

Budoucnost centra Brna

Ve variantě
nádraží u řeky

Dům umění města Brna
20. 5. - 24. 7. 2016



Přehlídka urbanistických studií

20. 5. – 24. 7. 2016

Dům umění města Brna

Budoucnost centra Brna ve variantě nádraží u řeky

Statutární město Brno Vám předkládá
ideové studie nového centra Brna
zpracované ve variantě hlavního nádraží
v poloze u řeky.

Vydal / Statutární město Brno

Odbor územního plánování a rozvoje

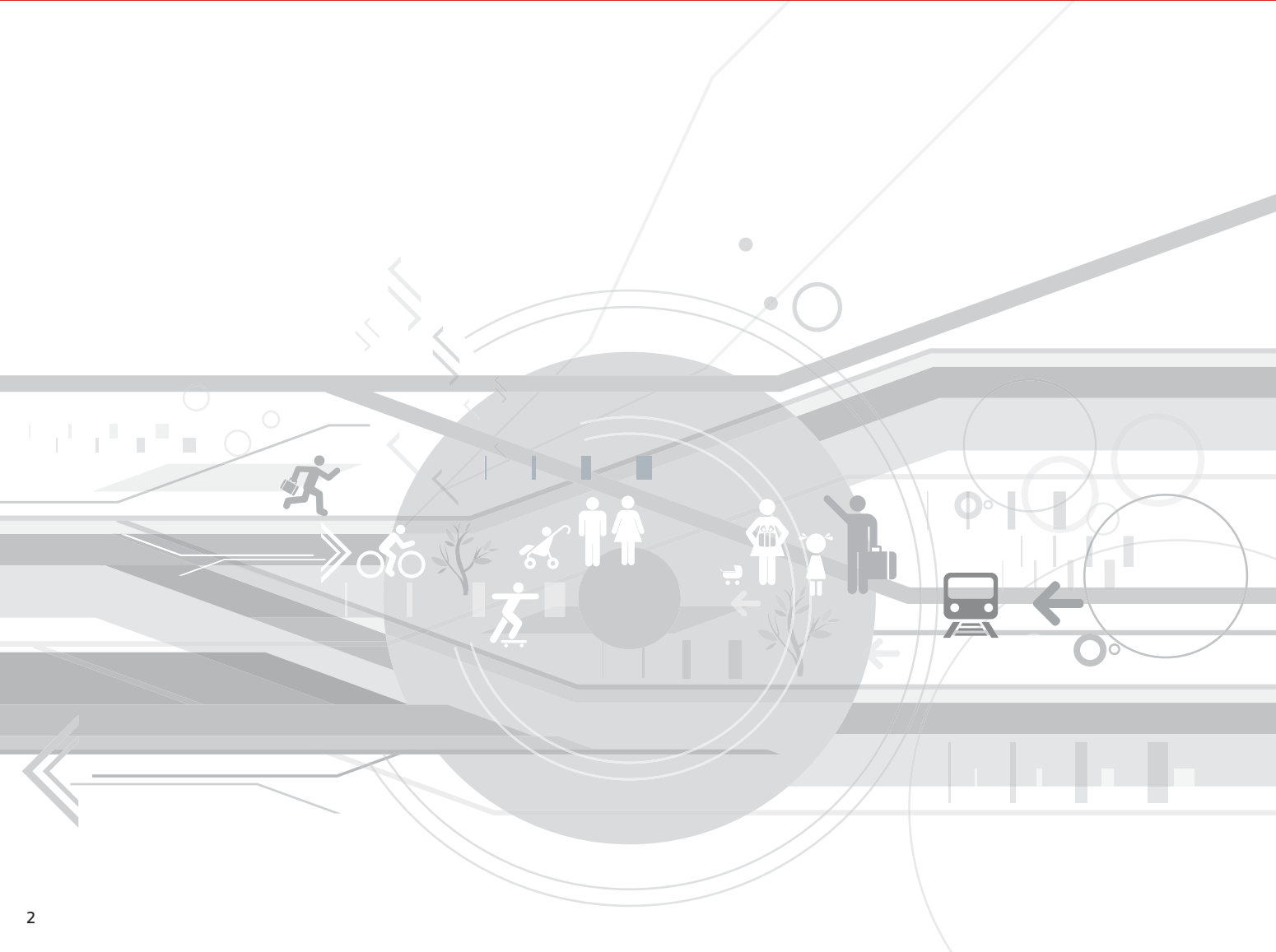
Kounicova 67 / 601 67 Brno

oupr@brno.cz / www.bрно.cz / 2016



Dům umění města Brna
The Brno House of Arts

B | R | N | O



Budoucnost centra Brna ve variantě nádraží u řeky

Slovo primátora města Brna Petra Vokřála

Jaká bude podoba rozšířeného centra Brna, pokud se jeho území uvolní od železničních tratí a bude možno využít obrovský potenciál volných ploch?

Odpověď na tuto otázku mohou nastínit výsledky ideových studií.

Mají název Budoucnost centra Brna ve variantě přestavby železničního uzlu s umístěním hlavního nádraží u řeky Svratky, tedy v místě bývalého Rosického či dolního nádraží. Bezprostředně navazují na urbanistickou soutěž, která se zabývá vtěsnáním hlavního nádraží pod Petrov.

Ideové studie s hlavním nádražím u řeky aktualizují již v minulosti vytvořená řešení nové městské čtvrti tzv. Jižního centra.

V žádném případě v tomto okamžiku nechci upřednostňovat jednu či druhou variantu celkového řešení přestavby železničního uzlu, ke které se město chystá již téměř sto let a která na dlouhou dobu v budoucnu ovlivní vývoj nejen centrální části města, ale celého Brna i jihomoravského regionu. Obě varianty mají své přednosti i problémy.

Vzhledem k tomu, že tyto ideové studie nastiňují budoucí podobu Jižního centra s železničním průjezdem s nádražím u řeky, uvedu z mého pohledu klady této varianty. Z pohledu železničního uzlu by se zásadně zjednodušil a zrychlil průjezd souprav Brnem a v budoucnu by tato varianta umožnila hladké zapojení vysokorychlostních tratí. Byla by zásadním přínosem pro městskou hromadnou dopravu navazující na železnici i pro individuální dopravu. Rozšířila by centrum Brna pro bydlení, pro pracovní příležitosti a pro množství dalších služeb zarámovaných do zeleně. Uvolněné plochy po železničních tratích by posloužily k rozšíření ploch městských parků. Vznikla by krásná nová městská čtvrť navazující přímo na historické jádro.

Pokud jsem v úvodním slovu k soutěži Petrov uvedl, že se těším na návrhy řešení Jižního centra s nádražím pod Petrovem, nyní výsledky územních studií budou z mého pohledu ještě zajímavější. Získám přehled o variantě „řeka“ stejně jako řada občanů zajímavících se o budoucnost Brna. Navíc spolu s dalšími Brňáky budu mít ideální možnost srovnání i díky skutečnosti, že do celého procesu jsou zapojeny týmy vynikajících odborníků.

Sdružení Ivan Koleček - Pavel Jura, architekti Lausanne - Brno

Prof. Ing. arch. Ivan Koleček, Ing. arch. Pavel Jura, Ing. arch. Pavel Steuer,
Tomáš Javorský, Bc. Jakub Slováček, Ing. Martin Smělý, Ing. Martin Všetečka,
Ing. Zdeněk Sendler, Ing. Václav Babka, Mgr. Ing. Lucie Radilová DiS,
Ing. arch. Stanislav Šimoníček

Motto: „**OTEVŘENÉ BRNO**“

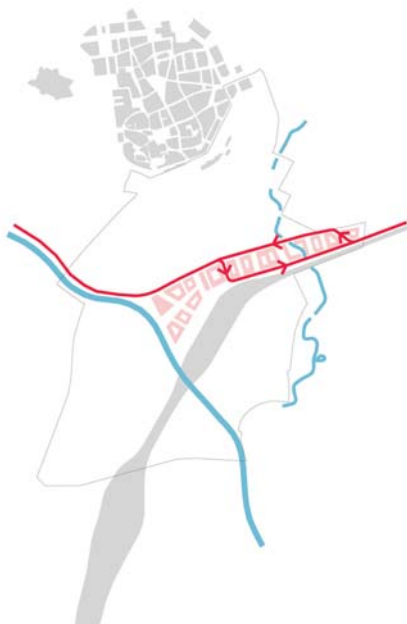
BUDOUCNOST CENTRA MĚSTA BRNA VE VARIANTĚ PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO - „ŘEKA“

AKTUALIZACE URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ
NOVÉ MĚSTSKÉ ČTVRTI TZV. JIŽNÍHO CENTRA
VE VARIANTĚ NÁDRAŽÍ U ŘEKY

IDEOVÁ ÚZEMNÍ STUDIE

SDRUŽENÍ IVAN KOLEČEK - PAVEL JURA
ARCHITEKTI LAUSANNE – BRNO, 2016





DOPRAVA

Doprava je bezpochyby podstatnou podmínkou rozvíjejícího se města, a to v kterékoliv historické době, nehledě na vznik či vývoj automobilové dopravy. Lze tak předpokládat, tomu bude stejně i v následujících letech. Územní studií tak navrhujeme využití této příležitosti - z obvykle negativně hodnocené dopravní „zátěže“ využíváme pozitivní dopravní „potenciál“.

