

oponent: Ing. arch. Jan Alinče  
Na Zavadilce 9a/2577  
CZ 160 00 Praha 6  
T. +420 728 484 499  
E. alince.jan@gmail.com

**České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta architektury**

vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer  
autor: Bc. Matúš Berák  
název: Ulica P. O. Hviezdoslava v Žiline

Praha, 9.června 2019

## **Oponentura diplomové práce Bc. Matúš Berák**

Zadáním diplomové práce Matúše Beráka bylo urbanisticky i architektonicky vyřešit problematickou část města Žiliny v okolí ulice P. O. Hviezdoslava a nově navrhnout formálně nebo stavebně technicky nevyhovující objekty železničního a autobusového nádraží. Autor se potýkal s obtížným úkolem urbanisticky vystavět podmínky pro budoucí stavební zásahy, a zároveň adekvátně architektonicky zvládnout zvolený rozsáhlý polyfunkční objekt. Pozici na pomezí mezi ryze urbanistickou vizí a dílčím architektonickým detailem zvládl přesvědčivě, i když by mu možná zúžení záběru práce dopřálo více času a sil na detail navrhovaných staveb i veřejných ploch, které v některých svých částech působí schematicky. Nutno dodat, že práce je svým rozsahem výjimečná a úspěšně by, dle mého názoru, vydala na projekty dva.

Diplomová práce je rozdělena na tři části - na část rozborovou, urbanisticky koncepční a metodickou a na ni navazující architektonický návrh dvou veřejných ploch a rozsáhlého polyfunkčního objektu integrované stanice.

Analytická část je zpracovaná velmi zodpovědně, autor očividně čerpal z dlouhodobé vlastní zkušenosti. V textu popisně, pragmaticky, ale zároveň přirozeně a lidsky definuje východiska pro budoucí práci, strategický rámec, problémy i potenciál místa.

V urbanistické vizi pro zadanou lokalitu autor vychází z předpokladu, že železniční kolejiště, vytvářející zřejmou bariéru rozvoji města atraktivním směrem, bude zahloubeno pod zem, což je jedna-z představ prezentovaných v oficiálních dokumentech města. Ta je ovšem výsledkem odborného workshopu a není zanesena do strategických dokumentů, zůstává tedy zatím pouze vizí budoucnosti. Její realizovatelnost je obtížně zhodnotitelná. Na akademické půdě je ale zcela adekvátní pracovat s informací dále a prověřit její možnosti.

Autor v návrhu úspěšně odhaluje a definuje ozdravné kroky pro město. Dosažení atraktivní hranice města, respektive živého kontaktu s okolním přírodním prostředím, vyžaduje dle autora doplnění a propojení jeho vnitřní struktury. Souhlasím. Doplnění nedokončené blokové skruktury s pevně definovanou uliční čarou, v souladu se stávajícími soliterními stavbami sportovišť, hodnotím kladně. Nově vznikající nábřeží řeky Váh je, jak sám autor přiznává, řešeno pouze schematicky, velkým úkolem do budoucna by bylo dořešení právě této zóny, která je dnes téměř nevyužita. Zda-li by součástí výstavby bylo i architektonizování dnes přírodního břehu, nebo by řeka zůstala po obou stranách ve své ryzí podobě, by mohlo být tématem další rozsáhlé studie.

Součástí projektu je i pečlivá metodika práce s nově navrženým veřejným prostorem aplikovatelná i v širším okruhu navazujícím na historické jádro města. Autor správně definuje materiálovou škálu v parteru, formáty a skladnost dlažeb, koordinuje pozice mobiliáře i technických prvků. Prezentace je velmi systematická a téměř připravena k okamžité aplikaci. Zhodnocení navržených uličních profilů je spíše úkolem pro dopravního inženýra.



V části práce věnující se architektonickému návrhu autor prezentuje dva navzájem navazující veřejné prostory: Předstaniční náměstí podél stávající architektonicky hodnotné výpravní budovy železniční stanice z první poloviny 20. století a Náměstí Vrba & Wetzlera kolmo ve směru od centra města k nábřeží řeky.

Prostor před železniční stanicí je dnes neadekvátní. Neexistuje zde ucelený klidový prostor. Autor pokorně navrhuje očekávané, osvobozuje předprostor stanice a upravený ho ponechává k pohybu, průjezdu, volnému využití. Prostor přímo před vstupem do nové integrované stanice je ponechán zcela volný, zastávka MHD je vhodně umístěna na lehce stranou hlavnímu průčelí. Ocenil bych trochu více detailu, nebo přeci jen náznak zónování ploch, který by možná více přiblížil prostor lidskému měřítku. Zvolené prostorové zobrazení liniovou perspektivou mi přijde trochu nešťastné. Řešení parteru a volba povrchů totiž vyžadující také velkou citlivost pro reálnou texturu a její působení. Čistě prakticky mi chybí koláž nebo zákres do fotografie, nejlépe před zásahem a po něm, kde by změny vynikly nejlépe. Naopak popisná nadhledová čarová axonometrie funguje výborně.

