



Vysoké učení technické v Brně

Fakulta architektury

Poříčí 273/5, 63900 Brno 39

Zadání diplomové práce

Číslo diplomové práce: FA-DIP0090/2013
Ústav: Ústav teorie
Student(ka): **Bc. Vít Votroubek**
Studijní program: Architektura a urbanismus (N3501)
Studijní obor: Architektura (3501T002)
Vedoucí diplomové práce: **Ing. arch. Ivo Boháč**
Konzultanti diplomové práce:

Akademický rok: **2013/14**

Název diplomové práce:

VEŘEJNÝ MĚSTSKÝ PROSTOR - PŘEDNÁDRAŽÍ BRNO

Zadání diplomové práce:

Přestavba území v centrální městské zóně. Koncepční přeřešení veřejného městského prostoru, možnosti a limity v území, které je výrazně zatíženo městskou dopravou. Návrh nového řešení se širokým programem funkcí,

Areál bude obsahovat všechny potřebné funkce spojené s pobytem návštěvníků a uživatelů. Významným aspektem návrhu bude zakomponování soudobých objektů.

Návrh bude zohledňovat specifika soudobé architektonické tvorby v historickém prostředí.

Otázky vizuální a grafické identity místa.

V rámci práce bude předložena standardní architektonická studie řešeného objektu.

I.) ÚVODNÍ ÚDAJE

- identifikace stavby, název, lokalita
- údaje o zadavateli (potenciální investor)
- údaje o zpracovateli (autor studie)
- stupeň zpracovávané dokumentace
- datum zpracování

II.) SOUHRNNÁ PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

- základní údaje charakterizující zástavbu a její budoucí provoz
- přehled výchozích podkladů a soulad s nimi
- zdůvodnění cílů návrhu
- souhrnná technická zpráva – území výstavby, popis situačních vazeb, popis stávajících poměrů na staveništi, limity využití, ochranná pásma, architektonická a technická koncepce navrhované zástavby, východiska návrhu, idea návrhu,
- ekonomické zhodnocení návrhu dle rozpočtových ukazatelů jednotné klasifikace objektů

Rozsah grafických prací:

III.) VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE

- přehledná situace širších vztahů – dokumentující vztahy navržené stavby nebo areálu k urbanistické struktuře území (1 : 5 000, 1 : 2 000...)
- celková situace stavby nebo areálu s vyznačením stávaj. objektů navržené zástavby, dopravního řešení, hranic pozemku – řešeného území, parcel, zeleně...(1 : 500, 1 : 200...)
- půdorysy všech podlaží – dokumentující provozně dispoziční řešení s vyznačením zařízení jednotl. prostor (1 : 100, 1 : 200...)
- řezy – minimálně dva (příčný a podélný), dokumentující povahu navrh. konstrukcí včetně založení stavby, úrovní terénu (1 : 100, 1 : 200...)
- pohledy , případně zákresy do stávající zástavby (1 : 100, 1 : 200...), vč. barevného řešení stavby
- prostorový zákres-perspektivy, axonometrie...
- vybraný architektonický detail – část stavby nebo konstrukce rozpracovaná v podrobnějším měřítku (1 : 10, 1 : 20...)
- fotodokumentace stávaj. stavu území

Seznam odborné literatury:

Neufert : Navrhování staveb

Taschen: Contemporary European Architects

The Phaidon Atlas of Contemporary World Architecture

Philippe Simone : Adition d'Architecture

Philip Jodidio: Contemporary American Architects

Časopisy : Architekt, Stavba, Materiály pro stavbu, Fórum + další odborná literatura dle vlastního výběru

Termín zadání diplomové práce: 24.2.2014

Termín odevzdání diplomové práce: 19.5.2014

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

Bc. Vít Votroubek
Student(ka)

