

Oponentský posudok na diplomovú prácu Táne Šebovej.

Mlynská dolina – mesto park

Predkladaná diplomová práca a jej téma je ambiciózna. Zaoberá sa pre Bratislavu dôležitým a netriviálnym priestorom Mlynskej doliny, v ktorom sa vrství a mieša urbanizmus s krajinou, ideológia s pragmatizmom, ekológia s dopravným inžinierstvom, romantická nostalgia s rozvojovými ambíciami. Diplomantka viaceré aspekty približuje a komentuje v úvode práce mapami, schémami a fotografiami a lokalitu identifikuje ako (ne)miesto, ktoré potrebuje impulz k mestu respektíve miestu a má potenciál na zmenu z priestoru rozdeľujúceho na priestor prepájajúci.

Otázka na pojem (ne)miesto Marca Augeho alebo aj Terrain Vague Iganisi Sola Moralesa. Mohla by diplomantka bližšie vzťahnúť tieto pojmy na priestor Mlynskej doliny respektíve sú tieto pojmy len analytickým nástrojom alebo majú aj potenciál na generovanie urbanizmu a architektúry?

Diplomová práca ako východisko predpokladá možnosť úpravy (v 1. fáze), neskôr eliminácie diaľničnej stavby (v 2. fáze) a navrhuje jej nahradenie subtílnymi líniami mestskej dopravy (s-bahn, električka, automobil) vedúcimi súbežne s líniami krajiny a parku a chodníkmi pre peších a cyklistov. Medzi a cez tieto línie pohybu sa vpletajú vertikálne ale aj horizontálne objemy a plochy mestskej zástavby. Takto navrhovaná koncepcia koexistencie mesta krajiny je v princípe v poriadku.

V princípe v poriadku avšak niečo chýba.

Mne osobne chýba problém, otázka položená pred definovaním odpovede. Architektúru (urbanizmus ak ešte existuje) považujem za kultúrnu disciplínu, ktorá skôr ako ponúka odpovede hľadá problémy a kladie otázky. V kontexte predkladanej práce ma preto viac zaujíma polozenie viacerých otázok v súvislosti problematiky prepojenia mesta a krajiny v pôdoryse silnej infraštruktúry a topografie. Aké typy mesta alebo typy krajiny by sa dali párovať s ktorými utopickými ambíciami, alebo akými pragmatickými rozhodnutiami. Aké spôsoby prepájania štruktúr, mierok a kvalít môžu ponúkať vznik nových priestorových kvalít v danom mieste. Mohli by sme hľadať podobné otázky a odpovede v histórii od Corbusierovho plánu Obus, cez Rudolphovo mesto nad diaľnicou, univerzitu na železnici od Cedrica Price, yokohamský terminal od FOA až po Koolhaasov IIT Campus Centre. Alebo sa pýtať čo je mesto - či domy v mierke blokov (Sitte, Krier) alebo domy v mierke parterov a rozhraní s verejným priestorom a či tieto fungujú len v pôdoryse v spojení s fyziologickými obmedzeniami ľudí (Gehl) alebo môže mestsť fungovať aj vo vertikálnom vrstvení podlaží (Koolhaas, MVRDV). Alebo je možná otázka a problém priamo v konkrétnom mieste a diplomová práca ju spozorovala v úvode v neplánovaných miešaniach prírody a postavených foriem. Otázok a východísk je mnoho rovnako ako je mnoho odpovedí, ale relevanciu alebo potenciál na rozvoj im dáva až ich spárovanie, či už bude optimistické, kritické, surreálne alebo pragmatické a adekvátne.

Diplomová práca ponúka na koncepciu miešania krajiny, dopravy a mestskej odpoveď vrstvením blokovej štruktúry zástavby a lineárnych tokov dopravy v súbehu s krajinou svahov a údolia s vodou. Navrhované riešenie celku a častí približuje v mierke urbanizmu a architektúry, prostredníctvom štandardných schém, plánov, rezov a axonometrií.

Domy, krajina a doprava existujú v týchto zobrazeniach skôr vedľa seba s minimálnymi interakciami a presahmi, všetko vo svojej komfortnej zóne, tak ako to poznáme z periférnych ale vysoko urbanizovaných vjazdov do veľkomiest (Viedeň, Praha). Ak je táto generická situácia kritériom posudzovania tak opäť v princípe v poriadku len či potom treba rušiť diaľnicu a nahrádzať ju rovnako drahým a z perspektívy mestskej (otázka na diplomantku či by vedela bližšie predstaviť jej definíciu

mestskosti a ako sa táto objavuje v mierke architektonických rezov a pôdorysov) problematickým riešením.

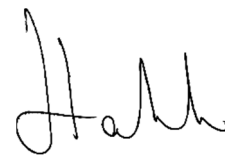
Najväčší potenciál v diplomovej práci vidím v rezoch architektonického riešenie jednotlivých centier, ktoré sú navrhované ako kolmé na smery tokov a ponúkajú možnosť priečných prepojení cez údolie, dopravu ale aj park a zástavbu a ako také sú miestami zmeny a možnej novej kvality a vrstvenia. V mieste mosta Lafranconi krajina vchádza aj pod most a ilustratívne aj na niektorého jeho časti. V mieste železničnej stanice univerzita a jej budovy a verejný priestor premostujú údolie. Aj keď nie úplne – otázka na diplomantku prečo nepokračuje a neprepája územie, mesto a aj krajinu. V mieste ZOO sa objemy zástavby orientujú kolmo nielen voči doprave ale aj topografii čím naznačujú možnosť interakcie s krajinou, avšak tento vzťah ostáva nedoriešený.

Vedel by som si predstaviť nové hybridné typológie domov, prepájajúcich vo svojich vertikálnych aj horizontálnych objemoch svoj program s krajinou s dopravou a tým vytvárať bohaté mestské rozhrania. Tiež by som si vedel predstaviť urbanistické a architektonické štruktúry, ktoré nielen akceptujú silnú topografiu miesta ale menia svoje charaktery tak aby ju niekedy potvrdzovali a inokedy sa odvážili ísť proti nej, niekedy kriticky a sebedovomo s vlastnými ideológiami a niekedy strategicky prepájajúco.

Predstavujem si preto, lebo diplomová práca tieto momenty v sebe má, len nie sú artikulované a dotiahnuté do polohy, kedy by zámery a ambície začali generovať problémy a nútili by diplomantku hľadať nové podoby architektúry a urbanizmu. Ale možno nemusia. Túto dilemu diplomovej práce ponechávam otvorenú na diskusiu na obhajobe.

V každom prípade považujem prácu za dostatočne zvládnutú na absolvovanie záverečnej obhajoby a ukončenie štúdia a navrhujem hodnotenie C.

Diplomantke prajem úspešnú obhajobu a veľa energie na budúcej profesionálnej ceste.



V Bratislave 31.1.2023

Vít Halada