

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2007/8

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Jakuba Koníře

obor:

architektura

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

Název tématu:

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA  
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146114162

### Schindler Award - využití městského území v centru Vídně

Zásady pro vypracování:

Komentář:

Zadání práce vychází z vybrané mezinárodní studentské soutěže. Několikahektarová městská plocha v centru Vídně v oblasti ulic Linke Wienzeile a Gaudenzdorfer Gürtel, kdysi areál plynáren, čeká na svoje zpřístupnění a nové využití. Situace je komplikována dopravními stavbami a starými ekologickými zatěženími.

Předmětem řešení je návrh nové podoby daného území, které má obsahovat zejména parkové plochy se sportovním využitím, bydlení, komerční plochy a komunitní centrum. Důraz je kladen na snadnou a bezbariérovou přístupnost území i jednotlivých staveb.

Podklady:

Výkresové a textové podklady poskytnuté vypisovatelem soutěže

Schindler Award / využití městského území v centru Vídně  
f. Ing. arch. akad. arch. Jiřího Suchomela / fakulta umění a architektury TU Liberec / ZS 2007/08

Schindler Award / využití městského území v centru Vídně  
Jakub Koníř / diplomová práce v ateliéru Prof. Ing. arch. akad. arch. Jiřího Suchomela / fakulta umění a architektury TU Liberec / ZS 2007/08

A **seznam příloh** / schindler award competition task / perimeter  
B **rozbor místa a úkolu** / esej s obrazovým doprovodem  
C **návrh** / situace širších vztahů / situace řešeného území / půdorysy / řezy / pohledy / architektonický detail / interiérové a exteriérové perspektivy / zákresy do fotografií  
D **průvodní a technická zpráva** s bilancí ploch



## místo

Řešené území se vyznačuje převážně dopravní infrastrukturou, neboť se nachází v místě křížení dvou dopravních tepen Vídně, jedna procházející od severu na jih tvořící obchvat města *Margareten gürtel* a druhá protínající tento okruh směrem od východu z centra na západ *Linke Wienzeile*. Průběžně s *Margareten gürtel* vede i tramvajová doprava a další rovnoběžná, též tříprúdová komunikace pro opačný směr. Odklonění v této části bylo způsobeno plynárnou, jež stávala na daném místě od roku 1855 do roku 1912, od té doby místo zeje prázdnotou a je překvapující jak dlouho dokázalo zůstat nevyužitým, bohužel za oněch pár let dokázala budova plynárny zanechat po sobě dědictví v podobě zakopaného toxického odpadu.

Dané území, i celá Vídeň, má pých v podobě uceleného urbanistického a architektonických návrhů architekta Otty Wagnera, jenž byl Komisi pro dopravní zařízení v roce 1894 zvolen nejprve uměleckým radou a následně mu byla udělena pravomoc generálního projektanta pro všechny stavebně umělecké úkoly při výstavbě Vídeňské městské dráhy. Wagner měl poskytnout řešení do nejmenších detailů, od architektonického ztvárnění veškerých pozemních a inženýrských staveb, včetně viaduktů, zábradlí, mříží až po vybavení mobiliářem, osvětlení a vybavení budov. Stavení komise vydala ohledně zpracovaných stavebních materiálů a jejich funkčního použití následující zadání. Nádražní budovy měly být provedeny v omítkové stavbě, obločky viaduktů v hrubé cihlové stavbě světle žluté barvy, při použití masivního přírodního kamene pro římsy, sokly a pilířové lizeny. Mosty měly být zkonstruovány ze železa a jejich pilíře z kamenných kvádrů. Pro zajištění zachování jednotného stylového charakteru měla být různá stavební díla utvářena v jednoduchých renesančních formách.

Lokalita vybraná pro výstavbu soutěže má hned dva skvosty z Wagnerova návrhu, na dobové mapě městské dráhy je patrné, že přes řešené území vedou dvě trasy, ani jedna není na úrovni terénu. První ve směru *Margareten gürtel* se zvedá nad území v jeho nejzápadnějším místě a překlenuje ho nejvíce viditelným a přitažlivým rysem místa, mostem Brücke über die Zeile se zděným nájezdem na mostovku, jenž je využit volnými prostory v místě kleneb. Pilíře jsou z kamenných kvádrů a do detailu zpracované, mostovka je podepřena uprostřed pilířem a tvoří ji kovová příhradová konstrukce v zeleném odstínu. Dnes je tato dráha označována jako dráha metra U6. Tato trasa má výstup v počátku zvedání na most, zároveň zde ovšem začíná i dráha U4 zajiždějí v téměř místě do tunelu, tunel vede pod řešeným územím a je třeba s ním počítat při návrhu. Metro odsud vede směrem k Ringstrasse a v místě za silniční infrastrukturou se tunel otevírá. Mezi *Margareten gürtel* a *Gaudenzdorfer Gürtel* je pro tuto trasu z centra výstupní místo, opět stylově pojednáno Otto Wagnerem s volným okolím kolem sebe a rozhledem do všech směrů.

Posledním, ne však co se důležitosti týče, je průtok řeky Vídeňky, pro představu je to průtok široký 4 metry v 20 metrovém korytě, při návštěvě místa jim protékaly nejrůznější papíry a působila spíše kanalizací, v korytu při straně vede v železném rouře zřejmě i skutečná kanalizace. Do tohoto koryta se nesmí žádným způsobem zasahovat neboť má funkci protipovodňové ochrany a je nadimenzován na tisíciletou vodu, které přichází z nedalekých kopců kde začíná a odvádí vodu přes město do Dunaje, bohužel vodou se zaplní jen v dobách povodní, po zbytek času působí vyprahlým dojmem. V části za mostem podél koryta se ještě nachází vzpomínka na dřívější dobu kdy vedla trasa U4 v minulosti, dnes využívána jako servisní místo pro vagóny metra.

## úkol

Zadání architektonicko-urbanistické soutěže Schindler award je velice detailní a myslím že mu tudíž předcházela řádná příprava a rozbor co by mělo být na určeném místě postaveno. Pozemek se nachází v blízkosti samotného centra Vídně a tak by zde určité našli uplatnění i luxusní byty s nemalou pořizovací hodnotou. Schindler award ovšem přichází s jinou alternativou a tou je vytvoření sociálního prostředí téměř v centru. Podmínky jsem přijal neboť si myslím že je správně vytvářet promísení „bohatých“ s „chudými“, izolace na okrajích měst vyvolá jen řadu dalších komplikací k řešení v pozdější době. Stavební program s danými plochami má několik dobrých nápadů, například bytové domy nemají mít parkovací stání, souhlasím, místo je natolik dobře dosažitelné městskou dopravou, že není potřeba zahlcovat dalšími automobily, naopak to pomůže v rozvoji cyklistických tras, jež v návrhu mají být napojeny na stávající a tím doplnit chybějící mezeru v této lokalitě Vídně. Vytvoření komunitního centra a ručních sochařských dílen s přiléhajícím parkem, kde budou díla vystavena, zase slouží pro přilákání pozornosti okolí a dělá ze sociálního prostředí atrakční místo pro přilákání okolních lidí nejen ze sociálních skupin, obdobným lákadlem je i multifunkční hala, jenž je zároveň využitelná pro koncerty a tanec, zde jsem trochu skeptický, neboť se obávám aby nevzniklo prostředí typu „sokolovna“ a myslím, že univerzálnost vždycky ublíží všem

I když podmínky vypadají dosti limitující, jsou zde možné změny na úpravu samotného terénu, kdo potřebuje, může si prodloužit stávající koryto až k hraně silnice a s ním i servisní středisko pro údržbu vagónů. Soutěž i přípouští možnost vytváření toxického odpadu z části bývalé plynárny, sice na to město nemá finanční prostředky, ale i tak to architektům opět poskytne více možností.

