

Oponentský posudek k diplomové práci „Terminál hromadné dopravy Karlovy Vary“**Autor práce: Bc. Martin Bouček****Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov****Oponent: Ing. arch. Karel Adamec**

Cílem diplomové práce autora Bc. Martina Boučka je návrh dopravního terminálu veřejné hromadné dopravy v Karlových Varech se zohledněním všech prostorových a provozních nároků. Práce je strukturovaná do analytické části, návrhu konceptu řešení a detailního návrhu samotné budovy a přilehlého veřejného prostranství. Analytická část shrnuje dopravní vazby města na širší okolí v rámci České republiky a potvrzuje fakt, že Karlovy Vary nejsou tranzitním městem ležícím na spojnici významných metropolí a představují spíše cílovou destinaci. Dále jsou shrnuta data k motorové, železniční, cyklistické a jiné dopravě měřená v rámci samotného města, která ve svém vyhodnocení umožňují návrh optimálního řešení kapacity terminálu a uspořádání jednotlivých druhů dopravy v něm a v jeho okolí. V analytické části nejsou zahrnuty koncepční dokumenty města jako je Generel dopravy, Plán udržitelé městské mobility, Koncepce VHD a další, přestože s nimi autor v návrhu pracoval. Analytická část se věnuje pouze problematice dopravy a nezkoumá další atributy, jako je městotvorný a ekonomický potenciál terminálu veřejné dopravy, jeho význam v péši dostupnosti města a jiné, například formou referenčních příkladů z jiných měst nebo aktuálních trendů ve vývoji dopravní obslužnosti městského centra nebo trend zvyšování pobytových kvalit veřejných prostranství.

Autor pro základní provozní a prostorové řešení objektu v návaznosti na širší území využil aktuálně řešený návrh základní urbanistické struktury dle KAM KV°. Návrh vychází z již existujících koncepčních dokumentů, jako je například Plán udržitelé městské mobility, takže je autorův postup zcela opodstatněný. Koncept návrhu řeší základní prostorové vazby objektu s ohledem na okolní komunikace a městské prostředí, příčné propojení stávajícího města s řekou a návrh náměstí – pravobřežního předpolí Chebského mostu s myšlenkou hmotového zvýraznění budovy nádraží. Koncepce uspořádání dopravy zohledňuje potřebu zavedení všech linek MHD do prostoru u tržnice, a zachovává tak obslužnost stávajícího demografického centra města.

Návrh náměstí formou vynechání jednoho bloku v navržené struktuře se jeví jako logický, ale dává vzniknout veřejnému prostranství ve své velikosti konkurující uvažovanému náměstí u městské tržnice nebo náměstí Dr. Horákové a je k diskusi jeho hlavní charakter ve vztahu ke zmíněným dvěma náměstím. Velkorysý nástup z Chebského mostu do centra Karlových Varů a prostorové podtržení souběhu os ulic Bělehradská, Davida Bechera, T. G. Masaryka a dalších formou náměstí nebo piazzetty je zcela jistě správný postup, ale chybí větší úvaha o proporcích navrženého prostoru. Má-li být úloha navrhovaného náměstí především vytvořit uvolnění před významnou městskou budovou – nádražím, nejsou jeho navržené proporce adekvátní.

Návrh samotného objektu se v konceptu jeví jako provozně logický, a snaha o vytvoření polyfunkčního městského domu jako velmi vítaná pro řešené území širšího centra města. Navržený

blok vytváří živý obchodní parter jak směrem k ulici Západní, tak k nově navrhované pravobřežní komunikaci a využívá tak lidského potenciálu dopravního terminálu a jeho městotvorného potenciálu v příjemné kombinaci s funkcemi bydlení a komerčních jednotek ve vyšších podlažích. Podzemní parkování v 1. NP a 1. PP je diskutabilní s ohledem na ekonomiku celé budovy a potenciál návratnosti v kontextu řešeného území. Vzdálenosti vjezdů na terminál a do podzemních garáží jsou velmi blízko sebe a bez řádné obhajoby, např. v podobě využití světelně řízených křižovatek nebo samostatných napojovacích pruhů neproveditelné s ohledem na technickou normu. Řešení stání autobusů v hřebenovém uspořádání nabízí možnost velmi kompaktního prostorového řešení, má však úskalí v nemožnosti pohybu osob v prostoru couvání autobusů. Autor se tak přes snahu vytvořit nástupiště jako příjemný veřejný prostor obklopený obchodním parterem připravuje o možnost příjemného prostupu budovou směrem k řece. Návrh neřeší dlouhodobější odstavy autobusů.

Řešení objektu a veřejného prostranství v 2. NP, tedy v úrovni ulice Západní je příjemný mix retailu navázaného na veřejná prostranství okolo včetně úvahy o možné návaznosti pasáže dalším blokem. Diskutabilní je navrhovaná monofunkční odbavovací hala, která nenabízí provázání s okolním retailem, prostorem nádraží v nižším podlaží a je zbytečně předimenzovaná. Nevytváří tak příjemný čekací prostor pro cestující.

Navržený mix bytové funkce v pavlačovém uspořádání s komerčními jednotkami ve vnitřních traktech bloku je zajímavá kombinace a volba nosné konstrukce budovy jako železobetonového skeletu nabízí možnost variabilního uspořádání. Navržené dispozice se jeví logicky, na druhou stranu je škoda, že autor nevyužil lépe potenciálu pavlačového řešení a konstrukčních možností skeletu pro vytvoření pestřejší nabídky, např. mezonetových bytů, obytných pavlačí apod. Zároveň je těžko obhajitelné řešení uspořádání v severním traktu, kde mají byty možnost jižního světla pouze z prostoru pavlače za cenu ztráty soukromí. Pobytová střecha je příjemná myšlenka, byť je v návrhu zmíněna pouze formálně.

Architektonické ztvárnění rytmizace fasád objektu je autorem odůvodněno jako snaha o dialog mezi navrženou budovou a drobným měřítkem stávajících bloků složených z řady samostatných budov. Snaha o vytvoření rytmizace poměrně velkého objemu objektu je bezesporu vítaná, nicméně v navrženém řešení zůstává bohužel nevyužit potenciál konstrukce skeletu, který je skryt za poměrně vágní fasádou. Hmota dominanty s hodinami je poměrně robustní a nepatřičná v kontextu prostředí, kde zabírá podobný objem jako samostatný bytový dům.

Práce je uspořádána přehledně, příjemnou formou s relativně stručným textovým doprovodem. Na první dojem propracované výkresy bohužel nejsou doprovoveny adekvátními vizualizacemi, které by přesvědčily o navrženém řešení. 3D pohledy do řešeného návrhu jsou příliš hrubé a nedávají představu o výsledné realizaci, např. pokud jde o pohledy do uličních prostranství.

Shrnutí:

Autor zpracoval komplexní řešení městského objektu s přilehlým veřejným prostranstvím, kterým naplňuje širší koncepci rozvoje městského centra s provozními vazbami mezi všemi druhy dopravy a tvorbou živého městského prostředí. Zvolený koncept polyfunkčního domu se skeletovou konstrukcí nabízí potenciál, který bohužel není využit a výsledný návrh je poměrně formální.

Přes výše zmíněné výhrady soudím, že návrhem autor Bc. Martin Bouček zadání splnil, hodnotím jej známkou D a doporučuji jej k obhajobě.



Ing. arch. Karel Adamec

Ředitel Kanceláře architektury města