

DAVID SEIDLER

DIPLOMOVÁ PRÁCE REKONVERZE A DOSTAVBA NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD

HODNOCENÍ VEDOUCÍHO PRÁCE PROF. ING. ARCH. LADISLAVA LÁBUSE

ÚVOD

Nádraží Vyšehrad není využíváno od roku 1960 a původní funkci již nelze, vzhledem k umístění nádraží v zatáčce, obnovit. Nová železniční zastávka, jejíž studii zpracovanou IPR jsme měli k dispozici, vznikne na Výtoni, posunutím původní polohy nádraží směrem k Vltavě. Nádraží Vyšehrad bylo v roce 2001 vyhlášeno nemovitou kulturní památkou a zároveň prodáno. Dosud se však nepodařilo budovu rekonstruovat i realizovat navrhovanou zástavbu v jejím okolí a budova nadále chátrá. Městská část Prahy 2 zvažovala odkoupit budovu nádraží od soukromého vlastníka a rekonverzí na novou funkci, například kulturně společenské centrum, nádraží zachránit. OÚR MČ Prahy 2 proto požádal FA ČVUT o spolupráci na hledání možností rekonstrukce nádraží.

Součástí zadání bylo i ověření možnosti dostavby území v sousedství nádraží novou zástavbou. Využití nádraží i novostaveb nebylo zcela zafixováno, dostavby mohly doplňovat novou funkci budovy nádraží, nebo mohly být na rekonstruované budově provozně nezávislé. Vzhledem ke specifické celistvé symetrické kompozici budovy nádraží, nebylo počítáno s kontaktní přístavbou, ale dostavbami, v případě potřeby spojenými na úrovni přízemí. Specifikace stavebního programu a funkčního využití nádraží i dostavby území byla hledána a rozvíjena individuálně v součinnosti se studenty, dle jejich námětů a záměrů sledujících revitalizaci nádraží i jeho okolí. Nakonec bylo zadání přizpůsobeno zájmu UK vytvořit v blízkosti kampusu Albertov v prostorách nádraží studentský klub a v jeho sousedství případně ubytování pro studenty či pedagogy. V prostoru napravo od nádraží byla funkce parteru věnována komerčním prostorům a pater administrativní funkci.

Zadání umožňovalo prověřit schopnost diplomantů řešit stavební komplex zahrnující rekonverzi i dostavby v exponované, železniční trati zatížené poloze a potřebě vypořádat se s kontextem místa. Základním východiskem návrhů byla, kromě snahy o citlivou rekonverzi stavby na novou funkci i vazba navrhovaných dostaveb na památkově chráněnou budovu nádraží i na kontext okolní zástavby a řešení specifické polohy místa, kde se dnešní vedení trati dostává do uličního prostoru Výtoně. Návrhy spojuje snaha urbanizovat stávající nevyužitou terénní bariéru vyvýšeného tělesa trati, přecházející směrem západním ve viadukt, v budoucnu změněný na nové nádraží a následně v železniční most.

KONCEPCE

David Seidler rozvíjel možnost část zadání stavebního programu využít pro Karlovu univerzitu. Nádraží transformuje na studentský klub a nalevo od nádraží, v kontextu stávajícího rohového bytového domu, navrhuje vertikálně komponovanou hmotu kolejí, odpovídající výškou římsám sousedních domů. Pozemek napravo od nádraží dotváří lineární čtyřpodlažní hmotou univerzální administrativní budovy s komerčně využitým parterem. Ve fasádě je tato budova, ne zcela v souladu s vnitřní funkcí, rozdělena na dvě dvoupodlažní části. Spodní - masivní a solidní, důsledně tektonicky pojednaný "parter" a na odlehčená horní dvě podlaží.