S čím ovšem nesouhlasím je určení kde by mělo být co postaveno, sice jen nejasným určením východní a západní část ale i tak zaleží na zvoleném konceptu a individuálním řešení problému místa jak zabránit vytvoření prostředí z kterého budou obavy.





počáteční pilíř mostu Brücke über die Zeile

prostřední nosný pilíř



Wagnerův plán městské dopravy

panoramatický pohled na současný stav







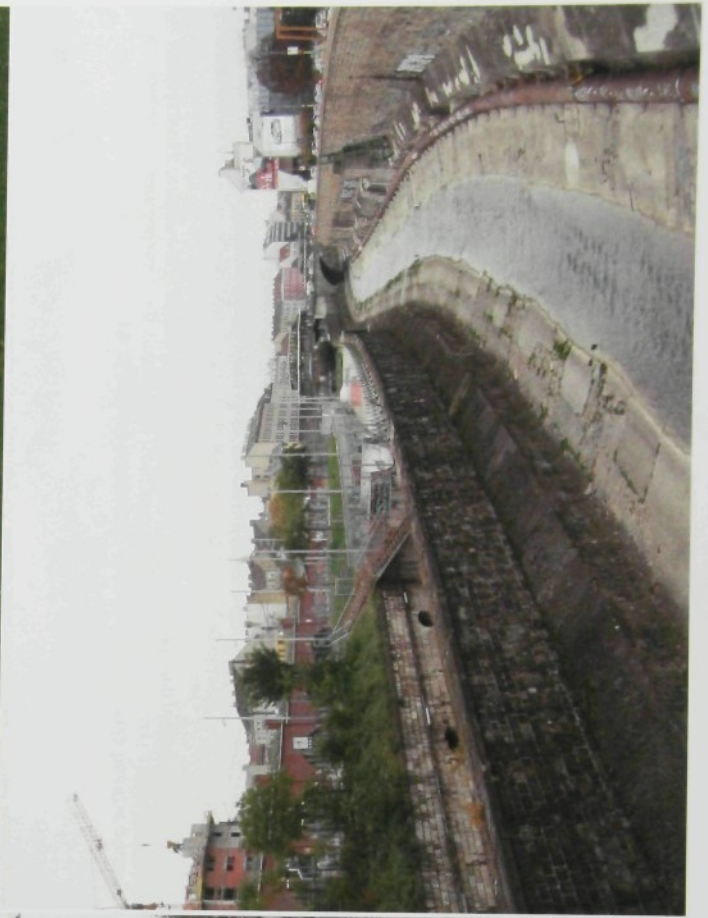
vzdálenost od centra

ortofotomapa území

pohled z Margareten gurtel na hrstié









## koncept

Jak vytvořit sociální prostředí, které by navštěvovali i jiné vrstvy? To byla otázka na kterou jsem hledal odpověď. Přitom fungující model podobné situace je nedaleko řešeného území. Mezi proudy Margaretén Gürtel a Gaudenzdorfer Gürtel je vytvořené oplocené prostředí s hřištěm, okolo chodí lidé a projíždějí auta. Jednoduché a funkční, komunikace mezi vrstvami je zde zajištěna nezbytností tudy projít za účelem dostat se z místa A do místa B. Sociální prostor zde není chápán jako „kam směřujeme“ ale „kolem kterého směřujeme“. Obdobným způsobem jsem zopakoval tento princip a umístil komunitní centrum do chodníku, kolem kterého musíte projít ale zároveň máte možnost jím i projít. Již je zřejmé, že centrum není tím hlavním prvkem, oním atraktivním místem jsou umělecké dílny ve Wagnerově mostě. Tyto dílny společně s mostem by měly být lákadlem viditelným již od místa kde se nejvíce hromadí lidé a jasná přehlednost ještě více zbaví pocitu sociálního zákoutí. Jelikož je řešené území téměř v rovině, spíše se k mostu zvedající, propojují tyto Wagnerovy návrhy přímou tvorbou komunitním centrem uprostřed. Jeho umístění zde mi umožní zachovat část z mostem volnou a využít ji pro park se sochami vzniklá v dílnách a pro sluneční louku. Rovnoběžně s touto osou umísťuji zbylé obchodní, bytové a společenské plochy, jenž mi vytváří opak k protilehlé zastávě a zároveň odhluchí promenádu od dopravní infrastruktury.

## terénní úpravy a koryto Vídeňky

Využívám možnosti protažení koryta a posunutí servisního místa. Nad koryto Vídeňky je povoleno stavět lehké konstrukce, toho využívám k jeho zakrytí deskou umístěnou nad hladinou tisícileté vody, průtok zůstane zachován, jen bude v tunelu. Na desce vytvářím falešnou hladinu s 30cm vody a přilehlý park nebude zakončen prázdným korytem ale vodní hladinou. Tato atmosféra bude příjemná i pro sluneční louku a cyklostezku. Vyhovuje mi i posunutí údržby metra, nyní je blíže komunikaci a může se přijet přímo k němu. Prudký svah k Vídeňce měním na pozvolný, navýšením zdi koryta a dosypáním, zvednutí této stěny mi přidá rezervu pod deskou pro více vody než by byla případná tisíciletá. Obdobným způsobem by mohla být zakrytá i další místa na trase tohoto kanálu, kde se nachází architektonicky zajímavé stavby, například zastávka Dvorního pavilonu ve Vidni-Hietzingu.

## komunitní centrum

Pro zachování maximálního průhledu, aby komunitní centrum nebránilo pohledu na zděnou kulisu kleneb, je na polovinu své výšky pod úroveň chodníku a na některých místech určených k překřížení je pod úroveň celé. K překonání těchto výškových rozdílů využívám ramp umožňujících přístup pro všechny. Celkové má působit jako zvedající se část chodníku, proto jednotlivé střechy začínají na pochozí úrovni. Jsou z monolitické betonové konstrukce s příznakou barvy betonu, stěny jsou prosklené pro větší otevřenost okolí. Chodníky kolem centra jsou z kamenné dlažby vhodné i pro inline bruslení, na rampách svažujících dovnitř je talaž dlažba jen jinak vyskládaná pro upozornění na změnu sklonu, samotné venkovní plochy uvnitř mají drobnější kamennou dlažbu. Pás centra zpřijemňují trsy vysoké trávy kavylu pérovního, v části čítlarmy je možnost otevřít celou stěnu a propojit interiér s exteriérem a číst si i v tomto porostu.

## umělecké dílny, kavárna, prodej a oprava kol

Stávající zasklení a jeho členění bude vyměněno za subtilnější a méně členité, charakteristické pro všechny oblouky bude průhled skrz do parkové části. Dispoziční členění je stejného typu ve všech prostorách vyřešeno vždy dvěma protilehlými kvádry, které z vnějšího pohledu ukrojí jen minimálně po stranách. V prvním, nejvyšším oblouku, nacházejícím se u průchodu mezi kamennými pilíři, zachovávám dvoupátr, a využívám celý prostor pro kavárnu, horní část ovšem nebude přes celý půdorys, bude mít mezi sklem dostatečný prostor, bude odtud výhled jak do parku, tak do komunitního centra. Kavárna má samozřejmě možnost venkovní terasy a to v přední části i parku.

