

Oponentní posudek diplomního projektu

**Valašské Meziříčí – Krásno
/ Jizvy města**
Fakulta architektury ČVUT v Praze

Diplomant: Jakub Odstrčil

Vedoucí diplomního projektu: doc. Ing. arch. Tomáš Hradečný

Oponent: doc. Ing. arch. Patrik Kotas

Diplomní projekt Jakuba Odstrčila se zabývá vizionářskou proměnou Valašského Meziříčí. Od města, které není metropolitní, avšak je městem, které prodělalo zásahy dost brutálního rázu hodného metropole, k městu, které se snaží získat charakter a měřítko, které by mu mělo být vlastní. Diplomní projekt velice citlivě analyzuje dosavadní urbanistický vývoj a dokumentuje postupné zásahy do struktury města, které lze shrnout do podtitulu tohoto diplomního projektu „Jizvy města“. Podrobně provedená analýzy v tomto projektu je sama o sobě dokladem profesionálního urbanistického přístupu a citu k dané lokalitě, avšak tento diplomní projekt by mohl, a možná i měl mít ve svém podtitulu motto „Šance města“. Jakub Odstrčil totiž nejenom pojmenovává poměrně přesně „Jizvy města“, ale svou autorsky pojatou 2. částí své diplomové práce – konceptem – vytváří vizi, která při troše vnímavosti ze strany představitelů města může být vnímána jako „Šance města“.

Analýza

1. část diplomního projektu je věnována podrobné analýze vývojových stádií Valašského Meziříčí, zejména s ohledem na vývoj ve 20. století, který strukturu města poznamenal nejradikálnějším způsobem. Dal mu šanci prudkého rozvoje, avšak v 2. pol. 20. stol. inicioval brutální zásahy do struktury města, které dneska vnímáme oprávněně jako jeho jizvy. To, co mělo být pro Valašské Meziříčí urbanisticky přiměřeným měřítkem struktury zástavby, dopravní sítě a kompozičních hodnot pro město právě této velikosti, bylo rozvráceno. Do „maloměstské“ zástavby pronikly jako skalpel zásahy vhodné metropolitního města, tedy zásahy, které s přirozenou strukturou Valašského Meziříčí neměly a nemají nic společného. Logickým vyústěním analytické části tohoto diplomního projektu je jeho 2. část – koncept, který se snaží jizvy města zmírnit a obnovit alespoň z části přirozenou kompozici města s velikostí Valašského Meziříčí.

Koncept

Koncept revitalizace centra Valašského Meziříčí je založen na proměně hlavní severojižní komunikační osy do podoby městské třídy, která kombinuje výrazně posílené prostory pro pěší s redukovanými dopravními plochami pro individuální automobilovou dopravu (s omezenou průjezdní kapacitou) a s vložením jednokolejné tramvajové tratě, jejíž zastávky jsou chápány jako krystalická jádra rozvoje městského parteru, i jako lokality budoucího urbanistického rozvoje. Tento koncept je pro Valašského Meziříčí velice odvážný a na poměry České republiky neobvyklý. Přesto však plně odpovídá urbanistickým trendům a názorovému posunu zejména v západní Evropě, kdy i menší města jsou chápána jako sídelní celky se stejnými možnostmi jako města větší či metropolitní. Tedy již dávno neplatí představa, že městská třída s tramvajovou tratí představuje funkční prvek pouze středně velkých nebo velikých měst, nýbrž stále více se uplatňuje vize komorní městské třídy (živé městské osy) s tramvají malodrážního charakteru. Tramvaj již není chápána primárně jako kapacitní dopravní prostředek, jehož existence je ospravedlňována dostatečně velkými přepravními nároky. Tramvaj je chápána jako iniciační prvek živého městského prostoru, který svou fyzickou existencí dává i menšímu městu ráz živosti a „městského děje“, jakožto cíleného protipólu zmrtvělým městským prostorům. Tyto názory se objevují v řadě rozvojových vizí evropských měst včetně měst lokálního významu. Proč by tato vize tedy nemohla být akceptovatelná i ve Valašském Meziříčí? Určitě ano, koncept tohoto diplomního projektu ukazuje, že je to možné a navazující část „návrh“ ukazuje reálnost takového konceptu.

