Požadované výkony pro odevzdání DP:

A - Seznam příloh

B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:
Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

C - Návrh (povinný minimální rozsah, možno doplnit o další části)

část návrhu	*měřítko*
C.1 - celková situace řešeného území	M 1: 500
C.2 - půdorysy všech úrovní knihovny	M 1: 200
C.3 - řezy knihovnou	M 1: 200
C.4 - pohledy	M 1: 200
C.5 - vybraný architektonický detail řešení	M 1:1 – M 1:20
C.6 - interiérové perspektivy	min. 2x
C.7 - exteriérové perspektivy a zákresy do fotografií	min. 2x
C.8 - model knihovny	M 1:200 – 1:500

D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch

E - 2x sada zmenšených výkresů pro oponenta a pro archivaci ve formátu A3
Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

Vedoucí diplomové práce: **ing. arch. Jiří Buček**

Zadání diplomové práce: **2.10. 2006**

Termín odevzdání diplomové práce: **15.1.2007 v 10:00 na děkanátě FA**

L.S.

vedoucí katedry

děkan

V Liberci dne 2.10.2006

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom(a) povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložil(a) na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum 25. května 2007

Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/07

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Petra Boušku

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Muzeum dopravy – nádraží Vyšehrad

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI
3146088906

Zásady pro vypracování:

Komentář:

Předmětem řešení je návrh využití památkově chráněného objektu bývalého nádraží Praha Vyšehrad a dostavby na přilehlých prostranstvích pro účely muzea dopravy. Nádraží Vyšehrad je významnou secesní stavbou, která v současné době nevyužita chátrá. Toto místo, jako významný dopravní uzel již od dob středověku je vhodný pro umístění muzejní budovy věnované historii dopravy. Očekáván je návrh prostředí poskytující důstojné prezentování rozměrných dopravních prostředků.

Místo:

Exponované místo na hranici Nuslí, Albertova, Výtoně a Vyšehradu, potřebuje zachovat jako stávající architektonický celek a nalézt nové možnosti pro jeho oživení. Budova muzea by měla počítat s exponovanými pohledy z Vyšehradu, Karlova, vltavského nábřeží a Nuselského mostu.

Podklady:

dopravy - nádraží Vyšehrad

: Petr Bouška, vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

ÚVOD

Dnes opuštěný objekt nádraží Vyšehrad je poslední stavbou na území Prahy, která dokládá počátky železničního stavitelství. Srovnatelné objekty jsou dnes buď zbořeny (nádraží Těšnov), nebo nevratně poškozeny. Jeho význam byl v roce 2002 stvrzen zapsáním do seznamu kulturních památek. Takto významná stavba byla již několikrát v zájmu investorů, avšak jejich záměry nebyly naplněny a objekt tak zůstává nevyužit a chátrá. Nádraží, které je od roku 1962 nepoužívané, zůstává přesto v zájmu městské části i občanů pro jeho obnovu.

Obsah:

a) Textová část
ÚVOD
1) ZÁMĚR
2) ZADÁNÍ
3) ROZBOR MÍSTA
4) HISTORICKÁ BUDOVA
5) DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST
6) OBOROVÁ MUZEA
7) NÁVRH ŘEŠENÍ
8) PRŮVODNÍ ZPRÁVA
9) TECHNICKÁ ZPRÁVA

b) Výkresová část: A1 situace širších vztahů
A2 situace
B1 půdorys 1PP
B2 půdorys 1.NP
B3 půdorys 2.NP
B4 půdorysy 3.-4. NP
C1 řez A
C2 řez B, řez C
C3 řez D, řez E
D1 pohledy severní
D2 pohledy jižní
D3 pohled východní, pohled západní
E1 perspektivy exterieru
E2 perspektivy exterieru
E3 perspektiva interieru
E4 perspektiva interieru
F1 bourací výkres

Tato spojka procházela Nuselským údolím, přímo pod Vyšehradskou skálou. Trať spojující dva jižní směry na Písek (Smíchov) a Tábor (Vršovice) dostala v roce 1872 nádraží, které však bylo spíše určeno pro náklad zboží, než pro odbavování cestujících, což bylo zavedeno až 1. října 1888.

Nárůst železniční dopravy v tomto směru během posledního desetiletí 19. století byl tak enormní, že musela být jednokolejná trať změněna na dvoukolejnou a železniční most, složený z pěti lichoběžníkových segmentů, rozšířen na dvoukolejný se změnou na tři segmentové oblouky. Původní jednopatrová budova vzala za své a v roce 1904 byly, pravděpodobně Antonínem Balšánkem, vypracovány plány nové budovy již v honosném secesním slohu. Stavba byla započata v roce 1905 a o necelé dva roky později dokončena. V té době také probíhala výstavba nové budovy nádraží Františka Josefa od Josefa Fanty, probíhající od roku 1901 až do roku 1909.

Původní budova nádraží Vyšehrad z r. 1872. (J. Jungmann)

Nová secesní budova nádraží Vyšehrad z r. 1907. Dobová pohlednice.

Budova se nalézá v tečně oblouku, kterým zde trať opisuje Vyšehrad a který sleduje koryto potoka Botič. Trať je v celé délce údolí navýšena nad okolní terén v rozmezí 2 až 4 m, čímž bylo dosaženo požadované nivelace pro nájezd na železniční most. Stavební činnost v okolí byla bohatá už od slovanských dob, kdy zde pod přemyslovským hradem vznikla kupecká osada, která se později stala předměstím Nového Města. Nejvýznamnější objekty v okolí jsou již zmiňovaný Vyšehrad a na křižovatce ulice Svobodovy a Na Slupi kostel Zvěstování Panny Marie s přilehlým klášterem servitů. Renesanční budova staré celnice na Výtoni, a kubistický činžovní dům v Neklanově ulici, trojdům na Rašínově nábřeží a vila v Libušině ulici od Josefa Chochola. Jako poslední bych zmínil secesní budovu tiskáren Unie (dnes Polygrafie) od Františka Schlaffera. Ostatní zástavba v bezprostředním okolí již takové hodnoty nedosahuje, je víceméně z poloviny 19. až počátku 20. století, kdy došlo k asanaci Podskalí spojené s navýšením nábřeží jakožto protipovodňové zábrany. Tím došlo k nivelizaci terénu podél koryta Botiče.

Zástavba pod Vyšehradskou skálou k Vnislavově ulici opisuje původní středověkou přístupovou cestu a sestupuje, sledujíc rovnoběžně hranu hradeb. Výškově jsou tyto objekty v rozmezí 3-4 pater se sedlovými střechami. Na druhé straně přes železniční násep zástavba kopíruje oblouk železniční tratě, což dokládá jejich vznik po roce 1872. Ulice Svobodova, kam je průčelí budovy nádraží otočeno, je od nábřeží členěna nejdříve starou celnicí obklopenou parkem. Dále pokračuje neuzavřený lichoběžníkový blok nájemních domů, zmíněná rozsáhlá budova polygrafie, základní škola Botičská a lichoběžníkový blok nájemních domů o čtyřech podlažích a podkroví. Tyto objekty jsou výškově značně roztříštěné. Nejnižší je budova základní školy, následují objekty proti nádražní budově a zcela převýšeny jsou budovou polygrafie. Objekt celnice je naopak zapuštěn pod úroveň terénu o cca 3m vystupuje nad něj pouze první patro a valbová střecha.

Objekty v ulici Na Slupi jsou pouze činžovního charakteru a do tří pater výšky. Výjimku tvoří pouze věž kostela Zvěstování Panny Marie a objekt restaurace na nároží se Svobodovou ulicí. Zde bych se měl zmínit o prostoru mezi budovou nádraží a nárožním domem s restaurací. Nádražní budova nebyla nikdy vybavena ani navržena s nádražní restaurací. Zastupitelé města však tento nedostatek vyřešili tím, že nařídili majiteli sousedního pozemku toto zařízení ve svém objektu strpět. Vznikla tak symbioza dvou funkčně i prostorově oddělených objektů, které jsou však na sobě provozně závislé. Tímto předpisem však došlo k urbanistické odchylce. Projekt budovy s restaurací byl zřejmě z tohoto důvodu pozměněn a tak štítová stěna obrácená do kolejiště, kde by zřejmě stál ještě jeden objekt, byla přeměněna na pohledovou s tím, že byl do nároží umístěn arkýř. Tím však vznikl prostor, který nelze zastavět. Objekty tak svírají mezi sebou prostor, který byl přeměněn na parčík a na úrovni chodníku zde byla zřízena letní zahrádka. Tento prostor, jako výrazný urbanistický prvek je výslovně zmiňován v knize Stanislava Musila: „Vůně pražských nádraží" (Plot, 2005).

1. ZÁMĚR

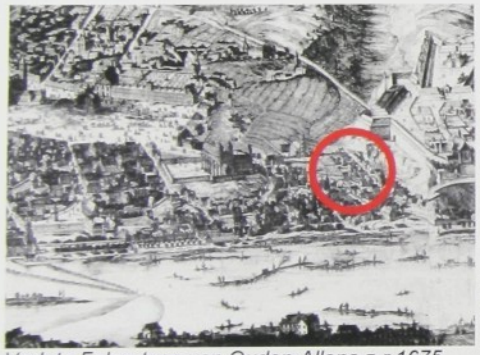
Tento neutěšený stav významného objektu mě přiměl k otázce, jak s tímto objektem zacházet, jak řešit jeho obnovení a jak nalézt novou náplň. Vodítkem se mi stal záměr Českých drah zakomponovat železniční dráhy do pražské integrované dopravy. Tím se toto území opět stane významným dopravním uzlem, kterým vždy bylo, a přivede obyvatele a návštěvníky Prahy do míst, která dnes působí jen jako tranzitní .

Vzhledem k tomu, že v České republice neexistuje muzeum zabývající se komplexně historií, ale i současností dopravy, naskýtá se zde prostor pro vytvoření takové instituce.

2. ZADÁNÍ

Předmětem řešení je návrh k využití památkově chráněného objektu bývalého nádraží Praha Vyšehrad a dostavby na přilehlých prostranstvích pro účely muzea dopravy.

Nádraží Vyšehrad je významnou secesní stavbou, která v současné době nevyužita chátrá. Toto místo, jako významný dopravní uzel již od dob středověku, je vhodný pro umístění muzejní budovy věnované historii dopravy. Očekáván je návrh prostředí poskytující důstojné prezentování rozměrných dopravních prostředků.

