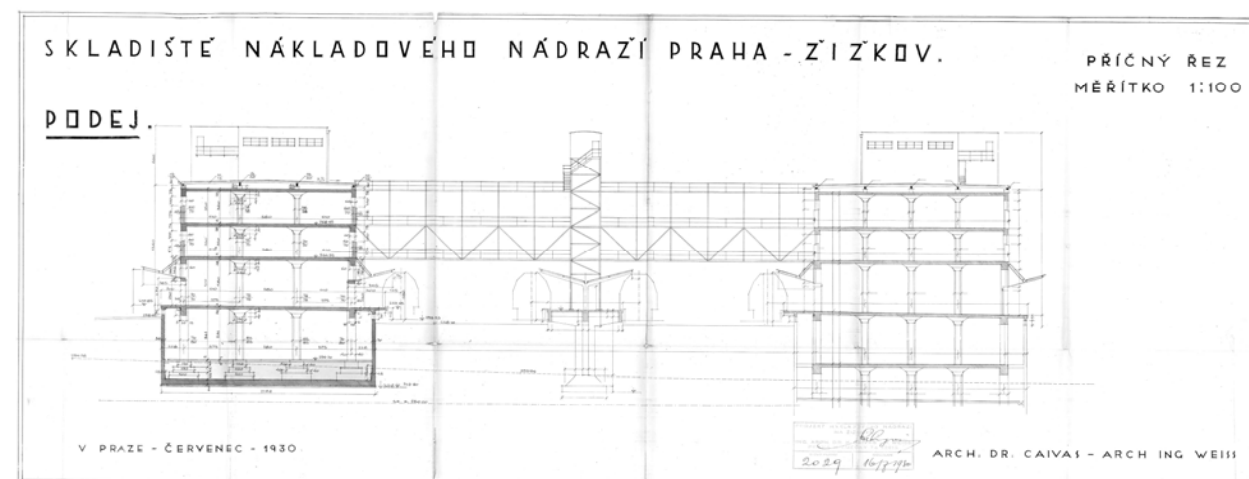
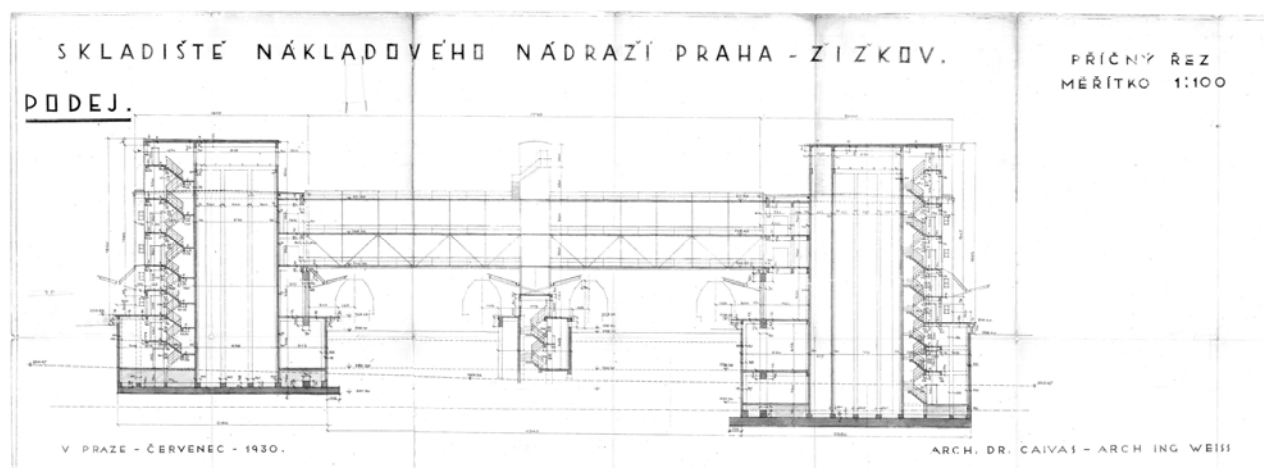
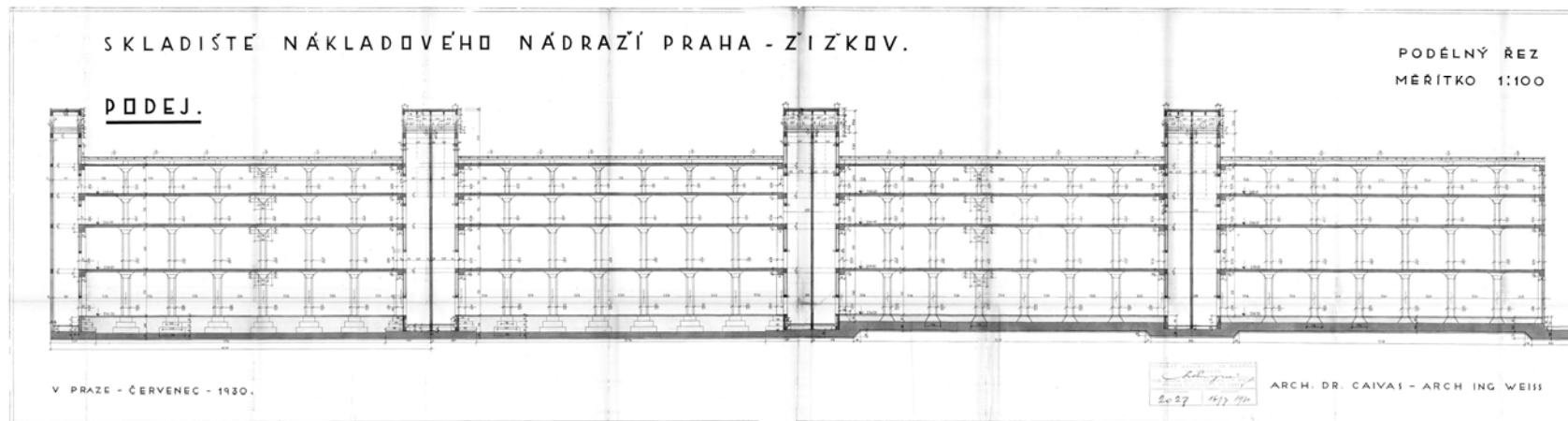
VÝDEJ.



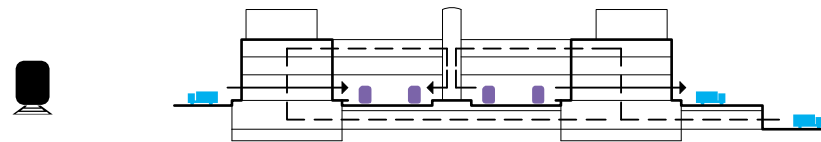
V PRAZE - ČERVENEC - 1930.

0 5 10 20 m

ORIGINAL PLANS, GROUND FLOOR

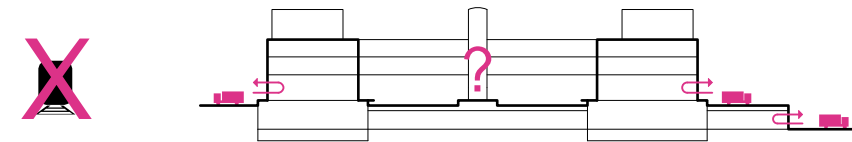


ORIGINAL PLANS, SECTIONS



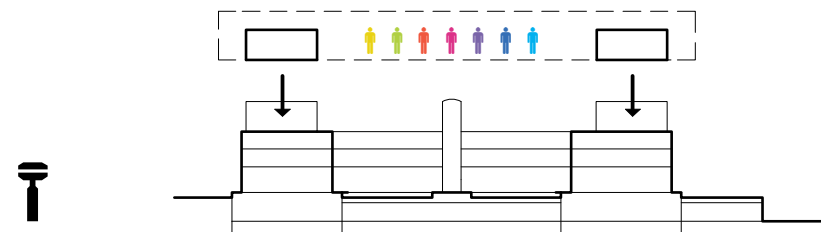
1936

In past it was mainly railway which determined the nature of the city. Rail freight station was finished in 1936 on the edge of the city. It has unique operating solution. Cargo was transported in two separated ways.



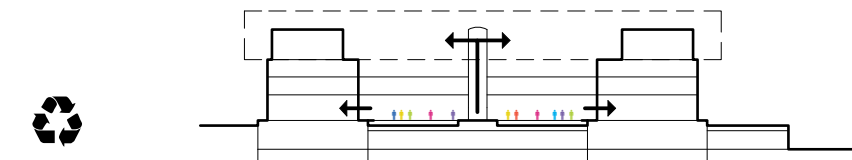
2002

The station lost its function. With the gradual change in time and importance of rail transport Czech Rails closed the station in 2002.



2011

The key function of the functionalistic buildings is to behave like a machine and to change with the flowing of the time. If the station is not exploited right now we have to find a new exploitation now. It is necessary to make revision, recreate. To understand, not to over-value!



2020

Considering the expanse of the area and the volume of the station buildings, it is not appropriate to choose unipurpose solution but to prefer multipurpose paradigm combining programs and users, their mutual interaction and synergy. The backbone of the station needs to get reinforced.