Následující tři kóje jsou umělecké dílny, dispozice mostu umožňuje propojování mezi jednotlivými kóje, u dílen je toho využito a čtyři krychle pro jednu dílnu v sobě skrývají toalety, šatny, učitelské místnosti a umývárny. Prostory jsou upraveny ze stávajících dvou pater na jedno pro zachování oblouku a lepší manipulaci se sochami. Vybavení je navrženo z rozebiratelných stolů pro případnou práci přímo v parku na terasách u každé kóje, což bude příjemné pro pracující děti i pro procházející parkem.

Trefnou souhlazní podmiňkou bylo vytvořit prodejní prostor pro vzniklá díla. Ten se nachází hned v další kóji a zavede vás sem i jedna z cest parkem.

V posledních dvou kójích je prodejna a servis kol, jelikož podél mostu vedu cyklostezku do západní části. Opět využívám možnost interiérového propojení obou místností.

## sochařský park, sluneční louka

Prostor mezi mostem a Vídeňkou využívám čistě k relaxační funkci, viditelný je park průhledem kóje, severní cyklostezkou a nástupišť metra U6. Od tohoto bodu je přístup do řešeného území možný dvěma směry, první po cyklotrase vedoucí podél mostu nebo pro pěší druhou stranou po dřevěné lávce na břehu, tento přístup vede na sluneční louku, jejíž součástí je plázeňový volebal, kruhový plac pro různá využití a toalety. Pozvolna se z této cesty zvedá dřevěná deska, nakloněná jižnímu slunci a nahrazující lehátko. Přístup s kolem je možný průchozím, nejnižším obloukem. Do parku se dostaneme obdobným způsobem, přes sluneční louku, průchozím v oblouku nebo průchozím mezi kamennými pilíři. Kola nemají do parku přístup ale vstupní místa jsou vybavena stojany pro uzamčení kol, park má formu pomalého pohybu a jízda na kolech by ho narušila. Od dílen vedou cesty přímo parkem směrem k vodě, právě podél nich jsou umístěny sochy z jednotlivých dílen, mezi nimi pak vedou kruhové stezky z kruhovými místy pro posezení a odbočkami do přilehlých míst.

## cyklostezky

Napojení na přilehlé cyklostezky řeším ze severu a východu přemostěním, a to z důvodu kolize s minimálně třemi hlavními tepnami, z jihu a západu jsou úrovně kde přejíždí přes jeden pruh, což mi přijde pro cyklistu snazší než nutnost vyšlapat 5,2 metru nad úroveň. Východní napojení směřují podél osou návrhu a přivádím cyklisty ke komunitnímu centru. Cyklostezky hrají důležitou roli v návrhu, svojí minimální šířkou 4m jsou znatelným zášahem určujícím pohyb v území. Od severu je příjezd opět po mostku zvednutém nad komunikaci a pozvolna se svažující pod most Vídeňky a parku a napojující se opět ke komunitnímu centru. Mostky budou ocelové konstrukce, ocel mi dovoli subtilnější konstrukci pro zachování větší přehlednosti území.



## bydlení

Bydlení je vyřešeno do výškově odlišných tří hmot s dostatečným odstupem mezi sebou, výškovou formu jsem volil záměrně, objem bydlení v jedné nižší hmotě by mi zabral příliš pozemku, který takto můžu využít pro veřejné funkce. Důležitými aspekty při návrhu byla otevřenost jak jižnímu slunci, tak výhledu na území, domy jsou umístěny mezi dráhami podzemního metra, na nich mohou stát pouze dvoupatrové objekty. Spolu s halou, benzínkou a obchody tvoří ze severu hlukovou bariéru. Půdorys podporuje myšlenku otevřenosti k území a jihu, lichoběžníkové tvary se na sever sbíhají a jsou dispozičně využité pro domovní komunikaci. Princip zapuštění u komunitního centra o půl patra využívám i u bydlení, nejenže tento způsob jasně definuje kde již začíná obytná část ale dopomáhá mi i výškově v prvních dvou nadzemních podlažích. Jak již bylo zmíněno domy nemají parkovací stání, o to více bude zapotřebí mít prostory pro uschování bicyklů. Tomu jsem vyčlenil celé vstupní patro, s několika uzamykatelnými boxy pro dražší kola. Zapuštění o půl patra mi vytvořilo možnost nepřijít o vstupní patro jinak věnované imobilním bytům, ty se nachází v druhém nadzemním podlaží s vlastním přístupem po rampách ze zadní části domů. Šest imobilních bytů má zde vyhrazené parkování, kdy si přijedou až k rampám. Dispozice jejich patra jsou upravené aby měli přístup do bytů i výtahem z přední části. Konstrukce domů je zděná s betonovými stropy. V jižní fasádě je čitelná konstrukce pater a nosných zdí, výplně jsou zcela prosklené s různorodým členěním, z boku jsou okna minimální jen pro účel osvětlení a ze severu pak pouze u schodiště.

## hala, skatepark

Požadovaná výška haly je 7 metrů, taková stavba by mi narušila myšlenku otevřeného prostředí, využil jsem bývalého servisního místa a halu umístil pod zem v části pod mostem, kam nezasahuje podzemní dráha, hala není zcela zakopaná, nad zem koulá přibližně 1,5 metru což je výška příhradové konstrukce, ta umožňuje pohled z okolí haly dovnitř a naopak v noci touto škvírou prosvítá světlo indikující aktivitu uvnitř haly. Přístup i orientace haly je opět rovnoběžné s osou návrhu, hala je využitelná i pro multifunkční koncerty a taneční akce, doprava aparatury probíhá výtahem v zadní části, kam je volný příjezd kolem servisního střediska a neruší tak pěší a cyklistickou zónu.

Na střechu haly jsem umístil skatepark, je zde do mostové konstrukce dostatečná výška a oživím tím místo pod mostovkou. V noci můžou být překažky osvětleny z mostu a vytvořit příjemnou kulisu. Přístup na střechu je jednak z obytné zóny tak i z druhé strany, zde jsem umístil do místa po servisní dráze velkou U-rampu, je zapuštěná v zemi a kolem ní prochází cyklostezka.

## restaurace, benzinová pumpa, obchod

Provozní funkce s umístěním k hlavní komunikaci pro snadné zajištění a obsluhu, jsou v návrhu umístěny v rušné části a uzavírají proměnadu z pravé strany, podobně jako z protější strany stávající zástavba. Obchod a restaurace jsou přístupné z obou stran, benzinová pumpa jen ze silnice. Objekty jsou zastřešeny zatravněnou deskou pod kterou je ukryto i parkoviště pro návštěvníky restaurace, ta má v přední části rychlé občerstvení a v místě otevřeném promenádě restauraci, venkovní sezení vytvoří nabídku kolemjdoucím.

## centrum denní péče

Zařízení, které se stará o děti nemají-li rodiče čas, je v návrhu umístěno v blízkosti bydlení. Vytváří pokračování ve svahu k zatravněnému zastřešení restaurace. Pro vymezení prostoru patřícího k denní péči jsem opět zvolil zapuštění pod úroveň, svažující se rampa je otevřena k přístupové cestě do bytů, v předprostoru denní péče je použita vysoká tráva se zákoutími pro hraní a možnosti propojení s interiérem otevřitelnou zasklenou stěnou.