Navrhujeme úpravu dopravního řešení okruhu v úseku ul. Opuštěné, která spočívá v rozdělení obou směrů východ – západ do samostatných, jednosměrných větví. Jednoduchou úpravou nadřazeného dopravního systému tak výrazně zlepšujeme kvalitu městského prostoru i přístupnost území.

Rozdělení okruhu do paralelních větví zjednoduší křížení s příčnými radiálami města (zejména levé odbočení) současně generuje výrazný potenciál a výbornou dopravní dostupnost pro pás výstavby mezi oběma směry okruhu. Toto dopravní schéma dvou větví a krátkých příčných spojek zároveň umožňuje jednoduché a bezkolizní napojení budoucích radiál (bratislavská radiála), či okruhu (nová městská třída).



CITY

V jasně definovaném, hodnotném území navrhujeme kompaktní zástavbu CITY, s vysokým indexem podlažních i zastavěných ploch. Jedním z bloků CITY se také dočasně stává současně autobusové nádraží, a to do doby realizace nového autobusového terminálu v areálu hlavního nádraží.

Logickým krokem je také návrh výškových budov v této lokalitě, a to jak z důvodu dobré dopravní dostupnosti, tak z hlediska urbanistické struktury města, topografie jižního předpolí centra Brna a současně také díky přiměřenému vztahu k historickým dominantám. Navrhujeme využití potenciálu místa výškovou hladinou 100 metrů.



KONCEPCE ZELEŇ

Město vrostlo do krajiny a přetvořilo ji z extenzivní polohy na intenzivní městskou krajinu. Stále je zásadní charakter krajiny – krajiny luhu, který se promítá v použitých zelených strukturách. Městská krajina je přirozená, veselá, dynamická, vybízí k odpočinku, nevnučuje se, neexhibuje, je přirozeně udržitelná... Řešení ringu jako parkového pásu je logickým vyústěním okružního systému zeleně, který navazuje na východě na park Koliště a na západě na Denisovy sady. Svým kompozičním a technologickým pojetím se jedná o novou strukturu, která moderně doplňuje rehabilitované prostory. Zeleň na konstrukci je pozadím pro řadu aktivit, které tento prostor pojme. Cílem jsou služby a společenské aktivity, ale i krátkodobá rekreace a transport. Definice ideálních ploch pro městské parky v urbánní struktuře vytváří jedinečný systém zahradního města. V logice života města se prolínají a na sebe navazují zelené veřejné prostory. Zahradní město je možné založit jako předvoj urbanizací, iniciační porosty pak modelovat péstebními zásahy.



Železnice je tradičním katalyzátorem města. V této perspektivě vidíme i budoucnost železnice v Brně - tedy nikoliv jako zbytkovou, vymezující a obtěžující dopravní plochu v obydleném městě, nýbrž jako katalyzátor, základní stavební prvek a životadárny element moderní urbanistické struktury. Potenciál brněnské železnice vnímáme i v podobě ploch, které je možné optimálním řešením této infrastruktury využít pro centrální funkci města.

Voda je tradičním katalyzátorem města. Přestože Brno leží na soutoku dvou řek, jsou tyto vodní toky ve městě téměř neviditelné.

Řada stop v podobě náhonů či říčních kanálů byla ze Starého Brna nenávratně vymazána, a to více je třeba využívat toky zachované, dosažitelné. Shodou náhod a nevyzpytatelných cest urbanistického vývoje jsou v Brně oba katalyzátory – řeka i železnice – v úzkém kontaktu a vzájemné pozici, jejíž potenciál je třeba využít.

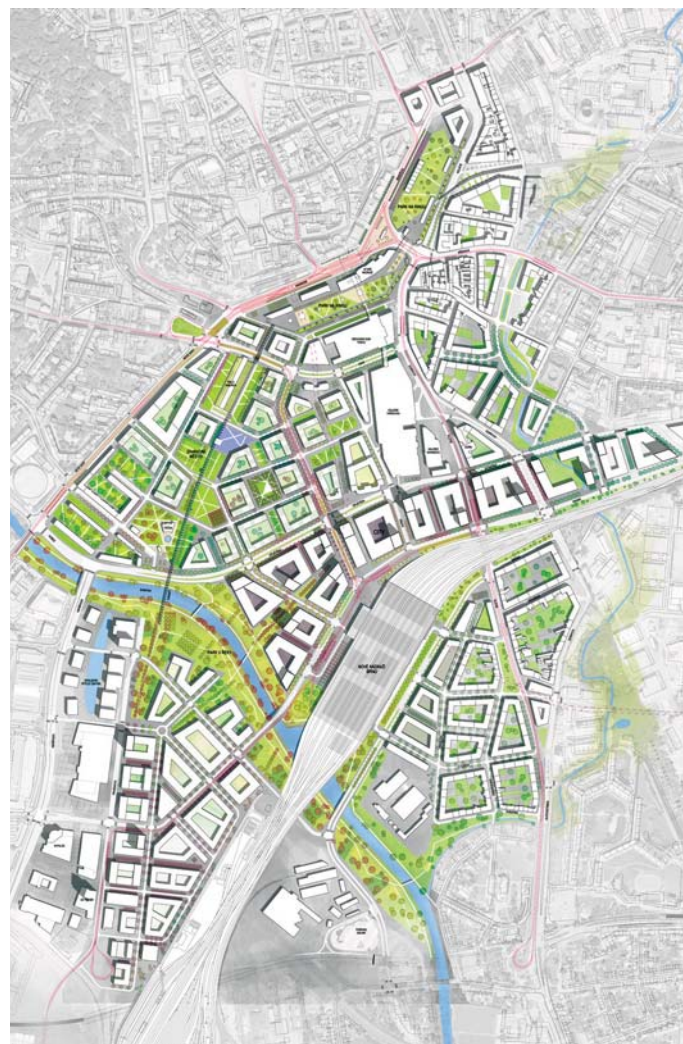
Usilujeme o kontinuální vizi města - využíváme osvědčené principy, kterými definujeme vhodné základní podmínky (strukturu) pro budoucí rozvoj města. Současně navazujeme na předchozí úvahy o řešení této lokality, které však podrobujeme revizi a nazíráme je z jiné perspektivy.

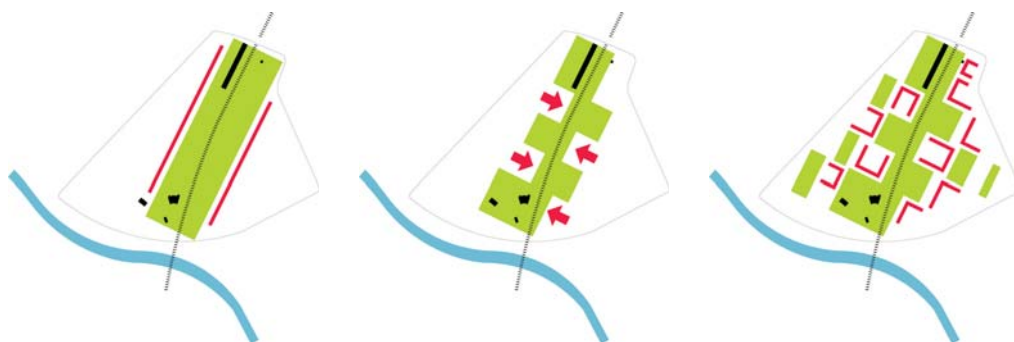
Jsmo přesvědčeni, že urbanistický plán musí být – na jednu stranu – dostatečně silný, aby definoval základní potenciál a pravidla v území, na druhou stranu však musí být dostatečně volný a obecný, aby umožňoval vývoj v čase a budoucí, často dosud netušený obraz každé části struktury. Je nutné si uvědomit, že každé území a urbanistická struktura se neustále vyvíjí, a finální stav je z tak z „prosté logiky věci“ stavem, který nikdy nenastane. Urbanistický plán tak nelze vnímat jako grafickou podobu výsledného stavu území. Od urbanistického plánu očekáváme soubor nástrojů a pravidel pro budoucí vývoj. Urbanistický plán části města je plánem dlouhé cesty. Bylo by však mylné se domnívat, že dlouhou cestu lze zdolat velkými kroky. Velkolepé a rychle realizované plány (spíše vize) jsou již přežitá a v současné společenské a legislativní situaci nereálné.