Ing. arch. Ivo Boháč
Vedoucí práce

prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc.
Vedoucí ústavu

doc. Ing. Josef Chybík, CSc.
Děkan

V Brně, dne 24.2.2014



Úvodní údaje

Přednádraží v Brně – lokalita Brno - město

zadavatel – FAVUT v Brně

zpracoval – Bc. Vít Votroubek

stupeň dokumentace – urbanistické řešení, studie

datum zpracování – LS 2014

Analýza

Problematika přednádražního prostoru v Brně zasahuje do všech sfér města i života lidí, kteří tudy projíždí. Je to místo, přes které jakkoliv cheme či nechceme procházíme nebo využíváme jen k čekání. Avšak budoucnost tohoto prostoru je ovlivněna možným přesunem právě hlavního vlakového nádraží. Rozhodně má smysl tento prostor revitalizovat a brát jej jako fungující organismus, který zároveň potřebuje vylepšit. Jako před každým významným dopravním uzlem, i v Brně před hlavním nádražím se potkávají lidé, kteří spolu nemají společného nic než právě to, že jsou z nějakého důvodu nuceni tudy projít. Svou zkušeností a očekáváními, která přetavují do pohybu v davu, mezi nástupními ostrůvky, auty a tramvajemi, vytvářejí jednu z významných reprezentací tohoto prostoru: chaotický dopravní uzel, nepřehledný, živý, v mnohém problematický. Prostor je každodenně vytvářen v neustálé interakci a nepřetržitém vyjednávání: masy domů, pohybem dopravních prostředků, bariérami zábradlí a lidí. Jeho rytmus je určován dopravou, obchody, denní dobou a návyky jeho uživatelů.

Zóna tvořená především hraničním přechodem nalevo pro chodce se neváže s žádnými příjemnými pocity a představuje problematický bod celého prostoru – na začátku a konci přechodu je pěší nucen vyhybat se autům. Hodiny umístěné uprostřed přechodu pak představují určitou bariéru znesnadňující jeho přechod. Současně jsou však významným orientačním prvkem a na druhou stranu jsou vnímány pozitivně: slouží jako místo čekání na spoj i místo schůzek. Kolem nich jsou umístěny odpadkové koše a místo je samozřejmě chápáno jako „kuřárna“. Z hlediska chodců, kteří pouze procházejí, je ale umístění hodin (prvku vybízejícího k zastavování a vytváření hloučků lidí) problematické, neboť stojící lidé už tak nepřehledný prostor ještě zahušťují. Přechod je navíc problematický i z pohledu řidičů.

Další problematickou zónu tvoří uliční fronta a chodník naproti nádraží. Je plný bariér znesnadňujících pohyb: Na rohu s ulicí Masarykovou je místo sloužící čekajícím osobám (včetně řidičů tramvají, kteří zde mají umístěny tabule s rozpisy). Problém způsobují automobily (i parkující), stánky s trafikou a občerstvením. Bariéry vytvářejí i lidé, kteří čekají u okýnek s občerstvením. Zašlost a nepřiměřené měřítko domů je v kontrastu s patinou a harmonizující architekturou historické nádražní budovy. Stáří nádraží má jinou hodnotu než sešlost těchto domů. Negativní dominantu celého prostoru zde tvořila vyhořelá budova s průchodem. Ta nyní prošla rekonstrukcí, díky ní se zlepšil pobyt v okolních prostorech, především však napojujícího se podchodu.

Dalším problematickým místem je prostor křižovatky cest do Benešovy ulice. Jde o komplikovanou křižovatku silniční a tramvajové dopravy, která je nebezpečně křižována pěšími ve všech směrech. Je to prostor vnímaný jako naprosto nepřehledný. Jako jediný světlý bod v něm figuruje obrubník naproti, který nahrazuje chybějící chodník těm, kteří míří k hotelu Grand. Nepohodlná a nedovolená cesta je alternativou k cestě podchodem.

Hlavním těžištěm přednádraží je plocha tramvajových ostrůvků a kolejí. Ostrůvky jsou jeho centrem, zároveň velkým problémem. Chaotičnost, nepřehlednost a zmatečnost nástupních ostrůvků přetéká i na přilehlý přechod. Celý prostor je dělen nejrůznějšími stálými či dočasnými bariérami na dílčí části, které uměle znesnadňují a zpomalují pohyb v něm, nenabízejí žádné možnosti, diktují efektivní způsob pohybu a striktně určují jeho směr. Člověk je zde v podstatě v určité podřízené pozici, jak fyzicky, tak psychicky.

