Kancelář
architekta
města Brna

# Mendlovo náměstí

katalog soutěžních návrhů

**ZADAVATEL**
STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO

**ORGANIZÁTOR SOUTĚŽE A ZPRACOVATEL SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK**
KANCELÁŘ ARCHITEKTA MĚSTA BRNA, P. O., VE SPOLUPRÁCI S MĚSTSKOU ČÁSTÍ BRNO-STŘED

**URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ VYZVANÁ JEDNOFÁZOVÁ IDEOVÁ SOUTĚŽ**
MENDLOVO NÁMĚSTÍ

# KATALOG SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ

## ÚVODNÍ SLOVO

Dopravní uzel s kapacitou průjezdu třicet tisíc aut denně a odstaviště autobusů hromadné dopravy, nebo Mendlovo náměstí?
Před více než třemi lety jsme se rozhodli, že zkusíme tu druhou variantu. Rozhodli jsme se řešit Mendlovo náměstí a jeho problémy od skutečných příčin, a ne jako dříve, kdy se řešily pouze důsledky. Nastal tvrdý a nelítostný boj se zkostnatělými názory zejména na dopravu v Brně-střed. Stanovili jsme si cíl, že nechceme, aby Mendlovo náměstí a celé Brno-střed bylo zatíženo tranzitní dopravou. A skutečně se podařilo nalézt symbiózu všech druhů dopravy současně s tím, že by Mendlovo náměstí zůstalo náměstím. Chceme náměstí jako prostor potkávání a střetávání a zároveň jako prostor klidu a relaxace.

Ing. arch. Petr Bořecký
*člen Rady MČ Brno-střed*
*pro výstavbu a územní rozvoj*

## PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže bylo urbanisticko-architektonické řešení Mendlova náměstí pro nalezení hodnotného koncepčního návrhu jako podkladu pro rozhodnutí o dalším vývoji či jako podkladu pro změnu Územního plánu města Brna a změnu regulačního plánu Městské památkové rezervace Brno.

## ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Administrativně se nachází v zastavěném území městské části Brno-střed, v katastrálním území Staré Brno. Z jihu je území vymezeno souvislou zástavbou domů, ze západu bytovou zástavbou mezi ulicemi Výstavní a Veletržní s dominantou výškového bytového domu, z východu areálem FN u sv. Anny a ze severu areálem Augustiniánského kláštera a pivovarské restaurace.
Do řešeného území byla zahrnuta celá plocha Mendlova náměstí, blok na nároží ulic Úvoz a Pekařská (budova německého gymnázia), jižní část ulice Úvoz a severní část ulice Křížové.
Plochy dotčeného území nebyly předmětem řešení, ale měly přímou vazbu na řešené území. V rámci návrhu bylo žádoucí navrhnout jeho úpravy ve vazbě na Mendlovo náměstí.
Do dotčeného území byla zahrnuta plocha vymezená přibližně hranou projektu Mendel Plaza, ulicí Václavská, průraz a prodloužení Hybešovy ulice a hranou areálu fakultní nemocnice.

## SOUTĚŽNÍ POROTA

### Řádní členové závislí
Ing. arch. Petr Bořecký – *místopředseda poroty*
Ing. Petr Vokřál
Mgr. Martin Ander, Ph.D.

### Řádní členové nezávislí
doc. Ing. arch. Jiří Oplatek – *předseda poroty*
Ing. arch. Zdeněk Eichler
Ing. arch. Adam Halíř
akad. arch. Ladislav Kuba

### Náhradníci závislí
RNDr. Filip Chvátal, Ph.D.
doc. Ing. arch. Michal Sedláček
Ing. Martin Všetečka, Ph.D.

### Náhradníci nezávislí
Ing. arch. Robert Sedlák
Ing. arch. Luboš Františák, Ph.D.

### Přizvaní odborníci
Ing. Vlastislav Novák, Ph.D. – *dopravní specialista*
Ing. arch. Pavel Weviora – *ÚOP NPÚ v Brně*
Ing. arch. Martin Zedníček – *vedoucí OPP Magistrátu města Brna*
Ing. Jan Seitl – *DPMB*

## POMOCNÉ ORGÁNY POROTY

### Sekretář soutěže
Ing. & Ing. arch. David Mikulášek

### Přezkušovatel soutěžních návrhů
Ing. Jana Výtisková

## TERMÍNY SOUTĚŽE

| | |
|---|---|
| Zahájení soutěže | **8. 6. 2018** |
| Lhůta pro odevzdání návrhů | **7. 9. 2018 v 15.00 hodin** |
| Hodnotící zasedání poroty | **13.–14. 9. 2018** |
| Uveřejnění výsledků soutěže | **25. 9. 2018** |
| Výstava soutěžních návrhů | **21. 11. 2018** |