V urbanistickém plánu je nutné usilovat o menší, postupné kroky, jemnou etapizaci, je nutné omezovat související a vynucené investice.

Územní studie je založena na definici několika menších, přiměřených kroků (kterými jsou pravidla pro vybrané části území) a jejich pečlivé etapizaci. Územní studie záměrně nehledá formu zástavby či kompozici struktury proto, aby umožnila různorodou a bohatou architekturu města, stavěného v budoucnosti, bez zatěžujícího břemene minulé (tedy vlastně současné) architektury. Územní studie navazuje na předchozí technické dokumentace a záměry v území, logicky také na platnou územně plánovací dokumentaci. Současně však na tyto předchozí kroky nazírá kriticky a hledá jednodušší, lépe realizovatelnou a méně zatěžující podobu těchto vizí.

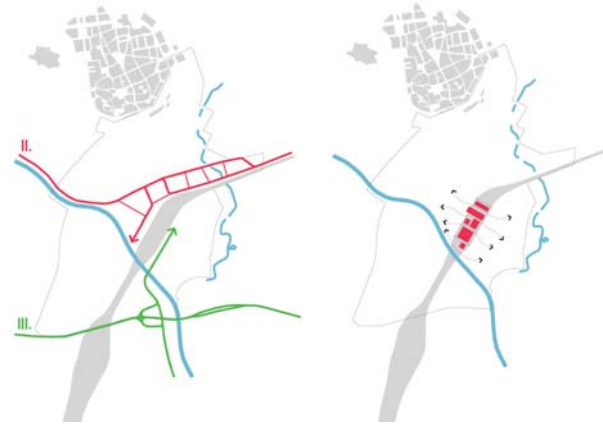
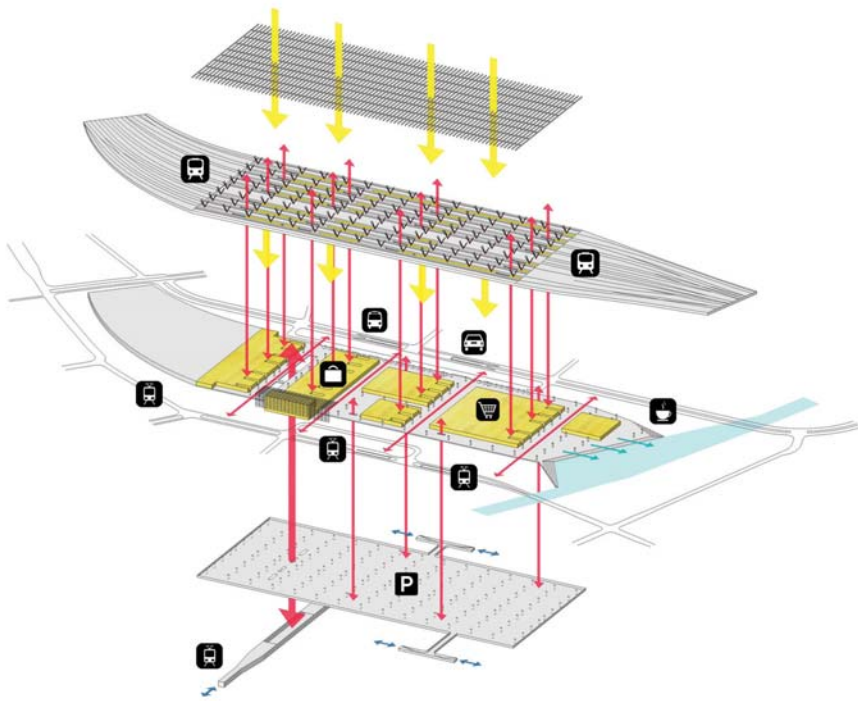
V rámci územní ideové studie navrhujeme velmi podrobnou etapizaci, ve více fázích. Jejich společným jmenovatelem je určitá nezávislost na samotném přesunu hlavního nádraží do polohy u řeky, a to zejména z toho důvodu, aby se tato významná dopravně inženýrská stavba nestala podmiňujícím faktorem pro inicializaci rozvoje města. Přesun nádraží tak stavíme nikoliv do role zatěžující podmínky, ale do role motivačního prvku.

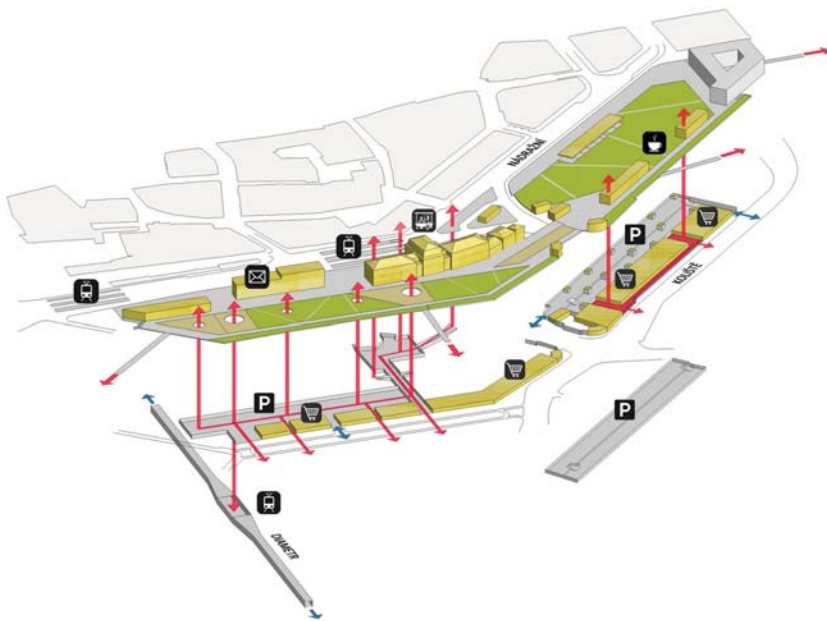




Naproti předchozím koncepcím definujeme plochy zeleně v celé ploše území mezi ringem a ulicí Opuštěnou. Šachovnicová mozaika různých městských parků a poloveřejných zelených ploch definuje základní charakter území, s těžištěm v podobě liniové stavby původního viaduktu. Adresou každého bloku je park.







Ing. arch. David Průša, Ing. arch. Katarína Škodová, Ing. arch. Ivana Machek,
Prof. Ing. arch. Mojmír Kyselka, CSc.
Vizualizace: Ing. arch. Lukáš Brückner

Motto: „**NÁDRAŽÍ OPRAVDU U ŘEKY**“

Koncepce návrhu a urbanistické řešení

Opomíjeným prvkem Brna je **řeka** a především její nábreží. Hlavním motivem našeho návrhu je oživení a zapojení řeky do struktury města. Těžiště území je koncentrováno do pomyslného konce nového nádraží v místě nábreží. Toto ohnisko je jakousi křižovatkou, propojující celé území s vazbou na stávající centrum i navrhované části území na jihu, východě i západě. Do tohoto ohniska je napojena tramvaj po nově vzniklém nábreží ze severozápadní části a Dornychu z části severovýchodní. Problémem celého přesunu nádraží je vyřešit městskou hromadnou dopravu, a to především s ohledem na regionální vlakovou dopravu. Ta je dnes skvěle propojena s historicky vybudovaným, funkčním dopravním uzlem MHD v současné poloze vlakového nádraží. Tento uzel zachováváme a posilujeme jej o další trasy, vedoucí nejen k novému nádraží, ale dále do nových územních celků na jihozápadě a jihovýchodě. Za budovu současného vlakového nádraží, na stávajícím kolejovém tělese, přidáváme jednu tramvajovou trať (napojena z ul. Benešova za skořepinou B. Fuchse), kterou napojujeme na odkrytý viadukt (Malá Amerika), směrem na jihozápad. Tramvaj se v místě ulice Opuštěná rozdvouje. V jednom směru pokračuje po viaduktu a obsluhuje území u ulice Heršpická (AZ Tower, M palác, atd.). V místě křížení ulice Opuštěná odbočuje směrem k novému nádraží, klesá na úroveň ulice a stává se její součástí na navrhovaném nábreží. Další tramvaj pro obsluhu nového nádraží je navržena z Dornychu kolem Vaňkovky a podél nového nádraží. Obě trasy tramvají se potkávají v již zmíněném uzlu u řeky a pokračují dále na jih v různých směrech pro obsluhu těchto území.

Prostor po stávajícím tělese nádraží

V tomto návrhu je kolejové těleso částečně využito pro tramvajovou trať a zastávku. Objekt současného nádraží je navržen jako průchozí dopravní uzel, s možností využití dalších funkcí jako tržnice, různé služby, atd. Hlavním koncepčním motivem objektu a jeho využití je propojení ulice Nádražní a jeho veřejného prostoru s novým prostorem v jižní části a navazující navržené zástavby. Tento objekt se stává jakýmsi krytým náměstím (náměstím pod střechou).