Přednádraží je místo, skrze které se obyvatelé Brna a jeho návštěvníci snaží plynule projít, méně často se stává samo cílem. Při jejich snaze se však klade chodcům do cesty mnoho stálých i dočasných už zmiňovaných překážek: stojící auta, kiosky, čekárny a lavičky (druhé nástupiště), podchody (zabraňují ve výhledu a znesnadňují orientaci) a konečně zábradlí, zejména ta, která jsou protažená do kolejí – jsou míněna jako bezpečnostní opatření, ve skutečnosti zabraňují chodcům v možnosti

uskočit na stranu před projíždějící tramvají. Dočasné lidské bariéry úzce souvisejí s rytmem místa strukturovaným dopravními špičkami i jízdním řádem. Objevují se opakovaně na podobných místech, pomalu rostou, aby pak i náhle zmizely a vše začalo nanovo. Jde především oskupiny nástupčtivých lidí utvářející se při příjezdu tramvají a „chumly“ čekajících vznikající ve chvílích, kdy delší dobu nepřijela tramvaj. Tato seskupení ještě zužují problematická místa na nástupních ostrůvčích. Podobně fungují hodiny uprostřed přechodu a okénka s rychlým občerstvením. Lze říci, že z pohledu jednotlivce, jenž je součástí místního davu, se jeví jako nejzásadnější bariéra velké množství lidí pohybujících se nepředvídatelně, nekoordinovaně a v mnoha směrech. Trasy, jimiž se lidé mezi nástupními ostrůvky a kolem nich pohybují, však svou vnitřní logiku mají. Vycházejí mimo jiné ze snahy vyhnout se všem bariérám a co nejefektivněji se dostat do svého cíle, respektive z tohoto prostoru. Z tohoto hlediska je zajímavé, že ti, kteří vycházejí z hlavního vchodu nádraží, v případě, že míří do centra, často volí cestu přes první ostrůvek. I přes tyto negativní dojmy, má prostor svůj skrytý půvab.

Prostranství je tedy využíváno především jako přestupní uzel. Další dostupné služby nejsou příliš oceňovány, kromě pošty a do večera otevřené pekárny. Někteří využívají nonstop rychlá občerstvení. Prostor je naplněn pohybem a současně je i místem zastavení, jehož důvodem není jen čekání na spoj. Mravenčení lidí, příjíždějících, odjíždějících, je jednou z typických městských vizuálních atrakcí. Střetávání a následné vyjednávání mezi těmito dvěma stavy, napětí mezi bytím v pohybu a klidu vede ale také k nejrůznějším osobním prožívání místa. Ukazuje se tedy, že vedle transportní funkce má nádraží a jeho okolí i potenciál zaujmout: Lidé se zastavují a pozorují dění tam, kde je to možné, tam, kde se něco neotřelého děje. Vizuální vjemy. Stojí též za zmínku projekt Galerie Myšína, který má velký potenciál dnes ne zcela využitý. Je to galerie určena všem, na nejrušnějším místě v Brně. Která galerie má takovou návštěvnost?

Potenciál skrytý v problémovém prostoru

Je to tedy prostor protikladný – chaotický, ale dopravně funkční; špinavý, ale vizuálně pozoruhodný. Jako jeho největší problém se jeví naprostá nepřehlednost, která je v některých případech interpretována jako nebezpečí. Zajímavé jsou momenty, kdy se chaos změní v předvídatelný řád panující na jinak rušné městské ulici, nastolený příjezdy a odjezdy vlaků na nádraží či pravidelností nočních rozjezdů. I přes to, že lze nalézt viditelné orientační body (hodiny, elektronické informační tabule na zastávkách), pobyt zde je chápán spíše jako nutné zlo.

Typickým místem je přechod pro chodce s hodinami. Na schématu analýz tras chodců lze kromě problémových míst vyčíst i potenciální klidová místa, která by mohla převzít některé funkce silně exponovaných zón a tím celý prostor rozředit a odlehčit – mohla by sloužit potkávání, občerstvení či čekání a konec konců i pozorování. Smysluplné se to zdá především v případě prostoru mezi hlavním vchodem a restaurací Secese, protože jsou zde pěkné vzrostlé stromy. Z výše řečeného lze vyvodit některé závěry, využitelné při revitalizaci tohoto místa a které, ačkoli se vztahují k jednomu konkrétnímu městskému prostoru, mohou mít i obecnější platnost.