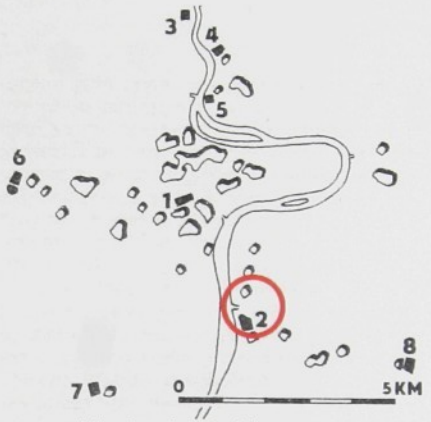


Veduta Folpertuse van Ouden-Allena z r.1675

Veduta M.Peterleho aJ. Kozla z r. 1562

3. ROZBOR MÍSTA

Nádraží Vyšehrad leží v údolí při ústí potoka Botiče do Vltavy přímo na úpatí vyšehradského ostrohu. Toto místo bylo vždy spjato s dopravou a to již od neolitické doby. Bylo významnou křižovatkou před vstupem do Vyšehradu a před brodem, který ležel v místech dnešního Karlova mostu. Význam tohoto místa ve středověku stále stoupal.



mapa osídlení ve 4.-10. stol.

Vltava se stala důležitou dopravní tepnou pro svoz dříví ze Šumavy, pražské Podskalí na Výtoni se stalo ústředním bodem při příjezdu do Prahy po řece, kde dodnes stojí celnice. U řeky bylo také kotviště, které přívozem spojovalo protější břeh Smíchova a spoj s Podolím, do doby než vznikl pod Vyšehradem tunel. Provoz v Praze, stejně tak jako v celých Čechách byl omezen pouze na dopravu koněspřežnou a říční. Význam tohoto místa narostl až s příchodem páry a železniční dopravy. Stavitelem Janem Šebkem byly vypracovány pro firmu Josefa Lanny plány trati spojující Smíchov a nádraží Františka Josefa. V roce 1871-72 byl postaven první železniční most přes Vltavu, spojující nádraží Františka Josefa (Hlavní nádraží) s nádražím České západní dráhy (Smíchovské nádraží).

starý železniční most

nový železniční most

6. OBOROVÁ MUZEA

Praha disponuje čtyřmi oborově blízkými muzei.

a) Dopravní sekce Národního technického muzea. (dále jen NTM)
Kostelní 42, Praha 7
Technické muzeum nabízí z hlediska dopravy velmi omezenou složku, která sice prezentuje více druhů dopravních prostředků, nicméně kapacity a obsluha budovy na Letenské pláni jsou značně znevýhodněny a neumožňují další rozšíření expozic. Budova na Letné disponuje jedinou prostorou pro vystavování o rozměrech 70x20x12m. V této hale jsou vměstnány veškeré prostředky, jimiž muzeum disponuje. Jejich prezentace je formou otevřeného depozitáře. V současné době probíhá příprava nové expozice v hale dopravy.

b) Automuseum Praga
Pod Kaštany 14, Praha západ – Zbuzany
Muzeum je věnováno pouze automobilům značky Praga, zapsané na seznamu UNESCO. Rozsáhlé sbírky této značky, které jsou považovány za 3. největší značkovou sbírku, jsou umístěny v naprosto nevyhovujících stísněných podmínkách areálu statku. Vozidla jsou zde rozmístěna v esteticky nevyhovujících prostorech, prezentace tak ztrácí na efektu. Velkou nevýhodou pak je složitá dostupnost muzea.

c) Muzeum městské hromadné dopravy
Patočkova 4, Praha 6 – Střešovice.
Rozsáhlé sbírky zaměřené pouze na Pražskou integrovanou dopravu jsou prezentovány tradiční formou v relativně slušných podmínkách. Lze říci, že se jedná o nejlepší muzeum týkající se dopravy na území Prahy.

d) Historický ústav Armády ČR Letecké muzeum
Mladoboleslavská ulice, Praha 9 – Kbely
Letecké muzeum v Kbelích obsahuje významnou sbírkou letadel i v evropském měřítku. Nevýhodou tohoto muzea je složitá dopravní obslužnost, která se snad zlepší protažením trasy metra C do Letňan.

Další muzea se dotýkají dopravy jen jako dílčí součásti oboru jejich zájmu, jako je tomu například v poštovním muzeu, vojenském muzeu, muzeu Podskalí, muzeu policie ČR.

V zahraničí se muzejnictvím dopravy zabývají buď technická muzea (např. Německé muzeum v Mnichově) nebo stále nově vznikající oborová muzea, jako je tomu třeba v Italské Neapoli, či Drážďanech. Tato muzea jsou ve většině případů umisťována do historických objektů, které povětšinou svými prostorovými kapacitami nedovolují dodat exponátům tolik potřebný prostor. Výjimku tvoří například letecké muzeum v Bělehradě nebo další letecké muzeum na letišti Le Bourget v Paříži a letecké muzeum v Zeltwegu. Pokud tedy chceme prezentovat dopravní prostředky v měřítku 1:1, potřebujeme rozhodnout, zda máme dostatek prostoru pro větší množství objektů, či se spokojíme s menším počtem.

Německé muzeum Mnichov

letecké muzeum Bělehrad

Le Burget

železniční muzeum Neapol

letecké muzeum v Zeltwegu

muzeum dopravy Sinsheim

4. HISTORICKÁ BUDOVA

Samotná budova nádraží je třípodlažní, přičemž 1. podlaží je zapuštěno do železničního náspu. Vstup ze Svobodovy ulice nás přivede do prostorné haly s pokladnami a úschovnou zavazadel. Po pravé straně jsou umístěny odbavovací nádražní provozy. V levém křídle jsou prostory spojené s provozem budovy (prádelny, atp). V ose vstupu je tunel spojující halu s krytým nástupištěm pro druhou kolej. Naproti pokladnám se nachází velkorysé schodiště, které nás přivede na úroveň kolejišť. Na této úrovni se v levém křídle nacházejí čekárny a toalety. V pravém křídle je výpravna, pošta, místnost lampářů atp. První patro pak zabírají dva byty se společným sociálním zařízením nad střední částí. Boční křídla jsou jen dvoupodlažní.

Za pozornost stojí bohatě zdobená štuková fasáda s typickou pásovou visáží, kartušemi, volutovými klenáky, profilovanými archivoltami a římsami. Přestože se jedná o budovu secesní, je zde cítit poněkud historizující pojetí fasády, které se víceméně odvolává na renesanci. Velmi působivý je především rizalit střední části, se štítem umístěným v ose a dvěma výškami po stranách, který dodává celé stavbě výjimečně monumentální charakter.

Jako nádraží přestala budova fungovat již v šedesátých letech 20. století. Do roku 1990 byla nepřístupná. V tomto roce zde byl uspořádán výtvarný happening a posléze zase objekt opuštěn. Dnes je v provozu pouze jediná místnost výpravčího, ostatní prostory jsou neobývané.

Objekt nad nástupištěm u druhé koleje je jednoduchou hrázděnou stavbou, jejíž boční křídla svírají se středovou tupý úhel podle tvaru kolejiště, které zastávkou prochází v oblouku.

Budova je v havarijním stavu. Stropy hrozí zřícením, do budovy na několika místech zatéká, vzácné štukové prvky na fasádě opadávají, přestože byla fasáda v 80. letech restaurována. Objekt, jak již bylo výše napsáno, prošel několika výběrovými řízeními v 90. letech, avšak ani jedno nebylo úspěšné, buď z finančního hlediska nebo nedostatečného využití objemových kapacit budovy.

5. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Nádraží Vyšehrad leží ve výhodné poloze z hlediska dopravní obslužnosti. Tu můžeme rozdělit do dvou kategorií: individuální a hromadné.

Hromadnou dopravu zajišťuje ve vzdálenosti 50 m zastávka tramvají Albertov, linek 7,18, 24, přičemž linka 7 projíždí ulicí Svobodovou a ve směru od Výtoně je zastávka této linky umístěna přímo před budovou nádraží. Linky 18 a 24 pokračují dále ulicí Na Slupi na Karlovo náměstí, vzdálené odtud 500 m. Za velmi blízké trasy tramvají lze považovat linky 3,16, 17, 21, které mají zastávku na Výtoni, která je vzdálena zhruba 200 m.

V úměrné vzdálenosti do 1 km se nabízejí ještě dvě trasy metra - B na Karlově, resp. Palackého náměstí nebo trasa C se zastávkou na Vyšehradě.

Individuální doprava automobilová je zajištěna hlavním tahem po nábřeží a dále ulicí Svobodovou nebo ulicí Vnislavovou, která navazuje na ulici Čiklovu ústící na Pankráci.

Mezi individuální obslužnost lze započítat i cyklostezku vedoucí ulicí Sekaninovou a navazující na ulici Neklanovu.

Jeho jasný, exaktní, elementární tvar je odpovědí na již zmíněný termín arché. Vychází z proporcí nádraží a odkazuje se na hmotu hradeb Vyšehradu, s nimiž tvoří jasnou linii. Sleduje též pomyslný trojúhelník vycházející z prostoru mezi dvěma baštami Vyšehradu, pokračující přes řadu domů ve Vnislavově ulici a končící ve vrcholu budovou nádraží. Vše podtrhuje vnější vzhled, řešený jako ocelové hrázdění s cihelnou výplní. Ta se jednak odkazuje na historické hrázděné domy v místě stavby a jednak na konstrukce lodí (včetně Archy), technických objektů 19. a 20. stol. a v neposlední řadě na znakovou podobnost s NTM.

