

Bc. Zdeněk Vöfl: Stanice Opera

Je málo architektů, kteří jsou ochotni a schopni spolupracovat se speciálními profesemi. A pokud říkám spolupracovat, myslím tím rovnocenný partnerský vztah, nikoli trpné přebírání jednostranných názorů. Nejčastější nedorozumění vzniká mezi architekturou a dopravou. Podle toho také naše města vypadají. Diktát dopravního inženýrství a neschopnost architektů na dopravě spolupracovat přinesla naše „urbanistické úspěchy direktivního plánování“.

Pan Vöfl se dopravními stavbami zabývá již nějakou dobu. Proto mne ani moc nepřekvapilo, když se rozhodl pro dopravní stavbu i pro svůj diplomní projekt. Centrum každé metropole má z dopravního hlediska jen velmi málo uspokojivých řešení. Nechceme-li odsoudit centrum ke smrti tím, že dopravu jednoduše zakážeme, což je populistické řešení posledních desetiletí, zbývá většinou pouze řešení podzemní. Tunely jsou dnes velmi populární a nutno říci, že mnohapatrová křížení cest přináší centru nové možnosti a nové kvality.

Pan Vöfl se zcela ponořil do takové příležitosti pro Prahu. Již mnoho let diskutované „Nové spojení“ tak posunul na vyšší úroveň stavby města. Myslím, že jeho základní premisy, jako například „podzemí se přizpůsobuje povrchu“, nebo „doprava negeneruje *junk-space*“, by měly být součástí každé učebnice urbanismu, ale také každé učebnice pro dopravní inženýry.

Vytvoření plnohodnotného velkoměstského náměstí před budovou opery považuji za vrcholný architektonický čin. Bytostné propojení takového náměstí s metropolitním přestupním uzlem je už jen třešničkou na dortu řešení tohoto velmi těžko uchopitelného místa Prahy.

To, že projekt obsahuje nejen způsoby a délky jednotlivých přestupů, ale také jednoznačně popisuje způsob provádění celé stavby svědčí o hloubce architektova poznání.

Proto jednoznačně doporučuji přijetí projektu Zdeňka Vöfla k obhajobě a navrhuji ohodnotit známkou A.

prof. Ing. arch. Roman Koucký, 2021-06-05