

Posudek oponenta bakalářské práce

Jméno a příjmení studenta	Jitka Šelepová	
Studijní program	B8206 Výtvarná umění	
Obor/ateliér	Multimedia a design/Prostorová tvorba	
Forma studia	prezenční	
Akad. rok	2015/2016	
Název práce	Návrh prozatímní lávky přes řeku Moravu v Napajedlech – Plovoucí lávka	
Oponent práce	akad. sochař Ondřej Podzimek	

Teoretická část:

Autorka se v práci zabývá podrobně historií Napajedel a také historií vodní dopravní cesty – Bařova kanálu. Mapuje i současný stav, podává přehled historických budov, významných pro město, a probírá i rozvoj Napajedel po druhé světové válce. Dá se říci, že seznámení s prostředím bylo důkladné a je v práci dostatečně zdokumentováno.

Další část se zabývá problematikou cest přes vodní toky, a i v tomto případě oceňuji detailní zpracování tématu. Autorka probírá přehled historického vývoje lávek a mostů, a k tomu podává výběr z těch staveb, které jsou propojením dvou břehů přes vodní plochu, a které se jí jevily jako pozoruhodné.

Dovolím si však zkorigovat následující tvrzení autorky (str. 64): „*Troufám si tvrdit, že se mi podařilo najít většinu nejzajímavějších lávek, které byly postaveny a jsou nějakým způsobem publikovány.*“ Nepochybně existují i další lávky, které je možno označit za zajímavé, ba nejzajímavější. Jako příklad uvádím lávku Kurilpa Bridge v australském Brisbane (Cox Rayner Architects 2008), která získala mezinárodní ocenění World Architecture Award. Z průlomových realizací od českého autora uvádím visutou pásovou lávku z předpjatého betonu v Reddingu, Kalifornie (Jiří Stráský, 1990). Avšak i autorkou prezentovaný výběr sedmi mostních konstrukcí či objektů podává zajímavý přehled o různorodosti možných řešení.

Koncepčně se autorka zabývala primárně některými minimalistickými řešeními – zaujaly ji transbordéry bez pevné mostovky a rozvinula i bezesporu inovativní koncept přívozu – lanovky napříč tokem řeky s použitím nekonečné lanové smyčky.

Praktická část

Finální řešení vychází z modulárních plovoucích pontonových dílů, které po spojení vytvářejí jeden vizuálně nepřerušovaný tubus, spojující oba břehy. Konstrukce je subtilní a pohledově odlehčená. Zavětrování vytváří jemnou síť, která vytváří samostatný opticky ohraničený koridor mezi břehy, avšak zároveň nijak nebrání volným výhledům na obě strany. Jde o jakousi odlehčenou variantu virtuálního tunelu, který zůstává pouze naznačen. Za nejsilnější myšlenku díla považuji koncept, který staví do protikladu naznačenou symboliku průchodu,


úzkého uzavřeného koridoru na straně jedné a skutečné provedení konstrukce, která je vizuálně otevřená, minimalistická, a tvarově přiznává subtilní lehkost jednotlivých plovoucích pontonových dílů.

Jediným technickým problémem, který zůstává nevyřešen, je střet dvou provozů na řece: je-li lávka používána pro pěší a cyklistický provoz, blokuje lodní dopravu po řece, a naopak. Vzájemně protikladné požadavky lodního a pěšího provozu nelze beze zbytku sesouladit jinak, než mimoúrovňovým křížením. To by však vedlo k mnohem mohutnější konstrukci ve větší výšce nad vodní hladinou. Autorka tedy alespoň nabízí kompromisní řešení - provést lávku ze dvou dílů jako otevírací. Taková úprava představuje akceptovatelný kompromis. Po případné realizaci by tedy bylo nutné dodržet časový rozvrh otevírání a zavírání lávky a zajistit k tomu i odborně proškolenou obsluhující osobu.

Celkově hodnotím práci jako pečlivě vypracovanou v teoretické části a invenčně pojatou v praktické části. Konečné řešení logicky vyplývá z uskutečněného rozboru. Tvar a proporce lávky s mostovkou těsně nad vodní hladinou jsou přizpůsobeny ideji drobné, subtilní konstrukce, podepřené pomocí výtlačných sil pontonových těles, a spočívající bez kotvených opěr na měnící se říční hladině.

Navrhuji klasifikaci A.

Ve Zlíně dne 31. 05. 2016



Ondřej Podzimek