

**Věc:** Oponentní posudek na diplomovou práci **Sylvie Teskové** v atelieru **Josefa Mádra**, na FA ČVUT v Praze, téma „**Nádraží v Havlíčkově Brodě**“

Ohromen obsáhlostí analytické části práce, hnán touhou po poznání jejího obsahu a zároveň srážen do kolen vlastní leností, jsem si toto penzum takřka vědeckého elaborátu nechal přehrát google překladačem. Monotónní hlas robotické paní kupodivu navodil atmosféru vlakových nástupišť prošpikovanou zvuky z nádražních amplionů a i díky tomu se stal poslech celkem zábavnou večerní kratochvílí. Obsáhlé množství informací nejen o minulosti a současnosti města včetně detailního rozboru lokality a územního plánu, ale zejména o historii železnice, typologie nádražních budov, výhledu do budoucna tohoto druhu dopravy, o zastaralosti legislativy nutné k navrhování, to vše doplněno bohatým obrazovým doprovodem. Například zmínka, že Správa železnic nechává zpracovat manuál „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR“ ve mně zanechala tichou hrůzu při očekávání nejhoršího. Současné příklady demolice, nešťastných a nevratných modernizací nádražních budov a nahrazování poetických zastávek prefabrikovanými bunkříky, to je záležitost velmi bolestná. Vědomí těchto okolností probouzelo mou obrazotvornost a další vlnu zvědavosti, jak se s těmito fakty Sylvie vypořádá a zda z této nádražně- poštovní výzvy vyjde se ctí.

Baví mě už úvodní leitmotiv práce, kdy se autorka zamýšlí nad tím, co pro ní i pro každého z nás vlaky a železnice znamenají. Z poetických vzpomínek přechází k jasně vytyčeným koncepčním úvahám a východiskům návrhu. Nezbyvá než s ní souhlasit v tom, že nádraží, ať už vlakové, nebo autobusové, ale ideálně umístěná v těsné blízkosti, tvoří jasnou vstupní bránu do města, první či poslední kontakt cestujících s Havlíčkovým Brodem. Úsilí udržet v území všechny stávající provozy včetně integrace pošty je bráno jako samozřejmost a vnese do těchto míst tolik požadovanou pestrost návštěvníků a uživatelů. Sympatická je i snaha či předsevzetí chovat se v poměrně rozdrobeném a jaksí nedokončeném území srozumitelně a tím i chytře a jednoduše.

Na poloostrově sevřeném svazky kolejí staví Sylvie dvě takřka identické, vůči sobě ozrcadlené budovy a propojuje je pěší nadkrytou osou sloužící i jako přemístěné nástupiště autobusů (leč nefunguje pro výstup). Hlavní směr pohybu cestujících je jasně daný pootočeným skeletem budov, který vybízí k přímočarému proplutí. K městu se tento nový dopravní komplex otvírá možná až zkratkovitě pojatým náměstím, kterému by pomohlo třeba kladení velkoformátové dlažby ve směru nosného systému domů. Danou osu pak chápu spíše jako spojnicí obou objemů, která mi umožní projít za deště či prudkého slunečního žáru suchou nohou a bez popálenin. Asi mě trochu dráždí okolnost, že na jejím konci narážím na prosklený (fixní?) roh nádražní budovy, která se k autobusovým stanovištím chová téměř macešsky a odvrací k nim tvář s plnou fasádou skrývající veřejné záchody. Zkrátka, k hlavnímu vstupu do haly musím pokračovat ještě dál, podél té čelní prosklené, vystaven povětrnosti. Na můj vkus až příliš prázdné prostranství je vyplněno náznakem parčíku, který by jistě unesl další dům v tomto nádražním tvarosloví a sám bych ho chápal spíše jako rezervu, než vyšlismus. Kdyby si domy navzájem více povídaly mezi sebou, byly vstřícnější ke svému okolí do boků, možná i více napověděly o své odlišné funkci namísto zahalení do unifikovaného závoje a neidentifikovaly se pouze nápisy nad vstupem, byl bych asi spokojenější.

Strukturováním obou budov návrh reaguje na přirozený pohyb lidí k nástupišťům a tím i směrem od nich cestující navádí k centru města. Dosahuje tím jednoduchou konstrukční strukturou nosných rámců, které tu ponechávají příjemně prázdné objemy (haly, čekárny, obchodní pasáž i centrální podatelnu pošty), onde zase vyplňuje lapidárními vestavbami obslužných provozů (pokladnami, přepážkami, nezbytným obchodním provozem, hygienickým zázemím a schodišti). Návštěvníky nejen usměrňuje přímo k vlakům či autobusům, ale i nechává uvnitř volně proplouvat podél prosklených fasád mezi jednotlivými trakty. V těchto „bočních“ zálivech umísťuje nejen vstupy do uzavřených částí, ale i bankomaty, automaty

s potravinami, skříňky na zavazadla a počítá i s reklamou viditelnou zvenčí. Tím dosahuje vizuálního smogu oproštěných hal, které budiž balzámem na duši cestujícího. Díky převýšení přízemí působí všechny prostory pro cestující vzdušně a velkoryse, otázkou však zůstává, jak je tomu v obslužných provozech, které takovou konstrukční výšku nevyžadují. Ve stejném nosném rastru se na střeše rozprostírají kanceláře, zasedací místnosti a technické zázemí. Ty svou rozposouvanou kompozicí vzdáleně odkazují na řazení vagónů či autobusů a jsou obklopené velkoryse pojatým střešním prázdnem se zelenými i pochozími terasami obehnanými vysokým zábradlím na nosném roštu, které dává budovám jasný tvar. Výtvarně tomuto pojetí rozumím, ekonomicky už méně. Střešní venkovní krajina vyžadující neustálou údržbu je pojata poměrně velikášsky a luxusně na to, že se jedná neveřejný prostor mezi několika málo kancelářemi. Tím se vracím k nakousnuté úvaze, zda by se administrativa nevměstnala do druhého podlaží obslužných boxíků obklopujících haly, čímž by byl umožněn vizuální kontakt pasažérů s vedením instituce, třeba i za cenu jemného přizvednutí střechy. Ovšem rozhodně ne za cenu lynče diplomantky.

Doufám, že Sylvie Tesková nebude chápat mé drobné výhrady jako výplody zatrpklého rozumu, nýbrž jako náměty k zamyšlení či případná témata jednotlivých bodů vlastní obhajoby. I přes ně přetrvává dojem z radostně odvedené práce, která je hodna obdivu nejen díky jasně vyhraněnému názoru. Sylvie v mých očích obstála. Její pilné a hrdinské úsilí doporučuji ocenit akademickým titulem a hodnotím písmenem **B**.



MgA. Viktor Vlach  
e: viktorvlach@viktorvlach.cz  
m: 732 498 861