## CENY

1. cena **500.000,– Kč**
2. cena **450.000,– Kč**
3. cena **250.000,– Kč**

Na náhrady bylo rozděleno **600.000,– Kč**

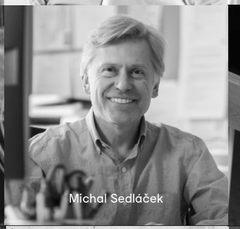
## ČLENOVÉ ZÁVISLÍ

Petr Bořecký
*místopředseda poroty*

Petr Vokřál

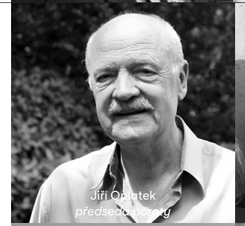
Martin Ander

Filip Chvátal


Michal Sedláček

Martin Všetečka

## ČLENOVÉ NEZÁVISLÍ


Jiří Oplatek
*předseda poroty*

Zdeněk Eichler

Adam Halíř

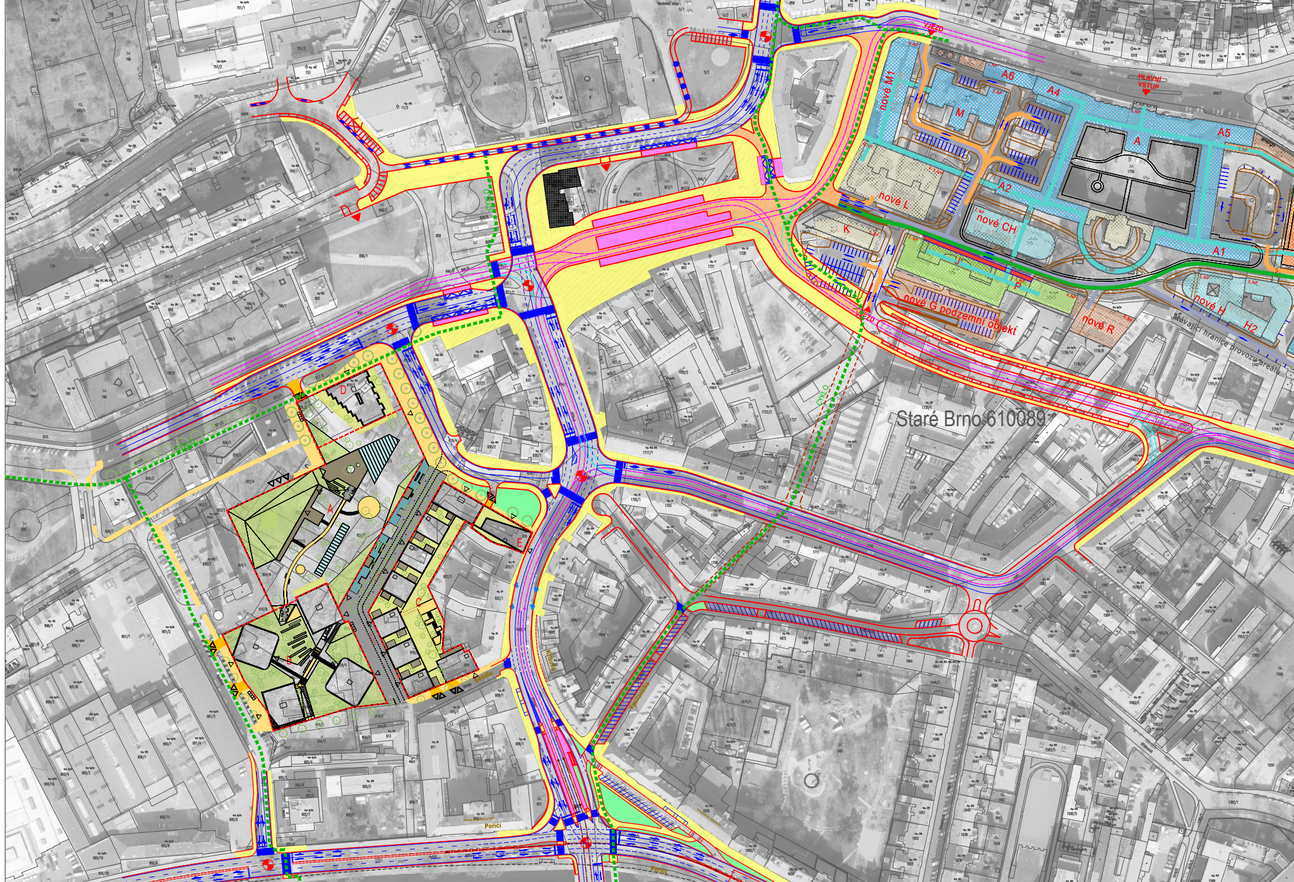
Ladislav Kuba

Robert Sedlák

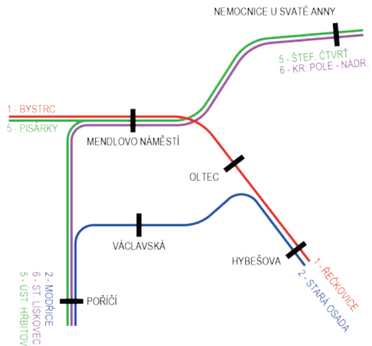
Luboš Františák

## KONCEPCE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

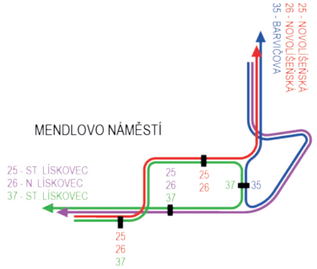
Na soutěžící byl v rámci zadání vznesen požadavek řešit dopravní infrastrukturu na základě koncepce dopravního řešení, kterou zpracovala projekční kancelář PK Ossendorf, a která byla odsouhlasena městskou částí Brno-střed. Koncepce spočívá zejména v převedení tramvajové dopravy mezi budovu gymnázia a nemocnici a soustředění zastávek přibližně do prostoru současných zastávek linky č. 6 a dále v propojení tramvaje do ulice Hybešova průrazem. Automobilová doprava by měla být z prostoru jižní hrany náměstí zcela odstraněna a přemístěna ke klášteru. Toto řešení zmenší rozsah křížení tramvaje s auty, zmenší množství ploch pro dopravu na náměstí, zmenší kolizní vazby např. mezi zastávkami a vstupem do nemocnice a do gymnázia. Dále vylepší situaci domů na jižní straně náměstí a nebo zkrátí přestup mezi tramvají a trolejbusem, který může zajíždět přímo na zastávky tramvají.
Díky této koncepci je tedy možné lépe využít plochy na náměstí, ať už pro park, nebo pro dostavbu domů tak, aby bylo vytvořeno skutečné náměstí.



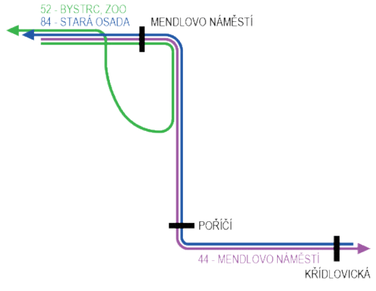
# TRAMVAJ




# TROLEJBUS




# AUTOBUS




# TRAMVAJ

*PŘESTUPNÍ VZDÁLENOSTI*

## Linka 1 — Bystrc/nádraží

| | | |
|---|---|---|
| Na 25, 25, 37 směr Úvoz | MN – bezkolizní | 85 m/45 m |
| Na 25, 26, 37 směr Lískovec | MN – bezkolizní | 15 m/0 m |
| Na 35 | MN – bezkolizní | 115 m/45 m |
| Na okružní 84 | MN – kolizní | 135 m/210 m |
| Na okružní 44 | MN – kolizní | 105 m/160 m |
| *Přestup uskutečněn na Jundrovské* | | |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – bezkolizní | 15 m/0 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – bezkolizní | 90 m/20 m |

## Linky 5 a 6 — Vídeňská/Česká

| | | |
|---|---|---|
| Na 25, 26 směr Úvoz | MN – bezkolizní | 90 m/60 m |
| Na 25, 26, 37 směr Lískovec | MN – bezkolizní | 0 m/85 m |
| Na 35 | MN – bezkolizní | 125 m/55 m |
| Na okružní 84 | MN – kolizní | 140 m/225 m |
| Na okružní 44 | MN – kolizní | 95 m/170 m |
| *Přestup uskutečněn na Veslařské* | | |
| Na 1 směr nádraží | MN – bezkolizní | 0 m/20 m |
| Na 1 směr Bystrc | MN – bezkolizní | 15 m/90 m |

# TROLEJBUS

## Linky 25 a 26 (z Bohunic – Lískovce) + linka 37 (Kohoutovice)

| | | |
|---|---|---|
| Na okružní 44 | MN – bezkolizní | 0 m |
| Na okružní 84 | Anthropos – kolizní | 110 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – bezkolizní | 45 m |
| Na 1 směr Bystrc | Lipová – bezkolizní | 15 m |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – bezkolizní | 90 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – bezkolizní | 60 m |

## Linky 25 a 26 (z Úvozu)

| | | |
|---|---|---|
| Na okružní 44 | MN – kolizní | 95 m |
| *Existuje vůbec tento vztah? Není řešen rychleji na radiálách – Lidická, Veveří?* | | |
| Na okružní 84 | MN – bezkolizní | 0 m |
| | Anthropos – kolizní | 90 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – bezkolizní | 0 m |
| *Existuje vůbec tento vztah? Není řešen rychleji na radiálách – Lidická, Veveří?* | | |
| Na 1 směr Bystrc | MN – bezkolizní | 15 m |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – bezkolizní | 0 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – kolizní | 85 m |
| *Existuje vůbec tento vztah? Není řešen rychleji na radiálách – Lidická, Veveří?* | | |

