

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

---

### POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

**AUTOR, DIPLOMANT:** PETRA KREJČÍ AR 2018/2019, ZS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:** (ČJ) KOMPOZICE A POTENCIÁL MĚSTA OPAVY  
(AJ) COMPOSITION AND POTENCIAL OF CITY OPAVA

---

**Vedoucí práce:** prof. Ing. arch. Roman Koucký  
ústav: ústav nauky o budovách 15118

**Oponent práce:** Ing. arch. Petr Stanjura

---

#### POSUDEK:

Vysoké ambice posuzované diplomové práce jsou jednoznačně vepsány už do jejího samotného názvu.

Analytická část je zpracována ve všech zásadních kapitolách podrobně a lze říci, že komplexně. V kapitole o obrazu města, která není pojata, jak by mohlo zavádět, dle analytických metod Kevina Lynche, a v navazující kapitole o historii lze spatřovat menší rezervy v několika aspektech. Vybrané záběry „tíše a bez komentáře“ ilustrují „rub a líc“ zejména jádrového území. Pro úplnost poněkud chybí fotodokumentace ze 3 předměstí, Kateřinek, Kylešovic a Jaktaře, jednak ze současnosti, tak zejména z dob před „asanací“. V těchto lokalitách najdeme pouze relikty původních struktur, přičemž projev modernistických struktur je dobře patrný v panoramatech města, které jsou práci předloženy. V analýzách není na jediném místě akcentován význam zásadní sociodemografické skutečnosti, a to poválečného odsunu obyvatel hlásících se k německé národnosti a předcházející genocidy Židů. Přitom právě tato etnika byla po staletí nositeli a tvůrci identity města. Na tento fakt mohl navázat detailněji zpracovaný popis „genia loci“ s vypíchnutím ikonických staveb, i širší typologie staveb, tvořících základnu funkce reprezentace. Jako malý deficit lze dále považovat absenci nástinu či vyhodnocení perspektiv modernistických sídlišť. Lze totiž nalézt výrazné rozdíly v kvalitě sídlišť Kateřinky-východ, Kateřinky-západ, Kylešovice-17.listopadu, Kylešovice-Liptovská, sídliště „Split“ na Olomoucké ulici, včetně některých parciálních modernistických skupin, např. na ul. Krnovské. Vyhodnocení, zda a která sídliště se mohou stát vnitřními periferiemi s hrozbou sociální exkluze, už by bylo asi nad rámec práce.

Se závěry analýz, které tvoří přechod ke konceptu řešení, je nutno souhlasit. Za zdůraznění by stál fakt, že Opava drží prvenství v České republice, i ve střední Evropě, co se týče měst s nejhustší sítí velkých obchodních center, a ty jsou samozřejmě na okraji města.

Samotné principy návrhu jsou s dobře artikulovaným odůvodněním soustředěny na střed města.

Za jakousi skrytou tezi či nevyslovený axiom celé návrhové části diplomové práce lze považovat zacílení na doplnění stávající struktury, zahuštění, v souladu s konstatováním o „bílých místech s největším potenciálem území“, za současného východiska, že práce de facto nijak neproblematizuje status quo existujících struktur a objemů. Zde je na místě ptát se po motivu. Je to obava z ušpinění se či kontaminace případnými kontroverzními demolicemi? Obava ze stržení pozornosti na toto nepopulární „odebírání“ hmoty? Na jaký časový horizont je tedy potenciál města v diplomové práci zacílen?

Kompozice města v místě, které je zahrnuto mezi tři hlavní priority návrhu, tedy provázanost centra s řekou, byla významným způsobem utvářena přítomností městského náhonu. V jinak kvalitním rozvedení návrhu není tato skutečnost, pokud ji oponent nepřehlédl, nijak akcentována, dokonce ani graficky znázorněna, a městský náhon a jeho potenciál pro současnost není tedy pojednán.

Dalším dobře uchopeným koncepčním principem návrhu je ucelení hradebního okruhu. Ten není z hlediska stability a prostorových charakteristik v žádném případě homogenní. Od Náměstí Republiky po křižovatku s ulicí Jánskou u bývalé Obchodní a živnostenské komory lze považovat tuto část za rozhraní jádrového území a dvou stabilizovaných částí města, tzv. Labitzkého města s blokovou měšťanskou zástavbou a Kylešovského kopce, „howardovského“ zahradního města. Severní dvě pětiny bývalého hradebního okruhu je však rozhraním s převažujícím nestabilizovaným územím, což je dáno překonanou industriální funkcí této oblasti až k řece.