## plochy

vstupní hala 110 m<sup>2</sup>, čítárna 60 m<sup>2</sup>, herna 120 m<sup>2</sup>, přednášková místnost 160 m<sup>2</sup>, posilovna 90 m<sup>2</sup>, kanceláře 80 m<sup>2</sup>

komunitní centrum celkem 620 m<sup>2</sup>

kóje v mostu

kavárna 160 m<sup>2</sup>, dílna se dřevem 100 m<sup>2</sup>, dílna s kovem 110 m<sup>2</sup>, sochařská dílna 120 m<sup>2</sup>, prodejna dílen 120 m<sup>2</sup>, servis kol 130 m<sup>2</sup>, prodejna kol 140 m<sup>2</sup>

dům A

přízemí - 2 imobilní byty 90, 110 m<sup>2</sup>

1-6 patro - 3 byty 90, 50, 80 m<sup>2</sup>

7-9 patro - 2 byty 90, 130 m<sup>2</sup>

bydlení celkem 6910 m<sup>2</sup>

centrum denní péče 200 m<sup>2</sup>

obchod 160 m<sup>2</sup>

prodejna a servis benzinové pumpy 140 m<sup>2</sup>

restaurace s rychlým občerstvením 280 m<sup>2</sup>

multifunkční hala 1400 m<sup>2</sup>

dům C

přízemí - 2 imobilní byty 100, 160 m<sup>2</sup>

1-6 patro - 3 byty 110, 60, 110 m<sup>2</sup>

7, 8 patro - 2 byty 110, 170 m<sup>2</sup>

dům B

přízemí - 2 imobilní byty 100, 170 m<sup>2</sup>

1-5 patro - 3 byty 100, 60, 120 m<sup>2</sup>

6, 7 patro - 2 byty 100, 180 m<sup>2</sup>



#### použitá literatura

- SARNITZ, August. *1841-1918 : průkopník moderní architektury*. Přeložila Jitka Křourková. Praha: Slovart; Köln: Taschen, c2006. 96 s. ISBN 80-7209-761-X (Slovart: brož.)
- DUNGL, Leopold; BOGNER, Peter. *Vienna, urban preservation and renewal : the state of the art 4*. Vienna: City Planning Bureau, c2003. 133 s.
- DUNGL, Leopold; BOGNER, Peter. *Vienna, architecture : the state of the art 4*. Vienna: City Planning Bureau, c2003. 144 s.
- SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Přeložil Vladimír Buriánek. 1. vyd. Praha: ABF nadace pro rozvoj architektury a stavitelství; Arch, 1995. 111 s. ISBN 80-901608-1-6