## Linka 35 (Masarykova čtvrť – příjezd + odjezd)

| | | |
|---|---|---|
| Na okružní 44 | MN – kolizní | 220 m |
| Na okružní 84 | MN – kolizní | 260 m |
| Na 25, 26 směr Úvoz | MN – bezkolizní | 50 m |
| Na 25, 26 směr BVV | MN – bezkolizní | 135 m |
| Na 37 | MN – bezkolizní | 15 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – bezkolizní | 55 m |
| Na 1 směr Bystrc | MN – bezkolizní | 125 m |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – bezkolizní | 135 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – bezkolizní | 55 m |

# AUTOBUS

## Linka 44 (směr od Jundrova na Zvonařku)

*Konečná na Mendlově náměstí – odstavení BUS u BVV, otočení přes průraz Veletržní*

| | | |
|---|---|---|
| Na 25, 26, 37 směr Úvoz | MN – bezkolizní | 0 m |
| Na 25, 26, 37 směr Lískovec | Anthropos – bezkolizní | 30 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – kolizní | 160 m |
| Na 1 směr Bystrc | Hlinky – kolizní | 105 m |
| *Přestup uskutečněn na zastávce Jundrovská* | | |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – kolizní | 95 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – kolizní | 170 m |

## Linka 84 (směr od Zvonařky na Jundrov)

| | | |
|---|---|---|
| Na 25, 26, 37 směr Úvoz | MN – kolizní | 70 m |
| Na 25, 26, 37 směr Lískovec | MN – bezkolizní | 0 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – kolizní | 210 m |
| Na 1 směr Bystrc | Pisárky – bezkolizní | 110 m |
| | MN – kolizní | 135 m |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – kolizní | 135 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – kolizní | 220 m |

## Linka 52 (Žebětín – konečná Mendlovo náměstí)

| | | |
|---|---|---|
| Na okružní 44 | MN – bezkolizní | 0 m |
| Na okružní 84 | Anthropos – kolizní | 75 m |
| Na 1 směr nádraží | MN – kolizní | 160 m |
| Na 1 směr Bystrc | Lipová – bezkolizní | 15 m |
| Na 5, 6 směr Vídeňská | MN – kolizní | 95 m |
| Na 5, 6 směr Česká | MN – kolizní | 170 m |
| Na 25, 26, 37 | přestup po trase | |

*MN – Mendlovo náměstí*

# Michal Palaščák a Michal Poláš

**Autoři:**
**Ing. Michal Palaščák**
**Ing. arch. Michal Poláš**
**Ing. arch. Jan Flídr**

**Spolupráce:**
**Lukáš Černý**
**Petr Rozsypal**

Lokalita Starého Brna má díky své poloze blízko centra a vysokému podílu volných parcel velký rozvojový potenciál. Mendlovo náměstí je historicky přirozeným centrem lokality a důležitým společenským a dopravním uzlem.
Spolu s předpokládaným zahušťováním okolní zástavby je důležité minimalizovat urbanizaci území, a naopak vytvářet místa k trávení volného času a odpočinku. Návrh se zaměřuje na definování nových veřejných prostor – pobytového parku a centrálního náměstí jako ohniska celé čtvrtě.

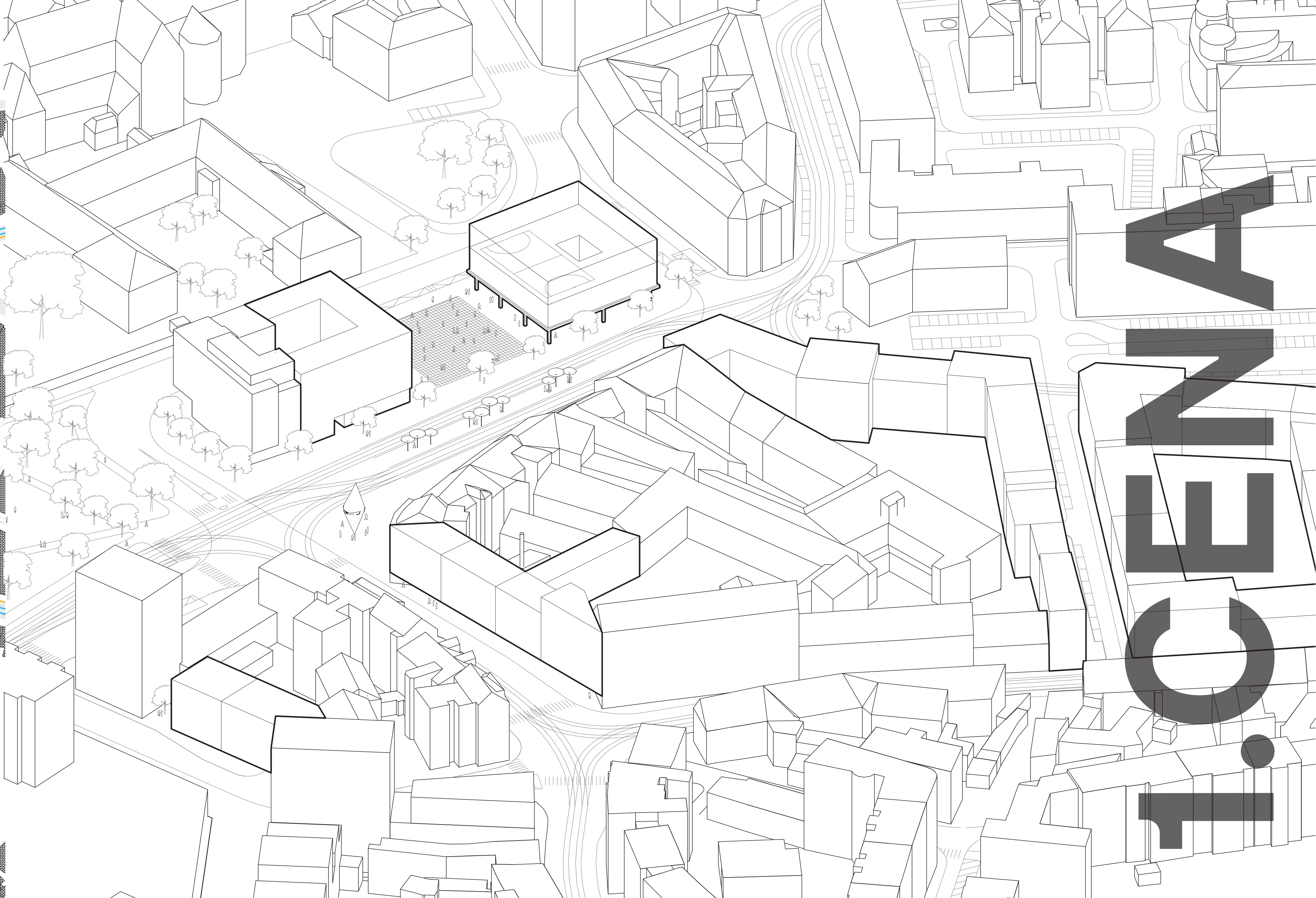
**Hodnocení poroty:**

Návrh vychází ze schváleného konceptu dopravního řešení. Nový charakter řešeného území pak utváří tři základní prvky:

