

Oponentní posudek na diplomovou práci

Nádraží vysokorychlostní železnice Ústí nad Labem, Bc. Lenka Pechanová

Diplomová práce zpracovává velmi složitou a zároveň komplexní úlohu umístění nového hlavního nádraží ve městě Ústí nad Labem. V části urbanistické diplomantka rozebírá širší vztahy a možnosti umístění hlavního nádraží, při respektování technických nároků vedení rychlostní tratě ve městě a při respektování limitů v území, jako jsou vysoké povodňové stavy na tocích Labe a Bíliny, zachování stávajícího napojení železničního uzlu Západního nádraží a silniční dopravu, zejména tranzitní dopravu mezi Pražskou a Žižkovou ulicí. Mezi nejzásadnější počin návrhu patří úvaha o propojení /křížení/ se stávající tratí Praha - Děčín a o přímé pěší návaznosti na centrum města. Tato úvaha je velmi nosným tématem a vnáší do již prověřovaných variant nové pohledy.

Architektonický návrh pak rozpracovává tyto filozoficko urbanistické úvahy a přináší jednoduché návaznosti nejen do mimoúrovňově křížených tratí, ale i mezi nádražím a centrem města. Objemově je pak stavba prověřena vůči dominantám města – centru s kostelem a Větruši. Ukazuje se, že měřítkově by mohla tato stavba zapadnout do celkového konceptu a zachovat si určitou míru, měřítko i integritu, zejména ve vazbě na stávající most železniční, ale i na most Dr. Edvarda Beneše. Také tvarosloví, které je pro tzv. Benešův most charakteristické se v návrhu objevuje. Tím je odkazováno nejen na nádraží jako na stavbu technickou, ale i na historický kontext a umísťování inženýrských staveb ve městě Ústí nad Labem.

Objekt nového hlavního nádraží je vložen do prostoru, který je dnes opomíjen a je oproti minulosti obsazen pouze dopravní a technickou infrastrukturou. Vytvořením terminálu je možné vrátit významnou náplň do prostoru soutoku Bíliny a Labe. Tím, že je objekt v dostatečné výšce oproti vysokým stavům vod, je možné jej v této poloze akceptovat. Rovněž snaha o jasné vymezení jednotlivých úrovní nádraží slouží k přehlednosti a čitelnosti záměru. V rovině terénu je umístěn malý terminál autobusové dopravy, je vyřešeno napojení na Žižkovu ulici bez mezičlánu okružní křižovatky, přičemž je zachována vazba i na centrum města a je navrženo nezbytné parkování. Při tomto využití může být také revitalizováno nábřeží Bíliny. V patře je umístěn objekt vlastního nádraží s přímým napojením do prostoru obchodního centra FORUM. Mimo hlavní haly je zde vymezeno zázemí pro obchod a služby a vlastní technické zázemí nádraží. Poslední patro tvoří perony. Návrh je dokumentován vizualizacemi, které jsou sice méně realistické, ale odpovídají na základní otázky umístění, velikosti hmot a návaznosti.

V diplomové práci vyzdvihujeme především snahu o čitelnost vazeb a lapidárnost konceptu, který umožňuje vazbu na stávající kolejiště hlavního nádraží a vazbu na centrum města. Rovněž architektonický detail v sobě obsahuje kvalitní ztvárnění a obnovuje vazby na nábřeží Bíliny. V tak širokém spektru problémů a limitů území a v daném čase diplomního projektu nelze prověřit veškeré technické a architektonické nároky a vazby. Přesto chceme upozornit na schematické řešení autobusového terminálu, který neodpovídá zcela technickým nárokům na provoz. Rovněž základní rozvrh nosných konstrukcí nádraží není v souladu s limity aktivní zóny, je třeba tyto konstrukce umístit mimo vodní toky a jejich hrany. Není dostatečně prokázána nová dopravní vazba Žižkovy ulice na vnitřní strukturu města. K diskuzi je také náplň terminálu nádraží za horizontem roku 2050, předložené řešení se nám zdá málo variabilní. V neposlední řadě jsou málo akcentované pohledy z patra terminálu na tok řeky Labe a Střekovskou stranu města. Přes uvedené dílčí nedostatky považujeme diplomní projekt za výjimečně kvalitní a navrhuje jej ohodnotit nejlepším možným hodnocením.

3.2.2015

Ing. arch. Vladimír Charvát