

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV PAMÁTKOVÉ PÉČE

DEPARTMENT OF MONUMENT CARE

CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?

HOW TO MOVE ON WHEN THE STATION IS GONE?

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Šimon Mareček

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

prof. Ing. arch. Helena Zemánková,
CSc.

BRNO 2024

Zadání diplomové práce

Číslo práce: FA-DIP0032/2023
Ústav: Ústav památkové péče
Student: **Bc. Šimon Mareček**
Studijní program: Architektura a urbanismus
Studijní obor: bez specializace (do roku 2022)
Vedoucí práce: **prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.**
Akademický rok: 2023/24

Název diplomové práce:

CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?

Zadání diplomové práce:

Město Brno vypsal v roce 2015 soutěž na přemístění hlavního železničního nádraží a návrh nového jižního centra.

Idea projektu byla založena na několika propozicích:

eliminace bariérového účinku železnice a propojení řešeného území s historickým jádrem a s okolními čtvrtěmi

zvýšení potenciálu územní nabídky díky obsluze MHD a polyfunkční skladbě nové městské čtvrti (spolu s bydlením nárůst vybavení celoměstského významu)

Zvětšení rozsahu a alokace zelené infrastruktury formou krajinné zóny s fenoménem řeky, pro kvalitu prostředí polyfunkční zóny.

Diplomanti v průběhu zimního semestru analyzovali tyto záměry, které budou v rámci diplomové práce dále rozpracovávat

Prostudovali vítězný návrh odsunu železničního nádraží a zúčastnili se prezentací a přednášek Správy železnic.

Pro velký rozsah předpokládaného uvolněného bývalého dopravního území a staveb je zadání diplomové práce spočívající v jejich konverzi rozděleno do tří navazujících úseků (podtitul diplomových prací):

Bc. Šimon Mareček – Konverze objektu bývalé hlavní pošty s řešením nového kontextu a dopravního uzlu

Všichni tři diplomanti budou navazovat a rozvíjet předcházející analýzy, tak aby bylo dosaženo jednotného výsledku. Tento návrh bude předán na základě předcházející dohody Magistrátu města Brna.

Rozsah grafických prací:

Cílem práce je vytvoření architektonické studie konverze a nového využití vybraného uvolněného dopravního objektu s urbanistickým řešením začlenění objektu v novém kontextu a řešení jejich přilehlých veřejných prostorů.,

ROZSAH GRAFICKÝCH PRACÍ

I. základní a úvodní údaje
teoretická východiska a jejich shrnutí
základní údaje charakterizující místo
zdůvodnění cílů návrhu
koncept, idea návrhu
II. výkresová dokumentace
urbanistický koncept širšího území (1:5000 – 1:2000)
situace dokumentující začlenění objektu do nového urbanistického kontextu lokality (1:2000 – 1:250)
půdorysy, řezy, pohledy dokumentující provozně dispoziční řešení a popisující povahu navrhované konverze objektu (1:250 – 1:50)
prostorové zákresy, perspektivy, vizualizace – exteriér i interiér
III. fyzické modely
společný urbanistický model s vyznačenými řešenými objekty (1:2000 – 1:500)
model vlastního návrhu (1:500–1:100)
IV. prezentační poster
plakát formátu B1

Seznam literatury:

JANÁK, Jan, 1999. Dějiny Moravy. Vlastivěda moravská (Muzejní a vlastivědná společnost). Brno: Muzejní a vlastivědná společnost. ISBN 80-85048-89-2.

ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA MĚSTA BRNA, 1969. Brno, významné centrum československého průmyslu : [Sborník. Brno: Nár. výbor města Brna.

GRENIER, Lise a WIESER-BENEDETTI, Hans, 1979. Les Chateaux de L'Industrie Archives d'Architecture Moderne Series Lille 1830-1930 – Svazek 2. George Wittenborn Incorporated. ISBN 0815009208, 9780815009207.

LYNCH, Kevin, 2004. Obraz města: image of the city. Praha: Polygon. ISBN 80-727-3094-0.

SITTE, Camillo, 2012. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR. ISBN 978-80-87318-21-8.

GEHL, Jan, [2011]. Life between buildings: using public space. Washington: Island Press. ISBN 978-1-59726-827-1.

Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží, 2009. 2009. [Brno]: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně. ISBN 978-80-86752-76-1.

NEUFERT, Ernst; NEUFERT, Peter a KISTER, Johannes, 2013. Architects' data. 4th ed. Přeložil David STURGE. Chichester: Wiley-Blackwell. ISBN isbn978-1-4051-9253-8.

Termín zadání diplomové práce: 12.2.2024

Termín odevzdání diplomové práce: 6.5.2024

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panelformátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.

Bc. Šimon Mareček
student(ka)

prof. Ing. arch. Helena
Zemánková, CSc.
vedoucí práce

doc. Ing. arch. Ivo Boháč, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Brně dne 12.2.2024

Ing. arch. Radek Suchánek,
Ph.D.
děkan

Assignment Master's Thesis

Project no.: FA-DIP0032/2023
Department: Department of Monument Care
Student: **Bc. Šimon Mareček**
Study programme: Architecture and Urban Design
Field of study: no specialisation (till 2022)
Supervisor: **prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.**
Academic year: 2023/24

Title of Master's Thesis:

HOW TO MOVE ON WHEN THE STATION IS GONE?

Master's Thesis:

In 2015, the City of Brno launched a competition for the relocation of the main railway station and the design of the new south centre.

The project idea was based on several propositions:

Elimination of the barrier effect of the railway and connection of the project site with the historic center and the surrounding districts.

increase the potential of the area's offer thanks to the public transport service and the multifunctional composition of the new urban district (together with housing, an increase in city-wide amenities)

Increase in the scale and allocation of green infrastructure in the form of a expensive landscape zone with a river feature, for the better environmental quality of the multifunctional zone.

During the winter semester, the graduates analyzed the following plans, which will be further developed in the thesis

They studied the winning design for the railway station relocation and attended presentations and lectures by the Railway Administration.

Due to the large scale of the vacated former transport area and buildings, the thesis assignment consisting of their conversion is divided into three related sections (subtitle of the thesis):

Bc. Šimon Mareček – Conversion of the former main Post Office building with the design of a new context and transport node

All three graduates will build on and develop the previous analyses to achieve a unified result. This proposal will be handed over to the Municipality of Brno on the basis of a previous agreement.

Graphics scope :

The aim of the project is to create an architectural study for conversion and reuse of a selected vacant transport object with an urban design solution for the integration of the object in a new context and the design of their surrounding public spaces,

THE SCOPE OF THE GRAPHIC WORKS

I. basic and introductory data

theoretical background and summary
basic data characterising the site
justification of the design objectives
concept, design idea
II. drawing documentation
urban concept (1:5000 – 1:2000)
site plan documenting the integration of the building into the new urban context of the site (1:2000 – 1:250)
floor plans, sections, views that document the layout of the building and describe the nature of the proposed conversion (1:250 – 1:50)
spatial drawings, perspectives, visualisations – exterior and interior
III. physical models
a common urban model with the designed objects shown (1:2000 – 1:500)
model of the actual design (1:500–1:100)
IV. presentation poster
B1 poster

List of literature:

JANÁK, Jan, 1999. Dějiny Moravy. Vlastivěda moravská (Muzejní a vlastivědná společnost). Brno: Muzejní a vlastivědná společnost. ISBN 80-85048-89-2.

ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA MĚSTA BRNA, 1969. Brno, významné centrum československého průmyslu : [Sborník. Brno: Nár. výbor města Brna.

GRENIER, Lise a WIESER-BENEDETTI, Hans, 1979. Les Chateaux de L'Industrie Archives d'Architecture Moderne Series Lille 1830-1930 – Svazek 2. George Wittenborn Incorporated. ISBN 0815009208, 9780815009207.

LYNCH, Kevin, 2004. Obraz města: image of the city. Praha: Polygon. ISBN 80-727-3094-0.

SITTE, Camillo, 2012. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR. ISBN 978-80-87318-21-8.

GEHL, Jan, [2011]. Life between buildings: using public space. Washington: Island Press. ISBN 978-1-59726-827-1.

Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží, 2009. 2009. [Brno]: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně. ISBN 978-80-86752-76-1.

NEUFERT, Ernst; NEUFERT, Peter a KISTER, Johannes, 2013. Architects' data. 4th ed. Přeložil David STURGE. Chichester: Wiley-Blackwell. ISBN isbn978-1-4051-9253-8.

Date of project specification Master's Thesis: 12.2.2024

the deadline for submission for the Master's Thesis: 6.5.2024

Master's Thesis is submitted in the scope determined by the project supervisor; in addition, one B1 exhibition panel and Master's Thesis in electronic form are submitted.

Bc. Šimon Mareček
student

prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
project supervisor

doc. Ing. arch. Ivo Boháč, Ph.D.
head of the institute

In Brno dated 12.2.2024

Ing. arch. Radek Suchánek, Ph.D.
Dean

Co bude,
až nádraží nebude?



CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE? HOW TO MOVE ON WHEN THE STATION IS GONE?

Diplomová práce 2023/2024
Vysoké učení technické v Brně
Fakulta architektury



Vedoucí:
prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
Oponent:
Ing. arch. Juraj Illéš
Vypracoval:
Bc. Šimon Mareček



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV PAMÁTKOVÉ PÉČE

DEPARTMENT OF MONUMENT CARE

CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?

HOW TO MOVE ON WHEN THE STATION IS GONE?

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Šimon Mareček

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

prof. Ing. arch. Helena Zemánková,
CSc.

BRNO 2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Číslo práce: FA-DIP0032/2023
Ústav: Ústav památkové péče
Student: Bc. Šimon Mareček
Studijní program: Architektura a urbanismus
Studijní obor: bez specializace (do roku 2022)
Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
Akademický rok: 2023/24



Název diplomové práce:
CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?

Zadání diplomové práce:

Město Brno vypsal v roce 2015 soutěž na přemístění hlavního železničního nádraží a návrh nového jižního centra. Idea projektu byla založena na několika propozicích: eliminace bariérového účinku železnice a propojení řešeného území s historickým jádrem a s okolními čtvrtěmi zvýšení potenciálu územní nabídky díky obsluze MHD a polyfunkční skladbě nové městské čtvrti (spolu s bydlením nárůst vybavení celoměstského významu) Zvětšení rozsahu a alokace zelené infrastruktury formou krajinné zóny s fenoménem řeky, pro kvalitu prostředí polyfunkční zóny.

Diplomanti v průběhu zimního semestru analyzovali tyto záměry, které budou v rámci diplomové práce dále rozpracovávat Prostudovali vítězný návrh odsunu železničního nádraží a zúčastnili se prezentací a přednášek Správy železnic. Pro velký rozsah předpokládaného uvolněného bývalého dopravního území a staveb je zadání diplomové práce spočívající v jejich konverzi rozděleno do tří navazujících úseků (podtitul diplomových prací):

Bc. Šimon Mareček – Konverze objektu bývalé hlavní pošty s řešením nového kontextu a dopravního uzlu Všichni tři diplomanti budou navazovat a rozvíjet předcházející analýzy, tak aby bylo dosaženo jednotného výsledku. Tento návrh bude předán na základě předcházející dohody Magistrátu města Brna.

Rozsah grafických prací:

Cílem práce je vytvoření architektonické studie konverze a nového využití vybraného uvolněného dopravního objektu s urbanistickým řešením začlenění objektu v novém kontextu a řešení jejich přilehlých veřejných prostorů.,

ROZSAH GRAFICKÝCH PRACÍ

I. základní a úvodní údaje

teoretická východiska a jejich shrnutí
základní údaje charakterizující místo
zdůvodnění cílů návrhu
koncept, idea návrhu

II. výkresová dokumentace

urbanistický koncept širšího území (1:5000 – 1:2000)
situace dokumentující začlenění objektu do nového urbanistického kontextu lokality (1:2000 – 1:250)
půdorysy, řezy, pohledy dokumentující provozně dispoziční řešení a popisující povahu navrhované konverze objektu (1:250 – 1:50)
prostorové zákresy, perspektivy, vizualizace – exteriér i interiéru

III. fyzické modely

společný urbanistický model s vyznačenými řešenými objekty (1:2000 – 1:500)
model vlastního návrhu (1:500-1:100)

IV. prezentační poster

plakát formátu B1

.....
Bc. Šimon Mareček
student

.....
prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
vedoucí práce

.....
doc. Ing. arch. Ivo Boháč, Ph.D.
vedoucí ústavu

.....
Ing. arch. Radek Suchánek, Ph.D.
děkan

SEZNAM LITERATURY

JANÁK, Jan, 1999. Dějiny Moravy. Vlastivěda moravská (Muzejní a vlastivědná společnost). Brno: Muzejní a vlastivědná společnost. ISBN 80-85048-89-2.

ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA MĚSTA BRNA, 1969. Brno, významné centrum československého průmyslu : (Sborník. Brno: Nár. výbor města Brna.

GRENIER, Lise a WIESER-BENEDETTI, Hans, 1979. Les Chateaux de L'Industrie Archives d'Architecture Moderne Series Lille 1830-1930 - Svazek 2. George Wittenborn Incorporated. ISBN 0815009208, 9780815009207.

LYNCH, Kevin, 2004. Obraz města: image of the city. Praha: Polygon. ISBN 80-727-3094-0.

SITTE, Camillo, 2012. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR. ISBN 978-80-87318-21-8.

GEHL, Jan, (2011). Life between buildings: using public space. Washington: Island Press. ISBN 978-1-59726-827-1.

Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží, 2009. 2009. (Brno): Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně. ISBN 978-80-86752-76-1.

NEUFERT, Ernst; NEUFERT, Peter a KISTER, Johannes, 2013. Architects' data. 4th ed. Přeložil David STURGE. Chichester: Wiley-Blackwell. ISBN isbn978-1-4051-9253-8.

ANOTACE

Konverze brněnského poštovního úřadu na Úřad městské části Brno-střed. Včetně řešení přilehlého území uvolněného odsunem brněnského nádraží a dořešení urbanistických návazností.

Projekt staví na znalostech nabytých při zpracování předdiplomního projektu.

CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?

Diplomová práce

Vedoucí: prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc.
Oponent: Ing. arch. Juraj Illéš
Vypracoval: Bc. Šimon Mareček

V diplomové práci byly použity analytické podklady vypracované v předdiplomním projektu pod vedením prof. Ing. arch. Heleny Zemánkové, CSc. ve spolupráci s bc. Viktorem Valíčkem a bc. Kateřinou Jálovou.

PODĚKOVÁNÍ

Zvláštní poděkování patří mé vedoucí profesorce Ing. arch. Heleně Zemánkové, CSc., která věnovala našim konzultacím velké množství času a značně posunula mé znalosti. Dále bych rád poděkoval všem, se kterými jsem svou práci mohl konzultovat, zejména docentu Boháčovi za poskytnuté znalosti v oblasti památkové péče. Mé poděkování zaslouží i kolegové Viktor Valíček a Kateřina Jálová za skvělou spolupráci a podporu. Rád bych vyjádřil díky fakultě za poskytnuté vybavení využitě při výrobě modelů, kávy, zkušebních tisků a za pracovního zázemí. Vděčnost bych také rád vyjádřil specialistům z Ústavu stavitelství. Především profesoru Ing. Chybíkovi CSc. za poskytnuté informace z oboru stavitelství. V neposlední řadě děkuji mé rodině za podporu a trpělivost během celého dlouhého studia.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma "CO BUDE, AŽ NÁDRAŽÍ NEBUDE?" vypracoval samostatně v období letního semestru akademického roku 2023/2024. Všechny použité zdroje a literatura jsou uvedeny v seznamu na konci práce. V diplomové práci byly použity poznatky z předdiplomního projektu vypracované mnou, Bc. Viktorem Valíčkem a Bc. Kateřinou Jálovou v zimním semestru akademického roku 2023/2024 pod vedením prof. Ing. arch. Heleny Zemánkové, CSc.

.....
Bc. Šimon Mareček
student

ABSTRAKT

Konverze objektu bývalého poštovního drážního úřadu na sjednocený Úřad městské části Brno-střed s řešením nového kontextu, urbanistických návazností a přesunu dopravního uzlu před dotčenou budovu. Projekt se zaměřuje na začlenění lokality do nově vznikajících návazností města a vztahu prostředí-stavba.

KLÍČOVÁ SLOVA

Drážní poštovní úřad, Brno, Bohuslav Fuchs, Konverze, Revitalizace, Jižní město, Brno2050

ABSTRACT

Conversion of the former post office building into a office of the Brno-Střed municipal district with a new context, urban continuity and relocation of the transportation hub in front of the building in question. The project focuses on the integration of the site into the newly emerging continuities of the city and the environment-building relationship.

KEY WORDS

Railway Post Office, Brno, Bohuslav Fuchs, Conversion, Revitalization, South City, Brno2050

OBSAH

ÚVOD	10
TEORIE	13
TEZE	23
KONCEPT URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ	30
URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	38
KONCEPT A KOMPOZIČNÍ ŘEŠENÍ	60
PROVOZNÍ ŘEŠENÍ	70
ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	87
TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	95
DISKUZE	104
ZÁVĚR	105

ÚVOD

Otázka přesunu Hlavního nádraží trápí brňany již celé generace. Její zodpovězení zaměstnalo nemálo architektů, urbanistů, ale bohužel i laiků a politiků. Nyní je schválena varianta odsunu o 800 m směrem na jih, kterou doprovázela územní studie návrhu Jižního města. Ta doporučila řešení určitých lokalit návaznou architektonickou soutěží. První

z nich, návrh budovy a okolí nového nádraží, již proběhla a vítězný se stal návrh ateliéru Benthem Crouwel Architects a West8. Současně s územní studií je výchozím zadáním mého projektu. Druhou doporučenou lokalitou pro bližší zkoumání je část území uvolněná odstraněním původních kolejí. Územní studie zde vágně naznačuje park, ale co s budovami, které odsunem ztratí

svůj původní účel, neřeší vůbec. Řešením této otázky se zabývá tento projekt, který ukázkově představuje detailní propozici konverze drážního poštovního úřadu s dořešením územních návazností, které územní studie opomněla. Projekt se snaží poukázat na mezeru v organizaci brněnského plánování a předvést důležitost řešení lokality pro dobré začlenění jižního centra

do již fungujícího města.

Návrh přímo navazuje na diplomovou práci Viktora Valíčka a Kateřiny Jálové zabývající se Malou Amerikou a výpravní budovou s jejich lokalitami. Všechny tři projekty tvoří ve složení komplexní řešení metaforické brány mezi starým a novým městem.

(Brněnské nádraží, 2009)



POZICE PROJEKTU

Brno je po Praze druhým největším městem České republiky, jedním z evropsky významných univerzitních center s vysokým polohovým potenciálem v rámci českého sídelního prostoru. Město rovněž funguje jako ekonomické a kulturní jádro širší metropolitní oblasti. Ze své strategické polohy na významném dopravním uzlu střední Evropy mezi

Prahou, Ostravou, Vídní a Bratislavou a z ekonomicky kulturních vazeb na dvě zahraniční evropská centra (Vídeň a Bratislavu) může těžit. Prochází zde hned tři významné dopravní koridory TEN (transevropské dopravní sítě), ale bez modernizace a zásahu do železniční infrastruktury hrozí odklon těchto koridorů, proto je otázka nového nádraží v Brně tak palčivá. Přináší s sebou celý komplexní problém integrované veřejné hromadné dopravy v Brně a okolí

(prakticky celý jihomoravský kraj), který už se blíží hranici kolapsu, kdy by mohlo dojít k přetížení metropolitního jádra, zejména dopravní zátěží způsobenou nerovnoměrným rozložením rezidenčních a pracovních funkcí v brněnské metropolitní oblasti (běžně se používá zkratka BMO). (Statutární město Brno, 2023)



ČÁST POŠTA

Bc. Šimon Mareček

Severní hrana území je tvořena funkcionalistickou jedno až dvoupodlažní řadovou zástavbou na úpatí strmého kopce historického centra města, s kterým v této části ovšem není propojena. Tato zástavba ze severu vymezuje prostor ulice Nádražní o šířce 35 metrů. Veřejný prostor je zde značně neuklidněný a postrádá městky důležitý význam. Situaci ulice Nádražní nezlepšuje ani protější nejasně definovaná hranice, kterou tvoří mimo uliční linii stojící budova bývalé pošty, navazující chaos drážních staveb a malá parkoviště obehnaná zdí.

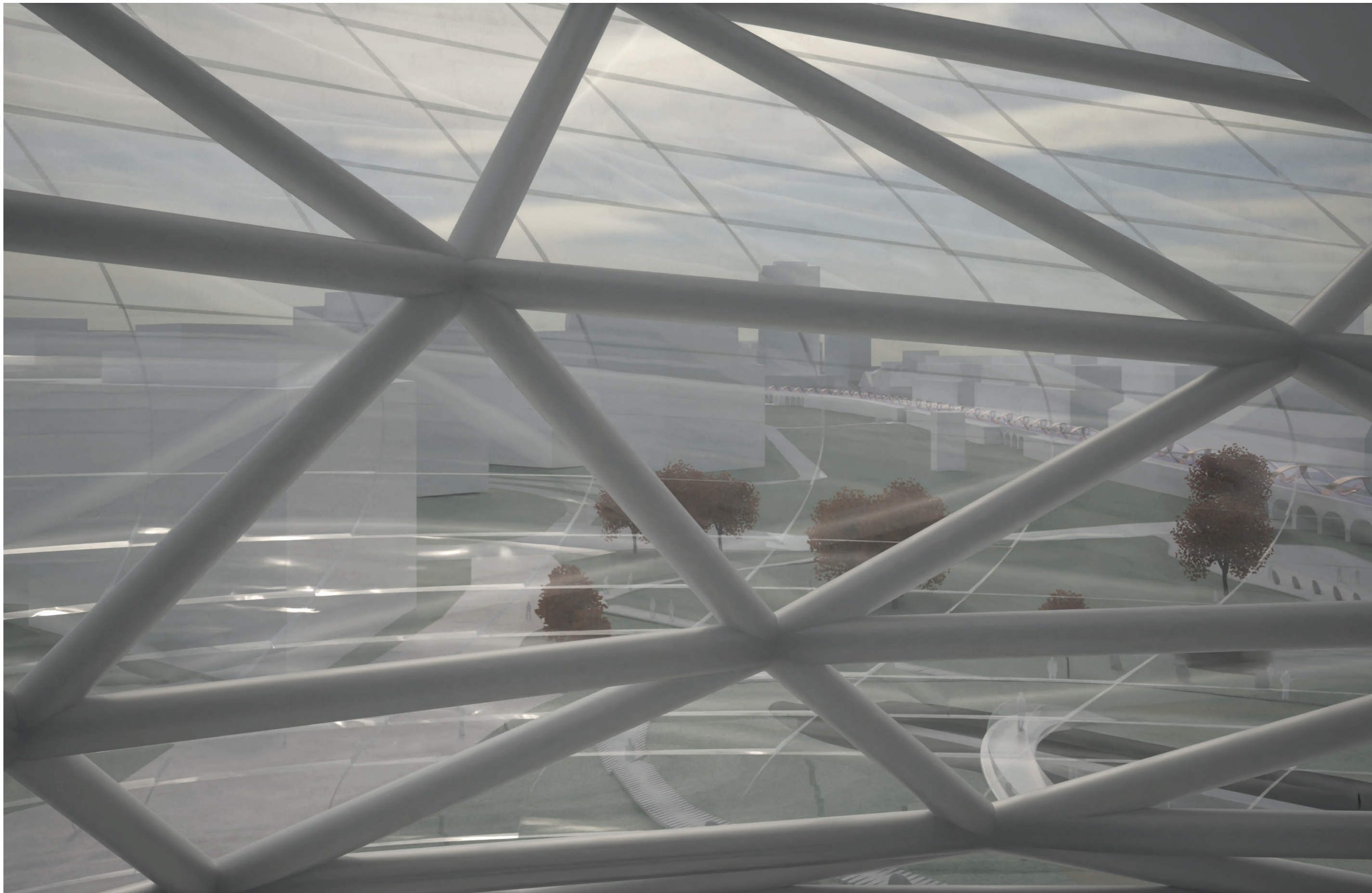
Na jih od bývalé pošty se nachází uvolněný prostor kolejiště široký zhruba 65 metrů s velkým výškovým rozdílem oddělujícím jej od Jižního centra. Až na tento skokový rozdíl je celé řešené území rovinou s jedním dominantním objektem pošty, který je opuštěn a ponechán v dezolátním stavu. Veřejné prostory v řešeném území na sebe nenavazují, nekomunikují a nejsou městotvornými hodnotami.

Tento projekt se tedy zabývá:

„Konverzí objektu bývalé hlavní pošty s řešením nového kontextu a dopravního uzlu.“

(foto autor)





TEORIE

BOHUSLAV FUCHS

Architekt Bohuslav Fuchs patří k těm výjmečným osobnostem, které přispěly ke vzniku moderní architektury a urbanismu dvacátého století. Ve svém díle uplatnil prostorová a dispoziční řešení, inspirovaná novou konstrukcí a materiálem. Přispěl k tvorbě estetických forem, které se staly součástí výtvarné kultury své doby. Jako urbanista prosadil pokrokové metody územně plánovací. Jeho funkcionalistické dílo spoluvytvářelo celou jednu významnou epochu české architektonické a výtvarné kultury. – Iloš Crhonek 1995

Narodil se 24. března 1895 ve Vršovicích u Bystřice pod Hostýnem. Původně se vyučil zedníkem a navštěvoval stavebně-průmyslovou střední školu v Brně, kterou absolvoval v roce 1915. Z té doby pocházejí jeho první školní práce inspirované lineárně geometrickým stylem posecesní moderny. Jako například studie Spořitelny nebo městského domu s komerčním parterem (obě školní práce).

Mezi lety 1916 až 1919 studoval na škole Architektury a Výtvarných umění v Praze pod vedením architekta Jana Kotěry. Kotěrovo vedení nebylo založeno na pasivním učení, ale bylo moderním otevřeným ateliérem, kde byly řešeny otázky soudobé tvorby. Fuchs se nacházel v době zápasů o hledání nové architektury, které dominoval právě Kotěra.

Po absolvování školy pracoval Fuchs v Kotěrově ateliéru a na jeho rané tvorbě lze najít silný vliv Kotěrova učení a vedení. Ve svých návrzích aplikuje Kotěrovy principy architektonické tvorby, ale pomalu si hledá vlastní styl navrhování.

Ve dvacátých letech se v architektuře prosazují dva hlavní proudy, jedním z nich je kubismus vycházející ze studie

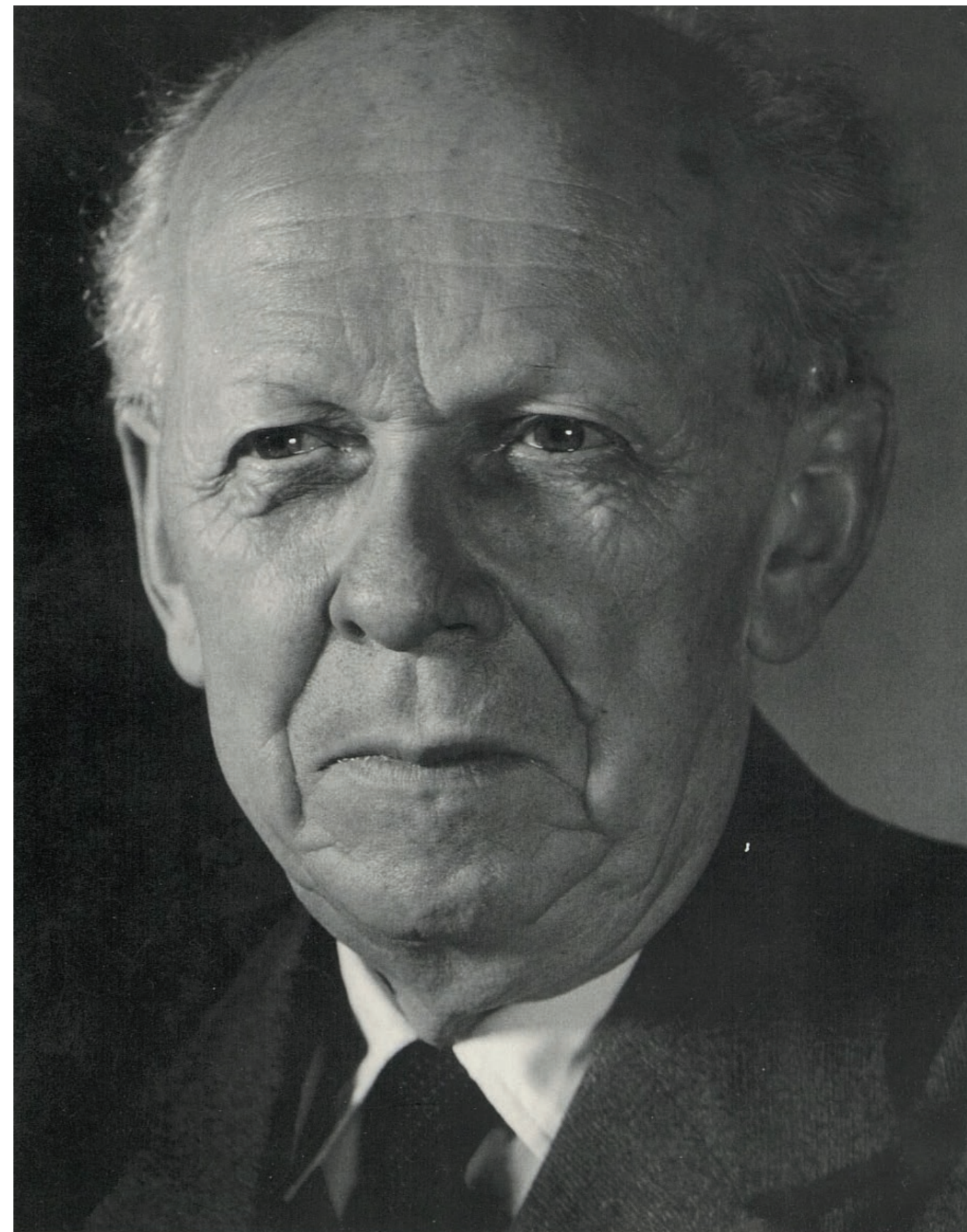
tvarů a druhým je purismus navazující na myšlenky Adolfa Loose. Fuchs se postupně kloní k druhému proudu. Později se Fuchs seznámí s Kumpoštěm, u kterého nějakou dobu pracuje. Zde také získává svůj náhled na problematiku urbanismu, který hojně využívá.

Brno bylo tehdy prudce rostoucím městem a během deseti let se stalo čtvrt milionovým městem. Fuchs uplatnil své znalosti urbanismu a značnou částí se podílel na jeho rozvoji. V této době si také vytříbil jeho osobitý styl kombinující volné, až organicky rostlé dispozice se střídavě členěnou fasádou. Fuchsův architektonický projev je logický a výtvarně přesvědčivý.

Jeho architektonický rukopis se postupně tříbil a zdokonaloval s každým projektem. Těch bychom za jeho život napočítali bezmála 600!

Jméno Bohuslava Fuchse je od dvacátých let vyslovováno, jako jméno umělce, který zasáhl do moderní architektury pronikavým způsobem. Odkryl možnosti nových materiálů a konstrukcí a otevřel novou epochu funkcionalistické tvorby.

(Crhonek, 1995)

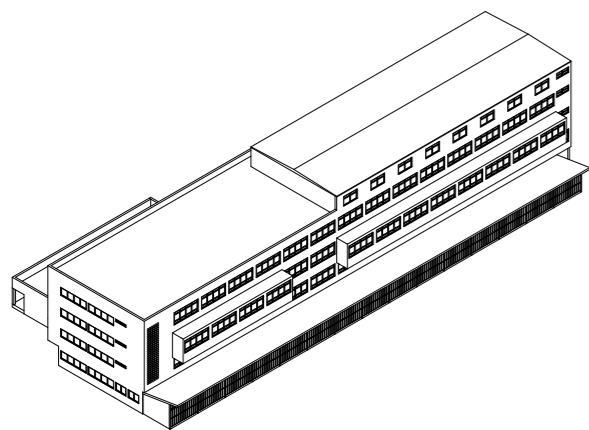


Obr. č. 1 (Crhonek, 1995)

POŠTOVNÍ ÚŘAD



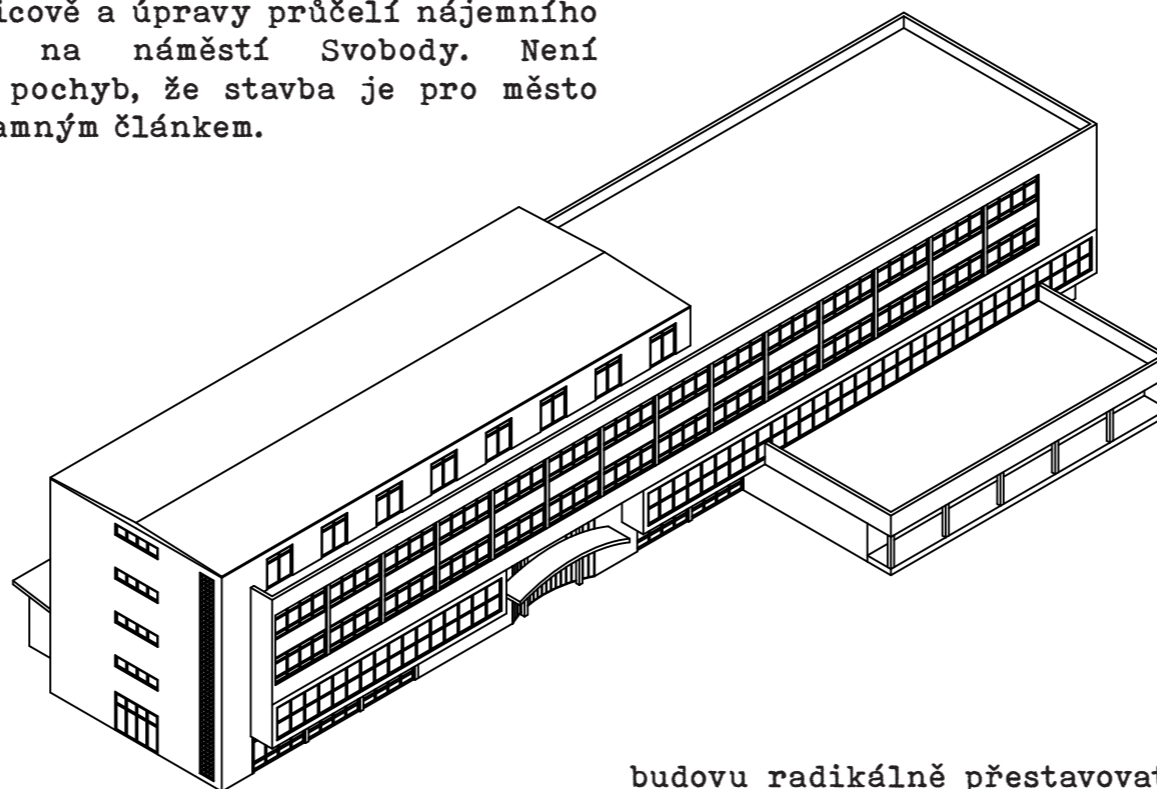
Budova drážního poštovního úřadu se řadí mezi brněnské památky funkcionalistické architektury. Autorem stavby je, obzvláště pro město Brno, významný český architekt Bohuslav Fuchs. Jeho obsáhlá tvorba



přinesla městu nespočet staveb, jejichž odkaz se do města Brna stále promítá. Připomeňme si, že jen za dobu práce na návrhu (1937–1938) poštovního úřadu pracoval Bohuslav Fuchs na dokončení projektu Vojenského velitelství na Kounicově a úpravy průčelí nájemního domu na náměstí Svobody. Není tedy pochyb, že stavba je pro město významným článkem.

Poštovní úřad měl na novou budovu vysoké nároky a zvládnutí návrhu nebylo nijak jednoduché, architekt musel najít východisko z nároků na proměnnou dispozici, složitého provozu, požadovaných vysokých technických standardů a nepříznivému podloží. Obzvláště díky nesoudržné půdě náchylné k sedání stavby byla zvolena unikátní základová konstrukce. Pro stavbu na původně hradním příkopu, který byl později zahrnut, byla zvolena dvoupodlažní betonová vana, která zajistila rovnoměrné sedání celé budovy a zamezila praskání při odlišných podmínkách po délce stavby. Na ní byl navržen ocelový montovaný skelet umožňující variabilní dispozici.

Variabilní dispozice byla stěžejním bodem návrhu. Budovu v té době užívalo tisíc úředníků denně a provoz se měnil mezi denními a nočními směnami. Předpokládalo se, že bude potřeba



budovu radikálně přestavovat a měnit s vývojem poštovní techniky a využití poštovních služeb. K žádné větší přestavbě ovšem nikdy nedošlo.

Předpokládala se také dostavba k objektu. Původní staveniště bylo totiž pro navrhovaný provoz poměrně stísněné. Drážní poštovní úřad měl za úkol zpracovávat veškerou brněnskou příchozí i odchozí poštu, jak balíkovou, listinnou, peněžní tak i distribuci novin. To znamenalo statisíce úkonů denně a nutnost napojení na vlakovou dopravu. Proto byl projekt připraven na budoucí expanzi. Volba ocelového skeletu přidala zhruba 7 % více podlažní plochy než využití stěnového systému. Umožnilo to splnit i přísné nároky na topení, větrání a osvětlení.

Vnitřní dispozice byla díky modulové osnově, i navzdory složitému programu velice přehledná. V budově bylo umístěno jedno páteří schodiště přímo za vstupem do budovy a vícero podružných schodišť v místech nutné potřeby. I díky stropům z ocelových I nosníků nebyl problém vybudovat nová schodiště nebo nepoužívané zrušit.

Řád pater byl narušen velkými galeriemi vytvářející převýšené prostory balíkoven, kterým dominovaly obrovské nýtované ocelové rámy. Díky tomu se prostor mohl nadechnout a práce v něm byla příjemnější.

Fasáda je bohužel od vnitřních prostor odtržena a dispozici nerespektuje. Je rozčleněna do dvou hlavních bloků vystupujících před konstrukční systém. V prvním návrhu byla fasáda navržena poměrně čistě a metodicky členěna. Bohužel v průběhu návrhu byla budova upravována a byly k ní přidány dvě přístavby, které původně čistý návrh podrývají.

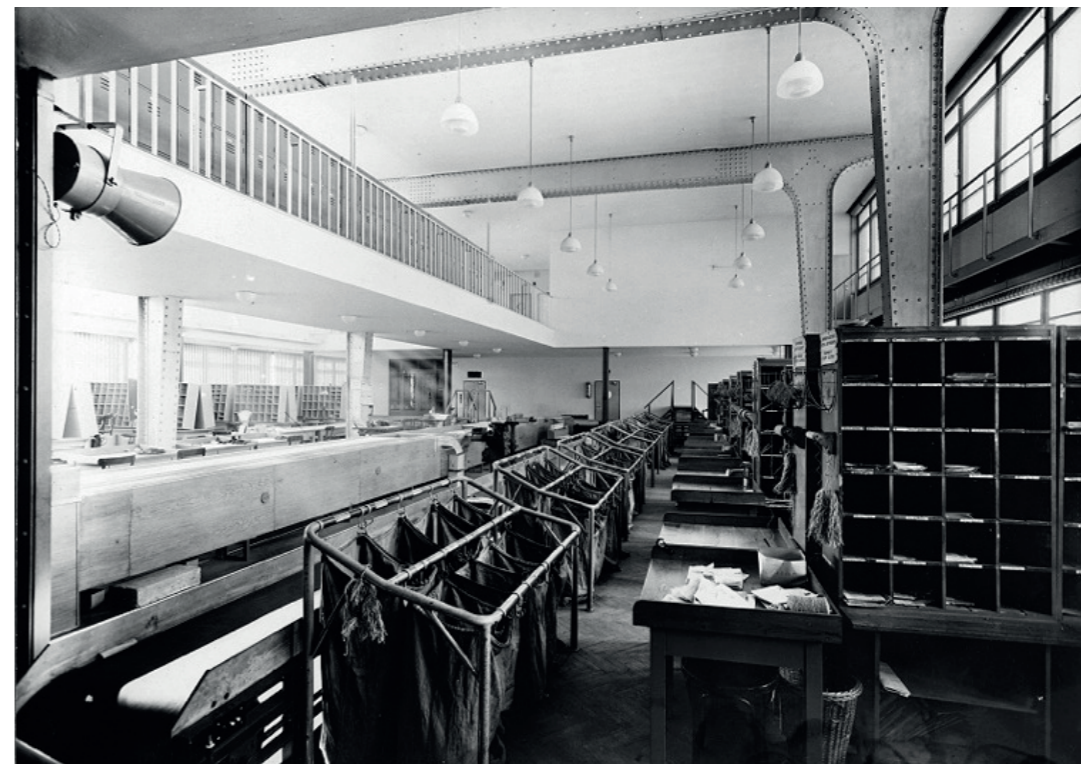
Stereotypní členění je narušeno obloukovým zapaštěným vstupem, krytým oblou stříškou, jež vede návštěvníka k hlavním dveřím.

Poštovní úřad byl v provozu od svého počátku až do roku 2022 a za své působení se na něm podepsal zub času. Budova bohužel nadále chátrá, ale díky jejímu chytrému modifikovatelnému konstrukčnímu systému přímo vybízí k myšlenkám opětovného využití.

