



Vysoké učení technické v Brně

**Fakulta architektury**

Poříčí 273/5, 63900 Brno 39

## **Zadání diplomové práce**

Číslo diplomové práce: FA-DIP0039/2012 Akademický rok: **2012/2013**  
Ústav: Ústav navrhování VI.  
Student(ka): **Koten Adam, Bc.**  
Studijní program: Architektura a urbanismus (N3501)  
Studijní obor: Architektura (3501T002)  
Vedoucí diplomové práce: **Ing. arch. Jiří Marek**  
Konzultanti diplomové práce:

### **Název diplomové práce:**

Nákladové nádraží Žižkov

### **Zadání diplomové práce:**

Navrhněte nové prostorové a funkční řešení v dané lokalitě. Vyberte jeden z navrhovaných objektů, popř. samotnou budovu nádraží a zpracujte návrh v podobě architektonické studie.

### **Rozsah grafických prací:**

Architektonicko - urbanistická studie objektu bývalého nádraží a přilehlých ploch  
Analýza daného prostoru a závěry podstatné pro formování návrhu  
Výkresová dokumentace v odpovídajícím měřítku - M1:500, 1:250, 1:100  
Průvodní zpráva, situace, půdorysy, řezy, pohledy, vybraná část interiéru  
Architektonický model  
Prezentační plakát 100 x 70 cm na výšku  
CD s elektronickou podobou diplomové práce

### **Seznam odborné literatury:**

Spacecraft - Fleeting Architecture and Hideouts, Lucas Feireiss  
Published by Gestalten Verlag, Berlin 2007, ISBN 978-3-89955-192-1

**Termín zadání diplomové práce: 18.2.2013**

**Termín odevzdání diplomové práce: 13.5.2013**

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panel formátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.

-----  
Koten Adam, Bc.  
Student(ka)

-----  
Ing. arch. Jiří Marek  
Vedoucí práce

-----  
prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.  
Vedoucí ústavu

V Brně, dne 18.2.2013

-----  
doc. Ing. Josef Chybík, CSc.  
Děkan fakulty

## ŽIŽKOV POINT

Území bývalého překládového nádraží na Žižkově bylo vytvořeno ve 30. letech 20. století a svoji službu dosloužilo na počátku 21. století. I přes to, že koncept a provoz domu byly svým řešením výjimečné a nadčasové, tak nádraží přestalo sloužit svému původnímu účelu. Překládka zboží se stala ekonomicky nevýhodnou a obchod s dalším zbožím (např. uhlí) se změnil. Obrovské prostory skladišť se staly nevyužívanými a v roce 2002 byl provoz nádraží zastaven. V současnosti jsou prostory na nádraží částečně pronajímány soukromým subjektům. Částečný provoz probíhá v severní části kolejiště, kde jsou uskladněny kontejnery se zbožím a následně odváženy kamiony. Okolo kauzy nádraží probíhají rozsáhlé diskuze už delší dobu. Ty ještě vzrostly ve chvíli, kdy byly developerem vytvořeny projekty areálu, které s budovou nádraží už nepočítaly. Projekty vyvolaly následnou vlnu nevole místních obyvatel, která zastavila developerskou činnost a vynutila si zapsání budovy nádraží na seznam státem chráněných památek (rok 2013). V současnosti žádné práce na tomto území neprobíhají, ale dá se předpokládat, že budou i nadále vznikat další projekty a areál nádraží v následujících letech získá novou podobu.

Já jsem si toto téma vybral hlavně kvůli pocitu, který jsem získal při návštěvě daného místa. Na nádraží je velmi silná industriální atmosféra a krása funkcionalistické budovy opravdu člověka v daný moment obklopuje. Nechápal jsem, jak někdo může uvažovat, někdy i usilovat o zboření takových prostor.

