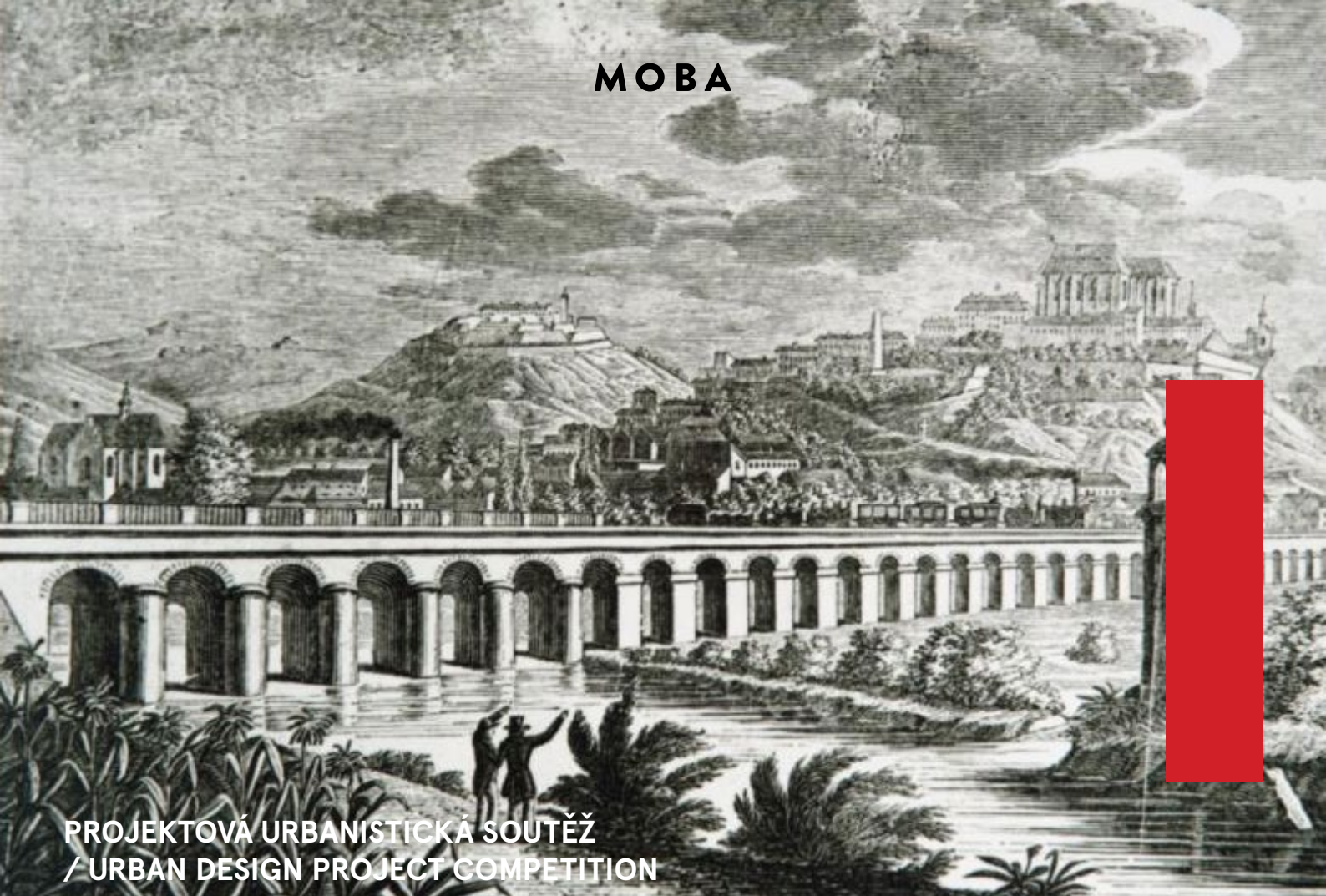


MOBA



PROJEKTOVÁ URBANISTICKÁ SOUTĚŽ  
/ URBAN DESIGN PROJECT COMPETITION

# BUDOUCNOST CENTRA BRNA THE FUTURE OF BRNO CENTRE

## CCEA MOBA

Zaměřujeme se na současné město.

CCEA se podílí na definování středoevropské kultury.

MOBA se věnuje výzkumu, architektuře a vizím měst.

tel.: +420 222 222 521

e-mail: [info@ccea.cz](mailto:info@ccea.cz)

www: [ccea.cz](http://ccea.cz) | [moba.name](http://moba.name)

## STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO

Dominikánské náměstí 196/1

601 67 Brno

tel.: +420 542 171 111

e-mail: [informace@brno.cz](mailto:informace@brno.cz)

www: [brno.cz](http://brno.cz)

B | R | N | O

# BUDOUCNOST CENTRA BRNA / THE FUTURE OF BRNO CENTRE

## ÚVOD - O SOUTĚŽI

Vize města Brna.....	4
Předmět soutěže.....	6
Soutěžní porota.....	7
Úvodní slovo organizátora.....	10

## ZADÁNÍ

Řešené území.....	12
Urbanismus a životní prostředí.....	14
Doprava.....	16

## ABSTRAKT SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK

Soutěžní plakáty a portfolio.....	20
Termíny soutěže.....	22
Ceny a odměny.....	22
Náležitosti odevzdání.....	23

## PODKLADY

Klima, terén, geologie.....	26
Vodní toky, podzemní vody.....	28
Zasakování vod.....	29
Protipovodňová ochrana.....	30
ÚSES.....	31
Vývoj města Brna a železničního uzlu.....	34
Památková ochrana.....	36
Historie vodních toků v území.....	38
Soutěže a regulační plány.....	40
Centrální část města.....	48
Současná majetková struktura v území.....	50
Areály a kontaminace.....	54
Brownfields.....	55
Hluk.....	56
Obyvatelstvo.....	58
Ekonomika.....	59
Rozpočet města Brna 2015.....	60
Občanská vybavenost.....	62
Způsob dostupnosti Brna a JMK.....	68
Letecká doprava.....	69
Silniční doprava.....	70
Železniční doprava.....	72
Městská doprava.....	74
Dělba přepravní práce.....	75
Dimenzování ŽUB.....	78
Schéma ŽUB.....	80
Dálková doprava.....	82
Regionální doprava.....	84
Nákladní doprava.....	86
Bibliografie a další zdroje.....	88
Seznam zkratk.....	90



## SOUTĚŽNÍ PODMÍNKY

1. Vyhlášovatel soutěže.....	92
2. Předmět, účel a poslání soutěže.....	92
3. Druh soutěže a způsob vyhlášení soutěže.....	92
4. Účastníci soutěže.....	93
5. Soutěžní podklady.....	93
6. Požadované závazné části soutěžního návrhu, jejich obsah, závazná grafická či jiná úprava.....	94
7. Podmínky a požadavky na označení návrhu.....	95
8. Způsob a podmínky odevzdání a doručení soutěžních návrhů.....	95
9. Kritéria hodnocení soutěžních návrhů.....	96
10. Soutěžní porota.....	96
11. Ceny a odměny soutěže o návrh.....	97
12. Veřejná zakázka navazující na soutěž o návrh.....	97
13. Termíny soutěže o návrh.....	97
14. Řešení rozporů.....	98
15. Klauzule o akceptování soutěžních podmínek.....	98
16. Klauzule o autorských právech a zveřejnění soutěžních návrhů.....	98
17. Ustanovení o právních předpisech soutěže a schválení soutěžních podmínek.....	99
18. Schválení soutěžních podmínek.....	99

## PŘÍLOHY

č.1 Čestné prohlášení o splnění základních kvalifikačních předpokladů.....	101
č.2 Čestné prohlášení o splnění profesních kvalifikačních předpokladů.....	103
č.3 Prohlášení o právním vztahu účastníka (PO) a autora - prohlášení o autorství.....	105

# ÚVODNÍ SLOVO PRIMÁTORA MĚSTA

*Budoucnost centra Brna je nejvýznamnější soutěží, kterou jako město vyhlašujeme v posledních dvou dekádách. Soutěž má pro město dvě roviny. První z nich je pragmatická – hledání odpovědí na otázku, jak s řešeným územím naložit a jakým způsobem jej dotvářet v případě, že stát rozhodne v rámci železničního uzlu o umístění nádraží pod Petrovem. Druhá rovina souvisí s celkovou dlouhodobou vizí města, kterou chceme i touto soutěží naplňovat: Brno se profiluje jako moderní a mladé město, které nabízí spoustu studijních možností. Chceme město rozvíjet tak, aby bylo nejen hezké, ale hlavně funkční pro občany. Chceme, aby bylo atraktivní pro ty, kteří zde již žijí, a také aby přitahovalo další, kteří by se zde chtěli usadit.*

*Doufám, že téma soutěže je natolik atraktivní, že přinese řadu impulzů od nás i ze zahraničí, které nám napoví, jak a jakým směrem se coby moderní evropské město rozvíjet a které pomohou posunout dynamiku v území. V mezinárodní porotě jsou navíc zastoupeni kvalitní odborníci, kteří jsou pro mě zárukou profesionálního hodnocení.*

*V návrzích bych rád viděl všechny typy městské mobility, přičemž bych zdůraznil důležitost promyšlené veřejné hromadné dopravy. Soutěžní návrhy by také měly přinést jasně formulované názory na rezidenční aspekt čtvrti. Dostupné bydlení je jedním z klíčových témat, jimiž se v nejbližší budoucnosti musíme nevyhnutelně zabývat.*

*Velká část pozemků v tomto území je pod kontrolou města a můžeme se v něm tedy projevovat aktivněji. Je to příležitost, jak se podílet různými formami na stavbě sociálního, startovacího nebo obecně dostupného bydlení. Coby město chceme změnit své chování a dostat se z role prodejce pozemků do role stavitele, investora nebo partnera developmentu rezidenční výstavby.*

*Osobně se na průběh soutěže velice těším, a to jak na návrhy, tak na diskuze nad nimi; věřím, že se zde jako zástupci města mnoho naučíme.*



**Petr Vokřál**  
primátor města Brna

# ÚVODNÍ SLOVO NÁMĚSTKA PRIMÁTORA MĚSTA



Město Brno v souvislosti s plány na přestavbu železničního uzlu řeší dlouhodobý spor o polohu hlavního nádraží a podobu budoucí městské čtvrti v oblasti Trnité. Na podzim roku 2016 plánujeme na toto téma uspořádat referendum a chceme tedy obyvatelům Brna poskytnout co nejvíce informací o tom, jak si lze nové město, které by tady vznikalo, představit. Jedním ze zásadních podkladů pro toto referendum budou právě výsledky urbanistické soutěže.

Soutěž je vypsaná na variantu „nádraží pod Petrovem“, tedy na alternativu, která si cení polohy hlavního osobního nádraží v centru města a snaží se ho v této unikátní poloze zachovat, modernizovat a dále rozvíjet. Promyšlené, koncepční urbanistické řešení této varianty zatím neexistuje, neboť město v minulosti investovalo energii a finanční prostředky téměř výhradně do prověřování konkurenční varianty „nádraží u řeky“, která pracuje se záměrem osobní nádraží přesunout asi kilometr na jih od stávající polohy.

Území řešené v této urbanistické soutěži je ovšem mnohem rozsáhlejší než je nejbližší okolí nádraží a železničních tratí a jsem přesvědčen, že na jeho budoucnost potřebujeme aktuální a svěží názor. Představa urbanistické struktury následně zakotvené do současného územního plánu vzešla z vyzvané soutěže před 13 lety. Od té doby se požadavky společnosti i představy o moderním městě v mnohém významně posunuly. Výsledky aktuálně otevřené urbanistické soutěže tedy budou pro budoucnost Brna, včetně úprav územního plánu, důležité a jistě využitelné, ať už konečné rozhodnutí o variantách přestavby železnice dopadne jakkoliv.

Naší vizí pro toto území je živé kompaktní město, jehož základem musí být bydlení a s ním související služby – ať už jsou to kavárny, obchody, školky nebo kvalitní veřejná prostranství, parky či místa pro sportování. Mělo by zde postupně vzniknout živé město tak, jak ho známe z jiných čtvrtí navazujících na brněnské městské centrum. Co se týče přístupu k jeho tvorbě, zdůraznil bych zde udržitelnost – a to jak ekologickou ve smyslu dopravy a energetiky, tak sociální ve smyslu prolínání sociálních struktur, které by zdejší nové byty měly umožnit. Z pohledu ekonomické udržitelnosti je pro město naprosto klíčové, aby parametry a program rozvoje území byly v návrhu nastaveny co nejpřirozeněji – zastavět celé území najednou během několika málo let není reálné a rozhodně to není naší ambicí. Chceme se dopracovat ke kvalitním řešením a víme, že je to dlouhý proces o mnoha fázích.

V řešeném území má město vykoupeno pozemky, které mají sloužit pro základní infrastrukturu veřejných prostranství. Jinak se jedná o mix soukromého a veřejného vlastnictví, kde město chce být aktivním hráčem. Abychom byli schopni ovlivňovat stavební záměry a využití území, budeme v nejbližší době zřizovat útvar hlavního městského architekta. Ten by se měl mimo jiné podílet na nastavování a dohlížení nad principy spolupráce města s developery. Pro aktivní development jsou kompetence stavebního úřadu a územní plán nedostačující. Věříme, že obzvláště v rozvojových lokalitách by měl věci velice pomoci a měl by dostat město do pozice silného partnera při jednáních se stavebníky. Soutěžící tedy ve svých návrzích strategií mohou s touto institucí počítat.

Myslím, že i zadání této soutěže jasně dokazuje, že Brno se nesoustředí na technické návrhy stavebních regulací, ale chce především získat nové vize.

**Martin Ander**  
náměstek primátora města Brna



# PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je urbanistické a dopravní řešení pro nové brněnské nádraží umístěné v lokalitě pod Petrovem a současně vytvoření strategie pro vznik plnohodnotné části města, která bude odpovídat potřebám a realitě 21. a 22. století.

Jižní část brněnského centra je jedinečnou lokalitou, která je však dlouhodobě stavebně pasivní. Formována byla nekoncepčním proplétáním železničních tratí a nejprve rozmachem a později úpadkem průmyslového rozvoje v průběhu posledních 150 let. Tento prominentní a komplikovaný brownfield, rozvojové území, je pomalu transformován jednotlivými stavebními počiny.

Tato soutěž přistupuje k rozvojovému území v centru Brna jako k příležitosti ke znovuochopení města. Soutěž hledá jiný pohled na území, než je pragmatické rozmístování objektů velkého měřítka či vytváření vnitřní periferie. Cílem je nalézt řešení, které bude resilientní, přizpůsobivé, udržitelné a kvalitní, a to z hlediska architektonického, urbanistického a dopravního. Úkol, který soutěž předkládá architektům a dalším odborníkům, je navržení procesu, který má město inicializovat a který povede ke vzniku plnohodnotné, integrální části moderního evropského města.

## SOUTĚŽNÍ POROTA ZÁVISLÍ ČLENOVÉ



**Petr Vokřál**

- primátor města

Současný místopředseda hnutí ANO 2011, od listopadu 2014 úřadující primátor města Brna. Vystudoval Fakultu stavební VUT v Brně a do roku 1991 pracoval ve Výzkumném ústavu inženýrských staveb.

Jeho politické kariéře předcházela manažerská práce, ve které si vyzkoušel různé vedoucí pozice od generálního ředitele pro ČR, evropský region až po předsedu představenstva nadnárodního holdingu. V Brně žije v městské části Kníničky.



**Martin Ander**

- náměstek primátora města

Pedagog a politik původem z Vyškova. Je členem Strany zelených a nyní podruhé ve funkci náměstka primátora města Brna. Absolvoval obor učitelství matematiky a fyziky na

Přírodovědecké fakultě MU v Brně, na které později získal i doktorský titul. Je dlouhodobě činný v ekologických organizacích, v Brně také spolupřekládal občanskou koalici Nádraží v centru.



**Matěj Hollan**

- náměstek primátora města

Brněnský rodák a lídr politického subjektu Žít Brno s podporou Pirátů, který je po volbách v roce 2014 součástí vládnoucí městské koalice. Známým se stal zejména občanským

aktivismem, který cílil na regulaci hazardu a konkrétní spory o veřejné prostory ve městě. Je členem občanské koalice Nádraží v centru. Absolvoval obor muzikologie na Filozofické fakultě Masarykovy univerzity v Brně.



**Petr Hladík**

- místostarosta městské části Brno-sever

Absolvent Fakulty informatiky Masarykovy univerzity v Brně. Nyní mimo své další aktivity pracuje jako projektový manažer firmy vyvíjející informační systémy. Je členem

KDU-ČSL a předsedou Mladých lidovců. V rámci komunální politiky se zaměřuje především na bytovou problematiku, potřeby mladých lidí a zvýšení efektivity státní správy.

### NÁHRADNÍK



**Petr Bořecký**

- předseda Komise rady města Brna pro strategické a územní plánování

Profesí architekt, zastupitel města Brna a městské části Brno-střed. Pracuje v ateliéru a53 architekti sídlícím v Brně. V současnosti člen hnutí ANO 2011.

### NÁHRADNÍK



**Jana Drápalová**

- členka Finančního výboru zastupitelstva

Dlouholetá zastupitelka města Brna, od roku 2002 starostka Městské části Brno-Nový Lískovec a od letošního roku předsedkyně Strany zelených.

Absolventka zootechnického oboru na Agronomické fakultě MENDELU v Brně. Vedla Regionální sdružení Českého svazu ochránců přírody a podílela se na zmapování a ochraně studánek v Brně a okolí.

## SOUTĚŽNÍ POROTA NEZÁVISLÍ ČLENOVÉ



**Silja Tillner**

Architektka z Rakouska, která od roku 1995 vede s Alfredem Willingerem vídeňské studio Tillner & Willinger architects. Architekturu vystudovala na Technické univerzitě a Akademii ve Vídni a postgraduál z městského navrhování získala na Kalifornské univerzitě v Los Angeles. V Los Angeles poté také pracovala na městských projektech v centru. Tillner & Willinger architects získali mnoho svých zakázek díky vítězstvím v soutěžích. K jejich nejzajímavějším současným projektům patří Vienna Urbion, který řeší urbanismus Gürtelu – vídeňské dopravní páteře.



**Jiří Oplatek**

Brněnský rodák a absolvent Fakulty architektury VUT v Brně. Od roku 1969 žije a pracuje ve švýcarské Basileji. Nejprve působil jako spolupracovník studia Vischer + Weber, v roce 1981 založil Vischer + Oplatek Architekten. Již více než dvacet let řídí kancelář vlastní, nyní pod názvem Oplatek Architekten, přednáší a vyučuje v České republice a vede diplomanty na FA VUT v Brně.



**Ivan Plicka**

Současný předseda České komory architektů; na Fakultě architektury ČVUT v Praze vede ateliér na Ústavu urbanismu. Kromě práce se studenty zaměřené zejména na kontext a souvislosti navrhování se věnuje rovněž soukromé architektonické praxi. V Komoře působí také jako člen Pracovní skupiny pro územní plánování, urbanismus a krajinu. Aktivně se zabývá problematikou architektonických soutěží.



**Roger Riewe**

Německý architekt, vystudoval Porýnsko-Vestfálskou univerzitu v CÁCHÁCH. V roce 1987 založil spolu Florianem Rieglerem vlastní architektonickou kancelář se sídlem ve Štýrském Hradci v Rakousku. Jejich úspěšná mezinárodní praxe od té doby vedla k založení dalších poboček v Katovicích a Berlíně. Mezi realizace studia Riegler Riewe Architects patří Slezské muzeum v Katovicích nebo hlavní nádraží v Innsbrucku – k oběma zakázkám se dostali díky vítězství v architektonické soutěži.



**Jan Pavlíček**

Inženýr, člen výboru Oblastní kanceláře Brno ČKAIT; docent na Ústavu pozemních komunikací VUT v Brně. Zastával funkci vedoucího odboru dopravy krajského úřadu Jihomoravského kraje a je architektem systému integrované dopravy Jihomoravského kraje.



**Jaroslav Wertig**

Absolvent fakulty architektury ČVUT v Praze; v roce 1997 se připojil k Borisi Redčenkovi a Prokopu Tomáškoví do ateliéru A69 – architekti. Stavby studia A69 jsou dlouhodobě oceňovány na české i mezinárodní scéně. Jaroslav Wertig se věnuje rovněž přednáškové a popularizační činnosti, od roku 2010 vyučuje na pražské soukromé škole architektury ARCHIP. Je spoluautorem urbanistického řešení širšího centra Karlových Varů a konceptu nové čtvrti Smíchov City v Praze.





### Sándor Finta

Absolvoval Budapešťskou technickou a ekonomickou univerzitu a v roce 2002 spoluzaložil ateliér sporaarchitects, mezi jehož největší projekty patří stanice Gellért a Fövám nové linky metra v Budapešti realizované v letech 2012 a 2013. V roce 2005 spoluzaložil KÉK - Centrum současné maďarské architektury. Za deset let své existence se KÉK prosadil na domácí i mezinárodní architektonické a kulturní scéně, kde uspořádal více než 500 projektů. Od roku 2012 je Sándor Finta hlavním architektem města Budapešti.

NÁHRADNÍK



### Vladimír Šlapeta

Architekturu vystudoval na ČVUT v Praze, téměř dvacet let vedl oddělení architektury Národního technického muzea v Praze, věnuje se přednáškové a publikační činnosti a dlouhodobě ve světě propaguje zejména brněnský funkcionalismus. Patří k předním českým historikům a teoretikům architektury. Působil jako děkan pražské Fakulty architektury ČVUT a v období 2006–2010 jako děkan Fakulty architektury VUT v Brně, kde nyní vede Ústav teorie a také vlastní ateliér.



### Ondřej Chybík

Původem z Brna, kde absolvoval Fakultu architektury VUT. Po studiích, jejichž část absolvoval ve Štýrském Hradci v Rakousku, pracoval ve vídeňském ateliéru PPAG. V roce 2010 založil společně s Michalem Křištofem architektonické studio CHYBIK+KRISTOF ARCHITECTS & URBAN DESIGNERS. Kromě vítězství v architektonických soutěžích patří k nejaktuálnějším úspěchům studia realizace českého pavilonu na Expo 2015 v Miláně.

NÁHRADNÍK



### Ivan Lejčar

Specializuje se především na stavby související s dopravou od koncepcí územních plánů až po realizace drobného měřítko. Je absolventem Fakulty architektury ČVUT v Praze. Jeho ateliér Alej se zabývá zejména urbanisticko-dopravními strategiemi a koncepcemi pro územní plány, regulačními plány pro lokality s komplikovanými dopravními problémy a generely pro soulad dopravních staveb s městem i s krajinou. V roce 2006 zpracoval studii Brno – nádraží v centru, která řešila přestavbu železničního uzlu Brno a modernizaci hlavního nádraží v poloze pod Petrovem.

