

Oponentní posudek diplomové práce

Železniční trojúhelník Bělehradská

Fakulta architektury, České vysoké učení technické v Praze

Autorka: Bc. Sylvie Křenková

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Miroslav Cikán

Oponentka: Ing. arch. Kateřina Frejlichová

Zadání

Studentka ve své diplomové práci řeší trojúhelník vnitřní periferie mezi železničními tratěmi při vjezdu do vinohradských tunelů. Na tomto území v širším centru Prahy prověřuje v návaznosti na závěry z předdiplomního semináře zvolené principy integrace vlaku a související infrastruktury do města. Urbanistickou strukturu a kompozici vystavěného prostředí autorka zakládá na konceptu pohyblivé galerie - pozorování města během jízdy vlakem a obráceně - na vnímání železnice z bezprostředního okolí.

Studentka neřeší "pouze" konkrétní lokalitu, ale vybírá si aktuální téma, na něž hledá možné odpovědi. Tento přístup považuji za jeden ze znaků kvalitní diplomové práce. Přidanou hodnotou nad rámec projevené schopnosti řešit dílčí architektonicko-urbanistickou úlohu je totiž i potenciál podílet se svým dílem na všeobecném diskurzu, což mimo jiné svědčí o vyzrálosti diplomanta a jeho zájmu o obor. Tomuto přístupu rovněž odpovídá nejen celkový charakter projektu, který se nalézá - jak sama autorka avizuje - na pomezí teoretické práce a územní studie, ale také proporce analytické části vůči návrhu.

Analýza

Z výše popsaných důvodů hodnotím pečlivou analýzu, zejména její obecnou část uskutečněnou v rámci předdiplomního semináře, jako integrální součást diplomové práce, která přináší řadu podnětných momentů.

Autorka se snaží o obecný vědecko-teoretický background své práce. To, jak vnímáme prostor a prostředí města, zkoumá skrze kognitivní psychologii. Od principů percepční organizace, tedy způsobů, jak k sobě seskupujeme prvky v našem zorném poli, pak odvíjí hodnocení kvality vizuálního zážitku. Za nejdůležitější část celé práce považuji analýzu vztahu železnice a prostředí, kterým se vlak a cestující pohybují, následné typologické strukturování poznatků prostřednictvím klasifikace pohyblivých obrazů a vytvoření praktické palety nástrojů pro komponování veduty v návrhu.

V praxi tvorby města bývá architekt v diskuzi s dalšími odborníky a profesemi často stavěn před věcné argumenty založené na technických, měřitelných parametrech, což mj. umožňuje bagatelizovat architekturu na úroveň ne nezbytného, spíše subjektivně či podvědomě vnímaného "krásna". Snaha o jasné pojmenování a "zvědečtení" měkkých a tedy běžně obtížně sdělitelných vlastností prostoru, pro kvalitu městského prostředí ve vztahu k člověku však stejně důležitých jako funkční aspekty, je proto z hlediska relevance naší profese dle mého názoru klíčová. Tuto snahu autorka ve své práci sebevědomě a srozumitelně předkládá a analýza tak představuje dobrou platformu pro navrhování, komunikovatelnou i v úrovni samostatné metodiky.

Návrh

Ve svém hodnocení k výslednému návrhu přistupuji - tak jako autorka - jako ke *case study*, která ověřuje aplikaci zvolených principů v reálných podmínkách. Jde do velké míry o akademickou úlohu, jejímž cílem bylo definovat měřítko, charakter struktury, hustotu a funkci a zohlednit a propsat do navržených situací hodnoty na stabilizované výhledové linii vzdálené i blízké. Řešené území má řadu dalších problémů a rozumím tomu, že vzhledem k povaze práce urbanistická studie nesleduje a neodpovídá na všechny.

Autorka se na principu "švu" či "zipu" snaží obrátit bariéru železnice v městotvorný element. Území naplňuje fyzicky i vizuálně prostupnou strukturou budov. Pracuje s průhledy a výhledy orientovanými k dráze a vytváří tak poutavou kulisu projíždějícího vlaku aplikováním principů střídání plna a prázdna, střídání plánů, výšky a tvaru zástavby. Do území vizuálně zapojuje i stávající hodnoty okolí. Je jen škoda, že toto není v grafické části návrhu lepe prodáno a zdůrazněno tak, aby bylo čtenáři zřejmé na první pohled, co navržená struktura nabí-

zí. Obecně mi vzhledem k charakteru projektu chybí větší provazba na analytickou část a jasnější vysvětlení použití vlastních nástrojů vycházejících z typologie pohyblivých obrazů.

