

# OPONENTNÍ POSUDEK DIPLOMOVÉHO PROJEKTU

## PRIESTOROVÁ ŠTÚDIA ŠIRŠIEHO CENTRA KOŠÍC

Diplomový projekt: **Jan Zámbořský**  
Vedoucí práce: **Doc. Ing. arch. Zdenek Rothbauer (Ústav 15127)**  
Oponent: **Ing. arch. Lukáš Soukup**

### ZADÁNÍ, PROGRAM

Diplomová práce se zaměřuje na nalezení prostorového a funkčního řešení rozsáhlého území v Košicích. Lokalita se nachází v přímé návaznosti na centrum města a je limitována probíhající železnicí, městským okruhem a také řekou Hornád. Částečně urbanizované území se skládá z kombinace výrobních areálů, zahrádkářských kolonií a neudržovaných ploch.

### ANALYTICKÁ ČÁST

Samotnému návrhu předchází poměrně podrobná analytická část, zobrazující jak historii území na několika mapách, tak probíhající dopravní infrastrukturu a řeku Hornád. Na přiložených fotografiích je zřejmý charakter lokality, blíží se v některých částech charakteru brownfieldu. V jiných místech, např. v okolí řeky Hornád a zahádkářské kolonii, je naopak zřejmý přírodní rámeček. Závěrem této části je klasická SWOT analýza, která správně pojmenovává silné a slabé stránky. Na stranu druhou se zde nedočteme, jakou příležitost lokalita skrývá a jaké nebezpečí může daný záměr ohrozit.

### KONCEPT NÁVRHU

Autor návrhu vychází z myšlenky, že železnice je hlavní překážkou rozvoje dané lokality a v návrhu ji tak zapouští pod terén. Díky tomuto kroku se pro zástavbu uvolňuje rozlehlá plocha od řeky Hornád až po centrum města.

Navržený typ zástavby využívá schéma rozměrných městských bloků, které navazují na stávající strukturu města. Bloky jsou převážně polyfunkčního charakteru s předdefinovanou funkcí, dle polohy v zástavbě. Hlavní tepnou nově navrženého území je komunikace vedoucí podél zapuštěného železničního koridoru. Kolmo je navázáno prodloužení ulice Mlýnské, vedoucí ze Starého města, čímž dochází k propojení starého a nového nejen dopravně, ale i opticky.

Kromě zapuštění tělesa železničního koridoru, dochází v návrhu k úpravě vodního toku. Přidaná propojení pomáhají regulovat průtok při nebezpečí povodní a vytvářejí prostor pro rekreaci.

### URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Zapuštění tělesa železnice pod úroveň povrchu je značně ambiciózní a z praktického pohledu je zřejmá nákladnost a složitost předkládaného řešení. Na stranu druhou právě diplomový projekt může být místem, kde lze s takovou myšlenkou pracovat. V současné Československé praxi zřejmě neexistuje precedens urbanistického zásahu obdobného rozsahu a zejména velkorysosti návrhu.

Koncept městských bloků je jasným názorem na tvorbu nové městské čtvrti. V některých ohledech může působit formálně a také značně megalomansky. Na stranu druhou je v návrhu patrná snaha o navázání na strukturu stávající zástavby a to zejména sítí ulic. Co bych v tomto bodě navrženému řešení vytkl je přílišný formalismus, který nepracuje s blokem jiným způsobem, nežli bylo běžné v době jeho největšího rozmachu v 19. století. Očekával bych vymezení uliční sítě s možností koncipovat každý obdélný prostor jiným způsobem, např. částečným porušením jednotnosti uzavřeného bloku. Stejně tak není z projektu patrné, jak je řešen vnitřní prostor dvorů a to nejen funkčně, ale i z pohledu přístupnosti. Vzhledem k dlouhé době používání konceptu městských bloků jsou známy jak výhody, tak nevýhody ze kterých se lze poučit.

U hmotového řešení bych dále uvítal větší výškovou diverzifikaci. Lokality by prospěl orientační bod v podobě akcentovaného nároží některého z bloků, případně významnějšího objektu (např. objektu pro kulturu).