NÁHRADNÍK

## ÚVODNÍ SLOVO ORGANIZÁTORA SOUTĚŽE O SOUTĚŽI A KONTEXTU

*Mezinárodní soutěž Budoucnost centra Brna, vyhlášená se záměrem najít řešení pro jedno z nejkomplicovanějších, ale současně také nejzajímavějších míst jihomoravské metropole, jímž je prostor v okolí hlavního nádraží, představuje velkou výzvu. Zároveň je jedinečnou příležitostí k tomu, abychom si znovu, tentokrát ve 21. století, položili otázku, na jakých principech má být dotvářeno město budoucnosti. Má středoevropský kulturní prostor sílu, odvahu a energii, aby nově naplnil poslání urbanismu a redefinoval podobu svých měst? Dokáže navázat na epochu zrodu moderní metropole v druhé polovině 19. století?*

*Prostřednictvím soutěže oslovujeme architekty, urbanisty a další odborníky, aby řešená lokalita v centru nebyla pohlcena invazivní generickou architekturou, ale aby se stala integrální součástí městské struktury, reprezentující Brno jako kreativní a sebevědomé město. Na prahu třetího tisíciletí si společnost již plně uvědomuje důsledky nekomplexního, sociálně, ekonomicky a ekologicky neudržitelného městského plánování. Proto věříme, že soutěž přinese nejen konkrétní projekty, ale i materializaci zodpovědného přístupu k navrhování v širším smyslu.*

*Při přípravě soutěže jsme měli možnost ocenit komplexní přístup členů městského zastupitelstva k problematice řešeného území. Díky řadě podnětných diskusí, jež jsme nad tématem společně vedli, se nám podařilo dospět k inspirativnímu a otevřenému zadání, v rámci jehož řešení soutěžící předloží nejen urbanistickou koncepci, ale i metodu, strategii a nástroje k jejímu úspěšnému naplnění. Hledáme návrh celého procesu. Hledáme návrh, který povede ke vzniku nové čtvrti se soudobou sociální a kulturní infrastrukturou a který městu umožní posilovat svou roli v dané lokalitě.*

*Brnu přejeme kvalitní soutěžní návrhy a účastníkům soutěže radost při práci a mnoho štěstí při hodnocení jejich návrhů.*

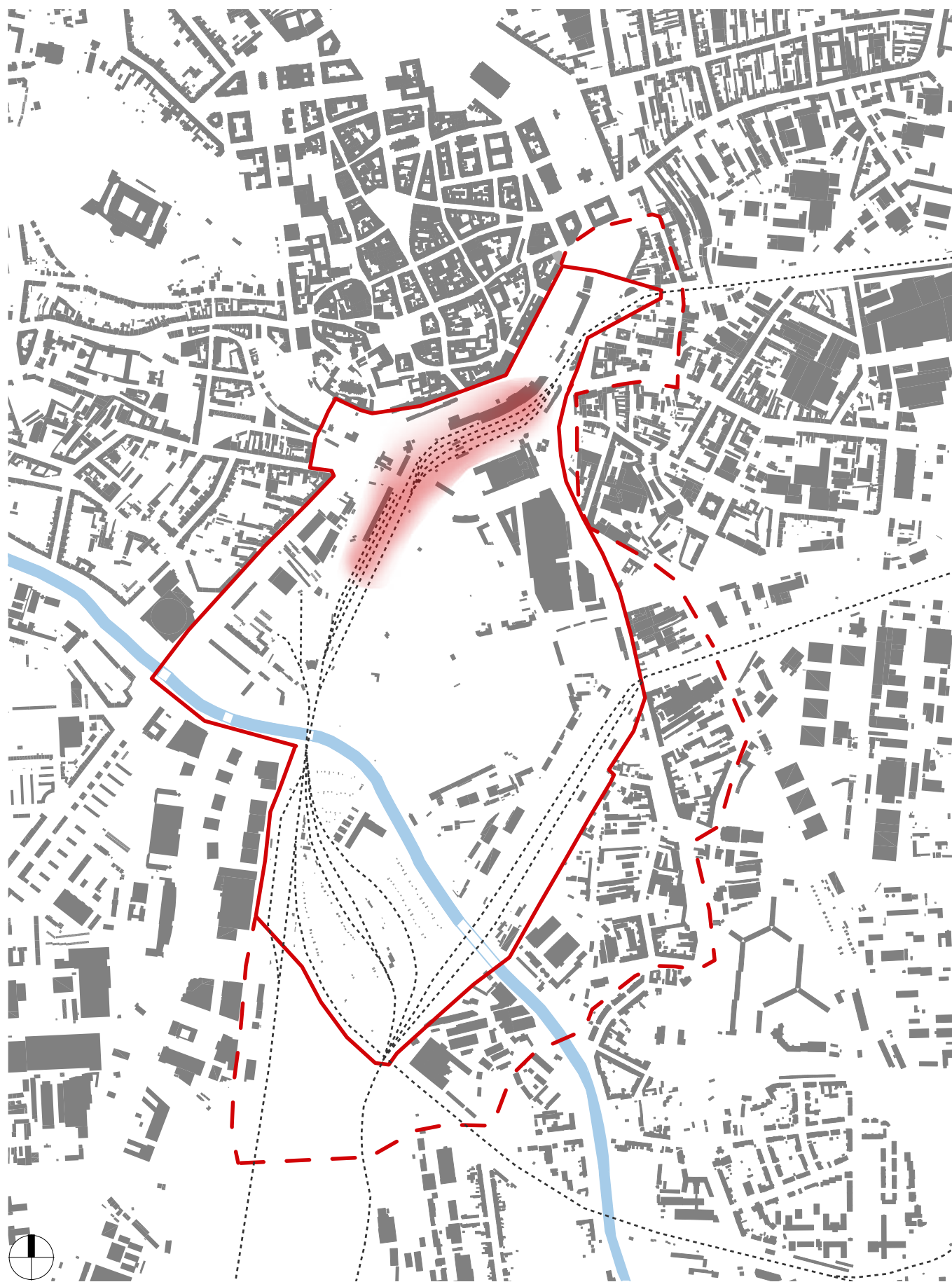
**Igor Kovačević**  
CCEA MOBA



# ZADÁNÍ SOUTĚŽE

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**



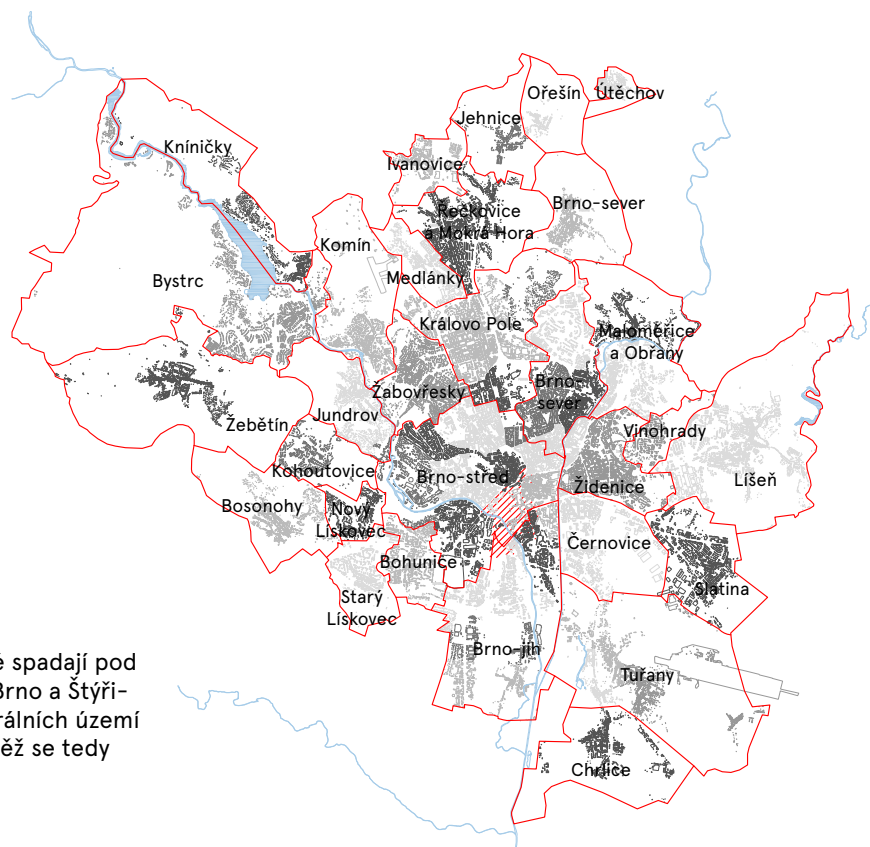


# ŘEŠENÉ A DOTČENÉ ÚZEMÍ

- řešené území - 122,44 ha
- dotčené území - 180,59 ha
- povinné umístění nádraží

Řešené území je vymezeno ze severní strany historickým jádrem města Brna, respektive ulicemi Nádražní a Benešova. Směrem na západ je z větší části stabilizováno ulicemi Nové Sady a řekou Svratkou a jižně je omezeno železniční tratí na Komárov. Ve východní části je do řešeného území zahrnuto nákladové nádraží až k ulicím Železniční a Hradlová. Kromě takto vytyčeného řešeného území se od účastníků soutěže očekává i názor na území dotčené, které bude budoucí podobou jižního města nepochybně ovlivněno a v kterém se již dnes odehrává řada stavebních aktivit.

Jelikož soutěž hledá odpověď výhradně na otázku hlavního nádraží v lokalitě pod Petrovem, je tato lokalita, značená jako povinné umístění nádraží, pro soutěž závazná. Vymezena je ulicemi Nádražní a Benešova ze severu, ulicemi Nové Sady na západě a ulicemi Uhelná na východě, respektive parkovacími plochami za OD Tesco. Nákladní doprava bude řešena jako tranzitní skrze stávající nákladové nádraží.



Řešené území v sobě zahrnuje parcely, které spadají pod katastrální území Trnitá, Staré Brno, Město Brno a Štýřice. Dotčené území navíc zasahuje do katastrálních území Horní Heršpice, Komárov a Zábřovice. Soutěž se tedy týká městských částí Brno-střed a Brno-jih.

## URBANISMUS A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

# STRATEGIE – STRUKTURA – ETAPIZACE

Urbanistické řešení nové čtvrti ovlivní budoucí podobu Brna na další stovky let. V tomto smyslu očekáváme, že soutěžní návrhy představí způsob, jak odpovědně dotvářet a formovat město ve 21. století.

Klíčovým prostorem pro další rozvoj Brna je právě území řešené v této soutěži. Má téměř třikrát větší rozlohu než je plocha historického jádra uvnitř okružní třídy – na těchto 122 ha vznikne nová část města, která bude nabízet kvalitu všem svým uživatelům. Město Brno si pro řešené území představuje čtvrt' se soudobou a hodnotnou sociální infrastrukturou.

Zadání soutěže vychází z principiální otázky, jak dnes dotvořit centrum města u historického jádra. Cílem soutěže je zamyslet se nad obrazem města a stanovit hlavní témata a formu jeho budoucího rozvoje v konkrétním území. Soutěžící jsou vyzváni, aby našli rovnováhu mezi intenzivní zástavbou, která do centra města patří, a strukturou veřejných staveb, prostorů a parkových ploch, která novou městskou čtvrt' propojí s okolím, zejména s řekou Svratkou.

Stejně jako řada dalších evropských měst hledá Brno způsob, jak v dnešních podmínkách fragmentovaných zájmů nastavit proces, který povede ke vzniku kvalitního města. Řada pozemků v řešeném území patří soukromým subjektům, přesto je zde pozice města silná. Přes svou společnost Brněnské komunikace, a. s. vlastní velkou část pozemků a spolu se státní organizací Správa železniční dopravní cesty se stane hlavním aktérem budoucích změn. V urbanistickém řešení by měly být definovány klíčové body, kde má být město aktivní a jakým způsobem a nástroji může dojít k naplnění předloženého návrhu.

V zadání nestanovujeme požadavky ve formě funkcí či plochy, které město potřebuje. Klíčem je strategie přístupu k území – strategie rozložená v čase a vyvažující zájmy státu (investora železniční infrastruktury), města, občanů a soukromých subjektů. Harmonogram jednotlivých stavebních akcí a velkých veřejných investic v území v tuto chvíli není možné přesně stanovit a je tedy nutné vytvořit návrh, který předpokládá realizaci, již bude možno rozdělit do různých časových úseků.

Takto velká část města nebude postavena najednou a je nutné dbát na to, aby návrh umožňoval vznik neúplné struktury, tzv. „incomplete structure“, jak ji definuje Richard Sennett, aby mohla vytvářet prostor pro vstupy různých investorů a uživatelů. Od soutěžících požadujeme formu návrhu, která bude určité programy umožňovat, zatímco jiné nebude moci absorbovat. Věříme, že forma spolu se správným členěním území umožní vznik neúplné struktury, kterou budou město a soukromí investoři dlou-

hodobě zaplňovat. Doporučujeme navrhovat stavby, které jsou integrované do struktury města, otevřené v parteru a přístupné z veřejného prostoru v největší možné míře – stavby, které přinášejí kvality nejen sobě, ale hlavně svému okolí a neodčerpávají z něj veřejný život. Členění území by mělo být nastaveno tak, aby neumožňovalo vznik nadrozměrných soliterních objektů a aby odpovídalo měřítku a hustotě, s nimiž jsme konfrontováni ve středu města.

**ÚKOLEM SOUTĚŽE JE VYTVOŘENÍ ŽIVÉHO, KREATIVNÍHO, UDRŽITELNÉHO A ODOLNÉHO MĚSTA S HIERARCHIÍ VEŘEJNÝCH PROSTOR – PARKŮ, MĚSTSKÝCH TŘÍD, NÁMĚSTÍ, ULIC, ULIČEK, KTERÉ BUDE MÍT NA ZŘETELI SOCIÁLNÍ UDRŽITELNOST A ROVNŮVÁHU V CELOMĚSTSKÉM KONTEXTU.**

### VĚDA, VÝZKUM, VZDĚLÁVÁNÍ

Ekonomika Brna je založena na terciárním a kvartérním hospodářství. Díky koncentraci vysokých škol a výzkumných pracovišť, které jsou městem i krajem podporovány, jde o zdravé evropské město, jež úspěšně buduje svou mezinárodní pozici. Zároveň je Brno po Praze druhým nejvýznamnějším kulturním centrem České republiky a hlavním kulturním centrem Moravy.

Nová čtvrt' by tak mohla vytvořit podmínky pro vybudování nových objektů nebo pro transformaci stávajících staveb na kulturní či vzdělávací zařízení. V současné době sice nejsou projednány jednotlivé záměry, ale město si je vědomé, že nová čtvrt' by se mohla stát místem například pro novou budovu Fakulty výtvarných umění VUT v Brně nebo pro budovy jiných vysokých škol. Od soutěžících očekáváme, že jejich návrh vytvoří atraktivní nabídku právě pro vysoké školy, kulturní instituce či další podobné subjekty, které dnes působí v Brně nebo zde budou působit v budoucnu.

### BYDLENÍ A DOSTUPNÉ BYDLENÍ

Brno jako ambiciózní střeoevropské město registruje značnou poptávku po bydlení ve své centrální části, zejména pak po bydlení dostupném. Demografická prognóza v dlouhodobém horizontu do roku 2056 předpokládá v nízké variantě pokles obyvatel na 300 tisíc, ve vysoké variantě pak na 400 tisíc.

Město denně užívá – vedle 370 tisíc stálých obyvatel – kolem 110 tisíc dalších osob, jak dokládá Odborná analýza



# URBANISMUS A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

## KREATIVITA - BYDLENÍ - INTEGRACE

vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně, která byla zpracována Centrem pro regionální rozvoj Masarykovy univerzity a aktualizována v roce 2013. Dlouhodobým zájmem města je, aby se občany Brna stali také lidé, kteří zde žijí a pracují, ale nemají zde trvalé bydliště.

Řešené území je jednou z největších rozvojových ploch města a mělo by tedy uspokojit značnou část poptávky po dostupném bydlení. Soutěžní návrh by měl zohlednit i skutečnost, že rozvojových lokalit je ve městě víc; měl by tedy demografickou prognózu optimálně promítnout do území celého města a v území nastavit poměr mezi bydlením vyššího standardu a bydlením dostupným. V tomto kontextu je důležité zdůraznit, že jen v málokterém jiném rozvojovém území má město Brno tak silnou majetkovou pozici jako v území řešeném touto soutěží.

### UŽIVATELÉ MĚSTA

Ani Brno se nevyhnulo odlivu svých obyvatel z centrální části města a vlna suburbanizace významně proměnila jeho mapu. V současné době město usiluje nejen o udržení obyvatel, ale i zákazníků ve své centrální části a zkrácení vzdáleností mezi bydlením, službami a obchodem je jedním z jeho dlouhodobých zájmů. Město Brno se neztotožňuje s myšlenkou budování velkých monofunkčních obchodních a zábavních center na periferiích ani poblíž centra. Negativní efekty této praxe jsou již známy – odsávání veřejného života z města a zatížení individuální automobilovou dopravou. V řešeném území usiluje město o rezidenty, kteří nebudou energii z městského centra přemísťovat na periferii a cílí na mix aktivních uživatelů, a to stálých obyvatel, dočasných rezidentů, pracujících i návštěvníků.

### VEŘEJNÝ PROSTOR

Kvalitní veřejný prostor považujeme za klíčový urbanistický nástroj. Většina budoucích investic bude směřovat k novému definování a transformaci dnešního volného prostoru v prostor veřejný, a to bez ohledu na to, zda se se dnes jedná o pozemky ve vlastnictví soukromém nebo městském. Detailní řešení i míra této transformace zůstávají na soutěžících. Doručujeme, aby návrh prezentoval formu veřejného prostoru v různých scénářích a fázích.

Návrh má nabídnout nejvyšší možnou kvalitu veřejných prostor. Měl by být zakomponován do stávající dopravní sítě ulic, a to s ohledem na všechny jejich uživatele. Způsob sdílení veřejného prostoru mezi jednotlivými uživateli má být co možná nejpřesněji definován již v prvním kole soutěže.

Návrh má zajistit rovnováhu investic do veřejného prostoru mezi veřejným a soukromým sektorem. Město jako investor do veřejného prostoru zpravidla zastává kon-

servativní pozice, přičemž sleduje převážně požadavky soukromých investorů. Hodnota řešeného území však umožňuje městu Brnu být daleko aktivnější. Přináší totiž jedinečnou možnost proměny celé lokality ve vysoce kvalitní část města, a to ve spolupráci se soukromým sektorem. Proto je nutné nastavit strategický a koncepční proces, který bude dlouhodobě naplňován a etapizován především podle potřeb města, ale také na základě požadavků soukromých investorů.

### KRAJINA

Krajina jako veřejný prostor je dalším aspektem, který je nutné v návrhu rozvést. Protipovodňové opatření předložené Povo-  
dím Moravy se automaticky stává bariérou mezi vodním tokem a řešeným územím. Požadujeme, aby se soutěžící s ohledem na bezpečnost v území invenčně zaměřili také na tato opatření a aby je vnímali jako další příležitost pro veřejný prostor. Jasně formulovaný názor na formu a funkci zelené infrastruktury v řešeném území z hlediska krajinářského, společenského a technologického je integrální částí soutěže.

### ÚZEMNÍ PLÁN

Stávající územní plán, který nebyl měněn více než 20 let, není pro soutěžící závazný. Tato soutěž s ním vědomě není v souladu, neboť její výsledky budou podkladem pro jeho změnu v řešeném území.

### ETAPIZACE

Klíčovým aspektem návrhu má být jeho odolnost. Prokázání této odolnosti doporučujeme předvést na etapizaci, která vedle prostorového fázování znamená zejména systém procesů, který zaručí, že návrh bude naplnitelný i při možné změně okolností, například v případě odlišného demografického vývoje. Nevyžadujeme etapizaci vázat na konkrétní univerzální časové horizonty. Každý soutěžní návrh by si měl stanovit jednotlivé vhodné etapy a jejich počet, nicméně měl by zohlednit plánované zprovoznění Rychlých spojení (horizont 2030).

### MOBILITA

Přestavbou železničního uzlu se Brno stane moderní dopravní křižovatkou evropské, národní, regionální a městské dopravy. Od soutěžních návrhů očekáváme, že představí koherentní dopravní systém založený na minimalizaci zátěže životního prostředí. Prioritou je ekologický a udržitelný systém, který bude upřednostňovat

# MOBILITA – NÁVAZNOST – DOSTUPNOST

jiné druhy dopravy než individuální automobilovou. Řešené území se má stát prostorem pro novou, moderní formu urbánní mobility ve střední Evropě a v České republice. Primárně, ovšem nikoli výhradně, to znamená minimalizovat dlouhodobá parkovací místa na nejnižší možnou míru a napojit území na stávající síť silniční dopravy a MHD.

## NÁDRAŽÍ A NÁVAZNOST DOPRAVY

Součástí nového nádražního terminálu mají být historické objekty výpravní budovy hlavního osobního nádraží a pošty. Dalším důležitým objektem, který je nutné zakomponovat do komplexu nového hlavního nádraží, je budova Malé Ameriky. Nový terminál bude napojen na hlavní uzel městské hromadné

dopravy, který se nachází před stávajícím nádražím.

S ohledem na to, že Rychlá spojení (RS, dříve VRT) budou pravděpodobně řešené tunelem, jediným způsobem, jak je možné uspořádat nádraží, je podzemní nástupiště pro RS a nadzemní pro ostatní tratě. Upozorňujeme soutěžící na komplikované geologické podloží. Nové hlavní nádraží musí umožnit propustnost i pro ostatní druhy dopravy – pěší, cyklistickou, MHD i automobilovou. Klíčovým při řešení terminálu a budovy nádraží je zajištění přehledného a pohodlného propojení mezi historickým jádrem města, okružní třídou a novou částí města, která vznikne jižně od hlavního nádraží.

S dlouhodobým parkováním automobilů se počítá jen pro výjimečné případy; je na soutěžících, aby stanovili a umístili relevantní počet parkovacích míst u nádraží. Investor nepodporuje myšlenku budování velkokapacitních parkovišť. Důležitá je dostatečná kapacita pro odstavení kol, parkování kiss and ride a vhodné umístění odpovídajícího počtu krátkodobých stání pro taxi služby.

I přesto, že se dá očekávat, že do budoucna klesne význam autobusové linkové dopravy, je nutné v návaznosti na novou budovu hlavního nádraží v co nejkratší a nejpohodlnější vzdálenosti umístit autobusové nádraží, které bude využíváno výhradně jako terminál, ne k dlouhodobému parkování autobusů. Počet terminálových stání se má pohybovat od 12, maximálně 20 krátkodobých stání.

## PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR

Přednádražní prostor je pro soutěž definován nejširším možným způsobem: jako všechny veřejné prostory přiléhající k nádraží. Jeho řešení je podstatnou součástí návrhu a musí kromě pohodlí zajistit i přehlednost a bezpečí pro všechny své uživatele. Dnes je jako „přednádražní prostor“ označována plocha mezi nádražím a historickým

jádrem města. Ačkoli má toto místo i do budoucna zaujímat hlavní roli, nádraží se má otevírat na všechny strany a přístupnost na terminály a nástupiště má být přehledná a pohodlná, přičemž má být zajištěna rovněž ze všech směrů.

Dnešní podobu přednádražního prostoru definuje jeho zanedbaný stav, nepřehlednost a nepřátelskost k jeho uživatelům. Prostorem před nádražím v současnosti prochází většina tramvajových linek, které pak za okružní třídou radiálně pokrývají celé město Brno. Předpokládáme, že se tento městský dopravní uzel v návrzích posune více na západ pod Petrov.

Dalším dnešním prostorem přiléhajícím k nádraží je ulice Uhelná a parkoviště OD Tesco. Obchodní dům Tesco počítá v krátkodobém výhledu s rozšířením a zastavěním stávající terasy směrem na východ. Tento projekt by se měl promítnout do soutěžního návrhu ve vhodné modifikaci tak, aby vzniklo plnohodnotné propojení obchodních ploch a budovy nového nádraží. Investor rozšíření OD Tesco byl vyzván, aby obzvláště směrem k novému terminálu umožnil flexibilitu svého projektu a počítal s možným a snadným propojením s hlavním nádražím.

# KOMFORT - VEŘEJNÝ ZÁJEM - NÁDRAŽÍ

KLÍČOVÝM PRO CELÉ ÚZEMÍ JE VYŘEŠENÍ NEJDŮLEŽITĚJŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO DOPRAVNÍHO UZLU V ČESKÉ REPUBLICĚ, KTERÝ PROPOJUJE SEVER A JIH STŘEDNÍ EVROPY A SAMOTNOU STŘEDNÍ EVROPU SE ZÁPADEM. PROMYŠLENÁ INTEGRACE TOHOTO DOPRAVNÍHO UZLU DO KVALITNÍ URBANISTICKÉ STRUKTURY SPOLU SE SPRÁVNĚ NASTAVENÝM PROCESEM, KTERÝ OD VÝSLEDKŮ SOUTĚŽE OČEKÁVÁME, URČÍ PODOBU A ROZSAH JEDNÉ Z NEJVĚTŠÍCH INVESTIC VE STŘEDNÍ EVROPĚ A ČESKÉ REPUBLICĚ DO INFRASTRUKTURY VE 21. STOLETÍ.

## VEŘEJNÝ ZÁJEM

Investice do dopravní infrastruktury, která bude pocházet výhradně z veřejných zdrojů, musí primárně respektovat veřejný zájem. V takto komplexní stavební akci lze veřejný zájem číst v několika úrovních stratifikovaných podle skupin, které budou hlavní nádraží Brno a veřejnou dopravní infrastrukturu používat. První úroveň je veřejný zájem obyvatel města Brna, další úroveň pak veřejný zájem lidí, kteří do města dojíždí, následuje zájem celorepublikový a pochopitelně též celoevropský. Pro veřejný zájem týkající se všech těchto skupin cestujících a uživatelů má nový železniční uzel Brno znamenat „win-win“ situaci.

