

SLOVNÍ HODNOCENÍ SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ

NÁZEV SOUTĚŽE O NÁVRH:

KRAJSKÝ TERMINÁL LIBEREC

ZADAVATEL:

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČO/DIČ: 709 94 234/ CZ70994234

Liberecký kraj

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

IČO/DIČ: 708 91 508/ CZ70891508

statutární město Liberec

Nám. Dr. E. Beneše 1/1, 460 59 Liberec 1

IČO/ DIČ: 002 62 978/ CZ00262978

NÁVRH ČÍSLO 3–1.MÍSTO

Porota vítězný soutěžní návrh hodnotí jako nejlepší naplnění urbanistických, architektonických, dopravních, technických a krajinářských podmínek stanovených v zadání. Představený koncept řešení je zároveň svým přístupem a měřítkem přiměřený danému místu a v dopracování umožňuje vzájemnou spolupráci všech zadavatelů i při rozdělení na dílčí etapy.

V urbanistickém řešení porota oceňuje dostavbu severní části terminálu, samostatně stojící parkovací dům a blokovou strukturu navržené zástavby, které vytváří pevnou uliční frontu Žitavské ulice. Vložený prvek zastřešení autobusových nástupišť a mlatové plochy se stromy zároveň přináší vhodné intermezzo v místě přestupního uzlu s největší koncentrací osob. Společně se zklidněnou dopravní zónou kolem zastávek MHD a alejemi stromů jde o vhodné řešení, které by mělo přinést požadovanou kvalitu veřejných prostranství.

Dopravní řešení navrhuje odklon tranzitní dopravy bypassem v uličních profilech 1. máje, Vaňurovy a Matoušovy. Princip sdílené zóny v prostoru zastávek MHD v kombinaci s bypassem by měl průjezdnou dopravu redukovat na nezbytné minimum. K dalšímu prověření jsou kapacity průsečných křižovatek, především ve směrech levých odbočení. V rámci prostorových limitů návrh dobře řeší i cyklodopravu, a to jak v uličních prostorech, tak především ve sdíleném jižním podchodu s oboustrannými rampami.

Samotná budova terminálu je vhodně řešena zachováním konstrukcí a využitím dispozic stávající výpravní budovy, která je doplněna především volnými a přehlednými prostory pro pohyb cestujících. V západní části jde o velkorysou průchozí halu a v severní části jednopodlažní přístavbu s komerční funkcí. Princip pohybu cestujících mezi jednotlivými druhy dopravy je zde zcela jasný, komfortní a přehledný. Vstupy do terminálu logicky navazují na vstupy do podchodů. Rozsah a umístění všech dalších funkcí je v principu správné a umožňuje i částečnou variabilitu.

Zastřešení vlakových nástupišť pracuje s odkazem na historickou konstrukci a vhodný je i poměr mezi zastřešenou a nezastřešenou částí. Historické prvky jsou použity v koncové pozici nástupišť a velkorysá

centrální část má celoplošné zastřešení s volnou tvarovou a materiálovou interpretací původní konstrukce. Toto řešení je obhajitelné jak z provozního pohledu, tak v kontextu odstranění ostrovní výpravní budovy.

Dopravní řešení autobusového terminálu navrhuje nástupiště v celé délce jedné nástupní hrany. Toto řešení je sice delší, ale přehledné a bezpečné. Odstavy jsou řešené ve druhém pruhu jednosměrné okružní komunikace a částečně odcloňují kolejiště nákladní dopravy. Vhodně a kapacitně je řešeno i umístění náhradní autobusové dopravy, zásobování, taxi a kiss and ride. Prostor kolem západního vstupu do podchodu poskytuje důstojný přístup i z této části města i variabilitu pro další rozvoj území. Velkoryse je řešen celý nový jižní podchod s cyklostezkou i výstupy na nástupiště, přičemž rozšíření přístupů k nástupišťům se zaoblenými rohy tvoří z podchodu prostor přehledný a světlý, přizpůsobený plynulému pohybu.

Architektonické řešení parkingu s částečně komerčním parterem je v dané situaci zdařilé. Konstrukční a prostorové řešení je zároveň efektivní. Navržené dostavby bytových domů splňují požadované plochy a z urbanistického pohledu jde o kvalitní koncept k dalšímu dopracování, stejně jako krajinářské řešení parku nad tunelem a přesná poloha stavební čáry a hmota u nárožního objektu v Nádraží.

Porota doporučuje k dalšímu prověření především řešení zelených střech přístaveb terminálu s ohledem na dimenze a proporce konstrukce střechy a podrobné dořešení dopravního režimu v prostoru zklidněné zóny a křižovatky. Další dílčí komentáře jednotlivých zadavatelů je třeba zohlednit v dopracování soutěžního návrhu, ovšem při zachování základních principů a kvalit tohoto návrhu. V takovém případě porota konstatuje, že po realizaci bude krajský terminál Liberec naplňovat vysoké standardy ve všech deklarovaných požadavcích, včetně impulsu k rozvoji širšího řešeného území.

NÁVRH ČÍSLO 2–2.MÍSTO

Porota tento návrh hodnotí kladně především z pohledu velkorysého řešení budovy terminálu, s velmi kultivovaným architektonickým a konstrukčním výrazem. V tomto ohledu oceňuje sjednocující koncept přístavby a zastřešení autobusové a vlakové části, které jsou důstojným partnerem stávajících budov. Přestože se měřítko a výška konstrukcí mohou zdát příliš velké, při podrobnějším zobrazení a s ohledem na význam stavby jsou oba tyto parametry obhajitelné. Také celkové provozní a dopravní řešení terminálu je v základním principu možné a správně upozorňuje na kapacitní limity dopravního řešení v celém řešeném území. V ideové části návrh ukazuje zajímavý koncept bytových domů i parkové úpravy.

