



KONVERZE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV
FA ČVUT 2012/2013 ZUZANA KODEŠOVÁ

OBSAH:

ZADÁNÍ	4
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	5
ANALÝZY	
Praha	8
lokalita	12
NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ	
charakter místa	18
historický vývoj	19
historie nákladového nádraží	20
plány do budoucna	22
NÁVRH	
situace širších vztahů	26
urbanistický koncept	27
nově navržené hmoty	28
funkce	29
FF UK současný stav	31
koncept	32
schéma fakulty	33
půdorysy	34
pohledy	39
řezopohledy	41
řez původní budovou	43
vizualizace	44

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: ZUZANA KODEŠOVÁ
AR 2012/2013, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

KONVERZE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV
(ČJ)

REVITALIZATION OF THE FREIGHT RAILWAY STATION ŽIŽKOV
(AJ)

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing. arch. Jan Aulík	Ústav: 15127
Oponent práce:	Mgr. A. Aleš Lapka	

Klíčová slova
(česká): Konverze, Žižkov, fakulta

Anotace
(česká):

Budovy nákladového nádraží představují sami o sobě mimořádný areál. Jejich konstrukční a architektonické řešení spolu s velikostí jsou ojedinělé. Stal se nedílnou součástí Žižkova a výrazně dotváří výjimečný charakter místa.
Cílem této práce bylo této funkcionalistické stavbě nalézt přiměřenou formu využití objektu tak, aby se uvolnění areál bývalého nákladového nádraží stal územím pro pohyb lidí a současně respektoval hodnoty této industriální stavby.

Anotace
(anglická):

Buildings of the freight station are on its own an exceptional building complex. Its structural and architectural design combined with size is rare. Through time it's become integral part of Žižkov that creates a special character of this place.
Goal of this work was to find an adequate form of this functionalism building that would change sparse freight station complex into an area full of life. At the same time design respects values of this industrial building.

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)

V Praze dne 4. ledna 2013

Zuzana Kodešová

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Zuzana Kodešová
datum narození: 17. 7. 1987
akademický rok / semestr: ZS 2012/2013
ústav: 15127 Ústav navrhování I
vedoucí diplomové práce: Ing. arch Jan Aulík

téma diplomové práce: Nákladové nádraží Žižkov
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování
3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Tématem diplomové práce je konverze budovy bývalého Nákladového nádraží na Žižkově. Jejím cílem je nalezení přiměřené formy využití objektu tak, aby se uvolnění areál bývalého nákladového nádraží stal územím pro pohyb lidí a současně respektoval hodnoty této industriální stavby.

Analýza nákladového nádraží	
Urbanistický koncept nádraží	
Situace širší vztahy	1:5000
Řešené území	1:2500
Půdorysy, řezy, pohledy řešené části budovy nádraží	1:400
Vizualizace	
Autorská zpráva	
Model	1:2000

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Tématem mé diplomové práce je konverze budovy bývalého Nákladového nádraží na Žižkově. Otázka využití žižkovského brownfieldu, kolejíště, i samotného nádraží je v posledních letech velice diskutovaná. Odpovědi na ni hledala celá řada profesionálních studií, mnoho student-ských prací i studentský workshop. Podle současného územního plánu velká část území překladiště je určeno dopravě. Developerem pracujícím pro vlastníka České dráhy je Sekyra Group, který ve spolupráci s ním vypracoval studii pro změnu územního plánu. Developery navrhovaná změna územního plánu chtěla následující: z původního železničního překladiště by na území měla převládat smíšená městská funkce, dále občanská vybavenost, parkové plochy a obytná zóna. Navrhovaná změna územního plánu počítá s demolicí stávající historické budovy skladů a protažením Olšanské třídy, tzv. Jarovskou spojkou, která by vedla přes území a dále by se po stopě stávajících kolejí napojila v místě Spojovací ulice na plánovaný okruh. Plánem developerů pozemků je postavit zde nové městské centrum Prahy 3 s dominujícím, nově koncipovaným městským bulvárem.

Tato studie obsahuje řadu kontroverzních témat, které vyvolaly diskusi hlavně nad otázkou zachování, či zbourání nádražního komplexu. Ke dni 30.11 2012 bylo již po třetí nádraží vyhlášeno kulturní památkou.

Pro mě představují budovy nádraží nejvýraznější symbol industriální doby Žižkova v 19. a první poloviny 20. stol. Pokud bude toto území řešeno a zastavěno bez ohledu na svou historii, ztratí svou identitu a jedinečnost. Cílem této práce je nalezení přiměřené formy využití objektu tak, aby se uvolněný areál bývalého nákladového nádraží stal územím pro pohyb lidí a současně respektoval hodnoty této industriální stavby.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Tato práce je zaměřena zejména na řešení konverze budovy nákladového nádraží a prostor v bezprostřední blízkosti. Přesto je nutné alespoň koncepčně řešit prostory bývalého kolejíště, pro stanovení důležitých vazeb mezi okolím a samotným objektem nádraží. Pro stanovení zastavitelných ploch a základní dopravní obslužnosti území jsem použila územní studii vypracovanou Ing. arch. Sedlákem. Nádražní budova vizuálně ukončuje Olšanskou třídu administrativní průčelní budovou, její křídla ji však respektují a prodlužují ji do středu celého území. V konceptu i v samotném návrhu se tuto osu snažím zesílit, měla by se stát tepnou proudících lidí, přinést do vnitrobloku život. Uvažuji, že v parteru nádraží bude soustředěna občanská vybavenost a areál by se měl stát centrem celé lokality. Souběžně s touto osou procházejí po vnějších stranách nádraží pěší zóny. Vzhledem k velké rozloze skladovacích křídel nádraží budu podchod pod budovou napojující se do původního tunelu nebo vytvářím průchody v prvním patře umožňující přístup do vnitrobloku i z bočních stran.

NOVÉ VYUŽITÍ

Při hledání nového využití objektů skladů jsem vycházela ze záměru zachovat unikátní architektonické řešení, vdechnout atmosféru vnitřních prostor i prostranství mezi budovami a především do nich přivést život. V tomto prostoru by měl vzniknout hlavní veřejný prostor lemovaný živým městským parterem. Parter by měl nabízet veřejnou vybavenost formou komerčních a společenských zařízení (jako jsou obchody, kavárny, služby).

Do dalších pater nádraží navrhuji:

národní filmový archiv, který by využil i rozsáhlé podzemní prostory, a využil by vysokou

únosnost stávající betonové konstrukce a efektivně by využil atypickou modulaci skeletu

vědecký inkubátor

studentské ubytování

v podzemním patře garáže s centrálním vstupem z průchodu pod nádražím, na který navazují obchodní plochy.

Původní administrativní budovu v čele bourám a nahrazuji ji novou budovou, jedné z více budov filozofické fakulty UK v Praze.

Sídlem filozofické fakulty je budova na náměstí Jana Palacha, která disponuje 8000 m². Fakulta užívá i mnoho dalších pracovišť rozmístěných po celé Praze. Některé prostory patří do správy Karlovy Univerzity, některé má v pronájmu. Tato decentralizace pracovišť, v některých případech i jejich dělení komplikuje provoz fakulty, vzájemnou komunikaci a zvyšuje prostorové nároky. I přes jejich velký počet chybí fakultě 7000 m² čisté užitné plochy, vzhledem k velkému počtu studujících. Z tohoto důvodu hledá nové prostory, které by tento deficit eliminovaly, a současně by snížil počet pracovišť. Z tohoto důvodu jsem se rozhodla umístit právě filozofickou fakultu do prostor nádraží.

KONCEPT

Návrh areálu filozofické fakulty je inspirován její rozmanitou strukturou a jejím specifickým charakterem. Fakulta nabízí téměř 70 studijních oborů, přičemž jednotlivé obory navštěvují velice rozdílné počty studentů. Myslím, že právě tímto se fakulta odlišuje od všech ostatních. Proto jsem se snažila tento charakteristický rys akcentovat v samotném návrhu. Nově navržený areál je složen z několika různě velkých vzájemně propojených samostatných objektů (budov), některé z nich jsou zachovány z budov původního nádraží, jiné jsou nově dostavěny. Vnitřní prostory jsou navrženy tak, aby vyhověly požadavkům filozofické fakulty, její struktury a jednotlivým oborům. Celý prostor školy je zastřešen prosklenou střechou. Tímto konceptem vznikne cosi, co je školním areálem, kde jednotlivé objekty odpovídají požadavkům školy, a zároveň jedinou budovou, kde se mohou studenti pohybovat a "žít". Zastřešením jedinou prosklenou střechou nad všemi budovami vznikne atrium, které umožní celoroční komfortní provoz studentů a zaměstnanců školy, dále vytváří přirozené shromažďovací plochy se zelení a rozšiřuje společné plochy v interiéru vlastní školy.

NÁVRH

Strukturu a požadavky školy jsem konzultovala s děkanem filozofické fakulty doc. PhDr. Michalem Stehlíkem, Ph.D. Měla jsem možnost nahlédnout do architektonické studie nové budovy v prostorách Invalidovny zpracované pro filozofickou fakultu. Pro účely této studie byly stanoveny ústavy, které by se měly do nové budovy přestěhovat. Jsou to zejména jazykovědné obory, ústav informačních studií a knihovnictví, katedra psychologie, pedagogiky nebo politologie.

Nově navrhovaná budova filozofické fakulty je rozdělena do 5 samostatných objektů vzájemně propojovaných komunikačními můstky v různých výškových úrovních. Zastřešením celého prostoru vzniká uvnitř na jedné straně průchozí pasáž přístupná veřejnosti, od které je odděleno vnitřní atrium školy přístupné pouze studentům. Do prostor veřejné pasáže je umístěn prostor restaurace a prostor knihkupectví pro beletrii i odbornou literaturu.

Z atria je vstup do přilehlých objektů. V přízemí budov fakulty jsou prostory určené pro všechny studenty bez rozdílu studijního zaměření, jako je například velká knihovna se studovnou nebo informační a tiskové centrum. Od druhého nadzemního patra jsou umístěny jednotlivé učebny, kapacitně se pohybující od 10 do 30 studentů. K těmto učebnám jsou přidružené jednotlivé pracovny pedagogů se zázemím, příručními knihovnami, archivy a sklady. V areálu jsou umístěny 2 velké posluchárny s kapacitou 250 osob, která svým umístěním umožňuje využití školou i veřejností.

KONSTRUKCE

Z hlediska konstrukčního řešení jsou zvlášť řešeny původní a nové budovy.

původní budovy skladů:

U stávajících objektů je zachována nosná konstrukce. Budou vybourány nové komunikační uzly schodiště a výtahy. Původní okna mají parapet 1750 mm, což je pro potřeby školy nedostačující pro pobyt osob v místnosti, nová fasáda bude citlivě akcentovat původní myšlenku fasády, parapet bude snížen na 900 mm.

nové objekty:

Nové objekty jsou pojaty v duchu moderní funkcionalistické architektury a měly by s původními tvořit jeden architektonický celek. Snažím se doplnit původní budovy nádraží novými hmotami tak, aby bylo na první pohled patrné, co je původní a co nové. Zároveň se snažím respektovat původní principy a myšlenky návrhu nádražních budov. Okna ve fasádě akcentují jednotlivé místnosti uvnitř budovy a tím se skladba místnosti propisuje do celkového vzhledu. Zasedací místnosti, kavárna a knihkupectví jsou osazeny velkými prosklenými plochami. Učebny mají velká okna s parapetem. Pro část fasády, průčelí pasáže a doplnění betonové fasády do úrovně střechy je použito strukturální zasklení. Východní a západní část pod střechou má elektricky ovládaná okna.

Konstrukčně je budova řešena jako železobetonový skelet, kde na rozdíl od původních objektů jsou použity optimální moduly pro rozpětí. Skelet je zpevněn vnitřním jádrem a nosné moduly jsou většinou v modulu 7,5 x 6,5 m.

Střechu navrhuji jako jeden celek. Nosný systém střechy bude ocelová konstrukce na ocelových sloupech s orientací příhradových vazníků kolmo na hlavní osu nádraží. Kolmo na systém příhradových vazníků je systém příhradových nosníků. Plášť střechy je dvakrát zalomen ve sklonu 10° sklon střechy, pro lepší těsnost spojů a spár zasklívacích jednotek. Pokud by byl sklon nižší mohlo by dojít vlivem pomalého odtoku srážkové vody ze střešní plochy k nadměrnému hromadění nečistot na zasklívacích jednotkách především v okolí zasklívacích spár a krycích lišt. Povrch střechy je dvojité sklo, přičemž vrchní vrstva bude osazena determálním sklem. Pro údržbu střešní konstrukce jsou součástí provozní lávky.

Zastřešený prostor by měl být temperovaný, nikoliv vytápěný. Skleněný obvodový plášť má pod střechou na západní a východní straně otvíravá okna pro přirozené větrání využívající převládající proudění vzduchu. V konstrukčním systému jsou zabudované stínící rolety. V interiéru atria a pasáže je umístěna zeleň včetně stromů a vhodně zvolený výběr rostlin na volně přístupných střechách. Projekt počítá s možností přístupu studentů na střechy obou rekonstruovaných budov.

POŽÁRNÍ ŘEŠENÍ

Z důvodu protipožárních opatření je v každém samostatném objektu požární únikové schodiště s východem na volné prostranství mimo budovu osazené elektricky ovládanými zámky. Tento systém bude užíván pouze v případě požáru. Vzhledem k tomu, že požární únikové cesty jsou vedeny přímo mimo budovy, nejsou požárními únikovými cestami pasáž a atrium. To umožní použití ocelových nosných prvků opatřených protipožárními nátěry. Bylo konzultováno s požárním.

PRAHA

Praha je významnou metropolí střední Evropy a hlavním městem České Republiky. Tvoří politické, hospodářské, vědecko-výzkumné a kulturní centrum státu s bohatým historickým a kulturním dědictvím.

Pro Prahu je charakteristický koncentrický růst kolem silného historického jádra, které dodnes plní aktivní úlohu městského centra. Území Žižkova je součástí prstence čtvrtí kolem historického jádra se svými lokálními centry. Místní centra vznikala jednak z jádrových území historických obcí připojených k Praze, jednak jako centra novodobých sídlištních celků. Podle typu, hustoty zástavby a bezprostřednosti vazeb lze v prostoru města vymezit tzv. pásma města: historické jádro města, vnitřní a vnější kompaktní město a vnější pásmo.

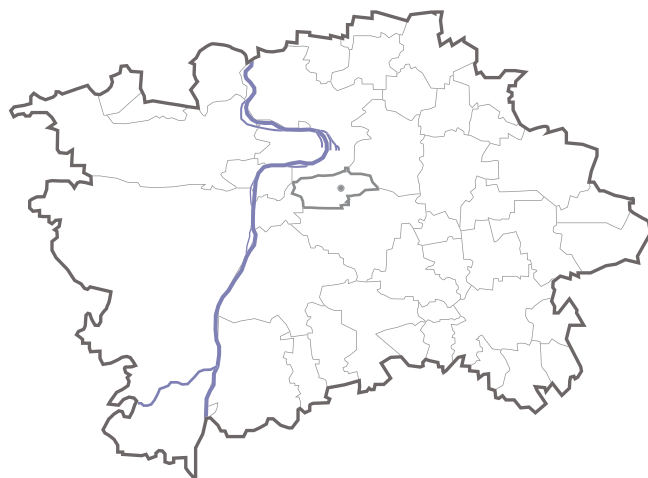
HISTORICKÝ VÝVOJ PRAHY

Základ pražského osídlení v moderním pojetí města se samosprávou a městskými právy tvořila čtyři samostatná města, a to Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany. Ke spojení do jednoho městského celku došlo až r. 1784, kdy vzniklo statutární město Praha s cca 70 000 obyvateli na území 8 km² (v roce 1850 byl přičleněn Josefov, v roce 1883 Vyšehrad).

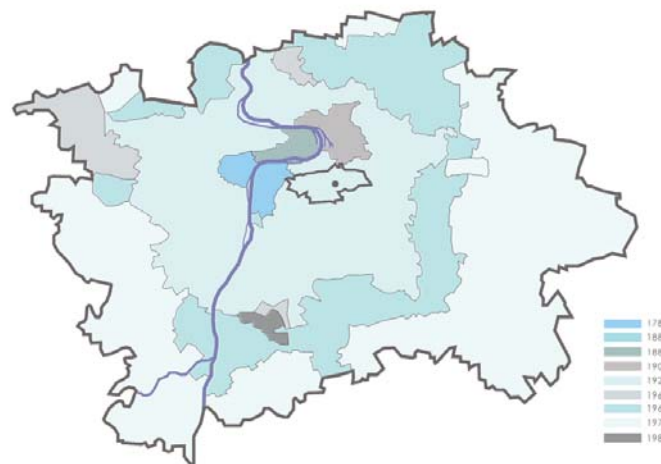
Do konce 19. stol. (1901) vznikla a k Praze byla připojena předměstí Smíchov, Královské Vinohrady, Žižkov, Košíře, Libeň, Nusle, Vršovice, Karlín, Bubeneč, Podolí, Vyšehrad, Holešovice-Bubny. Ve městě žilo na ploše 19,8 km² cca 223 700 obyvatel. Další rozšiřování hranic města proběhlo v letech 1922 (Velká Praha) a 1968. V roce 1974 bylo připojeno dalších 30 obcí, Praha dosáhla 496,1 km².

HUSTOTA OBYVATEL

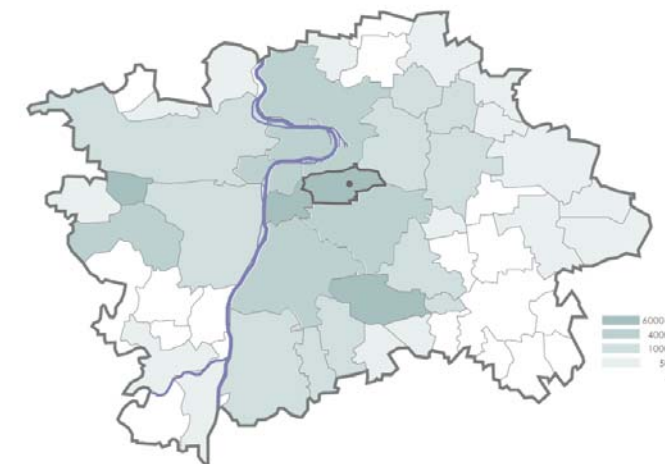
Rozložení obyvatelstva Prahy není dlouhodobě stabilní. Dochází k vysídlování především celoměstského centra města a nárůstu počtu obyvatel v nové zástavbě. V letech 2001 až 2010 úbytek obyvatel zaznamenali v městských částech Prahy 1, 11 (o 2 až 4 tisíce osob), 4 a 2 (o 1700 a 700 osob). Naopak v městských částech, které obepínají městské centrum a kde dochází k bytové výstavbě a revitalizaci domů (Praha 9, 14, 13 a 5) se počet obyvatel zvýšil o 7 až 12 tisíc osob. S výstavbou a revitalizací souvisí i nenápadně probíhající proces gentrifikace, tedy příliv bohatších obyvatel do opravených částí měst, kteří postupně vytlačují sociálně vyloučené či ekonomicky slabší obyvatele na periferie.



