

OBCHODNÍ DŮM PRIOR, NOVÉ CENTRUM BRNA?



ilustrace: @jan_sramek_kolouch

OBSAH

ÚVOD

ZDENĚK ŘIHÁK, NEDOCENĚNÝ?

NOVÉ REGIONÁLNÍ CENTRUM BRNA

PRIOR V SOUČASNÉ POLOZE

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

EXTERIÉR

INTERIÉR

PROMĚNY A ZÁNİK

ZÁVĚR

ÚVOD

Předmětem této práce je rozbor projektu Obchodního domu PRIOR v Brně a fenoménu plánování nového regionálního centra obchodu a služeb na jižním předpolí historického jádra v 60. a 70. letech 20. století. U samotné stavby budou analyzovány širší vztahy k okolí, dopravní napojení a provozní schéma, pozoruhodné prvky exteriéru, dispozice, architektonické detaily. Budou rozebrány koncepční urbanistické studie od architektů Ivana Rullera a Zdeňka Řiháka, později Zdeňka Řiháka a Zdeňka Sklepka, důvody rozvoje centra jižním směrem a dobové okolnosti.

Obchodní dům Prior byl navržen architekty Zdeňkem Řihákem a Zdeňkem Sklepem pod záštitou Státního projektového ústavu obchodu, Brno (SPÚO). Otevřen byl na podzim 1984. Během své existence byl dům upravován, rozšiřován a uzpůsobován postupně se změnami majitelů. V současné době (k lednu 2025) probíhá demolice obchodního domu a má jej nahradit developerský záměr.¹

Stavba, na první pohled nápadná svým měřítkem a výrazem, v prominentní pozici mezi vlakovým a autobusovým nádražím vzbuzuje pozornost u každého, kdo projde kolem. Pro některé byl možná Prior trnem v oku na dohled od památkové rezervace a nyní je jeho demolice důvodem k radosti. Je ale možné, že bouráním přicházíme o kvalitní architektonické dílo od skvělého autora, které by po důsledné rekultivaci mohlo sloužit dál a dočkalo by se i změny negativního vnímání ze strany společnosti?

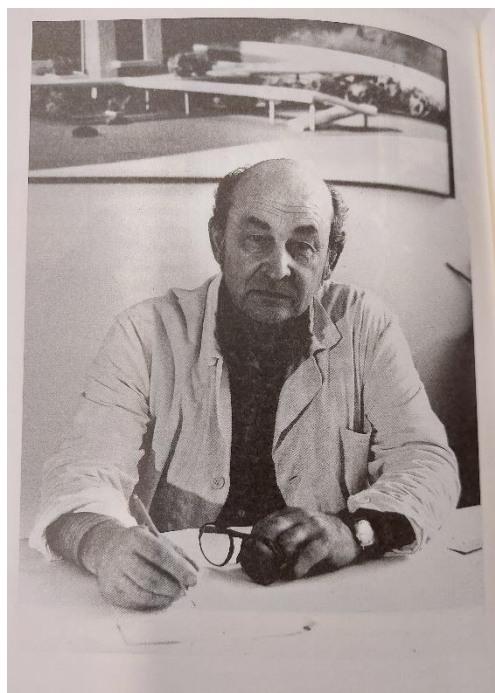
¹ Lukáš Kos. Obchodní dům Prior, Brněnský architektonický manuál [online], dostupné: <https://www.bam.brno.cz/objekt/d101-obchodni-dum-prior>

ZDENĚK ŘIHÁK, NEDOCENĚNÝ AUTOR?

Zdeněk Řihák (10.8.1924 Napajedla – 15.8.2006 Brno) byl československý poválečný architekt. Ačkoliv jeho jméno není tak často zmiňováno v mainstreamových platformách jako u některých jeho současníků, patří právem mezi významné osobnosti poválečné scény skrze jeho dílo. Jeho návrhy se vyznačují odvážným a svébytným tvarovým řešením pohybující se v konceptuální rovině na hranici sochařství a architektury. Kromě architektury se věnoval i výtvarnému umění a sportu. Dle slov architekta Ivana Rullera, kolegy a dlouholetého přítele Zdeňka Řiháka byl Řihák „*Mimořádně výtvarně nadaný a dokázal realizovat i nekonvenční myšlenky a dotáhnout je do konce.*“²

Kromě brněnského prioru je Řihák autorem několika hotelů, například hotelu Continental v Brně (1964); výškové stavby s výrazným půdorysem ve tvaru Y, hotelů Patria (1973) a Panorama (1970) na Štrbském plesu, nebo kontroverzní Labské boudy (1975) v Krkonoších.³

Dílo Zdeňka Řiháka má svůj odkaz i v pop kultuře. Upravená pohlednice zobrazující Hotel Panorama byla použita jako přebal kultovního alba Этaжи (*Etazhi*), 2018 od běloruské post-punkové skupiny Molchat Doma.⁴ Vyobrazení hotelu v kontrastních sépiových odstínech se stalo ikonou tohoto hudebního žánru. Možná to vypovídá o nadčasovosti díla, které po půl století nabyde nový význam v nepůvodním kontextu.