7. NÁVRH ŘEŠENÍ

Místo

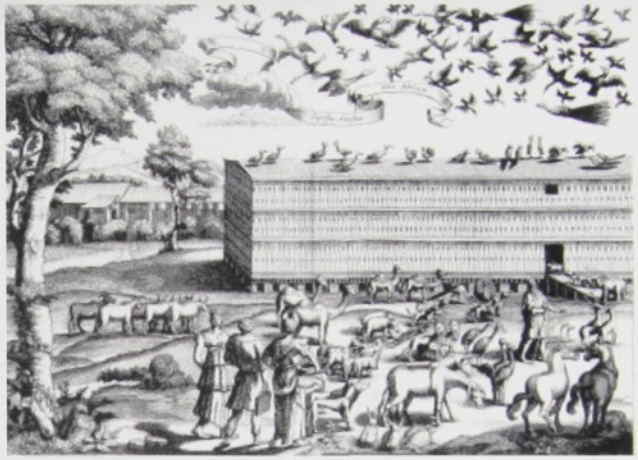
Místo s tak bohatou historií, které má v blízkosti takovou dominantu , jakou je Vyšehrad se všemi jeho památkami, ať už je to rotunda sv. Martina, katedrální kostel sv. Petra a Pavla a k němu přiléhající Slavín. Majestátní barokní hradby z červených cihel tvoří jasnou barieru mezi podhradím a pevností strážící říční cestu do Prahy. Nade vší pochybnost je toto území jedním z nejvýznamnějších a zároveň nejvíce lidmi opomíjených. Když pominu, botanickou zahradu na Albertově máloco přitáhne běžného člověka do těchto končin. Je pravdou, že lidé sem přesto přicházejí, ale spíše z pracovních, či studijních důvodů, ať už je to základní škola, Botická nebo ústavem technické a experimentální fyziky ČVUT, Přírodovědecká fakulta, ústav pro histologii a embryologii. Nade vší pochybnost je volba dalšího vzdělávacího zařízení správnou volbou. To, že volba padla na muzeum dopravy má své opodstatnění, o kterém jsem se již zmínil výše. Muzejní budovy jsou dnes navrhovány v relativně hojném počtu, jde však ve většině případů o muzea umění, či přírodovědná. Nicméně i v oblasti technického muzejnictví - dopravní muzea nevyjímaje - se objevilo několik přírůstků. Tyto jsou však poněkud výjimečné a to z hlediska práce s prostorem. Buď se jedná o novostavby na volných plochách, jako je tomu v případě leteckého muzea Le Burget, nebo jsou užívány staré nádražní budovy pro železniční muzea nebo i jiné stávající prostory, které ztratily své původní poslání. Tyto budovy však mají jednu nevýhodu, jsou většinou odříznuty od centra aglomerace a tudíž navštěvovány většinou jen segmentem populace, který má o tuto problematiku enormní zájem.

Místo pod Vyšehradem poskytuje jak prostor pro novostavbu, tak velmi lukrativní umístění, které bude oboustranně výhodné jak pro muzeum, tak pro celé území a to tak, že sem „přitáhne lidi". Může se tak stát dobrou spojnicí mezi národní kulturní památkou Vyšehrad, botanickou zahradou, muzeem hl.m. Prahy - Podskalí, nábřežím s kotvištěm parníků a v neposlední řadě Chocholovými kubistickými domy, které jsou též doposud návštěvníky opomíjené.

Budova nádraží Vyšehrad

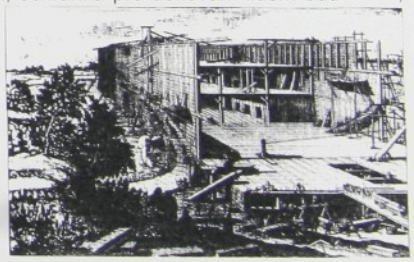
Ke stavbě jsem přistupoval tak, že původní objekt nádraží, jakožto kulturní památka, by měl zůstat v co nejčistší původní podobě s co nejméně zásahy, toto však vyplývá z jejího statusu. Stará budova tak slouží jako reprezentativní vstup do komplexu. Při zachování všech estetických prvků, tak typických pro secesi, je dosaženo vrcholného dojmu. Přízemí je proto spojeno s tímto faktorem. Tedy původní objekt se stává jakou si časovou konzervou, tomuto faktu jsou samozřejmě podřízeny ostatní funkce objektu. Jak bude dál uvedeno je to spojeno s významem slova arca (schránka). Zachování všech prvků objektu a jejich umocnění způsobem využití. Čekárny se tak snadno přemění ve výstavní prostor.

Nová budova = Archa Noemova



Jak známo, byly dvě starozákonní archy. Jedna v sobě skrývala kamenné desky s Desaterem, a druhá – to byl nejstarší, člověkem vytvořený dopravní prostředek určený k uchování života na Zemi. S každou s těchto arch má budova muzea leccos společného. Základní fakt, že archa vychází z latinského slova arca- tj. skříň - vybízí k tomu, že se jedná o schránky. I muzeum je schránkou pro uchování hmotného i duchovního dědictví. S jiným slovem, tentokráte řeckým arché- pralátka, základní látka, má můj návrh společné elementární tvarové zpracování - jednoduchý kubický tvar. A velmi blízké náplni je slovo archív, které samozřejmě znamená místo uchování, což je velmi blízké k muzeu, které uchovává předměty pro další generace.A v neposlední řadě ještě se slovem arch - což je z latiny arcus, tedy oblouk a zde, na tomto místě se protíná oblouk vedení tratí, s oblouky mostu, obloukem tunelu, obloukem údolí.

Se všemi těmito tvary, které na sebe navzájem navazují a významově se protínají, má společné znaky můj návrh. Dá se říci, že je to skříň, schránka pro uchování lidem budoucím, předměty k přepravě dnešní i minulé.



Jak již bylo napsáno, trať je zde velmi neobvykle ve stanici do oblouku. Tomuto faktu se však nepodřizuje, žádný z objektů na jih od trati. Všechny sledují rovnoběžný směr s hradbou a kolmý k řece. I budova nádraží tento směr zachovává. První změnou směru řazení je ulice Na Slupi, která sleduje původní středověký směr, avšak řada obrácená k nádraží ze severu již opět víceméně sleduje toto řazení. Objekt jsem proto nasadil v tečně oblouku proti nádraží v této jasné linii.

8. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Dispoziční a provozní řešení

Muzeum je rozděleno do dvou relativně samostatných částí. První z nich tvoří stará budova nádraží, druhou nová výstavní hala.

1. Stará budova nádraží

Nádražní budova je brána jako vstupní objekt a zázemí a administrativní centrum muzea. Je to trojtraktový objekt o třech podlažích (1 podzemní a 2 nadzemní). Jednotlivá patra jsou spojena třemi schodišti do úrovně 1. NP a dále do 2. NP dvěma. Všechna tři podlaží jsou spojena osobním výtahem, splňujícím požadavky na bezbarierový přístup. Komunikace jsou ve svých původních pozicích, tedy v hale, levé věži a na rozhraní středního traktu a pravého, přičemž hlavní schodiště umístěné v hale je určeno pro návštěvníky výstavních prostor. Schodiště v levé věži je omezeno na přístup do administrativních prostor muzea a poslední schodiště umožňuje samostatný přístup do knihovny a dále do krovu.

Logika vstupního prostor nás přímo navadí do míst, která si návštěvník zvolil. Přízemí je veřejná část s tím, že je bez placeného vstupu. Za hlavním vchodem je hala, v níž jsou umístěny pokladny a informace. Z této prostory lze přejít do kavárny, která je umístěna v levém křídle, anebo za dveřmi umístěným schodištěm vystoupat do 2. NP. V pravém křídle se nachází šatna, sociální zázemí pro starý objekt. Komunikace do knihovny a vstup do garáží umístěný mezi šatnou a halou. 1. NP, do něhož vystoupáme v případě platícího návštěvníka hlavním schodištěm, se dostáváme do placeného prostoru muzea, kde jsou umístěny příležitostné výstavy a v neposlední řadě v levém křídle také malý přednáškový sál. Kromě hlavního schodiště je pro návštěvníky k dispozici i zmiňovaný osobní výtah. Mimo plochy haly je k dispozici i krytá prostora nástupiště. Z výtahového vestibulu lze vstoupit do prostoru knihovny, která zabírá 2/3 pravého křídla a náležejí k ní i dvě kancelářské místnosti. Ta je též přístupná samostatným schodištěm náležejícím k samostatnému vstupu v přízemí. Tímto se vyhnou návštěvníci knihovny placeným prostorám a ani návštěvníkům placených prostor není bráněno přístupu do knihovny. Ze samostatného schodiště v levé věži lze též vstoupit do placených prostor s tím, že to je umožněno pouze zaměstnancům. Jinak lze schodiště použít z 1. NP, jako únikového.

2. NP přístupné pouze ze schodiště umístěného ve věži nebo osobním výtahem, je užito pouze pro administrativu muzea. Je zde osm místností, z čehož dvě jsou určeny ředitelství. Je zde i kuchyňka a úklidová komora.

Každé patro má samostatné příslušenství, avšak pouze v 1.NP je umístěna toaleta pro invalidy.

Západně od staré budovy bylo při ulici Svobodova přistavěno podzemní parkoviště pro 33 osobních vozidel, z čehož jsou 2 pro invalidy a další 4 místa pro zaměstnance. Bylo stanoveno podle vyhlášky č35/1995 Sb. Hl. m. Prahy a vyhlášky č.26/1999 Sb. Hl. m. Prahy, pro zónu 1 PPR.

2. Nová budova

Je funkčně propojena stávajícím tunelem, procházejícím pod kolejištěm, s budovou nádraží. Tato komunikace spojuje obě budovy pro oba směry vstupu, jak pro přicházející, tak odcházející návštěvníky, nelze ji však chápat, jako jediný únikový východ.

Průchodem chodbou se dostáváme na rozcestí v suterénu nové budovy. Je zde možnost vystoupat po původním schodišti do přízemí, nebo se dát odbočkou doprava, kde je umístěna dvojice osobních výtahů, která nás dopraví do prvních dvou podlaží objektu. V prostoru za schodištěm jsou umístěna sociální zařízení pro novou budovu. V chodbě za výtahy začíná neveřejný prostor. Po malém schodišti lze sestoupit na úroveň -5,3m kde jsou umístěny dílenské a depozitní prostory muzea. Přístup i východ z těchto prostor je možný i vjezdovými vraty umístěnými na protilehlých koncích budovy. Z depozitáře vede nákladní hydraulický výtah do 1.NP, kterým lze přepravovat objekty do rozměrů 6x5 m.

Vstupní prostora 1. NP je umístěna v objektu bývalého nástupiště, který je součástí památkové ochrany. Tento hrázděný objekt je zachován ve své původní podobě s tím, že musí při výstavbě dojít k jeho rozebrání a zpětném sestavení. Objekt je zbaven krytiny a je tedy možné krovem vidět prostor horní haly.