Samostatnou kapitolou zůstává dopravní řešení. Zapuštění železnice již bylo komentováno, dodám jen, že oceňuji podrobné konzultace se specialisty na železniční stavby, čímž dochází ke značnému posunu návrhu. Doprava povrchová je v pravouhlé síti nově vzniklé zástavby opět velmi formálně pojata. Autem lze veškeré domovní bloky obkroužit ze všech stran a to také směrem k řece. Toto nepovažuji za šťastné, daleko více by mi konvenovalo řešení, kdy je některá strana bloku vyhrazena pouze pro pěší, případně cyklisty. U nábřeží vyhrazení pro pěší beru jako základní kámen, na kterém může kvalitní veřejný prostor být postaven. Co se týká průjezdné pravouhlé uliční sítě, doporučuji inspiraci z revitalizace Barcelony, kdy městská architektka navrhla mezi obdobnou blokovou strukturou princip neprůjezdných křižovatek (lze pouze odbočit) na jejichž místě vznikají veřejné prostory pro obyvatele dané čtvrtě. Pochválit lze prodloužení tramvajové tratě a tím zlepšení obslužnosti lokality. Stejně tak navržené množství mostů a lávek přes vodní tok, bude pro obyvatele přínosem.

Zeleň je v projektu umístěna v podobě parků a stromořadí v ulicích. Otázkou je, zdali díky současným trendům v trvale udržitelné architektuře, by se nemělo pracovat také se zelenými střechami a dalšími prvky modrozelené infrastruktury. To samé platí o vnitřních domovních bloků, které by si práci se zelení zasloužily přednostně. Stejně tak již zmíněná řeka a regulace nábřeží by si zasloužila větší rozpracování v podobě využití pro obyvatele v podobě sportu a rekreace (zahrádky restaurací, promenáda, hřiště, venkovní fitnesscentrum, přístaviště loďek, atd.).

## ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

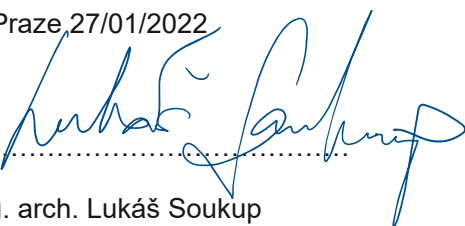
Vzhledem k rozsahu projektu nebyl nikde řešen větší detail jednotlivých objektů. V projektu se však nalézá místo, kde je vhodné názor autora doplnit. Jedná se o nádražní budovu. Původní objekt z 19. století v minulosti ustoupil nádražní budově, se zajímavou lomenou střechou odbavovací haly, pocházející z let 1966-67 od architekta Žiaka. Dle dostupných pramenů byla v roce 2011 budova rekonstruována a dostavěna. V projektu postrádám zhodnocení kvalit budovy železniční stanice a obhajobu jejího odstranění. Nově navržený objekt železničního nádraží je v těsném sousedství nádraží autobusového. Oba objekty jsou propojeny, nicméně vzhledem k tomu, že se nástupiště nalézají v různých úrovních, doporučoval bych kombinaci spíše vertikální, čímž by mohl být šetřen čas cestujících při přestupech.

## ZÁVĚR

I přes výše uvedené výtky projekt svým rozsahem i kvalitou zpracování jednoznačně přesahuje běžný standard diplomových projektů. Zejména část analytická je rozsáhlá a vzhledem k velikosti území nebylo reálné v návrhové části zpracovat větší detail. Uvedené výtky tak mohou být námětem k dalším úvahám nad lokalitou.

Výsledný návrh působí vyrovnaným dojmem. Je zřetelný koncepční přístup autora a odvážné uchopení lokality velkého rozsahu. Grafické zpracování je na dobré úrovni. Projekt dle mého názoru splňuje požadavky fakulty architektury na diplomový projekt. Navrhuji hodnocení A.

V Praze, 27/01/2022



Ing. arch. Lukáš Soukup

Autorizovaný architekt ČKA 3866

Městský architekt Jindřichova Hradce