Zdeněk Řihák v ateliéru, po r. 1975
Brno v minulosti a dnes. 2016, roč. 29, s. 396



Hotel Panorama, Štrbské pleso
stylizovaná pohlednice
převzato z: <https://molchatdoma.com/>

² Dokument - Architekt Zdeněk Řihák [online], dostupné: <https://www.youtube.com/watch?v=xcYTHu2GBlc&t=745s>

³ Archiweb - Zdeněk Řihák [online], dostupné: <https://www.archiweb.cz/zdenek-rihak>

⁴ *Etazhi*. Wikipedia: the free encyclopedia. [online] dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Etazhi>

NOVÉ REGIONÁLNÍ CENTRUM BRNA

Od 60. let 20. století začaly vznikat plány tzv. Nového regionálního centra Brna pod Útvarem hlavního architekta (ÚHA) a Státního projektového ústavu obchodu Brno (SPÚO). Projekt měli na starost architekti Ivan Ruller a Zdeněk Řihák. Důvodů rozšiřování centra bylo hned několik. Stávající maloobchodní síť v historickém centru přestávala stačit komerční poptávce obyvatel. Rozrůstající se sídliště na okrajích města sice měla občanskou vybavenost jako součást konceptu výstavby, ale ta se často realizovala až s několikaletým zpožděním po obytných domech. Tito lidé tak byli závislí na centru pro komerční i kulturní vyžití. Politika státní výstavby se soustředila zejména na bydlení, pro Brno jako veletržní město to znamenalo také nedostatek lůžek pro krátkodobé ubytování. Také rozvoj automobilové dopravy znamenal, že se zvětšila komerční spádová oblast a historické centrum neuzpůsobené autům zažívalo větší a větší nátlak.⁵

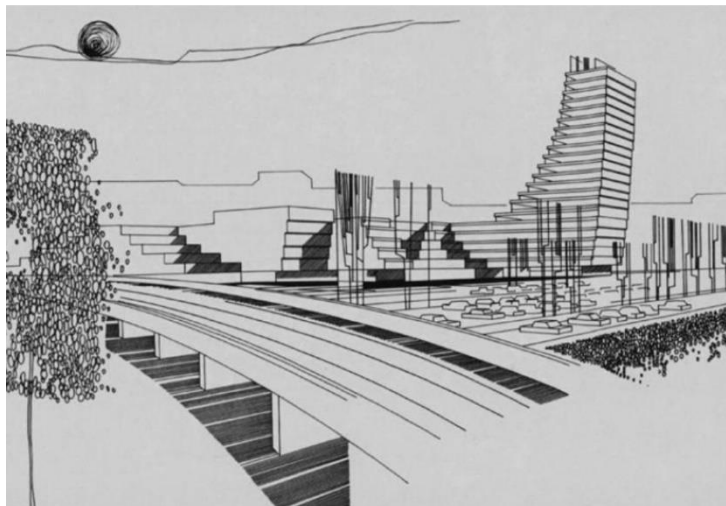
Představa, že by se centrum ve stávající stopě upravilo a asanovalo pro potřeby moderní komerce byla poněkud naivní. Například z pohledu památkové péče by se jednalo o vysoce problematický krok. Zároveň by se stávající kompaktní struktura jen těžko upravovala pro potřeby dopravy, zejména parkování a zásobování v dostatečných kapacitách. Situaci shrnul historik Lukáš Kos: *„Centrum tvořené architekturou dřívějších epoch nenabízelo mnoho prostoru pro novou zástavbu a stárnutí jeho stavebního fondu zvyšovalo velikost města a rozsah jeho spádového území, kdy gradoval rozpor mezi potřebou umístit v jádru významné funkce a nedostatkem místa pro ně.“*⁶

Místo, kde mělo vzniknout nové centrum bylo nakonec zvoleno ÚHA v těsné blízkosti jihovýchodně od historického jádra mezi ulicemi Vlhká, Koliště, Benešova a železniční tratí na Českou Třebovou s předpokladem dalšího rozvoje směrem na jih. Na studii se kromě Zdeňka Řiháka a Ivana Rullera podíleli i dopravní experti Jindřich Kumpošt ml. a Stanislav Prokeš. Plány byly ambiciózní, měly vzniknout dva obchodní domy; Prior I. měl stát mezi ulicemi Koliště a Vlhká s pěším přemostěním přes Koliště. Prior II. měl stát v asanovaném bloku mezi ulicemi Orlí, Benešova a Novobranská. Dále měl vzniknout mezi Kolištěm a Vlhou Dům služeb, obchodu a cestovního ruchu s nižší pětipatrovou podnožní a dvaadvacetipatrovou věží.⁷ Vznikla by tak nová výšková dominanta ve středu města, která by změnila jeho panorama. Součástí studie byly i kapacitní podzemní garáže, přemostění Koliště – vnitřního městského okruhu, obchodní terasa nebo zahloubení tramvajové dopravy pod zem.