Přízemí je volný prostor obehnaný skleněnou stěnou po obvodu a nesoucí horní patra mohutnými ocelovými sloupy. Přízemím prochází po celé jeho délce kolej, které je využito pro zavážení a prezentaci expozice železnice. Kolej je oproti podlaze 1. NP o 0,5 m níž, z důvodu snazšího přístupu do objektů a původního výškového umístění starého nástupiště. Expozice jsou zde rozmístěny po obvodu této koleje. Vpravo od nástupiště vyúsťuje ze suterénu dvojice výtahů a vedle nich je umístěna dvojice schodišť vůči sobě zrcadlově otočených.

Schodiště a výtah jsou ukončeny v 2. NP, kteréžto je podlahou rozlehlé haly. Prostor je otevřen až do střechy objektu. Dominantním prvkem je zde otvor v podlaze sledující obvod hrázděného nástupiště, tímto otvorem je vidět úroveň níž. Vedle schodiště je umístěn otvor v podlaze se sklopnými vraty, kterými lze zásobovat 2. NP exponáty do rozměrů 15x5 m. Další přísun exponátů je možný z exteriéru posuvnými hangárovými vraty nad kolejemi, které přesahují dvě patra, avšak otvor je pro každé patro zvlášť. Zásobování těmito vraty do 2. NP je možné jen za pomoci mobilní zdvihací soupravy z vnějšku. Při těchto kratších koncích haly je zeď zdvojena a vzniká tak 1700mm široký meziprostor, kde jsou umístěna schodiště jimiž se obsluhují dvě další galerie. V tomto meziprostoru je na každé straně po jednom osobním výtahu. V případě vzdálenějšího konce od schodiště je zde ještě umístěno spouštěcí požární schodiště, které je však standardně složeno v konstrukci stropu.

Dvě 3 m široké galerie obcházející po obvodě výstavní dvoranu jsou neseny na konzolách vycházejících z mohutných složených ocelových profilů mezi než lze vkládat systémové panely. Druhou galerii lze ještě rozšířit o dvě pojízdné plošiny vzepřené nad dvoranou a široké každá jeden modul osové vzdálenosti sloupů, tedy osm metrů. V takovém případě je možné odejmout dané úseky zábradlí galerie a tím tyto plošiny zpřístupnit, přičemž i tyto plošiny mohou být, dle potřeby, vybaveny zábradlím.

Východním schodištěm v meziprostoru lze vystoupat až na střešní ochoz, který je po obvodu atiky objektu. Dvorana je osvětlena jediným otvorem, kterým je prosklená střecha. Dle potřeby lze intenzitu a barevnost světla ovlivnit shrnovacími textilními žaluziemi.

Východ z objektu pak vede jedním z galerijních schodišť a dále čtyřramenným schodištěm obráceným proti přístupovému a dále schodištěm v nástupišti, či výtahem do suterénu a dále chodbou.

Expozice

Výstavní prostory jsou rozděleny do dvou expozičních částí.

A) dočasné a komponované výstavy
B) stálá expozice

A) Z logiky provozu jsou dočasné výstavy umístěny v prostorách staré nádražní budovy, tedy nejblíže vchodu. Tyto se nacházejí v 1. NP, tedy o patro výše než je vstup, tím je dosaženo provozního oddělení od neplacených prostor. Expozice jsou umístěny v prostoru haly, chodby, přilehlé chodby k sálu a především nově zaskleného krytého nástupiště. Tyto prostory lze využívat i odděleně, přičemž hala je neoddělitelná od vstupu, ale kryté nástupiště je samostatný prostor. Způsob vystavování je značně závislý na prostorových a konstrukčních možnostech staré budovy. Provozně lze výstavy v této budově odkázat na modelářské s doplňujícími panely a multimediálními projekcemi na monitorech. Plošné instalace pak mohou být umístěny především na obvodových stěnách, prostorové (modely, vitríny) v potřebných odstupech v prostoru. Osvětlení pak je odkázáno na přirozené, okenními otvory a umělé, umístěné variantně ve vitrínách nebo pevně instalované podvěšené bodové osvětlení. Vzhledem k volné tematice výstav nelze přesně charakterizovat způsob instalace, tím spíš, že s může jednat nakonec o tři samostatné prostory.

B)Jasná a přehledná prostora výstavní haly v nové budově je koncipována tak, aby návštěvník měl v prvním okamžiku jasnou představu, jak se v budově orientovat a vybrat si tak exponáty svého zájmu. Ze suterénu budovy, která je určena pouze ke komunikaci mezi starou a novou budovou, se dostaneme primárně schodištěm do interiéru staré, hrázděné nástupištní budovy. Ta je zachována ve stávající podobě, neboť je součástí památkové ochrany, avšak je z ní sejmuta střešní krytina, aby byl již při výstupu viditelný prostor v haly. Tento ohraničený prostor je vyhrazen čistě zábavě, jsou zde instalovány interaktivní modely vlaků a automobilů ve standardních modelářských velikostech, pro použití návštěvníky. Otvor nad touto budovou lze variantně zakrýt skleněnými deskami a napustit jako bazén, kde by byly, stejně jako v objektu, k použití dálkově ovládané modely, tentokráte však lodí.

Prostor kolem tohoto objektu je pak vyhrazen vývoji dopravy v Čechách s tím, že se jedná o chronologické řazení, tj, směr prohlídky je předem určen. Instalace je řešena pomocí systémových panelů, které umožňují jednoduchým způsobem přestavět a pomoci hledat ideální prostorové rozmístění, které bude vycházet z empirického výzkumu během provozu. Vzhledem k tomu, že je i nová muzejní budova zamýšlena tak, že lze jednotlivé exponáty přemisťovat, jak v prostoru budovy, tak je i nahrazovat, odstraňovat, či doplňovat jinými během provozu. To znamená, že vývoj a výzkum mohou přinést nové poznatky, či se objeví nový zajímavější exponát, který bude vhodné do muzea umístit, pak nastane situace, kdy bude nutné s expozicemi hýbat. Z hlediska práce s exponáty napomáhá obsluze mostový jeřáb v patře haly a napojení na dráhu v přízemí. Proto lze po trati z Vršovic, ale i ze Smíchova zavést jakýkoliv exponát a dále je pak v prostoru umístit, stejně tak lze i exponáty dopravit z budovy ven.

Po dovršení prohlídky v přízemí budovy, je návštěvník zaved přímo k ústí schodiště, a případně výtahu, které jej dopraví do 1. patra, kde se nachází rozlehlá hala.

Hala má rozměry 100x21x17, tedy zhruba 35 000 m³. Tento objem není členěn, žádnými neodstranitelnými překážkami, je zcela volný a rozvržen pouze objekty v něm rozmístěnými. Variabilitu změn výstavních exponátů umožňuje již zmíněný mostový jeřáb, který má 3 pojezdy, ty se mohou vzájemně doplňovat. Druhá galerie je doplněna o dvě pojízdné plošiny, které lze v prostoru rozmístit tak, že je lze v úrovni rozmístit dle potřeby instalace, přičemž zábradlí po obvodu galerie a plošin je odnímatelné. Samotné rozmístění exponátů je přímo závislé na kurátorovi expozice, je však předpokládán způsob, že velké exponáty drážní, pozemní a variantně i říční jsou rozmístěny na úrovni podlahy haly a letecká nad ní. Galerie jsou věnovány drobným dopravním prostředkům, jako jsou motocykly, kola. Výkladová dokumentace k jednotlivým exponátům je řešena pomocí multimediálních obrazů, které si může návštěvník sám, dle libosti měnit pomocí dotykových (LCD) panelů. Pro doplnění atmosféry místa jsou kolem exponátů rozmístěny promítací plochy, kde jsou zobrazovány doplňující obrazy (krajina, detaily prostředku, fotografie, reálné zasazení objektu, atd.). Každý z dopravních prostředků by měl, pokud možno, dovolit do něj vstoupit. Předpokládám, že to bude možné pouze v případě vlakových instalací, zde by byly obrazovky s výkladem dalších informací o objektu a jeho způsobu užívání. Tedy samotný dopravní prostředek by se měl stát podprostorem k instalaci. Z interiéru prostředku by pak projekce vně objektu dostaly jiný rozměr, který by napomáhal zábavnosti instalace, před „suchou" informační hodnotou prezentovanou multimediálními panely.

V prostoru haly, nad hlavami návštěvníků by pak měly „levitovat" další objekty s tím, že lze popřít i pravidla prezentace a nechat létat i stroje, které jsou určeny pro pozemní a vodní dopravu tak, že musí být doplněny takovou projekční plochou, aby nedošlo k změně výkladu jeho užití, toto je varianta, kterou lze použít pouze v případě, že bude mít smysl v estetickém pohledu na expozici, jinak by měly být předměty umístěny tak, jak jsou užívány.

Galerie po obvodu pak dovolují pohlížet na exponáty z jiných úhlů, či diváka k některému přiblížit. Instalace na nich by pak měly být dobře viditelné i z úrovně haly, aby návštěvník byl lákán i na jejich plochu. Z výsledku průzkumu NTM bylo zjištěno, že právě ochozy v hale dopravy lákají nejméně z celé prostory. Proto je zde informačně jedna z nejzajímavějších částí, řezy reálných dopravními prostředků, které nejjasnějším způsobem prezentují rozmístění funkčních částí v nich a způsob technického zpracování. Jako estetický doplněk jsou v prostoru na galeriích rozmístěny sokly s významnými designováni doplňky dopravních prostředků, či motory.

Logika prohlídky i zde vychází ze směrování návštěvníka od počátku ke konci, nicméně mu zde nejsou kladeny žádné bariery, které by ho odkazovali pouze na pohyb v koridoru, z něhož by neměl úniku.

