

Diplomant\_Bc Nikoleta Slováková  
Názov práce\_Negrelliho viadukt: město na kolejích  
Vedúci práce\_prof. Petr Hájek  
Ústav III.  
FA ČVUT v Praze, 2017/18

#### Téma:

je podnetná v tom, že dopravná stavba – prvý pražský železničný most cez vtedy nezregulovanú Vltavu, ktorý je v rekonštrukcii – sa stáva impulzom aj organizujúcim prvkom a miestom návrhu. Na jeho kamennej stavbe sa používali moderné parné zdvíhacie zariadenia, bol teda inovátorský ako stavebný proces aj jeho výsledok. Navrhnutý po skúsenostiach s veľkou povodňou je viadukt dodnes pozoruhodným dielom. Téma teda mimo iné je, ako sa rekonštruovaná pamiatka aj železničný systém prepravy stanú iniciátormi súčasnej architektúry tejto časti Prahy.

#### Koncept a návrh:

autorka sa inšpirovala mimo iné ruským konštruktivizmom, ktorý chápal vzdušnú aj pozemnú a vodnú dopravu ako reformujúce sily s cieľom spojiť inžinierstvo s architektúrou a urbanizmom. Nevybrala si tento impulz aby ho napodobnila ani nekriticky opakovala, ale vyrovnáva sa v súčasnosti s otázkami, ktoré položil: aký vplyv na dez/urbanizáciu mesta a krajiny má masová a zrýchľujúca sa doprava? Ale v návrhu diplomantky je už železnica osou súboru stavieb aj s kultúrnou a komemoratívnou funkciou. Infraštruktúra je teda hybnou silou s technickou, ale aj kultúrnou a umeleckou hodnotou.

Diplomantka rešpektuje Negrelliho viadukt aj stávajúce technické, športové a kultúrne stavby ostrova Štvanice (predtým Velké Benátky) a stavia iba v tesnej spojitosti s železničnou infraštruktúrou, čo sa na prvý pohľad môže zdať ako presný opak toho, čo má súčasný architekt a urbanista v hektickom a preľudnenom meste robiť. Ale zvolená infraštruktúra je v rekonštrukcii a pribúdajú jej nové technické aj akustické (tlmiace) vrstvy, čo ukazuje na jej stále aktívnu a pritom meniacu sa rolu v meste. Napokon, aj dopravný prostriedok je, ako tvrdil filozof Jan Patočka, priestorom bytia na zemi a obývania zeme v tom najvšeobecnejšom zmysle slova.

Takže vedľa, pod aj nad železnicu diplomantka navrhuje ďalšie štruktúry, ktorým prospieva že ich obsluhuje železnica a sú vlastne hybridmi rozmanitých zdvíhacích alebo montážnych strojov-stavieb. Najpodnetnejšie sú podľa mňa tam, kde už v tejto fáze projektu dávajú najavo, že podobne ako železnica aj ony sú procesuálne: reagujú na pohyb alebo sa sami pohybujú: sú to hlavne tie stavby, ktorých súčasťou je preprava a montáž: parkovanie s automatickými zakladačmi, múzeum lokomotív s portálovým žeriavom, vkladanie a vykladanie elementov (robotickými ramenami v prekladisku). Spornejšie sa mi zdajú tam, kde sa iba stohujú kontajnery (zrejme dočasného) bývania a administratívy v pridávateľných a odoberateľných moduloch. Tie podnetnejšie overil už japonský metabolizmus prelomu 50. a 60. rokov aj neuveriteľné množstvo súčasných polo-squatterských iniciatív v mestách sveta.

Hodnotenie:

Dalo by sa polemizovať o množstve rozhodnutí a detailov, ale beriem návrh ako skupinu stavieb. Ako taký sa mi projekt javí veľmi dobrý po funkčnej aj priestorovej stránke.

Mám ale aj niekoľko pochybností: napríklad aký je dôvod odlišovania budovy galérie sochy od galérie maľby? – hoci chápem, že každá má navrhnutý iný spôsob horného osvetlenia... U Kahna aj u Aalta bol systém horného osvetlenia ich galérií umenia predmetom ich originálneho autorského návrhu a v istom zmysle aj technického riešenia, ktoré radikálne spoluurčili priestor, svetlo aj spôsob inštalovania v galérii...

Diplomantka (asi aj s ohľadom na rozsah navrhovaných stavieb) použila známe a overené riešenia horného osvetlenia nepochybne vhodne, ale nie vyslovene autorsky ani inovujúco: tak trochu ako určité slohové či štýlové rozhodnutia (medzi Kahnom a Hejdukom). To nie je problém, iba by sa s ohľadom na tému dalo očakávať radikálnejšie premyslenie spojenia súčasnej robotiky, stavebnej mechaniky a fyziky aj materiálových možností: teda aj nejaké stavebne inovujúce postupy a výsledky (napríklad pri návrhu zdvíhacích plošín knižnice, atď). Otázka je tiež: v akom zmysle sú tieto budovy galérií strojmi? Dopravia sa k nim diela po železnici, ale je súčasťou budov ešte nejaký iný, povedzme inštalačný mechanizmus?

Mohli by byť niektoré z navrhovaných budovy aj interaktívne či participatívne? Napríklad s preprogramovateľnou robotikou?

Aký vplyv má linearita železnice na prevádzku aj centrálny a longitudálny priestor stavieb?

Diplomantka splnila všetky náležitosti zadania, úvodný rozbor aj koncept sú sformulované jasne a výstižne. Prácu ako systém uvažovania považujem za veľmi inšpirujúcu, jednotlivé návrhy stavieb by chceli spoluprácu s tímom inovátorov... Červená farebnosť (ktorá by zrejme nebola tak totálna) ma znepokojuje menej, ako dekoratívnosť niektorých rozhodnutí a riešení. Nie že by železnica a stavby na nej nemohli byť dekoratívne či krásne... Ale zaujímalo by ma, ako autorka chápe ich krásu v kontexte súčasných technických inovácií v meste a krajine... S ohľadom na povedané navrhujem prácu na obhajobu a hodnotenie **B (veľmi dobre)**.



Bratislava, jún 2018

doc. Ing. arch. Monika Mitášová, PhD.