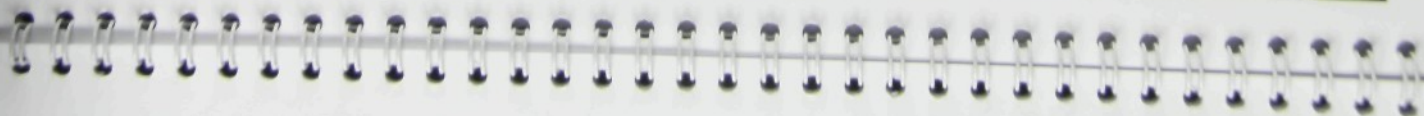












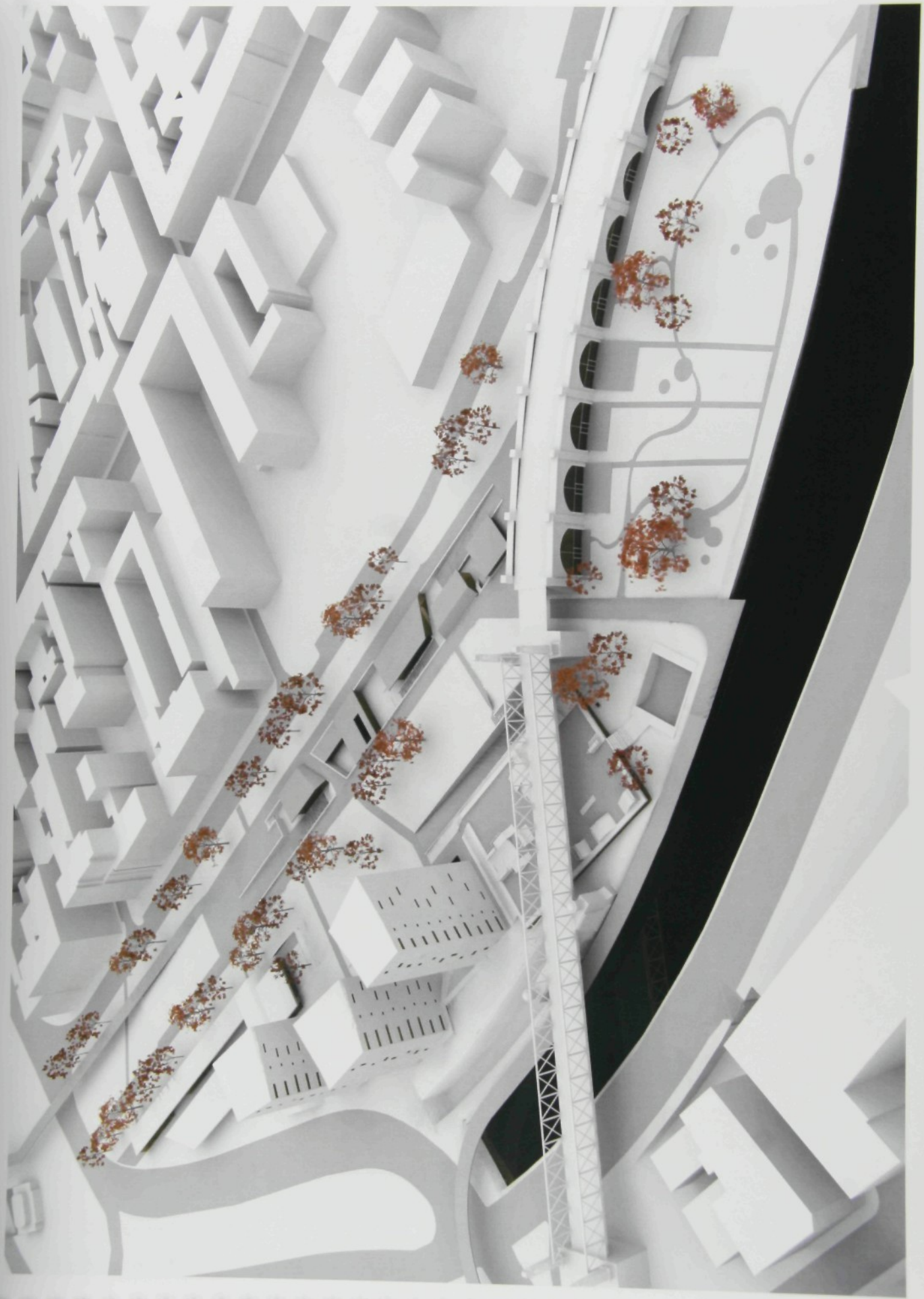














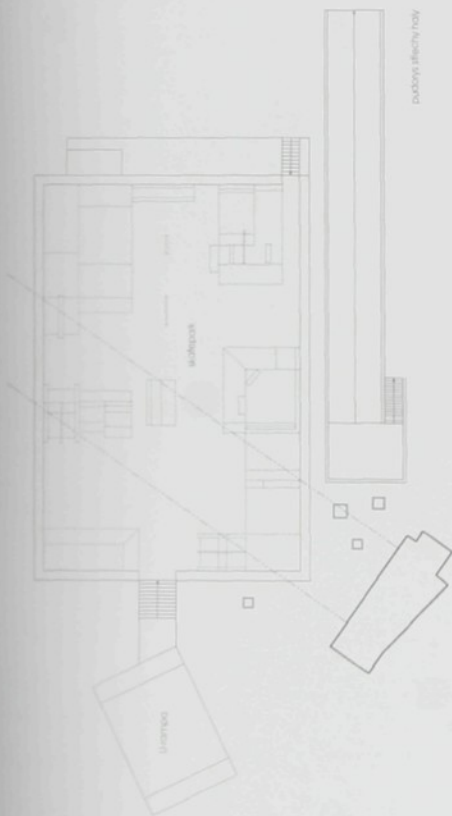




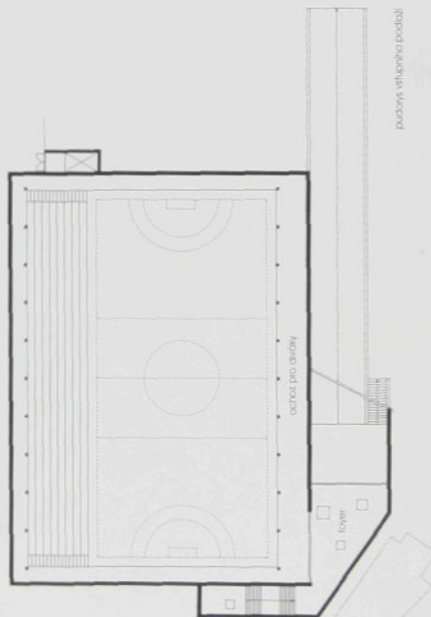


1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

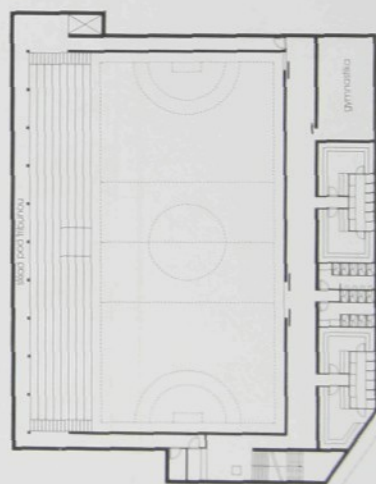




podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa



podkryš střešní terasa





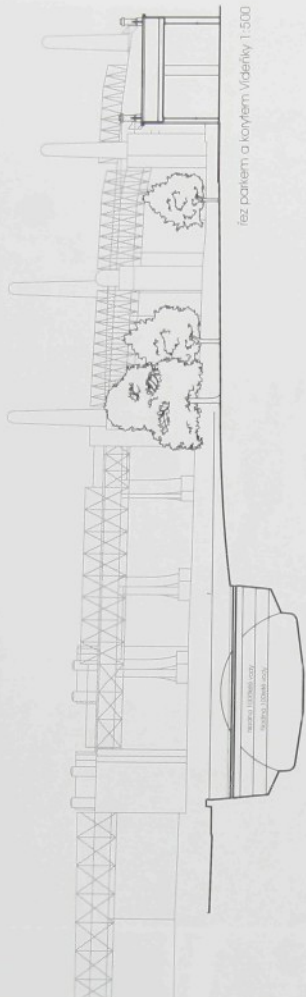
placówki dla poszczególnych zespołów



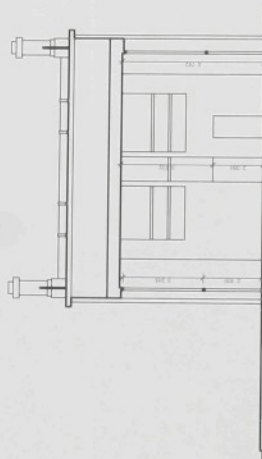
placówki dla poszczególnych zespołów



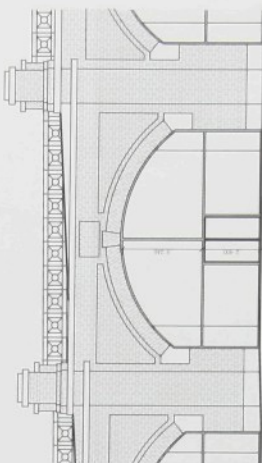
architektonický detail uměleckých dílen



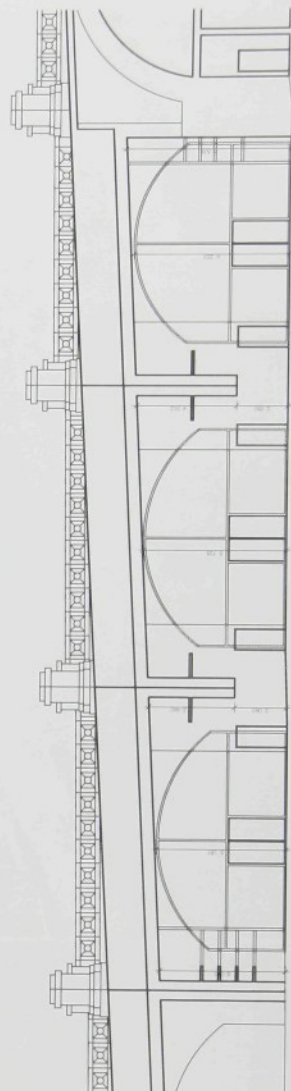
řez pavem a korytem Váňky 1:500



příčný řez

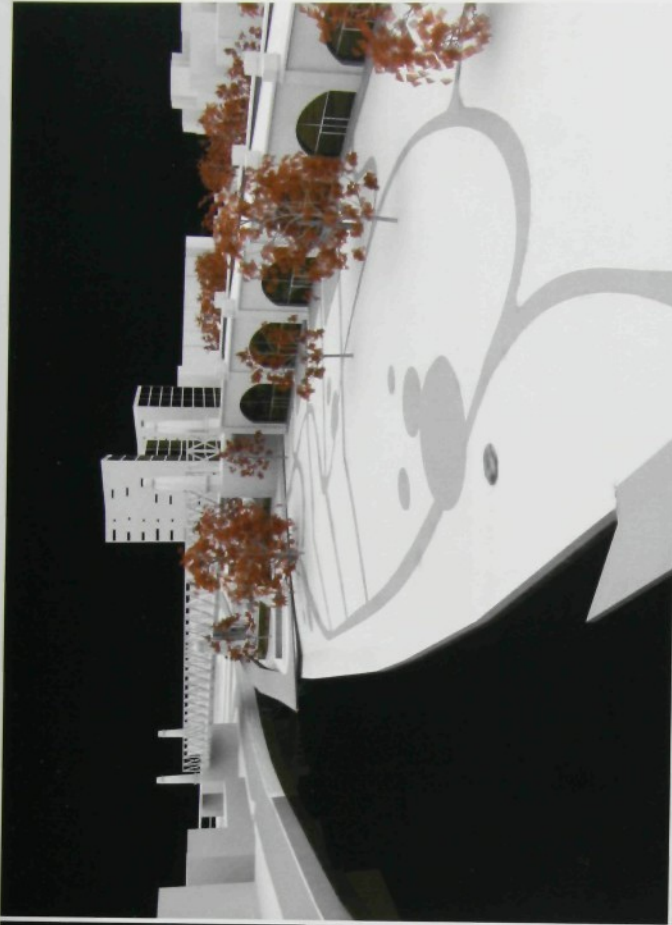


čelní pohled



podélný řez





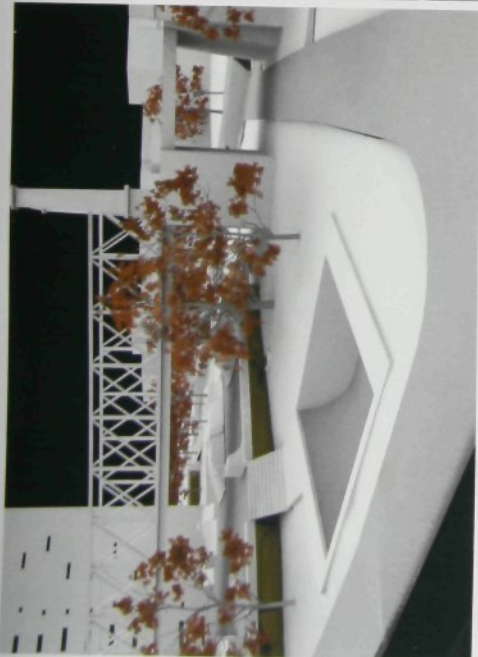




vtup do komunitního centra



umělecké dílny



skate park s U-rampou



perimeter m

07

Watt

Project

United States of America

When river course

L4 Metro line





**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)

*mářítko*  
M 1:2000 – 1:5000  
M 1:500  
M 1:200  
M 1:200  
M 1:200  
M 1:20 – 1:100  
min. 2x  
min. 2x  
M 1:500

- C.1 situace širších vztahů  
C.2 situace řešeného území  
C.3 půdorysy  
C.4 řezy  
C.5 pohledy  
C.6 architektonický detail  
C.7 interiérové perspektivy  
C.8 exteriérové perspektivy a zákresy do fotografií  
C.9 model

- 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

prof.ing.arch.akad.arch. Jirí Suchomel

Vedoucí diplomové práce:

1.10. 2007

Zadání diplomové práce:

14.1.2008 v 15:00 na děkanátě FA

Termín odevzdání diplomové práce:



*prof. J. Suchomel*  
vedoucí katedry

děkan

V Liberci dne 26.9.2007

**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 uvedených literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum 14. ledna 2008

*prof. J. Suchomel*



## koncept

Jak vytvořit sociální prostředí, které by navštěvovali i jiné vrstvy? To byla otázka na kterou jsem hledal odpověď. Přitom fungující model podobné situace je nedaleko řešeného území. Mezi proudy Margareten gürtel a Gaudenzdorfer Gürtel je vytvořené oplocené prostředí s hřištěm, okolo chodí lidé a projíždějí auta. Jednoduché a funkční, komunikace mezi vrstvami je zde zajištěna nezbytností tudy projít za účelem dostat se z místa A do místa B. Sociální prostor zde není chápán jako „kam směřujeme“ ale „kolem kterého směřujeme“. Obdobným způsobem jsem zopakoval tento princip a umístil komunitní centrum do chodníku, kolem kterého musíte projít ale zároveň máte možnost jím i projít. Již je zřejmé, že centrum není tím hlavním prvkem, oním atraktivním místem jsou umělecké dílny ve Wagnerově mostě. Tyto dílny společně s mostem by měli být lákadlem viditelným již od místa kde se nejvíce hromadí lidé a jasná přehlednost ještě více zbaví pocitu sociálního zákoutí. Jelikož je řešené území téměř v rovině, spíše se k mostu zvedající, propojuji tyto Wagnerovy návrhy přímkou tvořící promenádu s již zmíněným komunitním centrem uprostřed. Jeho umístění zde mi umožní zachovat část za mostem volnou a využít ji pro park se sochami vzniklá v dílnách a pro sluneční louku. Rovnoběžně s touto osou umísťuji zbylé obchodní, bytové a společenské plochy, jenž mi vytváří opak k protilehlé zástavbě a zároveň odhluční promenádu od dopravní infrastruktury.

