



# NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

| FA ČVUT V PRAZE | DIPLOMNÍ PROJEKT | LS 2010/2011 | ROMAN CHVILÍČEK |

## NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Architektura a urbanismus  
Fakulta architektura ČVUT

Diplomní projekt

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

Autor: Roman Chvilíček  
roman@chvilicek.cz  
www.chvilicek.cz

## OBSAH

ÚVOD .....	04
zadání	05
situace širších vztahů	06
osud nádraží	07
KONTEXT <sup>1</sup> .....	08
analýzy	08
programová náplň	10
veřejný prostor	13
FÁZE PROJEKTU .....	15
KONVERZE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ .....	16
situace	16
historie nákladového nádraží	17
původní plány	19
koncept	22
program	24
vizualizace	29
půdorysy	33
řezy	39
pohledy	41
ZÁVĚR .....	43

1 - shrnuje diplomovou práci Zuzany Drahotové



## ÚVOD

Přechod k postindustriální době za sebou zanechal stovky průmyslových objektů opuštěných, prázdných. Jejich dřívější význam a sláva jsou na ústupu. Rozrůstání měst a odvrácení se od industriální produkce ke službám zanechalo v centrech měst významné plochy, které ztratili svůj původní význam.

Cílem je nalezení nového využití areálu Nákladového nádraží na Žižkově. Projekt navazuje na diplomovou práci Zuzany Drahotové, kterou bere jako zadání a dále se zaměřuje na samotnou konverzi objektů nákladového nádraží.



## ZADÁNÍ

Diplomová práce nerespektuje územní plán hlavního města Prahy. Považuje územní plán za statický. Přetvořit ho stojí neúměrné množství energie a času, což se výsledku nikdy nevyrovná. Vybarvení ploch označených jako funkční členění nepovažuje za koncepci. Územní plán prakticky neexistuje. Téměř jakýkoli výraznější zásah vyžaduje jeho změnu. Aktualizace územního plánu se tak mění rychleji než realizují.

Praha potřebuje růst, rozvíjet se. Přesto je velkým trendem poslední doby ochrannářství. 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, potřeba. Většinou se tak stane, aby současná věc nebyla odstraněna z povrchu zemského. Hlavně se tu jedná spíše o jakousi prevenci.

Sentimentalita nás často nutí uchovávat věci, přestože své užití nebo původní význam ztratily, či dokonce byly dávno nahrazeny novými. 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. Cenit ale nepřeceňovat!



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



### Do unikátní budovy žižkovského nádraží narazil vagon nákladního vlaku

idnes.cz, 7. 2.2011

Do funkcionalistické budovy na žižkovském nákladovém nádraží v sobotu vjel vagon nákladního vlaku. V budově bylo šest lidí, nikomu se nic nestalo. Škoda je 1,7 milionu korun. Objekt, který byl vyhlášen kulturní památkou, chtějí České dráhy a vedení Prahy 3 zbourat. Proti je opozice i odborníci.



### Squat, ateliéry, demolice. Co bude s nákladovým nádražím na Žižkově?

idnes.cz, 13.2.2011

Bezcenná budova určená k demolici. Nebo také cenná kulturní památka. Nákladové nádraží Žižkov bojuje o přežití. Zda se funkcionalistická budova ze 30. let skutečně stane kulturní památkou, definitivně rozhodne ministr kultury Jiří Besser. České dráhy jsou proti, jinak se obrátí na soud.



### Názorový obrat starostky Hujové (TOP09)

denik.cz, 1.3.2011, Vít Šimánek

Přečtěte si dva články, ve kterých se současná starostka MČ Praha 3 vyjadřuje k problematice Nákladového nádraží Žižkov. Zatímco ještě v dubnu 2010 odsuzovala bývalé vedení radnice, že chce funkcionalistickou budovu zbořit a dát tak volnou ruku developerovi, v únoru 2011 již píše o tom, že budova nemůže být zachována, jelikož pak hrozí invaze narkomanů a dalších „závadových osob“, které ohrozí bezpečnost obyvatel Prahy 3. Také nyní říká, že developer si silnici vedenou středem území nepřeje, ale Radnice Prahy 3 ji musí prosazovat, protože jinak není možné dosáhnout „potřebných kapacitních parametrů“.



### Má být zachována památková ochrana žižkovského nákladového nádraží?

Literární noviny, 10.3.2011

Tato unikátní stavba – jedna z největších svého druhu v Evropě – vznikla v polovině 30. let dle projektu významných architektů funkcionalistické éry Karla Caivase a Vladimíra Weissse. Caivas byl rovněž autorem moderních zemědělských staveb, sanatorií a pražských módních salonů, Weiss byl i respektovaným malířem. Společně v Praze projektovali bytové domy a vily. Nákladové nádraží představovalo ve své době moderní zařízení, kam vlaky navážely zboží do prostoru mezi dvěma několik set metrů dlouhými křídly se skladišti.



### Veřejná debata o Nákladovém nádraží Žižkov

tadyneniideveloperovo.cz, 28.3.2011

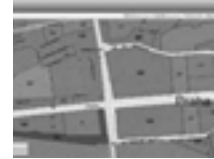
Občanské sdružení Tady není developerovo si Vás dovoluje pozvat na panelovou diskusi s architektky, historiky umění, starostkou MČ Praha 3, developerem a zástupci Českých drah a Útvaru rozvoje hlavního města Prahy o historii, současnosti a budoucnosti Nákladového nádraží Žižkov, která se uskuteční v pondělí 28. března od 13:30 do 17:30 v kině Aero, Biskupcova 31, Praha 3. Debatuje zahájí Dagmar Havlová. Moderuje Jakub Železný. Akcí doprovodí výstava projektů na přestavbu a revitalizaci lokality Nákladového nádraží Žižkov, která bude zahájena tentýž den ve 13 hod.



### Zastupitelé Prahy 3 diskutovali o budoucnosti žižkovského nádraží

ČTK, 12. 4. 2011

Praha - Zastupitelé Prahy 3 dnes diskutovali o budoucnosti Nákladového nádraží Žižkov. Opozice se vedení radnice snažila přesvědčit, aby změnila svůj postoj ke zbourání nádražní budovy. Po více než tříhodinovém jednání zastupitelé nepřijali žádné usnesení.



### Shrnutí příspěvků ze schůze zastupitelstva k budoucnosti Nákladového nádraží 12.4.

Kauza3, 14.4.2010, Mirek Trejtnar

Přinášíme stručný přehled toho, co bylo řečeno ze strany odborníků - architektů. Ze zastupitelů se k problému vyjadřovala většinou jen opozice SZ, ČSSD, KSČM. Mnohaletý předseda Výboru pro územní rozvoj pan Pecha (ODS) se uvolil k jediné poznámce. Zdůvodnil rozhodnutí svého výboru o prodloužení Olšanské a zbourání nádraží tím, že nechce další světelné křižovatky na Želivského, protože by zdržovaly průjezdnost této ulice. Prosazuje tak koncepci navrženou kdysi komunistickými plánovači a přivedení dalších 24 000 aut denně



### Zachraňte nádraží, žádají tisíce lidí

Denik.cz, 3. 5. 2011

Praha - Více než čtyři tisíce Pražanů v internetové petici odmítlo likvidaci Nákladového nádraží na Žižkově. Iniciovali ji zástupci občanského hnutí Tady není developerovo. Deník o tom v tiskové zprávě informoval předseda sdružení Tomáš Mikeska. Všechny podpisy byly v pondělí předány ministru kultury Jiřímu Besserovi (TOP 09) s jasným požadavkem – potvrdit pro nádraží statut kulturní památky.



### Ministr kultury Jiří Besser osobně přijal petici na podporu vyhlášení Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku

Tisková zpráva Ministerstva kultury, 3.5.2011

Za sdružení Tady není developerovo předali petici předseda Tomáš Mikeska, Helena Benýšková, Dan Merta a Matěj Stropnický. Petici podpořilo přes čtyři tisíce lidí. Ministr Besser to nebere na lehkou váhu. „Já určitě nepodlehnu tlaku developerů, ale pravda je taková, že v celém případě se stala celá řada pochybení přímo tady na ministerstvu a je otázka, jaké řešení budu moci udělat s ohledem na správní řád,“ řekl hned na úvod setkání se zástupci sdružení ministr Besser.



### Žižkovské nákladové nádraží čeká na ortel

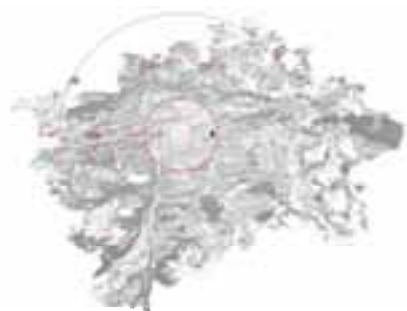
Pražský deník.cz, 16. 5. 2011, Jan Horák

Žižkov - Na podporu svých postojů zorganizovali obránci nádraží petici. Investor reagoval možností zachování určitého segmentu hlavní budovy. O budoucnosti žižkovského nákladového nádraží se diskutuje už několik let. Již v roce 2003 podal Národní památkový ústav návrh na jeho prohlášení za kulturní památku, ale až do loňského roku se nic nedělo. Teprve po příchodu nového ministra se nádražím začala zabývat příslušná komise, která nakonec dospěla k závěru, že budova nádraží je architektonickou památkou, která vyžaduje ochranu.

## OSUD NÁDRAŽÍ ?

Kolem nákladového nádraží Žižkov se vedou už několik let nekonečné debaty. Již od devadesátých let se počítá s tím, že se území bude kolonizovat. Bylo zpracováno již několik urbanistických studií, v posledních verzích se počítá se zbouráním budovy nádraží. Území patřící původně Českým drahám je nyní ve vlastnictví tří developerských společností.

V roce 2003 podal Národní památkový ústav návrh na prohlášení nádraží za kulturní památku. Teprve v roce 2010 se nádražím začala zabývat příslušná komise, která nakonec dospěla k závěru, že budova nádraží je architektonickou památkou. V současné době čeká nádraží na rozhodnutí ministra kultury o svém osudu.