## NOVÉ NÁDRAŽÍ

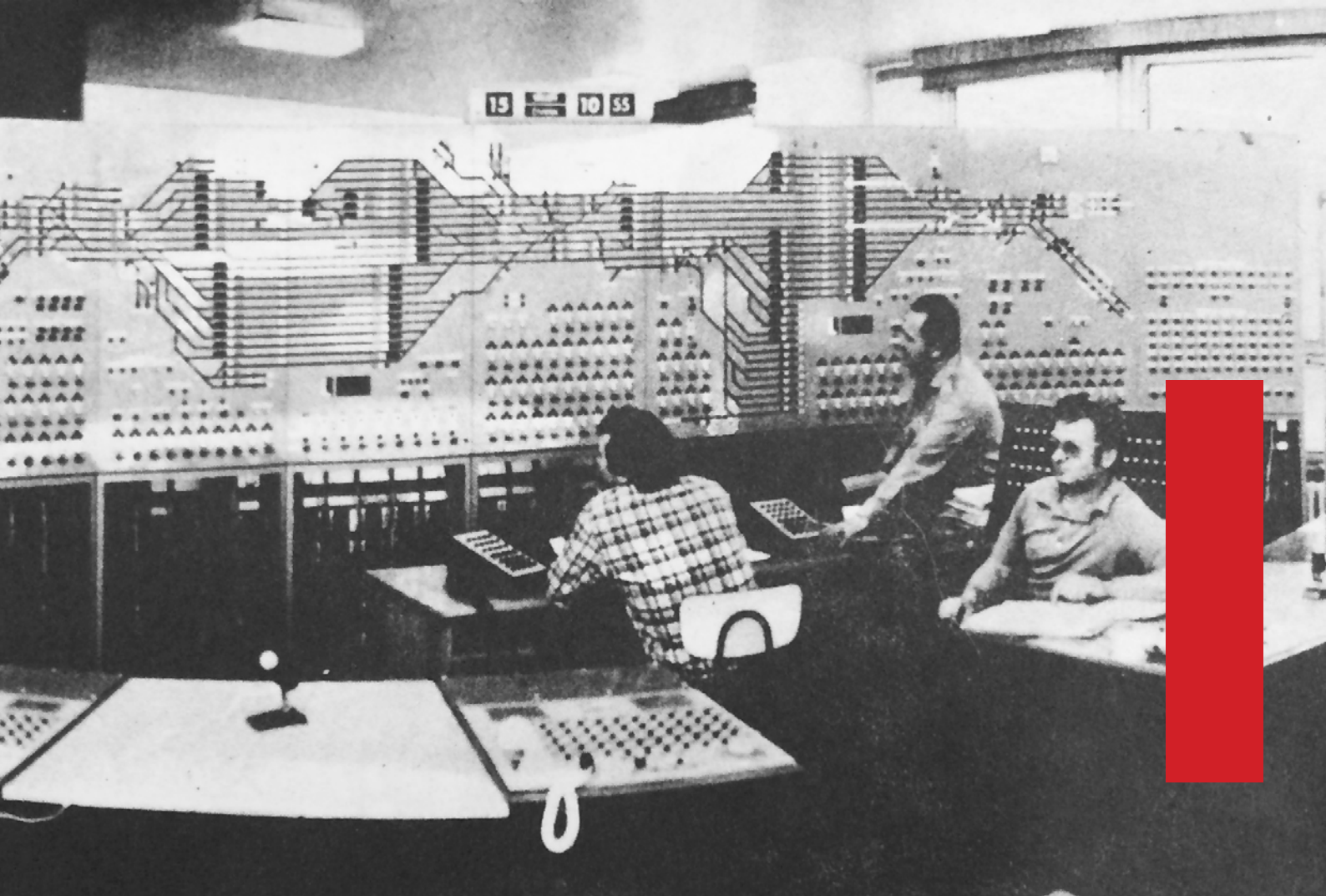
Nové nádraží má vytvořit jádro multimodálního uzlu mezinárodní, celostátní a regionální železniční osobní dopravy v návaznosti na regionální a nadregionální autobusovou dopravu, městskou hromadnou dopravu a další formy pohybu po městě - pěší cesty, cyklo dopravu. Cestujícím musí být zajištěn největší stupeň pohodlí: optimální vzdálenosti, přehledný a srozumitelný prostor odbavovací haly, stejně jako navazujících prostor. Nové nádraží a jeho provázanost s MHD se má stát konkurentem individuální automobilové dopravy a má zajistit snazší a pohodlnější dostupnost centra, než nabízí automobilová doprava.

Železnice je jedním z nejudržitelnějších druhů dopravy, který v porovnání s ostatními produkuje daleko menší množství emisí, a její relativní nezávislost na fosilních palivech ji řadí mezi favority pro dopravu 21. století. Brno s již kvalitní sítí městské hromadné dopravy se tak spolu s novým nádražím stane příkladem dalším městům v regionu i ve světě.

*Jako podklad pro dimenzování železniční dopravy jsou použity požadavky Ministerstva dopravy České republiky a regionálního dopravce KORDIS Jihomoravského kraje. Dálkovou dopravu dimenzoval Odbor veřejné dopravy MD (O190), nákladní dopravu Odbor drah, železniční a kombinované dopravy MD (O130) a regionální dopravu již uvedený KORDIS JMK.*

*Dimenzování železničního uzlu Brno je shrnuto v tomto zadání v části Podklady, a to pro všechny typy železniční dopravy.*



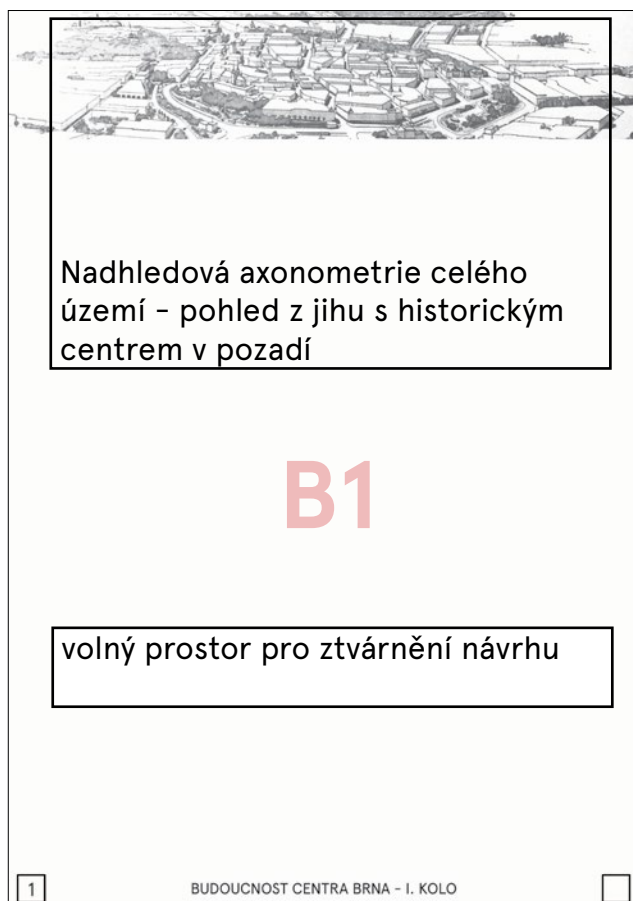


# ABSTRAKT

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**



## ROZVRŽENÍ SOUTĚŽNÍCH PLAKÁTŮ PORTFOLIO



Pomocí portfolia budou soutěžící moci komplexně představit svůj návrh.

- 1. list - seznam všech odevzdaných částí soutěžního návrhu
- 2. list - anotace
- 3. list - tabulka ploch a uživatelů (vyplněný podklad č. 04)
- dále - popis návrhu textem i graficky v libovolném poměru
- dopravní schéma MHD

max. 15 jednostraně potištěných listů celkem

ODEVZDÁVÁ SE VE 3 VYHOTOVENÍCH





# TERMÍNY SOUTĚŽE CENY A ODMĚNY

**7. 9. 2015**

vyhlášení soutěže

**2. 10. 2015, půlnoc SEČ**

lhůta pro podávání dotazů (I. kolo)

**18. 12. 2015, 14:00 SEČ**

odevzdání návrhů (I. kolo)

20. 1. 2016

nejpozdější rozeslání výzvy k účasti v II. kole

19. 2. 2016, **půlnoc SEČ**

lhůta pro podávání dotazů (II. kolo)

**15. 4. 2016, 14:00 SEČ**

odevzdání návrhů (II. kolo)

1. cena **1.800.000 Kč**

2. cena **1.200.000 Kč**

3. cena **750.000 Kč**

Do II. kola se předpokládá postup 8 návrhů. Mezi ty, které nezískají žádnou cenu, bude rozdělena částka **1.250.000 Kč**.

# KONTROLNÍ SEZNAM

Požadované části soutěžního návrhu jsou podrobně popsány v bodě 6 soutěžních podmínek, jejich označení je popsáno v bodě 7.

grafická část - plakáty (4 x B1):

- celková situace 1 : 5000
- dopravní řešení a etapizace 1 : 5000
- nadhledová axonometrie
- zákres do fotografie

portfolio (3 x A3; à max. 15 listů):

- seznam odevzdaných částí návrhu
- anotace
- tabulka plocha uživatelů
- popis návrhu
- dopravní schéma MHD

digitální část (1 x CD/DVD):

- plakáty (pdf; 300 dpi)
- portfolio (pdf; 300 dpi)
- anotace (doc)
- tabulka ploch a uživatelů (xls)

obálka „Zpáteční adresa“

- korespondenční adresa, e-mail, telefonní číslo
- případně ID datové schránky

obálka „Autor - I. kolo“

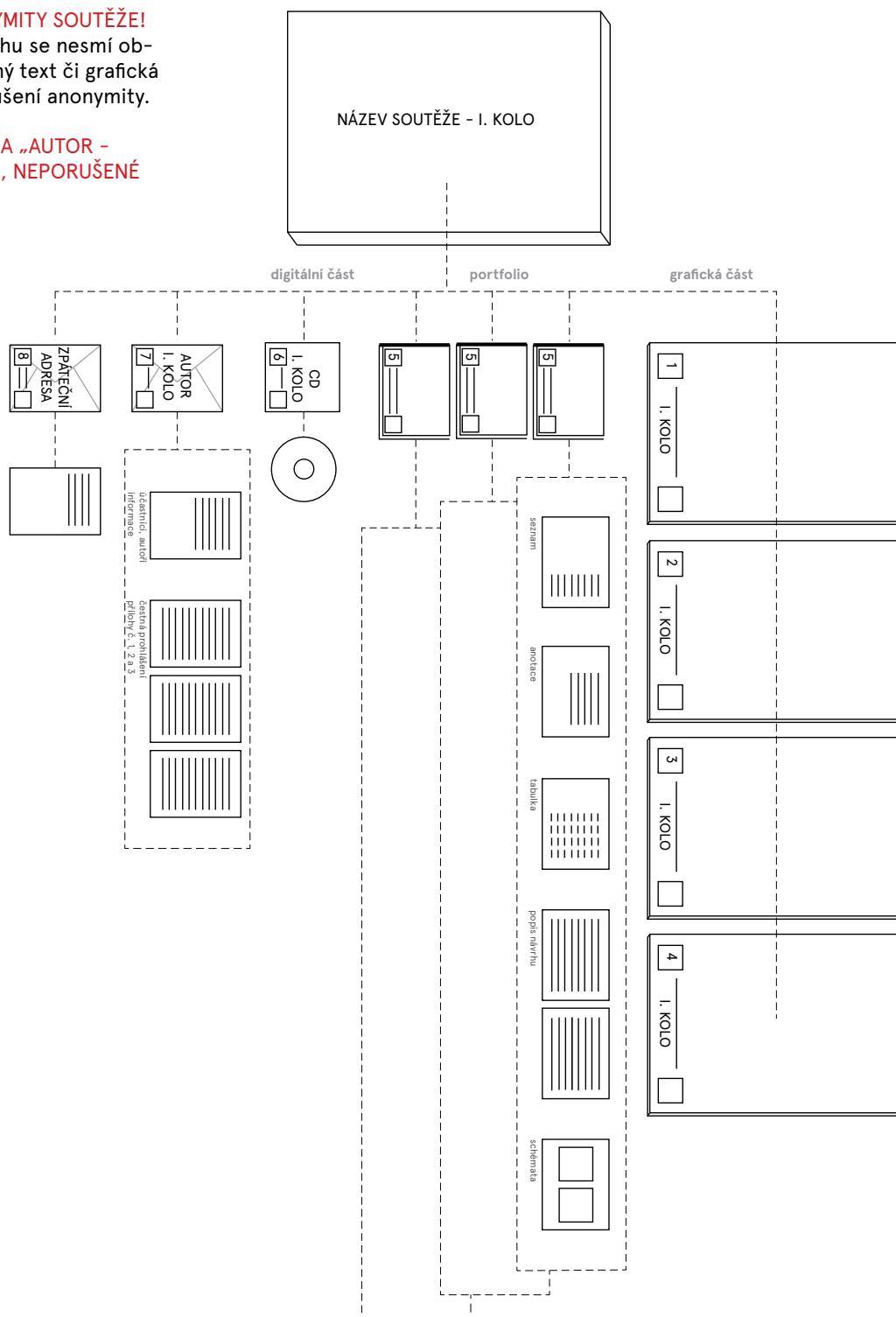
- účastníci soutěže
- autoři soutěžního návrhu
- čestná prohlášení (přílohy č. 1, 2 a 3)

## FORMA ODEVZDÁNÍ – I. KOLO

**POZOR NA DODRŽENÍ ANONYMITY SOUTĚŽE!**

Ani na obalu soutěžního návrhu se nesmí objevit zpáteční adresa nebo jiný text či grafická značka, která by vedla k porušení anonymity.

**OBÁLKY „ZPÁTEČNÍ ADRESA“ A „AUTOR – I. KOLO“ MUSÍ BÝT ZALEPENÉ, NEPORUŠENÉ A ZCELA NEPRŮHLEDNÉ.**









# **PŘÍRODNÍ POMĚRY**

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**







# KLIMA, TERÉN, GEOLOGIE

Brno leží v průměrné nadmořské výšce 227 m n. m.

Průměrná roční teplota kolísá mezi 8,5 až 9,0°C, průměrná měsíční teplota nejteplejšího měsíce roku (července) se pohybuje v mezích od 18,5 do 19,0°C, nejtudnějšího pak (ledna) od -2,5 do -2,0°C.

Město leží v mírném srážkovém stínu Českomoravské vrchoviny; roční úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 450–500 mm.

Terén je konfigurován podél vodních toků do uzavřených kotlin (Bystrcká, Žabovřeská, Pisárecká, Maloměřická), které se jižní části města otevírají a postupně přechází do roviny otevřené k jihovýchodu.

Významnou předností města Brna je jeho jedinečné přírodní zázemí, v němž příměstská krajina spolu s lesními komplexy tvoří přirozený zelený rámeček. Ten prostupuje kopcovitými zelenými celky oddělenými údolími řek Svatky, Svitavy a Ponávky do zastavěného území města, kde doznívají solitéry izolovaných pahorků Kraví hory, Žlutého kopce, Špilberku a Petrova. Z jihu naopak vstupuje do městské krajiny plochá údolní niva Svatky a Svitavy, setkávající se s výběžky vysočiny na jižním okraji historického jádra města.

## řez „A“

Prostor ulice Husova a Dominikánského náměstí je tvořen navážkami, sprašovými hlínami a terciárními jíly, které se vyskytují v hloubce cca 10–12 m pod terénem, lokálně i 5,5 m. Povrch skalního podkladu (krystalinikum – metabazity, granodiority) nebyl zastižen žádným průzkumným vrtem. Předpokládá se v hloubce 25–40 m pod terénem.

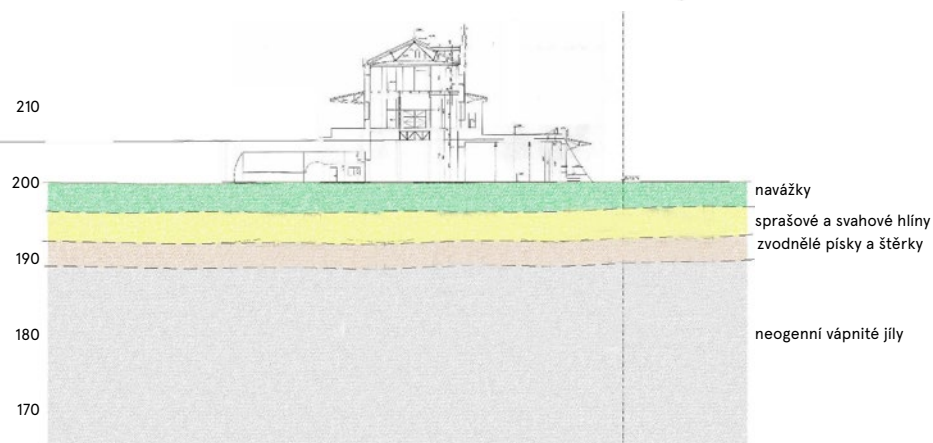
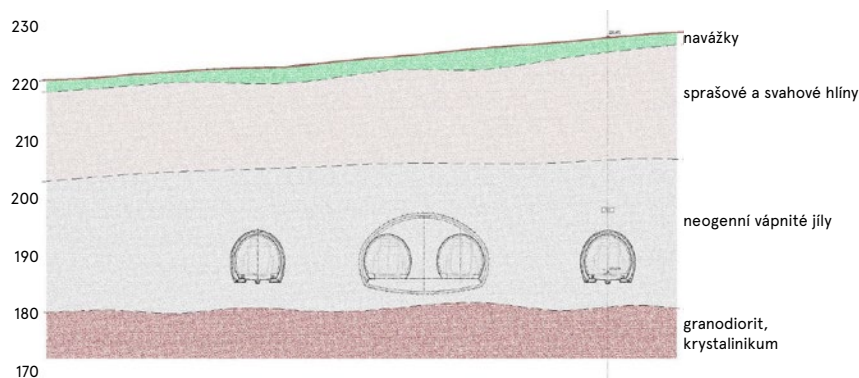
## řez „B“

Prostor budoucího podzemního nádraží je v další části trasy v podstatě až k řece Svatce překryt významnou kubaturou navážek o mocnosti 2–6 m (terén byl v minulosti významně dorovnáván). Ustálenou hladinu podzemní vody lze očekávat v hloubce 6 m a její úroveň je silně závislá na intenzitě srážek v daném období.

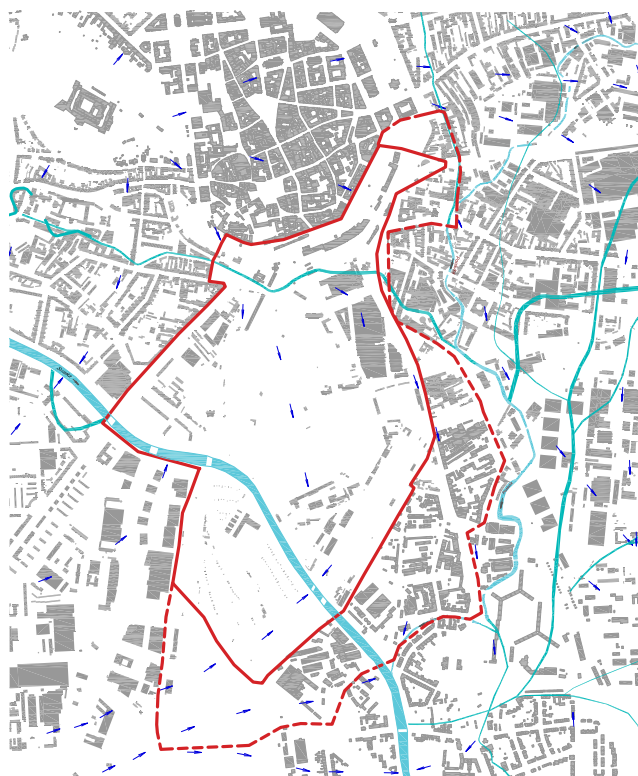
Brno leží na horninách různého původu a stáří. Nejmladší jsou různé naplaveniny, hlíny a písky, které tvoří pokryv starších hornin v podloží.

Nejvíce exponovanými základovými půdami jsou povodňové hlíny a říční štěrkopísky, navíc spraš a sprašové hlíny a u rozsáhlejších staveb vyžadujících hloubkové zakládání i mořské třetihorní sedimenty, převážně charakteru jílu. Tyto mořské prachovité jíly se vyznačují oproti skalním horninám poněkud horšími geotechnickými vlastnostmi, které vyžadují speciální zakládání staveb.

Při soutoku řek Svatky a Svitavy tvoří značnou část základové půdy říční náplavy v podobě písčitého štěrku a v nadloží ukládaných povodňových jílovitopísčitého hlín. Písčité štěrky jsou z hlediska zakládání velice vhodným prostředím s malou stlačitelností. Nevýhodou je však zvyšující se zastoupení vody. Problematické pro zakládání jsou především výplně slepých ramen řek obsahujících silně plastické hlíny s vysokým podílem organické hmoty. Náročnější stavby v oblastech údolních niv je proto nutné zakládat až do více únosného podloží.



# VODNÍ TOKY PODZEMNÍ VODY



- SOUČASNÝ STAV
- VODNÍ TOKY PŘED REGULACÍ
- GENERELNÍ SMĚRY PROUDĚNÍ PODZEMNÍCH VOD, které nezohledňují lokální změny směrů proudění

Druhým na území brněnské aglomerace využívaným horizontem jsou podzemní vody tzv. hlubokého oběhu, vázané na neogenní písčité sedimenty o mocnosti až okolo 100 m, jež jsou ze shora většinou překryty nepropustnými jíly, které oddělují hluboký oběh podzemních vod od oběhu mělkého. Tento kolektor se vyznačuje tlakovou napjatostí, kde podzemní voda naražená v hloubce několika desítek metrů vystupuje místy až k úrovni terénu, vysokou vydatností (z některých vrtů je možno jímat i více než 20 l/s podzemní vody) a dobrou kvalitou, která je zabezpečena existencí jílovitého stropního izolátoru, jenž znemožňuje průnik antropogenního znečištění do této zvodně.

Podzemní vody tohoto oběhu se nacházejí především v jižní části brněnské aglomerace pod kvarténními sedimenty vázanými na vodní toky a jsou doplňovány v okrajových částech struktury s doposud nevyjasněnými vazbami na horniny Moravského krasu.

Navzdory vysoké kvalitě je tato zvodně doposud v prostoru Brna stále využívána převážně jako voda užitková či technologická, pouze 3 ze 16 jejích oprávněných odběratelů ji využívají i jako pitnou. Na tuto zvodně jsou vázána i pítka v prostoru Starých Černovic a Brněnských Ivanovic, jejichž rozšíření by bylo přínosné i v dalších oblastech jižní části města Brna.

Jakost vody Svatky a Svitavy je závislá na zdrojích znečištění v povodí nad Brnem, kde i přes různá realizovaná opatření stále přetrvávají problémy s drobnými zdroji znečištění, komunálním znečištěním na málo vodných přítocích a se zdrojem fosforu a živin obecně.

U drobných vodních toků na ploše města Brna přetrvává lokální znečištění splaškovými odpadními vodami. Po rekonstrukci a dostavbě kmenových stok a realizaci retenční nádrže Jeneweinova se dá ovšem očekávat zlepšení čistoty vody ve Svitavě i Svatce.

Podzemní voda mělkého oběhu vázaná na zvodněné kvarténní písčité štěrky údolních niv je rozšířena v jižní části Brna, v okolí dřívějšího soutoku řek Svatky a Svitavy.

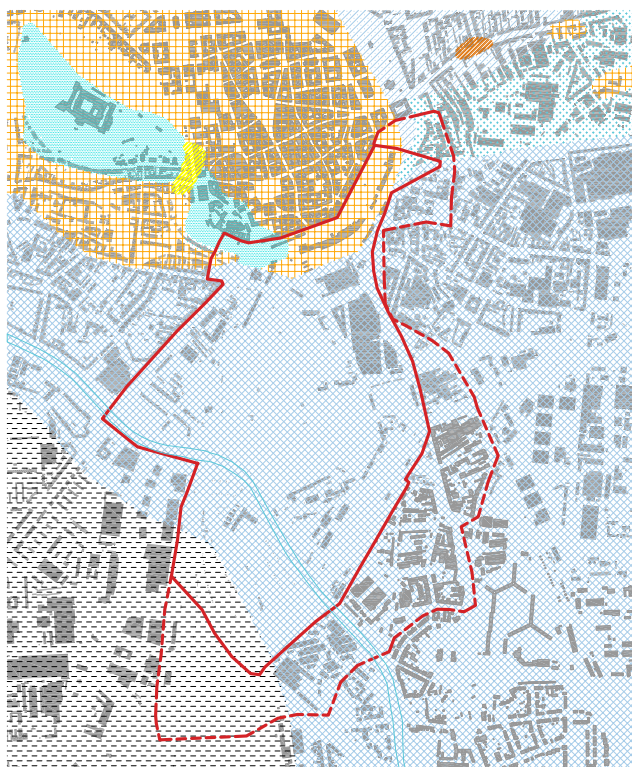
Písčité štěrky údolních niv vykazují zvodnění v celé své mocnosti, která se zpravidla pohybuje od 4 do 8 m, a jsou ze shora překryty jílovitopísčitými povodňovými hlínami, jež způsobují mírné tlakové napětí zvodně. Říční písčité štěrky mají dobrou průlinovou propustnost a jsou na ně vázané značné zásoby snadno dostupných podzemních vod. Jejich kvalita je však v prostoru brněnské aglomerace místy zhoršena, také v důsledku dřívější průmyslové výroby, proto se využívají především k užitkovým účelům.