LOKALIZACE V RÁMCI PRAHY



HISTORICKÝ VÝVOJ PRAHY



HUSTOTA OBYVATEL

PRAHA

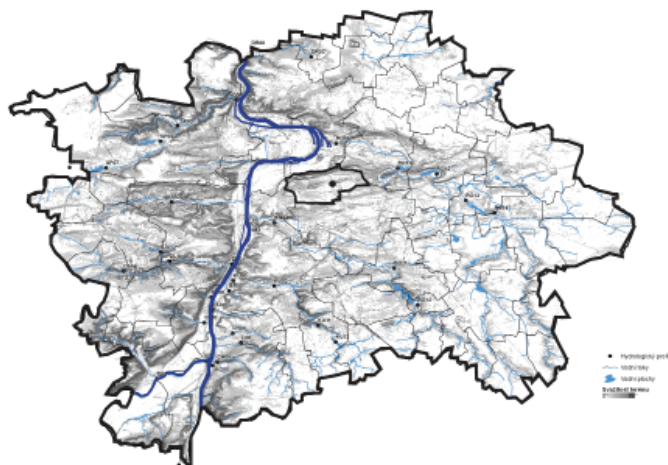
Morfologická členitost Prahy je poměrně značná, v jejím geomorfologickém utváření nápadně kontrastuje plošinný reliéf nejvýše položených míst s hluboce zaříznutými údolními Vltavy a jejích přítoků. Nejčlenitější reliéf vznikl na levém břehu Vltavy, kde hluboce zaříznuté potoky vytvořily řadu protáhlých výběžků leckdy končících až prudkými svahy v Pražské kotlině. Výškové rozpětí v Praze dosahuje 224 m, a to na relativně malém území. Nejvyšším místem je zarovnané návrší jihozápadně od Zličína s nadmořskou výškou 399 m. Nejnižším místem (177 m n. m.) je hladina Vltavy v místě, kde na severním okraji Prahy v Suchdole opouští území hlavního města.

SYSTÉM CELOMĚSTSKÉ ZELENĚ

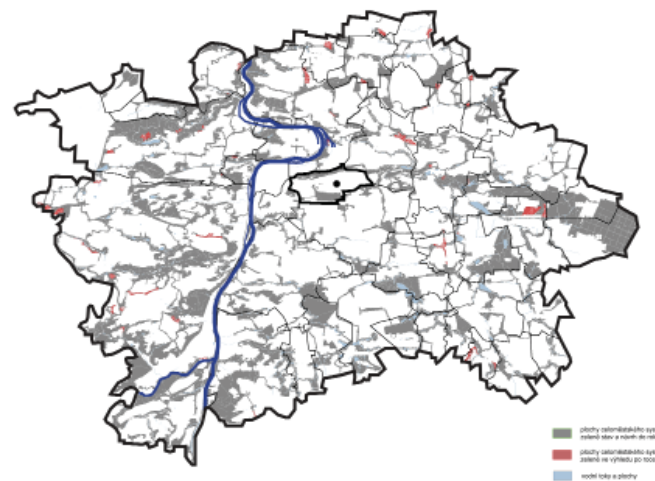
Pro území Prahy byly rozlišeny čtyři významné funkční kategorie: městská zeleň v charakteristicky urbanizovaném prostoru, zeleň v dochovalém přírodním prostředí většinou v území začleněném do některého z ochranných režimů (ÚSES, přírodní památka). Prostorová koncepce systému zeleně zahrnuje zelené klíny pronikající do intenzivně urbanizovaného území, rozvojové osy dotvářející prostorově a funkčně spojitý systém budovaný vzájemnými vazbami jednotlivých ploch, rozvojové uzly představující polyfunkční systém má silnou významovou hierarchii v pěti kategoriích: prvky celostátně významné, prvky celoměstsky významné, prvky místního významu, prvky doplňkové (prokompletac systému), ochranná pásma prvků I. kategorie.

VODNÍ TOKY V PRAZE

Územím Prahy protéká kromě Vltavy a Berounky ještě 360 km drobných vodních toků. Mezi nejvýznamnější pražské potoky patří Rokytky, která je nejdelším pražským potokem (celková délka 37,5 km, na území Prahy 30,3 km). Největším pražským potokem je Botič, jehož celková délka je 34,5 km. Dalšími významnými potoky jsou Litovicko-šárecký potok (23,48 km), Dalejský potok (14,3 km) a Kunratický potok (13,3 km). Historicky nejvýznamnější potok je dnes již nepatrný potůček Brusnice, jehož jméno se objevuje v nejstarších legendách o založení Prahy.



TOPOGRAFICKÉ ČLENĚNÍ PRAHY



SYSTÉM CELOMĚSTSKÉ ZELENĚ



VODNÍ TOKY V PRAZE

PRAHA_DOPRAVA

Praha je průsečíkem významných tranzitních cest a na jejím území se koncentruje velké množství funkcí a aktivit nadregionálního významu. Letiště Ruzyně vzdálené cca 11 km od centra města je hlavním mezinárodním i vnitrostátním leteckým uzlem ČR. Vodní cestou Labe - Vltava je Praha spojena se Severním mořem (námořní přístav Hamburk). Dopravní spojení s okolím města v okruhu 40 až 50 km od středu Prahy zajišťuje systém Pražské integrované dopravy (PID) s páteří funkcí příměstské železniční dopravy. Autobusové linky zařazené do PID zajišťují spojení pro zhruba 300 obcí v okolí Prahy.

METRO

Metro tvoří v Praze základ sítě městské hromadné dopravy. Každý den přepraví přibližně 1,5 milionů cestujících. Metro má v současné době tři linky značené písmeny a barvami: A (zelená), B (žlutá) a C (červená); do budoucna se plánuje nová linka D. Dohromady měří jeho síť 59,4 km. Soupravy metra zastavují celkem v 57 stanicích, z nichž tři páry jsou přestupní. Linky podzemní dráhy jsou na čtyřech místech vedeny pod řekou Vltavou.

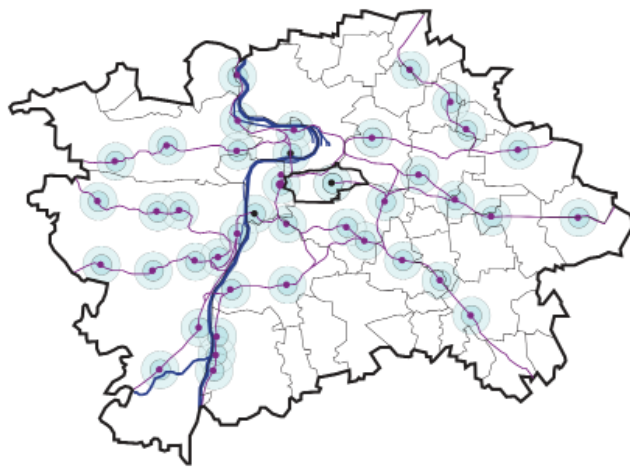
Od roku 2010 je ve výstavbě úsek linky A Dejvická – Motol Tento úsek má být zprovozněn na jaře roku 2014. Plánuje se výstavba nové linky D.

V listopadu 2010 magistrát předpokládal stavbu linky D ve třech fázích dokončených v rozmezí od roku 2015 do roku 2024. Zatím je ale linka metra z finančních důvodů stále ve fázi plánování a v současnosti není vůbec jasné, zda se vůbec někdy realizuje.

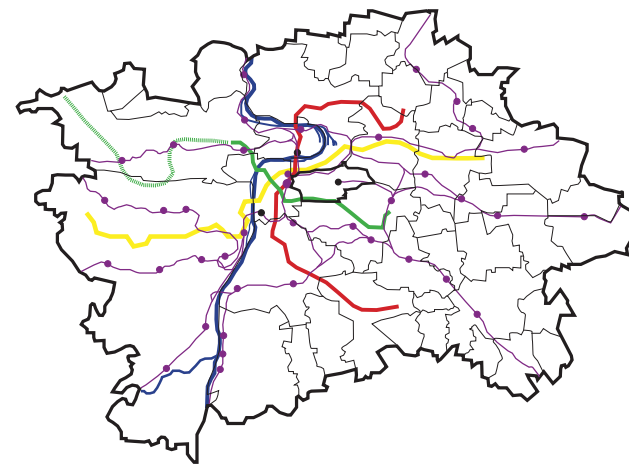
ŽELEZNICE

Praha je nejvýznamnější železniční uzel osobní železniční dopravy v České republice. Jedná se o přirozené centrum nejen dálkové dopravy, ale i příměstské, na hlavních tratích intervalové. Do budoucna se připravuje významné zvýšení úlohy železnice v městské a příměstské osobní dopravě.

Nákladní železniční doprava byla z Prahy od první poloviny dvacátého století postupně vytlačována na okraj města a v důsledku útlumu nákladní železniční dopravy je provoz a rozsah nákladových nádraží omežován. Pražský železniční uzel prochází přestavbou, která má umožnit propojení nejvýznamnějších pražských nádraží a zvýšení dopravní kapacity tratí v centru Prahy.



ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V PRAZE



METRO



INTENZITA VEŘEJNÉ DOPRAVY

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Do Prahy s napojením na Pražský okruh bude v budoucnu zaústěno pět dálnic (D1, D3, D5, D8, D11), čtyři rychlostní silnice R4, R6, R7, R10. Dále jsou do Prahy zaústěny silnice nižších tříd.

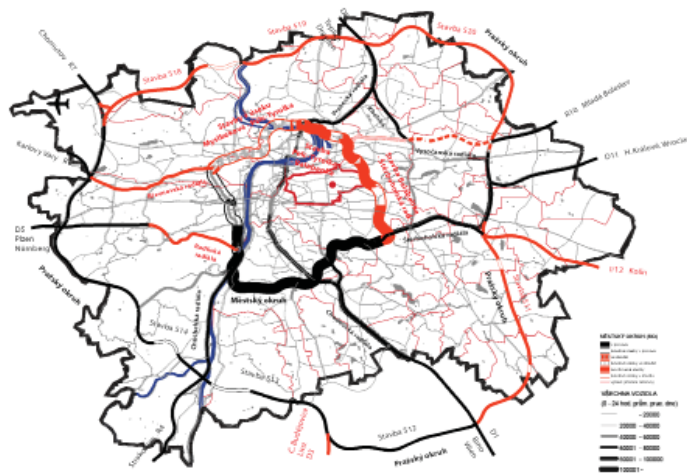
Vysokému nárůstu počtu automobilů a dosahovaným intenzitám automobilové dopravy v Praze neodpovídá stav současné komunikační sítě, která je do značné míry, zejména v oblasti celoměstského centra, výrazně ovlivněna historickým vývojem města. Dosažený stupeň automobilizace v Praze, rozložení pracovních míst a bydlení na území města i mimo něj a probíhající suburbanizace vně hranic Prahy představují základní faktory, jejichž výsledkem je značný nárůst rozsah automobilové dopravy na území Prahy.

Rychlá dostavba vnitřního a vnějšího městského okruhu Prahy a omezení dopravy v centru města by vedla ke zlepšení automobilové dopravní situace a jejich důsledků na město.

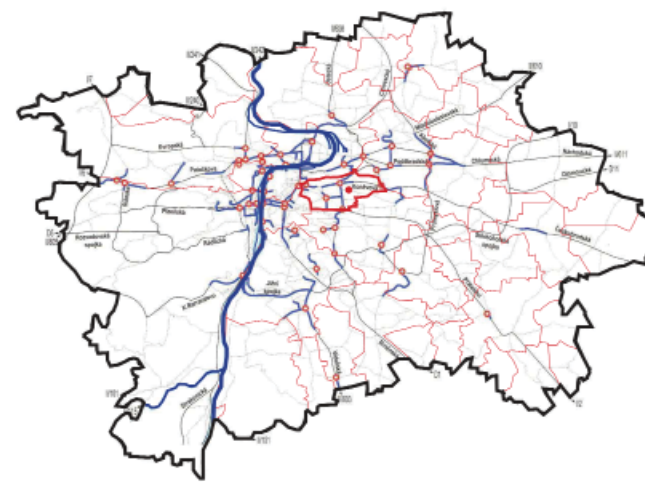
PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Obrovský nárůst motorové dopravy v Praze v posledních letech vede k jednostrannému využívání veřejného prostoru a zatěžuje město mnoha negativními dopady. Zásadní otázkou se stává bezpečný i pohodlný pohyb městem. Problémem je také „zředování“ města, založeného na automobilové dopravě, kdy se docházkové vzdálenosti prodlužují a veřejná prostranství pokrývají parkoviště. V četných případech se novými bariérami v území stávají lokality rodinných domů, nacházející se na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Takovéto souvislé bariéry nových rodinných domů (ale podobně také velkých nákupních center nebo skladových areálů) jsou i vzhledem k historickým vazbám do krajiny z titulu pěší dopravy s rekreačním potenciálem velice problematické.

Cyklistická doprava plnila v Praze v minulém století především rekreační funkci. První cyklistické trasy v hlavním městě vedly prostorem parků (např. přes Letenské sady a Stromovku) nebo po komunikacích společně s pěším provozem. Tyto trasy se nacházely v oblasti velkých sídlištních celků jako je Jižní Město, Jihozápadní Město apod. V posledních letech sílí tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod. Na základě průzkumů je zřejmé, že příznivější podmínky pro cyklisty na území města mají odezvu v podobě výraznějšího využívání cyklistické dopravy.



DOPRAVNÍ KOMUNIKACE



KRITICKÁ MÍSTA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU



CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA



Území dnešního Žižkova bylo součástí obce Hory Viničné vzniklé roku 1788, která byla roku 1867 přejmenována na Královská Vinohradská obec. Po polovině 19. století nastal mohutný rozvoj tohoto území a rozsáhlá výstavba, i proto byla v roce 1875 Královská Vinohradská obec rozdělena na dvě obce s názvy Vinohrady I. (od roku 1877 Žižkov) a Vinohrady II. (od roku 1877 Královské Vinohrady). Obě samostatné obce za hradbami Prahy byly posléze povýšeny na města, Královské Vinohrady v roce 1879, Žižkov v roce 1875.

V první polovině 19. stol. se zde krajina utváří spíše idylickým způsobem a byla doplňována stavbami letohrádků v zahradách mezi usedlostmi. V druhé polovině v souvislosti s pozbytím statutu Prahy jako pevnostního města začíná docházet k dynamickému rozvoji zástavby na zelené louce. Příchod průmyslových objektů je urychlen vybudováním Masarykova nádraží. Objevují se první regulační plány.

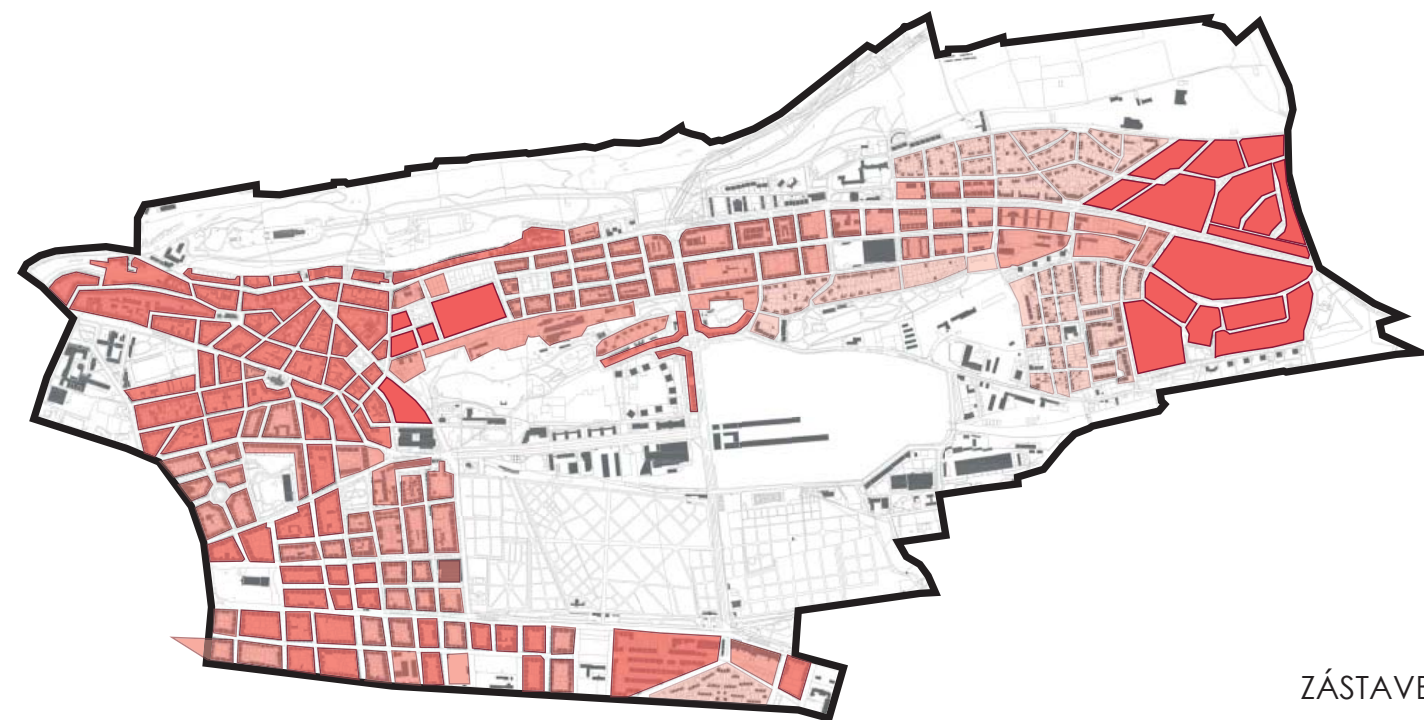
Střední část území, kolem Prokopova náměstí je koncem 19. století prakticky zastavěno. V meziválečném období se začínají zastavovat plochy směrem na západ od Olšanských hřbitovů a dochází ke srůstu s blokovou strukturou Vinohrad. Spojení zástavby podél Vinohradské třídy Husitské a Koněvovy ulice ovšem brání vybudování nákladového nádraží. Zástavba je však dovršena až výstavbou sídliště na Jarově.

Stěžejní části čtvrti tvořené sevřenými domovními bloky vtiskla charakteristický obraz svébytná kompozice čtyř náměstí - Havlíčkova, Kostnického, Sladkovského a Prokopova a tří sbíhajících se ulic.

Co se týká výšky zastavění ve staré části Žižkova se pohybovala od tří do čtyř nadzemních pater. Již v meziválečném období se nižší budovy nastavovali až o tři patra. Nově vznikající domy v tomto období mají už šest až sedm pater.