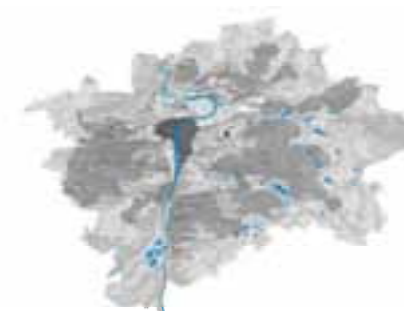
LOKALIZACE V RÁMCI PRAHY



HISTORICKÝ VÝVOJ PRAHY



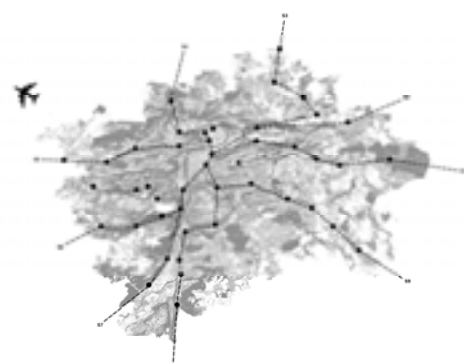
CHARAKTER MĚSTSKÉ ZÁSTAVBY



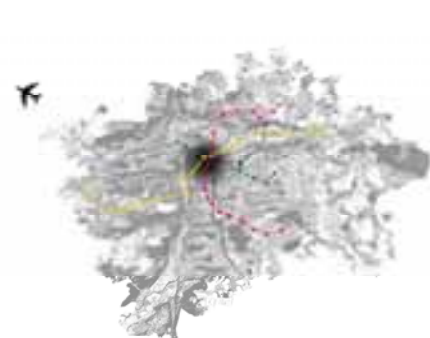
VODNÍ TOKY V PRAZE



SYSTÉM MĚSTSKÉ ZELENĚ



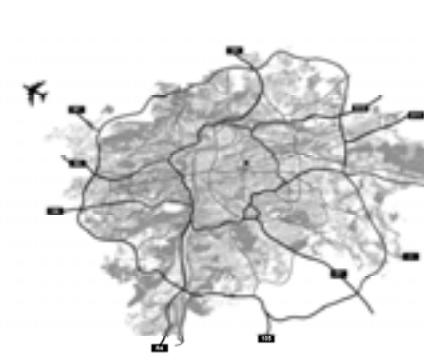
ŽELEZNICE



METRO



TRAMVAJE



HLAVNÍ KOMUNIKACE

## ANALÝZY

Nákladové nádraží Žižkov se nachází na velmi lukrativním místě. Je situováno v dostupné vzdálenosti k městskému centru. Vzniklo v období průmyslové revoluce, kdy se formovala největší část Prahy.

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 vyplývá, že není nezbytné, dokonce ani vhodné nechat tuto plochu naprosto nezastavěnou.

Dobré dopravní napojení zajišťuje nákladovému nádraží Žižkov bezproblémovou dostupnost. V návrhu počítám s plánovanou výstavbou stanice metra D v areálu.

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/km<sup>2</sup> 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.





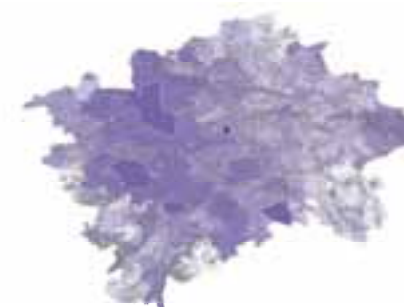
HUSTOTA OBYVATEL



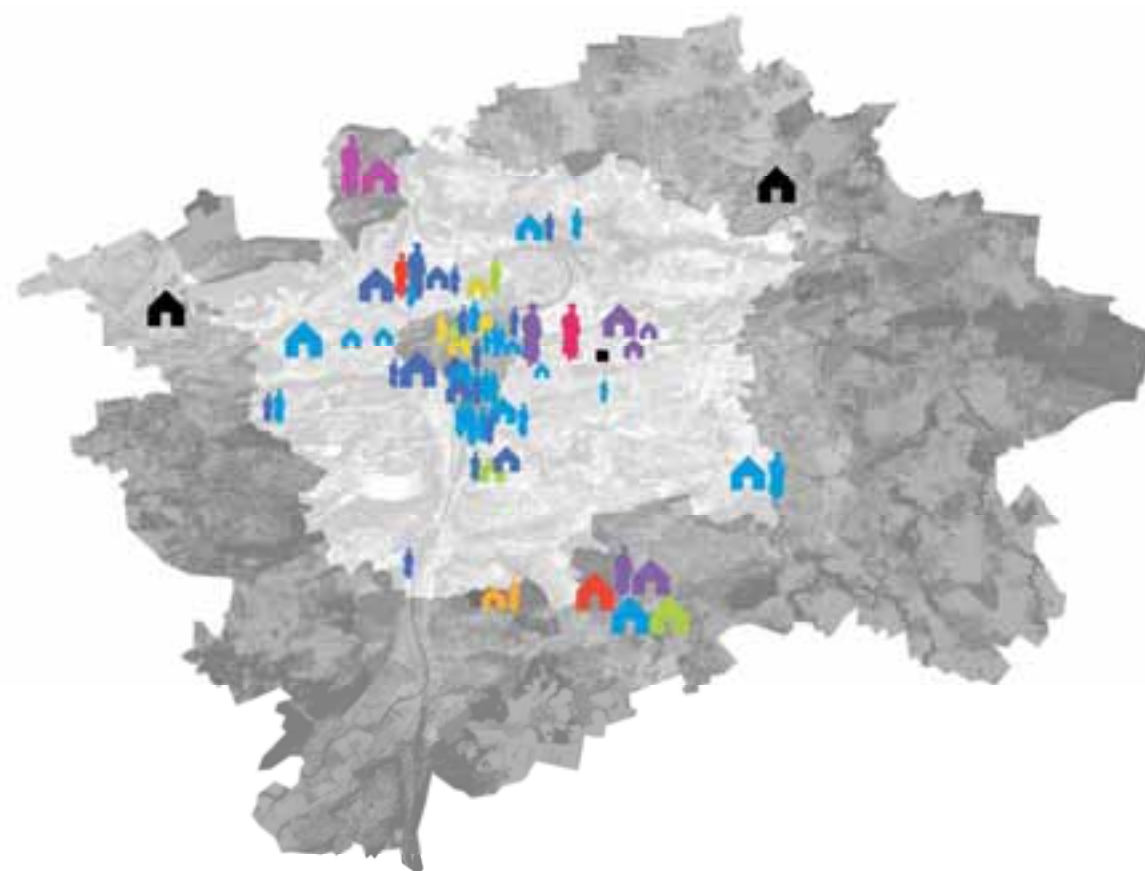
VÝVOJ POČTU OBYVATEL



PRŮMĚRNÝ VĚK OBYVATEL



ZMĚNA PODÍLU VYSOKOŠKOLÁKŮ



ROZMÍSTĚNÍ VYSOKÝCH ŠKOL A UBYTOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

## VZDĚLÁNÍ

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 oblasti. Fakt, že na Žižkově převládají starší obyvatelé, obecně považováni za skupinu s nižší úrovní vzdělanosti, tomu nepřispívá. 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 opouštěných oblastech, dnes bohužel i v centru města.

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.

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 vytěžit maximum. Přesto, nepřevažuje tu přeci jen zájem okolí, městské části 3, Prahy nad soukromými zájmy drah?

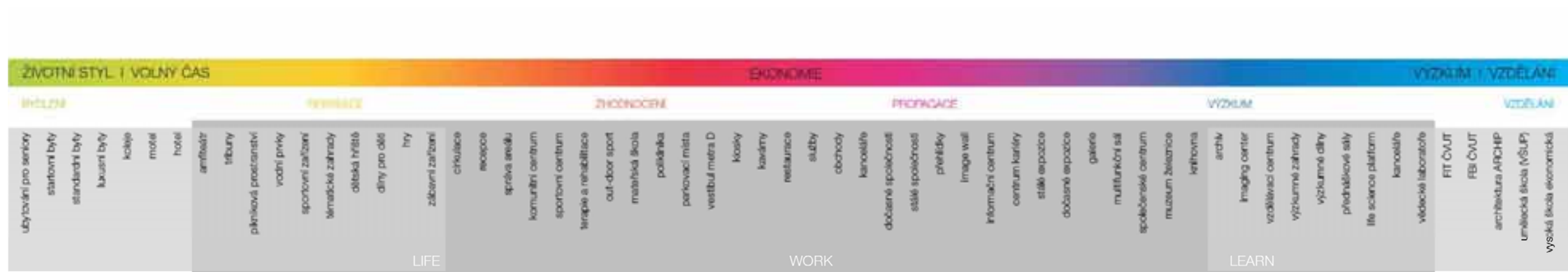


## MĚSTSKÝ KAMPUS

Dříve právě železnice udávala rozvoj města. V současné době by se za takovéto iniciátory daly považovat nákupní centra či letiště. Předpokládám, že do budoucna to bude právě výzkum a technologie, které udají směr.

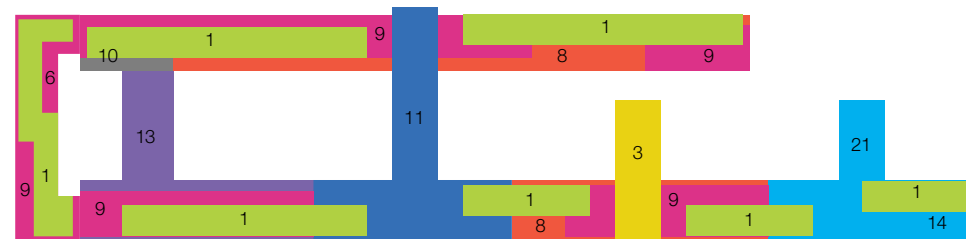
Náplní areálu je městský kampus (Prague Urban Campus), jedná se o zcela novou typologii. Základními prvky celého návrhu jsou otevřená komunikace mezi lidmi, integrace různých vývojových úrovní, vzájemný dialog, sdílení vědomostí, netradiční symbióza různých oborů a především otevřenost. Je to nový typ výzkumu a vzdělání podpořené obchodem a společností. Současně kampus poskytuje důležité impulzy pro okolní komunitu s cílem jakési městské a sociální revitalizace.