Cyklostezky

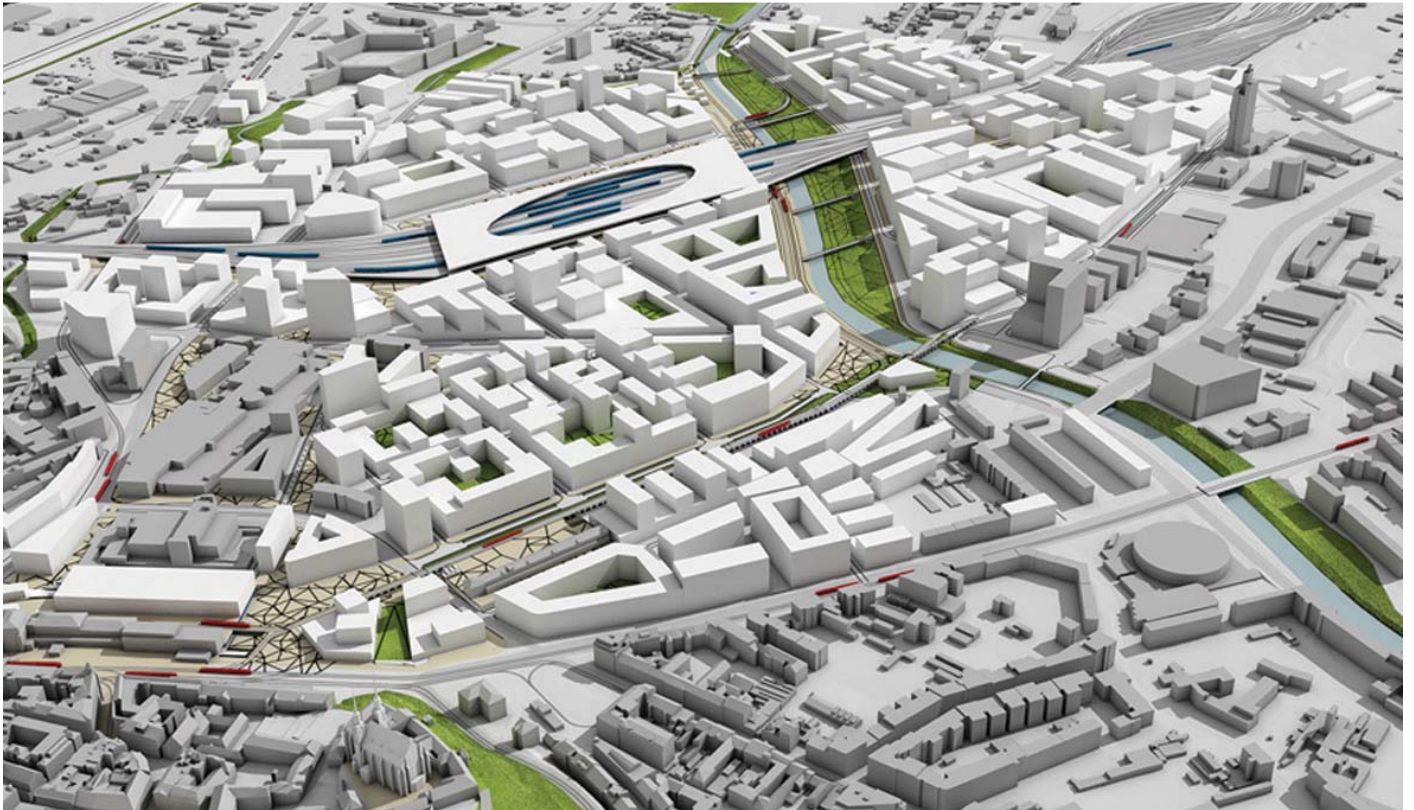
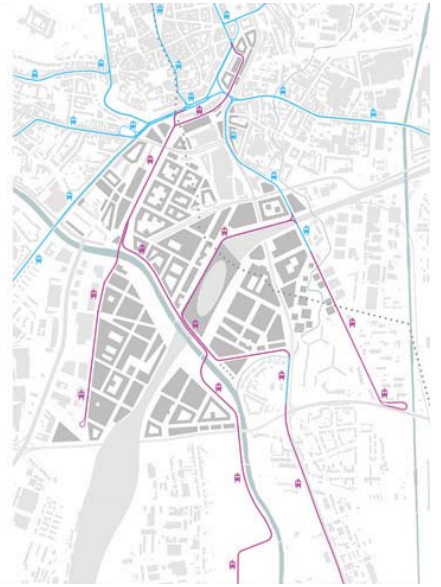
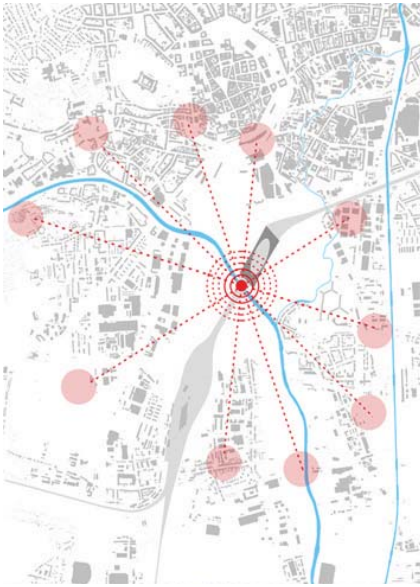
Celý návrh klade důraz na cyklostezky a cyklo generel. Nové nádraží je skvěle napojeno na stávající strukturu cyklostezek podél řeky. Tyto jsou doplněny o nově navrhované cyklostezky. Součástí nového nádraží a jeho dopravního uzlu jsou rovněž parkoviště, úložné prostory pro bicykly.

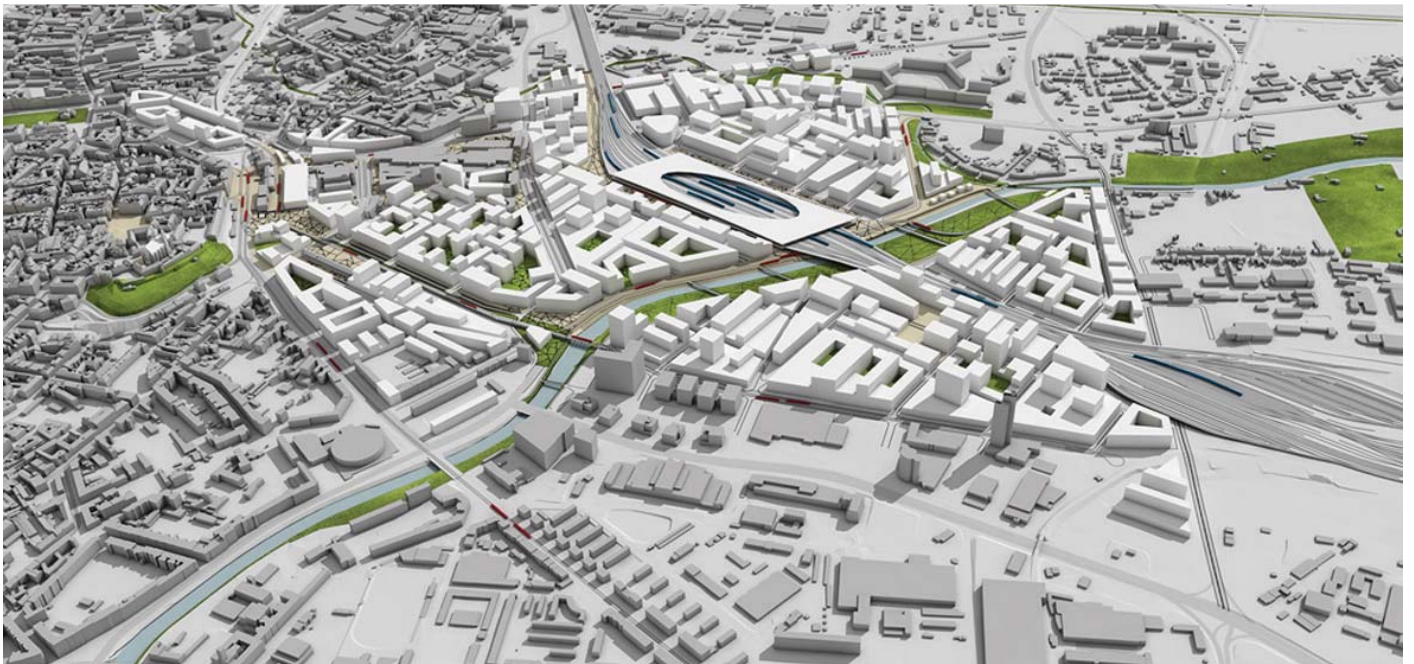
Pro rozvoj a následné fungování města je důležité propojování jednotlivých celků v detailu i v širších vazbách. Aby bylo město a nová struktura živá, musí být navržena rozmanitost funkcí – viz struktura a funkční dělení zástavby. Město tvořeno domy, ulicemi a jinými veřejnými prostranstvími je potřeba zahušťovat – nejen v navrhované oblasti, ale i ve stávající struktuře města.