železniční trať

tramvaj

podzemní dráha

říční doprava

stávající objekt

nový objekt

Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

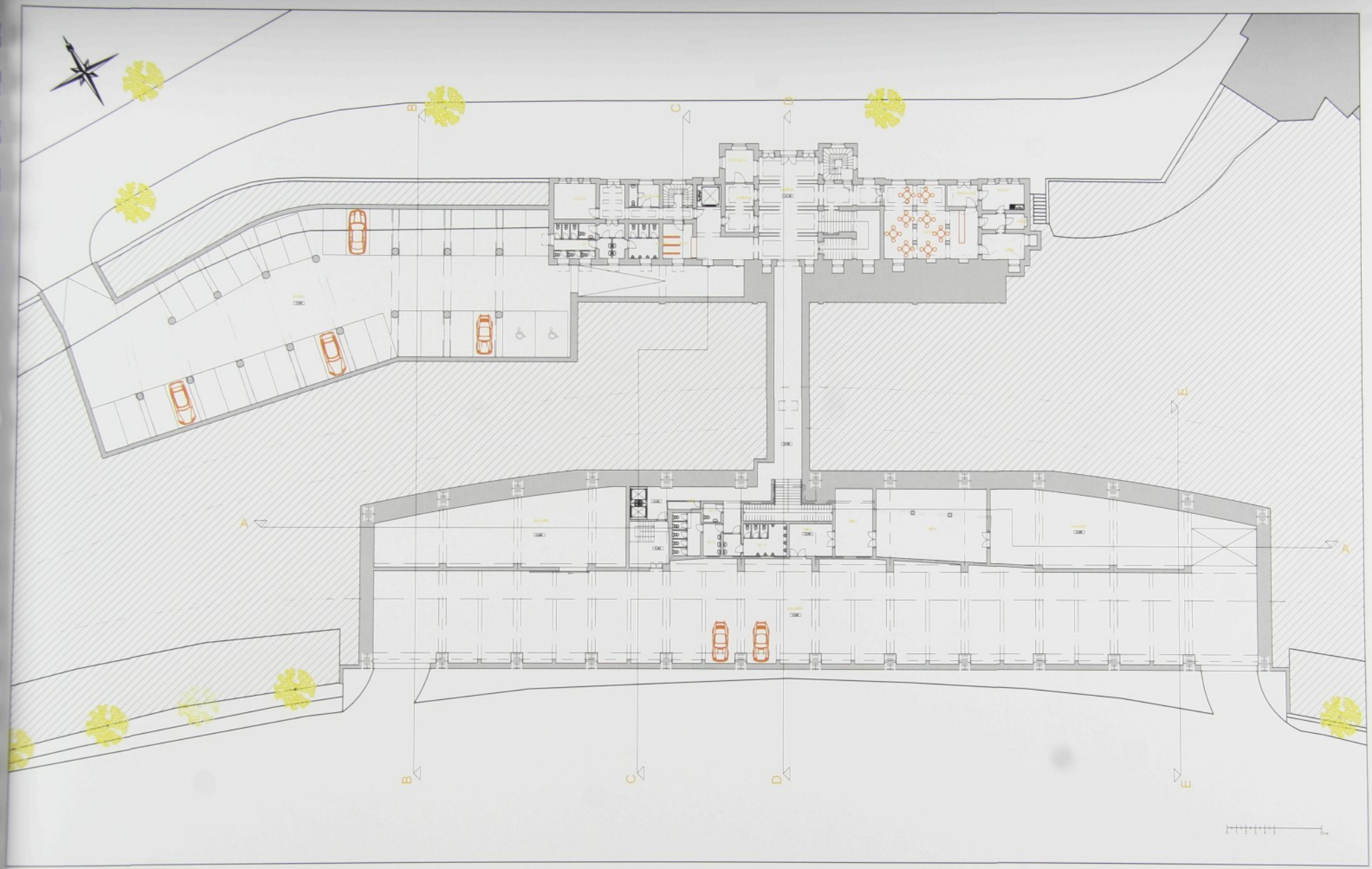
A1

situace

Použitá literatura a zdroje

-Red. PhDr. Jiří Majer, CSc.: Technické muzejnictví, problémy a praxe; Národní technické muzeum, Praha 1982
-E. Kovařík, J. Pospíšil, F. Štědrý: Průmyslové stavby; STNL/ALFA, Praha 1986
-Miroslav Hubert: Dějiny plavby v Čechách díl II.; Okresní muzeum Děčín 1997
-kol. : Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I. díl; Libri, Praha 2001
-Dušan Josef: Encyklopedie mostů v Čechách na Moravě a ve Slezsku; Libri, Praha 1999
-Jan Jungmann: Zaniklé Podskalí , Vory a lodě na Vltavě; MHMP, Praha 2005
-J. Staňková, J. Šturma, S. Voděna: Pražská architektura, Významné stavby jedenácti století; ISBN 80-900209-6-8
-Václav Cibula: Objevujeme Prahu; Albatros, Praha 1988
-Stanislav Musil: Vůně pražských nádraží; Plot, Praha 2005
-kol.: Historie dopravy na území České republiky; institut Jana Pernera, Praha 2006
-Vladimír Cmíral: Ocelové konstrukce; SNTL, Praha 1990
-ed. Ing. Arch. Michael Třeštík: Muzea a galerie v Praze, Agentura KDO JE KDO, Praha 2000

Internet:
www.letadla.info
www.isidore-of-Seville.com/noah-ark/
www. Worldwideflood.com
www.vcpd.cvut.cz
http://www.railfaneurope.net/
http://www.lostareas.de/