HISTORICKÉ STEZKY



ZÁSTAVBA

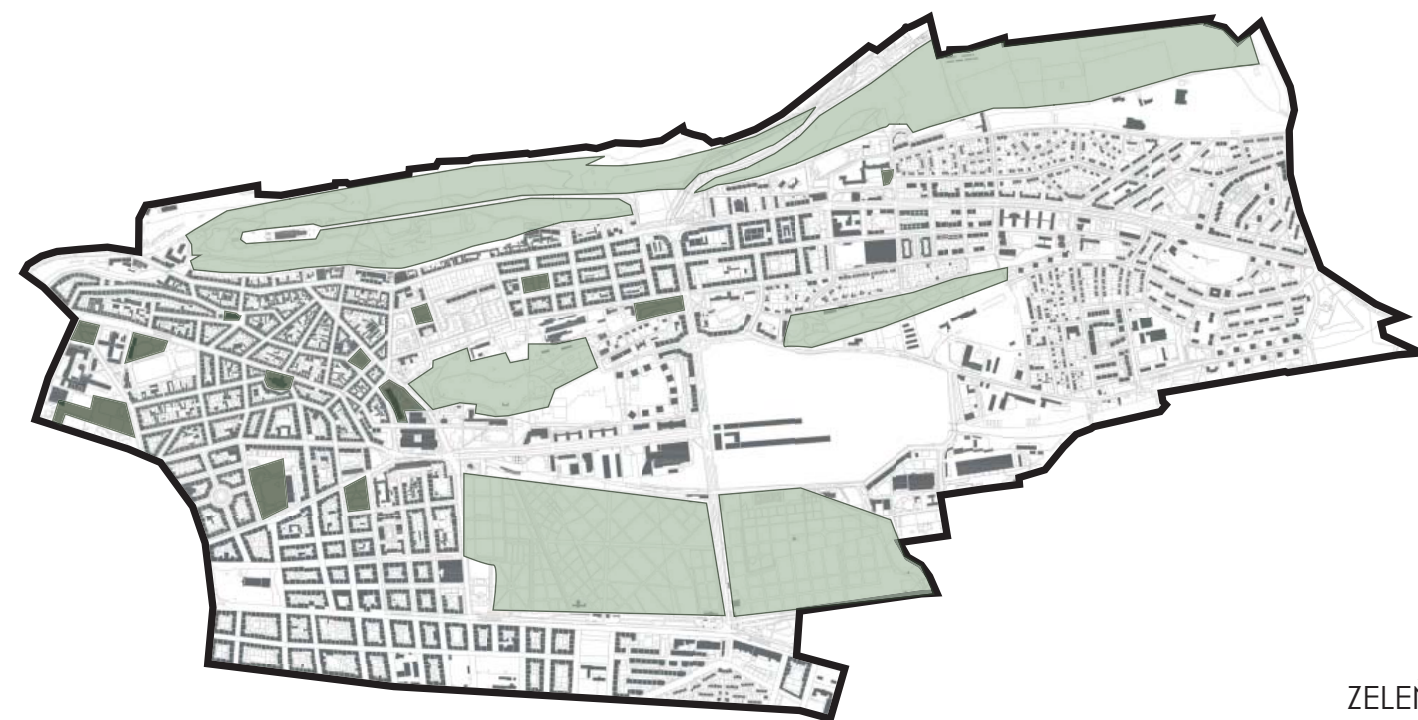
- ZÁSTAVBA VELKÝMI SOLITÉRNÍMI OBJEKTY
- KOMPAKTNÍ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA
- NEKOMPAKTNÍ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA
- ZÁSTAVBA DROBNÝMI SOLITÉRNÍMI OBJEKTY

Veřejný prostor je dominantně tvořen uličními prostory, uliční sítí, náměstími a plochami veřejné zeleně. Celoměstsky radiálně vedoucí městské třídy prochází územím ve směru sever-jih. Navazují na historické trasy starého města, což jim dává i kontinuitu i atraktivitu. Jejich šířky dosahují obvykle 25-30 m, běžné ulice se pohybují šířkou od 12 do 20 m.

Velice významnou složkou žižkovského urbanismu představuje existence rozlehlých nezastavěných krajinných prvků v přímém sousedství s velmi intenzivní zástavbou.



VEŘEJNÝ PROSTOR

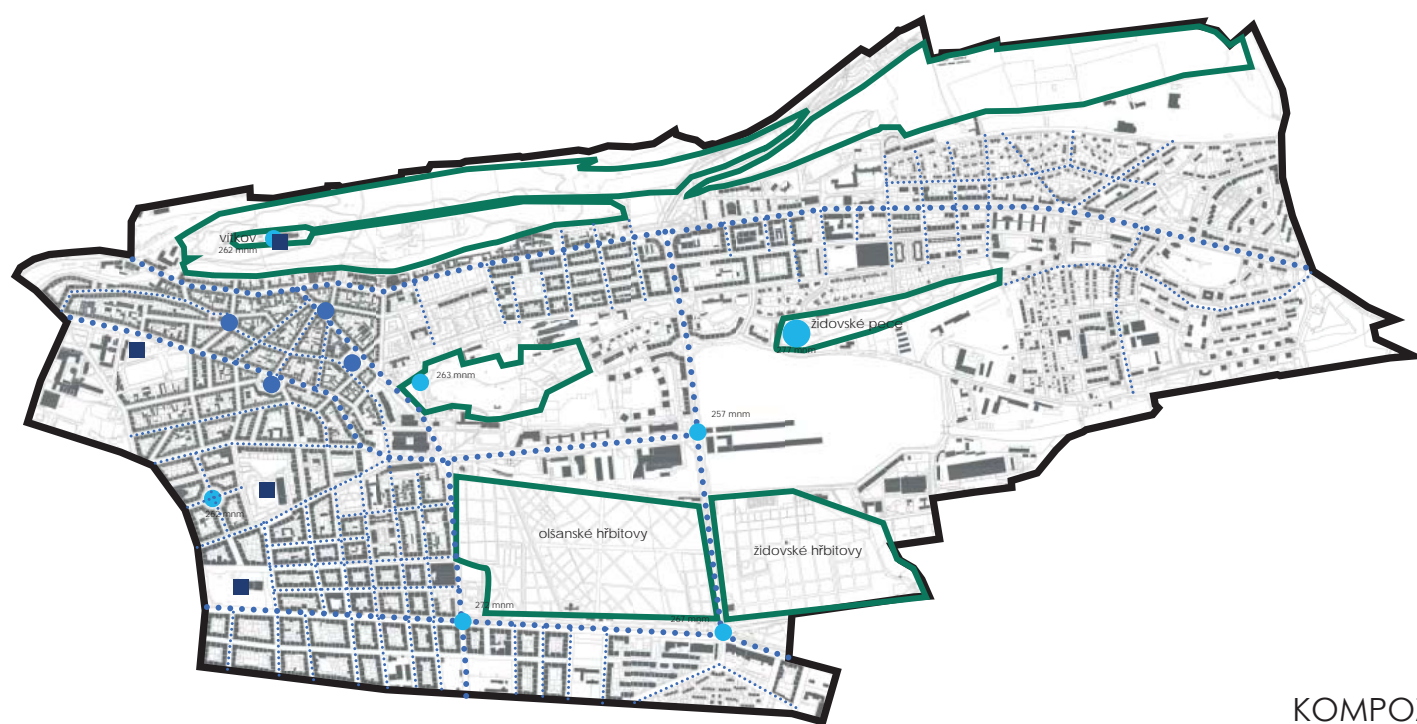


ZELEŇ

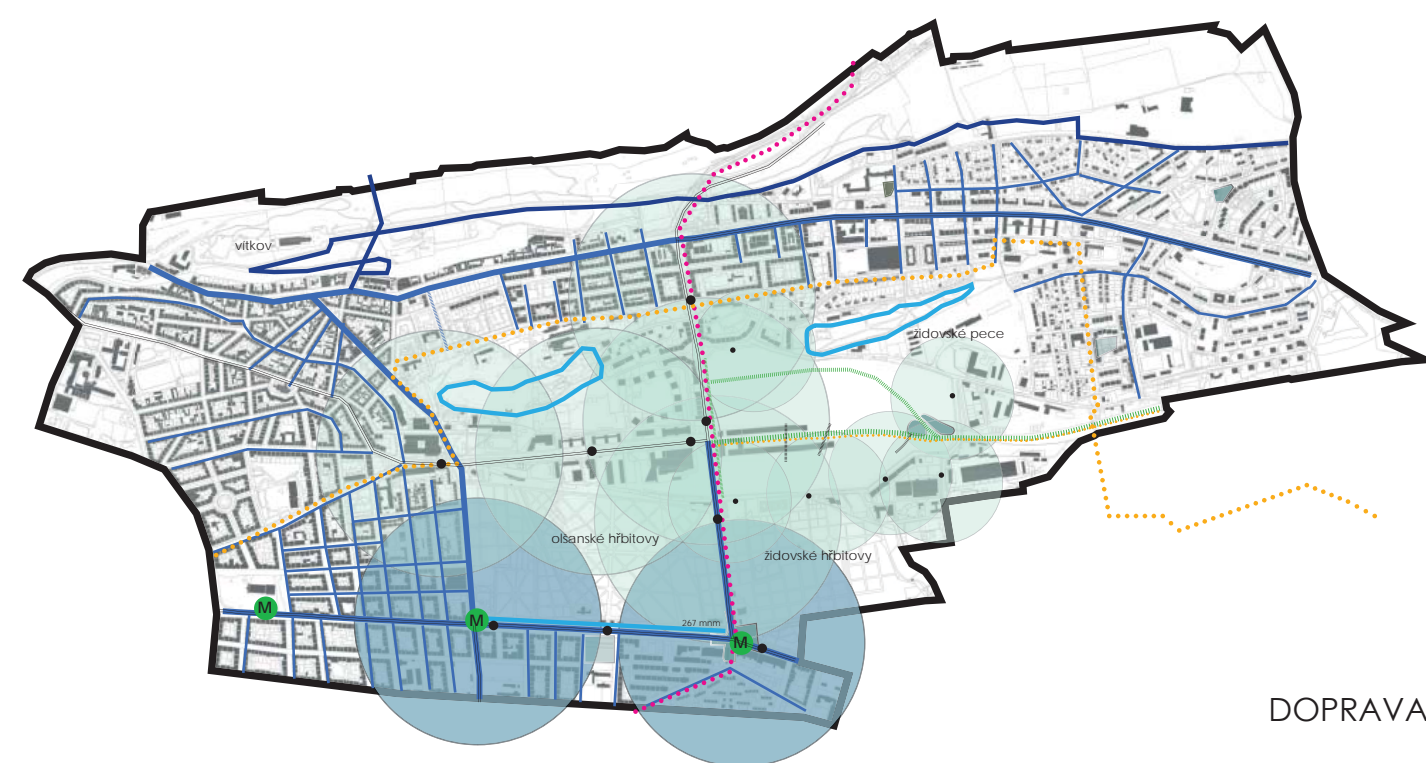
Prostorová kompozice je založena na třech prvcích. Prvním je terénní utváření, druhým je základní skelet celoměstských tříd a třetí jsou jednotlivé části území se společným charakterem zástavby.

Základní skelet urbáních os celoměstského významu navazuje na linie historického města. Všechny tyto osy probíhají směrem východ-západ. Roli os doplňujících hrají ty, jež běží v kolmém směru a jež jsou spojnicí území s okolními čtvrtěmi.

Základní dopravní skelet tvoří celoměstské třídy procházející napříč územím, zároveň je jimi vedena tramvajová doprava, která je stěžejním prostředkem městské hromadné dopravy v území. Ta je doplněna autobusovou dopravou. Pouze okrajově zasahuje do oblasti Žižkova linka metra A. V dopravní koncepci pro Prahu byla zamýšlena linka D která měla procházet územím Žižkova,



KOMPOZICE



DOPRAVA

- ▬ hlavní dopravní tahy územím
- ▬▬ hlavní dopravní tahy územím, tram
- ▬ vedlejší komunikace
- ▬ stávající cyklostezky
- plánované hlavní cyklostezky
- plánované vedlejší cyklostezky

- navrhované komunikace
- pěší komunikace
- M metro
- tramvaj
- autobus

Veřejná vybavenost je na tomto území pestrá. Území disponuje množstvím škol po celé území většinou s přidruženými sportovními areály, vysokoškolským areálem VŠE i pestrá škálou kulturních zařízení sídlících často v areálech bývalých průmyslových staveb, jako například divadlo Ponec. Základní vybavenost a služby se v parteru sousředených často u hlavních městských tříd. Jediným větším obchodním komplexem v okolí je nákupní centrum Flora.

Průmyslové stavby vznikající v 19. a začátkem 20. století budované v dělnické čtvrti na Žižkově dodávají celé lokalitě nezaměnitelný charakter a půvab. Některé stále fungují nebo našly nové využití. Jiné ustoupily nové zástavbě nebo modernizaci, například železniční viadukt, plynárna. Jsou to stavby dokumentující historický vývoj, způsob života a původ celé čtvrti.



VYBAVENOST

■	vzdělání	vzdělání:		kultura:	
■	kultura	J	jesle	D	divadlo
■	lékař	MŠ	mateřská škola	M	muzeum
■	obchod	ZŠ	základní škola		
■	sport	ZUŠ	základní umělecká škola	lékař:	
		VOŠ	vyšší odborná škola	P	poliklinika
		VŠ	vysoká škola	V	verinární klinika
		K	knihovna		

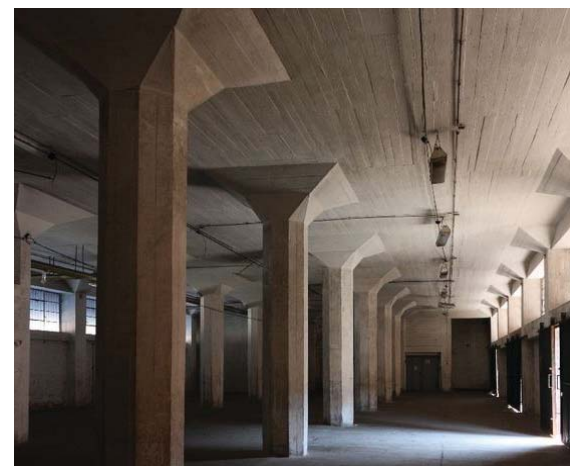


PRŮMYSLOVÉ STAVBY

01	viadukt v husitské	11	Sellier & Belot továrna na střelné zápalky	21	Josef Branžovský, autodílny
02	plynárna na žižkově	12	Husník & Hausler, tiskárna	22	Schimmel & Co., éterické oleje
03	městská elektrárna	13	Alois Duda, elektrotechnická továrna	23	Jiří Štíbr, slévárna
04	městské lázně	14	Papirografia, tiskárna	24	meziměstská telegrafní a telefonní ústředna
05	vodojem káranský	15	Ignaz Fuchs, továrna na papírové zboží	25	železniční měničrna Křenovka
06	vodojem podolský	16	Eduard Pařera, slévárna	26	Rudolf Stabenow, Metallwaren - Fabrik
07	vozovna žižkov	17	J.Pavlík, továrna na papírové zboží	27	tunel pro pěší pod Vítkovem
08	automobilové garáže Biskupcova	18	Jan Vinš, kočárnický závod		
09	garáže dopravního podniku A.Cihelky	19	Richard Popper, továrna na papírové zboží		
10	nákladové nádraží	20	Jan Červinka, výroba kovových rolet		

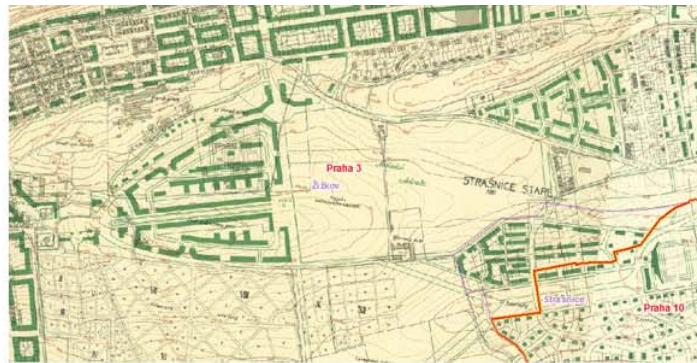
Nákladové nádraží Žižkov patří mezi největší a nejvýznamnější brownfieldy v Praze. Jedinou budovou v území je velké funkcionalistické překladiště, které je v současné době prohlášeno za národní kulturní památku.

V tuto chvíli je plocha 31 hektarů nedostatečně využita. Nacházejí se zde parkoviště a několik skladišť.



CHARAKTER MÍSTA

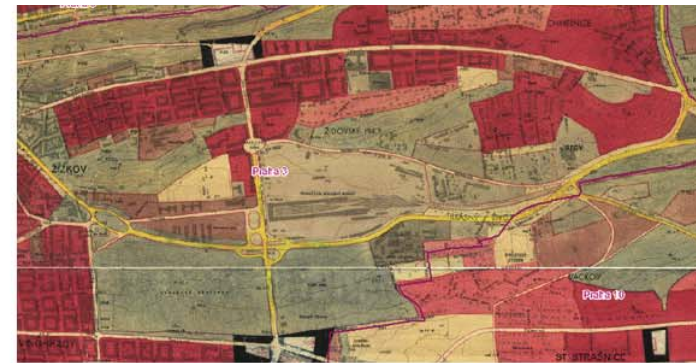
Myšlenka vybudovat nákladového nádraží se poprvé objevila v roce 1920, z důvodu odlehčení pražským osobním nádražím. Doposud tuto funkci zašitovaly Hlavní nádraží s nádraží ve Vršovicích. Tyto kapacity přestaly vyhovovat novým nárokům a odklonění nákladní dopravy mělo ulehčit pražské železnici. K projednávání záměru vybudovat nádraží na současném místě začalo v roce 1928. V roce 1930 vypracovali architekti Karel Caivas, Vladimír Weiss a inženýr Miroslav Chlumecký ojedinělý projekt hlavového nákladového nádraží.



1924



1939



1964



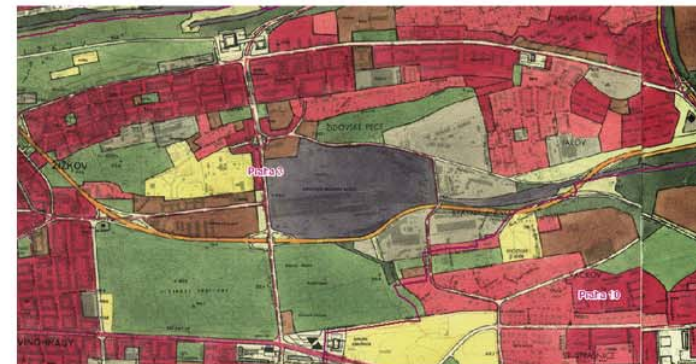
1971



1930



1955



1969



SOUCASNÝ UP

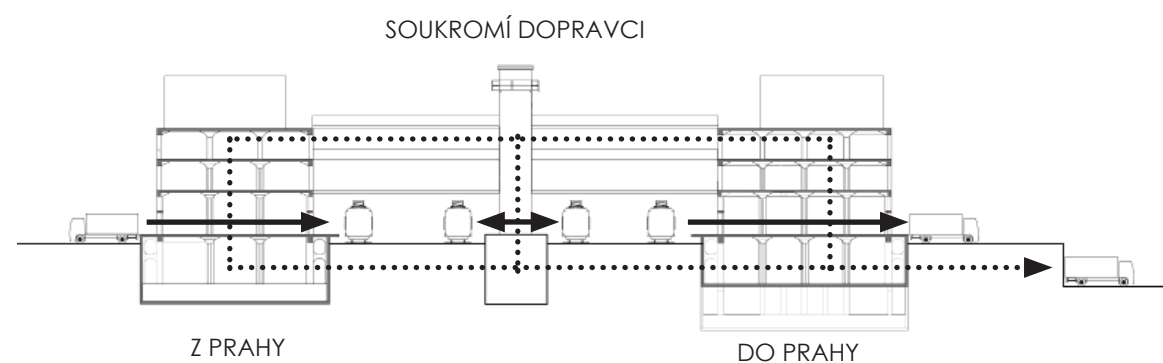
HISTORICKÝ VÝVOJ

Velkokapacitní koncové nádraží sloužilo rychlé překládce zboží a zároveň k jeho skladování. Projekt byl součástí tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, který schválila Státní regulační komise v roce 1927. Vytvořil jej vrchní technický rada Státních drah ing. Miroslav Chlumecký (1878–1957), který zároveň navrhnul také originální provozní schéma nádraží. Jeho polohu, tehdy poměrně odlehlou, zvolil již s předpokladem nové městské čtvrti v okolí. Budovy nádraží vyprojektovali během roku 1930 ve společné kanceláři Dr. ing. Karel Caivas (1897–1961) a ing. arch. Vladimír Weiss (1897–1989).