Podzemní voda mělkého oběhu je rovněž na několika lokalitách přechodně čerpána za účelem snížení její hladiny při zakládání staveb. Dlouhodobé čerpání podzemní vody bylo povoleno z důvodu snížení hladiny pro zpřístupnění brněnského podzemí.

Srážkové vody jsou dle dostupné dokumentace na základě vodoprávních rozhodnutí zasakovány na území brněnské aglomerace v 67 vsakovacích zařízeních o celkové kapacitě 2 908 m<sup>3</sup>, přičemž přesné množství vsakované vody (vztah odvodňovaná plocha - roční úhrn srážek) není známo.

# ZASAKOVÁNÍ VOD

## RIZIKOVÉ OBLASTI ZASAKOVÁNÍ



### NEREALIZOVATELNÉ

Oblasti neogenních jííl vycházející na povrch terénu. Neogenní jííl představují z hydrogeologického hlediska pro vodu prakticky nepropustné prostředí.

### NEVHODNÉ

Spraše a sprašové hlíny v nadloží neogenních jííl a krystalických hornin. Horninové prostředí pojme jen velmi malé množství zasakováných vod, pokud není možno propojit vsakovací jímku s propustnějšími klastickými polohami.

### PODMÍNEČNĚ VHODNÉ

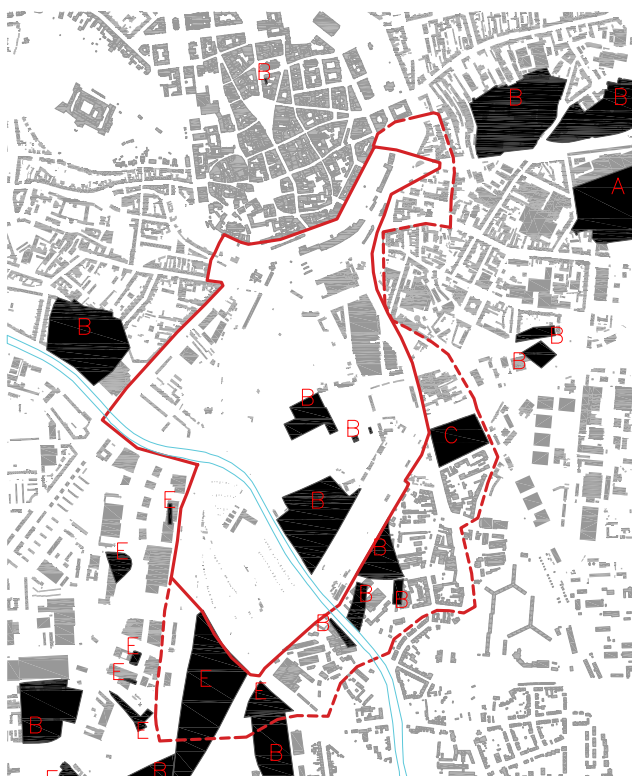
Oblasti spraší a sprašových hlín v nadloží fluvialních písčitéch štěrků terasových stupňů. Zasakování do sprašových sedimentů je obecně obtížné, jejich propustnost je nízká, přičemž při zvodnění těchto sedimentů se vlivem bobtnání jílovitých minerálů ještě dále snižuje.

### VHODNÉ

Plochy, které zahrnují fluvialní písčité štěrky údolní nivy v podloží povodňových hlín a deluvio-fluvialní sedimenty.

### VHODNÉ

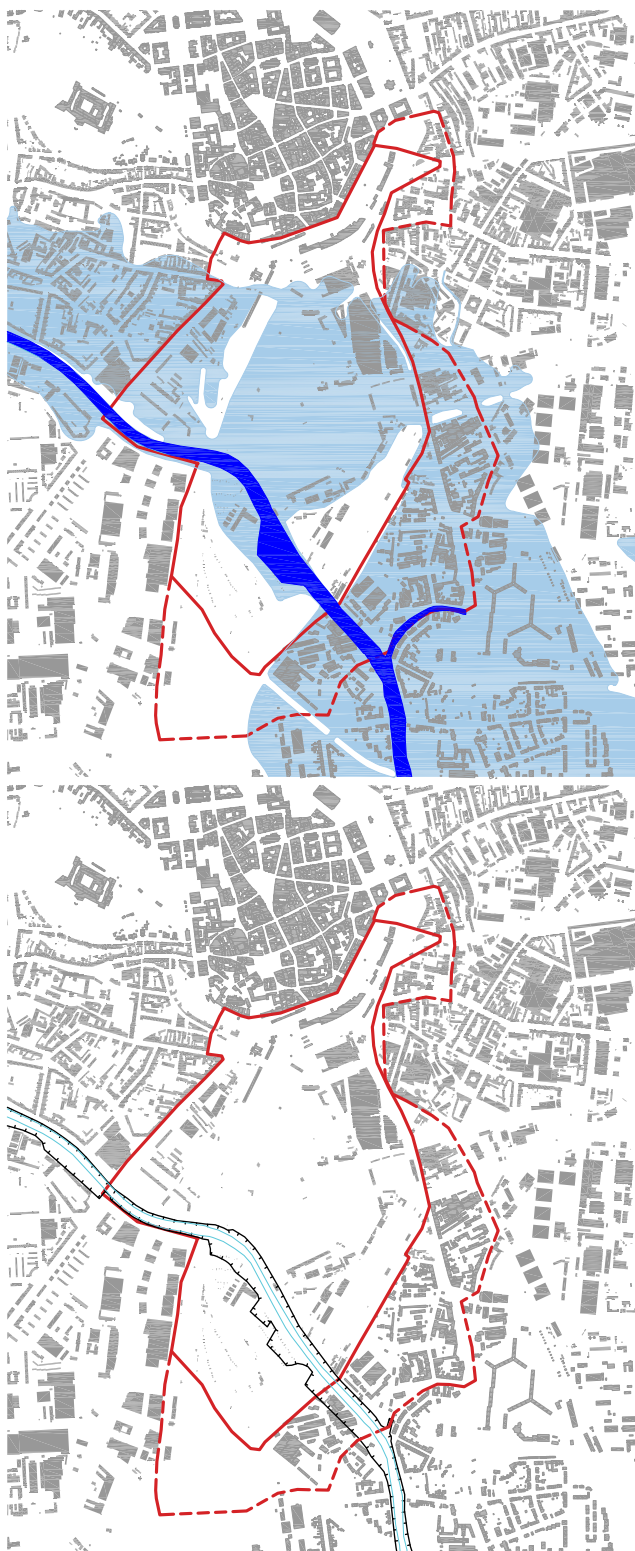
Deluvialní a eluvialní hlinitopísčité a kamenité sedimenty v nadloží krystalických hornin, vápenců a slepenců. Zasakování srážkových vod v těchto oblastech je možné, přičemž propustnost horninového prostředí je obecně dobrá, pouze lokálně v místech výskytu jílovitohlinitých pokryvů zhoršená.



- A** Území, ve kterém existuje možnost ohrožení hlubšího horizontu podzemních vod (artéských, resp. neogenních vod).
- B** Oblasti a areály, ve kterých již byla prokázána kontaminace horninového prostředí a podzemních vod. (Dotace většího množství zasakováných vod by mohla způsobit další rozšíření kontaminace).
- C** Oblasti v minulosti významně antropogenně využívané, ve kterých je možné předpokládat potenciální zdroj staré ekologické zátěže (velké průmyslové podniky, opravárenské závody, ČS PHM, chemické čistírny atd).
- E** Oblasti skládek odpadů provozovaných v současné době i v minulosti.
- F** Oblasti, ve kterých byly zjištěny projevy svahové nestability, případně i sesuvy půd nebo oblastí vyznačující se morfoloicky náročným terénem.
- G** Oblasti, ve kterých jsou legislativně stanovena ochranná pásma vodních zdrojů apod.



# PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA



## ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

Záplavové území řeky je stanoveno výpočtem pro Q100 (pro Svatku průtok  $395 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  s převýšením 0,3 m, pro Svitavu úroveň průtoku Q100 =  $180 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  s převýšením 0,5 m) neovlivněný nádržemi v povodí.

## AKTIVNÍ ZÓNA ZÁPLAVOVÉHO ÚZEMÍ

Aktivní zóna záplavového území je administrativně stanovená část záplavového území, ve které jsou dle §67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, stanoveny omezující podmínky pro její využití. V aktivní zóně se například nesmí umísťovat stavby s výjimkou vodních děl a nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury, skladovat odplavitelný materiál, zřizovat oplocení a jiné podobné překážky.

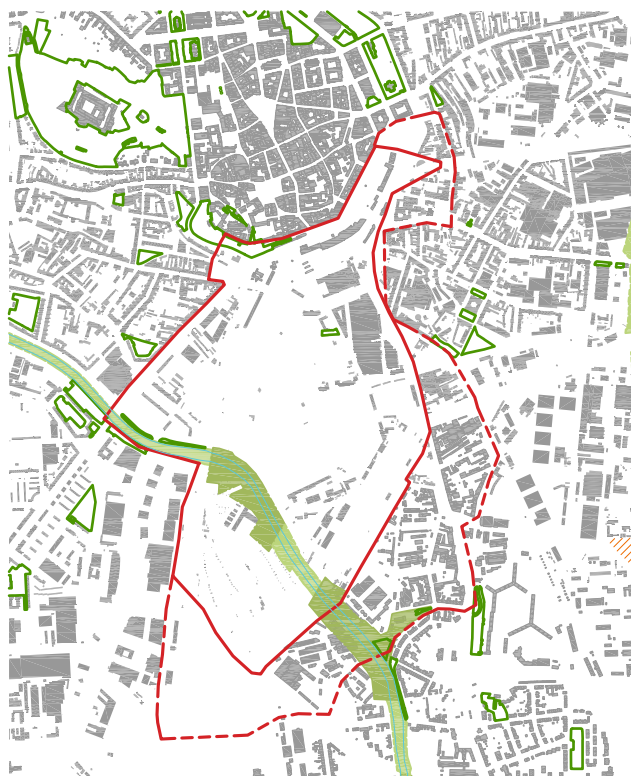
## ŘÍZENÝ ROZLIV

Plocha rozlivu po realizaci protipovodňových opatření (PPO). Systematická realizace PPO však doposud neproběhla a neprobíhá. Do roku 2014 bylo zrealizováno protipovodňové opatření ve formě hráze a zdi o délce 1 032 m, což je 2,67 % z celkové plánované délky 39 075 m.

Palčivým problémem je protipovodňová ochrana města. Ačkoliv byla stanovena záplavová území pro rozliv vod na četných drobných i hlavních vodních tocích (Svatka, Svitava, Leskava, Říčka, Jehnický potok, Ponávka, Ivanovický potok, Medlánecký potok a Moravanský potok), systematická realizace protipovodňových opatření doposud neproběhla. V oblasti soutoku Svatky a Svitavy je rozsáhlé záplavové území, které brání rozvoji v této části města a je zdrojem potenciálního ohrožení obyvatel. Pro úplnost výčtu možného ohrožení je nutné zmínit i riziko zvláštní povodně způsobené havárií na Vírské nebo Brněnské přehradě.

Návrhovým průtokem pro protipovodňovou ochranu zástavby je stoletý průtok, v případě Svatky stoletý průtok bez uvážení transformace vlivem Vírské a Brněnské přehradní nádrže.

Návrh protipovodňové ochrany Brna je koncipován tak, že po realizaci celého jejího systému na území města bude fungovat nezávisle na území souvisejícím a svými důsledky nezhorší průběh povodně v oblastech ležících jižně od Brna po toku řeky Svatky.

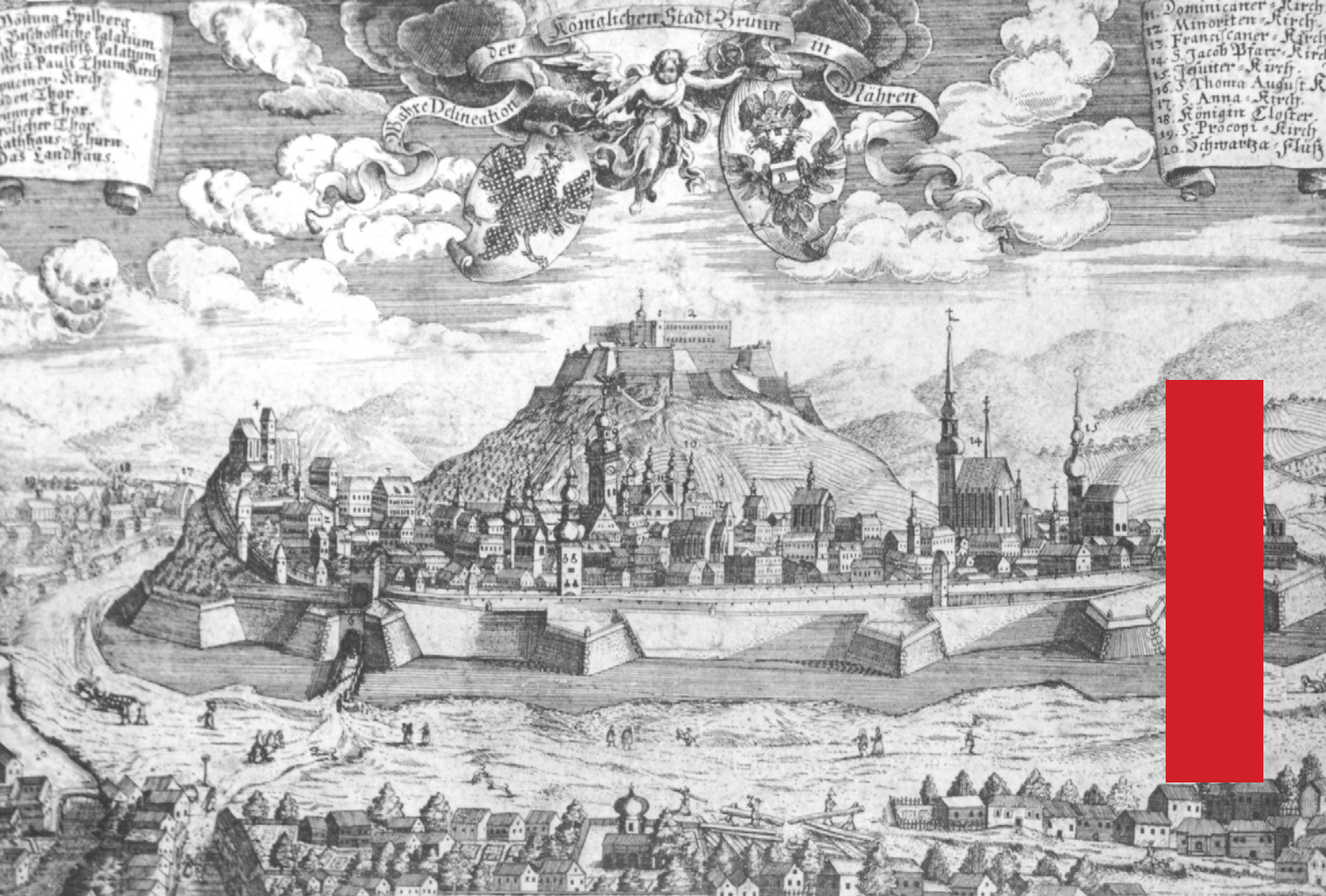


REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR

LOKÁLNÍ BIOCENTRUM

PLOCHY NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZELENĚ DLE VYHLÁŠKY MĚSTA BRNA





# HISTORICKÝ ODKAZ

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**



# VÝVOJ MĚSTA BRNA A ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Nynější Staré Brno vzniklo kolem roku 1000 při brodu přes řeku Svatku jako osada, která dala městu jméno. V roce 1243 udělil Václav I. Brnu první městské privilegium a Brno tak bylo zařazeno mezi královská města. V době rozkvětu ve 14. století se za městskými hradbami nacházelo asi 1 000 domů a 11 000 obyvatel. V 17. století se město stalo nedobytnou pevností vaubanovského stylu – odolalo obléhání švédskou armádou v letech 1643 a 1645 i pruskými vojsky v roce 1742. Průmysl se zde začal rozvíjet již od roku 1763, kdy byla založena první textilní manufaktura.

Roku 1839 byla zahájena železniční doprava na trati Vídeň – Břeclav – Brno provozovaná společností c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda (k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn – KFNB). Tato trať byla v roce 1869 prodloužena přes Přerov, Olomouc a Bohumín až do Krakova. Nádraží bylo vybudováno v těsné blízkosti vnitřních hradeb v místě před tehdejší Ferdinandovou branou.

Už v roce 1843 se začalo uvažovat o výstavbě trati z Brna do České Třebové, které by umožnilo spojení mezi Brnem a Prahou. Prodloužení kolejí a napojení Severní státní dráhy (k. k. Nördliche Staatsbahn – NStB; od roku 1855 Rakouská společnost státní dráhy – k. k. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft – StEG) na nádraží KFNB však zabraňovala výpravní budova. Obě konkurenční společnosti se proto dohodly na stavbě průjezdného dvojnádraží se společnou výpravní budovou s vlastním zázemím každé z nich v bočních křídlech.

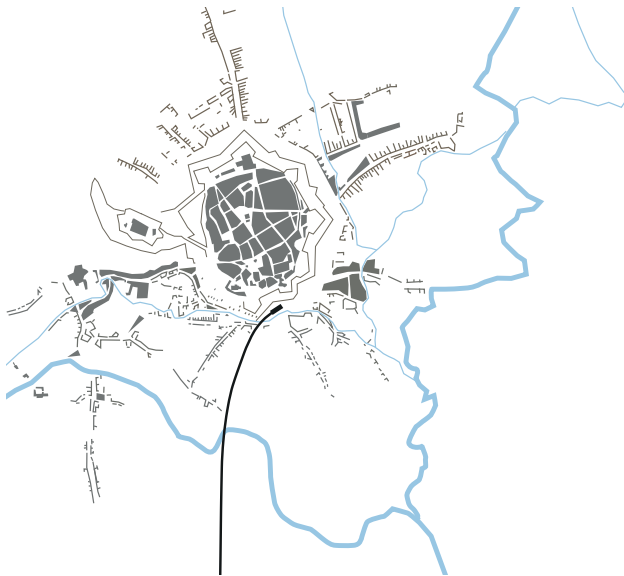
V roce 1864 bylo dokončeno bourání městského opevnění, na jehož místě Brno postupně získávalo první parkové plochy (později nahrazeny okružní třídou). Již od druhé poloviny 19. století měla především jižní oblast města průmyslový charakter, podporovaný výstavbou železnice s rozsáhlým odstavným nádražím situovaným v blízkosti řeky Svatky. Na vodní toky byla vázána většina průmyslových areálů zabývajících se především textilní a strojírenskou výrobou.

K hlavnímu osobnímu nádraží (hornímu) byly postupně přivedeny tratě od České Třebové (1851) a od Přerova (1869). Trať od Střelic byla zřízena roku 1856 StEG a končila na dolním (tzv. rosickém) nádraží. Teprve roku 1870 byla vystavěna spojka mezi dolním a horním nádražím. Trať od Tišnova byla postavena v roce 1885 se zaústěním do horního nádraží. Trať Veselí nad Moravou – Brno (vlárácká) byla vybudována v roce 1888.

V poslední čtvrtině 19. století bylo nově vystavěné městské divadlo jako vůbec první v Evropě plně elektricky osvětleno, bylo založeno první české knihkupectví a Česká vysoká škola technická v Brně. V letech 1896–1916 proběhla rozsáhlá asanace historického jádra, při níž bylo zbořeno 238 domů.

V roce 1906 byla zestátněna společnost KFNB a tři roky poté i StEG. Po rozpadu Rakouska-Uherska v roce 1918 a ustavení samostatné Československé republiky byly zformovány i nové Československé státní dráhy.

1839



1906





Připojením dvou sousedních měst (Králova Pole a Husovic) a 21 dalších obcí vzniklo v roce 1919 tzv. Velké Brno o rozloze 12 379 hektarů.

V roce 1930 byla postavena proslulá funkcionalistická Vila Tugendhat a v letech 1936–1940 brněnská přehrada.

Další záměry na změnu koncepce železnice v Brně přicházely postupně v letech 1924 (soutěž na regulaci vnitřního města), 1926 (soutěž na regulační plán města) a 1933 (soutěž na dopravně komunikační plán).

V letech 1944–1945 se Brno stalo terčem několika amerických a sovětských náletů, které vedle bytového fondu výrazně poškodily i průmyslové čtvrti na jihu a jihovýchodě města.

S nástupem komunistického režimu po roce 1948 došlo k centralizaci a následně též k útlumu průmyslové výroby. V důsledku správní reformy ztratilo Brno v roce 1949 status statutárního města a hlavního města Moravy a Slezska. Toto marginální postavení bylo částečně kompenzováno v polovině padesátých let, kdy došlo k obnovení předválečné veletržní a výstavní tradice. Nová, politicky významná identita Brna jako „města mezinárodních veletrhů“ vyústila v několik významných stavebních akcí.

Koncem padesátých let byl v této souvislosti zbudován také nový podchod pro cestující pod hlavním nádražím a IV. nástupiště. Velké nákladové seřadovací nádraží v Brně Maloměřicích, jehož výstavba byla zahájena těsně před válkou, bylo uvedeno do provozu v roce 1954 a dokončeno až v polovině šedesátých let. V roce 1953 byla vystavěna nová trať do Tišnova, v roce 1970 byl zprovozněn nově vybudovaný průtah pro nákladní vlaky. Realizace kontejnerového překladiště v Horních Heršpicích byla ukončena v roce 1975.

V letech 1952, 1957, 1968 a 1982 byly vytvářeny směrné územní plány města Brna, které opakovaně ukotvovaly umístění hlavního nádraží v tzv. odsunuté poloze, a to buď ve variantě podél ulice Opuštěná, nebo v prostoru dolního nádraží. Myšlenka rekonstrukce osobního nádraží ve stávající poloze se do územních plánů přes opakované diskuze nikdy neprosadila.

Od roku 1990 se Brno stalo sídlem významných institucí s celostátní působností (Ústavní soud ČR, Nejvyšší soud ČR, Nejvyšší správní soud ČR, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, úřad Veřejného ochránce práv). V roce 1994 byl zpracován dosud poslední platný územní plán města Brna, v němž se počítá s umístěním hlavního nádraží v odsunuté poloze.

Po roce 2000 dochází k revitalizaci některých původně průmyslových oblastí, kde vznikají zóny pro potřeby obchodu, bydlení, služeb a kultury (typickým příkladem je nákupní centrum Galerie Vaňkovka s přílehlým objektem umělecké Adam Gallery mezi ulicemi Úzká, Plotní a Trnitá).