CONCEPT

The building is unique because of its operation. I perceive it as a machine. The machine which is changing as time is going by. It is necessary to make a revision to adapt the buildings to the new use.

The most significant space is central part of the station, not just for the meaning of the rails, but as well for its expressive industrial character. I replace original meaning with new function to make it even stronger. New volumes are lift up and maximum transparent to enrich the space, not to create barriers.

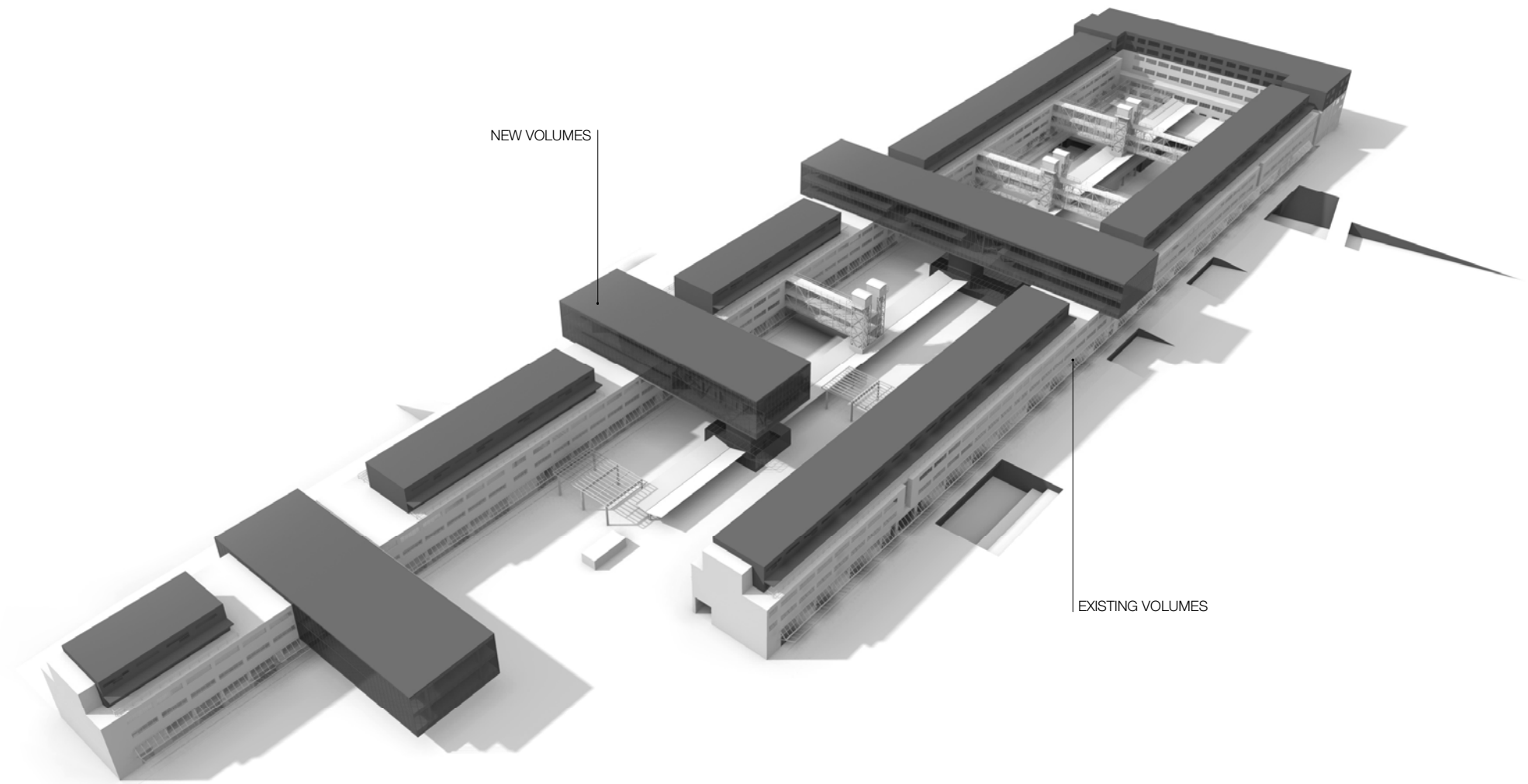
The parterre of the object is made up mostly by the commercial premises. The inside facades are lined with the shopping arcade. The original elevator towers are partly preserved and used as outdoor terraces. The station is completed by the outside exposition of the museum of railway which partly preserves the railway lines and points out the original purpose of the building.

The fillings of the frame are knocked down in the area of shopping arcade, which is created instead. The shopping areas are open through the outside facade with the fanlights; the doors are replaced by the glass filling. The original window holes in the storage floors are slightly widen. The fillings of the frame can be adapted to the demands of the tenants in both parterre and as well in the single storage floors.

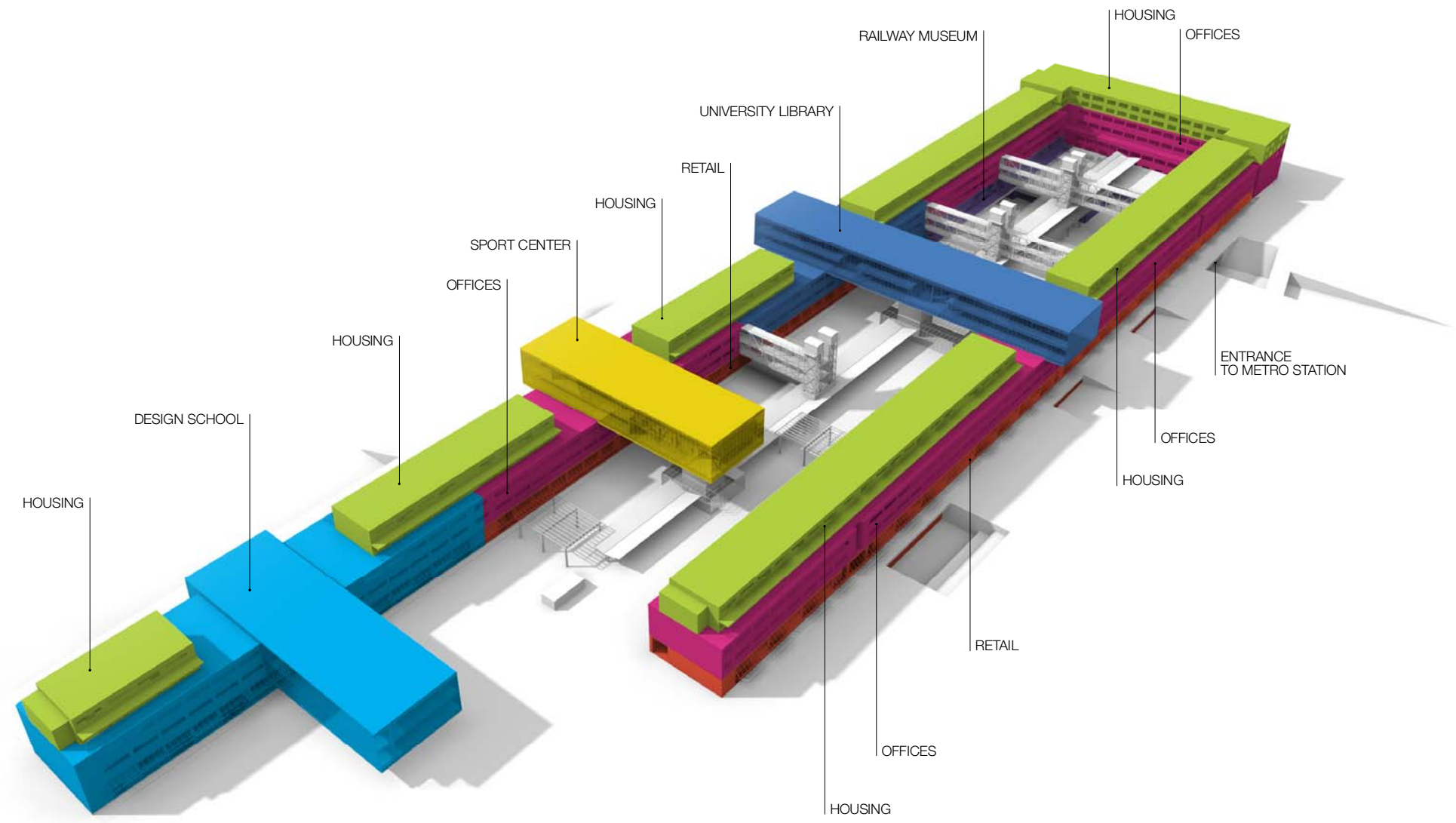
The roofing construction of original platforms is preserved with the exception of facade edge where the metal sheet roofing is replaced with transparent materials. The central area is complemented with new constructions which enable to roof the whole parterre including the passages.

Original administration building situated in the front of the station still works as it used to earlier - completely separately. By closing the central area, it intentionally covers the backbone of the station. The central area is connected to the surroundings via ground-level passage with retail shops and underground-level passage which extends the subway station. While entering the central area, the space is meant to induce moment of surprise.

