

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	České Budějovice – rozvoj centra za nádražím
Jméno autora:	Ondřej Klimeš
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta stavební (FSv)
Katedra/ústav:	K 127 – Katedra urbanismu a územního plánování
Oponent práce:	Ing. Arch. Martin Augustin, Ph.D.
Pracoviště oponenta práce:	Nezávislý architekt

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Splnění zadání	splněno
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
DP splňuje zadání a podle názoru oponenta důkladností zpracování zadání dokonce přesahuje.	

Kvalita analýzy konceptu, kvalita výsledné formy	B - velmi dobře
<i>Posuďte úroveň výchozího konceptu a finálního architektonického/urbanistického řešení.</i>	
Diplomant prokázal velmi dobrou orientaci a porozumění pro dané území. Ve vazbě na preddiplomní část, která invenčním způsobem identifikovala a ideově koncipovala jednotlivé zásahy v měřítku širšího rozsahu, je u diplomního projektu zaměřeného na detailnější řešení jedné z vybraných lokalit přece jen možno najít určité rezervy, které nevyužily všech možností, které základní ideový koncept formuloval a kterou lokalita umožňuje. Možnou příčinou může být velký objem práce, který si diplomant v DP předsevzal.	

Provozní řešení, kvalita prostorových vazeb	C - dobře
<i>Posuďte kvalitu dispozičního a provozního řešení. Vyjádřete se k prostorovému řešení.</i>	
Základní velmi kvalitní koncept rozvojového jádra v poloze za nádražím se zapracovanými dílčími inovativními principy napojení na stávající strukturu a řešení zástavby by mohl ještě lépe využít příležitostí, které současná urbanistická osnova nabízí. Z celkově dobře zvládnutého úkolu lze vybrat následující připomínky k výslednému návrhu:	
<ol style="list-style-type: none">1. Koncipování centrálního veřejného prostranství v místě bývalého plynojemu jako těžiště pobytových aktivit mohlo být řešeno přehledněji a s důrazem na prostorovou atraktivitu spíše nad úroveň terénu i s využitím výtvarného motivu bývalého plynojemu a nikoliv převážně jen jako monumentální vstup do podzemního parkingu v půdorysné stopě plynojemu.2. Přístup k řešení kapacitnějších komunikací mohl být méně dopravně inženýrský a více městotvorný.3. Koncept pohybu cyklistů ve vazbě na veškeré prostory mohl být představen promyšleněji a méně schematicky.4. Objemem práce velmi náročné řešení provozu všech jednotlivých objektů v měřítku dispozic (pokud jde o rozsah celého území v diplomní části) se někde projevuje určitými nejasnostmi, které by pravděpodobně v dalších stupních projektové dokumentace bylo nutno korigovat (zvláště u multifunkčního kulturního domu s divadlem).	

Kvalita technického řešení	A - výborně
<i>Posuďte správnost volby a návrhu technického řešení.</i>	
Diplomant pečlivě a logicky pracuje s technickými aspekty návrhu a to od celkových rozvah a bilančních výpočtů až po detailnější návrhy dílčích částí parteru.	

Úplnost, srozumitelnost a grafická úroveň práce	A - výborně
<i>Vyjádřete se k úrovni zpracování závěrečné práce, posuďte věcné, jazykové a obrazové kvality práce, vyjádřete se ke grafickému zpracování práce.</i>	
Grafické zpracování DP je kvalitní a přehledné. Jazyková stránka práce je uspokojivá a diplomant v textové části příliš nepodléhá obvyklým floskulím a klíšé, které můžeme často sledovat v architektonických textech studentů i praktikujících	

architektů. Občas se objevuje nejasnost v číslování legend nebo překlep v popisech, ale toto nepovažuje oponent za zásadní a nezohlednil v hodnocení.

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.

Výsledný elaborát včetně předdiplomní části je možné považovat za velmi přínosný i pro reálné úvahy, jakým způsobem přistupovat k rozvoji a regeneračním zásahům v území souvisejícím s nádražím v Českých Budějovicích. Velmi cenné jsou analýzy a ideové návrhy zaobírající se kompozičními příležitostmi v širším území a které koncepčně formulují základní myšlenku podpořit v současnosti fungující části města, navázat na tyto části s cílem překonat a potlačit současnou bariéru kolejíště nádraží a drážního tělesa a tím zhodnotit a využít potenciál ploch za nádražím. Odvážným přístupem, kdy stávající kolejíště seřazovacího nádraží navrhuje diplomant přesunout mimo okrasek středu města, nejenom vznikají další možné rozvojové plochy, ale také se s výhodou, vzhledem k výškovým poměrům jednotlivých drážních těles, technicky zjednodušuje způsob, jak propojit území mezi Vídeňským předměstím a Pětidomím.