(Borková, Šobrová, 1991) (NPÚ Brno, 2023)



Obr. č. 2 (NPÚ Brno, 2023)



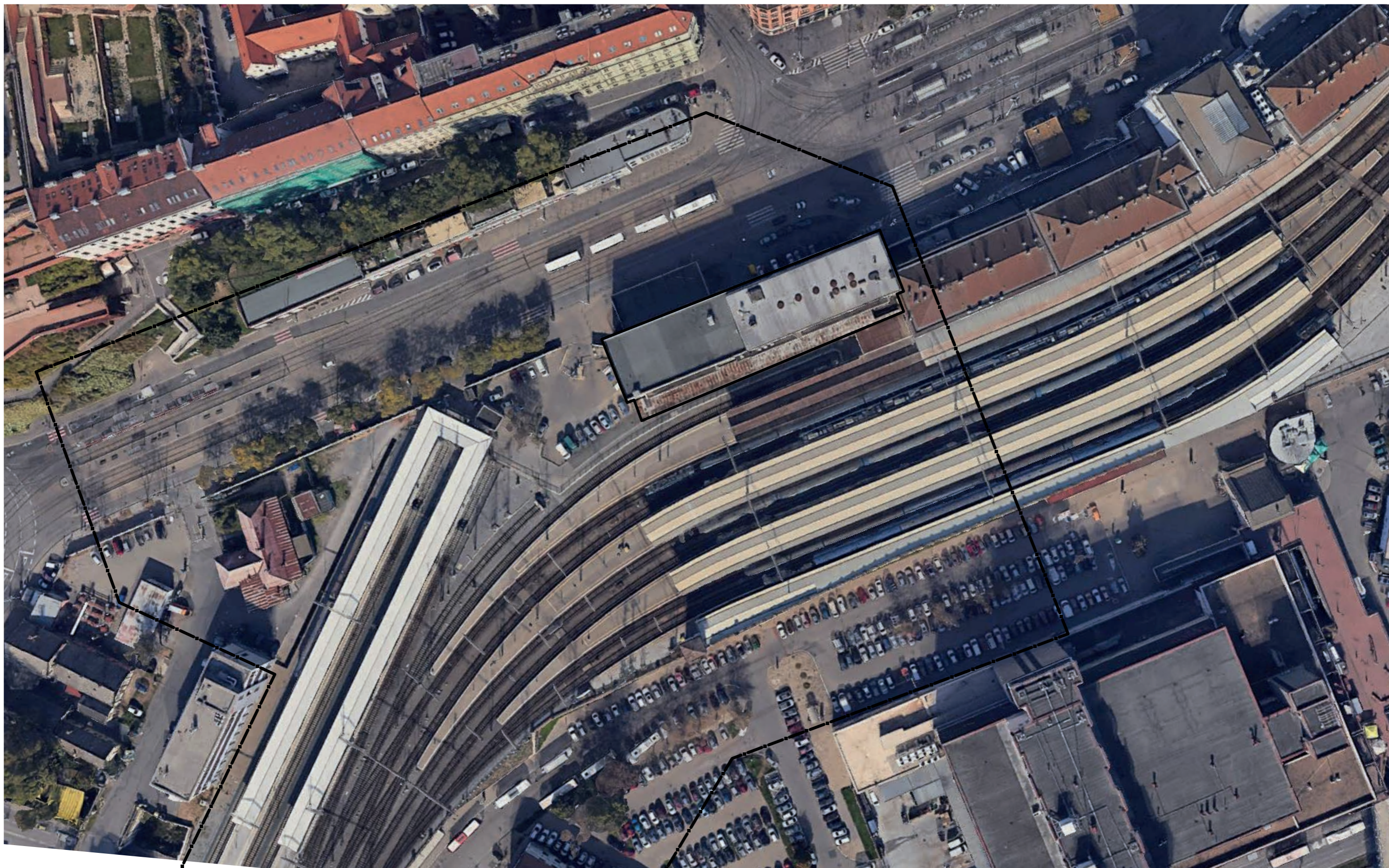
Obr. č. 3 (BAM, 2023)

POŠTOVNÍ ÚŘAD

Stávající stav



(Mareček, 2023)

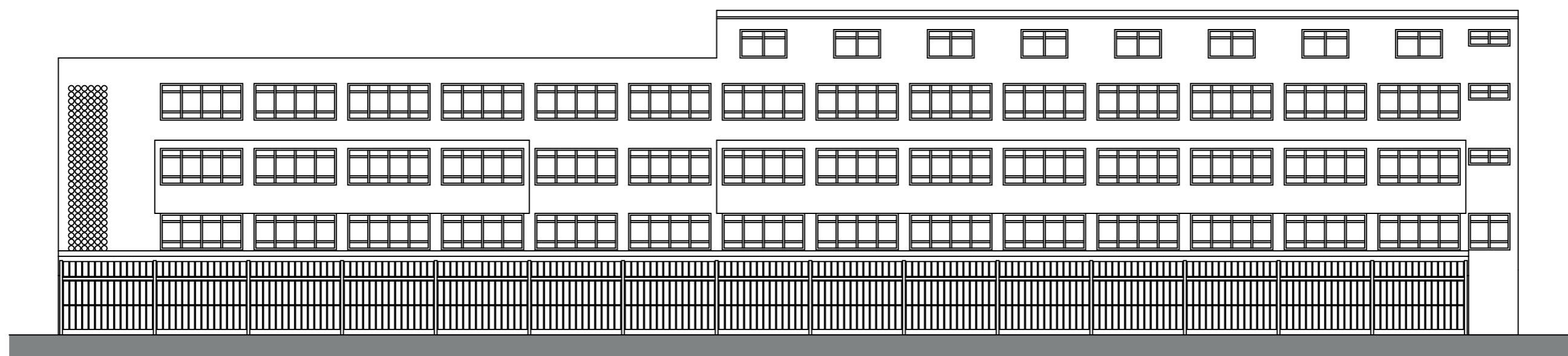


STÁVAJÍCÍ SITUACE

Okolí stavby není dnes nijak příznivým místem pro rozvoj budovy. Z jihu se po celé délce táhnou vlakové koleje, ze severu je prostor před vstupem využíván jako parkoviště a stejná situace se opakuje i na

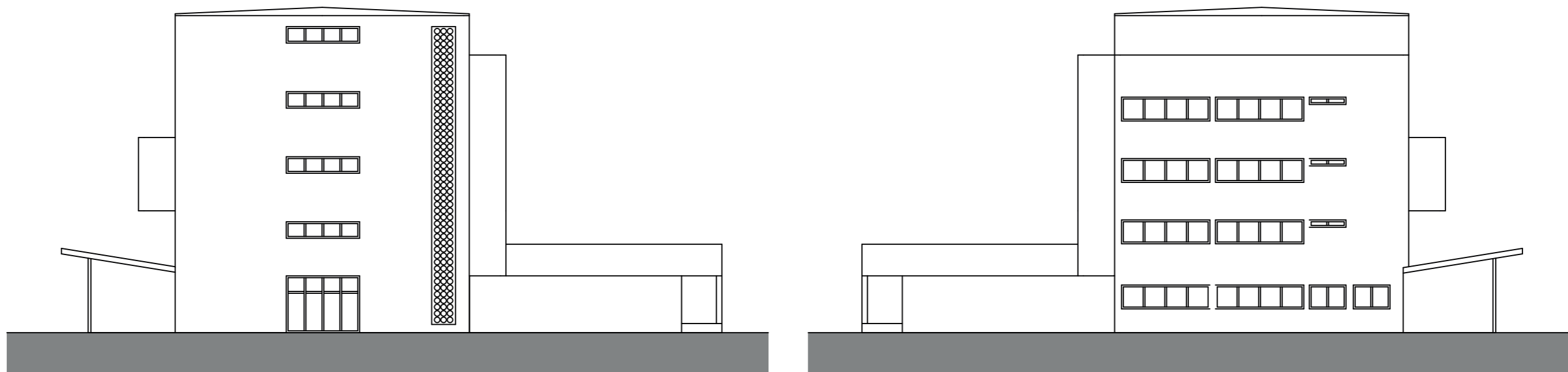
západním štítu. Okolí stavby je velmi nepřehledné, špatně prostupné a se spoustou bariér. V cestě stojí nesmyslné zdi, malá parkoviště a samotné přístavby k poštovnímu úřadu. To má za následek, že se zde pěší

příliš nezdržují a snaží se lokalitě spíše vyhnout. Stává se tak zapomenutým místem...



STÁVAJÍCÍ STAV

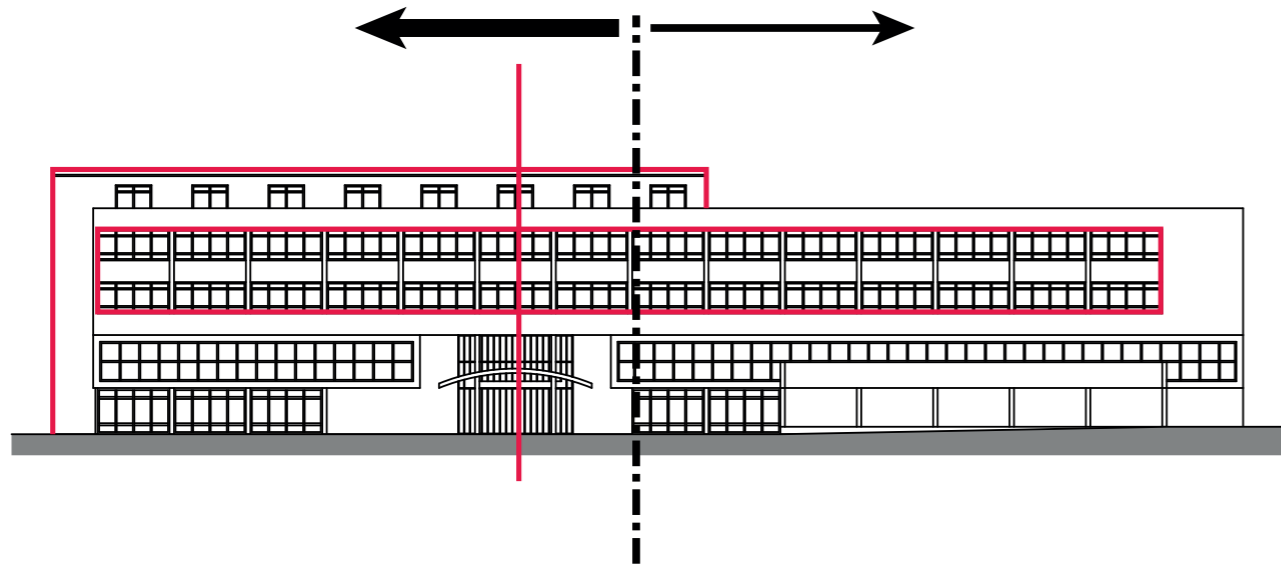
Stavba od svého počátku neprošla žádnou významnou rekonstrukcí a její vzhled tak zůstává stejný od roku 1938. Fasáda je již vlivem času značně poničena a použité materiály neodpovídají moderním nárokům na technické parametry obvodového pláště.



STÁVAJÍCÍ STAV

V bočních pohledech je vidět roztahanost a nekompaktnost hmoty. Snaha o zarovnání rastru oken je také ztracena a stavba vypadá nevyváženě a chaoticky.

KOMPOZICE



Hlavní hmotu stavby tvoří kvádr s jednoduše definovanými poměry, které vycházejí z modulu stavby. Ten má v půdorysu 16 sekcí na délku a pouze tři na šířku. Na výšku má hlavní hmota pouze čtyři patra s konstrukční výškou 3 550 mm. To dělá stavbu neproporčně dlouhou. Působí tak z boku až liniovým dojmem a při pohledu zepředu její výška nedosahuje očekávaných proporcí.

Z hlavní hmoty vybíhají arkýře, které v podstatě utvářejí přední čelo stavby. Fasáda ovšem není členěna symetricky, ale vše je posunuto doleva od osy. Toto narušení symetrie je poměrně dobrým prvkem, bohužel je celé podryto chaotickým členěním fasády. Kombinace posunu s nedodržením zarovnání vytváří nepřehlednost a obecnou neurčitost.

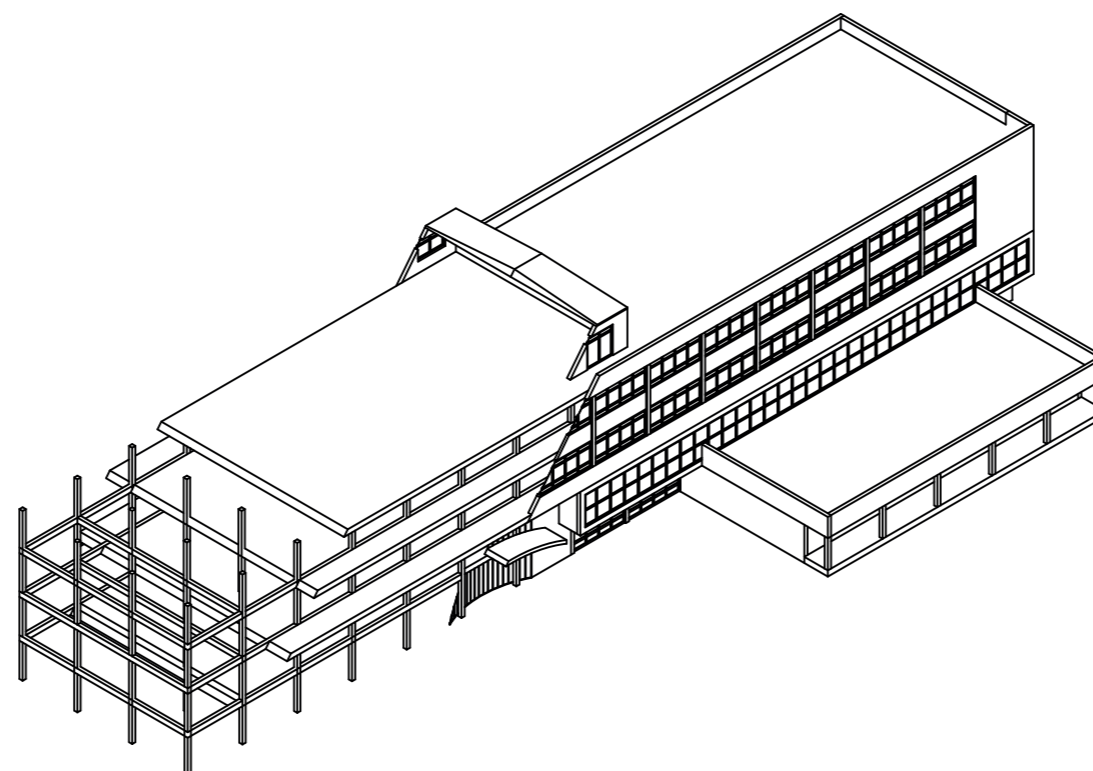
Stavbě chybí jasnost, čistota a sebedůvěra, aby mohla důstojně konkurovat vedle stojící secesní budově Hlavního nádraží. Současně postrádá výšku a proporce protějščí zástavby, aby tvořila matérii města.



5



1



KONSTRUKCE

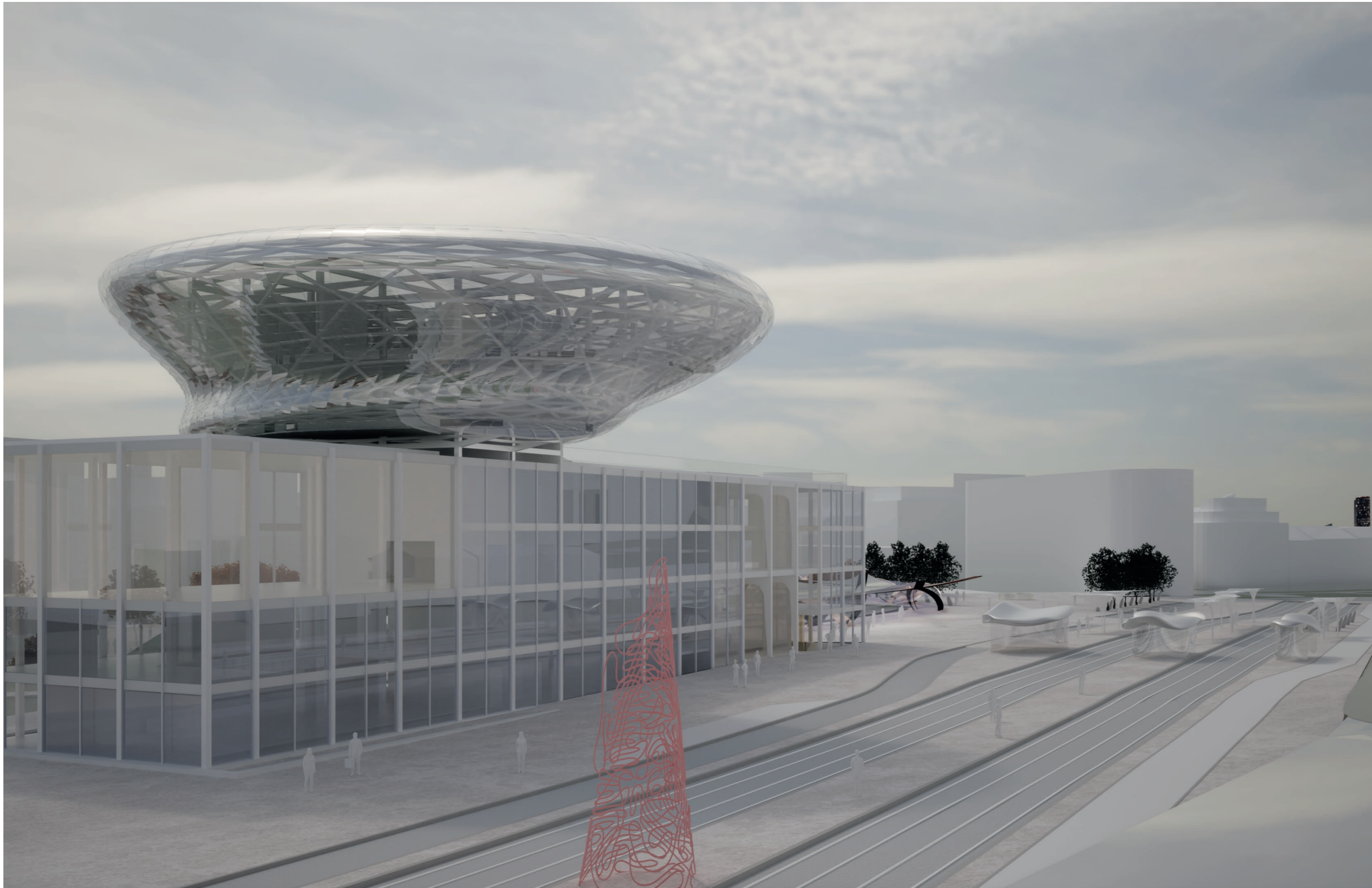
Jak již bylo zmíněno, jednou ze stěžejních částí stavby je její konstrukce. Jedná se o lehký montovaný ocelový skelet. Zvolený konstrukční systém byl pro tento typ stavby a danou dobu velkou raritou. Připomeňme si, že stavba byla dokončena v roce 1938 a použití montovaného ocelového skeletu se do běžné výstavby ještě nějakou dobu nedostalo. V době průmyslové revoluce se hojně rozšířila jako stavební materiál litina, nicméně její statické použití ve výstavbě připomíná spíše kámen než

moderní ocelové konstrukce (z litiny byly převážně sloupy, nebo oblouky). Na začátku dvacátého století se začal ve stavebnictví objevovat beton, jehož použití bylo už po první světové válce rutinně zvládnuto a v meziválečném období hojně využíváno a zdokonaleno. Betonový skelet můžeme potkat téměř ve všech stavbách tohoto typu z třicátých let, ne však ve Fuchsově poště.

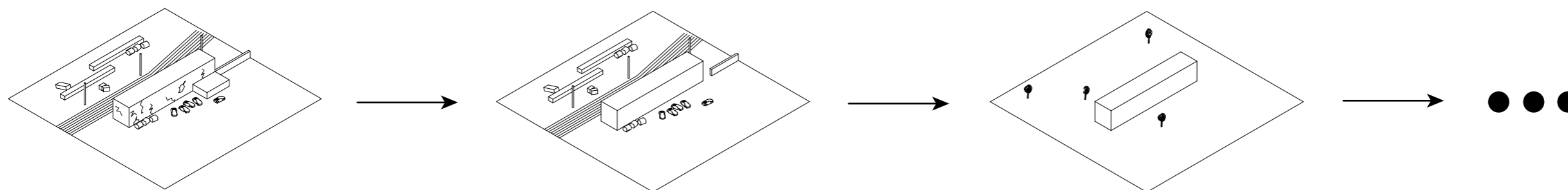
Ocelové konstrukce však nebyly v době návrhu neznámou. Ba naopak, byly hojně využívány na stavbu mostů, velkých hal a mrakodrapů. Ne však pro stavby

tak malé, jako je poštovní úřad. Pro malé stavby nebyly z finančního hlediska výhodné, ale přinášely určitá specifika, která naštěstí převážila vyšší náklady.

Ocelový skelet umožňoval drastické změny dispozice, se kterými se počítalo, ale v podstatě nikdy neproběhly. Stavbu je možné dle potřeby kompletně rozložit, či doplnit. Zvolený modul odpovídá nárokům na kancelářskou budovu nejen pro účely poštovního úřadu.



TEZE



ČIŠTĚNÍ

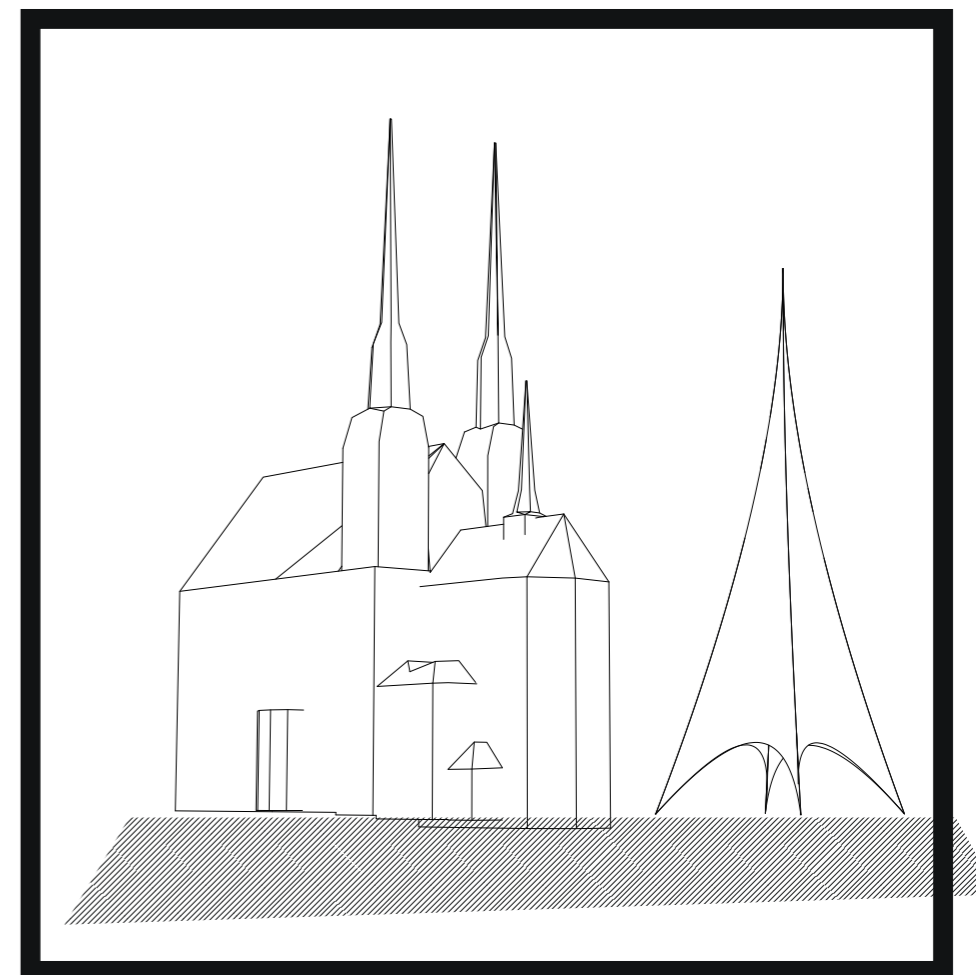
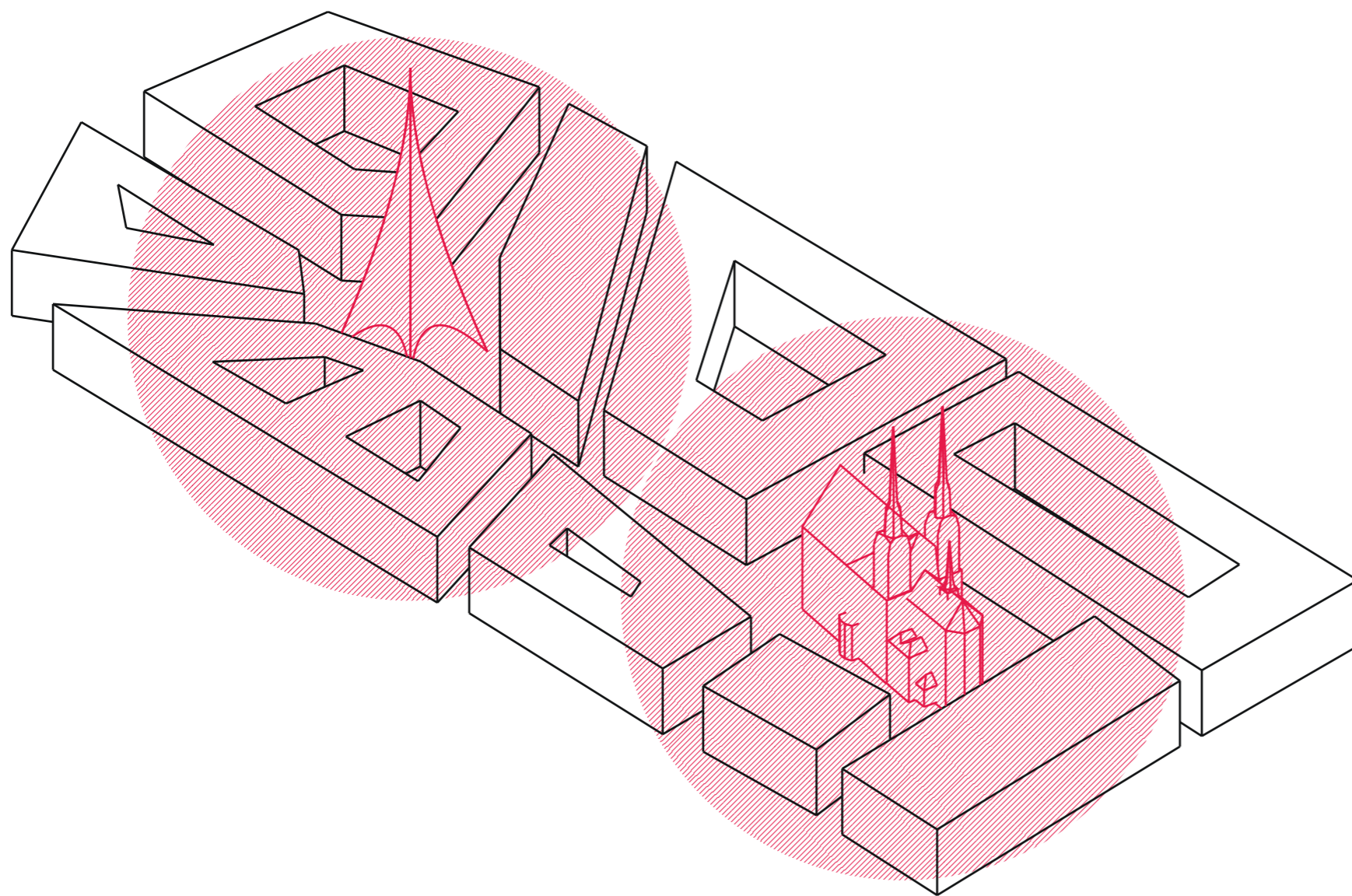
Při rekonstrukci architektonického díla, či stavby městského významu předpokládáme, že původní autorova vize byla dobrá. Tudiž se se znalostí původní ideje můžeme pustit do čištění stavby a

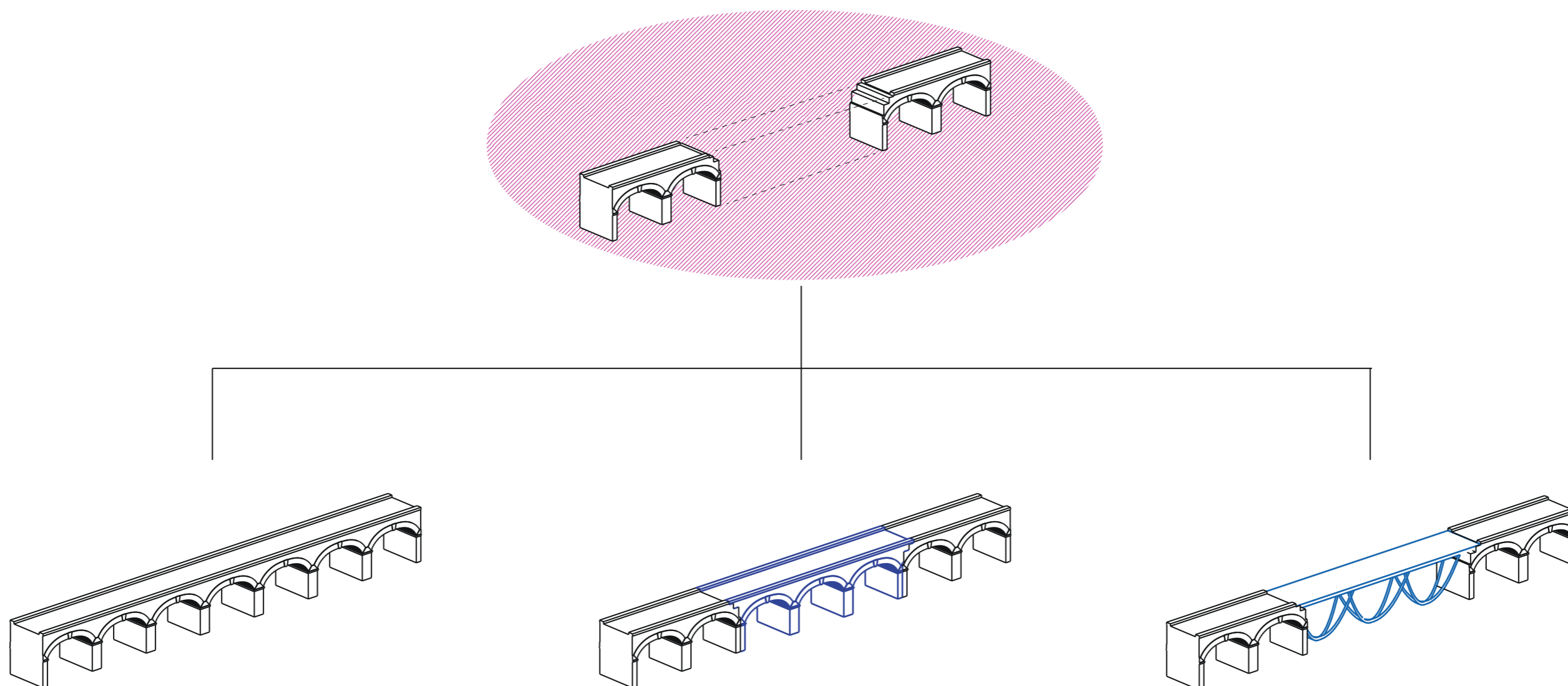
prostředí od nánosu, který původní záměr zastiňuje. Pokud jsou naše znalosti dostatečně hluboké, je pro nás jednoduché určit, co původní autorovu myšlenku rozvíjí a co ji podrývá. S tímto přístupem se při našem snažení nedostaneme do konfliktu s duchem původního díla, který do něj autor vložil a pokud

budeme původní myšlenku dále rozvíjet a podporovat, vrátíme místu jeho genius loci. Při nakládání s významnými díly není nutné vymýšlet složité nosné myšlenky naší práce, ty už za nás byly vymyšleny, nám stačí se jich držet a odštíhnout vše nepodstatné.

MĚSTOTVORNÉ STAVBY

Devadesát devět procent města tvoří splývající hrubá zástavba, takzvaná materie. A přesto to není ona, co nám utváří představu o urbánní prostředí. Obraz města převážně tvoří to zbylé jedno procento - významné městotvorné stavby. Tvoří kolem sebe charakter daného místa a utvářejí rozeznávání toho „našeho“ města. Jde především o kulturně významné stavby: hrady, radnice, muzea, opery atd., jejichž kulturní význam je doprovázen silným architektonickým jazykem. Každá kultura po sobě ve městě zanechává nové městotvorné stavby, které jsou pro ni důležité. Tvorba nových odkazů není nic neobvyklého a není na místě se jí bát. Například dříve nenáviděný tančící dům je nyní nedílnou součástí každé pražské pohlednice, hned vedle Pražského hradu.





PŘÍSTUP K RENOVACI

Častou otázkou vyvstávající při obnově jakékoliv památky je přístup k doplnění nedochovaných či poškozených částí. Je totiž jen málo památek, které chceme zakonzervovat ve stavu ruiny. Ve své podstatě to tvoří úplné minimum těch nejvýznamnějších. Většinu starých staveb před nevyhnutelným pádem do propadliště dějin zachraňuje nalezení nového využití. A v takovém případě se setkáme s nutností zásahu do původního objektu, ať už ve formě doplnění chybějícího či přidání nového celku.

Otázka, jak zásah provést, má tři základní východiska. U žádného se nedá říct, že je to správné či nikoliv a pro každý projekt se může zvolený přístup lišit.

První možností je doplnění přesně podle původního, tak, aby náš zásah v podstatě nešlo rozeznat. Tento přístup byl preferovaný v minulém století a naštěstí se na jeho použití již tak přísně netlačí. Vzniká tím totiž dilema, zda neodebíráme místu ducha maskováním a přetvařováním. Tak jak

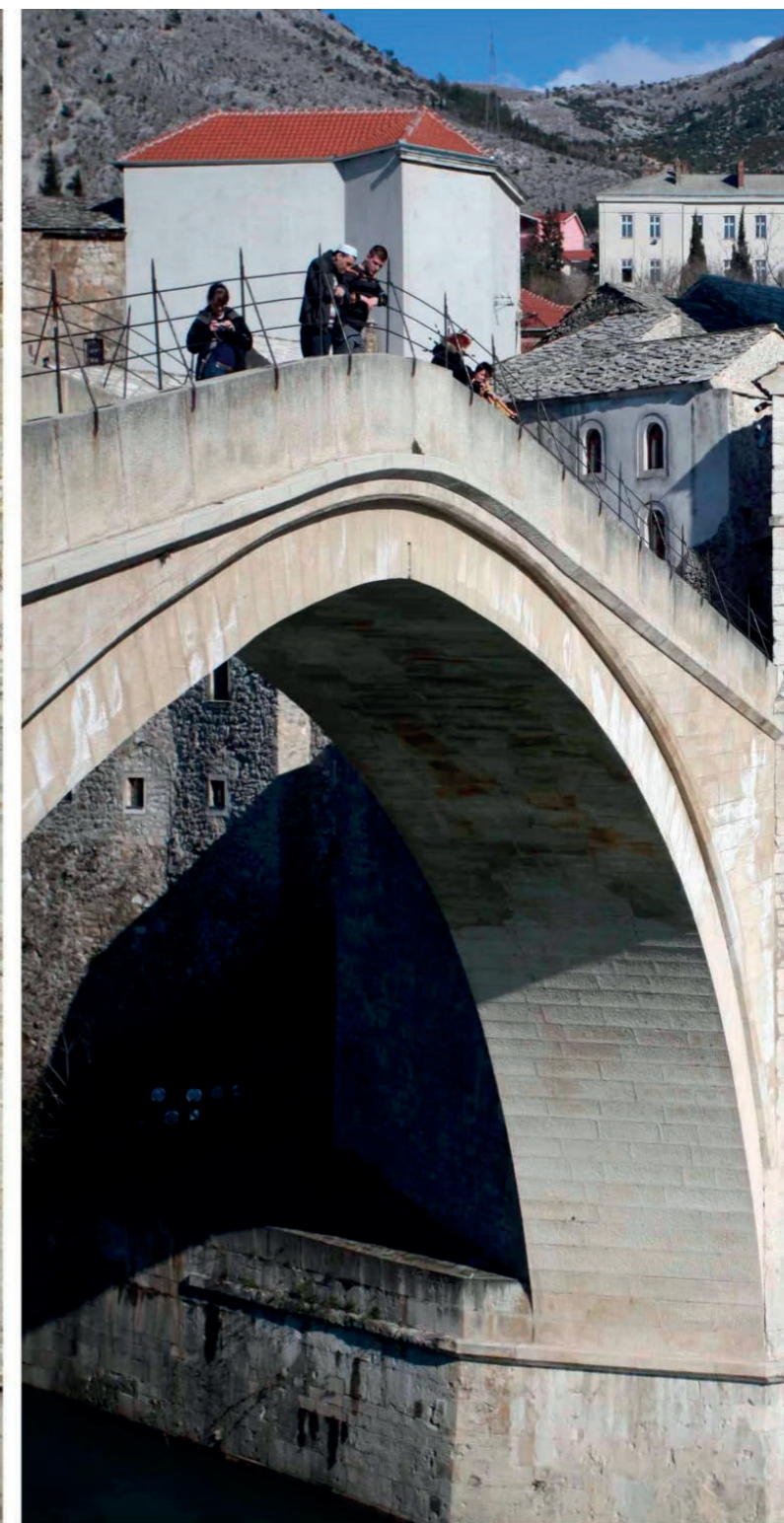
by se mohlo zdát například v kulturách, kde je tento přístup opěvován. Například v Číně je právě takové napodobování bráno za vrchol umění a často se setkáváme s novými chrámy, které jsou postaveny precizně dle stovky let staré předlohy. Pozorovateli však může vznikat pochybnost nebo zmatenost. Samozřejmě v některých případech je tato cesta i v naší kultuře tou nejlepší, jako například u obnovy Starého mostu v Mostaru v Bosně, který byl ze dne na den shozen chorvatskými vojáky v roce 1993. Veškerý materiál se dochoval na dně řeky a po skončení války byl most přesně podle předlohy obnoven.

Druhým a v dnešní době nejvíce preferovaným přístupem, je zásah v souladu s původní stavbou. Doplnujeme tak, abychom byli v harmonii s původním objektem, ale aby byl náš zásah rozeznatelný od původního. Touto cestou se nyní vydává většina států. Krásným příkladem nám může být doplňování antických památek čistě bílým kamenem, tak aby byl jasný rozdíl, ale přitom nenarušil význam památky. Spoustu příkladů nalezneme ve Španělsku, kde je první metoda výslovně zakázaná a tím pádem se stavitelé uchylují k alternativním způsobům. Stejnou cestou bych šel i já při obnově ztracených částí Ferdinandova viaduktu.

Třetí a nejradikálnější metoda spočívá v přidání kontrastního a na první pohled nového zásahu. Takový způsob se může jevit drasticky a hanlivě. Nicméně opak je pravdou a většina realizací v tomto duchu jsou velice povedené a citelné. Staré a nové, jakoby vedle sebe stály v harmonii a nemají tendenci se přetlačovat. Podívejme se třeba na Kolumba Museum od Petra Zumthora, Státní operu v Hamburku nebo kostel Nanebevzetí Panny Marie v Neratově.



Obr. č. 4 (Neratov, 2020)



Obr. č. 5 (Mostar, Then And Now, 2017)

HODNOTY PAMÁTKY

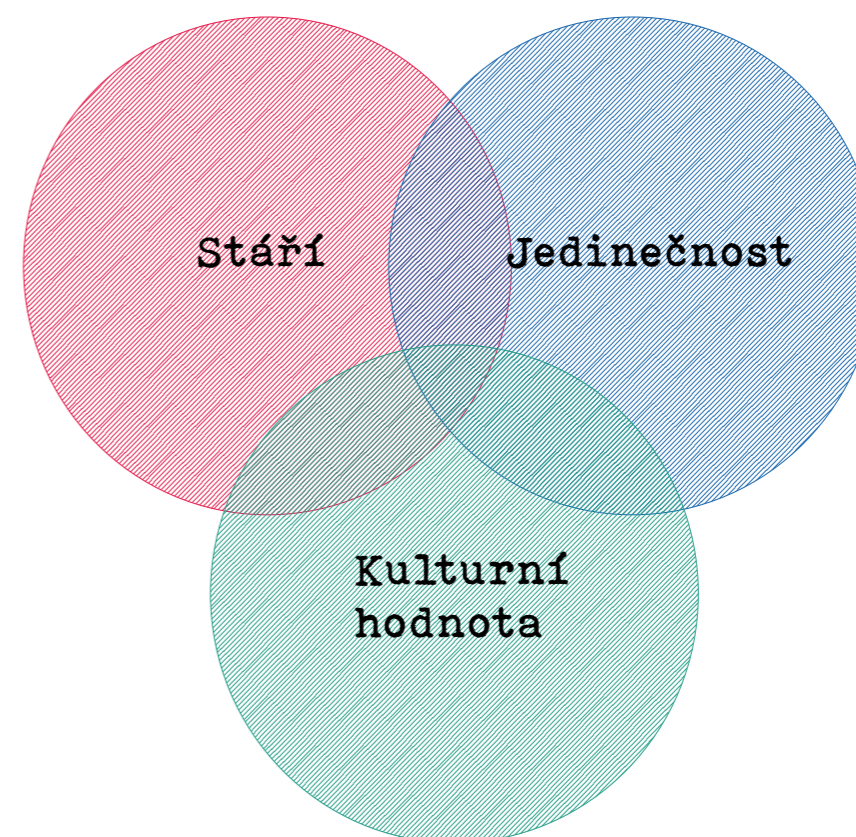
Cílem památkové péče není chránit vše, co bylo někdy vytvořeno, na to bychom ani jako společnost neměli kapacitu a něco musí prostě pryč. Jak tedy určíme historickou hodnotu věci a jak můžeme památky klasifikovat, abychom lépe věděli, proč je chráníme?

Aby určitá věc byla hodna naší pozornosti a ochrany, musí mít alespoň jeden ze tří atributů: stáří, jedinečnost nebo kulturní přínos. Atributy se mohou navzájem prolínat a každý může být zastoupen v jiném poměru. Samozřejmě nejcennější je spojení všech tří, to ovšem najdeme jen velmi zřídka.

Samotné stáří může být důvodem naší pozornosti. Z důvodů zachování odkazu nechceme zničit danou věc a už vůbec se neradi stavíme do pozice, že jsme to právě my, kdo zapříčinil zkázu výtvaru, který přežil dlouhé roky. Pokud by nešlo o stáří, často by nás ani nenapadlo daný objekt uchovávat. Použijeme analogii s běžným předmětem. Pokud bych vám podal zašlý hrnec, nikoho by příliš nezajímalo. Situace se ale změní, pokud půjde o tři tisíce let starý hrnec nalezený jako pozůstatek prastaré kultury.

Jedinečnost je naopak poměrně elementární záminkou ochrany. Z historie se učíme a dochované předměty používáme jako encyklopedii dějin. Tudíž není vhodné zničit si všechny exempláře. Nepotřebujeme jich k tomuto účelu moc, ale pár určitě ano, a proto se historická cena zvyšuje se snižujícím se počtem kusů.

Trojjedinečnost doplňuje poslední, ale neméně důležitý aspekt – kulturní hodnota. Ta může být značně subjektivní, protože kulturní význam je založený na znalosti a respektování kultury k níž se daná věc váže. Krásným příkladem může být dům Anny Frankové v Amsterdamu. Podobných domů bychom našli po celém městě stovky, jenom v sousedství stojí nejméně dva identické. Je to přece jen dům a zároveň to není jenom obyčejný dům. Odkaz a spojení s tak významnou částí našich dějin jej pro nás dělá významným.

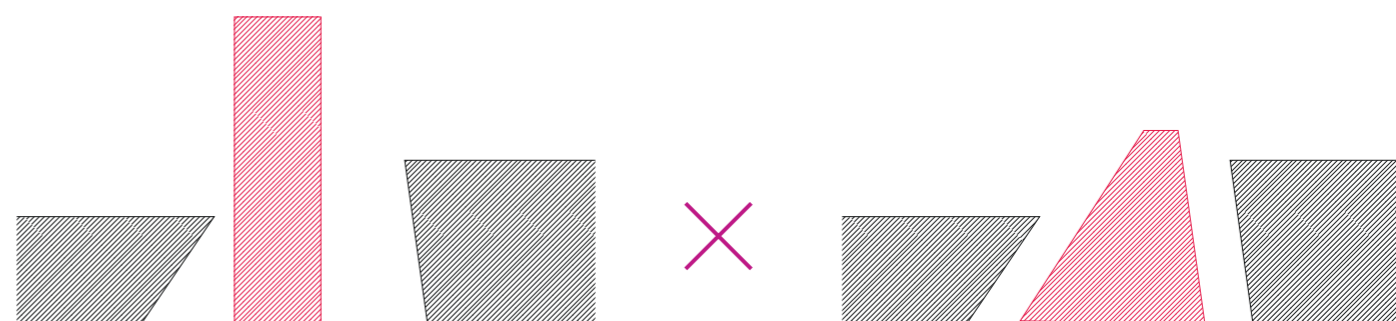


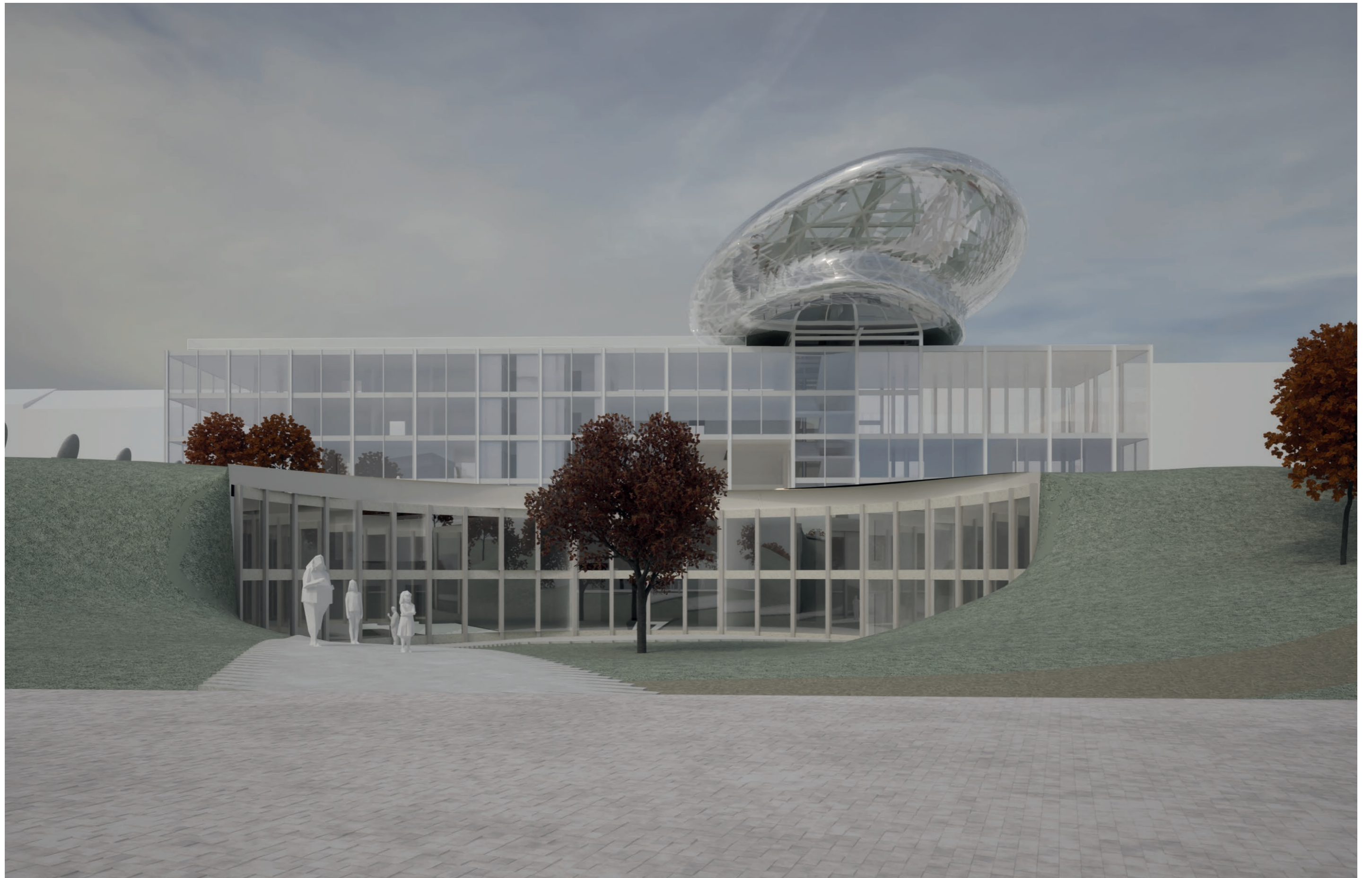
DESIGN NA 100 LET

Architektura, obzvláště budovy na exponovaných místech města, má nelehký úkol. Tím je obstát zkoušku času, která nehraje v její prospěch.

