

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce:

STANICE PRAHA-OPERA

Autor:

BC. ZDENĚK VÖLFL

Zdeněk Vöfl si jako téma své diplomové práce vybral zdánlivě již ověřenou a vyprojektovanou stavbu nové železniční stanice Praha-Opera. Svým přístupem, ve kterém spojil snahu o zajištění kvalitního přestupního uzlu veřejné dopravy a architekta urbanisty řešící kromě funkčnosti stanice, i její okolí, vytvořil velmi kvalitní a novátorský projekt, který výrazně posouvá dosavadní představy o této stavbě a ukazuje odlišnou podobu, jak by tento přestupní uzel a město nad ním mohlo fungovat.

Autor ve své práci propojuje profesi architekta s dopravním inženýrem a vytváří tak velmi hodnotné dílo, které dokazuje, jak je důležité z pozice architekta vnímat i ostatní inženýrské profese, což autor nepochybně zvládá. V práci je velmi dobře vyhodnocen obrovský potenciál této železniční stanice a tomu odpovídá i návrh urbanistické struktury a jejího využití. Funkčnost, kvalita a udržitelnost návrhu jsou hodnoty, které se dílem táhnou jako červená niť.

Jeden z cílů diplomové práce je vrátit městu prostor, který byl v minulosti využit pro dopravní stavby, respektive se stal zbytkovým prostorem v okolí těchto staveb, což bylo bezesporu splněno. Návrh vytváří prostor s vysokým potenciálem, který může pomoci dnešnímu okolí. Tvarosloví a měřítko navrhovaných objektů dle mého názoru odpovídá lokalitě. Za zajímavý leč kontroverzní považuji návrh zastřešení celého jižního zhlaví železniční stanice Praha hlavní nádraží, které má bezesporu funkci v rámci navrženého urbanismu a kvality veřejného prostoru, na druhou stranu vzhledem ke své velikosti a nutnosti budovat rozsáhlé konstrukce zastřešení kolejí bude i velmi finančně náročné a je tedy otázka, zda pouze využití pro otevřenou platformu dokáže tyto náklady ospravedlnit. To však není předmětem práce a výše uvedené tedy nijak nesnižuje kvalitu díla. Navržená struktura města umožňuje dostatečnou flexibilitu a splnění všech funkcí, které město od tohoto prostoru očekává.

V diplomové práci je navržen doposud na české železnici nevídaný prvek dvou nástupních hran u jedné koleje umožňující větší míru krátkých přestupů a rychlejší výstup a nástup cestujících do soupravy. Na druhou stranu je škoda, že toto nově navržené „prostřední“ nástupiště není přímo napojeno na výstupy ze stanice, což snižuje jeho využitelnost a může být pro cestující matoucí. Velký přehled v řešené problematice však autor sám dokládá rozбором tohoto řešení s upozorněním, že toto řešení není v souladu s českou legislativou.

Velmi odvážnou myšlenkou návrhu je tuto stanici realizovat hloubenou technologií a nutnost asanovat část stávající trasy metra C. Tímto přístupem však Zdeněk Vöfl dosahuje daleko funkčnějšího a kompaktnějšího přestupního uzlu, snižuje rizika spojená s realizací stanice a pravděpodobně i celý projekt zlevňuje. Tímto dle mého názoru prokázal, že dokáže problém řešit nekonvenčně a hledat to neoptimalnější řešení, které by na první pohled mohlo být zavrženo. Schopnost hledat různá i na první pohled komplikovaná řešení a následně je i kriticky vyhodnocovat, považuji nejen pro architektonickou profesi jako velmi důležitou.

Myšlenky, které jsou obsaženy v diplomové práci jsou dle mého názoru natolik odlišné ale kvalitní od sledovaného konvenčního návrhu stanice, že věřím, že se tato diplomová práce stane jednou z dalších

diskutovaných variant v rámci přípravy tohoto projektu, která v současné době probíhá. Toto jen dokazuje kvalitu představeného návrhu. Práce otevírá témata jako kvalita přestupní vazby či návrh dopravní stavby na základě potřeb lidí, nikoli strojů a dopravních prostředků. To je bohužel v dnešní době stále v podmínkách českých dopravních staveb poměrně ojedinělý přístup. Z tohoto pohledu práci považuji za velice hodnotnou, neboť se snaží změnit paradigmatu spojená s navrhováním českých dopravních staveb.

Práce je zpracována pečlivě, jako příklad mohu uvést i doplňující posudek pana Ing. Hasíka, který potvrzuje reálnost návrhu. Pro dokreslení uvádím alespoň poslední větu z jeho posudku: „Přínosy, které stavba představuje pro komfort cestujících a zkrácení cestovních a přestupních časů a vzdáleností, jsou imponantní a věřím, že dojde k realizaci díla dle návrhu“ se kterou se ztotožňuji.

Po formální stránce neshledávám v diplomové práci žádné chyby. I když v diplomové práci autor občas užívá termíny, které nejsou zcela odborně přesné, to nijak nesnižuje odbornou úroveň této práce a jen poukazuje na fakt, že se jedná o práci studenta architektury a nikoli dopravního inženýra. Student splnil podrobné zadání a cíle práce, a proto diplomovou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji hodnocení:

A (VÝBORNĚ)

V Praze dne 4. 6. 2021

Ing. Lukáš Tittl

K diplomové práci mám tyto otázky:

Jaká největší rizika spatřujete při eventuální přípravě Vašeho návrhu?

Jak výrazně se liší přestupní vazby ve Vašem návrhu mezi jednotlivými druhy dopravy, oproti původně sledovanému řešení?