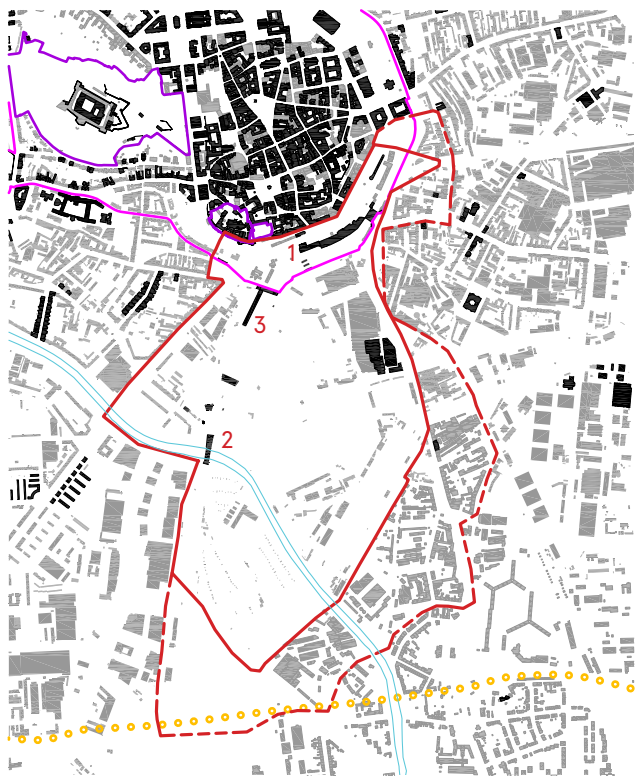
1929



2015



## PAMÁTKOVÁ OCHRANA



**PAMÁTKOVÉ ZÓNY A REZERVACE**

Městská památková rezervace má 797 budov a z toho má 475 objektů charakter kulturní památky.

**PLOCHY A SOUBORY ZAPSANÉ V ÚSTŘEDNÍM SEZNAMU KULTURNÍCH PAMÁTEK**

Jedná se o plochy kulturních památek většího územního rozsahu, jako jsou například plochy parků, hřbitovů a větších areálů, které je účelné sledovat jako specifickou kategorii.

**OBJEKTY A SOUBORY ZAPSANÉ V ÚSTŘEDNÍM SEZNAMU KULTURNÍCH PAMÁTEK**

**OCHRANNÉ PÁSMO MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACE**

Širším územím zasluhujícím si usměrňování dalšího rozvoje je vyhlášené a stanovené Ochranné pásmo Městské památkové rezervace Brno.

V hodnocení brněnského železničního uzlu z pohledu památkové péče se profilují tři komplexy:

1. reprezentativní výpravní budova s ostrovními nástupišti, včetně IV. nástupiště ukončeného vodárnou a zaoblené nárožní objekty po stranách podjezdu mezi ulicemi Křenová a Nádražní
2. mostní objekty ulic Křenová (Nádražní), Úzká (Hybešova) a Opuštěná (Křídlovická) spolu s viaduktem přes řeku Svratku, dva oblouky vjezdu do uhelného dvora z ulice Uhelná a pozůstatky viaduktu ve směru na Českou Třebovou (ulice Vlhká)
3. soubor staveb nákladního a uhelného nádraží z režného cihelného zdiva se stavědlovými věžemi (skladiště zvané Malá Amerika, stavědla 4 a 5, kruhová remíza s vodárnou, tři náspy kusých kolejí s ukončovacími zdmi a dva objekty mostního obvodu)

**1 VÝPRAVNÍ BUDOVA**

Výpravní budova byla postavena v roce 1848 podle projektu architekta Antonína Jünglinga.

Dvě dvoupatrové stavby sloužící státní dráze a společnosti KFNB spojoval patrový střední objekt s hodinovou věží provedený v kombinaci neoklasicistních a neorenesančních prvků. V dalších letech následovaly etapy postupného rozšiřování přístavbami, jež byly završeny oboustranným prodloužením patrovými křídly a stavbou vysokého předsazeného vestibulu se dvěma hodinovými věžemi, který nahradil původní nižší střední část. Fasády byly sjednoceny bohatou štukovou výzdobou propojující pozdní historismy a secesi. Projekt architektů Franze Uhma a Johanna Oehma realizoval v letech 1893–1904 stavitel Josef Nebehosteny. Během náletu za druhé světové války byla pravá hodinová věž na uliční straně zničena, aniž by byla následně obnovena. V letech 1984–1989 byl objekt rekonstruován.



## 2 MOSTNÍ OBJEKTY

Specifikem brněnského železničního uzlu je soubor mostních staveb z jednotlivých etap rozšiřování kolejiště.



Viadukt postavený v roce 1838 dnes můžeme vidět jako jeden celek už jen na dobových vyobrazeních příjezdu prvního vlaku do Brna, fyzicky však stále existuje. Vedení trati do Brna přes údolí řeky Svatky po viaduktu bylo motivováno nejen obavami před možnými povodněmi, ale také snahou o zabránění menšího území než by vyžadovaly železniční násypy. Zděný cihelný most s kamennými kvádry o celkové délce 637 m sestával z pěti oblouků přes řeku Svatku, dále z vlastního viaduktu o 72 eliptických klenbách a dalších tři segmentových oblouků přes silnici a náhon. V roce 1869 byl viadukt rozšířen přístavbou kamenného mostu pro druhou kolej. Prostor potřebný k dalšímu rozšiřování nádraží vedl v devadesátých letech 19. století k zasypaní viaduktu. Viditelné zůstaly tři eliptické oblouky v ulicích Křídlovická a Opuštěná, pod kterými prochází silnice a kolej železniční vlečky, a pět segmentových oblouků přes řeku Svatku na kamenných pilířích na západní straně mostu. Z východní strany jsou další dvě koleje nad řekou vedeny po železném mostě. Přejed mezi oblouky viaduktu nad komunikací a náspeem tvoří železný čtyřkolejný most nesený dvěma řadami litinových sloupů, postavený spolu s uhelným nádražím. Další patnáct cihelných oblouků viaduktu je viditelných v zadní části suterénu skladiště VI a VII, zvané Malá Amerika.

Po krátkém kamenném viaduktu se šesti segmentovými oblouky byly v roce 1848 vedeny kusé koleje z osobního nádraží do výtopy státní dráhy a trať směřující obloukem k České Třebové. V roce 1869 byl viadukt rozšířen na straně ulice Nádražní rovnoběžným mostem s ocelovými nýtovanými nosníky nesenými litinovými sloupy. Státní dráha současně rozšířila výpravní budovu patrovou přístavbou restaurace se zaobleným nárožím suterénu. Na protilehlé straně podjezdu vyvážil celkovou kompozici výškově a členěním fasády identický objekt, ke kterému byl po celé délce mostu prodloužen přístřešek s prosklenou stěnou. Přístřešek je dnes snesen.

Východním směrem od ulice Vlhká je zachováno dvacet segmentových oblouků dvoukolejného cihelného viaduktu s kamenným lícem klenby trati Brno – Česká Třebová. Viadukt dlouhý 354 m se čtyřiceti oblouky je částečně skryt v náspu, některé viditelné oblouky jsou otevřené, část zazděna nebo využívána jako garáže.

Z roku 1895 pochází železniční ocelový most tvořený řadou nýtovaných příhradových nosníků nad ulicí Úzká v sousedství skladiště Malá Amerika. Po samostatném ocelovém mostu je souběžně vedena podél západní

podélné strany skladiště (po střeše jeho předsazeného suterénu) cesta k prostorům jeho prvního nadzemního podlaží.

Pro příjezd do uhelného dvora z ulice Uhelná sloužily dva mostní oblouky postavené v roce 1889 jako první železniční most z prostého betonu podle návrhu stavebního ředitele KFNB Wilhelma Asta a vrchního inženýra Králíka.

## 3 SOUBOR STAVEB Z REŽNÉHO CIHELNÉHO ZDIVA

Nákladové nádraží bylo po zasypaní viaduktu a rozšíření kolejiště umístěno ve vyvýšené poloze,



která umožnila originální řešení provozu i budov. Vlaky přijížděly k rampám, ale příjezdové cesty povozů byly umístěny v úrovni okolního terénu, dole. Tato organizace provozu dala v roce 1897 vzniknout v tehdejší době – z hlediska stavební technologie a dispozičního řešení – moderní a originální budově skladiště KFNB zvaného Malá Amerika. Podlouhlá třípodlažní stavba se jeví od dráhy jako patrová. K oběma podélným stranám v úrovni středního podlaží vedly koleje. Ze strany přednádraží je podlaží suterénu, ke kterému se vjíždí z úrovně ulice, předsazeno. Po jeho střeše probíhá příjezdová cesta přes spojovací most (kolej je snesena). Jednotlivé skladovací prostory byly propojeny výtahy a skluzy.

Ve stejné stavební etapě byly podle typizovaných projektů realizovány dvě stavědlové věže č. 4 a 5 s hrázděným patrem. Tyto stavby jsou unikátní nejen svým umístěním nad kamennou vyzdívkou náspu kolejiště ve vyvýšené poloze, ale jsou i jediným autentickým dokladem daných typů na celé trati KFNB.

Uhelné nádraží z devadesátých let 19. století sloužilo nejen samotné parostrojní železnici, ale také jako místo skladování a prodeje uhlí. Kruhová výtopyna s točnicí a vodárnou, neotřele zasazené do vysokého náspu, byly pobočnou výtopynou KFNB. U remízy se větvily tři vysoké náspy, ve kterých byly po stranách zasazeny betonové stěny výsypek. Dva dvoukolejné a jeden tříkolejný násep ukončovaly kolmé zdi, prolomené segmentově ukončenými dveřmi, jejichž počet odpovídal počtu kolejí. Tzv. uhelný dvůr, do kterého se vjíždělo povozky dvěma oblouky z ulice Uhelné, byl pronajímán obchodníkům.



# HISTORIE VODNÍCH TOKŮ V ÚZEMÍ

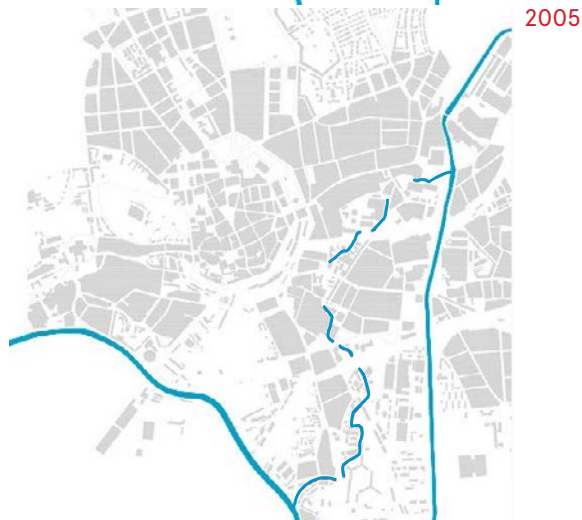
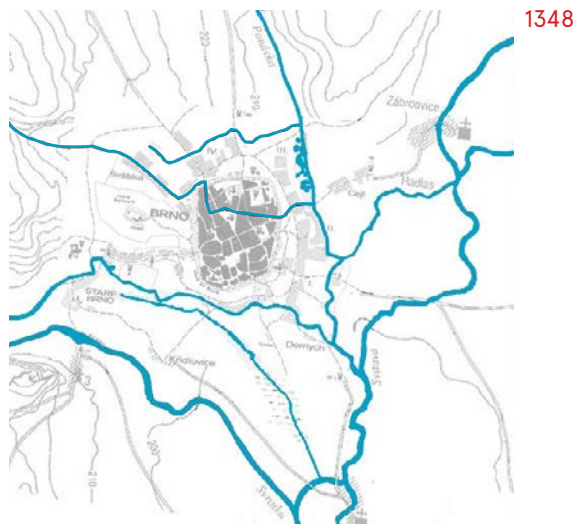
Soutok Svatky a Svitavy doprovázely v oblasti pod Petrovem rozsáhlé bažiny, které už od založení města Brna na vyvýšených místech při okrajích niv do jisté míry omezovaly nakládání s tímto územím, na druhou stranu ale poskytovaly vznikajícímu městu přirozenou protipovodňovou ochranu.

Ve 13. století, kdy voda již nestačila pokrýt potřeby města (obrana, požáry, mlýny, sladovny, lázně...), byly vybudovány říční náhony s využitím vyschlých ramen obou řek a koryta říčky Ponávky. Vznikl tak Svitavský a Svratecký náhon. Ten se od původního koryta řeky odkláněl u Kamenného Mlýna v Pisárkách, pokračoval přes Staré Brno podél jižních hradeb směrem k východním předměstím. Dnes jeho tok můžeme vysledovat snad jen díky výmluvným názvům ulic jako je Rybářská, Jircháře nebo Vodní. Například právě ve zmiňované Vodní ulici ležely od pradávna lázně, kterými bylo město Brno známé, a také odtud vedl historický vodovod, který přes Petrov rozváděl vodu dále do kašen na Zelném trhu a Dominikánském náměstí. Lázně si v této oblasti své místo uhájily dodnes, historický vodovod už nikoli.

V druhé polovině 19. století se bažinaté plochy začaly postupně rozsáhle meliorovat, v důsledku čehož došlo i ke stavebnímu rozmachu a okolí soutoku Ponávky, Svrateckého a Svitavského kanálu již bylo de facto zcela zastavěno. Kanály mezi zástavbou kolem Dornychu a Křenové vytvářely romantická zákoutí, kterým se zde říkalo „Malé Benátky“. I po těch dnes už ale zůstaly jen názvy ulic jako například Mlýnská.

Během 19. a 20. století voda postupně z města mizí. Svatka a Svitava jsou nepochybně i v důsledku přivedení železnice a industrializace přilehlých částí regulovány, jejich toky napřímovány. Vzdalují se centru, jejich soutok je odsunut za město. Svratecký náhon je zasypan a z Ponávky se stává podzemní stoka.

Důležitost řeky pro Brno tak dnes můžeme číst již jen z oněch zmiňovaných místních názvů, Svatka ani Svitava nemají přístupná nábřeží, která by je propojila s okolním městem, jsou spíše bariérami. V případě větších přívalů se voda v narovnaných zpevněných korytech toků nemá kam rozlévat, odtéká rychleji a s větší silou. A tak poslední a poněkud nešťastnou připomínkou jejich naturelu je až sledování jejich rozlivu při povodních.



# BRNĚNSKÉ BENÁTKY



okolí Křenové



zatrubňování na Cejlu



Vodní



Ponávka



# SOUTĚŽE A REGULAČNÍ PLÁNY

## PRVNÍ REGULAČNÍ PLÁNY MĚSTA BRNA

Počáteční pokusy o regulaci města Brna spadají do první čtvrtiny 19. století a souvisí s celoevropským trendem transformace městského opevnění. Již v roce 1810 byl vypracován návrh na úpravu procházek kolem města a návrh na využití původních fortifikačních ploch. První plány k rozšíření vnitřního města předložil v roce 1845 zemský stavební ředitel Josef Esch. Důležitým mezníkem v urbanistickém vývoji Brna se stalo jeho administrativní rozšíření. Z rozhodnutí císaře Františka Josefa I. bylo v roce 1850 k městu připojeno 27 předměstí brněnského policejního obvodu. Poté, co císař schválil, že Brno nebude nadále uzavřeným vojenským městem a že pevnosti zůstane pouze hrad Špilberk, byla sestavena regulační komise (1853).

V šedesátých letech 19. století se začala formovat urbanistická podoba města, kde převládalo německé a německo-židovské obyvatelstvo a které se stalo významným průmyslovým centrem Rakouska-Uherska. Třebaže v dané době již existovalo několik regulačních plánů, byla v roce 1861 vypsána soutěž na projekt rozšíření města, která zadávala zejména zachování veřejné promenády na křižovatce, zajištění ploch pro vojenské účely a určení míst pro stavby divadla, univerzity a knihovny. První cenu byla udělena autorské dvojici z Brna, Moritzi Kellnerovi von Brunnheim a Franzi Neubauerovi, druhou cenu obdržel Josef Arnold. Autoři oceněných návrhů byli následně pověřeni zpracováním tzv. kombinovaného plánu, který však veřejnost z důvodu výrazné redukce zeleně ostře odmítla. Vytvoření definitivního plánu bylo svěřeno Franzi Neubauerovi, který



Eugen Fassbender, *Urbs Bruna*, Vídeň 1901. První cena v mezinárodní soutěži na projekt regulačního plánu zemského hlavního města Brna

jej předložil v roce 1863. Po vzoru Vídně tak byla zahájena výstavba brněnské okružní třídy.

V roce 1901 byla městskou radou vypsána mezinárodní soutěž na regulační plán Brna. Oceněné návrhy odpovídají soudobým evropským urbanistickým teoriím. První cena byla v lednu 1902 udělena projektu *Urbs Bruna* Eugena Fassbendera, který město rozdělil do čtvrtí se samostatnými lokálními centry, druhé místo obsadil návrh *Entwicklung* Karla Mayredera, jenž se soustředil na řešení obvodových komunikací a zdůrazňoval radiální osnovu města. Třetí cenu získal projekt *Bunte Vögel* předložený žákem Camila Sitteho Josefem Stübbenem, se zajímavým řešením decentralizace města soustředěným na vytváření náměstních prostorů.

## DISKUSE O POLOZE BRNĚNSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

Poloha nádraží při městských hradbách na dnešní Nádražní ulici byla schválena zastupitelstvem města v roce 1837. Uvažováno bylo rovněž umístění nádraží na břehu řeky Svratky v místech dnešní ulice Křídlovická nebo na území zahrady textilního podnikatele Karla rytíře von Offermann v ulici Trnitá. Silnými argumenty pro volbu současné polohy se stala výstavba nádraží v nezáplavové oblasti (což nespĺňovalo ani jedno z obou dalších proponovaných území), jednak posílení komerčních aktivit ve frekventované části města.

Historie brněnského železničního uzlu zahrnuje období téměř dvou století. První železniční trať s parním provozem v kontinentální Evropě, která spojovala Brno s Vídní, byla vybudována společností Severní dráha císaře Ferdinanda v roce 1839. Brněnské nádraží bylo v pořadí třetím největším v Habsburské monarchii. Za deset let byla společností Severní státní dráha do Brna přivedena také trať vedoucí přes Českou Třebovou do Prahy, která byla do města zaústěna jižněji než dráha konkurenční společnosti. Tehdy bylo původní nádraží přebudováno na neoklasicistní dvojnádraží, které tvořily dvě výpravní budovy se společným ústředním vestibulem, který byl v letech 1903–1904 přestavěn na velkou střední halu s hodinovými věžemi po stranách.

Téma přeložení hlavního osobního nádraží začalo být poprvé diskutováno již v padesátých letech 19. století, kdy se objevily výhrady, že železniční komplex zabraňuje rozvoji města v jižním směru a že exhalace z parních lokomotiv způsobují znečištění středu města.

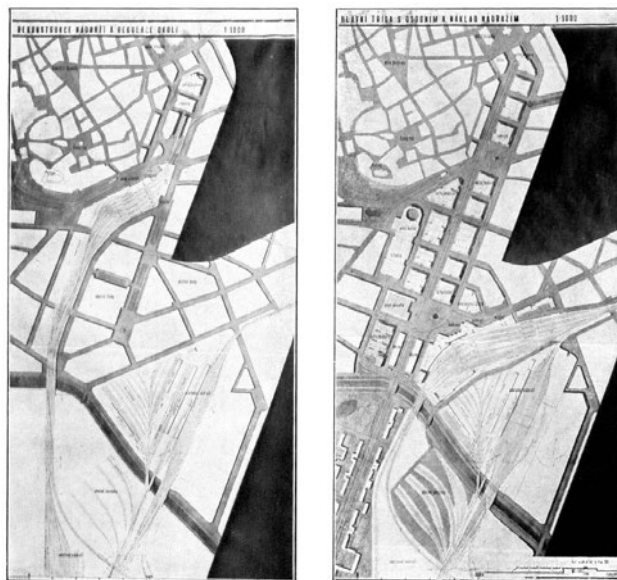
## DVACÁTÁ A TŘICÁTÁ LÉTA: PŘELOŽENÁ POLOHA POPRVÉ

Brno se po roce 1918 v rámci nově ustaveného Československa stalo hlavním městem země Moravskoslezské. Ve vývoji meziválečného československého urbanismu sehrál významnou roli zdejší městský stavební úřad, v němž byla

zaměstnána řada vynikajících osobností. Prvním architektem města Brna byl jmenován Jindřich Kumpošt (1920–1925), jehož pro následující čtyřleté období vystřídal jeho dlouholetý blízký spolupracovník Bohuslav Fuchs. Příslušníci brněnské urbanistické školy vycházeli z předpokladu, že město nelze úspěšně a vyváženě projektovat bez širších sídelních, dopravních, sociálních, hospodářských a přírodních souvislostí.

V důsledku poněkud přetokného rozvoje stavební činnosti ve dvacátých letech nastala potřeba její koordinace. Poradní regulační sbor pro Velké Brno (jež vzniklo v roce 1919 připojením přilehlých měst, Králova Pole a Husovic, a 21 předměstských obcí) proto v roce 1924 vypsal ideovou soutěž na regulaci vnitřního města, která měla řešit především komunikační otázky. Celkem bylo přihlášeno osm projektů, přičemž byly uděleny pouze dvě třetí ceny (projekty s heslem *Střed republiky* Maxe Urbana a Aloise Kubíčka a *Oja Vinzenze Baiera*) a tři návrhy byly zakoupeny městem (heslo *Komunikační prstenec, Kolovrat, City I.*). Soutěž nepřinesla očekávané výsledky především proto, že účastníci neměli dost odvahy řešit železniční otázku – všechny projekty se držely schématu úpravy nádraží vypracovaného železniční správou, které bylo součástí soutěžních podmínek. Tato soutěž, která se měla stát „průpravou k vypsání soutěže na celkový regulační plán města“, však přesto znamenala jistý zlom: projekt s heslem *Střed republiky* totiž poprvé posunul hlavní osobní nádraží na jih, aby tak vznikl „veliký kruh“ pro rozšíření vnitřního města. Současně se začalo důsledněji operovat s myšlenkou uvedenou v jeho technické zprávě, a sice že „*generální zastavovací plán celého území Brna nutno nezbytně řešiti současně s otázkou brněnského nádraží a rekonstrukcí železniční sítě v širším okolí*“, která v soutěžích na řešení brněnského osobního nádraží rezonuje dodnes.

Následovala detailně připravená soutěž na získání generálního zastavovacího plánu celého města s okolím z let 1926–1927, která se primárně soustředila na řešení železniční dopravy v obvodu Velkého Brna i v přilehlých obcích, věnovala se městské hromadné dopravě a dálkové komunikační síti a definovala prostory pro novou obytnou i veřejnou zástavbu. V rámci soutěže bylo předloženo celkem čtrnáct návrhů a ani tentokrát nebyla udělena první cena. Porota sestávající ze tří sekcí (železniční, komunikační a zastavovací) určila pořadí projektů takto: druhou cenu získal projekt s heslem *Tangenta* (Bohuslav Fuchs, Josef Peňáz, František Sklenář), třetí cenu obdržel projekt s heslem *11.55* (Miroslav Kopřiva, Bartoloměj Mráz) a dvě čtvrté ceny byly uděleny projektům s heslem *Rozvoj* (Jindřich Kumpošt) a *Pax* (Adolf Liebscher, Arnošt Mazáč). Projekt *Tangenta* na základě srovnání ekonomických dopadů rekonstrukce osobního nádraží ve stávající poloze s polohou odsunutou dokazoval nutnost jeho přeložení asi



Bohuslav Fuchs, Josef Peňáz, František Sklenář, *Tangenta*, Brno, 1926–1927. A) Regulace při rekonstrukci osobního nádraží ve stávající poloze; B) Regulace při přeložení osobního nádraží. Druhá cena ve veřejné soutěži na regulační plán města Brna

600 m jižním směrem v předpolí dolního (tzv. rosického) nádraží. Podél nové nádražní třídy, která tvořila tangentu jednak novému nádraží, jednak starému městu, které zůstalo takřka beze změny, byla na pravidelném čtvercovém rastru navržena nová čtvrť. Řešení bylo založeno na předpokladu, že rostoucí Brno potřebuje rozšířené centrum pro sídla veřejných a kulturních institucí, obchodů a průmyslových podniků. Díky své komplexní koncepci opírající se o odborná a vědecká kritéria je návrh významný zejména z hlediska metodologie a teorie urbanismu. Podobně jako projekt *Tagenta* počítaly i další oceněné a městem zakoupené návrhy s přesunem hlavního osobního nádraží.

