

Posudek diplomové práce

Bc. Daniela Volka
Terminál Praha východ

zpracovanou v zimním semestru 2020/ 2021
na Fakultě umění a architektury TU Liberec

Zadání diplomové práce

Nový terminál připravované vysokorychlostní tratě je situován do krajiny mezi obcemi Nehvizdy a Jirny východně od Prahy. Architekturu a technickým řešením by měl symbolizovat novou éru železniční infrastruktury v ČR s napojením na evropskou železniční síť. Zadání diplomové práce je vypsáno ve smyslu probíhající architektonické soutěže.

Komentář k řešení

Úvodní část analytické části věnoval diplomant problematice vysokorychlostních tratí (VRT), které jsou v našich zemích pro většinu populace velkou neznámou, přestože projektově je řada zásadních koncepčních rozhodnutí již připravena. Jde především o trasování mezinárodních spojů, terminál Praha - východ bude integrovat obě nejdůležitější trasy, které budou přes naše území probíhat, tedy Berlín- Vídeň a Paříž- Norimberk- Vratislav. Terminál má denně obsloužit až 20 tisíc cestujících denně, maximální obrát na nástupištích se předpokládá 800 osob/ hodinu.

V urbanistické analýze si všímá faktu, že obec Nehvizdy, poblíž které má nový Terminál VRT vzniknout, má již výstavbou dálnice D11 zpřetrhánu řadu komunikačních vazeb s okolními obcemi, paralelní trasa vysokorychlostní železnice tuto situaci ještě umocní, na druhé straně autor logicky předpokládá akceleraci rozvoje obce jižně od nového nádraží.

Referenční výběr staveb odkazuje na autorské preference diplomanta, převládají stavby s velkorysou horizontální střešní konstrukcí, zcela jasné je zastoupení Neue National Galerie, Berlín (Mies van der Rohe), podobně koncipovaný je soutěžní návrh Budovy lesní zprávy autorů Chybík/ Krystof, kazetový strop je v tomto případě dřevěný, dřevěné konstrukce diplomant uvádí i v případě dalších staveb ze severských zemí a Japonska.

Urbanistický koncept umísťuje budovu terminálu do těžiště lokality- severojižní osy stávajícího komunikačního propojení z Nehvizd do Horoušan přes D11, most je nad trasováním vysokorychlostní tratě rozšířen a tvoří vstupní komunikační prostor do obou částí terminálu. Velkorysá střešní horizontální konstrukce s rozměry 160 x 50 m je podstatnou entitou, západní a východní hala tvoří dvě vložené transparentní části pod jednotící střechou. Přesto, že

oddělení zahraničních a místních republikových spojů není ve stavebním programu vyžadováno, jde o logické a možné řešení především z pohledu požadovaných kapacit. Oddělení zahraničních a místních spojů, které známe z mnoha letištních terminálů může navázat i specifické služby pro zahraniční cestující- kanceláře zabezpečující ubytování, car rent, atd. Pozitivem práce jsou pro mne úvahy o požadovaných kapacitách, které ve stavebním programu nepochopitelně chybí, diplomant doprovází úvahy adekvátními kapacitními výpočty.

Rovněž dopravní problematika má reálný koncept, oba sjezdy z D11, stávající na západě a nově navržený na východě a jejich provázání paralelně s trasou VRT na její jižní straně považuji za zdařilé, požadovanou kapacitu parkování P+R 3 000 automobilů autor rozděluje do čtyř částí se 750 stáními, všechna navržená stání jsou na terénu, pravděpodobně vzhledem k dodržení požadovaného finančního limitu stavby, přesto by alespoň 10% míst mohlo být umístěno do podzemního podlaží bez výrazného ekonomického dopadu.

Pozitivně z pohledu dopravy hodnotím i oddělení předjezdů autobusů, K+R a Taxi od tranzitní dopravy do krytého prostoru mezi oběma halami terminálu, tento předjezd slouží sice zároveň jako stávající komunikační propojení mezi Nehvizdy a Horoušanami, dopravní kapacita komunikace je ale velmi malá.

Architektura návrhu je střizlivá, půdorysné řešení je provozně dobře zvládnuté, statické řešení je konzultované, diplomant ho doprovází výpočty návrhů průřezu.

V rámci obhajoby pokládám otázku na řešení podhledu haly, který je sice popsán v rámci zprávy, ale pouze funkcemi, které splňuje: tepelně- izolační, protipožární, akustický i osvětlovací.

Diplomová práce má standardní rozsah, doprovází ji specifické černobílé vizualizace, které dávají dostatečnou představu o navržených prostorech.

Hodnocení

Přijímám práci Daniela Volka k obhajobě, autor se komplexně vypořádal se zadáním, práce má dobrý jednoznačný koncept, pozitivně vnímám řešení specifických částí projektu - především dopravy, vzhledem k tomu, že jde o diplomovou práci a některé části práce mohly být řešeny více do hloubky, navrhuji

C – velmi dobře

V Liberci, 14.2. 2021

doc. Ing. arch. Jiří Buček
vedoucí diplomové práce