Diplomantem formulovaná snaha o eliminaci bariér, propojování městovorných uzlů a podpoření pobytových kvalit v území z hlediska chodce i dopravní obslužnosti je velmi dobře zohledněna v řešení nově navržených i regenerovaných veřejných prostranství a v myšlence nových propojení napříč nádražím a tratí. Na druhou stranu ale sám bariéry možná nadbytečně vytváří nebo nevyužívá šance pro přirozené pokračování již založených os a vazeb. Nově vytvořené ohnisko aktivit v oblasti plynárny, které má podpořit další rozvoj směrem na východ je spíše zapouzdřenou buňkou směrem dovnitř než pulzujícím ohniskem aktivit směrem ven, jehož energie by se v optimálním případě měla všemi propojeními přelévat dále na periferní části města. Místo městského bulváru obklopuje nové území po obvodu a spíše omezuje komunikace s preferencí motorového provozu a objekty s bariérovým charakterem. Vzhledem k navrhovaným náročným zásahům nových propojení, které jsou ale mimo stávající městské osy, ponechal bohužel stranou další možnosti navázání městské struktury napříč kolejíštěm (ať už jakýmkoliv způsobem) v ose nebo doteku s ulicemi Lannova, Kasárenská nebo Žižkova (zde v možnosti historické stopy) nebo v ose ulic Průmyslová – Dobrovodská apod. Nová kapacitní komunikace pod kolejíštěm je také řešena spíše v duchu dopravně inženýrských úprav minulého století než v duchu soudobém, tedy spíše městském. Návrh celkové urbanistické situace z předdiplomní části tak například nevyužívá možná přímá napojení z Nádražní do Průmyslové ulice nebo v ose nově navrhovaných prodloužení Dobrovodské nebo Dienzenhoferovy ulice na východní straně. S aktivitami chodců nebo cyklistů se ke škodě návrhu v této části komunikace vůbec neuvažuje. Velká kruhová křižovatka v napojení na komunikaci za nádražím v návrhu zásadně upřednostňuje motorovou dopravu a tvoří mohutnou bariéru pro jiné aktivity v území. Také využívání mimoúrovňových nadchodů pro pěší v intravilánu města na městských třídách již poměrně dlouhou dobu ve vyspělejších částech Evropy nejen ze sociologických hledisek spíše přehodnocováno ve prospěch úrovnových křížení. Přes všechny pozitivně navržené retardační prvky a úrovnové přechody a doprovodnou zeleň stále ještě klíčová kapacitní komunikace v některých částech více připomíná „dálnici ve městě“ než městský bulvár.

Vnitřní prostory řešeného území v místě bývalé plynárny jsou rámci DP oproti předchozím připomínkám řešeny velmi přívětivě pro pobytové aktivity a s velkou pečlivostí při promýšlení funkčních a prostorových vazeb a toto je třeba výrazně ocenit. Totéž ostatně platí pro většinu nově navrhovaných ohniskových jader i mimo oblast plynáren, které nebyly zpracovávány do detailu. Zvláště zdařile je vzhledem k situaci koncipován blok v jižní části, na zhlaví rušeného kolejíště.

Pro podrobněji řešený blok bývalé plynárny jako uvažovaného centra za nádražím jsou vhodně navrženy aktivity a funkce městského a regionálního významu s podílem administrativy a bydlení. Jejich detailní řešení je většinou zvládnuto bez větších problémů. Co se týče největšího navrhovaného objektu – kulturního centra, tak vzhledem k mimořádné složitosti typologického druhu, jakým je multifunkční kulturní stavba s velkým divadelním provozem, představovalo by její řešení námět pro samostatnou DP. Jednotlivé výhrady k navrženému provozu lze snad

shrnout do poznámky, že pouze velmi přibližné naznačení základních provozních celků by bylo pro tuto práci vhodnější než v podstatě podrobné dispoziční řešení, kde lze narazit na řadu nejasností.

U občanských staveb v daném místě diplomant zvolil koncept mohutné srostlice vzájemně konstrukčně a provozně propojených nebo souvisejících objektů s mnoha různými funkcemi, což může být z hlediska investiční přípravy, provozu a dlouhodobé udržitelnosti jisté riziko.

Ohledně stavebně konstrukční koncepce není možné přehlédnout, že přechod mezi podzemními a nadzemními částmi téměř všech objektů v daném území zakládá velmi obtížnou konstrukční a provozní řešitelnost přechodu mezi vytápěnými a nevytápěnými částmi objektu a lze předpokládat, že daný návrh by bez úprav nemohl splnit (nebo za cenu vysokých investičních nákladů) požadavky na parametry staveb s minimální potřebou energie dle směrnice EU EPBD II od roku 2018 resp. 2020.

Z hlediska dlouhodobé udržitelnosti a vlivu na prostředí sídel je třeba zmínit, že zvolené povrchy – především souvislé betonové plochy a velký podíl neozeleněných střešních pláštů - by výrazně přispívaly k nežádoucímu rychlému odchodu srážkových vod a k přehřívání prostředí (tepelný ostrov) i samotných budov a tím i zvyšování energetické náročnosti v nárocích na chlazení při jejich provozování.

Velmi pozitivně je třeba ocenit řešení parku s vodní plochou nejen z důvodu environmentálního, ale i z hlediska samotného prostorového řešení a dále pak práci s historickými souvislostmi – využití lávky z přelomu 19. a 20. století, myšlenka ideového využití stopy plynojemu apod. Otázkou zůstává vhodnost navržené realizace založené na předchozích historických odkazech.

Diplomovou práci považuji za velmi zdařilou a výhrady nebo náměty uvedené v posudku je třeba považovat pouze za dílčí. **Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm B - velmi dobře.**

Otázky pro diplomanta :

1. Proč při návrhu relativně náročných zásahů napříč kolejištěm nevyužil také osy stávající městské struktury zmíněné výše v posudku?
2. Jak by mohl diplomant eliminovat při zachování navržené struktury nežádoucí vliv vzniku efektu tzv. tepelného ostrova v centrální části území bývalé plynárny?
3. Jakým způsobem diplomant definuje pojem bariérových objektů, který používal v diplomní práci a jakou roli těmto objektům určil vzhledem městotvorné vazbě parteru v uličním profilu na straně odvrácené od náměstí?

Datum: 20.6.2016

Podpis: Ing.Arch. Martin Augustin, Ph.D.