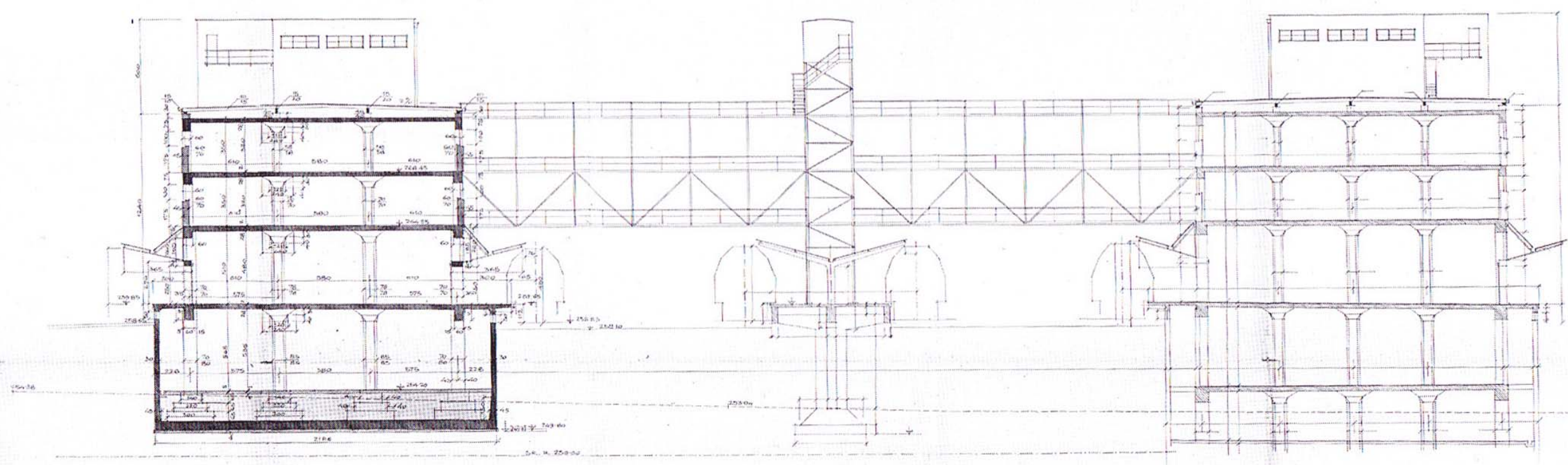
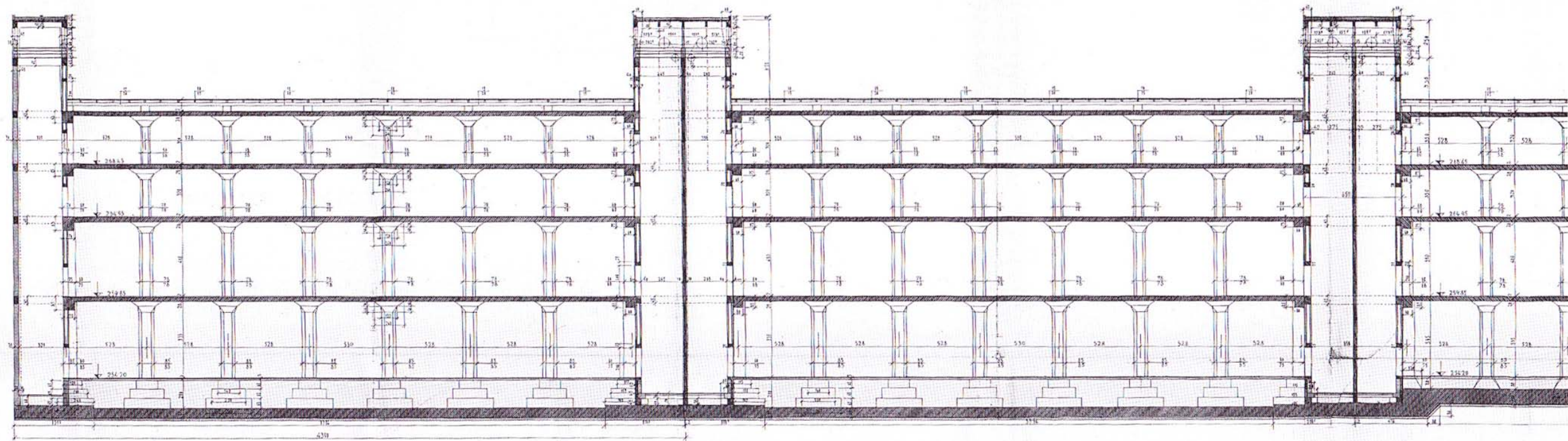
Skladiště o celkové užité ploše 30 000 m² tvoří dvě křídla se dvěma patry a dvěma suterény, přízemí je lemováno zastřešenými vnitřními vagonovými a vnějšími automobilovými rampami. Křídla jsou složena ze 44 metrů dlouhých modulů o sedmi polích, spojených půlpoli s vloženými prosklenými schodišti. Jejich železobetonový skelet má hříbové stropy, projektované na nosnost 2000 kg/m² při rozponech 528 × 580 cm v severním, třítraktovém, a 528 × 484 cm v jižním, čtyřtraktovém křídle. Severní křídlo má těchto modulů šest, jižní osm, a dosahuje tak celkové délky 355 a čtvrt metru.

Tento rozdíl je dán převládajícím směrem přepravy zboží – delší je křídlo výdeje z dráhy, kratší podeje na dráhu. Oběma směry provoz probíhal ve dvou vertikálně oddělených větvích. Státní dráha manipulovala zboží z vagonů, přistaveným ke vnitřním rampám, skrze přízemí skladišť na rampy vnější. Soukromým dopravcům sloužila krytá rampa uprostřed kolejiště a jejích deset ocelových výtahových věží, spojených lávkami s horními dvěma podlažími obou křídel skladišť, která byla pronajímána, stejně jako suterény. Obsluhovaly je výtahy v půlpolích, navazujících na příčné tunely pod budovami i kolejištěm a ústícími při jižním okraji pozemku. Správní budova čp. 2200 – dvoupatrový pěti- až šestitrakt – je orientovaná kolmo na provozní křídla a souběžně s nově vytýčenou ulicí Jana Želivského. Administrativní část má předsazenou symetrickou fasádu zdobenou kabřincem, v asymetricky komponovaných omítaných částech po stranách byly služební byty, přístupné dvojicí schodišť. Areál doplňují dvě vrátnice před hlavní budovou (č. parc. 4474 a 4475), za jižní z nich se nachází samostatně stojící vodárna (parc. č. 4476). Stavba nádraží byla zahájena 27. srpna 1928, se stavbou skladišť a ramp se začalo roku 1931, roku 1934 přišla na řadu správní budova. Dne 27. října 1935 bylo nádraží představeno veřejnosti, pravidelný provoz byl zahájen 1. března 1936.

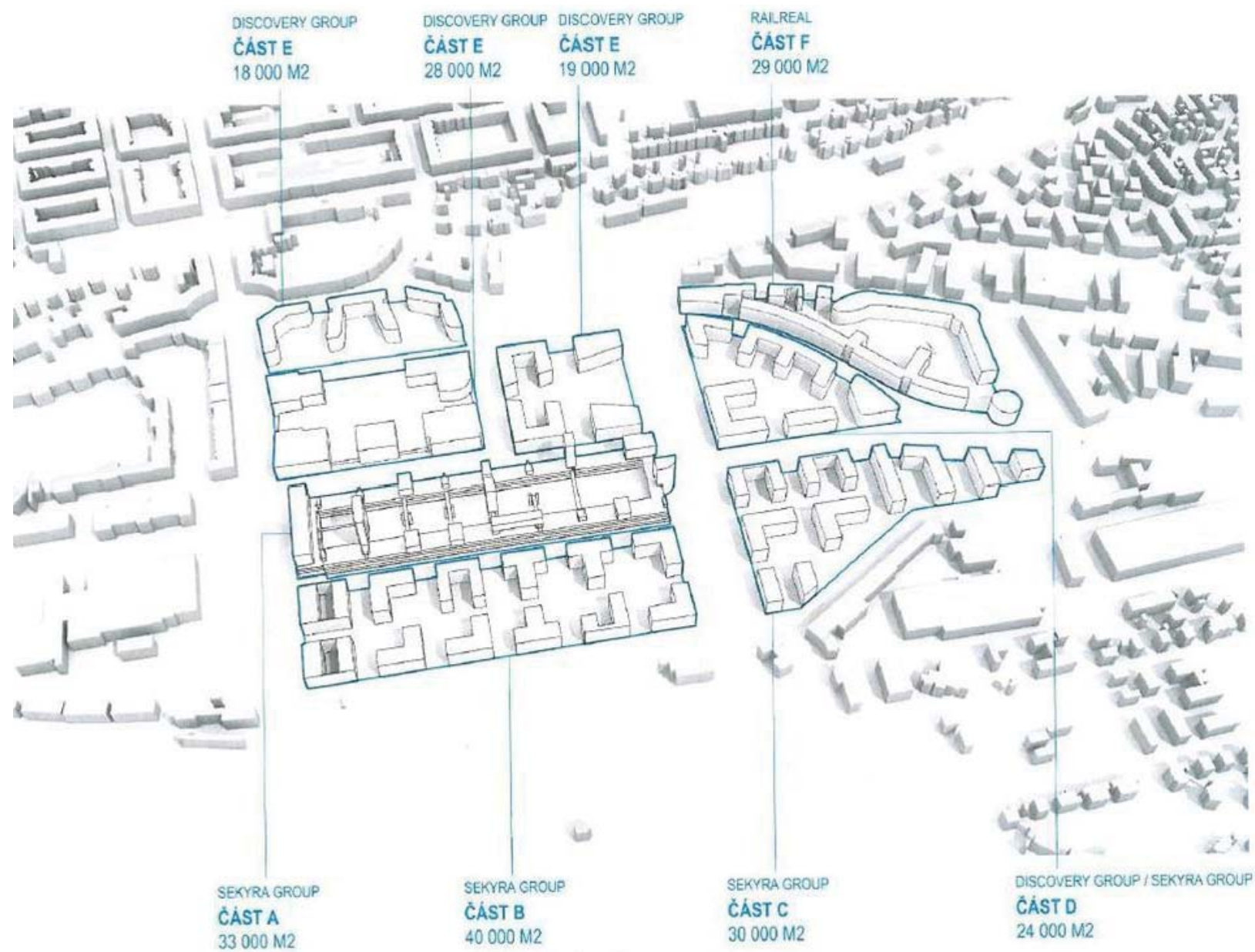
PROVOZNÍ SCHÉMA NÁDRAŽÍ



HISTORIE NÁDRAŽÍ



V současnosti pozemky vlastní tři developeři Discovery Group, RailReal a Sekyra Group, kteří zde chtějí vybudovat území se smíšeným využitím, ve kterém budou obytné budovy, kanceláře, silnice doplněné rozsáhlými zelenými plochami.

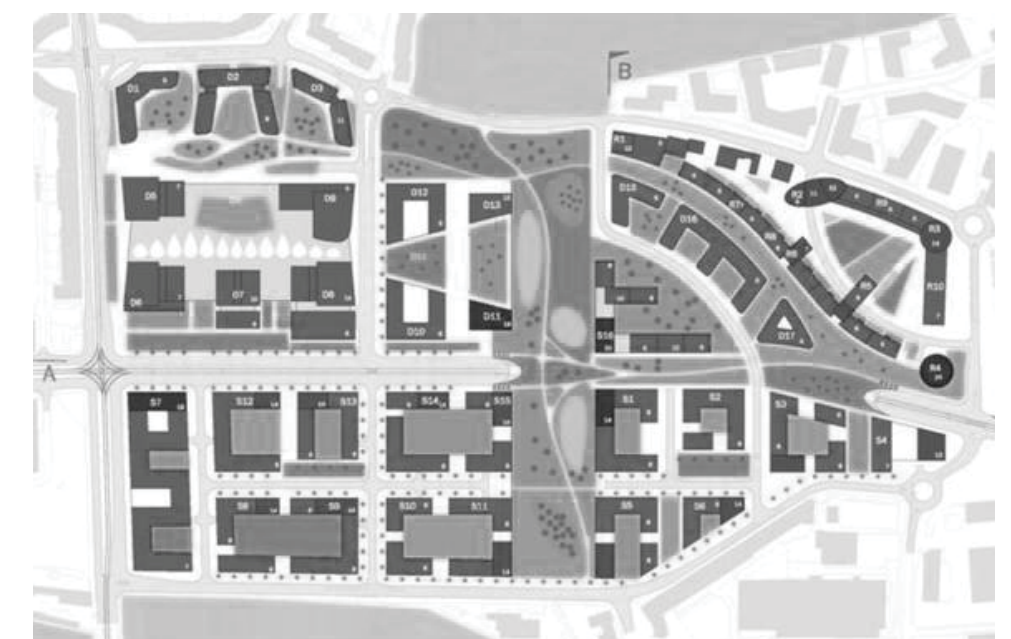
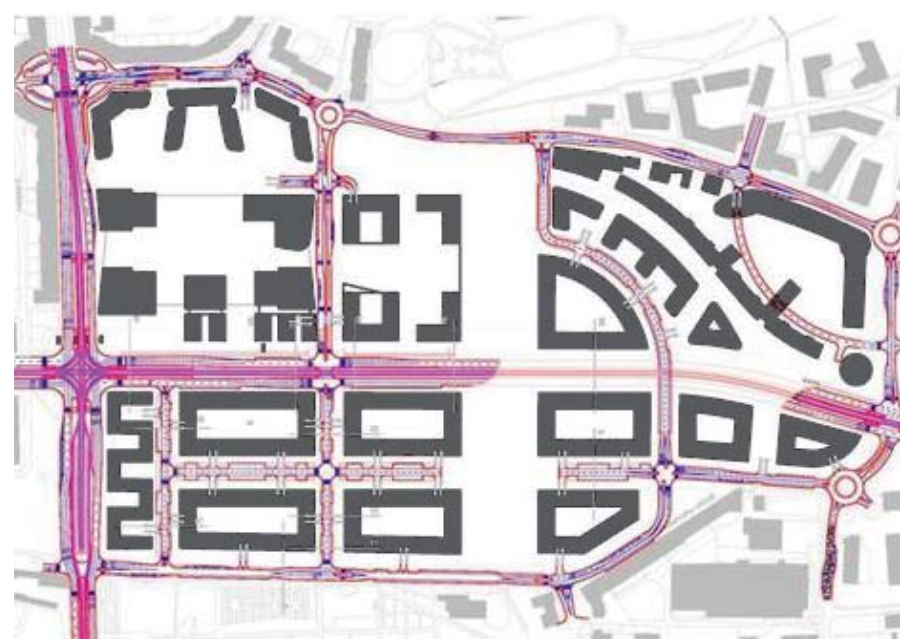
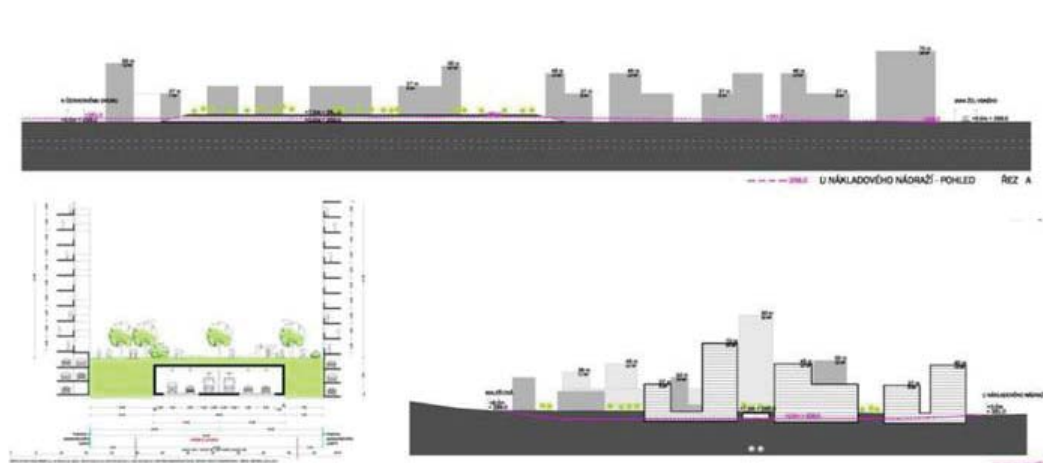


Discovery Group



Revitalizace nákladového nádraží bylo v posledních letech mnohokrát zpracováno buď jako profesionální studie (např. Ing.arch.Sedlák, Šafr Hájek architekti, ADNS) nebo ve studentských pracích. Na téma Nové využití nákladového nádraží byl uspořádán v rámci bienále Industriální stopy 2011 studentský workshop, jehož výsledky a průběh byl shrnut v publikaci Pražská nádraží nevyužita.

Poslední urbanistická studie vlastníka těchto pozemků, společnosti Sekyra Group navazuje na územní studii zpracovanou Ing.arch. Janem Sedlákem z roku 2008, která byla podnětem k zahájení procesu změny územního plánu. Podle tohoto záměru zde má na tomto území vyrůst nová čtvrť s převážně smíšenou obytnou funkcí doplněna komerční zónou. Původní historická budova skladů ze 30. let 20. století a průčelní administrativní budova měla ustoupit záměru prodloužit Olšanskou třídu a vybudovat frekventovanou Jarovskou spojku.



ŽIŽKOV_PLÁNY DO BUDOUCNA

Vzhledem k pokračující diskusi o zachování budovy nádraží a znovu prohlášení nádraží za kulturní památku byla studie částečně přepracována.

PROSTUP DOPRAVY
Dopravní napojení nové zastávky vyžaduje stavbu kolečkové dráhy a vyžaduje přístup komunikace objektem budovy nákladového nádraží.
Stavění zřeh do čelní budy nevyhnutelný. Vhodný rozsah předtím podrobně zkontrolujte odborně.

PLATFORMA - NOVÝ PRAŽSKÝ FENOMÉN
Na úrovni stávající střechy vznikne zcela unikátní pěší platforma. Bude zpřístupněna renovovaným stávajícím systémem konstrukcí nákladních výtahů a spojovacích lávek, doplněným o řadu nových přístupových cest. Vznikne nová okružní trasa o délce zhruba 850m. Na této platformě bude parková úprava, dřevěné paluby, dráha pro kolečkové brusle, vodní prvky, drobné sportoviště a různé další prostory pro relaxaci a sport. Na tomto „visutém parteru“ bude umístěna řada restaurací, obchodů, volnočasových funkcí a další atrakce jako rozhledna a podobně. Tato platforma je zároveň vstupní rovinou pro domy navrhované nad úrovní střechy. Skvělý rozhled do okolí, propojení veřejných prostor a unikátní architektonické řešení může dát vzniknout ojedinělému pražskému fenoménu.

