

Diplomová práce



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
www.tul.cz



Fakulta umění a architektury

Nákladové nádraží Žižkov

Bc. Klára Mikešová

23. května 2014

Studijní program: Design

Studijní obor: Design prostředí

Vedoucí práce: MgA. Leona Matějková

Poděkování:

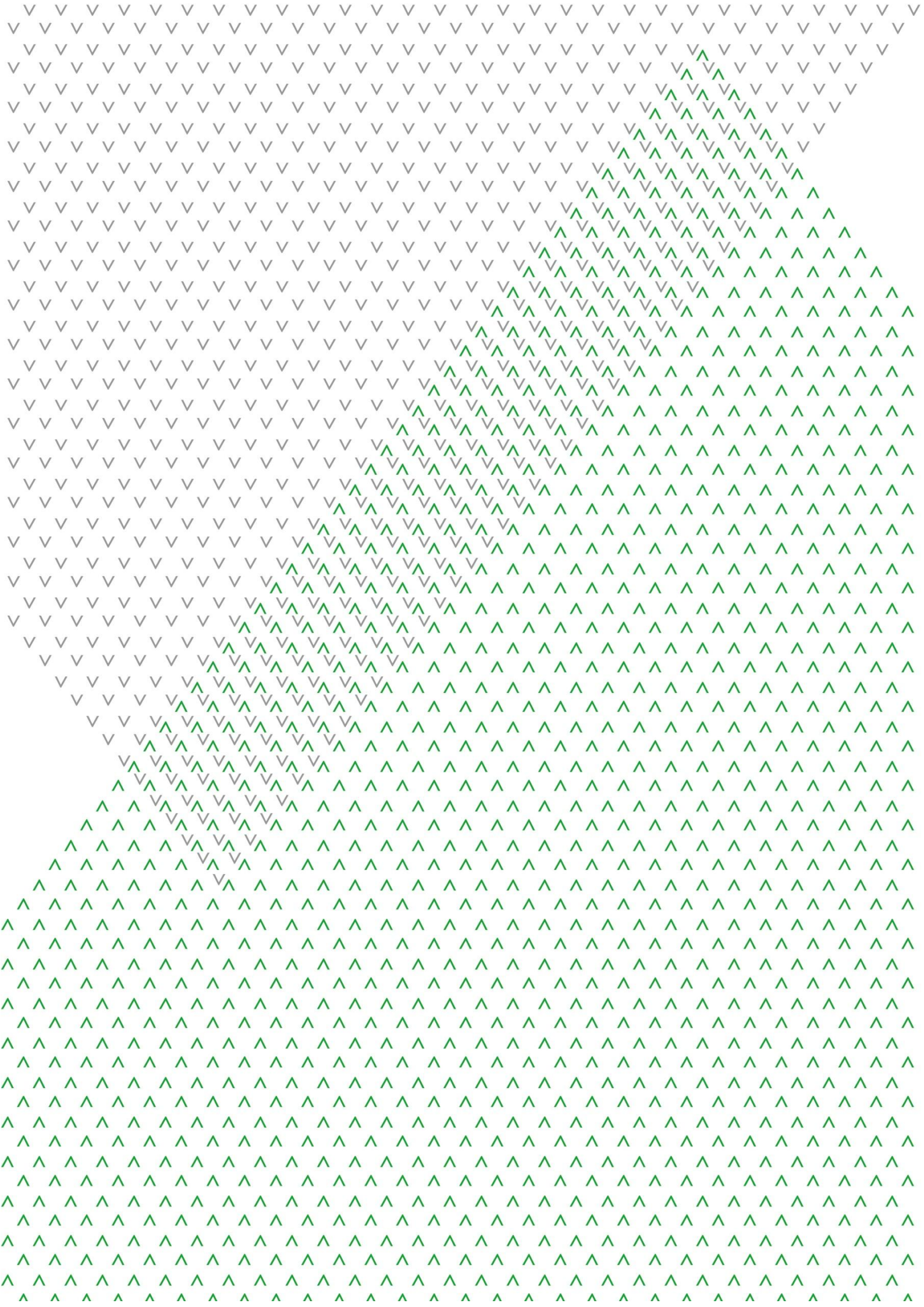
Ráda bych vyjádřila poděkování za umělecký dohled a odborné rady MgA. Leoně Matějkové, vedoucí mé diplomové práce, jak při vypracování diplomové práce, tak i během mého magisterského studia na TUL. Mé poděkování za trpělivost a ochotu patří také konzultantovi MgA. Jiřímu Jindřichovi.

Dále bych ráda poděkovala panu Miloslavu Zavadilovi za zprostředkování vstupu do uzavřených prostor budovy Nákladového nádraží Žižkov, za jeho ochotu a odborný výklad.

V neposlední řadě věnuji poděkování Ing. arch. Zdeňku Fikarovi, vedoucí Odboru územního rozvoje ÚMČ Prahy 3, za zasvěcení do majetko-právní situace NNŽ a prof. Ing. arch. Tomáši Šenbergerovi, proděkan FSV ČVUT, za odbornou rozpravu. Svou roli při vytváření příjemné pracovní atmosféry také sehrála má rodina a mí blízcí.

Obsah:

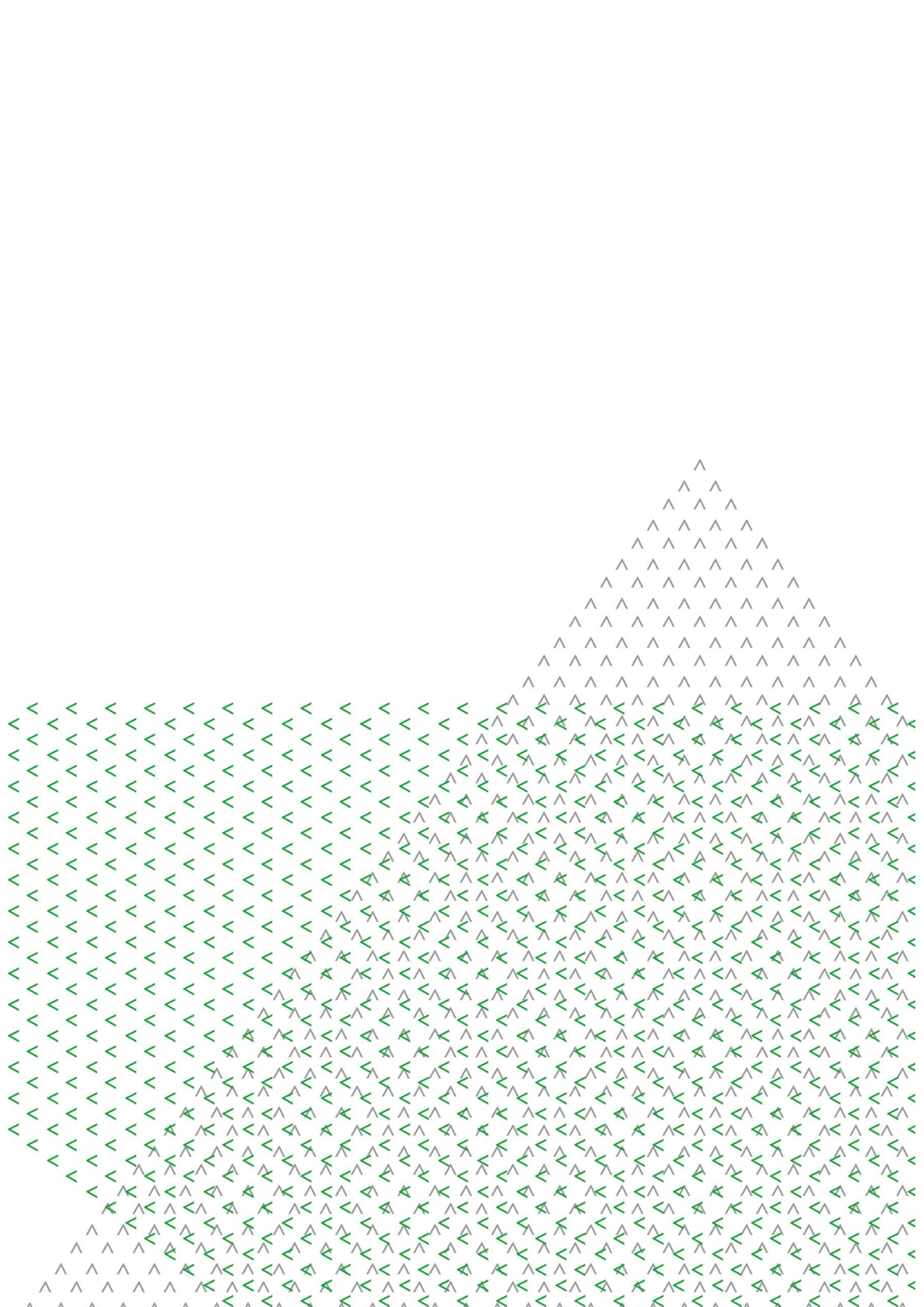
Abstrakt.....	str. 1
Úvod.....	str. 3
1. Analýza.....	str. 5
a. O Žižkově – historie a vývoj.....	str. 5
b. Sociální stránka Žižkova.....	str. 7
c. Brownfields.....	str. 9
d. Budova Nákladového nádraží Žižkov.....	str. 11
e. Hledání nového využití NNŽ.....	str. 14
2. Metodika.....	str. 19
a. Fotografická dokumentace.....	str. 19
b. Nádraží lidem.....	str. 24
c. Přitažení pozornosti.....	str. 25
3. Výsledky.....	str. 29
a. Přeměna křižovatky na park.....	str. 29
a.1) Proč strom?.....	str. 29
a.2) Jak hluboké má strom kořeny?.....	str. 34
b. Jak moje řešení mění situaci?.....	str. 35
c. Průběh provozu.....	str. 39
d. Grafika spojená s nádražím.....	str. 48
4. Závěr.....	str. 51
Seznam odborné literatury.....	str. 52
Nomenklatura.....	str. 54
Seznam obrázků.....	str. 55
Seznam příloh.....	str. 56



Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá ideovým konceptem pro budovu Nákladového nádraží Žižkov ve smyslu oboru Design prostředí. Na základě analýzy navrhuje zachovat nádraží svému původnímu účelu, i když lehce pozměněnému. Z nádraží určeného pro náklad se stává přestupní bod pro lidi. Obnovená budova nádraží je nově středobodem a spojnicí mezi dvěma sítěmi dopravy (tou železniční na straně jedné a na straně druhé automobilovou, tramvajovou a pěší). Vizualizovat tento nový význam a vytvořit reprezentativní prostor před vstupem do budovy tak, aby přitahoval pozornost, má navržený organicky tvarovaný park. Dispozice parku vychází ze symboliky stromu, která odráží probíhající přeměnu a nový řád místa. Železniční síť se stává rozvětveným kořenovým systémem, ze kterého vyrůstá podlouhlý kmen Nákladového nádraží Žižkov. Z hlavního vchodu NNŽ pak volně vyrážejí větve ostatních dopravních systémů a napojují je dál. Mízou, která systém „stromu“ udržuje při životě, jsou cestující lidé, kteří navracejí budově NNŽ její minulý význam a život.

This thesis deals with the ideological concept of building of Freight station Žižkov in terms of field Environmental design. Based on the analysis I proposed to maintain the station to its original purpose , although slightly amended . The station designated for cargo becomes a transfer point for people. Restored station building is the centerpiece of a new bridge between two networks of transport (rail on the one hand and on the other hand vehicular traffic, trams and pedestrians) . In order to visualize this new meaning and create a representative area in front of the building to attract attention , has been designed organically shaped park . The layout of the park is based on the symbolism of the tree, which reflects the ongoing transformation and place a new order . The railway network is becoming branched root system from which grows an elongated stem of Freight station Žižkov. From the main entrance of NNŽ are then freely spreading the branches of other transport systems. Lifeblood, which keeps that "tree" system alive, are passengers, who brings back to the building NNŽ its past importance and life.



Úvod:

Myšlenka na vytvoření ideového konceptu pro budovu Nákladového nádraží Žižkov **vychází ze snahy** být impulzem a katalyzátorem změn a nových pohledů na budovu a prostor. Hlavním účelem je **přitáhnout pozornost** a aktivity lidí do v současnosti poměrně uzavřeného a nehostinného místa a umožnit tak posun v jeho vnímání, uvědomění si potenciálu a možností nového využití.

Protože nádraží bez pohybu přestává být nádražím a jeho podstata nenávratně vyprchává, nalezení nových přírodních kanálů je zde tou nejpodstatnější otázkou.

Za tímto účelem je po pečlivé analýze navržena idea „**věnovat nádraží lidem**“.

V mé práci nejde o hledání nové náplně pro budovu, ale o ideový koncept dle oboru Design prostředí. Práce by měla přitáhnout pozornost a podpořit diskuzi o budoucnosti místa, je vlastně předehrou nebo prvním krokem, na který se začnou nabalovat další aktivity.



Obr. 1 Historický znak Žižkova

1. Analýza:

a) O Žižkově – historie a vývoj

Žižkov je v současnosti městskou částí a katastrálním územím hlavního města Prahy o výměře 5,44 km² a s počtem obyvatel 57 225 (ke dni 16. 10. 2006). Žižkov byl původně samostatným městem za hradbami královské Prahy. Ta byla kamennými zdmi oddělena od okolí až do roku 1874 (na jejich místě pak vznikaly nové domy nebo široké ulice např. Na Příkopech). Pozemky vhodné pro průmyslové využití se tak nacházeli na periferiích tehdejší Prahy a využívaly se ke stavění tzv. „na zelené louce“. Žižkov samotný kvůli své topografii nebyl pro tyto větší stavby příliš vhodný a dávalo se přednost Karlínu nebo Smíchovu. Výjimku tvořila Pražská městská plynárna a Kapslovna firmy Sellier a Bellot. Žižkov se stal pro své nižší ceny pozemků obytnou částí pro pracovníky těchto podniků.

Roku 1881 byl Žižkov uznán městem. Vývoj následně probíhal poměrně bouřlivě a dynamicky. Z počtu 282 obyvatel v roce 1869 se čísla během pouhých dvou desetiletí vyšplhala na úctyhodných 42 000 osob (sčítání z r. 1890). Tento značný nárůst vyvolával požadavek, jak rychle naplnit bytovou potřebu většího množství obyvatel a způsobil intenzivní stavební aktivitu. V těchto podmínkách nalezneme původ unikátní atmosféry Žižkova - úzké křivolaké uličky a pavlačové domy. „Žižkovské činžáky jako by jeden druhému z oka vypadl. Jedno křídlo na ulici, druhé křídlo do dvora(...) v každém poschodí kolem dokola železná pavlač.“ (Zápotocký, 1950). Kolem roku 1920 byla čtvrť téměř zastavěná. V roce 1922 byl pak Žižkov připojen k Praze a byl napojen na dopravní infrastrukturu jednou z prvních tramvajových tratí.

V 70. letech 20. století se uvažovalo o radikální urbanistické změně na území Žižkova o tzv. „asanaci Žižkova“. Po vzoru hausmanizace Paříže (1880) mělo dojít k očištění od úzkých uliček a činžovních domů hromadnou demolicí a postupnou výstavbou nahradit tyto za široké ulice a velké panelové domy. Takový postup modernizace by nenávratně zničil unikátního ducha místa a nahradil by jej uniformitou sídliště, což se v některých oblastech také stalo. Jde o ulice Lupáčova, Jeseniova, Roháčova a Olšanská. K zastavení plánované proměny přispěly politické okolnosti tehdejší doby – sametová revoluce (1989) – a tak místo stržení potkal žižkovské domy jiný osud v podobě rekonstrukcí a oprav, které probíhají do dnešního dne. Žižkov se tak stává zajímavou rezidenční částí v docházkové vzdálenosti 20 minut od Václavského

náměstí. Celý tento vývoj městské části směřuje k její gentrifikaci. Nedochází k likvidaci staveb samotných, ale ke zprůtrhání vztahů, které stojí za nimi. Zde je vhodné připomenout, že starověcí Řekové nepovažovali za polis jen město samotné (zdi, domy, ulice a dlažby – to, na co lze sáhnout), ale jako nedílnou a důležitou součástí byli obyvatelé a jejich vztahy, myšlenky.