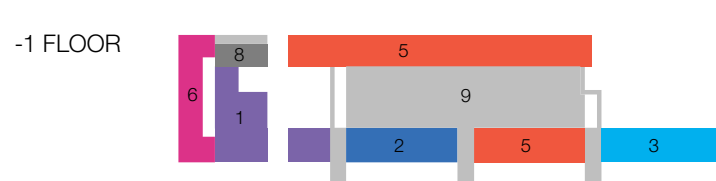
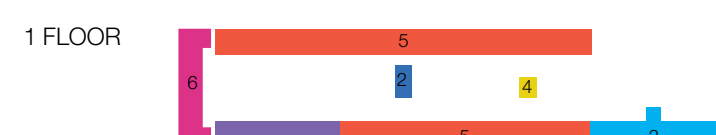
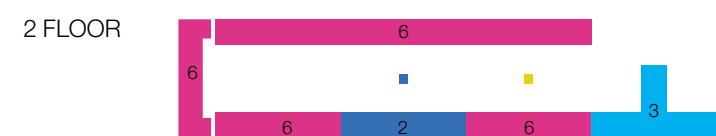
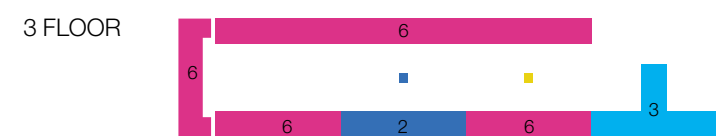
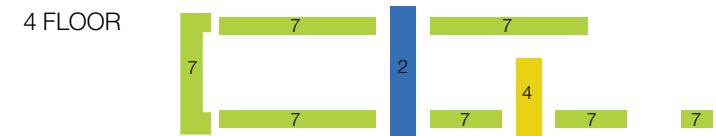
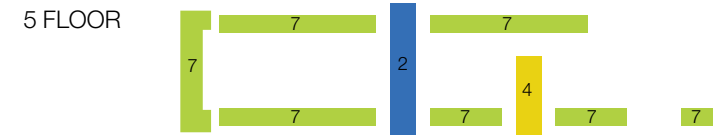
The project modifies the original frame where it is necessary. However, it maximally employs original elevator shafts because of their sufficient dimensions determined by the amount and measures of the freight elevators. These shafts are meant to become new communication cores.