## terénní úpravy a koryto Vídeňky

Využívám možnosti protažení koryta a posunutí servisního místa. Nad koryto Vídeňky je povoleno stavět lehké konstrukce, toho využívám k jeho zakrytí deskou umístěnou nad hladinou tisícileté vody, průtok zůstane zachován, jen bude v tunelu. Na desce vytvářím falešnou hladinu s 30cm vody a přilehlý park nebude zakončen prázdným korytem ale vodní hladinou. Tato atmosféra bude příjemná i pro sluneční louku a cyklostezku. Vyhovuje mi i posunutí údržby metra, nyní je blíže komunikaci a může se přijet přímo k němu. Prudký svah k Vídeňce měním na pozvolný, navýšením zdi koryta a dosypáním, zvednutí této stěny mi přidá rezervu pod deskou pro více vody než by byla případná tisíciletá. Obdobným způsobem by mohla být zakrytá i další místa na trase tohoto kanálu, kde se nachází architektonicky zajímavé stavby, například zastávka Dvorního pavilonu ve Vídni-Hietzingu.

## komunitní centrum

Pro zachování maximálního průhledu, aby komunitní centrum nebránilo pohledu na zděnou kulisu kleneb, je na polovinu své výšky pod úroveň chodníku a na některých místech určených k překřížení je pod úroveň celé. K překonání těchto výškových rozdílů využívám ramp umožňujících přístup pro všechny. Celkově má působit jako zvedající se část chodníku, proto jednotlivé střechy začínají na pochozí úrovni. Jsou z monolitické betonové konstrukce s přiznanou barvou betonu, stěny jsou prosklené pro větší otevřenost okolí. Chodníky kolem centra jsou z kamenné dlažby vhodné i pro inline bruslení, na rampách svažujících dovnitř je

tatáž dlažba jen jinak vyskládaná pro upozornění na změnu sklonu, samotné venkovní plochy uvnitř mají drobnější kamennou dlažbu. Pás centra zpřijemňují trsy vysoké trávy kavylu péřovitého, v části čitárny je možnost otevřít celou stěnu a propojit interiér s exteriérem a číst si i v tomto porostu.

umělecké dílny, kavárna, prodej a oprava kol

Stávající zasklení a jeho členění bude vyměněno za subtilnější a méně členité, charakteristické pro všechny oblouky bude průhled skrz do parkové části. Dispoziční členění je stejného typu ve všech prostorách vyřešeno vždy dvěmi protilehlými kvádry, které z vnějšího pohledu ukrojí jen minimálně po stranách. V prvním, nejvyšším oblouku, nacházejícím se u průchodu mezi kamennými pilíři, zachovávám dvoupatro, a využívám celý prostor pro kavárnu, horní část ovšem nebude přes celý půdorys, bude mít mezi sklem dostatečný prostor, bude odtud výhled jak do parku, tak do komunitního centra. Kavárna má samozřejmě možnost venkovní terasy a to v přední části i parku.

Následující tři kóje jsou umělecké dílny, dispozice mostu umožňuje propojování mezi jednotlivými kójemi, u dílen je toho využito a čtyři krychle pro jednu dílnu v sobě skrývají toalety, šatny, učitelské místnosti a umývárny. Prostory jsou upraveny ze stávajících dvou pater na jedno pro zachování oblouku a lepší manipulaci se sochami. Vybavení je navrženo z rozebíratelných stolů pro případnou práci přímo v parku na terasách u každé kóje, což bude příjemné pro pracující děti i pro procházející parkem. Trefnou soutěžní podmínkou bylo vytvořit prodejní prostor pro vzniklá díla. Ten se nachází hned v další kóji a zavede vás sem i jedna z cest parkem.