Ing. arch. Zdeněk Eichler, Ing. arch. Eva Eichlerová, Ing. arch. Luboš Františák, Ph.D., Ing. arch. Přemysl Valový, Ing. arch. Jan Stolek, Ing. arch. Martina Matušková, Ing. arch. Norbert Walter, Ing. Petr Soldán

Motto: „NÁDECH PRO BRNO“

NÁDECH: Přeložením linie železnice o 800m se centrum Brna, z jihu stísněné stávajícím železničním tělesem, rozšíří a získá PROSTOR. Ten se postupně ZACELÍ strukturou, která se objevuje v podobných čtvrtích ve městě a prstenec centra kolem historické části se spojí. Navržená kompoziční geometrická mřížka dává prostorovému uspořádání řád a proporce.

Navrhujeme rozvoj tří nových MĚSTSKÝCH ČTVRTÍ s rozdílnými typickými charaktery, měřítkem a specifickým prostředím.

JIŽNÍ CENTRUM je příležitostí k výstavbě moderní kompaktní čtvrti s optimálními proporcemi veřejných prostranství a zástavbou městskými bloky. Městské domy využívají celou klidovou plochu vnitrobloků.

V KOMÁROVĚ navazujeme na původní síť ulic. Bloky polyfunkčních domů jsou zde částečně otevřeny a vnitrobloky prostupné.

ČTVRŤ VODAŘSKÁ je typická výškovou zástavbou a uvolněností kompaktních celků, mísí se zde rezidenční, komerční a sportovní budovy.

RING s plochami parků a městskými budovami pokračuje až na Nové Sady pod Petrov. Budovy a nástupiště stávajícího vlakového nádraží na zvýšené hraně starého města zůstávají místem setkávání v tržnici a v restauracích. Budova AUDITORIA a NÁMĚSTÍ SMÍŘENÍ otevírají vstup do nové čtvrti. Odsud je možné po HISTORICKÉM VIADUKTU, odkrytém z železničního náspu, v úrovni koruny stromů projít nebo na kole projet kolem Malé Ameriky a amfiteátru (bývalá točna lokomotiv) JIŽNÍM PARKEM až na NÁBŘEŽÍ Svatky. Rekreační a sportovní zóna u řeky s pláží, plovárnou a láznemi prochází novými čtvrtěmi.

Soustava provozních a komerčních budov, obklopující linii dráhy železnice NOVÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, je začleněna do urbanistické struktury ulic. Předprostor po obou stranách tvoří náměstí. Ulice prochází pod zvýšenou plochou nástupiště napříč kolem autobusového terminálu. Výjimečnou stavbou v souboji je výšková budova, osazena na hranici kompozice u řeky.



Důležitou součástí našeho návrhu jsou ULICE a MĚSTSKÉ TŘÍDY se stromořadím, chráněný PROSTOR PRO PĚŠÍ, hustá síť CYKLOSTEZEK a možnost bezbariérového pohybu po terénu. Návrh cílí na snadnou DOSTUPNOST veřejné hromadné dopravy, místa pro krátkodobé parkování přímo v ulicích a záchytná parkoviště. Automobilová doprava je omezena na minimum.

Výsadba ZELENĚ a možnost oddychového trávení času U ŘEKY přináší vyšší kvalitu života a nové možnosti životního stylu obyvatel a návštěvníků města Brna.







