

**DIPLOMNÍ PRÁCE**  
**LETNÍ SEMESTR 2019**

**FILIP LIŠHÁK**

**DÁLNIČNÍ ODPOČÍVADLO**  
**TURIE**

**VEDOUcí DIPLOMNÍ PRÁCE**  
Ing. arch. Jan Sedlák  
Asistent ing. arch. Ivan Hnízdl

**ZADÁNÍ**

Úkolem diplomní práce je návrh dálničního odpočívadla na Turie poblíž Žiliny.

**MÍSTO A JEHO KONTEXT**

Místo pro toto zařízení je průsečíkem dvou velmi protikladných „prostorů“. Prvním je linie, „prostor“ dálnice, vnímaný v rychlém pohybu a tedy v širších souvislostech a kontinuitě trasy a v měřítku daném rychlostí pohybu automobilu po komunikaci. Druhým prostorem je skutečné místo zastavení, vnímané ve velkém kontrastu k prvnímu jako statické, z pohledu uživatele – cestovatele zcela protikladné. Zastavením vozu přeskochí vnímání skokem k detailu a stabilitě obrazu okolí. Vnímaným prostorem je tedy trasa i místo.

Úkol návrhu dálničního odpočívadla je situován do konkrétního místa na trase vznikající dálnice.

**ZÁKLADNÍ POJETÍ NÁVRHU A VLASTNÍ ŘEŠENÍ**

Základní pojetí návrhu je průmětem různých vlivů. Estetiky trasy a zastavení na ní v krajinně atraktivním místě a technologií a typologií dopravní stavby. V moment přerušování společného, a přesto anonymního pohybu v automobilech po dálnici, kde neexistují tváře lidí, ale jen podoby vozidel, dochází k propojení různých skupin uživatelů cesty, jejich „deanonymisaci“, krátkému spojení odlišných sociálních a profesních skupin. Spojení odloučených lidí na krátkou prchavou chvíli jejich spočinutí a následné opětovné rozdělení do anonymních buněk vozidel. Až symbolicky projevený okamžik pozastavení, sblížení, ztišení.

Rozměry, prostorové vazby a funkce odpočívadla jsou stanoveny poměrně jednoznačně dopravně technickými požadavky. Vlastní situační řešení je tedy variací na tyto požadavky a je svým způsobem universální. Prostor pro konkretizaci prostředí dává zpravidla forma malého obchodu a především restaurační zařízení, popřípadě design vlastních čerpacích zařízení. Uživatel zde očekává (?) odlišné prostředí od interiéru svého vozu, tedy prostorné, vzdušné, klidné a tiché. Zároveň také jedinečné a v rámci ubíhající cesty i zapamatovatelné, v dané rychlosti



rozpoznatelné. Prostor pro kreativitu je zde tedy, krom určení vlastního místa ve ztvárnění obslužných objektů a v úpravě odstavných ploch pro osobní i nákladní automobily, resp. jejich bezprostředního okolí.

Předložená práce staví na komplexním souboru služeb pro všechny typy dopravy (individuální i kolektivní osobní a nákladní) a na všech druzích vozidel, tedy v současné době i elektrovozy, vyžadující jiné medium i jiný způsob jeho doplnění, vyžadující jiný čas oproti načerpání klasických paliv. Pro ty zde vytváří vlastní objekt.

Nejvýraznějším architektonickým projevem je navržený obslužný objekt s restaurací. Je svojí formou jakýmsi poutačem a zároveň belvederem umožňujícím výhledy na okolní atraktivní krajinu. Jeho dynamická forma, jakási dynamicky tvarovaná karoserie ukrývající racionálněji formované stavební jádro, má patrně souznít s morfologií okolní krajiny (bohužel v práci nedoložené) a zároveň, tak jak tuto poněkud formální hru chápu, vytvořit dojem zapamatovatelné jedinečnosti, možná i evokaci dynamiky pohybu? Provozně, resp. typologicky je řešena racionálně a patrně také funkčně. Celek působí adekvátně umístění v otevřené krajině.

Dalším prostorem pro kreativitu architekta jsou zde venkovní plochy pro odpočinek. Je zřejmé, že se snaží také využít možnosti výhledů do okolí. Možná bych uvítal i zde nějaká zastřešení pro případ extrémnějších meteorologických situací a výraznější práci se zelení, podobně jako určitou diferenciaci pro různé skupiny uživatelů, například hřiště pro děti.

Určitým doplňkem práce jsou naznačená detailní řešení některých prvků. Jejich presentace by si zasloužila více konkrétnosti (materiály, barevnost a začlenění do kontextu).

### ZÁVĚR

Předložená specifická diplomní práce vyžaduje i specifický hodnotící pohled. Tvarové pojetí na rozhraní architektury a průmyslového designu je zde opodstatnitelné (právě tak jako by mohlo být opodstatněné i pojetí „tradičně architektonické“, jaké známe z počátků stavby dálnic v Evropě, nebo takové, které známe z prostředí severoamerického – viz např. R. Venturi – Poučení z Las Vegas).

Jako celek má práce dobrou úroveň. Její součástí je obsažná a výstižná část uvádějící do dané problematiky. Práce je výsledkem soustředěné úvahy a studia a prožití problematiky daného tématu, doloženého v diplomním semináři. Pro její specifickou ji považuji za přínosnou i v rámci diskuse o dané tématice, kterou je estetická kultivace dopravních staveb, potažmo jejich působení v krajině, přesto, že při zobrazení tohoto aspektu nám diplomant zůstal, ke škodě výsledku mnohé dlužen.

### HODNOCENÍ

Diplomant, přes jistou úspornost jinak kultivovaného projevu, splnil požadavky zadání. Projekt je zpracován kvalitativně i obsahově na dobré úrovni. Svou závěrečnou diplomní prací ukazuje, že je schopen řešit i specifické architektonické úkoly, před které jej praxe postaví.

Za předpokladu přesvědčivé obhajoby doplňující chybějící informace a s přihlédnutím ke specifčnosti úlohy doporučuji projekt k obhajobě s návrhem klasifikace B – velmi dobře.

ing. arch. Jan Sedlák  
V Praze dne 10. 6. 2018