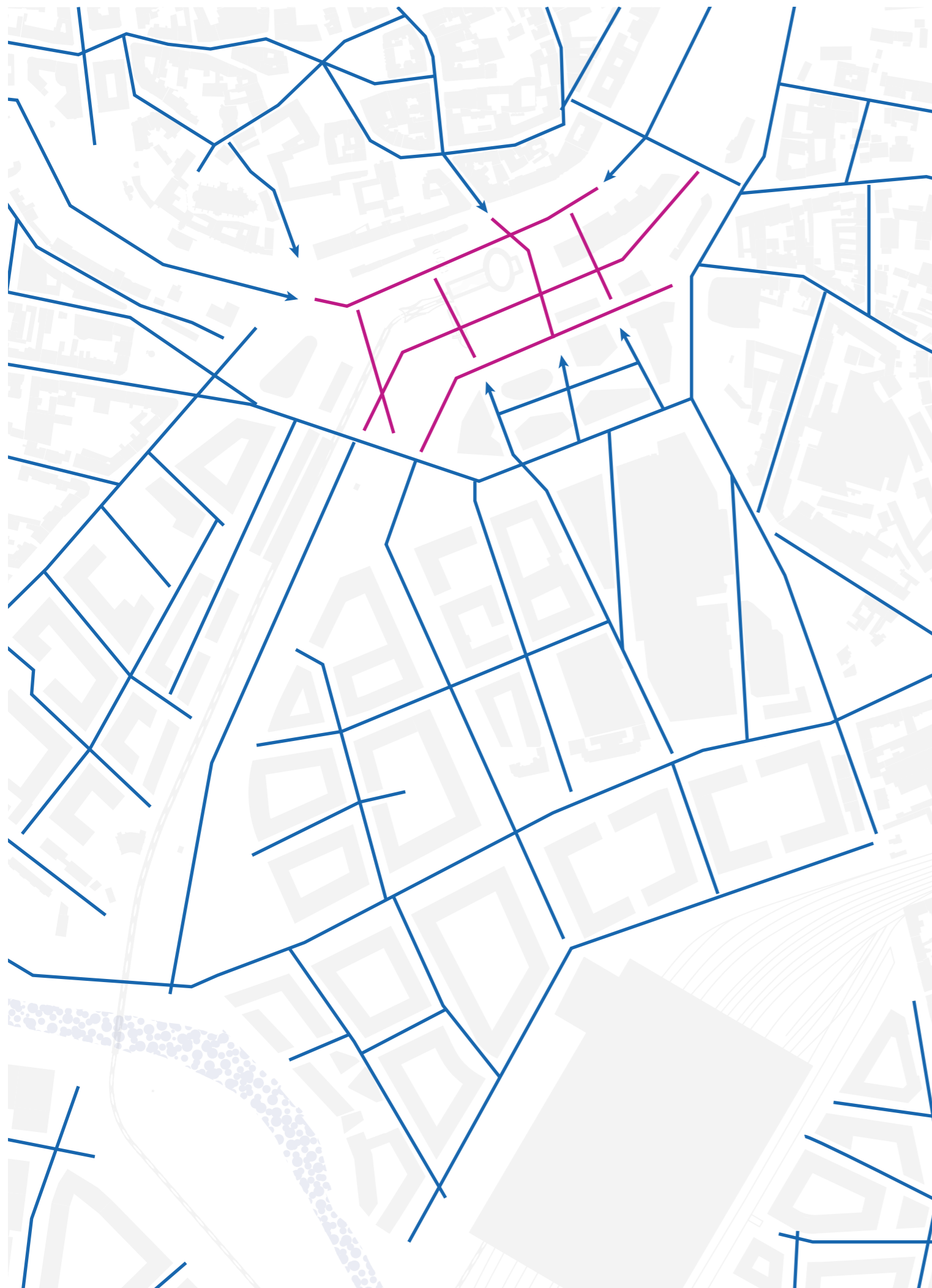
V oborech, jako je například kresba nebo sochařství, jsou nepovedené pokusy ztraceny v hlubinách dějin, což ovšem u architektury neplatí. Budova nám ve městě chtě nechtě nějaký čas zůstane. My ji ovšem chceme vytvořit tak, aby nám nejen zůstala, ale abychom si jí tam nechat chtěli a současně aby přinášela radost po dlouhá desetiletí. Proto nemůžeme navrhovat bez návazností a opodstatnění. Pokud bude design čistě podle citu, nevyhnutelně se stane, že co se nám dnes líbí, jednou vyjde z módy. Taký design je konzumní a není trvalý.

Cílem je návrh, který reaguje a rozumí okolním vlivům, vychází z racionálních myšlenek a nepoddává se rychlým trendům. Správný návrh harmonicky spojuje odkaz na historii místa a vytváří z ní budoucnost.





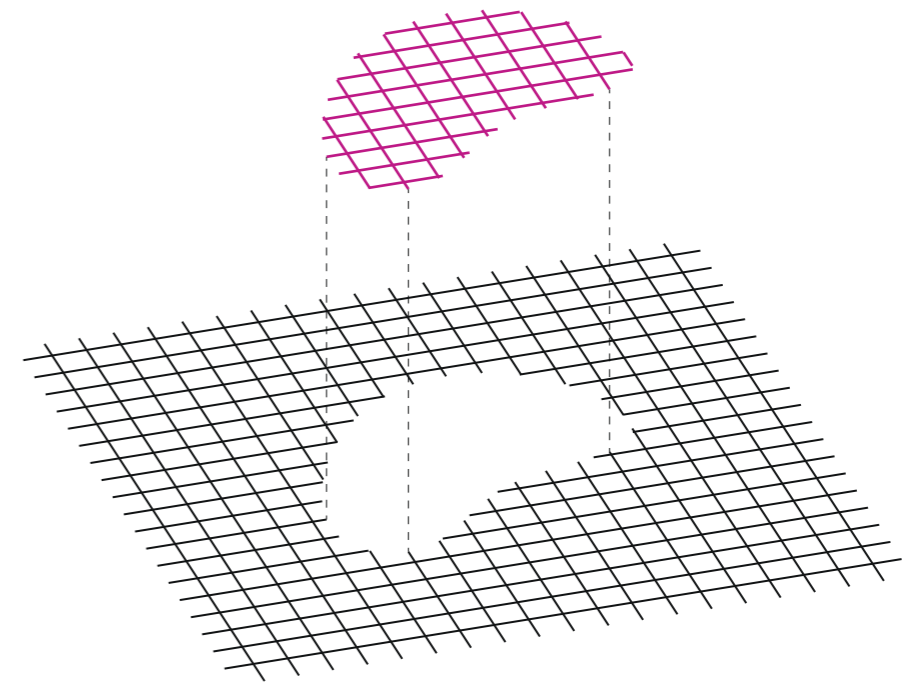
KONCEPT URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ



SÍŤ MĚSTA

Dobře fungující město je tvořeno hustou sítí ulic umožňující prostupnost a napojení. Robustní síť spojení umožňuje jednodušší pohyb a tím následně zvyšuje živost města. Když je síť porušena, okolní vlákna jí podrží.

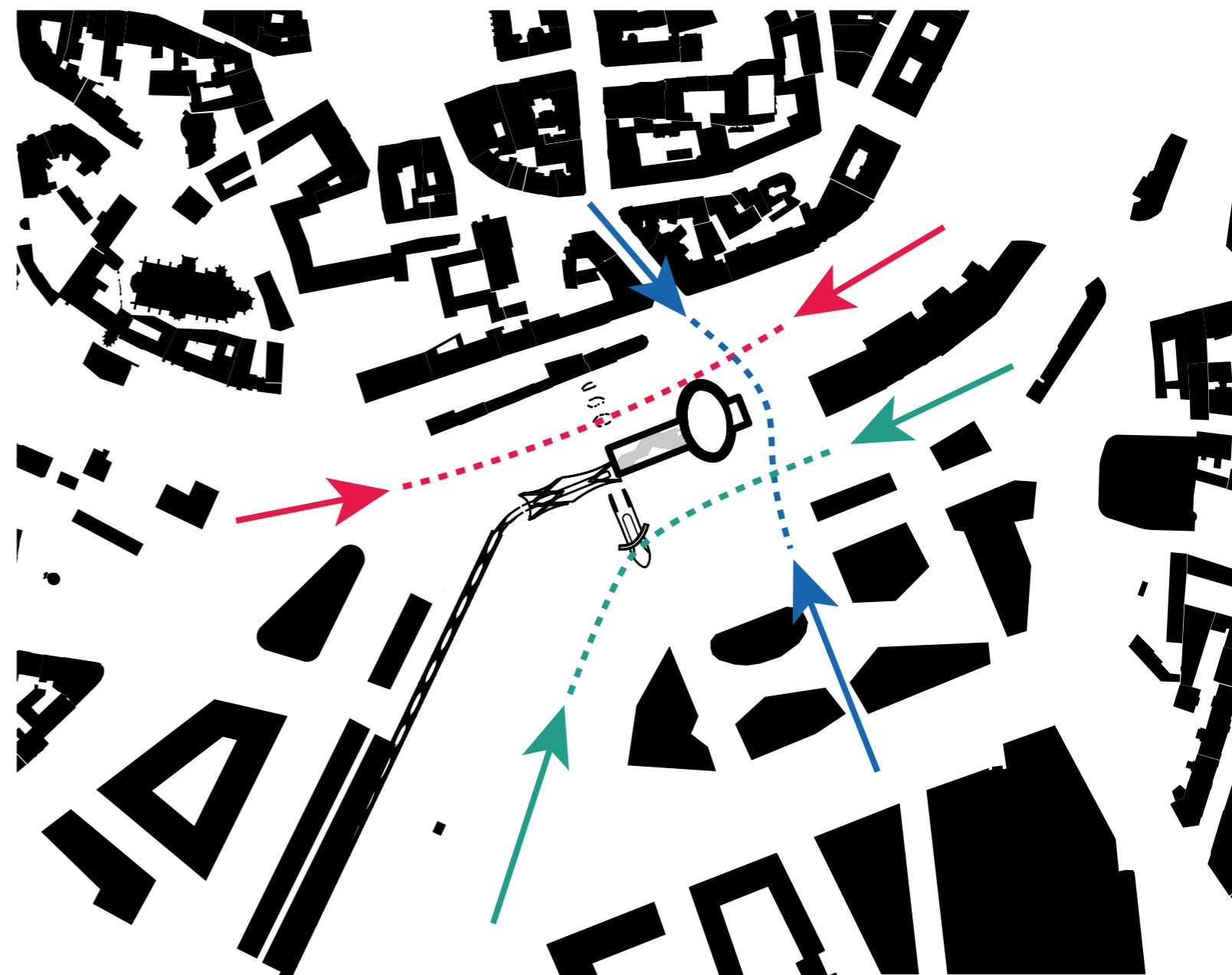
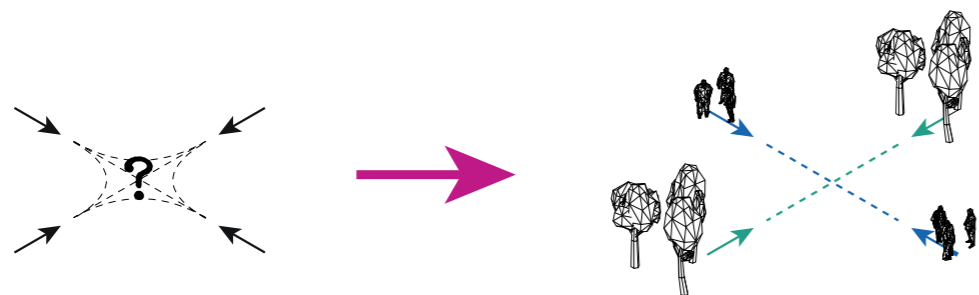
Naším úkolem je tuto síť proplétat a tím město spojovat.

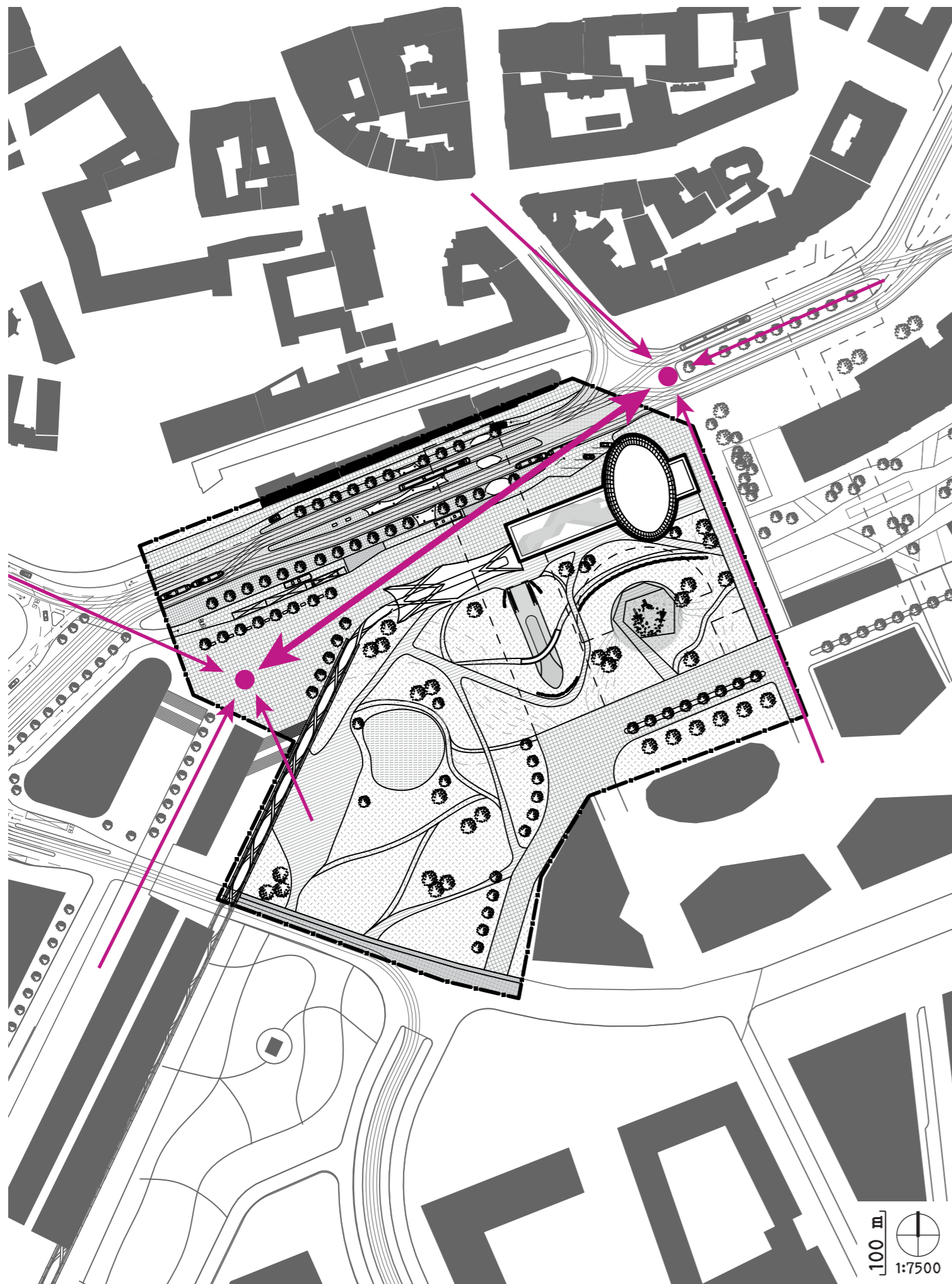


NAPOJENÍ

Každá cesta má svůj význam, ten musíme hledat, podporovat a pěstovat. Díky tomu se cesta stává cílem a má svou hodnotu.

Cesty jsou voleny dle jejich významu, nemá cenu pěší tepnu měnit na park nebo hlavní třídu zužovat na pěší propojení. Zmatečnými přechody se ztrácí význam cest a návazností v území. Cesty mají za úkol nás vést, tam kam máme namířeno.

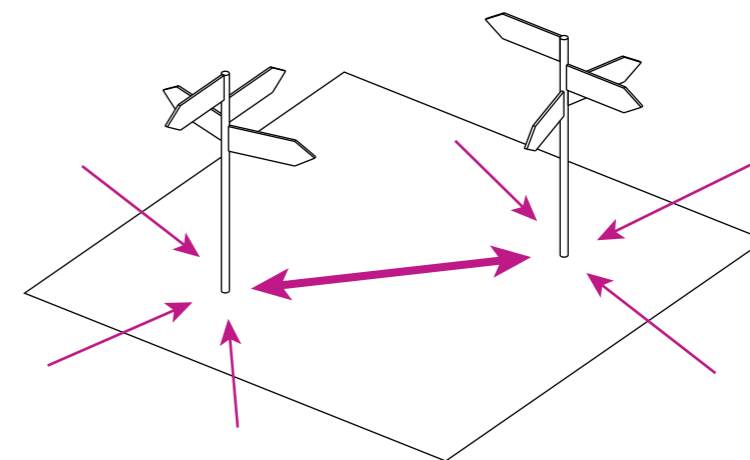


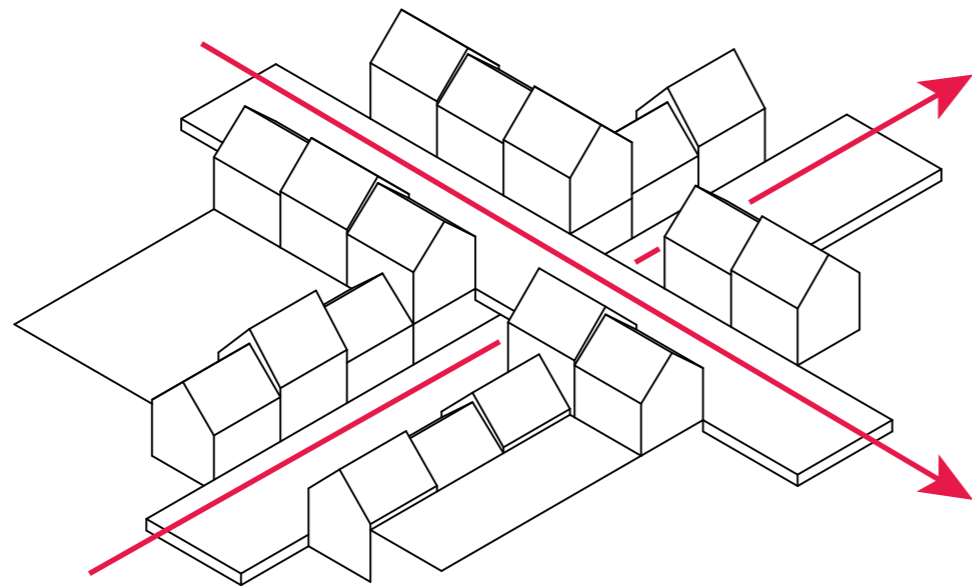


100 m
1:7500

OSY

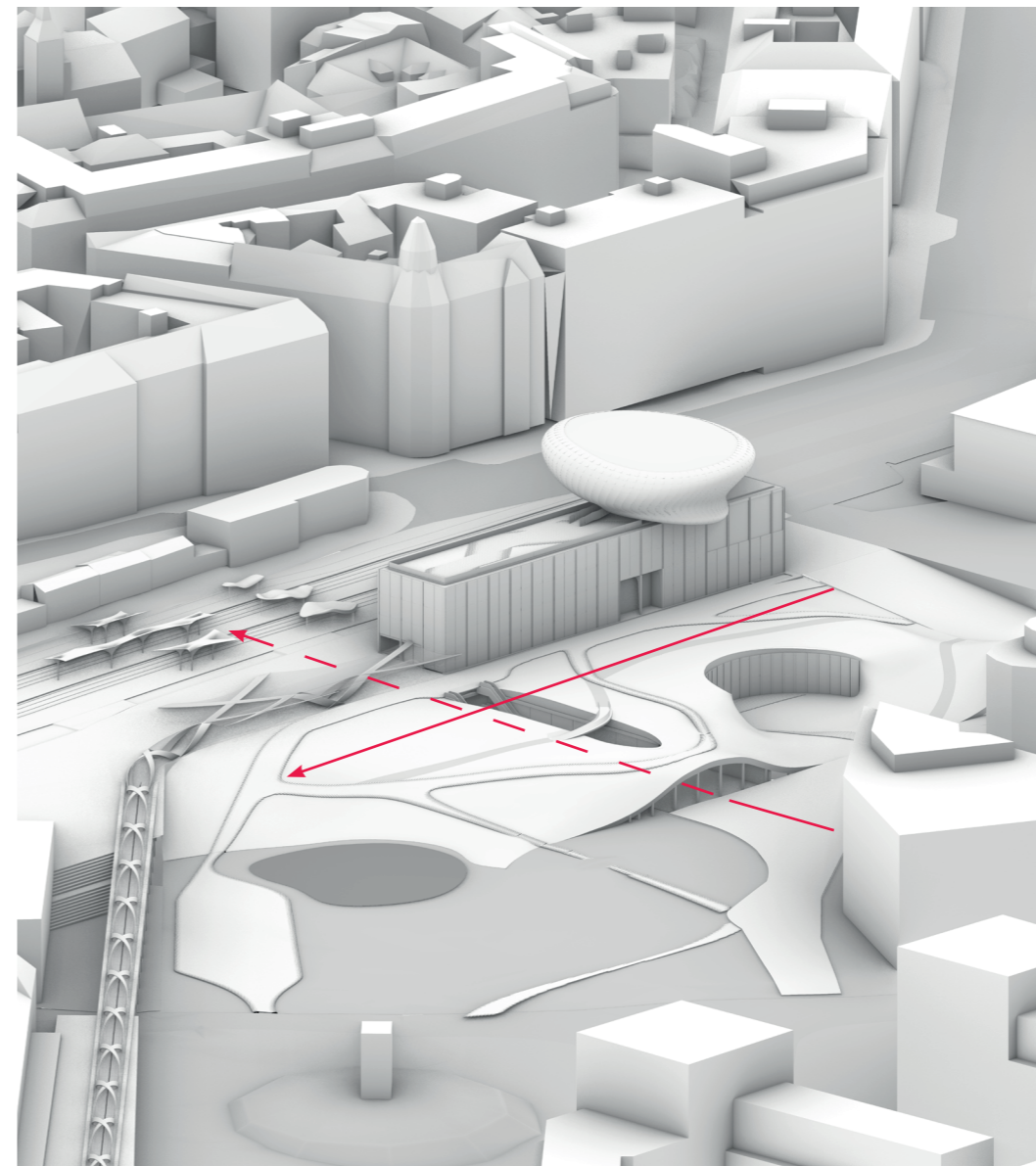
Fenomén městských rozcestníků využívá cílené rozmístění zájmových bodů (sochy, kašny..) k utváření charakteru míst a mentálních os napojených pro lepší orientaci v daném území. Tím jsou návaznosti vizualizovány a město se stává přehledným a krásným místem pro obyvatele.





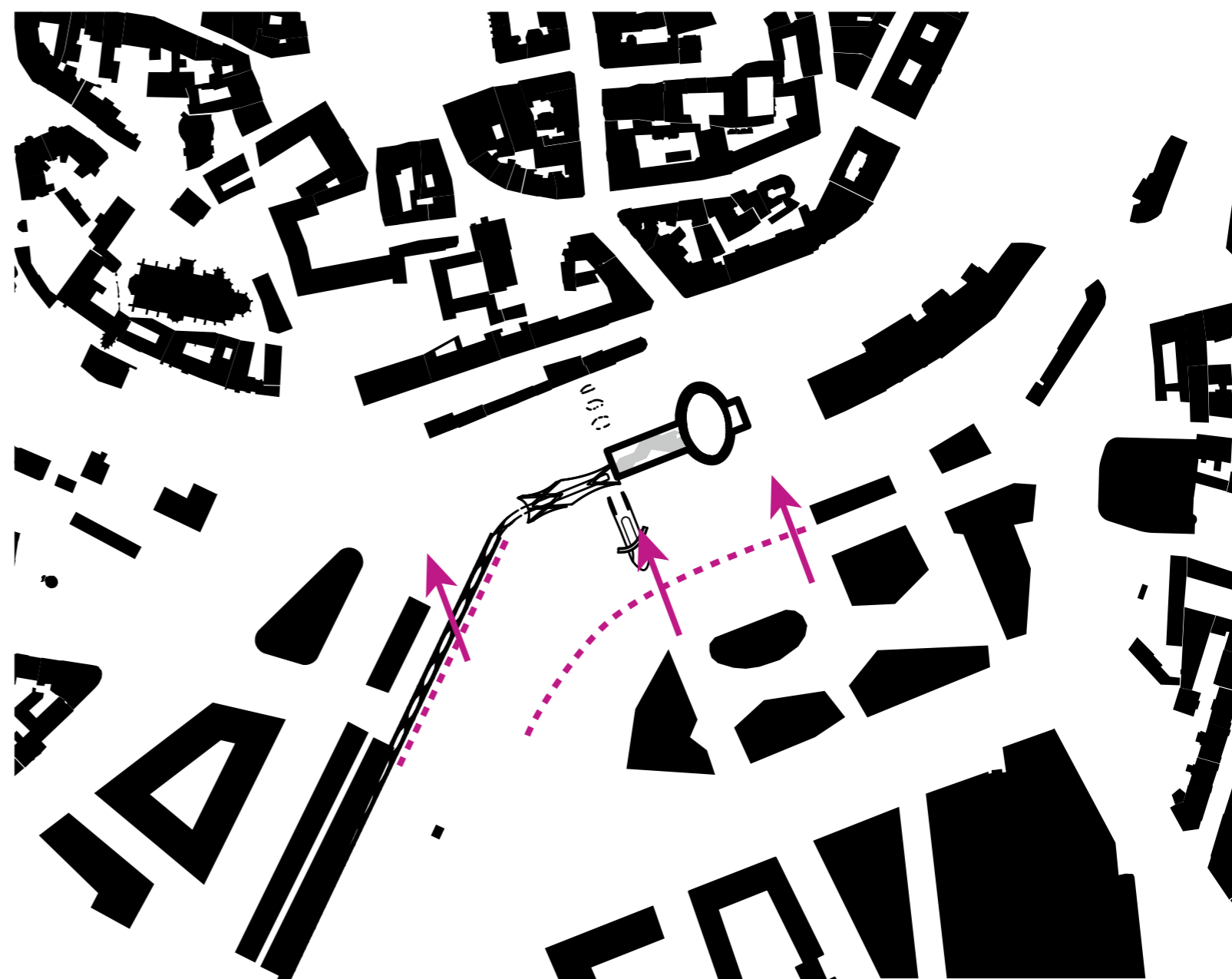
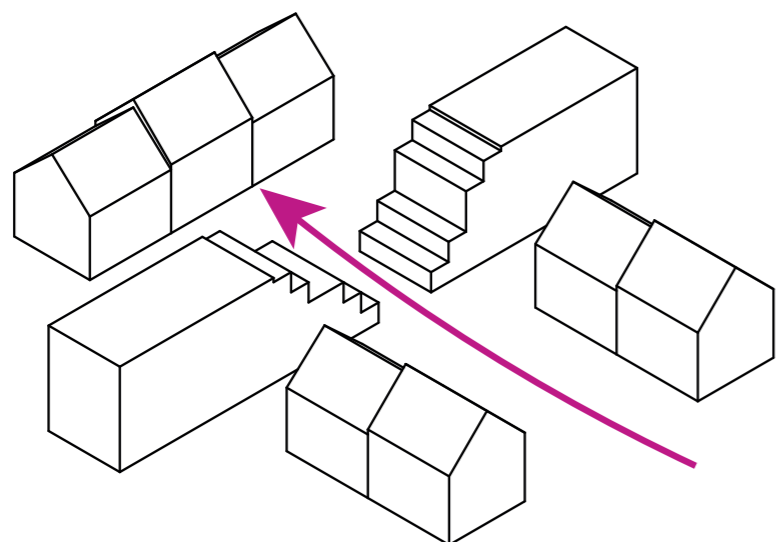
VÍCEÚROVŇOVÉ MĚSTO

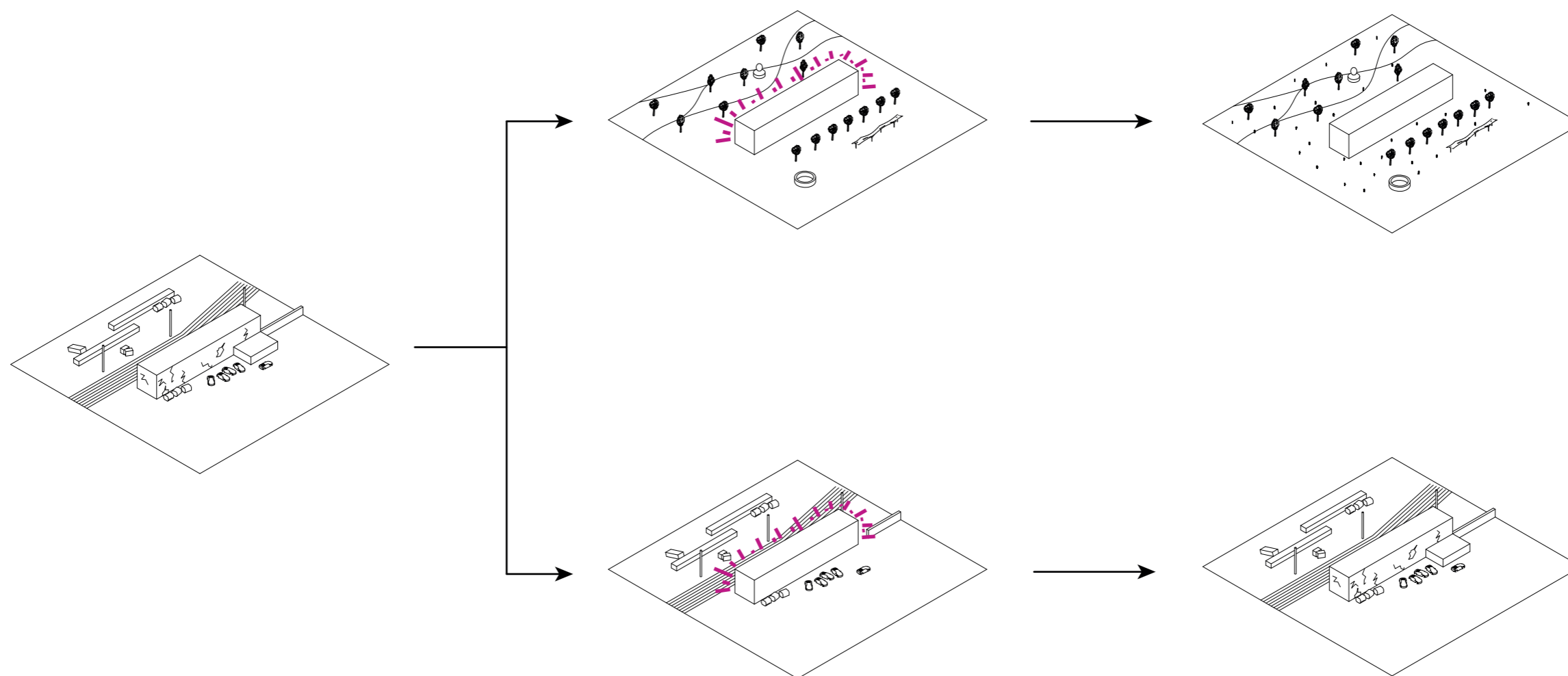
Koncept víceúrovňového města přináší nové neznámé momenty, které je možno objevovat a poznávat. Tím se vytváří více možností propojení a návazností, obzvláště při překonávání bariér města. Jde o logické přidání třetí dimenze do našeho jinak dvoudimenzionálního pohybu po městě.



BOURÁNÍ BARIÉR

Základním konceptem urbanistického návrhu je odstranění bariéry rozdělující město na dvě části. Významné bariéry mají ve městě za následek špatný a opožděný vývoj odříznuté lokality. Je tedy na nás se jich co nejvíce zbavovat.



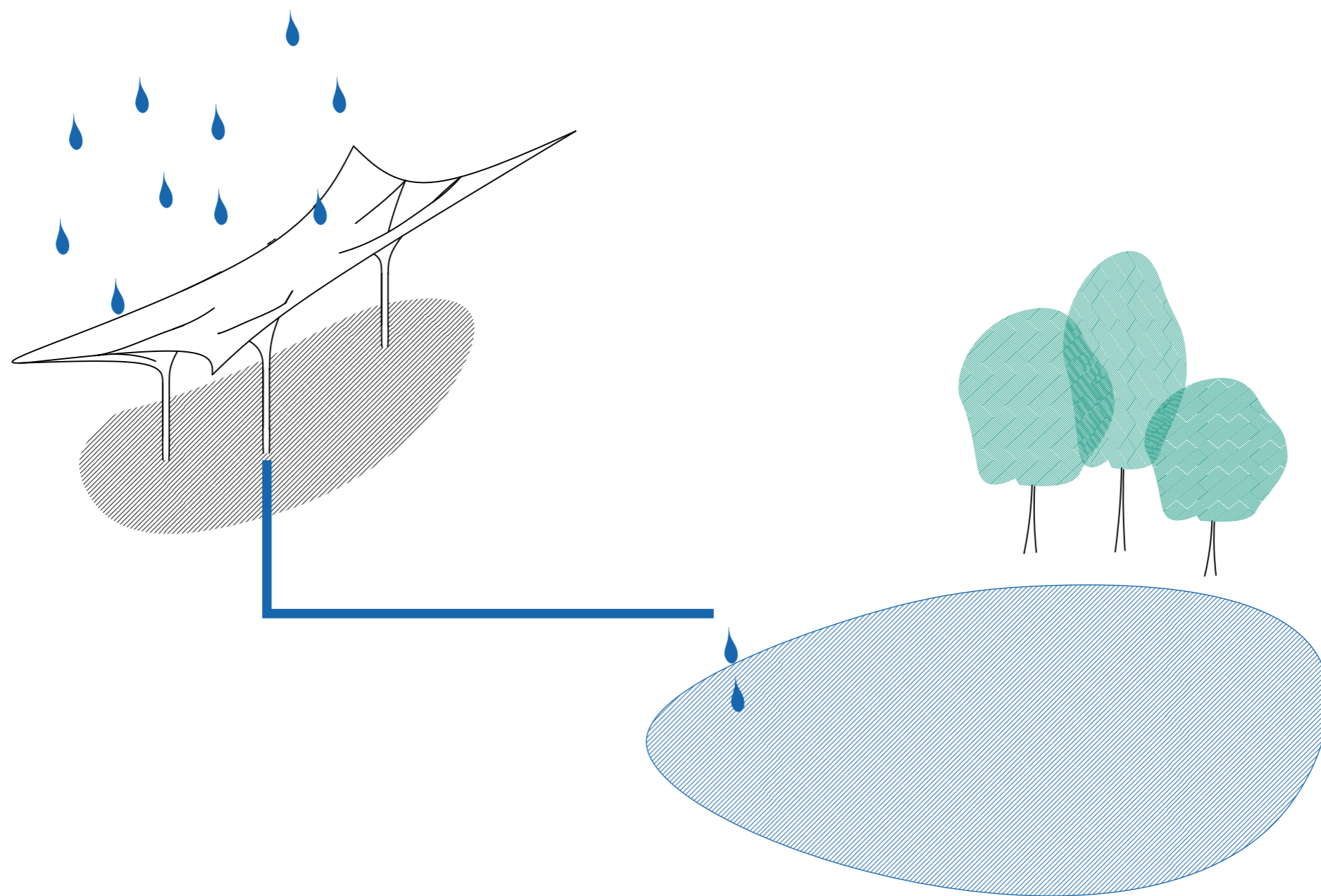


TVORBA PROSTŘEDÍ

Urbanismus a architektura musejí jít ruku v ruce. Jedno neexistuje bez druhého a naopak. To platí dvakrát při rekonstrukci objektů jež ztratily svou slávu. Můžeme vytvořit sebelepší projekt obnovy stavby, ale pokud opomeneme prostředí do

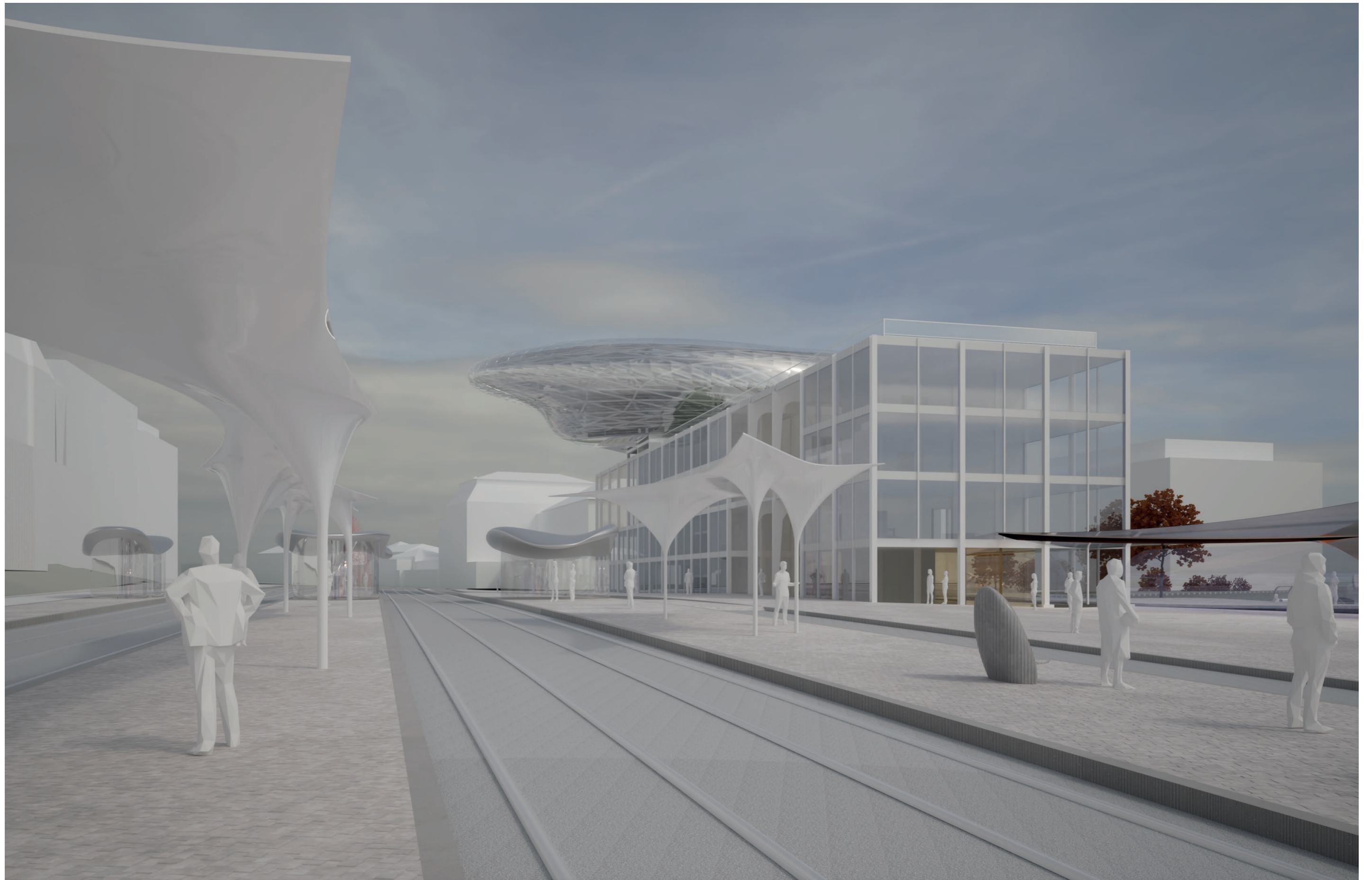
kterého je stavba zasazena, povede to nevyhnutelně k jejímu opakovanému úpadku. Okolí musí být tvořeno se stejnou péčí, jako stavba samotná. Jen tak je dosažena symbióza a následný rozvoj projektu.

Všechno souvisí se vším a nic není tak jednoduché, jak se zdá. Hledejme tedy souvislosti mezi stavbou a vytvářeným prostředím a dívejme se na projekt jako celek.

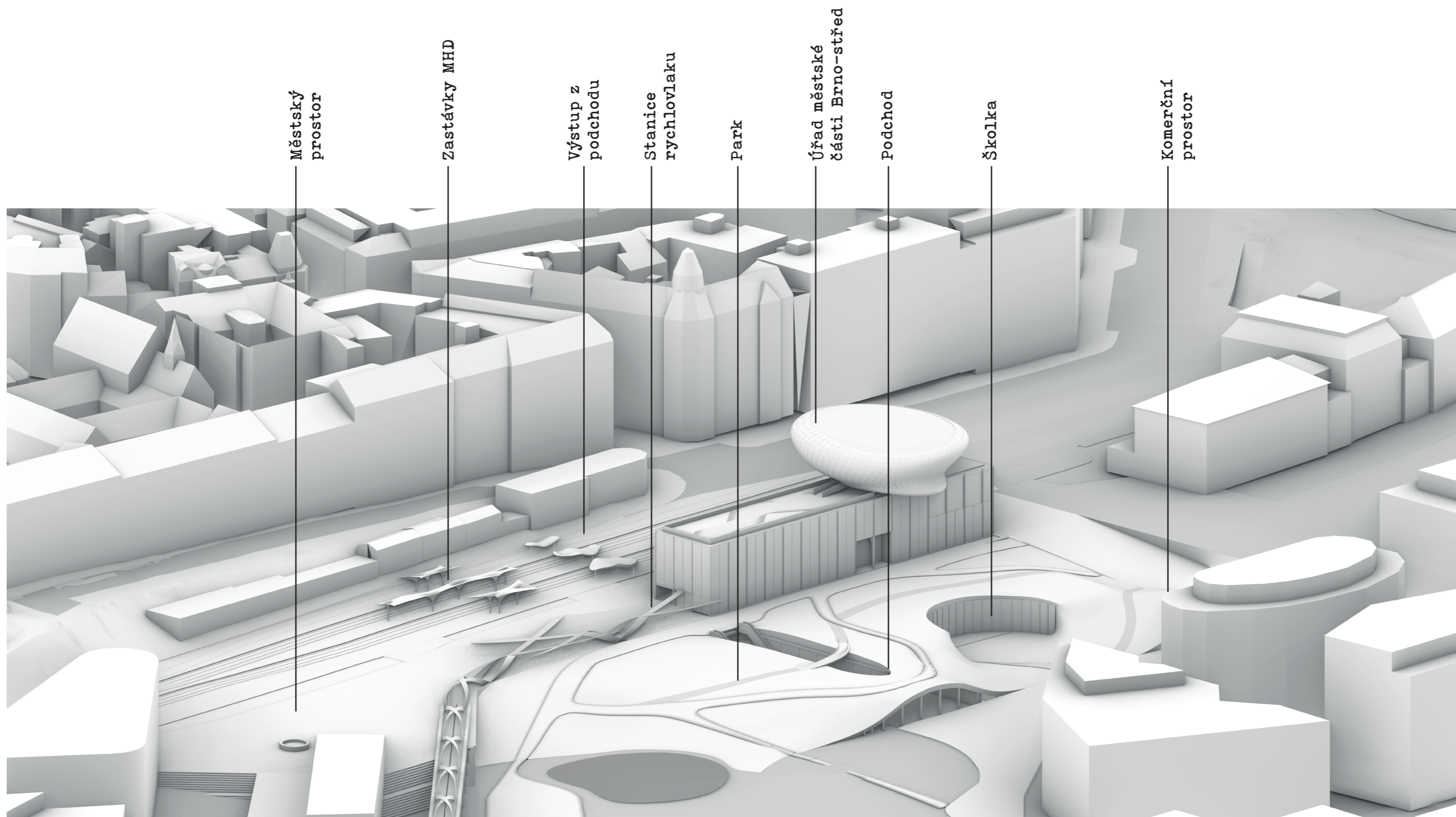


MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

Koncept modrozelené infrastruktury je ve svém jádru velice jednoduchý. Ve městě je dešťová voda odpadem, který musíme z velkých ploch a střech odvádět. V krajině je tomu přesně naopak, tam je snaha dešťovou vodu cíleně zadržovat. My můžeme na našem území tyto dva odlišné světy spojit v situaci vítěznou pro obě strany.



URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ



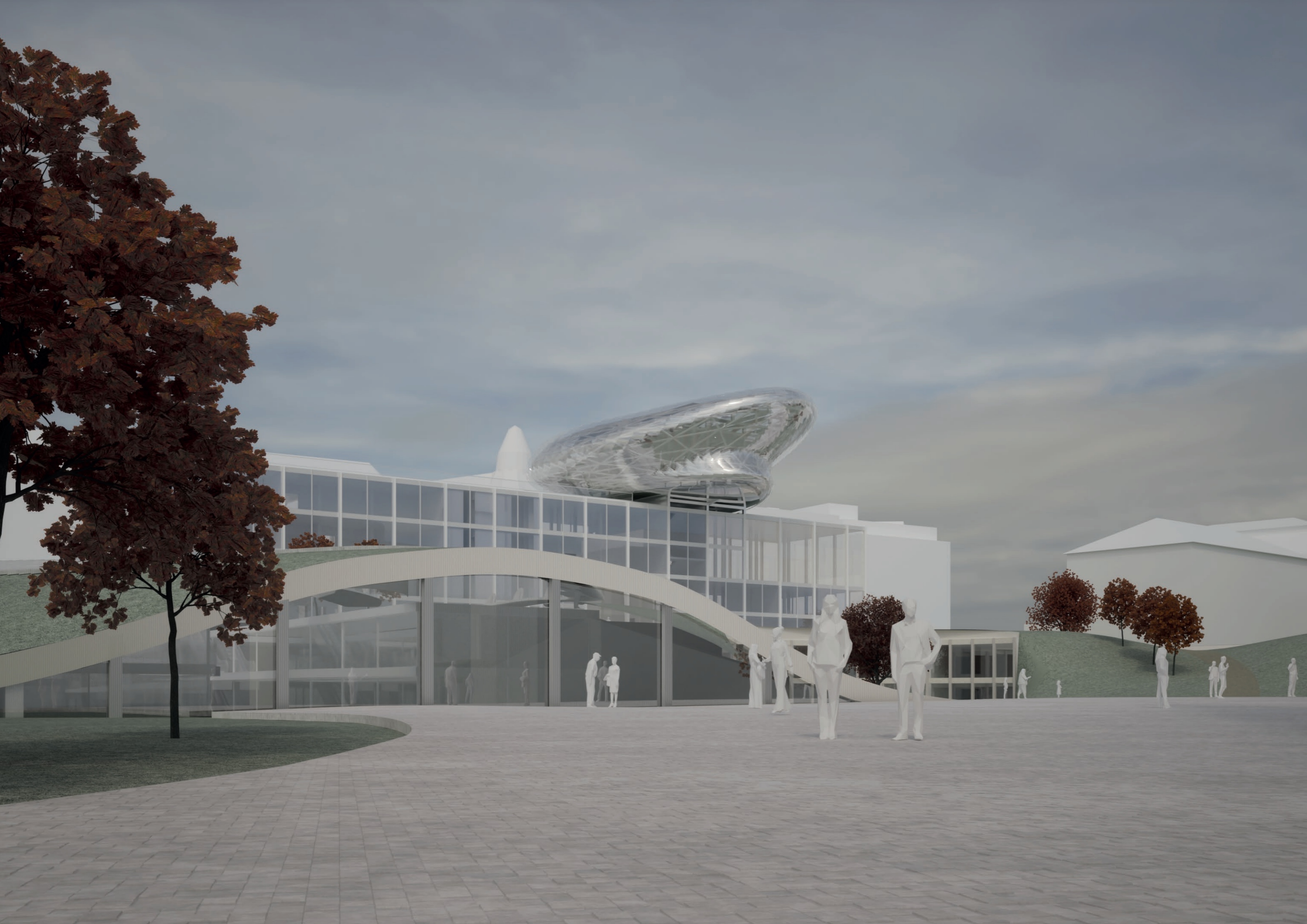
STAVEBNÍ PROGRAM

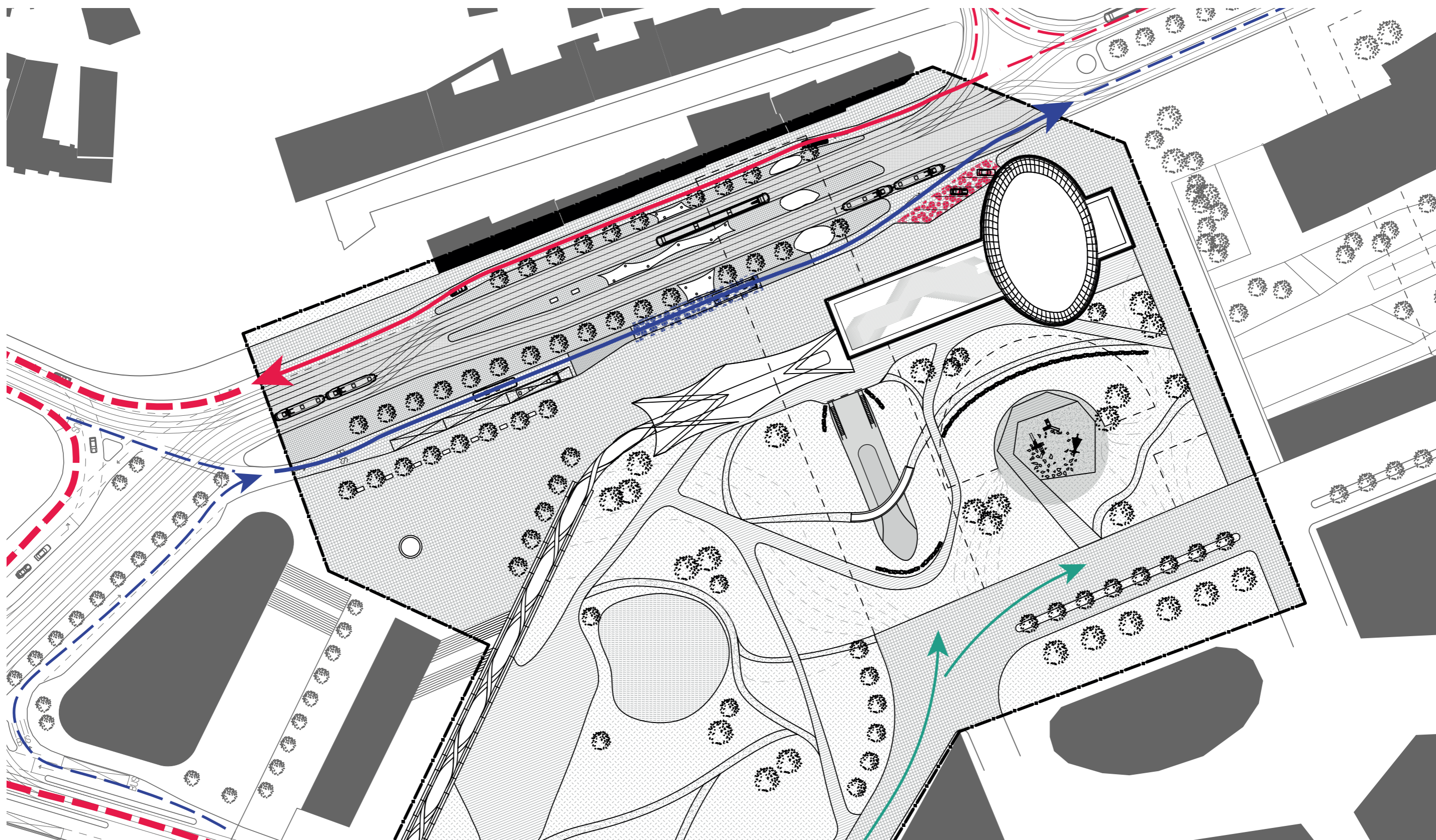
Prostředí je řešeno jako jeden celek a všechny stavby jsou společně provázány. Pomyslným rozdělením je středová osa tvořená rychlovlakem, fungujícím jako horizontální výtah přímo na nástupiště nového nádraží. Severně od vlaku jsou nástupiště trolejbusů, autobusů a tramvají, nyní fungující jako hlavní brněnský přestupní uzel. Přimo z nástupiště a skrze úřad je přístup do podchodu propojující území s jižním městem. Do podchodu se

vchází z nižší úrovně jižního města a nachází se v něm nákupní pasáž s přirozeným osvětlením, které je zároveň vstupem do parku. Park se táhne po celé jižní části území a jeho stěžejními prvky je jezírko s dešťovou vodou a stavba školky zasazená do terénu s chráněným předprostorem pro dětské hřiště. Západní část parku je ukončena Ferdinandovým viaduktem nesoucím cestu rychlovlaku. Východní hrana parku je lemovaná hlavní pěší cestou propojující jižní centrum a střed města. Cesta je na hraně vstupu do parku lemována komerčním prostorem vytvářející

bránu do území.

Celku dominuje budova nového úřadu městské části Brno-střed vzhlížející k městu. Budova má hlavní vstup na sever, směrem od města. Druhý vstup je z parku a celá budova působí jako spojení mezi všemi částmi. Do budovy se dá vstoupit i z podchodu a v její západní části je umístěn dedikovaný vstup přímo do uvažované stanice severojižního kolejového diametru.





AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Zklidnění dopravy je dosaženo odkloněním aut mimo území, čímž je rozšířena pěší zóna, na jejímž základě funguje střed města. Vjezd je povolen pouze rezidentům, zásobování, taxi, ISZ a MHD. Autobusy a trolejbusy projíždějí jednosměrně z ulice Nové sady po výškově odděleném pásu. Ten je v části rozšířen pro stání čekajících trolejbusů. Dále se nachází zastávka autobusu. Protější směr je veden

v tramvajovém pásu a před částí zastávek je sveden bokem, podél zástavby definující severní hranu ulice. Zde je jízdní pruh ve stejné výškové úrovni a je odlišen pouze materiálově. Řešení je podobné jako okolí zastávky Česká. V celém území se nachází pouze dočasné stání před úřadem a invalidní stání. Parkovací místa mají sloužit převážně pro zastavení sdílené dopravy.

V jižní části se nachází pěší zóna s vjezdem pouze pro zásobování obchodů v nákupní pasáži podchodu. Pěší zóna je dostatečně široká, aby umožnila příjezd rodičů autem ke školce, s čímž se ale nepočítá. Parkovat lze v podzemních garážích vzniklých s projektem výstavby v ulici Dornych a navrhovaných podzemních garážích pod parkem v části před budovou Hlavního nádraží.



- Tramvajová trať
- Městský rychlovlak
- Přestupní uzel
- - Plánované (možné) vedení SJKD

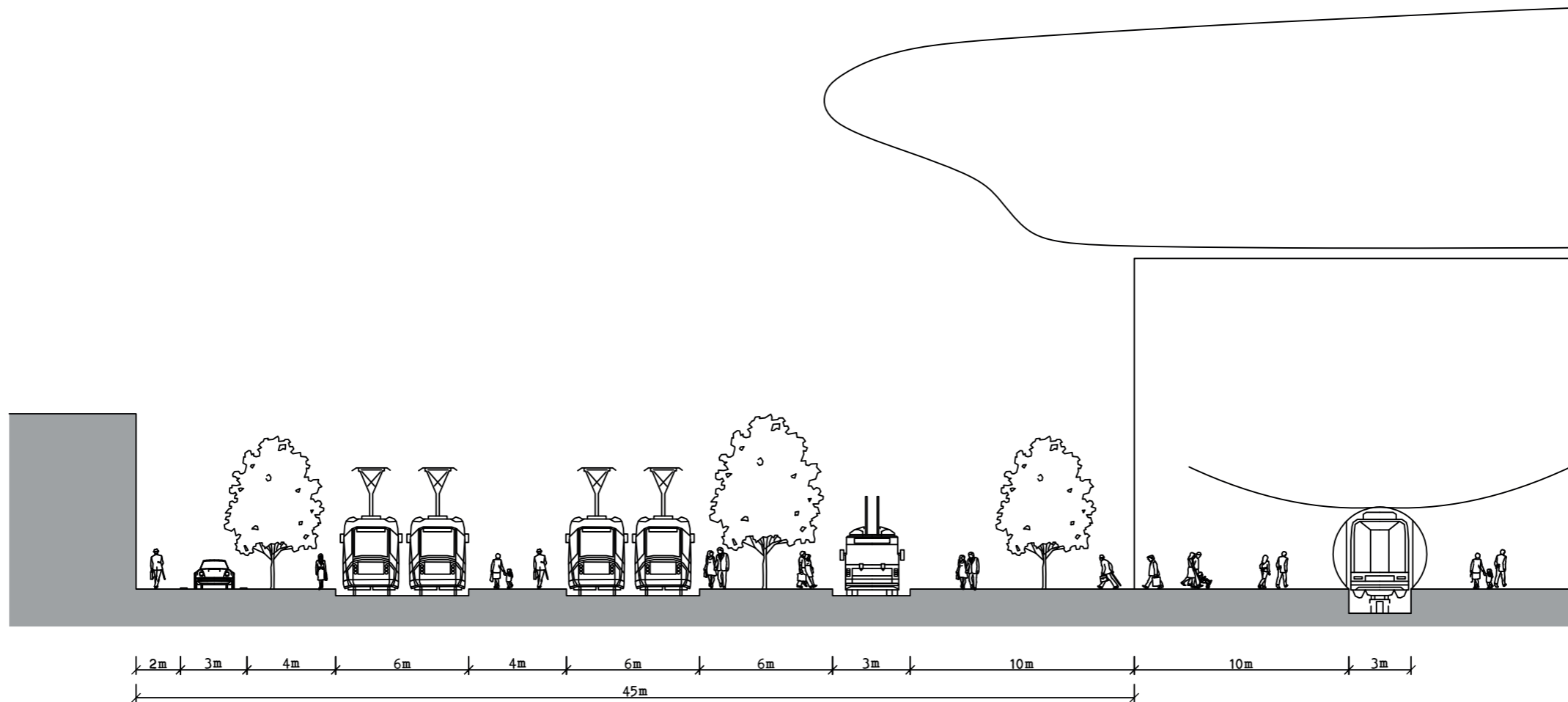
KOLEJOVÁ DOPRAVA

Hlavní brněnský uzel městské hromadné dopravy je přesunut mezi původní zastávku Nové sady a Hlavní nádraží, přičemž vznikají další dvě zastávky, jedna před Malou Amerikou a druhá v místech původní zastávky tramvaje č. 10 na Hlavním nádraží.

Navrhovaná zastávka je tvořena čtyřmi tramvajovými pruhy a každé nástupiště umožňuje zastavení tří tramvajových souprav za sebou. Dimenze vycházejí z původního dopravního uzlu a kapacita je navíc mírně navýšena. Celá zastávka je řešena jako bezbariérová. Na konci nástupiště se nachází vstupy do podchodu. Je také uvažováno s možností vyústit zastávku severojižního kolejového diametru právě do podchodu. Za předpokladu, že by se tento projekt realizoval by jeho zapojení provázalo všechny typy brněnské dopravy. Vedení SJKD je městem nyní příhodně navrženo právě tudy.

Stěžejním prvkem návrhu je vize rychlovlaku pendlujícího mezi dopravním uzlem a novým nádražím, který by podstatně přiblížil nové nádraží městu. Rychlovlak již tímto způsobem funguje v mnoha městech a jeho využití je pro řešení odsunu nádraží příhodné. Rychlovlak má maximální rychlost 100 km/h a i s rozjezdem a zastavením by mu cesta mezi uzlem a nádražím trvala pouze dvě a půl minuty. Výhodou je také vyústění přímo na perony. Stejná cesta by tramvají trvala přibližně 8 minut, zastávka se nachází před budovou, což by cestu prodloužilo o další chůzi. SJKD je cestovní rychlostí srovnatelný, ale jeho výstavba se zatím přesně neplánuje. Navíc by pro rychlovlak nebyl přímou konkurencí. Sestup a výstup do SJKD by na tak krátkou cestu trval déle než celá cesta rychlovlakem. Výhoda SJKD je především rychlost na delší cestě.

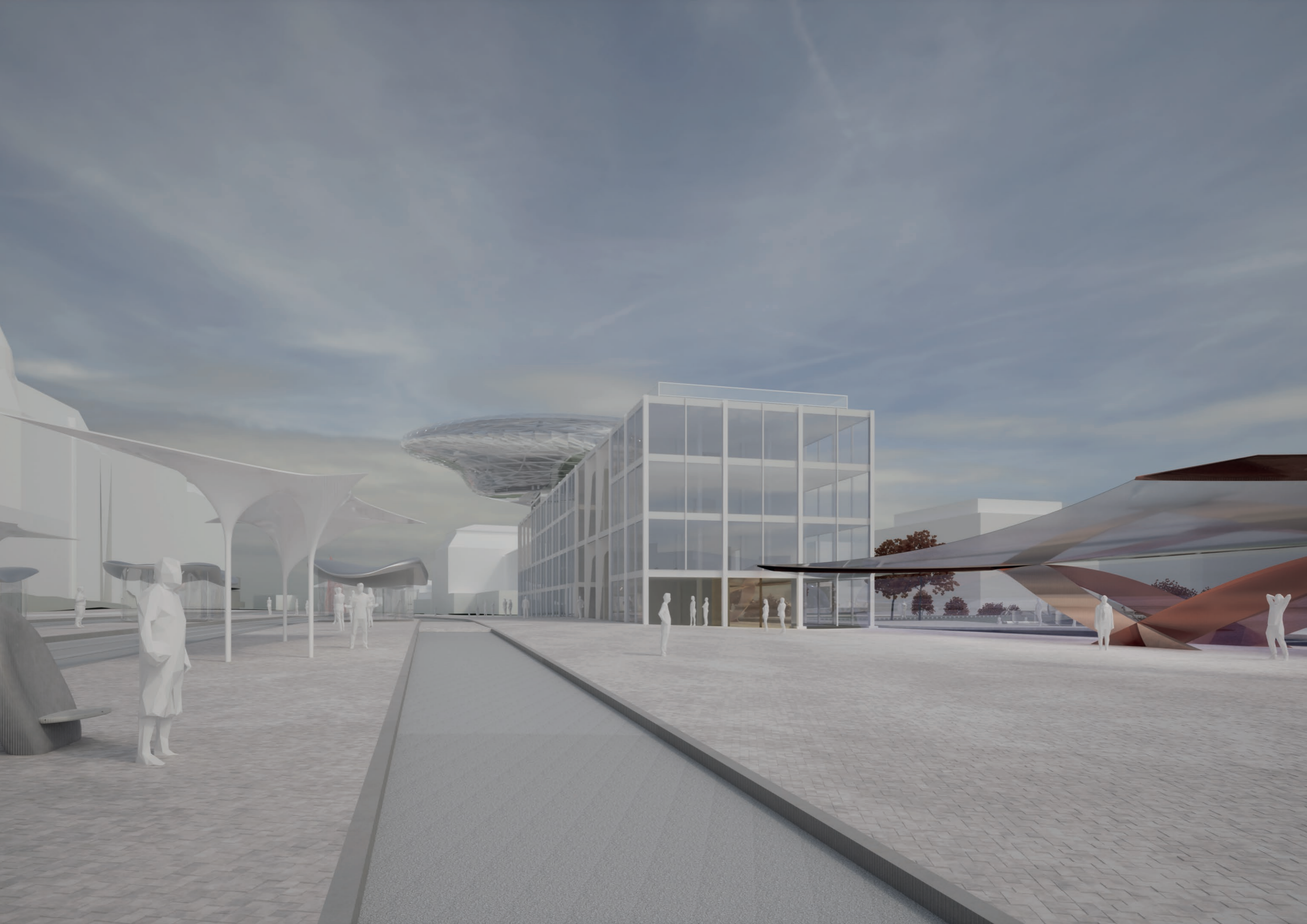
100 m
1:7500

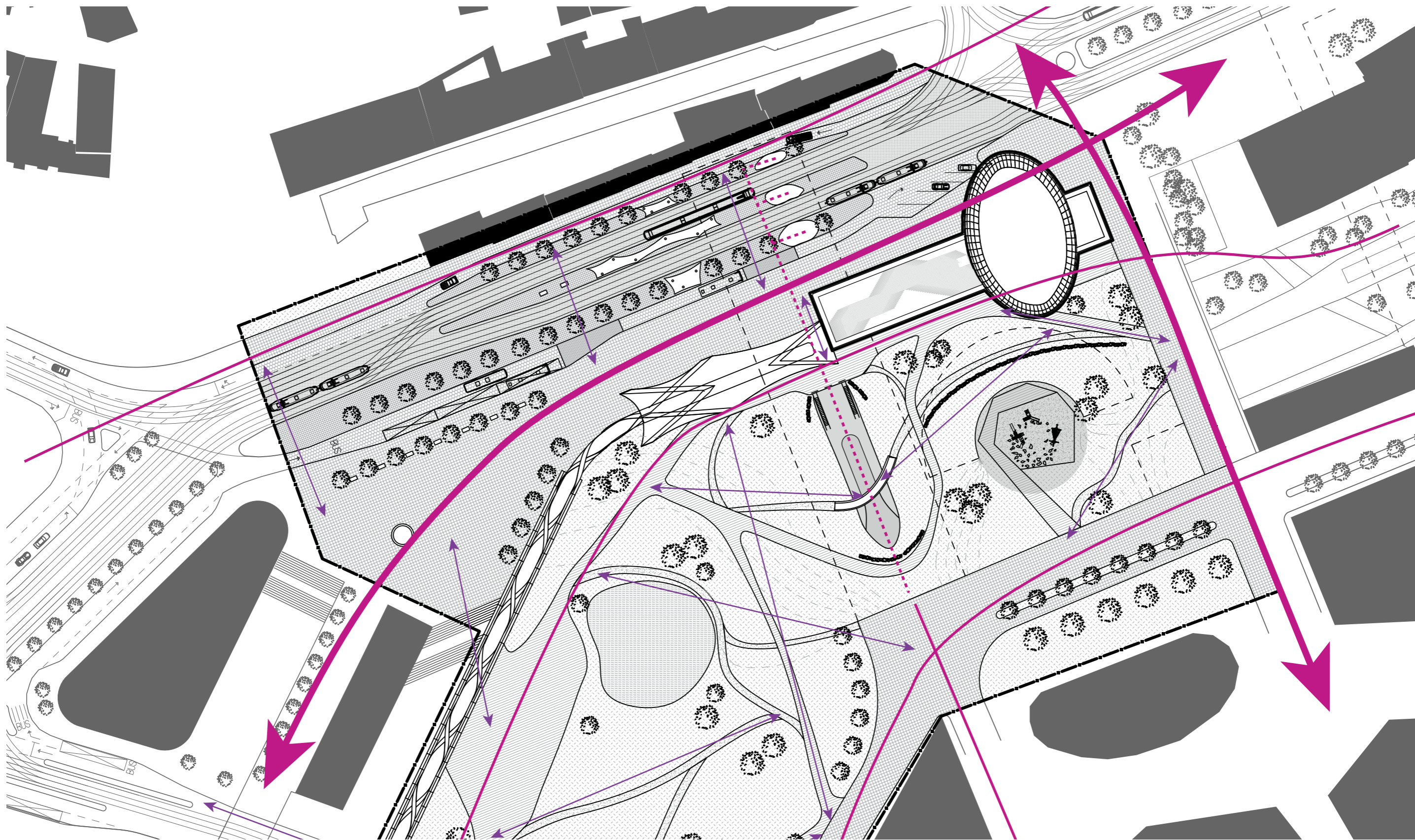


ULIČNÍ PROFIL

Navrhovaný stav ulice Nádražní
MĚŘÍTKO 1:200







PĚŠÍ NÁVAZNOSTI

Skrze projekt probíhají dvě páteřní pěší osy, které se vzájemně kříží na rozhraní mezi liniovou třídou ulice Nádražní a náměstím vytvořeným v předprostoru budovy bývalého Hlavního nádraží. Křížením v tomto místě je podpořen vstup do

obou lokalit. Severojižní osa je v tomto případě nejvýznamnější. Navazuje na ulici Masarykova a spojuje ji skrze území s jižním městem. Díky tomu je zvládnuto začlenění jižního města do fungování centra Brna. Centrum je tak efektivně rozšířeno a pocitově bude zahrnovat větší hranice než doposud. Síla této osy je cíleně zdůrazněna kompoziční hrou mezi dvěma objekty vytvářejícími bránu, za níž cesta

stoupá k soše umístěné na samotný střed pohledu.

V kolmém směru je tok rozptýlen do třech cest navzájem propojených méně významnými cestami.

Celé území je velmi dobře prostupné a k pěším přívětivé. Na chodce je v návrhu kladen největší důraz a jednoduchý pohyb je prioritou.

RYCHLOVLAK

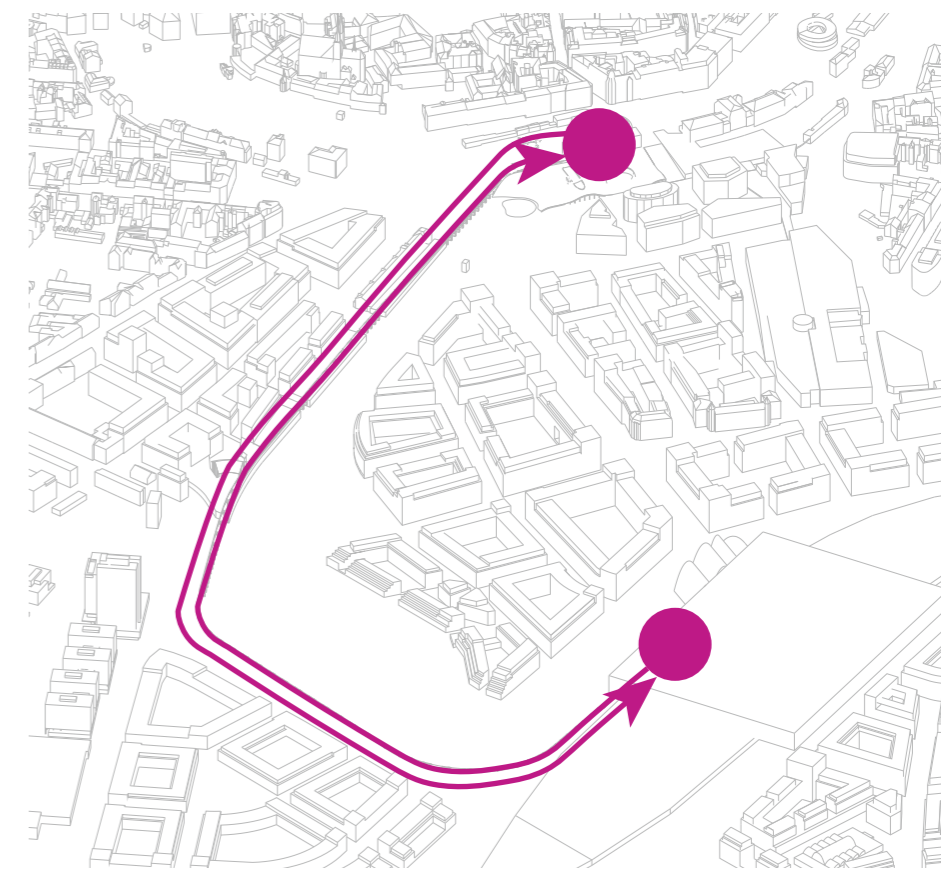
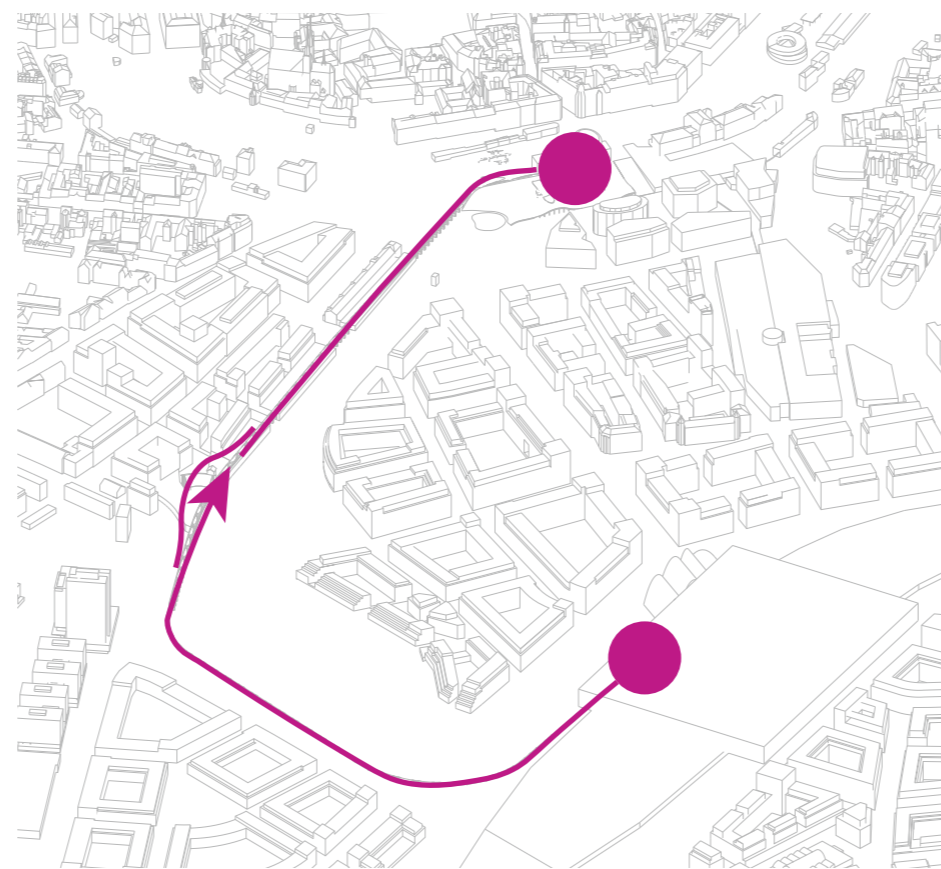
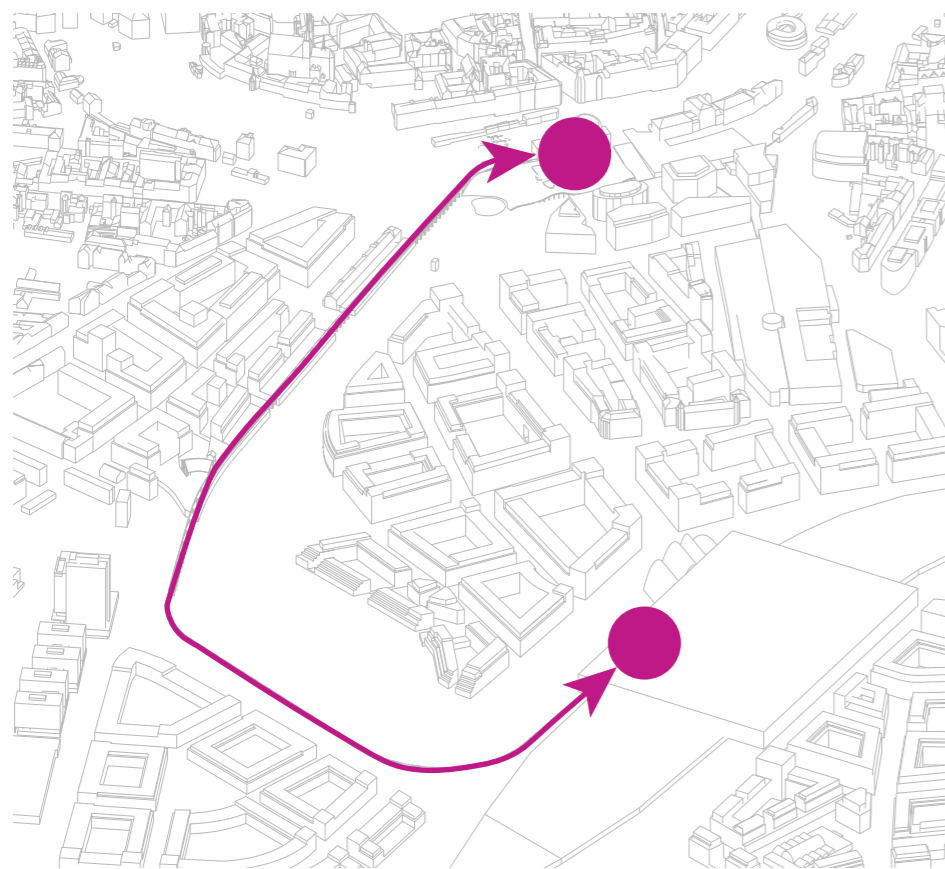
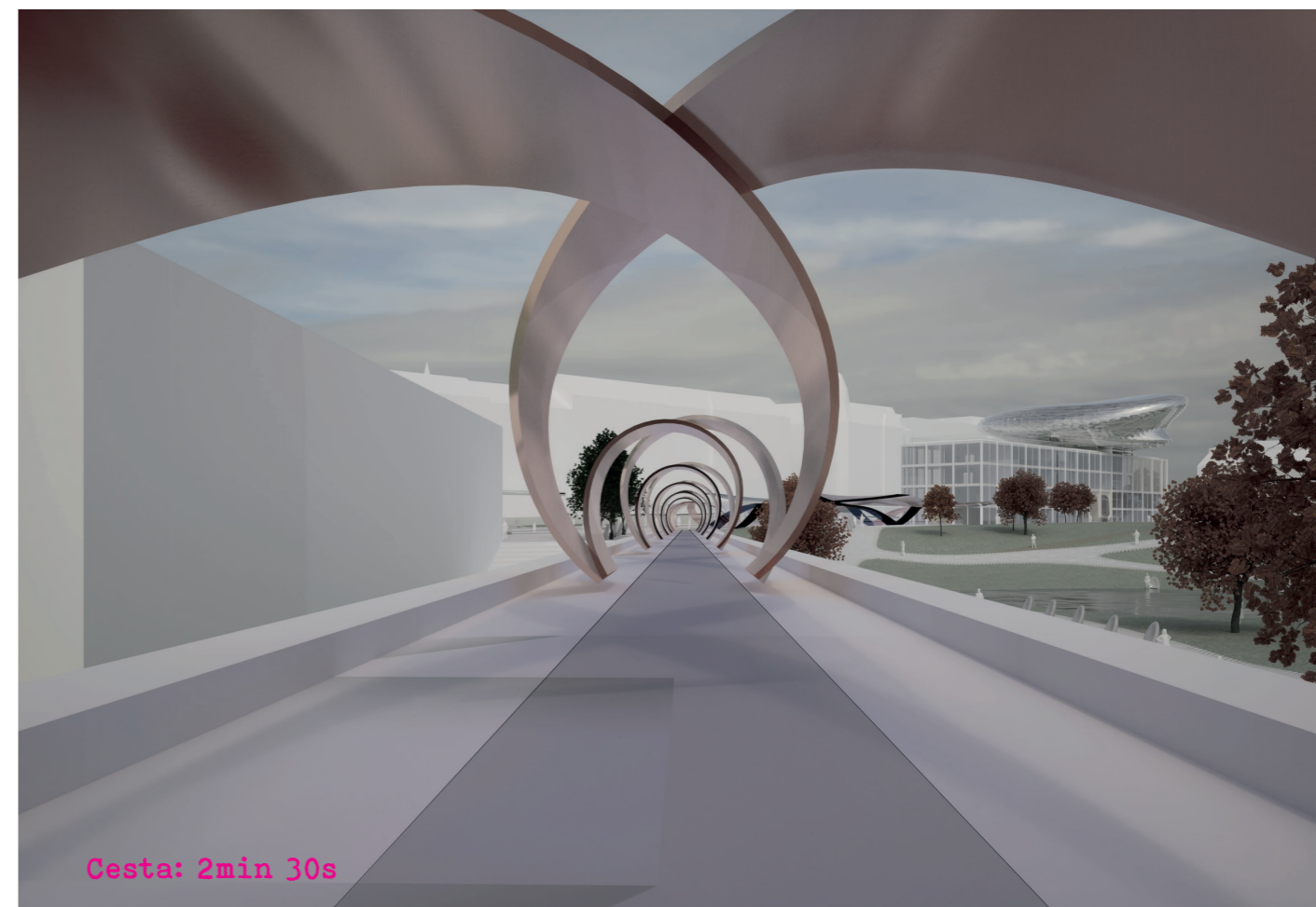
Pro přiblížení odsunutého nádraží byl navržen městský středně kapacitní přepravní systém využívající magnetickou levitaci. Takzvaný městský maglev využívající elektromagnetickou levitaci a lineární indukční pohon je ideální variantou pro elevované trasy bez překážek, vyžadující krátké intervaly a minimální čas cesty. Technologie přináší markantně vyšší cestovatelský komfort oproti dnes využívaným formám městské kolejové dopravy. Souprava má lineárnější a plynulejší rozjezd a zabrždění, jízda je dokonale hladká a naprosto tichá. Díky odstranění kontaktu kovu na kov při jízdě se snižuje hluk na minimum a využití je tak možné i v noci, bez rušení obyvatel města. Při navrhování MHD je nutné uvažovat nad snížením hlukového smogu města.

Podobné vlakové linky již fungují ve spoustě velkých měst. Často spojují centrum města s letištěm. V době kdy

dostavíme nové nádraží se předpokládá náhrada vnitroeurospkých letů vysokorychlostními vlaky a my díky komfortnímu, rychlému spojení budeme připraveni.

Podobné řešení bylo realizováno pro EXPO2005 v Japonsku. Linku dodnes operuje soukromá společnost pod názvem Linimo. Souprava je autonomně řízená a sestává se ze tří vozů s celkovou délkou 43 m a kapacitou 244 pasažérů. Dosahuje maximální rychlosti 100 km/h a její výhoda pro městské využití je svižné zrychlení 4 km/h/s. S takovými parametry bychom na naší dráze dosahovali celkového času jízdy dvě a půl minuty. (Hibi, Saito, 2006)

Využití rychlovlaku nebo jinou možnost integrace alternativního typu městské dopravy zvažoval při své práci také KAM. Koncept "horizontálního výtahu" byl ale nakonec z návrhu vyřazen.





Obr. č. 6 (Birmingham International Maglev, 2001-)

Vlevo je vyobrazena souprava Linimo operující v Japonské Nagoye uvedená do provozu v roce 2005 a od té doby značně rozšířena. Na horním obrázku můžeme vidět Birminghamský Maglev spojující nádraží s letištěm na vzdálenost necelých 600 m. Ten je v provozu již od roku 1984. (Maglev.net, 2018)

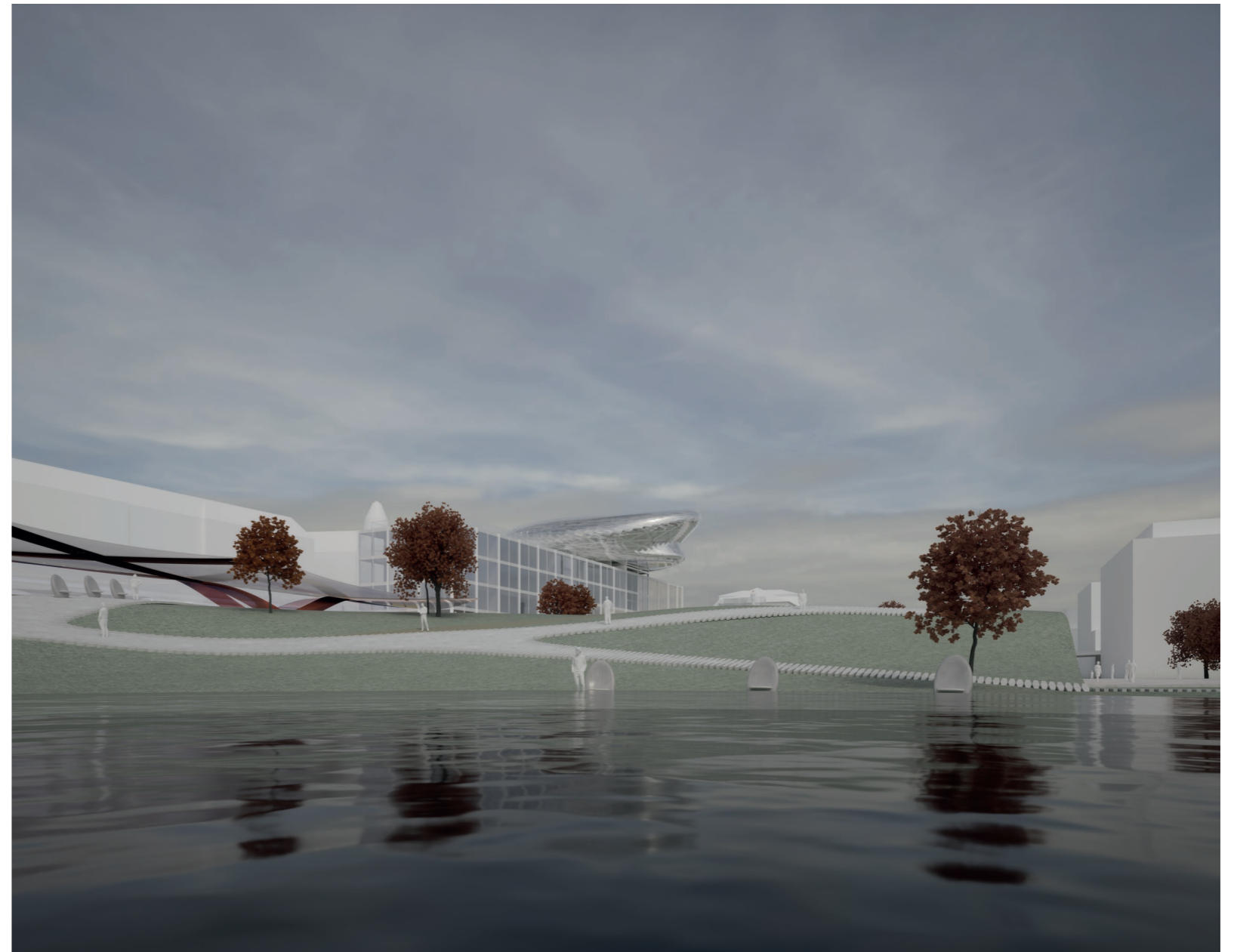
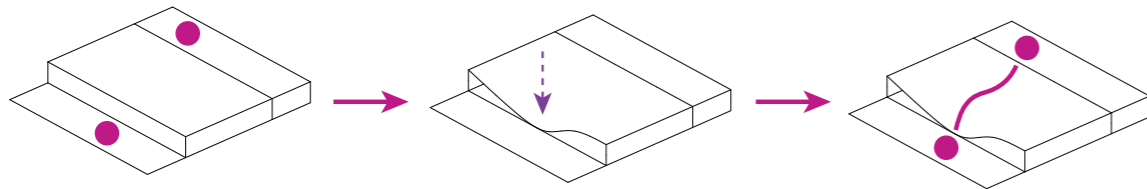


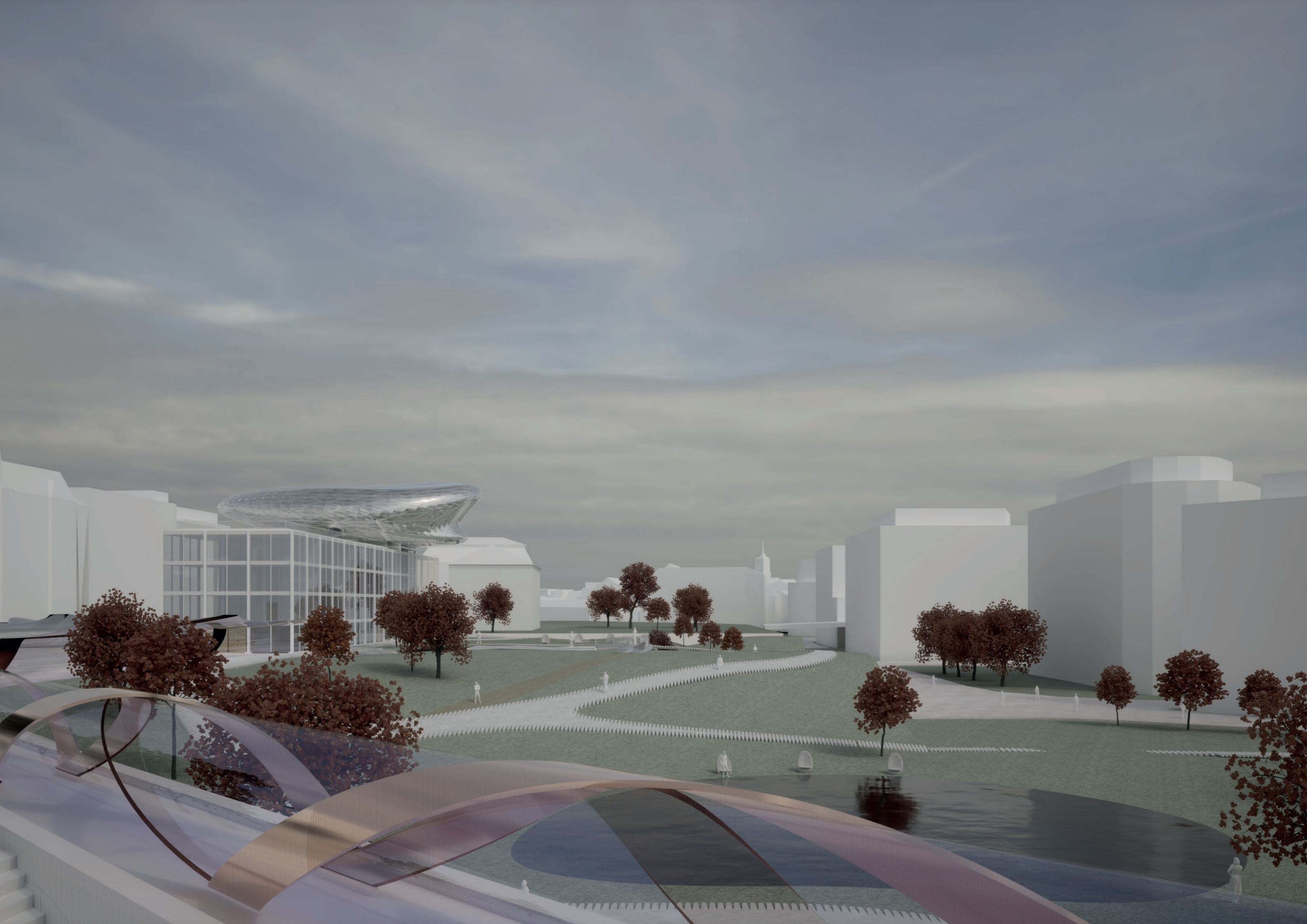
Obr. č. 7 (Linimo, 2018)

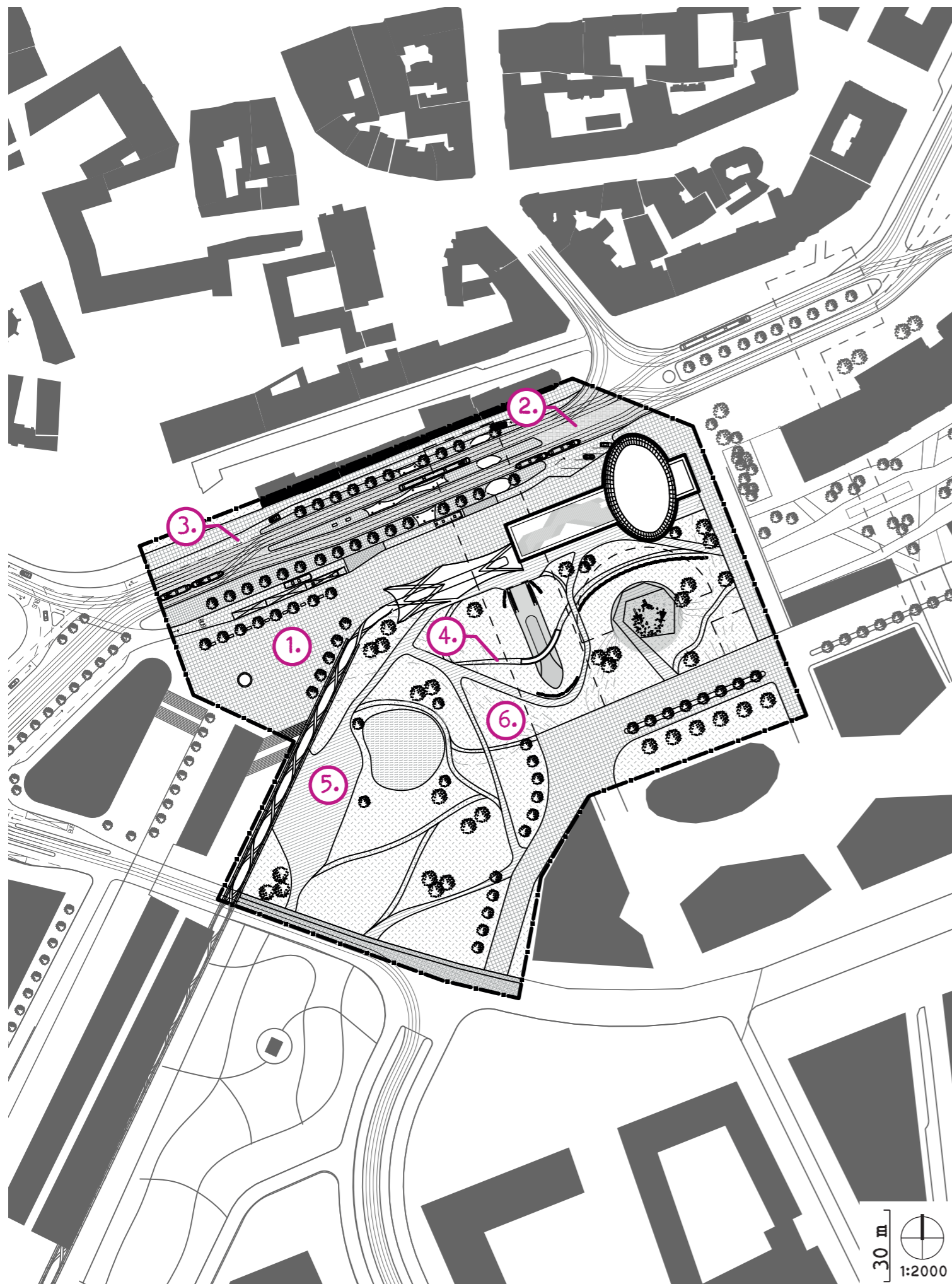
PARKOVÉ ÚPRAVY

Překonání šestimetrového rozdílu mezi jižním městem a výškovou úrovní ulice Nové sady je řešeno chytrou modelací terénu parku. Tím jsou eliminovány obrovské schody z původního soutěžního návrhu a nudný rovinný park ukončený vysokou zdí je přeměněn na hravou a prostupnou krajinu. Inspirací se stala irská kopcovitá krajina působící malebným a přívětivým dojmem i bez hrubého zalesnění.