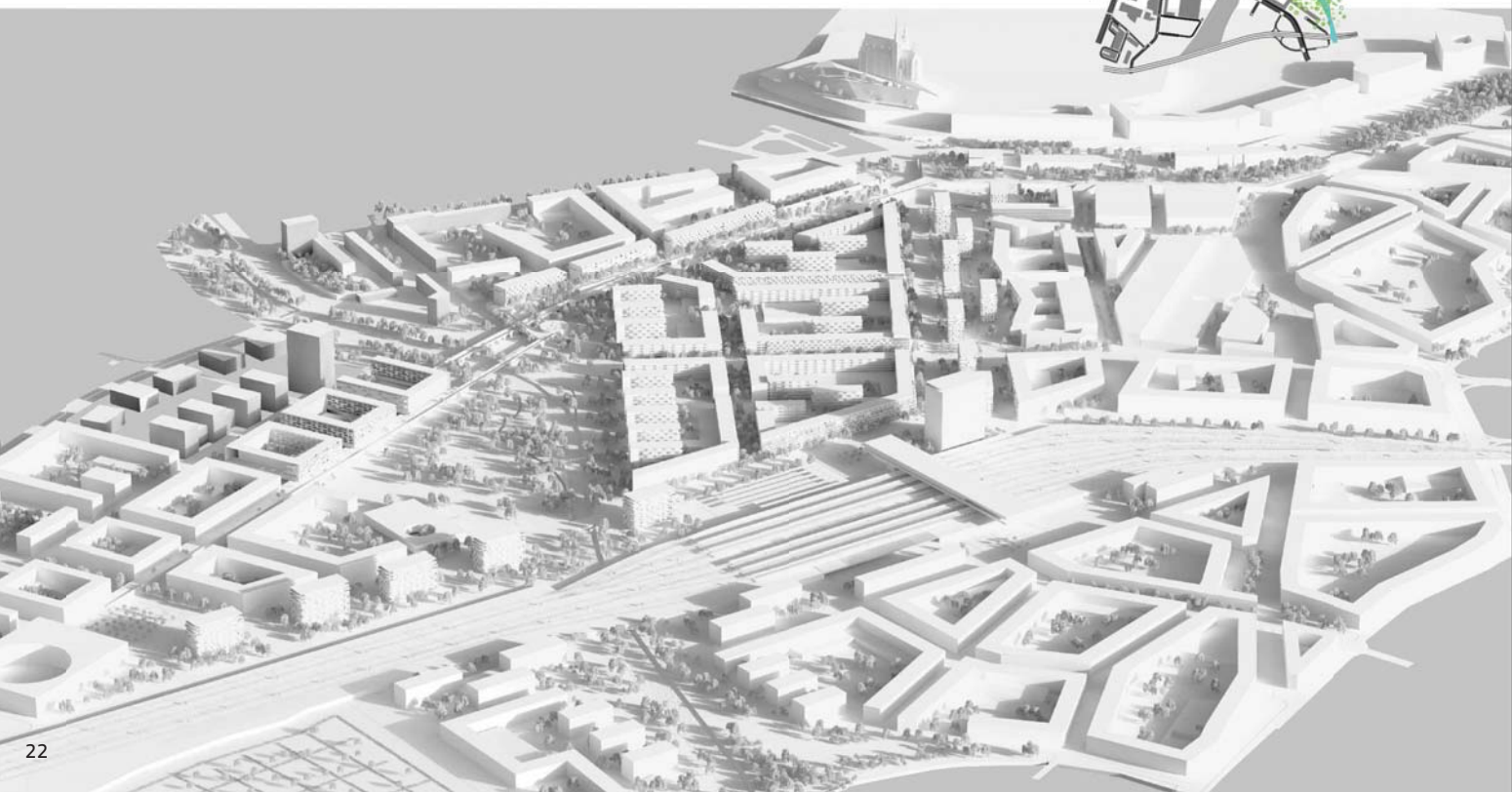


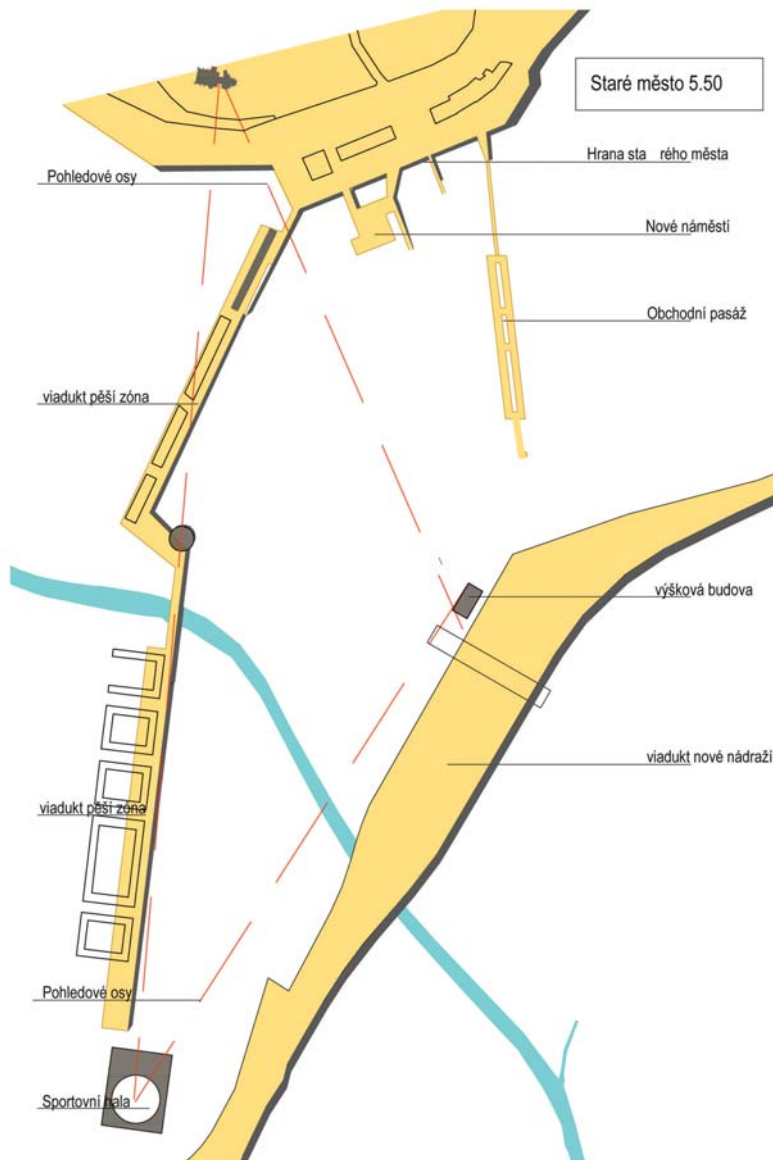


Fellerer Vendl Architekten CPPArchitektur

Dipl. Ing. Andreas Fellerer, Dipl. Ing. Arch. Jiri Vendl, Dipl. Ing. Eva Češka,
Dipl. Ing. Friedrich Priesner

Motto: „BRNO/MOJE **NOVÉ** MĚSTO“





SITUACE MÍSTA

Relativní rovina, jižně od starého města, s protínající řekou (Svratka), s dominantním cca. 5 m vysokým železničním viaduktem, který tvoří městskou hranici mezi „starým městem“ a novou jižní částí. Architektonickou dominantou je kostel sv. Petra. Tři důležité elementy návrhu: **BULVÁR - NOVÝ / STARÝ VIADUKT - CENTRÁLNÍ BULVÁR**

Bulvár (pěší zóna), 600m dlouhý městský prostor, spojuje „staré město“ s novým nádražím. Atraktivní promenáda, městská zeleň, kavárny, restaurace, obchody, kvalitní architektonické zpracování, dlažba, osvětlení, městský inventář apod.

NOVÝ A STARÝ VIADUKT (HIGH-LINE)

Architektonická identita nového území.

Pěší (cyklistická) lávka spojuje velkoryse na jedné úrovni „staré město“ s novým Jižním městem, překonává řeku Svratku a končí na náměstí u sportovní haly. Tvoří jasnou hranici k centrálnímu parku. Zároveň je základem pro velice atraktivní bydlení a umožňuje parkování aut v garážích. Rampy a schody ho propojují s centrálním parkem.

CENTRÁLNÍ PARK

Atraktivní zelené plíce nové části města. Rozloha parku je jednoznačně na okrajích definovaná, na jedné straně novým viaduktem, na druhé straně bytovou výstavbou. Centrální park přechází na místě starého nádraží v městskou zeleň a pokračuje dál do „starého města“.

PROPOJENÍ MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ

1. „Staré město“ (bývalé nádraží) - Nový bulvár. Široké, pohodlné schodiště (pojízdné schody, výtah) spojuje bulvár s novým náměstím, které je širokým pěším mostem napojeno na „staré město“. Pod náměstím se nachází velké parkoviště.
2. „Staré město“ - nový/starý viadukt. Propojení „starého města“ pěším mostem na stejné výškové úrovni s malou Amerikou a pokračuje dál přes řeku Svratku až ke sportovní hale.
3. „Staré město“ - nákupní passage. Stávající propojení novým pěším mostem.

KULTURNÍ OBLAST

Koncentrace kulturních aktivit na místě starého nádraží: malá Amerika, nádražní budova, Vaňkovka, nový městský dům (informace, výstavy.), multifunkční plocha s lehkou střešní konstrukcí (tržiště, koncerty, diskuze), kolejní park, apod.

BYDLENÍ

Atraktivní bydlení okolo centrálního parku, částečně bloková zástavba (viadukt), západně od bulváru je bloková struktura narušena, umožňuje přístup a průhledy do parku. Jižně od nového nádraží, bloková zástavba, intimní dvory, jasné uliční prostory, integrace starší zástavby. Výstavba sociálních bytů, byty pro studenty, byty pro seniory, experimentální výstavba apod. je důležitým předpokladem k dobré sociální struktuře obyvatelstva.

KOMERČNÍ CENTRUM

Bulvár a východní část centra, integrace Vaňkovky a nové výškové budovy. Pro zvýšení atraktivnosti komerčního centra je důležité ve vyšších patrech umožnit bydlení. Kombi-domy (obchody, kanceláře, byty).

KOMUNIKACE

Hromadná doprava: Napojení na stávající systém tramvajové dopravy.

Silniční průtahy: Severní průtah je veden pod hranou „starého města“. Střední průtah s podjezdem pod bulvárem s možností prodloužení pod centrální park. Jižní průtah spojuje náměstí před sportovní halou s novým nádražím a pokračuje dál na západní straně bulváru. Veškeré stávající komunikace podél centrálního parku jsou zrušeny.

Parkování: Je zajištěno ve viaduktu a ve zvýšených dvorech nové bytové výstavby. Parkování ve výškových parkovacích domech je u nového nádraží a u Vaňkovky.

Pěší a cyklistické stezky: Jsou podél řeky Svratky, na viaduktu, v centrálním parku a na bulváru.





VÝKRES
FUNKČNÍHO VYUŽITÍ
A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ





PANORÁMA KATEDRÁLA





PANORÁMA SPILBERK OFFICE CENTER



Ing. arch. Petr Parolek, Ph.D.

**Motto: „BRNO BELLE VILLE.
BRNO KRÁSNÉ MĚSTO?“**



Projekt „Brno belle ville. Brno krásné město?“ je navržen ideově jako reakce na dlouhodobou absenci identické vize rozvoje nového jižního centra pro širokou veřejnost. Jako města příjemného a krásného pro život, jako města svébytného a rozmanitého, pod kterým bychom si mohli skutečně „i něco představit“.

Dosavadní vývoj a soutěž o nejlepší polohu nádraží dosud jasný a pro všechny srozumitelný pohled nepřinesl. Vše se tak zjednodušilo na politickou otázku „Chcete nádraží pod Petrovem nebo u řeky?“, aniž bychom věděli, o co v té které variantě vlastně přicházíme.

Projekt „Brno belle ville. Brno krásné město?“ Vám v tomto kontextu tedy říká a zároveň se dotazuje:

- můžeme mít krásné a funkční nové nehranaté nádraží jako charakteristickou dominantu města, symbol pohybu a technologického pokroku?

Brno historicky bylo a v současnosti třeba i jako základna IT se nově opět stává městem technologií ...

- můžeme mít vedle Starého Brna také rozmanité „Nové Brno“ s budovami různých zajímavých tvarů a funkcí?

- může mít toto nové centrum jako malé „útulné“ městečko s kavárničkami, obchůdky i svá náměstí? Jako město nově založené třeba radiální koncept tak, aby bylo srozumitelné ve své poloze vymezeno a vnímáno – třeba i se svým malým „Ringem“ – okružní třídou?

- můžeme mít pokračování Masarykovy až „na nádraží“ jako cesty pěší, klidné, s příběhem, se svými „zastaveními“, cesty přiměřeně široké, abychom se neztratili?

- můžeme mít Anglickou zahradu s vinnými a pivními sklípky, obchůdky a zahrádkami?

- můžeme mít řeku s nábřežím, plážemi a třeba ostrůvkem?

- můžeme mít ve městě dokonce i organickou architekturu?

- může naše město Brno vypadat třeba i jako obraz, ve kterém se pohybují lidé?

- můžeme mít také bydlení v krajině a vedle zase ve sportovním rámci uprostřed města?

- můžeme mít koncepci 4 nových zcela odlišných ale navzájem doplňujících se čtvrtí?

- můžeme mít vodní svět, pláž, sportovní i rekreačně-rehabilitační pavilony v samotném centru?

- můžeme mít město barevné a různorodé?

