

Oponentní posudek

diplomního projektu „**Integrovaný dopravní terminál v Karlových Varech**“

diplomant: Bc. Václav Pánik

vedoucí diplomního projektu: Ing. arch. Boris Redčenkov

oponent: Ing. arch. Václav Škarda

4. února 2018

Václav Pánik ve svém diplomním projektu předkládá elementární vizi širšího středu města Karlovy Vary na pravém břehu Ohře s městskou náplavkou, hlavní nábrežní ulicí a novým urbanistickým rastroem. Do tohoto urbanistického rámce vkládá exaktně a promyšleně nové veřejné prostory, které propojuje osou nového významu. Poloha navrženého dopravního terminálu umístěného na této ose mezi Chebským mostem a Městskou tržnicí je nejlepším z možných řešení, protože nejen, že integruje tři typy dopravy a uvolňuje tak hodnotný prostor jinde, ale využívá k integraci důležitou terénní konfiguraci, vhodnou blízkost jádra města a lázeňského města a také přirozené polohy dopravního těžiště MHD. Poloha nového terminálu tak umožní vzniknout nové části města a novému Tržnímu náměstí před budovou Městské tržnice. Zvolené poloze terminálu by pomohlo příčné propojení navazujících velkobloků – tzn. protažení pasáže mezi ul. Dr. D. Bechera a T. G. Masaryka až novému terminálu. Nicméně zvolená koncepce je brilantně rozvržená a vytváří tak živé město spojující jeho nesourodé části i příjemné místo zásadního dopravního uzlu.

Tři - úroňový dům dopravního terminálu pevně zakořeněný na vystupující terénní hraně, přirozeně propojuje horní úroveň městské ulice se zastávkami MHD, prostřední úroveň s autobusovým nádražím u Tržního náměstí a spodní úroveň se zastávkou regionální železnice u náplavky řeky Ohře. Je znát, že Václav Pánik projevil velkou znalost místního prostředí a právě širší integrace terminálu do městské tkáně je jeho mistrovským kouskem. Celkové měřítko domu zapadá do daného prostředí, mohutná konzola domu vytváří příjemný vnější prostor, měřítko fasády autobusového nádraží a sloupové haly je možná až příliš velkorysá na Karlovy Vary, ale proč ne? Dům vsobě ukrývá přes 200 parkovacích stání, což mu umožňuje vytvořit kvalitní veřejné plochy kolem sebe. Často problematické vjezdy do podzemních garáží vytvářejí i zde částečné bariéry v parteru. Otázkou jsou také přeložky inženýrských sítí pro stavbu podzemních garáží v nereálném úzkém prostoru v ulici Varšavská.

Úroňové řešení domu částečně předurčuje stupňovité řešení Tržního náměstí. Toto náměstí má svojí polohou velké předpoklady stát se živým veřejným prostorem mimo jiné s přímou vazbou na náplavku. Otázkou zůstává, jestli navržené schody příliš neoddělují nové náměstí od ulice Varšavské – významné osy města. Vazba nového náměstí na zastávky MHD je přeci jenom důležitější než na autobusové nádraží. A kde budou stání taxislužby?

Nové ulici na západní straně terminálu by slušelo civilnější pojetí, navržené řešení příliš zvýrazňuje vjezd do podzemních garáží a nevytváří kvalitní uliční prostor.

Podzemní koridor je veden k náplavce přes perony železniční zastávky patrně z důvodů bezpečnosti. Variantní přímé spojení pouze s přechodem přes koleje by lépe propojilo samotné veřejné prostory.

Jako porotce urbanistické soutěže na řešené území považuji tento návrh za nejpřínosnější, byť může s odstupem navazovat na kvalitní myšlenky svých předchůdců. Přes drobné výhrady Václav Pánik svým diplomním projektem prokázal dostatečnou všestrannost vyřešit složité otázky urbanistického celku i dílčích jednotlivostí a prezentovat je přehlednou grafickou formou. Jeho návrh považuji za velmi kvalitní a navrhuji tak hodnocení A.

Václav Škarda