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

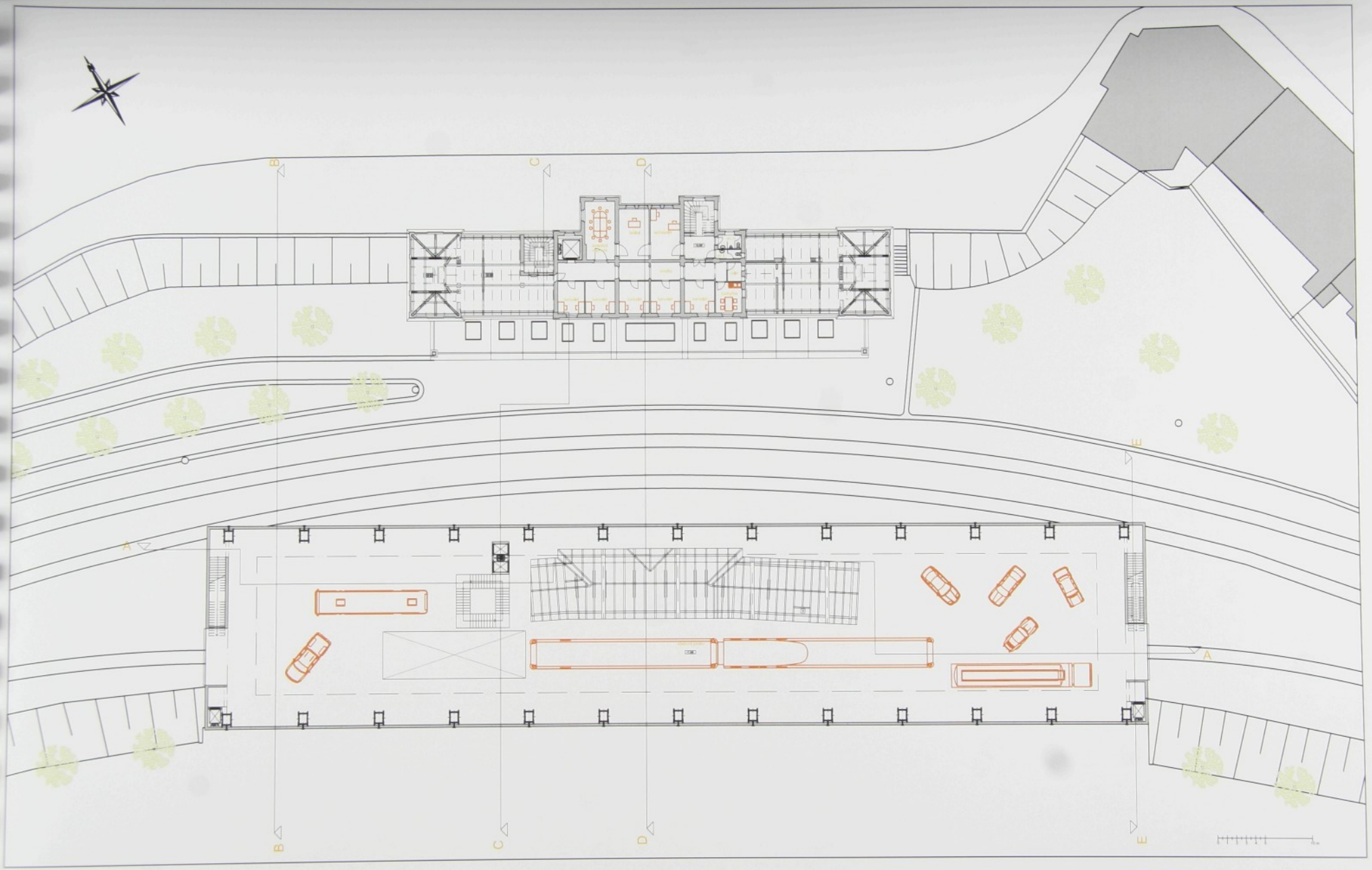
B 1

půdorys 1.pp

Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

A2

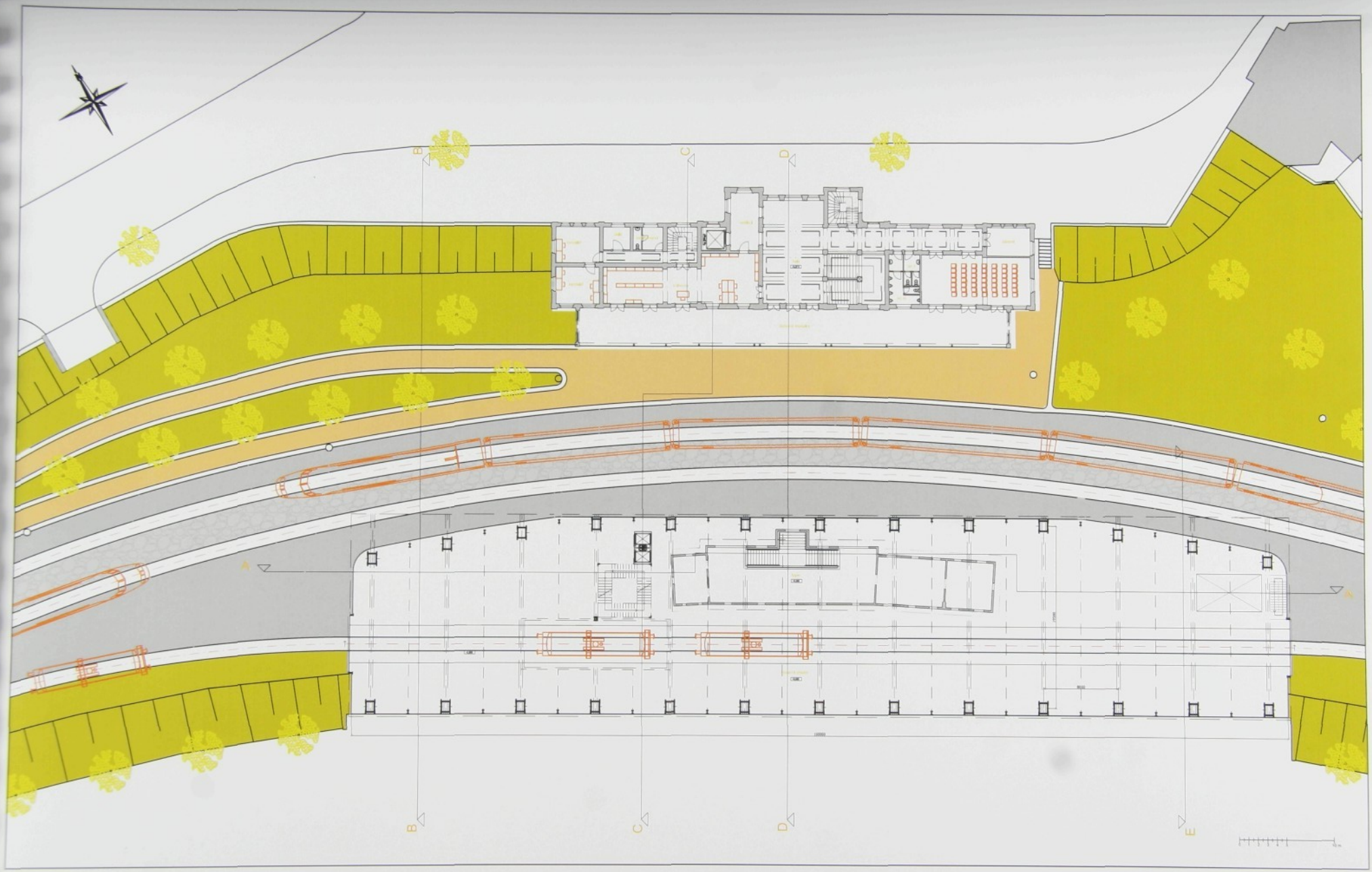
situace



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

B 3

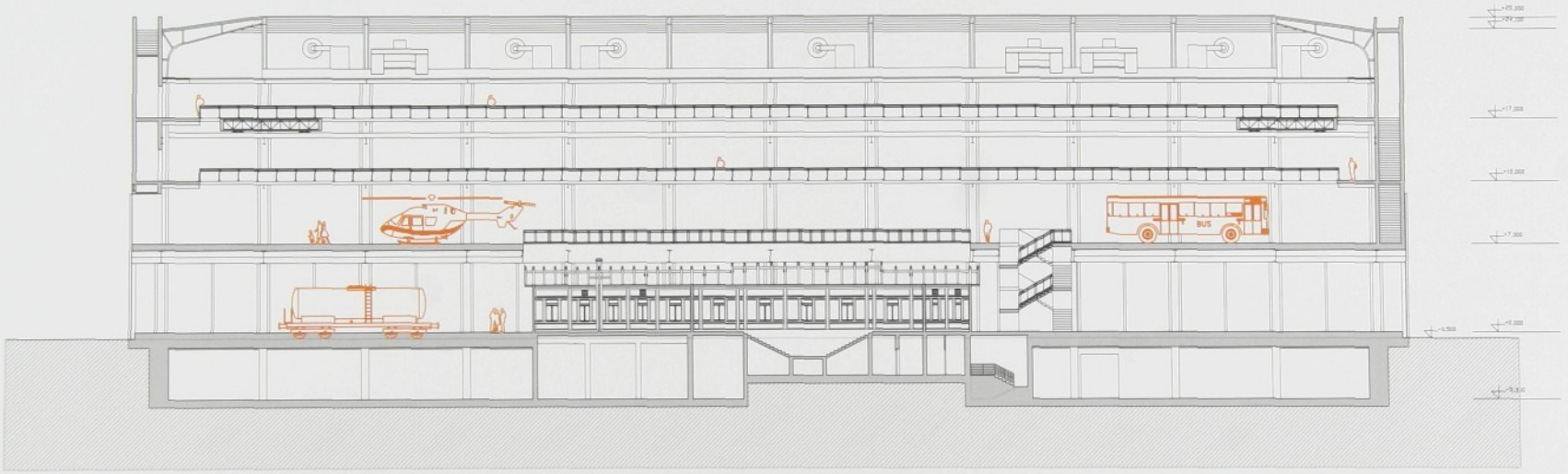
půdorys 2.np



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

B 2

půdorys 1.np

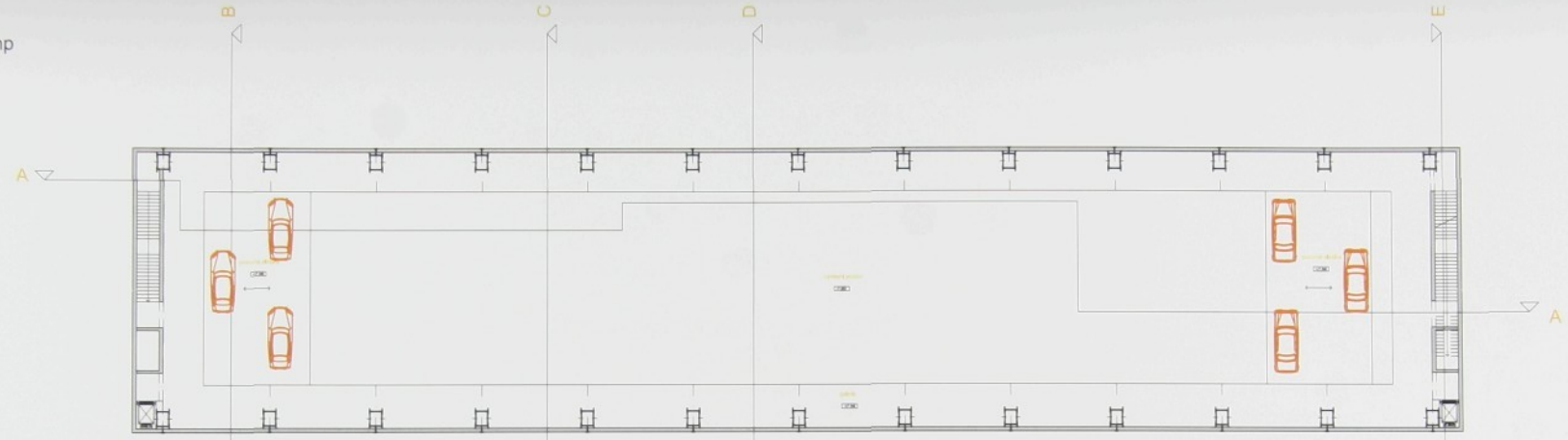


Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

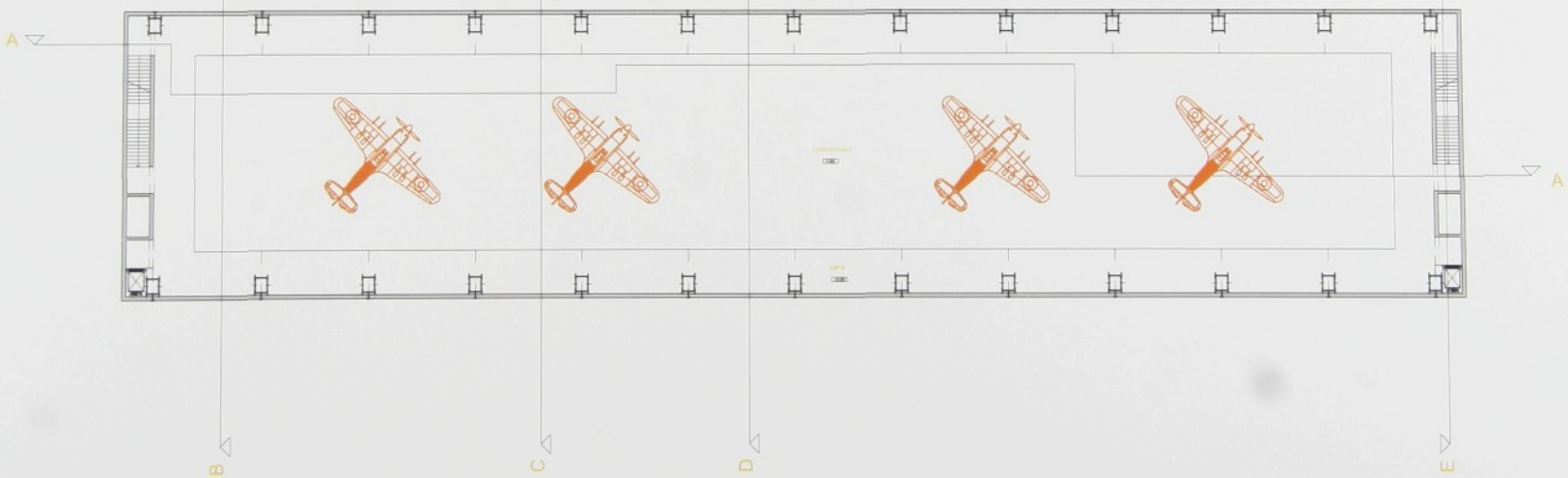
C 1

řez A

půdorys 3.np



půdorys 4.np

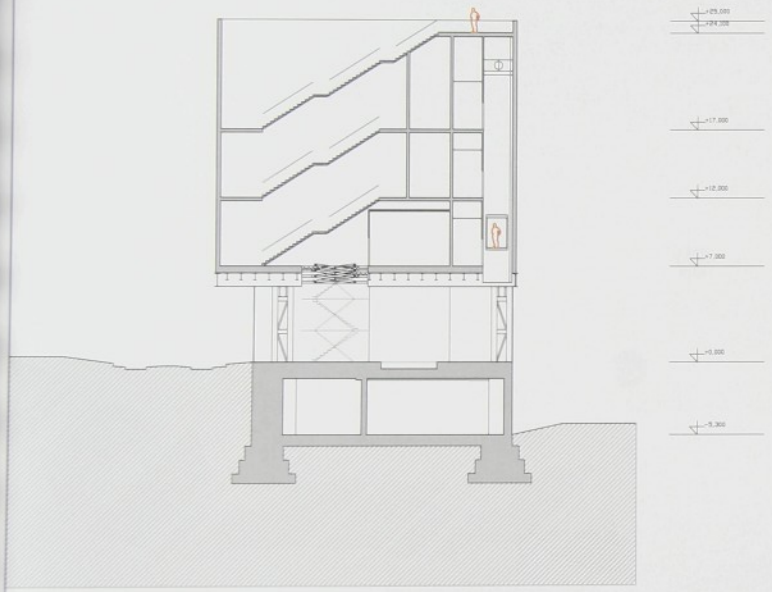


Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