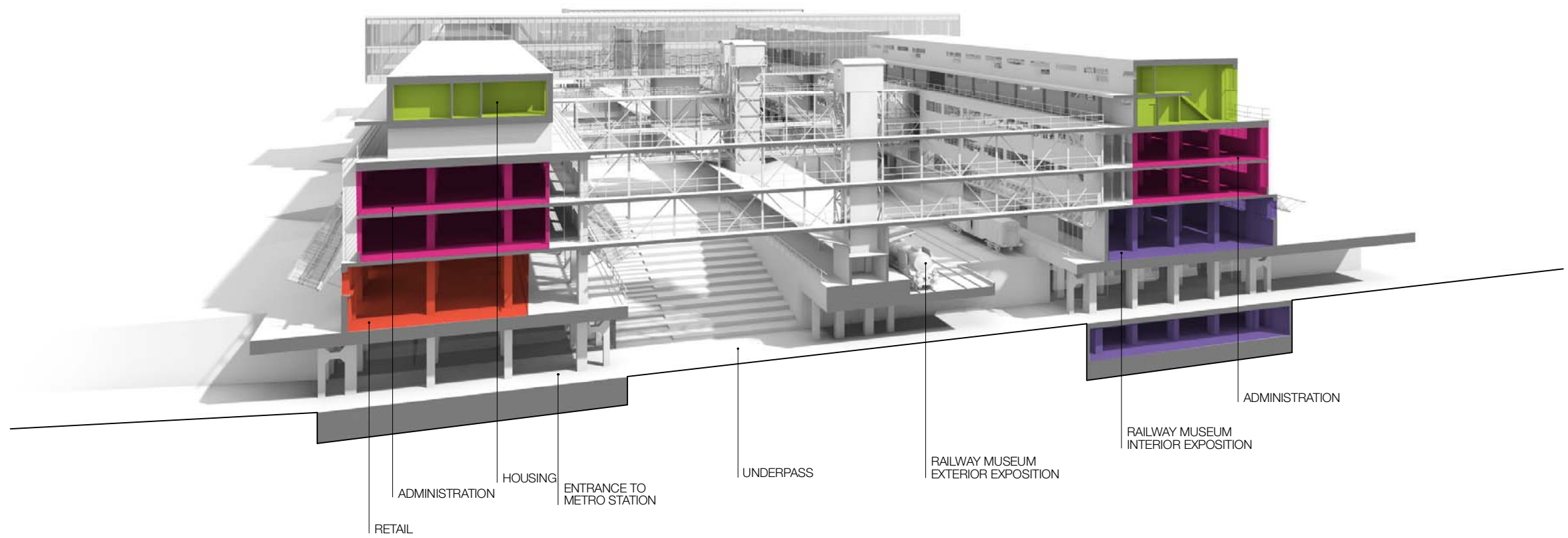
NEW VOLUMES



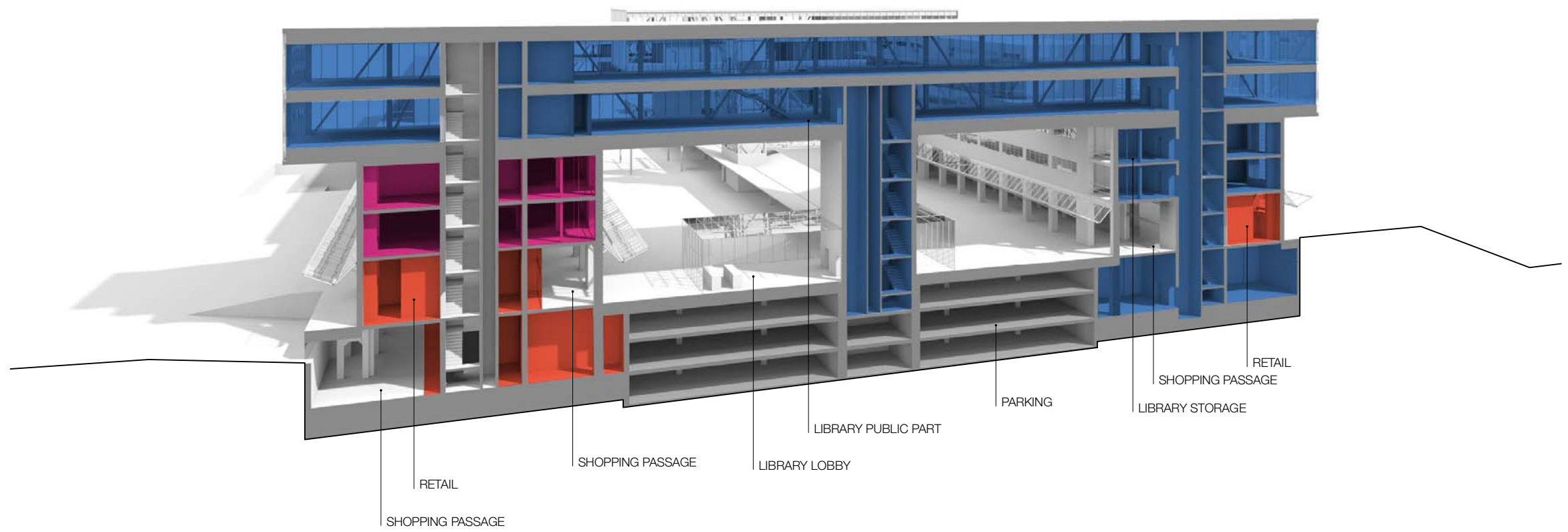
FUNCTIONAL DIAGRAM



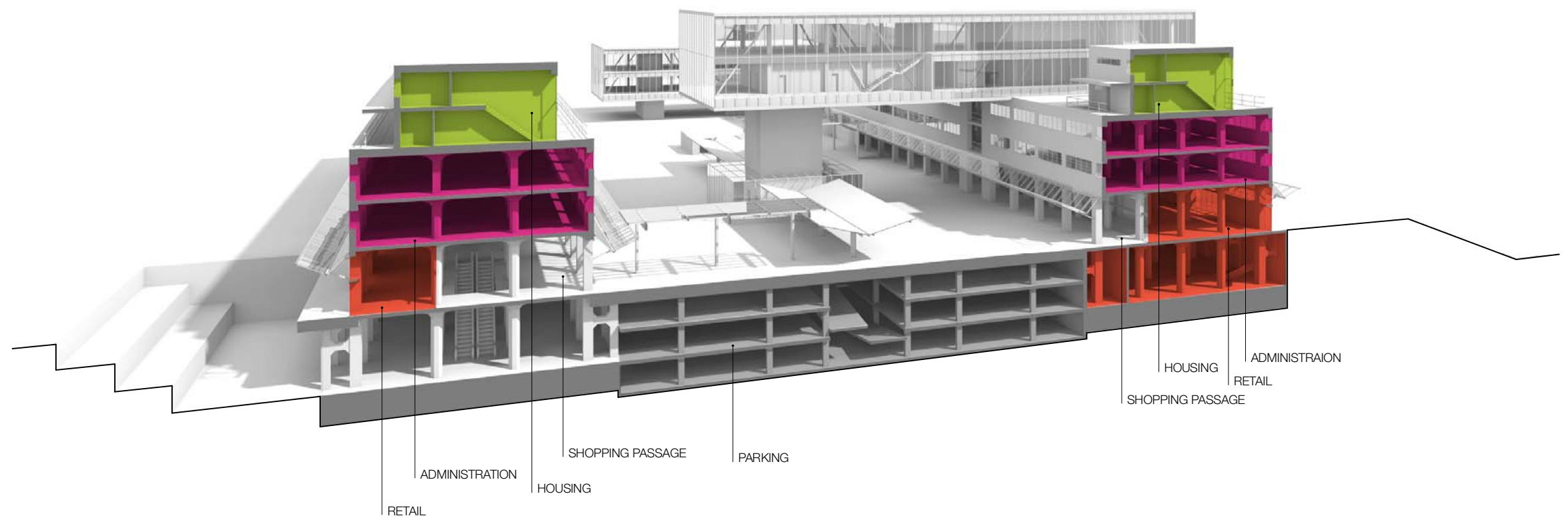
- 1 RAILWAY MUSEUM
For the railway museum is used the ending part of the south wing which has two underground floors. The entrance to the museum follows the subway in the basement. In the middle part we can find the entrance with the cafe. The exposition premises are creating the circle through the ground floor and the second underground floor. The exposition is followed by the outdoor part in the parterre of station. The museum exceeds to the whole grounds where is partly preserved the railway line and the exhibits of the real trains.
- 2 UNIVERSITY LIBRARY
The library combines the single university libraries of the whole campus. The public part is placed to the completely new volume above the current wing of the station. This part is followed by the entrance hall with the reception in the parterre. The part of the south wing is used as storage of the books and the background for the employees. This part is connected to the supplying ramp in the basement.
- 3 DESIGN SCHOOL
I consider to situate here the part of the Academy of Arts, Architecture and Design in Prague which is according to the latest long time intention searching the new premises combing the atelier education and the workshops. The entrance floor includes the lobby, exhibition premises and background. The second and the third floor are made up by the workshops which are completed with the new cross volume with the open ateliers. The basement is made up by the storages which are connected to the supplying ramp.
- 4 SPORT CENTRE
The double floor capacity of the superstructure of the sport centre is from now put above the space of the central part of the station. The reception is connected through the elevators with the entrance hall in the parterre of the station. Through the dressing rooms the operation is divided into two parts. In the lower space of the superstructure is placed the wellness centre which is followed by the massage area. In the second floor we can find the separate part - fitness centre where is also the staff area.
- 5 RETAIL
Part of the ground floor oriented to the middle part is fully opened. It creates covered public space from which is possible to enter individual shops. Passage in the basement belong north facade and it is illuminated with natural light through cuts in the terrain. To supply the shops is possible with tunnels connected to the supplying ramp.
- 6 OFFICES
Office areas are designed as a flexible space which can be used as an open space or office cells. Access is trough reception desks from the ground floor. The original windows are extended by one part of original division. The lift bridges are used as outdoor terraces.
- 7 HOUSING
The warehouse wings are extended upwards by a storey equipped with mostly two- or three-room appartments. Individual flats are accessible from back porch on the northern side which is connected to elevator cores accessible from the parterre lobby. The terraces are located on the southern side. The original administration building is extended by two extra storeys of flat units allocated towards eastern as well as western facade. The storeys are accessible from the corridor in the middle.
- 8 METRO STATION
The project is considering new metro line D which is already planned. The entrance to the station is located in the basement and it is connected to the underpass through the building and further to the tram stop.
- 9 PARKING
The centre is supplemented with three storeys of underground parking which are connected to the parterre with elevation towers.



3D SECTION A



3D SECTION B



3D SECTION C



keep authenticity of industrial architecture



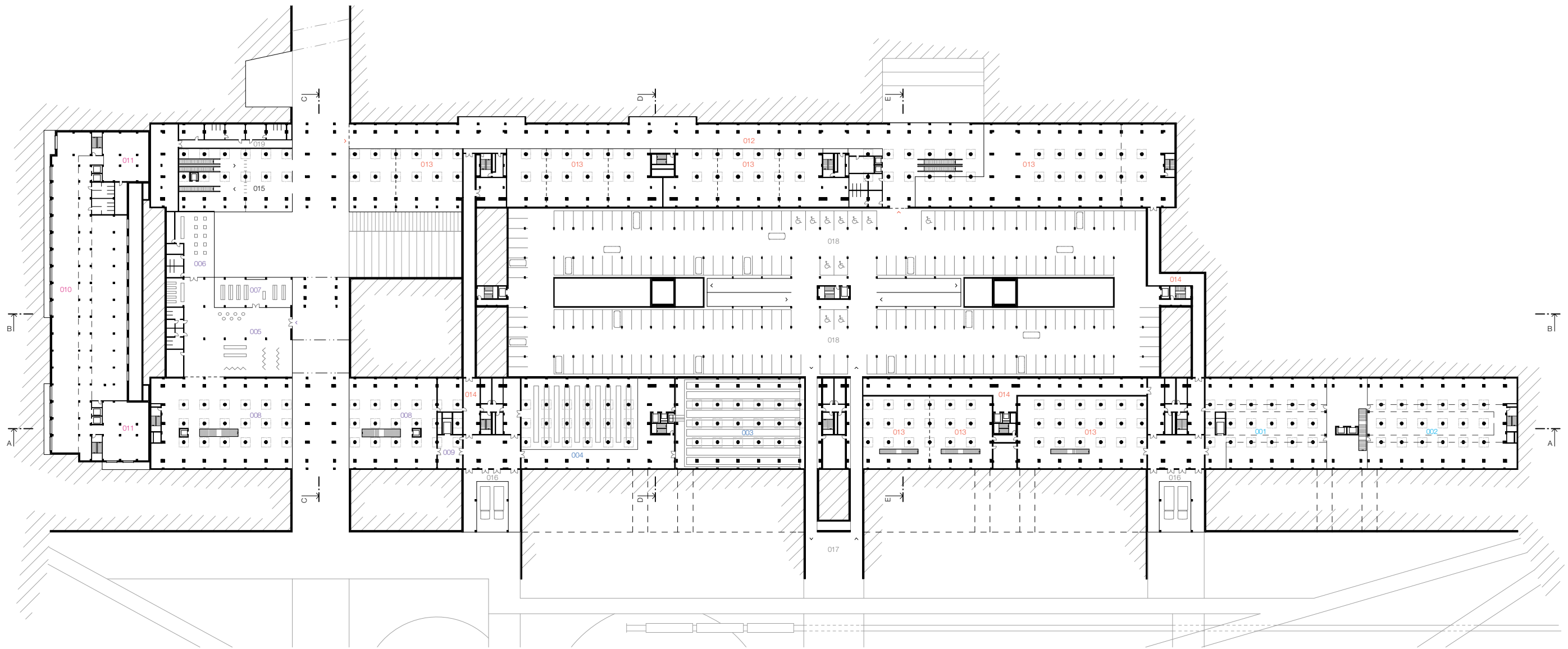
new function in the central part of the station to make the meaning even stronger



