

Architektura přijíždí



Elementární architektura / Architektura přijíždí

vypracoval: Bc. Natálie Ivkovičová
vedoucí: Ing. arch. Barbora Ponešová, Ph.D.
2. ročník MSP, zimní semestr 2020
Ústav prostorové tvorby
FA VUT v Brně

Architektura je pro každého

Když se zamyslíme nad otázkou podstaty prezentace architektury a její promlouvání směrem k lidem, může nás prvotně napadnout, že architektura přeci k lidem promlouvá tak jak je, tak jak stojí. Jak ji lidé vidí nebo spíše nevidí. Stačí to ale?

Je pravda, že architektura je nedílnou součástí našich životů. Je to prostor, který nás obklopuje a ve kterém žijeme. Prvotní problém nastává, když si veřejnost neuvědomuje, do jaké míry se týká i jí. Lidé mají tendence domnívat se, že architektura je věc týkající se pouze velmi bohatých, kteří si chtějí postavit luxusní vilu a často si ji spojují se snobismem.

I když se v posledních letech architektura stává čím dál méně záležitostí jedince, lze stále spatřovat tendence pasování individuálních osobností architektury do rolí jakýchsi polobohů. Architekti jsou především prostředkem interpretace architektury lidem. V posledních letech lze v naší zemi spatřovat jistý nárůst zájmu o architekturu a všeobecně je čím dál více popularizována. Je třeba, aby vzdělání v tomto směru proniklo do veřejného povědomí. Způsob prezentace je klíčový. Informace se často nedostanou mimo architektonický odborný kruh. Architektura není jen jednorázový projekt pro konkrétní město a jeho rozvoj. Je pro rozvoj vzdělání široké veřejnosti, jejího povědomí o architektuře obecně a vštěpení si určitého vnímání estetičnosti, uvědomění si prostoru kolem sebe a pochopení jej.

Architektura jako taková, její prezentace a povědomost, má tendenci koncentrovat se do velkých měst a především pak měst, kde je vyučována. V posledních letech lze však spatřovat pozitivní nárůst ateliérů zaměřujících se na regionální města a jejich architekturu. Nicméně architekti mají tendenci žít ve své vlastní bublině, přičemž je jejich svět pro širokou veřejnost často nesrozumitelný. Architektura se však týká všech, architektů i široké veřejnosti, zcela stejně, ne-li více.

Způsob prezentace architektury je většinou předáván stylem od architektů pro architektky. Jako příklad může sloužit architektonické Biennale v Benátkách, které je již řadu let oblíbenou a navštěvovanou výstavou pro architektky, umělce a lidi z celého světa.

Diskutabilní mohou být slova studentky profesora Milana Knížáka, která pronesla, že jde o „Zábavní park pro snoby.“

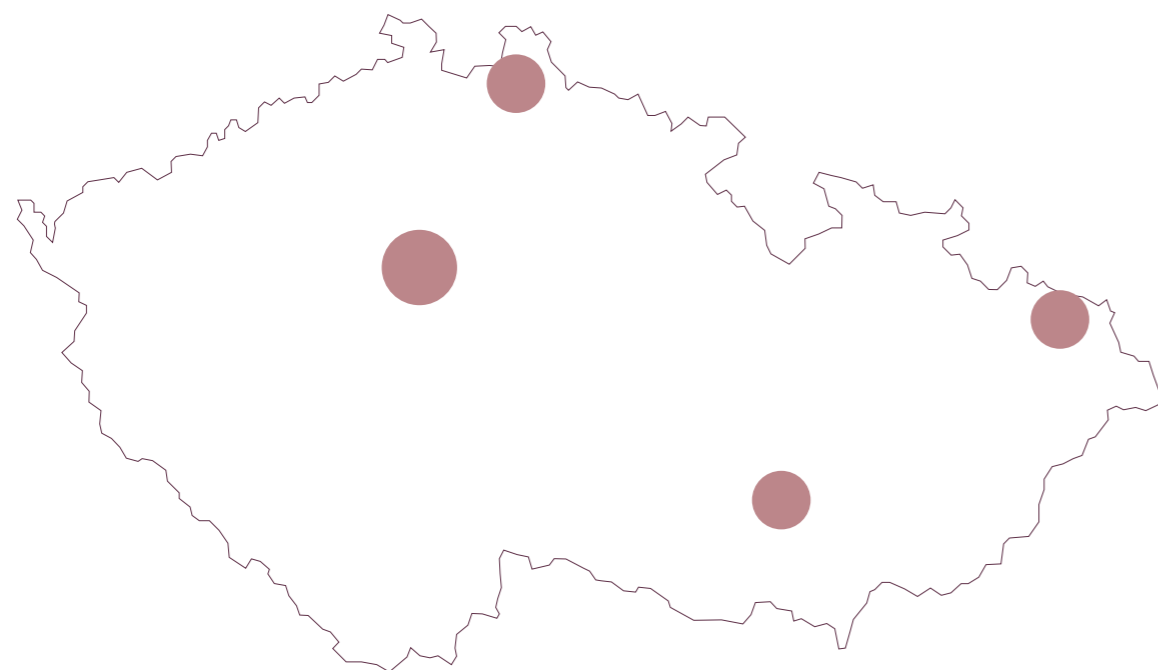
Profesor Knížák dále popisuje, že „architektura z architektury téměř vymizela, pavilony jsou plné podivných objektů tvářících se jako umělecká díla nebo pouťové atrakce“!

Nicméně architektura může být čtena mnoha způsoby. Je možné na ni pohlížet z různých úhlů a nelze tedy říct, že by měly být stanoveny nějaké hranice, které by určovaly, jak ji lze či nelze prezentovat. Je však třeba rozlišit a zamyslet se, pro koho má být architektura prezentována, zda pro lidi mimo architektonický okruh nebo pro architekty samotné. Neznamená to však, že by se veškerá architektura měla vystavovat pouze způsobem srozumitelným pro laickou veřejnost. Výše zmiňované Biennale může být pro laiky po architektonické stránce hůře čitelné, je však dle mého názoru inspirativním uměleckým zážitkem, pro všechny, bez ohledu na profesi či zaměření.

Důležitou, možná nejdůležitější roli v této problematice představují děti. V mnohých zemích se již architektura začíná určitou formou zařazovat do běžných učebních osnov. Tato práce volně navazuje a inspiruje se ateliérovým projektem, nesoucím Vstupte. Projekt je zpracován v rámci tématu diplomové práce Elementární architektura. Spoluautorkami projektu jsou Bc. Viola Hertelová a Bc. Barbora Hrončková. Projekt implementaci architektury do běžné výuky zpracovává a analyzuje z různých úhlů a lehce upozorňuje na současnou problematiku zaběhnutého školství v ČR.

„Výtvarná výchova bývá na středních školách často pouze volitelným předmětem. Na školách základních, kde je v osnovách povinná, se můžeme dnes setkat i s naprostým nepochopením její role ve formaci mladého člověka. Kvalita životního prostředí má vliv na kvalitu života, u dětí a mladých lidí obzvlášť. Přesto děti nejsou na českých školách v dostatečné míře vedeny k rozvoji základního povědomí o kvalitě prostředí, k rozvoji představivosti, estetického a zejména pak prostorového vnímání, pochopení tvorby urbánního prostředí a utváření vztahu k veřejnému prostoru měst a krajiny jako prostoru pro život. Z důvodu nedostatečné informovanosti, osvěty a vzdělávání v této problematice se pak v dospělosti podílejí na rozhodnutích, která negativně ovlivňují životní prostředí, kvalitu života a společenské vztahy (živelné zastavování krajiny, výstavba nekvalitních objektů, zadávání a realizace nekvalitních veřejných staveb, netečnost k veřejnému prostoru měst či společnému životnímu rámci a jeho udržitelnosti). Ve výuce na základních i středních školách se architektura objevuje útržkovitě, bez potřebných souvislostí a s nepřesnou terminologií. Implementace tématu architektury do vzdělávání doposud probíhá nesystematicky a v nedostatečné míře pouze formou iniciativ architektů, neziskových organizací a osvědčených pedagogů.“²

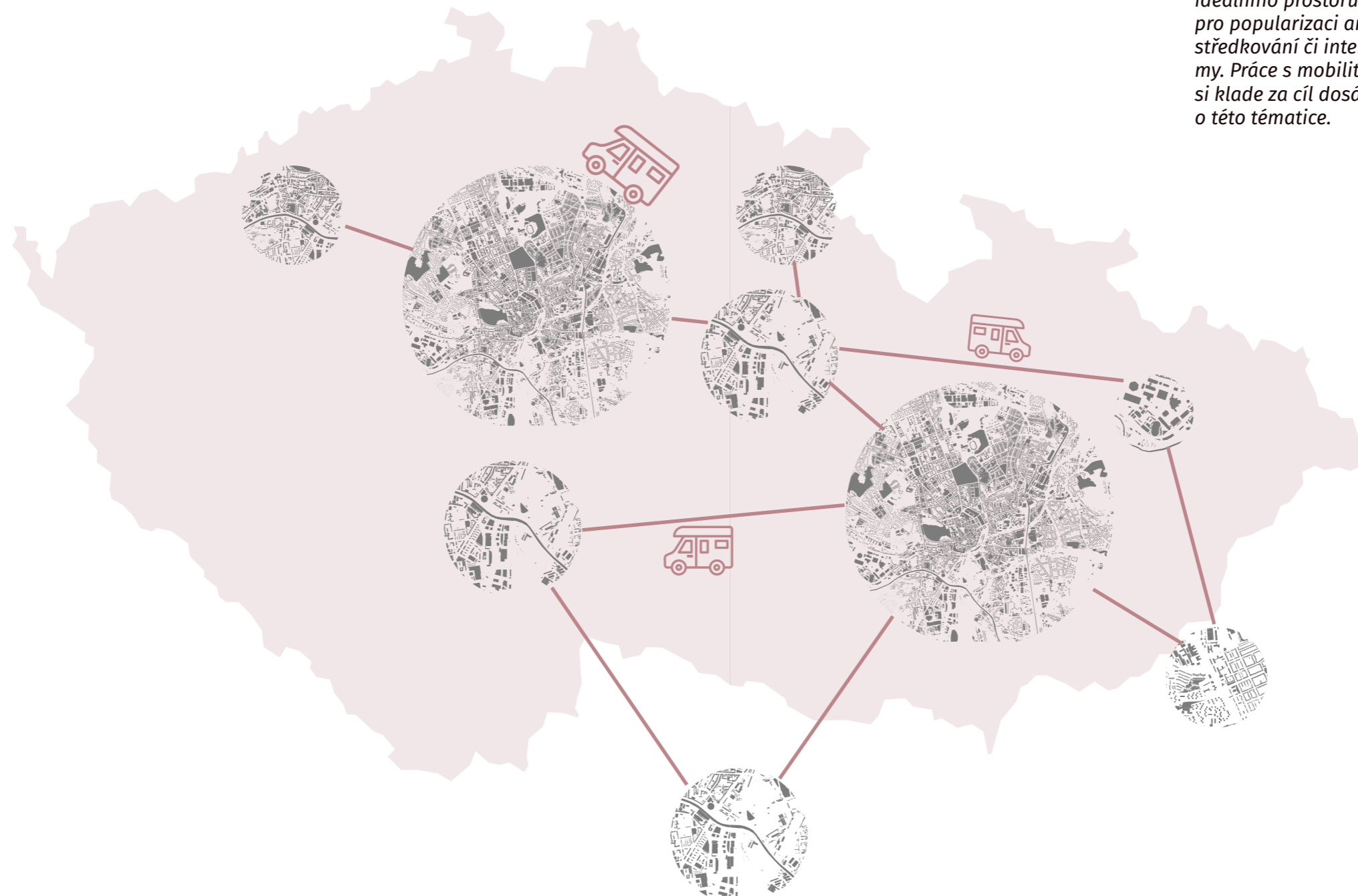
²Publikace Vstupte, zpracována v rámci ateliérového projektu studentek 5. ročníku