Cílem je jednoduchý a čistý park, který své návštěvníky přesune z města do jiného světa.



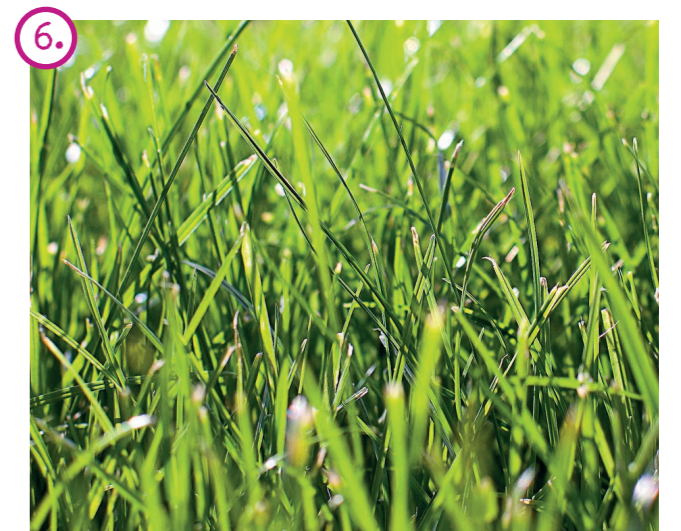
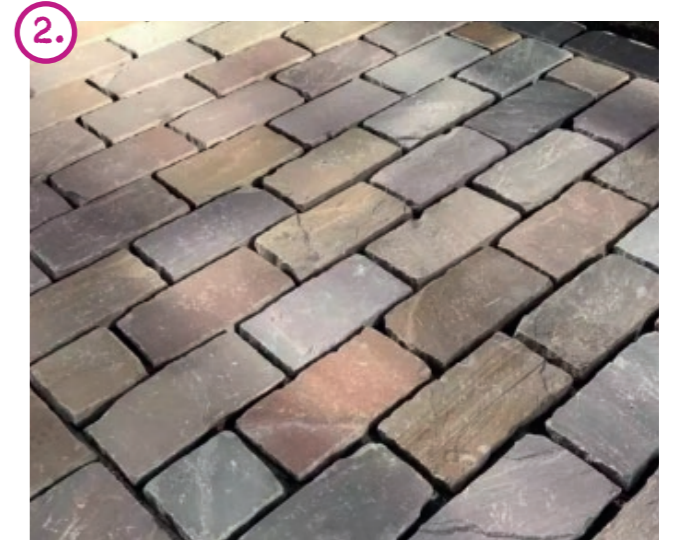




MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Materiály byly zvoleny tak, aby navrhovaná lokalita co nejvíce zapadla do města a působila familiárně. Proto byla zvolena dlažba dle materiálového doporučení KAM Brno a dělení ploch bylo řešeno

variabilitou kostek. Parkové cesty by měly působit jako cesty v již zmiňované irské krajině. Nerušit a rozplynout se do prostoru.





MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ

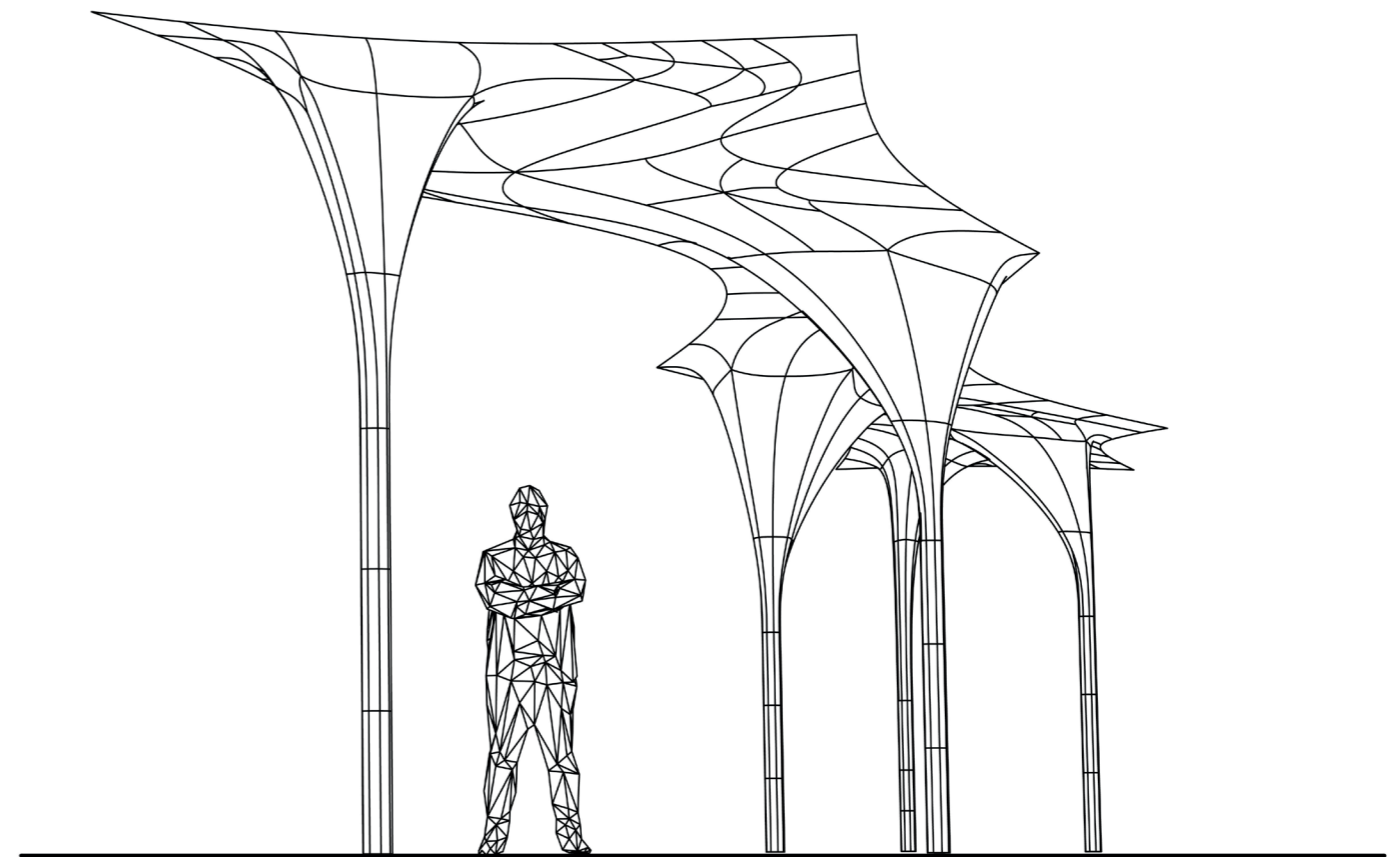
Prostředí města neutvářejí pouze velké stavby vymezující ulice, nejsou to ani plochy náměstí nebo silnic. Město je tvořeno lidmi.

Pro kvalitní urbánní prostředí je důležité mít zvládnuté všechna měřítka. Často se setkáváme s pouhým výběrem městského vybavení, to vede k

odtržení vrstev vytvářejících obraz města. Městský mobiliář by měl být součástí návrhu a spolupracovat s urbánním konceptem.

PŘIDRUŽENÉ STAVBY

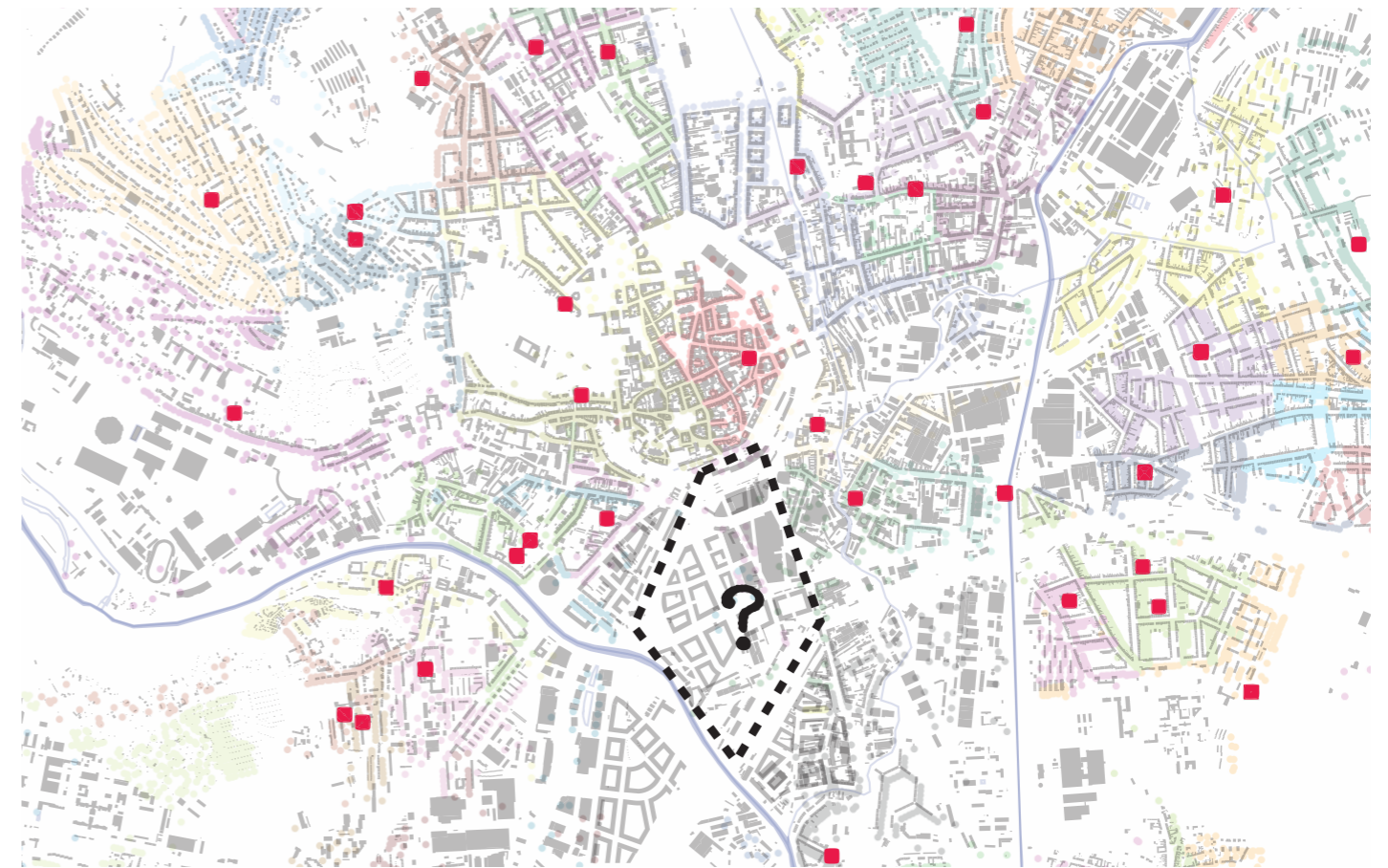
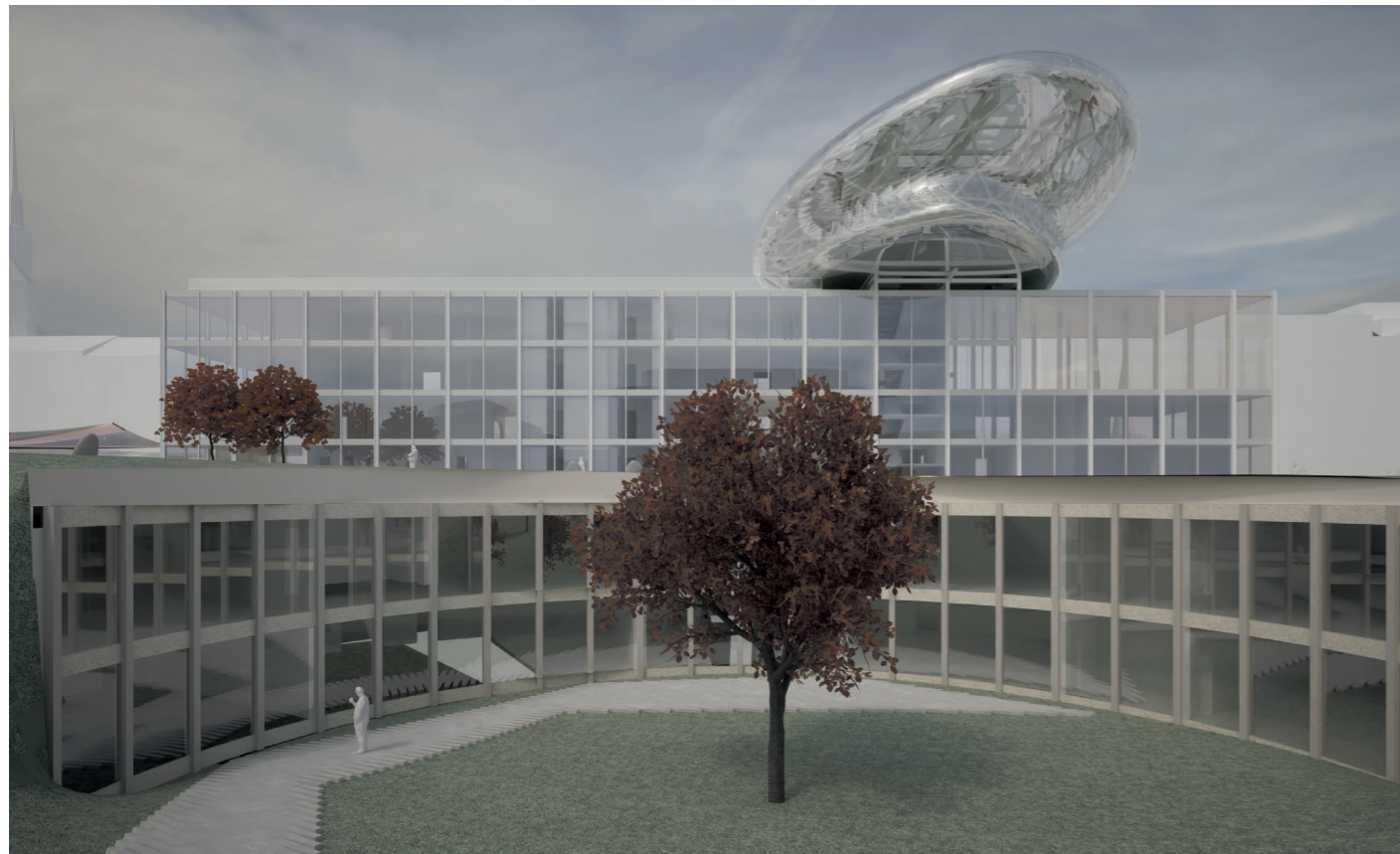
Malé městské stavby jakými jsou zastávky, výstupy z SJKD a přístřešky tvoří návaznost mezi městským mobiliářem a velkými stavbami. Byly navrženy, aby vytvářely maximální krytí prostoru pod nimi s minimálním vytvářením bariér pro pěší. Navozují pocit létající architektury a připravují diváka na stěžejní část projektu.



ŠKOLKA

Školka je v projektu řešena pouze jako urbanistická propozice. Založena na faktu, že rozmístění školek v okolí vytváří kritickou trhlinu v pokrytí města právě na řešeném území. Tento problém neřeší ani územní studie, která návrh školky do území opomíjí, ač je jinak s občanským vybavením štědrá.

Propozice uvažuje s umístění budovy pod horní část parku a modelací terénu vytvářející chráněný prostor zahrady. Takové řešení by vytvořilo útulný prostor s pocitem bezpečí. Centrem stavby bylo dětské hřiště, které by mohlo být využíváno i veřejností v odpoledních hodinách. Celý objekt je chráněn masou zeminy od vnějšího



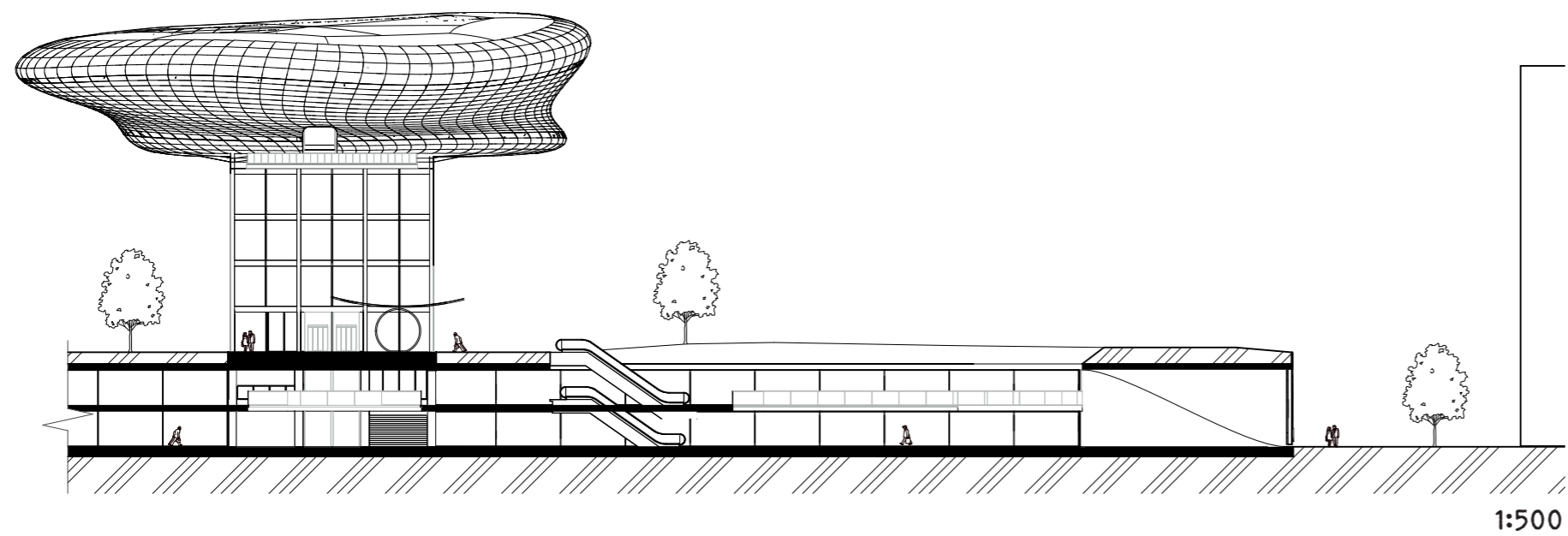
hluku města a snižuje se tím také energetická náročnost budovy. Celá dispozice by byla velice jednoduchá a přehledná. Předkládaný objem stavby by umožňoval umístit šestitřídní školku se zázemím a jídelnou. Zásobování jídelny je umožněno z podchodu, kde je možnost zřízení speciálního bočního vstupu s vjezdem zásobovací dodávky.

Umístění školky do parku je v rušném centru města logickým řešením. Vybrané místo je napojeno na pěší zónu a na rozdíl od blokové zástavby se u něj nenachází žádná rušná ulice. Poloha na pomezí centra města umožňuje rodičům odložit dítě a pokračovat dále do města. Hlavní vstup je napojen na pěší zónu volně přecházející do systému parků, které rodiče s dětmi ocení po vyzvednutí dítěte.



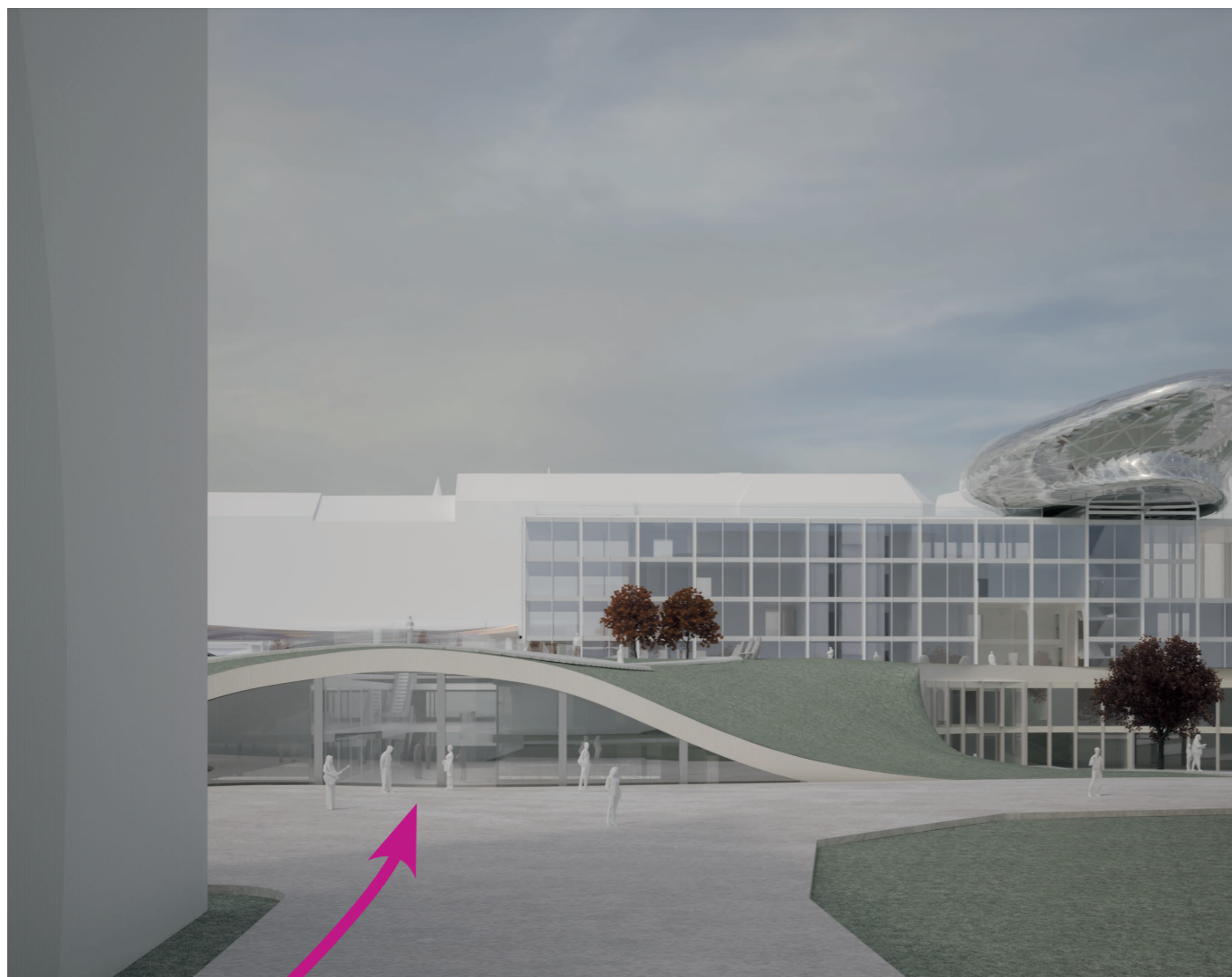
PODCHOD

Vize podchodu je moderní spojení dvou výškových úrovní, které uživatele provádí nejjednodušší cestou k jeho cíli. Vytvořena je galerie pronikající pod terén parku, odkazující se na stávající moment, brňanům dobře známý z průchozí Galerie Vaňkovka. První část pasáže je prosvětlená mohutným otevřením do parku, v centru podchodu se pak nachází možný sestup do SJKD nebo výstup na povrch k rychlovlaku. Zde se také vybočuje podzemní vstup do rekonstruované budovy. Pokud bychom pokračovali dále, dostali bychom se pod nástupiště zastávek MHD a k jednotlivých výstupům.



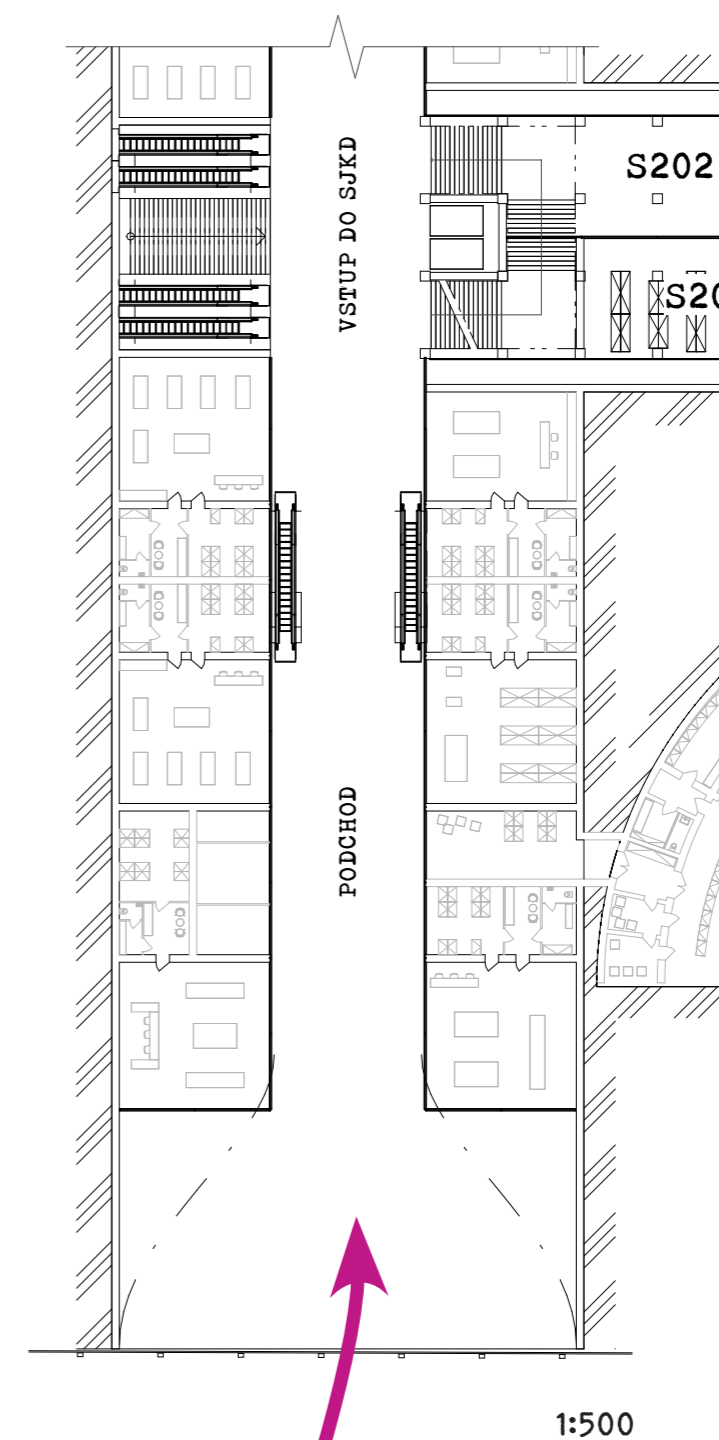
VSTUP DO SJKD

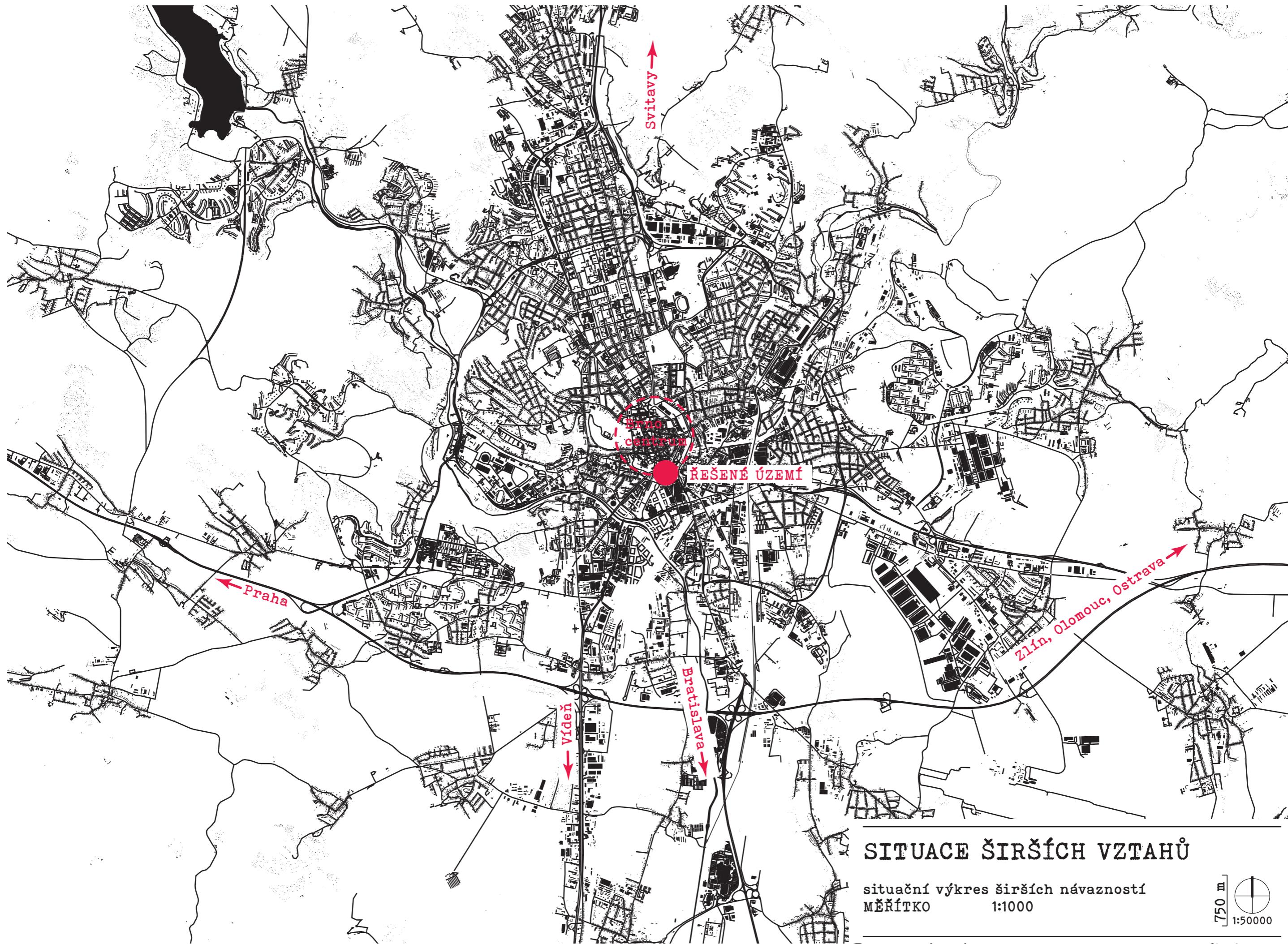
Stávající návrh města Brna počítá s vedením severojižního kolejového diametru pod navrhovaným uzlem MHD. Projekt SJKD je zatím pouhou vizí a jeho realizace, pokud k ní dojde, by probíhala až po přesunu nádraží. Tím by se nabízelo vyústit výstup z podzemní stanice právě do místa podchodu, který by následně cestující rozvedl k vícero výstupům na povrch.



VSTUP DO PODCHODU

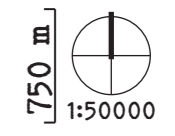
Podchod je přímým prodloužením ulice v nové zástavbě Dornych a je zamýšlen jako jedna ze severojižních pěších os v území. Průčelí je navrženo tak, aby co nejvíce lákalo chodce spojení využít a dodávalo světlo do moderního interiéru, který průchozím připomíná spíše návštěvu nákupní galerie, než tradiční šedý podchod.

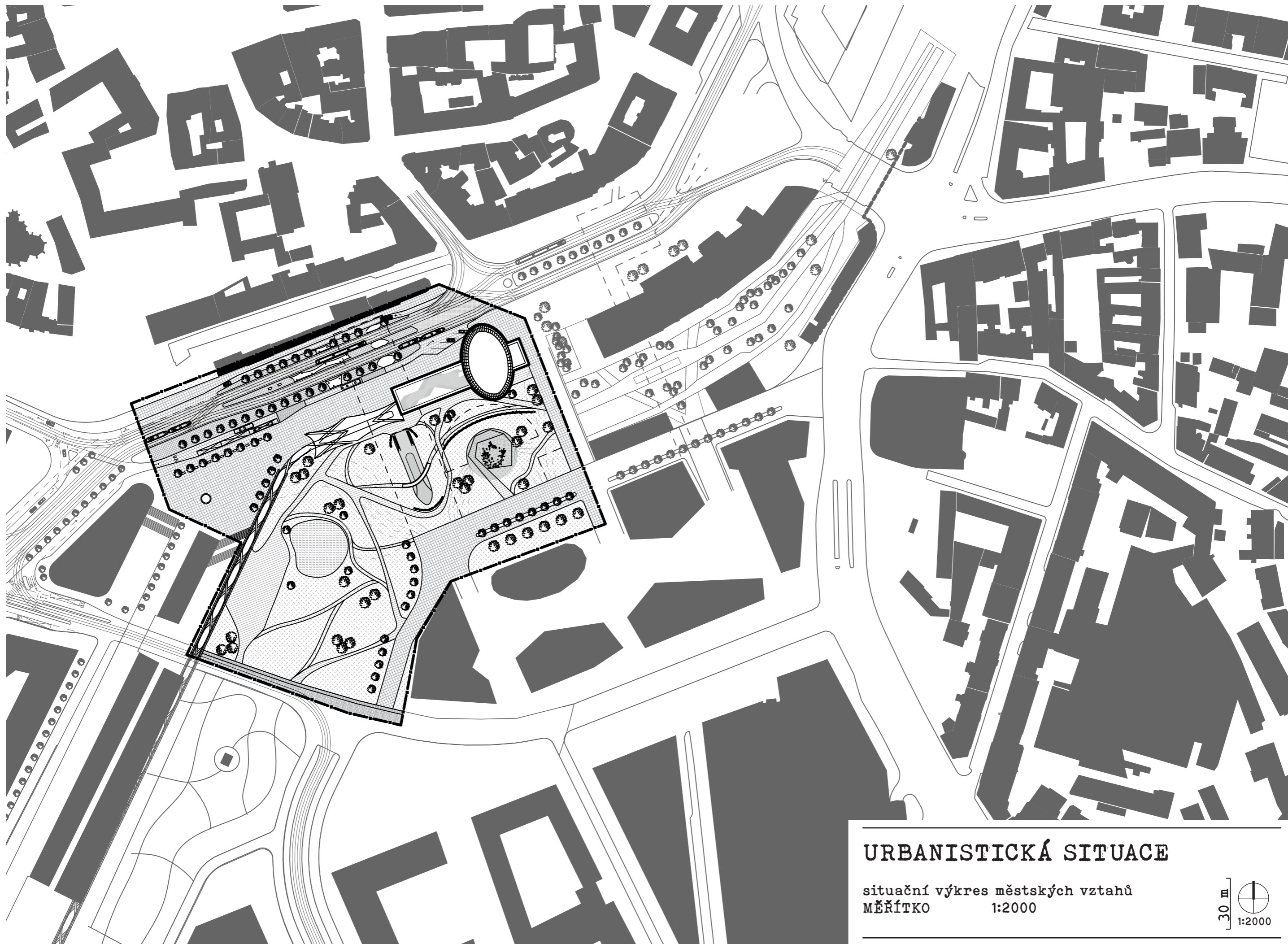




SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

situační výkres širších návazností
MĚŘÍTKO 1:1000

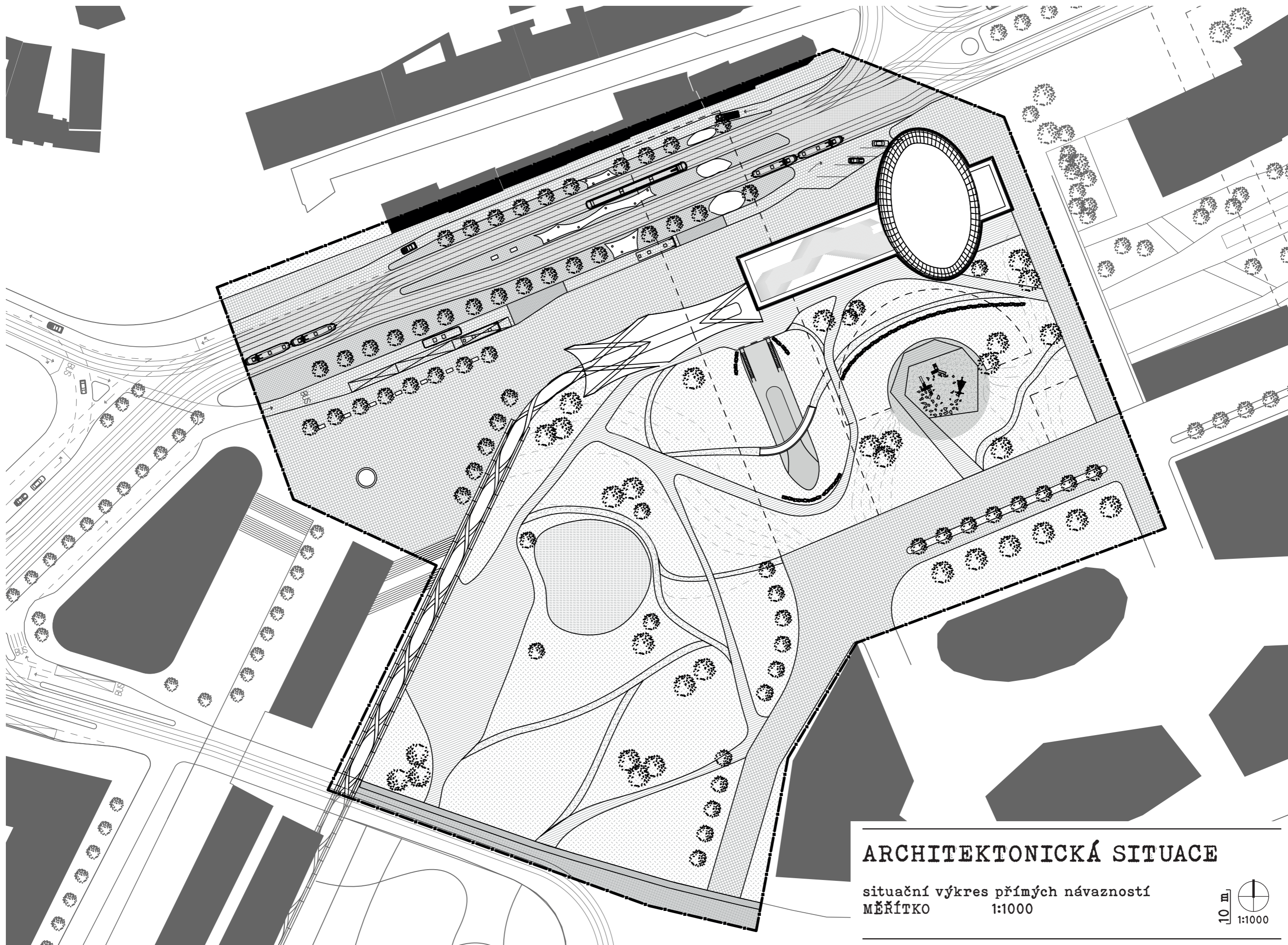




URBANISTICKÁ SITUACE

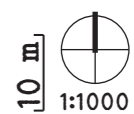
situační výkres městských vztahů
MĚŘÍTKO 1:2000