Koncept je v urbanistické rovině, kromě snahy urbanizovat prostor ulice podél trati, založen na důsledném sledování uliční čáry nádraží i v dostavbě kolejí, která nenavazuje na štít sousedního rohového domu, ale na linii uliční čáry staveb podél trati. Takže neuzavírá průhled do vnitrobloku a nevytváří problémy napojení novostavby na architektonicky pojednaný štít, navíc ve styku štítu a uliční fasády opatřený šikmo nasazeným arkýřem, přesahujícím za hranu uliční čáry i sousedního pozemku u štítu. V architektonické rovině se návrh, kromě citlivé rekonverze nádraží, projevuje výraznou různorodostí, až nesourodostí fasád dostaveb.

HODNOCENÍ

Vlastní rekonstrukce je řešena s ohledem na prostorové možnosti, zakódované do ve fasádách přísně symetrické, ale provozně a dispozičně velmi asymetrické historické budovy nádraží, s levou stranou stavby věnovanou cestujícím a pravou personálu a zázemí nádraží. Tento paradox se podařilo uspokojivě vyřešit a zhodnotit pro novou funkci a zadání, kde převládají veřejnosti přístupné prostory. Rekonstrukce je obohacena o podzemní prostor shora osvětleného a zakrytého „dvorku“ za budovou na úrovni přízemí.

Zvolený koncept zástavby přináší mnohá pozitiva řešení lokality i vlastní rekonstruované stavby a dostaveb. Hledání rovnováhy mezi snahou o urbanizaci uličního prostoru a smysluplného využití dnes nevyužívaného a nálety zarostlého pozemku mezi tratí a ulicí a rozumné míry intenzity a formy zástavby i její vazby na okolí, našlo přesvědčivé vyústění ve výsledném návrhu.

Koncept je poměrně úspěšně propsán nejen do urbanistického začlenění dostaveb do svého okolí, ale i do jejich architektonického ztvárnění i funkčního, provozního a dispozičního řešení. Koleje jsou řešeny formou malých samostatných bytových jednotek se společně sdílenými prostory v přízemí. Administrativní budova je řešena s ohledem na u těchto staveb požadovanou univerzalitu a variabilitu využití ploch.

Pochybnost a otázky k obhajobě vzbuzuje překvapivé až provokativní osazení nároží koleje přímo na vnitřní roh uličních čar, daných budovou nádraží a nárožním bytovým domem. Pokud je koncept zástavby budovou koleje založen na sledování uliční čáry nádraží, neměl by ji více potvrdovat a vystoupit blíže k nádraží?

Dobré úrovni konceptu návrhu i jeho rozvedení v řešení urbanismu a dispozic, dosahuje DP i v oblasti řešení fasád. Jen je trochu překvapivé, jak jsou fasády dostaveb různorodé, jako by šlo o návrh několika autorů, sledujících odlišné principy a hodnoty i výrazové možnosti současné architektury. Vyabstrahovaná modernistická forma fasád kolejí a tradiční až konzervativní tektoničnost spodní části administrativní budovy, ukončené „dokonce“ výraznou římsou ve výšce římsy nádraží, nad kterou je uplatněn další princip – lehká strukturální fasáda, ovšem opět v tradiční tektonické formě. Vrstvení fasády přitom neodpovídá vrstvení funkcí, fasáda je sice velmi tektonická, ale přitom libovolně uplatňovaná. Jde o záměr různorodého působení staveb v uličním městském prostoru nebo o projev nedůsledného sledování zvoleného konceptu?

ZÁVĚR

Vzhledem k rozsahu a složitosti zadání, je diplomová práce zpracována v analytické i syntetické návrhové části přesvědčivě, prokazuje schopnost úspěšně a citlivě řešit tak komplikované úkoly. Invenční způsob řešení se podařilo propsat komplexně do všech úrovní návrhu. Pominu-li možná záměrnou nesourodost a různorodost dostaveb, nelze opominout vytknout formální nedostatky dokumentace. Absenci popisů většiny výkresů a zejména zcela schématické znázornění stávajících staveb ve vizualizacích, takže vůbec nezobrazují začlenění dostaveb do svého prostředí.

Celkově projekt hodnotím 85 body, v klasifikační stupnici ESTC známkou B.

Ladislav Lábus

5. 6. 2019