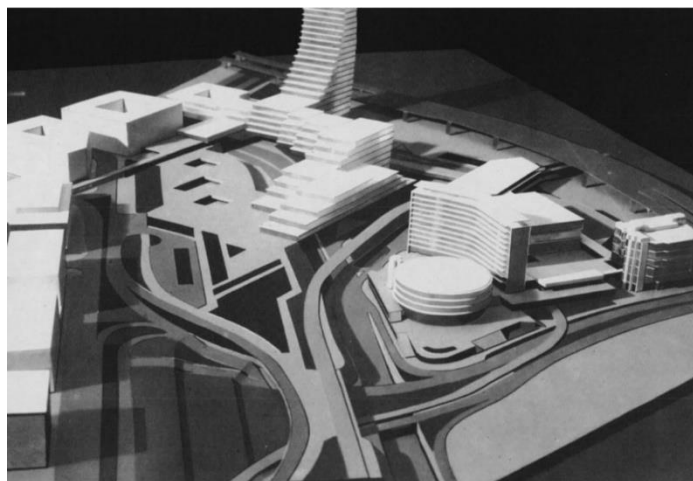
⁵ Brněnské regionální centrum – „nové srdce města dvacátého století“. *Brno v minulosti a dnes*. 2016, roč. 29, s. 362-364.

⁶ tamtéž, s. 367

⁷ tamtéž, s. 371-373



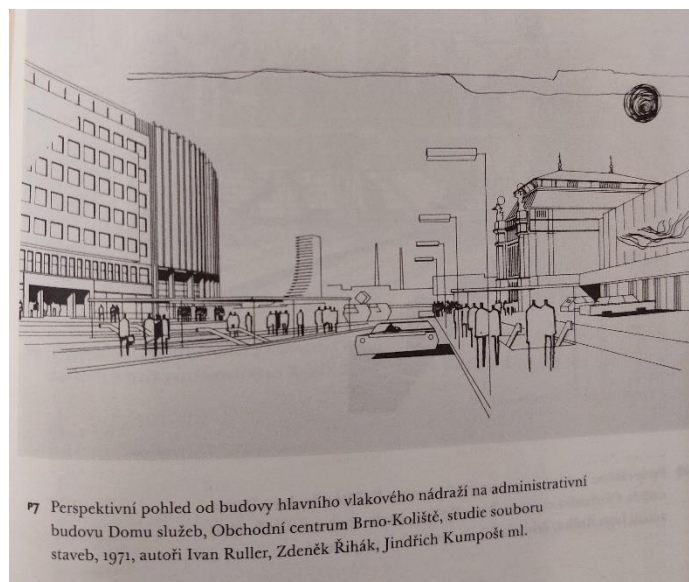
Perspektivní pohled na budovu Domu služeb, obchodu a cest. ruchu
Oddělení dějin architektury a urbanismu Muzea města Brna



Model Nového regionálního centra v prostoru Koliště-Vlhká
Odd. dějin architektury a urbanismu MmB



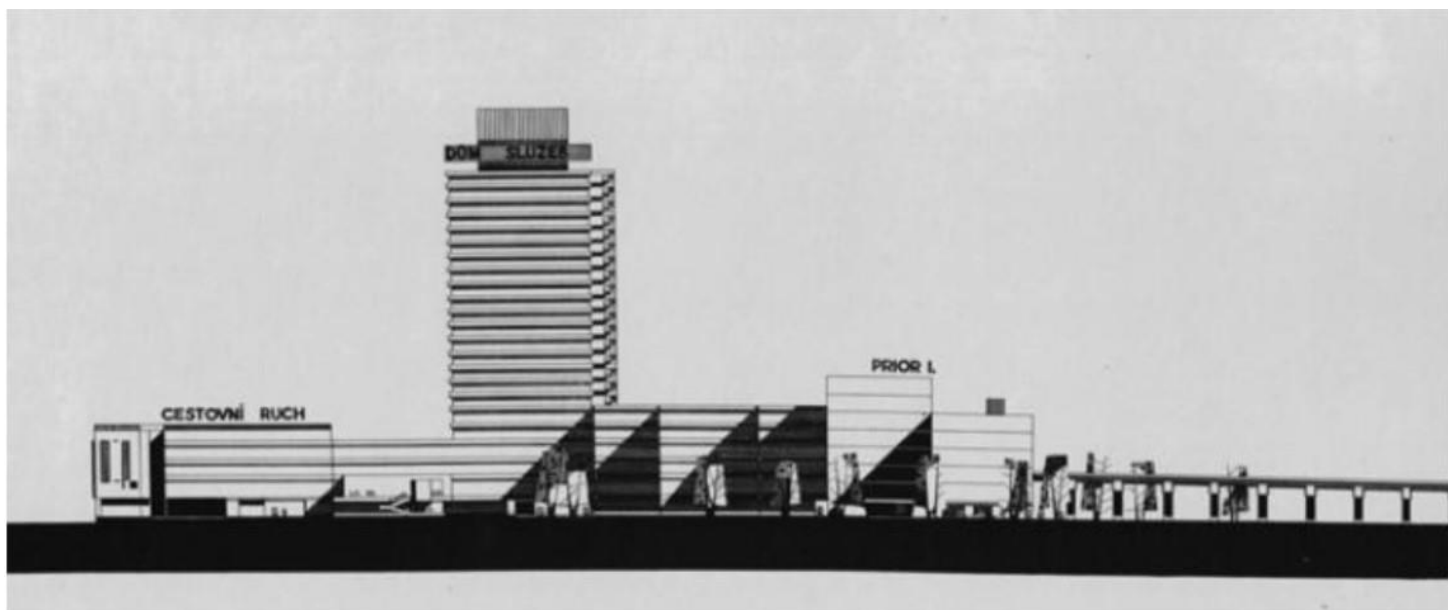
Situace Nového regionálního centra
Odd. dějin architektury a urbanismu MmB



77 Perspektivní pohled od budovy hlavního vlakového nádraží na administrativní budovu Domu služeb, Obchodní centrum Brno-Koliště, studie souboru staveb, 1971, autoři Ivan Ruller, Zdeněk Řihák, Jindřich Kumpošt ml.