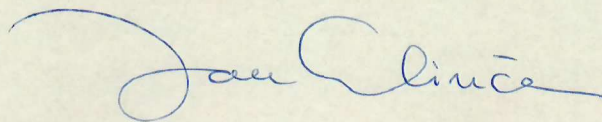
V případě náměstí Vrba & Wetzlera, které autor staví do protiváhy formálnímu náměstí před stanicí, si nejsem jistý zvolenou rétorikou. Můj dojem je právě opačný, zatímco náměstí předstaniční je i při své prázdnotě stále poměrně prostorově komplexní a funkce se přirozeně mísí, ve druhém případě mi kompozice přijde strnulá, velmi formální - jakoby v očekávání davů. Autor se potýkal s omezením možností výsadby vzrostlé zeleně na přestřešení podzemního kolejiště, nicméně zavěšenou lanovou konstrukci pro popínavé rostliny hodnotím jako nešťastnou. Neumím si představit, jak by působila ve výšce 10m a při rozponu 40m. Oblíbená náměstí nebo parky přestřešené zelenou korunou těžší ze skutečnosti, že zeď nejen stíní, ale i prostor zintimňuje. Obávám se, že naznačené sloupové nesoucí zátěž zelené střechy by v prostoru působilo stožárovitě. Opět mám pocit, že chybí citlivější zónování vymezených částí, možná i větší detail.

Myšlenka integrace obou stanic, železniční i autobusové, je zajímavá a z mnoha důvodů efektivní. Autor vymezil plochu pro integrovanou stanici jedním velkým městským blokem navazujícím na stávající železniční stanici a přilehlé historicky hodnotné stavby. Právě stávající výpravní budova železniční stanice by měla i do budoucna tvořit těžiště nového funkčního celku. Autor se rozhodl řešit integrovanou stanici jako městský blok s různými funkcemi v jednotlivých křídlech. Ve vnitrobloku je poté umístěna centrální hala a značná část plochy je otevřena do kolejiště. Původní budova železniční stanice je v návrhu památkářsky ošetřena, rekonstruována a část její dispozice upravena pro její fungování jako čistě reprezentativního vstupního objektu stanice. Potřebné zázemí nalezne místo jinde. Návrh je velmi komplexní, autor úspěšně pracuje s rozdílnými funkcemi, stávající strukturou různých kvalit a významu. Polemizovat by se dalo s navrženým celoplošným zastřešením vnitrobloku. Z mého pohledu je takto velkorysé řešení neadekvátní podmínkám města této velikosti, respektive je to motiv používaný spíše v metropolích. Pro představu plocha zastřešení přibližně odpovídá 2/3 plochy Václavského náměstí a je přibližně srovnatelná s rozsahem zastřešení kolejiště a centrální haly hlavního nádraží v Berlíně.

V rámci integrované stanice autor prověřuje také dispozici autobusového nádraží, které vyplňuje severní křídlo bloku. Dále je v dispozici i výrazu fasád naznačeno západní, administrativní křídlo. Pozastavil jsem se nad malou hloubkou křídla, která činí pouze 9,6 metru. Autor nachází důvody pro toto rozhodnutí ve specifickém kompozičním navázání na stávající výpravní budovu, nicméně i případné citlivé řešení spojení obou budov by dle mého nemuselo ovlivňovat křídlo novostavby v celé jeho délce. Pokud bych chápal malou hloubku křídla jako součást konceptu, pak bych doporučoval těžit maximum z toho vyplývajících benefitů jako je „průhlednost“ stavby, zejména při autorově návrhu fasády penetrované oboustranně shodně. Například při důsledné volbě bezchodbového open office uspořádání s vertikálními jádry by mohlo navržené řešení přinášet nečekané efekty.

Autor v práci projevil výjimečnou znalost dané lokality a citlivost k jejím potřebám. Z hlediska urbanistického konceptu a metodiky práce ve veřejném prostoru je diplomní projekt velmi přesvědčivý. Výhrady mám k prezentovanému podrobnějšímu řešení dílčích staveb a prostor, to ovšem nic nemění na celkové vysoké kvalitě práce.

Diplomovou práci hodnotím celkově známkou **A**.



Ing. arch. Jan Alinče