V roce 1929 představilo ministerstvo železnic zástupcům města směrnice pro řešení železničního projektu, které vycházely z výsledků soutěže z roku 1927. Přislíbilo při tom, že projekt bude dopředu dohodnut s městem, aby naplňoval jeho regulační i komunikační nároky. Město se v letech 1931 a 1932 snažilo v této věci uzavřít dohodu, avšak bezvýsledně. Ředitelství státních drah v mezitím vypracovalo vlastní návrh tzv. úředního železničního schématu, podle něhož bylo nové osobní nádraží situováno severozápadně od nádraží rosického. Hlavní nákladové nádraží bylo umístěno mezi novým a rosickým nádražím na obou březích řeky Svratky. Pořádací nádraží bylo navrženo podél trati Brno – Břeclav mezi stanicemi Horní Heršpice a Modřice. Regulační poradní sbor se ke schématu



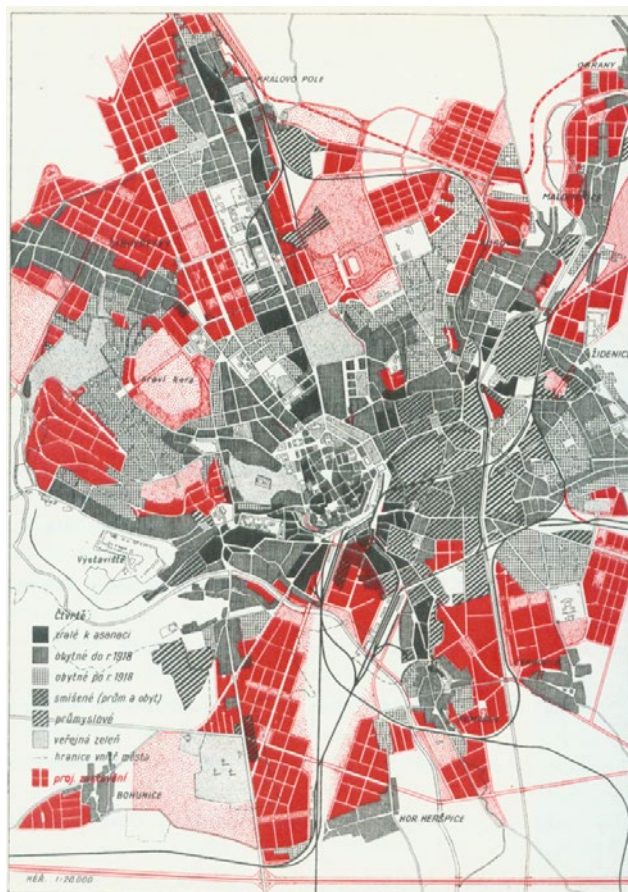
vyjádřil nesouhlasně, neboť město již mezitím začalo do celkového regulačního plánu zapracovávat poznatky ze soutěže z roku 1927. Fakticky tedy došlo k tomu, že město a ministerstvo rozpracovávaly dva rozdílné návrhy, což mimo jiné vedlo k vyhlášení nové soutěže v roce 1933.

Jako podklad pro řešení železniční otázky této soutěže na dopravně-komunikační plán, jakož i na získání námětů pro sestavení hospodářského plánu města Brna posloužily projekty *Tangent* a 11.55 ze soutěže předchozí, z nichž bylo převzato situování jednotlivých nádraží a vedení hlavních tratí a podle jejichž principů bylo zpracováno i nové železniční schéma ministerstva železnic a náčrt zastavovacího komunikačního plánu města. Vedle samotného návrhu měli soutěžící předložit i etapizaci včetně předpokládaného rozpočtu na realizaci jednotlivých fází, tedy investiční program.

Stejně jako v předchozích dvou soutěžích nebyla ani v tomto případě udělena první cena. Druhou cenu získal návrh Bohuslava Fuchse, Jindřicha Kumpošta a Františka Sklenáře. Autoři opustili řešení zakotvené v úředním železničním schématu (pro které nicméně zpracovali regulační plán a označili jej jako variantu A) a vlastní návrh rozpracovali ve třech dalších alternativách: B) ponechání nádraží přibližně ve stávající poloze s rozšířením o nová nástupiště, C) umístění nádraží v prostoru dolního (tzv. rosického) nádraží, D) lokalizace nádraží na částečně zastavěných plochách asi 150 m jihovýchodně od trati Brno – Horní Heršpice; tuto variantu předložili jako konečné a nejvhodnější řešení. Dvě třetiny ceny byly uděleny projektům, které se v podstatě držely úředního železničního schématu (Jiří Kroha a Arnošt Mazáč; Miroslav Kopřiva a Bartoloměj Mráz).

Čtvrtou cenu obdržel jediný návrh operující s nádražím v přímknuté poloze vypracovaný týmem ve složení Vilém a Alois Kubovi, Emanuel Hruška, Stanislav Brousil a J. Klega. Autoři vycházeli ze střízlivého odhadu růstu města a nadrželi se proto „programu daného úředním železničním projektem, jsouce přesvědčení, že problém železniční nespočívá ani v přeložení osobního nádraží, ani v rekonstrukci nynější sítě, nýbrž v radikální reorganizaci a motorisaci provozu, čímž se [...] umožní vykonávat účelný a vyhovující provoz i na zmenšených železničních zařízeních.“ Přestože porota posoudila uvedené předpoklady jako nedostatečné, rozhodla se návrh ocenit za zjednodušený provoz na tehdejších Wilsonově náměstí v předpolí osobního nádraží svedením nákladní dopravy za toto nádraží, dále „za dobré náměty pro nejbližší dobu“ a za „moderní myšlení využívající nových možností.“ Tato minimalizace programu odpovídá době vzniku projektu a současně vystihuje rozdílnost výsledků soutěží probíhajících ve dvacátých a třicátých letech. První desetiletí ve svobodné republice se odvíjelo ve znamení entuziasmu z nové demokracie a bylo tedy charakterizováno vznikem velkorysých funkcionalistických vizí, zatímco třicátá léta s nastupující hospodářskou krizí přinesla spíše realističtější uvažování. Výsledkem soutěže z roku 1933 bylo opět rozhodnutí o přesunu, které však bylo kritizováno částí brněnské odborné veřejnosti snažící se obhájit myšlenku rozvoje města při zachování stávající polohy nádraží.

Rozpracování nejvýše oceněného návrhu v soutěži z roku 1933 bylo na základě výzvy ředitelství státních drah



Zastavovací a regulační plán města Brna, 1938

a ministerstva železnic zadáno městem Brnem železničnímu specialistovi Františku Sklenářovi. Projekt měl dále posloužit jako podklad pro jednání o dohodě na způsobu řešení brněnského železničního uzlu mezi ministerstvem a městem a měl být zapracován do regulačního plánu. Přestože město detailně připravený návrh v roce 1935 na ministerstvo předložilo, k jeho projednání nikdy nedošlo. Příčinou mohla být změna politické a hospodářské situace před válkou, ale i animozity způsobené tím, že město odmítlo ministerstvem zpracované úřední železniční schéma a v roce 1933 se uchýlilo k vypsání nové soutěže na dopravně-komunikační plán.

V období první republiky tak byla fakticky realizována pouze tzv. komárovská spojka mezi vlárskou tratí a hlavním nádražím, která byla uvedena do provozu v roce 1927 a která funguje dosud. V následujícím roce začalo být budováno seřaďovací nákladové nádraží v Maloměřicích, jehož realizace byla ukončena v padesátých letech. Posledním počinem bylo zahájení výstavby nové tišnovské trati v roce 1939, která byla zprovozněna v roce 1953.

## BRNĚNSKÝ ŽELEZNIČNÍ UZEL ZA DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY A PO ROCE 1945

Téma nedokončenosti a nahodilosti brněnského železničního uzlu bylo řešeno i během druhé světové války. Zastavovací a regulační plán z roku 1938 počítal s hlavním osobním nádražím ve stávající poloze, stejně jako projekt městského regulačního oddělení na návrh rekonstrukce osobního nádraží z roku 1942, založený na výstavbě dvou

vypravných budov propojených tunelem pod kolejištěm. Uvolnění prostoru v předpolí nádraží bylo řešeno prostřednictvím dvouúrovňových komunikací a zavedením lokální dopravy k jižní části kolejové trasy. Ta měla napojovat nádraží i na jižní sektor města, kam bylo umístěno autobusové nádraží tvořící severní frontu náměstí na vnějším komunikačním okruhu. V následujícím roce vypracovalo městské regulační oddělení další návrh, v němž bylo osobní nádraží situováno těsně za nádraží nynější. Projekt navazoval na alternativu B) zpracovanou v rámci soutěže na dopravně-komunikační plán z roku 1933 týmem Bohuslava Fuchse, Jindřicha Kumpošta a Františka Sklenáře a rovněž na Sklenářův projekt z roku 1935. Jeho výhodnost spočívala především v možnosti realizovat asanaci jižních částí města během provozu nádraží, ale i v jeho dosažitelnosti z historického centra. Zmíněný projekt vznikl v reakci na nové schéma řešení železničního uzlu vytvořené ředitelstvím státních drah v roce 1942, které operovalo s uzavřenou cirkulací osobních vlaků, přičemž hlavní osobní nádraží lokalizovalo do blízkosti ulice Křídlovická. Nákladové nádraží bylo situováno za řekou Svatkou. Město však s tímto schématem vyjádřilo nesouhlas. Vzhledem k zákazu výstavby, který platil od roku 1942 v Protektorátu Čechy a Morava, zůstaly uvedené projekty bez dalšího reálného uplatnění.

V roce 1945 byl díky Bohuslavu Fuchsovi a Jindřichu Kumpoštovi transformací Národohospodářského ústavu (existujícího od roku 1938) založen Zemský studijní a plánovací ústav Moravskoslezský, jehož posláním bylo vytvářet nové metody územního a regionálního plánování. Mezi první studie zpracované ústavem patřil Plán regionální obnovy zemského hlavního města Brna (1947), který se soustředil zejména na řešení následujících tří okruhů: doprava, rozšíření zastavěných, především průmyslových ploch a zeleň (rekreační plochy). Rozvoj města byl navržen v severojižním směru s tím, že průmysl měl být přesunut z historické části města poškozené válkou. Souvislé průmyslové plochy tak byly situovány východně od vídeňské železnice po obou březích řek Svatky a Svitavy. Nádraží bylo umístěno podél dnešní ulice Opuštěná z jižní strany, souběžně s nynější ulicí Nádražní. Shodná poloha nádraží byla navržena rovněž ve Studii k územnímu plánu brněnské oblasti, kterou ústav publikoval v roce 1949.

Bezprostředně po skončení druhé světové války ustavily Československé dráhy projekční kancelář, která měla s definitivní platností rozhodnout o poloze nádraží. Ředitelství státních drah ve spolupráci s Národním výborem zemského hlavního města Brna uspořádalo na jaře roku 1946 výstavu Brno a železnice, k níž byla pod editorským vedením Jaroslava Raaba vydána obsáhlá publikace shrnující dosavadní poznatky týkající se brněnské železničního problému. V únoru 1947 se Ústřední národní výbor obrátil na přední osobnosti československého urbanismu z Vysoké školy architektury a pozemního stavitelství ČVUT v Praze Aloise Mikuškovice, Emanuela Hrušku a Jaroslava Vaněčka ve věci zpracování expertního posudku srovnávajícího dvě možné varianty umístění brněnské nádraží: jednak v odsunutě poloze počítající s lokalizací nového nádraží souběžně s ulicí Opuštěnou (jednalo se o řešení založené na prvním návrhu odsunuté polohy ze soutěže v roce 1924), jednak v poloze tangenciální uvažující umístění nového nádraží šikmo za ulicí Uhelnou (jednalo se o řešení vycházející ze soutěže v roce 1933

a z plánů městského regulačního oddělení vypracovaných za protektorátu). Odborníci se jednoznačně vyslovili ve prospěch odsunuté polohy. V dubnu téhož roku bylo Ústředním národním výborem vydáno usnesení, podle něhož mělo být hlavní osobní nádraží umístěno paralelně s ulicí Opuštěnou a nákladové nádraží na pravém břehu řeky Svatky.

Po komunistickém převratu v roce 1948 byl zrušen Zemský studijní a plánovací ústav Moravskoslezský i městské regulační oddělení stavebního úřadu, jehož někteří zaměstnanci přešli do nově zřízeného Krajského střediska územního plánování při Krajském národním výboru Brno. V roce 1952 zde byl pod vedením Bohumila Turečka, Viléma Zavřela a Maximiliana Chlada zpracován první poválečný směrný plán města Brna, který zohledňoval řešení urbanistických studií z let 1945–1949 a zahrnoval i polohu nádraží na jižní straně ulice Opuštěná, schválenou v roce 1947 již zmíněným usnesením Ústředního národního výboru.

Už čtyři roky po dokončení prvního poválečného směrného plánu vznikl ve Státním projektovém ústavu pro výstavbu měst a vesnic v Brně pod vedením Františka Kočího a Zdeňka Kubička další směrný plán, který byl dokončen roku 1956 a spolu s autorskými komentáři a dalšími odbornými statěmi byl v roce 1958 zveřejněn ve speciálním dvojčísle časopisu Architektura ČSR a následně též v samostatné publikaci editora Františka Kalivody Budujeme Brno, město mezinárodních veletrhů. Je s podivem, že existence směrného plánu z roku 1952 zde není zmíněna, přestože nádraží je i v tomto novém směrném plánu z roku 1956 situováno v téže poloze, tedy na jižní straně ulice Opuštěná; v krátkodobém výhledu je však ponecháno na stávajícím místě.

Souběžně s přípravou směrného plánu z roku 1956 probíhala v letech 1952–1955 tzv. železniční expertiza, která měla analyzovat veškerá dosud navržená řešení brněnské železničního problému a přinést alternativu, jež by se stala podkladem pro konečné rozhodnutí o umístění nádraží. Výsledkem expertizy bylo šest variant při situování nádraží ve třech různých polohách, z nichž „byly vybrány dvě reálné, a to přestavba nádraží na původním místě a jeho tak zvaná ‚odsunutá poloha‘ [...] S rekonstrukcí dnešního nádraží na starém místě bylo v plánu počítáno proto, že není naděje v blízké budoucnosti zahájit výstavbu nádraží v odsunuté poloze, a proto bude nutno provést na dnešním nádraží značnější investice; dnešní budovy a železniční zařízení nevyhovují již delší dobu,“ uvádí autor dopravního řešení Vladimír Veselý. Směrný plán z roku 1956 tedy zahrnuje jak umístění nádraží ve stávající poloze, tak v poloze odsunuté s tím, že řeší přilehlá území včetně uliční sítě tak, aby vyhovovala oběma alternativám.

V roce 1966 byla radou Městského národního výboru v Brně vypsána veřejná anonymní soutěž na ideové urbanistické řešení brněnské přednádražního prostoru, která měla současně vyřešit i prostor v základní trase Nových Sadů, Nádražní (tehdy Tatranské třídy a náměstí Čsl. armády) a ulic Rooswelta, Koliště, Křenová a Uhelná. Koordinací soutěže byl pověřen Útvar hlavního architekta města Brna založený v roce 1964. Státní ústav dopravního projektování schválil v roce 1966 umístění nádraží do prostoru dolního (rosického) nákladového

nádraží. V lednu 1967 však podal Jindřich Kumpošt mimo vypsanou soutěž zlepšovací návrh „k řešení železničního brněnského uzlu, včetně úspornějšího a efektivnějšího dvoukolejného nákladového průtahu a včetně ekonomičtějšího a výkonnějšího ústředního nákladového nádraží [situovaného na pravém břehu řeky Svatky]. Hlavně pak návrh nového osobního nádraží v tzv. přisunutě poloze realizované již v nejbližších etapách, tj. nejpozději v příští pětiletce, a to nezávisle na kterýchkoliv jiných drážních zařízeních.“ Součástí návrhu bylo i řešení autobusového nádraží v rámci zjednodušené koncepce všech ostatních drážních zařízení v Brně. Detailně propracovaný elaborát přinášející komplexní řešení brněnského železničního problému byl však po táhlém odvolacím řízení zamítnut a nadále se pracovalo s přeložením hlavního osobního nádraží na místo nádraží dolního (rosického).

Směrný územní plán z roku 1968 připravený Útvarem hlavního architekta města Brna pod vedením Zdeňka Chlupa, Jiřího Gregorčíka, Zdeňka Kubíčka a Josefa Škvařila tak v souladu se zmíněným rozhodnutím Státního ústavu dopravního projektování situoval nádraží do polohy dolního (rosického) nákladového nádraží. Toto řešení, odkazující k projektu Tangenta Bohuslava Fuchse, Josefa Peňáze a Františka Sklenáře oceněnému v soutěži z roku 1927, je uplatněno také ve směrném územním plánu zpracovaném v roce 1982 v Brnoprojektu pod vedením Miloslava Kramoliše.

Jakkoli směrné územní plány z let 1968, 1982 a následně i 1994 počítaly s nádražím v odsunuté poloze, z celkové koncepce byl realizován pouhý fragment: v letech 1977–1978 bylo vybudováno ústřední autobusové nádraží Zvoňka v odsunuté poloze při ulici Opuštěná, jehož výstavba měla předcházet přesunu nádraží vlakového. Expertiza státní komise pro vědeckotechnický a investiční rozvoj však v roce 1987 dospěla k závěru, že „technickoekonomická úroveň navrhovaného řešení s odsunutým nádražím není jednoznačně přesvědčivým způsobem vyjasněna a dokladována a není dosaženo příznivější než průměrné ekonomické efektivnosti“. Z železničních staveb byl počátkem sedmdesátých let realizován nákladový průtah přes město, v důsledku čehož byla zrušena spojovací trať mezi dolním a horním nádražím; silniční síť byla rozšířena o propojení ulic Zvoňka, Masná a Olomoucká. V roce 1985 byly po nucené normalizační přestávce znovuobnoveny přípravné projekční práce přestavby železničního uzlu s nádražím v odsunuté poloze, které byly zahájeny v roce 1967. Oproti projektu rekonstrukce hlavního osobního nádraží ve stávající poloze vypracovaného městským regulačním oddělením v roce 1942, v němž bylo navrženo zavedení dopravy pod zem a zachování náměstí pro pěší v předpolí nádraží, ponechalo nové řešení z osmdesátých let tramvaje na povrchu, zvýšilo počet nástupišť a vzájemně je propojilo podzemním podchodem, což vyústilo ve zrušení náměstí v přednádražním prostoru a v jeho transformaci v tramvajový terminál.

## OD ROKU 1989 DO SOUČASNOSTI

Vypracování prvního – a dosud jediného – porevolučního územního plánu města Brna, který byl schválen roku 1994, předcházela železniční expertiza Dopravního rozvojového střediska ČR, Praha, a SUDOP Brno z roku 1991, která analyzovala šestnáct variant umístění osobního nádraží,

z nichž byly pro závěrečné hodnocení dopracovány následující čtyři: A) odsunutá poloha jižně od ulice Opuštěná, B) umístění v prostoru ulice Nové Sady, C) odsunutá poloha jižně v prostoru dolního (rosického) nádraží a D) přestavba nádraží ve stávající poloze. Jako nejvýhodnější byla mezinárodní komisí odborníků vyhodnocena varianta C).

Na přelomu let 1992 a 1993 byla vyhlášena urbanistická soutěž se záměrem prokázat možnosti rozvoje urbanistické struktury centrální oblasti města ve vazbě na koncepci přestavby železničního uzlu Brno a zpřesnit zadání pro návrh připravovaného územního plánu. Soutěže se zúčastnilo 21 autorských týmů a podobně jako v předchozích případech nebyla ani tentokrát udělena první cena. Jednu ze dvou druhých cen získali architekti Aleš Burian, Gustav Křivinka, Tomáš Rusín, Jan Sapák, Zdeňka Vydrová a Ivan Wahla za návrh zástavby nového území pravidelnými bloky, další pak Jana a Petr Hurníkové s projektem koncipovaným jako reminiscence na půdorysné formy historického jádra města.

Ani změna společensko politické situace po pádu totalitního režimu v roce 1989 nepřinesla zásadní obrát v uvažování o řešení brněnského železničního uzlu. V diskusích uplynulých pětadvaceti let je rozvoj města podmíněn přeložením hlavního osobního nádraží do odsunuté polohy stále velmi silným argumentem. Třebaže zamítnutí tzv. přisunuté polohy bylo vášnivě diskutováno odbornou veřejností, do územního plánu pro období 1994–2010 vytvořeného pod vedením Antonína Hladíka a Miloše Kabely ze společnosti Urbanismus Architektura Design Studio byla včleněna varianta s umístěním nádraží paralelně s ulicí Opuštěná z jižní strany (jak bylo uvažováno už v plánech z roku 1924 a z let 1945–1957). Uvedené řešení, které sice umožnilo ponechat přerovskou a vláorskou trať v původní poloze a zapojit je do osobního nádraží z jižního směru, ale současně územně zafixovalo i nákladový průtah městem a veškeré s tím související bariéry zabírající rozvoji území jižně od nového nádraží, se tímto aktem stalo závazným. Správa železniční dopravní cesty jakožto investor proto ve spolupráci s městem Brnem vypracovala v letech 1994–2002 několik upřesňujících studií, jejichž cílem bylo prověřit jednak variantu A (odsunutá poloha jižně od ulice Opuštěná), jednak variantu D (přestavba nádraží ve stávající poloze). Výsledkem bylo řešení blízké variantě A vybrané v roce 1991 mezinárodní expertní komisí jako nejvhodnější s umístěním osobního nádraží v prostoru stávajícího dolního (rosického) nádraží, v jehož rámci měla být zrušena přerovská trať v oblasti Komárova a nově zapojena do severního zhlaví nového osobního nádraží. V územním plánu z roku 1994 jsou vedle přestavby železničního uzlu poprvé uvažovány trasy vysokorychlostních tratí vytyčením jejich koridorů na jižní hranici města. Navržené zrychlené trasy městské hromadné dopravy počítají s využitím tunelových úseků jednak pod Špilberkem pro spojení se Starým Brnem, jednak ze severu k nádraží v odsunuté poloze ve formě tzv. severojižního diametru – podzemní trasy nadstandardního dopravního prostředku městské hromadné dopravy.

V roce 1997 byla lokalizace nádraží v odsunuté poloze doporučena pracovní skupinou EURO CITIES – TGV, jejímž členem se město stalo v roce 1995, jako základ městského rozvoje a zkvalitnění napojení Brna na mezinárodní želez-



niční síť. Na naléhání odborné veřejnosti bylo následně přislíbeno provedení další porovnávací studie. Z tohoto důvodu byla v roce 1999 zřízena komise zajišťující koordinaci mezi Ministerstvem dopravy a spojů ČR, generálním ředitelstvím Českých drah a Magistrátem města Brna. Dvěma zahraničním firmám – Drees & Sommer a Aemilia Studio – bylo zadáno zpracování porovnávacích studií, které měly posloužit jako podklad pro definitivní rozhodnutí o poloze nádraží. Varianta s odsunutým nádražím byla vyhodnocena jako výhodnější, ovšem pod podmínkou, že bude uveden do provozu severojižní diametr. Nebyla však hlouběji analyzována a nestala se ani součástí řádného oponentního řízení.

Značně nepřehledný proces zadávání, zpracovávání a posuzování nejrůznějších prověřovacích studií mělo ukončit Usnesení č. 457 z 6. května 2002, jímž vláda České republiky souhlasila s přestavbou železničního uzlu Brno v souladu s územním plánem z roku 1994. Dne 4. července 2002 byla uzavřena Smlouva o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu uzlu, kterou podepsali ministr dopravy a spojů, hejtman Jihomoravského kraje, primátor města Brna a ředitel Českých drah a která je závazná i pro nástupce ČD, s. o., stanovené zákonem č. 77/2002, tj. pro České dráhy, a. s. a pro Správu železniční dopravní cesty, s. o.

V roce 2002 byla městem vyhlášena vyzvaná soutěž Urbanistické řešení projektu přestavby ŽUB, jejímž cílem bylo získání podkladů a projektanta zpracování změn územního plánu města Brna pro nové osobní nádraží při ulici Opuštěná. V prosinci téhož roku předložilo své návrhy všech pět vyzvaných ateliérů: Aemilia Studio (Antonella Sartori, Fulvio Scapellati, Marta Giulia Scapellati), Burian – Křivinka (Aleš Burian, Gustav Křivinka, Jan Sapák), Arch. Design – DoS (Jaroslav Dokoupil, Anna Kolegarová, Radoslav Novotný), ERA – sdružení architektů (Jiří Fixel, Zbyněk Pech, Ludvík Grym, Jindřich Škrabal) a RAW (Tomáš Rusín, Ivan Wahla, Petr Mutina, Jan Tesárek, Václav Čihák). První místo obsadil ateliér Arch.Design – DoS, který následně zpracovával pro město změnu územního plánu.

V roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie, proběhla veřejná anonymní ideová urbanisticko-architektonická soutěž na řešení nového osobního nádraží v Brně. Závazně bylo zadáno umístění nádraží v odsunutě poloze. Soutěže se zúčastnilo šestnáct autorských týmů, mezi nimiž byl také ateliér Ericka van Egeraata, jehož návrh byl vyřazen z hodnocení pro porušení soutěžních podmínek, neboť deklarativně řešil nádraží ve stávající poloze. První cenu získalo vídeňské studio Fellerer-Vendl Architekten, druhou liberecký ateliér SIAL architekti a inženýři. Třetí místo obsadila kancelář SIA ARCHITECTS rovněž z Liberce. V témže roce byla vypracována studie vlivu stavby na životní prostředí EIA potřebná pro schválení dotace na realizaci modernizace průjezdu železničním uzlem Brno v návaznosti na modernizaci 1. železničního koridoru z kohezních evropských fondů. a byla schválena změna územního plánu zpracovaná společností Arch.Design. Dva roky nato vydal Stavební úřad Brno střed územní rozhodnutí týkající se pěti drážních staveb a jedné stavby městské infrastruktury.

Po netransparentním vydání územního rozhodnutí ještě zesílily pochyby a nejasnosti ve věci výhodnosti odsunutého nádraží, které na přelomu let 2003–2004 vyústily

ve zformování občanské koalice sdružení politických, ekologických a lidsko-právních subjektů s názvem Nádraží v centru podporované řadou předních odborníků. Na základě jejího podnětu se 9. října 2004 uskutečnilo referendum. Při účasti 24,9 % oprávněných voličů se 86 % z nich vyslovilo pro modernizaci a zachování nádraží v centru. Protože zákon o obecním referendu v té době požadoval pro platnost referenda účast 50 % voličů (dnes 35 %), nebyly jeho výsledky právně platné. V říjnu roku 2014 mělo proběhnout druhé referendum, k čemuž ovšem nedošlo. Další referendum je plánováno na rok 2016.

Následně docházelo k opakovaným odvoláním, rušením a novému vydání územního rozhodnutí. Již třetí územní rozhodnutí vydané v roce 2013 je stále nepravomocné, protože se k němu odvolali občanská sdružení i někteří další účastníci řízení. Hlavními důvody pro odvolání byly chybějící Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, chybějící závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu a kvalitnější hluková studie.



Arch.Design (Jaroslav Dokoupil, Radoslav Novotný, Pavel Šemora), Europoint – železniční uzel Brno, Brno 2011



Architektonický ateliér Alej (Ivan Lejčar, Petr Lédl), Přestavba železničního uzlu Brno a rozvoj městské infrastruktury jižního segmentu vnitřního města s modernizací hlavního nádraží v uživatelsky optimální poloze, Brno 2007

Souběžně s rozporováním územního rozhodnutí pokračovala občanská koalice Nádraží v centru v práci na vlastní variantě přestavby železničního uzlu Brno, řešící modernizaci hlavního nádraží s využitím kolejí stávajícího a s výstavbou nové podzemní skupiny kolejí s nástupištěm v poloze pod Petrovem asi 300 m západně od stávajícího umístění. Projekt vypracovaný v roce 2006 Ivanem Lejčarem a Petrem Lédlem byl následně z iniciativy města porovnán s projektem Europoint Brno, jehož součástí byla i přestavba železničního uzlu ve variantě odsunutého nádraží zpracovaná společnostmi SUDOP a Arch.Design. Analýzu provedla společnost Cityplan v roce 2007 a zohlednila v ní kritéria dopravně-technická, stavebně-technická, urbanistická i ekonomická. Studie prokázala, že nádraží v centru může vedle svých technických a dopravních kvalit dostát i všem architektonickým a urbanistickým nárokům.

Europoint Brno zahrnuje vedle přestavby železničního uzlu i výstavbu nové čtvrti nazývané Jižní centrum, v níž se nové nádraží oproti stávajícímu posouvá o přibližně jeden kilometr směrem na jih před městskou část Komárov do oblasti dnešního dolního nádraží. Prostory stávajícího nádraží jsou uvolněny pro komerční nebo jiné účely. Pod názvem Jižní centrum Brno zároveň figurovala od roku 1994 akciová společnost zřízená městem. Měla zajistit výstavbu nové brněnské čtvrti, takzvaného Jižního centra, zejména vypořádáním majetkových vztahů v území. Po směně většiny pozemků se soukromými subjekty rozhodlo město na konci roku 2013 o její fúzi s Brněnskými komunikacemi, další městem vlastněnou akciovou společností. V roce 2008 bylo brněnské hlavní nádraží za nevyjasněných okolností pronajato společnosti Brno New Station Development na čtyřicet let.

Občanská koalice Nádraží v centru dlouhodobě monitorovala aktivity společnosti Jižní centrum Brno a odsunuté nádraží vyhodnocovala jako účelové rozhodnutí. V roce 2011 v návaznosti na studii architektů Lejčara a Lédlá zadala čerstvým absolventům Fakulty architektury VUT v Brně Ondřeji Chybíkovi a Michalu Křištofovi zpracování studie nádražního terminálu ve stávající poloze.

Aktuálně jsou diskutovány dvě varianty přestavby: přestavba s nádražím v odsunuté poloze zakotvená v územním plánu a zastřešená projektem Europoint Brno a přestavba s nádražím v poloze tzv. v centru podle studie architekta Lejčara. Tyto varianty jsou na objednávku Správy železniční a dopravní cesty technicky dopracovány a porovnány ve studii z roku 2014 zpracované společností IKP Consulting Engineers. V současnosti jsou označovány jako varianta Řeka a varianta Petrov. Rozdíly mezi nimi jsou zásadní jak z hlediska technického, tak z pohledu cestujících. Každá z variant znamená především různou dostupnost hlavního nádraží. Rozdílné je řešení rovněž průjezd nákladních vlaků. Varianta Řeka soustředí severojižní nákladní průtah městem do jednoho koridoru spolu s osobní dopravou, což není z hlediska železniční dopravy optimální. Varianta Petrov zachovává vedení nákladního průtahu nadále přes dolní (rosické) nádraží a osobní doprava zůstává v trase přes současné hlavní nádraží. IKP Consulting Engineers obě studie dopracovává do shodné a porovnatelné úrovně zejména z hlediska dopravně technického. Ve srovnání se zaměřuje především na úroveň kvality provozu, v kteréžto kategorii je

výrazně lépe hodnocena varianta Petrov, dále na časový horizont výstavby, jenž vzhledem k dlouhodobé přípravě projektu favorizuje variantu Řeka a na náklady. Ty jsou však diametrálně odlišné, neboť na variantu Řeka budou navázány zatím nevyčíslené investice do městské hromadné dopravy, která by zajistila komfortní napojení nádraží na město.

Dlouhodobě propagovaný názor, podle něhož nádraží ve stávající poloze zabraňuje rozvoji jihovýchodní části města, lze v současnosti považovat za překonaný. Tuto bariéru totiž netvoří pouze komplex hlavního osobního nádraží, ale i mosty, chráněné budovy a další objekty příslušející k železničnímu uzlu, které je třeba adekvátně zapracovat do nového řešení, které přinese přítomná soutěž.

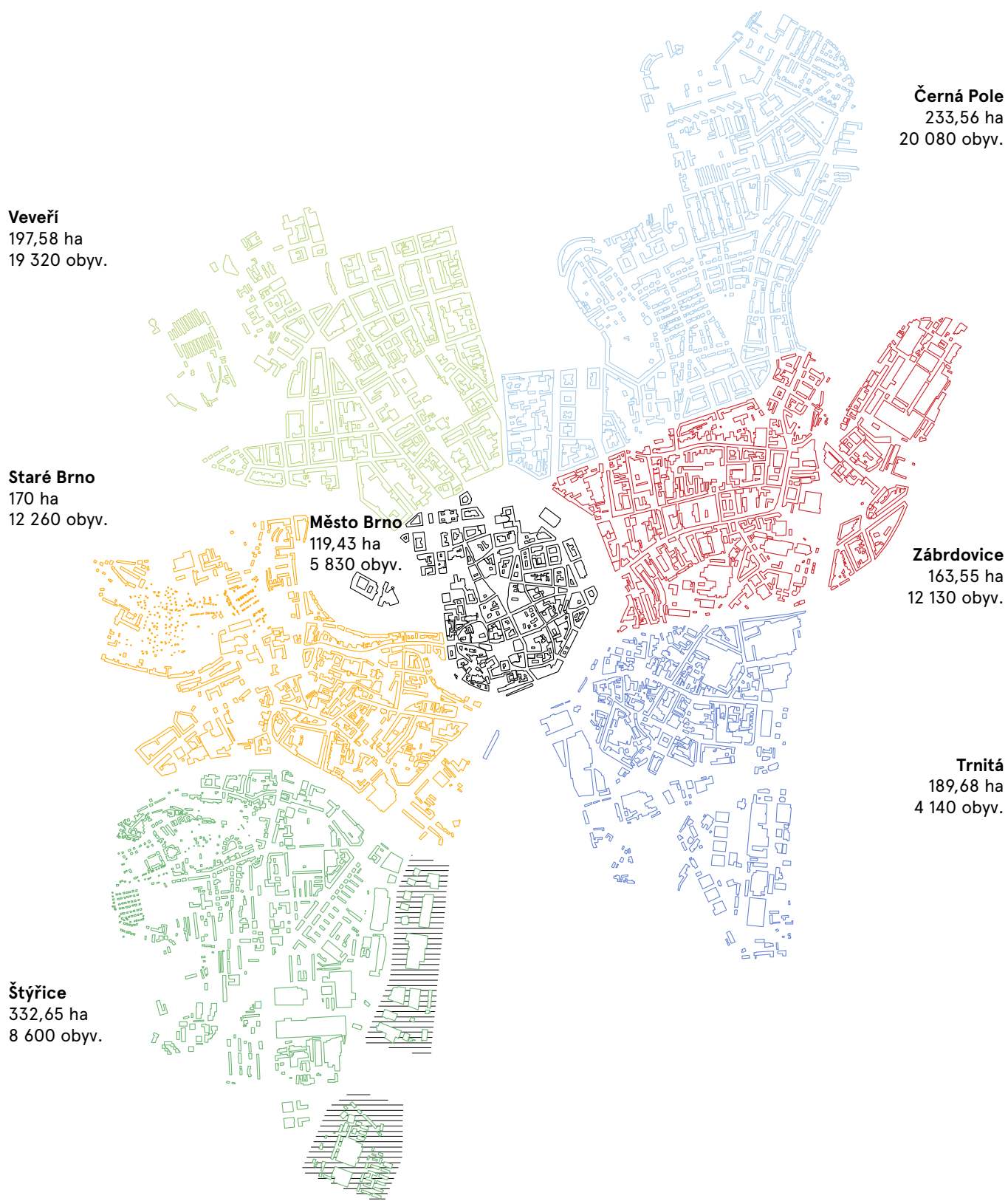




# CHARAKTER ÚZEMÍ

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**

# CHARAKTER CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA



## MĚSTO BRNO

119,43 ha - 5 280 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 56,09 ha

Celá čtvrť náleží k brněnské městské památkové rezervaci, neboť se zde nachází většina hlavních brněnských památek. K hlavním dominantám patří katedrála sv. Petra a Pavla na Petrově a hrad Špilberk. Historický střed má oproti jiným částem města specifický a neopakovatelný charakter. Jsou zde soustředěny funkce veřejné správy, kultury, hospodářství, dopravy, výuky, vědy a výzkumu a funkce sakrální. V historickém jádru města, které je totožné s územím uvnitř někdejších hradeb, sídlí nejvyšší justiční orgány státu, četné kostely, kláštery, muzea a galerie a redakce veřejnoprávního rozhlasu a televize. Statisticky má střed města vysokou hustotu rezidentů, faktem však zůstává, že v absolutních číslech jich v posledních desetiletích ubývá.

## STARÉ BRNO

170,35 ha - 12 260 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 99,99 ha

Centrem Starého Brna, místa původního městského osídlení, je Mendlovo náměstí, nynější významný dopravní uzel. Vedle kompaktní zástavby tvořené převážně tří až šestipatrovými domy, je zde Masarykův onkologický ústav či pivovar Starobno a množství převážně církevních památek. Z východní strany je čtvrť ohraničena hlavním nádražím, severní hrana je určena bývalými hradebními zdmi, úpatím kopce Špilberk a rozsáhlou zahrádkářskou kolonií. Západní hranici jasně definuje areál Brněnských veletrhů, jižní pak řeka Svratka. Podél řeky sídlí četné fakulty vysokých škol.

## VEVEŘÍ

197,58 ha - 19 320 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 138,77 ha

Čtvrť má městský charakter s několika dopravně vysoce vytíženými ulicemi. Zástavbu tvoří několikapatrové, z velké části historické reprezentativní nájemní domy. V severní, později budované části Veverí sídlí ve výškových budovách ze 70. let, lidově označovaných jako „brněnská trojčata“, mnohé úřady a firmy. Do tohoto katastrálního území patří mimo jiné i významný rekreační prostor Kraví hory s nedávno zbudovaným plaveckým areálem, hvězdárnou a planetáriem.

## ČERNÁ POLE

233,67 ha - 20 070 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 174,80 ha

Stejně jako u ostatních čtvrtí přilehajících k centru města snadno rozpoznáme nejstarší zástavbu podél starých cest díky zachované středověké parcelaci. Plně urbanisticky samostatnou část z 19. století najdeme nad Lužánkami, nejstarším veřejnosti otevřeným městským parku. Ve čtvrti převažují hlavně dvou a vícepatrové činžovní domy. Relativně samostatný komplex představuje rodinná zástavba Štefánikovy čtvrti nacházející se na severovýchodě katastru Černých Polí.

## ZÁBRDOVICE

163,55 ha - 12 130 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 100,45 ha

Severní a severozápadní část Zábřovic má výrazně městský charakter s velice hustou zástavbou, v jejímž půdoryse je čitelná původní středověká zástavba. Zábřovicemi protéká poslední zachovaný brněnský říční náhon – Svitavský. Převažují zde historické vícepatrové obytné domy. Významnou osu lokality tvoří ulice Cejl. Prodloužením Cejlu v židenické části Zábřovic představuje neméně důležitá ulice Zábřovická, u níž se nachází areál vojenské nemocnice, bývalý zábřovický klášter s kostelem Nanebevzetí Panny Marie nebo významná památka brněnského funkcionalismu Městské lázně v Zábřovicích. Jih a jihovýchod čtvrti má výrazně průmyslovější charakter díky teplárně, plynárnám a rozsáhlému areálu bývalé Zbrojovky Brno.

## ŠTÝŘICE

332,65 ha - 8 600 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 201,84 ha

Jako katastrální území vznikly Štýřice až při radikální katastrální reformě Brna na konci 60. let 20. století sloučením a roztržštěním několika čtvrtí, což je jeden z důvodů, proč se název tohoto různorodého území nikdy úplně nevžil. Severní a severozápadní část dnešních Štýřic tvoří starší zástavba někdejší prvorepublikové dělnické Kamenné kolonie (známé též jako Kamenná čtvrť). Podél řeky Svratky se nachází Nemocnice Milosrdných bratří a stadion Moravské Slavie. Ve středu čtvrti je panelové sídliště a její jižní část zaujímá rozsáhlý areál brněnského ústředního hřbitova založeného roku 1883. Osu Štýřic představuje ulice Vídeňská, která je spolu s ulicemi Jihlavskou a Heršpickou důležitou dopravní tepnou s návazností na nedalekou dálnici. Západní hranici čtvrti tvoří brownfield Kohnovy cihelny. Východní hrana, sledující Heršpickou ulici, je tvořena nejnovější výstavbou, velkými solitérními stavbami a areály – většinou business parky a nákupními halami. Na severu této hrany se nachází Justiční areál Brno, na jihu pak nejvyšší budova České republiky AZ Tower. Do katastrálního území Štýřice spadá rovněž plocha odstavného nádraží, jež je zahrnuto do území řešeného soutěží.

## TRNITÁ

190,8 ha - 4 140 obyvatel

převážně zastavěné plochy: 113,98 ha

Charakter Trnitě je silně poznamenán průmyslovou výrobou, necitlivým budováním silničních komunikací a zanedbáváním údržby a oprav domů. V letech 1854–1856 bylo u jižního konce ulice Trnitá vybudováno tzv. rosické – dnešní nákladové – nádraží. Čtvrť je jasně ohraničena železničními tratěmi a řekou Svitavou. Obytná zástavba se v současnosti soustřeďuje především v okolí ulic Křenová a Mlýnská. Čtvrť protéká od severu k jihu říčka Ponávka. Nachází se zde velké opuštěné i dosud fungující areály. Západní část čtvrti má stále zanedbaný rozvoj s téměř nulovou zástavbou – jedná se o hlavní část území řešeného v soutěží. Severovýchodní část má aktivně průmyslový charakter.



Jihomoravský kraj

Kooperativa pojišťovna a.s.

Dopravní podnik města Brna a.s.

JRA Property a.s.

Morávka Invest a.s.

JRA Estate a.s

JRA Apartments a.s

TIPA Telekom plus a.s.

Alfa centrum NS a.s.

Randora a.s

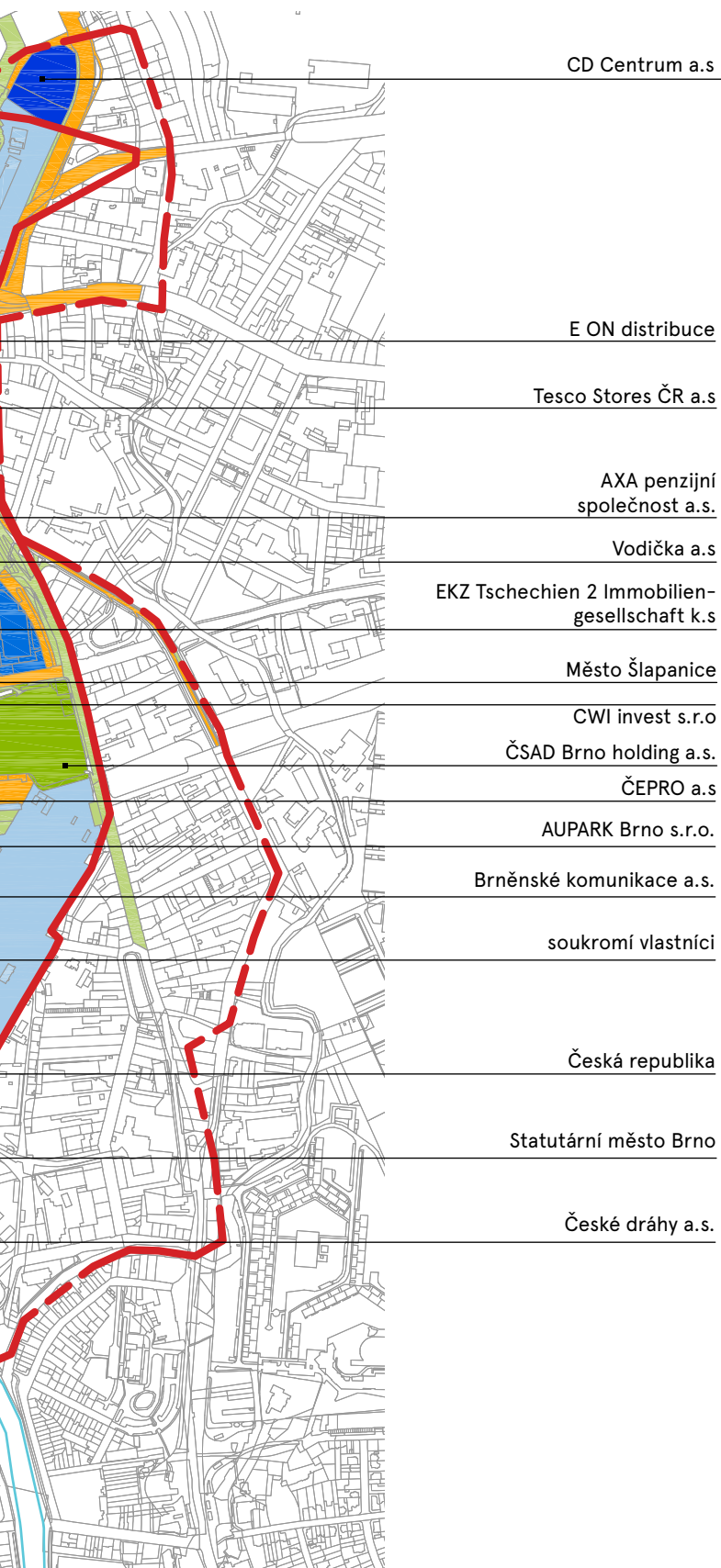
Teplárny Brno a.s

Shell Czech Republic a.s.

Karlín development II a.s



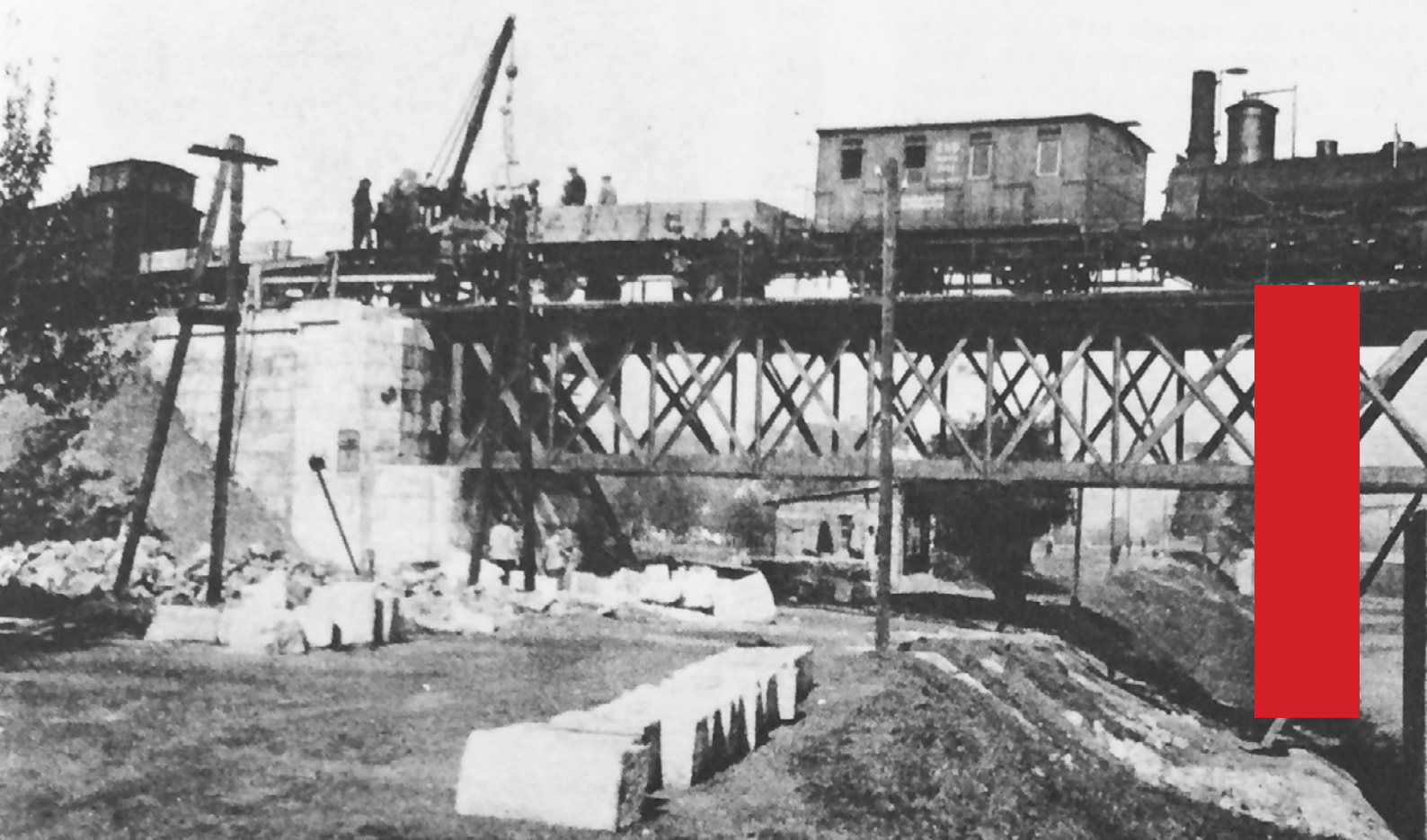
# SOUČASNÁ MAJETKOVÁ STRUKTURA V ÚZEMÍ



Poměr vlastnických vztahů v území v roce 2002

vlastníci	hrubá stavební plocha v m <sup>2</sup>	procenta
celková plocha území	1 459 690	100 %
České dráhy	679 051	46,52 %
město Brno	292 601	20,05 %
Jižní centrum Brno	114 446	7,84 %
stát	35 085	2,40 %
soukromí vlastníci	299 168	20,50 %
řeka Svatka	39 339	2,70 %