hlavní ohniska architektury v Česku

Cílem práce

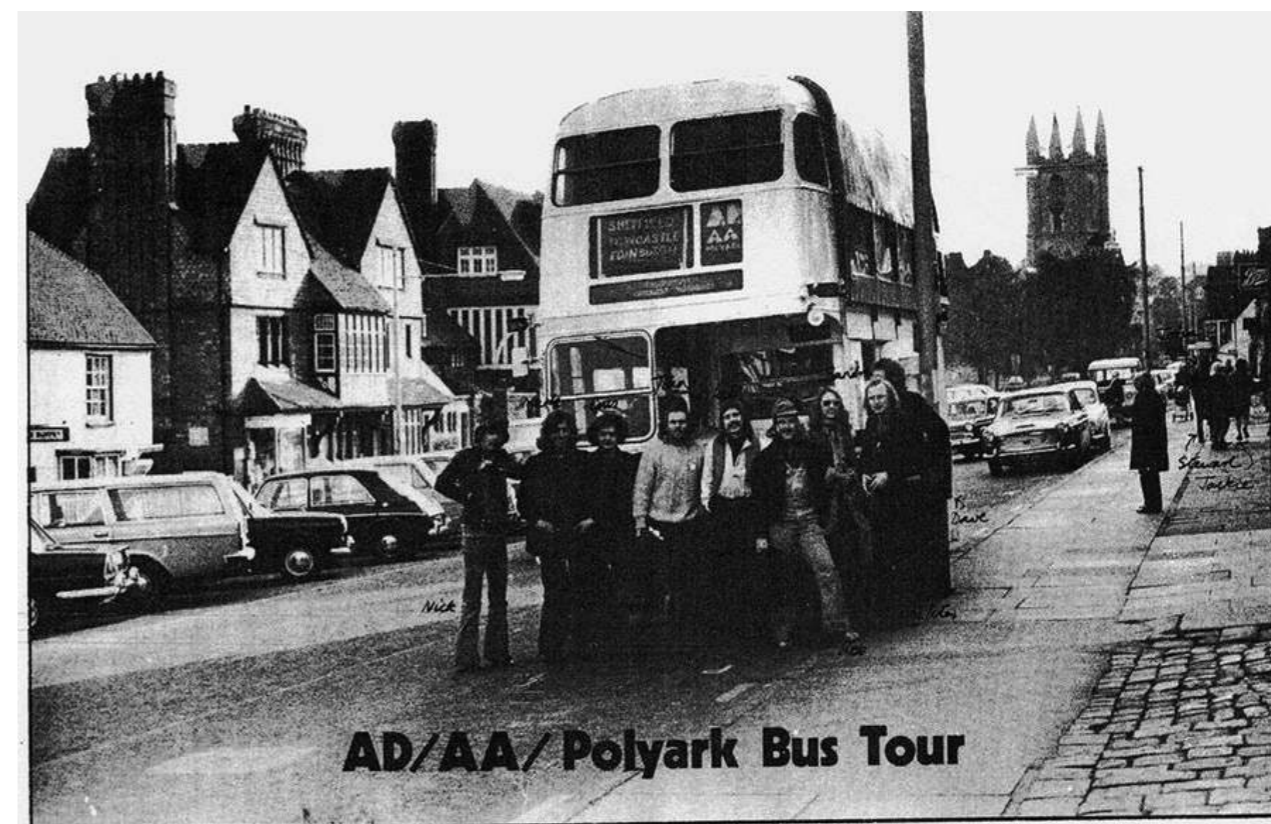
je najít vhodný způsob zprostředkování architektury a jejích širokých témat do životů široké veřejnosti. Jednou z možných cest je přenesení architektury až za hranice velkých měst a škol, ve kterých bývá nejvíce koncentrována, do regionálních měst či vesnic, či zprostředkováním jemného estetického a prostorového vzdělání dětem. Dalším cílem je architektonický návrh ideálního prostoru a vyhovujících podmínek pro popularizaci architektury lidem a její zprostředkování či interpretaci do srozumitelné formy. Práce s mobilitou v rámci tohoto prostoru si klade za cíl dosáhnout obecného povědomí o této tematice.



Tento způsob prezentace architektury v regionálních městech, tj. architektonickými workshopy, by byl uskutečněn pomocí pojízdných pavilonů. Studenti by se vypravili do vybraného regionálního města, kde by měli možnost si vyzkoušet roli architekta spolupracujícího s městem. Dojde tak k setkání s občany města, exkurzím, workshopům, k akcím pro školky a školy a zapojení dětí do celého procesu. Studenti architektury zprostředkují lidem poznání svého města z jiného úhlu a perspektivy. Vyvolají zvědavost a otázky, například proč ulice, na které celý život bydlí, má právě takový tvar. Na konci svého působení by vznikl návrh, studie či přímo realizace v daném městě či vesnici, která by pomohla pochopit obyvatelům daného města či vesnice, kde mnohdy žijí celý život, o čem vlastně architektura je.

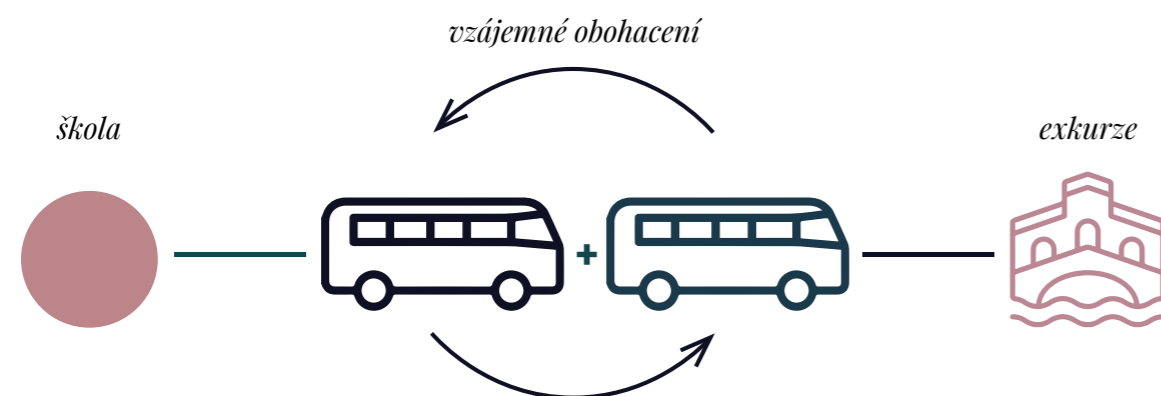
Další důležité využití této „mobilní fakulty“ je, že funguje zároveň jako výstavní putovní pavilon, ve kterém studenti prezentují návrhy a intervence vytvořené pro města či vesnice, ve kterých působili. Tato atraktivní forma je další způsob přilákání veřejnosti a je provozována jako pojízdná galerie či muzeum, jakýsi export kultury a vzdělání po republice.

Toto celé bude spravovat systém „těžiště architektury“, představován budovou, sloužící jako doplňující funkce fakultě architektury. Především však jako muzeum architektury, jehož hlavní součástí budou tyto studentské pojízdné pavilony. Studenti se na provozu tohoto těžiště budou aktivně podílet a v rámci studijního programu budou mít možnost zvolit si kromě architektonické praxe, a působení v regionálním městě, další způsoby zapojení se do akcí pro veřejnost spadajících pod tuto instituci. Příkladem by mohla být spoluúčast na architektonických zájezdech, kdy spolu se studenty pojedou i zájemci z řad veřejnosti. Částka zaplacená veřejností za zájezd poputuje na stipendia pro studenty, kterým stipendium pokryje cestu a kteří místo psaní eseje budou moci libovolně zpracovat svoji účast na zájezdu například vytvořením mini dokumentu. Další možností by bylo provádění po městě a tvorba architektonických procházek pro děti a veřejnost. Těžiště by sloužilo jako „architektonické turistické centrum.“ Funkce a náplň budovy bude blíže přiblížena v dalších kapitolách.



www.architectsjournal.co.uk

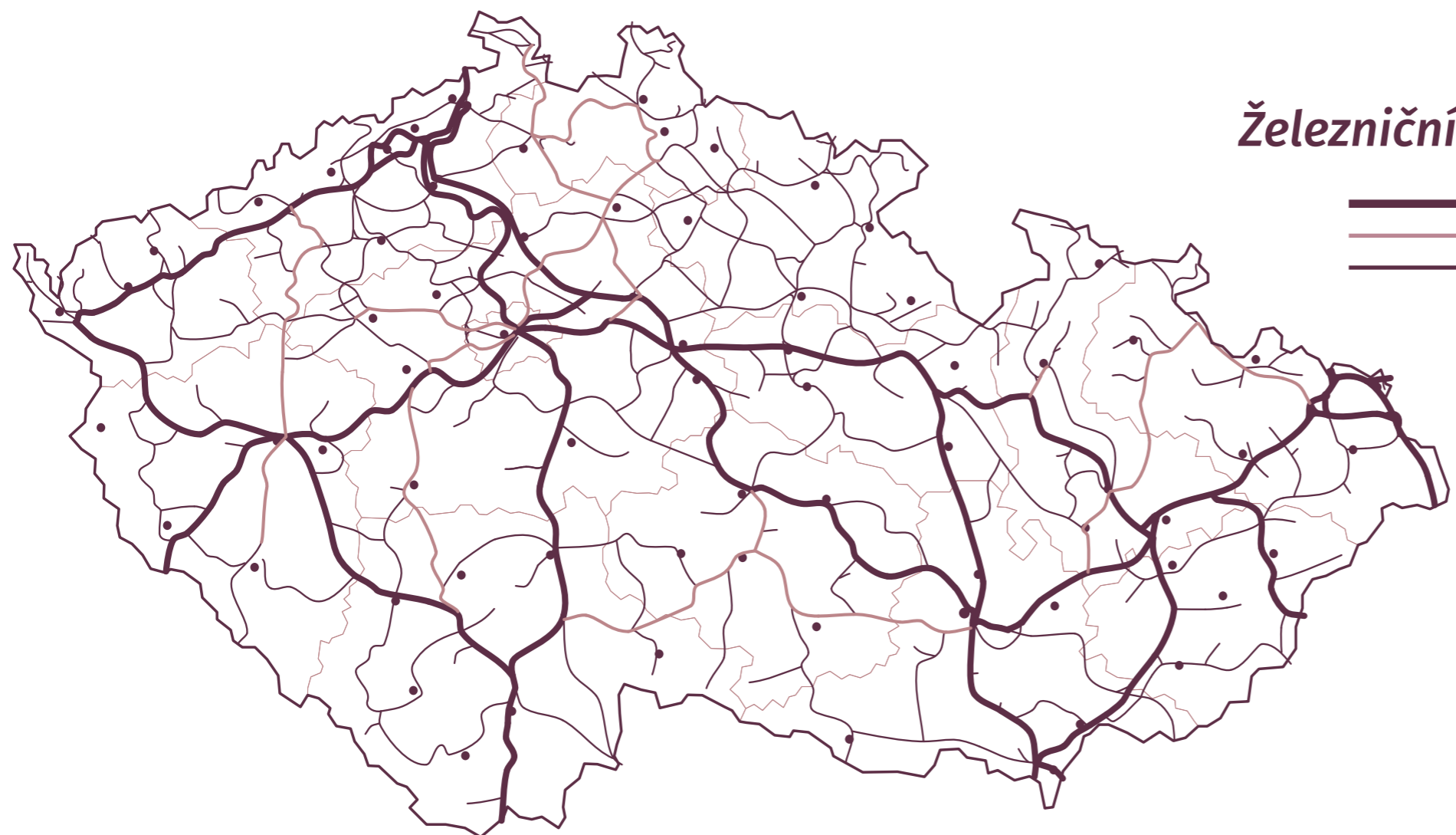
Mobilita architektury z velkých měst do regionu a spolupráce škol architektury bylo téma zpracované anglickým architektem a pedagogem působícím na AA v Londýně, Cedricem Pricem. Projekt AD/AA Polyark bus, je příkladem řady experimentů v architektonickém vzdělávání. Studenti přestavěli starý dvoupatrový autobus, se kterým udělali okružní jízdu napříč celou Británií. Šlo o propagaci AD, ale především o zahájení dialogu mezi britskými školami architektury a místními komunitami. Price chtěl tímto poukázat na možnosti flexibility ve vzdělání a důležitost spolupráce a spojování komunit místo separace. V rámci snahy o zahájení dialogu mezi školami provedla posádka autobusu při každé návštěvě videozáznam a na další zastávce vysílala zaznamenaný materiál.





*Bývalá majestátní budova Vejprtského nádraží a také významná dominanta severních čech. V současné době již zbourána. Severní část nádraží opravena a dále používána.
Zdroj: vlak-site, www.mapio.net, www.vigato.net*

Ve svém návrhu zpracovávám možnost provedení mobilních pavilonů formou přestavby železničních nákladních vagónů. V Česku má železniční doprava, stejně jako ve zbytku Evropy podstatné místo. Jde o způsob cestování budoucnosti především díky svým ekologickým pozitivům. Železnice je rovněž vysoce modularizovaná, zároveň nabízí spoustu možností využití. Železniční trať se větví a prochází se napříč kouty naší země a často vede významnými a mnohdy již zapomenutými místy. V poslední době se staly předmětem diskuzí kdysi významné tratě s majestátními nádražními budovami, utvářejícími genius loci těchto struktur. Pro Správu železnic či České dráhy jde o břemena, která jsou často v bídném stavu, a která musí stále financovat. Vytváří se dilema mezi cenou provozu a cenou demolice, kdy většinou vítězí varianta demolice. Vznikají iniciativy, které mají snahu přesvědčit města o odkupu těchto budov, aby dále mohly stát u tratí a najít další využití v podobě kaváren či kluboven. Příkladem jsou mnohá nádraží na trati Olomouc-Krnov, která jsou stará až 150 let a významně se podílejí na rázu krajiny. Hlavním problémem je, že ač jsou nádražní budovy takto staré, nejsou památkově chráněné.



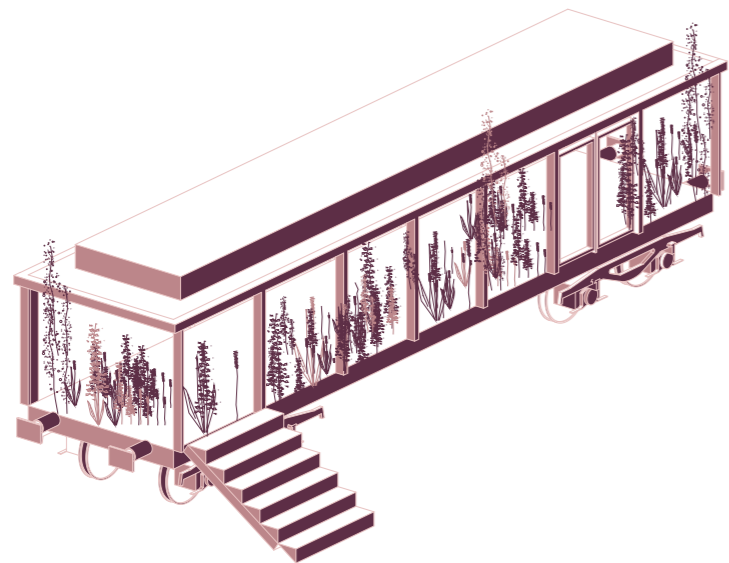
Železniční síť v ČR

-  Hlavní tratě
-  Hlavní tratě
-  Vedlejší tratě

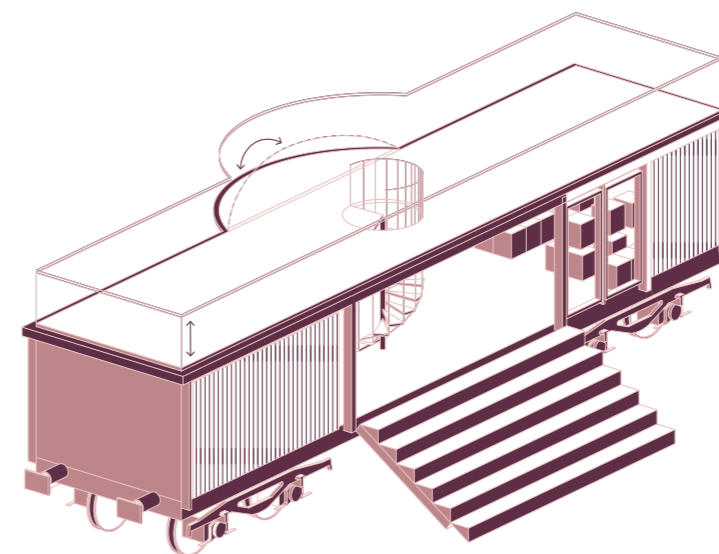
Ve svém návrhu zpracovávám možnost provedení mobilních pavilonů formou přestavby železničních nákladních vagónů. Počítá se s vagóny klasického typu Ealos-t, jehož rozměry jsou 12,8 metrů na délku, 3 metry na šířku a na výšku se rozměr pohybuje mezi 3,34 a 4,24 metrů od země. V Česku má železniční doprava, stejně jako ve zbytku Evropy podstatné místo. Jde o způsob cestování budoucnosti především díky svým ekologickým pozitivům. Železnice je rovněž vysoce modularizovaná, zároveň nabízí spoustu možností využití. Železniční trať se větví a prochází se napříč kouty naší země a často vede významnými a mnohdy již zapomenutými místy. V poslední době se staly předmětem diskuzí kdysi významné tratě s majestátními nádražními budovami, utvářejícími genius loci těchto struktur. Pro Správu železnic či České dráhy jde o břemena, která jsou často v bídném stavu, a která musí stále financovat. Vytváří se dilema mezi cenou provozu a cenou demolice, kdy většinou vítězí varianta demolice. Vznikají iniciativy, které mají snahu přesvědčit města o odkupu těchto budov, aby dále mohly stát u tratí a najít další využití v podobě kaváren či kluboven. Příkladem jsou mnohá nádraží na trati Olomouc-Krnov, která jsou stará až 150 let a významně se podílejí na rázu krajiny. Hlavním problémem je, že ač jsou nádražní budovy takto staré, nejsou památkově chráněné.

Další z náplní studentů, nacházejících se s ateliérem, respektive mobilním pavilonem, na trati, je zabývat se těmito místy, vytvářet architektonická centra či provozy s dalším využitím a podílet se na jejich záchraně. V případě využití vagónu na architektonické pavilony jezdící po regionech tak mohou vznikat významné prostorové možnosti uvnitř pavilonu. Prostor si lze přizpůsobit a přetvořit podle vlastních potřeb studentů a využít ho k přepravě materiálu nebo vytvoření prostoru, kde mohou studenti pracovat či připravovat výstavy. Soustava vagónu jedoucích za sebou působí významným a výrazným dojmem, jež by mohl být umocněn, díky různorodé formě každého vagónu, kterou by si každá škola přizpůsobila. Vlaky se těší oblibě u lidí napříč generacemi a díky tomu se nabízí velká možnost zpopularizování a vystavování architektury tímto způsobem. Spojením vagonů by vznikla příležitost pořádat putovní výstavy a festivaly architektury v různých městech. Pavilony/vagony si školy budou moci vzájemně půjčovat např. podle toho, který by jejich požadavkům vyhovoval více do konkrétního města nebo na určitý workshop či výstavu. S vagóny se však nepočítá jako s místem pobytu pro studenty, pokud by se právě nacházeli mimo tržiště. K pobytu by byly k dispozici budovy místních škol či ubytování zajištěné hostitelem - tedy městem. V případě realizace studentů přímo na trati, by bylo možné přespávat i v nádražních budovách podél železnice, pokud by tomu podmínky vyhovovaly. Počet vagónů je libovolný, v zásadě však minimálně jeden pro každou fakultu. Další vagóny tvoří doplňující funkce (nákladní, jídelní, divadelní - možností je spousta).

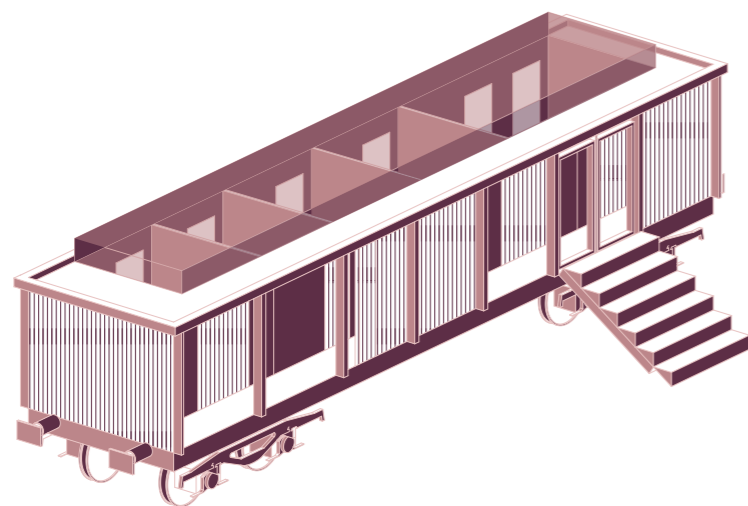
Příklady využití a přestavby nákladních vagónů



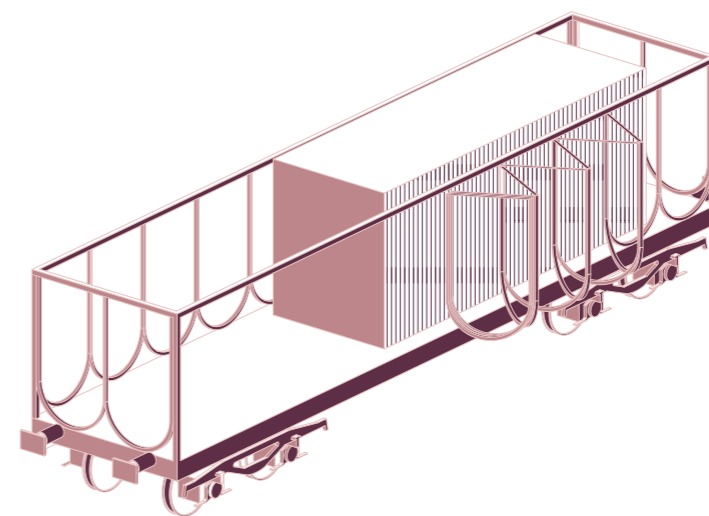
Volný/světlý pavilon může sloužit pro prezentaci krajinářské architektury



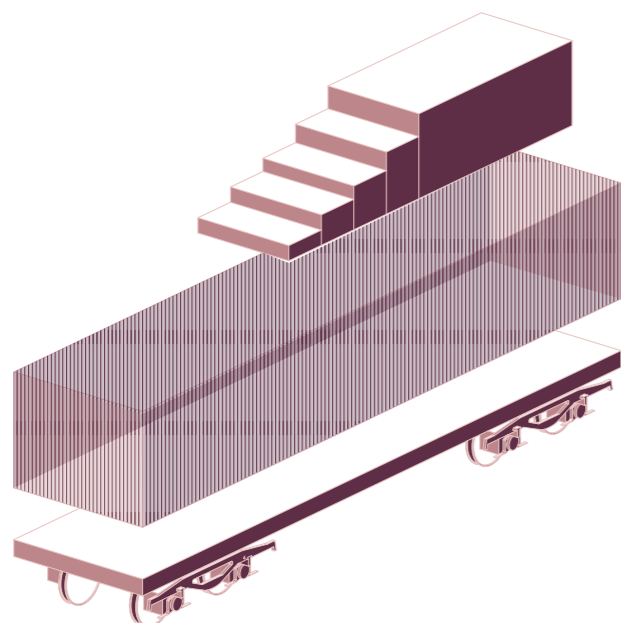
Pavilon výstavní/ateliérový s vyklápečí částí střechy. Dojde k rozšíření plochy a naskytnou se možné další varianty jiného využití.



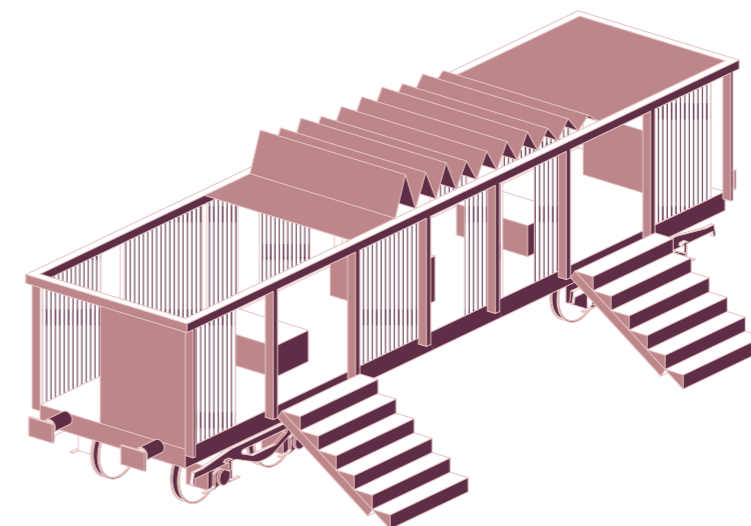
Pobytový denní pavilon pro studenty



Pavilon na náklad a přepravu materiálu



Jedna z možností přetvorby vagónu je využití pouze jeho nápravy a následné vytvoření libovolné nástavby



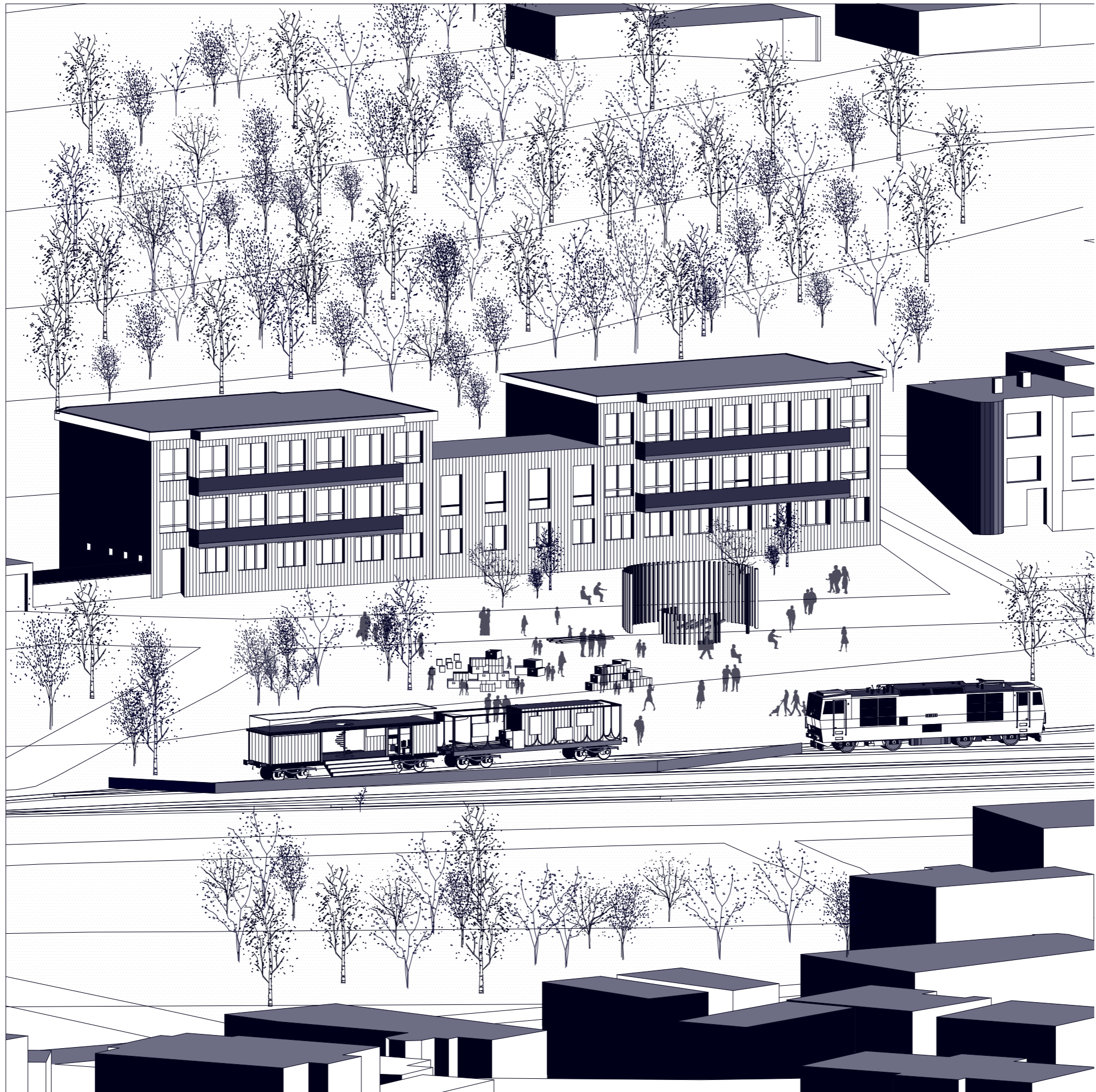
Pavilon výstavní/ateliérový. Lze jej variabilně využít

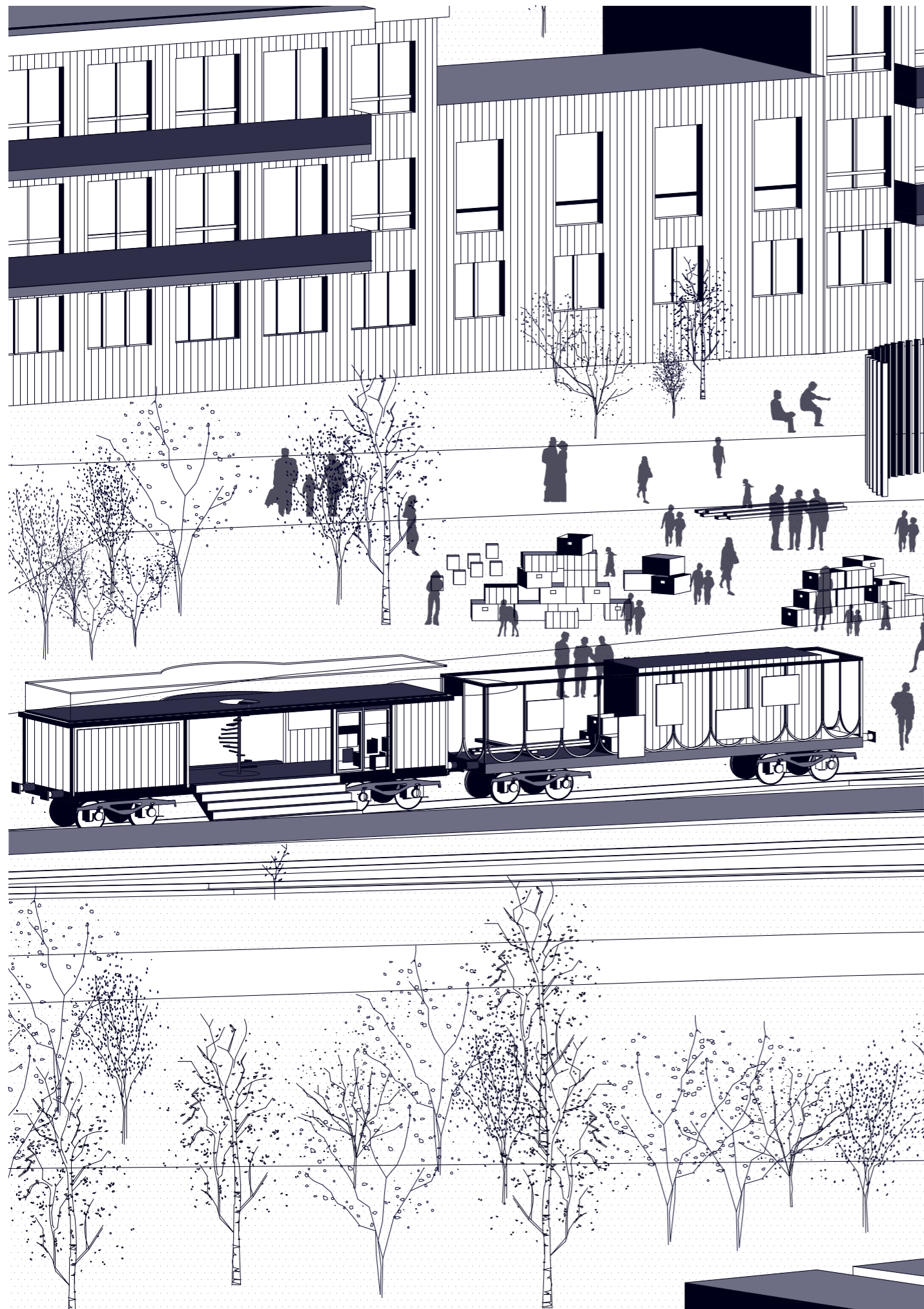
Luhačovice

Za účelem bližší představy o fungování celkového scénáře, byly vytvořeny grafické příběhy nebo jinak řečeno storyboardy, skrze které jsou reflektovány tři situace, tři různých měst. Grafika ukazuje způsoby, jakými lze na celé fungování systému pohlížet.

Jako první situace bylo zvoleno lázeňské město Luhačovice. Železniční trať je v tomto městě ukončena přímo naproti základní škole, kterou navštěvují žáci prvního stupně. Nedaleko školy a tudíž i konečné zastávce této tratě se nachází další budova školy a také mateřská školka. Místo se tedy jeví jako ideální k demonstrování příkladu spolupráce a vzdělávání dětí v oblasti architektury. Na příkladu můžeme vidět budovu školy v blízkosti nádraží. Spolupráce a intervence studentů ve městě Luhačovice, by se tedy mohla projevit zapojením dětí do workshopů, realizace přímo pro ně nebo procházkami, kde by se studenti seznámili s městem očima architektů.

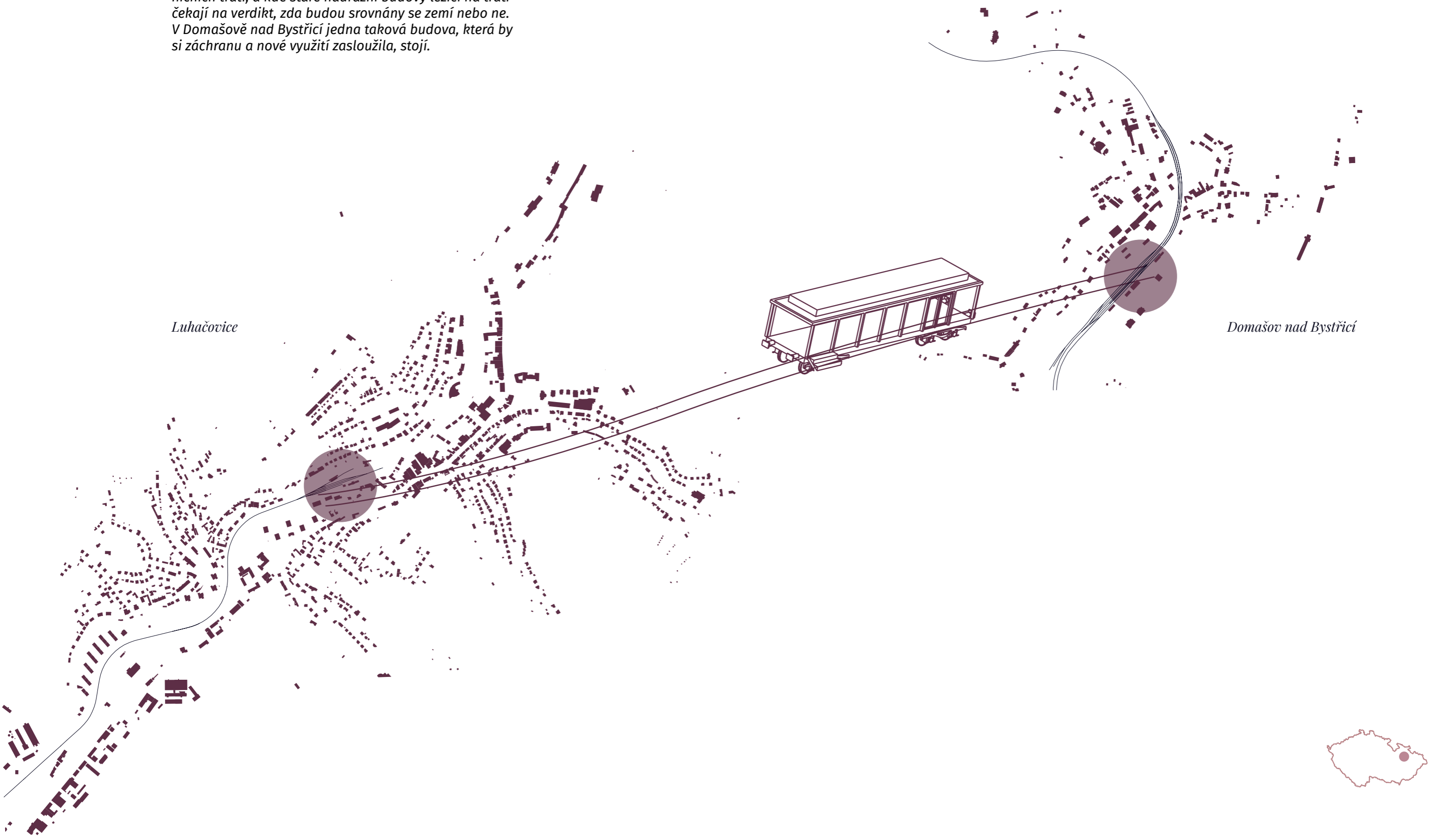




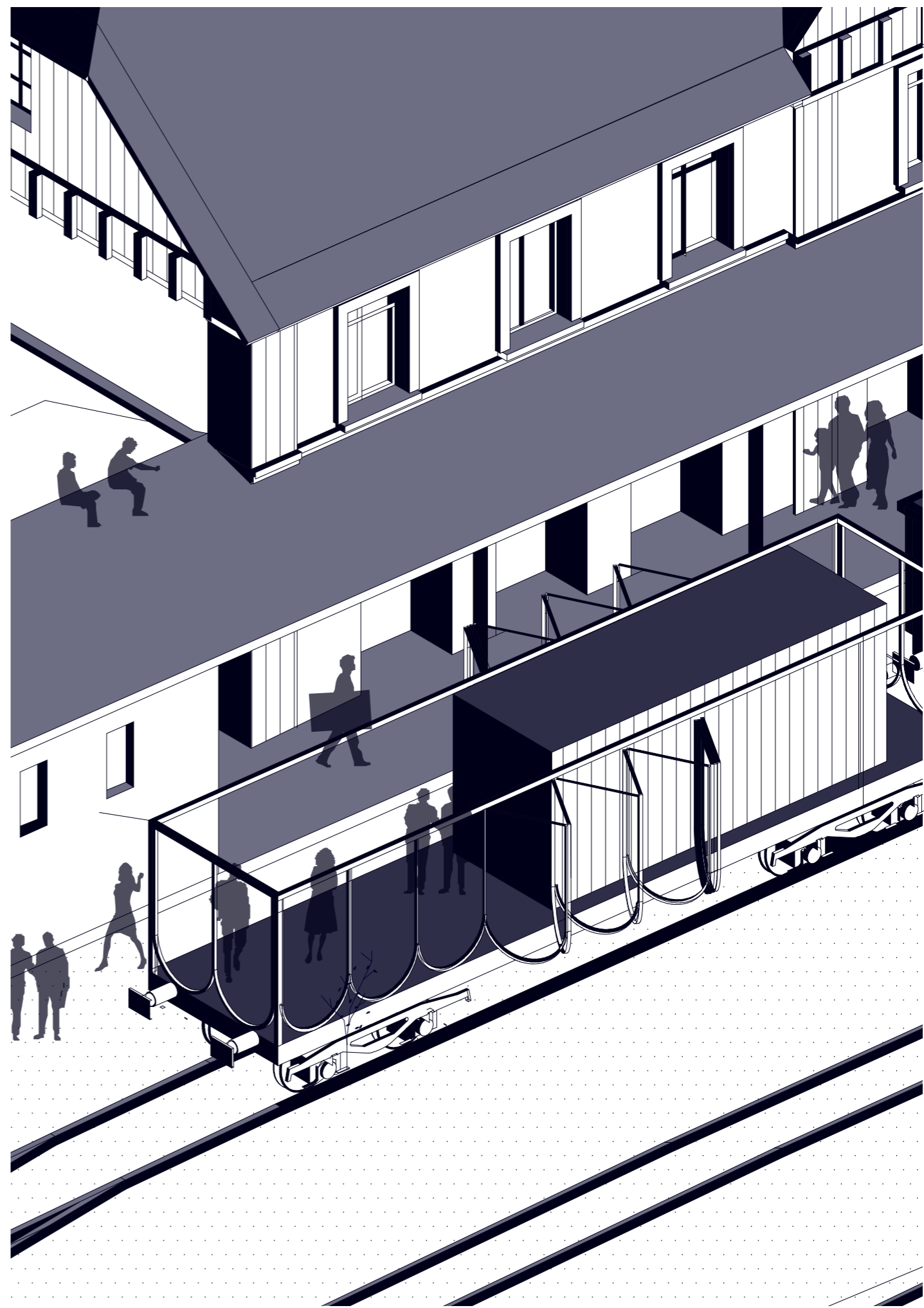
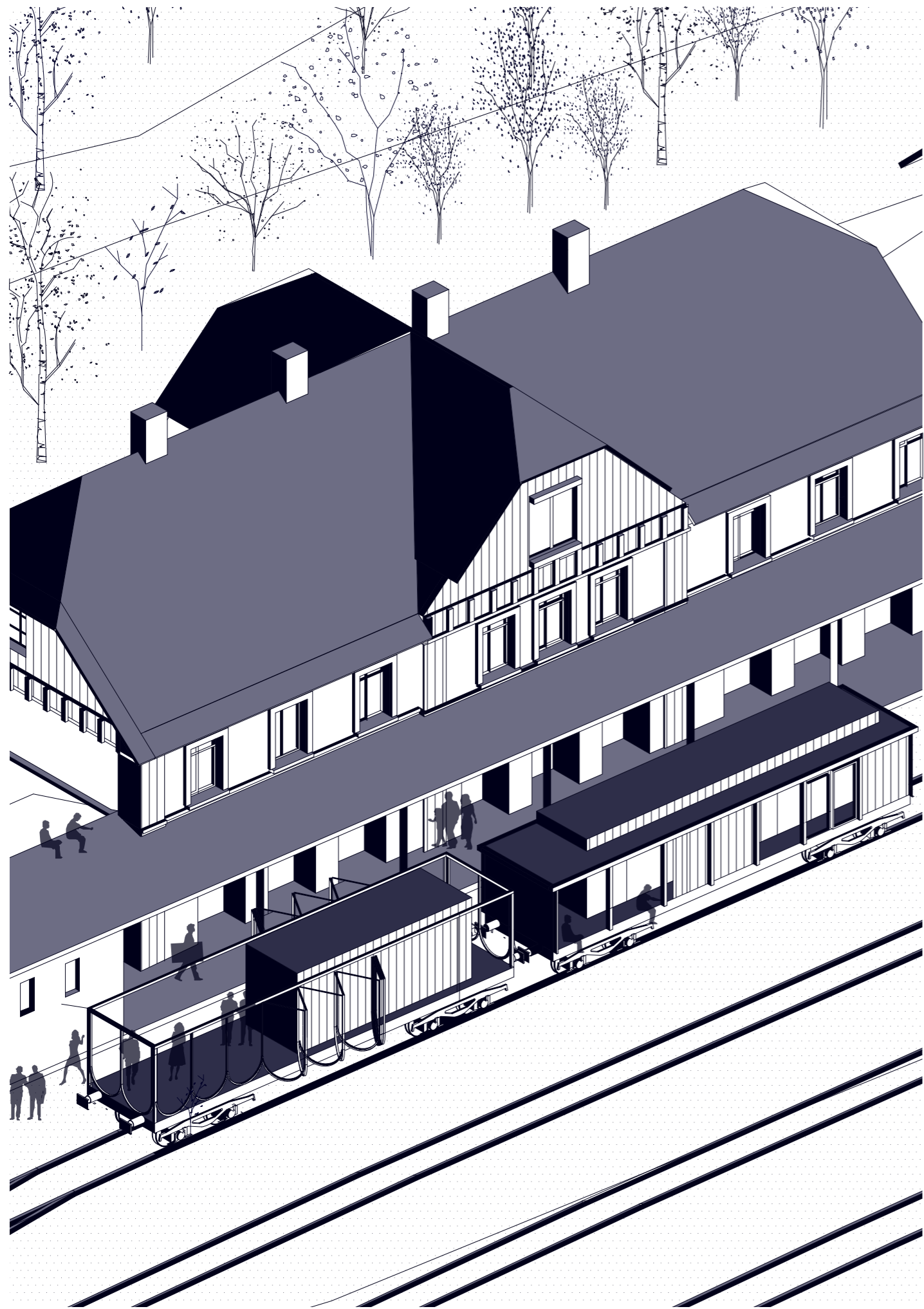


Domašov nad Bystřicí

Studenti pokračují v cestě směrem k malé vesnici na bruntálsku, kudy vede známá a jedna z nejstarších železničních tratí, a kde staré nádražní budovy ležící na trati čekají na verdikt, zda budou srovnány se zemí nebo ne. V Domašově nad Bystřicí jedna taková budova, která by si záchranu a nové využití zasloužila, stojí.







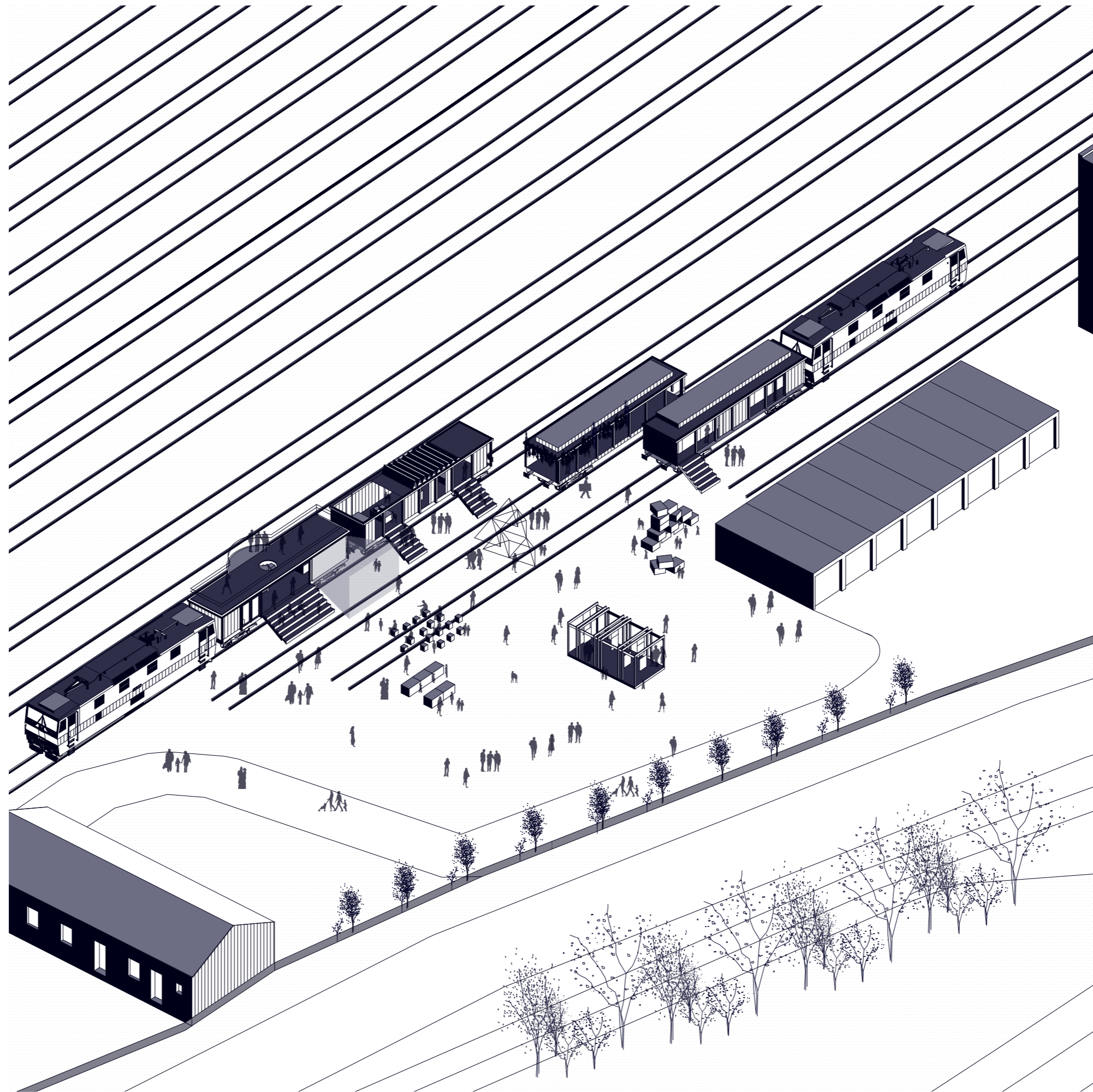
Pardubice

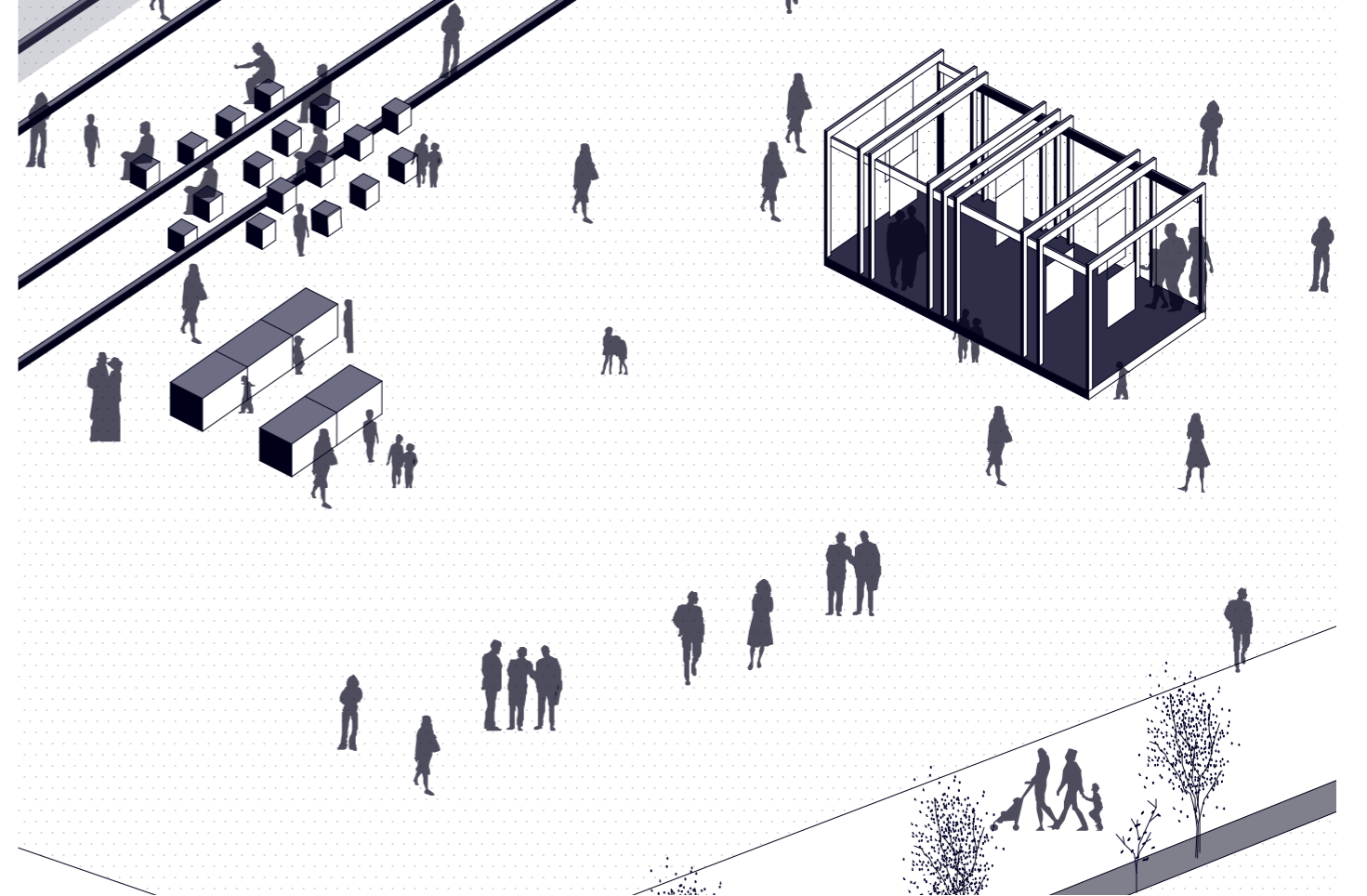
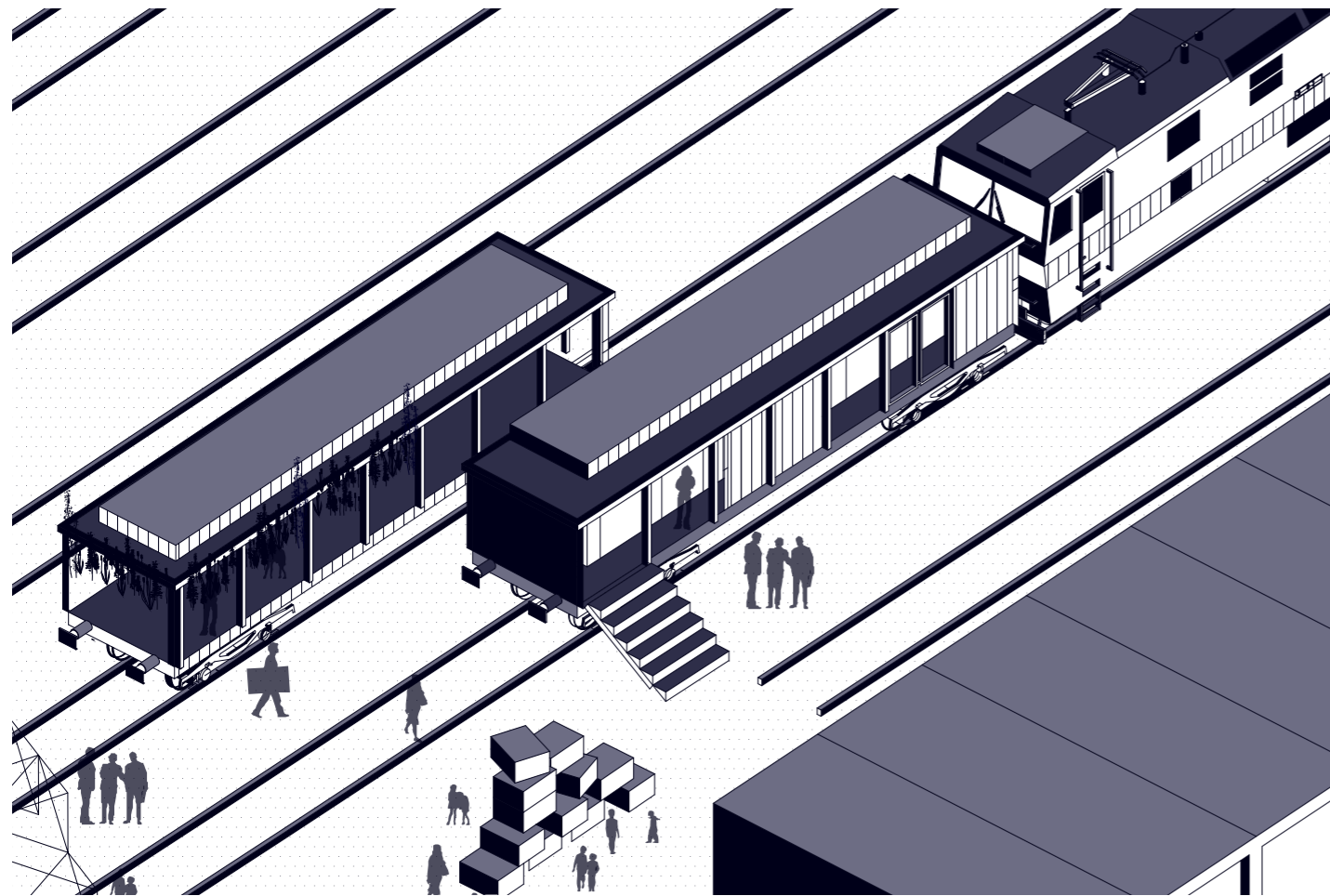
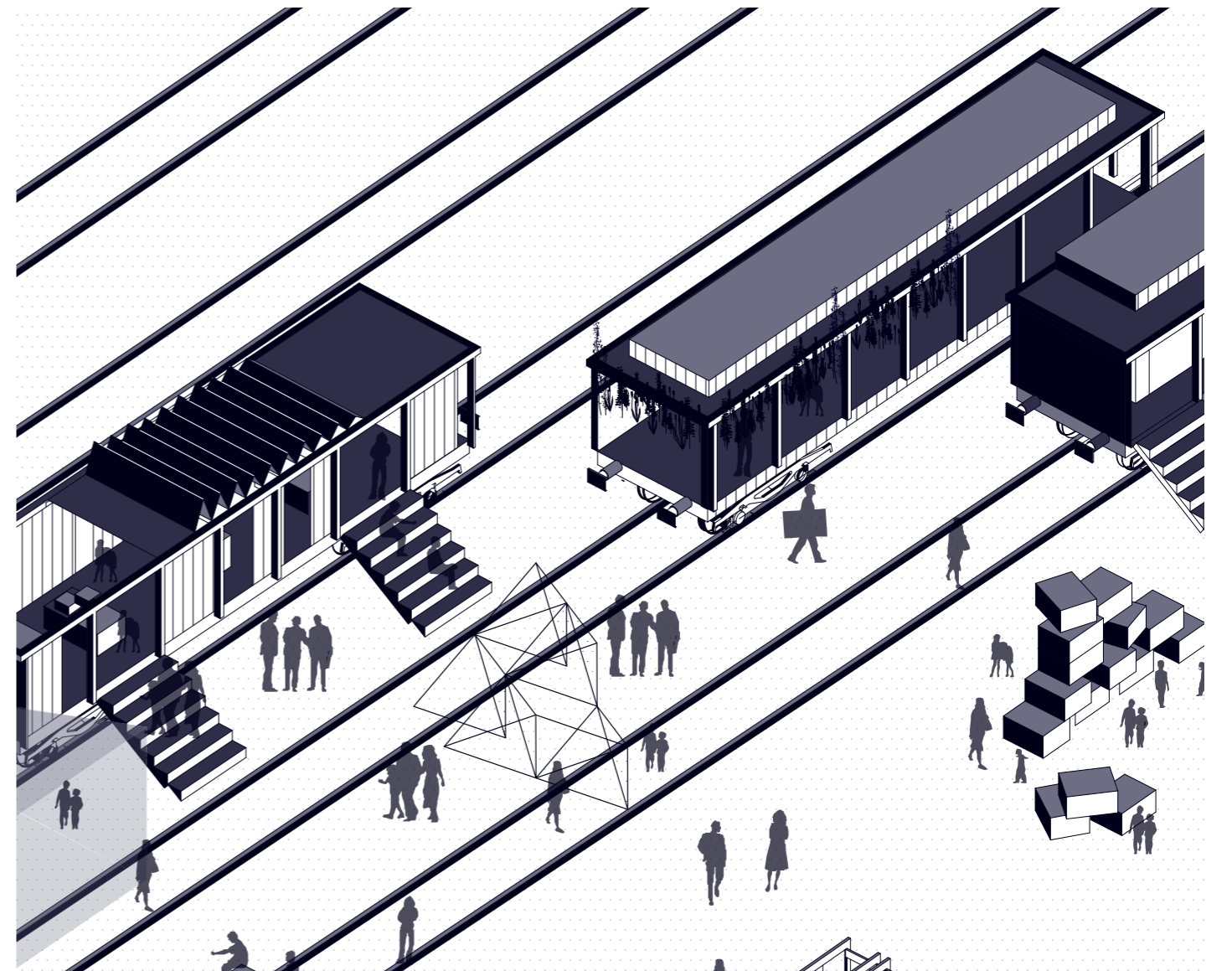
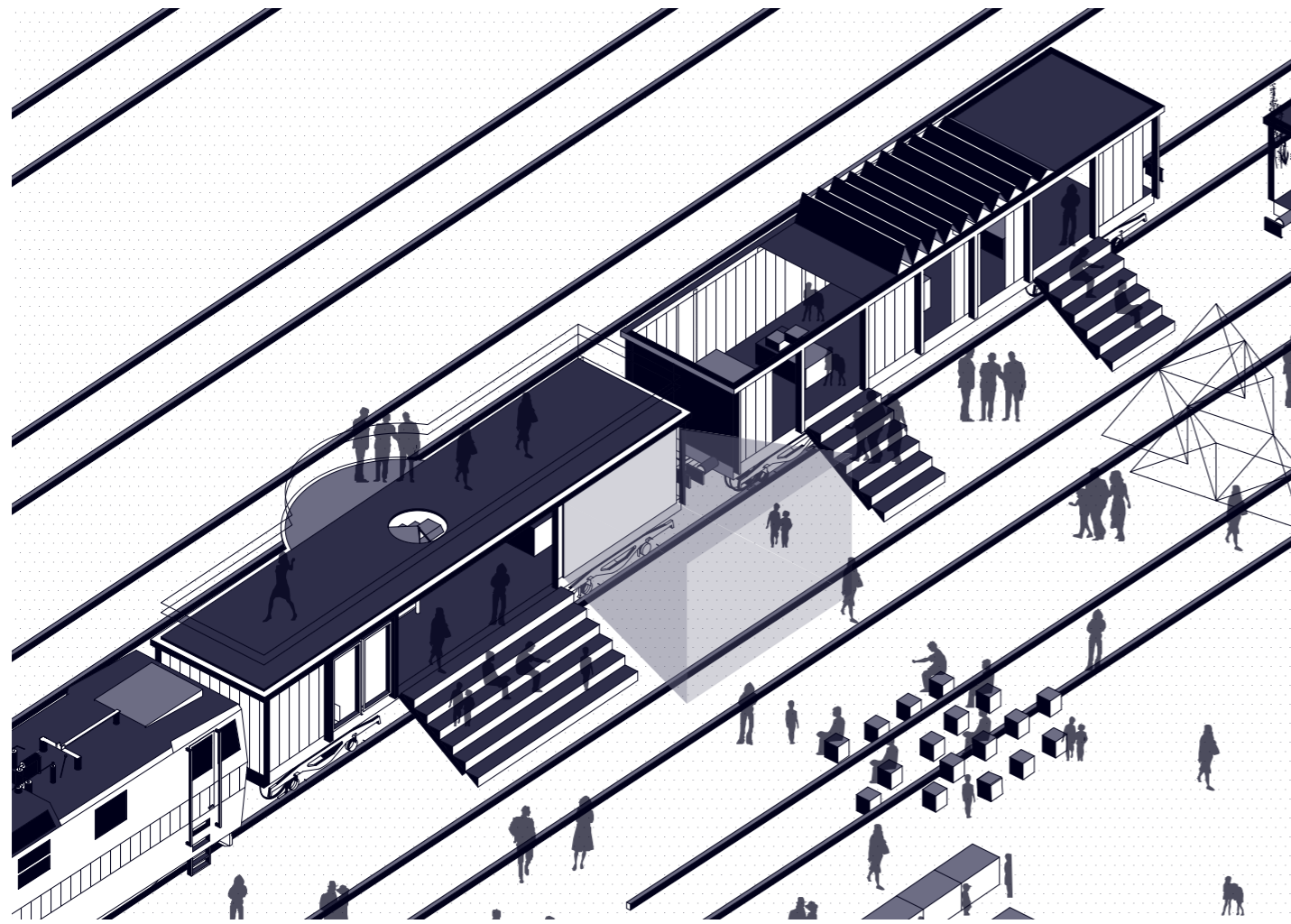
*Krajské město, známé jako velký železniční uzel pro-
pojující Prahu a Brno. Vzhledem k velikosti nádraží a
mnoha odstavných kolejí pro vagóny, které leží stranou
od hlavního provozu nádraží, je místo vytypováno jako
vhodné pro uspořádání festivalu architektury na kole-
jích. Půjde o celonárodní záležitost a Pardubicemi tato
jízda nekončí. Kolos putovní výstavy může projet celou
republiku a atraktivní formou nastítnit hlavní myšlenky
estetiky, umění a architektury lidem napříč zemí.*



Domašov nad Bystřicí

Pardubice







1:15 000

Těžiště

Srdcem celého systému je budova „Těžiště architektury“ a muzea, kde bude základní stanice pro výjezd mobilních pavilonů, a kde v době své nečinnosti budou spočívat a sloužit jako doplňující muzeum. Vagóny na cestách se budou střídat, tudíž v tomto Těžišti vždy zůstane část pavilonů pro návštěvu.

Budova muzea a základna pro mobilní pavilony je situována v centru města Brna v jihovýchodní části okruhu, kolem historického centra po bývalých hradbách. V tomto okruhu se nachází významné instituce, které jsou mnohdy situovány doprostřed městské zeleně a působí tedy jako solitéry v zeleni. Umístění instituce městského rázu do této poslední nezaplňené části ringu se přímo nabízí. V současné době je parcela využívána jako autobusové nádraží a je zde umístěna severní část hlavního nádraží, která slouží ke krátkodobému odstavení souprav a lokomotiv. Dalším důvodem pro volbu této parcely byly zachované koleje protínající parcelu. V případě jiného způsobu mobility do regionu je parcela díky svému strategickému umístění vhodná také. Vzhledem k plánovanému odsunu Hlavního nádraží z centra směrem k řece, půjde i o zachování odkazu významné veřejné budovy, která v této části města stála.

Budova je do města Brna situována záměrně. Jakkoli se hlavní náplň projektu snaží o decentralizaci a přenos architektury mimo město, je instituce tohoto typu ve městě nutná. Nejen proto, aby mohla sloužit jako doplňující funkce fakultě architektury, která se ve městě nachází, ale především z důvodu významu města jako významné instituce doplňující školu a městskou strukturu. Náplň a funkce budovy si pro svůj provoz vyžaduje město.



Projekt počítá s variantou odsunu nádraží k řece, kdy se spolu s nádražím přestěhuje také autobusové nádraží u hotelu Grand. Projekt nádraží vypracoval architekt Bohuslav Fuchs. Původně se mělo jednat o moderní skořepinovou stavbu jako další veřejnou stavbu na této okružní třídě. Projekt počítal s využitím celého území, tedy s přestěhováním nádraží k řece, k čemuž však nedošlo. Z celého projektu bylo tedy postaveno jen jedno nástupiště a to ještě v pozměněné podobě. Skořepinový přístřešek bude v návrhu zachován a bude se s ním dále pracovat.

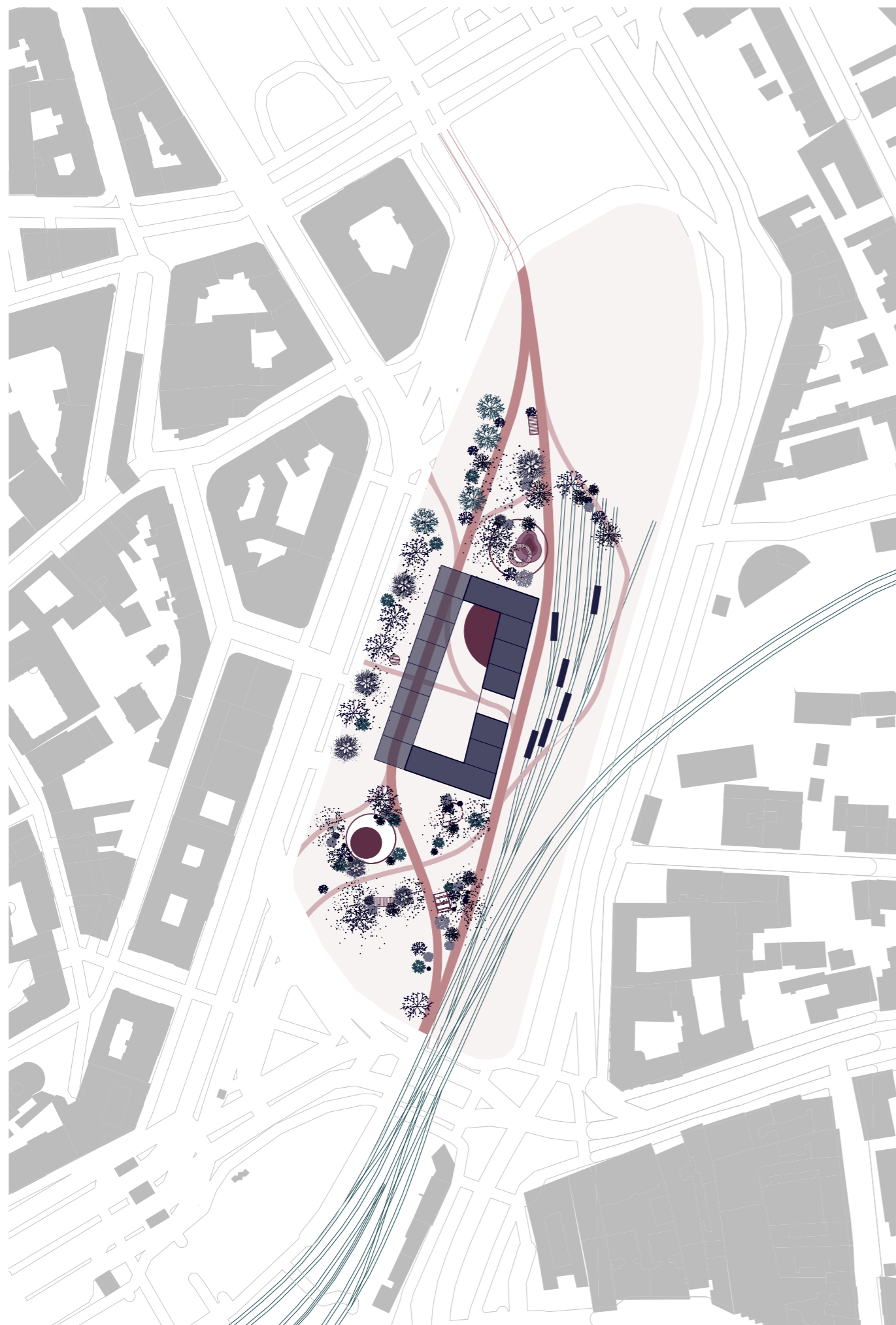
zdroj: www.bam.brno.cz



Historický a současný pohled na parcelu



Model původně zamýšlené odbavovací haly



1 : 2000

1. etapa

První etapu tvoří návrh zpracovávající pouze jihovýchodní parcelu, kde se nachází autobusové nádraží pro dálkové spoje. Tato varianta může fungovat i v případě provozu nádraží v centru. Centrálním prvkem je budova coby těžiště architektury, která přímo navazuje na Fuchsův přístřešek. V návrhu bych ráda reagovala na architektonický výraz přístřešku a i s odkazem na železniční architekturu, v podobě kleneb či oblouků. Návaznost na Fuchsův přístřešek vytváří blok nebo také solitér v zeleni a vztahově tak reaguje na významné instituce, které jsou součástí tohoto okruhu. Solitér coby muzeum a těžiště architektury leží v zeleni, tvořenou zahradou krajinářské architektury, sloužící rovněž k prezentaci a k nárůstu povědomí u lidí. Přes území je vytvořen hlavní tah pro chodce protínající parcelu po téměř celé délce a navazující na budoucí pěší trasu v zeleni směrem k Dolnímu nádraží.

Hlavní náplně těžiště

Muzeum a galerie architektury spojeno s železníci a čerpající výhody, které poskytuje - výjezdy s vagony do regionů a putovní výstavy, workshopy a festivaly

Intenzivní oboustranně obohacující interakce mezi studenty architektury a dětmi v podobě centra, školky nebo klubovny v bezprostřední blízkosti nebo přímo jako součást těžiště.

Centrum krajinářské architektury

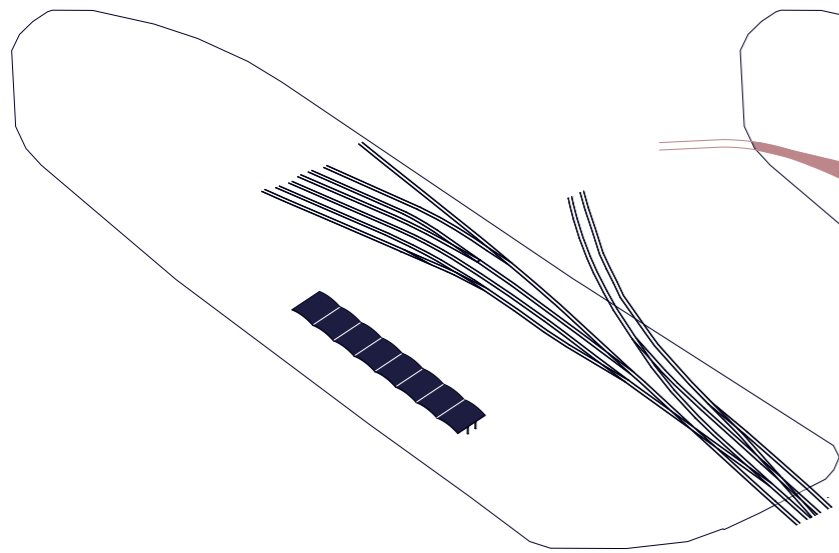
Ubytování pro Erasmus studenty

Městské procházky se studenty

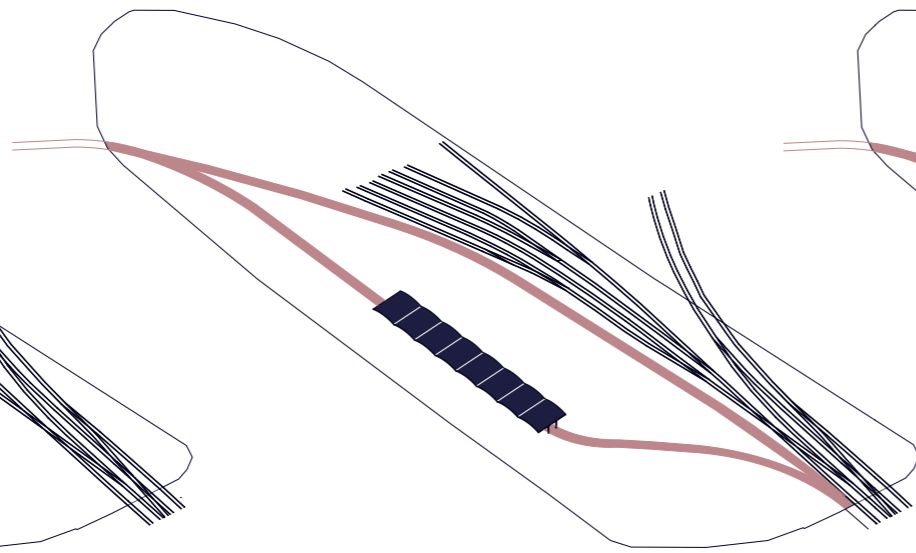
Exkurze do zahraničí

Ateliéry

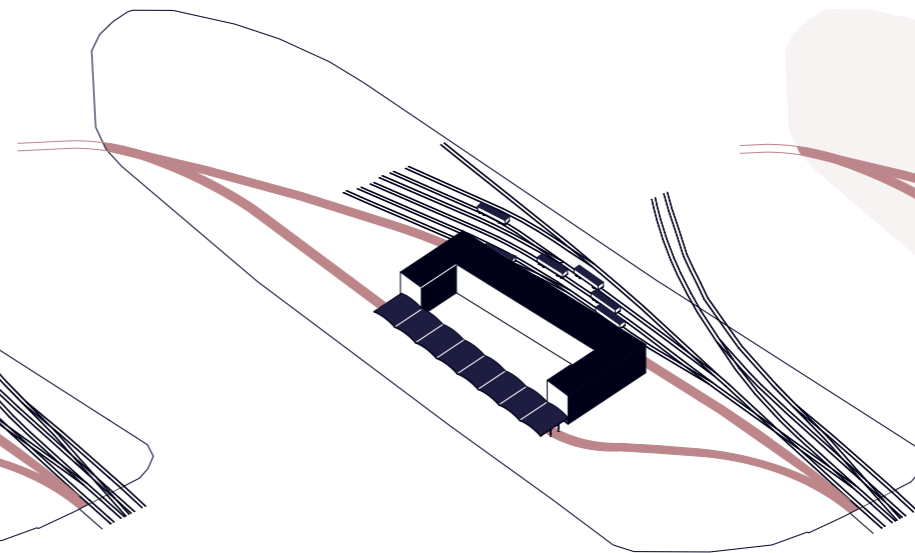
Sály



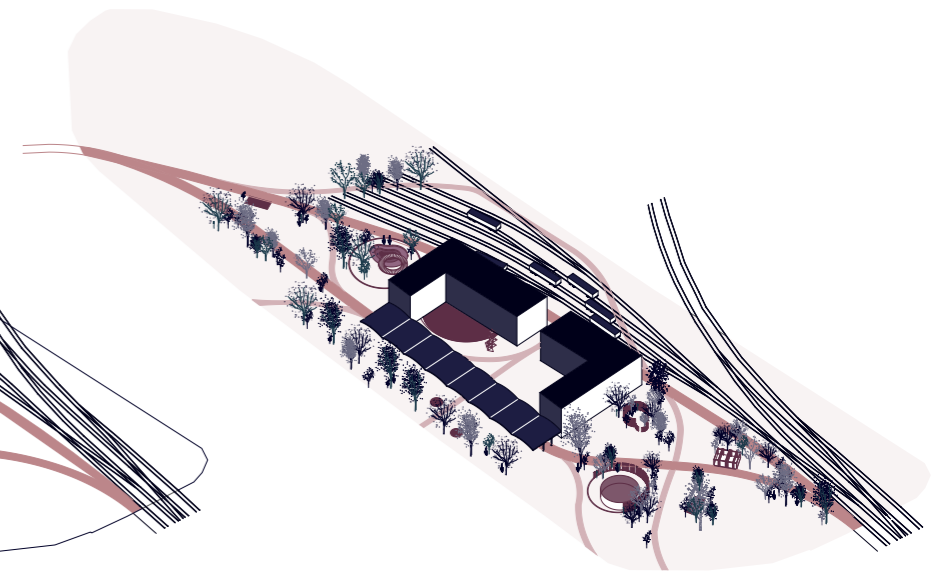
Na parcele se dále pracuje s kolejemi i autobusovým přístřeškem



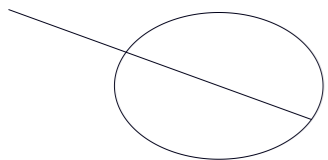
Vytvoření pěšího tahu, které protíná celé území, jedno křídlo vede pod přístřeškem, druhé podél kolejí

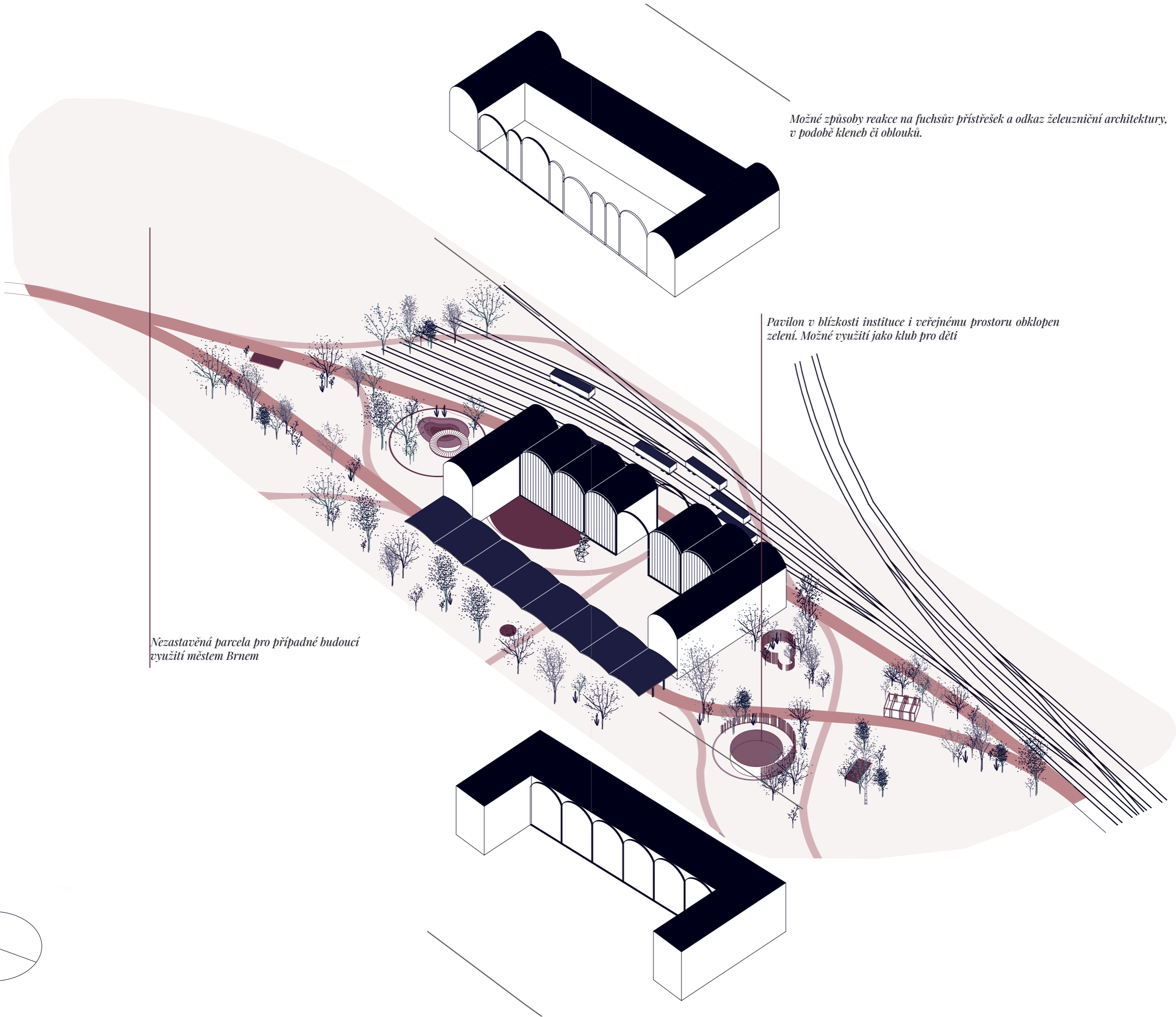


Doplnění budovy mezi dva hlavní tahy, návaznost na Fuchsův přístřešek i na urbanistickou strukturu budov, nacházejících se na okruhu kolem historického centra



Vytvoření průchodu skrze hmotu ke kolejím, doplnění o pavilony v „zahradě“

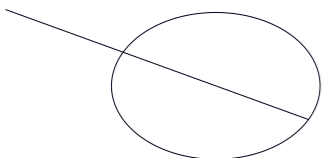


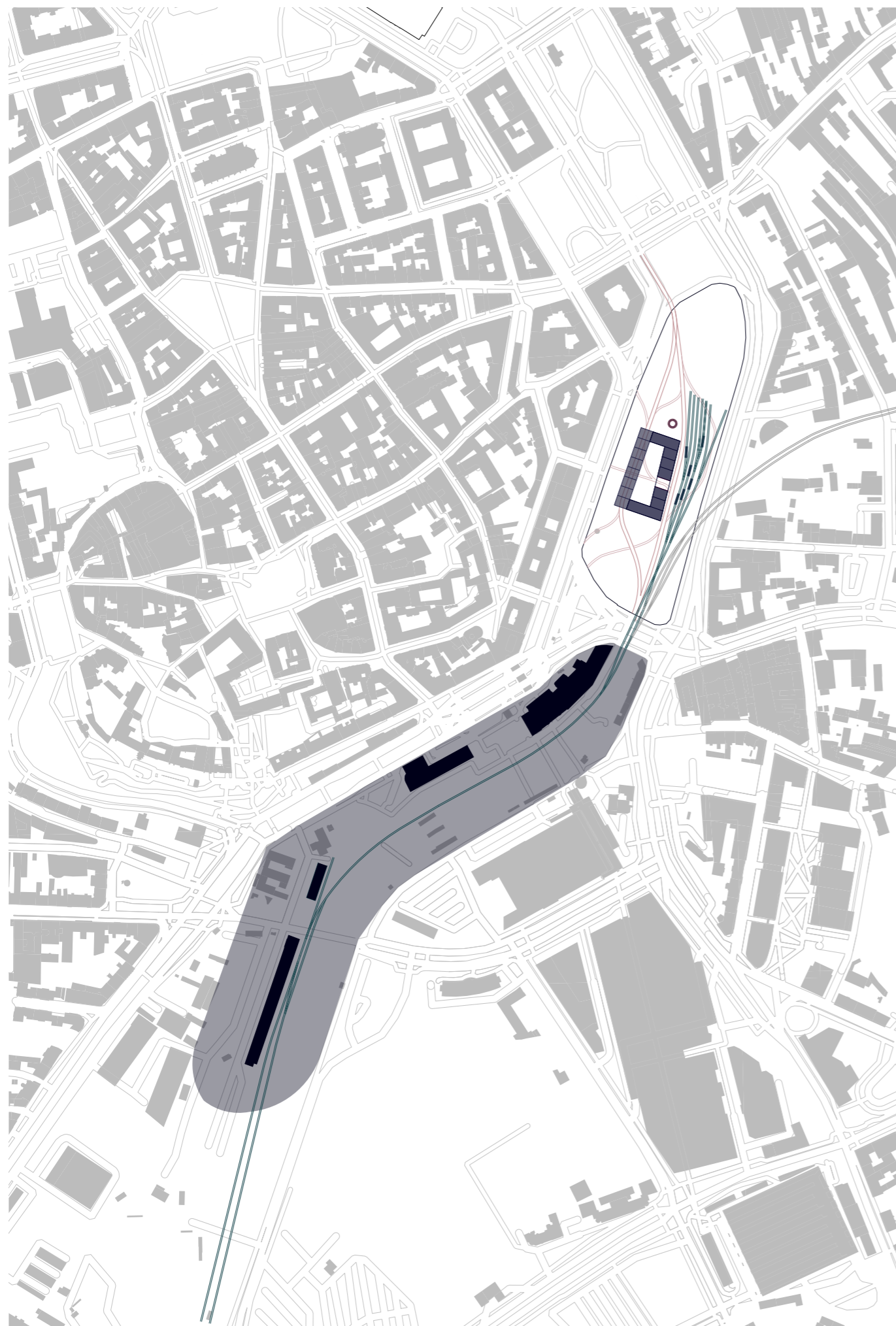


Možné způsoby reakce na fuchsův přístřešek a odkaz železniční architektury, v podobě kleneb či oblouků.

Pavilon v blízkosti instituce i veřejnému prostoru obklopen zelení. Možné využití jako klub pro děti

Nezastavěná parcela pro případné budoucí využití městem Brnem





1:5000

2. etapa

Ve druhé etapě je zpracována varianta rozšíření a rozvoje této oblasti v případě, že bude nádraží přestěhováno k řece a fungujícímu provozu těžiště. Možné využití zahrnuje rozšíření muzea o prostor v budově Malé Ameriky, který by se dále mohl využívat jako sál na různé akce.

Druhá etapa nabízí možné řešení náplně budoucí bývalé budovy Hlavního nádraží, kde by jednou z variant mohl být přesun Fakulty architektury v Brně na toto místo. Fakulta by se nacházela v blízkosti těžiště a muzea, se kterým úzce spolupracuje. Velkorysé prostory budovy Hlavního nádraží nabízí spoustu možností náplně vhodné pro budovu školy.

reference

Muzeum umění

Ateliér: Barozzi Veiga
realizace: 2019

Z nového muzea umění ve Švýcarsku vystupuje část původní nádražní budovy jako připomínka charakteru místa.



www.earch.cz

Bezana cultural center

Ateliér: CLK architects
projekt

Z nového muzea umění ve Švýcarsku vystupuje část původní nádražní budovy jako připomínka charakteru místa.



www.clkarchitects.com