

Diplomní projekt: Návrh úprav areálu a okolí železničního muzea NTM Praha – Masarykovo nádraží

Atelier: Miroslav Cikán a Peter Buš, FA ČVUT– zimní semestr 2012/13

Autor projektu: Jan Harciník

Autor posudku: Petr Burian

---

Projekt Jana Harciníka je vskutku velké a výživné sousto. Abych jej byl schopen strávit, musím si pomoci rozdělením na dvě menší porcičky.

Tou první je urbanismus místa. Řešení této úlohy by samo o sobě vydalo dostatek živin na samostatný diplomní projekt. Autor se v něm velmi zevrubně zaobírá analyzováním veškerých městských souvislostí. Hledá komunikační vazby, významové a pohledové osy, analyzuje všechny druhy dopravy, celoměstské hodnoty místa. Ve své diagnóze je přesný. Jak známo, ne jeden jazyk má pro centrum města významový ekvivalent ve slově srdce. Jan Harciník zde svojí analýzou nachází velice rozsáhlou část srdeční krajiny bez prokrvení. Jako by infarkt z překotného vývoje a rozpínání města ponechal pacient bez povšimnutí. A jen, aby úplně nezkolaboval, řešil situaci odfláknutým, nahrubo odoperovaným bypassem magistrály.

Cennost oněch analýz spočívá v tom, že autor o ně ústrojně opírá konstrukt logiky životného zapojení železničního muzea do organismu města. S mikrochirurgickou přesností napojuje přetržené cévy. Nahrazuje magistrálu povrchovým městským bulvárem, chytře řeší míru a hierarchii individuální, veřejné a pěší dopravy. Za správně řešené považuji navázání komplexu muzejních budov na tři klíčové osy. Jednou je zmíněný severojižní bulvár, další je navržený klidový zelený pás směřující k Vítkovu a třetí je pak významové ukončení Hybernské ulice. Diplomant zcela přesně pochopil význam průsečíku těchto tří tahů a akcentuje jej čitelným landmarkem – tzn. věží reagující na protilehlou Prašnou bránu.

Co považuji za obzvlášť přínosné je skutečnost, že jakkoli navržené řešení integruje ve svůj optimální cílový stav řadu nákladných (zejména dopravních) staveb celoměstského významu, je v mikrotopu muzea natolik svébytné a nezávislé, že lze začít s jeho budováním prakticky zítra. Může se otevřít, může začít fungovat. Že se ke své ideální parketě v systému pražského muzejního ostrova musí propracovat přes zrušení a částečné zatunelování magistrály, přes vybudování železniční tunelové propojky Negrelliho viaduktu s Hlavním nádražím a podobně, je věc jiná. Vznik logicky integrované nově prokrvené části budoucí tkáně může uspíšení těchto klíčových megastaveb napomoci.

Soustem druhým, neméně kaloricky hodnotným, je pak návrh řešení vlastního muzea železnice. Klíčovou otázkou – pokud tedy umísťujeme muzejní expozici do existujícího komplexu budov a nebudujeme novostavbu – je problematika slučitelnosti takové historické budovy s muzejní náplní. Ano, v budově, která sloužila jako technické zázemí nádraží, je po této stránce nač navazovat. Najdeme tu spoustu cenných autentických prvků se železnicí souvisejících. Ale to samo o sobě nemusí stačit. Pro moderní muzejnictví se svým důrazem na interaktivitu, dynamiku a schopnost vtáhnout návštěvníka, je krom perfektního oprášení a vycídní třeba přidat mnohé navíc. Tím mám na mysli především perfektně fungující prostorovou kostru, na kterou pak lze navěšovat šťavnaté maso vlastní expozice. Má zkušenost praví, že optimální výsledek se dostavuje tehdy, vzniká-li

propracovaný skelet současně s podrobným rozpracováním návrhu instalace. A děje-li se tak v jedné architektské hlavě. Hranice toho, kde končí budování skeletu a kde začíná detailní výstavnický projekt je obecně těžko stanovitelná zkrátka už jen proto, jak moc se obě věci navzájem ovlivňují. Projekt Jana Harciníka myslím předkládá velmi životnou kostru expozice. Člověk by však přeci jen rád zvědavě nahlédl dále až k samotné konkrétní instalaci, bez níž není představa budoucího fungování muzea dokonale plastická. Samozřejmě, na některých místech projektu prosakuje interierové řešení do hmatatelná – například v působivém nástinu expozice ‚ostře sledované vlaky‘, jinde zůstává v letmém náznaku. Zcela pochopitelně. Není v silách jednoho studenta na ploše jediného semestrálního projektu pokrýt tak komplexní úlohu v záběru od urbanismu po detail interieru. Proto musím a chci hodnotit onen skelet, jakkoli bych si přál, aby ještě více ožil instalačními nápady.

Trefou do černého je vytvoření podzemní vstupní haly v prostoru mezi historickými budovami. Kvituji její integrující a organizující funkci stejně jako nečekanou nabídku nahlédnout skrze skleněný strop lokomotivám pod sukně. Hala v podzemí má svou logiku už jen proto, že mašiny do patra zkrátka nedostaneme. K organizaci tras a využití potenciálu přítomných původních atraktorů, jakými jsou hala strojů, vodojem, kotelná či přesuvna není mnoho co dodat. Příkladné je zacházení s originální stavební substancí původního depa. Je dáno mimo jiné zřetelným materiálovým a konstrukčním oddělením, přiznáním vnesených vestaveb, navržených v oceli, skle a betonu. Tuhle hierarchizaci a čitelné oddělení vrstev považuji za úspěšně zvládnutou. Možná mi chybí -čistě subjektivně- pocit ještě větší syrovosti a ‚umazanosti‘ původního depa v kontrastu k novým exaktním konstrukcím anebo mi vůni oleje trochu smazává strojovost prezentovaných renderů.

Obecně nacházím pramálo důvodů k připomínce. Za ne zcela šťastné považuji separování muzejní kavárny mimo placený prostor expozice. Ano, má své opodstatnění v navržené poloze ve vztahu ke dvoru a k ulici, zato citelně chybí například ve vstupní hale. Tak obsáhlá expozice jednoduše potřebuje strategicky umístěný příjemný občerstvovací bod uvnitř – jinak znavený návštěvník uteče a už se nevrátí. Diplomant se vědomě rozhodl nepočítat s tím, že by návštěvník používal k příjezdu do muzea vlastní auto. Sázce na MHD takto v centru rozumím a v podstatě souhlasím, přesto bych se pár automobilistickým výjimkám pokusil vyjít vstříc možnostmi parkování (ať už se jedná o méně pohyblivé nebo o rodiny s dětmi). Lid si žádá být baven! Proto se mi tolik líbí možnost vyparkovat sličnou lokomotivu před vchod a zároveň bych k tomu rád slyšel, že je pomýšleno na možnost víkendové vyhlídkové jízdy historickým vlakem, občasná demonstrace fungování přesuvny a pod. Vše jsou to faktory, které z muzea dělají ‚moderní muzeum‘. Ale to už opět lovím ve vodách instalace.

Musím proto konstatovat, že na obou soustech z kuchyně Jana Harciníka jsem si pochutnal. Návrh shledávám nadstandardně precizně zpracovaným, s neobyčejně širokým záběrem. Přeji porotě dobrou chuť i příjemné zažití a navrhuji stupeň hodnocení A.

29. 01. 2013 Petr Burian