STAVBY NAD NÁDRAŽÍM
Nad úrovní pěší platformy vznikne nová zastávka, která svým dostředím mělkým podzemím, výhledem, prostorem stávající stavby P881 parková platforma je ideálním prostorem pro převedení rekonstrukce stavby Z nového „převážně“ souběžného se nad původním nádražím, budou mít obyvatel i návštěvníci možnost volně se do kávy, restaurace, kulturní zařízení, fitness centra nebo se jednoduše projít nebo prohlédnout po této velice krásné.

INTENZITA ZÁSTAVBY
Zastávka nad úrovní střechy nádraží zohlední požadavky na ochranu architektonicky významných prvků stavby, nacionální zvláštní a architektonický kontext okolí i vlastní budovy stávajícího nádraží. Vzhledem k množství nových objektů budou určeny odbornými studii a diskuzí.

MOŽNÉ UZAVŘENÍ TVARU
Čelní a koncové stěny umělely vyzrát náležitě a oděvně jednotu stavby tvar a velikost těchto nových objektů budou určeny odbornými studii a diskuzí.

VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ
V zastávce stavby vznikne rozsáhlý veřejný prostor i náměstí, který bude rovněž tramvajový prostor pro pěší provoz. V přízemí nádražní budovy vznikne obchodní, restaurační a plochy pro kulturní výstři a zařízení pro sport.

AUTOMOBILY
Stavba bude videna v podzemním podlaží. Tam bude zapřímeno dopravní napojení stávající a nové zastávky, ale i možností budování stávajícího železničního tunelu, jakožto celostátní výhledové komunikace. Všechny silnice v tunelu nebude doprava zastávkou prostor nákladového nádraží. Náměstí a celková dopravní parkovací stávkou, který bude určen rovněž pěším.
Tubus tunelů bude viděn na místě stávajícího tunelů na novém místě. Sběh stávající zřeh do vnitřního objektu bude minimální.

TRAMVAJE
Tramvajové trať bude v duchu původního uspořádání nádraží vedena na úrovni parteru ve směru současných kolejí. V prostoru nádraží se navrhuje zastávka v návaznosti na stávající zastávky při uložení více Jara Železného a Dělnické.

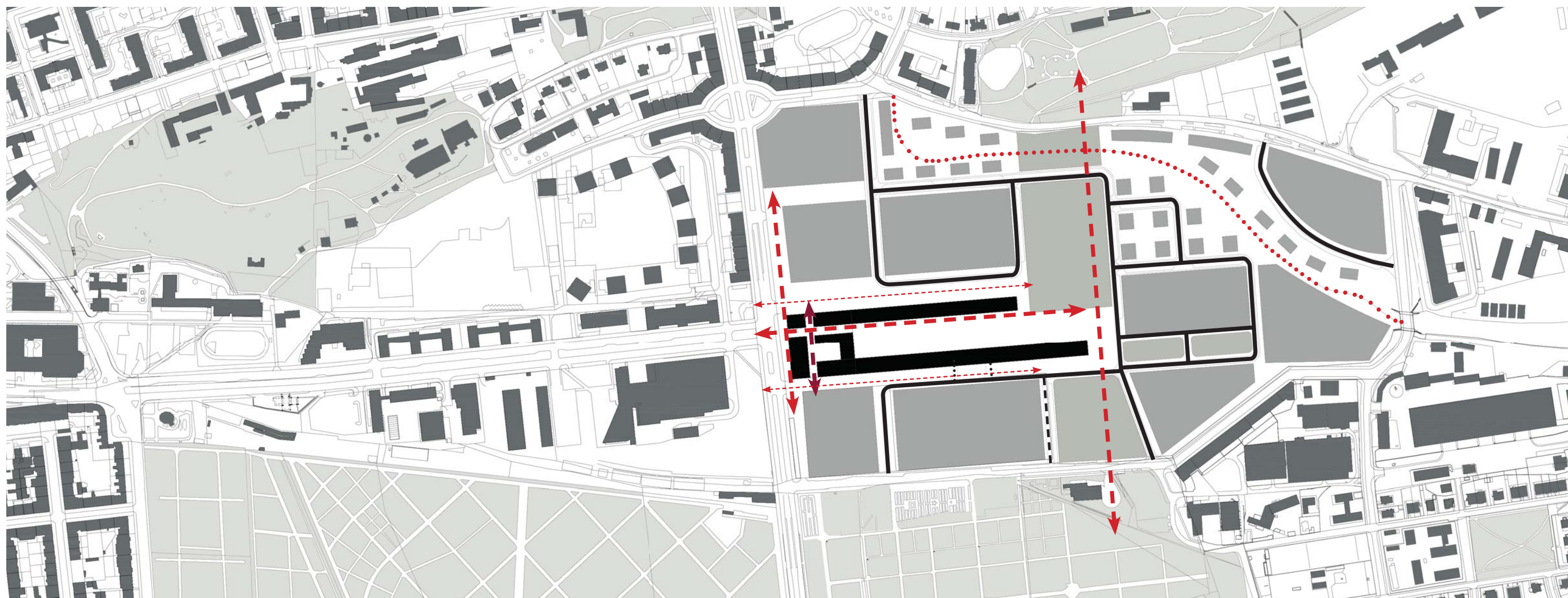
VARIANTA MINIMÁLNÍHO PROSTUPU
Pouze nezbytné náhodné odstranění konstrukce.

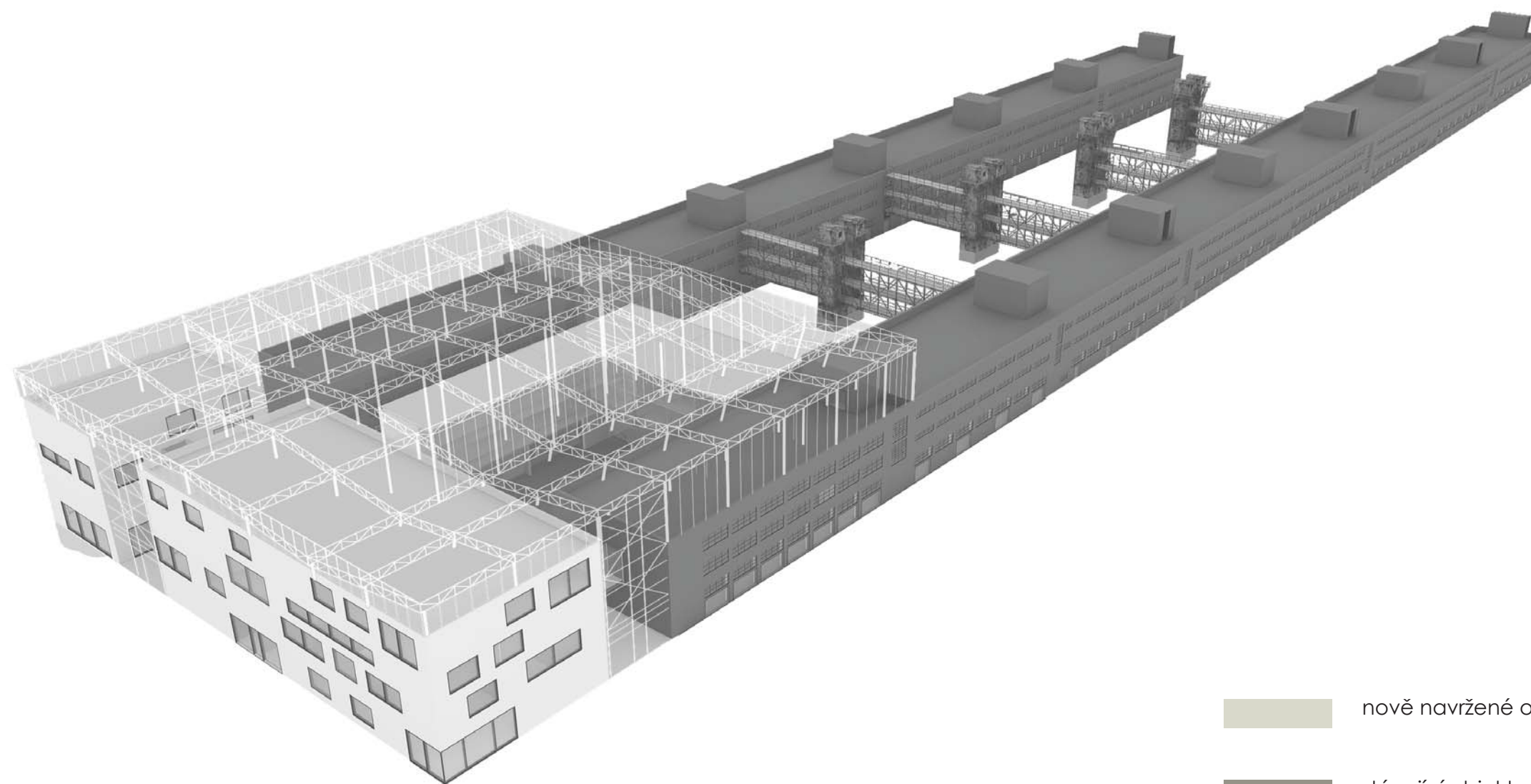
ZACHOVÁNÍ ČÁSTI BUDOVY
Zachování fragmentu budovy a jeho zakomponování do nové stavby.

KOMPLETNÍ KONVERZE



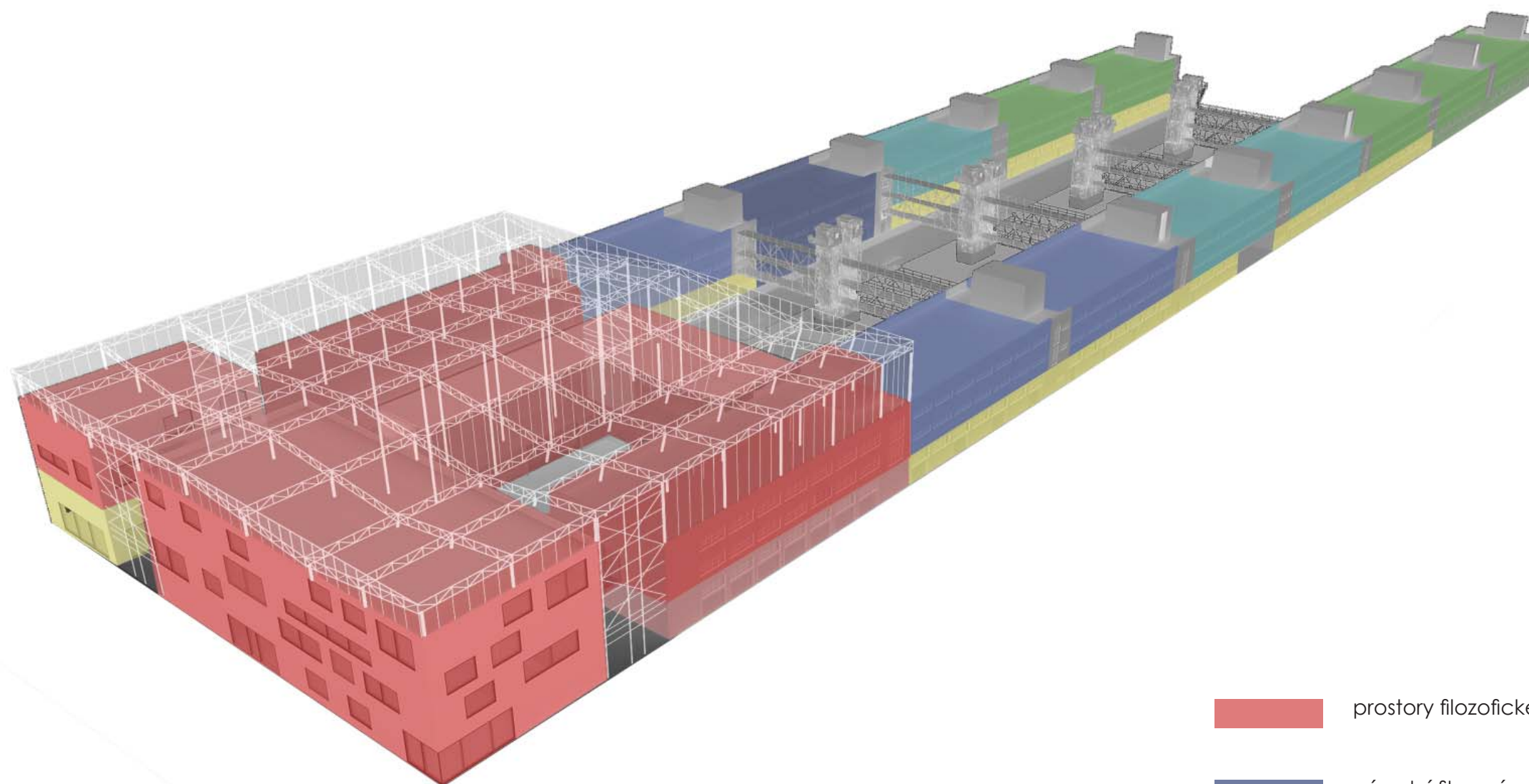
Pro stanovení zastavitelných ploch a základní dopravní obslužnosti území jsem použila územní studii vypracovanou Ing. arch Sedlákem. Navrhovaná dopravní tepna napojující se na vnitřní okruh Prahy by měla vést v místě stávající budovy a zásadním způsobem ovlivnit celou lokalitu, proto jí do konceptu nezahrnuji. Nádražní budova vizuálně ukončuje Olšanskou třídu administrativní průčelní budovou, její křídla ji však na tuto osu navazují a prodlužují ji do středu celého území. V konceptu i v samotném návrhu se tuto osu snažím zesílit, měla by se stát tepnou proudících lidí, přinést do vnitrobloku život. Uvažuji parter nádraží naplnit občanskou vybaveností. Nákladové nádraží by se mělo stát centrem celé lokality. Souběžně s touto osou procházejí po vnějších stranách nádraží pěší zóny. Myslím si, že by měla budova být více otevřená na obě strany a umožnit průchod do vnitrobloku i z bočních stran. Vzhledem k velké rozloze skladovacích křídel nádraží buduji podchod pod budovou napojující se do původního tunelu. V původních regulačních plánech zpracovaných na tuto lokalitu uvažovali o vytvoření náměstí před prostorem nádražní budovy. V návrhu se snažím zachovat prostor pro náměstí při případné realizaci, v současnosti je na křižování ulice Olšanská a Jana Želivského velice frekventovaná dopravní křižovatka.



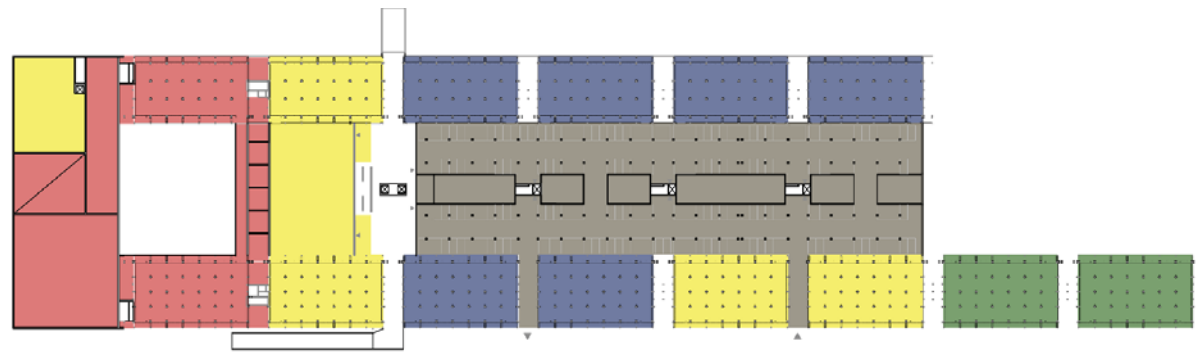


nově navržené objekty

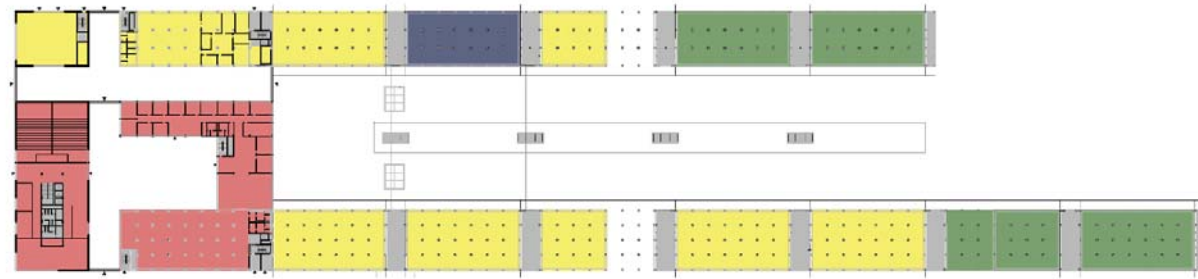
stávající objekty



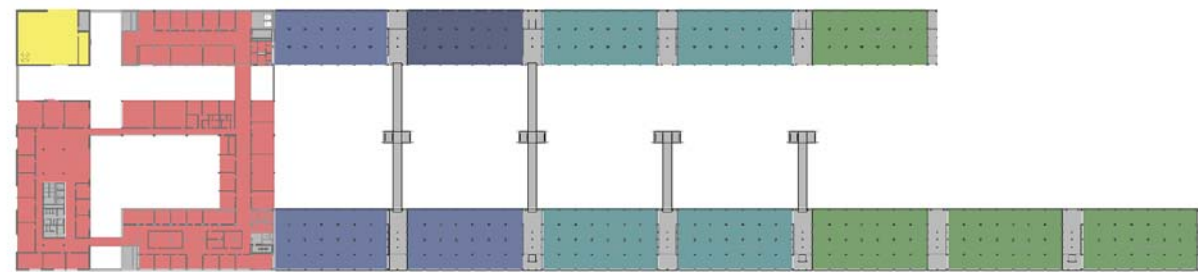
- prostory filozofické fakulty
- národní filmový archiv
- mediatéka
- vědecký inkubátor
- studentské koleje
- obchodní plochy