Odd. dějin architektury a urbanismu MmB

Pohled na Dům služeb, obchodu a cest. ruchu a Prior I.
Odd. dějin architektury a urbanismu MmB



Studie na nové centrum Brna měla zlepšit nedostačující komerční vybavenost ve městě. Využila k tomu existující územní rezervy v těsné blízkosti historického jádra, koncepčně řešila pěší, automobilovou, vlakovou a městskou hromadnou dopravu a vyzářovala svébytný architektonický výraz na evropské úrovni. Architekti byli podle všeho inspirováni při návštěvě mezinárodního kongresu *Commerce et urbanism* ve Stockholmu v květnu 1969. Seznámili s příklady a přístupy ke stavění nových komerčních a nákupních center ve Skandinávii i ve zbytku Evropy.⁸

U složitých a dlouhých projektů jsou externí faktory často určující. Křehký balanc politické vůle, dostatku prostředků, či vhodné společenské atmosféry není zdaleka vždy samozřejmostí. Proč nové centrum Brna ale v této poloze nikdy nevzniklo mohou mít na svědomí i historické události 60. let 20. století v Československu.

„Proč ale nedošlo k samotné realizaci regionálního centra? Tuto otázku nám zodpoví události odstartované příchodem sovětských vojsk, kdy roku 1970 v březnu zasedal ústřední výbor Svazu architektů v Praze. Zde komise složená z dvaatřiceti členů odsoudila sovětskou okupaci. Na to reagovalo Ministerstvo vnitra nařízením rozpustit znímenou organizaci. ... Nakonec z dvaatřiceti architektů vydrželo politický nátlak osm, mezi nimi vedoucí brněnského SPÚO Jaromír Sirotek a Ivan Ruller. Oba architekti si tímto vysloužili zákaz profesní činnosti a jejich projekty nebyly realizovány, stejně tak brněnské regionální centrum, ke kterému se podařilo vrátit už jen Zdeňku Řihákovi.“⁹

PRIOR V SOUČASNÉ POLOZE

Plány na nové regionální centrum v poloze Vlhká-Koliště byly kvůli výše zmíněným událostem odloženy na neurčito a de facto zazděny. V roce 1972 byla vypsaná nová soutěž na rozvojové území mezi hlavním vlakovým a nákladovým (dolním) nádražím, jižně od historického jádra. Návrh počítal se souborem blokových výškových staveb a obchodním domem. Autoři studie byli architekti Zdeněk Řihák a Zdeněk Sklepek.¹⁰ OD Prior a podchod pod hlavním nádražím se v 80. letech staly jedinou realizovanou částí tohoto projektu.

Ke konceptu regionálního centra napsal urbanista Dušan Reidl do časopisu *Architektura ČSR* v roce 1974 následující: *„Předpokládá se, že jižní část centra převeze funkci regionálního centra s komplexním vybavením. Ideovým a společenským těžištěm však je a zůstane historické jádro města jako nositel ústředních terciárních funkcí, výběrového obchodu, výběrové kultury a speciálních služeb, takže v nové části centra budou převážně umísťovány standardní funkce a ty funkce, jejichž prostorové nároky lze uspokojit jen v nově budované struktuře města.“¹¹*

⁸ Brněnské regionální centrum – „nové srdce města dvacátého století“. *Brno v minulosti a dnes*. 2016, roč. 29, s. 378-379

⁹ tamtéž, s. 389-390

¹⁰ NOVÝ OBCHODNÍ DŮM PRIOR V BRNĚ. *Architektura ČSR*. 1974, č. 10, s. 472-473. ISSN 0300-5305.

¹¹ tamtéž, s. 473



Situace Nového regionálního centra
 Odd. dějin architektury a urbanismu MmB

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Složitá dopravní situace v území vyžadovala jeho komplexní řešení. Přesun hlavního vlakového nádraží byl nejistý, do budoucna se s ním počítalo, ale v mezidobí musela fungovat vazba na stávající nádraží. Pro automobily byl přemístěn vnitřní městský okruh z přednádražního prostoru do prostoru za Priorem (ulice Dornych a Úzká). Do toho se musely vytvořit adekvátní podmínky pro intenzivní pěší dopravu zejména v severojižním směru mezi hlavním vlakovým a ústředním autobusovým nádražím (dnes ÚAN Zvonařka). Vzhledem k intenzitám dopravy, zejména pěší a automobilové byl brzy vznesen požadavek na bezkolizní řešení jednotlivých módů dopravy.¹²

