

Posudek oponenta bakalářské práce

Název práce: OPRAVA NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ

Autor práce: Bianca Tomoryová

Oponent práce: Ing. arch. Radka Sznepková

Popis práce:

Objekt budovy nádraží v Ústí nad Orlicí je typologicky ojedinělým příkladem venkovského nádraží Severozápadní dráhy z r. 1874, stavěného podle projektu arch. Rudolfa Freye, jako společné nádraží pro dvě konkurující si soukromé drážní společnosti. Objekt je pro své hodnoty evidován v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky pod rejstř. číslem 104023.

Budova nádraží je postavena na úzkém ostrůvku mezi dvěma kolejisti, na obdélníkovém pozemku ve směru východ - západ, na půdorysu H. Tvoří ji dvě příčná křídla, západní jednopatrové, východní dvoupatrové, obě s plochými sedlovými střechami, užší spojovací křídlo je přízemní, s plochou sedlovou střechou. Po obou stranách tohoto spojovacího křídla jsou krytá nástupiště (Pražské a Letohradské), jejichž střecha je typicky nesená dřevěnými sloupky s ozdobně řešenými vzpěrami. Nástupiště (Pražské) je od kolejíště odděleno kovovým ozdobným zábradlím.

Fasády mají historizující členění. Nízký sokl je obložen pískovcovými kvádry, zdivo přízemí a 1. patra je z režných pohledových cihel, na nárožích opticky zpevněné výraznou omítkovou kvádrovou armaturou. Průčelí dále člení jednoduché mezipatrové římsy a pravouhlé šambrány oken a dveří s kvádrovaným nadpražím. Třetí podlaží budovy je pojednáno hrubou omítkou barvy pískovce, s hlazenými lisenovými rámy. Římsu nahrazuje rytmický sled ozdobně vyřezávaných zhlaví stropních trámů, které kryje krátký přesah střechy. Štíty budovy jsou ozdobně členěny motivem hrázdění, ve vrcholu vyřezávaná dřevěná mřížka. Nad střechou se pohledově uplatňuje několik režných cihelných komínů. Boční průčelí této vstupní budovy jsou trojosá, s nízkými hrázděnými štíty. Nižší budova je v podélném průčelí šestiosá, v bočních průčelích dvojiosá, přízemí je pojednáno shodně s hlavní budovou, patro je na krátkých průčelích hrázděné, s bedněnými štíty a ozdobnou mřížkou ve vrcholu střechy. Na podélném průčelí hrubě omítané s šambránami oken. Okna jsou ve většině případů zachována původní, dvojité, špaletová, dvojkřídlá, členěná do šesti tabulek, s původními závěsy, ojediněle i s původní olivou, dveře jsou zachovány většinou v exteriéru. Na nástupišťích jsou okna i vstupní dveře půlkruhově zakončená, v širokých, lištou profilovaných šambránách, vyrůstajících z nízkého omítkového soklu.

Stavba je zachována z velké míry v původní architektonické podobě včetně dispozičního řešení obytných částí, souboru oken, dveří, výzdobných architektonických detailů nástupišť i fasád.

Od listopadu 2014 je v Ústí nad Orlicí v provozu nové vlakové nádraží. Práce na této rozsáhlé rekonstrukci trvaly více než rok a výsledek vzbudil vlnu nadšení i kritiky. Práce studentky Biancy Tomoryové řeší celkovou obnovu původní nádražní budovy do původního stavu jako polyfunkční objekt s novým funkčním využitím pro obyvatele města, ale i pro širokou veřejnost a návštěvníky.

Součástí práce je rovněž návrh parkové úpravy okolního prostoru.

1. Územní vazby a urbanismus

Umístění lokality je dané, jedná se o výrazný historický objekt v okrajové části města, bývalou výpravní budovu. Objekt je sevřen kolejími rychlíkové tratě Brno - Praha, ke kterému přiléhá v jižní části nová výpravní budova. Z urbanistického hlediska je problematický základní přístup k objektu, který již podle návrhu nebude využíván v souvislosti s železničním provozem. Jediný přístup je tak možný podchodem pod tratí, kterému se budou z logického hlediska možní návštěvníci polyfunkčního objektu bránit.

Místem nádraží vede již od roku 1845 železniční trať Praha – Česká Třebová, tehdy součást Severní státní dráhy. Stanice vznikla roku 1874 při napojení trati do Letohradu (tehdy Rakouská severozápadní dráha). Z prostorových důvodů byla budova umístěna mezi dvě skupiny kolejí a je přístupná pouze přes úrovnový přejezd. Hlavní trať byla elektrifikována v roce 1957, odbočka do Letohradu v roce 1982.

Ve stanici zastavují některé rychlíky Českých drah z Prahy do Brna a na střední Moravu, osobní vlaky Pardubice – Česká Třebová a Ústí nad Orlicí – Letohrad a několik spěšných vlaků z Pardubic přes Lichkov do Polska. V minulosti zde zastavovaly přímé rychlíky Českých drah na Slovensko a krátce i vlaky společnosti RegioJet, kterým společnost přesunula zastavení vlaku na zastávku do Ústí nad Orlicí město. Z těchto faktů se dá usuzovat, že místo bude extrémně namáhané hlukovou zátěží.

