

Autor diplomní práce: Filip Lišhák

Vedoucí diplomní práce: Ing.arch. Jan Sedlák

Autor oponentního posudku: Ing.arch. Jan Záhora

LS 2019

Oponentní posudek diplomové práce "Dálničné odpočívadlo Turie"

V obecné rovině se jedná o velmi zajímavé téma, kde se setkává navzájem několik oborů architektury a dopravního inženýrství. Zejména v zahraničí nalézáme v současnosti celou paletu zajímavých realizací. Od velkých odvážných designů dopravních staveb, které se stávají novodobou ikonou místního turismu, přes drobné "utilitární" stavby pro toalety a odpočívadla, kde se uplatňují taktéž precizní designy a tvary, až po drobné "krajinařské perly" v podobě krajinných vyhlídek a jiných "atrakcí", pečlivě zasazených do okolní přírody, jako ozdoby na "nítích" dopravních staveb "protkávajících" krajinu.

Dopravní stavby a jejich trasování v krajině, jejich vnitřní i vnější ergonomie, vzhled základních prvků i celku, design a ergonomie mostů a tunelů, ekonomie, ekologie, přínosy i ztráty a v neposlední řadě vzhled odpočívadel a doplňkových staveb, jsou témata, které lze uchopit jednotlivě a podrobit každé téma detailnímu vědeckému výzkumu. Nejzajímavější by asi byl výzkum nebo diskuse na téma proměny vzhledu a trasování staveb od počátku 20.stol. do současnosti. Zejména v Česku a na Slovensku, kde na "poli" veřejné diskuse převládá spíše téma ceny našich dálnic v porovnání se západem a bohužel už méně často krajinný aspekt trasování a samotný vzhled stavby a jejího vybavení na dané trase. Nelze se ubránit dojmu, že v tuzemsku zvítězil technologicko-normativní aspekt nad estetikou. O cenách raději nemluvě.

Při vzájemném setkání s autorem jsme nynější stav a úroveň produkce dopravních staveb hodnotili podobným jazykem. Našli jsme tedy "obecnou" rovinu estetiky, kterou nezávisle na sobě považujeme v současnosti jako nedostatečnou pro středoevropský region 21.stol., protože v tuzemsku chybí jak odvaha a nápaditost v přístupu k designu celku i detailu, tak mnohdy i samotná řemeslná úroveň a kvalita realizace stavby.

Autor předkládá projekt situovaný na konkrétní místo v rámci konkrétní trasy, s ambicí přispět do této diskuse prostřednictvím své diplomové práce. Projekt odpočívadla Turie nedaleko Žiliny, na nově vznikajícím úseku dálnice D1, je konkrétním uchopením tématu a nabízí pohled, jakým lze k tematice přistupovat. Bylo by zajímavé nahlédnout a porovnat ho s projektem v místě skutečně připravované stavby (pokud existuje) a diskutovat nad tím který konkrétní záměr se povedl více, či méně.

"Idea přechodu z horizontálního do vertikálního pohybu" nabízí v rámci základního zónování stavby rozdělení provozu do dvou hlavních směrů a to pro vozy osobní a

nákladní. Jim je pak přidělena odlišná dimenzionální, i provozní dramaturgie. Provoz osobních aut, tak jak jej známe, nabízí "standardní" schéma krátkodobého tankování, s využitím nabídky obchodu u pokladny a následným odjezdem, ale i delší možnosti pobytu, v podobě stravování v restauraci s panoramatickým výhledem, či pobytu a odpočinku na venkovních prostranstvích, včetně chodníku s vyhlídkou do okolní krajiny. Konvenční schéma tankování "konvenčních" pohonných hmot, je doplněno o zónu pro elektromobily, kde se předpokládá delší doba dobíjení. Tato část je architektonicky začleněna do hlavní zóny pro osobní automobily. Zóna pro nákladní automobily má svůj separovaný objekt pro tankování, včetně pokladny a prodeje doplňkového zboží. Celý objekt je ztvárněn ve stejném vizuálně architektonickém stylu. Následuje oddělené parkoviště pro delší stání kamionů a prostory s možností využití pro hygienu a občerstvení. Toto zázemí je umístěno v terénním valu, který odděluje celý prostor odpočívadla jak vizuálně, tak pravděpodobně i hlukově od hlavního tělesa dálnice.