· Dostavba stávajícího bloku uprostřed území
· Nově navržený solitérní objekt s tržnicí na zklidněné východní straně náměstí
· Ponechání západní části území pro rozsáhlý park

Na prostor dopravního terminálu na jižní straně náměstí navazuje nově vymezená piazzeta vhodného a příjemného měřítka, s domy rámujícími průhled na baziliku. Rozšíření stávajícího parčíku až po novou komunikaci, protínající území, odůvodňují autoři absencí dostatečně velkého pobytového parku v souvislosti s předpokládanou výstavbou v okolí. Návrh tak nabízí zklidněný prostor se zelení vhodně propojený s předprostorem pivovaru.
Porota se neshodla v hodnocení kompozice objektů a jimi vymezených veřejných prostranství a definování prostoru. Charakter nového objektu tržnice s volným přízemím a hřištěm na střeše porotu rovněž nepřesvědčil. Návrh plně nevyužívá potenciál dostavby severní části ulice Hybešovy v dotčeném území.

schéma
dopravního řešení
zástavba
stávající
plánovaná
navrhovaná
doprava
cyklistická
tramvajová
trolejbusová
autobusová


1.CENA

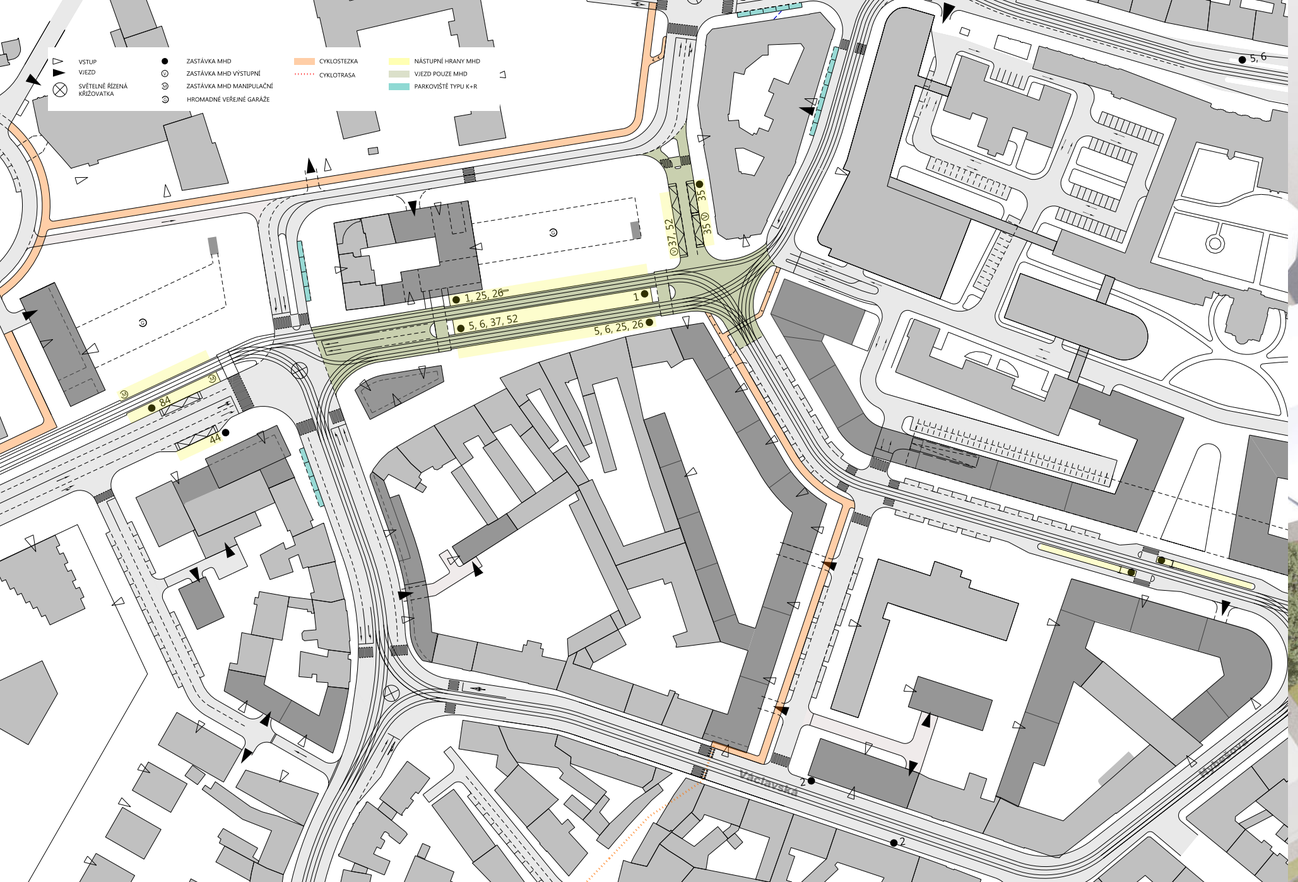
# Atelier RAW s.r.o.

**Autoři:**
**Doc. Ing. arch. Ivan Wahla**
**Doc. Ing. arch. Tomáš Rusín**
**Ing. Rostislav Košťál**
**Ing. arch. Markéta Koláčná**
**Ing. Petr Soldán**

Hledali jsme Mendlovo náměstí a nenašli. Je jím smyčka tramvaje, konečná trolejbusů, nebo kapacitní křižovatka? Mendlovo náměstí dnes neexistuje. Navrhujeme proto dvě náměstí. Mendlovo klasické kamenné náměstí se sochou Gregora Johanna Mendela, přestupním uzlem, stromořadím a dlážděnou plochou a Pivovarské parkové náměstí s vodní plochou, parkem, bohatou zelení a sochou legendárního sládka Františka Ondřeje Poupěte. SRDCE A PLÍCE STARÉHO BRNA.

**Hodnocení poroty:**

Návrh pracuje s racionálním členěním ploch a s jasnou organizací dopravy. Hmotové doplnění zástavby se kromě dostavby špalíčku uprostřed plochy a uzavření západní strany území novou hmotou soustředí na ústí ulice Křížová, kde je navržen solitér Starobrněnské galerie i dostavba protějšího nároží (reálnost dostavby je však otázkou). Za velmi zdařilé porota považuje zejména urbanistické řešení průrazu Hybešova. Naopak ponechání rozsáhlé plochy parkového náměstí na západě není jednoznačně pozitivně hodnoceno. Podobně nejednoznačná je půdorysná stopa dostavby centrálního bloku bez návaznosti na hmotu kláštera – prostor náměstí pak není jednoznačně vymezen. Požadavky zadání byly z velké části splněny a řešením zeleně, rozsahem výsadby a zelených ploch i předčily očekávání poroty. Podzemní parkovací objekty jsou navrženy s ohledem na výsadbu stromů.
Koncepce dopravního řešení respektuje podklad schválený městskou částí a podle vyjádření odborného znalce poroty má s dílčími úpravami předpoklady pro úspěšné projednání. Jako nadbytečné se jeví propojení ulice Hlinky směrem k Úvozu jednosměrnou komunikací.


