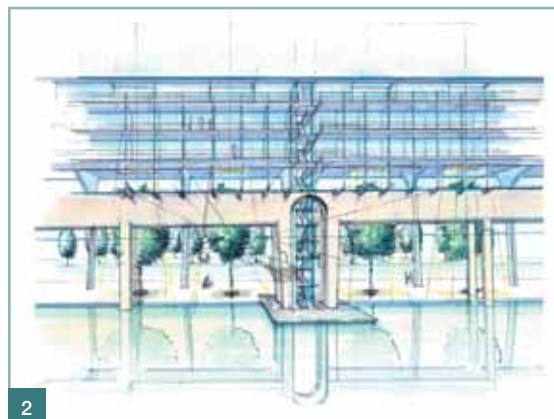


AMSTERODAMSKÝ KRAANSPOOR ■ KRAANSPOOR IN AMSTERDAM

V amsterodamském přístavišti byla na konci minulého století uchráněna před demolicí betonová část jeřábové dráhy (holandsky „kraanspoor“). Díky zajímavé redefinici své funkce, která unikátním způsobem připomíná původní industriální charakter místního přístaviště, vytvořila netradiční základy pro výstavbu nové administrativní budovy odpovídající současným potřebám. Autorem této myšlenky i návrhu je Trude Hooykaas, zakladatel nizozemského architektonického studia OTH (Ontwerpgroep Trude Hooykaas). ■

In Amsterdam wharf, a concrete part of a crane way (or “kraanspoor” in Dutch) was saved from demolition in the end of the last century. Thanks to an interesting new definition of its function, which in a unique way reminds us of original industrial character of the wharf, created non-traditional bases for constructing a new admin building in accordance with current needs. The author of this idea and design is Trude Hooykaas, founder of the Dutch architectural studio OTH (Ontwerpgroep Trude Hooykaas). ■



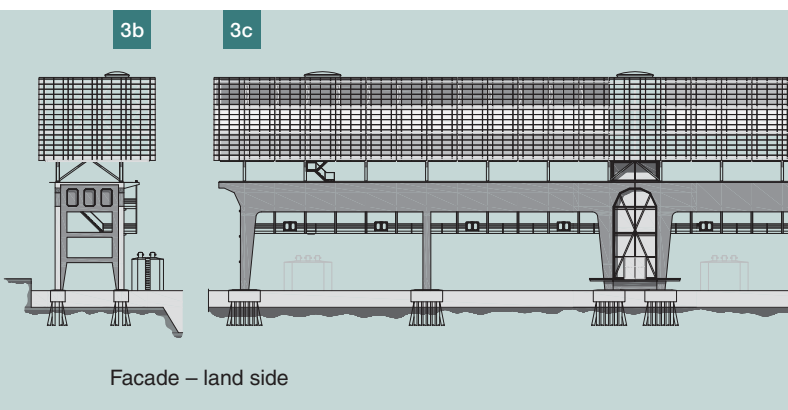
Obr. 1 Pohled na Kraanspoor od řeky IJ ■ Fig. 1 View to the Kraanspoor from the IJ river

Obr. 2 Skica ■ Fig. 2 Sketch

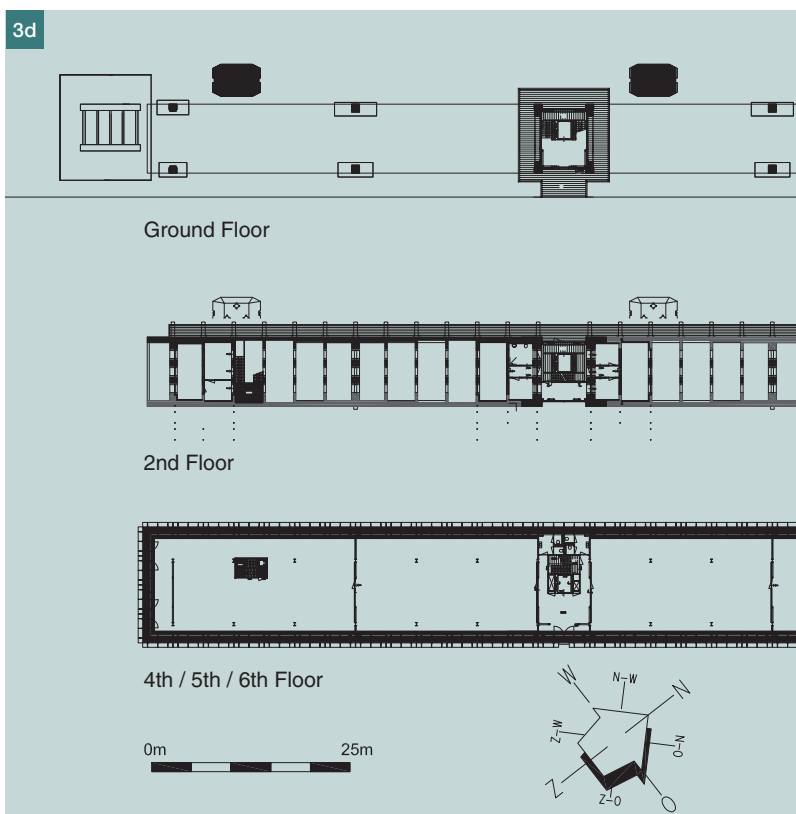
Obr. 3 a) Situace, b,c) fasáda (jeden modul) – pohled od břehu, d) půdorys – 1., 2., 4., 5. a 6. NP ■ Fig. 3 a) Site plan, b,c) facade (one module) – land side, d) layout – ground floor, 2nd, 4th, 5th and 6th above-ground floor

