

## **Posudek oponenta diplomové práce**

Autor, diplomant: Lukáš Mejstřík

Název diplomové práce: Praha - Vltavská

Vedoucí práce: Doc. ing. arch Jan Jehlík

Oponent práce: Ing. arch. Jaroslav Zima

FA ČVUT ČERVEN 2013

Zadáním práce byl obtížný úkol v podobě jakéhosi zmrtvýchvstání území okolo Vltavské. Nedávná historie si to s místem vyřídila velmi důkladně, což autor dokumentuje krátkým exkurzem do minulosti. Připomíná se tak i plán z roku 1969, který měl dílo dálniční křižovatky u Elektrických podniků korunovat ještě mostem z Argentinské do Karlína. S tím mělo souviset zboření Holešovické tržnice, která měla být z části nahrazena „čímsi“ a zčásti pohlcena parčíkem pokračujícím do plochy dnešního železničního nádraží. V práci jsou připomenuty významné objekty v okolí. Na jedné straně to jsou zejména kulturní památky, na straně druhé ale i stavby limitující navrhovanou urbání strukturu. Jako příklad je uveden podzemní ochranný systém metra nad stanicí Vltavská, či projekt budoucího nádraží Bubny.

V kapitole širších vztahů se autor věnuje analýze lokality a jejího ukotvení do kontextu města. Pojmenovává rozvojovou plochu bývalého nádraží jako součást centra, obrací svoji pozornost k definici pražských nábřeží jako míst nesoucích vyšší význam, tj. míst vhodných pro umístění kulturních staveb a institucí. Pátrá po návaznostech a vztazích holešovického poloostrova obkrouženého meandrem řeky. Odmítá přetnout „spáru“ neprostupného území mezi Letnou a Holešovicemi diagonálou dopravního spojení, provést takzvaný jím nazývaný „střih“. Zkoumání charakteru lokality ho přivádí k úvahám nad velikostí bloků a určení významných spojení, či nalezení míst vhodných pro nová náměstí. Bývalé vlakové nádraží tak v návrhu zaplňují městské bloky v měřítku odpovídajícím spíše velikosti holešovických bloků.

Na dalších přílohách autor dokumentuje řešení všech druhů dopravy. Zajímavá je železnice, kde je nádraží a valná většina viaduktu cudně skryta a tvoří součást navržených bloků. Železnice tak nevytváří další omezení v území a je nedílnou součástí nové Brazílské ulice, podél které je vedena. V principu se jedná o dopravního řešení navržené ateliéry DUA a CMC ARCHITECT. Tomu odpovídá i zachování mimoúrovňového křížení v předpolí Hlávkova mostu.

Tramvaje zmnožují své trasy uvnitř území a opouštějí nábřeží. Od Strossmayerova náměstí jsou vedeny na Vltavskou sice ve své původní stopě, ale s upravenou niveletou. Jedou tak po normální ulici bez nehezké mimoúrovně, známé v dnešní podobě. Dále pokračují jednou z nových tras přímo středem Holešovické tržnice.

Cyklistická doprava má ve struktuře města v autorově podání své nezastupitelné a jasné místo. Způsob uvažování je doložen nejen ve schématu cyklistické dopravy v širších vztazích, ale (a to zejména) v jeho důsledném užití v následující kapitole architektonického detailu. Zde jsou parametry cyklostezek vykresleny se vši pečlivostí.

V kapitole celkového urbanistického řešení se pod částí koncept skrývá pro mne asi jeden z nejspornějších momentů předkládané práce. Dopravní tepna odkloněná na nábřeží je přestropena a tím se vytváří nový veřejný prostor sahající od hranice navržené zástavby až k břehům Vltavy. Dům hudby, významná kulturní budova, nakračuje směrem k řece. Přes všechnu kultivovanost, s jakou je návrh zobrazen, se nemohu ubránit dojmu, že to bude další „Husákovo ticho“ známé z druhé strany nábřeží. Vjezdové portály a rampy do nich klesající nejsou, alespoň pro mne, žádnou velkou parádou. Také expresivní tvar budovy opisující křivku silnice mne nenechává lhostejným. Zajímalo by mne, jak jsou řešeny vjezdy do podzemních parkingů této budovy. To se ostatně týká všech bloků (domů) zobrazených na plánu 1:2000. Na mnoha místech jsou v okolí budov pouze zklidněné komunikace.

Městské bloky jsou dokumentovány jako jakési megastruktury , jako velké domy. Něco podobného známe v podobě nového Karlína. Tam jsou skutečně postaveny domy ve velikosti celých bloků. Domnívám se, že by práci, stejně jako se zajímá o měřítko veřejného prostoru, slušela i práce s měřítkem zástavby. Na tomto místě si dovoluji ještě malé upozornění na mírný nesoulad výšek objektů a počet jejich podlaží na perspektivě „celkového obrazu území“, vedutě a řezech. Jednou je to sedm podlaží, podruhé šest (expresivní dům) nebo devět, podruhé sedm (fronta bloku před Negrelliho viaduktem).

Ve srovnání s tím je část architektonických detailů velmi profesionální, se snahou o komplexní vyřešení uličního profilu včetně návrhu městského mobiliáře. Autor pamatuje na všechny prvky, které se mohou v prostoru ulice objevit a návrh detailu území doprovází a ilustruje vizualizacemi.

Práce je i přes výše uvedené poznámky zpracována kvalitně. Potěšilo mne, že vyjma jedné expresivní stavby se autor drží tradičního konceptu blokové struktury. Parametry uličních prostorů a náměstí jsou uměřené a příjemné. Velké měřítko přináší do území fasády bloků skrývající železniční viadukt a nové stavby se zdají vyšší, než okolní zástavba Holešovic a Letné. Závěrem konstatuji, že autor zadání diplomové práce splnil.

Navrhuji známku B.

Ing. Arch Jaroslav Zima

V Praze 31.5.2013