intensive use of public space



strong connection between new parts and exterior



DESIGN SCHOOL
 001 STORAGE
 002 WORKSHOPS

UNIVERSITY LIBRARY
 003 STORAGE
 004 SUPPLY

RAILWAY MUSEUM
 005 FOYER
 006 CAFE
 007 SHOP
 008 EXHIBITION SPACE
 009 SUPPLY

ADMINISTRATION
 010 OFFICES
 011 STORAGE

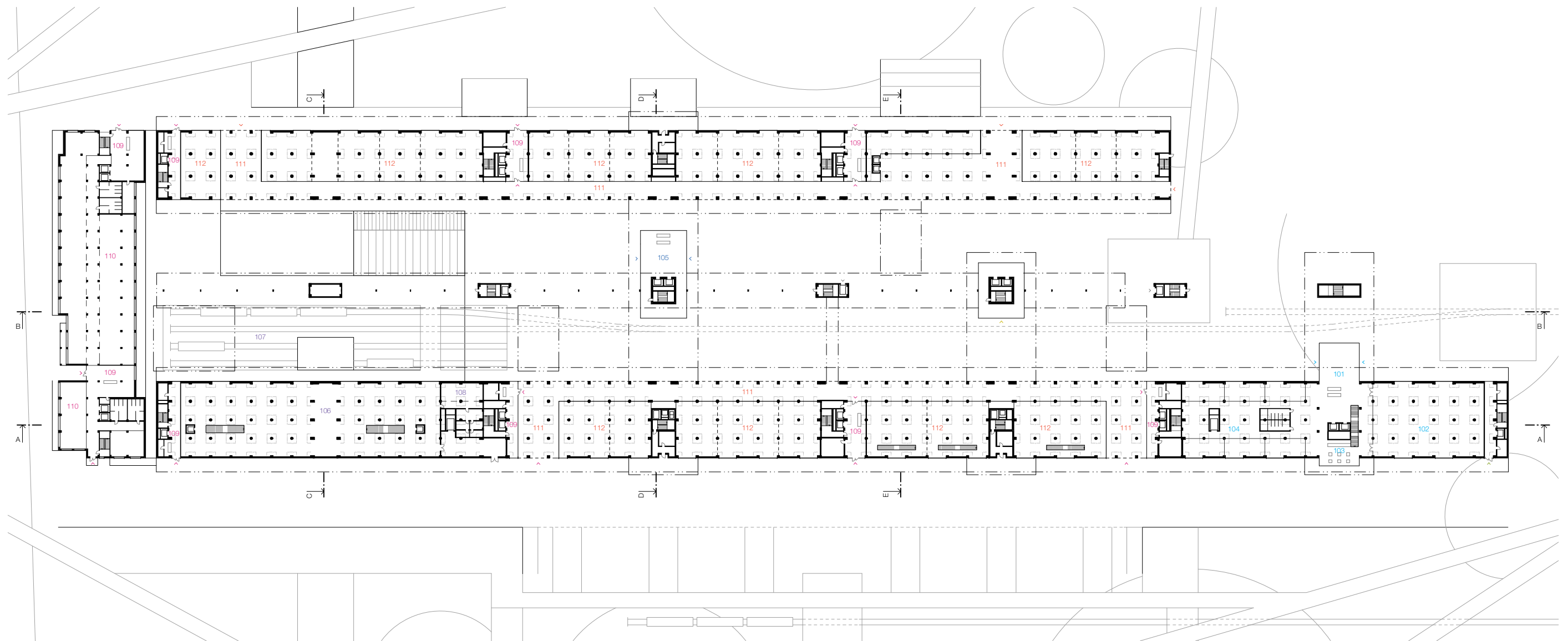
RETAIL
 012 PASSAGE
 013 SHOPS
 014 SUPPLY

PUBLIC TRANSPORT
 015 ENTRANCE TO METRO STATION

OTHERS
 016 SUPPLY RAMPS
 017 ENTRANCE TO PARKING
 018 PARKING
 019 PUBLIC TOILETS



-1 FLOOR PLAN



DESIGN SCHOOL
 101 ENTRANCE HALL
 102 GALLERY
 103 CAFE
 104 OFFICES

UNIVERSITY LIBRARY
 105 ENTRANCE HALL

RAILWAY MUSEUM
 106 EXHIBITION SPACE
 107 EXTERIOR EXHIBITION
 108 STAFF AREA

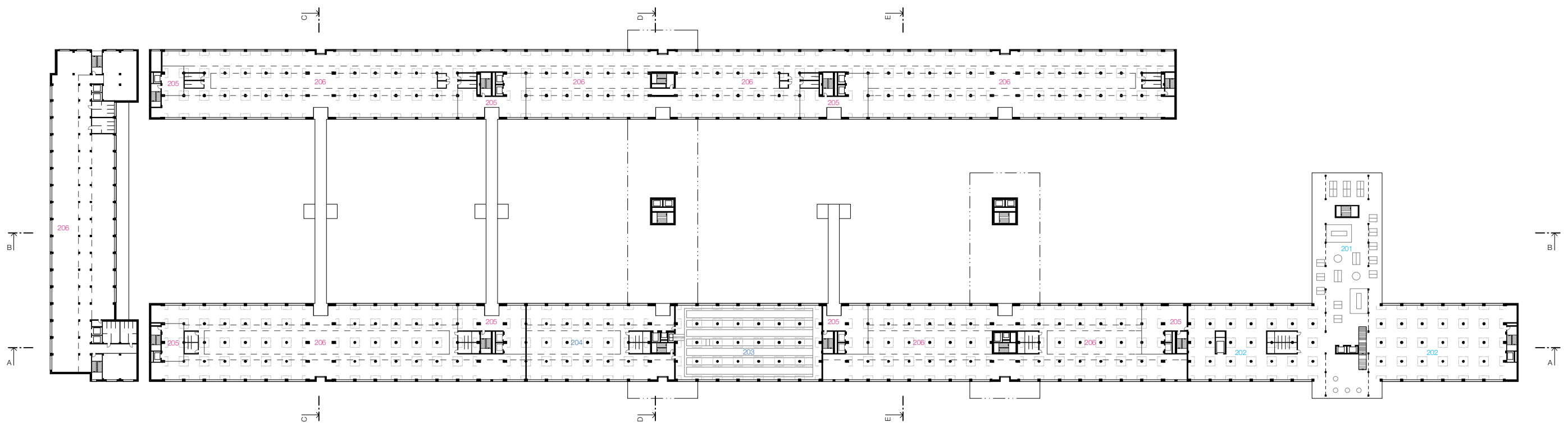
ADMINISTRATION
 109 ENTRANCE LOBBY
 110 OFFICES

RETAIL
 111 PASSAGE
 112 SHOPS

SPORT CENTRE
 113 ENTRANCE HALL



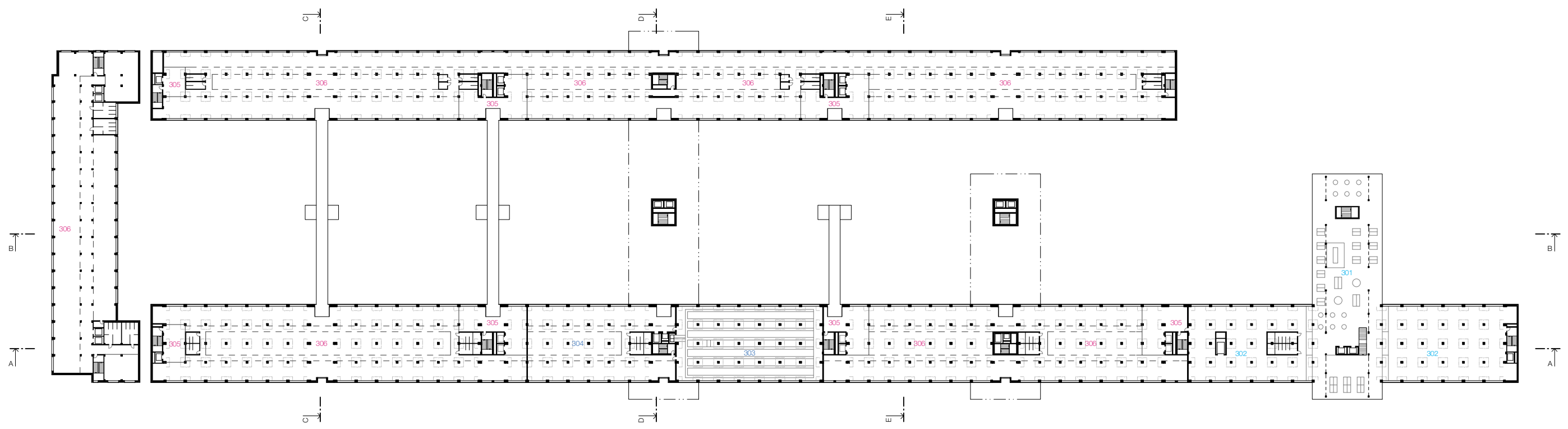
1 FLOOR PLAN



- | | | |
|---------------|--------------------|--------------------|
| DESIGN SCHOOL | UNIVERSITY LIBRARY | ADMINISTRATION |
| 201 ATELIERS | 203 STORAGE | 205 ENTRANCE LOBBY |
| 202 WORKSHOPS | 204 STAFF AREA | 206 OFFICES |



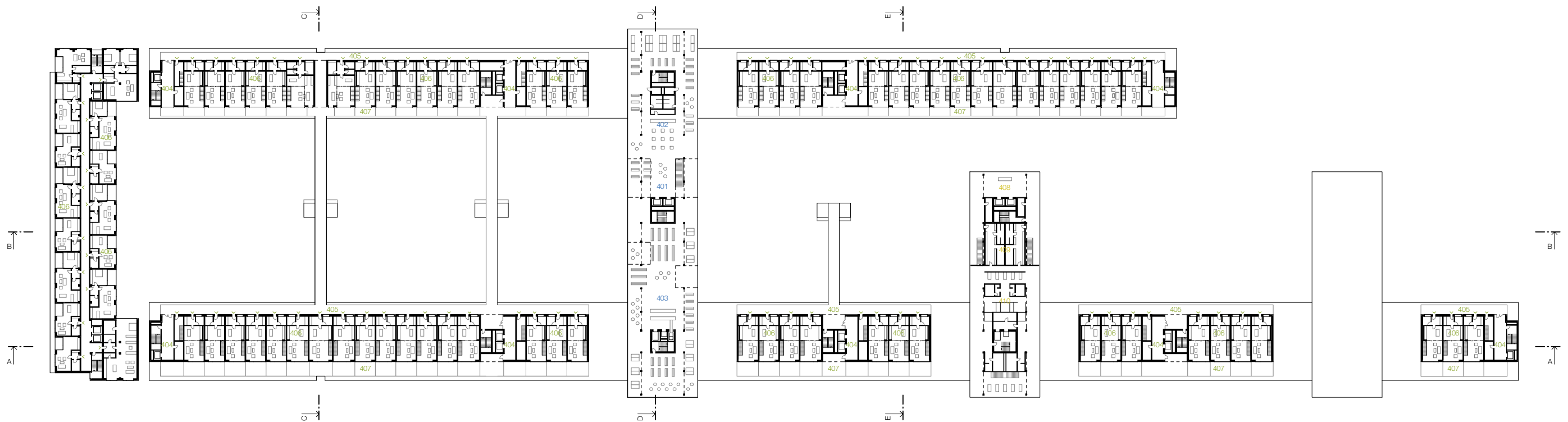
2 FLOOR PLAN



- | | | |
|---------------|--------------------|--------------------|
| DESIGN SCHOOL | UNIVERSITY LIBRARY | ADMINISTRATION |
| 301 ATELIERS | 303 STORAGE | 305 ENTRANCE LOBBY |
| 302 WORKSHOPS | 304 STAFF AREA | 306 OFFICES |