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



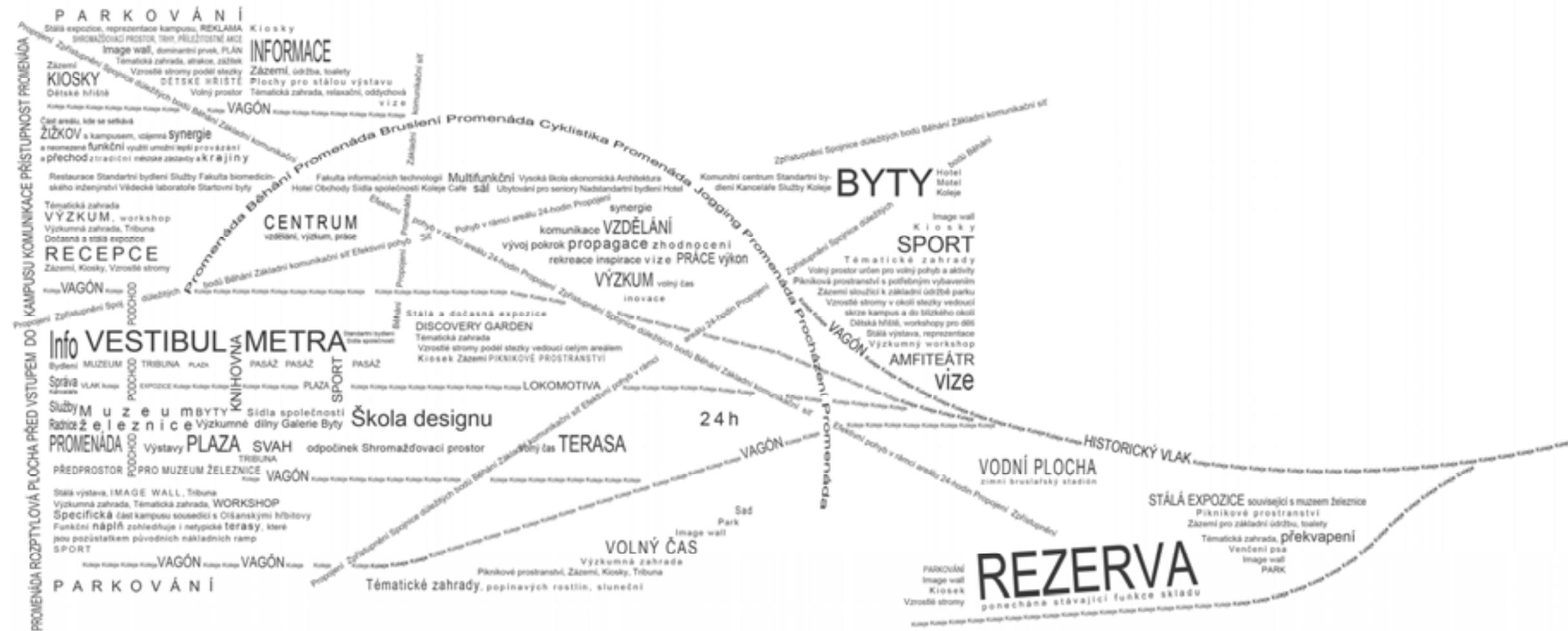
## PROGRAMOVÁ NÁPLŇ

Vzhledem k rozloze areálu a velikosti objektů nádraží není na místě uvažovat o jediné funkci. I přesto, že základní myšlenkou návrhu, je vysokoškolský kampus, celý projekt je doplněn o řadu dalších funkcí, jako je především výzkum, obchod, ale i široká společnost, která ke vzdělání neodmyslitelně patří a při vzájemné kombinaci ho mohou významně podpořit.



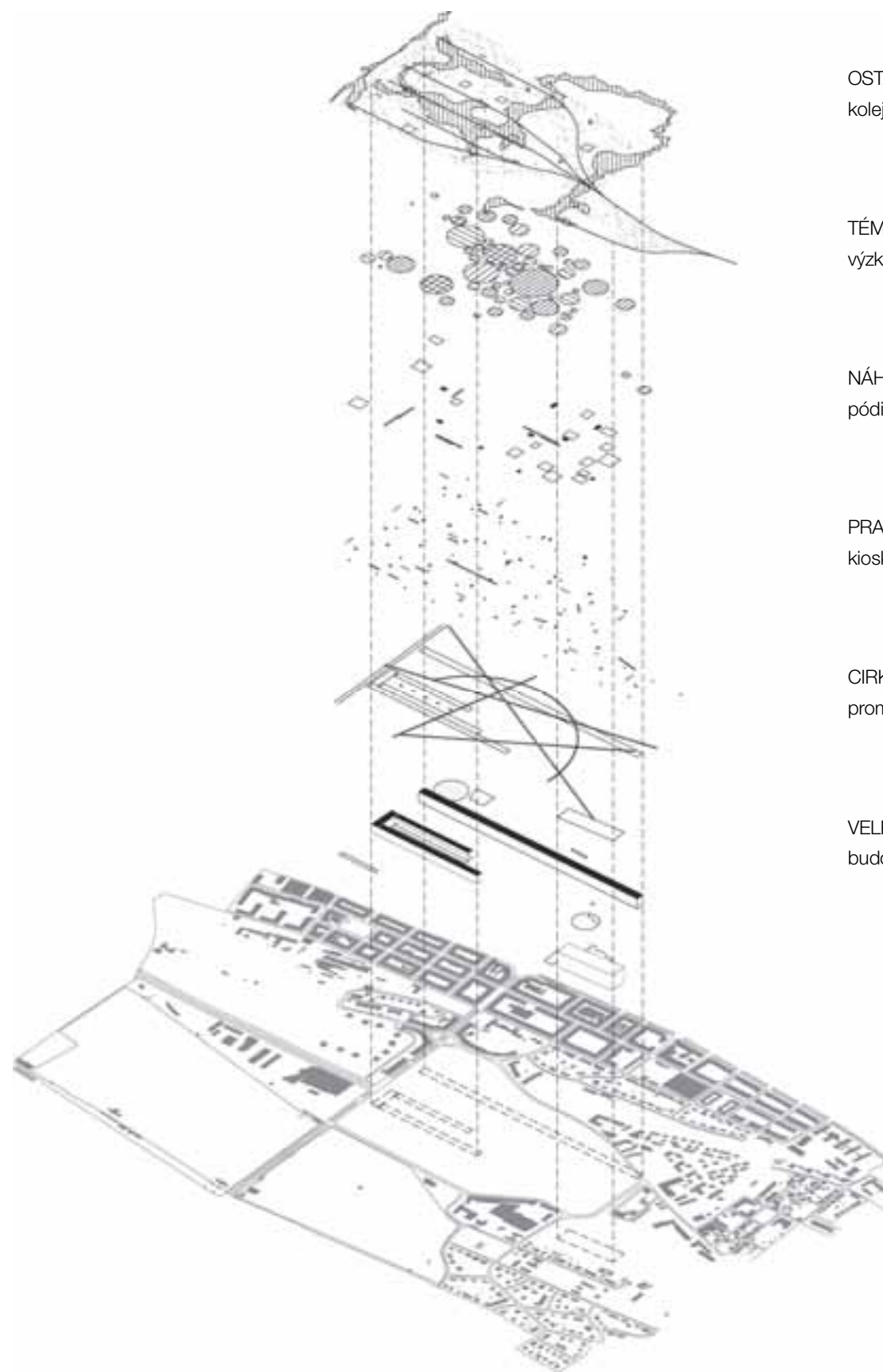
- 1 BYDLENÍ
- 2 KOLEJE
- 3 SPORT
- 4 KOMUNITNÍ CENTRUM
- 5 SPOLEČENSKÉ CENTUM
- 6 INFOCENTRUM, SPRÁVA
- 7 HOTEL
- 8 SLUŽBY
- 9 KANCELÁŘE
- 10 VESTIBUL METRA D
- 11 KNIHOVNA
- 12 MULTIFUNKČÍ SÁL
- 13 MUZEUM ŽELEZNICE
- 14 GALERIE
- 15 VÝZKUMNÉ DÍLNY
- 16 LABORATOŘE
- 17 VŠE
- 18 FBI ČVUT
- 19 FIT ČVUT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

ROZLOŽENÍ PROGRAMU V RÁMCI OBJEKTŮ



## VEŘEJNÝ PROSTOR

Obecně převládají na nákladové nádraží Žižkov dva radikální názory - zastavět celé vs. nechat volné. Vzájemnou synergií se však dá získat mnohem víc, tedy minimalizovat zastavěnou plochu, která však umožní maximální koncentraci náplně uvnitř budovy. Veřejný prostor není zbytkový, ale naopak ve stejné rovnováze s plochou zastavěnou. Jedno bez druhého je neúplné. Společně vytvářejí komplexní celek. Cílem bylo nechat okolní prostor maximálně volný a otevřený širokému spektru uživatelů. Park se skládá z jednotlivých autonomních částí. Nejedná se však o fragmentaci, vše dohromady vytváří harmonický celek.



#### OSTATNÍ

koleje, zábava, dočasná expozice, volné využití, stezka

#### TÉMATICKÉ PLOCHY

výzkumné workshopy, výzkumné zahrady, dětská hřiště, tématické zahrady, stálá expozice

#### NÁHODNÉ OBJEKTY

pódia, doplňky, sportoviště, informace, recepce

#### PRAVIDELNÉ OBJEKTY

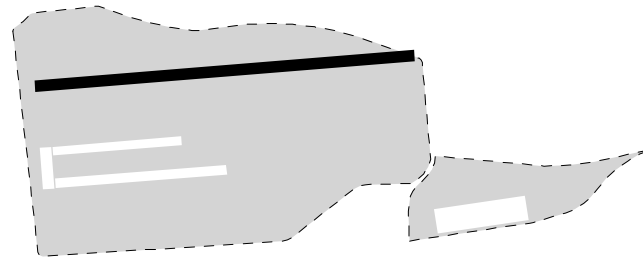
kiosky, image walls, zázemí, piknik, vlaky

#### CIRKULACE

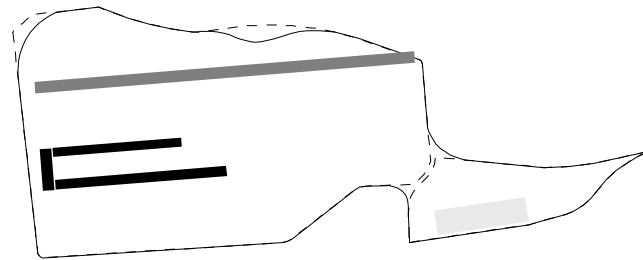
promenády, parter, dráha

#### VELKÉ KOMPOZIČNÍ PRVKY

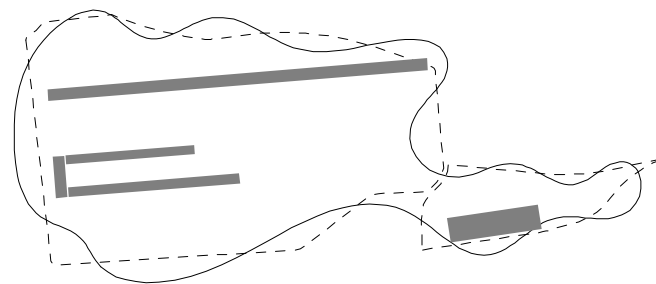
budovy, amfiteátr, market, vodní prvky, parkování



