

OPONENTNÍ POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE MARTINA DUBY
ÚSTÍ NAD LABEM - INDUSTRIÁLNÍ DĚDICTVÍ,
západní osa a centrální nádraží

- A Vyjádření, zda práce splňuje cíle zadání
- B Hodnocení obsahové a formální stránky práce
- C Konstatování, zda práce splňuje požadavky na udělení odpovídajícího akademického titulu
- D Vyjádření, zda je práce doporučena k obhajobě
- E Návrh výsledné známky

A/ Autorovým výchozím cílem bylo pomoci městu Ústí n. L. dohledat jeho ztracenou identitu resp. vzkřísit jeho ducha, též pomocí analýzy pojmenovat jeho problémy, vytipovat lokality k řešení a v detailu zpracovat jednu z nich, která se jeví jako stěžejní. Práce se skutečně ubírá tímto směrem a tím splňuje cíl zadání.

B/ Práce dává některé odpovědi, např. že ducha budoucnosti může město najít částečně v minulosti. Akcentuje milníky vývoje města a přiřazením posledního milníku otevření VRT v roce 2050 zdůrazňuje, že prosadit zastávku VRT v Ústí je pro rozvoj města stěžejní. Analytickými mapami ukazuje, že identitu Sudet resp. českého pohraničí lze stavět na protnutí přírody a (zaniklé) historie, v každé oblasti a tedy i v ústeckém okrese v osobitém poměru obou složek (v Ústí více přírody a méně zániku/?/), navíc na průsečíku cest, ideálně pokud možno udržitelně. Výklad map přenechává autor spíše grafickému působení, nicméně toto je z nich více či méně patrné. Každopádně s analýzami si autor dal dost velkou práci.

Existenci západní osy města dokládá graficky dostatečně výmluvně. Návrh redukce kolejiště má svojí logiku a park v tomto území ve vazbě na jezero Milada by byl jedinečný. Analýzu drážního kolejiště rovněž provedl zjevně poctivě ať už z podkladů, tak osobně na místě, pracně muselo být získána data graficky vyjádřit. Přeměna některých kolejí na cyklostezku je přímočařejší a její vazba na železniční most ze Sřtečkova je ideální, zpustlému území by výrazně pomohla.

Urbanisticky návrh vnáší do území tři stěžejní prvky. A to: nové centrální nádraží (v Ústí nyní velmi diskutované), na něm (kromě parku v zredukovaném kolejišti) celý návrh stojí a z něj vychází. Dále nové náměstí, jako jeho předpolí a nakonec protažení ulice U trati až k náměstíčku před správní budovou Spolchemie. Dle výkladu autora potažmo pochopení oponenta je křivka nádraží odezvou na křivku ulice Malé Hradební (tedy původního hradebního okruhu města), ulice U trati je tangentou obou křivek. Tato kompozice je myslím velmi dobrá.

Architektonicky je nádraží kompaktní, působivé, jeho redukce dispozice na nejnужnější věci myslím odpovídá nevalné síle města a tím je pravdivá. To, že nádraží nevytváří další hromadu prodejních či kancelářských ploch, "jen" průchod do krajiny, nového parku, by myslím, v případě "nakopnutí" místa novým provozem VRT umožnilo třeba skutečně vystavět nově navrhované náměstí, objekt nádraží by hned nevsál všechn potenciál a ten by se mohl projevit sympaticky v bezprostředním okolí, ať už dostavbami proluk, nebo obživěním stávajících domů tzv. "Nového města".

Přeci jen bych však měl jednu poznámku k návrhu. Z výkresů není zcela patrné, které objekty na základě novostavby nádraží přímo zanikají či jsou navrženy k demolici. To si myslím, že by mělo být ve výkresu jasněji vyznačeno. Ač návrh maže prakticky všechny objekty v kolejišti v místech za novým nádražím, z kterých si myslím, že by bylo určitě možné vybrat a obživit některé, že by to podrželo pluralitu místa, zastal bych se osobně zejména objektu bývalého západního nádraží (ne stávajícího, nýbrž původního, prvního, U trati 1 a 1a, č. p. 654 a 3519; autor arch. Josef Truba) se skladem, které se nachází při zmiňované tangenti U trati. Objekt se nachází přesně vlevo od vstupní fasády navrhovaného nádraží a jeho zachování nevyklučuje stávající návrh. Jsem přesvědčen, že horizontálně monumentální až brutalisticky sochařský koncept nádraží, s křivkou fasády i valu by zachování objektu v jeho síle neohrozilo, naopak by mu mohlo dodat lidské měřítko a rovněž “časoprostorovou” pluralitu.

Podobně na navrhovaném náměstí bych, určitě do doby, než budou zastavěny všechny jeho stěny, usiloval o uchování objektu č. p. 3448 (U trati 10), mimochodem před zateplením velmi krásného. Mohl by sloužit jako jakýsi podkladek, počáteční nároží myšleného náměstí.

Celkově se mi návrh velmi líbí. Rovněž zanedbání několika z hlediska nadnárodního trasování VRT podružných domů nepovažuji za chybu, spíše za grafickou zkratku, lépe tak vynikne lapidární koncept návrhu.

Každopádně bych se ale v případném podrobnějším zpracování klonil k tomu, zacházet i se sebepodružnějším domem ve vybombardovaném a vybouraném Ústí co nejšetněji, pro jistotu ho třikrát otočil, než ho “vydal”, k čemuž i v zásadě nabádá úvodní autorova rozsáhlá analýza. Navíc, veškeré a zejména urbanistické návrhy mívají povahu prorocství, které má tendenci samo se vyplňovat a jak píše Miroslav Wanek, poučený severočeskou skutečností: “Ke dnu padá kámen v piruetách ... voda se zavíří, dno se zpění a nic už není jak dřív.”

C/ Práce zcela jistě splňuje požadavky na udělení odpovídajícího akademického titulu.

D/ Práci velmi doporučuji k obhajobě.

E/ Jako výslednou známku navrhuji “výborně” (1)

V Ústí nad Labem, 19. 6. 2015

Ing. arch. Matěj Páral
3+1 architekti
usti-aussig.net

korektury:

str. 2 * 7.ř odsh - problémy postihli tvrdé y; měste chybí háček

* 8.ř odsh - neustálé společenství? spíš neustále (nebo neustálené?)

str. 5 * 1882 Ústeckou továrnu - spíše malé ú, nejde o přesný název, nebo ano?

* 1945 němců - velké N

* 1850 zřízení železnice ř

* 1976 asanace - velké A

* 1828 typograficky Ústí posunoutr na další řádek, aby n. L. nebylo samo

str. 7 spíše tranzitní než transitní