

Oponentský posudek Diplomního projektu Veroniky Huškové

Transferium Praha Hlavní nádraží

Úvod svého oponentského posudku musím uchopit jinak, než jak je běžně přistupováno ke kritickému hodnocení navrhovaných staveb. Projekt, který je nám předložen není totiž primárně stavbou, nýbrž vizí, spíše strategií a mnohvrstevnatým výhledem na formování systému který je založen na permanentním pohybu, změně stavu.

Jádrem projektu, který nám Veronika Hušková předkládá k obhajobě, hmota a formování matérie pro určité místo hraje až sekundární roli, nikoli však méně důležitou. Význam a nespornou kvalitu, kterou musím vyzdvihnout v samém úvodu svého posouzení, je autorčino pochopení a precizní, srozumitelné spojení dynamiky pohybu osob v čase mezi místy v rozsáhlém územní, dále pojmenování problémů a teprve následně stanovení strategie možného postupu. Takováto strategie může mít mnoho formálních projevů a manifestací, ale autorka si však pečlivě vybírá jak vstoupí do hmotného světa.

Jen výjimečně se setkáváme s artikulací problematiky vyčleněné pro samostatnou disciplínu, tedy dopravní inženýrství a jejího tvůrčího zformování do prostředí historického kontextu tak, aby byla vytyčena jasná vize, která si klade za cíl odstranit chronické problémy soustavy. To vše bez megalomanských ambicí a patosu - racionálně, uvážlivě, smířlivě.

Téma je stanoveno jasně: Transferium, místo sloučení mnoha dopravních cest do jednoho uzlu – hubu. Hlavní nádraží, Masarykovo, Florenc, nová linka metra, tramvají, autobusů, nové pěší spojení.

Tok jednotek - a nezáleží, zda osob, zboží nebo informací přes soustavu infrastruktury je pro mnohé z nás velmi abstraktní dynamikou, která se ztělesňuje až v konečné fázi konkrétními dopravními stavbami. Takové vnímání by ale bylo značně omezené a postrádalo by hodnocení své příčiny vzniku, tedy vyhodnocení veličin jako jsou kapacity, propustnosti tras a synergie.

V rovině analýzy se autorka takovým veličinám důsledně věnuje a to nejen stavu v době zpracování projektu, ale také s pohledem do předcházejících období, které formovaly dnešní stav. Seznamuje nás s rozvojem Dráhy na prahu Průmyslové revoluce a končí detailní dokumentací úprav hlavního pražského nádraží a jeho širokého okolí.

Vizi autorky spatřuji v jasné snaze navrátit klíčový dopravní uzel lidem se všemi svými lidskými potřebami a lidským měřítkem. Pro jednotlivé formy dopravních prostředků vytváří bezkolizní podmínky provozu, ale lidé - a zvláště město pro lidi - jsou v centru jejího zájmu. Vnímání komplexní problematiky z lidského horizontu a nikoli optikou jednotlivých dopravních prostředků je to, co činí tento projekt výjimečným.

Technické aspekty svého řešení představila diplomantka ve své prezentaci přesvědčivě a nebudu je zde podrobně rekapitulovat. Vyjádřím se spíše k základním tezím, které ve své práci stanovila stojí za vyzdvihnutí v rámci rozsáhle propracovaného projektu:

- Navrácení městského prostoru lidem v bezprostřední blízkosti uzlu, prostory, které jsou dnes spíše bariérou autorka mění na prostory spojující dřív – předprostor hlavního nádraží je zklidněnou vstupní branou do metropole prostřednictvím původní historické budovy hlavního nádraží. Komplex dopravního uzlu je nově prostupným územím spojujícím dolní Vinohrady a Žižkov s Novým Městem.

- Upřímné studium a uchopení neuralgických míst v Praze (Florenc, Masarykovo nádraží, magistrála, problematická železniční spojení, předprostor Hlavního nádraží) a jejich společné zapojení řešením do výsledného celku, který respektuje lidské měřítko a vnímání (nejen vzdálenosti) z lidského horizontu. To vše bez aktivismu a s rovnocenným přístupem ke všem vlivům, které do prostředí Transferia vstupují.

- Dimenze a kapacity jsou kalkulovány velmi uvážlivě s ohledem na provozní a ekonomickou racionalitu, která je výsledkem nespočetných konzultací s odborníky v příslušných oblastech. Autorka respektuje názory odborných kapacit, a přitom pevně vede projekt směrem za svou vlastní vizí. Tuto nesnadnou syntézu komplikovaných vztahů (provozních i prostorových) provádí autorka příkladně při přesunu autobusového terminálu a zapojení stávající historické budovy nádraží. Brilantní je redukce magistrály a navazující využití stávajících komunikací.

- Cíleně pracuje se schválenými strategickými plány metropole, logicky na ně navazuje a rozvíjí je do své smělé vize, která tak není odtržena od reálných možností, které se dají v našem prostředí uskutečnit. Je možné je uskutečnit, pokud je k tomu vůle a oprostíme se od nejrůznějšího aktivismu upřednostňujících jen některý z aspektů tvorby. Ať už je to upřednostnění jen některých druhů dopravy, nechuť město zahustit nebo přímo zasahovat do historických objektů.

Autorka nám nabízí svůj obraz ideálního města 21. století, kompaktního, s respektem ke svým obyvatelům, ke všem svým aspektům, ale také s ambicí, aby jeho prostřednictvím mohli lidé v něm žijící dosáhnout rychleji dál a výš.

Autorka správně poznamenává, že předpokladem pro možnosti zásahů do infrastruktury vnitřní části města je dobudování celoměstské infrastruktury (obchvaty, Nové spojení II, koridory VRT – tedy celostátně významné stavby).

Grafické zpracování na 213 stranách portfolia je přehledné, s logickou strukturou. Výstupy nově navrhovaných úprav a dostavby jsou vždy zapojeny do širšího okolí, čímž dávají dobrý přehled o tom, jak autorka pracuje se strukturou stávajícího města a optimálně ji zahušťuje, využívá potenciál a zhodnocuje dnes okrajové oblasti.

V předložené práci spatřuji cenný příspěvek k řešení komplexního problému, kterým by se měla Fakulta Architektury ČVUT prezentovat. Pracemi jako je toto Transferium ateliér pod vedením prof. Rothbauera dokazuje, že vychovává architekty, kteří jsou nejen sebevědomými tvůrci, ale především osobnostmi schopné být moderátorem mezi obory a předkladateli dlouhodobé vize.

Práci doporučuji k obhajobě s hodnocením A – výborně.

Ing. arch. Tomáš Oth

ČKA 04437

10.09.2020