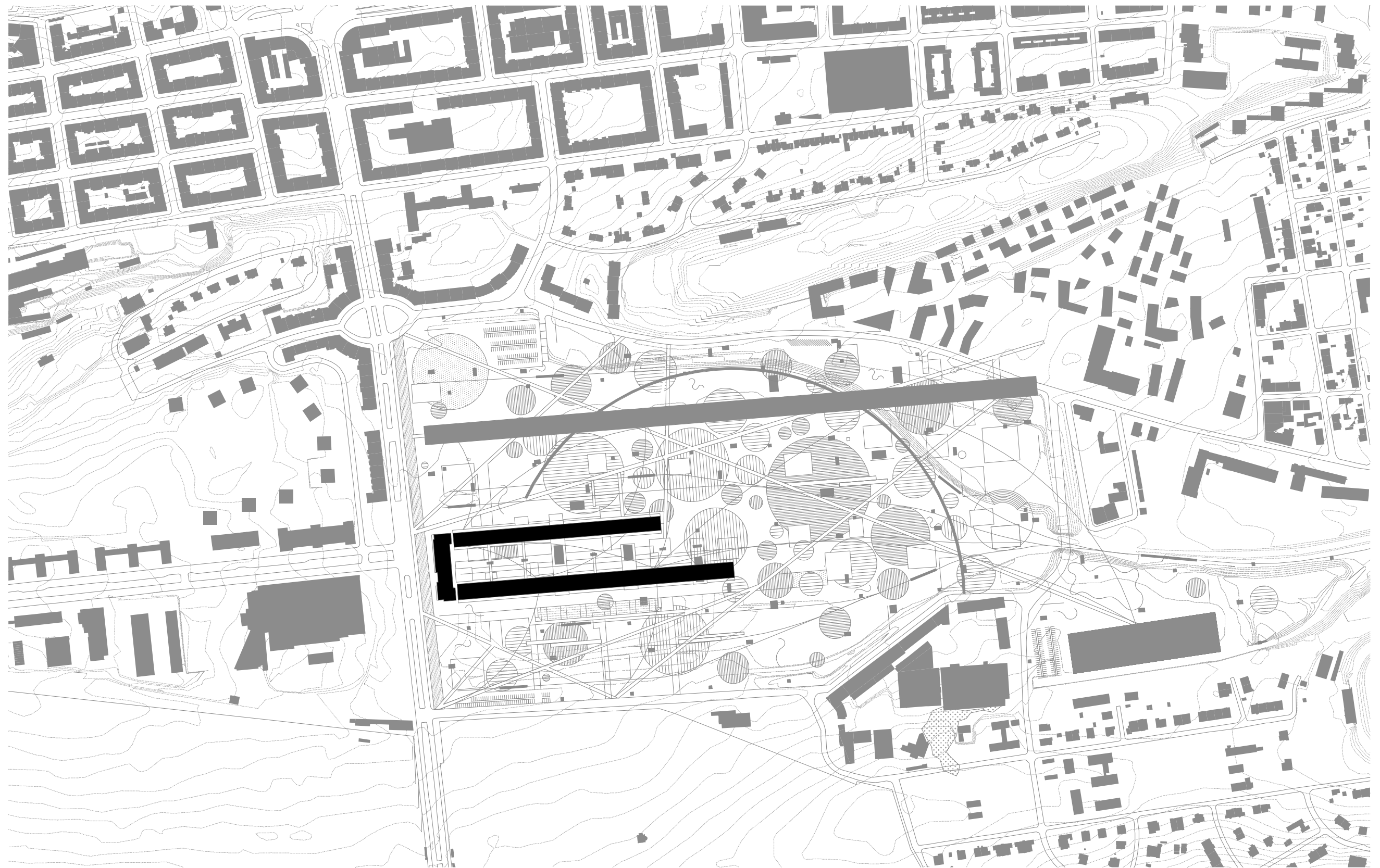
1 | Nová budova a tematický park jako iniciační prvek




2 | Konverze samotných objektů nádraží



3 | Definování hranic, využití rezerv



0 50 100 200 m  SITUACE





## 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.

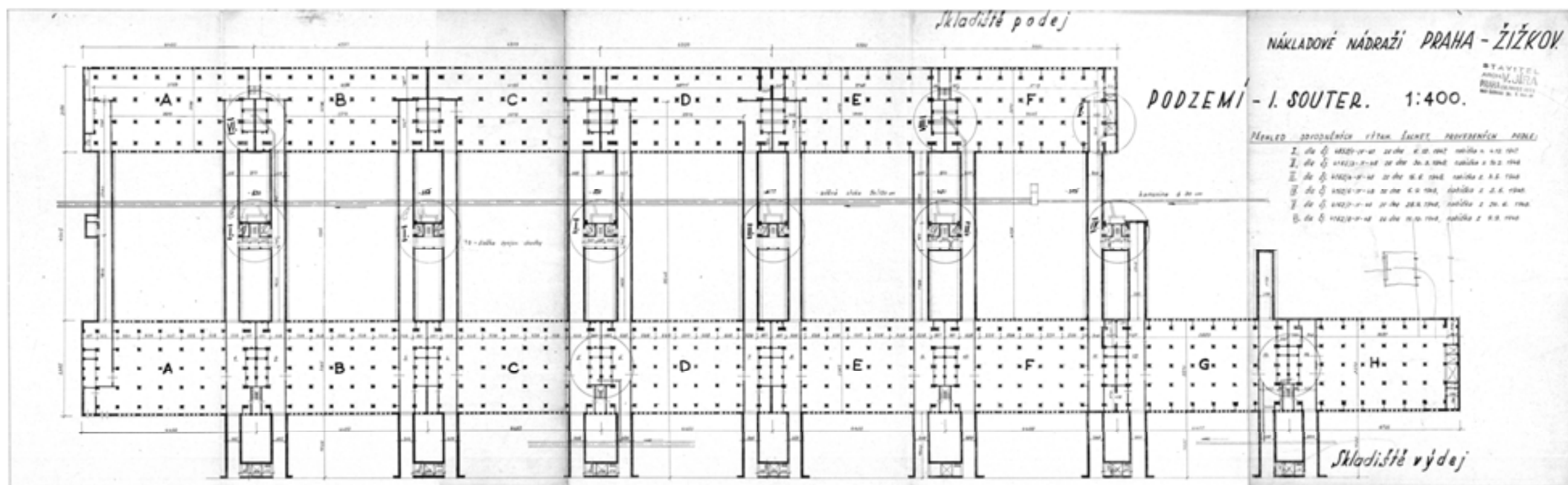
Budovy na svou dobu byly špičkově vybaveny. Patrové budovy skladů jsou rozděleny do dvou křídel, na budovu podejeje a budovu výdeje. Protože se do Prahy více dováželo, odpovídá tomu i velikost budovy výdeje, která je o dva oddíly větší.

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 podlažními 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.

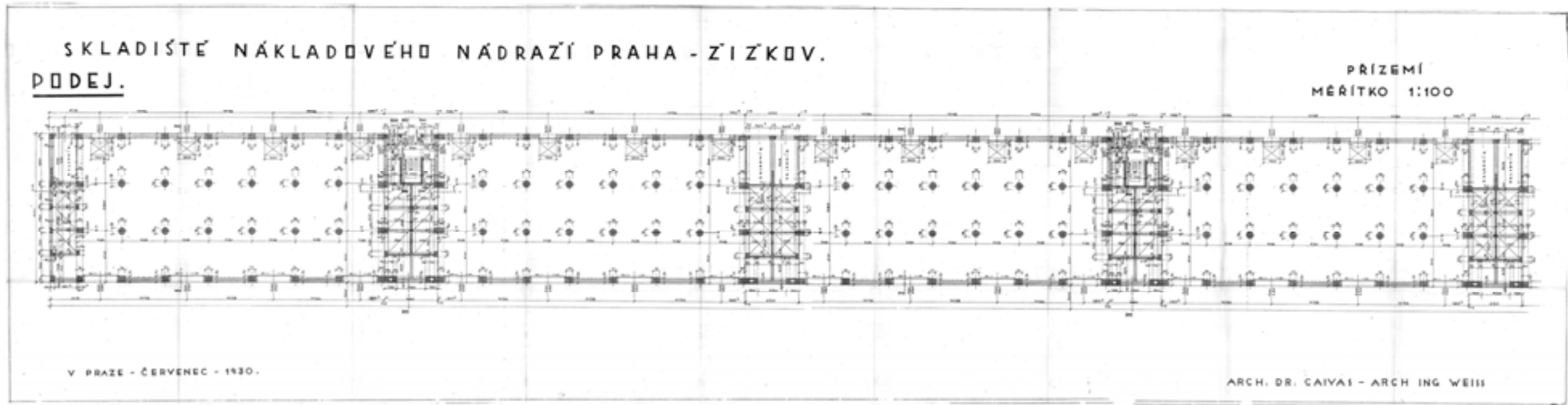
Budovy skladů a správní budova jsou postaveny z železobetonu vyplňovaného cihelným zdivem. Mezi patry nesou stropy hříbové sloupy. Budova je navržena tak, že je počítáno s přístavbou patra a s možností přístavby dalších oddílů v případě potřeby. Areál nabízí přes 30 000 m<sup>2</sup> skladištních ploch a přes 50 000 m<sup>2</sup> 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.

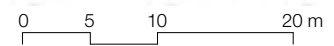
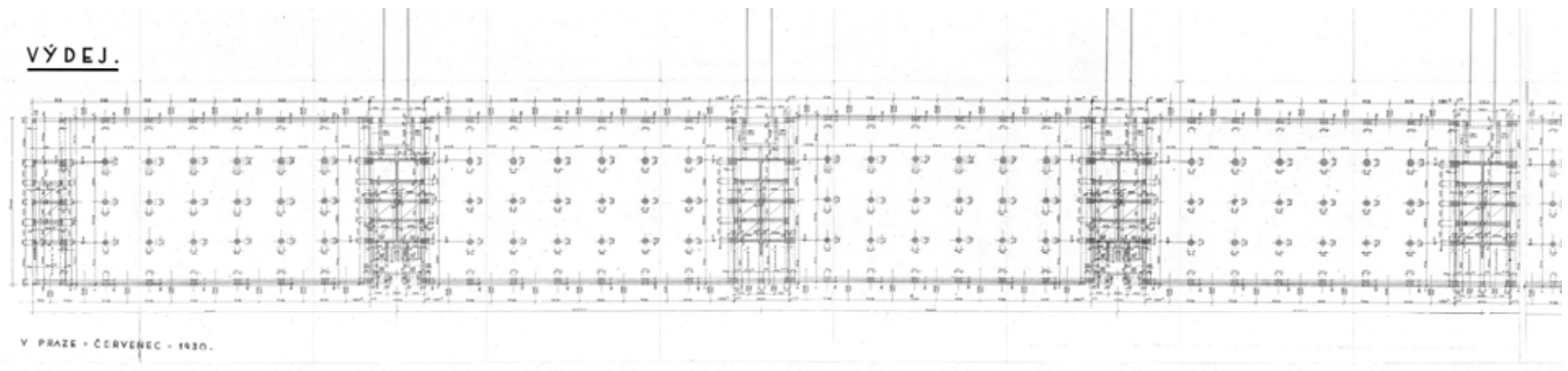




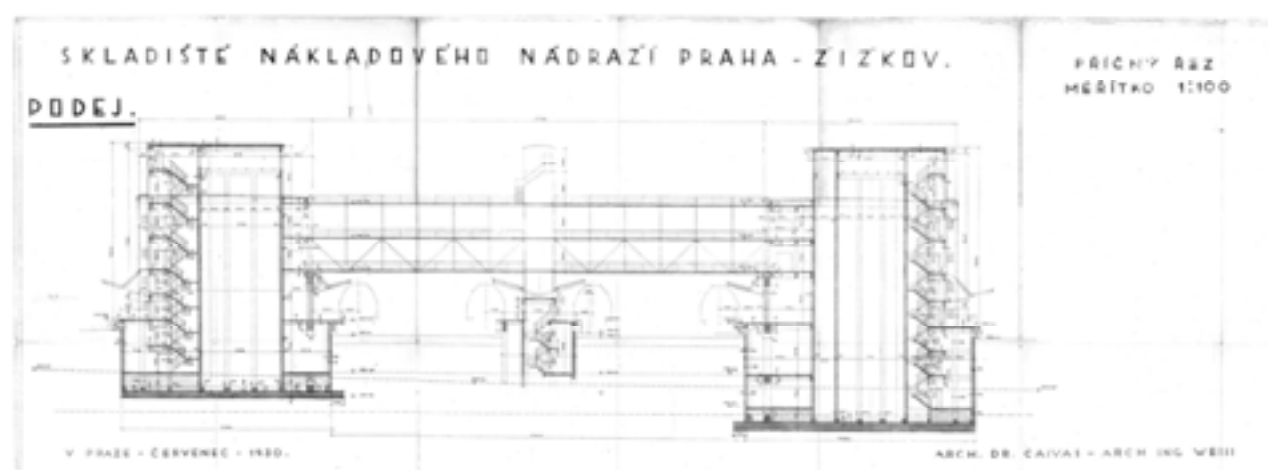
PŮVODNÍ PLÁNY, PŮDORYS SUTERÉNU



VÝDEJ.