3 FLOOR PLAN



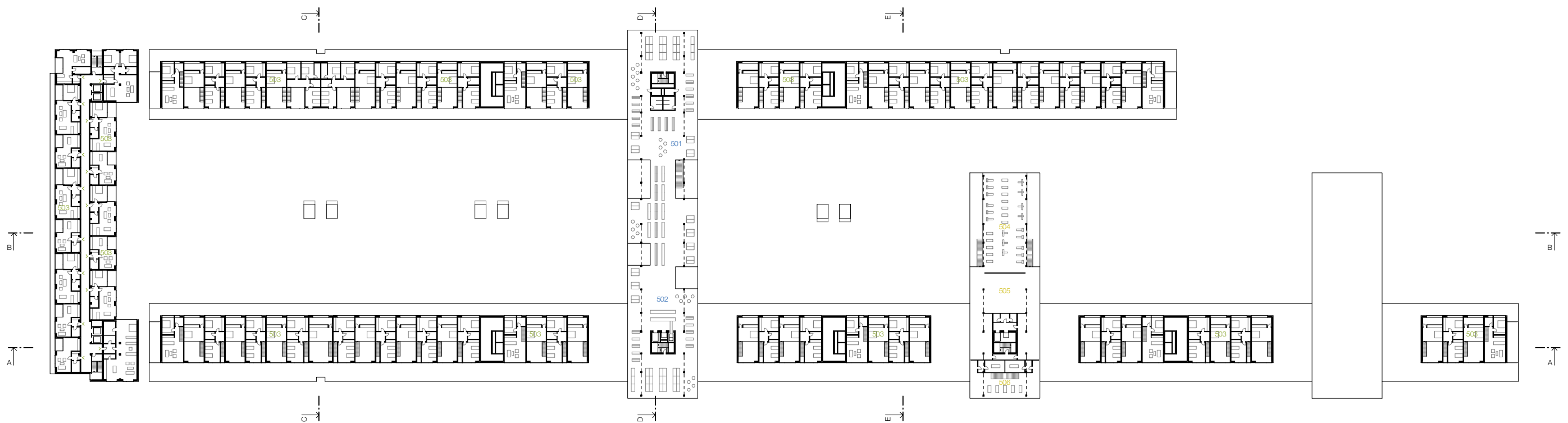
UNIVERSITY LIBRARY
 401 OPEN STACK
 402 CAFE
 403 BOOK COUNTER

HOUSING
 404 ENTRANCE LOBBY
 405 CORRIDOR
 406 FLATS
 407 TERRACES

SPORT CENTRE
 408 RECEPTION
 409 DRESSING ROOMS
 410 WELLNESS



4 FLOOR PLAN



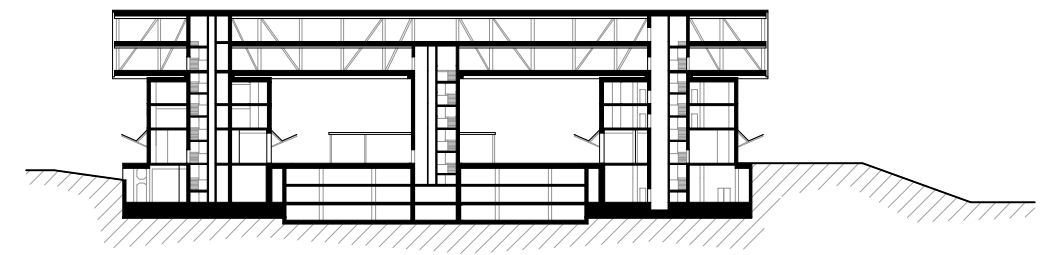
UNIVERSITY LIBRARY
 501 OPEN STOCK
 502 BOOK COUNTER

HOUSING
 503 FLATS

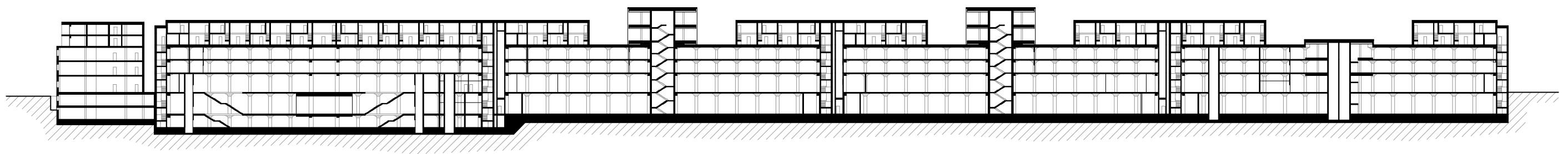
SPORT CENTRE
 504 FITNESS
 505 MULTIPURPOSE HALL
 506 MASSAGE