Prostor je uživateli považován za příliš zahuštěný; vylepšení je v odstranění nebo rozvolnění některých fyzických bariér (např. lavičky uprostřed druhého tramvajového ostrůvku). Napomohly by některé relativně jednoduché zásahy, které by ulehčily situaci především uživatelům s nějakým typem omezení; opatřit zábradlím nebezpečný chodník u pošty a zvážit vyrovnání oblých hran chodníků před její budovou do pravých úhlů tak, aby zachovávaly jasnou orientační linii pro nevidomé či slabozraké chodce. Snížit spodní tyče zábradlí tak, aby byly vhodné pro použití slepecké hole, upravit nájezdy na ostrůvky pro vozíčkáře. Zprůchodnit a zpřehlednit prostor lze i jednoduchým odstraněním některých bariér, jakými jsou reklamní cedule, zvláště tam, kde blokují vodící linie a tyto linie udržovat (kontrastní pruhy).

Za úvahu stojí pokus o celkovou kultivaci užívání prostoru a přesunutí prodeje rychlého občerstvení do ruky z ulice do vnitřních prostor provozoven, čímž by byly odstraněny dočasné bariéry v podobě chumilů lidí čekajících na jídlo. Bylo by vhodné uvažovat o zvýšení počtu možností jak bezpečně přejít, ať už ze třetího tramvajového ostrůvku k nádraží nebo v prostoru křižovatky za vchody do podchodů. Stávající přechod by si zasloužil též pozornost: při umísťování prvků jako jsou hodiny v jeho středu je třeba mít na paměti, že jako významná statická vertikála budou vždy přitahovat pozornost čekajících, kteří zde budou tvořit překážku.

S překonáváním prostoru souvisí i otázky automobilové dopravy. Někteří ji považují za neadekvátní; v případě, že se zde pohybují jako řidiči osobních aut, popisují tento prostor jako velmi znervózňující a nepřehledný, zároveň připouštějí, že tímto prostorem projíždějí pouze v nejnútnejších situacích nebo omylem. Nabízí se zde možnost omezení provozu osobních automobilů, neboť současný stav není vhodný ani z hlediska chodců ani řidičů, kteří chtějí dovézt své blízké na hlavní nádraží – v takovém případě nemají kde zaparkovat.

Kontext prostoru

Funkční napojení na další části města, je dalším významným bodem. Příkladem může být ulice Nádražní směřující k Novým sadům, která je hodnocena jako „nudná“ a není proto často využívána. Přitom to, co je skryto za zdí podél ulice – nástupiště vlakových kolejí a ruch kolem nich, i staré železniční budovy a dnes prakticky nepostřehnutelný viadukt, jsou specifické vizuální atraktivity, které mohou odkazovat na v současnosti objevovanou industriální poetiku města. Prostorový kontext místa se ale projevuje i v jiných bodech: zejména lidé, kteří pravidelně využívají vlaková spojení, vnímají prostor nádražních nástupišť a tramvajových zastávek před nádražím jako jeden celek. Z vhodného propojení obou prostorů by tedy mohla profitovat celá oblast. Nádraží by se mohlo více otevřít městu, na druhou stranu by tramvajový uzel mohl být více propojen s nádražím a podtrhnout tak svou dopravní funkci. Pro většinu lidí příjíždějících do města je nádraží a prostor před ním tím prvním a zpravidla silným dojmem, který získají. Potenciál prostoru je také v jeho schopnosti podpořit nebo oslabit genius loci širšího města, je významným bodem, kde si člověk řekne: „Tak, a jsem tady“. Je otázkou, co si má příjíždějící říci, když vyjde z budovy brněnského hlavního nádraží?

Širší vztahy

Problematika polohy nádraží zasahuje do mnoha sfér fungování všech typů dopravy ve městě. Též i do života většiny obyvatel města. Předmětem této práce nejsou úvahy o možných přesunech nádraží, nýbrž úprava tohoto prostoru v přednádraží v lokálních souvislostech menšího měřítka. Cílem je tedy navrhnout řešení estetizace a humanizace tohoto prostoru se zachováním stávajících dopravních funkcí – tramvajové, trolejbusové, cyklistické a minoritní automobilové dopravy.