Návrh

Návrh se zaměřuje na dopravně-urbanistické a architektonické řešení proměny dosavadní čistě komunikační dopravní osy do podoby kombinovaného městského živého prostoru s aktivní koexistencí pěších ploch, vozovek pro automobilovou dopravu se záměrnou redukcí šířkových profilů a se záměrnými prvky zpomalení dopravy a jejího zklidnění. Celému prostoru severojižní osy dominuje jednokolejná tramvajová trať s výhybnami v jednotlivých zastávkách. Návrhy uzlových lokalit se zastávkami respektují základní dopravní zákonitosti, přičemž však výrazně akcentují preferenci pěšího pohybu a pocit pěší prostupnosti města v příčných i podélných směrech. Zpomalovací prahy v místě zastávek nejenomže prostorově akcentují samotné zastávky, ale dávají uličnímu profilu vizuální proměnlivost a identitu. Jednokolejná trať, ukončená úvraťovými konečnými stanicemi beze smyček,

představuje minimální prostorové nároky, přitom však plně postačuje z hlediska přepravní kapacity. Smyslem nové tramvajové tratě není dosažení kvantity přepravovaných cestujících, nýbrž nabídka častého krátkého intervalu tramvajových spojů, realizovaných malými obousměrnými tramvajovými vozy. Tramvajové zastávky rovněž vytvářejí důležité uzlové body přestupu na návazné autobusové linky, se kterými tvoří tramvajová páteřní trať jeden funkční dopravní celek. Systém je navržen jako otevřený s možností realizace druhé tratě, která by vytvořila ve Valašském Meziříčí skutečnou celoměstskou malodrážní síť. Implementace tramvajové tratě ukazuje v reálných navrhovaných uzlech šance na proměnu veřejného prostoru z nudné, převážně dopravně definované liniové stavby na multifunkční prostor, ve kterém plochy komunikací, chodníků a zeleně mohou vytvářet architektonicky jasnou kompozici. Navržená prostorová regulace pro navazující městskou zástavbu přináší jasně definované uliční čáry a zřetelnou urbanistickou kompozici, která reaguje na prvky stávající zástavby.

Potud lze návrh považovat za mimořádně přínosný, citlivý a po určitém dalším stavebně-technickém a architektonickém dopracování za plně realizovatelný. Zaslouhuje si obdiv za odvážný nekonvenční přístup. Přesto lze formulovat několik připomínek, které se týkají zejména grafického ztvárnění – axonometrií a vizualizací jednotlivých lokalit. Pro lepší pochopení smyslu pěších navrhovaných prostor v kontaktu s nově navrhovanou zástavbou by určitě bylo atraktivní grafické zvýraznění těch podlaží u nových objektů, které mají plnit funkci živého kontaktního městského parteru – s funkcí obchodu, služeb, s kulturními a společenskými aktivitami – a to např. jinou formou barevného odlišení zejména přízemních podlaží těchto nových objektů nebo náznakem jejich stylizovaného „zprůhlednění“. U vizualizací je poněkud na škodu, že se nepodařilo dotáhnout zakreslená vozidla, zejména tramvaje, do správného perspektivního úběžníku, některá vozidla dělají dojem jakoby do daného prostoru perspektivně nepatřila. Větší harmonizace ve stylizování stáří a navrhovaných objektů by rozhodně přinesla větší vizuální zážitek z toho, co je silnou stránkou tohoto projektu, tedy z návrhu vlastního veřejného prostoru. Rovněž zůstává otázkou osobního vkusu na kolik růžové dost brutálně stylizované hmoty nově navrhované zástavby mohou ukázat atraktivnost navrhovaného městského prostoru, kde kontakt živého parteru těchto objektů a okolního uličního exteriéru tvoří jednu z koncepčních podstatných složek celého návrhu. Toto je však beze sporu věc individuálního citění autora.

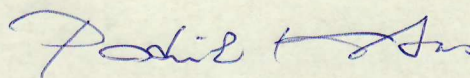
Závěr

Předkládaná diplomová práce Jakuba Odstrčila reprezentuje neotřelý a citlivý pohled na rozvojovou vizi Valašského Meziříčí.

Práce je zpracována na velmi dobré grafické úrovni, obsahuje však několik drobných gramatických a textových chyb. I přes vyjádřené mírné výtky ohledně grafické podoby vizualizací je tato diplomová práce mimořádně přínosná. Doporučuji její přijetí k obhajobě.

Navrhuji známku A - výborně

Vypracoval: doc. Ing. arch. Patrik Kotas



V Praze dne 7.6.2019