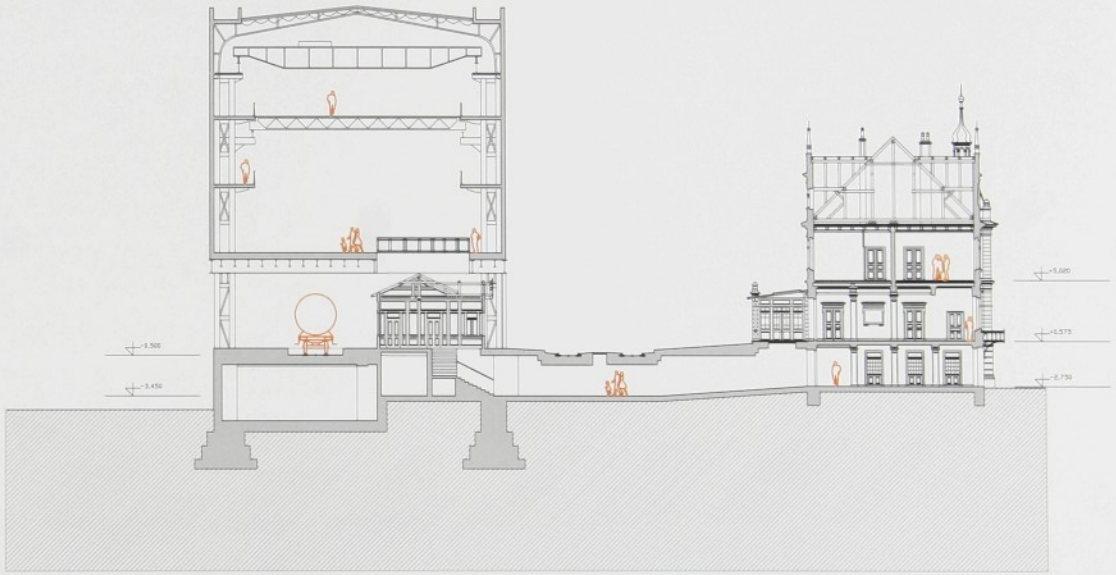
B 4

půdorys 3.np
půdorys 4.np

řez E



řez D

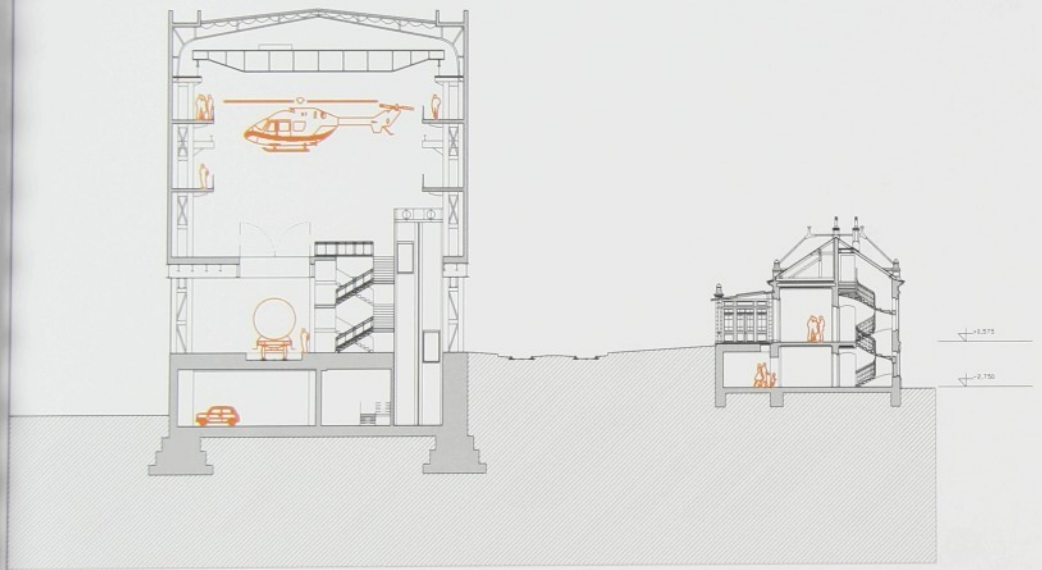


Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

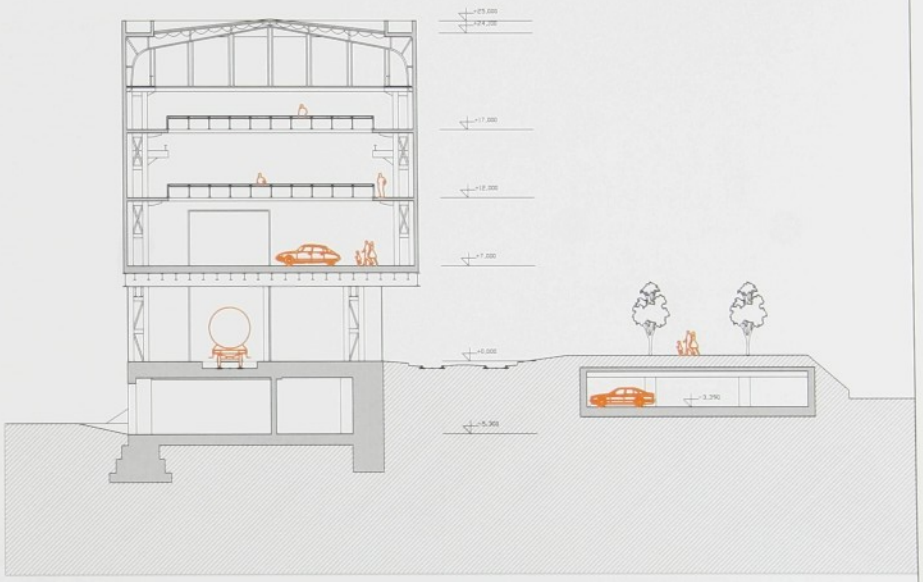
C 3

řez D
řez E

řez C



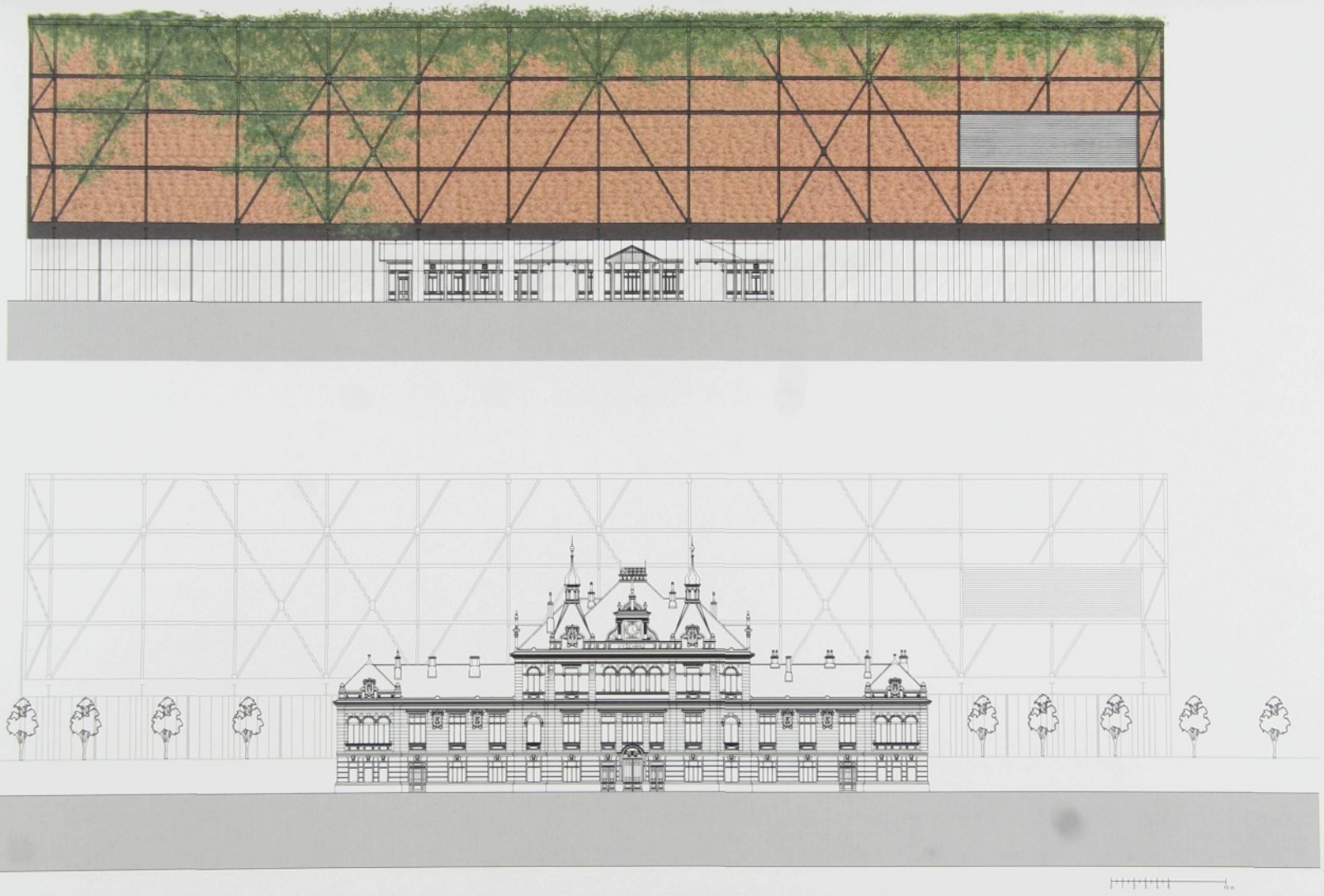
řez B



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

C 2

řez B
řez C



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

D 1

pohledy severní

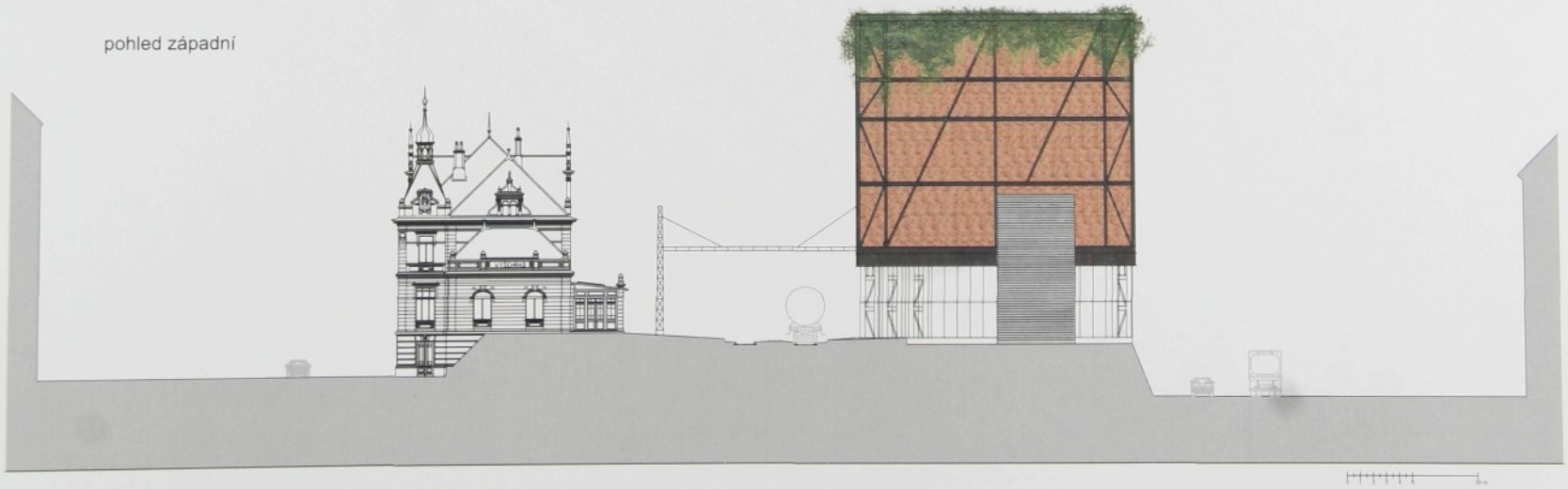
Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

C 4

perspektivní řez

pohled východní

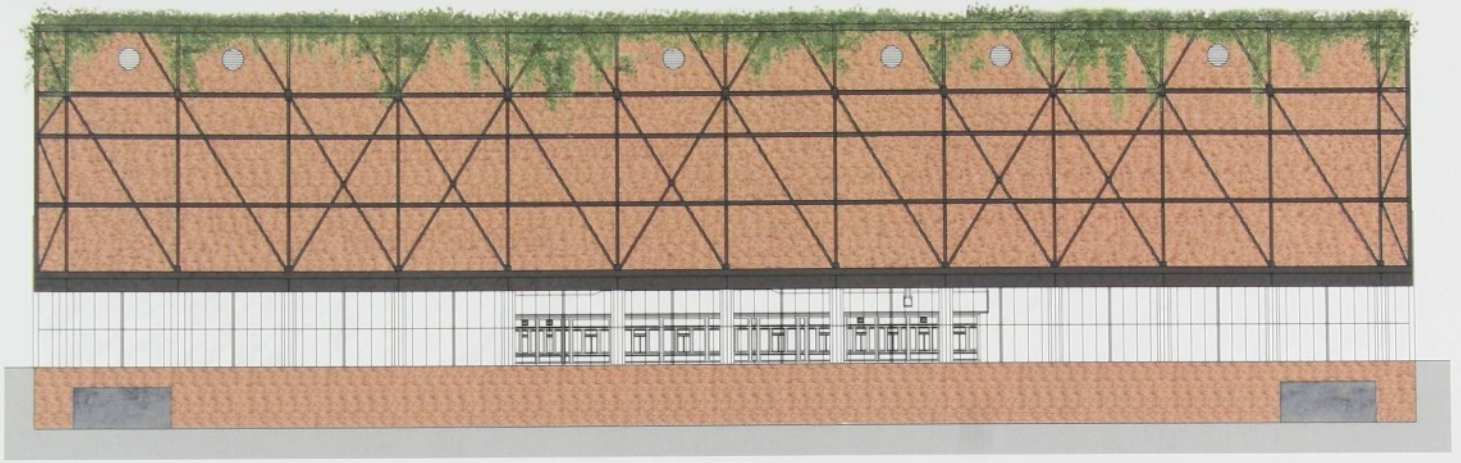
pohled západní



