

Oponentní posudek diplomové práce Tomáše Kodeta

Tomáš Kodet vypracoval výraznou diplomovou práci, která bude na výstavě projektů v přízemí Fakulty architektury určitě předmětem nejedné diskuze o struktuře Prahy. Silné zadání vyústilo v až provokativně lapidární řešení „kruhového objezdu“ pro cyklisty. Kruhového objezdu, který svým tvarem záměrně evokuje ty nejdivnější automobilové křižovatky, aby však známé neduhy technicistních geometrií známých z vnitřních periferií modernistických měst přetvořil v potenciál. Návrh používá nástroje a jazyk dopravního inženýrství, aby opravil chyby minulosti vytvořené stejným přístupem.

Tématem práce je mimoúrovňová křižovatka a její začlenění do městské struktury. V rámci diplomního semináře Tomáš zpracoval podrobný katalog všech mimoúrovňových křižovatek v Praze, který je sám o sobě úctyhodným podkladem pro plánování města. Na základě této analýzy byla pro podrobnější řešení zvolena křižovatka Pelc-Tyrolka na Městském okruhu, která bude v rámci dostavby okruhu upravována a zároveň je v jejím okolí dostatek volného místa pro budoucí dostavbu kampusu Univerzity Karlovy. Pelc-Tyrolka je výrazné místo na břehu Vltavy, místo nedokončené, místo mnoha velkých projektů, místo s obrovským potenciálem. Většina studií řešící tuto pomyslnou bránu Prahy, která leží na křížení vnitřního okruhu a Severo-jihní magistrály však z pochopitelných důvodů řešila pouze plochy okolo křižovatky. Dodnes v duchu modernismu oddělujeme strukturu města od infrastruktury ve formě nepřekrývajících se funkčních ploch, město se dopravních staveb štítí. Úkolem diplomové práce bylo tyto zažitá stereotypy překonat a existující dopravní stavbu integrovat do areálu vysoké školy. Využít stávajících zbytkových ploch uvnitř ramp křižovatek a zpřístupnit nedostupná místa.

Na projektu je mi sympatické, že se nesnaží dnes módním způsobem dopravní stavbu potlačit nebo dokonce mimoúrovňové křížení likvidovat, ale naopak ho skoro až neinvazivně zapojit do zástavby. Nikdy totiž nebyla mobilita tak důležitá jako dnes. Každým rokem naše nároky na pohyb rostou a pokles intenzit automobilové dopravy je v nedohlednu. Pokud předpokládáme, že městem budoucnosti je město hustě prostavěné, ekologické a kompaktní, pak to ale také znamená, že musíme zajistit dostatečnou kapacitu infrastruktury pro jeho obsluhu a pro komunikaci města s okolím. I nadále budeme potřebovat dálnice, okruhy a radiály s mimoúrovňovými křižovatkami. Mimoúrovňová křižovatka zároveň může být krásným objektem, vyvrcholením estetiky modernismu dvacátého století. Za pár let, až budou automobily ještě čistší a tišší než dnes, nebude mimoúrovňová křižovatka vnímána pouze jako problém generující hluk a prach. Křižovatka Pelc-Tyrolka bude více než kdy dříve ideálním místem pro umístění vysoké školy, laboratoře společnosti. Mimoúrovňová není prosté slovo, ne všechny kapacitní silnice musíme zrušit a srovnat do roviny.

Okolo křižovatky Tomáš navrhuje mřížku nových budov. Volně navazuje na koncepci Karla Pragera, přičemž budovy jsou v podrobnosti diplomové práce generickými objemy bez předem definované náplně, využívají volnost jednoduchých železobetonových skeletů. Návrh jejich vnitřního uspořádání a prověření různého potenciálního využití je dobrý a dostatečný, půdorysy jsou jasné a přehledně zobrazené. Městská struktura směrem k Trojskému mostu je více schematická, což návrhu v okolí křižovatky ubírá na síle. Hlavním motivem projektu je kruhová lávka proplétající se křižovatkou, která propojuje tři skupiny budov v jejím okolí a zajišťuje prostupnost územím. Budovy přímo na lávku napojené jsou natočené ve směru kruhu a vybočují z přísného rastru zbytku území. To je sice vtipné řešení, ale dle mého názoru zbytečné. Natočení budov je trochu umělé, kompozici budov nezesiluje, jistě by bylo možné pravouhloú geometrii respektovat.

