

POSUDEK VEDOUCÍHO PRÁCE

Název projektu: Deštné v Orlických horách – komplexní parkovací systém
Diplomant: Bc. Petr Remeš
Vedoucí projektu: doc. Ing. arch. Tomáš Hradečný

Řada renomovaných českých i světových architektů má za to, že práce architekta je služba, kterou odvádí architekt na základě konkrétního zadání. Nesouhlasím. Je to pohled zjednodušující, značně idealizovaný a zejména naší středoevropské žité realitě naprosto vzdálený. Skutečností je naopak situace, kdy architekt musí téma pojmenovat, analyzovat, navrhnout obecnou strategii, tu prezentovat a obhájit, bezezbytku zatřídit do špatně nastavených dotačních titulů, a možná teprve potom, s velkou dávkou štěstí, sám vytvoří a následně od jiných dostane – zadání. Pravdu má ten, kdo za takových podmínek práci odmítá, stejně jako ten, který vyslyší dnes už kultovní výrok slovenského zakladatele počítačových technologií na pražské AVU Miro Kurčíka: „*Od..bať sa z tejto krajiny!*“ (česky: Zmizet z této země). My ostatní tenhle marný boj masochisticky podstupujeme, a některé studenty na něj dokonce připravujeme. Petr Remeš si takový boj sám vybral jako téma diplomního projektu (srovnej s výborným DP autorky Karolíny Holánkové v ateliéru doc. Ing. arch. Miroslava Cikána na téma návštěvnické infrastruktury v budoucím CHKO Brdy – LS 2020).

Svou znalost a dlouholeté pozorování života v Orlických horách přetavil Petr ve výbornou analýzu automobilové zátěže v oblasti Deštného. Ačkoli žádný ze zainteresovaných subjektů (Krajský úřad, Správa CHKO, místní samosprávy) dosud nedisponuje žádnými dopravními studii s konkrétními čísly, použitelnými v rámci projektu, diplomant důsledně dokumentuje nejdůležitější parametr, a sice chování řidičů a způsob, jakým celý katastr obce zatěžují během sezónních špiček – po zaplnění převážně na divoko zpevněných ploch parkují v rozporu se zákonem prostě všude. V letním období se auto nakonec někam schová, ale v zimě nastává, podobně jako na všech našich horách, kolaps.

Petr přichází s návrhem pětice parkovišť pro automobily i autobusy, které se postupně odvíjejí podél hlavní příjezdové komunikace v místech zásadních turistických cílů. Jsou kompletně propojeny linkovým autobusem, vybaveny návštěvnickými servisními objekty a s předpokladem doplnění infosystému tvoří jeden funkční celek. Jednotlivé lokality parkovišť byly pečlivě vybrány s ohledem na existující parkovací plochy, specifika cílových destinací i morfologii terénu. Autor se detailně zabýval reálným dopravně-inženýrským řešením tras pro automobily, autobusy i pěší, což prokázal ve všech případech vlečnými křivkami vozidel, zejména autobusů. Ačkoli to výkresová dokumentace explicitně nezmiňuje, barevné provedení naznačuje snahu užívat pro odstavné plochy i jiné než asfaltové nebo betonové povrchy, což je v přírodním prostředí dobře. Návrh dvoupodlažního parkovacího domu je citlivou a vtípnou odpovědí na potřebu navýšení kapacity v nejzatíženější lokalitě u skiareálu. Právě pro celkově citlivý přístup bych v rámci návrhu komplexního systému parkování očekával větší důraz na vizuální stránku projektu a alespoň naznačení formy infotabulí u vjezdu do obce, a to i s vědomím, že infosystém a grafický design jsou samostatnou disciplínou. Logičtější by se zdálo opačné číslování parkovišť, motivující řidiče odstavit auto co nejdříve.

Přes uvedené výtky považuji práci Petra Remeše za poctivě odvedenou, přínosnou a hodnou obhajoby. Navrhuji hodnocení stupněm C.

Tomáš Hradečný