Studentka se před zpracováním studie seznámila s platným Územním plánem

Předložená koncepční studie předpokládá celkovou rekonstrukci objektu s novým funkčním využitím a úpravu okolí. Upozorňuji na špatný přístup k objektu, a to pouze podchodem pod tratí, snad by se dalo uvažovat, vzhledem ke konfiguraci terénu, o propojující lávce (nadchod), která by se napojila do plánované parkové úpravy v západní části lokality. Jakékoliv využití objektu je zcela jistě velmi problematické vzhledem ke zmíněnému umístění a hluku vlakových souprav.

Parková úprava v západní části je navržena s částečnou vazbou na řešený objekt, nicméně i sem je problematický přístup a rovněž oddychová funkce, kterou by park měl plnit, mezi vlakovými tratěmi asi není zajištěna. Postrádám zde mobiliář a doplňující prvky parku a prvky výtvarné, které jsou vždy pro každý park typické. Zajímavým způsobem je vyřešen přechod mezi zpevněnou plochou a plochou travnatou.

2. Architektonický koncept

Architektonická koncepce obnovy budovy nádraží je jednoduchá s logickými dispozičními zásahy a se snahou zachovat původní substanci. Jsou zde navrženy novodobé konstrukce (výtah), zajišťující bezbariérovost. Studentka ponechává zachovaný vnější vzhled objektu, jsou navrženy stavebně-dispoziční změny interiéru. V 1.NP jsou navrženy obchody, kanceláře a kavárny s tím, že letohradské nástupiště je uzavřené a je zde navržena zimní zahrada, která alespoň částečně vytvoří protihlukovou bariéru.

Ve 2.NP jsou navrženy byty, ve 3.NP potom kanceláře s provozním zázemím. Již vzhledem k výše uvedenému faktu o hlukové zátěži se domnívám, že využití 2.NP a 3.NP pro kanceláře a zejména pro byty by nebylo možné, snad s využitím všech možných protihlukových opatření, tj. osazení izolačních trojskel do okenních výplní, provedení rekuperace v objektu a další. Pokud bychom přistoupili na takové řešení, byly by nutné úpravy, které by z hlediska požadavků státní památkové péče byly těžko akceptovatelné. Při repasi stávajících okenních výplní by nebyla zaručena únosnost rámců okenních výplní v souvislosti s osazením izolačního trojskla, pravděpodobně by bylo nutno okna vyměnit a tím by došlo ke změně profilace rámců nových okenních výplní. Provedením rekuperace by došlo k degradujícím zásahům do historického zdiva v souvislosti s přívodem a odvodem vzduchu atd.

Pokud se oprostíme od výše uvedených poznámek, týkajících se nadměrné hlukové zátěže, je rekonstrukce objektu navržena velmi citlivě se základní znalostí obnovy památkově chráněných objektů. Navržené úpravy jsou zcela v souladu se zájmy státní

památkové péče. Je navrženo vhodné doplnění chybějících prvků podle původních originálů a dobových fotografií.

3. Funkční a dispoziční řešení

Studie řeší celkovou obnovu nádražní budovy a nové využití všech prostor. Dispozice všech podlaží jsou přehledné se znalostí typologie. Jsou přesně rozdělené provozní vztahy jednotlivých provozoven a bytových jednotek, nedochází ke křížení provozních funkcí. V souvislosti s úpravou objektu na bezbariérový je navržen v pravém křídle výtah a do objektu vyrovnávací rampy.

Upozorňuji na případné značné nároky na vzduchotechniku, větrání a případnou klimatizaci a případné zásahy do historického zdiva pro VZT potrubí.

4. Konstrukční a materiálové řešení

Konstrukční a materiálové řešení je v části B popsáno schematicky, ale vyhovujícím způsobem, jak přísluší této části dokumentace, obsahuje zásadní informace o nových konstrukcích a materiálech, zabývá se připojením objektů na technickou infrastrukturu a dopravním řešením.

V části C – *Dokumentace pro provedení stavby* je konstrukční a materiálové řešení v souladu s platnou vyhláškou popsáno podrobněji a jsou rovněž specifikovány jednotlivé stavební prvky.

K architektonickému a konstrukčnímu detailu nemám připomínky.

5. Formální, grafická a jazyková úprava práce

Práce je zpracovaná pečlivě a ve výborné a vyhovující grafické úrovni. Výkresy jsou přehledné včetně uspořádání rozpisky, tabulek a příslušné grafické části. Rovněž k rozsahu, obsahu a formulaci textu nemám připomínky.

Hodnocení práce:

	Výborné	Velmi dobré	Dobré	Nevyhovující
1. Tvůrčí přínos, kvalita architektonického konceptu	☐	☒	☐	☐
2. Odborná úroveň práce	☒	☐	☐	☐
3. Vhodnost použitých metod a postupů	☒	☐	☐	☐
4. Využití odborné literatury a práce s ní	☒	☐	☐	☐
5. Formální, grafická a jazyková úprava práce	☒	☐	☐	☐
6. Splnění požadavků zadání práce	☒	☐	☐	☐

Připomínky a dotazy k práci:

- Zkuste krátce specifikovat celkový stavební postup obnovy fary – na základě jakých poznatků je možno opravit fasádu, repasovat resp. vyměnit okna a dveře, jak se bude postupovat v případě opravy krovu.
- Co bylo důvodem, že bezbariérová je jen pravá část dispozice?
- Je nutné bourat vnitřní konstrukce v takovém rozsahu?
- Najdete další možnost, jak navrhnout přístup do obnovené budovy s parkovou úpravou?

Studentka si zvolila velmi obtížné téma které bez dlouhodobých znalostí problematiky a

Přes všechny uvedené připomínky se domnívám, že práce jednoznačně splnila požadavky zadání a

[illegible]