VSTUP
VJEZD
SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA
ZASTÁVKA MHD
ZASTÁVKA MHD VÝSTUPNÍ
ZASTÁVKA MHD MANIPULAČNÍ
HROMADNÉ VEŘEJNÉ GARÁŽE
CYKLOSTEZKA
CYKLOTRASA
NÁSTUPNÍ HRANY MHD
VJEZD POUZE MHD
PARKOVIŠTĚ TYPU K+R
5, 6
35
37, 52
1, 25, 26
5, 6, 37, 52
5, 6, 25, 26
84
44
Václavská

# 2.CENA

2.CENA

# Architekti Hrůša & spol., Ateliér Brno, s.r.o.

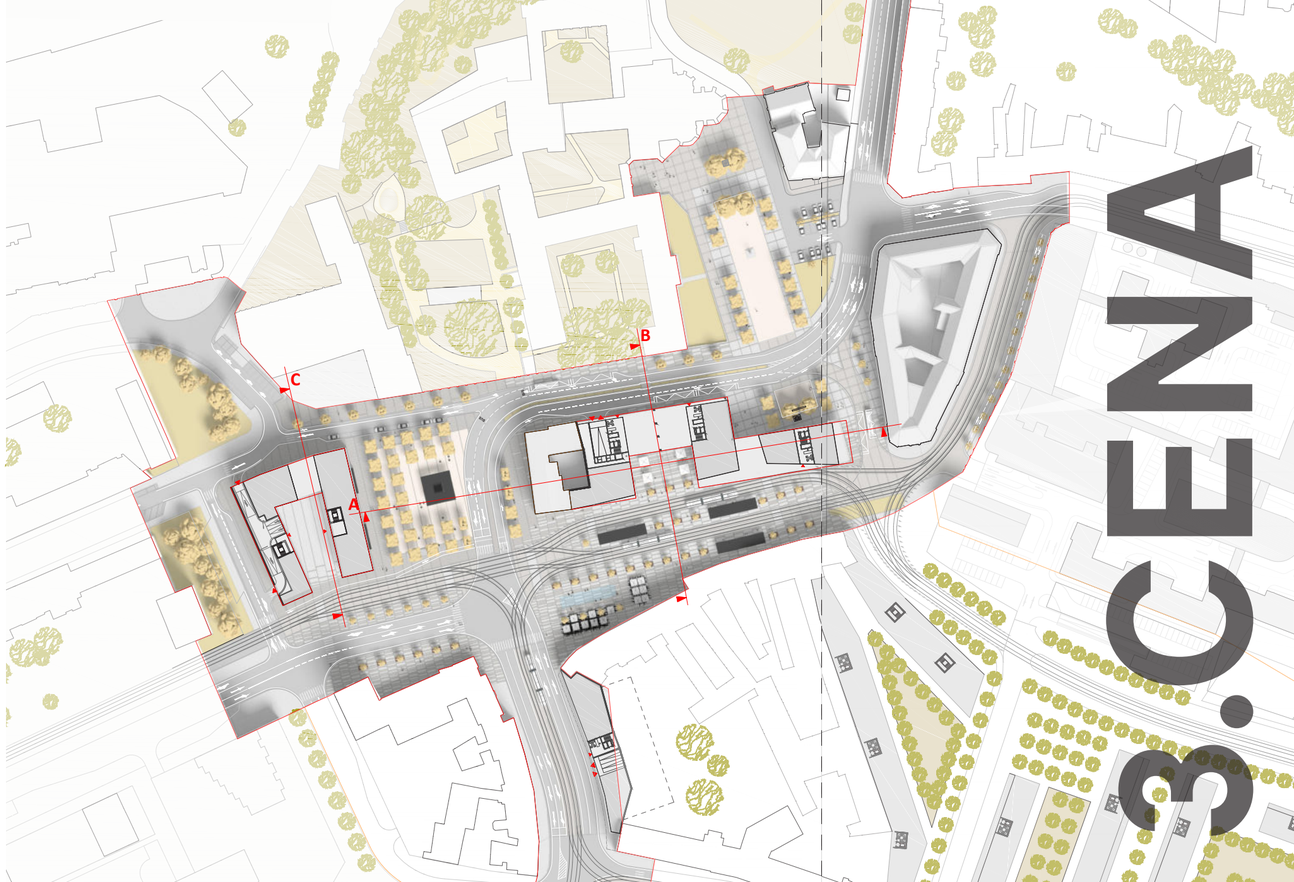
**Autoři:**
**Prof. Ing. arch. Petr Hrůša**
**Ing. arch. David Přikryl**
**Bc. Lukáš Hodek**

**Spolupráce:**
**Ing. arch. Aleš Stuchlík**

Amorfní Mendelovo náměstí je proměněno ve 3 svébytné veřejné prostory:
Mendelovo nám. se sochami, jako reprezentativní i pobytové, přiléhající k závěru baziliky a klášteru.
Konec Veletržní třídy, přestupní uzel, bulvár s celoměstskými aktivitami.
Starobrněnské nám., pobytové přiléhající k zahradě kláštera.
Části Mendelova nám. a Starobrněnské nám. definují navrhované stavby: nad přestupním prostorem metropolitní palác s více městskými funkcemi, s průchody a zákryty pro živou atmosféru veřejného prostoru.

