

oponent: Ing. arch. Jan Alinče
Na Zavadilce 9a/2577
CZ 160 00 Praha 6
T. +420 728 484 499
E. alince.jan@gmail.com

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury
15127 – Ústav navrhování I
vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer
autor: Bc. Rozálie Domoráková
název: Nové hlavní nádraží Brno

Praha, 6. června 2021

Oponentura diplomové práce Bc. Rozálie Domoráková

Je mi potěšením psát oponenturu takto zdařilé, komplexní a zodpovědně zpracované diplomové práci. Zadáním autorky Rozálie Domorákové bylo urbanisticky i architektonicky vyřešit novou podobu hlavního železničního nádraží pro město Brno. Železniční nádraží ve své dnešní podobě a umístění na přímém okraji nejužšího historického centra města brání přirozenému rozvoji sídla jak kapacitně, tak pozičně přítomností liniových přivaděčů vytvářejících v území těžko prostupnou bariéru. Diskuze nad novým umístěním hlavního železničního nádraží města Brna probíhá v odborných kruzích i mezi širokou veřejností dlouhodobě a je lemována několika urbanistickými soutěžemi, studii i verzemi přijaté územně plánovací dokumentace. Tato dlouhodobá snaha vyústila ve vyhlášení mezinárodní architektonické soutěže o návrh nového hlavního nádraží města Brna. Autorka diplomní práce toto soutěžní zadání přejímá.

Práce je rozdělena na část analytickou a na ni navazující urbanisticko-architektonický návrh.

Analytická část je zpracovaná velmi obsáhle. Autorka důsledně nashromáždila množství historicky relevantních informací, map a výkresů a očividně získala celistvý přehled o místě v jeho širších souvislostech. V rámci analýz si formulovala některé zásady platné pro nový návrh. Pojmenovala také potenciální významný motiv v brněnském veřejném prostoru, tedy uvolněný znovuobnažený historický železniční přivaděč - klenutý viadukt, který v rámci lineárního parku spojuje centrum města s nábřežím řeky Svatky. Grafické zpracování analytické části je velmi přehledné, výrazově minimální a vytříbené.

Autorka si v rámci návrhu nové budovy nádraží zodpovědně rozšířila záběr své práce o urbanistický koncept širšího území táhnoucího se od nové lokality železničního nádraží, až po jižní okraj konsolidovaného historického centra města. Toto málo zastavěné území je historickým důsledkem kritizované sítě brněnské železnice, která rozvoj města jižním směrem prakticky vyloučila. Autorka v rámci prostorové a výškové regulace navrhuje zdařilou různorodou strukturu městských bloků a definuje komunikační i pohledovou osu v území. Vytváří tím vazby na městské centrum respektive vrch Petrov s městskou dominantou - katedrálou svatých Petra a Pavla. Pěší a dopravní severojižní osa má velmi reálně potenciál stát se plnohodnotnou „Bahnhofstrasse“, tedy obchodním bulvárem známým z velkých evropských měst.

Pro vlastní budovu průjezdného nádraží zvolila autorka přehledný a jasně definovaný koncept mimoúrovňového uspořádání. Kolejiště s nástupišti jsou vyzdviženy nad terén na mostní konstrukci a všechny další funkční plochy a prostory spojené s provozem nádraží včetně centrální haly jsou uspořádány pod ním. Nádraží si zachovává přirozenou prostupnost pro pěší, nabízí živý parter a umožňuje efektivní přístup k jednotlivým nástupištím. V rámci parteru vytyčuje autorka dvě na sebe kolmé pěší osy, které nejen že nabízí přímé propojení jednotlivých částí infrastrukturního uzlu (součástí komplexního projektu je i návrh nového autobusového nádraží), ale i strukturují veřejný prostor a umožňují snadnou prostorovou orientaci.

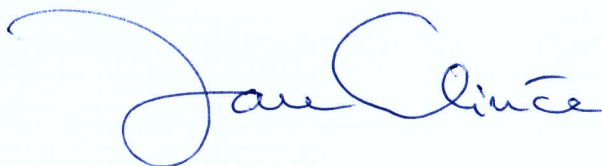
Formálně zvolila autorka pro stavbu pevně definovanou geometrii, která se důsledně promítá do všech hladin návrhu od uspořádání parkovacích stání v podzemním podlaží, přes rozmístění nosných prvků konstrukce až po racionální skladebnost trojobloukového zastřešení s opakujícími se skleněnými elementy. Dovolím si polemiku k celkovému výrazu stavby, kdy je archetypální obloukové zastřešení kolejiště, známé z nespočtu příkladů převážně historických drážních budov, posunuto do pozice hlavního nositele výrazu. Tyto ryze technicistní horizontální půlválce byly tradičně doplněné o výpravnou nádražní budovu s centrální halou, která dle místních tradic a kreativity tvůrce jednotlivá nádraží odlišovala. V případě sloučení obou částí do jednoho kompaktního celku je pro mě otázkou, zda je na místě tento výrazový prvek, byť dotažený k dokonalosti, opakovat.

V rámci návrhu vlastní stavby mi trochu chybí detailnější zpracování jejího nejbližšího okolí. Autorka zmiňuje důležitost důstojného a velkorysého předprostoru nádraží, v práci mu ale nevěnuje, kromě jednoho perspektivního záběru, větší pozornost. Rozumím ale, že rozsah práce je už tak velmi široký a detailnější studie navazujícího parteru by jistě následovala v další fázi.

Vyzdvihl bych jemné tvarování masivních nosných sloupů, které díky své lehké kónicitě nepůsobí hmotně a do jinak velmi přísného technického výrazu stavby vnáší až dekorativní motiv.

Výkresy jsou zpracovány graficky přesvědčivě. U půdorysů chybí legenda, která neumožňuje detailní prostudování dispozičních vazeb. Vizualizace mají vysokou úroveň. Monochromatické řešení se záměrnou omezenou škálou materiálů je velmi elegantní.

Diplomovou práci hodnotím celkově známkou **A**.



Ing. arch. Jan Alinče
ČKA 04699