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

D 3

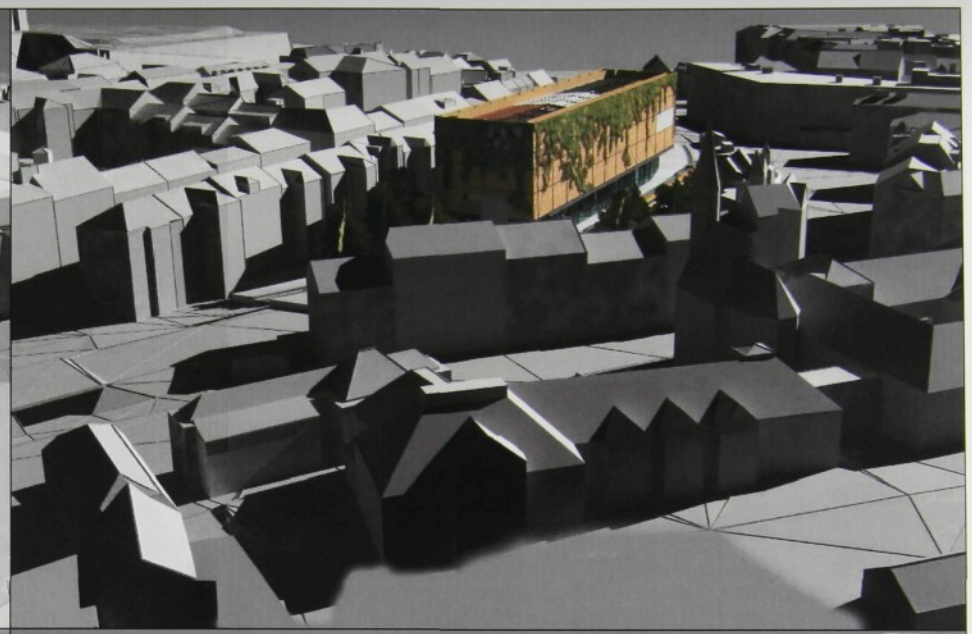
pohled východní
pohled západní



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

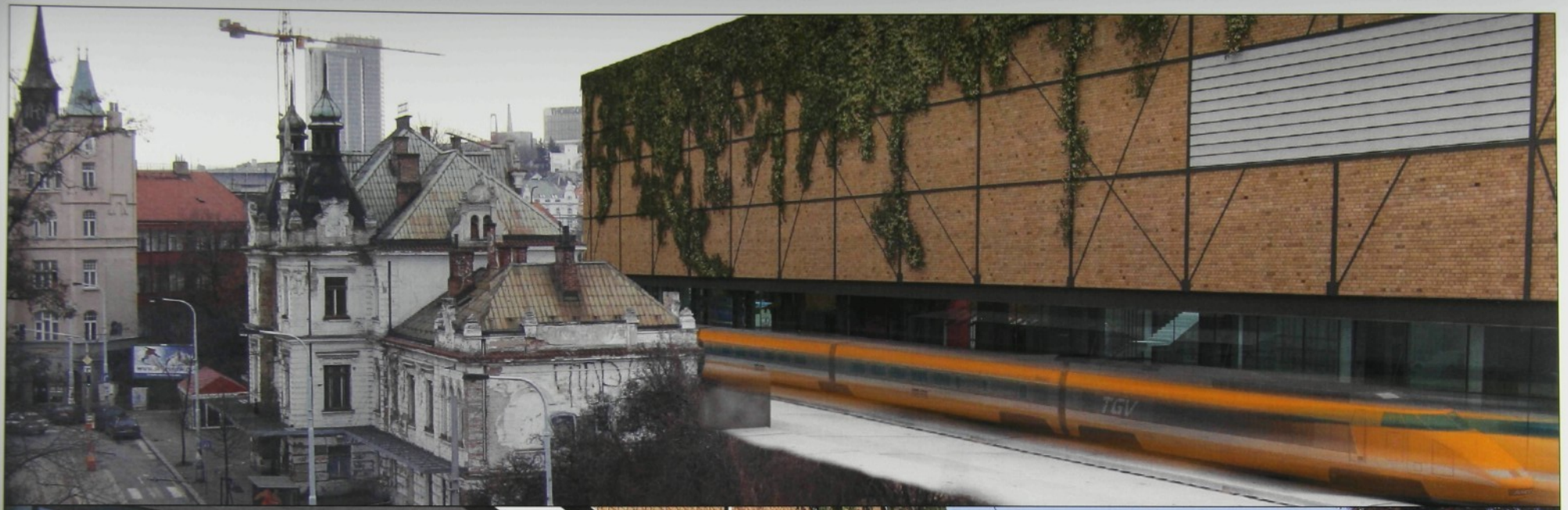
D 2

pohledy jižní



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

E2 perspektivy exterieru



Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

E1 perspektivy exterieru

Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

E4 perspektiva interieru

Název: Muzeum dopravy - nádraží Vyšehrad
Diplomní projekt FA TU Liberec zimní semestr 2006-2007
Autor: Petr Bouška
Vedoucí projektu: Doc. Miroslav Melena

E3 perspektiva interieru