**Hodnocení poroty:**

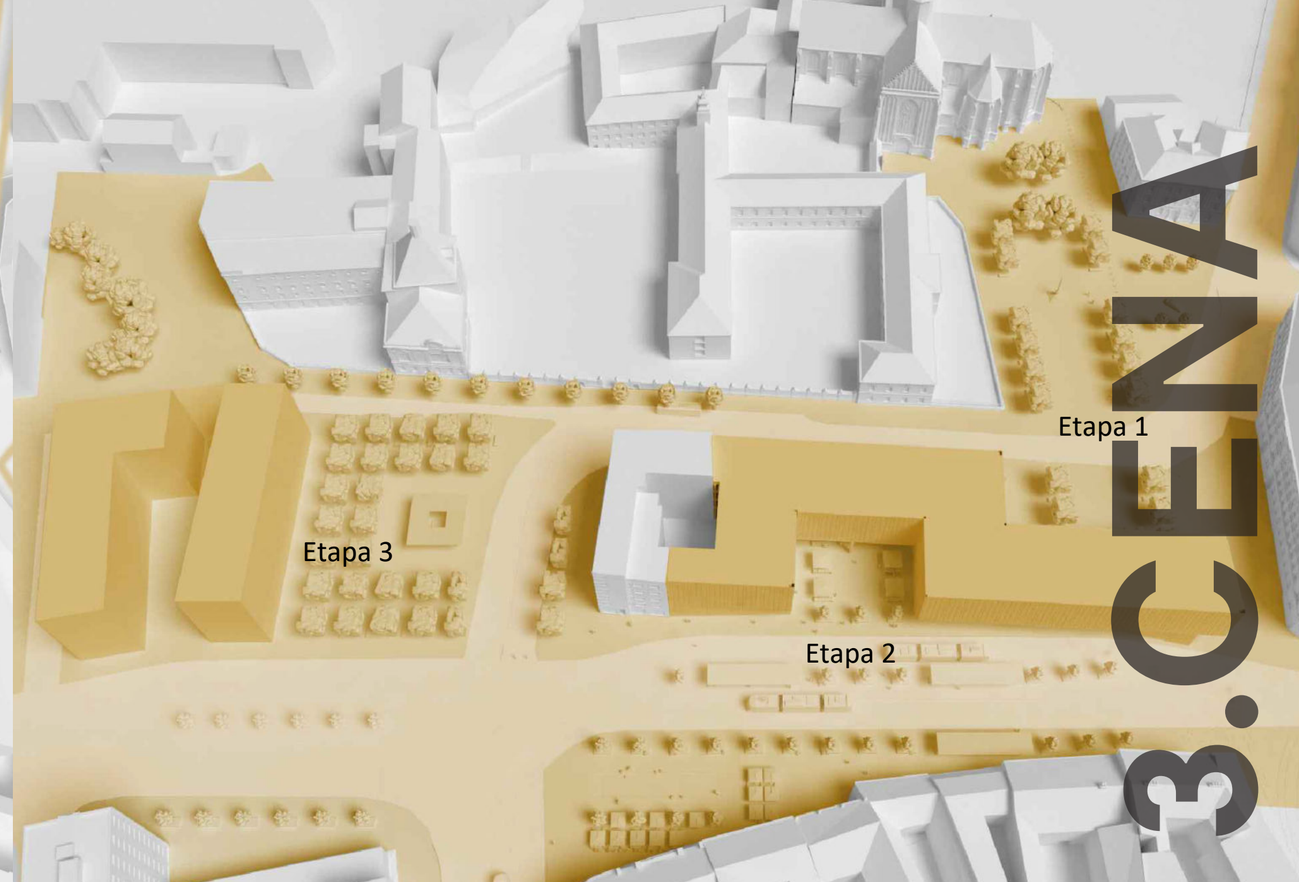
Textem deklarované členění na tři svébytné veřejné prostory zůstává pouze u tvrzení. Návrh nových hmot tuto premisu nenaplňuje. Členité formy vnášejí do prostorově roztříštěného území neklid a řadu dalších vnořených zákoutí s nejasným účelem. Prostorové působení forem je dále znejišťováno odebíráním hmoty v parteru. Vznikají tak podchody či loubí o výšce dvou pater, které v kontextu stávající zástavby působí nepatřičným měřítkem.
Koncepce dopravy je respektována vysokou měrou, což je pozitivem návrhu. Rozporuplně až chybně ovšem vyznívá přetnutí severovýchodního náměstí se sochami tříproudou komunikací pro IAD a BUS. Tento prostor vyjmutý z klášterního okrsku a napojený na část někdejší stopy Mendelova náměstí je v návrhu naplněn symbolickými významy a popisován autory jako téměř duchovní, ale zatížení dopravním průtahem tento záměr ruší.
Textová zpráva dopravní řešení nepopisuje, a není tak zřejmé vedení linek a umístění zastávek trolejbusů.
Při studiu návrhu se porotě nepodařilo odhalit, zda je Mendelovým náměstím myšlen pouze prostor s terminálem TRAM (mezi nově navrženou zástavbou a frontou stávající zástavby na jihu), nebo také prostor se sochami, který je v textu popisován také jako Mendelovo náměstí. Tato dualita a nejednoznačnost je bohužel signifikantní pro celou koncepci návrhu.
Také forma Starobrněnského náměstí je deklarována pouze v grafickém schématu.
V návrhu je bohužel také okrojeno o dopravní plochy a jeho výraz a význam je tak výrazně oslaben.
Navržená rozvolněná urbanistická struktura v lokalitě plánovaného průrazu Nová Hybešova je značně nepřesvědčivá.




3. CENA

ZASTÁVKY MHD

CYKLOTRASY


Etapa 1
Etapa 3
Etapa 2
3.CENA

# 3.0 ESCENA

# Ing. arch. David Mareš

**Autoři:**
**Ing. arch. David Mareš**
**Ing. Anna Tomšejová**
**Ing. arch. Tomáš Feistner**
**Bc. Filip Hermann**
**Ing. Jan Kajšík**

**Spolupráce:**
**Ing. arch. Jan Pospíšil (neoVISUAL)**

Příjemný a bezpečný přestup MHD – zastávky na jednom místě, bez nutnosti přecházet silnici.
Auta projíždějí pomalu. Nejsou zde semafory ani dopravní značky, chodci přecházejí, kde potřebují. Řidiči dávají pozor - vědí, že nejedou po silnici, ale po náměstí.
Po dostavbě nových domů se zde člověk dobře orientuje. Mendlovo náměstí má dvě části, vzniklo malé náměstí Marie Svatotomské.
Je zde mnoho stromů a míst, kde se dá pobývat. Pod platany před gymnáziem jsou trhy, na sousedním volném prostranství, odkud je výhled na Špilberk, bývají slavnosti. Část pod pivovarem je klidnější, dál od ruchu přestupujících.

**Hodnocení poroty:**

Rozptýlená zástavba ne zcela jasně vymezuje pobytový prostor náměstí. Nesourodá architektura jednotlivých objektů porotu nepřesvědčila o kvalitě návrhu ve smyslu urbanisticko-architektonického řešení, obzvláště objekt multifunkčního sálu či vysoká míra zpevněných ploch. Požadavky zadání byly formálně naplněny, prostorový výraz ale nesplnil očekávání vymezení a naplnění veřejných prostor v tak náročném zadání.
Návrh se dopravním řešením odchýlil od schváleného konceptu sloučením předpokládaných nástupišť, naopak byl vytvořen nový samostatný trolejbusový koridor, který v kombinaci se snahou o zeštíhlení IAD vede k mnoha kolizním křížením dopravy, zejména Pekařská – Úvoz, Václavská – Křížová a kontroverzní je rovněž přesun jednosměrné komunikace do protisměru v ulici Křížová. Kolizní je spojení dvou pruhů v jeden, zejména na křižovatce Václavská – Křížová. Jakkoli sympatickou se jeví snaha o zúžení Křížové před vyústěním do náměstí, průjezd na jih závlekem přes Novou Václavskou je velmi diskutabilní. Možnost obsluhy a parkování pro nově navržené i stávající objekty není uspokojivě řešena, je zde pouze parking Nová Václavská. Cyklisté se ve sdíleném prostoru mohou pohybovat libovolně, otázkou je idea komfortu chodců, kteří v něm mají mít přednost před všemi vozidly.

# P. P. Architects s.r.o.

**Autoři:**
**Pavel Pekár**
**Adolf Jebavý**
**Marek Holán**
**Miriam Leštachová**
**Bohdana Nytrová**

**Spolupráce:**
**Nela Nebojsová**
**Ada Hermanová**
**Jan Procházka**
**Anastasiia Korchagina**

Elementárním atributem návrhu je rehabilitace veřejných prostranství ve zjizvené centrální části Starého Brna v návaznosti na jedinečný komplex augustiniánského opatství a historické části pivovaru. Urbanistické řešení nově uvažované zástavby tudíž vychází z tohoto historického kontextu. Vzniklá prostranství nejsou ve výsledku fatálně determinována dopravní tepnou, a mají tak šanci na vznik plnohodnotných veřejných obytných prostor pro krátkodobou rekreaci obyvatel i návštěvníků sídla.