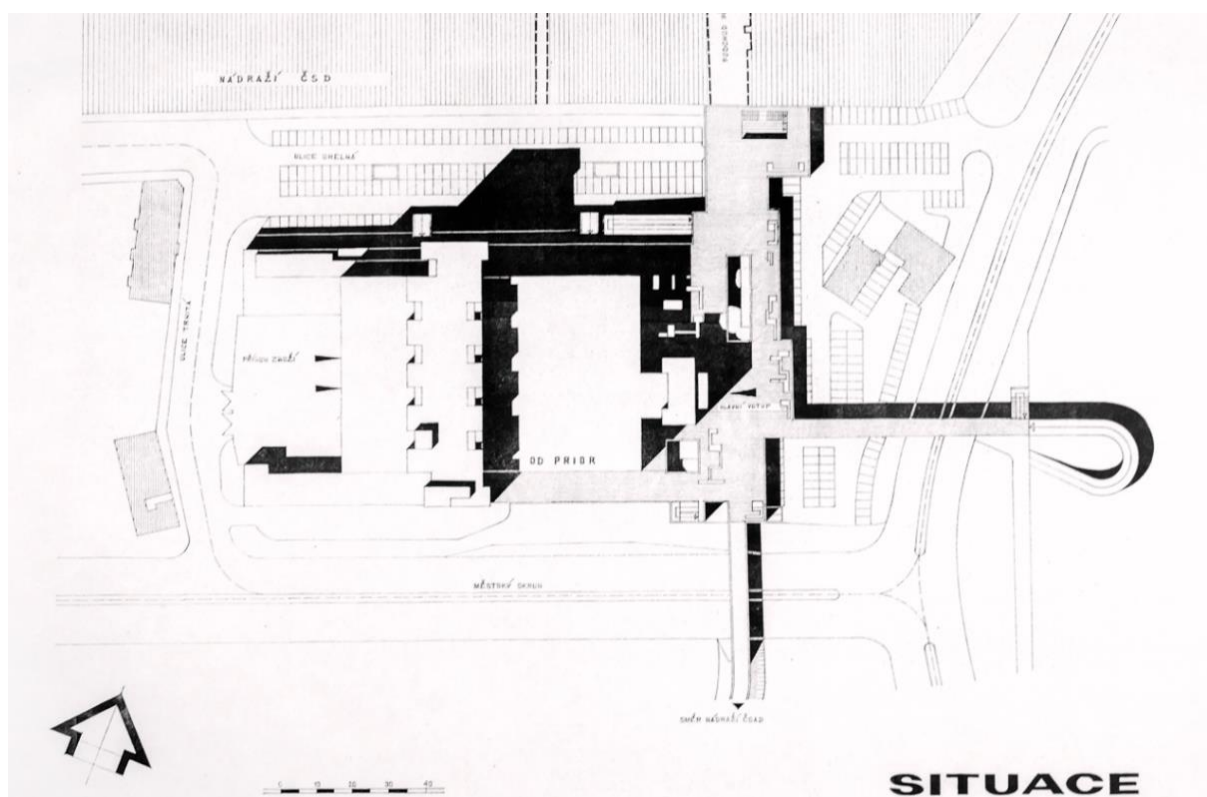
Pro pěší propojení stávajícího centra s novým zamýšleným centrem měl soužít nový podchod pod hlavním nádražím. Projektantem podchodu se stal Otakar Maděra, autor stanice metra I. P. Pavlova v Praze. Z podchodu byly navrženy přímé výstupy na peróny i k tramvajovým zastávkám. Vyústění podchodu bylo navrženo do ulice Josefská pod zamýšlenou novou administrativní budovou (dnes OC Letmo), jejíž přízemí bylo koncipováno jako veřejné „foyer“ s kavárnou, mléčným barem a eskalátory do podchodu.¹³

Dopravní řešení území kolem samotného OD Prior bylo koncepčně navrženo ve třech úrovních: automobilová doprava měla zůstat na povrchu, pěší doprava měla být vyvýšena nad zemí a tramvajová doprava zahlobena pod zem. Hlavní vstup do obchodního domu

¹² NOVÝ OBCHODNÍ DŮM PRIOR V BRNĚ. *Architektura ČSR*. 1974, č. 10, s. 475. ISSN 0300-5305.