Podobně jako v jiných světových metropolích, uveďme jako názorný příklad gentrifikace newyorské SoHo, zatraktivňování čtvrti a její svérázný život přitahuje ekonomicky silnější obyvatele, kteří vytlačují původní starousedlíky. Neděje se tak nijak fyzicky, nástroje jsou sofistikovanější a skryté ve finanční sféře. Atraktivita území zvyšuje cenu pozemků a tím i cenovou hladinu nájmu (popř. životních nákladů), které si pak už někteří nemohou dovolit. Nově příchozí lidé se vlastně podílejí na likvidaci té neuchopitelné atmosféry, kvůli které sem v první řadě přišli. Byt na Žižkově teď znamená bydlení na dobré adrese provázené lehkým přídechem nebezpečí a odleskem historie.



Obr. 2 Znak fotbalového klubu Viktoria Žižkov

b) Sociální stránka Žižkova

„My nejsme Praha, my jsme Žižkov!“

Žižkov se považuje za čtvrť značně rázovitou se svojí vlastní subkulturou, historií, tradicemi a povahou. Rebelantský duch obyvatel čtvrti se projevuje například vytvořením vlastní žižkovské vlajky (zelený centrální a dva červené krajní pruhy na bílém pozadí) nebo žádost o samostatné přijetí Žižkova do Evropské unie. Spojujeme s ním umělce, spisovatele a bohémy jako je třeba Jaroslav Hašek nebo Franta Sauer. Je jednou z oblastí s největší koncentrací restauračních zařízení a hospod různé cenové úrovně a kvality. Od staré gardy držící se husitské tradice jako je Hostinec u Žižky, U Tomáše Štítného nebo U vystřelenýho voka (okatý odkaz na historickou postavu Jana Žižky) přes fotbalovou Restauraci Pod Viktorkou až k moderním a elegantním podnikům jako je Essence restaurant a Nominanza. K novodobému dění zde také patří projekt nekonvenční kavárny „Pracovna“, která všem pracujícím nabízí tichý, čistý stůl a prostor se světlem pro řešení vašeho úkolu.

„Žižkovu a Libni
zdaleka se vyhni.“

Kromě tradičního Žižkovského masopustního průvodu jsou pro Žižkovany důležitou sportovně-společenskou záležitostí zápasy fotbalového klubu Viktoria Žižkov, založeného roku 1903. Co začíná na fotbalovém stadionu, obvykle pro fanouška končí v místních hospůdkách a kruh se uzavírá.

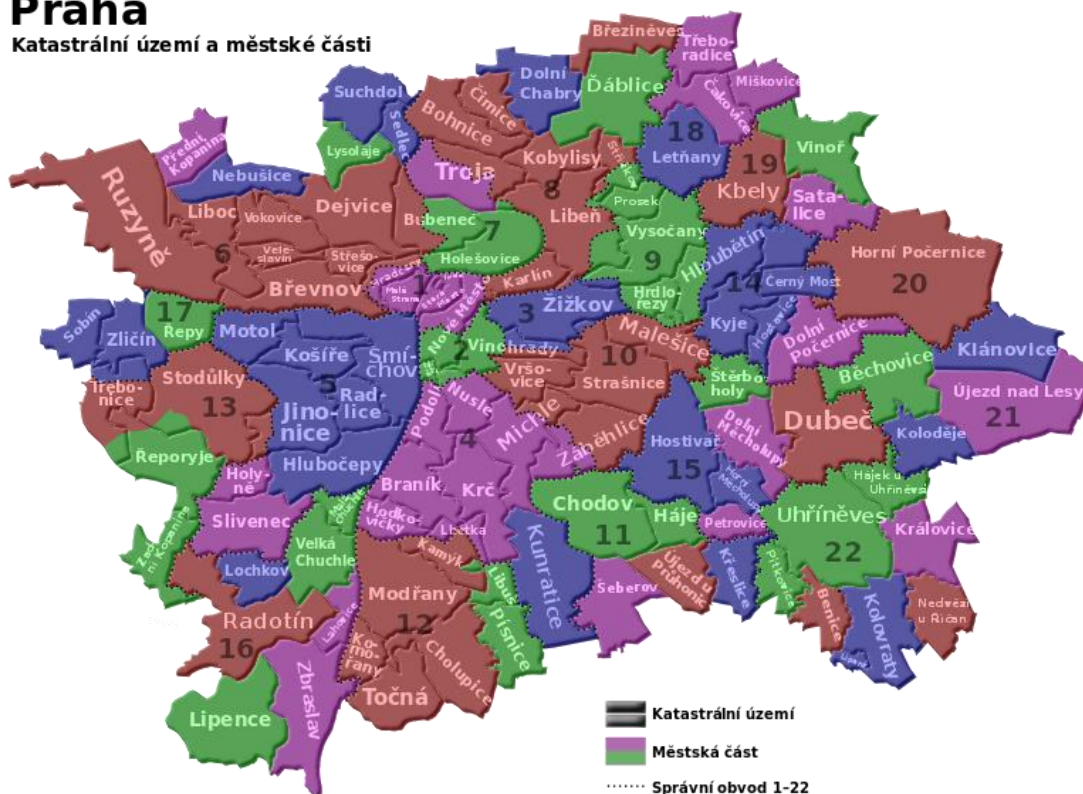
„Ty žižkovské ulice
špinavé jsou velice!“

Ke zvláštnímu charakteru čtvrti zde také přispívá určitý fenomén, nazvěme to „koloběh věcí“. V současném trendu recyklace a znovuvyužití již existujících předmětů jako nového zdroje jsou Žižkované velmi vynalézaví a kutilští. Pokud nějaký předmět již nepotřebujete a je vám líto jej vyhodit, není nic snazšího než jej vystavit na ulici a čekat. Většina věcí nalezne svého nového majitele a získá prodloužení svého života.

Později se může stát, že židli, kterou jste věnovali neznámému majiteli, naleznete po dvou letech opět na ulici a nabudete dojmu, že v této chvíli byste ji zrovna rádi využili.

Praha

Katastrální území a městské části



Obr. 3 Katastrální území a městské část hlavního města Prahy

Hranice Žižkova jsou společné s čtvrtěmi Vinohrady, Strašnicemi a Karlínem a jsou stanoveny následovně: od křižovatky U Bulhara po Seifertově ulici až ke křižovatce s ulicí Italskou, kde zahýbá směrem na jih. Z Italské odbočuje do Vozové ulice, pokračuje Slavíkovou až k ulici Ondříčkové. Hranice probíhá Ondříčkovou směrem dolů, zahýbá ulicí Bořivojovou a dvakrát se lomí ulicemi Lucemburskou a Radhošťskou. Poslední úsek vede Vinohradskou třídou až k hotelu Don Giovanni, kde dojde k navázání na hranici mezi Žižkovem a Strašnicemi. Ta probíhá ulicemi Pod židovskými hřbitovy, Nad vodovodem, pokračuje po zdi hřbitova, ulicí Na Třebešíně, K Červenému dvoru, Nad Třebešínem III, Nad kapličkou a dále parkem až k ulici Českobrodské. Park je sice hraniční, ale jako celek přináležejí Strašnicím, zatímco celé sídliště Jarov včetně autosalonu při Českobrodské ulici zůstává na Žižkově. Další průběh míjí ulice Českobrodská a část rušného tahu Spořovací až k ulici K Žižkovu. V tomto bodě se hranice ostře stáčí směrem na západ a běží po svahu k Balkáu, kde

odděluje zahrádkářskou kolonii a ulici Odlehlou (ta zůstává ve Vysočanech). Další průběh vede ulicí Novovysočanskou, pokračuje ulicí Pod Krejčárkem. Tramvajová trať a hřiště Viktorky se připisuje Žižkovu. Hranice mezi Karlínem a Žižkovem jde po karlínské straně vrchu Vítkova až k ulici Trocnovská, dále pak po Husitské až ke křižovatce Bulhar, kde se okruh uzavírá. Z výčtu je zřejmé, že hranice městských částí (Praha 3) nejsou vytyčovány podle hranic čtvrtí samotných (Žižkov). (Tyslová, 2010)

c) Brownfields

Termín brownfields pochází z anglického sousloví „hnědá pole“ a označují oblasti, které vlivem postindustrializace ztratily svou funkci, čímž následkem spějí k chátrání a občas až demolici. Socio-ekonomický posun a vývoj odstavil některé dříve zásadní stavby na vedlejší kolej. Mohou to být pozemky, objekty či areály původně průmyslové, zemědělské, dopravní nebo vojenské, které dosloužily svému účelu a nebyl bez většího nutného zásahu nalezen nový.

V současnosti je tu ovšem řada organizací jako je Czechinvest – agentura pro podnikání a investice, IREAS o.p.s. a celá řada podpůrných programů spolufinancovaných Evropskou unií (např. Jessica), které se tématu věnují a podporují konverze těchto oblastí. „Lokality brownfieldů skýtají značný potenciál dalšího rozvoje a jejich realizace má pozitivní sociální a ekonomický dopad na danou oblast, přestože je jejich příprava časově a finančně náročná.“ Problémem tedy bývá neochota investorů do finančně náročné konverze vložit částku, která by znamenala riziko a možné snížení následných výnosů.

„Často vysoce kontaminované areály s nevyjasněnou majetkoprávní strukturou mohou na řadě míst působit jako symboly zašlé slávy nebo jako „jizvy“, které zanechala industrializace na tvářích měst.“ (Slach, 2013) Dále pak tyto oblasti Ondřej Slach označuje za „místa mizící z mentální mapy obyvatel“, což je velmi výstižné označení. Běžní obyvatelé se těmto „nedořešeným“ oblastem podvědomě vyhýbají a naopak oblast přitahuje trochu odlišné subkultury jako jsou sprejeři, bezdomovci, drogově závislí, sběrači kovů nebo squateři. Toto přivlastnění si polo-veřejného prostoru nízkoprahovými skupinami vede k dalšímu prohloubení separace a vymazání oblasti z mysli lidí pod heslem „hic sunt leones“.

Pozitivněji zajímavým fenoménem se stává tzv. UrbEx. Plným označením Urban Exploration je komunita zabývající se prozkoumáváním hůře přístupných oblastí či

objektů v městském prostředí. Jejich umělečtější a poetičtější přístup než skupiny zmiňované výše podává vizuálně působivou výpověď o současném stavu industriálních ruin. Cílem mohou být opuštěné továrny, komíny, nemocnice a sanatoria, staveniště, hotely, kanalizace a tunely. Účelem je prožít si atmosféru neobvyklého místa při dodržení nepsaného pravidla „Neodnášej nic než fotky, nenechávej nic než stopy.“ Tento přístup zachovává neovlivněné místo se svým unikátním geniem loci pro budoucí návštěvníky. UrbEx také funguje jako způsob přitažení pozornosti k dané lokalitě.

Ve světě existuje celá řada úspěšně provedených konverzí brownfields, které probíhaly různými způsoby. Jako příklady můžeme uvést bývalou loděnici Schiffbau v Curychu, ze které se postupnými krůčky stalo kulturní centrum se svou divadelní scénou. Zásadou neuzavírat prostor při přestavbě a dělat jen dílčí kroky se řídí projekt Klybeckquai v Bazileji, kde dochází k přechodnému využití části rozsáhlého přístavního areálu jako svépomocí vybudovaný skatepark. Ze zásad shrnutých v práci Blanky Markové jmenujme:

- a) zapojení veřejnosti a všech subjektů, kterých by se projekt mohl týkat,
- b) funkční propojení oblasti s ostatními částmi města,
- c) upřednostnění malých dílčích kroků na úkor zásadní okamžité přestavby,
- d) neuzavírat prostory ani v době přestavby. (Marková, 2013)

To jsou aspekty, které se týkají i mé práce a to přitáhnutí pozornosti k oblasti a rozhybání její obnovy. „Důležité se jeví role umělců jako specifických aktérů, jejichž aktivity mohou vést, za příhodných okolností, k valorizaci dříve deprivovaných oblastí.“ (Ley, 2003). Tento postup se nazývá kulturou tažená regenerace brownfields a našel oporu v odborných publikacích. V českém prostředí se ujal projekt Plechárna na Černém mostě v Praze, kde původní areál teplárny byl přeměněn na halu volnočasových aktivit, a podobná platforma se vytváří pro bývalou káznici v centru Brna, která zrovna v této chvíli prochází fází strhávání pozornosti a hledání vize.

Po těchto zkušenostech můžeme tedy prohlásit, že... „Umění a kulturu lze využít jako účinné prostředky regenerace brownfields v deprivovaných městských částech, což může vést k zatraktivnění města a zprostředkovaně přispět k jejich oživení.“ (Slach a Boruta, 2012). Umění tedy může být motorem, který rozběhne další činnosti a pomůže tak oblasti k nové éře, přináší novou kvalitu. „Kreativita vytváří významnou přidanou hodnotu (...)“ (Kloudová a Chwaszcz, 2013)



Obr. 4 Historický snímek budovy Nákladového nádraží Žižkov

d) Budova Nákladového nádraží Žižkov

Jedná se o velkokapacitní koncové nádraží, které bylo primárně vystavěno jako zásobovací uzel, překladiště a současně sklad pro dovoz potravin. „K odstranění tísnivých poměrů na pražských nádražích vybudovaly československé státní dráhy velikým nákladem doposud jediné toho druhu nádraží ve střední Evropě, a to nákladové nádraží Praha – Žižkov (...)“ (Katz, 1937). Stavba byla zahájena v roce 1930 a její projekt byl zadán architektům Karlu Caisovi a Vladimíru Weissovi. Funkcionalistická stavba je vytvořena ze správní budovy ve spojení s dvouetážovými skladišti a půdorysně navržena jako „účko“, které objímá přivedenou železniční trať.

Hlavní administrativní budova je postavena na rastru železobetonových sloupů, mezi které byl po obvodu vestavěn zděný obvodový plášť. Fasáda je strohá, celkově asymetrická. Vchod je vybočen více vpravo jako optická protiváha k větší masě budovy v pozadí. Jako symetrický prvek jsou zde použity dlouhé řady oken vytvářející nepřerušené linie. Fasáda je materiálově kombinací obkladů z cihel a bílé omítky.

Obě skladištní budovy se skládají ze sekcí obdélného půdorysu tak, aby je bylo možné podle potřeby pronajmout samostatně různým zájemcům. Severní křídlo je starší a také kratší – obsahuje 6 sekcí, zatímco jižní křídlo má sekcí osm. Každý samostatný sklad je vybaven vlastním vchodem, hygienickým zázemím, spojovacím schodištěm a



Obr. 5 Fotografie současného stavu vnitřního kolejíště Nákladového nádraží Žižkov

nákladními výtahy. Sklad je podlouhlá místnost lemovaná po stěnách okny, s vysokým stropem a dvěma řadami osmibokých sloupů po šesti. Sloupy mají strohé, ale zajímavé dvakrát zalomené hlavice, jejich tvar vychází z předpokládaného rozložení tlaků na ně působících. Jsou tak kombinací čisté funkčnosti a jednoduché, ale působivé, estetiky.

Budovy skladišť jsou lemovány rampami nástupišť po celé jejich délce. Rampy jsou zastřešené v současnosti dřevěnými prkny z důvodu padajících částí omítky, podle původního plánu byly stříšky navrženy z průhledného drátoskla, a tudíž zajišťovaly mnohem lepší přístup denního světla do prostoru skladišť, než je tomu dosud.