V posledních dvou kójích je prodejna a servis kol, jelikož podél mostu vedu cyklostezku do západní části. Opět využívám možnost interiérového propojení obou místností.

sochařský park, sluneční louka

Prostor mezi mostem a Vídeňkou využívám čistě k relaxační funkci, viditelný je park průhledem kójemi, severní cyklostezkou a nástupiště metra U6. Od tohoto bodu je přístup do řešeného území možný dvěmi směry, první po cyklotrase vedoucí podél mostu nebo pro pěši druhou stranou po dřevěné lávce na břehu, tento přístup vede na sluneční louku, jejíž součástí je plážový volejbal, kruhový plac pro různá využití a toalety. Pozvolna se z této cesty zvedá dřevěná deska, nakloněná jižnímu slunci a nahrazující lehátka. Přístup s kolem je možný průchozím, nejnižším obloukem. Do parku se dostaneme obdobným způsobem, přes sluneční louku, průchodem v oblouku nebo průchodem mezi kamennými pilíři. Kola nemají do parku přístup ale vstupní místa jsou vybavena stojany pro uzamčení kol, park má formu pomalého pohybu a jízda na kolech by ho narušila. Od dílen vedou cesty přímo parkem směrem k vodě, právě podél nich jsou umístěny sochy z jednotlivých dílen, mezi nimi pak vedou okružní šterkové cesty z kruhovými místy pro posezení a odbočkami do přilehlých míst.



## cyklostezky

Napojení na přilehlé cyklostezky řeším ze severu a východu přemostěním, a to z důvodu kolize s minimálně třemi hlavními tepnami, z jihu a západu jsou úrovně, kde přejíždí přes jeden pruh, což mi přijde pro cyklistu snazší než nutnost vyšlapat 5,2 metru nad úroveň. Východní napojení směřuji podélně s osou návrhu a přivádím cyklisty ke komunitnímu centru. Cyklostezky hrají důležitou roli v návrhu, svojí minimální šířkou 4m jsou znatelným zásahem určujícím pohyb v území. Od severu je příjezd opět po mostku zvednutém nad komunikaci a pozvolna se svažující pod most podél Vídeňky a parku a napojující se opět ke komunitnímu centru. Mostky budou ocelové konstrukce, ocel mi dovolí subtilnější konstrukci pro zachování větší přehlednosti území.

## bydlení

Bydlení je vyřešeno do výškově odlišných tří hmot s dostatečným odstupem mezi sebou, výškovou formu jsem volil záměrně, objem bydlení v jedné nižší hmotě by mi zabral příliš pozemku, který takto můžu využít pro veřejné funkce. Důležitými aspekty při návrhu byla otevřenost jak jižnímu slunci, tak výhledu na území, domy jsou umístěny mezi dráhami podzemního metra, na nich mohou stát pouze dvoupatrové objekty. Spolu s halou, benzínkou a obchody tvoří ze severu hlukovou bariéru. Půdorys podporuje myšlenku otevřenosti k území a jihu, lichoběžníkové tvary se na sever sbíhají a jsou dispozičně využité pro domovní komunikaci. Princip zapuštění u komunitního centra o půl patra využívám i u bydlení, nejenže tento způsob jasně definuje kde již začíná obytná část ale dopomáhá mi i výškově v prvních dvou nadzemních podlažích. Jak již bylo zmíněno domy nemají parkovací stání, o to více bude zapotřebí mít prostory pro uschování bicyklů. Tomu jsem vyčlenil celé vstupní patro, s několika uzamykatelnými boxy pro dražší kola. Zapuštění o půl patra mi vytvořilo možnost nepřijít o vstupní patro jinak věnované imobilním bytům, ty se nachází v druhém nadzemním podlaží s vlastním přístupem po rampách ze zadní části domů. Šest imobilních bytů má zde vyhrazené parkování, kdy si přijedou až k rampám. Dispozice jejich patra jsou upravené aby měli přístup do bytů i výtahem z přední části. Konstrukce domů je zděná s betonovými stropy. V jižní fasádě je čitelná konstrukce pater a nosných zdí, výplně jsou zcela prosklené s různorodým členěním, z boku jsou okna minimální jen pro účel osvětlení a ze severu pak pouze u schodiště.

## hala, skatepark

Požadovaná výška haly je 7 metrů, taková stavba by mi narušila myšlenku otevřeného prostředí, využil jsem bývalého servisního místa a halu umístil pod zem v části pod mostem, kam nezasahuje podzemní dráha, hala není zcela zakopaná, nad zemí kouká přibližně 1,5 metru což je výška příhradové konstrukce, ta umožňuje pohled z okolí haly dovnitř a naopak v noci touto škvírou prosvítá světlo indikující aktivitu uvnitř haly. Přístup i orientace haly je opět rovnoběžně s osou návrhu, hala je využitelná i pro

multifunkční koncerty a taneční akce, doprava aparatury probíhá výtahem v zadní části, kam je volný příjezd kolem servisního střediska a neruší tak pěší a cyklistickou zónu.

Na střechu haly jsem umístil skatepark, je zde do mostové konstrukce dostatečná výška a oživím tím místo pod mostovkou. V noci můžou být překážky osvětleny z mostu a vytvořit příjemnou kulisu. Přístup na střechu je jednak z obytné zóny tak i z druhé strany, zde jsem umístil do místa po servisní dráze velkou U-rampu, je zapuštěná v zemi a kolem ní prochází cyklostezka.

restaurace, benzínová pumpa, obchod

Provozní funkce s umístěním k hlavní komunikaci pro snadné zajištění a obslužnost, jsou v návrhu umístěny v rušné části a uzavírají promenádu z pravé strany, podobně jako z protější strany stávající zástavba. Obchod a restaurace jsou přístupné z obou stran, benzínová pumpa jen ze silnice. Objekty jsou zastřešeny zatravněnou deskou pod kterou je ukryto i parkoviště pro návštěvníky restaurace, ta má v přední části rychlé občerstvení a v místě otevřeném promenádě restauraci, venkovní sezení vytvoří nabídku kolemjdoucím.

centrum denní péče

Zařízení, které se stará o děti nemají-li rodiče čas, je v návrhu umístěno v blízkosti bydlení. Vytváří pokračování ve svahu k zatravněnému zastřešení restaurace. Pro vymezení prostoru patřícího k denní péči jsem opět zvolil zapuštění pod úroveň, svažující se rampa je otevřena k přístupové cestě do bytů, v předprostoru denní péče je použita vysoká tráva se zákoutími pro hraní a možností propojení s interiérem otevíratelnou zasklenou stěnou.