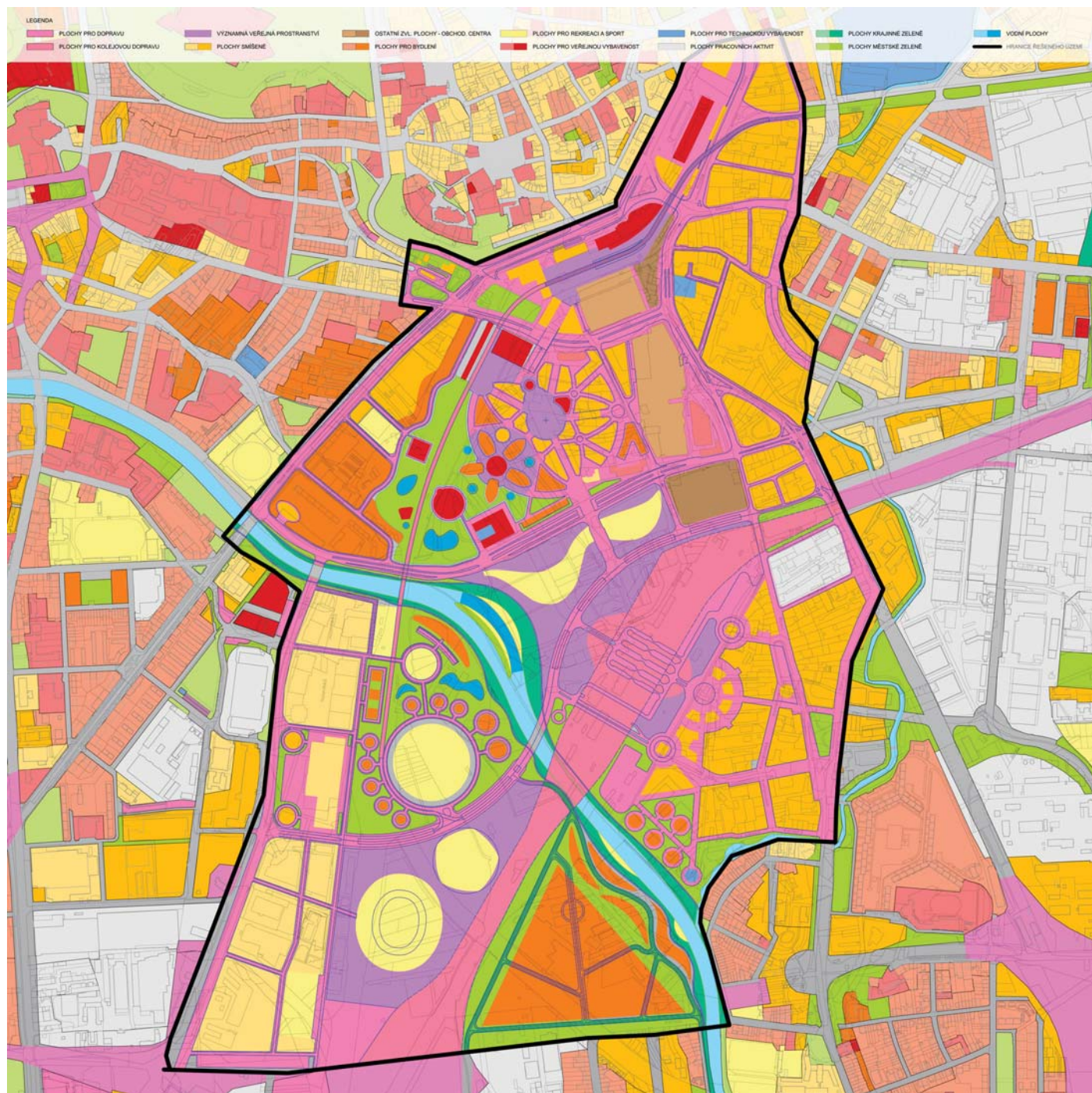
Současný pluralitní systém směřuje spíše k řešení racionálnímu, technologicky dobře proveditelnému, ale stačí nám to v případě samotného centra města? Budeme tak i nadále neustále chodit a hledat, kde je ten život, proč je to technicky dokonalé nejlepší řešení vlastně nejlepší? Zkuste se zadívat a hledat ve městě příběh. Ne jednu či dvě tzv. „konceptce“, ale příběh. Příběh života ve městě a zároveň v přírodě. Zadívejte se na město jako na obraz a hledejte v něm svoji cestu. Zkuste se zadívat třeba na půdorys a nalézt či představit si jednotlivá zastavení života. Uplynulé století často zjednodušilo architekturu na funkci a konstrukci. Hledejme v ní ale při respektu ke zmíněnému i tu formu, tedy jak vypadá a co nám říká, jak se v ní bude žít. Zda je pro nás inspirující a motivující k úsilí, co bude vynaloženo? Ten projekt „Belle ville“ v rámci své kompozice nekopíruje jedno rozvojové schéma pro celé území, ale říká, že každé jednotlivé místo je originální.











URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO spol.s.r.o.

Ing. arch. Antonín Hladík, Ing. arch. Miloš Kabelka, Ing. arch. Eva Brunnerová,
MgA. Jan Hladík

Motto: „**NA BŘEHU PARKŮ ŽIJÍ LIDÉ,
NA BŘEHU ŘEKY SVRATKY KVETE ROZRAZIL**“

Návrh vychází ze čtyř hlavních principů:

Fenoménu parků, které podobně jako Svratka „protékají“ územím, spojují jednotlivé části centra města a poutají k sobě bydlení. Parky uzavírají pás zeleně na místě bývalých hradeb, pokračují po odstraněném drážním tělese směrem k řece a dál do oblasti „Heršpická – Pražákova“ a do nové čtvrti „Svratecké nábřeží“. Uchovávají genius loci symbolizovaný odkrytým viaduktem a objekty historické dopravní infrastruktury. Parky jsou zelenou páteří okolních rezidencí, pronikají mezi ně a pokračují alejemi v ulicích. Jsou zelenou řekou určenou pro proud pěších a cyklistů, na jejíchž březích žijí lidé. Zelenou řekou, kterou protíná tok Svratky, biotop s klidovou zónou kde kvete rozrazil.

Soustředění dopravních systémů a cest do koridoru kolem nového Hlavního nádraží rozšíří území nezatížené tranzitní dopravou. V kompaktní blokové zástavbě Jižního centra je navrženo náměstí obklopené kulturními a společenskými stavbami, které zachovávají historickou stopu původní „Zvonové ulice“. Posun ulice Opuštěné směrem jižním umožňuje bezprostřední obsluhu nového Hlavního nádraží a v něm integrovaného autobusového nádraží, přičemž realizace všech dopravních staveb včetně nádraží může probíhat bez zásadního vlivu na fungování města.

Zásadní změnu dozná prostor na rozhraní historického jádra a Jižního centra tj. na místě současného nádraží resp. jeho kolejíště a OD Tesco. Spojení historického jádra a Jižního centra musí zprostředkovat objekt mimořádné atraktivity, např. centrum smyslové interakce zahrnující kulturu, zábavu, inovativní obchod, vzdělání, wellness apod. Změnu umocní přerod bývalého kolejíště na terasy, se zelení, které doplní solitérní stavby. Atraktivita prostoru a náplně staveb pomůže zachytit pěší proud, který směřuje do Galerie Vaňkovka a odklonit jej k novému nádraží, do městské třídy, která je koncipována jako obchodní ulice s tramvají.

Vyvážená stavební struktura ostatních lokalit je založena na principech kompaktního města. Stávající bloky jsou doplněny novou zástavbou, která reaguje na specifickou polohu a potenciál území: Nové Sady (bydlení u parku, nová škola, využití Malé Ameriky); Štýřice – Heršpická (komerční a finanční centrum, výškové stavby); Svratecké nábřeží (bydlení u řeky, sport a rekreace); Dornych – Ponávka (obnova území, bydlení okolo revitalizované Ponávky); Komárov – Svatopeterská (propojí se s Jižním centrem, rezidenční výstavba při ul. Komárovské); Vodařská (nové pracovní příležitosti, služby).

