

Oponentský posudek diplomové práce

autor, diplomant: Max Goldberg

ateliér: Hradečský - Hradečná

název diplomové práce: Most Intelligence

FA ČVUT, AR 2022/2023, ZS

oponent: Ing. arch. Jakub Kochman

Zadání a práce s podklady

Téma práce považuji za zajímavé a dobře zvolené s ohledem na to, že propojení břehů v tomto místě a jednotlivé vazby na územní celky a infrastrukturu jsou málo řešené.

Klíčovým bodem práce je ověření polohy nové železniční stanice na trase mezi stanicemi Praha-Zahradní Město a Praha-Radotín. Nový Metropolitní plán navrhuje tuto zastávku přemístit asi o kilometr východně oproti platnému územnímu plánu hl. m. Prahy do lokality Ve Studeném. Tato poloha nabízí výhodu spojení obou tratí v jedné stanici na stejné výškové úrovni a lepší obsluhu lokality. Mnohem cennější je ale důležitý dopravní uzel v Braníku i za cenu „zdvojení“ stanice na různých výškových úrovních. Železnice je v současnosti koncipována jako bariéra, kterou je nutné překonat podchodem nebo lávkou a to i mezi jednotlivými kolejemi. Zde se shodují s autorem na poloze „nové zastávky Braník“.

Velkým potenciálem nově vzniklého dopravního uzlu je také odbočka z plánovaného železničního tunelu Praha – Beroun, která ještě násobí důležitost přenesení části přepravované kapacity na pravý břeh Vltavy a odlehčení Smíchovskému nádraží.

Lávka

V referencích a koncepčním řešení samotného návrhu lávky pro pěší a cyklisty jsou zhodnoceny možné varianty provedení jak z pohledu funkce a estetiky, tak i z pohledu konstrukčního a ekonomického řešení. Patrným zásadním limitem pro zvolení finální varianty je samotná výška mostovky nad zemí v místech možných připojovacích uzlů a také limity samotných břehů. Samotné řešení lávky působí jako by ke stávajícímu mostu přirozeně patřila. Cortenové věže dobře řeší napojení na důležitá místa na povrchu, avšak ze vzdálenějšího pohledu působí trochu těžkopádně oproti elegantní konstrukci mostu a lávky. Materiálové řešení je korespondující se stávajícími konstrukcemi, je nadčasové a věčné. Nejslabším místem lávky je vyústění v Malé Chuchli, kde by v současném stavu rampa končila ve vozovce.

Dopravní uzel Braník

Provozní vazby na přestupu mezi navrženou stanicí a stávajícím dopravním uzlem jsou zkráceny na minimum, avšak daly by se zlepšit drobnými úpravami, které by zlepšily komfort užívání převážně osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, ale také by zkrátily přestupní čas v celém dopravním uzlu. První úpravu vidím ve zmenšení rozdílu výškové úrovně nástupiště a podchodu, který v tuto chvíli generuje poměrně dlouhou rampu. Je možné snížit světlou výšku podchodu a teoreticky také tloušťku konstrukce železničního spodku a ušetřit tím alespoň několik jednotek metrů délky rampy? Druhou možnost vidím ve „věži Braník“, kde by bylo vhodnější navýšit počet výtahů namísto velké kapacity jednoho velkého výtahu. Samotné osobě se sníženou schopností pohybu a orientace by zde nejspíše chyběla také možnost překonat úroveň mezi terminálem MHD Braník a nádrží Braník bez použití výtahu. V místě „nové zastávky Braník“ bych jako cyklista uvítal možnost dostat se z mostní lávky až k výtahu ve „věži Braník“ bezkolizně s pěšími čekajícími na nástupišti. Bylo by zde takové řešení možné?

Závěr

Diplomant splnil zadání a práci zvládl. Předložil celistvý návrh s jednotným architektonickým výrazem včetně pochopitelné, fungující a přehledné výkresové dokumentace v graficky ucelené podobě. Zvolený postup jednotlivých řešení je srozumitelný a odborná úroveň práce je dobrá. Oceňuji také práci s informačním systémem, který by měl být součástí každého takového návrhu.

Práci doporučuji k obhajobě a hodnotím klasifikačním stupněm B.

V Praze, dne 31. 1. 2023

Ing. arch. Jakub Kochman