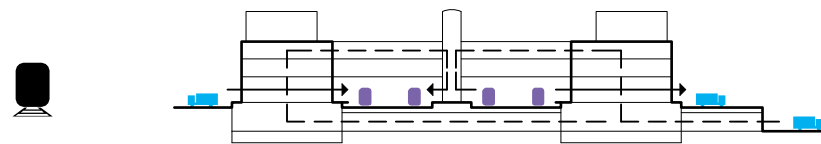


PŮVODNÍ PLÁNY, PŘÍZEMÍ



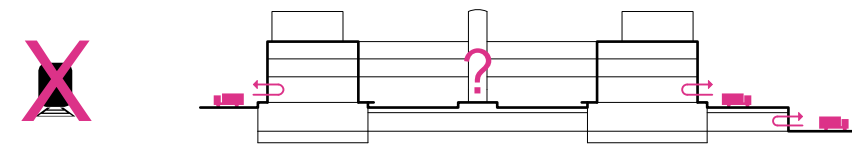
0 5 10 30 m

PŮVODNÍ PLÁNY, ŘEZY



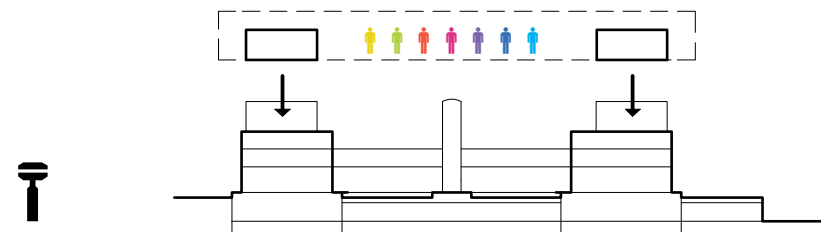
1936

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.



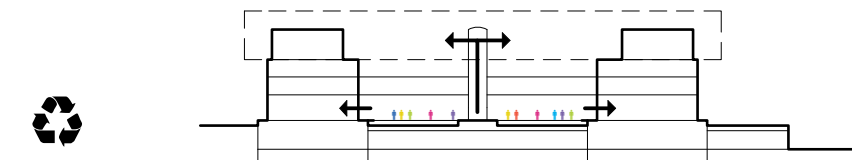
2002

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 obohacovali a nevytvářely bariéry, jsou zvednuty a maximálně transparentní.

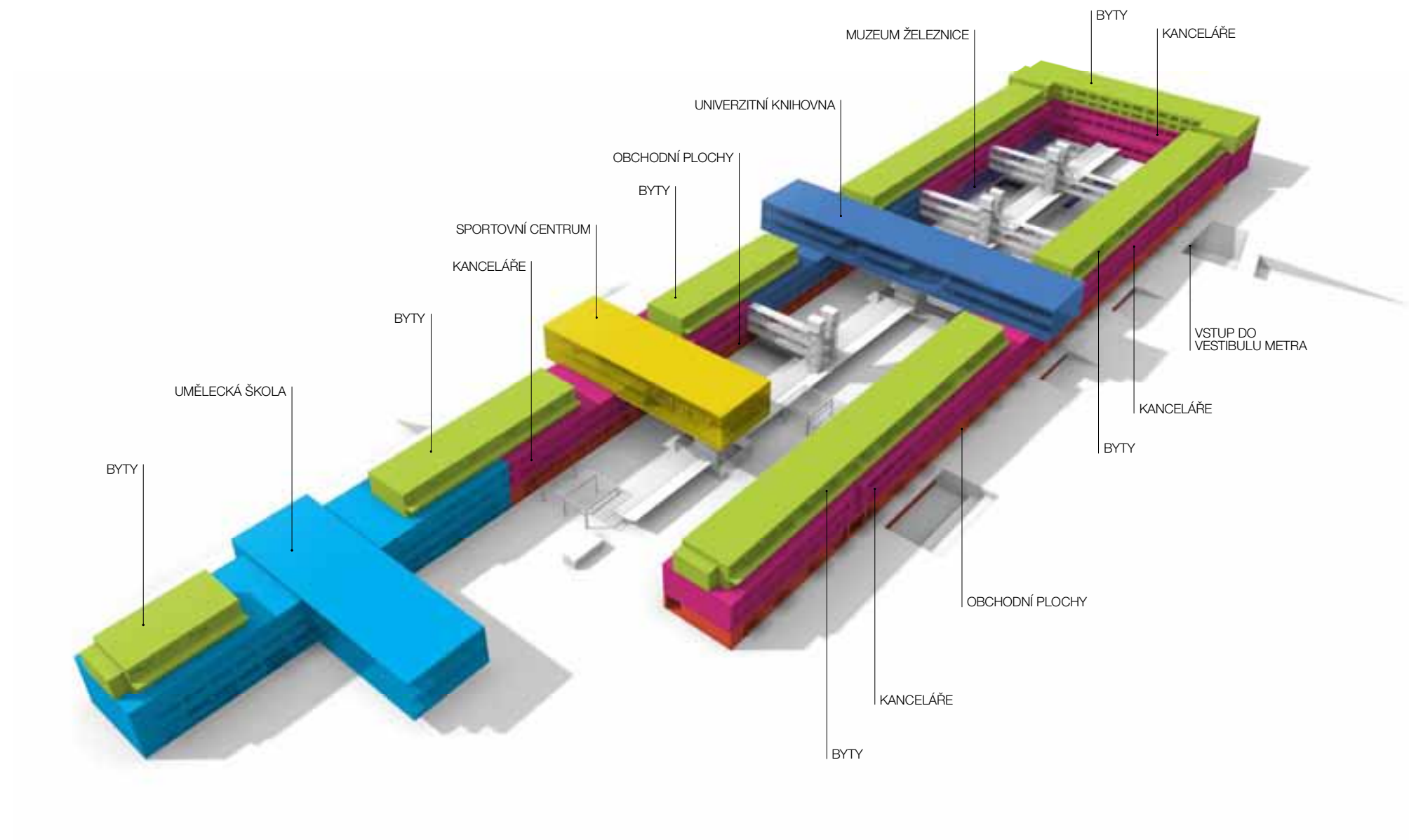
Parter objektu tvoří především komerční prostory. Vnitřní fasády jsou lemovány obchodní pasáží. Původní výtahové věže jsou částečně zachovány a využity jako venkovní terasy. Nádraží uzavírá venkovní expozice muzea železnice, která částečně zachovává kolejiště a podtrhuje původní význam budovy.

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.

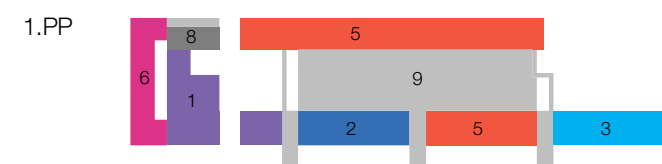
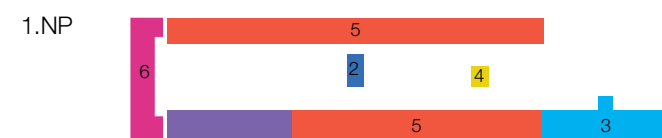
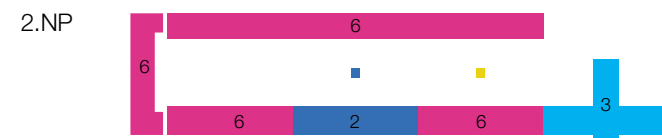
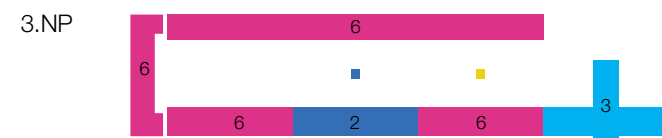
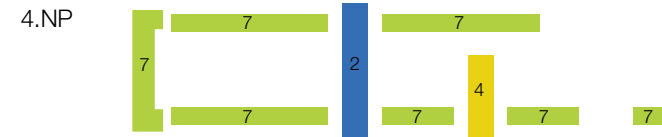
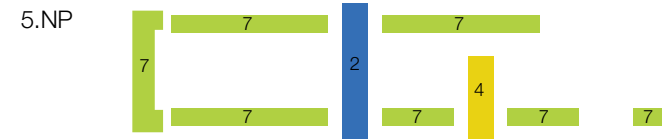
Původní administrativní objekt v čele nádraží funguje tak jako dříve zcela samostatně. Uzavírá střední prostor. Záměrně kryje samotnou páteř nádraží. Ta je propojena s okolím průchodem v suterénu, který navazuje na stanici metra a v přízemí skrze otevřenou pasáž. Vzniká tak moment překvapení po vstupu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



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.

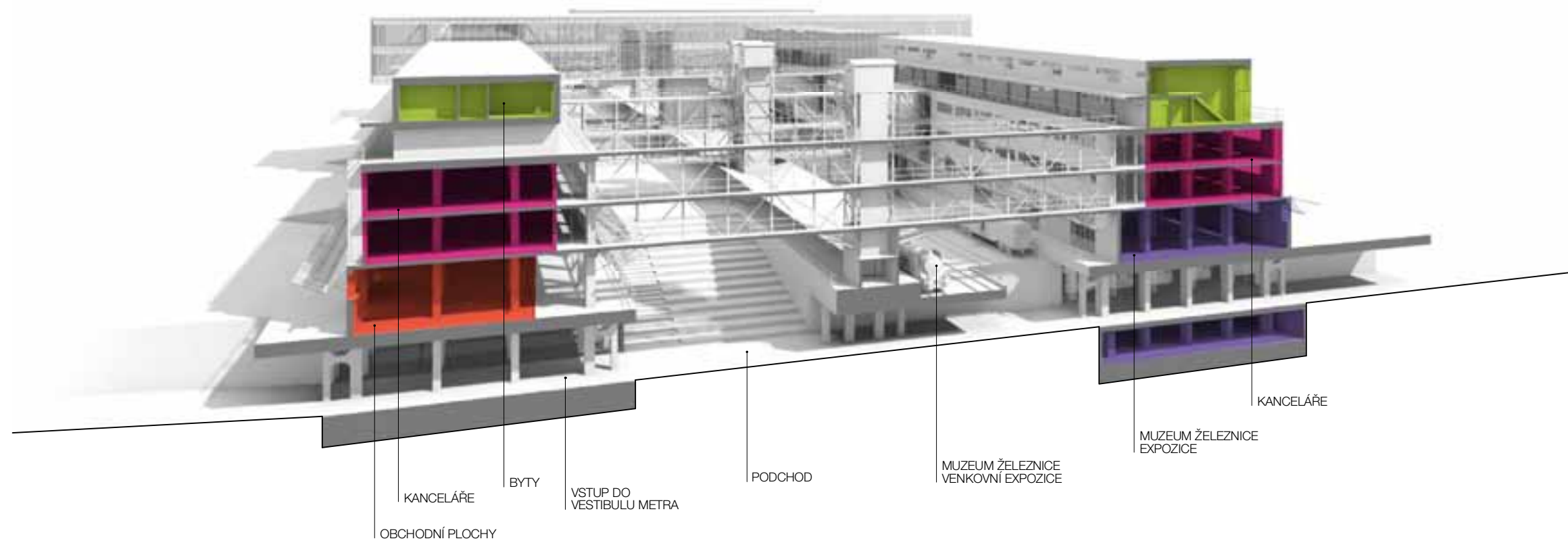
Nad objekt původní administrativní budovy jsou nadstavěny dvě podlaží bytových jednotek, umístěných k východní i západní fasádě se střední přístupovou chodbou.