Na začátku celého procesu jsem se snažil získat objektivní pohled na věc a uvažovat i tak, zda opravdu není lepší se budovy zbavit a na místě postavit novou ekonomicky i ekologicky vyspělejší část města. Myslím, že v současnosti bylo nutné vyhlásit budovu kulturní památkou. Pokud by se tak nestalo, dostal by developer zelenou k vyčištění areálu a mohl by se postupovat podle schváleného územního plánu, který počítá s pozemní komunikací vedoucí přímo skrz areál. To by znamenalo jistou demolici domu. Můžeme polemizovat o tom, jak je stavba technicky provozně a nakonec i kulturně cenná, jisté ale dle mého názoru je, že nákladové nádraží na Žižkově je natolik jedinečnou stavbou, že stojí za uchování. Současná generace může soudit, že pro život města je lepší prostory vyčistit a následně znovu zastavět podle daných potřeb, myslím si ale, že **nemáme právo odsoudit tak jedinečný objekt k demolici, tzn. k činu, který je nevratný.**

**Zachování autenticity**, naslouchání domu a chování se k němu s respektem se proto stalo důležitou součástí mého dalšího pokračování v projektu. Prioritou bylo umožnit budoucím návštěvníkům zažít návštěvu dochované industriální památky.

Celé řešené území je rozložené na rovině a stává se tak výjimečné ve zvlněné topografii Žižkova, tato rovina ještě podtrhuje **sílu otevřeného prostoru**. V tomto prostoru se nachází zachovalé kolejiště. Celé území se setkává s okolní různorodou zástavbou. V některých místech to je zástavba rozdrobená a neurčitá, zatímco v jiných je zástavba bytových domů ve větší hustotě, ať už domů starších nebo nových a ve výstavbě. Důležitým prvkem je blízký park ze severu a Olšanské hřbitovy z jihu. Samotné nádraží se skládá ze tří budov, a to budovy správy nádraží a dvou skladišť, kratšího podeje a delšího výdeje. Právě délka nádraží vytváří jasný směr a vytváří v území osu. Konstrukce domu je zachovalá a má velkou únosnost. Hřibové sloupy jsou v několika řadách ve stejném modulu a tvoří **velmi výrazný rytmus** v délce 350 metrů u delšího skladiště. Racionalita a střídmost čiší ze všech částí funkční industriální budovy. Právě tyto popisované body (**otevřenost, směr, osa, rytmus, racionalita**) pro mě byly při tvorbě návrhu určující.

### Urbanistický koncept

V území je daná velmi výrazná směrovost, když 350 metrů dlouhé nádraží protíná velkou část území a rovnoběžně s ní jsou položeny koleje. V tomto směru je nádraží orientováno z jedné strany k rušné křižovatce, což je pro pěší pohyb nepříjemné a na druhou stranu se vytrácí do ztracena. Vytvořením nové osy ve směru kolmém na osu nádraží vytvářím přímou spojnici hlavních funkčních náplní v území. Z jihu staré budovy vzniká nový objekt liniového domu s náměstím, stávající budova nádraží je rekonverzí přetvořena v kulturní centrum, discovery centrum a administrativu a severně od ní je vytvářena kontejnerová zástavba s využitím kolejí. Celá osa je napojena na uliční síť a je tak celá zapojena do chodu města. Ve styku území s intenzivní zástavbou je navržena zástavba bytových domů. Zelený prvek sadů v parku propojuje park ze severu a hřbitovy se zelení na jihu.

### Kontejnerový systém

V centrech velkých měst po celé Evropě, jako jsou např. Paříž, Berlín, Milán, Budapešť a další, se nacházejí velké nevyužité plochy v blízkosti vlakových nádraží jako pozůstatky průmyslového provozu. Jsou postupně obnovovány, ale ve většině z nich se stále nachází velké množství míst napojených na koleje. Rozrůstající se silniční doprava stále více zamezuje plynulému přístupu do center velkých měst. Kontejnerový systém supluje jakousi karavanovou dopravu na kolejích. V samotných centrech měst mohou vznikat fungující organismy obytných kontejnerů propojených i s občanskou vybaveností. V současnosti už fungují po Evropě obchody (POP UP STORES), které jsou výhodné i pro obchodníky. Vlák doveze kontejner naplněný zbožím, vyloží ho v místě nádraží a lidé si sami dojdou na dané místo nakoupit, když se kontejner vyprázdní, může se zase odvézt a nahradit dalším. Ve svém návrhu popisují konkrétní fungující zorganizování urbanistického prostoru v případě pražského Žižkova, tak i naznačují další možné varianty v jiných městech. Pro pražský případ je koncept navázaný na osu území, na které vzniká hlavní veřejný prostor, na který

jsou orientovány kontejnery, z druhé strany jsou prostory uzavřenější – soukromější. Od centrálního veřejného prostoru je systém dělen do výškových zón. Směrem ven se struktura snižuje. V každém shluku jsou vždy dva krajní kontejnery o dva metry zasunuty, tím se více uzavírá soukromý prostor, zlepšuje průchodnost cest a technicky zajišťuje schodiště pro přístup do vyšších pater.

