

David Procházka ve své diplomní práci navrhoval nový dopravní terminál Dlouhá Míle v Praze 6.

Plánovaná trať z Masarykova nádraží na Letišti Václava Havla je prioritní dopravní stavbou české vlády a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných infrastrukturních projektů v ČR. Cílem je propojit pražské letiště s centrem města a modernizovat stávající jednokolejnou trať mezi Prahou a Kladnem. Na Dlouhé Míli, v rozvojovém území mezi sídlištěm Na Dědině a letišti v Ruzyni, nedaleko Přírodního parku Divoká Šárka, vznikne klíčová pražská dopravní stavba - přestupní uzel, kde se setká železnice na letišti Václava Havla, prodloužení tramvajové trati ze sídliště Dědina, příměstská i městská autobusová doprava a P+R parkování.

Diplomanti se museli popasovat s faktem, že toto území dnes postrádá přirozený urbanistický kontext existující zástavby, limity jsou dány v zásadě pouze sousedícím obchodním centrem Šestka, trasou Pražského okruhu, vedením plynovodu a předpokládaným průběhem koleje nové železniční trati.

Samotnému návrhu předcházela pečlivá a kvalitně zpracovaná příprava, pochopení místa stavby, analýzy existujících dopravních terminálů i seznámení se s požadavky na dopravní stavby dané českou a evropskou legislativou.

David dopravní terminál navrhl jako jeden rozměrný objekt, který se stává středobodem území. Obklopil jej z části kultivovaným veřejným prostorem, do nějž ústí další výstupy z železniční stanice, většinu území pak pojednal jako parkově upravenou plochu reagující na Divokou Šárku, nabízející promyšlené možnosti vyžití a podporující celkové udržitelné řešení návrhu.

Parkoviště P+R autor umístil do celkem 4 podzemních podlaží, která obklopují a podcházejí nástupiště vlakové dopravy. Jedná se o ekonomicky asi nejnáročnější, ale logické řešení, neboť trať je zde plánována zahlobená, současně takové řešení nabízí velký potenciál pro nadzemní část stavby i pro využití okolí, které již plošně náročným parkováním není zatíženo. Potenciál viditelné části stavby David dobře využívá, její nadzemní část je zářícím „chrámem dopravy a obchodu“, jenž by mohl fungovat jako magnet v území a současně jako atraktivní těžiště hromadné dopravy. Transparentní konstrukce pláště, přehledná organizace stavby s osvědčeným hlavním komunikačním křížem, nad tím vším pak výrazná konstrukce střechy s lehce dekorativní strukturou ocelových nosníků jemně odkazující k tradici kvalitních českých nádraží v bruselském stylu, vše podporuje hlavní ideu.

David ve svém návrhu také dobře a v souladu s architektonickým řešením pracuje s aspekty udržitelnosti - je řešeno hospodaření s vodou i výroba energie pomocí fotovoltaických panelů integrovaných jako stínění do proskleného střešního pláště. Konstrukční řešení je funkční a logicky reflektuje požadavky jednotlivých částí stavby.

Aspekt návrhu, o němž by stálo za to dále uvažovat, spočívá patrně v rozhodnutí ponechat některé druhy dopravy částečně mimo samotný terminál, čímž je trochu oslaben potenciál stavby skutečně vše koncentrovat do sebe. Uvolněné území je narušeno smyčkou a odstavy regionální autobusové dopravy, která mohla být z dopravního i urbanistického hlediska řešena ještě čistěji. Rovněž vazba na okolní zástavbu západním směrem působí poněkud „dopravácky“ a snesla by zkultivování.

Formální část

Diplomant splnil předepsaný rozsah práce. Grafická prezentace a formální pojetí diplomní práce jsou na velmi dobré úrovni.

Závěr

Davidovi se podařilo navrhnout fungující a zajímavý dopravní terminál, který by mohl být pro rozvojové území Dlouhé Míle přínosem. Jedná se o kvalitní diplomní projekt založený na pečlivé analytické přípravě a výborné práci v průběhu semestru

Doporučujeme k obhajobě, navrhujeme hodnocení „B“.