Krom podélných nástupišť je zde ještě jedno centrální oboustranné, umístěné uprostřed dispozice nádraží. Celkově jsou zde tedy k dispozici čtyři koleje se třemi nástupišti propojené výtahy i můstky s okolními budovami. Výtahy ze skladišť vedou i do suterénních podlaží. V suterénu jsou severní i jižní křídlo skladišť spojeny podzemními tunely v místech, kde na povrchu probíhají spojovací můstky. Strojovny výtahů jsou naopak umístěny v krychlových objektech na střeše.

Zahájení provozu se datuje na 1. březen 1936. Nádraží úspěšně přestálo i druhou světovou válku, ale jeho sláva již pomalu vadne.

Důvody k ukončení provozu a následnému uzavření kolejiště železniční přepravě v roce 2002 byly dva. První změnou klimatu byla výstavba nového potravinového skladiště ve Strašnicích, zprovozněného v roce 1966, a druhým bodem byl nástup kamionové přepravy. Od té doby objem nákladů vedený přes NNŽ klesal až do uzavření.

Budova je umístěna mimo městský blok, vyosena z pravidelného rastru blokové zástavby, křížící přímo ulici Olšanskou. Komplex stojí na relativně volném pozemku bývalého kolejiště a je obklopen Olšanskými hřbitovy z jižní strany a blokovou zástavbou s parkem Židovské pece ze strany severní. Je zde zřízeno spojení tramvajovou dopravou (linky 9, 10, 11, 16, 26, 55, 58, stanice Nákladové nádraží Žižkov) s ostatními částmi města. Nejbližší stanicí metra je Želivského na lince A. Budova je vlastně jedním vrcholem kříže spojnic NNŽ – Olšanské náměstí a Želivského – Ohrada. Zastávky jsou poměrně vzdálené od samotné budovy NNŽ a pro pěšího je trasa navíc oddělena několikaproudou frekventovanou světelnou křižovatkou. Vzhledem k původnímu využití nádraží jiné řešení ani nebylo nutné.



Obr. 6 Vizualizace předpokládaného stavu podle Sekyra Group a.s.

e) Hledání nového využití NNŽ

. Myslím, že by bylo přínosné v této chvíli zmínit i postupy mých předchůdců, jejichž řešení je zaměřeno architektonicky. Doposud byl hledání řešení směřováno buď na vhodnou náplň objektu nebo jeho začlenění do plánů developerské výstavby.

V možnostech byla i varianta demolice, která byla zamítnuta díky prohlášení budovy NNŽ památkou, které vstoupilo v platnost dne 12.března 2013. Tento krok byl učiněn jako poslední šance pro zabránění likvidace objektu. Obava byla, že by nádraží Žižkov podlehl stejnému osudu jako Těšnov, které bylo též monumentálním koncovým nádražím, a z ideologických důvodů v kombinaci s absencí vhodných příkladů revitalizací objektů této velikosti, došlo ke zbourání Těšnova v roce 1985. V tomto ohledu je památková péče pozitivem, ovšem panují obavy ze „zapouzdření“ a nemožnosti smysluplně a ekonomicky udržitelně budovu využít.

V teoretické fázi se uvažovalo o využití objektu různými institucemi: Galerie hlavního města, Muzeum hlavního města, Městská knihovna, Uměleckoprůmyslové museum, Národní filmový archiv a další. Zvažovali se i různé funkce: sklady, depozitáře, výstavní prostory, galerie, malá sportovní zařízení, laboratoře a výzkumná pracoviště, obchodní a prodejní prostory, bydlení (trvalé, přechodné – koleje, hotel), ateliéry, designérská studia, knihovny, administrativa... Ale jen málo úvah se zabývalo zachováním podstaty místa. Většina projektů nenavazuje na místní kořeny a vytváří uniformní stavbu, která by mohla vyrůst i „na zelené louce.“ „Typická je anonymita, bez viditelného vztahu k místu a tomu, co se na něm dosud odehrávalo a co tu stojí.“ (Fragner, 2012).

Vše navíc komplikuje nejasná majetkoprávní struktura, politické dohody a iniciativy občanských sdružení. Snahy zde probíhají, ale pro běžného člověka jsou vzdálené, nejsou názorné tak, aby je vtáhli do dění.

Zainterесované subjekty:

Sekyra Group a.s.

Discovery Group a.s.

RailReal a.s.

Magistrát Hlavního města Prahy

Úřad městské části Praha 3

Útvar rozvoje hl. města Prahy

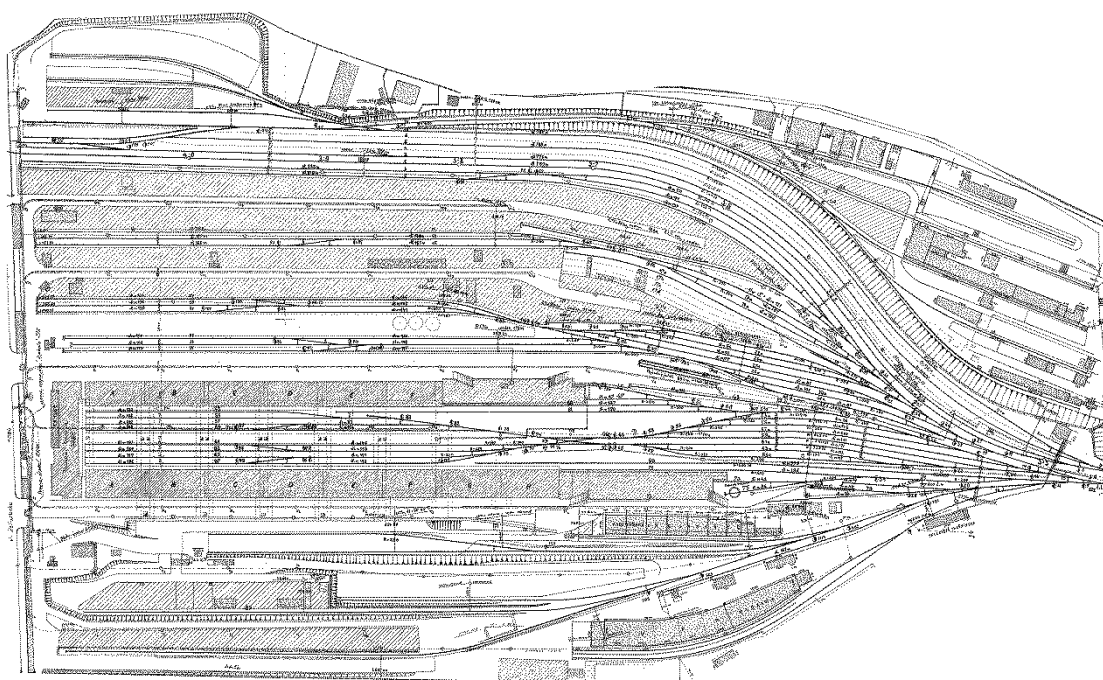
Klub za starou Prahu

Výzkumné centrum průmyslového dědictví

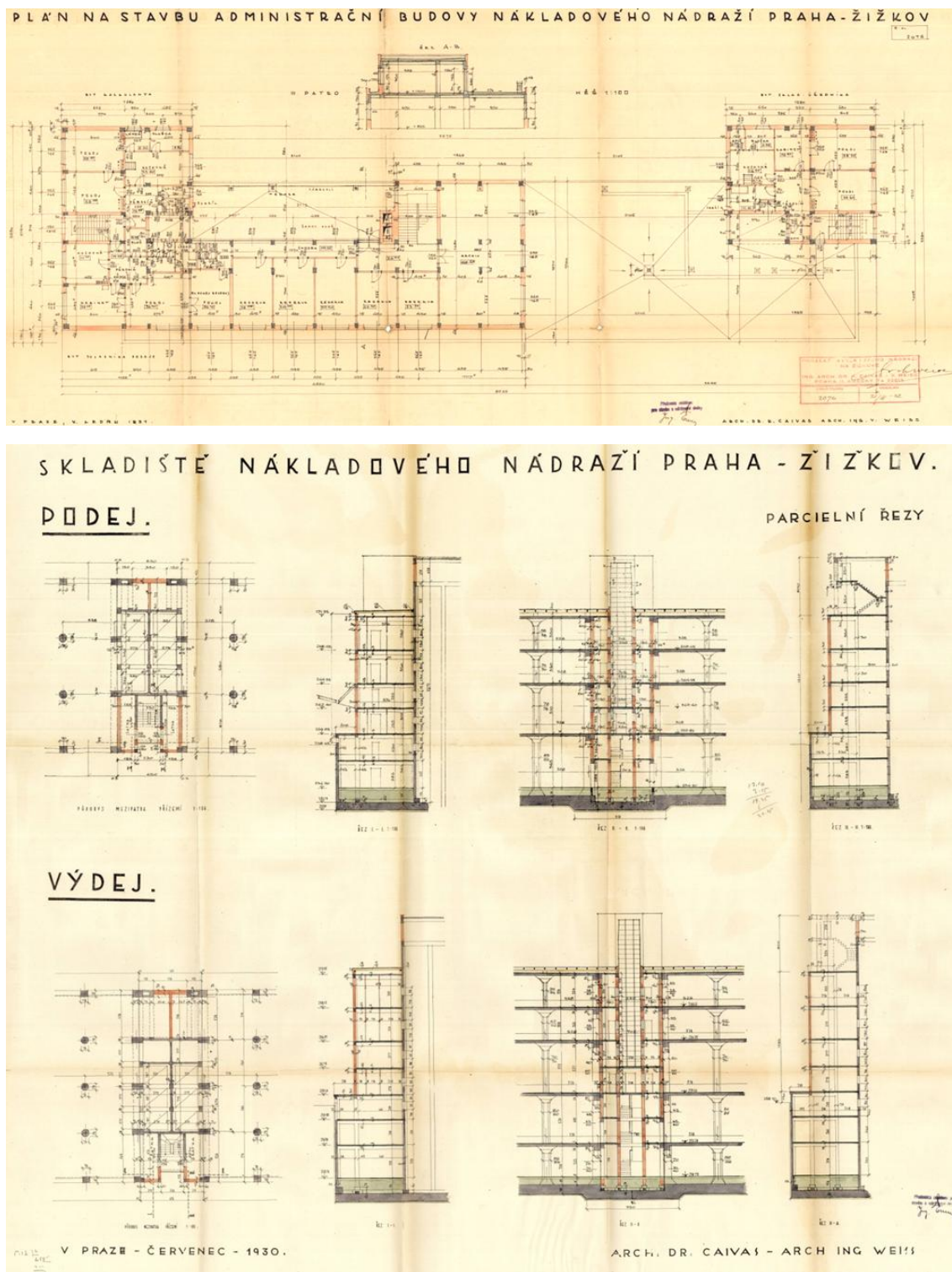
Technické muzeum

Občanské sdružení „Tady není developerovo“

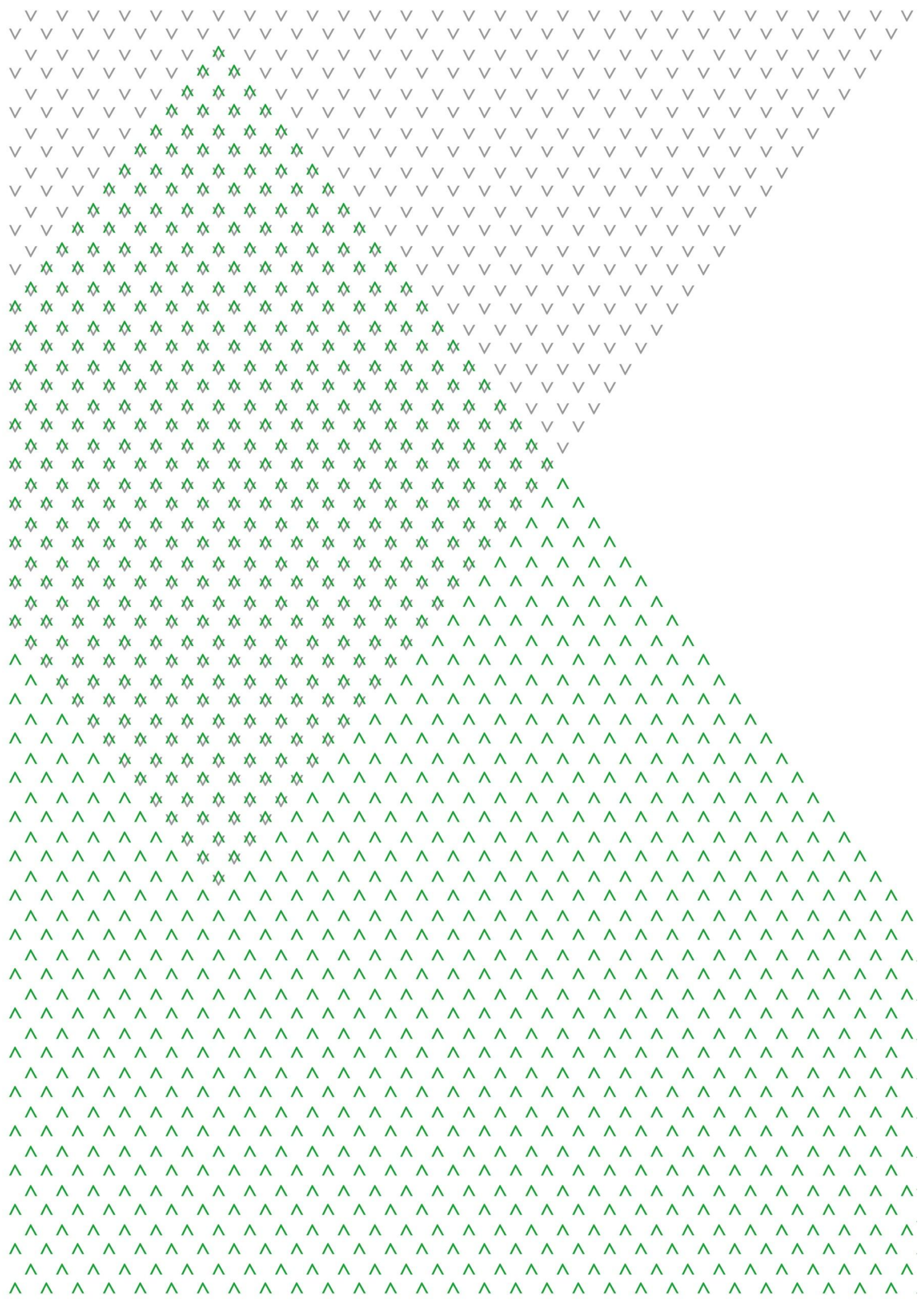
Tato komplikovaná situace také vznikla nevhodným způsobem privatizace pozemků a budov ze strany státu. Běžným postupem při regeneraci brownfields v zahraničí (např. Francie) je nejprve státem řízená inventarizace pozemků a jejich jednotlivých majitelů, následuje vykoupení nebo vyvlastnění předmětných částí a celkové sjednocení brownfieldu jako jednoho celku. Na kompletní oblasti si pak stát definuje podmínky využití a výstavby, což umožní s již jasně stanovenými podmínkami nabídnout pozemky soukromím investorům. Na pozemcích NNŽ došlo k neřízenému rozprodeji jeho částí a následné nemožnosti najít schodu ve využití a způsobu provedení mezi státem a developery.



Obr. 7 Historický plán kolejí Nákladového nádraží Žižkov



Obr. 8 Historické stavební plány budovy Nákladového nádraží Žižkov



2. Metodika:

a) Fotografická dokumentace

Byla provedena osobní prohlídka budovy a kolejíště Nákladového nádraží Žižkov, při které vznikla fotografická dokumentace formou urbexu. Vstup do komplexu byl umožněn díky ochotě pana Miloslava Zavadila a ve spolupráci s Úřadem městské části Praha 3.