Závěr:

Líbí se mi idea "přechodu z horizontálního do vertikálního pohybu", protože čím bude myšlenka místa silnější a čím více možností regenerace řidičů a jejich posádek takové odpočívadlo nabídne, tím spíše bude při příštím cestování neopomenuto. Tento aspekt "zapamatovatelnosti" zásadně ovlivňuje architektura, umístění v krajině a úroveň služeb, případně náročnost předchozího, či následného úseku a jiné souvislosti.

Autor se o tyto prvky snaží a snaží se je logicky provozně uspořádat tak, aby byly uživatelsky přehledné, a to mi v projektu přijde velmi dobře propracované. Základní zónování provozu, široké možnosti služeb, různé druhy parkování a zázemí pro specifické potřeby posádek osobních, či nákladních vozů, oddělení komplexu terénním valem, motiv vyhlídky do okolní krajiny a v neposlední řadě architektonické ztvárnění objektu a vizualita portfolia potvrzují úspěšnou snahu vnést do diskuse konkrétní návrh vyšší kvality.

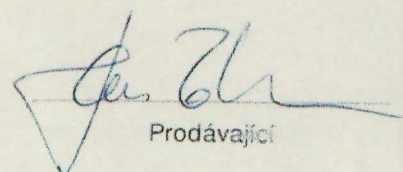
Z pozice urbanisty a zahradního architekta nejsem schopen dostatečně posoudit správnost technických a dopravně-inženýrských dimenzí projektu. Mohu jen posoudit funkční logičnost, která mi smysl jako aktivnímu řidiči dává.

Prezentace logicky znázorňuje celý projekt s postupně se zvyšující detailností, která upřesňuje všechna specifika návrhu. Velmi zdařilé vizualizace jednoznačně znázorňují architektonický design. Pro obecnou prezentaci bych je rád viděl v širším záběru s okolím, nikoliv jen ve výřezu. Nadhledová perspektiva v reálném znázornění, či zákres do okolní krajiny a plánované stavby by mě potěšil k naprosté spokojenosti z prezentace, ale jsem si vědom komplikovanosti takového záběru v případě, že dálnice ještě není dokončená, nebo neexistuje použitelný vizuál.

K diskusi v rámci již subjektivních připomínek, jako můj osobní názor, mám několik ideových připomínek či otázek. Proč není střecha objektu pro kamiony pojednána ve stejné

půdorysně "šikmém" provedení, jako střecha objektu pro osobní auta? U vstupu do prostor se zázemím pro řidiče pro kamiony bych uvítal nějakou "markýzu", nebo přesah zatravněné střechy "valu", aby pohyb mezi jednotlivými vstupy mohl proběhnout příjemně i za nepříznivého počasí. Možná by se mohla koncepční šikmost propsat i do tvarů parkoviště pro automobily? Vyhlídková lávka by mohla být výraznějším prvkem, aby její vizuální atraktivita nebyla přehlédnutelná z pozice uspěchaných řidičů. Jako nejposlednější připomínku bych uvedl potřebu odvážnějšího řešení výsadeb celého areálu, ale jsem si vědom, že by to bylo spíše hlavním úkolem pro krajinářský modul!

V obecné rovině bych rád na závěr napsal, že mi tento projekt připadá velmi zdařile zpracovaný, čitelný a vizuálně atraktivní (od uvedených inspirací, přes návrh samotný, až po styl prezentačního portfolia). Zadání pokládám za splněné a projekt obsahově velmi povedený. V rámci prezentace zprostředkované pouze portfoliem mi chybí akorát několik formálních drobností, jako jsou již zmiňované oříznuté perspektivy a absence zákresu do krajiny. Navrhuji známku B. V případě velmi dobré prezentace známku A



Prodávající

Ing.arch.Jan Záhora
9.6.2019