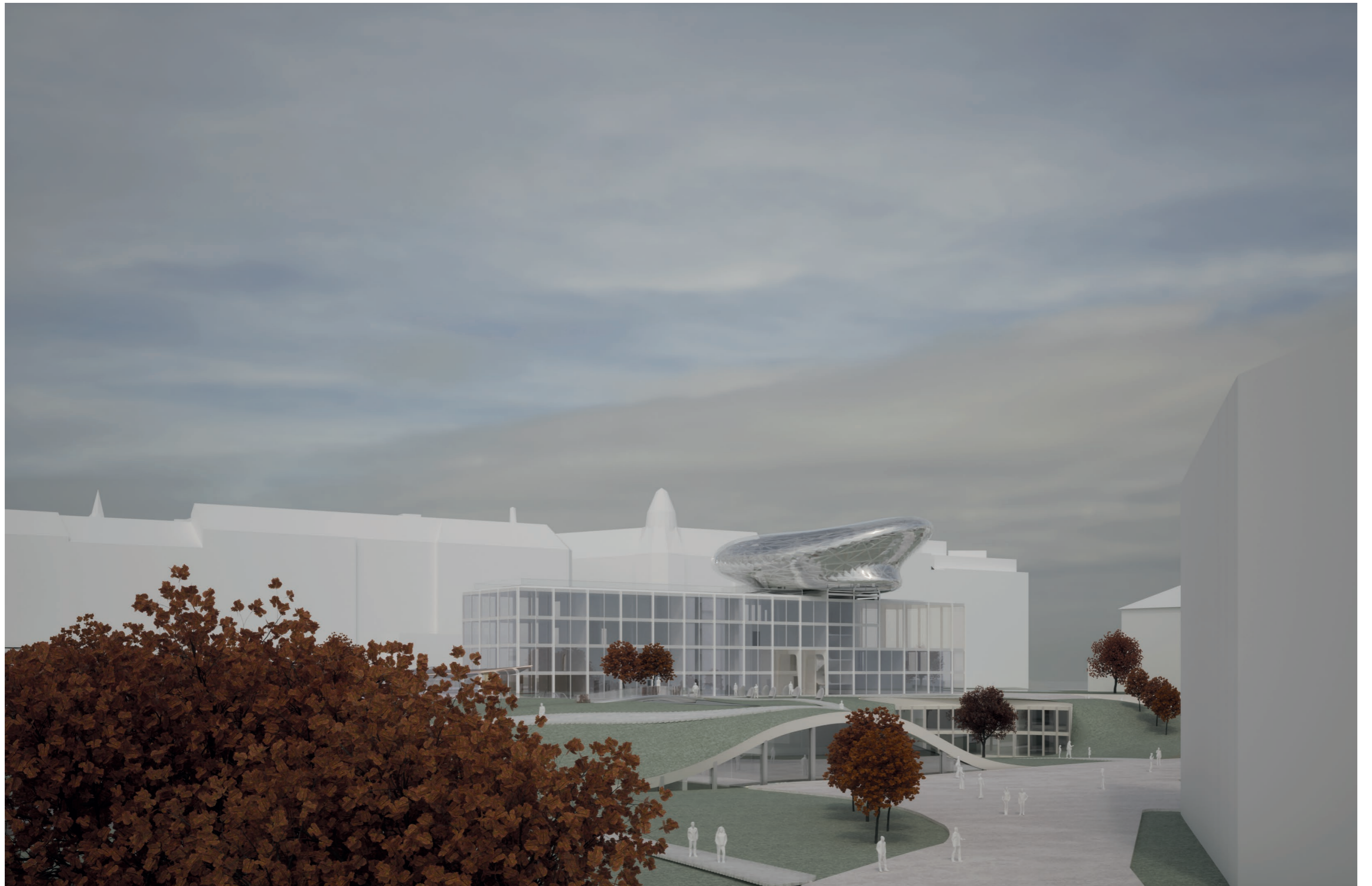




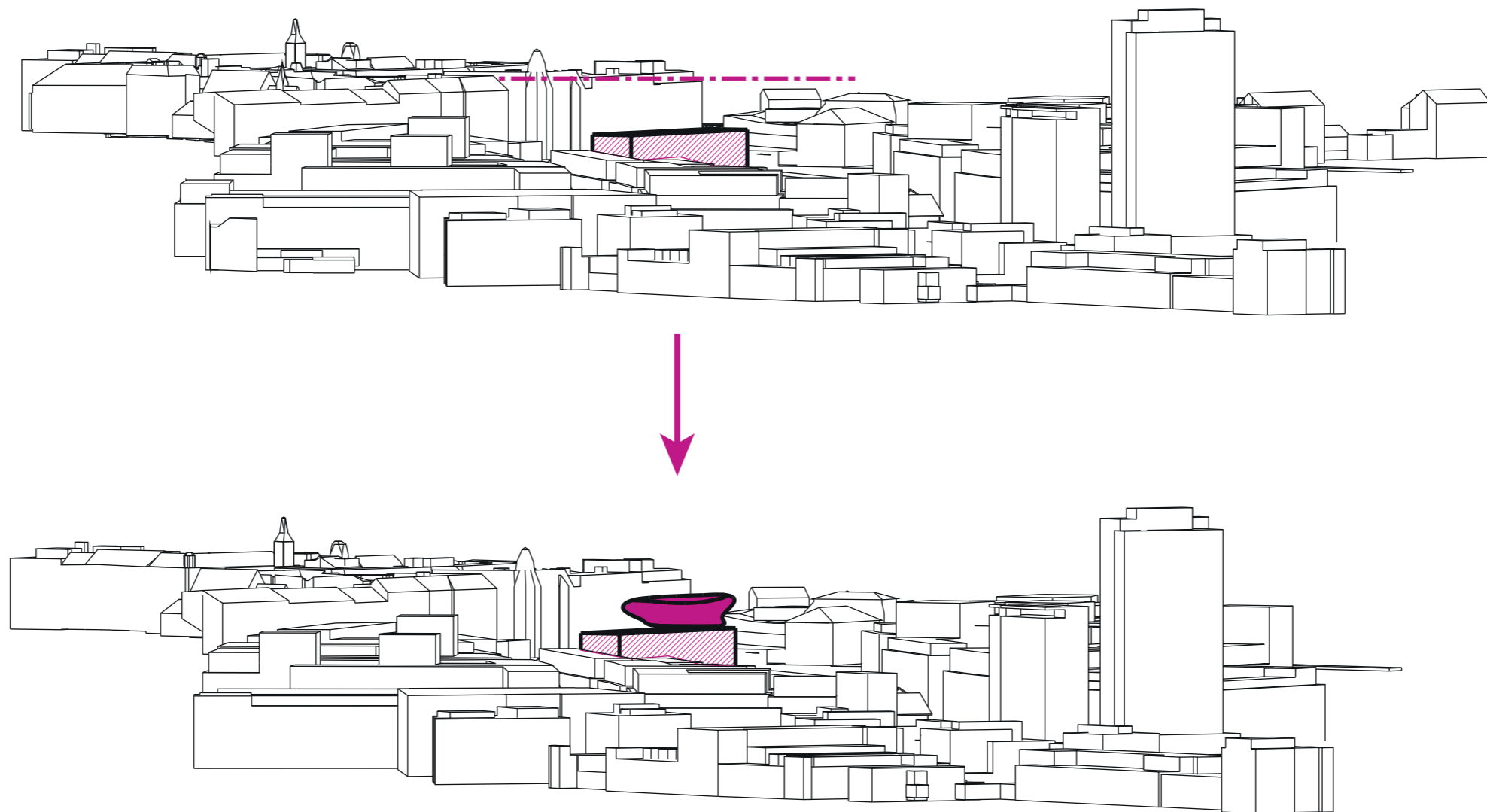
ARCHITEKTONICKÁ SITUACE

situační výkres přímých návazností
MĚŘÍTKO 1:1000



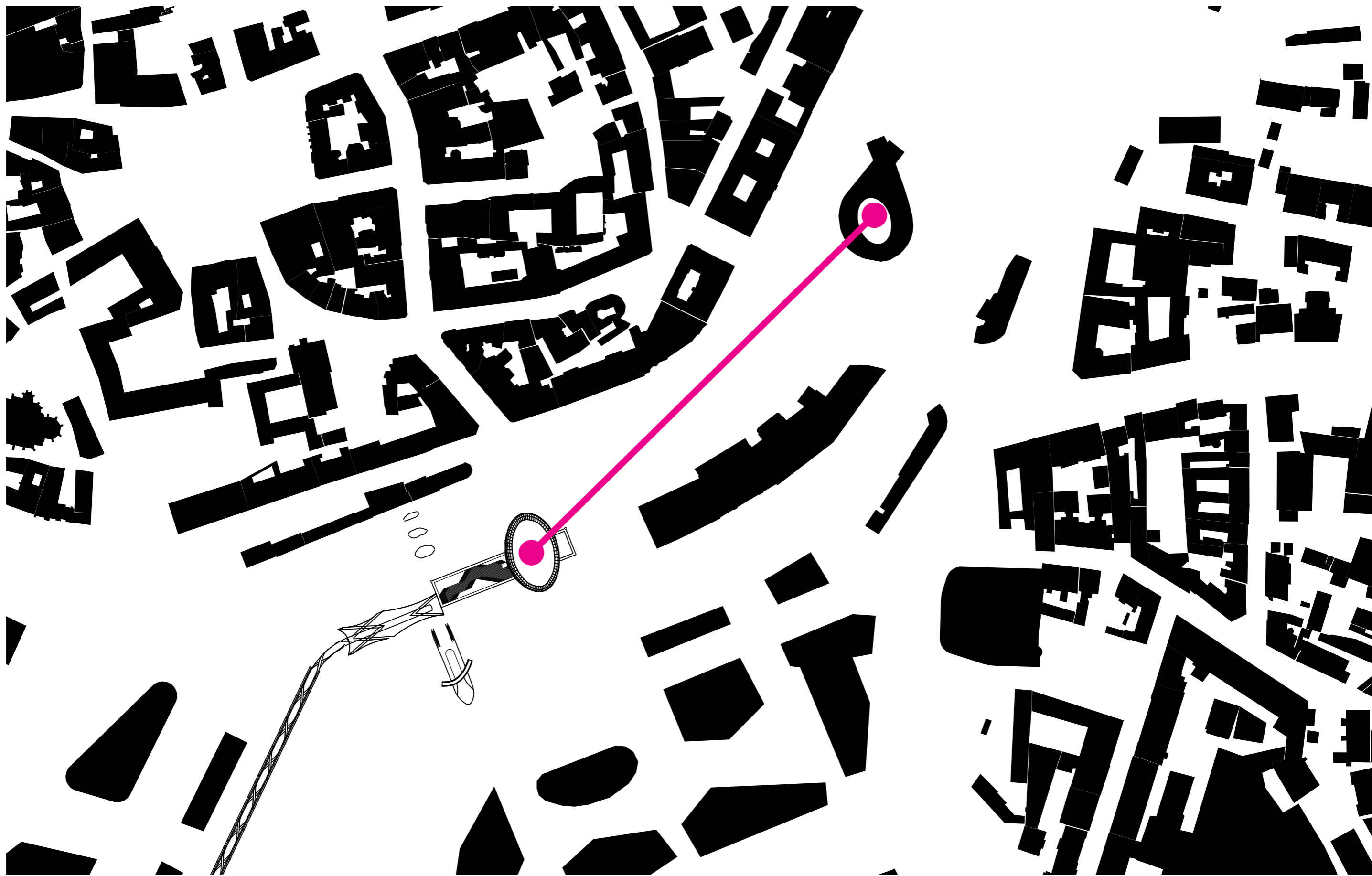


KONCEPT A KOMPOZIČNÍ ŘEŠENÍ



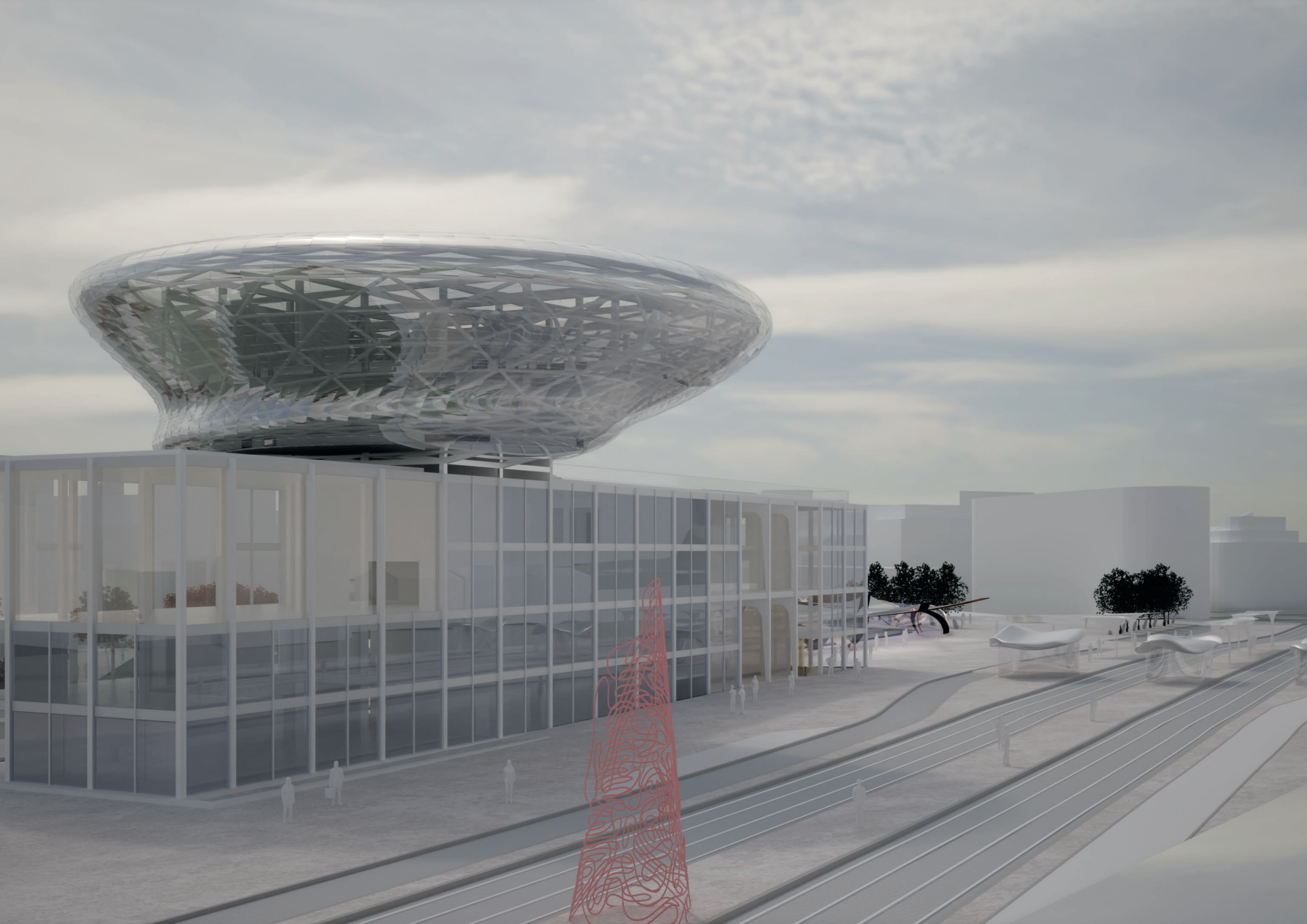
VYTAŽENÍ K MĚSTU

Hranol původní stavby je kvůli jeho výšce v okolní zástavbě úplně utopen a ztracen. Výškový rozdíl vytváří z protějších staveb pozadí, před které je možné umístit silný prvek, který bude vidět, ale přesto nebude vyčuhovat.



PROTIPÓL

Muzeum Mehrin tvoří krásný prvek na konci otevřeného prostoru před nádražím. Druhý konec si zaslouží stejně ladné ukončení náměstí, vytvářející rovnováhu mezi zájmovými body.





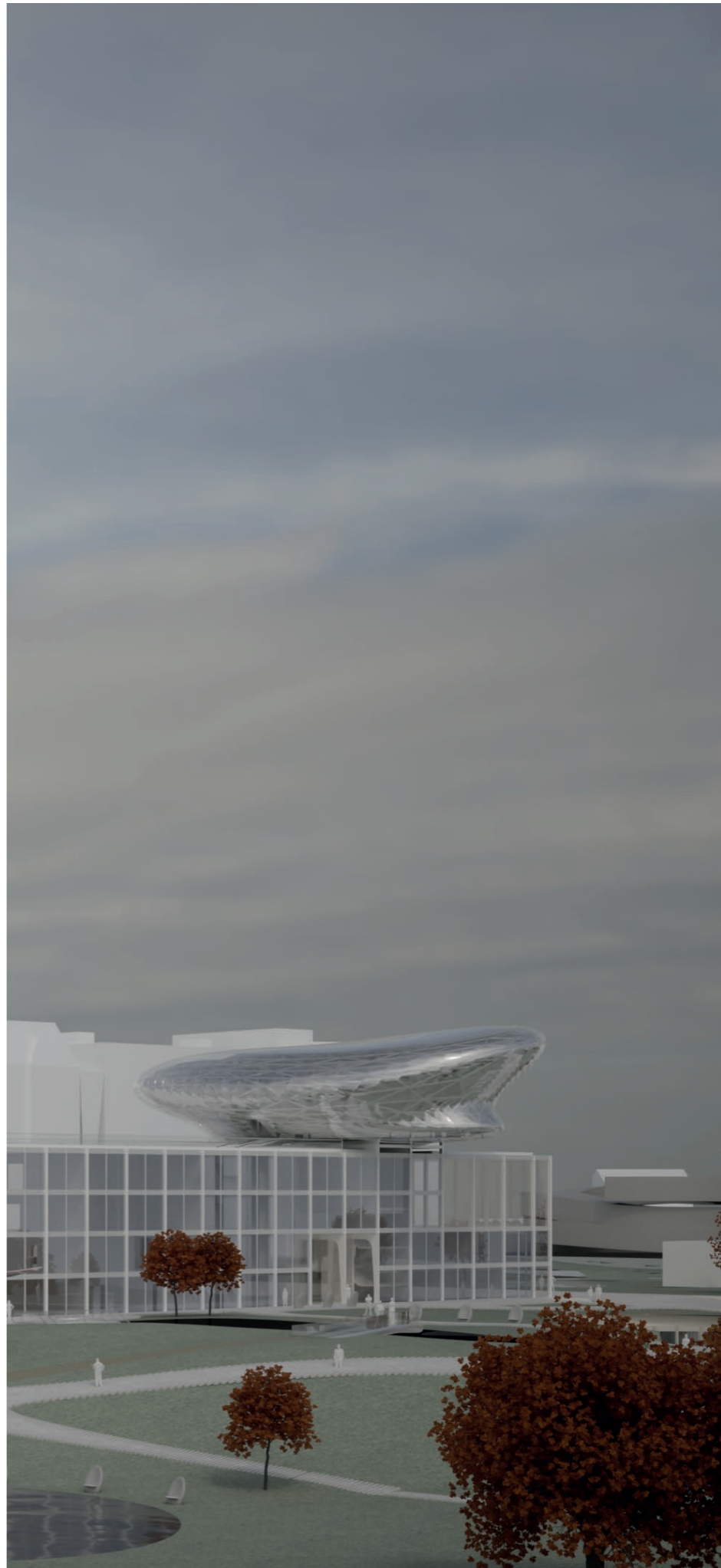
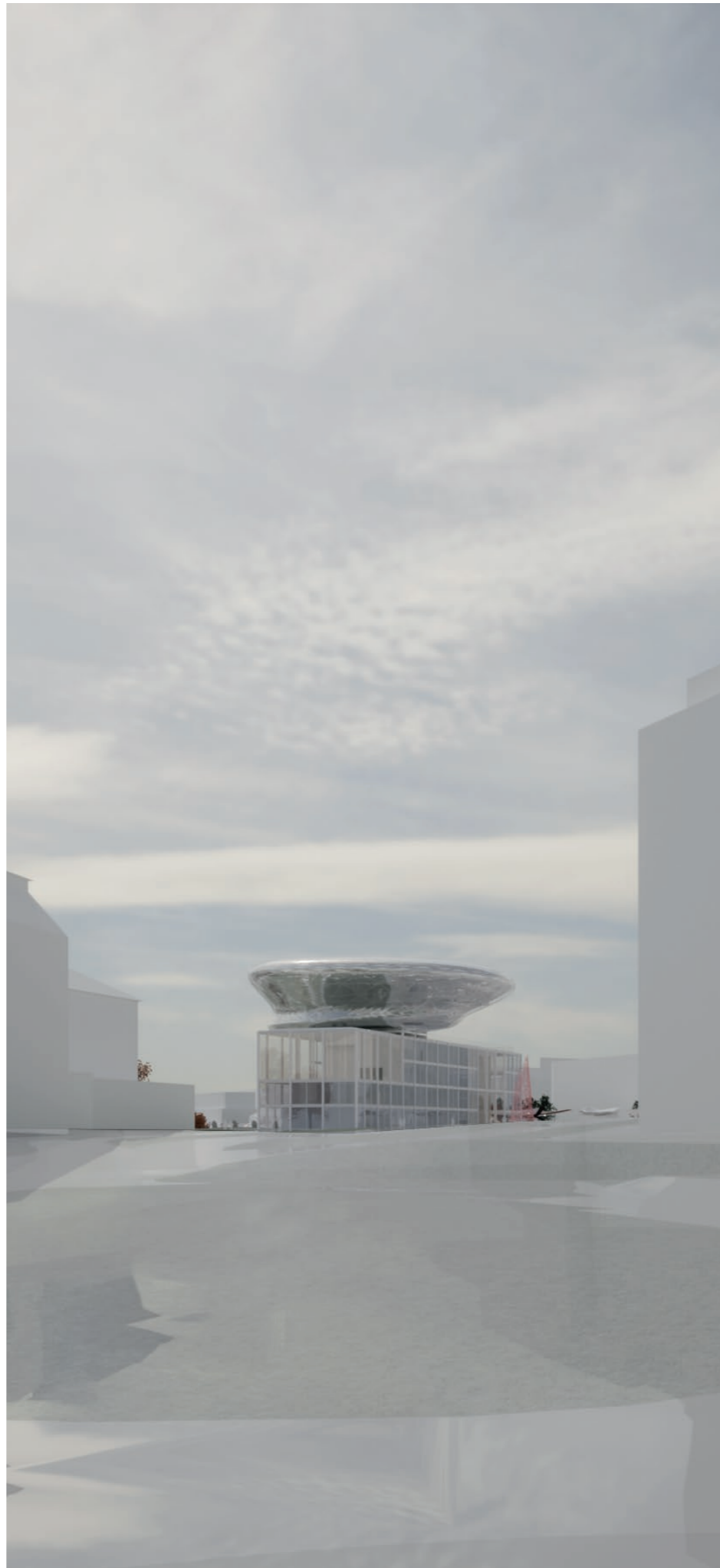
MALE POGLEDY

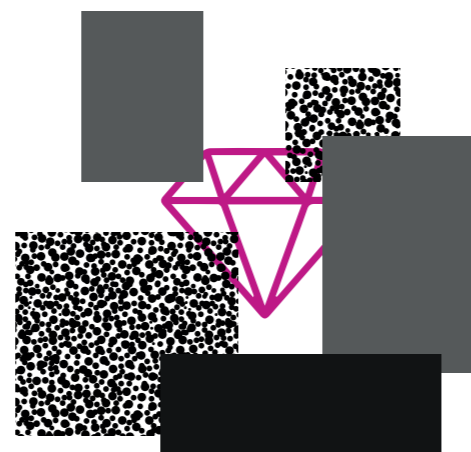
Pohybem po městě si člověk skládá mentální obraz místa, který by při stacionárním pozorování nebyl schopen vnímat. Stavby jsou při tomto procesu

pozorovány z různých úhlů, vzdáleností a v určitém zakrytu.

Návrh stavby hraje právě na toto objevování. Nadstavba se netyčí nad městem jako dozorčí věž,

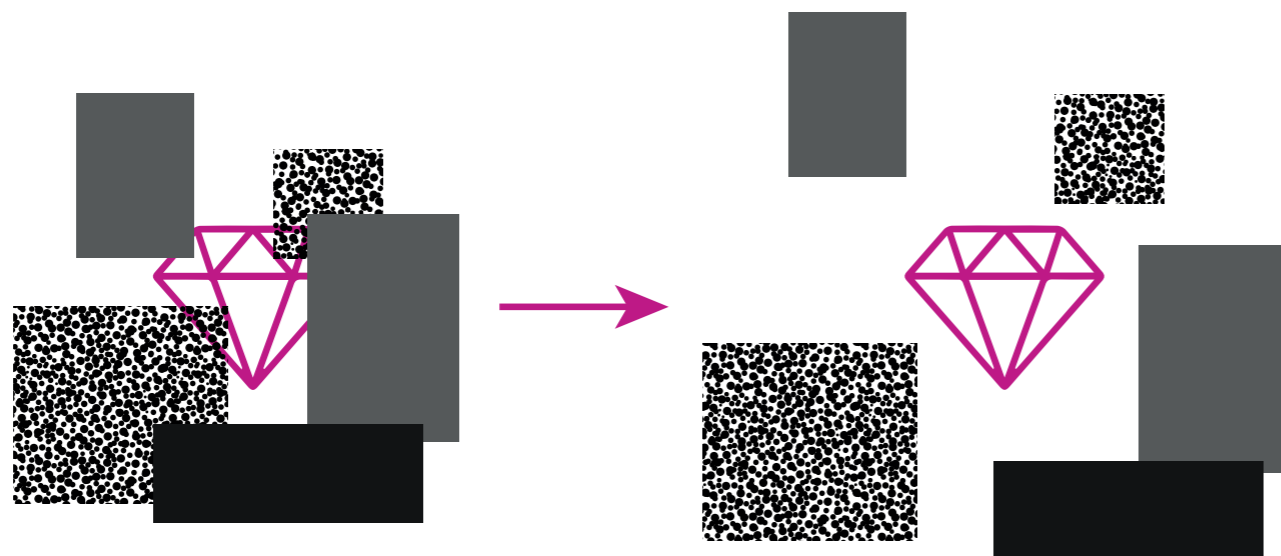
naopak se schovává, kryje a její veselý tvar na diváka tu a tam vykukne. Tím je dosaženo mnohem jemnějšího a příjemnějšího začlenění do města.





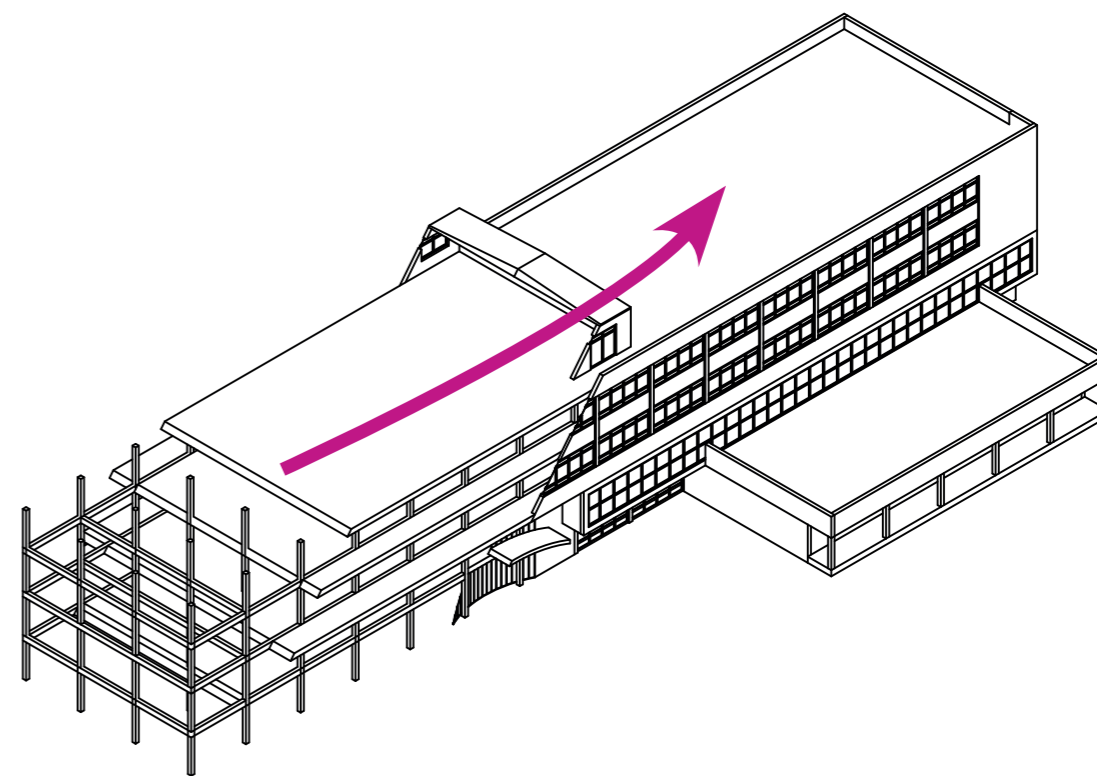
URČENÍ HODNOTNÉHO

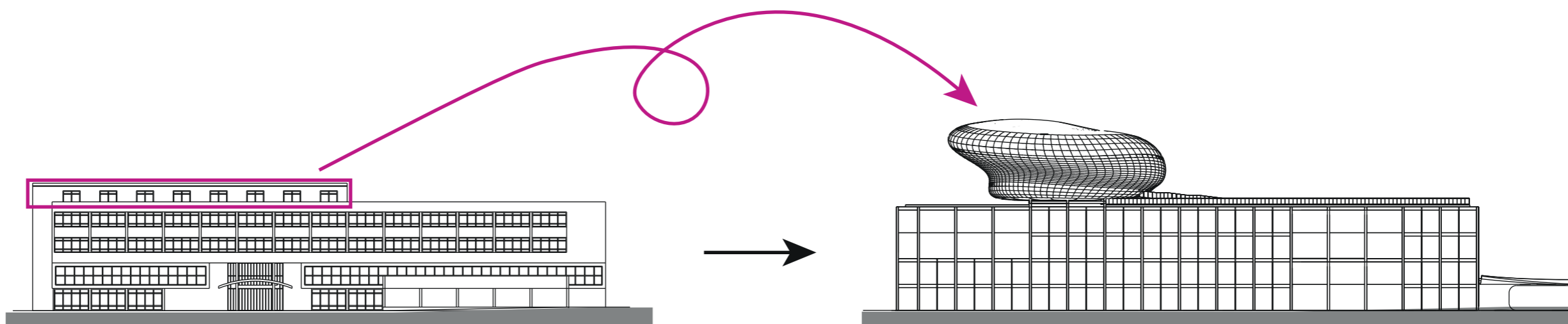
Každá stavba v sobě má hodnotné prvky a myšlenky. My si je našli v konstrukci a převýšených prostorech uvnitř objektu. Cílem je tyto momenty podpořit a vyzdvihnout nad nepodstatné maličkosti.



ODHALENÍ KONSTRUKCE

Konstrukce je odhalena a prezentována divákovi jako hodnotná součást architektury, jež nemusí hrát pouze technickou roli v pozadí, ale může se stát klíčovou složkou jejího vzhledu.



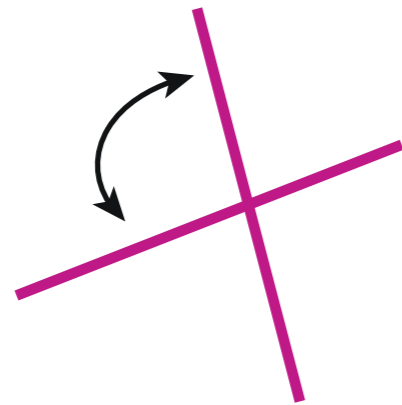


NAHRAZENÍ NADSTAVBY

Umístění nové hmoty na stávající objekt vychází z původního hmotového a kompozičního řešení, ve kterém je hlavní objem ve své levé části navýšen jednopatrovou nadstavbou.

POOTOČENÍ OSY

Nadstavba není na hranol původní stavby svou osou umístěna kolmo, nýbrž je lehce pootočená směrem k náměstí. Symbolicky tak naznačuje propojení starého a nového města.





PROVOZNÍ ŘEŠENÍ



MĚSTSKÁ ČÁST BRNO-STŘED

PRIMÁRNÍ NÁPLŇ

Stavba od samého začátku sloužila jako administrativní budova a konverze na jiný typ využití by v době zájmu o administrativní budovy v centru byla cesta špatným směrem. Při obnově budovy na kancelářskou stavbu podle moderních standardů se držíme s ideou původního návrhu.

Reprezentativní místo pro svou práci v současné době nemá ani Úřad městské části

Brno-střed. Jeho pracoviště jsou nyní rozděleny do tří vzdálených objektů, z nichž ani jeden není věnovaný přímo práci úřadu. Po dostavbě jižního centra bude mít úřad na starost ještě větší spádové území a ze své pozice by měl působit důstojným dojmem.

Většina brňanů dnes neví, kde má Brno-střed radnici. Je to tím, že ji nemá.

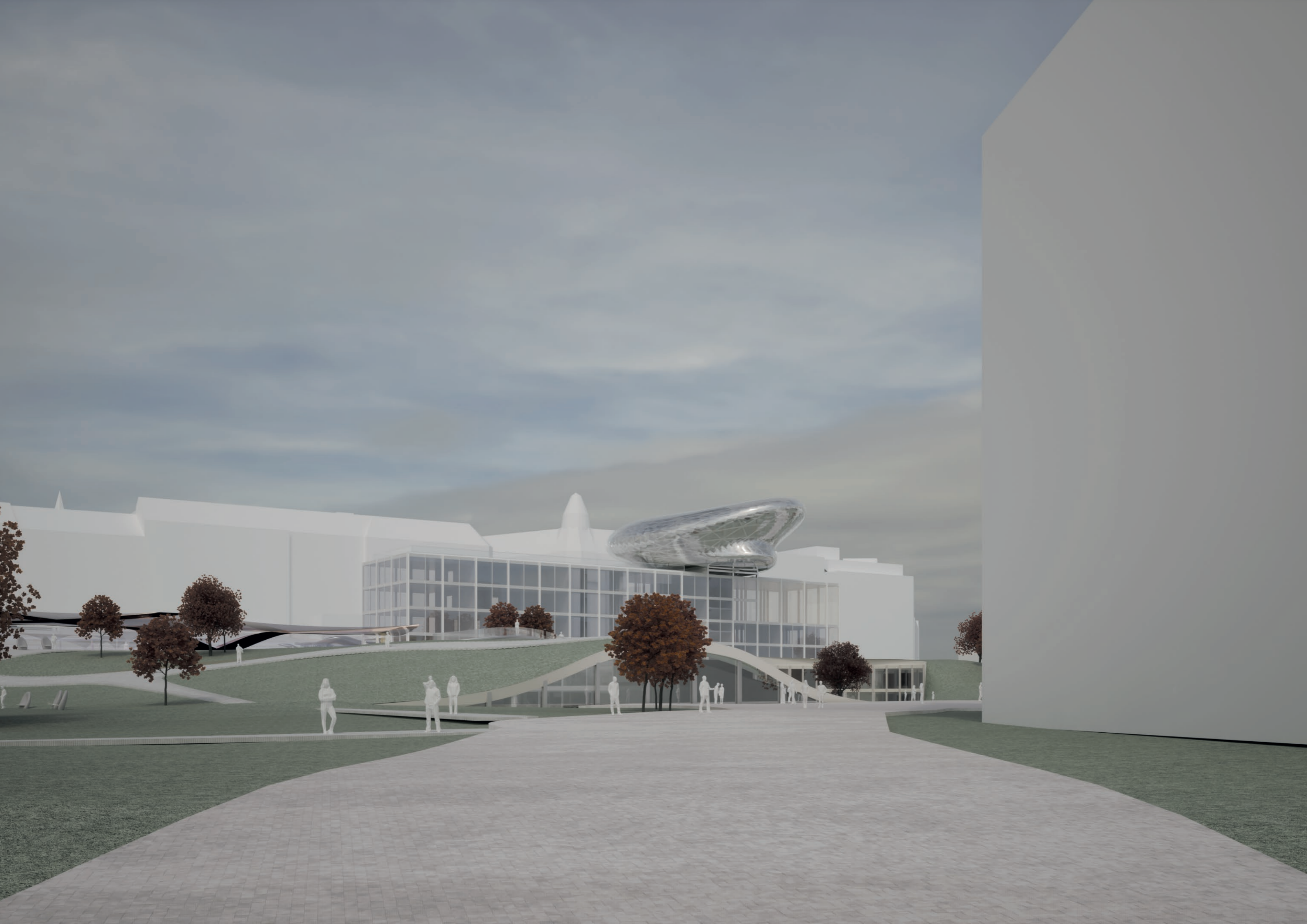
STÁVAJÍCÍ ÚŘAD

Hlavním a jediným částečně reprezentativním pracovištěm je boční část budovy, radnice MMB se vstupem z ulice Dominikánská. Zbylé dvě pracoviště jsou zastrčeny do městských domů, ve kterých zabírají pouze část, tudíž k odboru školství a sportu na Starobrněnské se jde kolem bytů v prvním a druhém patře.



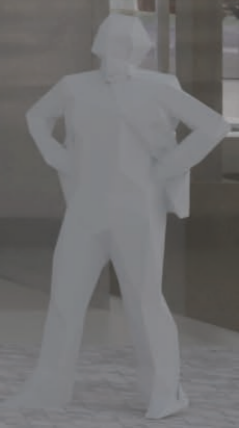
STÁVAJÍCÍ ÚŘAD







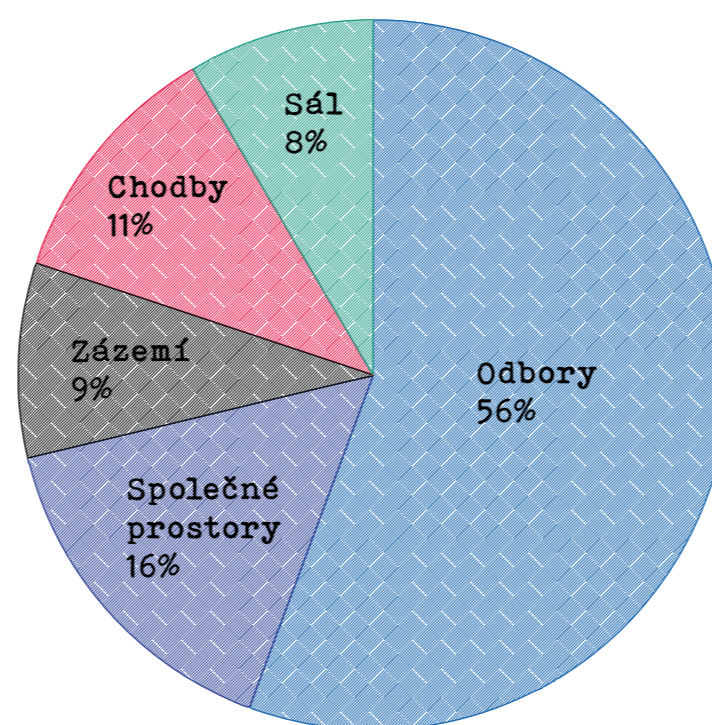
MĚSTSKÁ ČÁST
BRNO-STŘED



POČET ZAMĚSTNANCŮ

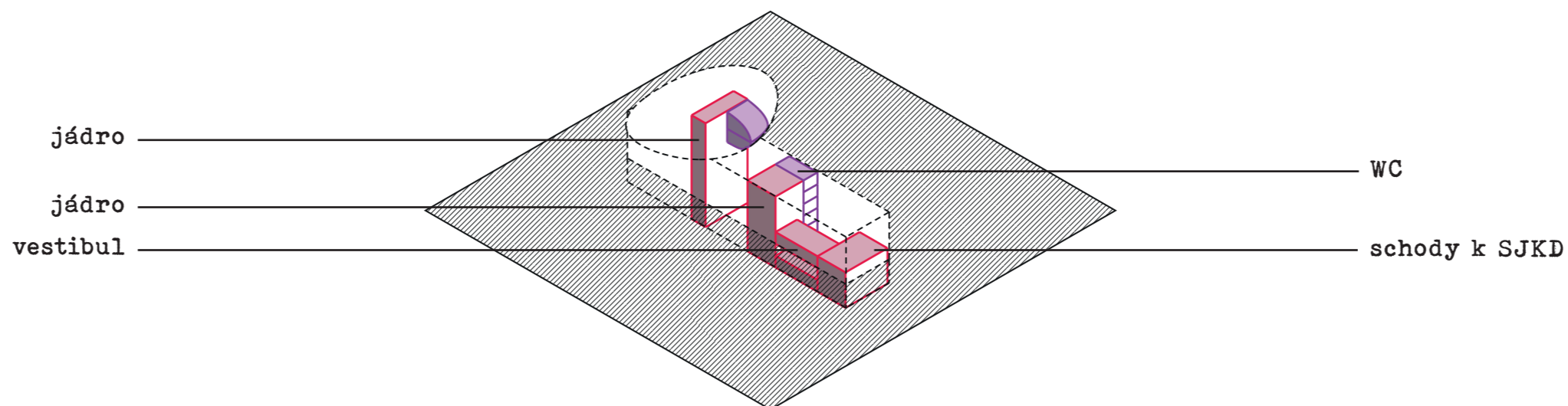
Kancelář starosty	10 pozic
Samospráva	25 pozic
Kancelář tajemníka	29 pozic
Matriční úřad	43 pozic
Odbor bytový	32 pozic
Odbor dopravy	12 pozic
Odbor ekonomický	13 pozic
Odbor informatika	15 pozic
Odbor investiční	35 pozic
Odbor majetku	7 pozic
Odbor obchodu a služeb	5 pozic
Odbor právní a organizační	19 pozic
Odbor školství a sportu	10 pozic
Odbor sociální a zdravotní	45 pozic
Odbor životního prostředí	14 pozic
Celkem	314 zaměstnanců
Kancelářských pozic	293 zaměstnanců