V této fázi zkoumání jsou podstatnými subjektivní pocity, umělecká hodnocení a stanovování důležitosti fenoménů ve třech úrovních: rovina detailů, rovina interiéru/lidského měřítka, rovina dálkových pohledů. „Jestliže se architekturou zabýváme analyticky, nepostihneme konkrétní charakter prostředí, tj. onu skutečnou kvalitu, s níž se člověk může identifikovat a která mu dává pocit existenciální podpory.“ (Norberg-Schulz, 1994) Nechala jsem na sebe působit atmosféru onoho místa a zkoumala jej jako tichý návštěvník. V životě jsem nebyla na nádraží, které je tak tiché. Běžně vás na takových místech obklopí znatelný ruch, slyšíte zvuky původem lidské i mechanické – spěchající kroky, lidské hlasy a jejich hovor zabarvený škálou emocí, křik, smích, ale také skřípání brzd, cinkot a vibrace. To vše tu bez pochyby kdysi bylo, a pokud pečlivě nasloucháte, je to tu opět, ale jen ve vaší mysli.

Z místa dýchá střídma jednoduchost - čisté linie a hladké plochy oproštěné od dekoru. Velmi střídma barevnost v rozsahu bílé, šedé a černé doplňována materiály jako je beton, železo a sklo. Prostá paleta nechává diváka soustředit se na tvar a prostor bez rušivých vjemů. V první řadě největším divadlem je jistě vstup do hlavní otevřené dvorany kolejíště, kde se do výšky tyčí věže nákladních výtahů a do široka rozpráhují železné spojovací můstky jako ruce zrezivělých obrů. Působivost je daná nejen obrovským měřítkem, ale také násobností a opakováním objektů, které vytváří dojem nekonečna. Můstky také rozšiřují váš pohled směrem vzhůru a vedou jej až do nebe. Jinde byste tu obrovskou plochu oblohy registrovali jen okrajově. Víte, že tam je, ale obvykle více vnímáte horizont než prostor nad ním. Ale zde nebe hraje roli jako podklad nebo kreslicí plátno pro síť můstků a připoutává vaši pozornost výš.

Suterénní podlaží jsou trochu hrobkou. Pocitově víte, že jste pod zemí, je tu prach mnoha let, stopy v něm a jen málo slunečního světla přicházející z malých skrytých okýnek ve výšce stropu. Jako by na vás padala tíha zeminy, jediné, co jí brání vás pohltit je hrubý beton a záleží na vás, jestli v něj vložíte svou důvěru nebo



Obr. 9 Fotografie interiéru podélných skladišť Nákladového nádraží Žižkov

propadnete strachu. Podzemí budovy je propojené a vytváří labyrint plný sloupů a chodeb. Suterén obou křídel je propojen řadou podzemních chodeb probíhajících pod kolejištěm. V některých momentech tak lidé měli nad hlavou nejen hlínu, ale i několikátunový kolos vlaku - lehce klaustrofobický pocit.



Obr. 10 Fotografie interiéru podélných skladišť Nákladového nádraží Žižkov

Ve vyšších patrech je světlo do skladišť přiváděno nižšími podlouhlými okny ve výšce očí, které lemují obě stěny skladu. Prostá barevnost, monotónnost a opakování sloupů a oken vyvolává dojem, který by náležel spíše sakrální stavbě, než něčemu tak profánnímu jako je sklad. Hrany hlavic a sloupů umožňují hru světla a stínu.

Sloupy jsou (v některém patře čtyřboké, v jiném osmiboké) masivní, s dvakrát zalomenou hřibovou hlavicí. Jejich zdánlivě přehnaná dimenze souvisí s nároky na únosnost skladiště. Masivnost dává pocit stability a věčné stálosti, jako kořeny mizející v zemi, jako štíhlý a zároveň pevný kmen, jako koruna stromu, který na svých větvích nese celou oblohu. Asociace se stromy vyvolává také jejich množství a rozmístění, na pohled se ocitnete v lese sloupů nebo kráčíte pravidelně vysázeným stromořadím.

Prostor je tak rozsáhlý, že vaše kroky vyvolají ozvěnu. Tak tomu v minulosti ale bylo málokdy. Prázdný sklad znamenal neúspěšné podnikání a ozvěna byla zvukem nevyužitých kapacit. Většinou byly sloupy obklopeny hromadou ovoce, obilí nebo uhlí a nesměle vykukovaly ze závějí. Připomínaly poměrně tradiční krajinu - stromy a kopce - takové snadno zahlédnete z jedoucího vlaku.

Plochá střecha se strojovny výtahů nabízí celou řadu pohledů. Mělo by vás oslovit široké nebe nad hlavou, které pokrývá neobvykle velkou plochu vašeho zorného pole na to, že stojíme v centru města. „Obecně můžeme říci, že nebe je stejně rozsáhlé jako prostor, z něhož je vidíme.“ (Norberg-Schulz, 1994). Ve výhledech je vidět věžáky nejnovější výstavby, nižší činžáky zástavby staré a barevnou mozaiku přepravních kontejnerů. Na západní straně je dominantou Žižkovský televizní vysílač, který je vidět na horizontu v prodloužené ose Olšanské ulice.

Procházet se v současném opuštěném prostoru zapůsobí na všechny vaše smysly. Někomu by mohlo nádraží připomínat místo, se kterým už se nepočítá. Slyšíte ozvěnu svých kroků, dotýkáte se hrubých omítek a chladného železa, cítíte prach a starobu, vidíte sloupy stěny a koleje, jen chuť na něco dobrého vás přejde. Smutné a osamělé místo, které si pomalu přebírá příroda. Když tiše počkáte v kolejišti, zahlédnete třeba i pelášího zajíce.

Symbolem zmaru jsou zde výtahové věže, které už nikdy nebyly po válce podle projektu spojeny se skladištěm můstky. Na protější zdi je viditelné jen cihlami zabedněné volné pole. Nádraží svému účelu nesloužilo v porovnání s jinými nijak dlouho, odpovídá to 66 letům. Takže i přes stopy užívání jsou všechny budovy ve velmi zachovalém stavu, bez novodobých zásahů a jejich atmosféra je původní.

Na všem zde lze vidět známky užívání. Kolik nohou zanechalo stopu na schodech, kolik rukou se dotklo této kliky, okna provází řada prasklin. Pokud za kliku vezmete i vy, podáváte si vlastně ruku s někým z minulosti.



Obr. 11 Fotografie střechy Nákladového nádraží Žižkov

b) Nádraží lidem

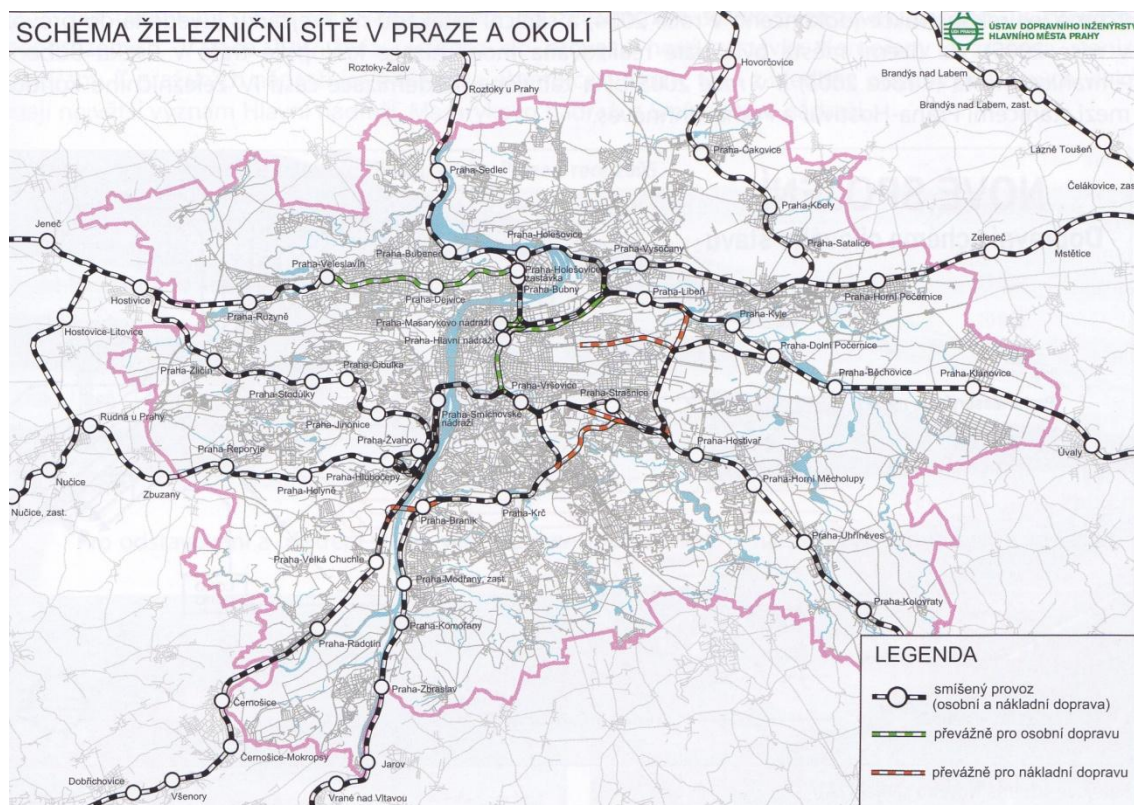
Na základě informací obsažených v analýze, považuji za užitečné využít nádraží svému původnímu, ale pozměněnému účelu. „(...) dějiny nějakého místa by měly být jeho „seberealizací“.“ (Norberg-Schulz, 1994) Vycházet z kořenů místa a snažit se obnovit jeho podstatu je obsahem této práce. Z toho důvodu je zapotřebí přivést lidi do centra více než vytvořit nový vysokokapacitní obytný objekt, který bude fungovat jako statický bod. Usadí zde nové obyvatele, kteří budou mít opět potřebu se někam dostat. Je lepší být cílem než místem, které se každé ráno vylidní. NNŽ je sice koncové nebo tzv. hlavové nádraží, ale lze jej dále připojit na systém pražské integrované dopravy a zachovat tak jeho atmosféru.

„Nesekejte hlavu!“

Železnice nabízí odlišný komfort cestování než např. osobní doprava. Je to svým způsob zážitek: pravidelný rytmus míjených pražců, ubíhající krajina za oknem, je místem setkávání. Prospěšnost takové konverze můžeme demonstrovat na příkladech městských železničních stanic u nás jako je třeba rekonstrukce Masarykova nádraží dokončená v listopadu roku 2010 nebo v zahraničí – Barcelona (Barcelona-Sants), Řím (Roma Termini), Londýn (Victoria station), Amsterdam (Centraal station). NNŽ by mohlo nabídnout spojení ve směru Benešova nebo Českého Brodu. Na mapce je jasně demonstrována spádová oblast, kterou by nádraží mohlo obsluhovat a ze které by lidé dále mohli využít MHD. Infrastruktura a zázemí pro nádraží už tu jsou, tak proč je nevyužít a nezískat tak unikátní městské nádraží.

Již z názvu vyplývá, že NN Žižkov bylo od počátku zamýšleno, projektováno a vybudováno pro účely nákladní dopravy bez technologií umožňujících provoz osobní dopravy. Využití pro tento účel je proto velmi limitováno, zejména nutností doplnění těchto technologií (odbavení cestujících, prostory pro zákazníky dopravců - čekárny, sociální zařízení atp.). V této otázce neproběhla žádná studie proveditelnosti a z čistě ekonomického hlediska se zdá být takové řešení nerentabilní (konverze budovy, modernizace tratí). V lokalitě nalezneme i jiná nádraží (hlavní, Libeň, Vysočany), co nového přeměna nádraží přinese, jsou nové pobídky pro samotnou čtvrť Žižkov. Ideový koncept diplomové práce staví do popředí jinou přidanou hodnotu této konverze a to lidský aspekt.

Kde je nádraží, tam jsou lidé. Aktivita přitahuje a nabaluje další podněty. Většinou je tento efekt viditelný při budování vícepruhových dálnic, obchvatů či větších křižovatek. Opatření, které mělo ubrat na intenzitě provozu na, opak přitahuje ještě více aut a generuje mnohem více pohybů než řešení původní. Takové zásahy fungují jako lavina, někdy v pozitivním někdy v negativním ohledu. Snahou této práce je zajistit kladné řešení pro všechny strany.



Obr. 82 Schéma železniční sítě v Praze a okolí

c) Přitažení pozornosti

V této fázi hledám způsob, jak ke změnám na NNŽ přitáhnout pozornost lidí. V loňském roce proběhlo několik kulturních akcí např. Designblok 2013, Ateliér letí nebo různá divadelní a hudební představení. Bylo vytvořeno nové logo jako sjednocující prvek pro pořádání akcí na tomto prostoru. Vychází z jednoduché zkratky „NNŽ“, psané v řezu minusek, kde je dolní dotah u obou písmen „n“ asymetricky přetažen. Tato změna má připomínat půdorys budovy NNŽ a její asymetrický nepoměr různých délek dvou skladišť.

Odhlédněme od komunitních snah a věnujme se řešení prostoru. Z analýzy vyplývá, že pro budovu této velikosti a významu není světelná křižovatka ulic Jana Želivského a Olšanské vhodným reprezentativním vstupem. Prostor před budovou by měl přivádět zájem a vybízet ke vstupu. Měl by být předehtou nebo úvodem pro nádraží samotné. Podobně jako u Fantovi budovy Hlavního nádraží, která původně nabízela velkorysý přístupový prostor s parkem a jezírkem, zde dochází k odseknutí hlavního vchodu intenzivní automobilovou dopravou. Je jasné, že dopravní uzly jakými jsou nádraží, musí být dále napojitelná na ostatní druhy dopravy. Na tomto principu je postaveno fungování hromadné dopravy v Praze, které stojí na čtyřech navzájem se doplňujících a podporujících se pilířích – autobusové, tramvajové, železniční linky a metro. I přes svou důležitost by však neměli takto drasticky omezovat vstupní prostor veřejné budovy nádraží.