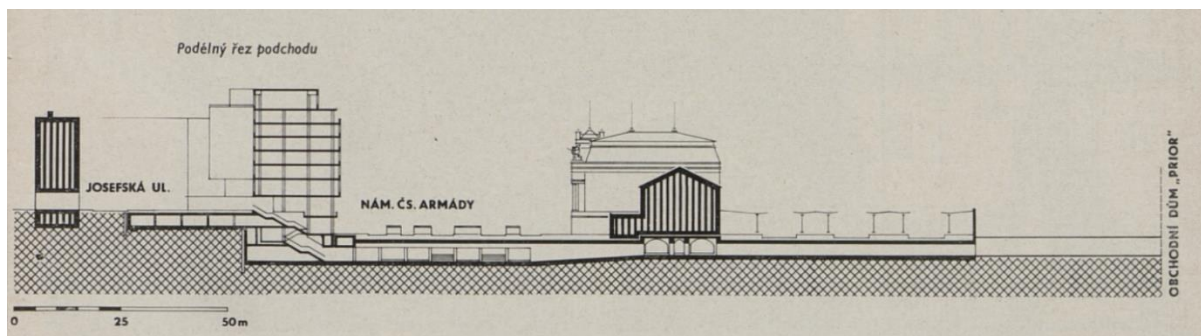
¹³ tamtéž

byl z předprostoru – vyvýšeného náměstí, či piazzetty v úrovni prvního patra. Skrze toto náměstí byla vedena hlavní severojižní pěší trasa od vlakového k autobusovému nádraží. Propojení s ÚAN bylo realizováno pomocí lávky přes ulici Úzká a dále přes zhruba 400 m dlouhou pěší trasu vedenou na náspu po bývalé železniční spojnici mezi hlavním a dolním vlakovým nádražím.¹⁴ Mezi vyústěním podchodu na jižní straně kolejiště a náměstím před Priorem muselo vzniknout schodiště s eskalátorem kvůli překonání zhruba pětimetrového výškového rozdílu. Od tramvajové zastávky v ulici Dornych byla zamýšlena lávka se schodištěm a stočenou rampou, vedená přes ulici Dornych ke vstupu do obchodního domu, nikdy však nebyla realizovaná. Na severní straně mezi Priorem a kolejištěm bylo návštěvnické parkoviště se zhruba 400 místy. Dalších asi 1000 míst mělo vzniknout na střeše haly ÚAN. Zahloubení tramvajové dopravy se nikdy neuskutečnilo, povrchová tramvajová trať k autobusovému nádraží byla dokončena v roce 2020.¹⁵



Odd. dějin architektury a urbanismu MmB

NOVÝ OD PRIOR V BRNĚ. Architektura ČSR. 1974, č. 10, s. 477



¹⁴ tamtéž, s. 476

¹⁵ Tramvajová trať Plotní | Dopravní podnik města Brna, a.s.

EXTERIÉR

Obchodní dům je tvořen nižší horizontální hmotou obdélníkového půdorysu. V prvním patře na tuto hmotu navazuje vyvýšená platforma – náměstí, či piazzetta, která slouží jako veřejný předprostor. Platforma obepíná obchodní dům ze tří stran a navazují na ní přilehlé lávky a schodiště. Nižší horizontální hmota domu má čtyři podlaží a je pokryta hnědým keramickým obkladem. Je téměř bez otvorů s výjimkou prvního patra, kde jsou umístěny prosklené výkladce v úrovni piazzetty. V nejvyšším patře jsou shora do stěn „vykousnuty“ světlíky. Pěší piazzetta je místy perforovaná a propouští tak světlo na úroveň terénu. Jsou na ni umístěny okrasné záhony, místa k posezení a veřejné osvětlení v podobě stojatých lamp. Plná betonová zábradlí byla umělecky ztvárněna brněnským sochařem Milanem Buřivalem.¹⁶ Do prostoru piazzetty vyrůstá „hlava“; vysoká čtvercová hmota ze strukturovaného betonu s hlavním vstupem do obchodního domu.

Z nižší horizontální hmoty vyrůstá vyšší vertikální hmota s třemi nejvyššími podlažími. Na obou koncích je zakončena tělesem komunikačních jader, které jsou zdůrazněny povrchem ze strukturovaného betonu. Tato vyšší hmota má ve střední části na rozdíl od spodní hmoty jasně zřetelné okenní otvory. Tyto otvory jsou střídavě akcentovány plastickým rámem. Teoretik a urbanista Dušan Reidl tyto otvory popsal jako podobné „včelím plástvím“.¹⁷ Na severním průčelí směrem k hlavnímu nádraží se blok nejvyššího patra jakoby vznáší; stojí pouze na tenkých ocelových podporách, což je v kontrastu oproti jinak těžké a uzemněné stavbě. Tento prvek byl původně nositelem nápisu PRIOR. Západní část objektu je řešena spíše účelově se zálivem pro zásobování. Je zde patrný rozdíl mezi reprezentativním a pobytovým východním průčelím a provozním, servisním západním průčelím.

Oproti studii Prioru publikované v periodiku architektura ČSR v r. 1974¹⁸ je několik nápadných rozdílů oproti realizaci (1980-84) Boční komunikační věže spolu s hlavním vstupem měly být podle původního plánu ukosené, téměř po vzoru starověké mastaby. Nápadný rozdíl je i v horních patrech, kde jednotlivé buňky měly být pojednány daleko plastičtěji s výraznějšími výškovými a půdorysnými ustoupeními.

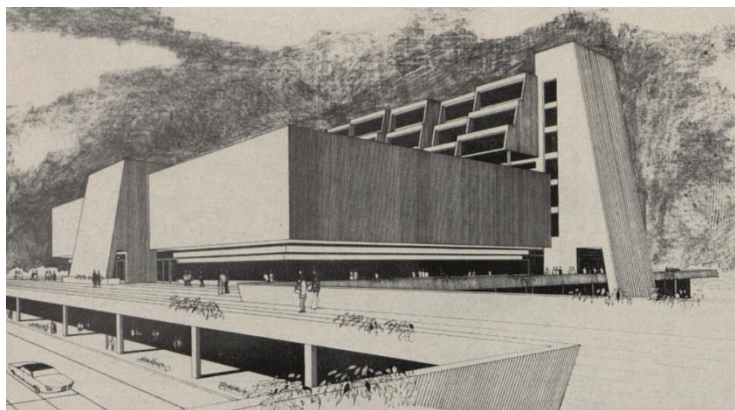
Poslední podoba domu pochází z přestavby v 90. letech od architekta Jana Melichara.¹⁹ K nejvýraznější změně došlo v předprostoru obchodního domu v prvním patře, kdy část piazzetty byla obestavěna jednopodlažní hmotou pokrytou tmavě rudým skleněným obkladem. Boční části této piazzetty byly tímto kompletně zastavěny a v průčelí byl předprostor pro pěší zmenšen a vstupní hlava obestavěna. Došlo k navýšení vnitřní prodejní plochy na úkor venkovního veřejného prostoru.