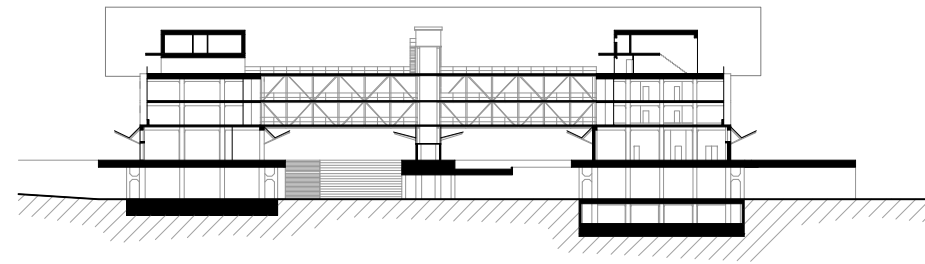
5 FLOOR PLAN



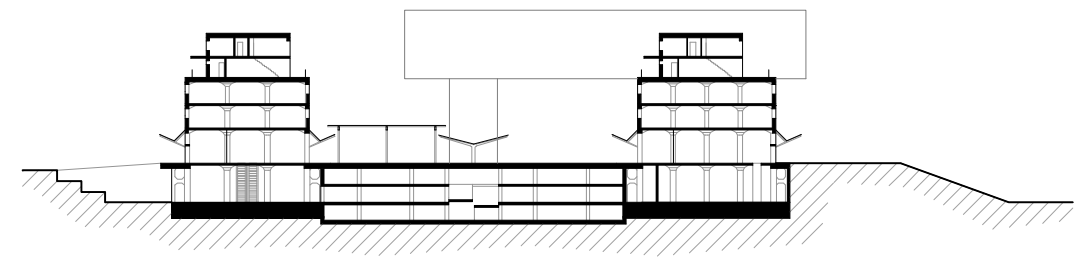
SECTION D-D



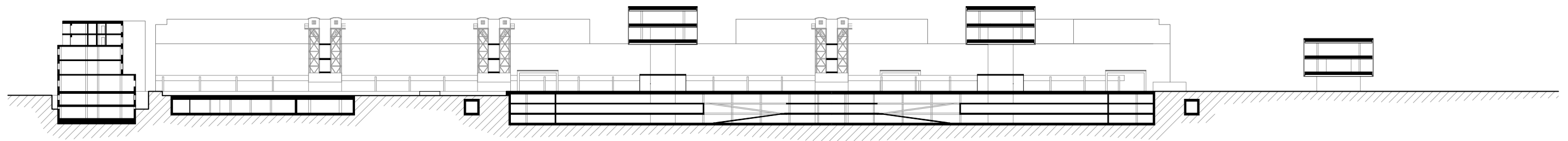
SECTION A-A



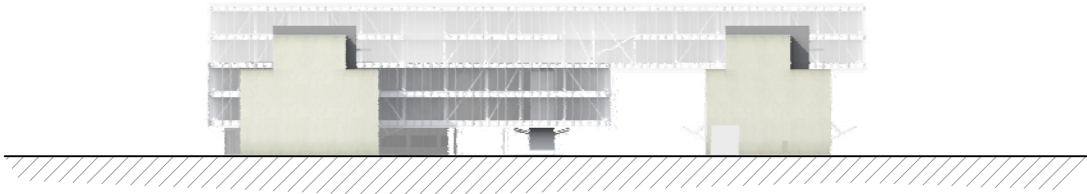
SECTION C-C



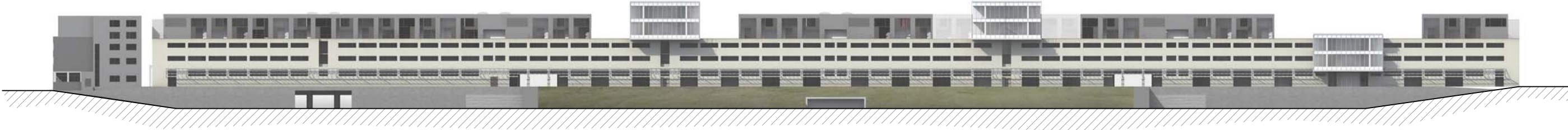
SECTION E-E



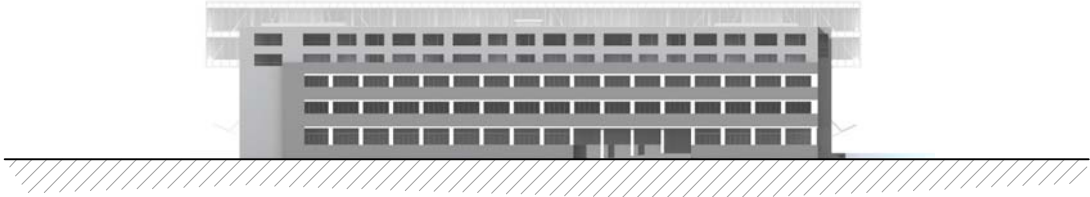
SECTION B-B



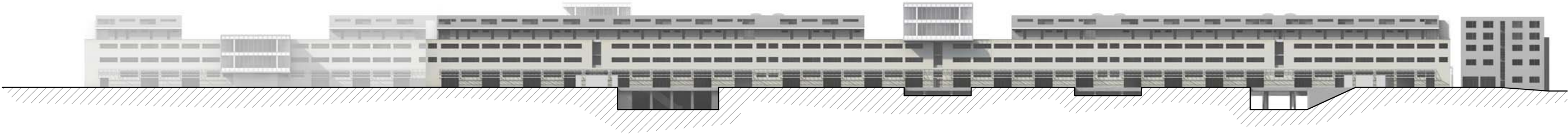
EAST FACADE



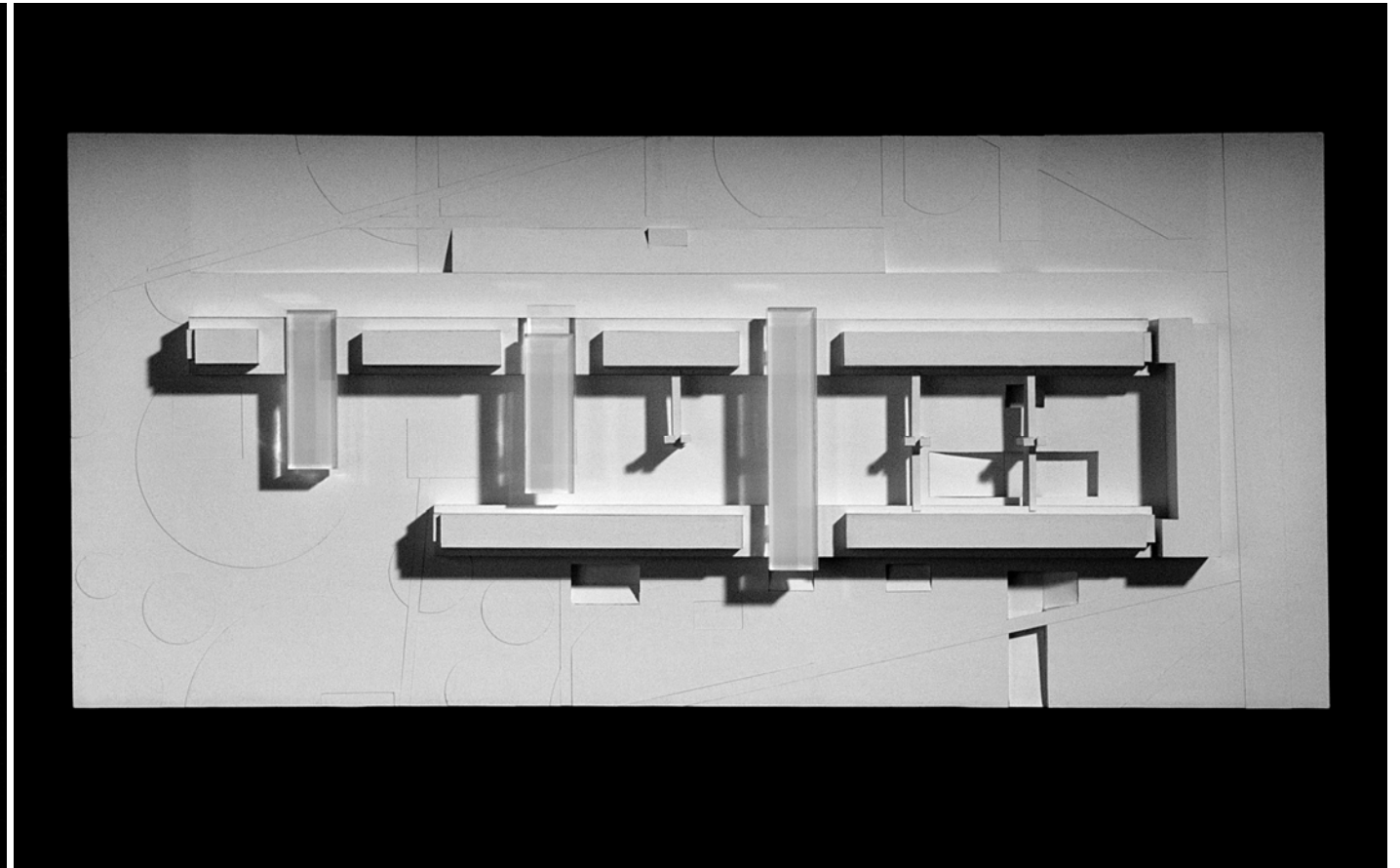
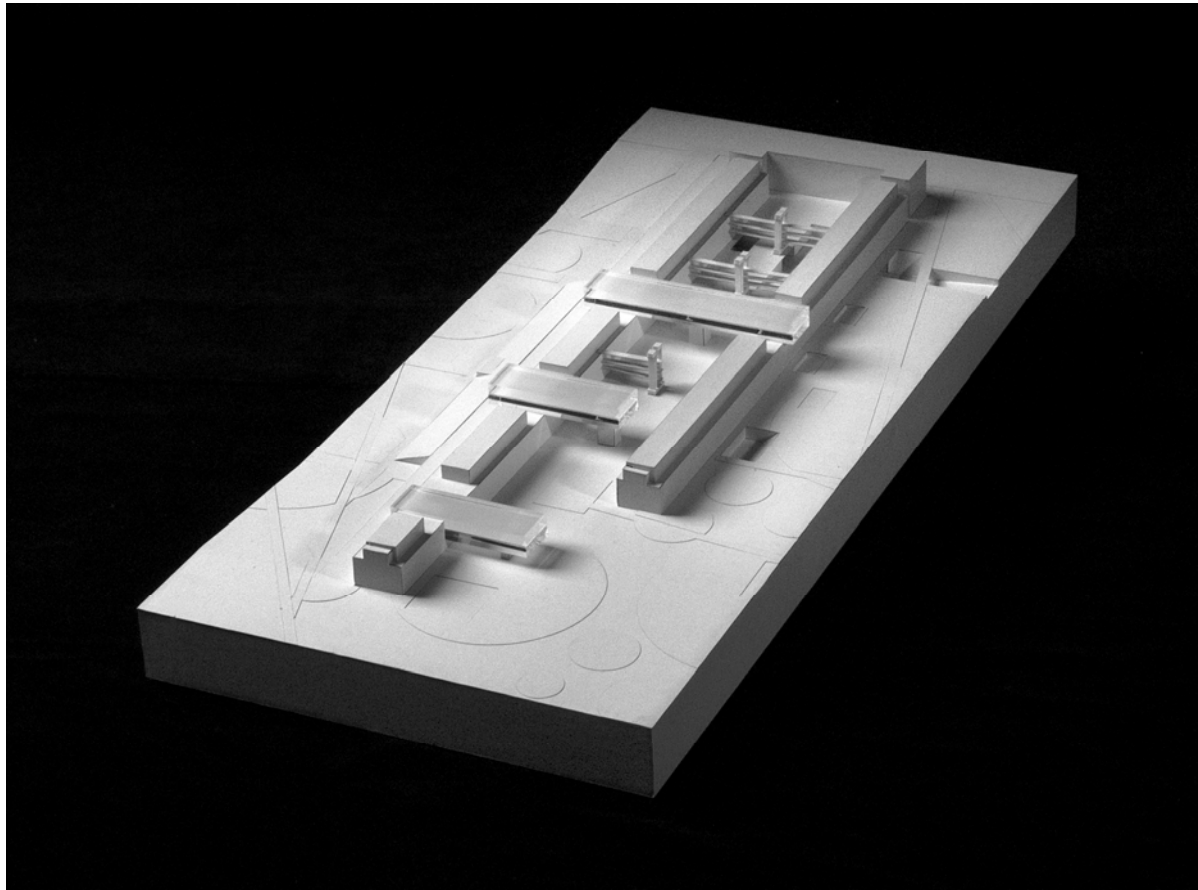
SOUTH FACADE