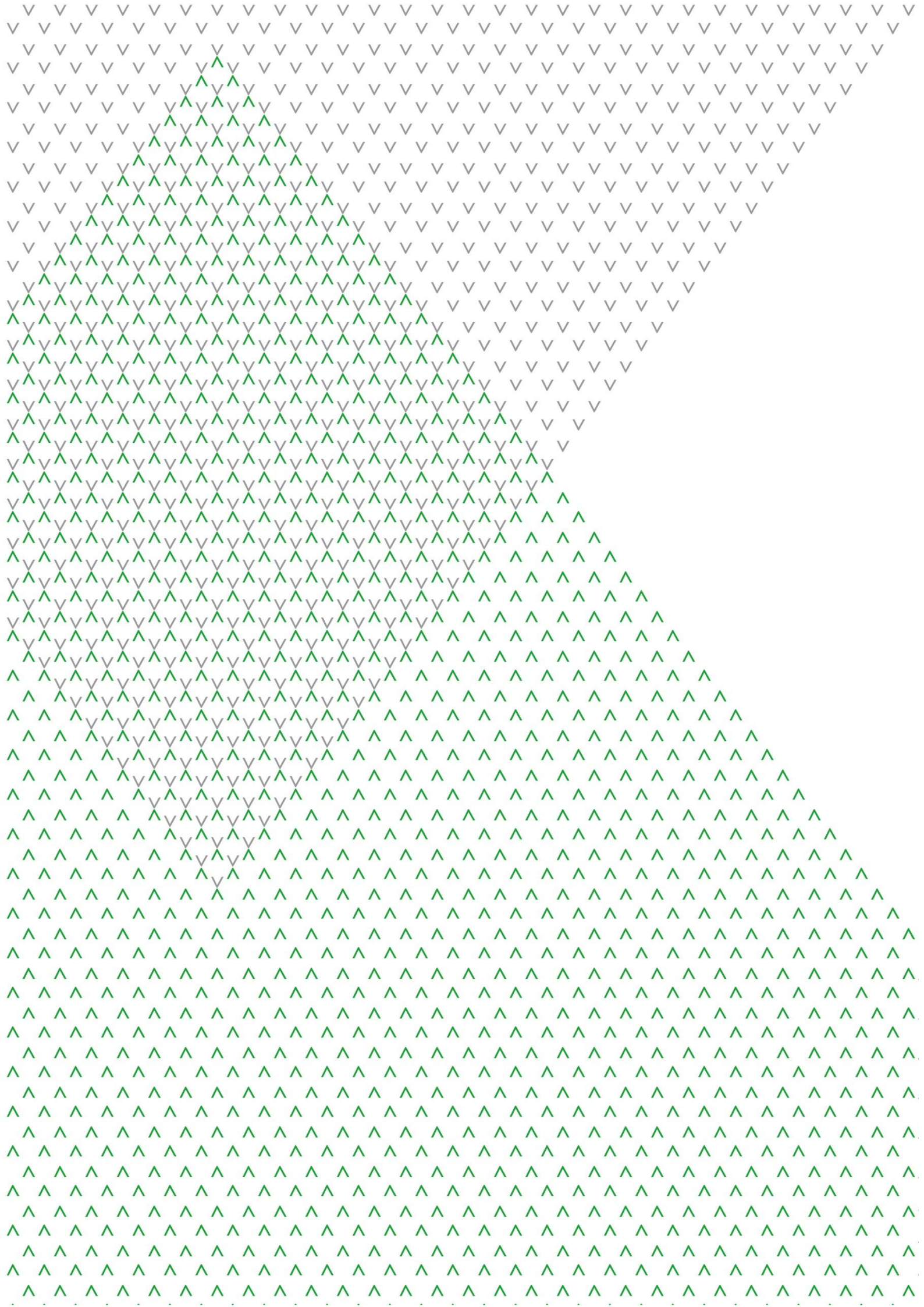
Na základě konzultace s panem Ing. arch Zdeňkem Fikarem byla zjištěna data ohledně vytiženosti křižovatky, která v současné době generuje 17 tisíc pohybů za jeden den. Takto navržená světelná křižovatka s tramvajovým provozem není brána jako městotvorný prvek. Chodec, snažící se dostat z tramvajové zastávky do budovy NNŽ má poměrně komplikovanou cestu a pokud sem nemusí, najde si jinou pohodlnější trasu.

Hlavní funkcí nádraží je umožnit vám cestu, dostat vás do cíle, ale také být čekárnou a bodem setkávání. To všechno jsou klady, které získáme při regeneraci NNŽ tímto směrem. Bude se zde protínat mnohem víc a rozmanitějších vlivů než tomu bylo dosud. A jako vhodný způsob, jak toho dosáhnout je přeměnit křižovatku před budovou NNŽ.

Zajímavým, ale nejspíš příliš technicky a finančně náročným řešením by bylo stáhnout křižovatku pod úroveň terénu do podjezdů a tunelu. Řešení by to bylo radikální a možná by nepřineslo požadované výsledky. Ve chvíli, kdy vytváříte mimoúrovňová křížení, přichází celá situace o komunikaci mezi jednotlivými druhy dopravy. Je zde potlačen princip synergie, kdy součinnost nebo společné působení více prvků vede k lepším výsledkům než je samotný součet prvků. Takovéto zásahy pak proti své povaze a počátečnímu úmyslu místo spíše umrtvují, než aby mu pomohly. Mnohem zajímavější je vytvořit platformu v jedné úrovni pro všechny - netradiční průjezdný park.



Obr. 13 Fotografie přístupové křižovatky před budovou NNŽ

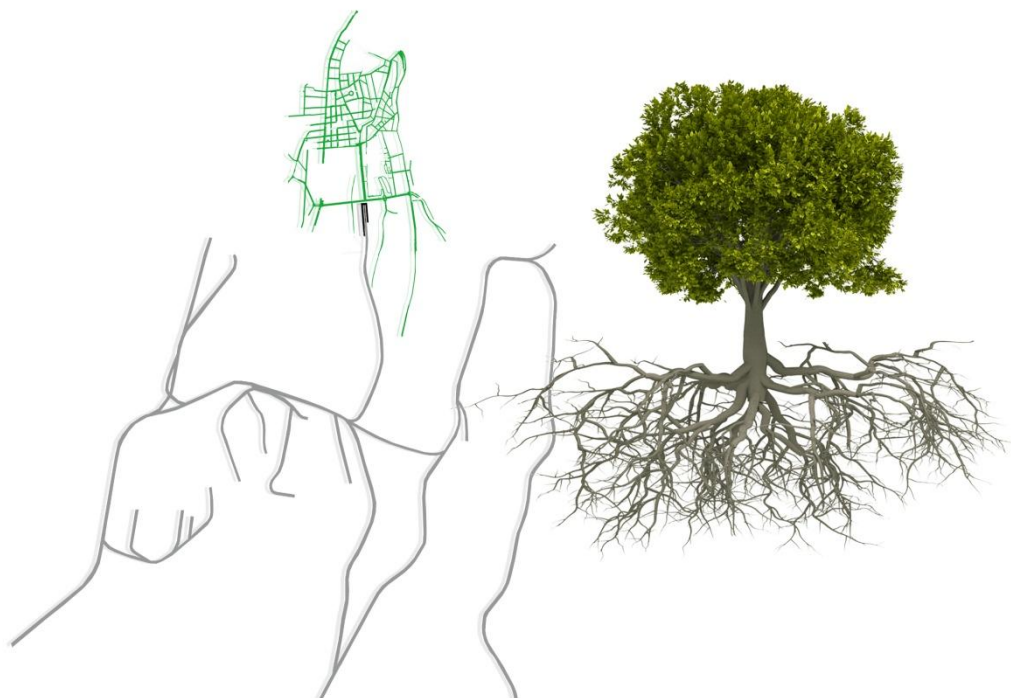


3. Výsledky:

a) Přeměna křižovatky na park

Účelem je přivést na NNŽ pohyb a život.

„Existenciálním účelem stavění (...) je tedy proměnit nějakou polohu v místo, tj. odhalit významy potenciálně přítomné v daném prostředí.“ (Norberg-Schulz, 1994)

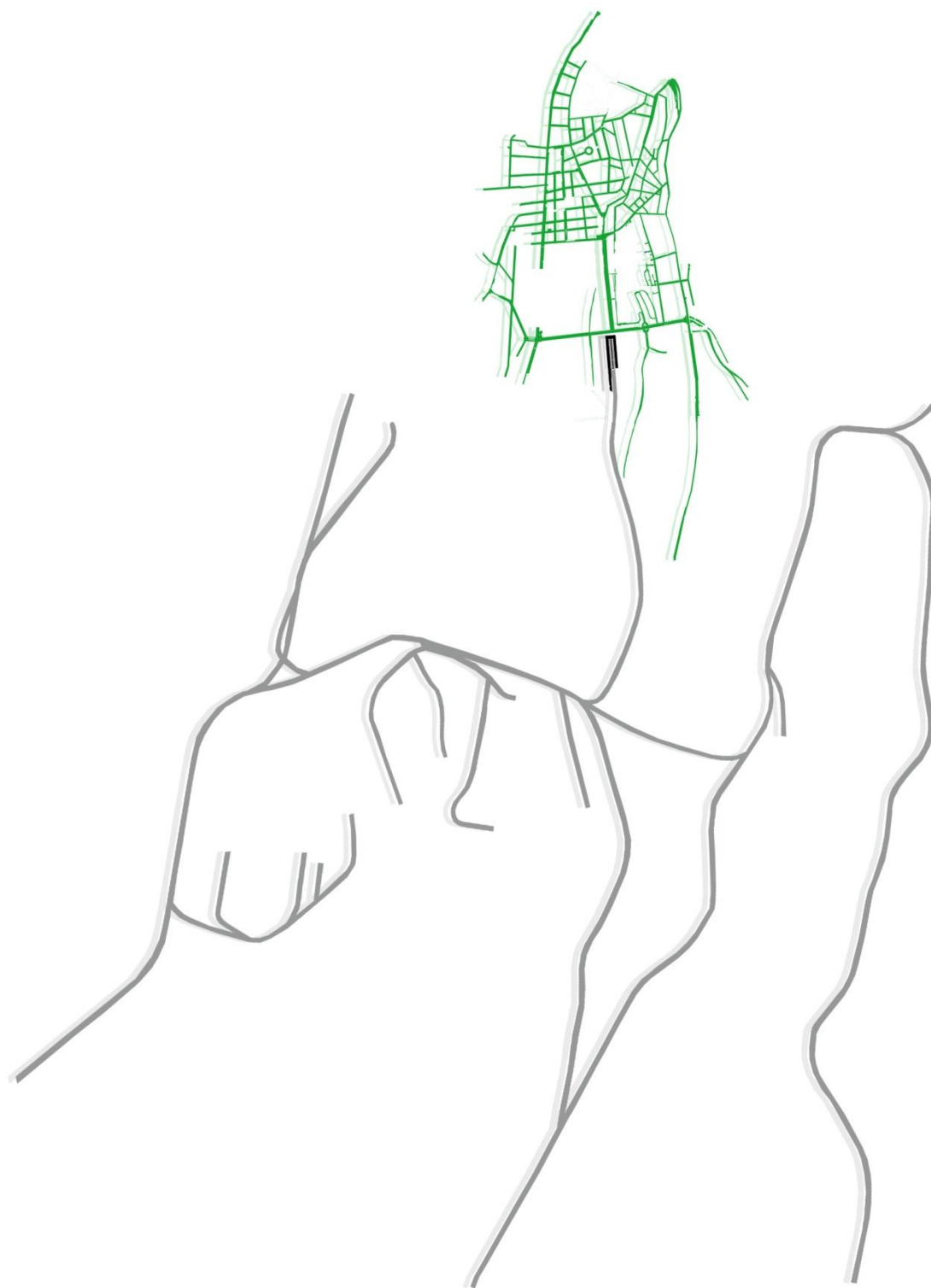


Obr. 14 Porovnání struktury dopravních sítí NNŽ a vzrostlého stromu

a.1) Proč strom?

Ze zkoumání dopravních struktur čtvrti Žižkova a to nejen z jeho vizuálního podtextu, ale hlavně ze způsobu fungování dopravní sítě, vyplynul jako nejvhodnější tvar „strom“.

Síť, která má své uzly, křižovatky a neurální body, umožňuje neuvěřitelnou variabilitu napojení. Taková síť může podle potřeby růst, jak vnějšně - přibírat stále nové a nové větve na svých okrajích - , ale i vnitřně. Lze navazovat uvnitř struktury na uzly nebo na jejich spojnice podle potřeby. Při plánování měst by se tato skutečnost nazývala vnitřní a vnější urbanizací. Vnitřní využívá plochu již obsazenou – soustředí se na opomenutá místa, zintezivňuje míru využitelnosti – vnější se naopak snaží zabrat další nový prostor.



Obr. 95 Propojení dvou sítí půdorysně podlouhlým kmenem budovy NNŽ (černá). Šedá kořenová síť železnice je spojena se zelenou uliční sítí čtvrti Žižkova.

Sít' také umožňuje „přemostění“ ve chvíli, kdy některá část selže. Dobrou paralelou je lidské tělo a jeho schopnosti se hojit a adaptovat na nepřízeň situace. Jde třeba o lidský mozek po zasažení mrtvicí. Cévní mozková příhoda se projevuje odumřením zasažené části mozku po přerušení přívodu krve do ní. V některých případech je mozek v průběhu rekonvalescence schopen takové místo „přemostit“ či obejít, prostě zajistit spojení po nové trase tak, že se vzruchy dostanou ke svému cíli. Druhým příkladem výhod sítí je viditelný třeba při odoperování cévy v noze. V takové chvíli se její funkce ujme některá z okolních a původně vedlejších cévek. Zbytní a nakonec doroste do velikosti tak, aby zastávala funkci té odebrané.

Ještě tato situace připomíná jinou ale trochu destruktivní věc a to trhlinu na stropě. Zpočátku se zdá malá a jen jedna, za čas se však začne rozebíhat po celém prostoru, rozšiřovat se do dálky, ale i vnitřně, prohlubovat se. Na již založených trhlínách se začnou tvořit malé odnože a odbočky s jemnější strukturou větvení a to je konec hladkého povrchu. Tak, kde něco končí, něco jiného začíná. Koloběh v přírodě velí k cyklickému zrodu, životu a následnému úmrtí nebo likvidaci. Každá taková věc však vytváří podmínky pro vznik něčeho dalšího. Nic nepřijde nazmar. Pojem konce a začátku jsme založili my a určujeme si, kde se takové zlomové body nacházejí. Pro přírodu to však není začátek a konec, ale neustávající běh.

„Svět lze zobrazit různými způsoby,
v drahém kameni se zrcadlí sám v sobě.“(Nietzsche, 1914)

A tak se dostáváme k fraktalitě. Sít' v síti. Zrcadlo do zrcadla – tunel do věčnosti. Pojem fraktál je struktura, která je zacyklená sama v sobě. Ať jsme na kterékoli její úrovni přiblížení, nalezneme v ní neustále se opakující motiv či tvar, vypadá stále stejná. Vlastnosti těchto struktur se definují jako soběpodobnost a v současnosti jsou fraktály nejsložitějšími geometrickými obrazci, kterými se matematika zabývá. Na první pohled vizuálně velmi složitý a komplexní obraz je generován za použití jednoduchých pravidel. Na vytváření těchto obrazců v současnosti existuje několik programů (např. Mandelbulber, Sterling Fractals – většinou fungují jako open source aplikace, které umožňují renderování a prohlížení fraktálů a činí je tak přístupnější široké veřejnosti). Používají se i třeba pro modelování struktur stromů, kapradin. Pojem fraktál pro

označení těchto skupin byl poprvé použit v roce 1975 matematikem Benoît Mandelbrotem. Termín vychází z latinského slova *fractus*, což znamená rozbitý. Označení nejspíš vychází z podstaty fraktálů a to když jej roztříštíme na jakkoli malé nebo velké kusy, pokaždé dostaneme část se stejným vzorem. Soběpodobnost je tak jistým způsobem nekonečno.

„...ta pověst, sama ze sebe se odvíjející
však nikdy, nikdy nedojde do konce...”

(Boleslaw Lesmian: *Maladie*)

Ovšem fraktály nejsou jen abstraktní matematické vzorce, které by pro běžného člověka byly vzdálené. Naopak se s nimi a jejich principy můžeme běžně setkat každý den. Lze je pozorovat v přírodě: větvení koruny stromů, stavba sněhové vločky, cévní systém, tvary hor a mraků, větvení řek nebo velmi názorný je určitý druh kvěťáku - botanickým názvem *Brassica oleracea*, který nádherně zobrazuje organický fraktál.

Vytvářením sítí, tvoříme i nekonečné možnosti spojení. Je to postup přirozenější a výhodnější pro lidské myšlení než linearita. Lineární myšlení nás omezuje - vytváří mantinely a předepsané cesty, po kterých se vydat. Chápat svět jako lineární fenomén je v člověku nejspíš zakořeněno díky času. Vnímáme čas, víme, že nám ubíhá a nelze jej vrátit zpět, posunout ani zastavit. Tato nezměnitelná jednosměrnost nás naučila pochopení souvislosti příčiny a následku. Čas je pro nás omezením a řetězcem událostí, které se odehrály. Není pak divu, že historie je vnímána jako linie a je tak i vyučována. Ovšem to není způsob, jakým funguje a ukládá informace náš mozek. Ten vytváří paměť jako velmi propojenou strukturu plnou asociací a souvislostí. Nové informace se zachytávají na koncích větví, jsou zpracovány a implementovány - připojeny k informacím, které spolu různým způsobem souvisejí. Jakýkoli podnět v síti tak vyvolá mnohem více a pestřejších odpovědí než by tomu bylo v lineárním systému.