Jako méně vhodné a k dalšímu dopracování se jeví řešení jednostranných přístupů do podchodů ze vstupní haly, které nezohledňuje důležitou vazbu na MHD. Velký je také rozsah podzemních podlaží, včetně umístění komerce a nepřesvědčivé je architektonické řešení podchodů a jejich vstupů. Ani ve druhé fázi soutěže návrh dostatečně neobhájil navržené řešení lávky pro cyklisty, které je v řadě provozních a bezpečnostních pohledů nadále diskutabilní, včetně návazností na další trasy v území. I přes jisté výhody se jako nevhodné řešení s ohledem na stavební i provozní náklady jeví podzemní parkoviště a také odstavy autobusů na jeho střeše, a to i z urbanistického pohledu dostavby Žitavské ulice. Otázkou jsou také zobrazené dimenze konstrukce, zastřešení a stínění velkých ploch zastřešení a jejich následná údržba, stejně jako zelené střechy zastřešení nástupišť. Nepřesvědčivé je využití dvoupodlažní vestavby v severní části budovy terminálu a k dopracování je dopravní řešení sdílené zóny v přednádražním prostoru.

NÁVRH ČÍSLO 4–3.MÍSTO

Porota tento návrh hodnotí kladně především z pohledu zajímavého řešení budovy terminálu, s důrazem na architektonický a konstrukční výraz, který je ovšem místy příliš kontrastní ve vztahu ke stávající budově a poněkud formální v tvarovém, technickém i materiálovém řešení. Provozní řešení terminálu pro pohyb cestujících, včetně podchodů je přijatelné. Neotřelé řešení představuje také spojení parkovacího domu s aktivním parterem, jehož architektonické i konstrukční řešení se snaží o městský výraz. Ten je bohužel potlačen dopravním řešením kolem samotného parteru. V ideové části návrh ukazuje zajímavý koncept bytových domů s dostavbou zadní části stávajícího bloku nebo dostavbou nároží v Nádražní ulici. Parkové úpravy se sportovními funkcemi jsou v dané situaci také poměrně zdařilé.

Jako méně vhodné a k dalšímu dopracování se jeví řešení odstavů autobusů, a to jak z konstrukčního, tak dopravního pohledu. Dopravní řešení parkingu s vnitřními rampami a světlíky je prostorově a ekonomicky méně efektivní, včetně údržby navržené zeleně. Navržená urbanistická osa s průjezdem a průchodem nepůsobí přesvědčivým dojmem a prostor mezi terminálem a parkovištěm je příliš stísněný. Konstrukční řešení zastřešení dřevěnými prvky se zelenou střechou má celou řadu problematických detailů a působí příliš hmotným dojmem. Vstupní objekt na západní straně je zbytečně velký. Použití historických prvků pro osvětlení je spíše dekorativní než funkční, především v podchodech. Samotné zastřešení vlakových nástupišť přes svůj velký rozsah nepřináší výraznější prostorovou nebo architektonickou kvalitu.

NÁVRH ČÍSLO 5

Porota konstatuje, že tento návrh i přes několik zajímavých koncepčních motivů ve druhé fázi soutěže plně nereflektoval doporučení k dopracování a v porovnání s oceněnými návrhy dostatečně neobhájil navržené řešení z pohledu požadavků uvedených v soutěžním zadání. Porota oceňuje přístup k rekonstrukci fasád, které jsou doplněné o historické i současné prvky.

Jako méně vhodné a k dalšímu dopracování se jeví především řešení nadchodu, které je problematické především z pohledu přístupnosti, přehlednosti, výšky a údržby. Přestože je toto řešení obecně možné, v dané situaci terminálu nepřináší, kromě zajímavého prostorového zážitku s výhledy, výraznější provozní přínos a přestupní vazby jsou poměrně komplikované.

Méně podrobné je nadále i dopravní, krajinářské a urbanistické řešení ideové části, které zůstalo ve fázi koncepční skici. Nedostatečný je rozsah zastřešení autobusových nástupišť. Vedení podchodu až do přednádražního prostoru je výhodné jen pro jeden směr a samotné architektonické a materiálové řešení podchodu je velmi stísněné.

NÁVRH ČÍSLO 7

Porota konstatuje, že tento návrh i přes několik zajímavých koncepčních motivů ve druhé fázi soutěže plně nereflektoval doporučení k dopracování a v porovnání s oceněnými návrhy dostatečně neobhájil navržené řešení z pohledu požadavků uvedených v soutěžním zadání. Porota oceňuje prověření dopravního řešení s odklonem tranzitní dopravy kolem kolejíště, která výrazným způsobem zklidňuje prostor před samotným

terminálem, což je největší hodnota tohoto návrhu. Toto řešení je bohužel vykoupeno dopravně problematickým napojením v severní i jižní části, kde jsou rozsáhlé dopravní plochy okružních křižovatek.

Jako méně vhodné a k dalšímu dopracování se jeví také dispoziční řešení terminálu, které pro základní orientaci působí poněkud nepřehledným dojmem, se zbytečnými přechody mezi exteriérem a interiérem. Navržený rozsah zastřešení je předimenzovaný, konstrukčně i architektonicky diskutabilní a základní princip pixelů je obecně velmi formální a nedostatečně zdůvodněný.

Ideové urbanistické řešení dostavby bloků je poměrně zdařilé, ale krajinářské řešení okolních ploch nepřesvědčivé. Umístění odstavů je nevhodné. Velmi náročné a nákladné je umístění parkingu pod plochy autobusového terminálu a umístění vzrostlých stromů na jeho střeše. Celkový architektonický výraz nijak výrazně nepracuje se stávajícím charakterem území, dále jej nerozvíjí a spíše stírá jeho identitu.