

BARBORA STEJSKALOVÁ

## 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

Barbora Stejskalová rozvíjela 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 nízkopodlažní hmotou univerzální administrativní budovy s komerčně využitým parterem, výškově i výrazným členěním na parter o horní dvě podlaží, navazující na kontext budovy nádraží.

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 objemovou i tvarovou bohatostí dostaveb a jejich fasád.

## 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.

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 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 co-livingu – bydlením v samostatných obytných buňkách přístupných ze společně sdílených obytných místností. Administrativní budova je řešena s ohledem na u těchto staveb požadovanou univerzalitu a variabilitu využití ploch, včetně možnosti členění na malé kanceláře.

Velmi dobré úrovni konceptu návrhu i jeho rozvedení v řešení urbanismu a většiny dispozic, dosahuje DP i v oblasti řešení fasád, zejména na sochařsky pojatém formování fasády kolejí. Možná by nebylo na škodu, ani v rozporu s konceptem návrhu, kdyby se touha věnovat se tvůrčím způsobem kompozici i detailům tvarování ostění oken, v sousedství bohatě dekorovaných fasád nádraží, projevila i na velmi střizlivě a racionálně formované fasádě administrativní stavby. Zejména na úrovni minimalisticky strohého parteru, který je navržen jako pevný solidní sokl stavby, a umožňuje obdobně soustředěnou péči o detail jako vertikálně komponovaná hmota kolejí.

Pochybnost a otázky k obhajobě vzbuzuje zřejmě poddimenzovaná velikost technického zázemí v suterénu a hygienického zázemí v patrech administrativní stavby. Velikost technického zázemí zřejmě nepředpokládá centrální strojovnu VZT a chlazení, což je obvyklé u komerčních ploch, ale vzhledem k velikosti administrativních pater jsou lokální jednotky zřejmě nevhodné, zvláště při předpokládaném dělení na menší celky.

## ZÁVĚR

Vzhledem k rozsahu a složitosti zadání, je diplomová práce zpracována v analytické i syntetické návrhové části velmi přesvědčivě, prokazuje schopnost úspěšně a citlivě řešit tak komplikované úkoly. Tvůrčí způsob řešení se podařilo propsat komplexně do všech úrovní návrhu, včetně návrhu fasád.

Celkově projekt hodnotím 90 body, v klasifikační stupnici ESTC známkou na pomezí A a B.

Ladislav Lábus



5. 6. 2019