Obr. 4 a) Původní jeřábová dráha, b,c,d) demolice jeřábů v roce 1999 ■ Fig. 4 b) Former crane way, b,c,d) demolition of the cranes in 1999

Obr. 5 Výstavba: a,b) lehká ocelová konstrukce nástavby, c) podlaha včetně instalace rozvodů ■ Fig. 5 Under construction: a,b) light-weight steel superstructure, c) floor including installations



Facade – land side



V amsterodamském přístavišti na břehu řeky IJ byla postavena administrativní budova Kraanspoor. Svě jméno, jež v holandštině znamená jeřábová dráha, nezískala náhodou. Jedná se o třípodlažní objekt zdánlivě levitující nad mohutným betonovým kolosem bývalé jeřábové dráhy, která byla postavena v roce 1950 podle návrhu architekta J. D. Postmy pro potřeby přístaviště nákladních lodí. Když přestala sloužit svému účelu, místní architekt Trude Hooykaas, zakladatel architektonického studia OTH, byl atmosférou místa fascinován: „Místo bylo opuštěno, znehybnělo. 270 m betonového ticha. S kolejnicemi zarůstajícími trávou a betonovými povrchy porostlými mechem.“ Viděl v něm potenciál a přiznává: „Byl jsem si jist, že zde, na této obrovské mase betonu vznášející se nad hladinou řeky, chci něco postavit... Toto je srdce

Amsterodamu... Na tomto místě je spousta energie, zatím však nevyužitá.“

Hlavním úkolem architektů ze studia OTH bylo maximálně využít únosnost bývalé jeřábové dráhy, tedy navrhnout nové prostory s co možná největší užitnou plochou, aniž by bylo nutné dělat radikální úpravy dráhy. Bylo proto vybráno řešení s použitím lehké ocelové konstrukce v kombinaci se systémem Slimline floor (lehká kompozitní stropní konstrukce z ocelových nosníků, mezi nimiž jsou vedeny veškeré instalace, a ultratenkých prefabrikovaných železobetonových desek). Na 270 m dlouhém, 13,5 m vysokém a 8,7 m širokém podstavci původní dráhy je umístěna nová třípodlažní konstrukce stejné délky a šířky 13,8 m. Její asymetrické vykonzolování směrem k řece koresponduje s konstrukcí základu, který byl naměřován tak, aby byl schopen pře-

nášet momenty sil vyvolané zatížením jeřábů operujících ve stejném směru.

