

Soutěžní zadání

Hlavní vlakové nádraží
v Mladé Boleslavi jako
práh města.

Veřejný prostor hlavního
nádraží v Mladé Boleslavi
se stává místem, kde
se každodenní pohyb
i příležitostné cestování
potkává s uměním.

Porota
Rostislav Koryčánek
Petr Krátký
Vanda Skálová
Tomáš Vaněk
Petra Böhmová
Ladislav Kučera
Martina Kulíková

Hlavní vlakové nádraží v Mladé Boleslavi jako práh města

Hlavní vlakové nádraží v Mladé Boleslavi bylo po desetiletí vnímáno spíše jako zanedbaný okraj města než jako jeho důstojná brána. Prostor však sehrává klíčovou roli: je prvním kontaktem návštěvníka s městem a zároveň posledním obrazem, který si při odjezdu vlakem odnáší. Nová budova nádraží, jež se v současnosti staví, tak představuje jedinečnou příležitost proměnit vnímání tohoto místa — posunout jej od periferie k symbolickému prahu města.

Cílem zadavatele je přinést do prostoru nádraží současné umění, které reaguje na genius loci města.

A jaká je Mladá Boleslav? Při hledání odpovědi na tuto otázku jsme se zeptali zhruba dvou desítek lidí aktivních v místním kulturním, společenském a pracovním životě. Dotazovali jsme je jejich vztah k historii, současnosti, přednostem a bolestem města, stejně tak jejich přání a představy o městu v budoucnosti.



Souhrn odpovědí může sloužit jako zdroj inspirace:

Mladá Boleslav je městem výrazných kontrastů a vrstev. Setkává se zde tisíciletá historie s moderním průmyslem, duchovní tradice a tradice vzdělání s identitou automobilového města. Silná ekonomika zde existuje vedle slabšího společenského života, hrdost se prolíná s frustrací, komunita s anonymitou, příroda s tlakem dopravy.

Respondenti si váží ekonomické prosperity, kterou přináší Škoda Auto, ale také architektonických kvalit města a významných osobností minulosti spojených s kulturou a vzdělaností. Oceňují cyklostezky a hodnotu přírodního prostředí soutoku Jizery a Klenice, který je na trase mezi nádražím a centrem.

Vztah k městu je ambivalentní a hrdost na něj není v Mladé Boleslavi samozřejmá. Přesto se opakovaně objevují hodnoty, na které lze navázat: technická vynalézavost, podnikatelský duch, vzdělanost.

Pro budoucnost se objevuje přání, aby obyvatelé mohli být hrdí na kvalitní veřejný prostor umožňující setkávání, a místa, která podporují identitu jednotlivce a kreativitu v protikladu ke kolektivní průmyslové identitě města. Dále aby si město uchovalo vztah ke své historii, bylo odvážné, moderní a příjemné.

Umělecké dílo ve veřejném prostoru tak může být impulzem k posílení sebevědomí – nikoli skrze konstatování faktů nebo jednoznačné odpovědi, ale kladením otázek a otevíráním dialogu o tom, kým město je a kým se chce stát.

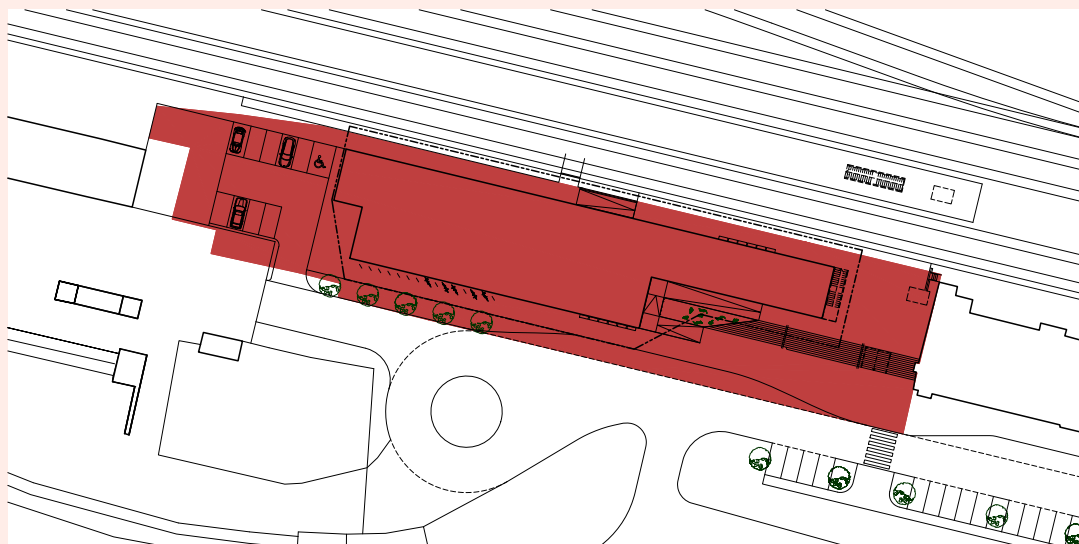
Výzva pro umělkyně a umělce směřuje k vytvoření díla, které pracuje s tématy pohybu, proměny, kontrastu, paměti a identity.