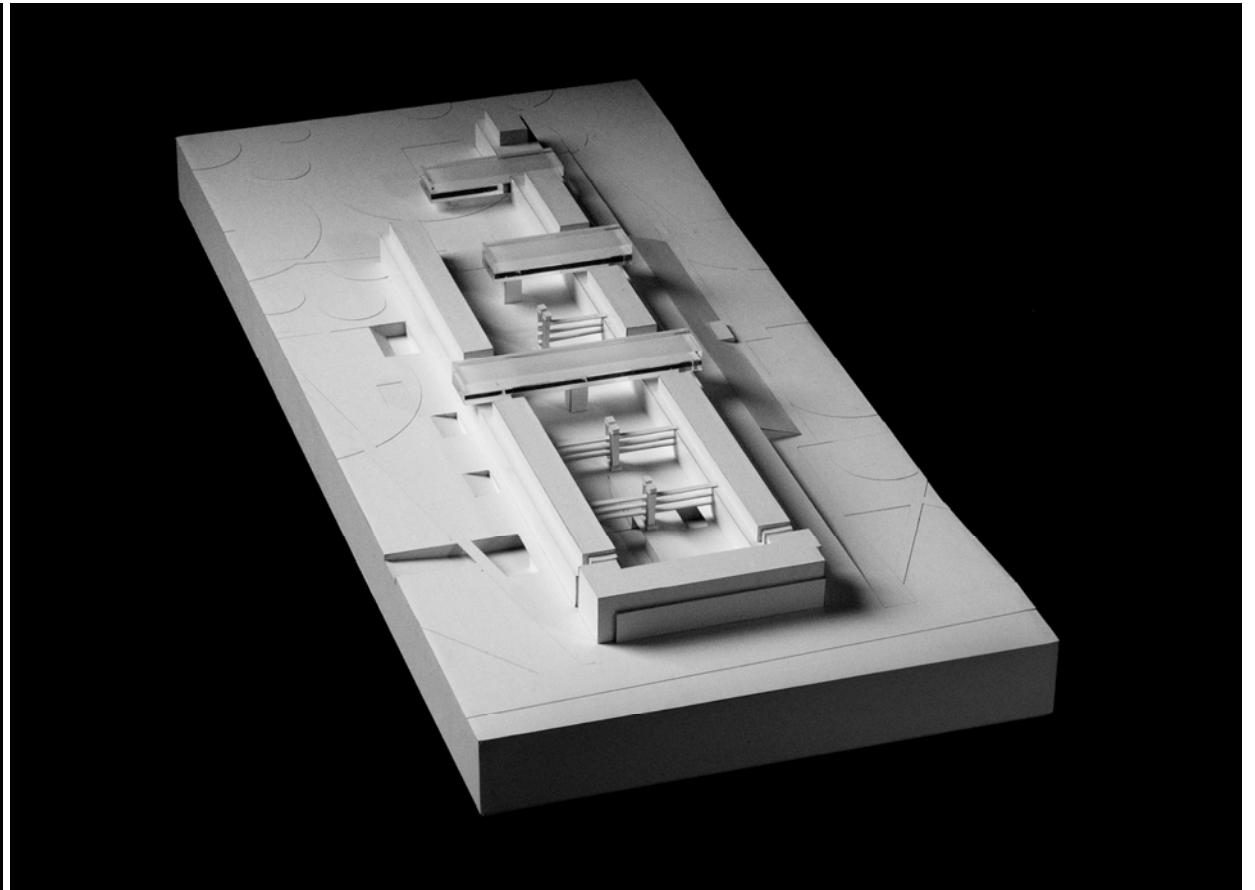
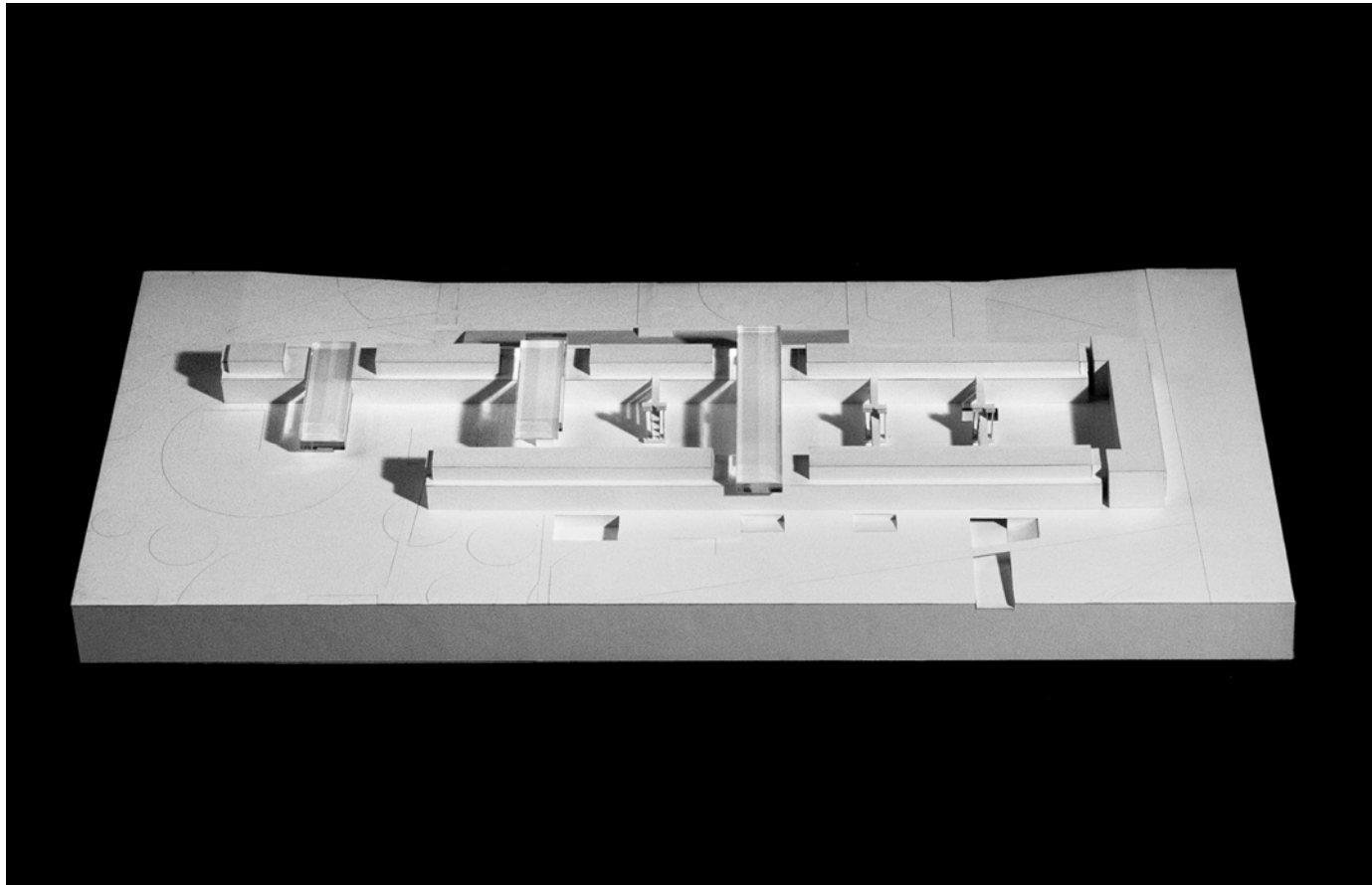
WEST FACADE



NORTH FACADE



PHYSICAL MODEL



PHYSICAL MODEL

~~AREA OF RAIL FREIGHT STATION ZIZKOV PRAGUE URBAN CAMPUS~~
~~INDUSTRIAL BUILDING OF STATION POST-INDUSTRIAL BUILDING OF CAMPUS~~

By updating the context of the location, the Freight Station Zizkov will increase in significance, though in upgraded form. Hopefully, no one will question its preservation any more.

OPPONENCY - FIRST PART (avaible only in czech)

Diploma project of Zuzana Drahotova

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 kolejiště 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 Hafenscity, útvar hlavního architekta v Berlíně apod.

** kolik šedých ploch v mapách města zaujímají kolejiště 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...

TUTOR EVALUATION - FIRST PART (available only in czech)

Diploma project of Zuzana Drahotova

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

OPPONENCY - SECOND PART (available only in czech)

Diploma project of Roman Chvilíček

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 Kubíček
CARAA.CZ

TUTOR EVALUATION - SECOND PART (available only in czech)
Diploma project of Roman Chvilíček

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 prázdňe, 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

LITERATURE REFERENCES

- 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 Malevitch. Drutt, M. (2003). Kasimir Malevitch: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.

WEBSITES

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

OTHERS

Information from company SUDOP
Lectures of professor Xavier Calderon at university in Liechtenstein
Ing. Jana Hartmanova - Centre of information and library services of University of Economics
Stana Borilova - Local library of Faculty of Biomedical Engineering
Strategy of Academy of Arts, Architecture and Design in Prague for 2011-2015

CONSULTATION

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

Contact: Ing. arch. Zuzana Drahotova, MSc Arch
zuzana.drahotova@gmail.com

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