Proto je pro můj projekt dobrou symbolikou, vycházející nejen z vizuálu, ale hlavně z uplatnění, tvar stromu. Strom je síťová struktura, která si je podobná na různých úrovních přiblížení. Myšlenka aplikovaná na situaci vychází z představy, že železniční síť je zde brána jako síť kořenů, ze kterého nádraží vyrůstá. Zdánlivě nekonečná síť kolejnic, která sahá velmi hluboko a daleko, celé kontinenty jsou propojeny touto historickou sítí. Kořenový systém dává živiny, energii a palivo k životu

Nákladového nádraží Žižkov. V situaci jaké se nádraží nachází teď, je středobodem sítí ($> = <$). Je spojujícím kmenem (což odpovídá i štíhlému půdorysu a poloze budovy NNŽ), na který navazují a ze kterého vyrážejí další větve dopravního systému (automobilové, tramvajové a pěší dopravy). Tyto větve tvoří korunu, která se rozpíná do daleka celou čtvrtí Žižkova a propojuje jí tak s ostatními místy. Z mrtvého torza bez života či slepé „ulice“ se stává se centrum růstu.

Mízou, která tímto systémem prochází, využívá ho a současně jej udržuje při životě, jsou cestující. Protože nádraží bez pohybu je mrtvé

Nutno dodat, že ve chvíli, kdy transformujeme „nákladové“ nádraží na nádraží pro lidi, vyvstává zde zajímavý varovný moment. Měli bychom věnovat péči tomu, abychom se sami nestali jen nákladem. Tím míním samostatnými prvky v anonymním davu bez jakéhokoli napojení na okolní osoby. Pokud se k sobě budeme chovat jako ke kusům, nebudeme ohleduplní k jiným, omezíme navazování vztahů, zbude z nás jen „náklad“, který se dělí o stejný prostor bez souvislostí a návazností, což by bylo smutné. Ochuzujeme se o komunikaci. Tak nějak to probíhá, když použijeme k cestě automobil. Izolujeme se ve svém soukromém prostoru 1,5 x 1,5 metru a nedáváme příležitost poznávání.

„Dvě rozpěněné vlny kdysi
se hnaly na zářivý břeh,
hrot skály čněl tu v cestě – lysý
a rozdělil jich jarý běh.

...

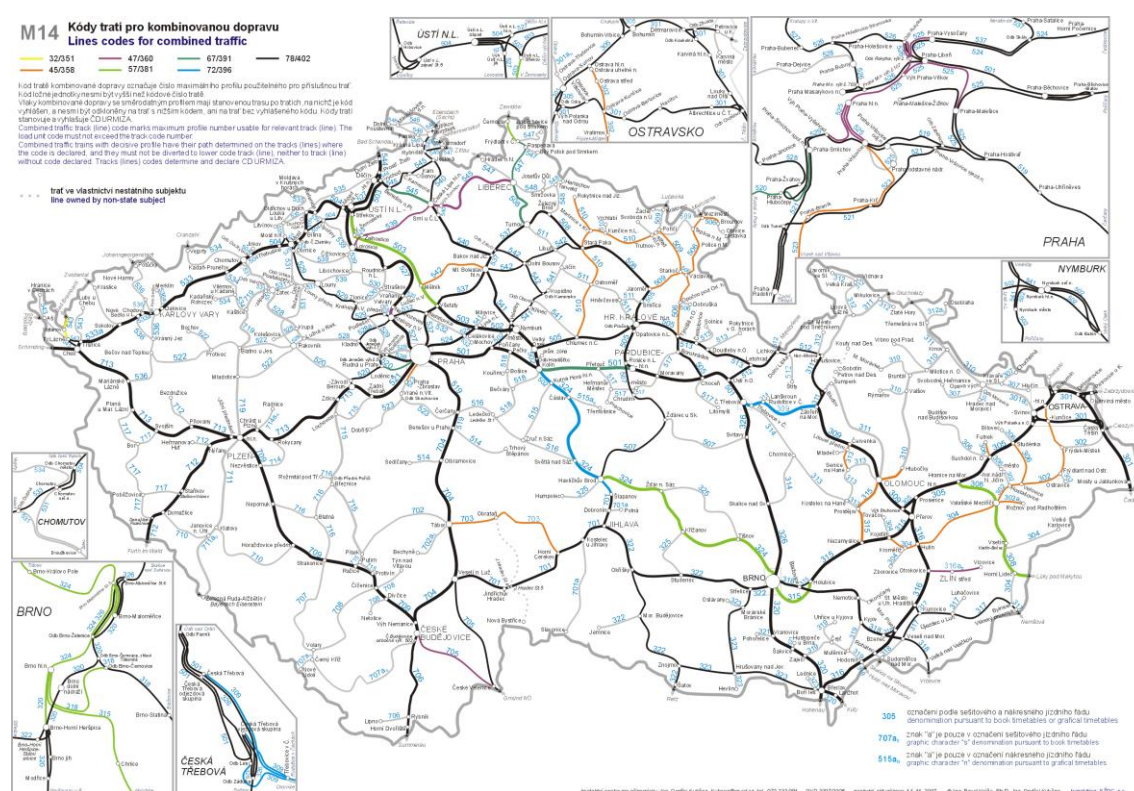
Když v bezvětrí pak uklidněny
se kdesi v šíru setkají,
jsou bez šumu, bez bílé pěny,
jsou cizí si, se neznají...”

(Josef Svatopluk Machar: Po roce)

Nádraží jsou zajímavými spojujícími body uvnitř sítě. Linky se rozbíhají k němu i od něj a jejich využíváním zůstávají body aktivní. Kde není pohyb, kde není změna, není ani život.

a.2) Jak hluboké má strom kořeny?

Aneb jak velké síť se nabízí k využití? Do současnosti bylo nádraží od konce svého užívání jakýmsi mrtvým bodem a železniční trať, která do něj ústí, se stala odumírající a rezivějící větví. Vezměme to tedy z druhého konce a nechme odvíjet kolejiště směrem pryč od nádraží. Dva hlavní kořeny nás odkáží na trať ve směru Úvaly, Český Brod a Nymburk, druhá pak na směr Říčany, Benešov. To ale nemusí být nutně cílové stanice, protože železniční síť je objemná, ve chvíli, kdy se na ní připojíte. A tak můžete dorazit do rakouského Linze či Vídně a to stále nemusí být konec. Opětovné napojení nádraží na trať mu dává velký potenciál.



Obr. 16 Znárodnění sítě železničních tratí České republiky

Druhá strana nádraží pak nabízí spojení se sítí hromadné dopravy (tramvajové linky číslo 10, 11 16, 29 a noční 55, 58), automobilové a pěší. Tramvaje pak směřují na západ do centra Prahy (Olšanské náměstí), na sever je to Palmovka či Spojovací a na jih je to i metro stanice Želivského a Flora. Automobilová síť nabízí ve stejných směrech tytéž cíle jen trochu volněji a variabilněji. Pro pěší jsou pak okruhy menší a cíle bližší. V docházkové vzdálenosti je celá řada parků: Židovské pece, Parukářka, Pražačka, Vrch Vítkov, Mahlerovy sady a Olšanské hřbitovy. Jsou zde zóny rezidenční (Central park,

stará zástavba) tak i administrativní (O2 Telefónica Czech republic, SUDOP a.s.). Dále pak instituce občanské vybavenosti (Mezinárodní konzervatoř, Olšanská poliklinika, Česká pošta, Hotel Olšanka se sportovním centrem, městská knihovna, Vysoká škola ekonomická) a celá řada památek a restaurací.

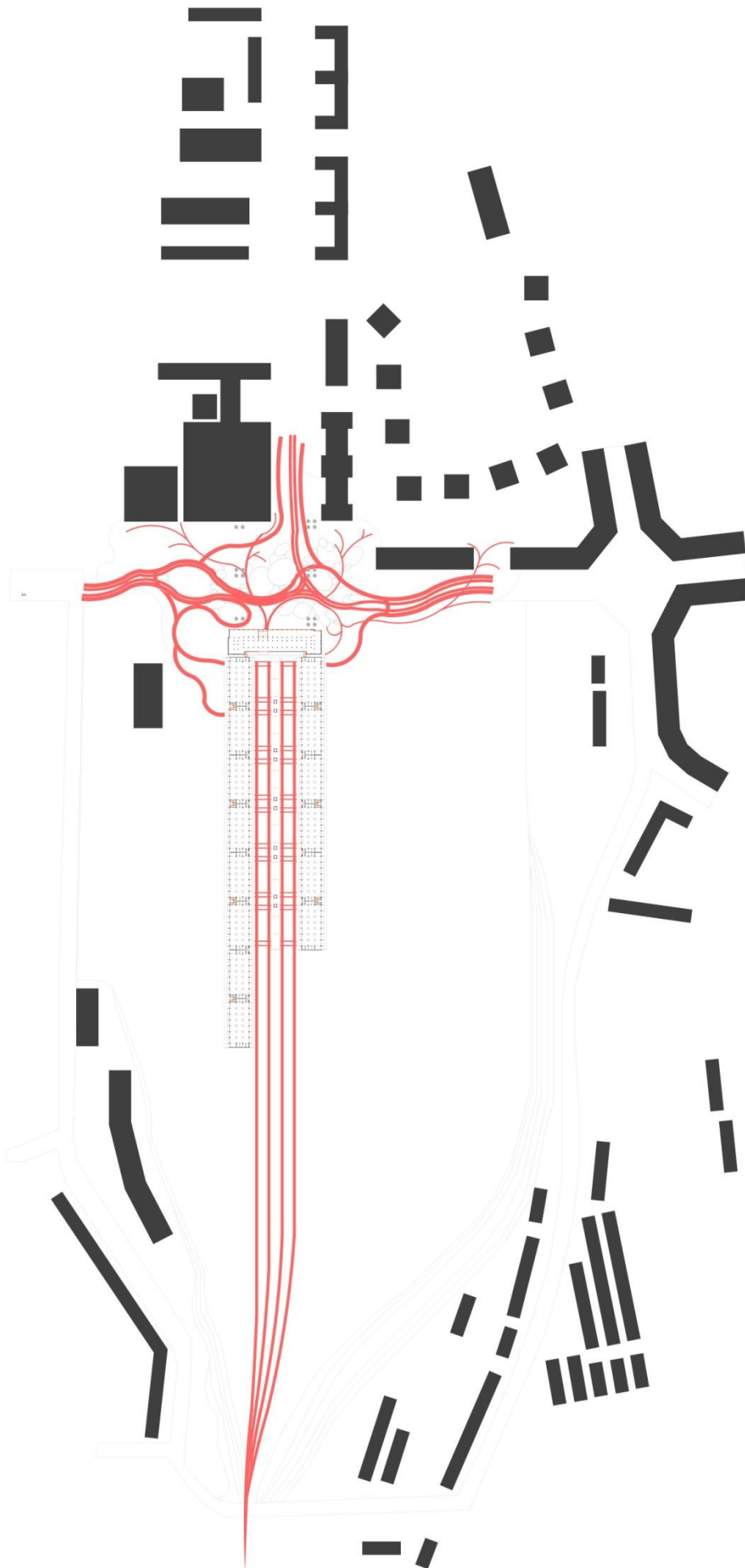
Spojovacím kmenem mezi těmito dvěma sítěmi je pak budova NNŽ. Bez napojení na vlakovou trať by bylo jen blokem na konci ulice Olšanské v místě křížení s ulicí Jana Želivského. Při transformaci NNŽ jako občanského nádraží se stává místem, které dělá rovnováhu dvěma sítím dopravy.



Obr. 1710 Znáznornění hranic Žižkova (tmavě modrá), uliční sítě (světle modrá) a parkové zeleně (zelená) tvořící „korunu“ nádraží.

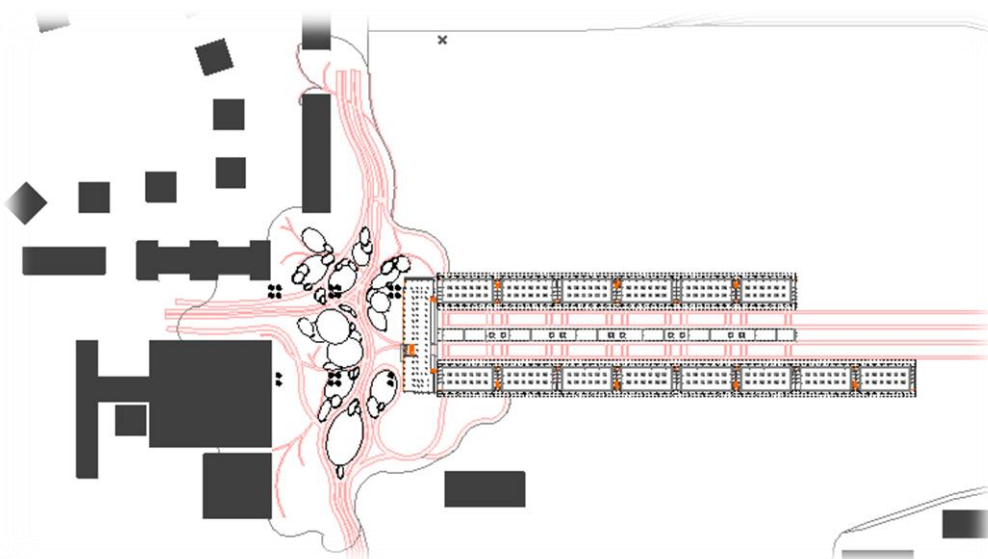
b) Jak moje řešení mění situaci?

První krokem je tedy obnova NNŽ pro vlakovou dopravu v rámci osobní přepravy. To ovlivní situaci v rámci mnoha úrovní. Přivádění do čtvrti Žižkova nové lidi a zabránění proměny v nádraží v jakoukoli jinou funkční budovu, která nemá s místem nic společného.



Druhým krokem je přeměna křižovatky před budovou NNŽ v neobvyklý průjezdný jednoúrovňový park. Štíhlý a podlouhlý půdorys NNŽ zde hraje roli jako kmen s kořenovou sítí železnice za sebou a s rozevřenou korunou pro přicházející provoz. Půdorysně nově navržená struktura připomíná systém větví, které přirozeně navádějí cestující k hlavnímu vchodu. Každá větev je věnována jinému typu dopravy a podle toho je také hierarchicky odstupňována podle velikosti a šířky pruhu pro ni vyhrazené. Protože se jedná o strukturu inspirovanou přírodními principy, jsou komunikace tvarovány volněji a organicky.

Nově tedy návrh spojuje stávající síť s novou sítí NNŽ, oživuje prostor, přitahuje pozornost, parkem propojuje různé druhy dopravy na jedné úrovni, z čehož vyplývají různé momenty, a zpomaluje v daném místě dopravu. Účelem je terénními úpravami, šířkou silnic a jejich tvarováním ovlivnit přijíždějící automobily k pomalému projíždění a tak dát přednost chodcům, pro které je park také určen. Je jasné, že zpomalování dopravy v tak vytížené křižovatce je značně nestandardním postupem, ale slouží zde jako upozornění projíždějícím, že se o prostor dělí a měli by brát ohledy. Někdy je automobilová doprava v urbanismu dopravy chápána jako priorita, pro kterou se město musí přizpůsobovat na úkor ostatních. Jistě jde o ekonomickou výhodnost takového řešení, ale takto tvarovaný životní prostor ztrácí jistou kvalitu pro život. Kontrastní postup je věnovat nádraží lidem, čtvrti, městu a vytvořit tak město také pro lidi.



