

OPONENTSKÝ POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: **Bc. Igor Nesterov**
Osobní číslo: A18000051
Studijní program: N3501 Architektura a urbanismus
Studijní obor: Architektura
Zadávací katedra: Katedra architektury
Akademický rok: 2020/2021
Vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Mag. arch. Saman Saffarian
Oponent diplomové práce: Ing. arch. Jan Magasanik

Název diplomové práce:

„NOVÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ BRNO“

1. Zadání diplomové práce

Zadáním diplomové práce Igora Nestova je zpracovat návrh nového hlavního nádraží v Brně, ve smyslu soutěžních podmínek mezinárodní projektové urbanisticko-dopravně-architektonické soutěže. Předmětem závěrečného diplomního projektu je návrh budovy nového hlavního nádraží, přílehlého autobusového nádraží, přestupního terminálu MHD, veřejných prostranství v před-nádražním a za-nádražním prostoru, nové budovy dle předepsaného stavebního programu, a tento návrh prezentovat v rozsahu stanoveném zadáním DP.

2. Splnění zadání, Komentář výsledku kontroly

Diplomová práce Igora Nestrova formálně splňuje parametry zadání diplomové práce, obsahuje předepsané dokumenty a přílohy. Kontrolou nebylo zjištěno neoprávněné užití díla jiné osoby, které by porušovalo právní předpisy ustavující ochranu duševního vlastnictví. Z těchto důvodů práci doporučuji připustit k obhajobě.

3. Cíl zadání

Cílem zadání diplomové práce je prověřit diplomantovu schopnost samostatné práce a doložit jeho způsobilost výkonu budoucí profese na odpovídající úrovni. Diplomní projekt svým rozměrem může rovněž být i přínosem pro obor a nabídnout nový nekonvenční pohled. Může iniciovat akademickou debatu, nebo k již probíhající debatě přispět.

Igor Nestov se rozhodl respektovat veškeré parametry zadání architektonické soutěže, čímž nás připravil o možnost akademicky širšího kritického pohledu na téma nádraží v Brně; Na jeho navrhovanou polohu, dimenze, vsazení drážního tělesa do krajiny města, obklopení nádraží obytnou čtvrtí, nebo míru využití potenciálu nové čtvrti vznikající kolem budoucího nádraží. Na druhou stranu, což je daleko důležitější, nám diplomant jeho rozhodnutím akceptovat soutěžní podmínky demonstruje svou pokoru a schopnost respektovat názor zadavatele a již uskutečněným a nezvratným rozhodnutím, se kterými se bude kreativně vypořádávat. Diplomant se dle mého názoru záměrně džentlimentským způsobem rozhodl pomlčet o všech paradoxech zadání soutěže.

3. Brno

Město Brno se již téměř sto let rozhoduje o realizaci nového vlakového nádraží. Plány na stavbu nádraží byly nesčetněkrát odloženy, nebo zcela zmařeny. Soudobý ambiciózní projekt na přesun hlavního nádraží je podle stávajícího vedení města srovnatelný pouze s historickým okamžikem zbourání městských hradeb, ke kterému došlo ve druhé polovině 19. století.

Druhé největší město v republice je originálním a jedinečným městem s výsadním postavením ve svém regionu i v České republice. Přestože název Brno zřejmě pochází od slova „zablácený“, vypracovalo se postupně až k současné prestižní přezdívce „české Silicon Valley“. Ve svém zemědělském regionu průmyslově výjimečný „štatl“ zůstal o-brněný mnoha místními specialitami od brněnského hantecu po Brněnského draka.

Nové nádraží má být vybudováno v místech původní osady Trnitá, která zásobovala město čerstvou zeleninou a osady Komárov, jejíž název rovněž vypovídá o původním charakteru místa. Město Brno spatřuje v projektu přesunu nádraží do nové lokality příležitost k vybudování nové městské, převážně bytové, čtvrti napojené přímo na historické centrum městským bulvárem, zelenomodrou infrastrukturou i historickou zrestaurovanou infrastrukturou vlakového viaduktu.

4. ŽUB

Historie železničního uzlu Brno se píše od roku 1839, kdy železnice poprvé spojila Břeclav s Vidní. Postupem času v Brně vzniká komplexní dopravní uzel napojením na Prahu, Přerov, Tišnov, Veselí nad Moravou a rozvojem průmyslového charakteru jižní části Brna vznikají rozsáhlé plochy železnice s odstavnými nádražím a vlečkami.

Hlavním důvodem pro požadavek nového nádraží je především nedostatečná drážní kapacita a dimenze pro budoucí trať rychlodráhy. Spojením dvou železničních těles nákladní a osobní dopravy do jednoho nabízí příležitost uvolnění pozemků pro rozvoj města v jeho historickém jádru. Diplomant si dal práci s dohledáním jednotlivých historických variant, vývoje myšlenky a plánů na nové železniční řešení, které předkládá ve své analytické části návrhu.

