

Diplomní práce: NÁDRAŽÍ BUBNY

Atelier: Miroslav Cikán, FA ČVUT – letní semestr 2017

Autor projektu: Kateřina Linartová

Autor posudku: Jan Holna

---

Diplomní práce Kateřiny Linartové se věnuje relativně obsáhlému tématu, jehož zpracování by v reálné praxi připadlo na početný projekční tým. Je proto pochopitelné, že o propracovaný detail v této studii nepůjde. Naopak, je nutné k hodnocení resp. k oponentuře přistupovat z hlediska koncepce, či filosofie návrhu. Práci lze rozdělit na dvě základní hodnotitelné části. Tou první, je část výběru místa, jeho rekognoskace a vytýčení urbanistického konceptu. Druhou částí, je pak ideová studie budovy nádraží, resp. celku budov, do kterých je nádraží začleněno.

Z uvedeného je zřejmé, že práce musí najít vhodné měřítko mezi čistě urbanistickou studií na straně jedné a detailním projektem stavby na straně druhé. Víím, že už toto není jednoduchý úkol, ale od začátku seznamování se s prací tuším, že Kateřina volí rozsah a podrobnost své práce správně, bez zbytečného zabředávání do přílišného detailu, nebo bez zdlouhavého přešlapování nad základními koncepty. Práce má jasný postup od větších celků k menším tématům, a já přesně víím, kam je směřována.

V první části se postupně seznamuji s motivy pro výběr místa. Práce obsahuje rozbor příkladů nádraží ze zahraničí s popisem, jak jejich provoz ovlivňuje městskou strukturu, resp. jak daná nádraží komunikují s městskými organismy. Jsou zde popisovány současné trendy, které jsou konfrontovány s možnostmi pražských lokalit. Na podkladech uvedených výzkumů, do kterých studentka neopomíjí vkládat i reálné rozbor (např. studie IPRu), je vybrána zanedbaná lokalita Bubenského brownfieldu. Považuji za důležité, že důvodům k výběru rozumím, resp. že jsou z elaborátu zřejmé. Logicky následuje rozbor historie dané lokality a rešerše potenciálu jejího rozvoje, který opět a zcela správně Kateřina staví na reálných podkladech studií a materiálů městských institucí. Ani k následným, už čistě studentčíným urbanistickým rozborům, nemám jakýchkoliv výtek. Až potud je práce z mého pohledu svižná a bezchybná.

Polemizovat se studií začínám až v momentě samotného návrhu urbanismu lokality. Zdá se mi, že předchozí přímota a rychlost, až strohost zpracování (myšleno v pozitivním slova smyslu), by měla střídát pečlivá práce s konceptem. Zprvu prostý princip sítě nových ulic, které jakoby přirozeně navazují na stávající uliční síť městských částí a vytváří propojení nejen východu se západem, považuji za ideálně jednoduchý, bezkolizní. Avšak při hlubším zkoumání přestávám rozumět některým myšlenkám, jejichž důvod a princip jsem dosud neodhalil. Nerozumím koncepci veřejných zelených ploch. Není mi jasné jejich rozmístění, funkce, vzájemná komunikace a návaznost na funkce přilehlých staveb. Dále například nevím, proč na daném místě je kostel. Bude spojnice Veletržní a Dělnické ulice v předloženém konceptu tak důležitá, aby jinak osamocená významná stavba měla být u ní? Historická budova nádraží... Ze situace víím, že v ní bude vzdělávací expozice, ale nebylo by vhodné tuto budovu nějak začlenit do nově navrhovaného nádražního komplexu, nebo naopak jí zvýraznit radikálnějším osamostatněním? Polemizuji, zda je vhodné akceptovat reálnou studii danou městskými institucemi a vedení tratě, které kopíruje stávající trajektorii železnice, v kompletně nově řešené ideové urbanistické koncepci, neměnit. Ano, návrh urbanismu v této diplomní práci by měl

být chápán jako jakési předpolí samotného návrhu stavby nádraží. Není potřeba jej detailně zkoumat, nicméně správná základní koncepce dává předpoklad pro dobrý návrh objektů nádraží.

Druhá část diplomní práce je logicky věnována samotnému ideovému návrhu nového nádraží, resp. komplexu budov, do kterého je nádraží integrováno. Rozsah navrhovaných staveb je velký, ale Kateřina prochází návrhem jistě a předkládá dokumentaci, která má přesně tu míru zpracování detailu, který danému rozsahu a účelu odpovídá. Záměrně si nevšímám řešení dispozic staveb či detailů fasád a svoje hodnocení ponechávám v rovině ideového konceptu.

Považuji za dobrou, studentčinu snahu o propojení městských domů s objektem nádraží. Obě funkce, při vhodném návrhu mohou ze vzájemné symbiózy těžit. Správná je úvaha o hlukové bariéře, kterou budou tvořit přilehlé domy. Ty mají v návrhu správně zvolenou skladbu, místa s náročnými hlukovými podmínkami jsou věnovány komerčním a administrativním funkcím, byty jsou situovány na odvrácené strany vnitrobloků. Líbí se mi dopravní řešení lokality, které automobilovou dopravu nepouští dovnitř a počítá s využitím nových napláňovaných staveb hromadné dopravy (nová trasa tramvaje před navrhovanými domy, nové vyústění stanice metra Vltavská integrované do navrhovaných budov). Pěší směry jsou dostatečně zpracovány, chodci jsou upřednostněni a distancováni od automobilové dopravy. Je dobré, že návrh, byť okrajově, zpracovává myšlenku sdílených dopravních prostředků (kola, automobily).

Byť je mi sympatická snaha o jistou formu civilnosti, až nenápadnosti návrhu a odklonění se od okázalých, neopodstatněných designových řešení, chybí mi jasný a výrazný motiv, idea, která by některé prvky sjednotila a některým by dala smysl a opodstatnila je. Na mnoha místech je proto návrh nesourodý, nerozhodný nebo bezradný. Proto například nevím, proč část nádražní haly je vně komplexu budov zbytečně akcentovaná oproti další části, která je do bloku integrována tak, že opticky téměř popírá svojí funkci. Nevím, proč vnější část nástupištní haly (tunel) je jen z jedné strany, a proč zrovna z té jižní. Nevím proč je de-facto přízemní nástupní hala excentricky umístěna k poloze nástupiště, navíc rozdělena do dvou částí, kdy netuším smysl jižní, výrazně menší části. Nejsem si jist správností návrhu těsně přiléhajících pěti a více podlažních domů k uzavřené nástupištní hale. Nepovažuji za dobré integrovat jejich městské fasády s okny do interiéru haly a vytvářet tak bariéru mezi retailovými plochami a nástupištěm či odbavovací halou. Považuji za nereálné umísťovat komerční plochy do pěti podlaží po obou stranách nádraží navíc v dispozici s půdorysnými parametry městského činžovního domu.

I přes právě popsané nedostatky mám za to, že práce je zpracována pečlivě. Tuším, že zmiňované zaváhání jsou zapříčiněny nadstandardním rozsahem. Vracím se tedy na začátek své oponentury a ještě jednou vyzdvihuji celkový postup práce, ze které je patrná zdravá sebejistota a potřebný nadhled.

Navrhuji stupeň hodnocení

Jan Holna

9. června 2017