#### 8 MHD

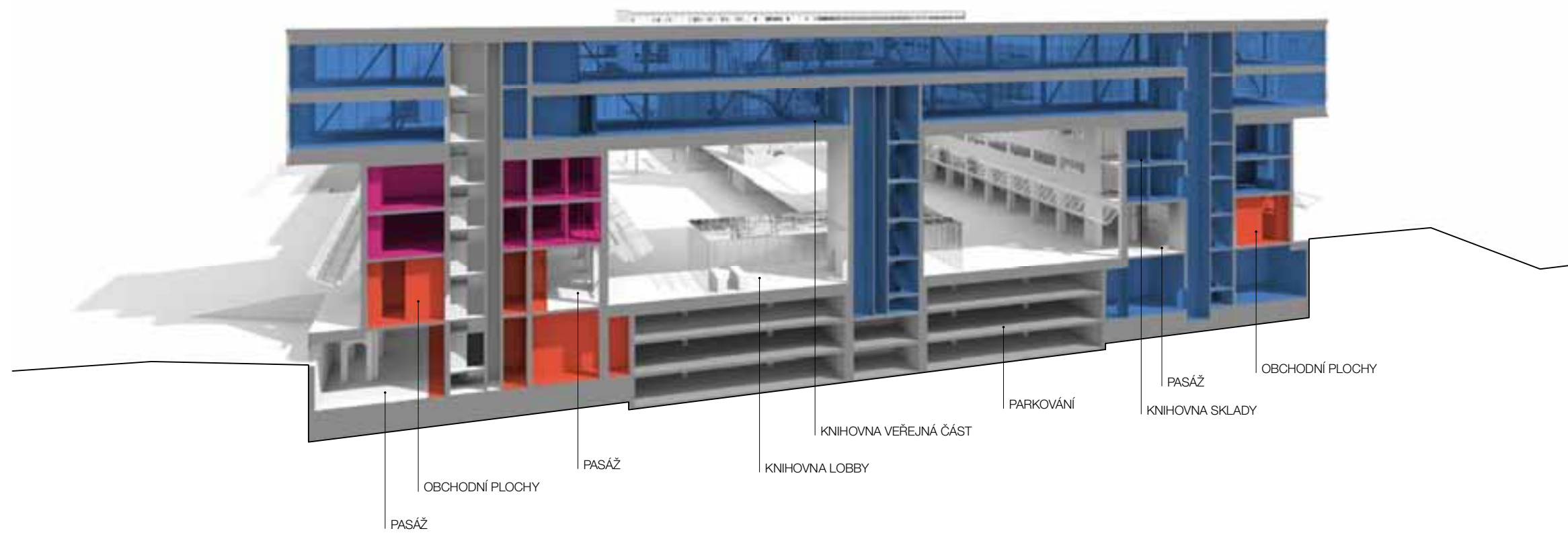
Ve svém návrhu uvažuji s plánovanou výstavbou metra D. Vestibul metra je umístěn do suterénu severního křídla. Navazuje přímo na podchod v místě propojovacích tunelů a dále na zastávky tramvají v ulici Jana Želivského

#### 9 PARKOVÁNÍ

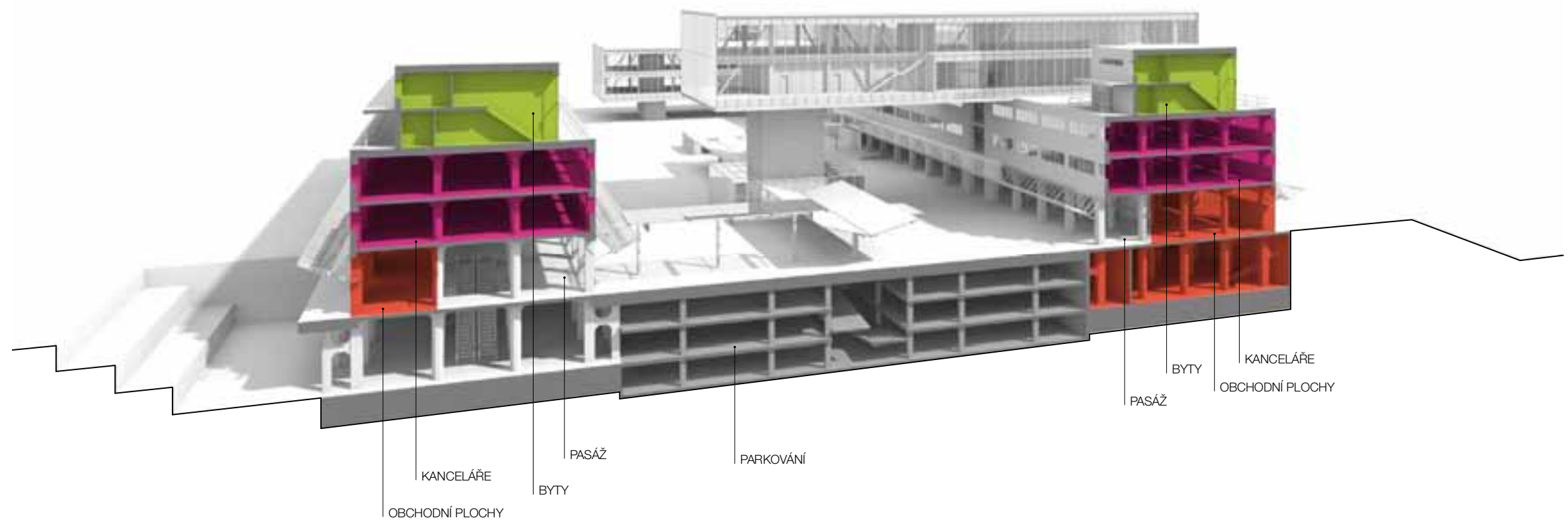
Do části středu jsou doplněny tři podlaží podzemního parkování, propojené s parterem skrze výtahové věže.



PROSTOROVÝ ŘEZ A



PROSTOROVÝ ŘEZ B



PROSTOROVÝ ŘEZ C



zachování atmosféry industriální architektury



oživení a posílení páteře nádraží

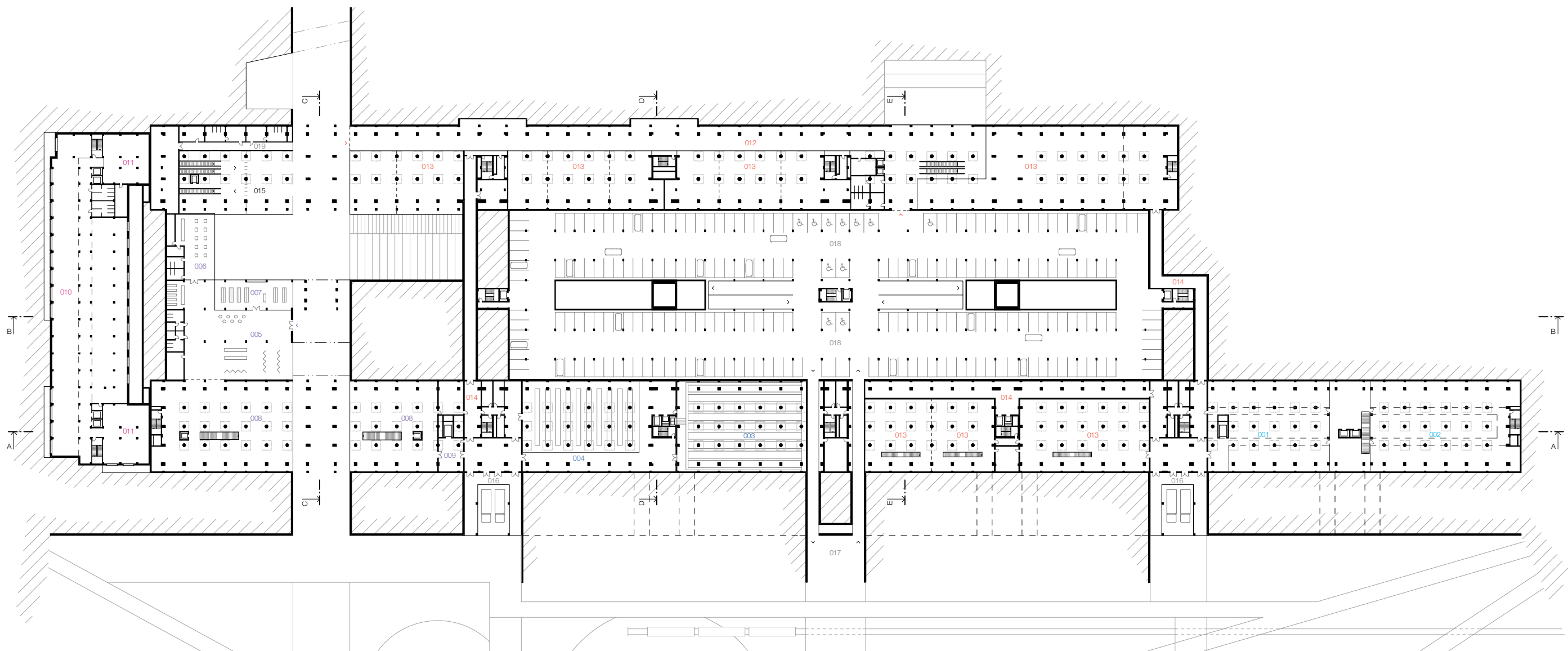


intenzivní využití veřejného prostoru



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

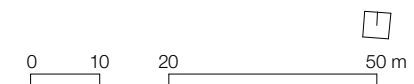
- 012 PASÁŽ
- 013 OBCHODNÍ JEDNOTKY
- 014 ZÁSOBOVÁNÍ