## **plochy**

**vstupní hala 110 m<sup>2</sup>, čítárna 60 m<sup>2</sup>, herna 120 m<sup>2</sup>, přednášková místnost 160 m<sup>2</sup>, posilovna 90 m<sup>2</sup>, kanceláře 80 m<sup>2</sup>**

**komunitní centrum celkem 620 m<sup>2</sup>**

## **kóje v mostu**

**kavárna 160 m<sup>2</sup>, dílna se dřevem 100 m<sup>2</sup>, dílna s kovem 110 m<sup>2</sup>, sochařská dílna 120 m<sup>2</sup>, prodejna dílen 120 m<sup>2</sup>, servis kol 130 m<sup>2</sup>, prodejna kol 140 m<sup>2</sup>**

## **dům A**

**přízemí - 2 imobilní byty 90, 110 m<sup>2</sup>**

**1-6 patro - 3 byty 90, 50, 80 m<sup>2</sup>**

**7-9 patro - 2 byty 90, 130 m<sup>2</sup>**

## **dům B**

**přízemí - 2 imobilní byty 100, 170 m<sup>2</sup>**

**1-5 patro - 3 byty 100, 60, 120 m<sup>2</sup>**

**6, 7 patro - 2 byty 100, 180 m<sup>2</sup>**

## **dům C**

**přízemí - 2 imobilní byty 100, 160 m<sup>2</sup>**

**1-6 patro - 3 byty 110, 60, 110 m<sup>2</sup>**

**7, 8 patro - 2 byty 110, 170 m<sup>2</sup>**

**bydlení celkem 6910 m<sup>2</sup>**

**centrum denní péče 200 m<sup>2</sup>**

**obchod 160 m<sup>2</sup>**

**prodejna a servis benzínové pumpy 140 m<sup>2</sup>**

**restaurace s rychlým občerstvením 280 m<sup>2</sup>**

**multifunkční hala 1400 m<sup>2</sup>**





Zadání architektonicko urbanistické soutěže Schindler award je velice detailní a myslím že mu tudíž předcházela řádná příprava a rozbor co by mělo být na určeném místě postaveno. Pozemek se nachází v blízkosti samotného centra Vídně a tak by zde určitě našli uplatnění i luxusní byty s nemalou pořizovací hodnotou. Schindler award ovšem přichází s jinou alternativou a tou je vytvoření sociálního prostředí téměř v centru. Podmínky jsem přijal neboť si myslím že je správné vytvářet promísení „bohatých“ s „chudými“, izolace na okrajích měst vyvolá jen řadu dalších komplikací k řešení v pozdější době. Stavební program s danými plochami má několik dobrých nápadů, například bytové domy nemají mít parkovací stání, souhlasím, místo je natolik dobře dosažitelné městskou dopravou, že není potřeba zahlcovat dalšími automobily, naopak to pomůže v rozvoji cyklistických tras, jež v návrhu mají být napojeny na stávající a tím doplnit chybějící mezery v této lokalitě Vídně. Vytvoření komunitního centra a ručních sochařských dílen s přiléhajícím parkem, kde budou díla vystavena, zase slouží pro přilákání pozornosti okolí a dělá ze sociálního prostředí atraktivní místo pro přilákání okolních lidí nejen ze sociálních skupin, obdobným lákadlem je i multifunkční hala jenž je zároveň využitelná pro koncerty a tanec, zde jsem trochu skeptický, neboť se obávám aby nevzniklo prostředí typu „sokolovna“ a myslím, že univerzálnost vždycky ublíží všem obsaženým stranám. Zachování stávajících funkcí benzínové pumpy a rychlého občerstvení je nejspíš z navyklosti na ně ve zdejší části a tudíž i jejich očekávání.

I když podmínky vypadají dosti limitující, jsou zde možné změny na úpravu samotného terénu, kdo potřebuje, může si prodloužit stávající koryto až k hraně silnice a s ním i servisní středisko pro údržbu vagónů. Soutěž i připouští možnost vytěžení toxického odpadu z části bývalé plynárny, sice na to město nemá finanční prostředky, ale i tak to architektům opět poskytne více možností. S čím ovšem nesouhlasím je určení kde by mělo být co postaveno, sice jen nejasným určením východní a západní část ale i tak zaleží na zvoleném konceptu a problému místa jak zabránit vytvoření prostředí z kterého budou obavy.

Řešené území se vyznačuje převážně dopravní infrastrukturou, neboť se nachází v místě křížení dvou dopravních tepen Vídně, jedna procházející od severu na jih tvořící obchvat města *Margareten gürtel* a druhá protínající tento okruh směrem od východu z centra na západ *Linke Wienzeile*. Průběžně s *Margareten gürtel* vede i tramvajová doprava a další rovnoběžná, též tříproudová komunikace pro opačný směr *Gaudenzdorfer Gürtel* v současné době procházející přes řešené území, ovšem již v soutěžních podmínkách je počítáno s tím, že bude přemístěna na okraj pozemku a vytvoří rovnoběžný proud i v tomto místě. Odklonění v této části bylo způsobeno plynárnou jež stávala na daném místě od roku 1855 do roku 1912, od té doby místo zeje prázdnotou a je překvapující jak dlouho dokázalo zůstat nevyužitým, bohužel za oněch pár let dokázala budova plynárny zanechat po sobě dědictví v podobě zakopaného toxického odpadu.

Dané území, i celá Vídeň, má pýchu v podobě uceleného urbanistického a architektonických návrhů architekta Otty Wagnera, jenž byl Komisí pro dopravní zařízení v roce 1894 zvolen nejprve uměleckým radou a následně mu byla udělena pravomoc generálního projektanta pro všechny stavebně umělecké úkoly při výstavbě Vídeňské městské dráhy. Wagner měl poskytnout řešení do nejmenších detailů, od architektonického ztvárnění veškerých pozemních a inženýrských staveb, včetně viaduktů, zábradlí, mříží až po vybavení mobiliářem, osvětlení a vybavení budov. Stavení komise vydala ohledně zpracovaných stavebních materiálů a jejich funkčního použití následující zadání. Nádražní budovy měly být provedeny v omítkové stavbě, oblouky viaduktů v hrubé cihlové stavbě světle žluté barvy, při použití masivního přírodního kamene pro římsy, sokly a pilířové lizény. Mosty měly být zkonstruovány ze železa a jejich pilíře z kamenných kvádrů. Pro zajištění zachování jednotného stylového charakteru měla být různá stavební díla utvářena v jednoduchých renesančních formách.

Lokalita vybraná pro vypsanou soutěž má hned dva skvosty z Wagnerova návrhu, na dobové mapě městské dráhy je patrné, že přes řešené území vedou dvě trasy, ani jedna není na úrovni terénu. První ve směru *Margareten gürtel* se zvedá nad území v jeho nejzápadnějším místě a překlenuje ho nejvíce viditelným a přitažlivým rysem místa, mostem *Brücke über die Zeile* se zděným nájezdem na mostovku, jenž je využit volnými prostory v místě kleneb. Pilíře jsou z kamenných kvádrů a do detailu propracované, mostovka je podepřená uprostřed pilířem a tvoří ji kovová příhradová konstrukce v zeleném odstínu. Dnes je tato dráha označována jako dráha metra U6. Tato trasa má výstup v počátku zvedání na most, zároveň zde ovšem začíná i dráha U4 zajižďující v témž místě do tunelu, tunel vede pod řešeným územím a je třeba s nim počítat při návrhu. Metro odsud vede směrem k *Ringstrasse* a v místě za silniční infrastrukturou se tunel otevírá. Mezi *Margareten gürtel* a *Gaudenzdorfer Gürtel* je pro tuto trasu z centra výstupní místo, opět stylově pojednáno Otto Wagnerem s volným okolím kolem sebe a rozhledem do všech směrů. Posledním, ne však co se důležitosti týče, je průtok řeky Vídeňky, pro představu je to průtok široký 4 metry v 20 metrovém korytě, při návštěvě místa jim protékaly nejrůznější papíry a působila spíše kanalizací, v korytu při straně vede v železné rouře zřejmě i skutečná kanalizace. Do tohoto koryta se nesmí žádným způsobem zasahovat neboť má funkci protipovodňové ochrany a je nadimenzován na tisíciletou vodu, které přichází z nedalekých kopců kde začíná a odvádí vodu přes město do Dunaje, bohužel vodou se zaplní jen v dobách povodní, po zbytek času působí vyprahlým dojmem. V části za mostem podél koryta se ještě nachází vzpomínka na dřívější dobu kudy vedla trasa U4 v minulosti, dnes využívána jako servisní místo pro vagóny metra.



