

V Praze dne 19.1.2019

Fakulta architektury ČVUT, Ústav navrhování II.

Posudek vedoucího školního atelieru

Diplomní projekt – Ladislav Kaduk - Parkovací dům Holešovice

Ladislav Kaduk začal svoji práci studiem historie Holešovic. Považuji za velmi vyspělé, že se během diplomního semináře nejdříve pokusil pochopit místo - městskou část s jejím překotným vývojem - a až následně se rozhodl pro konkrétní téma projektu - parkovací dům. Toto rozhodnutí bylo dobře podložené historickým vývojem lokality až do současnosti a analýzou dopravní situace.

Ladislavův výběr místa jako důležitého dopravního uzlu je zcela jistě správný. Setkávají se zde hlavní severní přístup do metropole pro automobilovou dopravu, nedaleké napojení na tunely městského okruhu, stanice metra, nádraží městských autobusů, vlakové nádraží pro příměstské i dálkové vlaky a zastávky tramvají. Přeložení tramvajové trati se projeví velmi příznivě přiblížením současně nevhodně umístěných zastávek směrem ke Trojskému mostu - v tomto návrhu nově blíže k dopravnímu uzlu. Také to, jak návrh dotváří blokovou městskou strukturu, považuji za dobré. Vlastní návrh stavby místa dává jednak jeho primární náplň - parkovací dům, ale zároveň více než polovina parteru je navržena jako uliční parter s komerčním využitím - obchody, kavárnami, případně občanskou vybaveností.

Řešení garáží se dvěma vnějšími oddělenými rampami pro vjezd a výjezd je dobré a vzhledem ke kapacitě stavby považuji koncepci za vhodně zvolenou. Objezdná vnitřní vzdálenost od rampy k rampě je krátká. Konečné řešení vybrané z několika variant je prostorovým (investičním) a uživatelským kompromisem. Vzhledem k tomu, že se jedná o diplomní projekt dopravní stavby, považoval bych za vhodné, aby poloměry otáčení, podjezdné výšky a průjezdné šířky byly popsány a uvedeny konkrétní odkazy na příslušné normy. Při studiu příslušné ČSN (736058) docházím k závěru, že je projekt v zásadě v pořádku. Nejasné mi zůstávají jen poloměry otáčení při nájезdu na šikmé rampy. Místo napojení parkovací plochy na radius rampy se zdá příliš úzké. Právě výkres, kde by byly poloměry otáčení zakresleny by vysvětlil, jestli je tu dost místa, chybí tu podrobnější kóty. Kvituji navržením vedlejšího prakoviště pro vozidla s LPG pohonem, to je častý deficit současných velkokapacitních garáží, nicméně současná legislativa požaduje minimálně 10% těchto stání vzhledem k celkové kapacitě garáže.

Objekt zahrnuje dostatečný počet stání pro vozíčkáře i parkování pro rodiče s dětskými kočárky.

Vnější tektonické řešení stavby: Nejkrásnější je celý objekt ze zadní strany - dlouhé protiběžné rampy mu opravdu „sluší“. Nerozumím ale tomu, jakou souvislost má tektonika parteru (dlouhé nízké oblouky a konické sloupy) s navazujícími podlažními. Jemné zvlnění omítky ve výšce parteru je jistě zajímavým motivem, připadá mi ale zvláštní, že vlnovka třeba neobíhá k ostění oken a zůstává ukončená v hraně nebo že ostění portálů parteru není jinak tektonicky formulováno. Zde vnímám, že projekt by potřeboval více času a péče.

Vzhledem k výše uvedenému hodnocení práce, jejích silných stránek i slabín, doporučuji projekt k přijetí a navrhuji hodnocení známkou „C-D“.

MgA. Jan Světlík - odborný asistent v atelieru Seho - Světlík