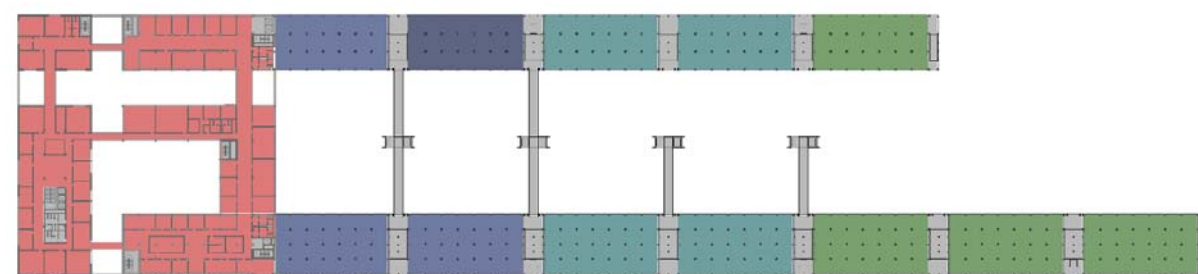
1.PP



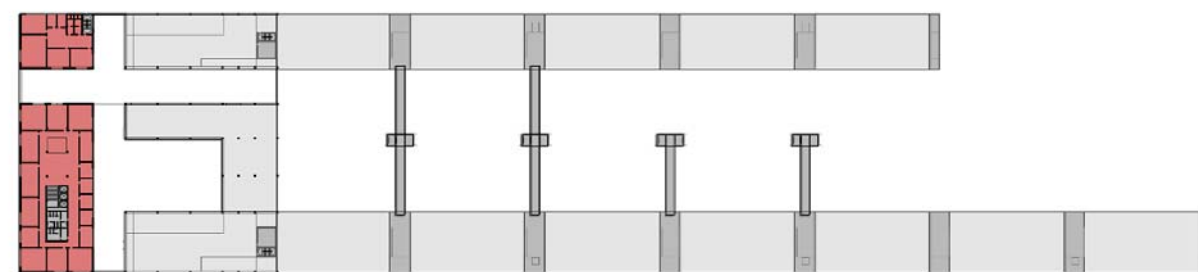
1.NP



2.NP



3.NP



4.NP

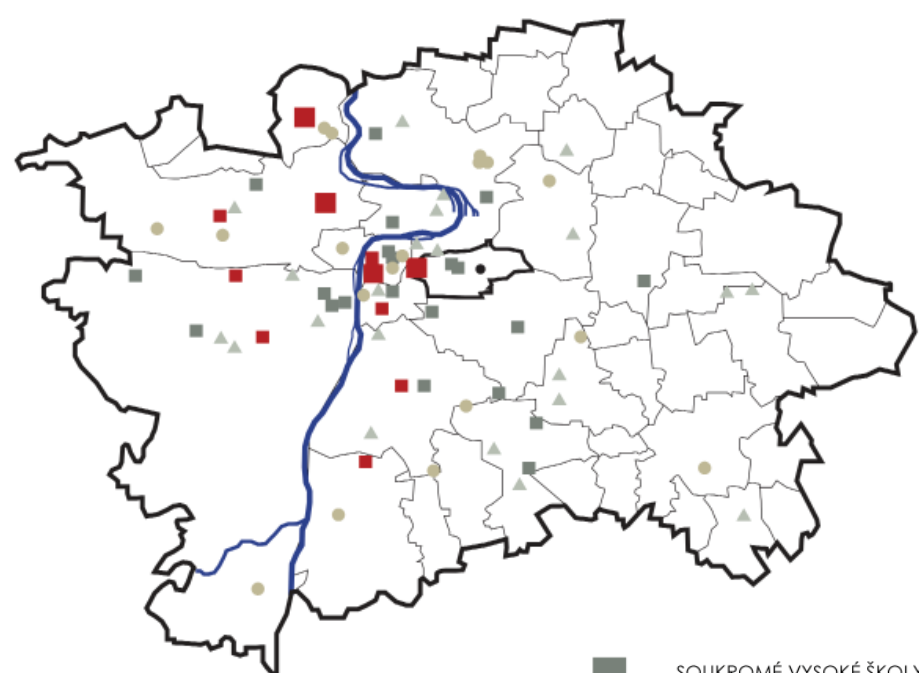
- prostory filozofické fakulty
- národní filmový archiv
- mediatéka
- vědecký inkubátor
- studentské koleje
- obchodní plochy

Filozofická fakulta má celkem 8313 studentů a 47 pedagogicko-vědeckých pracovišť velmi rozdílné velikosti. Obdobně rozsáhlý je systém výuky, fakulta má akreditováno 50 studijních programů, kterých se účastní velmi rozdílné počty studentů. Fakulta užívá několik budov v majetku UK. Dvě budovy v Praze 1 - na Palachově náměstí a v ul. Hyberské má ve vlastní správě. Dále na základě dislokačních opatření užívá prostory v objektu U kříže, v Praze 5 – Jinonicích, v Celetné 20 a Celetné 13 v Praze 1 a v Bruslaské ul. v Praze 10. V pronájmu má pak prostory v objektech jiných vlastníků, v Praze 1 v Revoluční, na Národní, v Jindišské, menší plochy na Praze 10.

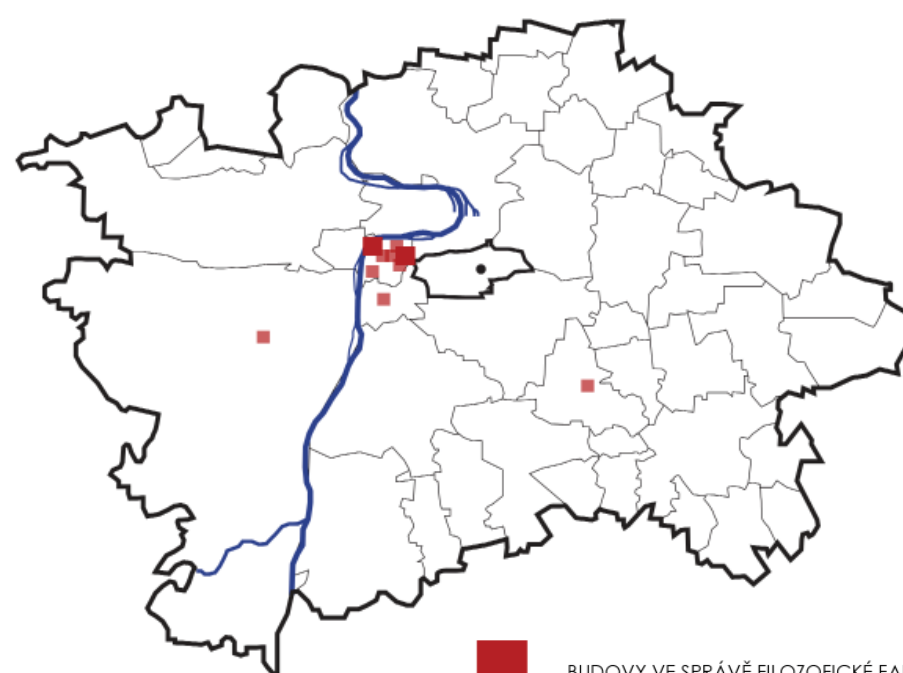
Spravuje nebo užívá i objekty mimopražské sloužící různým účelům – Mělník nebo Hostinné (zázemí archeologického výzkumu). Kromě budovy v Jinonicích a menších doplňkových ploch jsou všechny objekty situovány v centru města, v hranicích Pražské památkové rezervace, s dobrou dopravní obsluhností a ve vzájemné docházkové vzdálenosti do 15 minut. Velká decentralizace pracovišť, v některých případech i jejich dělení komplikuje provoz fakulty, vzájemnou komunikaci a zvyšuje i prostorové nároky.

Hlavním problémem je ale nedostatek ploch a kapacit stávajících objekt. V současnosti je deficit čisté užitkové plochy 6800 m², hlavní budova má 8000 m², zbylé objekty dohromady kolem 7000 m².

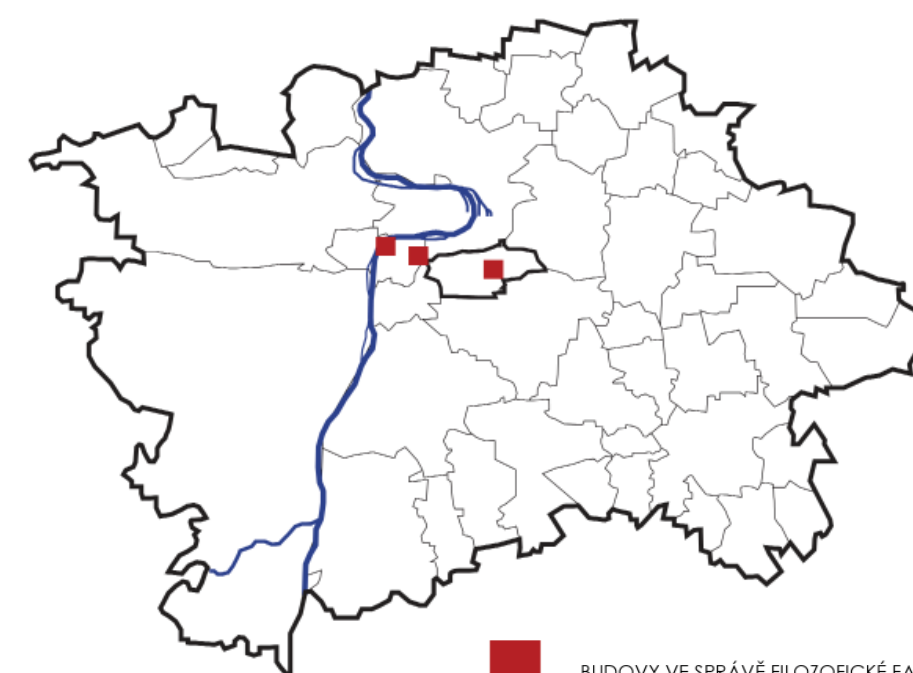
Návrh je řešen tak, aby vyhověl požadavkům pro novou budovu filozofické fakulty a zároveň umožnil redukci současných pracovišť a vyřešil tak současné problémy fakulty související s decentralizací pracovišť.



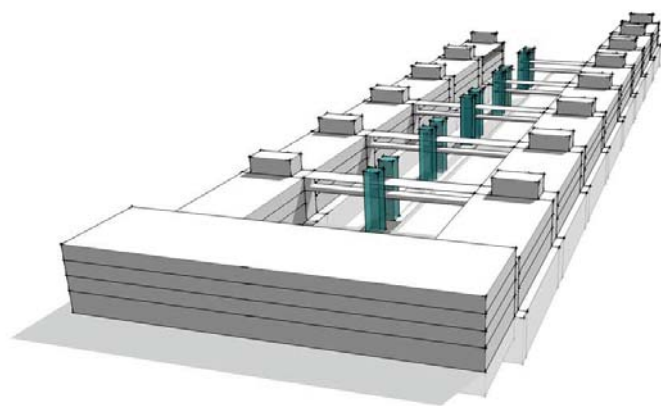
- SOUKROMÉ VYSOKÉ ŠKOLY
- VEŘEJNÉ VYSOKÉ ŠKOLY
- VEŘEJNÉ VÝZKUMNÉ INSTITUCE
- STÁTNÍ ORGANIZACE



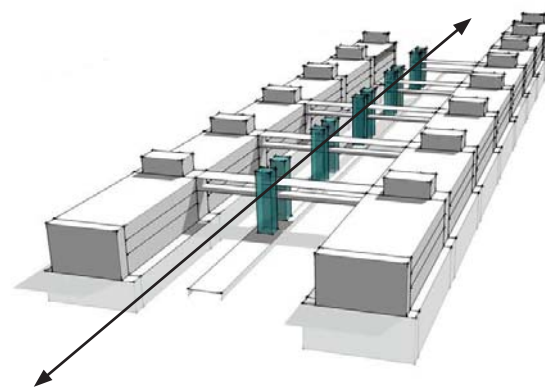
- BUDOVY VE SPRÁVĚ FILOZOFICKÉ FAKULTY
- PROSTORY UK, PRONAJÍMANÉ PROSTORY



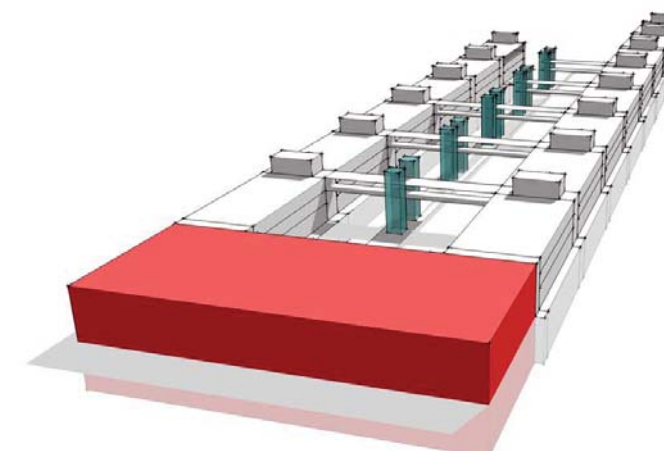
- BUDOVY VE SPRÁVĚ FILOZOFICKÉ FAKULTY



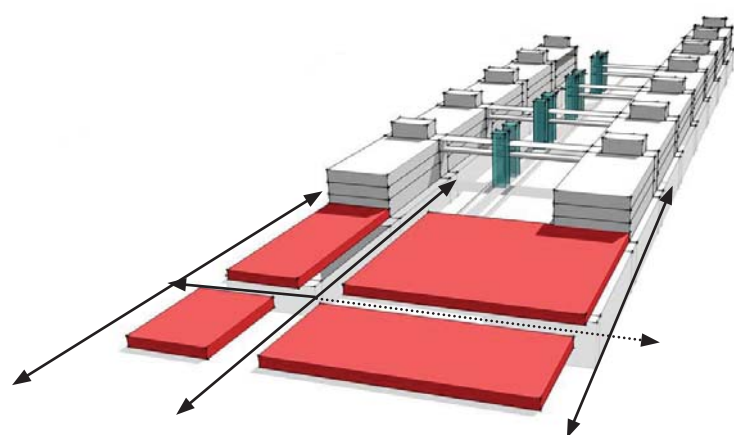
původní stav



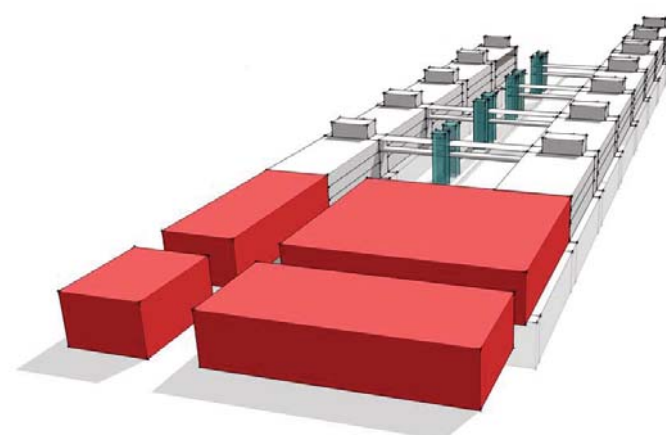
zachovávané objekty



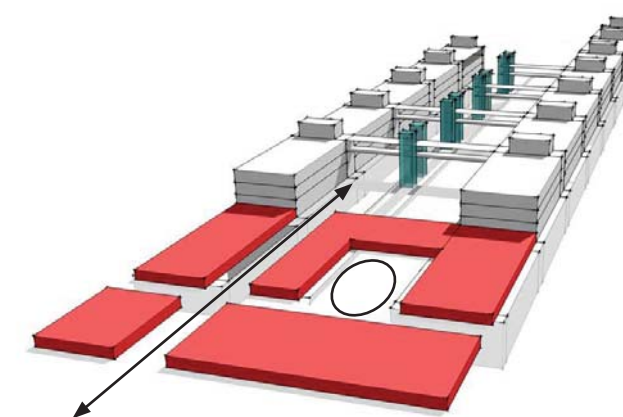
nová průčelní budova
zachování autenticity vnitřního prostoru



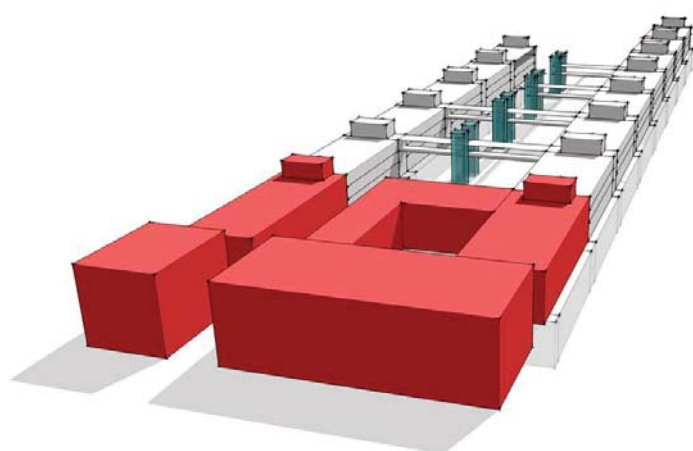
respektování stanovených komunikačních tras v kontextu celého nádraží



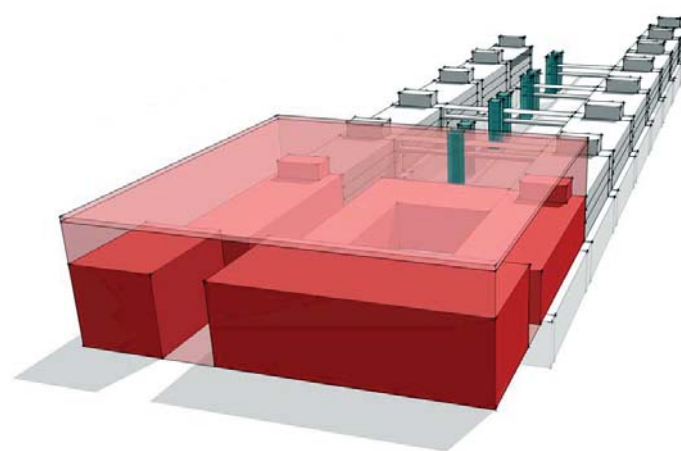
objekty FF UK



rozdělení parteru na veřejný a soukromý prostor školy

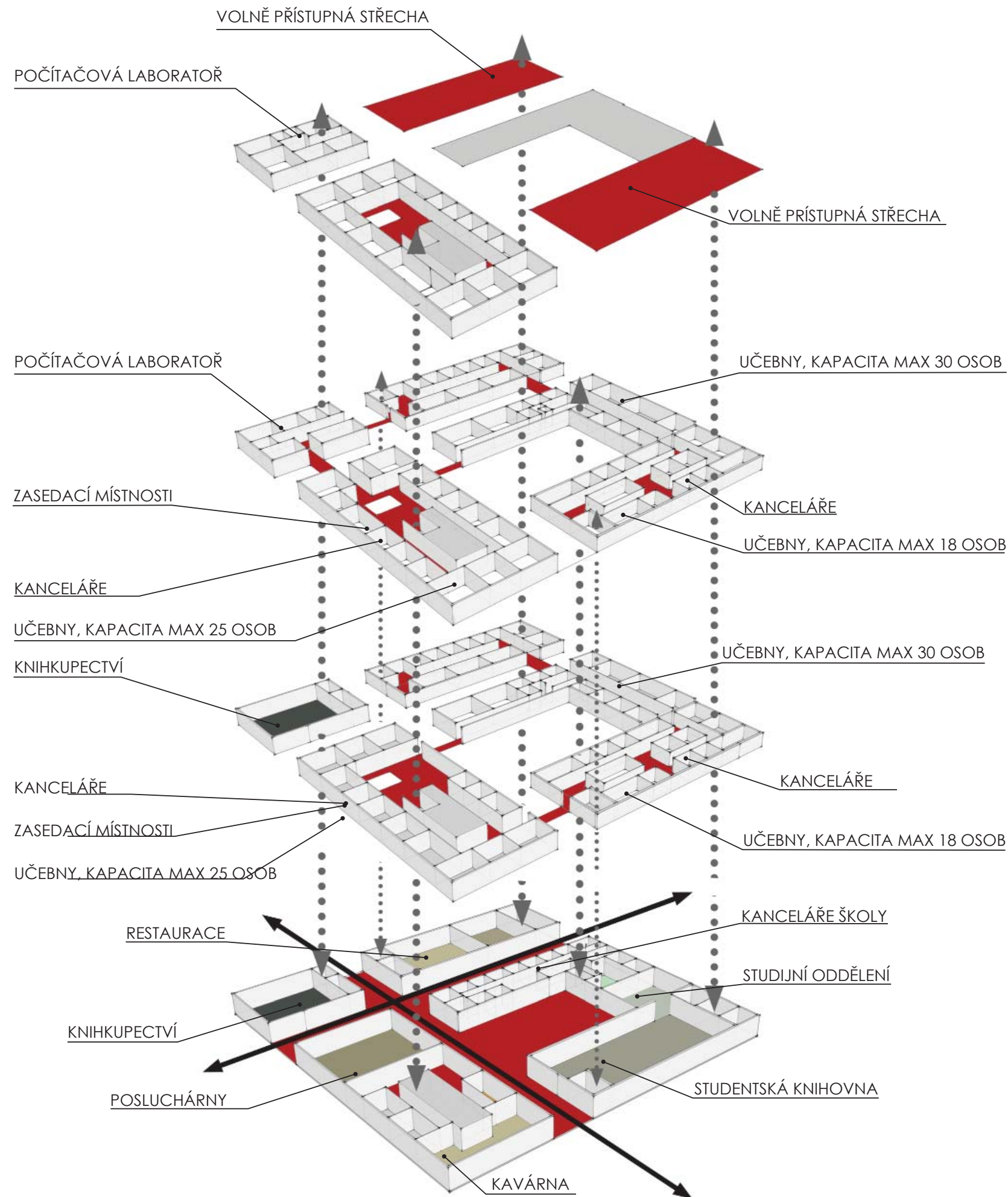


formování konečného tvaru jednotlivých objektů školy



konečná podoba návrhu

Návrh FF UK je ovlivněn její rozmanitou strukturou a charakterem. Fakulta je výjimečná pestrou škálou studijních oborů (téměř 70) s různými počty studujících. Tímto jsem se inspirovala k vytvoření budovy složené z několika různě velkých na sobě nezávislých objektů, propojovaných komunikačními můstky. Celý tento prostor je zastřešen prosklenou střechou, která má představovat filozofickou fakultu jako symbol, její význam a reprezentativnost.