Obr. 119 Řešení průjezdného parku (červeně) včetně terénních úprav, budovy (šedé)

Obr. 128 (vlevo) Řešení křižovatky skrze organicky tvarovaný průjezdný park (červeně), budovy (šedé)



Obr. 20 Provoz průjezdného parku. Silnice (světle šedá), tramvaje (tmavě šedá), chodci (hnědá). Napojení na železnici skrz budovu NNŽ.

c) Průběh provozu

Každá ze tří větví dopravní „koruny stromu“ má svůj vlastní průběh – separátní i překrývající se s ostatními větvemi.

Okruh pro automobilovou dopravu:

Automobilový provoz je založen na systému podobném volněji tvarovanému kruhovému objezdu s velkým poloměrem. Pokrýt je třeba tři směry Želivského < > Ohrada, Olšanská ulice < > Ohrada, Olšanská ulice < > Želivského a počítat s napojením na budovu NNŽ.

Začneme jako účastník silničního provozu v autě na ulici Olšanská. Odtud lze velmi snadno odbočit vpravo do ulice Jana Želivského a pokračovat mezi hřbitovy až na Želivského. Pokud ale chcete odbočovat vlevo a vaším cílem je Ohrada, musíte jet s proudem aut nejprve vpravo a cca po 20ti metrech se odbočkou vlevo napojit zipovým systémem řazení do protilehlého pruhu. Po napojení se v této chvíli řidiči nabízejí dvě možnosti. Udělat si odbočku na oblouk před hlavní vchod do budovy NNŽ nebo pokračovat dále s ostatním provozem průjezdem pod budovou NNŽ. Oblouk je navržen jako průjezdné smyčka, kde můžete vyzvednout nebo naopak vysadit svého spolujezdce, který se chystá na vlak. Princip označený anglickým souslovím „kiss and ride“ ve smyslu velmi krátkodobého parkování umožňuje zde zastavit, políbit vystupujícího na rozloučenou a odjet – dát prostor ostatním. Po této akci vás oblouk (nebo smyčka) navede zpátky do provozu, který směřuje skrze suterén budovy NNŽ. Zde se opět nabízí dvě šance a to buď odbočit, zaparkovat v suterénním podlaží NNŽ a pokračovat v cestě vlakem nebo zůstat v proudu automobilů, vyjet po rampě a směřovat po silnici ulicí Jana Želivského až na Ohradu. Tak je tedy pokryt směr z ulice Olšanská.

Druhou větví je příjezd ve směru od Ohrady ulicí Jana Želivského. Odtud lze velmi snadno odbočit vpravo do ulice Olšanská nebo cestovat rovně přímo na Želivského. Ovšem je zde třeba brát ohled na auta přijíždějící zprava z ulice Olšanská a umožnit jim napojení a zařazení do společného pruhu.

Třetím směrem je spojnice od Želivského na Ohradu. I zde se dává příležitost na zapojení přijíždějících aut zleva a pak už je zde ona již zmiňovaná smyčka „kiss and ride“ anebo průjezd budovou NNŽ, výjezd po rampě až na druhou stranu ulice Jana Želivského směřované k Ohradě.

Tak jsou pokryty všechny tři směry. Komplikovaná jednoduchost, jednosměrnost silnic, jejich šíře a terénní úpravy zajišťují neobvyklou cestou zpomalení provozu.



Obr. 21 Provoz průjezdného parku s vyznačením tramvajových zastávek.

Tramvajové trasy:

I pro tramvajový provoz je třeba udržet již zmiňované tři směry. S ohledem na oživení a zapojení Nákladového nádraží Žižkov do sítě dopravy, byly přesunuty tramvajové zastávky blíže k hlavnímu vchodu do budovy. Jsou čtyři a dvě z nich jsou v těsné blízkosti vchodu. Je dbáno na minimální poloměry otáčení v zatáčkách, které jsou schopny tramvajové vozy vytočit. Také nedochází k žádným terénním zdvihům, při jejichž zdolávání by tramvaj mohla mít potíže.

Pro tramvaj jedoucí ze Želivského a odbočující vpravo do ulice Olšanská je zastávka určena několik metrů od hlavního vchodu. Pro tramvaje přijíždějící ze stejného směru, ale neodbočující je vyhrazena zastávka o něco dál, ale stále v těsné blízkosti vchodu.

Opačný směr z Ohrady má zastávku také velmi blízko stále na ulici Jana Želivského, ovšem při přecházení koleji je pro chodce třeba dát přednost tramvaji. Tato zastávka zajišťuje výstup i nástup cestujících pro všechny tramvaje z tohoto směru, jak ty, které později odbočují doprava na Olšanskou, tak ty které jedou rovně na Želivského.

Třetím příjezdovým směrem je ulice Olšanská, ve které zastávka zůstává a taktéž slouží pro tramvaje později se dělící do dvou směrů (na Ohradu a na Želivského).

V některých chvílích tramvajové trasy kopírují silniční provoz, v jiných momentech se osamostatňují a vytvářejí zálivy vhodné pro zastávky.

Park pro pěší:

Z pohledu chodce je park zajímavým místem, pěší zónou, kde je možné se pohybovat po tvarovaných terénních vlnách nebo po naznačených cestičkách. Hlavním účelem je přitáhnout lidi k budově NNŽ a do jejího vchodu, proto všechny pěšinky pro pěší se ve vchodu sbíhají, připomínají tak větve, které jakoby vyrůstaly z kmene budovy NNŽ.

Přístupovými body jsou buď ulice nebo tramvajové zastávky nebo transport autem. Na park se lze napojit běžně z chodníku ulice Olšanská nebo rohem křížení ulic Pitterova a Ke Kapslovně, dále pak lze k přístupu využít proluku mezi budovami z ulice Ke Kapslovně do ulice Jana Želivského, také uličku mezi budovou 02 Telefoniky a nadzemního patrového parkoviště a na závěr se lze připojit od Olšanských hřbitovů.

Poloha tramvajových zastávek je popsána v sekci viz výše, kdy jsou přesunuty blíže ke vchodu NNŽ.

Autem se chodec na nádraží dostane ze smyčky „kiss and ride“ anebo skrze suterénní parkoviště, které je s nástupištěm spojeno výtahy a schodišti.

Chodníčky jsou vedeny volně v těchto daných směrech předpokládaného pohybu chodců, končí na jedné straně u vchodu, kde je jejich šíře vzhledově největší a směrem k opačnému konci se zužují, až vyjdou do ztracena v místech, kde předají chodce jiné uliční síti.

Park není určen výhradně jen k přesunu, ale také jako místo čekání, kde lze strávit pár minut do odjezdu. Pochozí terénní vlny vytvářejí klidná zákoutí nebo naopak výhledy z vyšších míst na budovu NNŽ, živý provoz nebo pohledy do os ulic, kde nejzajímavějším je bez pochyby ten do ulice Olšanská, který nabízí výhled do několik set metrů dlouhé ulice, ukončený pohledově věží Žižkovského vysílače.

Park je také osazen několika stromy a to symetricky po čtyřech kusech nebo po dvojicích. Každou z těchto skupin odděluje stejný interval v prostoru, který odpovídá vzdálenostem skupin sloupů uvnitř budovy. Řád, který je uvnitř budovy, tak proniká i do jinak organicky tvarovaného parku. Přináší to jemný kontrast mezi rostlinně tvarovanými větvemi chodníku a silnic s pravidelnou symetrií výsadby. Je to jen drobný akcent, který i díky nerovnostem terénu nemusí být okamžitě čitelný, ale pro

zkoumavější povahu bude vzorec pozorovatelný. Je to vlastně venkovní nabídka nebo ochutnávka toho, co můžete čekat uvnitř budovy. Existuje zde myšlenkové spojení mezi tím, kdy se procházíte vysázenou alejí stromů, a když kráčíte mezi řadami vystavěných sloupů. Interiér se tak stává lesem sloupů.



Obr. 22 (vpravo) Rendery navrhovaného stavu průjezdného parku

Obr. 23 (dole) Původní stav prostoru před NNŽ





Obr. 24 Navrhovaný stav průjezdného parku před budovou NNŽ (výhled ze střechy NNŽ s Žižkovským vysílačem).

Další parková úprava, která přináší novou kvalitu, jsou záhony květin směřované podél přichozích cest v blízkosti vchodu. Jsou to květiny určené k volnému užití cestujících. Když jdete na nádraží, obvyklou situací je, že sem jdete někoho vyzvednout – návštěvu, rodinného příslušníka – a milým gestem je uvítat jej (jí) s květinou v ruce.

Nebo cestujete po ránu jen do práce a vzít si tulipán na pracovní stůl může být drobnost, která změní náladu do celého dne. Také je to efekt, kdy vlastníte kousek onoho místa (nádraží), vyvolává to ve vás pocit, že se svým způsobem jedná i o vaše místo. „V užším slova smyslu, kultura může přispět zejména k formování silnější sousedské identity a posílit participaci na veřejném životě.“ (Marková, 2013) Nádraží se tak stává v další rovině centrem, ze kterého vychází nový pohyb.

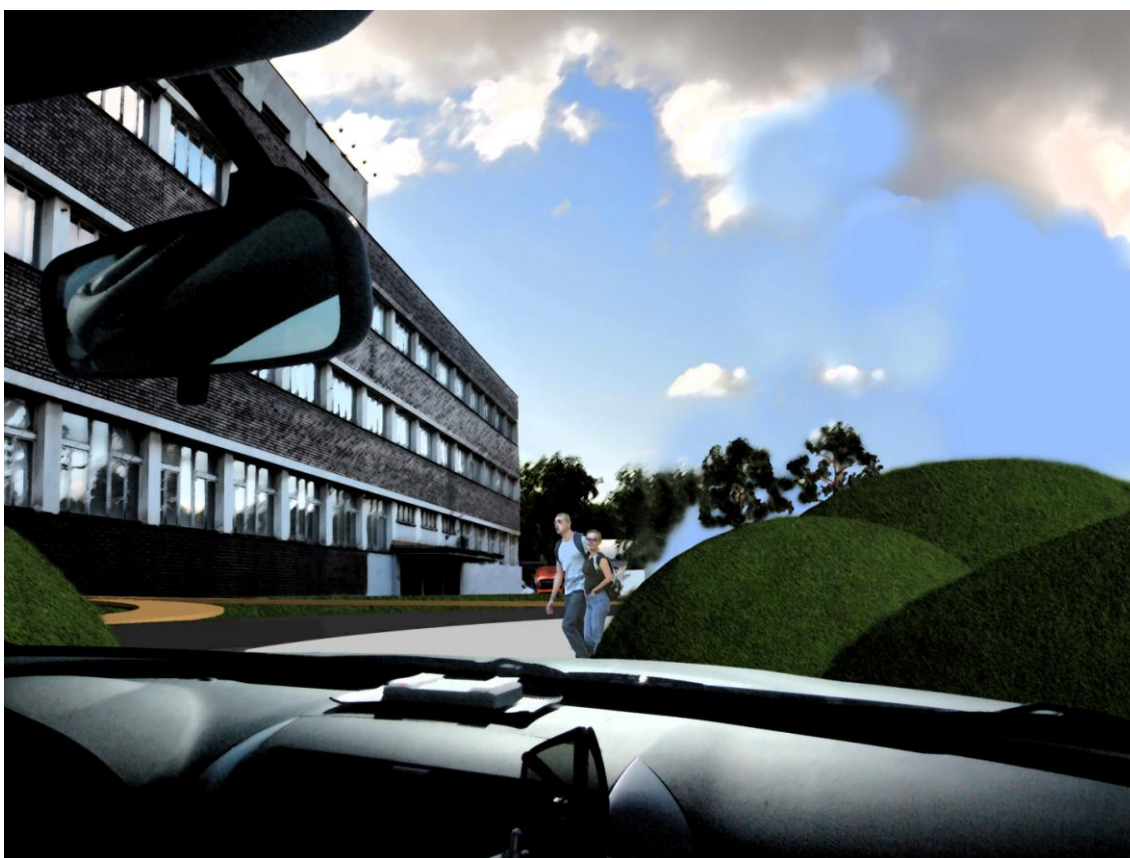
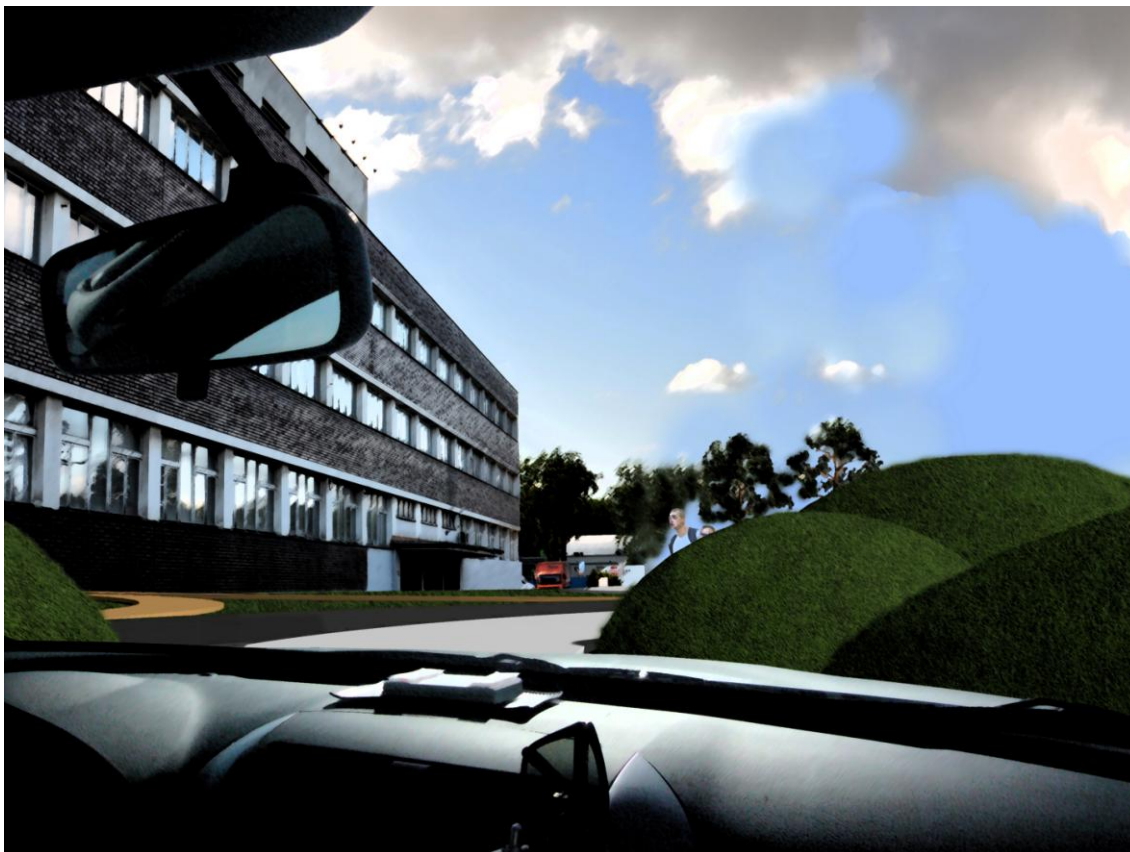


Obr. 25 Fotografie původního stavu.

Ukázky principů:



Obr. 26 Vizualizace terénních vln.



Obr. 27 Vizualizace terénních vln.

d) Grafika spojená s nádražím

Pro projekt NNŽ v rámci diplomové práce je navrženo grafické řešení vycházející z matematických symbolů pro rovnost a nerovnost:

> “je větší”

< “je menší”

= “rovná se”

Tyto symboly jsou jednoduché, univerzální a snadno rozpoznatelné. Jejich význam je všeobecně znám po celém světě. Principem grafického návrhu pro NNŽ je seskupení těchto znamének do určité polohy a to v základu takto $> = <$. Po rozšíření dochází k multiplikaci znamének „je větší“ a „je menší“ a jejich vzájemnému posunutí v prostoru za účelem vytvoření sítě.