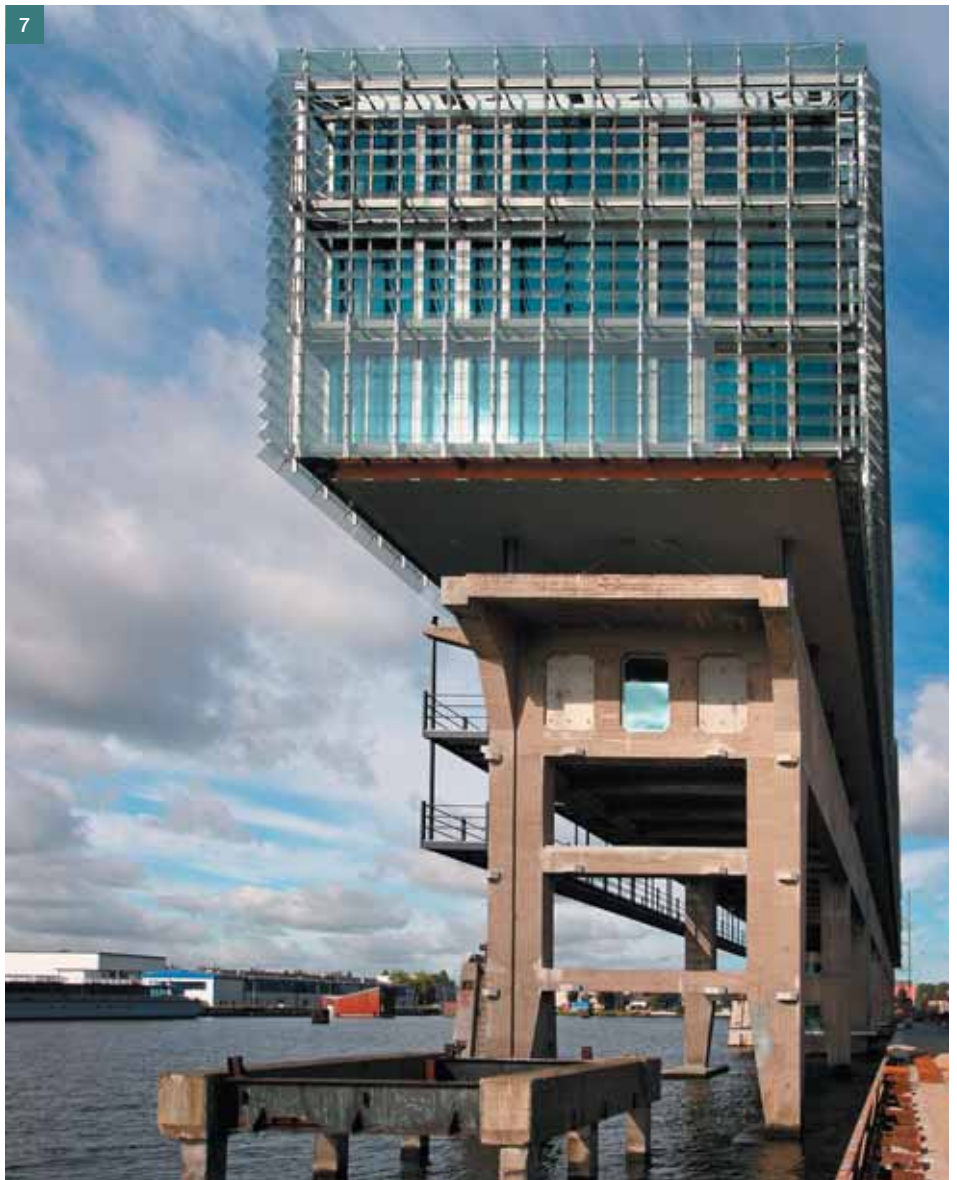
Půdorysně je nástavba řešena minimalisticky s důrazem na zachování opakující se modulové logiky vycházející z původní železobetonové dráhy. Lehký ocelový skelet s identickými moduly o délce 25 m má v příčném směru tři pole. Volné půdorysy odpovídají současným požadavkům na variabilitu pronajímatelných prostor. Spolupůsobení prvků ocelové konstrukce je zajištěno kolejnicovými spojkami na spoji ocelových nosníků nad podporami. Zvolený stropní systém umožnil vést veškeré instalace v podlaze, čímž byla dosažena maximální možná světlá výška.

Vnější charakter nástavby Kraanspoor je utvářen transparentní dvojitou prosklenou fasádou, která dodává vnitřním prostorům dostatek přirozeného světla a díky svému technickému řešení je





6



7

Obr. 6 Mezi vnější a vnitřní fasádou ■
Fig. 6 Between the double-skin facade

Obr. 7 Pohled od jihozápadu
■ Fig. 7 End wall – SW elevation

Obr. 8a,b,c Jednota betonového kolosu
bývalé jeřábové dráhy a nové ocelové
nástavby ■ Fig. 8a,b,c Former
concrete crane way and the new steel
building in harmony