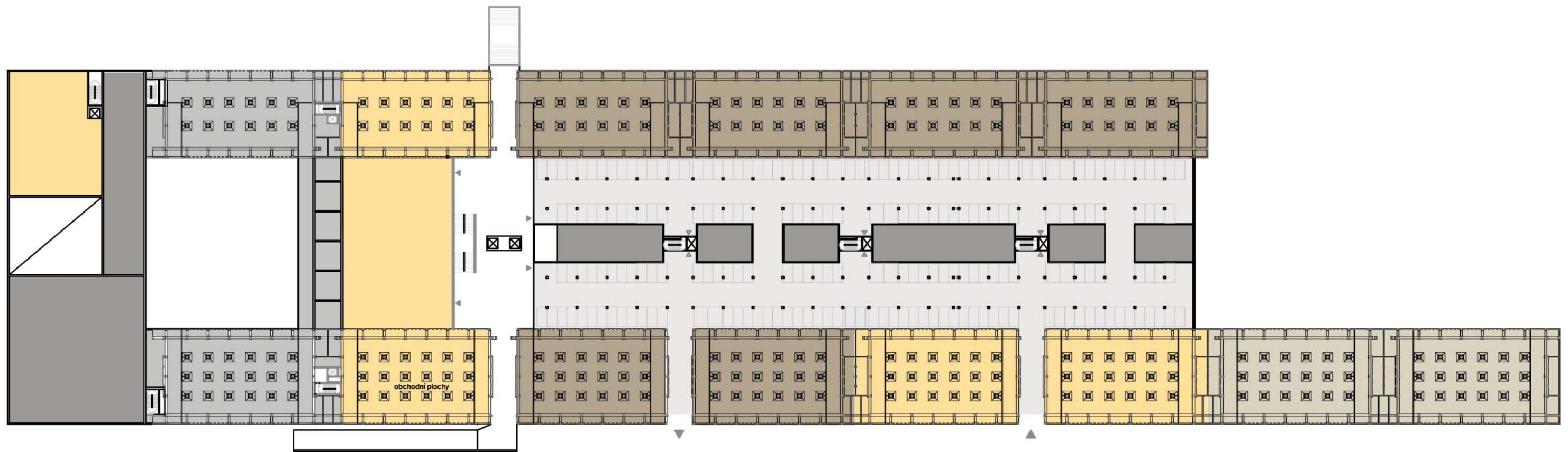


Filozofická fakulta UK vypracovala studii, ve které stanovila ústavy, které by se měly do nové budovy přestěhovat. Jsou to zejména jazykovědné obory, ústav informačních studií a knihovnictví, katedra psychologie, pedagogiky nebo politologie.

Nově navrhovaná budova filozofické fakulty zabírá plochu 14 000 m². Je rozdělena do 5 samostatných objektů vzájemně propojovaných komunikačními můstky v různých výškových úrovních.

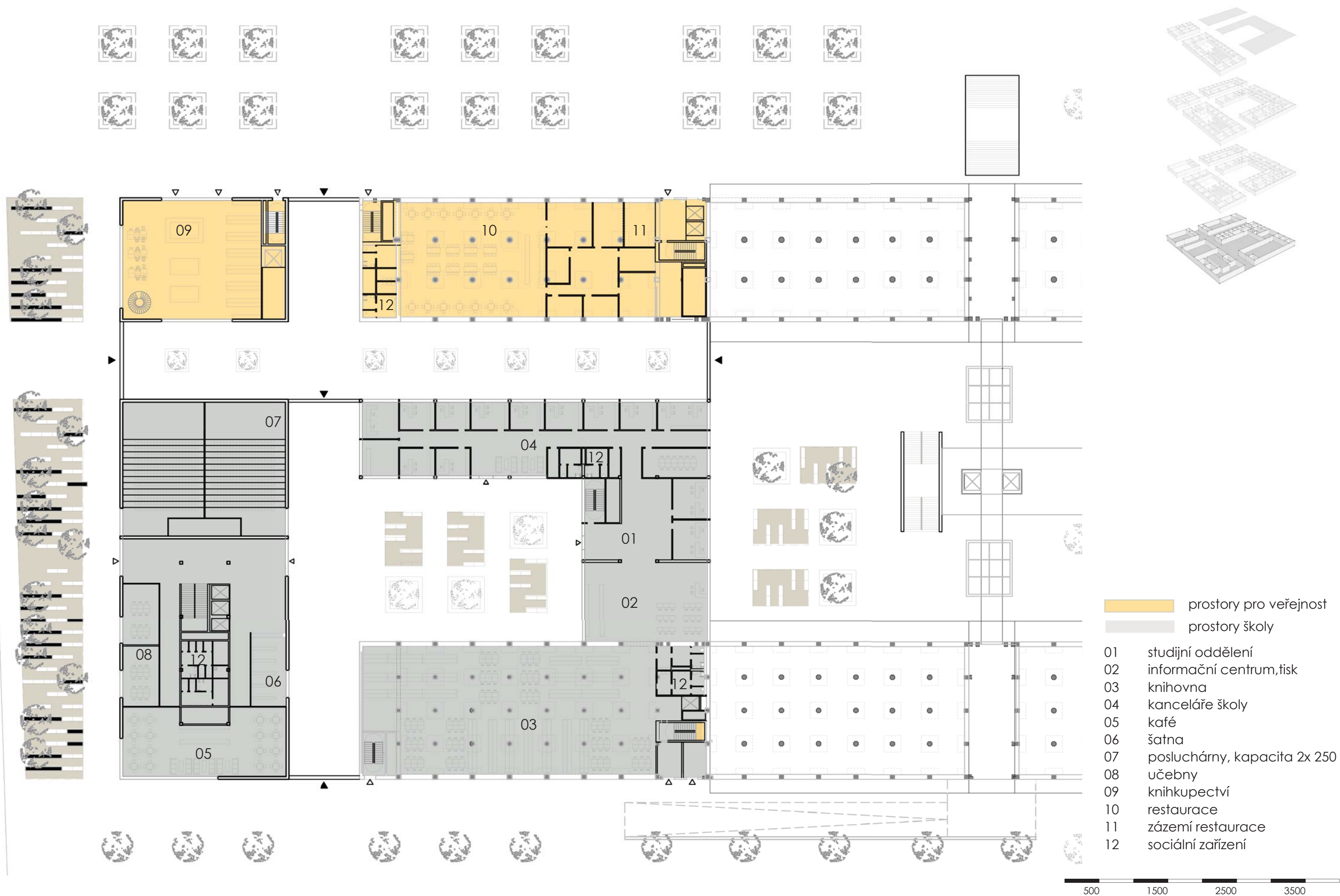
Celkovým zastřešením celého prostoru vzniká vnitřní parter, který je rozdělen na dvě části, soukromým atriem přístupným pouze studentům a pasáží i pro veřejnost, kterou se dá projít do vnitřního areálu nádražního komplexu. Toto členění ovlivnilo jednotlivé prostory v prvním nadzemním patře. Do prostor navazujících na pasáž jsou umístěny restaurace a odborné knihkupectví. Z atria je možný vstup do všech přilehlých objektů. Do přízemí jsou umístěny především prostory využívané všemi studenty bez rozdílu studijního zaměření, možných studovat na filozofické fakultě. Jsou to zejména knihovna se studovnou, informační a tiskové centrum v těsné blízkosti knihovny, studijní oddělení, dva přednáškové sály s kapacitou 250 lidí, kavárna a šatna.

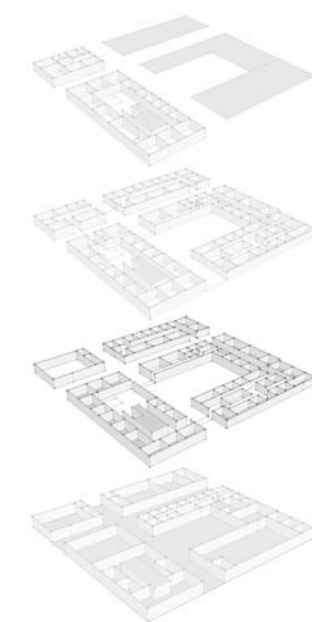
Ve vyšších patrech jsou jednotlivé učebny, kapacitně se pohybující od 10 studentů až po velké seminární učebny až se 30 místy k sezení. Jsou k nim přidružené pracovní pedagů se zázemím a příručními knihovnami, tak aby mohly být jednotlivé obory rozděleny do pater případně celých objektů. Každý z nich má své komunikační jádro navrženo jako samostatný požární úsek s možností úniku na volné venkovní prostranství.



- obchodní plochy
- prostory kolejí
- prostory pro TZB, sklady
- archiv FF UK, archiv knihovny
- podzemní garáže
- prostory filmového archivu



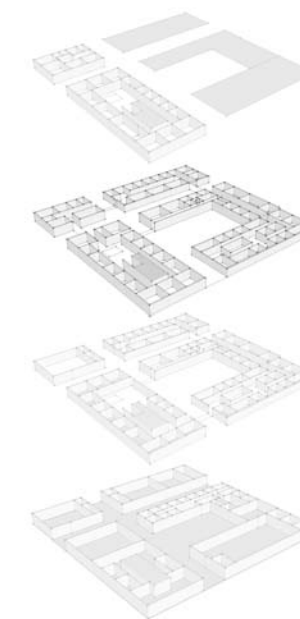




- knihkupectví
- pracovní pedagogů
- zasedací místnosti
- učebny (max 20 lidí)
- seminární učebny (min 25 lidí)
- další prostory školy

- 01 společenské prostory
- 02 sociální zařízení
- 03 příruční knihovny
- 04 sklady
- 05 zázemí knihkupectví

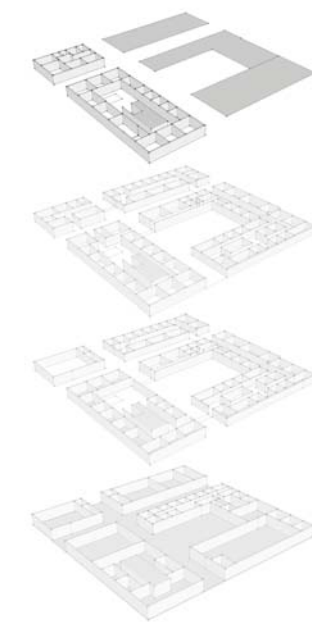
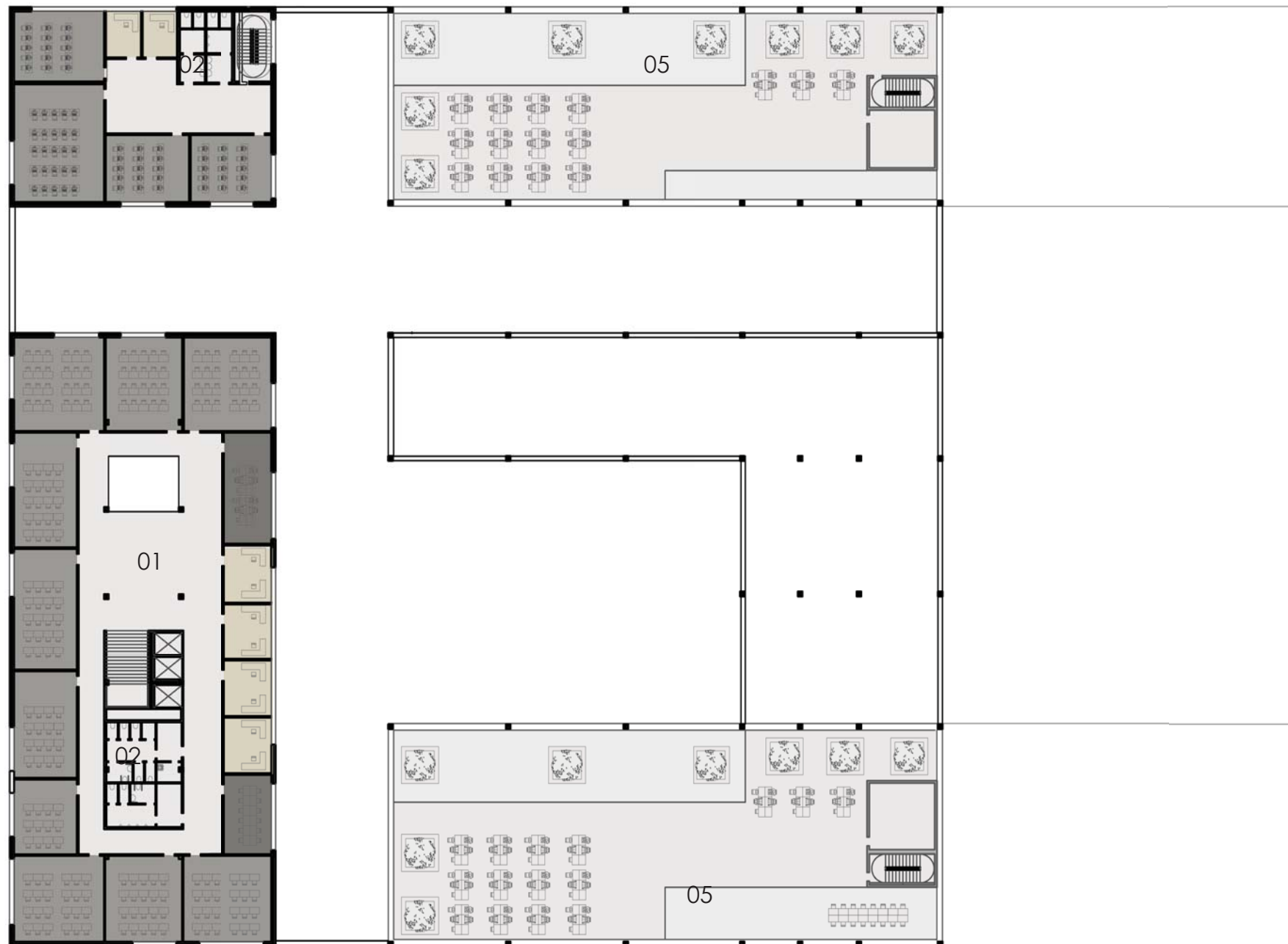




- pracovní pedagogů
- zasedací místnosti
- učebny (max 20 lidí)
- seminární učebny (min 25 lidí)
- další prostory školy

- 01 společenské prostory
- 02 sociální zařízení
- 03 příruční knihovny
- 04 sklady

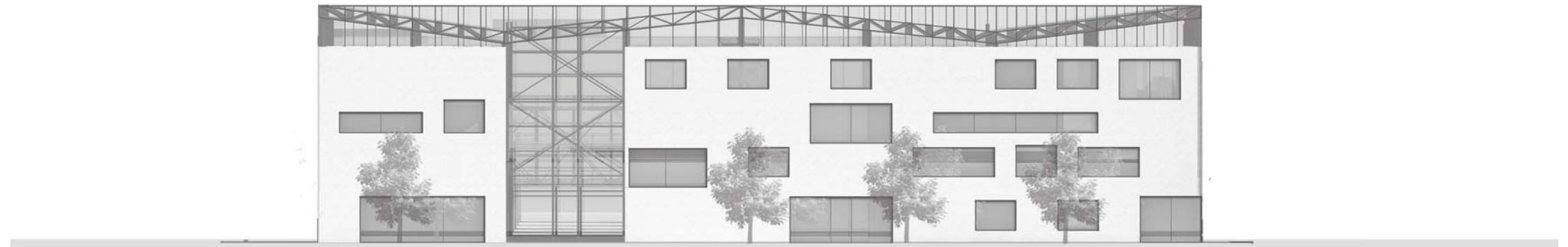




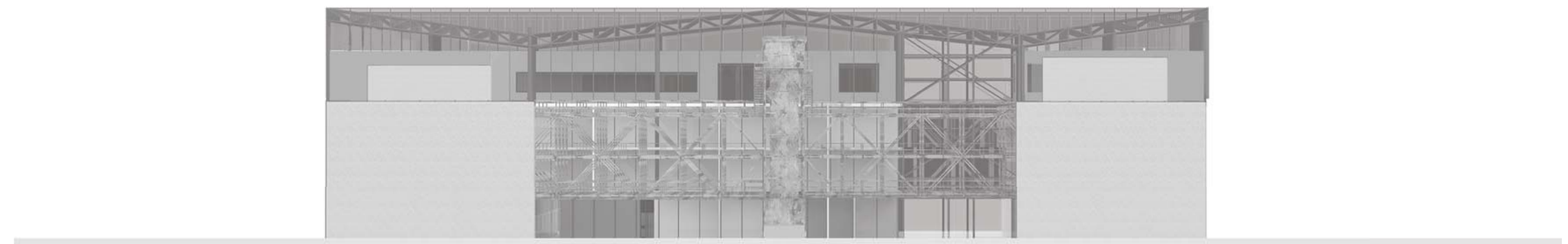
- pracovní pedagů
- zasedací místnosti
- učebny (max 20 lidí)
- další prostory školy

- 01 společenské prostory
- 02 sociální zařízení
- 03 příruční knihovny
- 04 sklady
- 05 terasy na střeše