5. Zpracování a popis návrhu

Diplomní projekt je zpracovaný ve dvou hlavních částech.

První část je analytického charakteru, kde Igor Nestov dokládá svůj systematický a vážný přístup k architektonickému problému. V graficky snadno srozumitelné formě předkládá výzkum a analýzy místa, zadání, historie, městské struktury a městských čtvrtí, veřejnou vybavenost, demografii, studia dopravy a nového urbanistického návrhu v okolí nádraží, který vznikl na základě předchozích soutěží a workshopů.

V druhé části diplomant předkládá samotný návrh nádražní budovy a přilehlého programu dle programového zadání soutěže. K návrhové části projektu Igor Nestov přistupuje rovněž systematickými a logickými kroky. Dopravní stavbu enormních rozměrů se rozhodl uzavřít do „trnitého“ objemu, který izoluje dopravní hluk od okolní obytné zástavby. Manipulací střech vytvořil soutěži požadované dominanty reagující na osový bulvár směřující k chrámu sv. Petra a Pavla. Navrhované dominanty zároveň vytváří i orientační body nově vznikající části města. Jak diplomant uvádí v textové zprávě, návrh vychází z územní studie nové čtvrti, respektuje její strukturu a zohledňuje její požadavky. Snaží se maximálně zapojit novostavbu do urbanistické struktury města, zachovat území prostupné a minimalizovat efekt drážního tělesa jako bariery v území. Zároveň vytváří dominantu nové čtvrti orientačními body, začleňující stavbu do panoramatu města. Nádražní objekt svojí kompozicí pracuje s osou nového bulváru, vytváří dialog mezi novým nádražím a historickým centrem.

Parter a spodní stavba pod vlakovými nástupišti je ponechána maximálně otevřená, aby podporovala prostupnost územím. Program je do této části umisťován tak, aby byla zachována návaznost ulic. Objekty v přednádražním a zanádražním prostoru jsou navrženy jako lineární levitující bloky přisazené k hmotě kolejí, vytváří nárožní dominantu i markýzu pro vstup do prostoru podnádraží.

Jazyk obloukového konstrukčního řešení spodní stavby železničního tělesa se prolíná s charakterem konstrukční formy velkoplošného zastřešení nástupišť. Materiálové řešení založené na přirozených materiálech vnáší do dopravní stavby pocit klidu. Působí uklidňujícím dojmem a nesaturují hektičnost intermodálního přestupního uzlu.

Přednádražní prostor je srdcem nově vzniklé čtvrti a má povahu náměstí. Zanádražní prostor slouží především jako přestupní hub na autobusovou a automobilovou dopravu. Podnádraží prostor je rozdělen na tři funkční zóny. Část u řeky nabízí využití náplavky pro sport a rekreaci, střední část poskytuje nádražní halu a napojení na budoucí metrostanici a východní část nabízí plochy pro městskou logistiku.

6. Splnění cílů zadání

Igor Nesterov splnil všechny požadavky i cíle zadání diplomové práce. Formálně je práce úplná, obsahuje všechny požadované přílohy stanovené pro diplomní projekt. Práce má jasně definovanou základní ideu a pozitivně hodnotím i celkový přístup diplomanta k projektu. Návrh je strukturovaný do logických kroků a stojí pevně na sérii racionálních rozhodnutí. Rovněž kladně hodnotím celkovou strategii, systematický koncept a citlivé pojetí celkové práce. Veškeré dokumenty a obsah projektu, jak výkresová část, tak i vizuální část, jsou zpracovány jemně a s citem dokládající že Igor Nestov je pro profesi architekta kvalitně vyškolen a připraven se uplatnit v profesi.

Hmotové řešení a zasazení projektu do městské struktury je provedeno s ohledy na okolní zástavbu i požadavky, materiálová paleta i konstrukční řešení je zvoleno s ohledem na vytvoření jedinečného a originálního charakteru budoucí stavby. Jako jedinou výtku bych si dovilil uvést snad jen absenci důrazu na zpracování veřejných prostranství, které je dokumentováno pouze textovou formou. Rozsáhlý a ambiciózní projekt by si dále zasloužil detailnějšího zpracování návaznosti na řeku a aktivaci břehu s ohledem na plánované protipovodňové bariery, definování charakterů jednotlivých napojení veřejných prostor na okolní městskou zástavbu nebo detailnější rozpracování návrhu náměstí. Dále bych uvítal více upřesnit vstup do plánovaného prostoru metra a opravit naznačené budoucí rozšíření podzemního parkoviště tak, aby nezasahovalo do profilu řeky.

Gratuluji Igorovi k výborně zpracovanému projektu. Jeho kvalitně zpracovaný návrh, jak po stránce prostorového a výtvarného řešení, tak i forma výkresové části, vizualizace a modely jsou zpracovány s citem hotového architekta, a proto navrhuji práci ohodnotit známkou „výborně minus“.

Návrh známky: "výborně minus" (1-)

V Kodani, 14.2.2021

Ing.arch Jan Magasanik