Řešené místo – místo vstupu

Výběr vhodného a nejlepšího místa je součástí soutěžního úkolu – není tedy nyní definováno ani velikostí ani přesným umístěním.

Limity pro výběr představují: přehlednost a bezpečnost prostoru, komfort cestujících, případně omezení jako napojení na technickou infrastrukturu.

Dalším důležitým omezením je, že se musí nacházet na místě nebo majetku ve vlastnictví Správy železnic – vyznačeno červeně:



Důležitým limitem je také předpokládaná výše investice až 3 miliony Kč.

Umělecké dílo bude součástí prvního kontaktu s městem a zároveň posledním obrazem, který si odnáší cestující při odjezdu.

Návrh by měl pamatovat na to, aby provoz, údržba či opravy díla nebyly do budoucna neúměrnou zátěží, technickou ani finanční.



Železniční stanice

Železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží patří k důležitým bodům železniční sítě v regionu. Setkává se zde osobní i nákladní doprava a stanice funguje především jako přestupní uzel pro cestující. Právě zde se protínají tratě 064 Mšeno – Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou, 070 Praha – Turnov a 071 Nymburk – Mladá Boleslav, které propojují město s širším okolím i hlavním městem. Významnou roli má nádraží také v nákladní dopravě – zajišťuje přísun materiálu a odvoz hotových výrobků z nedalekého areálu společnosti Škoda Auto.

Nachází se nicméně na okraji města, v území, které působí spíše periferně a postrádá přirozený každodenní ruch. Okolí je tvořeno směsí průmyslových areálů, hal, zanedbaných objektů, technických provozů a šrotoviště. Přispívá to k pocitu určité izolace a slabšímu sociálnímu dohledu.

Připravovaná rekonstrukce

Správa železnic zahájila rekonstrukci výpravní budovy hlavního nádraží v Mladé Boleslavi. Současný nevyhovující objekt bude odstraněn a místo něj je navržena jednopodlažní budova s bezbariérovým přístupem a vylepšeným komfortem pro cestující. Projekční řešení zpracovala společnost Afry CZ, architektonické řešení přinesla kancelář Pavlíček Hulín architekti.

Fasáda je navržena z lícových pásků. Je to materiál, který snese vysokou zátěž vandalů. V případě potřeby může být ošetřen nano nátěrem proti graffiti. Autoři počítají i s variantou, že by se lícové pásky mohly v případě potřeby také přetírat barvou v odstínu červené. Nicméně varianta s nano nátěrem je preferovaná a výhodnější, protože umožňuje opakované smývání pouze lokálního graffiti místo celoplošného nátěru.

Sokl budovy pod úroveň nástupiště je z pohledového betonu. Sokl nad niveletou nástupiště je z tmavého plechu. Ten také chrání budovu proti případným vandalům a je navržen navíc tak, aby se v rozích u venkovní nosné konstrukce nesoucí přesahy budovy neusazoval prach. Rámy oken, zábradlí a vnější konstrukce jsou navrženy ve stejném tmavém odstínu jako sokl.

Podhled přesahů je z povětrnostně odolné oceli s rezavou patinou. Ze stejného materiálu jsou navrženy i podstupnice schodiště v přednádražním prostoru. Podlaha ve venkovním veřejném prostoru i v odbavovací hale je navržena ze středně formátové betonové dlažby.



zdroj: Pavlíček Hulín architekti