Posudek na diplomovou práci

Bc. Evy Hofierkové

zpracovanou v zimním semestru akademického roku 2013/14

Diplomantka zpracovala návrh na téma

„Plzeň – území u Škodovky“

K zadání diplomové práce a povaze úkolu

Trojúhelníkové území se nachází v blízkosti bývalého ředitelství Škodových závodů. V současné době se uvažuje o redukci provozu Centrálního autobusového nádraží, což umožňuje rehabilitovat tuto část města. Řešený prostor byl vymezen ulicemi Skvrňanská, Kotkova a Tylova. Návrh měl dle zadavatele úkolu vytvořit předpoklady pro obnovu přirozené urbanistické struktury s předpokladem koncentrovaného využití, umožnit situovat do lokality běžné městské aktivity a navrátit charakter centrální čtvrti. Náměstí Emila Škody mělo zaujmout v dotvořeném městě významné postavení.

Letecký snímek Plzně ukazuje dominantní formát areálu Škodových závodů, dnes transformovaných do nové vlastnické a provozní struktury se změněnými potřebami a dopady na své okolí. Trojúhelník řešeného území k němu přiléhá. Toto sousedství bylo v minulosti a bude možná i v budoucnu pro dané místo klíčové. Zadání práce, připravené s organizačním výborem projektu Plzeň město kultury, je ovšem postaveno do značné míry nezávisle na tomto kardinálním vztahu.

Rozhodnutí výrazně redukovat autobusové nádraží, vybudované kdysi jako přepravní uzel pro tisíce dojíždějících zaměstnanců Škodovky a zabírající klíčovou část území je nasnadě a je hlavním impulsem pro návrh. Počet zaměstnanců průmyslového areálu již zřejmě nikdy nedosáhne bývalých hodnot. Ve hře je i výhled úplného přemístění tohoto nádraží do blízkosti jeho vlakového protějšku.

K průběhu práce

Diplomantka pracovala na projektu samostatně a odevzdala práci ve stanoveném termínu. Součástí návrhu bylo i získání potřebných doplňujících informací.

Komentář k řešení

Autorka ilustruje svoji práci výtahem z historie Plzně a jejího urbanistického rozvoje. Zvláštní pozornost věnuje kromě Škodových závodů i Brummelovu domu od Adolfa Loose, který se nachází uvnitř řešeného území. Historickému vývoji pozemku je věnováno třicet (!!!) snímků historických map a ortofotografií. Ukazují postupnou proměnu místa od poloviny 19. století po současnost. Blízkost a snadná dostupnost dané lokality z historického jádra města je v porovnání s jejím periferním charakterem překvapivá a povzbudivá. Po eliminaci nepotřebných a nekvalitních stavebních struktur se tu nabízí trojúhelníková téměř volná plocha k nové interpretaci. Tu autorka zakládá na zachování a doplnění uliční sítě, přemístění zmenšeného autobusového nádraží ke Skvrňanské ulici a novém definování náměstí Emila Škody.

Navržená, víceméně jednotná výšková hladina zástavby odpovídá nejvyšším zachovaným stavbám v území i v okolních blocích. Není nijak přemrštěná a dává dobrý základ pro racionální

využití místa. Její hmotové a výškové uspořádání je dobře porovnatelné s okolím v přiložených nadhledových perspektivách. Ty dokládají jak úměrnost, tak relativní různorodost jednotlivých bloků.

Pozemek, mírně ale zřetelně klesající k severu, vede k upřednostnění ulic ve směru vrstevnic. Ulice ve spádu mají složitější podmínky pro členění budov a může mít proto i jiný charakter. Schéma rozmístění služeb a funkčního využití nové zástavby pomocí piktogramů dokládá pestrost nabídky. Potřebná míra pozornosti je věnována i řešení pěšího parteru a zeleně. V něm jsou detailně vyznačeny i některé drobné prvky městského mobiliáře. Parkování aut je navrženo zejména v podzemních garážích pod vnitřními dvory bloků budov. Jeho kapacita může být upravena počtem podlaží. Zřetelné je i vedení tras, vyhrazených pro cyklisty. Detailní pozornost je věnována náměstí Emila Škody, pojatého jako prostor pro odpočinek s možností pořádání různých akcí na jeho dlážděném povrchu.

Obsah a rozsah odevzdaného elaborátu

Rozbor lokality obsahuje v rozsahu širších souvislostí stávající dopravní vztahy a funkční využití. Zmapovány jsou i vodní toky a zeleň, pěší a cyklistické trasy. Dokumentace pokračuje přes postupně detailnější výkresy, doložené ve schwarzplanech a dopravních situacích. Inventura rozmístění služeb a významných budov v centru města dokládá jejich postupné řídnutí směrem k obvodu města a jejich úplnou absenci v řešeném území.

Výkresová část práce je více než dostatečně vypovídající. Jasná schémata dokládají současný charakter zástavby, rozsah uvažovaných demolic, klasifikaci uliční sítě a rozsah nové zástavby. Funkční a provozní využití navržených bloků a hmot budov je doloženo v úrovni parteru a prvního patra. Soustava řezů ozřejmuje výškové návaznosti na terén a okolní zástavbu. Vzorové profily ulic a schéma provozu autobusového nádraží dále doplňují informace o návrhu dopravního řešení.

Průvodní a technická zpráva je dostatečně obsáhlá a poskytuje všechny potřebné informace.

Hodnocení

Návrh nové velké části města je svým rozsahem v dnešní době mimořádný úkol. Zadání práce vycházelo z očekávání, spojených s prezentací Plzně jako hlavního evropského města kultury v roce 2015 a vedených snahou předvést potenciál jejího dalšího rozvoje.

Míra detailnosti práce je na hraně urbanistického a architektonického řešení. To je při úkolu této povahy a rozsahu nezbytné a Eva Hofierková tak zřetelně ilustruje své záměry a očekávání pomocí vybraných, podrobněji zpracovaných částí návrhu. Její přístup sice nevybočuje z běžných schémat stavby měst, má ale kvality, očekávané při řešení obdobných úkolů. Jako urbanistický koncept může být poučením pro Plzeň při dalších úvahách o rozvoji této části města.

Autorka předkládá obsáhlé a vyvážené dílo. Svou diplomovou prací dle mého úsudku prokazuje zralost potřebnou pro absolvování magisterského studia. Její práci proto přijímám k obhajobě a navrhuji pro ni hodnocení známkou

B - výborně minus

V Liberci 20. 1. 2014

prof.ing.arch.akad.arch. Jiří Suchomel
vedoucí diplomové práce