

## OPONENTNÍ POSUDEK

Název práce: Revitalizace přednádrazního prostoru Tábor

Diplomant: Bc. Matouš Loskot

Oponent: Ing. arch. Martin Kraus

### Téma / zadání diplomové práce

Posuzovaná diplomová práce si klade za cíl navrhnout možné urbanistické řešení včetně vhodných úprav veřejného prostoru v lokalitě přednádrazního prostoru v Táboře. Formální dotvoření, lepší zapojení nádraží do organismu města a prověření vztahu centrální části města a Blanického předměstí. Těžiště úkolu – vlastní přednádrazní prostor bude dokumentován detailněji s návaznostmi na veřejný prostor okolních budov.

### Oponentní posudek

Ve svém posudku postupně komentuji jednotlivé kapitoly ve struktuře diplomové práce:

#### Ad 3 / Předmluva

Již v předmluvě je patrné soustředění se diplomanta na představu o povaze přednádrazního prostoru jako o vícefunkční ploše, ve které pak funkčně i významově dominuje vlastní nádraží.

#### Ad 4 / Definice otázek

Položené otázky považuji za dobře volené. V části Detail mi chybí pouze zamýšlení nad vazbou mezi přednádrazním prostorem a celým organismem města.

Tato otázka je sice částečně v Analytické části řešena, ale pro správné pochopení místa je důležité se jí věnovat samostatně. Tábor má z důvodů morfologie okolního terénu jasně dané hranice omezující rovnoměrný prostorový rozvoj města. Výjimkou je východní a jihovýchodní část, kde ale novodobou umělou hranici utváří železniční koridory. Je nutné a žádoucí se snažit tuto hranici překročit nebo se má město spokojit s rozdělením na rozvoj „uvnitř“ hranic a v okolí propojeném s centrem mosty?

#### Ad 5 / Analytická část

Analytická část práce se věnuje v první části stavu a rozvojovým vizím nadregionální dopravy. Zejména pak vztahu Tábora a Prahy ve srovnání s dalšími městy. Pro pochopení skutečného stavu pozice sídla používá zcela správně i cenové údaje, které dobře odrážejí realitu zájmu obyvatel o danou lokalitu.

V části „město Tábor v regionu“ pouze konstatuje obecně známá fakta bez reflexe dopadů této skutečnosti do řešeného území.

Dalšími podklady analýzy jsou majetkoprávní vztahy, územní plán a poněkud schématické zobrazení širších vztahů města.

Postrádám jasnější závěry analytické části zejména ve vztahu k výše definovaným otázkám. Odpovědi jsou pouze naznačeny.

#### Ad 6 / Interpretace

Je prezentována problémovým výkresem a SWOT analýzou. Všechny zásadní problémové a s územím související jevy jsou autorem zvažovány. Problémový výkres je ale poněkud schématický a chybí v něm jasnější vyznačení jevů charakterizujících stav a podobu místa.

#### Ad 7 / Formulace vize

#### Ad 8 / Prověřování variant

Obě témata se v posuzovaném portfoliu prolínají bez jasné logiky. Vlastní vize formulována není a v podstatě ji nahrazuje část 8 / Prověřování variant.

K formulování výsledné vize autor dochází po porovnání dvou scénářů. V prvním hledá podobu místa, které bude odpovídat úspěšnému rozvoji vlakové dopravy, ve druhém nabízí představu místa pokud převládne flexibilita dopravy automobilové. Výsledná vize je kompilací těchto dvou scénářů. Autor zde zcela realisticky předpokládá, že oba druhy dopravy budou i v budoucnu koexistovat. Oba scénáře počítají s výrazným posílením Prahy v rámci Evropy.

Na tomto postupu shledávám, že se autor věnuje jedné podobě Tábora (potažmo jeho přednádražního prostoru) ze dvou podobných úhlů pohledu a přitom zapomíná věnovat se podobě druhé. První podobou je dobře rozvedená pozice sídla ve struktuře sídel přirozeně navázaných na Prahu. Tu druhou podobu představuje Tábor jako regionální centrum, pro které je přednádražní prostor místem každodenního vstupu do města pro řádově větší kapacitu obyvatel než je skupina navázaná na osu Praha – Tábor – České Budějovice.

Koncepce urbanistického návrhu na str. 23 a 24 (kapitola 8 / Prověřování variant) již prakticky nepracuje s předchozími scénáři vývoje ale prověřuje dvě schémata možného urbanistického řešení, která souvisí zejména s nepoloženou otázkou (Ad 4 / Definice otázek) na vztah přednádražního prostoru a celkové vize rozvoje města.

#### Ad 9 / Syntéza

Předkládá představu autora o ideální podobě místa, ve které pracuje zejména s variantou úspěšného rozvoje železniční dopravy. Celkové uspořádání je srozumitelné a řeší i podobu a funkci místa jako regionálního centra. Tedy problematiky již v předchozích kapitolách nebyla věnována dostatečná pozornost (viz např. str. 32, 33 Dopravní a funkční schéma).

Jako pozitivní vidím umístění dopravního terminálu regionální autobusové dopravy a nádraží do jedné hmoty objektu oddělující železniční koridor od zástavby na místě dnešního autobusového nádraží.

Sporným prvkem návrhu je ponechání původní budovy nádraží jako solitéru s průhledy skrz nádraží k Blanickému předměstí. Domnívám se, že důležitější je propojení s Blanickým předměstím ve funkční podobě či kompoziční propojení v podobě, která bude eliminovat šíření hluku z provozu železničního koridoru do přednádražního prostoru i na Blanické předměstí.

Urbanistický detail přednádražního prostoru v podobě parku z konce 19. století s obloukovým zakončením před nádražím není podle mého názoru adekvátní forma pro prezentovanou moderní vizi městského centra pro rok 2050.

#### Ad 10 / Reflexe

Nepovažuji za zásadní zejména s ohledem na majetkoprávní vztahy. Případná realizovatelnost záměru může být více než na čistě ekonomických a developerských pravidlech ovlivněna záměry a vizemi politické reprezentace města, které je majitelem většiny pozemků.

#### Ad 11 / Bonusy

Postrádám hodnocení prezentovaných referencí ve vztahu k řešenému úkolu.

#### **Závěrečné hodnocení**

Práce svým rozsahem a formou odpovídá duchu zadání diplomní práce a nabízí představu revitalizace přednádražního prostoru města v podobě, která je funkční a nabízí kvalitní a přiměřenou vizi jeho využití v souladu s dnešními trendy vývoje osídlení.

Výše popisované výhrady a nedostatky práce ve fázi analytické i návrhové hodnotu výsledného návrhu příliš neovlivnily, patrně z důvodu dobré znalosti místních podmínek ze strany autora.

Přesto jde v celkovém hodnocení práce o nedostatky poměrně závažné. Jako celkově horší hodnotím i grafickou úroveň práce, špatnou srozumitelnost či neúplnost textů i malou výpovědní hodnotu schémat. Jde o věci, které znesnadňují pochopení práce i úspěšnou prezentaci jinak dobrého výsledku.

**Navržená klasifikace: C – dobře**

V Táboře dne 11.6.2017



Ing. arch. Martin Kraus