V koncepčních principech návrhu, které doplňují zástavby v centru lze postrádat vymezení se k solitérní moderní výškové zástavbě překračující výrazně hladinu okolní zástavby. Jedním z takových solitérů byl i v roce 2015 zdemolovaný administrativní objekt Ministerstva zemědělství ve vnitrobloku za Slezankou. Téma vnitrobloků obecně, zejména v jádrovém území, má samo o sobě značný potenciál. Návrh v tomto pohledu, dá se říct, příliš nerezonuje se středověkou předválečnou hustotou zástavby. Nerevokuje kompletně dramatické urbanistické proměny, posuny mnoha uličních front, změn tvarů celých náměstí. Nenabízí tak vyčerpávajícím způsobem případné formy pro tento potenciál využití. Takovým zahuštěním je zcela určitě vbudování „Společenského a obchodního centra Breda & Weinstein“ do bývalého měšťanského pivovaru, jehož otevření v roce 2012 bylo paradoxně doprovázeno uzavřením těsně přiléhajícího a skomírajícího slavného obchodního domu Breda z roku 1928.

V prolínajících se kvalitně zpracovaných kapitolách *Sít veřejných prostranství a Diametry zelené infrastruktury* mohla být rovněž pojednána charakteristika spojujících linií s jejich hierarchizací a případně s akcentem na vytvoření (či obnovení zaniklých) několika základních „zelených boulevardů“. V kapitole *Osy a průhledy* lze tyto sice správně zvolené principy nahlížet v jisté míře jako mechanicky provedené. Několik silných a originálních momentů práce jsou v návrhu nového veřejného prostranství u nádraží Opava-východ, dále veřejného prostranství u Karnoly, i „hrátky“ s kolonádou v parku. Absence pojednání dopravy v klidu na hradebním okruhu i v jádrovém území, přičemž jsou na Náměstí Republiky, v Sadech Svobody a u východního nádraží zamýšleny parkovací objekty a jsou navíc ukotveny v ÚP, je také malou rezervou návrhu. Práce se vyjadřuje o potřebě dotvoření tzv. středního okruhu a uvádí správně, pravděpodobný menší dopad dobudování všech částí obvodu města na pokles vnitřní dopravy. V tématu „silnice“ versus „ulice“ se nejpalčivěji projevuje tento dramatický posun u Zemského archivu, bývalé Jezuitské koleje. Tato novodobá poválečná dopravní „zkratka“ proklála „pragmaticky“ jádrové území města, obzvláště s přihlédnutím k faktu, že severovýchodní bastion hradeb byl až v místě dnešního zimního stadionu. Proměna silnice zpět v ulici, nota bene, když se jedná o silnici I.třídy I/46, čemuž, bohužel, odpovídá i vlastnictví

pozemků pod těmito komunikacemi, nenastane ani inspirativním návrhem doplnění zástavby v tomto místě. Nastínění, jak by mohl fungovat ucelený „ring“, např. s uzlem u Karnoly nebo propojkou mezi Náměstím Republiky a křižovatkou ulic Nákladní a Oblouková. Pro takové úvahy by byla právě zapotřebí simulace odstranění problematické zástavby. Jistě by bylo velmi zajímavé zhlédnout tuto redukci Opavy uceleně až na jakýsi „schwarzplan zero“. Ty souvislosti jsou v projektu obsaženy velmi skrytě. Lze pak tento potenciál vnímat jen odborníkem nebo alespoň poučeným laikem?

Diplomová práce má nepopíratelné charisma, vysokou úroveň zpracování v celistvém záběru, kvalitní grafickou úpravu, málo balastu a vysoce kultivovaný fyzický model. V rozsahu jednoho semestru se jedná o „velkolepý elaborát“. Zadání, *definování potenciálu města Opavy; doplnění struktury města s definováním klíčových staveb; stanovení celkové prostorové kompozice města s historickými i budoucími dominantami; pro jednotlivé lokality doplňující kompozici města bude specifikován charakter*, bylo splněno. Použitelnost projektu pro další navázání ve směřování či další podrobné rozpracování je nepopíratelná.

Diplomovou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji klasifikaci známkou B.

V Opavě dne:

1. 7. 2019

Ing. arch. Petr Stanjura