NAVRŽENÉ DIMENZE

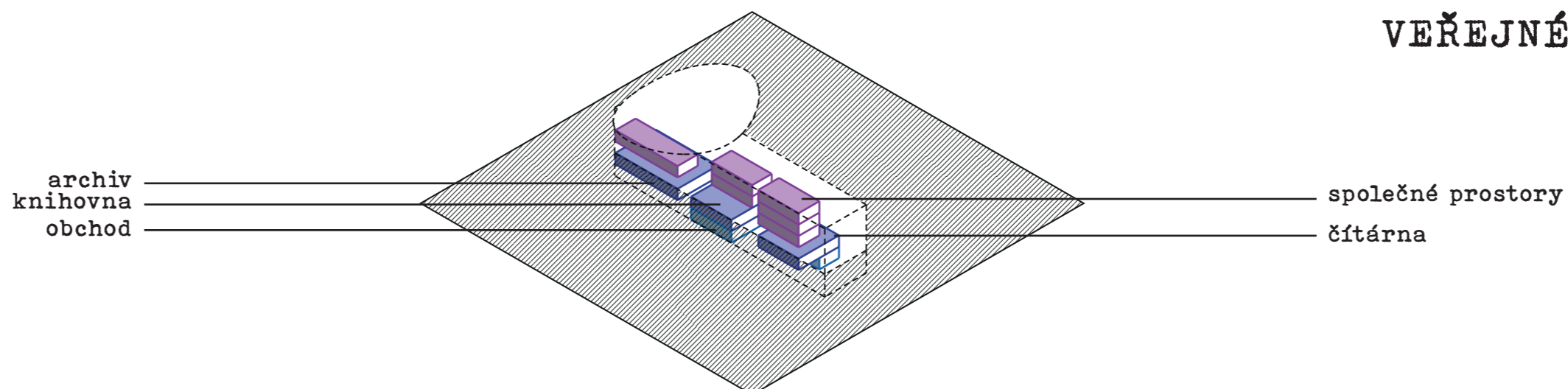


Čistá podlažní plocha: 4 120 m²

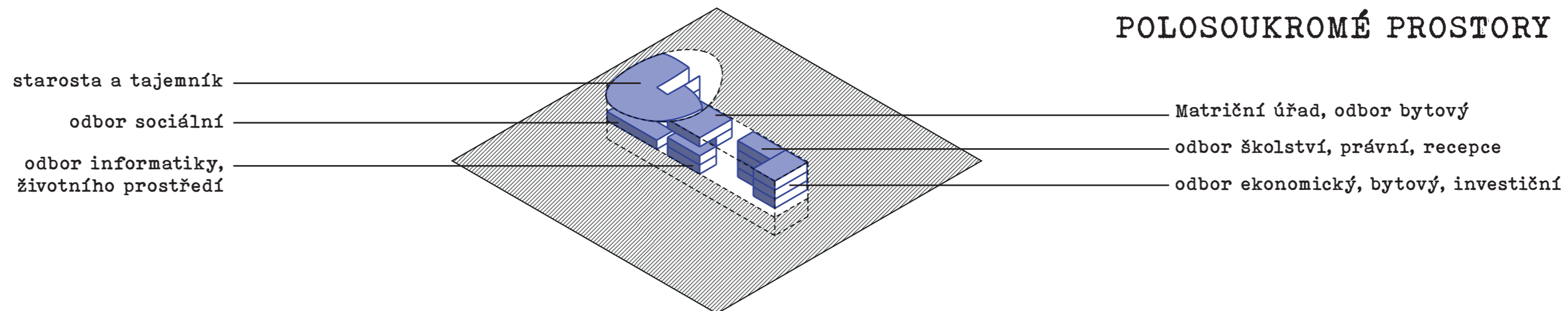
KOMUNIKACE



VEŘEJNÉ PROSTORY

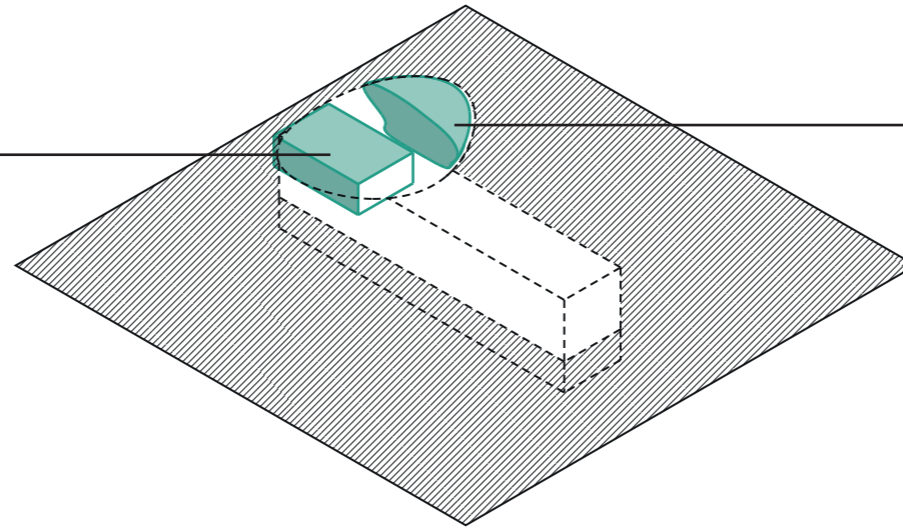


POLOSOUKROMÉ PROSTORY



REPREZENTATIVNÍ PROSTORY

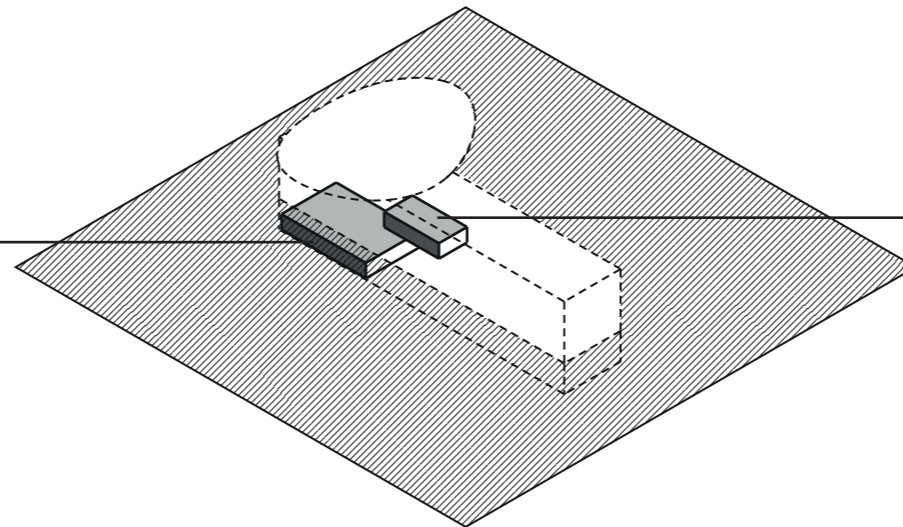
víceúčelový sál



jednací místnost zastupitelstva

TECHNICKÉ PROSTORY

technická místnost

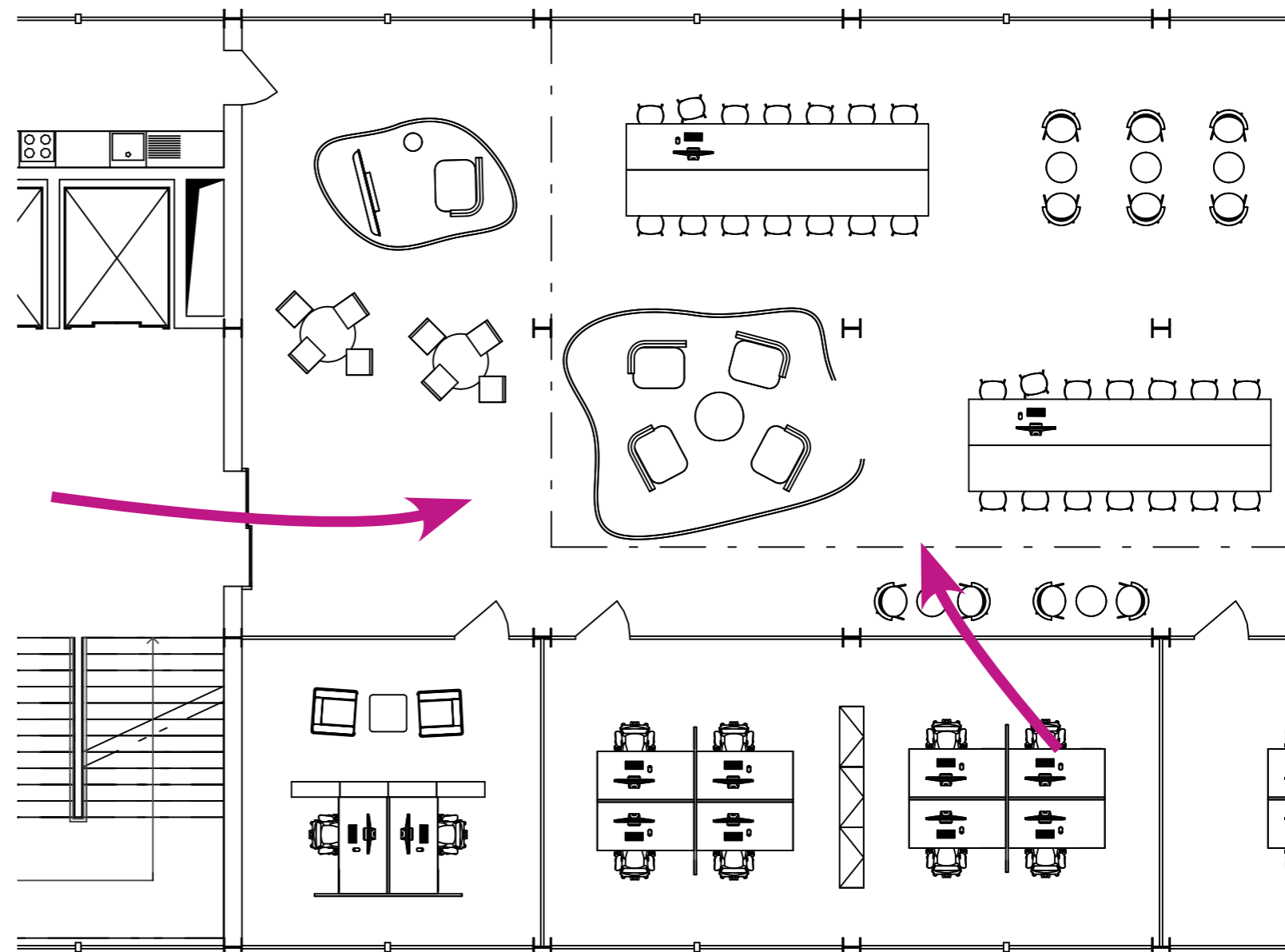
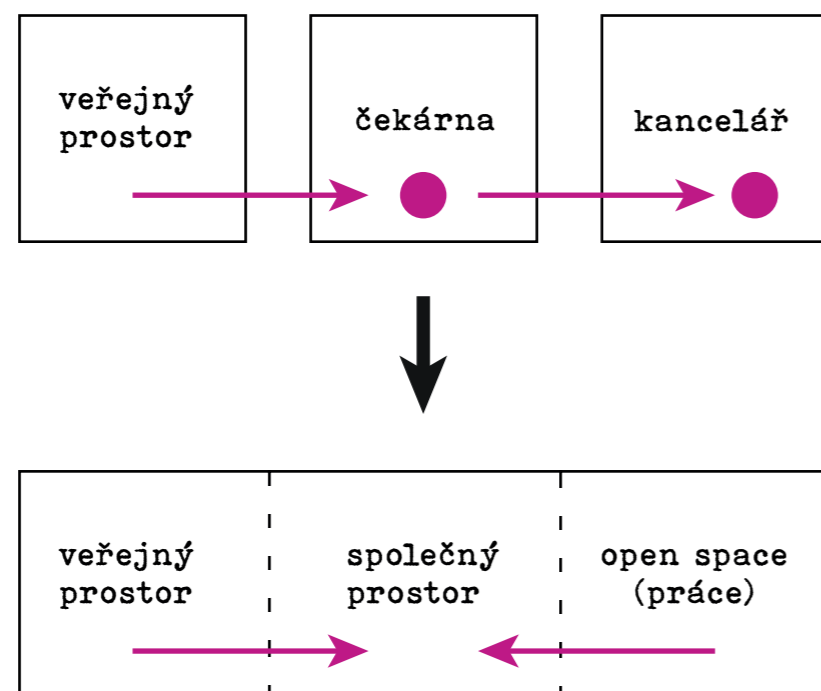


sklad sálu

BUDOUCNOST ÚŘEDNÍ PRÁCE

Ne za dlouho nastane čas, kdy mechanickou úřední práci hravě zvládne umělá inteligence. Na člověku pak zůstane to, co umí nejlépe a v čem je počítačem nenahraditelný: komunikace, řešení problémů a pochopení.

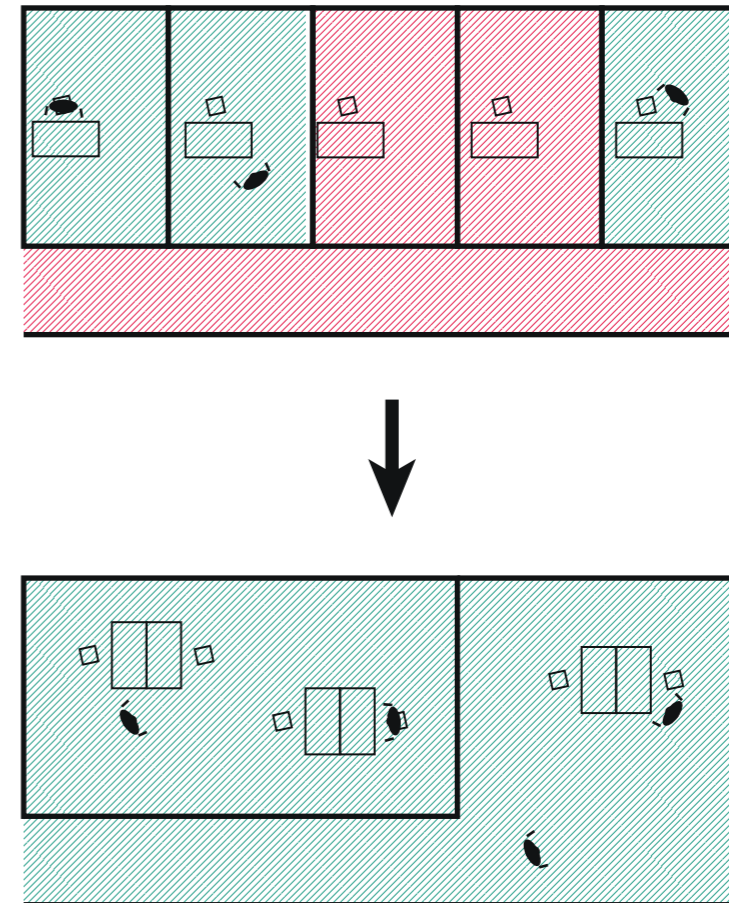
Práce úředníků bude tvořena převážně komunikací s klienty a k tomu je pozměněno i typologické řešení. Předlohou nám můžou být korporáty nebo banky, kde je tento koncept klíčový již dnes. Prostory nejsou tak striktně odděleny, jak můžeme být z úřadu zvyklí a setkávání s úředníkem probíhá na neutrální půdě. Rozhovory a jednání jsou tak povýšeny z módy 'dítě zvané do ředitelny' na plnohodnotné schůzky, jakými jsou jednání ve velkých firmách.

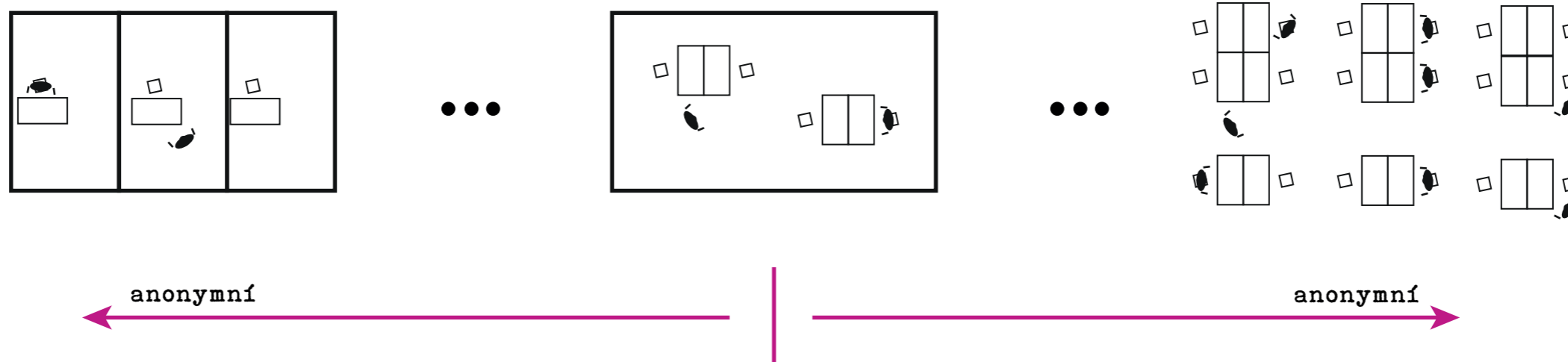


HOMEOFFICE

Práce z domu nebo na dálku bude do budoucna čím dál větším lákadlem, obzvláště uvážíme-li úbytek pracovní zátěže způsobený příchodem nových technologií a rutinnímu zavedení automatizace do většiny procesů.

V takovém případě zůstávají kanceláře prázdné a velké kancelářské budovy se stávají městem duchů. Výhodným řešením jsou polootevřené pracovní prostory, umožňující práci po skupinách. Ty zůstávají živým místem i přesto, že je opustí polovina zaměstnanců.





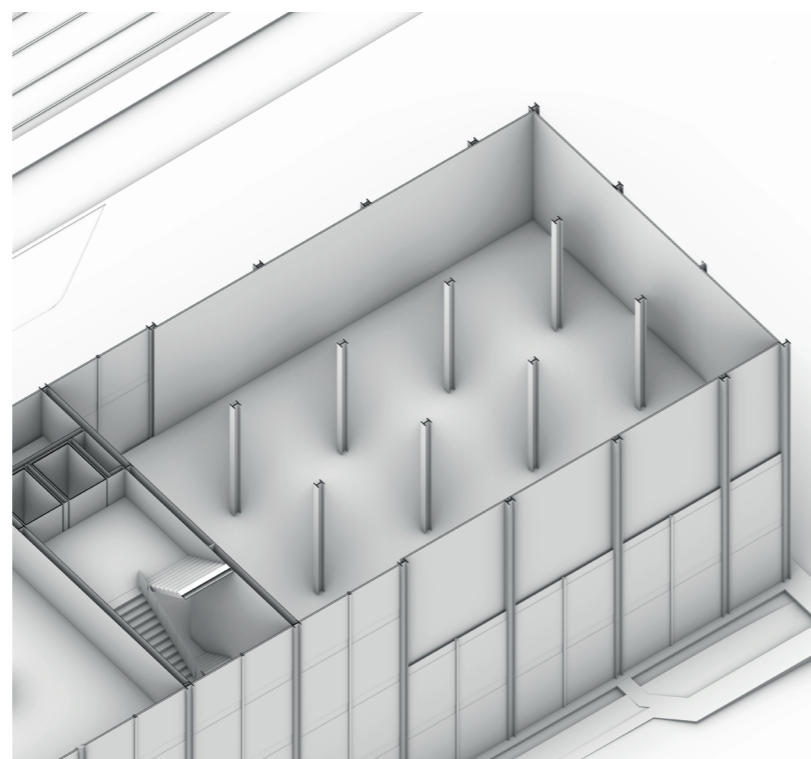
PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Vhodné pracovní prostředí zvyšuje produktivitu zaměstnanců a utváří mentální pohodu uživatelů stavby. V zaměstnání trávíme velkou část našeho

života a práce pro nás musí být přívětivým místem. Aspekt socializace z ní tudíž není možné vyloučit.

Práce v menších pracovních skupinách nabízí největší míru interakce s kolegy a na rozdíl od

oddělených kanceláří nebo rozsáhlých openspasů nabádá zaměstnance ke komunikaci a spolupráci.

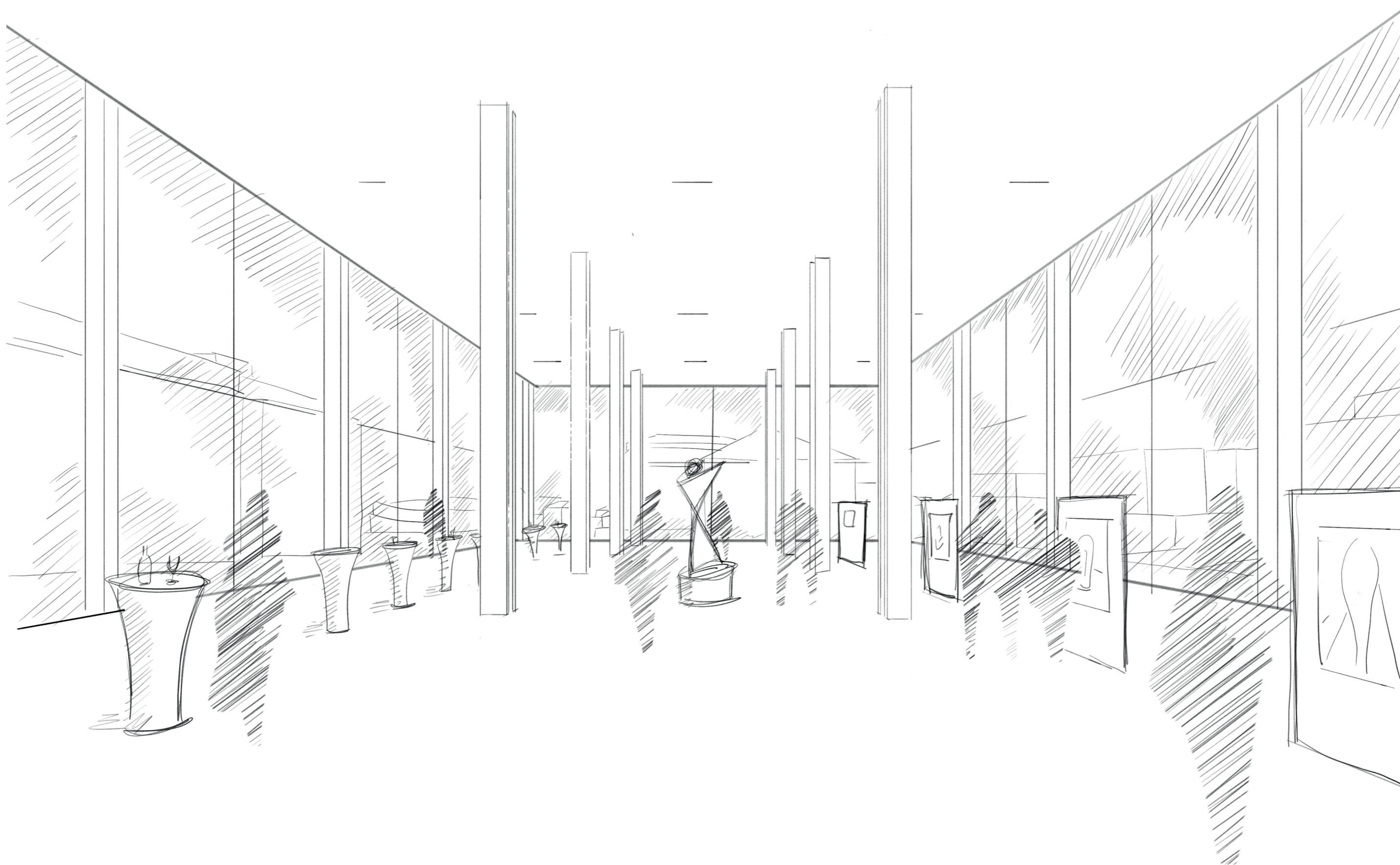


SÁL

Navržený multifunkční sál slouží k reprezentačním účelům města. Záměrem je přiblížení městské politiky jeho občanům skrze prezentace a výstavy projektů. Díky honosnému sálu přímo v budově úřadu se může město samo důstojně reprezentovat.

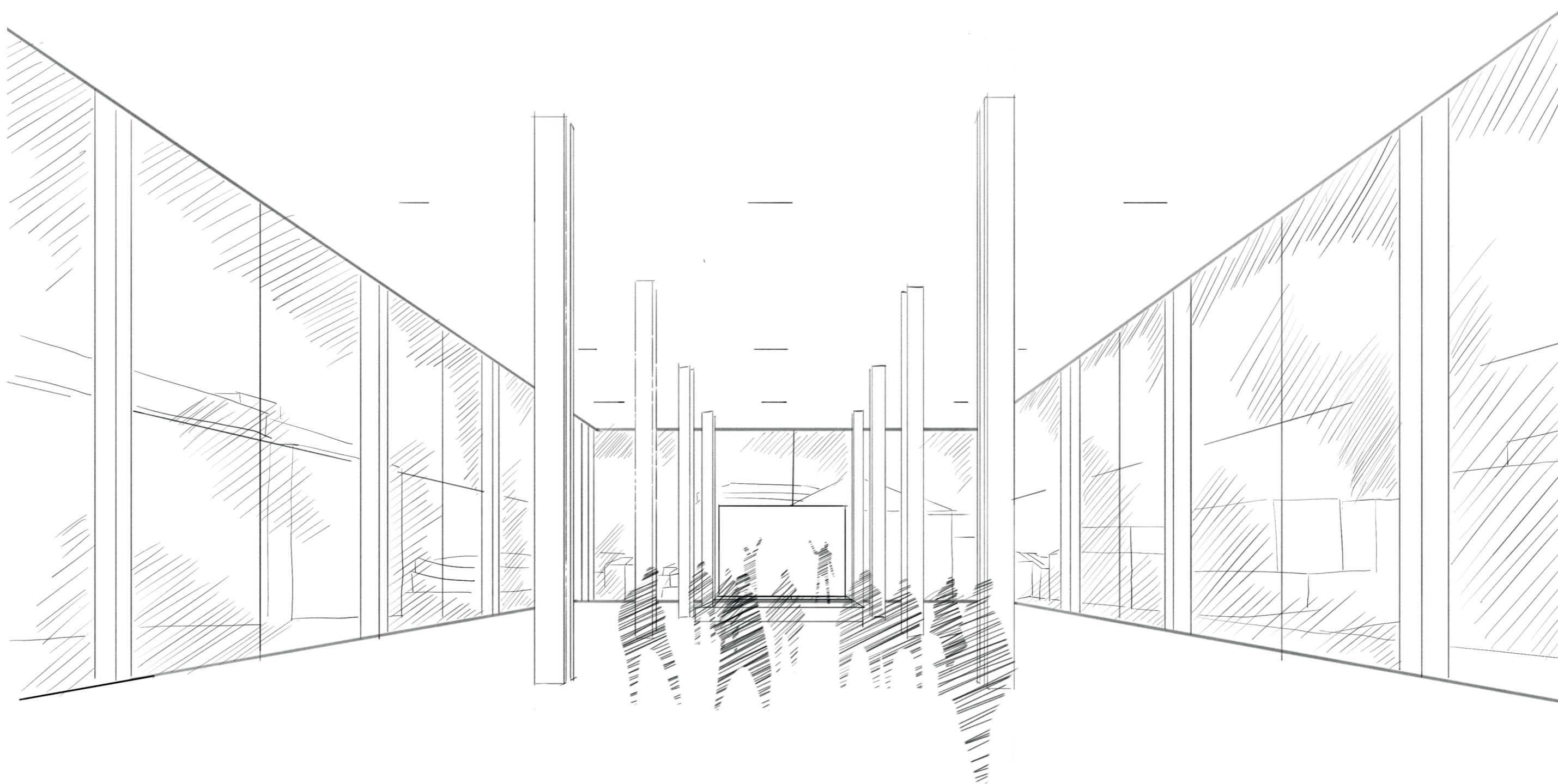
VYUŽITÍ SÁLU

Výstavní prostory



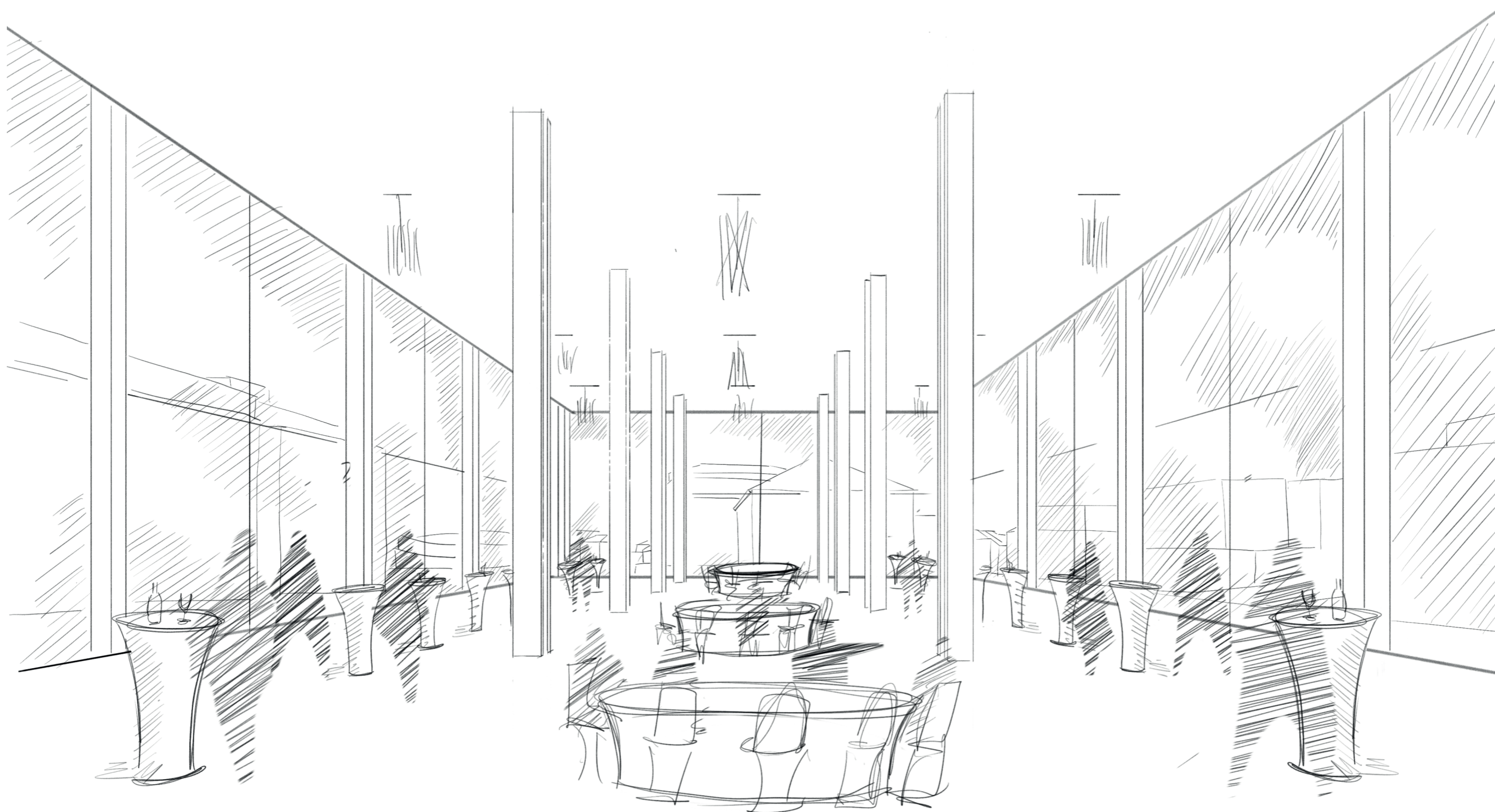
VYUŽITÍ SÁLU

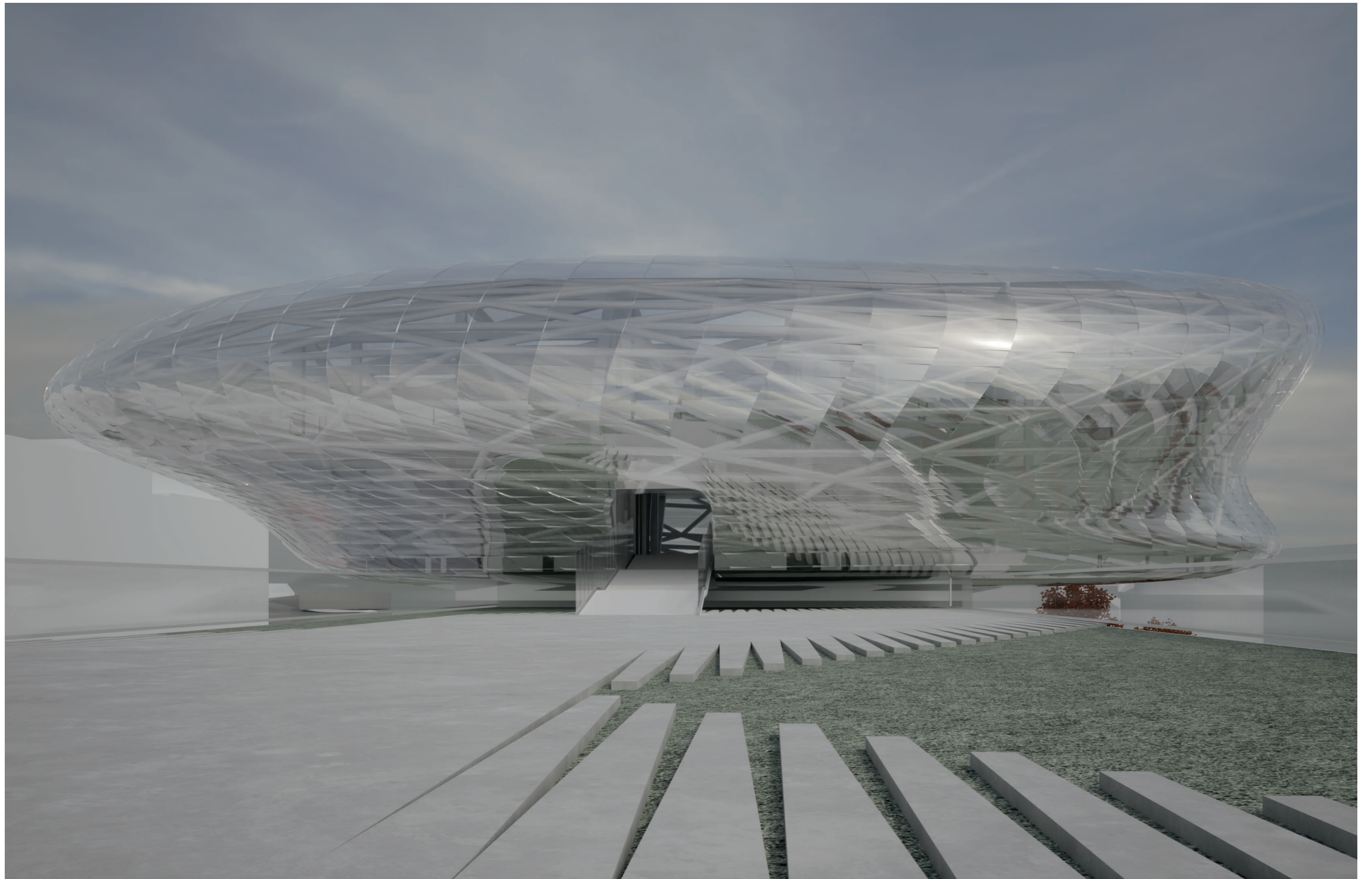
Přednášky a audity



VYUŽITÍ SÁLU

Večerní akce

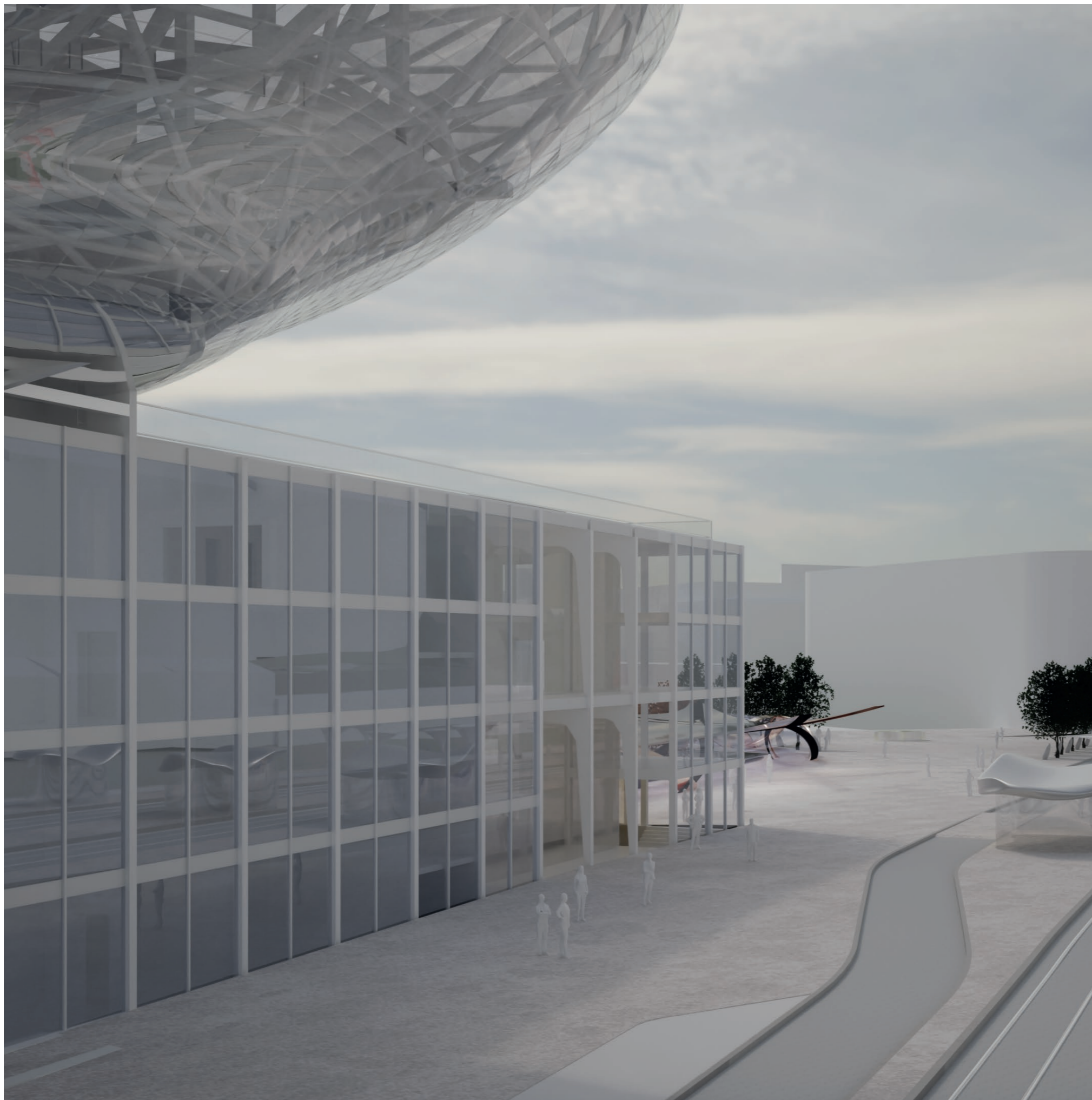




ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

"Form follows function"

- Luis Sullivan



FASÁDA

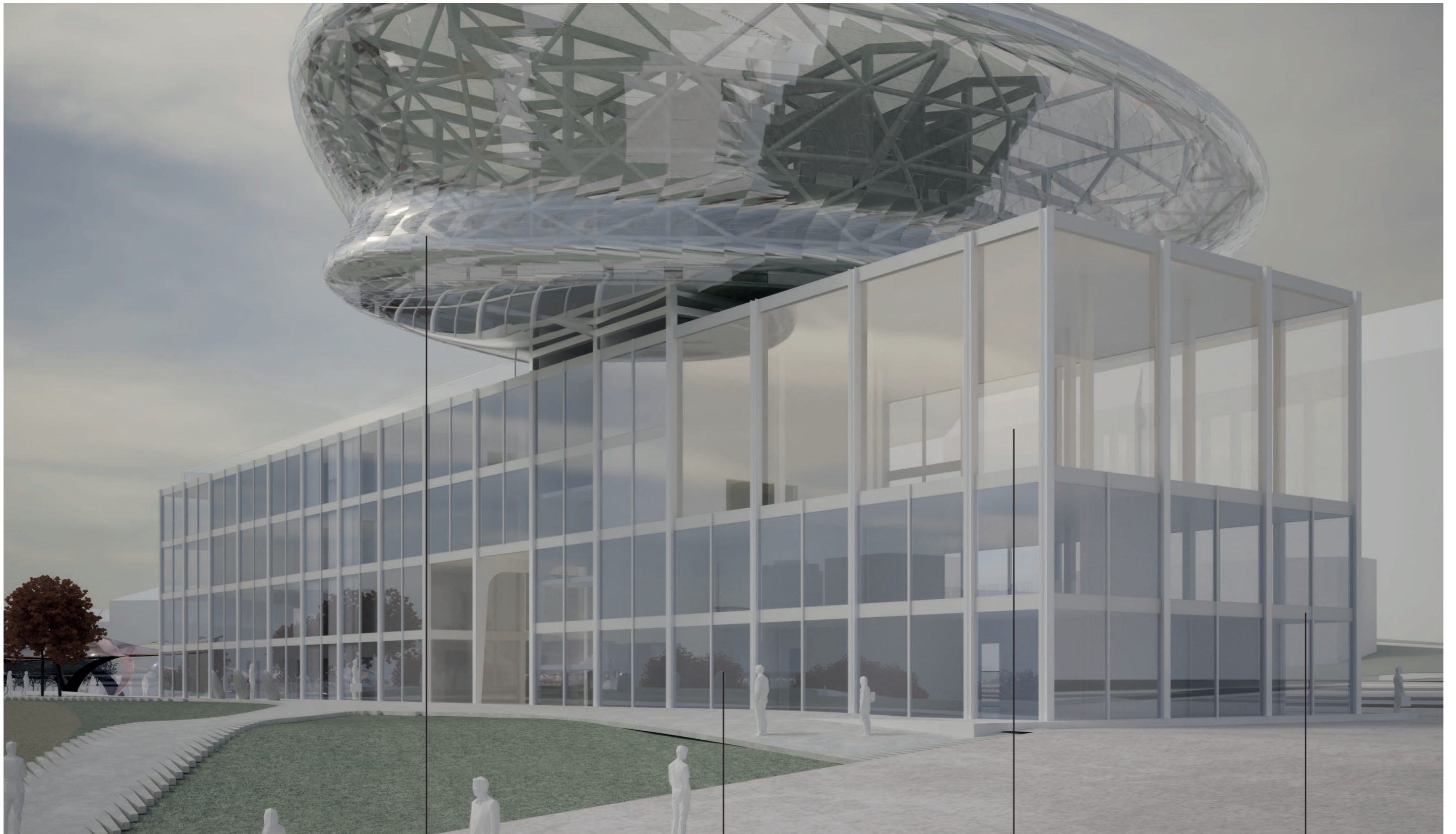
Vnitřní uspořádání je akcentováno na fasádě ustoupením vnějšího pláště v částech s převýšenými prostory. Tyto ustoupení jsou doplněny sklem s lehkou příměsí mědi zapříčiňující nažloutlé odlesky, které je odlišují od zbytku fasády.

Celá fasáda je striktně členěna podle konstrukčního systému, který navenek prezentuje. Původní ocelové sloupy H-profilu jsou odhaleny a tvoří základní rastr členění obvodového pláště. Mezi původní sloupy jsou umístěny tenké rámy zasklení. Sklo celé fasády má mírný modrý odlesk, který je v průhledném stavu téměř neznatelný.

Nadstavba připomíná mrak levitující nad celou scénou. Její fasáda je pokryta více než dvěma tisíci obdélníky, které se progresivně zvětšují a zmenšují v návaznosti na topologii složitého tvaru. Skla jsou upnuta bezrámově a jejich lom světla je v průhledném stavu jen velmi mírně zrcadlový a při zatemnění vytváří naopak téměř dokonalou zrcadlovou plochu.

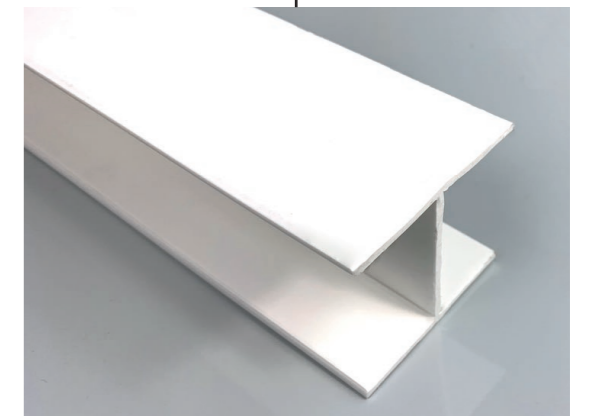
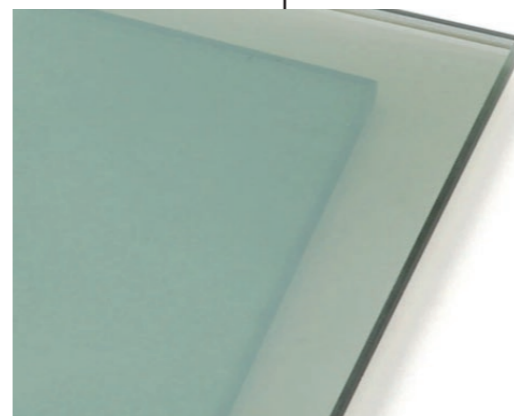
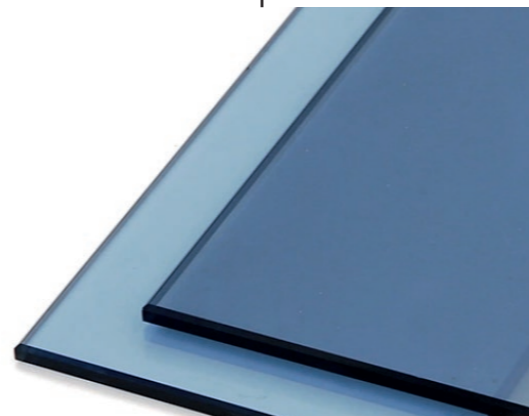
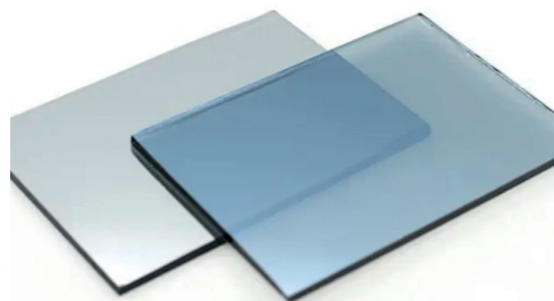
“What’s your favorite material? Light..”

- Steven Holl



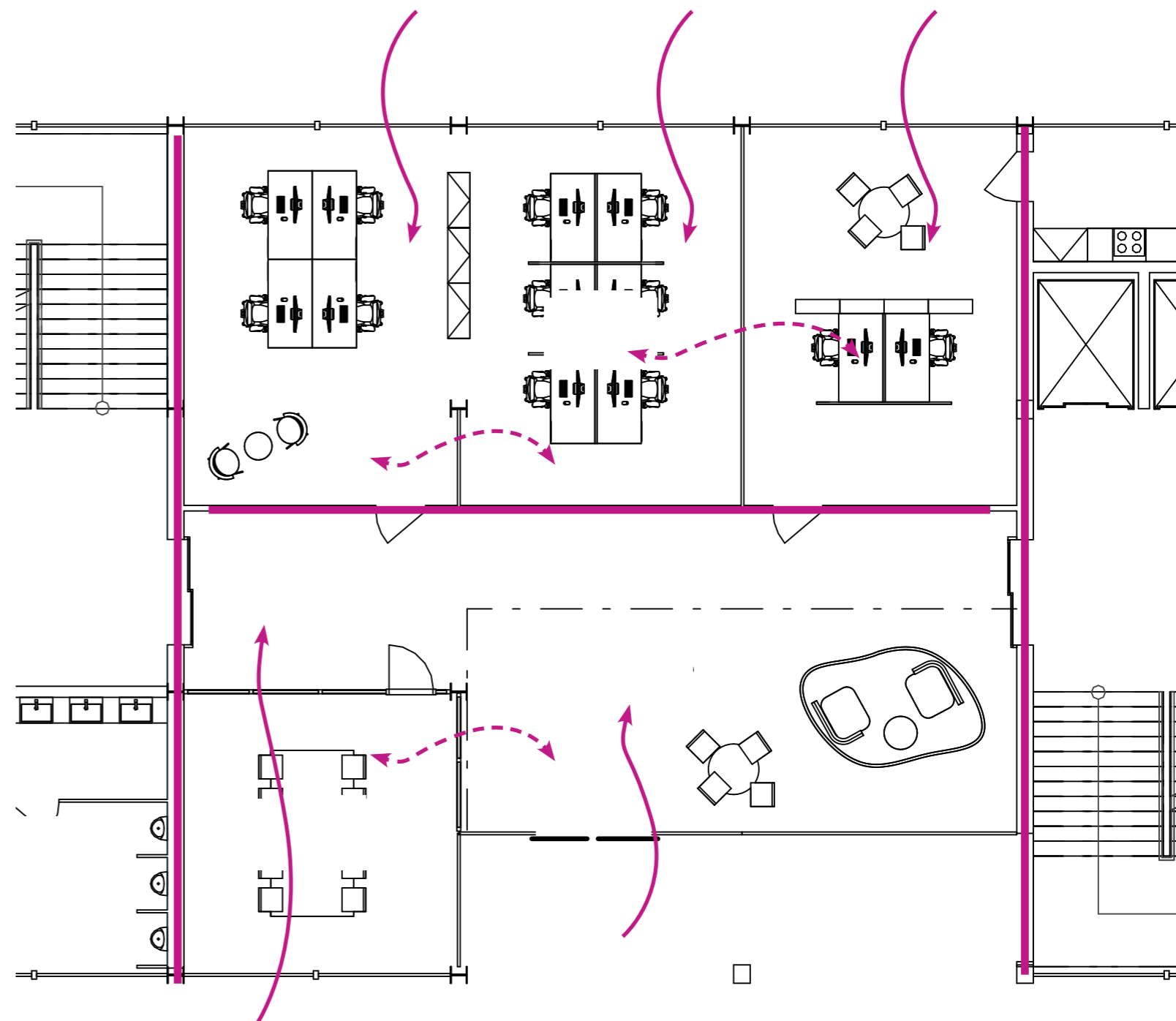
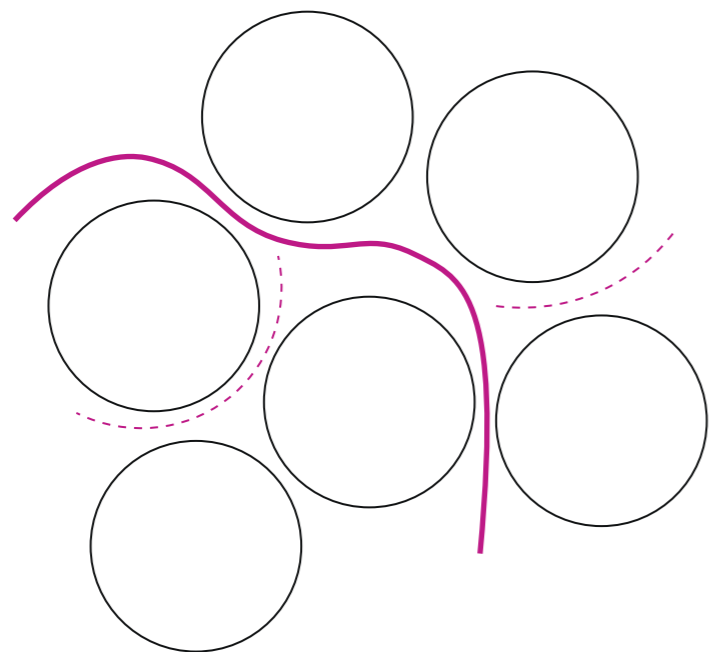
MATERIÁLY

Sklo přináší světlo a nebo ne? Hra se světlem a transparentností je stěžejním prvkem návrhu. Proto je v projektu využito elektrochromatické sklo s různým odstínem zbarvení.