¹⁶ Lukáš Kos. Obchodní dům Prior, Brněnský architektonický manuál [online], dostupné: <https://www.bam.brno.cz/objekt/d101-obchodni-dum-prior>

¹⁷ NOVÝ OBCHODNÍ DŮM PRIOR V BRNĚ. *Architektura ČSR*. 1974, č. 10, s. 474. ISSN 0300-5305.

¹⁸ tamtéž, s. 471-477

¹⁹ Lukáš Kos. OD Prior, BAM [online] dostupné: <https://www.bam.brno.cz/objekt/d101-obchodni-dum-prior>



Kresba OD Prior, před 1975
NOVÝ OD PRIOR V BRNĚ. Architektura ČSR. 1974, č. 10, s. 475



Prior, 1987
Archiv OD PRIOR



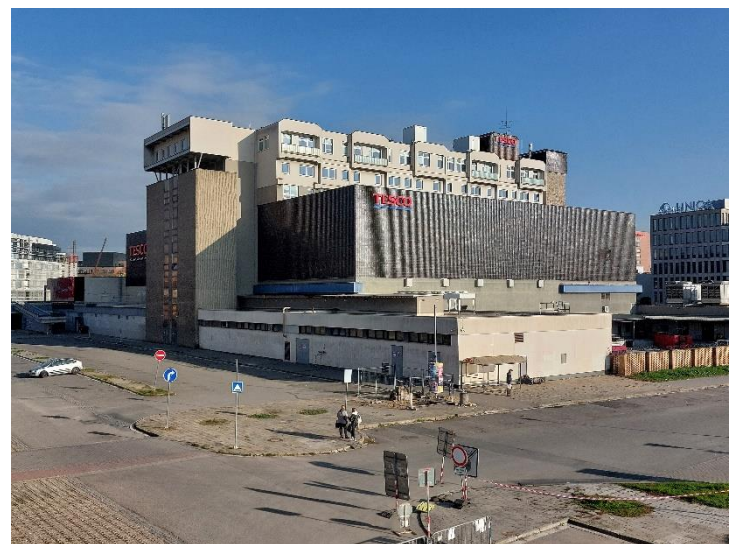
Piazzetta Prioru
foto: František Kressa



Podepsané zábradlí od Milana Buřivála
Muzeum města Brna



OD s přístavbou od Jana Melichara
foto: Michaela Dvořáková

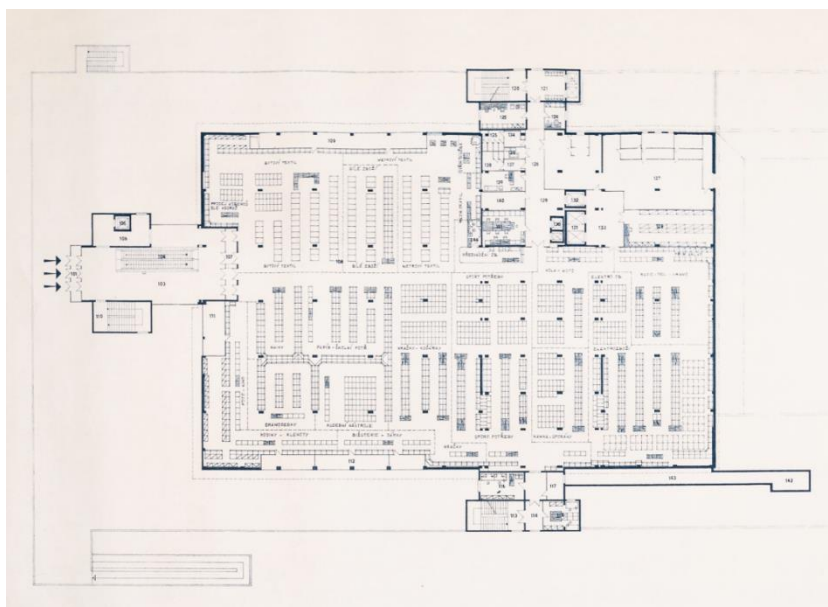


OD ze západní strany, 2024
vlastní foto

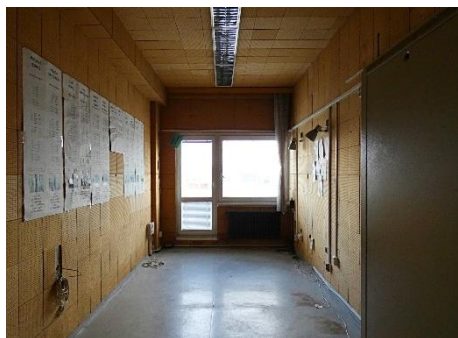
INTERIÉR

Budova má celkem sedm nadzemních podlaží, původně se počítalo i s jedním podzemním podlažím, ale od toho se upustilo vzhledem k založení stavby na zasypaném Svrateckém náhonu. Konstrukce budovy byla navržena jako skeletová z monolitického železobetonu o modulech 9x9 m a 9x6 m. Konstruktivní výška pater byla zvolena 4,8 a 5,2 m.²⁰ Při otevření měl Prior prodejní plochu 9100 m², což z něj činilo tehdy po pražské Kotvě a Máji třetí největší obchodní dům v Československu.²¹