### Liniový dům

Nově navržený objekt slučuje hlavní funkce stanice metra a parkovacího domu. Zajišťuje i občanskou vybavenost jak pro nejbližší okolí (potraviny, pekárna, kavárna, holičství) tak pro širší území (fit centrum, squash centrum, bowling...). Parkovací dům nabízí parkování na pražské radiále k nově vznikajícímu pražskému okruhu a může sloužit jako záchytné parkoviště. Parkování začíná na 1. NP a postupně roste do vyšších pater, která mohou být později postupně dostavována podle potřeby v dané lokalitě. Stanice metra je navrhována jako jedna ze stanic pro plánovanou trasu D. Ta je částečně rozpracována a jedna ze stanic má vzniknout právě v areálu nádraží. Domem je zajištěn průchod po navrhované ose území. Nejnižší patro, kde se nachází stanice metra a občanská vybavenost, se otevírá na veřejný prostor náměstí. Náměstí je pobytové s možností venkovního sezení, nachází se na něm vodní prvek.

### Administrativní objekt

V budově správy nádraží, která vždy sloužila k administrativním účelům je funkce zachována, dům je pouze očištěn od nadále nepotřebných prvků, jako jsou trezor v podzemí nebo velké prostory kotelen a je také obohacen o adekvátní sociální a technickou vybavenost. V posledním podlaží je počítáno s malou restaurací s bufetem a terasou sloužící pro pracovníky v kancelářích.

### Kulturní / discovery centrum

Pro návrh pro mě bylo důležité postupovat tak, aby byla čitelná historická, architektonická a estetická hodnota, ale i technická a konstrukční hodnota domu. Samozřejmostí tak je zachování výtahů na nádvoří jako nezbytných prvků pro vytváření industriální atmosféry. Vnější vzhled domu se mění pouze v maličkostech. Důležité je zachování a podpoření vnitřní síly prostoru. Mohutné hlavicové sloupy z monolitického betonu vytvářejí v použitém rastru úžasný dojem. Ve starých skladištích byl prostor předělen stěnami v každém komunikačním jádru s výtahovými šachtami. Nesnažím se vytvořit další dělení prostoru, ale podpořit zmiňované kvality prostoru, tj. nepřerušovat pohledy v podélném směru a zajistit co možná největší pocit kontinuálního prostoru. Vytvořením nových provozních úseků a odbouráním každé druhé dělicí stěny zdvojnásobím délku každého úseku. Jsou vytvořena nová

komunikační jádra, ale na stejných místech, kde se vždy nacházela, odpadá tak problematika probourávání nových vertikálních komunikací. Již nepotřebné množství výtahů je nahrazeno schodišti, která jsou střídavě otevřená reprezentativní (nenarušující pohled) a uzavřená úniková. Úniková schodiště rozdělují prostor provozně, když v různých obdobích roku mohou být různé části uzavřeny a nemusejí se vytápět. Objekt tak dostává reálnější rozměry a je použitelnější i pro menší výstavy. U otevřených schodišť jsou navrženy výtahy pro pohyb návštěvníků a v blízkosti únikových schodišť jsou hygienická zařízení. Aby nebyla narušena zmiňovaná kontinuita prostoru, jsou přídatné prostory umístěny v menších vestavěných objektech, což je např. zázemí kavárny v 1.NP. Tyto objekty mají svůj význam i z hlediska vytápění. Jsou částečně zatepleny a mají jinou vnitřní teplotu než okolní prostředí, celá budova proto nemusí mít tak silnou tepelnou izolaci. I všechny vystavované exponáty by měly být umístěny do podélných hmot.