Urbanismus

Urbanistický návrh počítá se zachováním kromě stávajících dopravních stop též i současného umístění vyústění podchodů, s přihlédnutím na frekventované trasy chodců. Konceptně řeší pochozí plochy. Jelikož je řešené území obeháno relativně vysokými budovami a navíc rozehráto velmi rušným provozem, tak mu chybí vzdušnost, volnost v pohybu. Zeleň zde též postrádáme, což nelze vidět úplně jako negativum. Protože snahy o začlenění zeleně do tak malého prostoru by spíše skončily ukázkou sortimentu možných truhlíkových úprav, ale ve výsledku potom s rušivými důsledky.

Koncept

Bylo by tedy utopistické v takovém prostoru vysazovat stromy či jinou zeleň. Čím by tomuto prostoru přispěla? Jaká by byla její životnost? Můžeme však provést její soudobý tvarový přepis do architektury. Přepis jejího struktivního významu do architektonického tvarosloví a designu. Motiv stromu, člověka stejně jako pár dalších archetypů, provází v historii napořád. Jeho koruna jej chránila před deštěm a plnil též mnoho kultovních funkcí. Strom je tedy hlavní inspirací v tomto konceptu. Abstrahcí těchto přírodních motivů vzniká jak celá typologie možných designů jednotlivých přístřešků zastávek, tak zastřešení vyústění všech podchodů až po vizuální identitu a ideu celého prostoru. Veřejný prostor je velkým jevištěm a my v něm hraje své role. Přednádraží je krásným příkladem těchto rolí, někdy klasických, jindy až komediálních nebo tragických. Jakási rozporuplnost tohoto prostoru nabízí možnosti na úrovni uměleckého a experimentálního vyjádření. Což se též přetváří v podobu podzemní výtvarné galerie.

Design zastávky

Jak již bylo zmiňováno, design vychází z přírody. Strom, který se směrem nahoru rozvětňuje má širokou pevnou základnu, kolem které často bývala v kruhu umístěna prkna na sezení, například u památných stromů. To je též idea, která vedla

k návrhu tohoto designu. Zvolení oceli jako nosného materiálu bylo logickým vyústěním stavebních možností. Konstrukce je vyrobena z pásové oceli svařované s přírubami. jednotlivé prvky jsou k sobě svařeny. Základ tvoří prefabrikovaná betonová patka, do které se poté kotví vlastní ocelová konstrukce. Zastřešení je realizováno pomocí tónovaného oranžového zasklení. To je kotveno na svodné U profily pomocí unifikovaných šroubových dílů. Počítá se s oddílováním skla od svodného žlabu.

Design vyústění podchodu

Vychází principem konstrukce ze zmiňovaného přístřešku. Boční stěny jsou prosklené a vytváří velký rastr.

Design posezení

Ve východní části řešeného prostoru se nachází posezení ve tvaru osmičky. Je volnou asociací na koncept Möbiovy pásky. bermudský trojúhelník, jak se tomuto prostoru často říká, je tímto prvkem oživen a zapojen do života celého prostoru. Na plynule se měnících úrovních betonového útvaru je prostor pro přecházení po něm a sezení.

Design podzemní galerie

Podzemí podchodů je nedílnou součástí tohoto prostoru. Projekt Galerie Myšina přes velké ohlasy na jeho začátku, dnes trochu zkomírá. Je obrovská škoda nevyužít tyto prostory pro nejnavštěvovanější galerii výtvarných děl v Brně. Opravdu se jedná o nejvíce frekventované prostory. Přičemž se právě dnes neustále skloňují hesla jako krize v umění a nejasnost v dalších východiscích apod. Tento prostor teď nabízí možnost prezentovat svou uměleckou invenci s potenciálem vysoké návštěvnosti. Aby však takto fungoval, je potřeba jej více zatraktivnit. Návrh počítá s vytvořením chráněných panelů pro výstavená díla změnou funkcí stávajících obchodů s oblečením na jiné reprezentativnější.

Ekonomická rozvaha

Obnova tohoto prostoru je ze všech variant nejlevnější za předpokladu, že stávající nádraží zůstane zachováno. Rekonstrukce tedy nepřináší přílišnou finanční zátěž, jen dočasné omezení rušného provozu.