

ZÁPIS JEDNÁNÍ KOMISE PRO URBANISMUS A ARCHITEKTURU 21. 1. 2020

Předseda komise J. Menšík zahájil jednání – program jednání schválen

Přítomno 10 členů – komise je usnášeníschopná

1. Terminál JIH

Projektový manažer Zdeněk Šmejkal a zástupci generálního projektanta – Hynek Dvořáček a Filip Vacek (LAPLAN s.r.o.), představili stručně vývoj celého záměru od r. 2013 a následně návrh stavby terminálu včetně navazujících částí projektu, které řeší úpravy křižovatek Teplého × Pražská a Milheimova × K Vápence v rámci napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu.

M. Košař – Vyslovil připomínku k představenému návrhu fasád. Návrh monolitické železobetonové konstrukce probarvené do červené barvy působí velice těžce. Doporučuje pracovat s použitím jiných materiálů, např. tahokovu, který by působení objektu nějak oživil a odlehčil, a navíc by toto řešení navázalo na materiálové pojetí lávky. Doporučuje také dnes již běžné použití vertikální zeleně.

Z. Šmejkal – Navržené řešení fasád je reakcí na požárně nebezpečný prostor, definovaný projektem PBŘ. V těsném sousedství se nacházejí stávající halové objekty, které je potřeba chránit před požárním zatížením – toto se týká jižní fasády. Z východní strany musí být zase dodržen odstup od objektu lávky. Ostatní strany domu mohou být řešeny otevřeněji.

R. Šamánek – V budoucnu lze očekávat rostoucí význam elektromobility, počítá projekt s tím, že by se mohla kapacita parkování elektromobilů v domě navýšit?

Z. Šmejkal – Počítá se s kapacitou 21 elektromobilů. Navýšení kapacity je problematické z hlediska požárně bezpečnostního řešení. Dalším velikým problémem a limitem je zajištění kapacity příkonu pro dobíjecí stanice. Již nyní je potřeba vybudovat trafostanice, která zajistí dostatečnou kapacitu pro nabíjení autobusů i automobilů – vyšší požadavky než samotná stavba. Město by si mělo požadavek vyšších kapacit nadefinovat a zahrnout ho do projektu.

J. Vondra – Byla barevnost objektu nějak podmíněna M. Řepou.

Z. Šmejkal – Ne, tyto požadavky nebyly.

Š. Vacík – Kritizoval architektonické řešení fasád. Ve srovnání s jinými aktuálními referencemi parkovacích domů, např. s nedávno otevřenými garážemi v Gayerových kasárnách v Hradci Králové působí velice podprůměrně. Dále upozorňuje na nelogičnost dispozice, zejména vstupní partie objektu. Představení schodiště podél fasády působí jako hlavní vstup do objektu, ale přitom se jedná pouze o vstup do čekárny a zázemí řidičů dopravního podniku. Vstup je ve skutečnosti schovaný za sloupem výtahu hned vedle vjezdu automobilů – velice matoucí. Prostor okolo vstupu do výtahu na lávku je velice těsný (ca 1,6 m) – považuje za neadekvátní typu a měřítku veřejné budovy. Přístupové schodiště na lávku není kryté (v původním návrhu od ateliéru Mixage lávka vstupuje přímo do domu).

P. Křivánek – Navrhuje samostatné víceramenné schodiště, které by bylo součástí domu a do něj by se přímo napojila lávka – čisté řešení napojení přímo do hmoty domu.

Z. Šmejkal – Lávka musí fungovat i samostatně bez parkovacího domu, jsou to dva samostatné objekty, které již nelze koordinovat – nelze měnit PD lávky, běží lhůty pro vyjádření a stanoviska DOSS.

KUA bere na vědomí předloženou dokumentaci záměru a požaduje nalezení alternativního řešení fasád ve smyslu jejího hmotového odlehčení. Dále požaduje provést úpravy dispozice ve vstupních partiích a vytvořit logičtější vazby hlavního vstupu do objektu. Upravený návrh stavby bude představen komisi v 1. polovině března.

2. Terminál B

Projektový manažer J. Chvojka (ORS) představil projekt Terminálu B, navazující na terminál A a lávku přes železniční koridor.

Š. Vacík – Navrhuje dispoziční změnu v přízemí objektu – blok s toaletami prohodit s prostorem čekárny v průjezdu. Dosáhlo by se tak přesunu haly čekárny více do kontaktu s vlastním veřejným prostorem terminálu B a jeho nástupišti. Interiér čekárny bude i lépe prosvětlen.

J. Chvojka – Zadá projektantovi námět k úpravě. Mělo by být řešitelné.

R. Šamánek – Ve veřejném prostoru terminálu se počítá pouze s jedním přechodem pro chodce? Kudy se dostane chodec z terminálu A do terminálu B?

J. Chvojka, M. Ptáček – Přechody přes vozovku v obou terminálech jsou řešeny formou vyvýšených míst pro přecházení. Situovány budou do pozice v návaznosti na lávku přes kolejiště a v místě průjezdu pod novou budovou. V terminálu A budou vyvýšená místa pro přecházení zachována beze změn.

KUA bere návrh na vědomí a doporučuje úpravu dispozičního řešení.

3. Terminál Univerzita

Projektový manažer J. Chvojka představil návrh Terminálu u univerzity.

M. Košar – Naplňuje název „terminál“ funkci a charakter objektu?

J. Chvojka – Z definice termínu terminál pro datační politiku ITI vyplývá, že se musí jednat o přestupní uzel kombinující minimálně dva módy hromadné dopravy. Zde tedy MHD a regionální autobusovou dopravu.

Š. Vacík – Vznese námět, zdali by se nedaly ušetřit náklady použitím typového mobiliáře, který navíc umějí některé firmy přizpůsobit uživateli na míru. Například společnost, od které už město mobiliář používá taková řešení nabízí. Zároveň by došlo ke sjednocení designu s již instalovanými zastávkovými přístřešky. Jinak ale předložené architektonické řešení vycházející z designu přístřešků terminálů A a B považuje za akceptovatelné.

KUA bere na vědomí předložený projekt Terminálu Univerzita.

Příští jednání komise se uskuteční v úterý **4. února 2020** od 15hod v zasedací místnosti Štrossova-přízemí.

Zapsal: A. Reiský