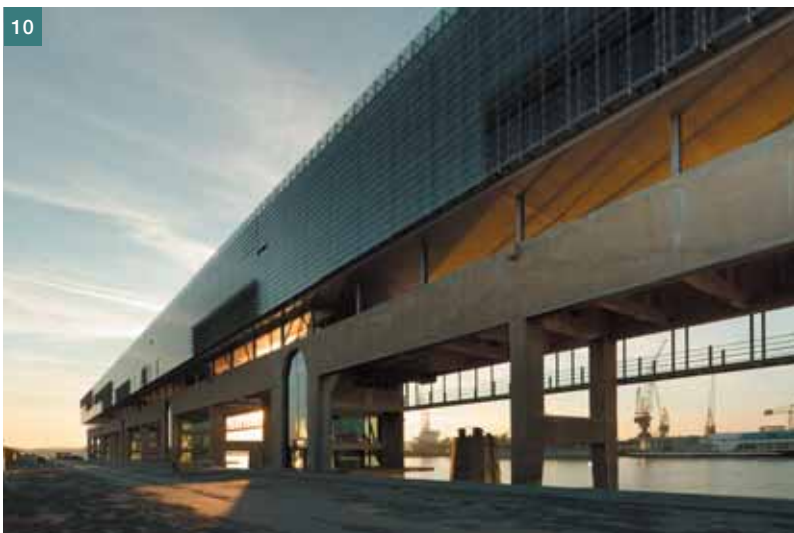
8a



8b



8c



proměnlivá. Vnější plášť fasády je tvořen pohyblivými, hydraulicky ovladatelnými prosklenými žaluziemi, které jsou osazeny v hliníkovém roštu zavěšeném na ocelových konzolách – T profílech 80/80/9 mm – sloužících v meziprostoru mezi vnějším a vnitřním pláštěm i pro uložení údržbových pochózích lávek. Vnitřní plášť tvoří izolační bezpečnostní skla na výšku podlaží osazená v dřevěném roštu. Zvolené řešení dvojité fasády umožňuje přirozené větrání kanceláří a její vnitřní meziprostor působí jako nárazník proti přehřátí v létě a chladu v zimě. Železobetonové stropní panely umožňují i přes svou malou tloušťku 70 mm uplatnit efekt aktivace betonového jádra. Voda je čerpána z řeky IJ a je používána pro chlazení i vytápění.

Čtyři vstupy do nové nástavby jsou v místech zdvojení podpor portálového rámu původní dráhy. Do nich byly vloženy pro tento účel speciálně vyvinuté samostatné prefabrikované ocelové konstrukce s novými schodišti a panoramatickými výtahy. Dvě lávky podél celé dráhy na straně u řeky fungují zároveň jako požární cesty. V srdci beto-

nové konstrukce jsou nově umístěny skladovací prostory a technické zázemí budovy.

Sympatickou součástí návrhu nové budovy je snaha o zachování biodiverzity, neboť se zde nachází i místo vyhrazené pro hnízdění vodního ptactva. Bez nadsázky se tak dá tvrdit, že Kraanspoor je reprezentativním příkladem využití dostupných stavebních technologií, které uživatelům zajišťují potřebný komfort, a zároveň je promyšleně navrženou konverzí se zachováním genia loci přístavu s bohatou historií loďního průmyslu.

Připoutaná jako námořní kontejner nad jeřábovou dráhou na 3 m vysokých subtilních ocelových sloupech akcentuje budova Kraanspoor monumentálnost bývalé jeřábové dráhy a zároveň nabízí fenomenální výhled na řeku a staré město v centru Amsterdamu. „Přístaviště je mrtvé! Ať žije přístaviště,“ uzavírá Trude Hooykaas.

Zdroje:

[1] VOJTEKOVÁ, E., ROLEŇČIKOVÁ, G. Skleněný kubus nad žeriavovou dráhou. *EUROSTAV*. Oktober 2017, s. 66.

Obr. 9 Interiér ■ Fig. 9 Interior

Obr. 10 Kraanspoor při západu slunce ■ Fig. 10 Sunset over Kraanspoor

Obr. 11 Noční pohled ■ Fig. 11 Night view

Investor	ING Real Estate Development Netherlands, Den Haag
Iniciátor projektu	Trude Hooykaas
Architektonický návrh	OTH architecten (Trude Hooykaas, Julian Wolse / Steven Reisinger, Gerald Lindner)
Zhotovitel	M.J. de Nijs en Zonen B.V., Warmenhuizen / Bot Bouw, Amsterdam
Projektant	Aronsohn raadgevende ingenieurs, Rotterdam
Zrod myšlenky	1997
Výstavba	2006 až listopad 2007

Acknowledgement: OTH architecten

Photographs, sketch and drawings:

1, 6, 7 – Rob Hoekstra; 2, 3, 4, 5 – OTH;

8, 10, 11 – Christiaan de Bruijn;

9 – Fotostudio FdW – Fedde de Weert

Připravily Barbora Sedlářová
a Lucie Šimečková, redakce