V přízemí byly navrženy obchody se vstupem z ulice z východní strany a zásobování se služebním vstupem ze západní strany. V prvním patře se nacházely výhradně obchody. Do prostoru piazzetty zde ústili tři vstupy; hlavní vstup na východním průčelí v centrální poloze a další dva po stranách piazzetty. Ve druhém a třetím patře byly obchody, ve třetím dále restaurace a závodní jídelna. Ve čtvrtém až šestém patře, tedy ve vyšší a půdorysně menší části objektu byli umístěny kanceláře, učňovské dílny, sklady, šatny, archivy a další provozní místnosti.²²



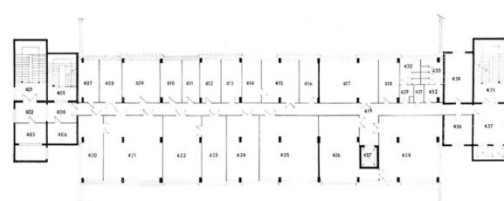
Nahoře: půdorys 1. patra, vpravo: půdorysy 4.-6. patra, dole: místnost 6. patra
Muzeum města Brna, foto: František Kotouč



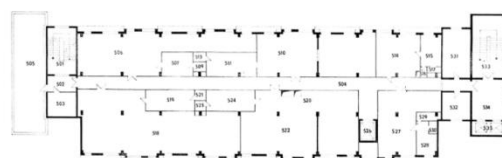
²⁰ tamtéž

²¹ Archiv ČT, Slavnostní otevření OD Prior v Brně, 30.11.1984

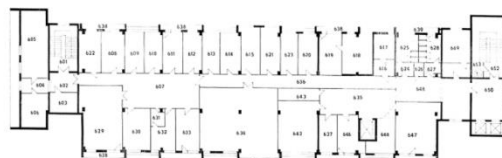
²² Lukáš Kos. OD Prior, BAM [online] dostupné: <https://www.bam.brno.cz/objekt/d101-obchodni-dum-prior>



4. PATRO



5. PATRO



6. PATRO

OD PRIOR BRNO

PŮDORYSY, 1:200

PROMĚNY A ZÁNİK

Po revoluci padl Prior do soukromého vlastnictví a dále byl využíván jako obchodní dům pod různými majiteli. V 90. letech 20. století proběhla přestavba pod rukama architekta Jana Melichara²³ (viz. kapitola EXTERIÉR). V tomto období stavbu začal budovu pohlcovat reklamní balast, což uškodilo jejímu vzhledu i pověsti. V roce 2005 bylo v těsném sousedství Prioru otevřeno nákupní centrum Galerie Vaňkovka. Původní pěší trasa k autobusovému nádraží na náspu byla zrušena a svedena nově přes nové obchodní centrum. V roce 2017 koupila Prior developerská společnost Crestyl se záměrem nahradit obchodní dům novým multifunkčním developmentem. V listopadu 2024 započala demolice obchodního domu.²⁴

ZÁVĚR

Současné trendy udržitelnosti, re-use a ochrany životního prostředí postupně nutí k větší energetické šetrnosti ve stavebnictví. V rámci udržitelnosti by demolice, jakožto mimořádně energeticky náročná akce, měla být až tou poslední možností a měli bychom hledat způsoby jak objekty dále využívat a adaptovat, pokud je to možné. V některých případech je bourání nevyhnutelné a má své dobré důvody. Za dobré důvody ale nepovažujeme větší finanční zisk investora na úkor spotřebované energie, nebo kvality existujícího díla.

Zdeněk Řihák, jak konstatuje druhá kapitola této práce, je možná nedoceněným autorem v očích širší veřejnosti. Bouráme nyní jednu z jeho autorských staveb s nezpochybnitelnými architektonickými kvalitami jako jsou odvážné tvarosloví, práce s kvalitními materiály, spolupráce s umělci nebo na svou dobu koncepční řešení dopravy a provozu. Relativní mládí brněnského Prioru je jeho nevýhodou. Možná kdyby přežil dalších 40 let, tak by společnost stihla změnit náhled na některé poválečné stavby a dočkal by se třeba i formální ochrany.

K neoblibě Prioru v očích veřejnosti nepochybně také přispěly události jeho horečného vývoje. Nedostatečná údržba na tak frekventovaném místě a zahlcení reklamním balastem sebere důstojnost kdejaké stavbě. Postupná privatizace a ukusování veřejných prostranství si také vybírá svou daň. Máme se potom divit, že tato místa nefungují?

Z velkých plánů nového brněnského centra se dnes bourá jeho jediná realizace. Projekt byl ambiciózní, ale doba pokročila. Odvážná řešení dvojice Ruller, Řihák už zůstanou navždy v šuplíku. Pro Brňany tedy zůstává nezodpovězená otázka: Jaké chtějí mít jižní předpolí historického centra v jednadvacátém století?

²³ tamtéž

²⁴ Michal Hrabal. Bourání Tesca na Dornychu, Brněnský deník [online] dostupné: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/brno-tesco-dornych-demolice-bourani-termin.html