Hlavní náplní kulturního centra je stálá výstava železnice ve spodním podlaží, ta odkazuje na historii objektu a využívá kolejiště ve dvoraně centra. Kolejiště bylo přerušeno v místě průniku hlavní osou území, průnik je však částečně přemostěn a koleje jsou symbolicky dovedeny až na dvoranu, jak byla jejich původní délka. Na vzniklé dvoraně mohou být pořádány kulturní akce. Další stálou náplní je discovery centrum, které oživuje a popularizuje objekt pro návštěvníky, jedná se o koncept výstavy technických vynálezů, které si mohou návštěvníci na vlastní kůži vyzkoušet. Další menší prostory mohou být sezónně využity k menším výstavám a akcím. Přídatné funkce tvoří knihkupectví a kavárna. Podzemní prostory skladišť jsou využity jako depository pro muzea a galerie města Prahy. Hlavní proud návštěvníků do domu proniká přes dvoranu a zásobování a obsluhování prostor probíhá z vnější strany přes zachovalé rampy.

Protože budova nabízí velké prostory, je nutné zachovat flexibilitu a jednoduchost. Vyčištění prostoru a vytvoření adekvátních komunikačních jader a možnost uzavírat a otevírat prostor na různě velké úseky napomáhá při používání domu. Jednoduše řečeno, tam kde není potřeba vytápět a svítit jsou úseky uzavřeny.

Běžná zástavba – bydlení s přidruženou funkcí

Součástí návrhu jsou i regulativy v místech styku řešeného území s intenzivnější okolní zástavbou. Návrh nestanovuje přesné objemy domů, ale spíše reguluje a upřesňuje hranice možného využití prostor a omezuje výšky budoucích navrhovaných budov při zachování pravidel nastavených v území. To jsou například hlavní osa území v jednom případě. V dalších dvou místech domy regulativy reagují spíše na okolní zástavbu a v jednom okamžiku vytváří zajímavou osu pro vznik lávky nad prostory sadů.

## Park se sadovými úpravami

Celý park vzniká jako propojení zelených částí v okolí i jako doplnění prostor pro pobyt veřejnosti. Koncept spočívá ve vytvoření prostor s rozdílnými vlastnostmi, při kterém ale nebude narušena kontinuita a otevřenost prostoru. Proto byly zvoleny vysoké stromy, které jsou vysazovány v přesném rastru odvozeném od násobků modulu sloupů z dochovaných budov. Rozdílností vytvořených prostor budou nabídnuty návštěvníkovi varianty, která místa chce objevit a zažít v nich různé pocity. Rozdílnost spočívá v různosti osazovaných stromů, na jedné straně jsou to velké platany a na druhé menší barevné okrasné třešně, ve výskytu vodní a pobytové plochy s upravovaným trávníkem. Udržovat trávník celoročně stříhaný a zavlažovaný v celé ploše by bylo velmi neekonomické, proto vznikají právě zmiňované hlavní pobytové prostory. Vodní plocha má dvě části, jedna se nachází v zeleném parku a druhá v místě navrženého náměstí, kam přirozeně stéká, pokud je první nádrž plná přes vytvořenou kaskádu. Nádrž na náměstí je ještě spojena s podzemní retenční nádrží, která zachycuje vodu a ta je posléze využívána k zavlažování území.

Poslední výrazný prvek parku je lávka, která je jakési kontinuální pokračování zvýšené obytné ulice a nabízí přehledné a zajímavé výhledy do sadů a na celé území parku. Z lávky vedou přímé cesty na celoročně udržovaná prostranství. Lávka je i pomyslným ukončením areálu. Od linie lávky na východ převažují plochy kolejiště a je použit jiný směr výsadby a plocha už není určena k pohybu návštěvníků.

## Slova na závěr

Na závěr bych chtěl říci, že si uvědomuji, že se jedná o ideový až utopický projekt, ale kdy jindy řešit takové téma takto, než ve školním prostředí. Návrh počítá se změnou územního plánu, ale myslím si, že jeho změna je v tomto případě otázkou času z důvodu vyhlášení nádraží kulturní památkou. V projektu Žižkov Poooooooointu jsou navrženy i části, které by bylo těžké uskutečnit, jako je kontejnerový systém. Na druhou stranu u všeho, co jsem navrhl, si dokážu představit, že bych sám rád využíval. Chtěl bych si zajít na squash do sportovního centra v liniovém domě, chtěl bych sedět na pikniku v sadech v centru Prahy, chtěl bych na sebe nechat působit ohromně silnou atmosféru industriální památky (tak jako už dříve) a nakonec, chtěl bych si pronajmout obytný kontejner a za měsíc procestovat celou Evropu.