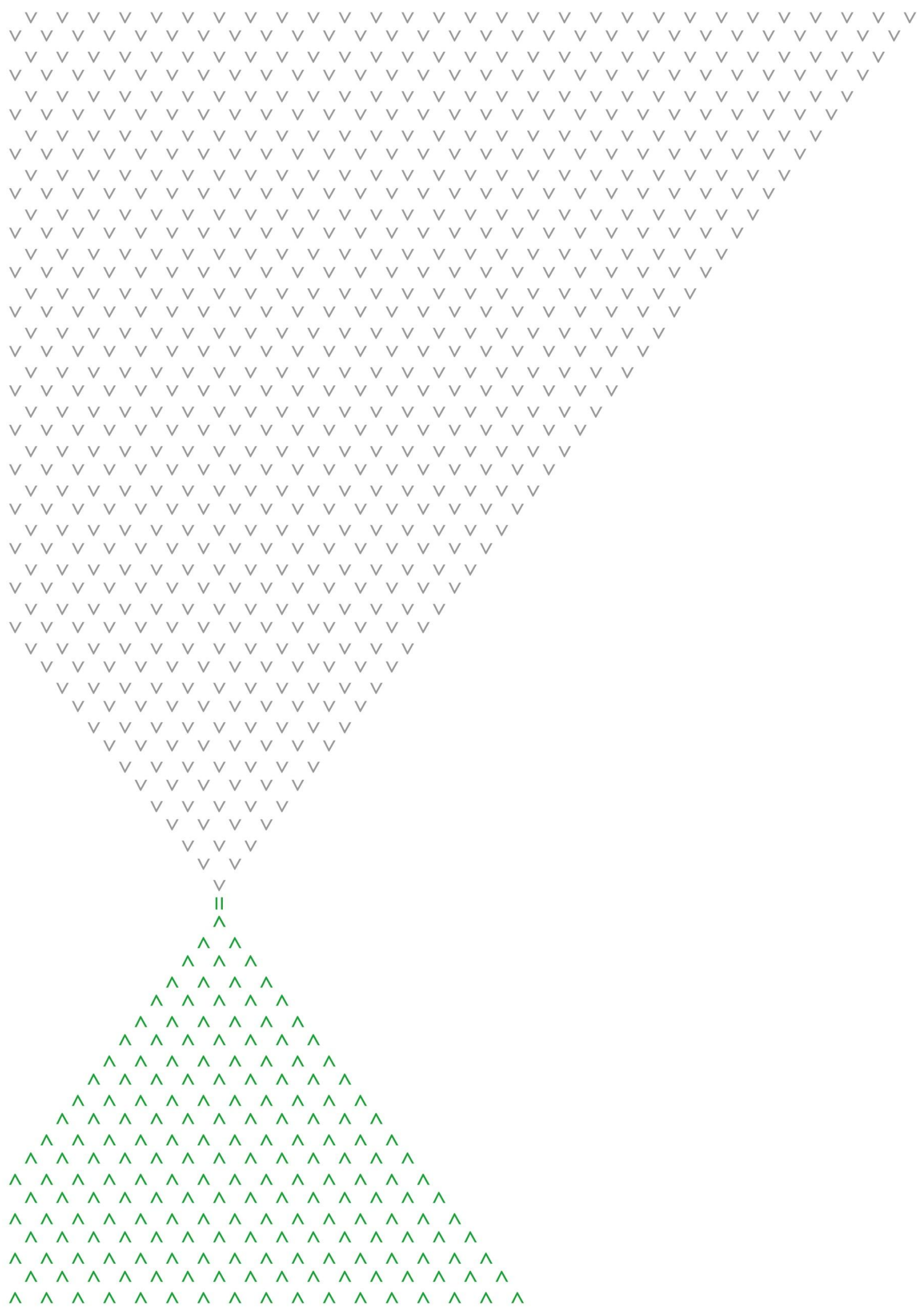
The diagram illustrates the arrangement of mathematical symbols (>, <, =) in a grid-like structure. It shows how these symbols are positioned relative to each other, forming a network (sítě) that represents the NNŽ project. The symbols are arranged in a way that suggests a complex, interconnected system, with the symbols > and < appearing in pairs and the symbol = acting as a central element.

Symbolika skrytá za grafickým konceptem je, že dva proti sobě zrcadlově otočené skupiny zobáček reprezentují rozvětvlující se kořenový systém železnice na straně jedné a košatou korunu ostatních dopravních možností na straně druhé. Samotné nádraží je pak rovnítkem, ze kterého tyto dvě větvoví vycházejí a kterým dává řád a harmonii. Jsou to dvě množiny, které se v tomto bodě protnou a NNŽ je středobodem těchto sítí tj. harmonizujícím prvkem složité situace.

Graficky je princip velmi jednoduchý, jak pro vytvoření, tak vizuálně a přitom z něj lze sestavovat zajímavé i komplikovanější kompozice. Nástrojem pro prezentaci jsou jednoduché posuny, rotace a prolínání dvou skupin znaků. Jejich vzájemná kontrapozice vytváří nové vzory a možnosti.

Každá kapitola je oddělena jedním z těchto obrazů. Tak, jak jdou obrazy po sobě, znázorňují vývoj, hledání a nespojitost sítí. S každým krokem se blížíme k vyvrcholení a v závěru jsou systémy srovnané jako zobáčky vah, díky přidanému rovnítku. Což odráží i mé konceptuální řešení celé situace s NNŽ, vrátit jej svému původnímu účelu jako spojovacímu bodu.

Tento grafický návrh pak lze využít jako vizuální identitu pro tištěné materiály spojené s NNŽ (propagační letáky, dopisní papíry, jízdní řády, jízdenky, vizitky, web).



4) Závěr

Diplomová práce je věnována řešení ideového konceptu budovy Nákladového nádraží Žižkov. Na základě výzkumu a analýzy je navrženo nové využití prostor. S ohledem na jejich minulost se náplň odvíjí od původního účelu. Protože bychom neměli zahazovat své kořeny, srovnat minulost se zemí a na jejím místě vytvořit prostor nesouvisející s okolím, se řešením stalo transformovat nákladové nádraží na nádraží osobní přepravy tak, aby se zachovala atmosféra místa. Podstatou je zde udržet pohyb.

Projekt není urbanistickou studií, ani určen jako stavební plán, je spíše upozorněním na problém, katalyzátorem, který rozběhne další reakce. Je třeba jej brát s nadhledem jako originální nápad a uměleckou práci s přesahem do urbanismu a sociálních věd. Obsahem projektu je věnovat nádraží lidem a tak návrh obsahuje přeměnu křižovatky před Nákladovým nádražím Žižkov v průjezdný organicky tvarovaný park jako způsob oživení, vizualizaci nového smyslu místa (symbolika „stromu“ = prolínání dopravních sítí) a reprezentativní prostor pro přicházející cestující. Návrat původního, ale pozměněného obsahu nádraží zajistí jeho životaschopnost. Nádraží bez pohybu je mrtvé a tomu nepěknému scénáři tato diplomová práce zabráňuje.

Dovětek:

Česká republika se hlásí k iniciativě „Evropský rok průmyslového dědictví“, což je téma doporučené Radou Evropy pro rok 2015.

Seznam odborné literatury:

Bibliografie:

Knihy:

KORBELÁŘ, Karel; ZAHRADNICKÝ, Josef. Schematismus města Žižkova. Praha : České ústřední knihkupectví, 1892.

ŠESTÁK, Zdeněk. Jak žil Žižkov před sto lety. Praha: Academia, 2005. ISBN 80-200-1305-94

ŠESTÁK, Zdeněk. Jak se ze Žižkova stalo velké město. Praha: Academia, 2008. ISBN 978-80-200-1599-0

MARKOVÁ, Blanka; SLACH, Ondřej; HEČKOVÁ, Michaela. Továrny na sny. Plzeň: Triangl, a.s., 2013. ISBN 978-80-905671-3-9

BERAN, Lukáš; VALCHÁŘOVÁ, Vladislava (eds.). Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. Praha: VCPD ČVUT, 2005. ISBN 80-239-6198-5

BERAN, Lukáš; VALCHÁŘOVÁ, Vladislava (eds.). Industriál Prahy 3. Průmyslová architektura a technické stavby. Praha: VCPD ČVUT, 2009. ISBN 987-80-01-04386-8

ADÁMEK, Jan, Ing.; BALCAR, Zdeněk, Ing.. Rozvoj dopravy v Praze po roce 1989. Praha: ÚDI, 2006. ISBN 80-903263-1-5

AUGUSTA, Pavel. Nová kniha o Praze 3. Praha: Milpo, 1998. ISBN 80-86098-04-4

PUDR, Jaroslav. Stavební vývoj Žižkova v 19. Století. Praha: Technické knihkupectví a nakladatelství, 1948.

LUKEŠ, Zdeněk; SEDLÁK, Jan. Praha 3 – architektonický průvodce: Urbanismus a Architektura. Praha: Argo, 2008. ISBN 978-80-7203-961-6

ZÁPOTOCKÝ, Antonín. Bouřlivý rok 1905. Praha: Naše vojsko, 1950.

KATZ, Arnošt. Nákladové nádraží Praha – Žižkov. Praha, 1937.

FRAGNER, Bejnamin; SKŘIVAN, Tomáš (eds.). Pražská nádraží ne/využitá. Průmyslové dědictví a urbanismus. Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov. Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT, 2012. ISBN 978-80-01-05009-5

International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Charta průmyslového dědictví TICCIH. Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT, 2013. ISBN 978-80-01-05235-8

NORBERG-SCHULZ, Christian. Genius Loci. K fenomenologii architektury. Praha: Odeon, 1994. ISBN: neuvedeno.

NIETZSCHE, Friedrich. Tak pravil Zarathustra. Praha: Spolek výtvarných umělců Mánes, 1914. ISBN: neuvedeno.

Články:

LEY, David. Artists, eastheticisation and the field of gentrification. British Columbia: Urban Studies, 2003. vol. 40, no. 12 2527-2544

SLACH, O; BORUTA, T. What Can Cultural and Creative Industries Do for Urban Development? Three Stories from the Postsocialist Industrial City of Ostrava. Ostrava: Quaestiones Geographicae, 31, č. 4, s. 99-112

KLOUDOVÁ, Jitka; CHWAZSCZ, Ondřej. Komparace kreativního potenciálu regionů v České a Slovenské republice ve vztahu k vybraným makroekonomickým indikátorům. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2013. str. 14

TYSLOVÁ, Irena. Sousední čtvrti. Praha: Vinohrady.cz, 2010.

Prameny:

Úřad městské části Praha 3 – oddělení dokumentační
Archiv Útvaru rozvoje hlavního města Prahy

Konzultace:

Ing. arch. Zdeňěk Fikar, vedoucí Odboru územního rozvoje ÚMČ Prahy 3

prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger, proděkan FSv ČVUT

Václav Rubeš, šéfredaktor Železničáře, GŘ KNOD 2. oddělení tištěných a internetových periodik

Internetové zdroje:

<http://www.czechinvest.org/brownfieldy>

Nomenklatura:

Gentrifikace – pojem označuje elementární infiltraci do vyšší sociokulturní vrstvy, spočívá v revitalizaci městského centra a zároveň v postupném nahrazení původního obyvatelstva obyvateli s vyšším sociálním statusem (manažeři, profesionálové, tzv. yuppies). (zdroj: Otakar Čerba, Západočeská univerzita, www.gis.zcu.cz)

Recyklace – opětovné využití

Regenerace – proces obnovy

Brownfields – pojem z urbanistické terminologie označující nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívána, je zanedbaná a případně i kontaminovaná, nelze ji vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces její regenerace, vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. (zdroj: Czechinvest, www.czechinvest.org/brownfieldy)

Valorizace – (ekon.) zhodnocování, zvyšování hodnoty nebo ceny

Deprivace – strádání

Seznam obrázků:

<i>Obrázek 1: Historický znak Žižkova.....</i>	<i>str. 4</i>
<i>Obrázek 2: Znak fotbalového klubu Viktoria Žižkov.....</i>	<i>str. 6</i>
<i>Obrázek 3: Katastrální území a městské část hlavního města Prahy.....</i>	<i>str. 8</i>
<i>Obrázek 4: Historický snímek budovy Nákladového nádraží Žižkov.....</i>	<i>str. 11</i>
<i>Obrázek 5: Fotografie současného stavu vnitřního kolejiště Nákladového nádraží Žižkov.....</i>	<i>str. 12</i>
<i>Obrázek 6: Vizualizace předpokládaného stavu podle Sekyra Group a.s.....</i>	<i>str. 14</i>
<i>Obrázek 7: Historický plán kolejiště Nákladového nádraží Žižkov.....</i>	<i>str. 16</i>
<i>Obrázek 8: Historické stavební plány budovy Nákladového nádraží Žižko.....</i>	<i>str. 17</i>
<i>Obrázek 9: Fotografie interiéru podélných skladišť Nákladového nádraží Žižkov.....</i>	<i>str. 20</i>
<i>Obrázek 10: Fotografie interiéru podélných skladišť Nákladového nádraží Žižkov</i>	<i>str. 21</i>
<i>Obrázek 11: Fotografie střechy Nákladového nádraží Žižkov.....</i>	<i>str. 23</i>
<i>Obrázek 12: Schéma železniční sítě v Praze a okolí.....</i>	<i>str. 25</i>
<i>Obrázek 13: Fotografie přístupové křižovatky před budovou NNŽ.....</i>	<i>str. 27</i>
<i>Obrázek 14: Porovnání struktury dopravních sítí NNŽ a vzrostlého stromu.....</i>	<i>str. 29</i>
<i>Obrázek 15: Propojení dvou sítí půdorysně podlouhlým kmenem budovy NNŽ (černá). Šedá kořenová síť železnice je spojena se zelenou uliční sítí čtvrti Žižkova.....</i>	<i>str. 30</i>
<i>Obrázek 16: Znázornění sítě železničních tratí České republiky.....</i>	<i>str. 34</i>
<i>Obrázek 17: Znázornění hranic Žižkova (tmavě modrá), uliční sítě (světle modrá) a parkové zeleně (zelená) tvořící „korunu“ nádraží.....</i>	<i>str. 35</i>
<i>Obrázek 18: Řešení křižovatky skrze organicky tvarovaný průjezdný park (červeně), budovy (šedé).....</i>	<i>str. 36</i>
<i>Obrázek 19: Řešení průjezdného parku (červeně) včetně terénních úprav, budovy (šedé).....</i>	<i>str. 37</i>
<i>Obrázek 20: Provoz průjezdného parku. Silnice (světle šedá), tramvaje (tmavě šedá), chodci (hnědá). Napojení na železnici skrz budovu NNŽ.....</i>	<i>str. 38</i>
<i>Obrázek 21: Provoz průjezdného parku s vyznačením tramvajových zastávek.....</i>	<i>str. 40</i>
<i>Obrázek. 22: Rendery navrhovaného stavu průjezdného parku.....</i>	<i>str. 42</i>
<i>Obrázek. 23: Původní stav prostoru před NNŽ.....</i>	<i>str. 43</i>

<i>Obrázek 24: Navrhovaný stav průjezdného parku před budovou NNŽ (výhled ze střechy NNŽ s Žižkovským vysílačem).....</i>	<i>str.44</i>
<i>Obrázek 25: Fotografie původního stavu.....</i>	<i>str. 45</i>
<i>Obrázek.26: Vizualizace terénních vln.....</i>	<i>str. 46</i>
<i>Obrázek.27: Vizualizace terénních vln.....</i>	<i>str. 47</i>

Seznam příloh:

1 x CD obsahující elektronickou verzi textové části Diplomové práce.

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 užití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila 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 event. Konzultantem.

Datum: 23. Května 2014

Podpis: