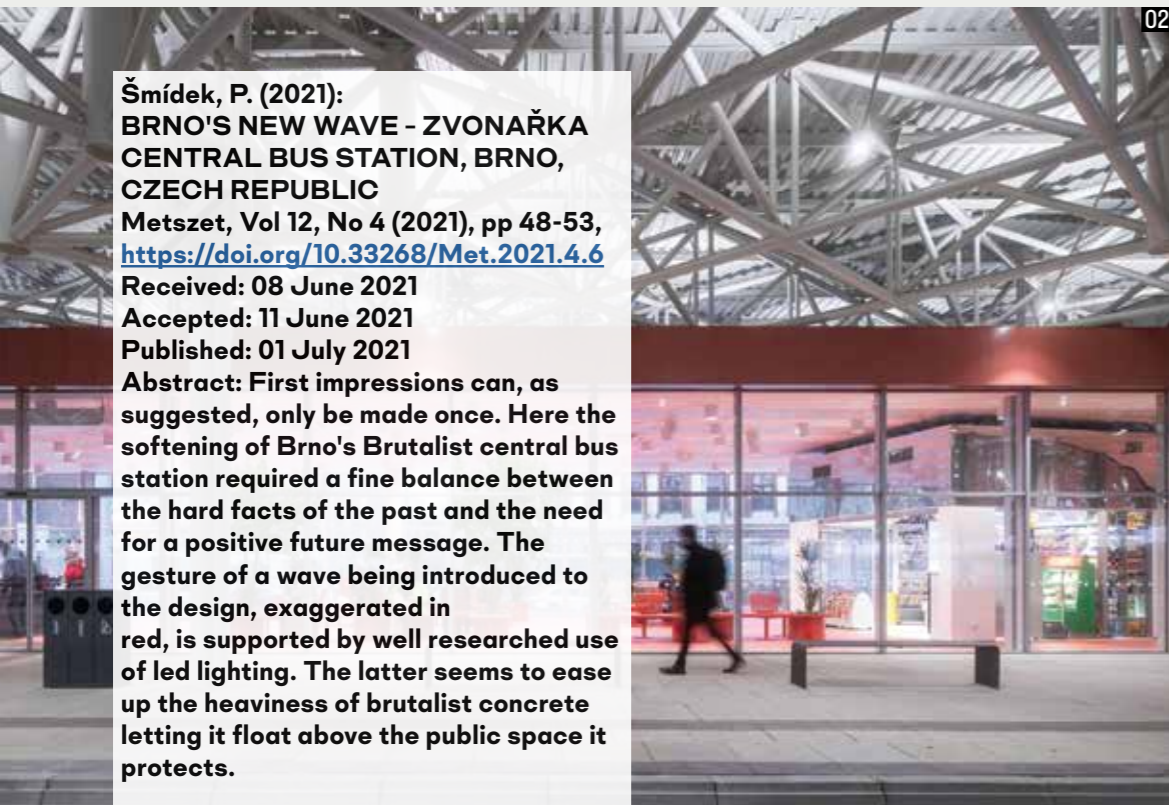




01



02

Šmídek, P. (2021):  
BRNO'S NEW WAVE - ZVONAŘKA  
CENTRAL BUS STATION, BRNO,  
CZECH REPUBLIC

Metszet, Vol 12, No 4 (2021), pp 48-53,  
<https://doi.org/10.33268/Met.2021.4.6>

Received: 08 June 2021

Accepted: 11 June 2021

Published: 01 July 2021

**Abstract:** First impressions can, as suggested, only be made once. Here the softening of Brno's Brutalist central bus station required a fine balance between the hard facts of the past and the need for a positive future message. The gesture of a wave being introduced to the design, exaggerated in red, is supported by well researched use of led lighting. The latter seems to ease up the heaviness of brutalist concrete letting it float above the public space it protects.

## A BRÜNNI ÚJ HULLÁM

ZVONAŘKA KÖZPONTI BUSZPÁLYAUDVAR | BRNO

Jó első benyomást kelteni mindig csak egyszer lehet. Ha a város nem tesz a látogatóra azonnal jó benyomást, ahogy leszállt a buszról, utána már nehéz a csorbát kiköszörölni. Egészen a közelmúltig a dél-morva főváros is múltban rekedt, és nem kifejezetten vendégszerető autóbusszállomás-szindrómában szenvedett.

- 01 Északi homlokzat a Zvonařka utca felől
- 02 A váróterem az első buszállás felől
- 03 Új pavilon a nyolcvanas évekből származó, meglévő szerkezet alá építve



03

ÉPÍTÉSZ | ARCHITECT  
Ondřej Chybík, Michal Křištof

FOTÓ | PHOTO  
Alex Shoots Buildings

SZERZŐ | AUTHOR  
Petr Šmídek

\_\_Brno, amely Prága után harmadannyi lakossal Csehország második legnagyobb városa, elsősorban az Osztrák–Magyar Monarchia idején kiépült textil- és gépiparának köszönheti felemelkedését. Az újonnan létrejött Csehszlovák állam urbanus fejlődésének dinamikájához jelentős mértékben járult hozzá a Bohuslav Fuchs brünni építész vezetett modernisták két háború közötti nemzedéke. Fuchs már a múlt század 20-as éveinek közepén megnyerte a vasúti főpályaudvar áttelepítésére kiírt pályázatot [1; 2], amelynek fő célkitűzése az volt, hogy a morva metropolisz sikeresen fejlődhesen déli irányban. Ez a merész elképzelés azonban

gyakorlatilag egy egész évszázadig csak papíron valósulhatott meg. A II. világháború alatt Brünnből eltűnt a zsidóság, később pedig a németeket úzték ki a városból. A vasútállomás ugyanakkor továbbra is az eredeti helyén maradt. Az 1940-es évek végén Fuchs tervei szerint részben a korábbi városfalak helyén épült meg az a buszpályaudvar [3], amelyet az 1980-as évek közepén Radúz Russ építész Zvonařka utcai új buszpályaudvara váltott fel. [4]

\_\_A nagyvonalúan méretezett rácsszerkezet megfelelően fel volt készülve a tömegközlekedés rohamos fejlődésére és Brünn déli központjának továbbfejlesztésére.

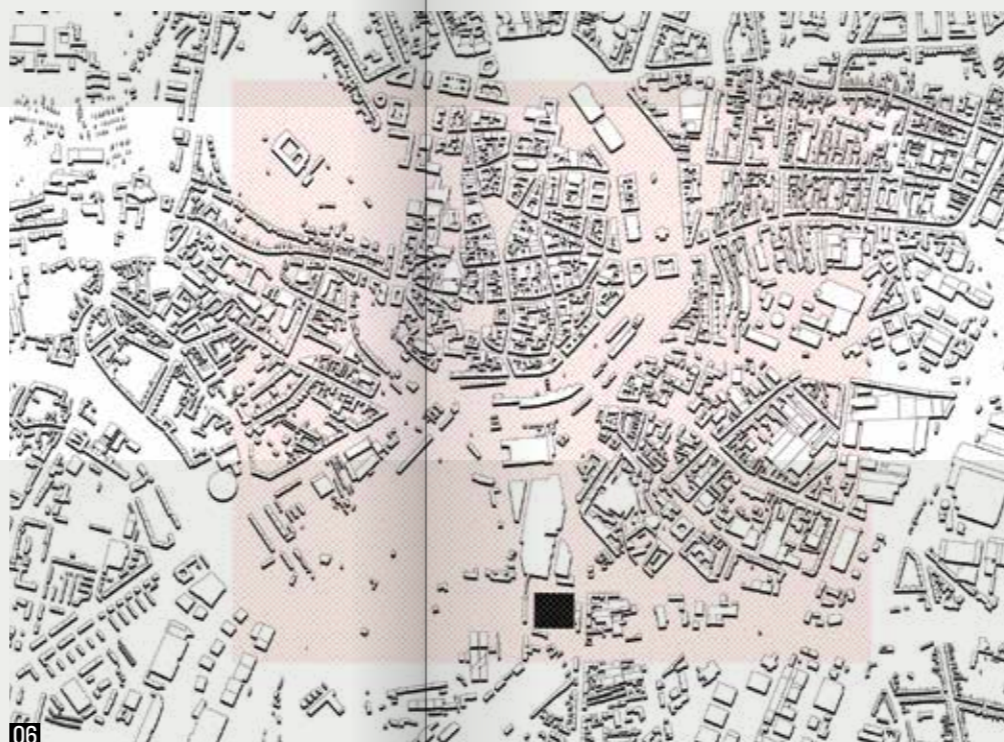
06



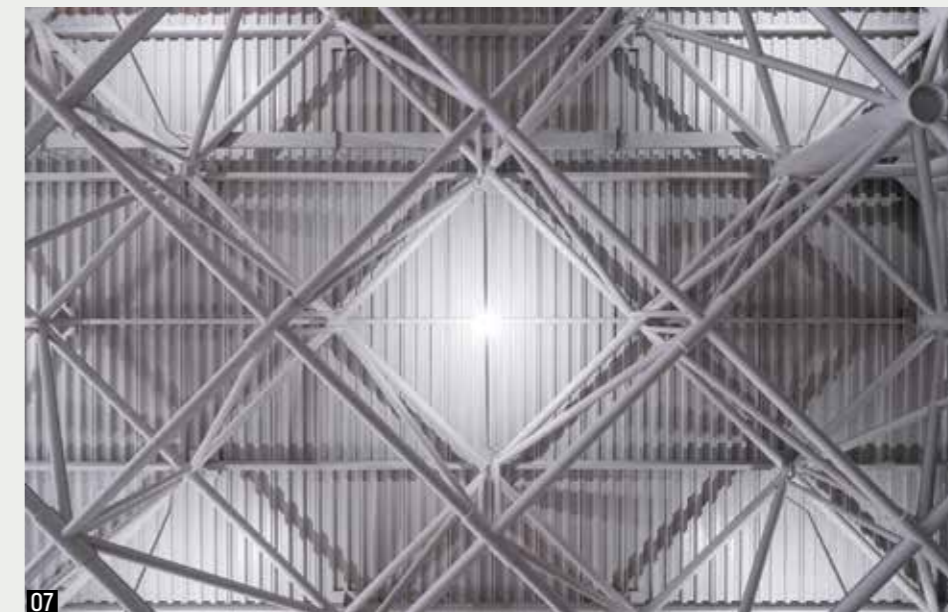
04



05



06



07



08

- 04 Meglévő állapot a felújítás előtt
- 05 A bejárati tér látványterve
- 06 Helyszínrajz
- 07 Könnyed rácsos térváz
- 08 A buszállások közötti központi átjáró

A brutalista stílusú épület megfelelt az összes akkori műszaki paraméternek, az utasoknak azonban nem nyújtott kellően barátságos környezetet. E hiányosságát a bársonyos forradalom után több építész is megpróbálta orvosolni [5], sikert azonban csak a Chybík+Křištof stúdióknak sikerült elérnie.

—A Zvonarka központi buszpályaudvar komplex felújításának ötletével 2015-ben maguk a fiatal építészek jelentkeztek, akik később az üzemeltetővel vállaltva igyekeztek sikereket elérni az építkezés társfinanszírozását segítő támogatási programokban. Az ötéves folyamatból a legtöbb időre az engedélyek megszerzéséhez volt szükség. Maga a kivitelezés mindössze – akár

04

rekordidőnek is tekinthető – háromnegyed évet vett igénybe. Az utolsó szakaszban már három műszakban folyt az intenzív munka, miközben a teljes költségvetés egyharmada „fehér festékre” ment el. A terv jelentős részét szemmel szinte észrevehetetlen beavatkozások képezték: az acélrács múlttisztelő felújítása, az utólag beépítésre került elemek eltávolítása és az utastájékoztató rendszer áttekinthetőbbé tétele. A leglátványosabb új elem a forgalmi iroda atipikus arányú, 8 x 100 méteres épülete, amelyet maguk a szerzők „antiháznak” neveztek el, mivel mintegy szervesen duzzadva emelkedik ki a járdaszintből. Semmilyen módon nem hat zavaróan az állomás működésére, és nem akadályozza

01

07

08

*A terv jelentős részét szemmel szinte észrevehetetlen beavatkozások képezték: az acélrács múlttisztelő felújítása, az utólag beépítésre került elemek eltávolítása és az utastájékoztató rendszer áttekinthetőbbé tétele.*

az áttekinthetőséget. Formai kialakítása hozzájárul a villamosmegállóból vagy a Vaňkovka bevásárlóközpontból érkező utasok mozgásának jobb irányításához. A hosszirányú épületen belül minden szükséges funkció megtalálható: utastájékoztató, jegyértékesítés, mosdók, váróterem, pénzváltó, bisztró, kávézó és a mai nehéz időkben egy ideiglenes Covid-19 tesztközpont is.

—Az utastájékoztató rendszer mellett a világítást is korszerűsítették, az eredeti kis teljesítményű lámpákat energiatakarékos LED-es lámpákra váltották fel. A korábban szürkébe vesző állomáshelyek fénybe borultak. Mostantól a felső rácsszerkezet is meg van világítva, amely optikailag további két méterrel növeli a belső

10

11

09

02

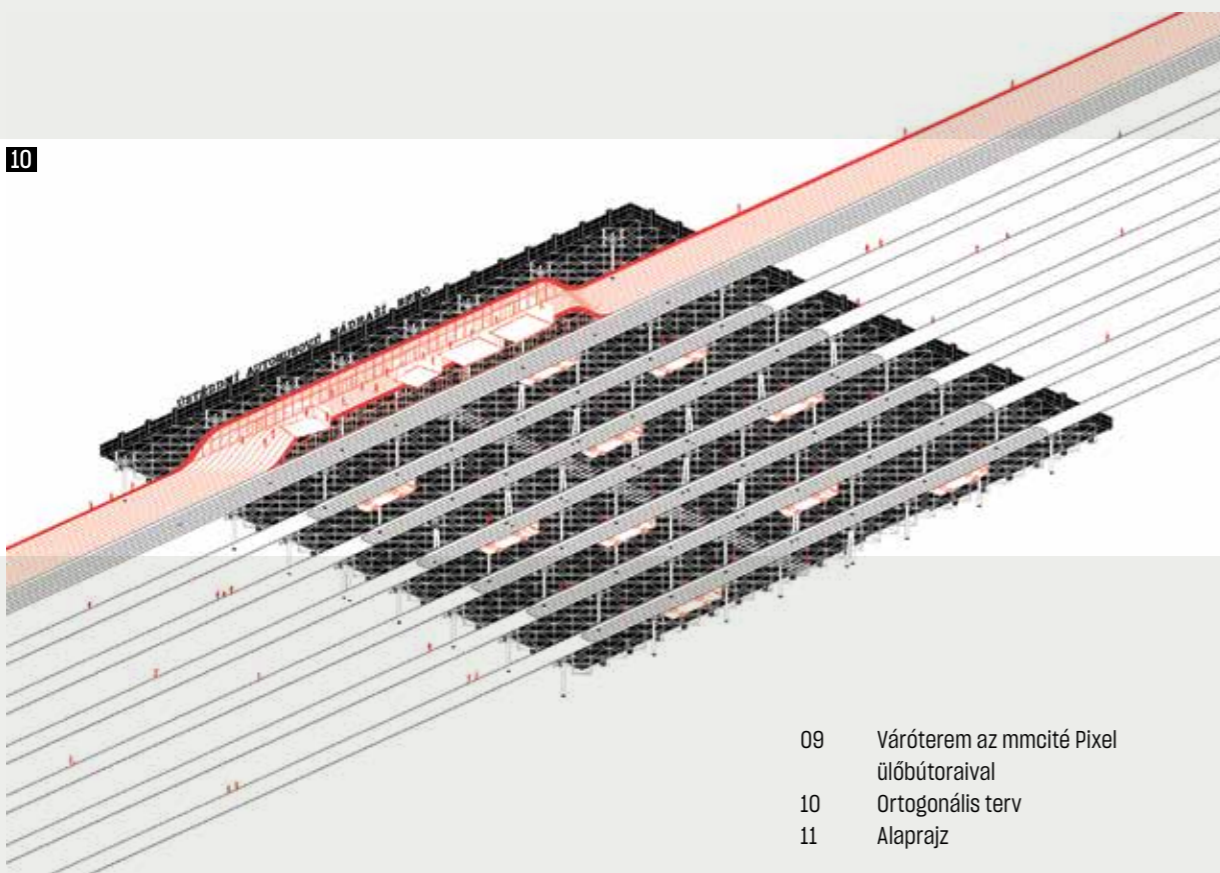
08

tér magasságát. Az általános komfortérzetet javítják a kelet-morvaországi mmcíté cég formatervezett közterti bútorai is. A Pixel termékcsalád lehetővé teszi, hogy a váróterem részeként zöld növényzet tegye üdítőbbé az aszfaltfelületekkel és járművekkel teli környezetet. Az akadálymentesítési folyamat részét képezte a korábban megközelíthetetlen lapos tetőre közlekedő lift megépítése is. A tetőn 55 új P+R parkolóhelyet alakítottak ki. A nyári hónapok alatt átalakították az előcsarnokot is, valamint befejezték a városi tömegközlekedés közvetlenül a terminál előtt található megállóját.

—Ugyanitt feltétlenül megjegyzendő, hogy csak ideiglenes megoldásról van szó, mivel napjainkban zajlik



09



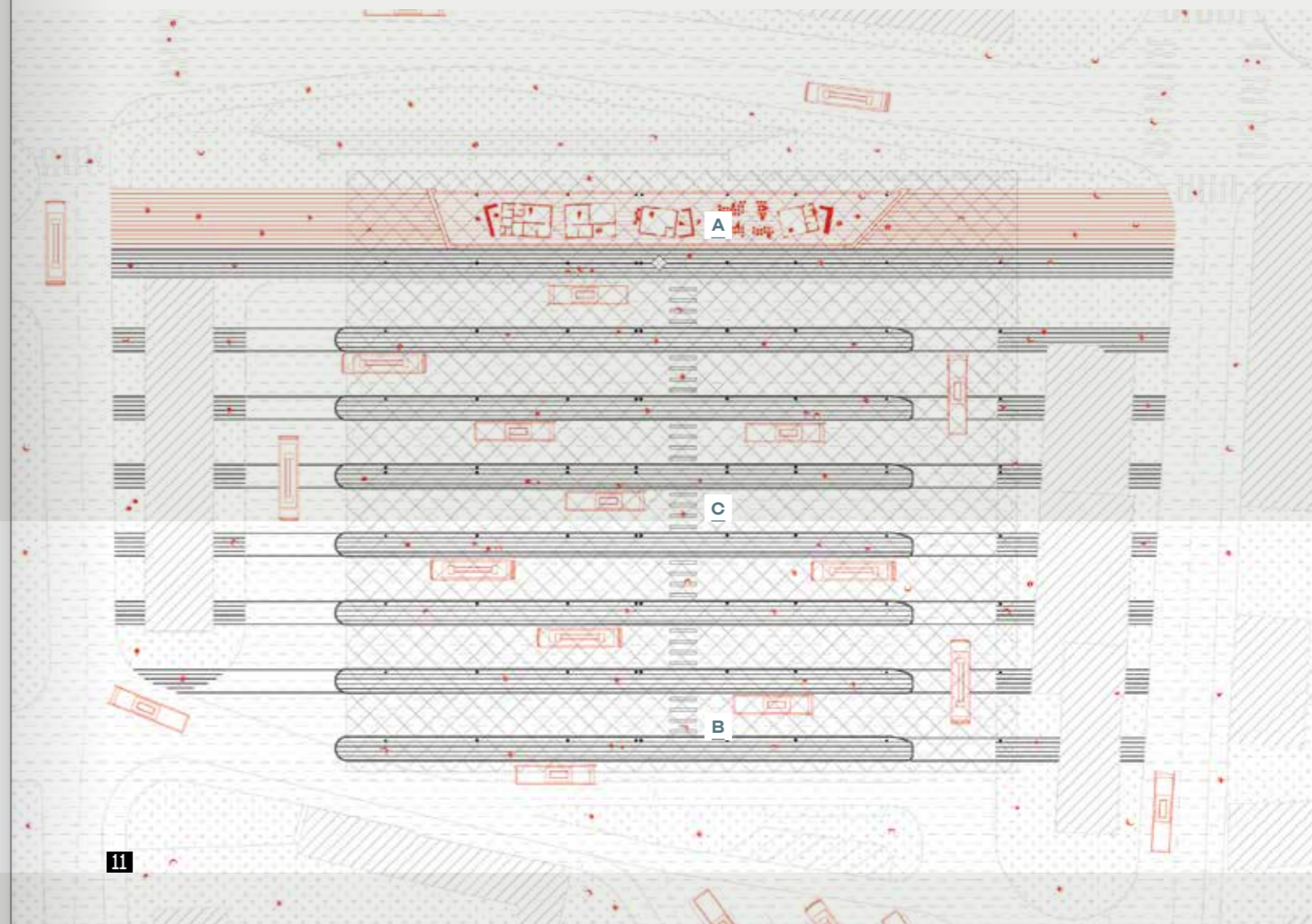
10

- 09 Váróterem az mncité Pixel ülőbútoraival
- 10 Ortogonális terv
- 11 Alaprajz

a jövőben a buszpályaudvarnak is helyet adó új brünni vasúti főpályaudvarra kiírt nemzetközi verseny második fordulója, amelynek győztesét idén júliusban hirdetik ki. A mai Zvonařka helyére pedig multifunkcionális épülettömb kerül majd.

— Chybík és Kriřtof építészek természetesen maradéktalanul tisztában vannak ezzel a ténynyel, de ahogyan e cikk bevezetőjében is említettük, Brünnben a várostervezési projektek nem ritkán évtizedekig is elhúzódnak. Az építészek így nem ülnek ölbe tett kézzel, hanem a befektetővel együtt újabb, a '80-as években épült buszpályaudvar épületének átépítését célzó projekten dolgoznak. A Zvonařka közlekedési csomópont tehát még számos pozitív változásnak néz elébe, mielőtt végleg áthelyeznék a Brünn déli központjába tervezett főpályaudvarhoz.

- A | Váróterem
- B | Első buszállás
- C | Központi átjáró



11

#### IRODALOM / REFERENCES

- [1] **Crhonek, Leoř**: *Bohuslav Fuchs, Celozivotní dílo*, Brno: Petrov, 1995, pp 40–41.
- [2] **Kudělka, Zdeněk**: *Bohuslav Fuchs, Praha: Nakladatelství československých výtvarných umělců*, 1966, pp 68–69.
- [3] **Kudělka, Zdeněk**: *Bohuslav Fuchs, Praha: Nakladatelství československých výtvarných umělců*, 1966, pp 105–106.
- [4] **Hlaváčková, Petra - Valdhansová, Lucie**: *Brno Architecture Manual, A Guide to Architecture 1946–1989*, Brno: House of Arts, 2020, p 29.
- [5] **Vallo, Matúř - Sadovský, Oliver**: *Urban Interventions*, Bratislava: Slovart, 2011, p 210.

PROJEKTVEZETŐ ÉPÍTÉS Z: Ondřej Švancara | ÉPÍTÉS Z MUNKATÁRS AK: Ingrid Spáčilová, Adam Jung, Kryřtof Foltýn, Martin Holý, Laura Emilija Druktenytė | MEGBÍZÓ: ČSAD Brno Holding, a. s. | STATIKA: PS Brno s.r.o. | ELEKTROMOS TERV: ENGIE Services a.s. | KÖZLEKEDÉSTERV: Jan Kařpar