MHD

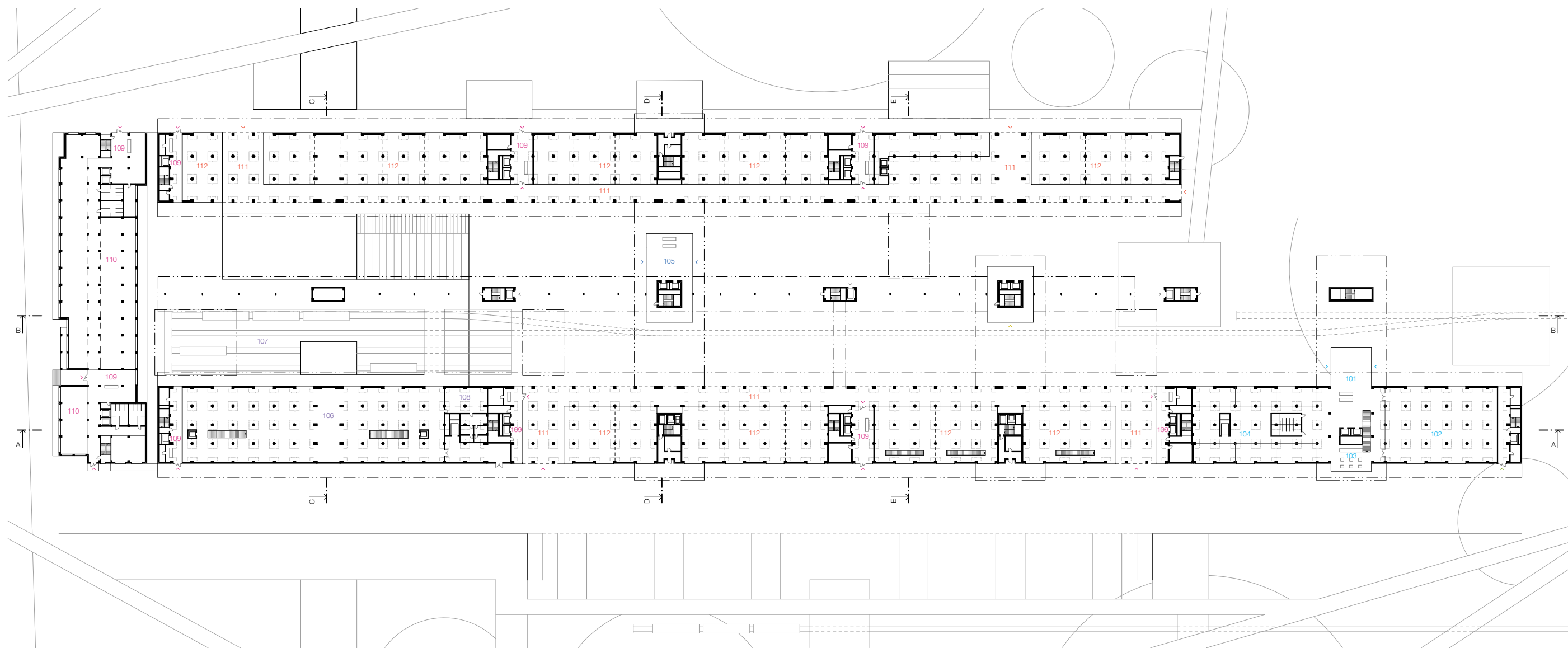
- 015 VESTIBUL METRA

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

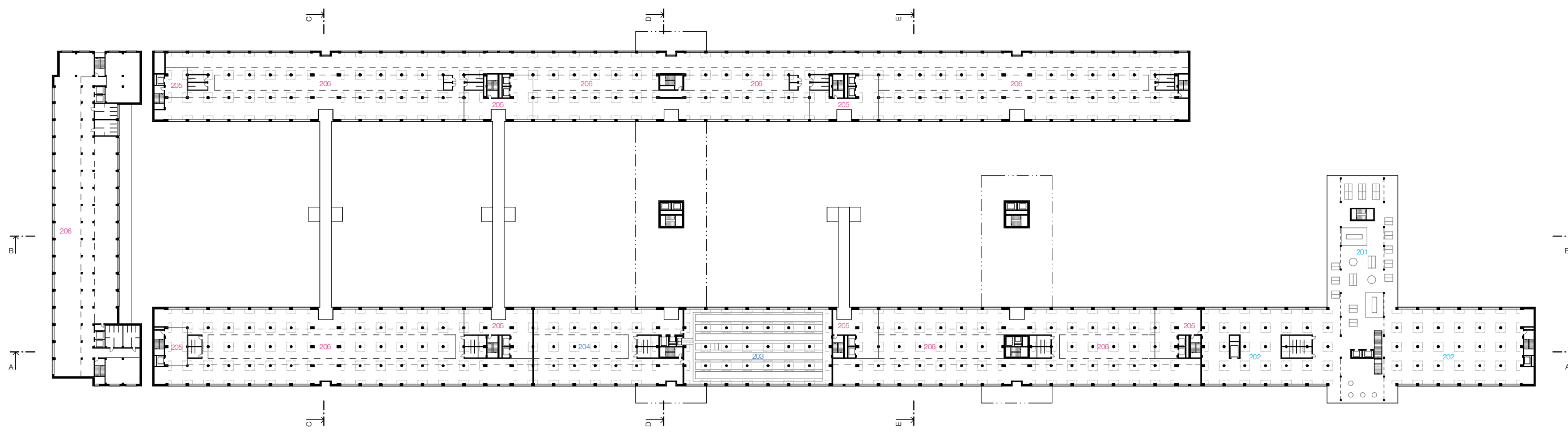
KANCELÁŘSKÉ PLOCHY  
 109 VSTUPNÍ LOBBY  
 110 KANCELÁŘE

OBCHODNÍ PLOCHY  
 111 PASÁŽ  
 112 OBCHODNÍ JEDNOTKY

SPORTOVNÍ CENTRUM  
 113 VSTUPNÍ HALA



PŮDORYS 1.NP



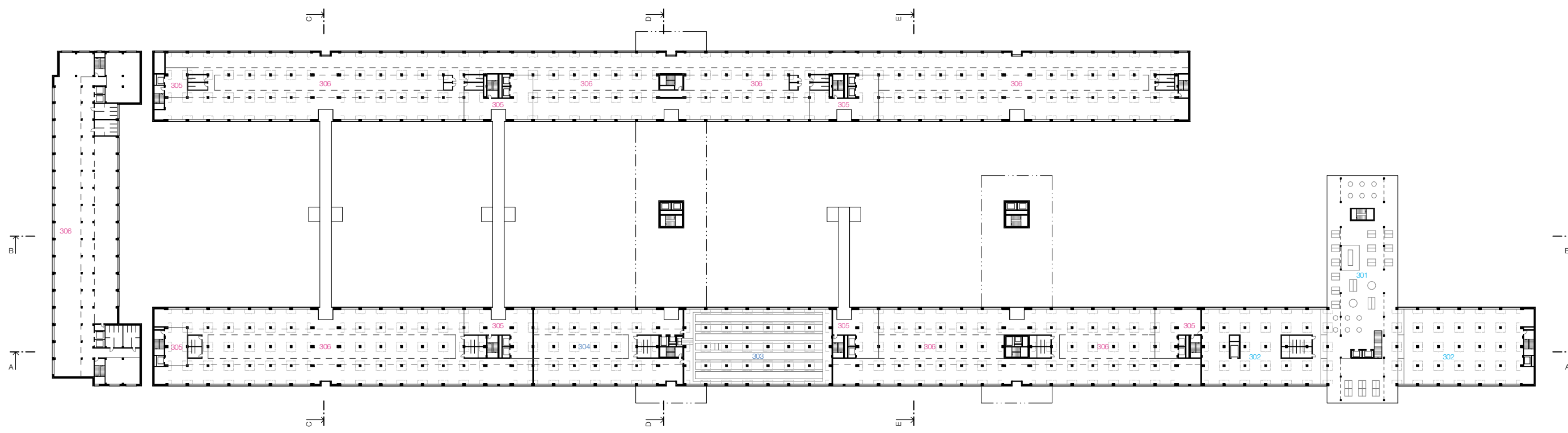
UMĚLECKÁ ŠKOLA  
 201 ATELIERY  
 202 DÍLNY

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA  
 203 SKLADY KNIH  
 204 ZAMESTNANCI

KANCELÁŘSKÉ PLOCHY  
 205 VSTUPNÍ LOBBY  
 206 KANCELÁŘE

0 10 20 50 m

PŮDORYS 2.NP



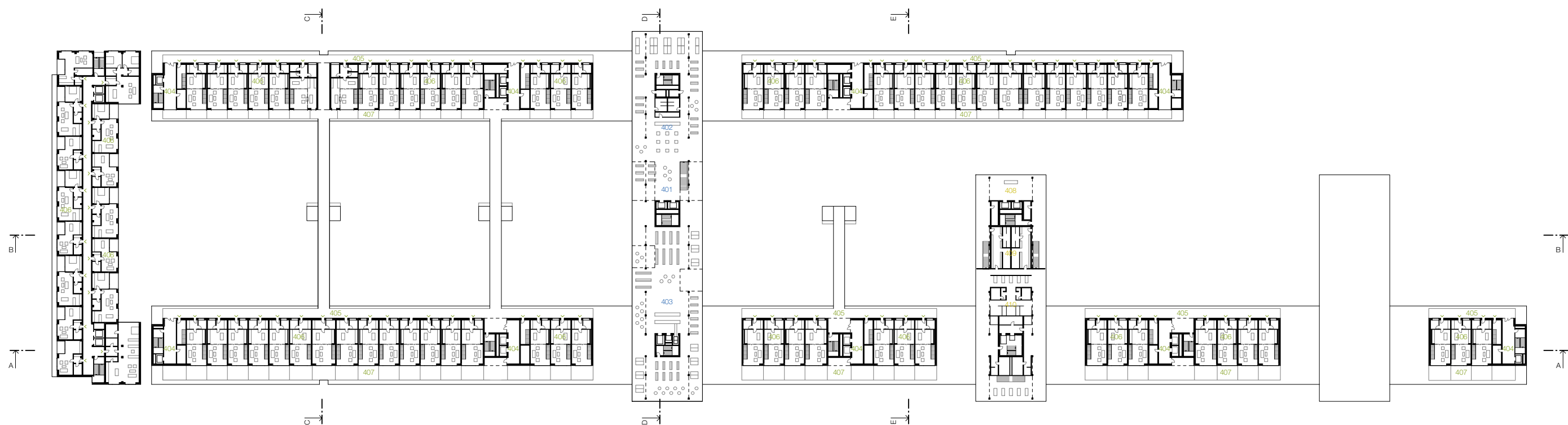
UMĚLECKÁ ŠKOLA  
 301 ATELIERY  
 302 DÍLNY