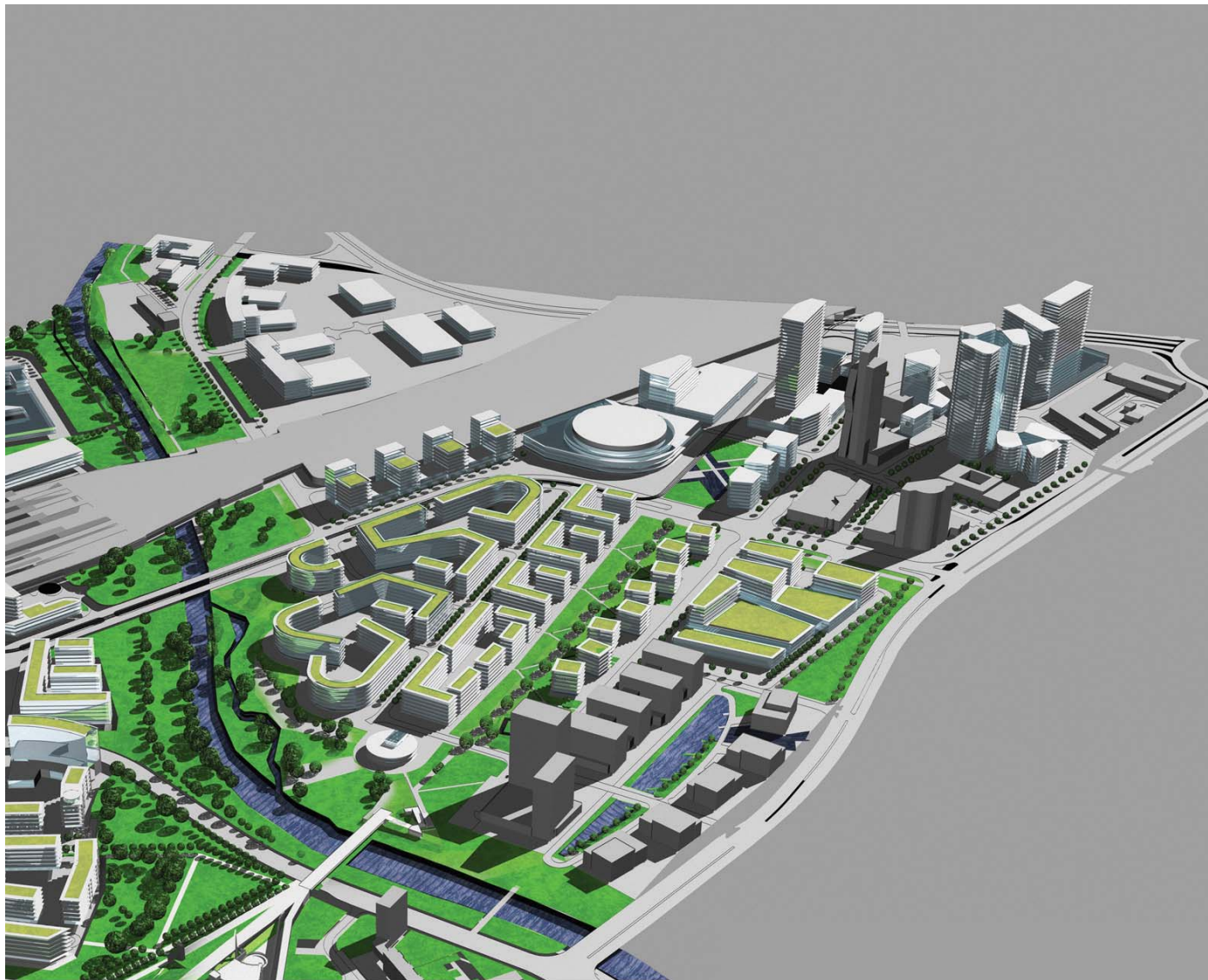


ROZVOJOVÉ ZÓNY ROZŠÍŘENÉHO CENTRA MĚSTA ÚZEMNÍ POTENCIÁL









Ing. arch. Jaroslav Dokoupil, Ing. arch. Kamila Pohanková,
Ing. arch. Pavel Šemora, Ing. Adolf Jebavý

Motto: „Příležitost pro Brno“

Využijme jedinečnou příležitost spojenou s přestavbou železničního uzlu a vhodným využitím a kompozičním uspořádáním uvolněných ploch v jižní části centra Brna hledíme jeho novou prostorovou i funkční rovnováhu.

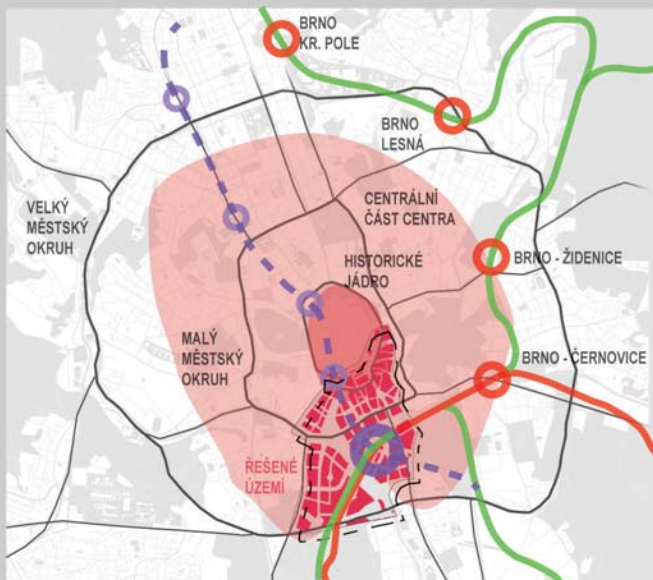
Přestavba železničního uzlu výrazně zjednodušuje celý železniční uzel a umožňuje v uvolněném prostoru vybudovat nové městské čtvrti, plynule navazující na rostlou strukturu historického jádra města a kompaktní městskou zástavbu, dnes ukončenou na hranici nevyužitelného území vymezeného železničními tratěmi.

K naplnění tohoto cíle navrhujeme následující kroky:

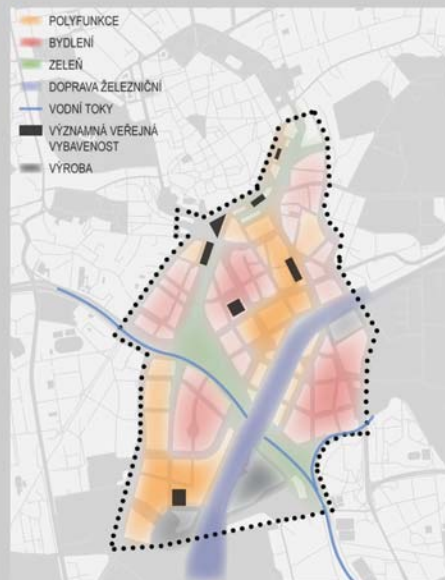
- Nové **Hlavní nádraží** v poloze dnešního nádraží Brno – Dolní vybudovat jako jednoduchý kompaktní prvek s pouze dvěma provozními úrovněmi, který bude vedle zázemí železničního nádraží integrovat také autobusový terminál a přístupní uzly kolejové i nekolejové veřejné hromadné dopravy. Hlavní nádraží bude plně propustné v příčném směru a nastartuje tak revitalizaci navazující městské části Komárov. V systému tramvajové dopravy doplnit vedle radiálních směrů také tangenciální vazby do oblastí Spielberk Parku, Heršpické a Olomoucké
- Brněnský **Ring – Okružní třídu** - dovést až do prostoru stávajícího nádraží, využít historické budovy dnešního Nádraží jako významné veřejné stavby, domínující parku v místě bývalého kolejistiště. Pásem městských parků jej propojit se zelení podél řeky Svatky. Řeku Svatku tak zapojit do obrazu nové městské čtvrti.
- V urbanistickém detailu vytvořit **nové náměstí pod Petrovem** jako uzel spojující historické jádro, Okružní třídu a hlavní veřejné prostory nových městských čtvrtí.
- Využít uvolněnou část území **Trnitá** pro městskou kompaktní polyfunkční zástavbu s vysokým podílem bydlení a uzavřít tak prstenec centrální oblasti města kolem jeho historického jádra
- Dokončit kolem **Nových sadů** polyfunkční zástavbu a k ploše nových městských parků umístit převážně obytnou zástavbou
- Na plochách rušených železničních zařízení jižně od řeky Svatky vybudovat obytnou městskou čtvrť **Bidláky** nabízející bydlení vysoké kvality
- **Revitalizací Komárova** nabídnout obytné plochy pro zástavbu drobnějšího měřítka, využívající přírodního prvku soutoku Svatky a Ponávky.
- Všechny nové městské čtvrti propojit systémem **veřejných prostranství a městské zeleně** vzájemně a současně je kvalitně navázat na stávající strukturu města.







PŘESTAVBOVÉ ÚZEMÍ VE STRUKTURE MĚSTA



SCHEMA URBANISTICKÉ KOMPOZICE

- KOLEJOVÁ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA
- ZASTÁVKA VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY
- NEKOLEJOVÁ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA
- ZASTÁVKA VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY
- DÁLKOVÉ AUTOBUSY
- ZASTÁVKA AUTOBUSU



SCHEMA VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY



KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A ZELENĚ





OBSAH

str. **3** Slovo primátora města Brna Petra Vokřála

str. **4** Sdružení Ivan Koleček - Pavel Jura, architekti Lausanne - Brno

str. **10** PLATFORMA ARCHITEKTI s.r.o.

str. **16** EA architekti

str. **22** Fellerer Vendl Architekten, CPPArchitektur

str. **28** FA PAROLLI, s. r. o.

str. **34** URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO spol.s.r.o.

str. **40** Arch.Design s.r.o.

Vydal / Statutární město Brno

Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67 / 601 67 Brno
oupr@brno.cz / www.brno.cz / 2016



Dům umění města Brna
The Brno House of Arts

B | R | N | O |