PRŮSVIT A SVĚTLO

V interiéru je použita kombinace průhledných, průsvitných a plných výplní, naznačující sdružení či oddělení jednotlivých prostorů. Místnosti jsou koncentrovány do skupin jenž jsou od sebe striktně odděleny. V rámci skupin jsou pak místnosti ohraničeny průsvitným nebo průhledným zasklením.



ARCHITEKTONICKÝ DETAIL

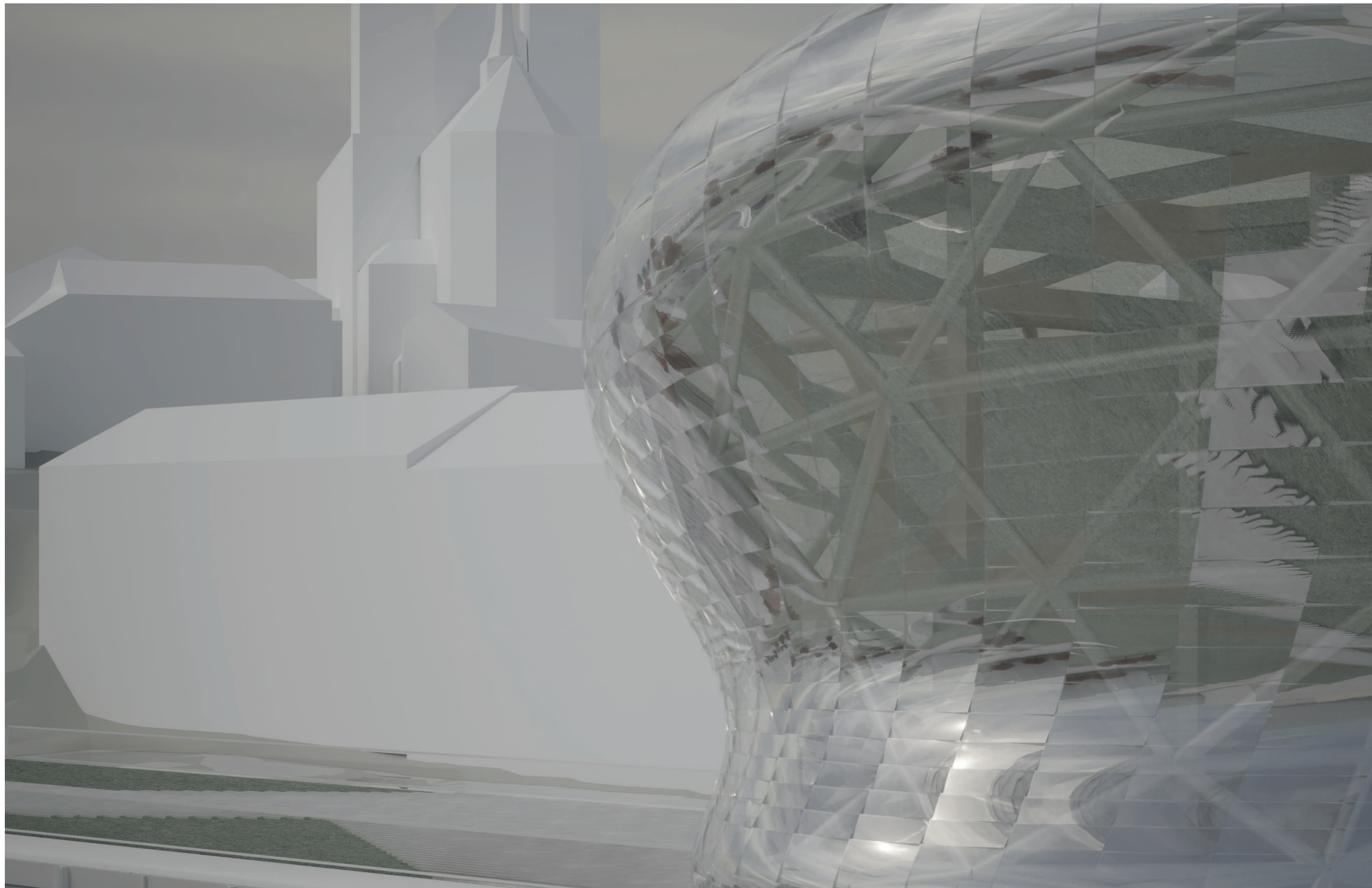
Konceptem návrhu je odhalení hodnoty původní budovy - ocelové konstrukce. Sloupy jsou přiznané do exteriéru a tvoří nosný prvek i pro nový obvodový plášť. Zakrytí stropních desek je z kovových profilů. Všechny příčle obvodového pláště jsou natřeny na bílo.



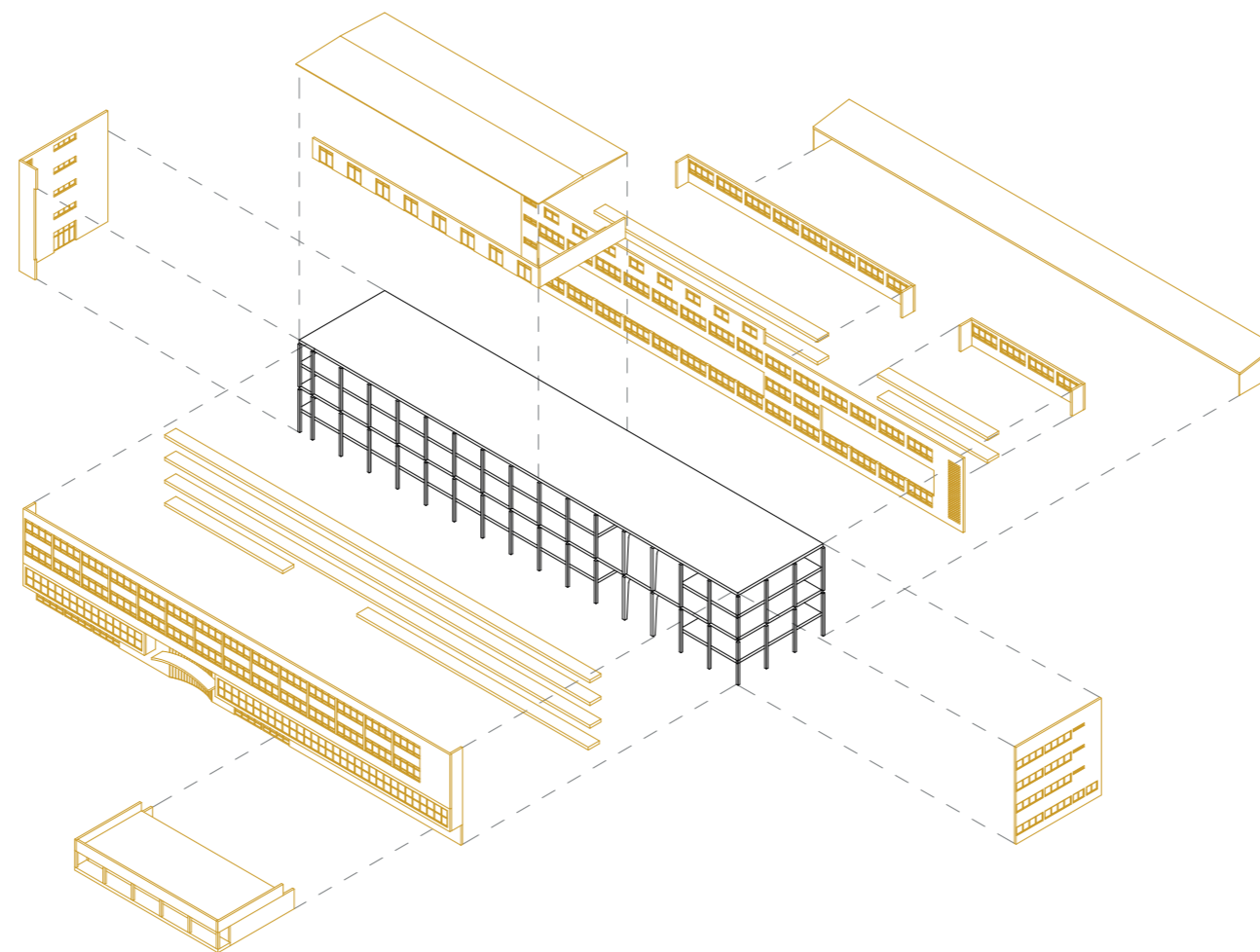
PŘEVÝŠENÉ PROSTORY

Převýšené prostory jsou v návrhu využívány jako místa sdružování, z kterých následně vybíhají jednotlivé skupiny místností. Skrze obrovské prosvětlené galerie lze pozorovat dění na jiných úrovních. Prostor tak získává úplně novou perspektivu.





TECHNICKÉ ŘEŠENÍ



DEMOLOVANÉ KONSTRUKCE

Z původní stavby je vše odstraněno, ponechaná je jen nosná konstrukce a podlahové desky. Odstraňují se také vertikální komunikace s výtahy a prostupy po taky přístavby a arkýře po obou stranách budovy, včetně obvodového pláště a zasklení. Odstraněny jsou také vertikální komunikace s výtahy a prostupy po nich jsou doplněny montovanou konstrukcí.

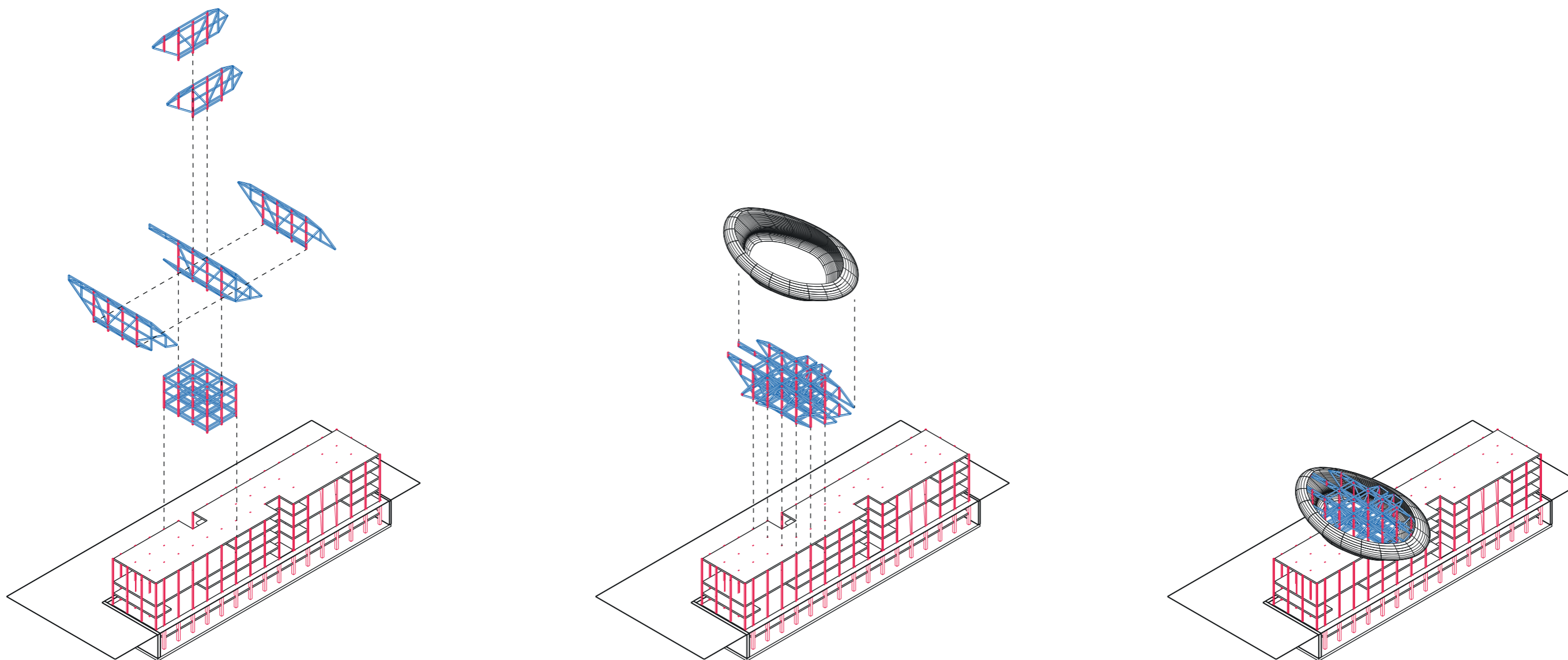


SCHÉMA KONSTRUKČNÍHO ŘEŠENÍ

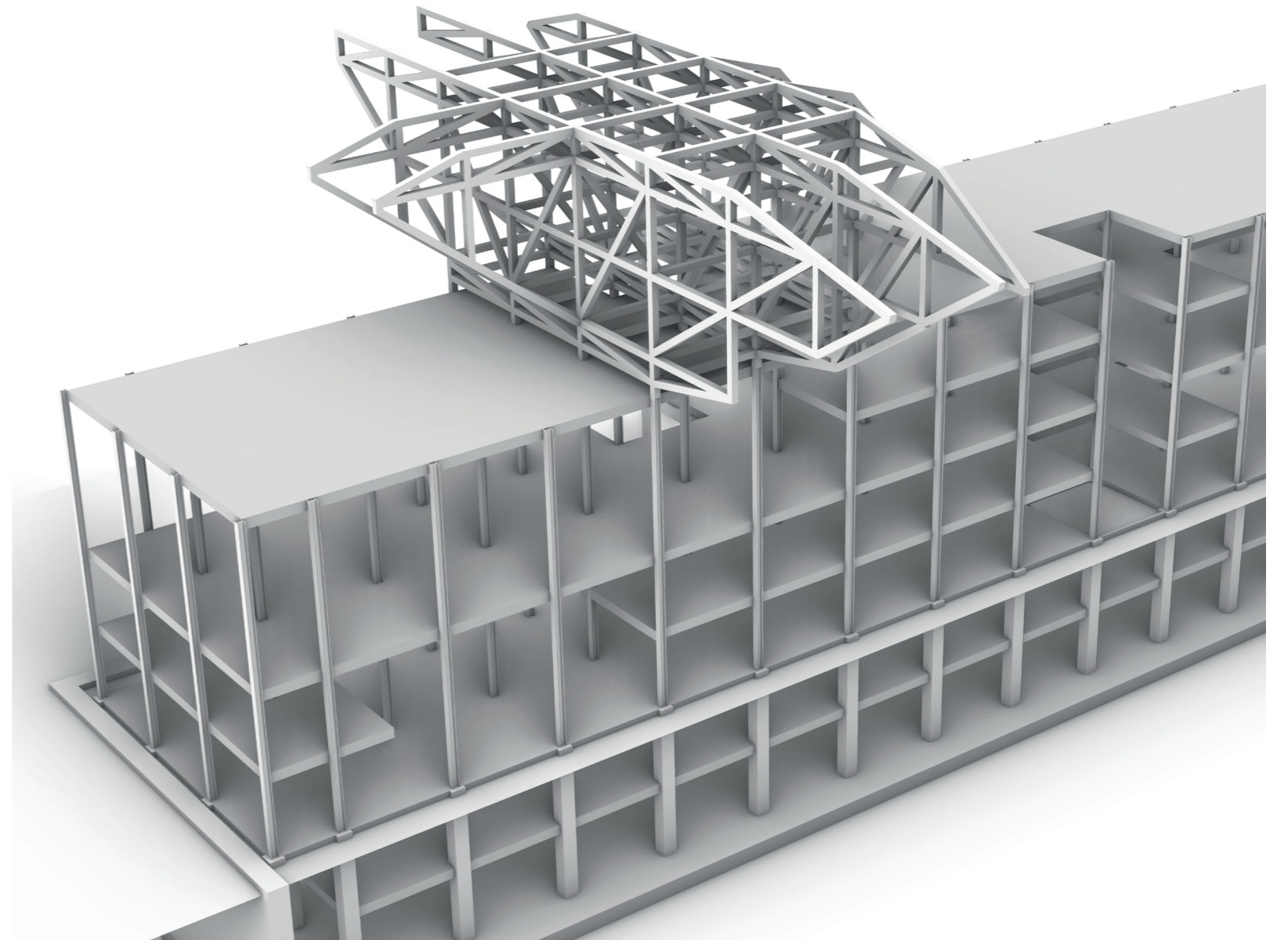
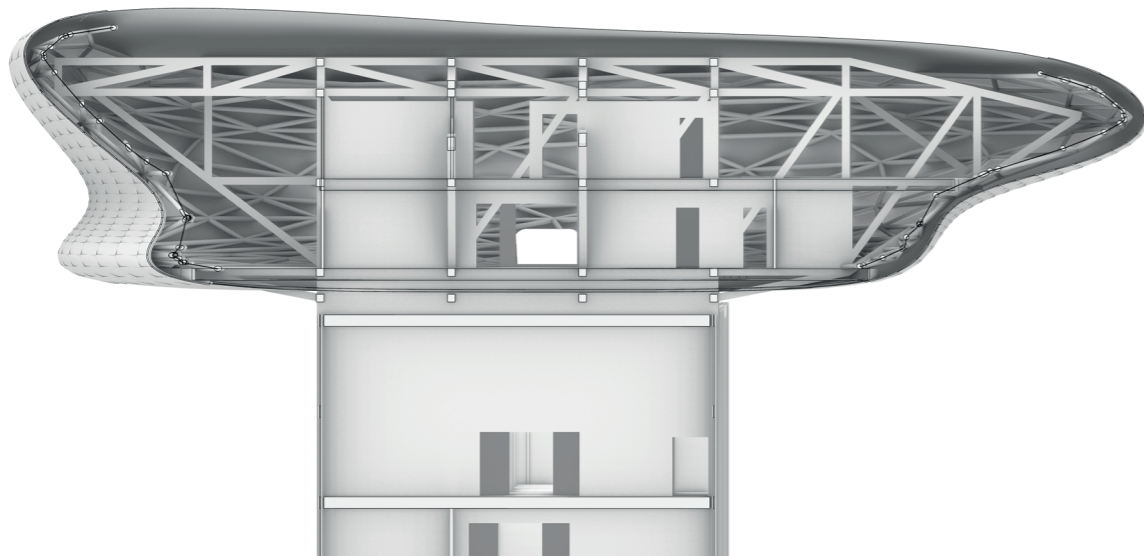
Konstrukce nadstavby je navržena jako ocelová příhradovina. Celou nadstavbu vynáší na sebe kolmé dvoupatrové nosníky. V podélném směru tři delší a na ně kolmé dva kratší. Ve středové části

jsou nosníky propojeny do ztužujícího boxu. Ten navazuje na modul stávajících ocelových sloupů a je propojen devíti z nich. Kolmým uspořádáním nosníku je zajištěna prostorová tuhost a díky tomu jsou

do původní konstrukce přenášeny pouze vertikální síly.

Nosníky jsou navrženy v souladu s interiérem a naopak. Vnitřní pole příhradových nosníků odpovídají modulu a patrovitosti. Horní a spodní hrana nosníků je tvořena řadami polí pod střechou a pod podlahou nadstavby.

Plášť stavby je vynesena samostatnou prostorovou sítí nosníků uchycenou na hlavní konstrukční systém. Z ní jsou pak vyneseny obě vrstvy obvodového pláště.



NAKLÁDÁNÍ S DEŠŤOVOU VODOU

Základem koncepce je spolupráce celého území, na rozdíl od běžného řešení každé stavby samostatně.

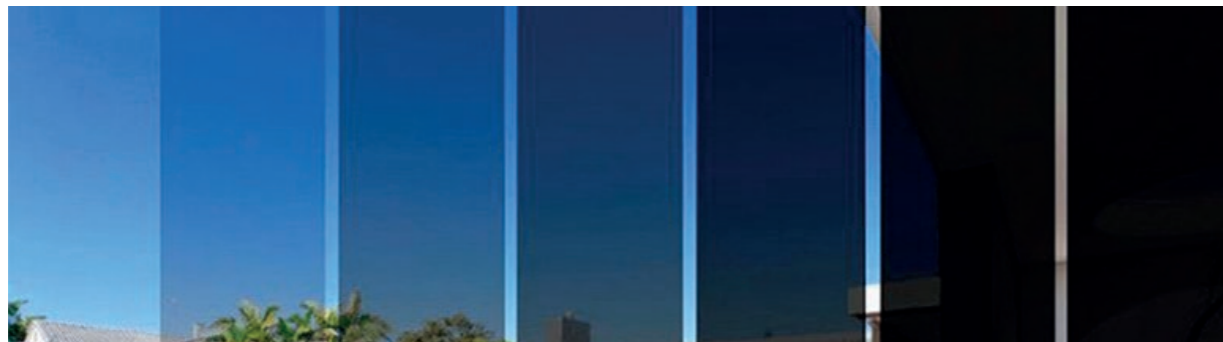
Dešťová voda je zachytávána na všech střechách a dlážděných plochách v území. Střechy jsou navrženy tak, aby bylo zachytávání co možná nejjednodušší a u každého svodu je umístěno zařízení pro zachytávání hrubých nečistot. Následně je dešťová voda vedena samospádým areálovým rozvodem do filtračního zařízení, kde je zbavena nečistot a poté je puštěna do požární nádrže. Ta je udržována neustále plná a připravená. Z jejího přepadu je pak napájeno jezírko v parku, které funguje k retenci a odparu. Pro případ nadměrného množství strážek je přilehlý terén modelován tak, aby jezírko expandovalo předem připraveným směrem, kde je voda vsakována, dokud hladina opět neklesne.

V části parku je dešťová voda vsakována přímo na místě. Vedle pěších cest jsou poté vytvořeny skryté vsakovací průlehy.

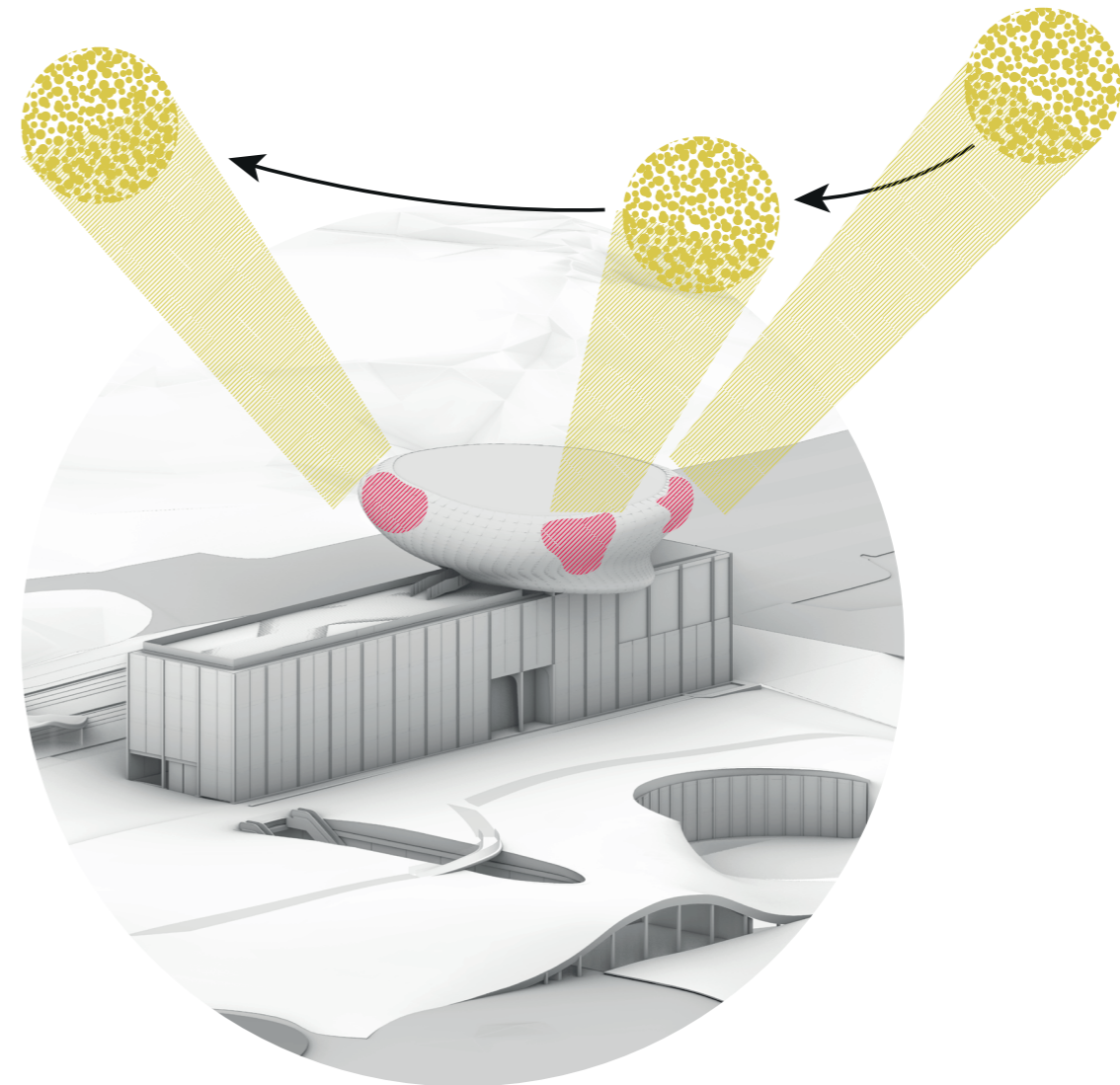
ELEKTROCHROMATICKÉ ŘÍZENÍ

Vnější obálka obvodového pláště je tvořena elektrochromatickým sklem, které umožňuje variabilní zatmovování v návaznosti na pozici slunce, počasí, vnitřní a vnější teplotu. Nadstavba je otočena oblou částí na jih a díky tomu je zatmavováním kopírovat pohyb slunce a tím maximalizovat efektivitu řízení vnitřního prostředí budovy. Zatmavení skel funguje v návaznosti s provětrávanou mezerou. Můžeme tak dosáhnout tepelných zisků v zimním období a pasivního chlazení v letních měsících.

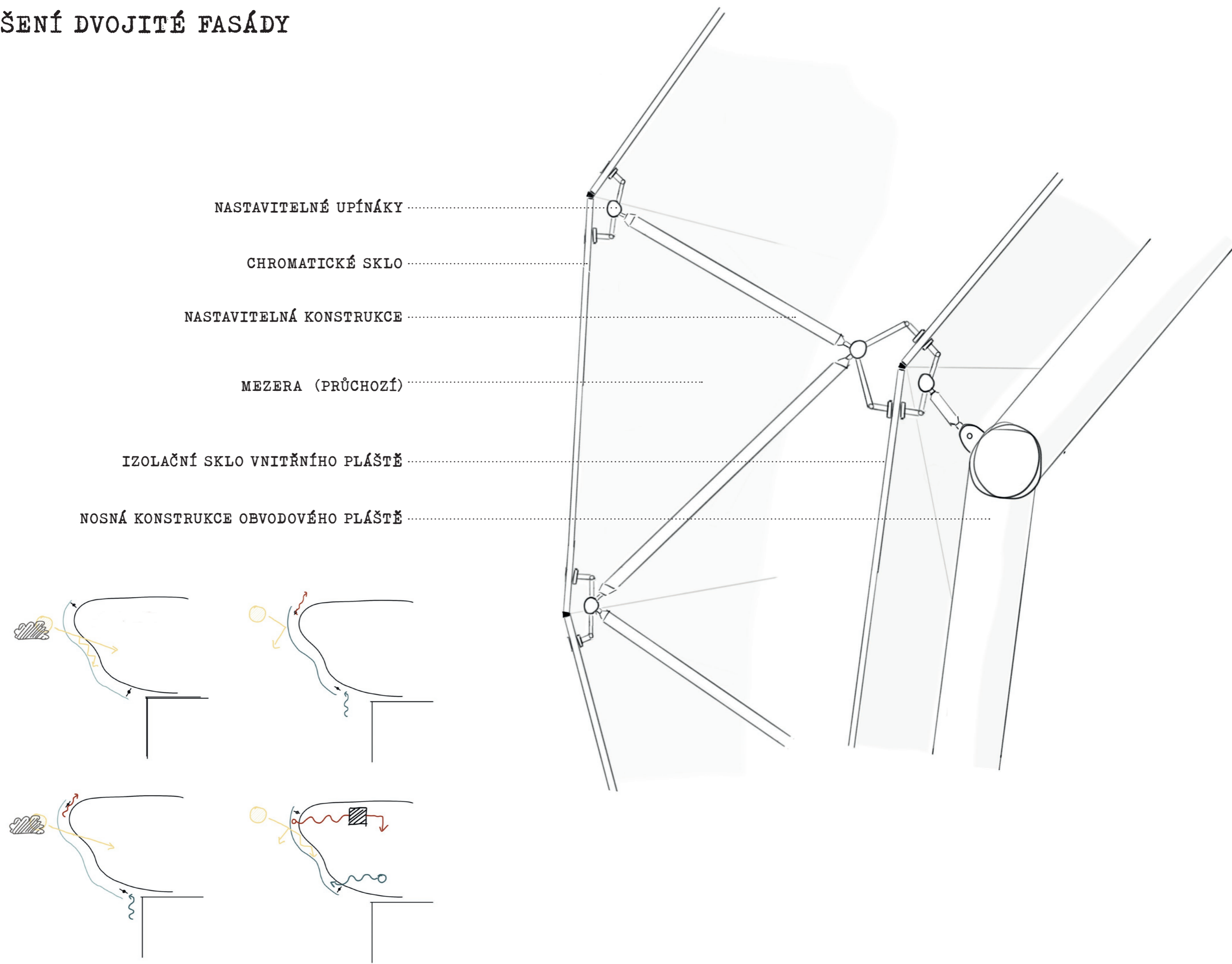
S řízením nám pomůže umělá inteligence vyhodnocující kontinuální přísun dat z množství senzorů umístěných uvnitř i vně budovy a předpovědi počasí. Systém se tak bude schopen naučit předvídat a upravovat zastínění tak efektivně a přesně, jak by nešlo dosáhnout manuálním ovládním.



Obr. č. 8 (Smartglass, 2023)

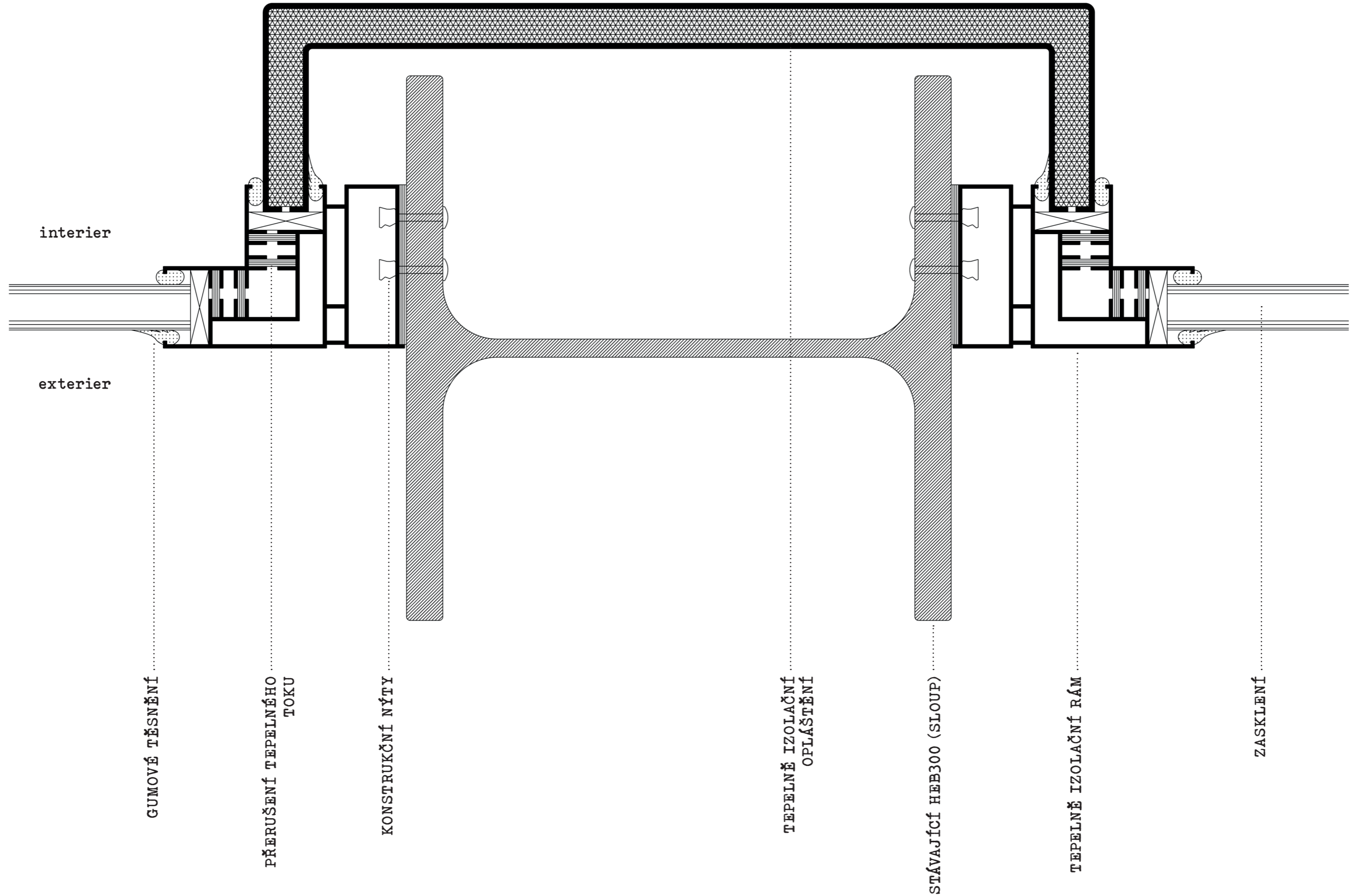


ŘEŠENÍ DVOJITÉ FASÁDY



DETAIL OBVODOVÉHO PLÁŠTĚ

měřítko 1:2

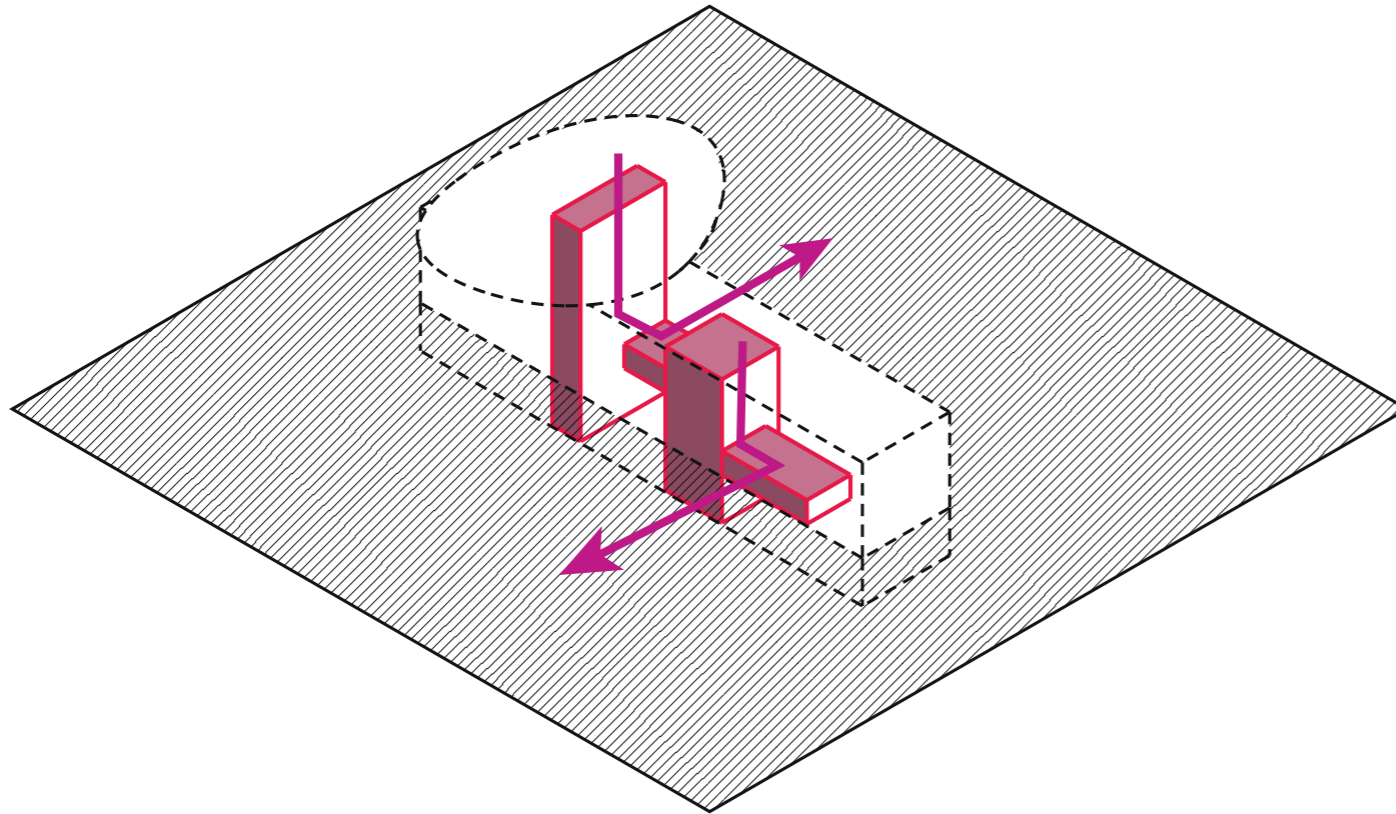


POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Standard bezpečnosti v budově musí odpovídat budoucím standardům na ochranu. Ty se budou zpřísnovat a myslet na bezpečnost lidí nejen v případě požáru, ale také při výjimečných událostech, jako jsou teroristické útoky, živelné katastrofy a tak dále.

Budova má navrženy dvě vertikální komunikace řešené jako chráněné únikové cesty. Vertikální komunikace jsou přirozeně i uměle větrané s automatickým řízením a evakuačními výtahy. Ze středové části budovy lze dosáhnout obou komunikací. Oddělující požární stěny jsou betonové a ztužující. Východy na otevřený prostor vedou před a za budovu. V prvním patře je možné řídit únik v závislosti na okolnostech do obou nebo pouze do jednoho výchoďu.

Celá budova je vybavena automatickým hasicím systémem, rozvody a napojení hasicí techniky. Vše je doplněno chytrým řízením a inteligentním značením.



DISKUZE

Otázky nastolené zadáním projektu nebylo lehké zodpovědět a předložené řešení je pouze jedno z milionu možných východisek. Všechna řešení jsou do určité míry správná i špatná zároveň. Cílem našeho architektonického hledání je najít řešení s nejlepším možným poměrem. To nenajdeme na prvním dobrou, každý návrh musí projít mnoha diskuzemi a změnami, které ho posouvají kupředu.

Tento projekt sám prošel nesčítelně konzultací a podstoupil značný vývoj, i přesto není dokonalý. Jsou v něm chyby, nedořešené momenty a kolize. Stejně tak jako v každém projektu ať už se jedná o školní práci nebo stavbu multimiliardové haly. Samozřejmě s větší časovou dotací by projekt mohl jít hlouběji a pokračovat ve zdokonalování, ale to není jeho pointou. Ta se skrývá v přínosu více odpovědí, nežli otázek.

Dobrý projekt se nepozná podle počtu chyb, ale podle předložených funkčních řešení.

ZÁVĚR

„Kde vůle neschází, cesta se nachází.“ – Pán prstenů: Návrat krále

V projektu je uloženo mnoho práce, jež dokazuje možnost vhodného řešení dnes tak opomenuté lokality. Obecně z každého místa a budovy, ať se nachází v sebežalostnějším stavu, můžeme naší pozorností a péčí vytvořit prostředí, na které můžeme být právem hrdí. Stačí se pustit do zpracování otázek, které před námi leží, ale ostatní je odmítají zodpovědět. Nečinnost je věčnou zkázkou všeho a všech, kteří nechávají čas plynout a neběží za ním.

SEZNAM UŽITÝCH FOTOGRAFIÍ A GRAFIKY

Obr. č. 1

CRHONEK, Iloš. Architekt Bohuslav Fuchs: celoživotní dílo. Brno: Petrov, 1995, s. (6). ISBN 80-85247-62-3. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:021ff320-a946-11e3-b74a-5ef3fc9ae867>

Obr. č. 2

Nádražní poštovní úřad, 2023. Online. In: BAM. Brněnský architektonický manuál. Dostupné z: <https://www.bam.brno.cz/objekt/c123-nadrazni-postovni-urad>. (cit. 2023-12-18).

Obr. č. 3

B0148154.jpg: Brno, okres Brno - město, Nádražní ulice č.o. 1, č.p. 418, výpravní budova Hlavního nádraží, v pozadí Nádražní poštovní úřad, 2023. Online. In: NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. Metainformační systém Centrální část. Dostupné z: https://iispp.npu.cz/mis_public/documentPreview.htm?id=1697661. (cit. 2023-12-18).

Obr. č. 4

Neratov, 2020. Online. In: Dnesvyletujeme. Dostupné z: <https://www.dnesvyletujeme.cz/photogallery/neratov-kostel-nanebevzeti-panny-marie/neratov-kostel-nanebevzeti-panny-marie-615760-v1.jpg>. (cit. 2024-05-04).

Obr. č. 5

Mostar, Then And Now, 2017. Online. In: RadioFreeEurope. Dostupné z: https://gdb.rferl.org/965DF46D-74F0-49BC-BBE8-679781E66A8F_w1023_s.jpg. (cit. 2024-05-04).

Obr. č. 6

Birmingham International Maglev, 2001-. Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation. Dostupné z: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Birmingham_International_Maglev.jpg#filelinks. (cit. 2024-05-04).

Obr. č. 7

Linimo, 2018. Online. In: . 16.2.2018. Dostupné z: <https://www.maglev.net/media/articles/03/3.%20linimo%20maglev%20-%20photo%20by%20hans%20johnson.jpg>. (cit. 2024-05-04).

Obr. č. 8

Smartglass, 2023. Online. In: Dakenchem. 2024. Dostupné z: <https://www.dakenchem.com/switchable-privacy-glass/>. (cit. 2024-05-04).

SEZNAM TEXTOVÝCH ZDROJŮ A LITERATURY

LITERATURA

Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží, 2009. (Brno): Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně. ISBN 978-80-86752-76-1.

ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA MĚSTA BRNA, 1969. Brno, významné centrum československého průmyslu : (Sborník. Brno: Nár. výbor města Brna.

BORKOVÁ, Xena a ŠOBROVÁ, Ivana, 1991. Zachování a nové funkční využití průmyslového dědictví. Školní práce. Brno: FA VUT.

CRHONEK, Iloš. Architekt Bohuslav Fuchs: celoživotní dílo. Brno: Petrov, 1995, s. (6). ISBN 80-85247-62-3. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:021ff320-a946-11e3-b74a-5ef3fc9ae867>

HIBI, O. a SAITO, K., 2006. Summary of automatic operation of Linimo and achievement in opening year: Aichi Rapid Transit Co., Nagakute, Japan. Tištěné. 1.

INTERNETOVÉ ZDROJE

Kancelář architekta města Brna, 2023. Online. Dostupné z: <https://kambrno.cz/>. (cit. 2023-12-18).

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2023. Zakázky Správy železnic. Online. Dostupné z: <https://zakazky.spravazeleznic.cz/>. (cit. 2023-12-13).

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, 2023. EURO POINT BRNO. Online. Dostupné z: <https://europointbrno.cz/>. (cit. 2023-12-07).

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, 2023. Portál ÚPmB. Online. Dostupné z: <https://upmb.brno.cz/>. (cit. 2023-12-07).

MAGLEV.NET, 2018. Online. In: . 16.2.2018. Dostupné z: <https://www.maglev.net/media/articles/03/3.%20linimo%20maglev%20-%20photo%20by%20hans%20johnson.jpg>. (cit. 2024-05-04).