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

BYDLENÍ

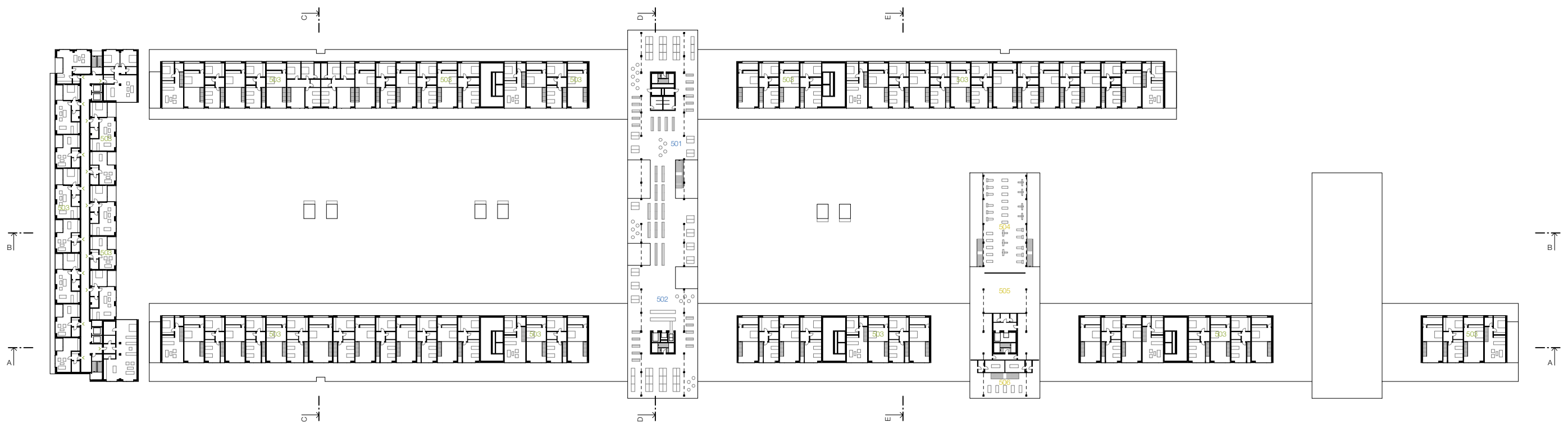
- 404 VSTUPNÍ PROSTORY
- 405 PAVLAČ
- 406 BYTY
- 407 TERASY

SPORTOVNÍ CENTRUM

- 408 RECEPCE
- 409 ŠATNY
- 410 WELLNESS



PŮDORYS 4.NP



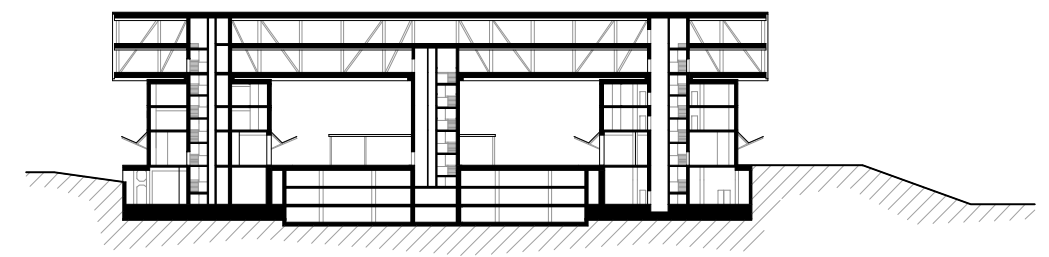
UNIVERZITNÍ KNIHOVNA  
 501 VOLNÝ VÝBĚR  
 502 VÝDEJ KNIH

BYDLENÍ  
 503 BYTY

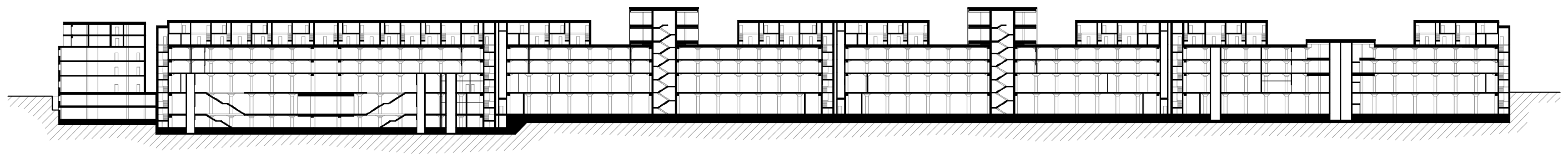
SPORTOVNÍ CENTRUM  
 504 FITNESS  
 505 MULTIFUNKČNÍ HALA  
 506 MASÁŽE



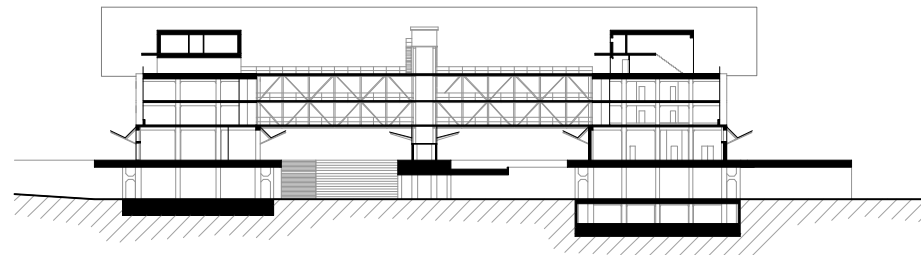
PŮDORYS 5.NP



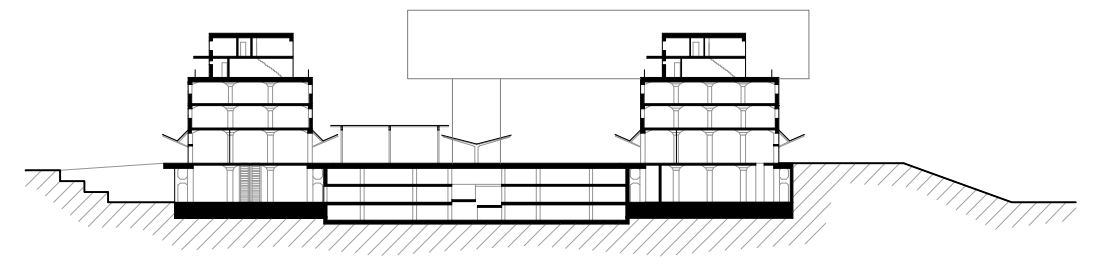
ŘEZ D-D



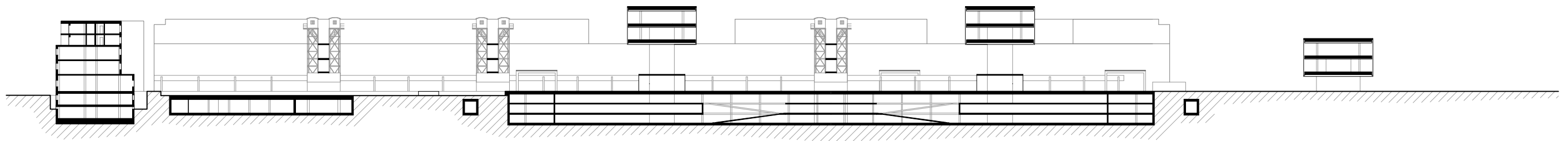
ŘEZ A-A



ŘEZ C-C



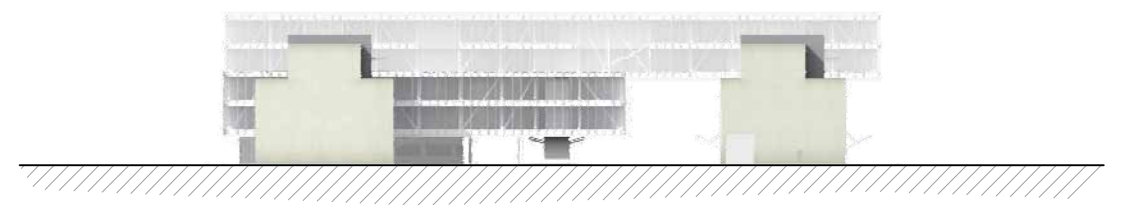
ŘEZ E-E



0 10 20 50 m

ŘEZ B-B

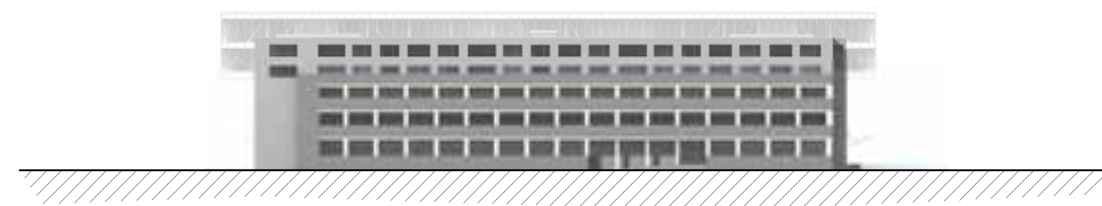




POHLED VÝCHODNÍ



POHLED JIŽNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



POHLED SEVERNÍ

## ZÁVĚR

Doplněním nového kontextu nabude nákladové nádraží Žižkov na významu. Je třeba maximálně využít potenciál historické budovy. Není však na místě budovu konzervovat. Je to proti smyslu samotné podstaty jejího funkcionalistického významu. Vzhledem k rozsahu objektů je nutné hledat využití kombinující několik funkcí, jejich vzájemnou interakci, synergii.

#### PUBLIKACE

"Campus and the City", Hoeger, K., Christiaanse, K., Zurich 2007

"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

#### WEB

[www.uppraha.cz](http://www.uppraha.cz)

[www.czso.cz](http://www.czso.cz)

[www.tadynenideveloperovo.cz](http://www.tadynenideveloperovo.cz)

[www.zastarouprahu.cz](http://www.zastarouprahu.cz)

[www.oma.com](http://www.oma.com)

[www.stevenholl.com](http://www.stevenholl.com)

#### DALŠÍ

Diplomová práce Zuzany Drahotové, AR 2010/2011, ZS, FA ČVUT

Ing. Jana Hartmanová - Centrum informačních a knihovnických služeb VŠE

Stáňa Bořilová - Lokální knihovna FBMI

Dlouhodobý záměr Vysoké školy umeleckoprumyslové v Praze na období 2011–2015

#### KONZULTACE

Ing. arch. Jan Aulík

Ing. arch. Zuzana Drahotová, MSc Arch

Ing. Jiří Ostřanský - statické řešení

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Roman Chvilíček  
AR 2010/2011, LS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) **NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV**

(AJ) **RAIL FREIGHT STATION ŽIŽKOV**

**JAZYK PRÁCE:** **ČEŠTINA**

<b>Vedoucí práce:</b>	Ing. arch. Jan Aulík	<b>Ústav:</b> 15127 Ústav navrhování I
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Štěpán Kubiček	
<b>Klíčová slova:</b> (česká)	Revitalizace, industriální architektura, Prague Urban Campus	
<b>Anotace:</b> (česká)	Cílem projektu je nalezení nového využití areálu Nákladového nádraží na Žižkově. Projekt se zaměřuje na samotnou konverzi objektů nákladového nádraží, které ztratilo své využití. Konzervace budovy je proti smyslu samotné podstaty jejího funkcionalistického významu. Vzhledem k rozsahu objektů je nutné hledat využití kombinující několik funkcí, jejich vzájemnou interakci, synergii. Je třeba udělat revizi, přetvořit.	
<b>Anotace:</b> (anglická)	The aim of this diploma thesis is to find a possible reuse of Freight station Žižkov. Project is focused on adaptation of the old buildings. The station have lost its function. Conservation of the old building is against the meaning of functionalism. Because of the large-scale project it is necessary to find combination of several functions and its interaction, synergy. It is necessary to make revision, recreate.	

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“  
(Celý text metodického pokynu je na [www.FA-studium/ke-stazeni](http://www.FA-studium/ke-stazeni))

V Praze dne 20.května 2011

podpis autora-diplomanta

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