**Hodnocení poroty:**

Celkové urbanistické řešení zastavuje území jedním centrálním blokem, uzavírá prostor stávající zástavby mezi ulicemi Výstavní a Veletržní a vytváří dvě náměstí, která propojují území mezi Mendlovým náměstím a Augustiniánským klášterem.
Z urbanistického hlediska je nejproblematičtější narušení autonomní celistvosti klášterního komplexu s bazilikou. Propojení klášterní zahrady a předpolí baziliky do prostoru náměstí je významný zásah do struktury architektonické památky. Současně i širší vztahy jsou nedořešeny. Jedná se především o napojení ulice Hybešovy na východní straně.
Stávající systém dopravy je zachován a jen částečně změněn v detailech. Zachování stávajícího dopravního řešení je v rozporu se zadáním a současně toto řešení nepřináší očekávané výhody v jednotlivých detailech místa. Předprostor gymnázia s ohledem na dopravní systém postrádá žádoucí rozptylové plochy.

# znamení čtyř – architekti s.r.o.

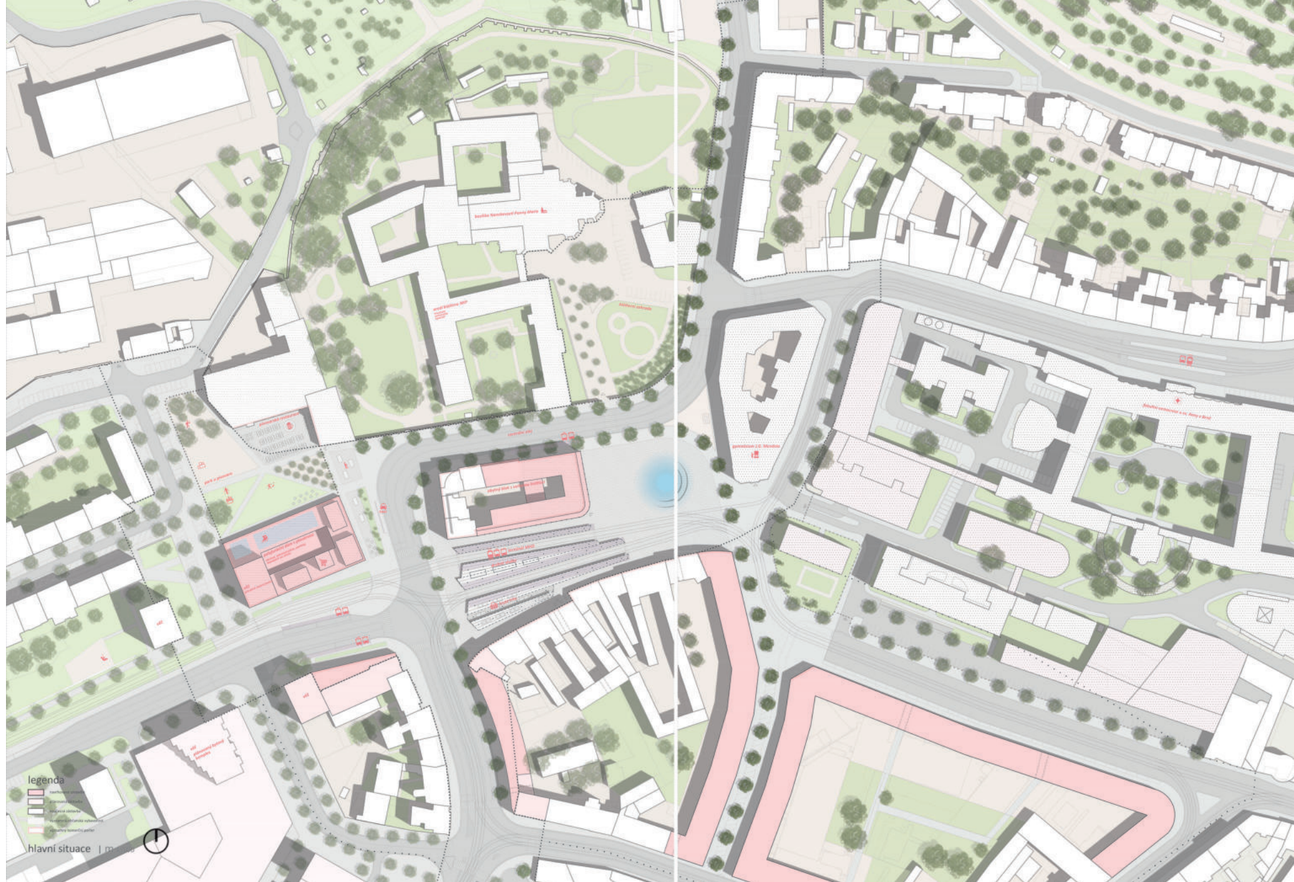
**Autoři:**
**Martin Tycar**
**Richard Sidej**
**Juraj Matula**

**Spolupráce:**
**Ing. arch. Lucie Červená**
**Ing. arch. Kateřina Součková**

Návrat významu, pobyt. náměstí, kultivace ulic, měřítko, dopln. aktivit centra, oživení, služby, relax, akcent dominant veř. prostor, vyšší pobytovost, veř. prostr. stíněna/doprava. Obnova náměstí – uměřenost, synerg. lokace terminál, segreg. aut, vod. prvek/brusle. Veletržní – panel. výstavba až 2. plán, Zahrada předpolí pivovaru, dostavba polyfce plovárna, pobyt. prostor, relax, vazba na pivovar, JZ předp. nemocnice fragm. bloků, doprava podřiz. urban., aleje cloní dopad dopr. do pobyt. ploch.

**Hodnocení poroty:**

Koncepci dopravního řešení návrh splňuje, naplnění požadavků soutěžního zadání ale již v menší míře. Zeleň ve formě stromů je použita pouze formálně a, vzhledem k největší míře zastoupení zpevněných ploch ze všech návrhů, v nedostatečném množství. Naopak pozitivem je, že jako jedni z mála autoři řeší zaústění ulice Veletržní. Definování veřejných prostranství hmotami objektů je jasné, kupříkladu rehabilitace průčelí pivovaru.
Bohužel však ztvárnění konkrétních prostranství již na jednoduchost hmot nenavazuje a obsahuje velkou míru formalismu a nejasností. Zejména definování prostoru náměstí s blokem uprostřed je rozmělněno formálními liniemi stromořadí, které přechází z ulic volně do prostoru náměstí a zpět a spíše lemují komunikace, než by pomáhaly vymezit prostor. Vodní prvek je zcela mimo měřítko. Pozitivně vnímané znovuuzavření klášterní zahrady je narušeno zachováním parkoviště a vysokou mírou zpevněných ploch, což je obdobné jako u pivovarské zahrady, která však naopak „uzavřenost“ postrádá, je tedy více parkem charakteru zbytkové zeleně. Tvrzení o existenci piazzety u pivovaru se neodráží ve vymezení takovéhoto prostorového prvku hmotami budov, jako piazzeta se spíše chová výše zmíněný park/zahrada. Potenciál základního hmotového urbanistického řešení tedy nebyl dostatečně naplněn.