Kruhová lávka je dobrým a srozumitelným řešením, které doplní dnes i v budoucnu chybějící vztahy. Lávka je zvlněná, aby se mohla provléknout pod magistrálou a zároveň nadejít rampy křižovatky. Toto trochu neuspořádané výškové řešení a určitá nečitelnost geometrie v podélném řezu mě na první

pohled trochu iritovala. Čistý a přehledný půdorys se komplikuje. Při podrobnějším čtení návrhu a studiu pohledů a vizualizací jsem ale zjistil, že rozvinutý podélný profil konstrukce mate, v prostoru kruhová lávka vypadá dobře. Výškové rozdíly a sklony nejsou výrazné, to prokazuje i zpracovaný model. Jsem přesvědčen, že další prověřování a detailnější řešení konstrukce by zcela určitě vedlo ke zjednodušení a vybrušování tvaru. Neodpustím si ale poznámku, že projekt si mohl dovolit být svým výrazem ještě o stupeň tvrdší a ostřejší.

Moje hlavní výtku k diplomové práci se netýká konceptu ani navrženého řešení. Za její slabší část považuji určitou nejistotu práce v různých měřítcích a určitou nedotaženost některých vrstev. Detailní řešení parteru je nadbytečné a méně přesvědčivé, podobně nejméně podrobné měřítko zobrazující vazby nové struktury a okolí je příliš schematické. Rozumím, že některé výkresy jsou požadovány zadáním, diplomní práci by ale prospělo, pokud by je neobsahovala vůbec. Stačí naznačit, udržet silný koncept a nedokončovat za každou cenu. Jádrem projektu však není fungování kampusu v širších vztazích, vztah ke krajinnému rámci nebo detaily dláždění náměstí, ale vztah mimoúrovňové křižovatky s městem. A v tom je projekt dostatečně silný.

V rámci úvah nad projektem mám několik dalších konkrétních poznámek:

Nemyslím si, že je nutné zajistit prostupnost vždy a všude, ve všech směrech. I nepropojená a zapomenutá území mají svoje kouzlo, různá hierarchizace prostředí pomáhá rozmanitosti a bohatosti charakterů. Nemyslím si, že je nutné zachovat a doplnit cyklistické rampy do všech směrů.

Diplomová práce (nebo alespoň to není patrné z prezentace v portfoliu) rezignuje na popis podrobného technického řešení kruhové lávky. To mi přijde škoda, protože konstrukce je vždy úzce spjatá s řešením inženýrských staveb.

Šířka lávky je sice dostatečná pro jednosměrný provoz cyklistů, ale myslím, že větší velkorysost v rozměrech lávky i v podjezdných a nadjezdných výškách by návrhu neuškodilo. Různé rozměry ramp a kruhové lávky by naopak celkový výraz podpořily.

Tyto tři technické poznámky vnímám jako příspěvek do diskuze nad projektem, který je pro mě obohacující. Nutí mě přemýšlet o vztazích v území, o charakteru budoucí městské struktury a o tom, že jedno jasné gesto může vyřešit stávající problém bez zbytečných demolic a negací. I přes zmíněné výtky tak hodnotím diplomovou práci pozitivně. Texty sice nejsou Tomášova nejsilnější stránka, ale naopak jeho grafické vyjadřování je naprosto profesionální a přesvědčivé. Věřím, že z něj bude dobrý architekt.

Předloženou práci doporučuji přijmout k obhajobě a ohodnotit jako „C - dobře“.

V Praze, 1. 2. 2023

Ing. arch. Jiří Deyl