V této části práce mne také zajímalo, jak si autorka poradí s tím vyvážit návrh tak, aby prostředí fungovalo, nejen při pohledech z vlaku, ale i samo o sobě jako město, kterým prochází železnice. Cítím větší důraz na perspektivu cestujícího, což nepovažuji za chybu, ale možná proto vnímám určité rezervy či rizika předloženého řešení na druhém pólu úvahy.

Zrušení železničních naspů a umístění dráhy na sloupech výrazně zlepšuje prostupnost oblasti. Koncept fluidního veřejného prostoru v uliční úrovni, oživeného dynamickým prvkem železnice a aktivním parterem se záměrně komponovanými pobytovými zákoutími, by mohl fungovat velmi dobře. Otázky však budí v detailu nedořešená místa - prostory v okolí vertikál, náměstí v rozích trojúhelníku apod.

Domnívám se, že by návrhu a práci obecně prospěla také hlubší úvaha nad řešením a využitím prostorů přímo pod infrastrukturou. Chybí mi podobné specifikování možných variant, jaké autorka užila pro klasifikaci různých typů zákoutí. Omezení se na konstatování, že některé části viaduktu budou vyplněny a komerčně využity, je poněkud vlašné. Otázkou je také, zda by v takovém rozsahu, jak je navrhováno, optimálně fungovalo prosté loubí a odolalo hrozbám sociálně-patologických jevů. Atmosféru a využití prostorů "pod" indikují také tvarosloví, detail a materialita nosné konstrukce, jak ostatně dokazuje i rešerše zahraničních příkladů uvedených v analytické části.

V kontextu celku na mne působí poněkud schematicky urbanistické řešení nejzápadnější části území ul. Fričova podél nuselské větve. Vložená hra pravidelného střídání objektu a průhledu tam, kde dráhu lemují pevná hrana stávajících bloků se mi jeví jako nadbytečná. Není uliční fronta sama o sobě dostatečně pohledově atraktivní? A nevybízí spíše k užití jiných nástrojů dokomponování nejbližšího plánu a dotvoření bezprostředního okolí drážního tělesa? Úvaha nad stavebně-ekonomickým vytěžením lokality může být logická, ale v tomto typu úlohy nemyslím, že nezbytná. Rozpačitá je i navrhovaná náplň, tj. nuselské dílny s galerijními prostory. Forma objektů odpovídá spíše kancelářským budovám.

Dále postrádám (a to i v analýze) jakoukoli úvahu nad rolí zelené infrastruktury v širších vztazích území i v detailu. Tato úvaha by mj. mohla napomoci k dořešení vágnějších míst návrhu a další integraci "ostrova" do města napojením území na okolní parky a přírodní koridory. Zeleň může být jednou z vrstev, kterou vlak přivádí do města. Naznačené stromové skupiny a solitéry jsou umístěny zejména s ohledem na jejich pobytové vlastnosti - dotvářejí zákoutí fluidního veřejného prostoru. Méně uplatněná či popsána je práce se stromy jako hmotou s určitými kompozičními vlastnostmi, která také ovlivňuje vnímání prostoru při pohledu na město.

Závěr

Téma vlaku ve městě a začleňování infrastruktury není tématem novým, přesto stále aktuálním. Přínos této diplomové práce v souvislosti s oběma tématy vidím především v osvěžujícím způsobu uvažování nad integrováním železnice a modelováním prostoru skrze prožitek cestujícího tak, že pohyblivá veduta vlaku pomáhá utvářet reprezentativní obraz města.

V pracích, kdy je primárním cílem ověření vybraných principů v konkrétní situaci, je potenciálním rizikem to, že se nepodaří výchozí teze v rámci případové studie dobře uplatnit. Sylvii Křenkové se však povedlo prokázat, že vlak a město hrají spolu a navrhnout atraktivní a životaschopné prostředí. Strukturu, jenž i přes své drobné nedostatky do území vnáší měřítko a vizuální kvality, které by v této části Prahy člověk - cestující vlakem i užívající město jako takové - očekával.

Pozitivně hodnotím také vysokou úroveň grafického pojednání diplomové práce, přehledně strukturovanou prezentaci projektu a kultivovanost a srozumitelnost psaného projevu, která by měla patřit k výbavě dobrého architekta.

Diplomovou práci doporučuji přijmout k obhajobě a hodnotím ji známkou B - velmi dobře.

Ing. arch. Kateřina Frejlichová, v Praze dne 4. 6. 2021