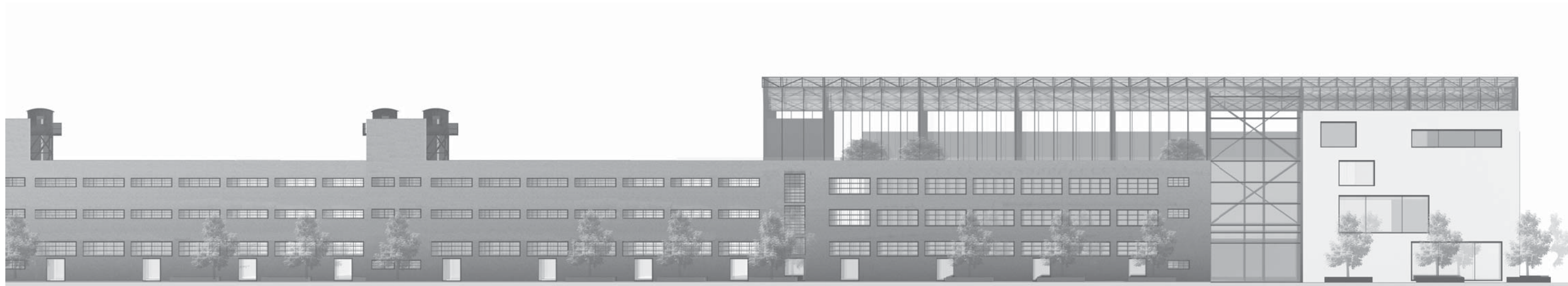


POHLED ZÁPADNÍ

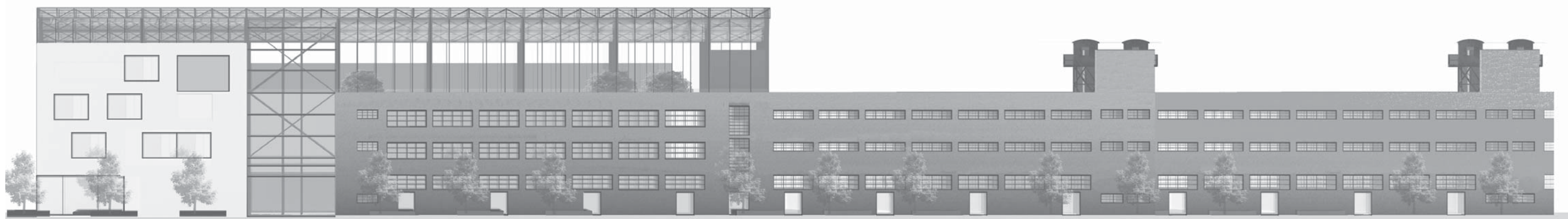


POHLED VÝCHODNÍ





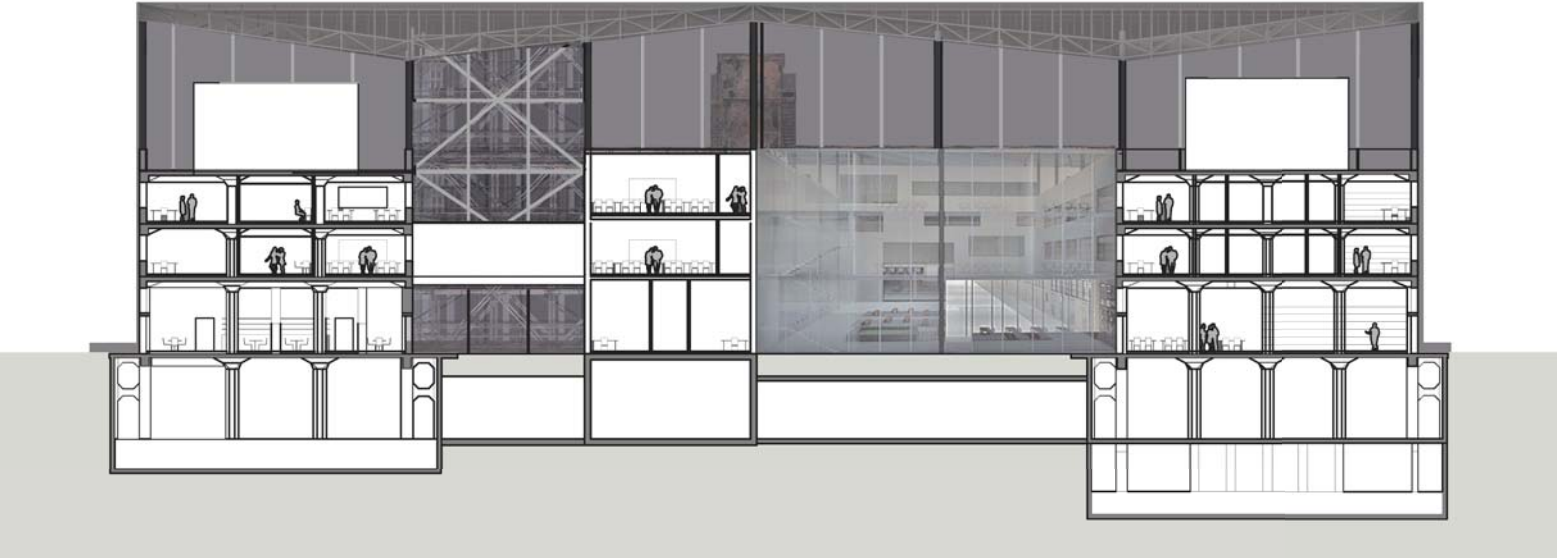
POHLED SEVERNÍ



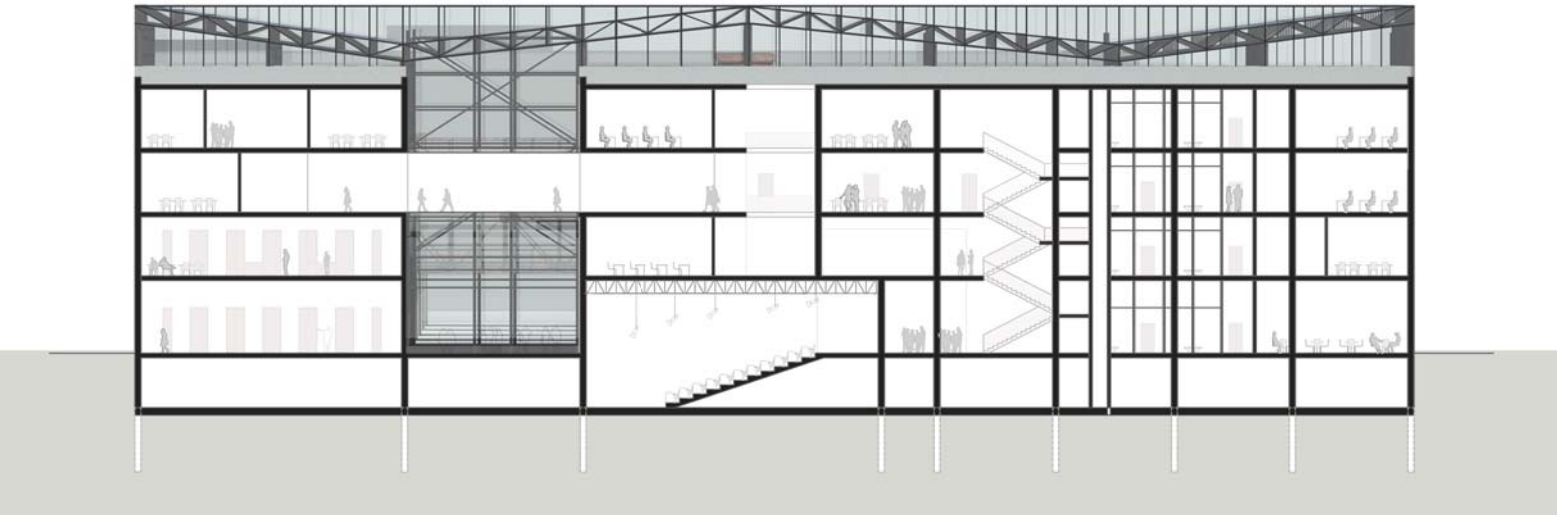
POHLED JIŽNÍ



POHLEDY



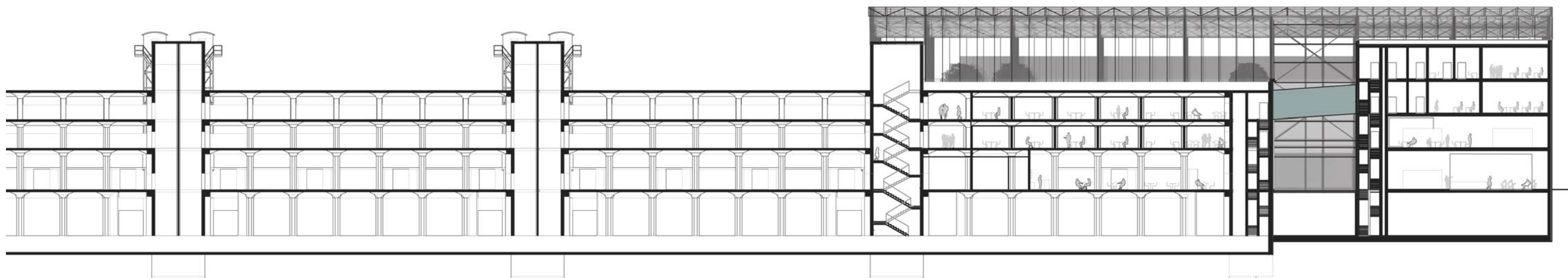
15



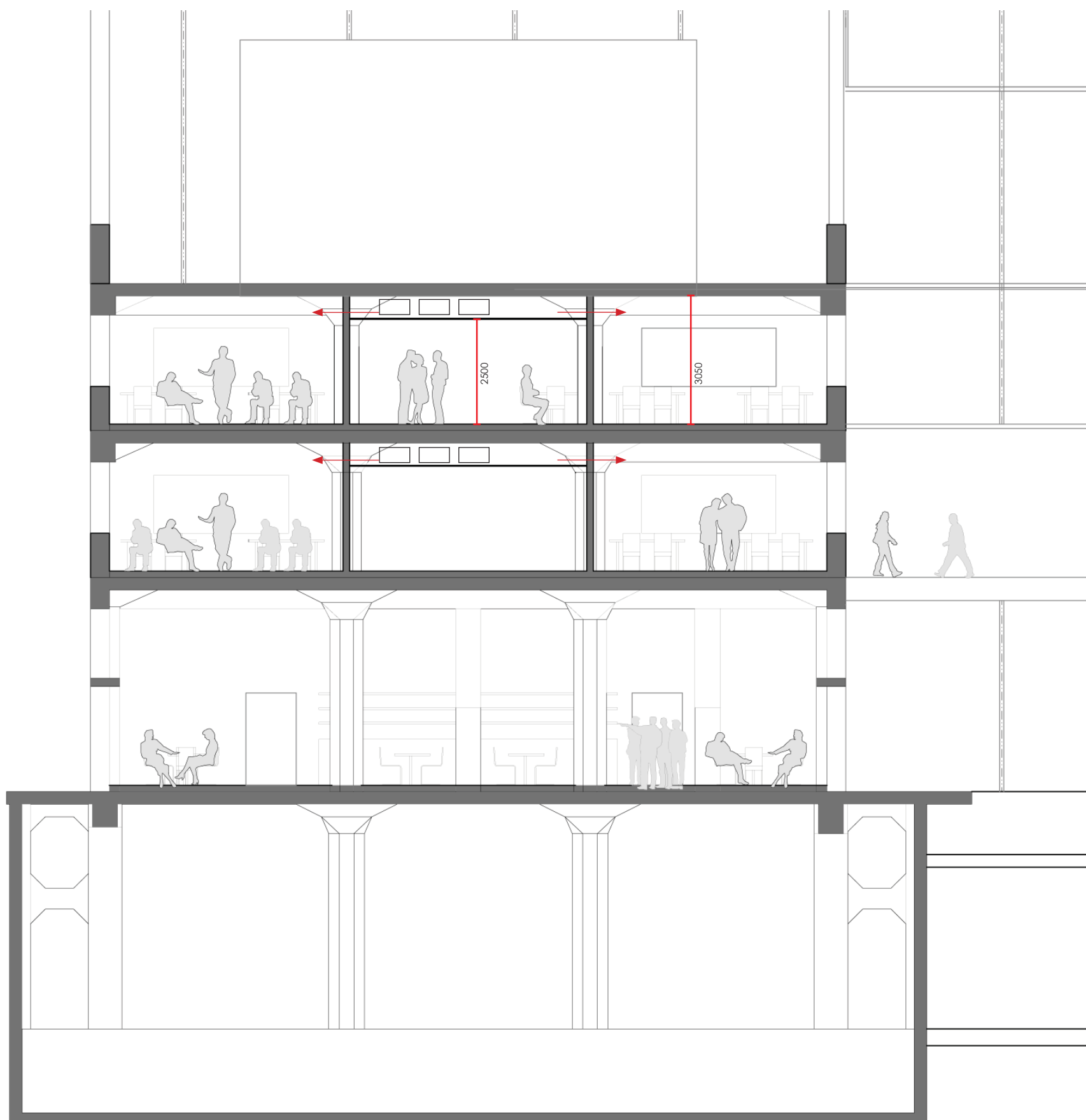
15



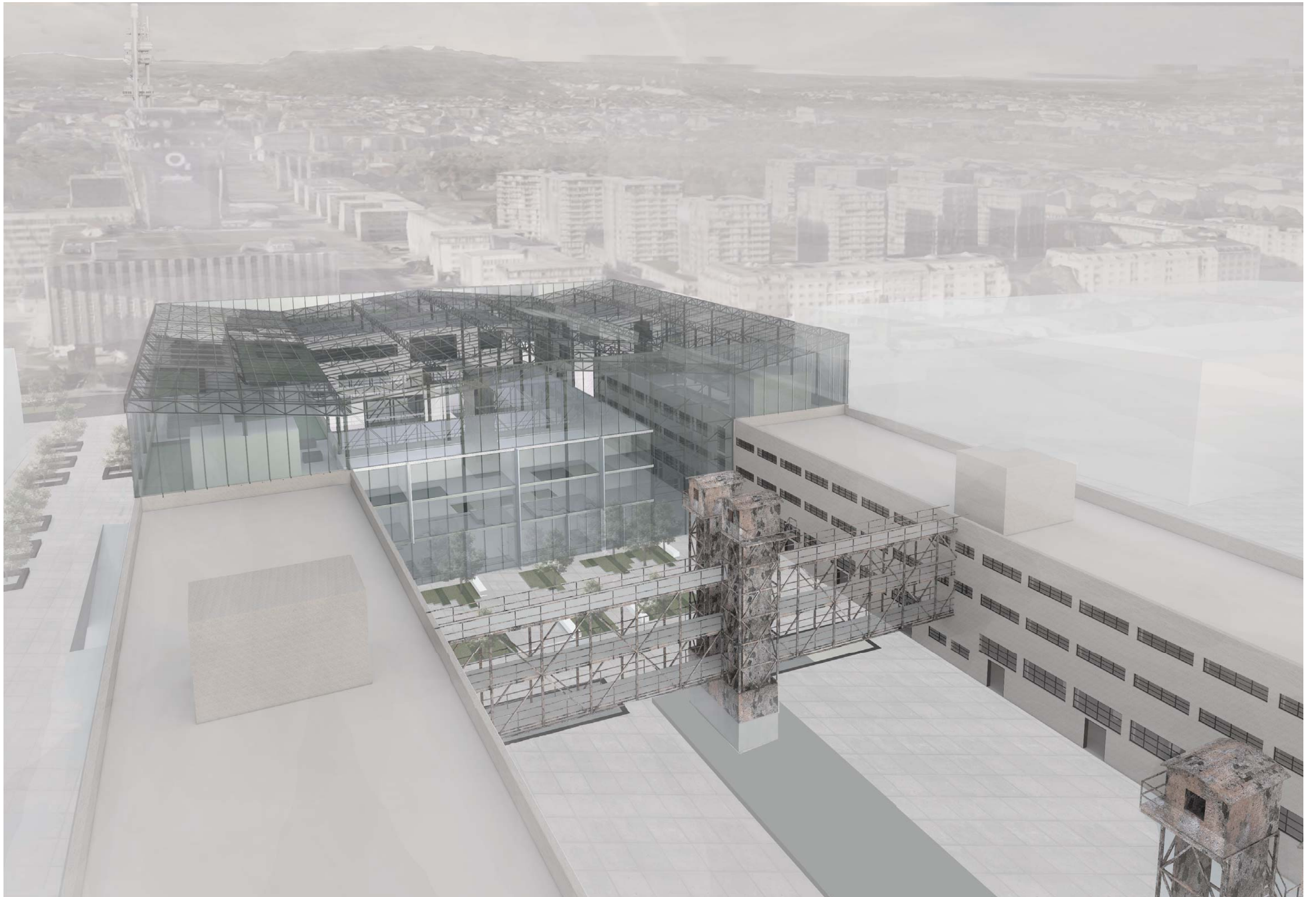
ŘEZOPOHLEDY



ŘEZOPOHLEDY



Budovy skladů a správní budova jsou postaveny z železobetonu vyplňovaného cihelným zdivem. Mezi patry nesou stropy hřibové sloupy o nosnosti až 2000kg/m². Budova je navržena tak, že je počítáno s přístavbou patra a s možností přistavění dalších oddílů v případě potřeby. Stávající objekty byly navrženy pro skladování zboží. Konstrukční výška přízemního patra je 5100 mm, zbylých dvou pater 3500mm. Nižší uvedená konstrukční výška je pro stavbu vysoké školy odpovídající současným standardům nedostatečná. Z důvodu dosáhnout maximální možné světlé výšky v učebnách a pracovnách pedagogů, budou veškeré instalace vedené v podhledu v chodbách ve středu objektu výstky vzduchotechniky budou zabudovány v příčkách.











INFORMAČNÍ ZDROJE

INTERNET

<http://www.industrialnitopografie.cz>
<http://stary-web.zastarouprahu.cz/ruzne/zizkov-nadr.htm>
<http://aktualne.centrum.cz/domaci/regiony/praha/fotogalerie/2011/02/23/zizkovske-nadrazi-je-mrtve-at-zije-zizkov-city>
http://zpravy.idnes.cz/foto.aspx?r=kavarna&c=A121110_163653_kavarna_chu
<http://www.tadynenideveloperovo.cz>
<http://www.urm.cz/>
<http://www.geoportalpraha.cz/cs/mapove-aplikace>

PUBLIKACE

Praha 3 - Urbanismus - Architektura, Zdeněk Lukeš, Jan Sedlák
Industriál Prahy 3: průmyslová architektura a technické stavby, Lukáš Beran
Pražská nádraží ne/využitá
Analytická studie UK v Praze o potřebách humanitních fakult, 2008

KONZULTACE

Ing. arch. Jan Aulík

Ing. arch Roman Chvilíček
Michal Bregant, ředitel národního filmového archivu
doc. PhDr. Michal Stehlík, Ph.D., děkan filozofické fakulty
Ing. arch. Roman Kraiczy, společnost Sekyra Group
Ing. Miloslav Smutek, Ph.D. , statika

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu Ing.arch. Janu Aulíkovi za vedení diplomové práce a čas strávený při konzultacích. Výše jmenovaným za jejich vstřícnost a pomoc při setavování programu konverze nádraží i samotného návrhu. Výjimečný dík patří mým rodičům za podporu a trpělivost.