# Consequence forma s.r.o.

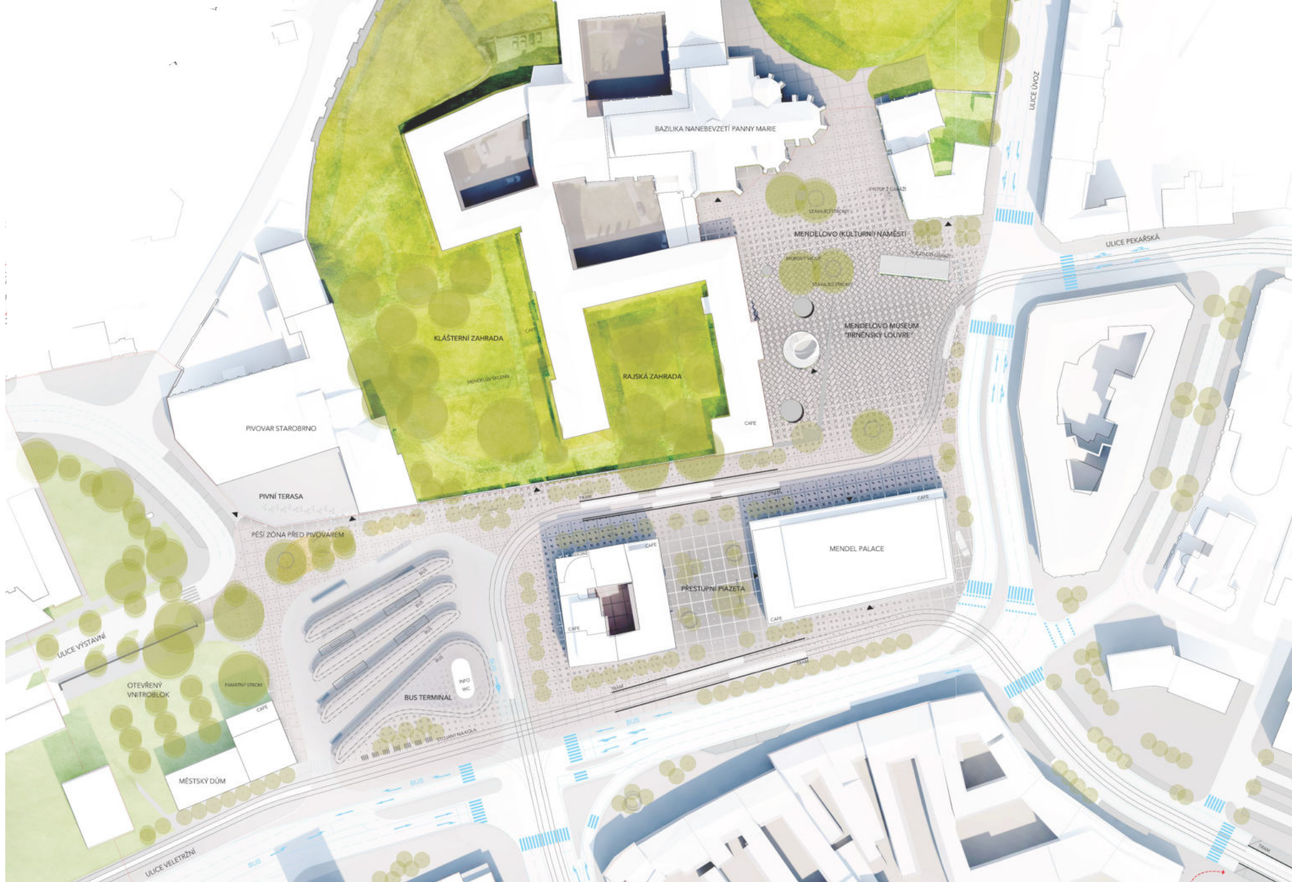
**Autoři:**
**Ing. arch. MArch. Jana Šipulová**
**Ing. arch. Martin Sládek**

**Spolupráce:**
**Ing. arch. Martin Rosa**
**Ing. Klára Zahradníčková**
**Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.**
**Ing. arch. Petra Buganská**
**Ing. arch. Nina Ličková**
**Ing. arch. Jiří Šnerch**
**Bc. Jan Schleider**
**Ing. arch. Barbora Bělunková**
**Ing. arch. Barbora Srpková**
**Ateliér Brunecky (vizualizace)**

Náměstí dorazilo i na Mendlák! Pěší zóna přecházející do farských teras, reprezentativní náměstí s rozšířením Muzea Gregora Mendela, nový terminál i komerční ulička s obchůdky – to vše doplňuje a pozvedá jedinečné DNA Starého Brna. Tento uzel slouží nejen požadavkům vytíženého dopravního transferu, ale důstojně naplňuje potenciál památky významného objevitele jako celosvětového lákadla. Pěší chodec, jako hlavní aktér, tak může přirozeně plynout kompozicí městských prostor. Srdce Mendlovo opět pulzuje!

**Hodnocení poroty:**

Návrh se nedrží předložené dopravní koncepce. Automobilovou dopravu vrací do stávajícího stavu při jižní hraně náměstí, čímž je znemožněno zapojení poslední části historické zástavby. Tramvajové linky jsou nepochopitelně vedeny podél jeho jižní i severní hrany. V západní části autor navrhuje předimenzovaný bus terminál. Tato předkládaná koncepce dopravy nevede k usměrnění a zklidnění tak náročného dopravního uzlu.
Východní část Mendlova náměstí je navržena dostavbou špalíčku stávajícího objektu a novostavbou objektu „Mendel palace". Mezi těmito objekty autor vytváří přestupní piazzetu, která však svou předpokládanou funkci plní jen částečně, tedy pro kolejovou dopravu. Přestupní vazba z bus terminálu na tramvajové linky je složitá.
Autor vytváří nové náměstí v severovýchodní části protažením tohoto prostoru ke starobrněnské bazilice a oživuje jej podzemním muzeem Mendela „brněnský Louvre". Koncept vytvoření nového náměstí v tomto autonomním prostoru klášterních zahrad není šťastným. Náměstí je umístěno mimo centrum dění a není obklopeno městotvornými budovami s živým parterem.
Autor se příliš upjal na myšlenku propojení nového navrženého náměstí s klášterními zahradami zcela s vyloučením automobilové dopravy a zbývající prostor Mendlova náměstí, včetně stávajících objektů, ponechává beze změn – jakoby mimo řešené území.



BAZILIKA A KLÁŠTERNÍ ZAHRADY V POPŘEDÍ MENDLOVA NÁMĚSTÍ

# Katalog soutěžních návrhů
# Mendlovo náměstí

Vydala **Kancelář architekta města Brna, p.o.**
Redakce **Tomáš Pavlíček**
Grafické zpracování **Kristína Drinková**
Jazyková korektura **Vanda Nováková**
Tisk katalogu **Tiskárna Didot, spol. s.r.o.**
Počet výtisků **200 ks**
Zadání, soutěžní podmínky a soutěžní protokol **kambrno.cz/souteze**