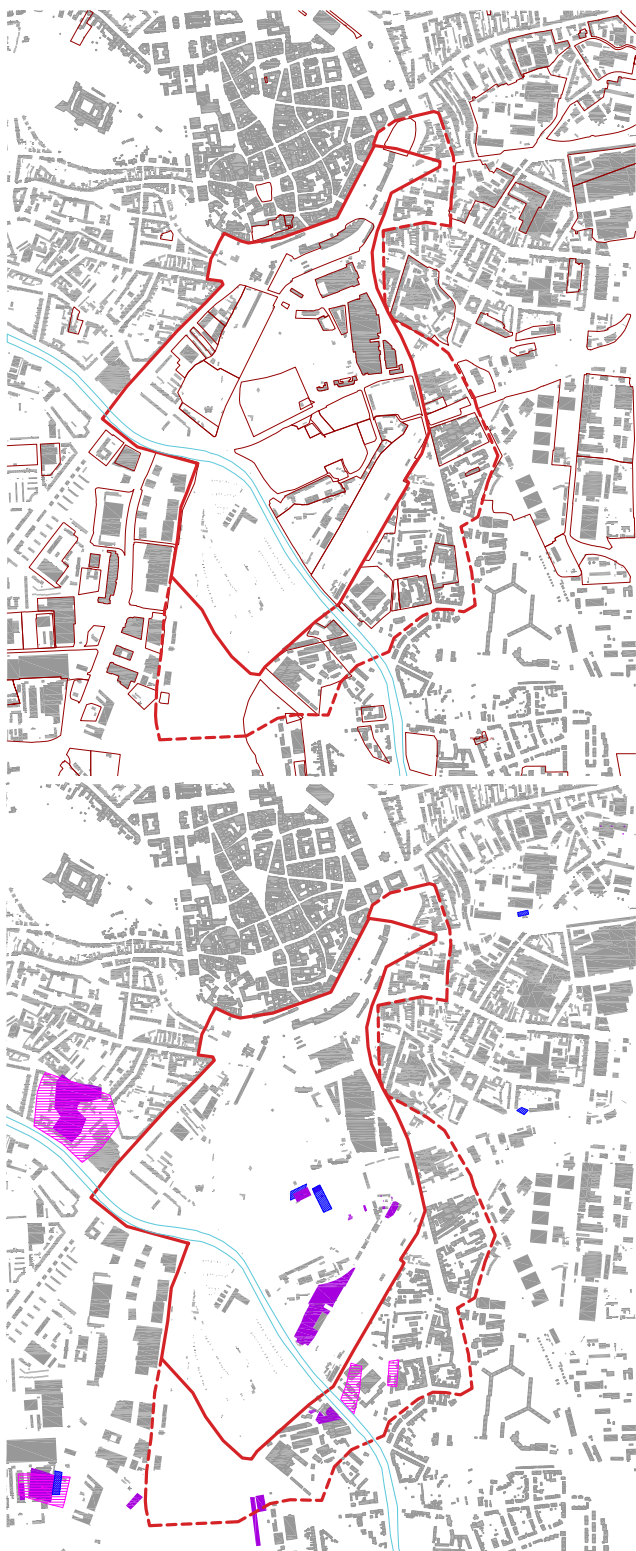
# ZATÍŽENÍ PROSTŘEDÍ

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**



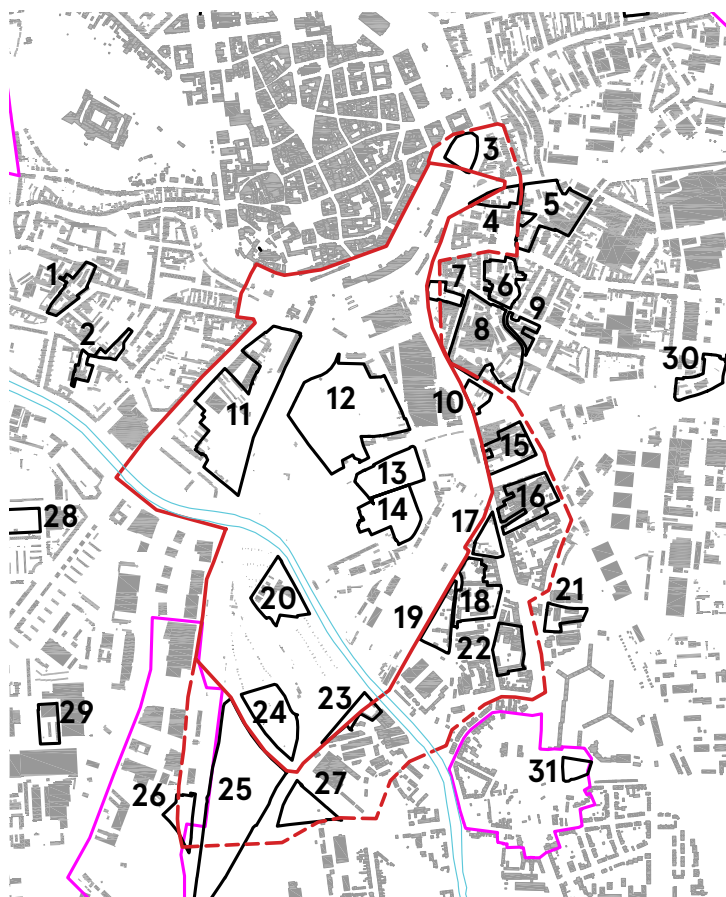
# AREÁLY KONTAMINACE ZEMINY A VOD

Areály, které mohou být významné z hlediska kontaminace podzemních vod a horninového prostředí.



- KONTAMINACE PODZEMNÍ VODY CHLOROVANÝMI UHLOVODÍKY
- KONTAMINACE PODZEMNÍ VODY NEPOLÁRNÍMI EXTRAHOVATELNÝMI LÁTKAMI - ROPNÝMI UHLOVODÍKY
- KONTAMINACE ZEMIN

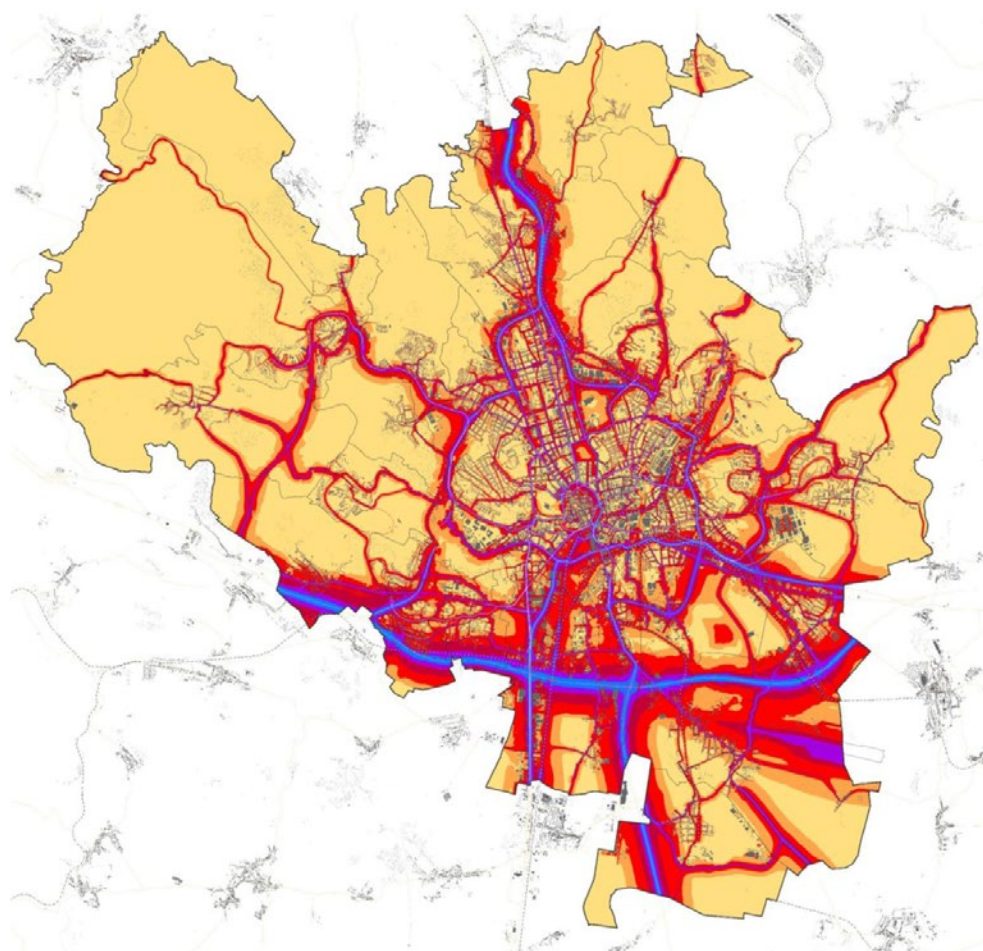
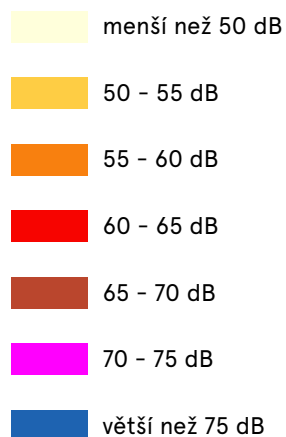
## BROWNFIELDS



Znečištěné areály se se v prostoru brněnské aglomerace postupně dekontaminují. V soutěži řešeném a dotčeném území se nachází 13 identifikovaných brownfields. Většina se pohybuje velikostně okolo 2 ha, 3 z nich jsou větší 8 ha.

- 1 Areál při ulici Hybešova
- 2 Území kolem ulice Křídlovická
- 3 Území u hlavního železničního nádraží
- 4 Areál bývalých Technických služeb Brno
- 5 Bývalá Mosilana, Křenová
- 6 Bývalý Dřevopodnik s.p.
- 7 Bývalý hotel Metropol
- 8 Bývalá Vlněna
- 9 Území podél ulice Mlýnská
- 10 Území u Zvonařky
- 11 Území podél ulice Nové Sady – pod areálem Malá Amerika
- 12 Území Jižního centra mezi ulicemi Uhelná, Opuštěná, Trnitá
- 13 Nevyužívané parkoviště u Zvonařky
- 14 Bývalá IMPORTFLORA s.r.o.
- 15 Areál bývalého FSIK METAL
- 16 Slévárna UXA
- 17 Bývalý bytový blok Plotní
- 18 Území při Železniční a nákladovém nádraží
- 19 Zdevastované území u nákladového nádraží
- 20 Nedokončená stavba polikliniky
- 21 Území vymezené ulicí Dorných a říčkou Ponávkou
- 22 Areál SBK s.r.o.
- 23 Železniční vlečka při Štýřickém nábřeží
- 24 Bývalé zahrádky vymezené kolejištěm
- 25 Skládka Českých drah, u ul. Bidláky
- 26 Území u železnice, ulice Pražákova
- 27 Bývalý Centrokov, FINTREX
- 28 Bývalé dopravní středisko Vojtova
- 29 Areál při ul. Strážní
- 30 Lokalita Masná – Křenová
- 31 Bývalý mlýn

# HLUKOVÉ ZATÍŽENÍ



Rozhodujícími zdroji hluku je doprava a výroba. Zatímco hluk z výroby se převážně omezuje na pracoviště s minimálními dosahy do okolí, hluk z dopravy prostupuje celým územím města.

Hluk ze železniční dopravy může být místně významný, vzhledem k rozsahu železniční sítě a jejího vedení ve vztahu k chráněné zástavbě je však zřejmé, že na území aglomerace Brno představuje celkově méně významný zdroj imisí hluku.

Hlavním a dominantním zdrojem hluku, škodlivin a tedy i znečišťovatelem ovzduší na území statutárního města Brna je automobilová doprava.





# **DEMOGRAFIE A EKONOMIKA**

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**



# OBYVATELSTVO

Růst velkoměst v posledních letech, Brno nevyjímaje, byl způsoben především migrací cizinců a zpomalen úbytkem obyvatel s českým občanstvím. Dá se předpokládat, že tento model bude v budoucích letech nadále pokračovat.

Je zřejmé, že zejména mladí lidé mají vyšší pracovní mobilitu a častěji se stěhují za studijními či pracovními příležitostmi, která velká města nabízejí. Přitom ale změnu svého trvalého bydliště realizují až s větším časovým odstupem. I to je jedním z důvodů proč počet obyvatel měst tak docela nesouhlasí s počtem lidí žijících nebo vyskytujících se v jeho hranicích.

Brno má spolu s Prahou nejvyšší podíl vysokoškoláků (24 %). Největší počet vysokoškoláků sice žije v městské části Brno-střed (14,4 tisíce, tj. 27,5 % z obyvatelstva této městské části), ale nejvyšší podíl vysokoškoláků v populaci má Brno-Útěchov (42,3 %). Právě Útěchov, spolu s Medlánkami a Ivanovicemi jsou městskými částmi, kde je vysoká škola nejčastějším dokončeným stupněm vzdělání obyvatel; v Chrlčicích a Tuřanech tvoří nejpočetnější skupinu osoby se středním vzděláním bez maturity (vč. vyučených). V ostatních 24 částech Brna převažuje podíl osob se středním vzděláním s maturitou.

Ve velkoměstech jako Brno jsou patrné odlišnosti od celorepublikových hodnot. Zvyšuje se například počet neúplných rodin.

V Brně je oproti celorepublikovému průměru asi o 6 % větší obydlenost domů, ta se pohybuje okolo 92 %. Vyšší obydlenost mají bytové domy (99 % z nich je obydlených, obydlenost rodinných bytů se pohybuje okolo 90-93 %). Brněnský bytový fond je tvořen ze 77 % byty v bytových domech a 22 % byty v domech rodinných. V posledním desetiletí také došlo k nárůstu bytového fondu, kdy klesla nabídka rodinných domů a stoupla nabídka v bytových domech.

Rodinných domů je nejvíce 5 a více pokojových, zatímco byty jsou nejvíce třípokojové. Co do počtu osob tyto prostory obývají, u rodinných domů je to obvykle 2,8 os., u bytů pak 2,2. Tyto hodnoty naznačují, že rodinné domy jsou patrně více vyhledávány rodinami, kdy domácnost tvoří více členů.

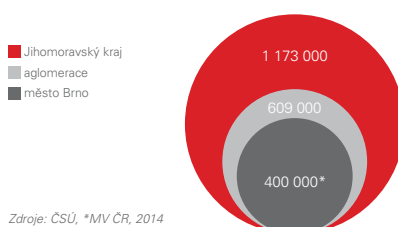
Průměrná obytná plocha bytů v rodinných domech je mezi 80-88 m<sup>2</sup>, u bytových domů je to pak mezi 60-79 m<sup>2</sup> pro byty v RD a 40-59 m<sup>2</sup> pro byty BD.

Byty s větší obytnou plochou zaznamenávají postupný nárůst v poptávce, větší nároky jsou kladeny také na jejich vybavenost, kde se standardy stále posouvají. Přesto však převažuje poptávka po rodinných domech.

## POČET OBYVATEL

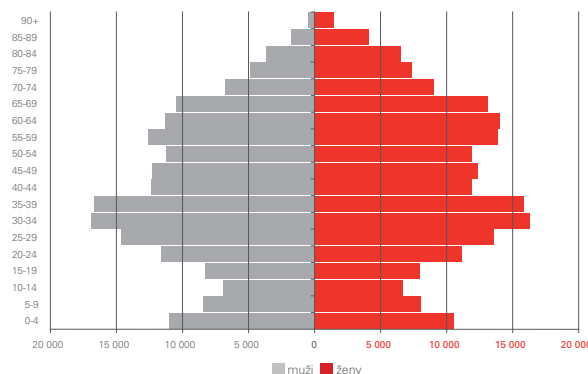
Počet obyvatel Brna celkem	377 440
z toho	
muži	181 885
ženy	195 555
Předproduktivní věk (0 – 14)	54 492
Produktivní věk (15 – 64)	248 709
Poproduktivní věk (65 +)	74 239
Počet obyvatel Brna včetně cizinců	400 904*
Počet obyvatel brněnské aglomerace	609 114**

Zdroje: ČSÚ, data k 31. 12. 2014, \* Ministerstvo vnitra ČR, data k 1. 1. 2015, \*\* ČSÚ, SLBD 2011



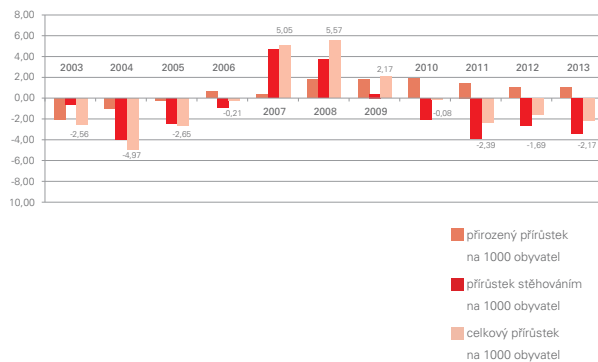
Zdroje: ČSÚ, \*MV ČR, 2014

## VĚKOVÁ PYRAMIDA

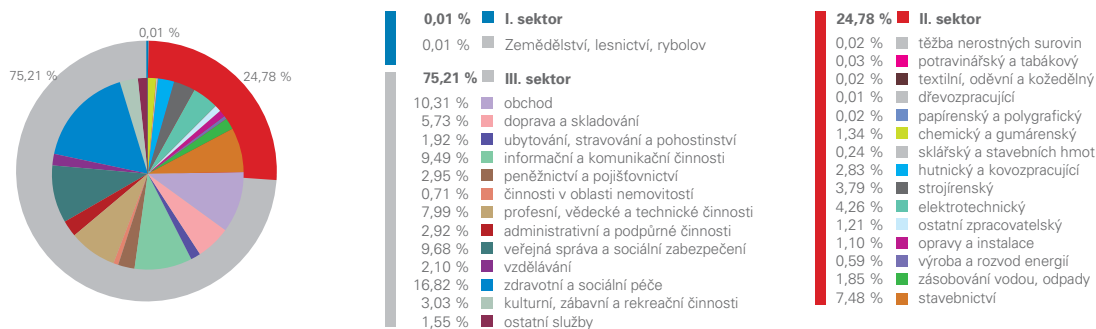


Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

## PŘÍRŮSTEK OBYVATEL

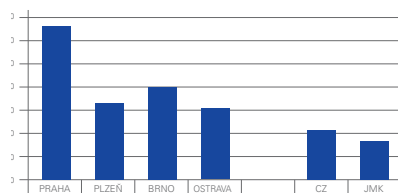


## SEKTORY HOSPODÁŘSTVÍ



Zdroj: Průzkum zaměstnanosti v Jihomoravském kraji k 31. 12. 2014

## HDP NA OBYVATELE, EU 27 = 100 %



Zdroj: expertní výpočet ČSÚ, 2014, (data za rok 2011)

## PRŮMĚRNÉ NÁJMY

Typ prostoru	měsíc / m <sup>2</sup>
Maloobchodní prostory	560–840 Kč
Kancelářské prostory	280–340 Kč
Výrobní prostory	110–140 Kč

Zdroj: realitní kanceláře, lokalita 1A, 2014

## PROSTORY PRO PODNIKÁNÍ

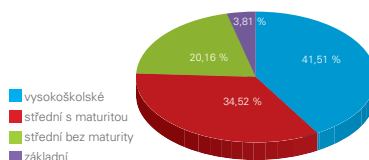
Maloobchodní prostory	328 000 m <sup>2</sup>
Kancelářské prostory	390 000 m <sup>2</sup>

Zdroj: Cushman & Wakefield, 2013

PRACOVNÍ SÍLA  
(EKONOMICKY AKTIVNÍ OBYVATELÉ)

Jihomoravský kraj	Brno
623 833	217 608

Zdroj: ČSÚ, k 1. 1. 2013

STRUKTURA ZAMĚSTNANOSTI PODLE  
NEJVYŠŠÍHO DOSAŽENÉHO STUPNĚ  
VZDĚLÁNÍ

Zdroj: Průzkum zaměstnanosti v Jihomoravském kraji k 31. 12. 2014

Ze srovnání hodnot poklesu ekonomicky aktivních lidí mezi ostatními českými velkoměsty vychází, že tato hodnota klesá v Brně (spolu s Prahou) nejpomaleji. Důvod je především odvětvová struktura zaměstnanosti. V těchto dvou městech jsou významně častěji zastoupena odvětví informačních a komunikačních činností, peněžnictví a pojišťovnictví, vědecké a technické činnosti. Spolu s veřejnou správou a se vzděláváním pracuje v těchto odvětvích zhruba třetina zaměstnaných, většinou vysoce kvalifikovaných pracovníků, kteří odcházejí do důchodu ve vyšším věku ve srovnání s manuálně pracujícími osobami. Nejvíce Brňanů pracuje ve službách.

# ROZPOČET MĚSTA BRNA V ROCE 2015

Na celkovém rozpočtu příjmů statutárního města Brna ve výši 10 564,0 mil. Kč se podílí:

- daňové příjmy 7 843,3 mil. Kč ...74,2 %
- nedaňové příjmy 760,8 mil. Kč ...7,2 %
- kapitálové příjmy 638,8 mil. Kč ...6,1 %
- přijaté transfery 1 321,1 mil. Kč ...12,5 %

Vlastní příjmy, tj. daňové, nedaňové a kapitálové, tvoří rozhodující část celkových příjmů - 87,5 %. Ve schváleném rozpočtu roku 2014 představovaly 87,7 % celkových příjmů.

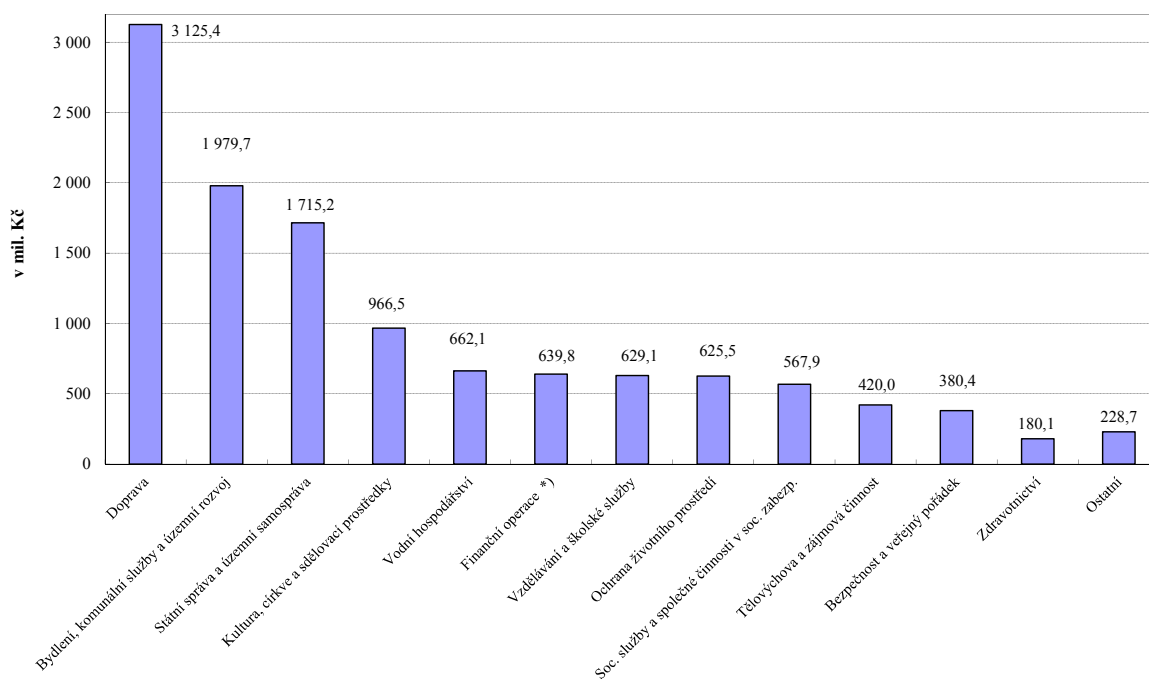
Na celkovém rozpočtu výdajů statutárního města Brna ve výši 12 120,4 mil. Kč se podílí:

- běžné výdaje 8 938,6 mil. Kč ...73,7 %
- kapitálové výdaje 3 181,8 mil. Kč ...26,3 %

## PŘÍJMY STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA - ROZPOČET NA ROK 2015 (V TIS. KČ)

ODDÍL	NÁZEV ODDÍLU	Nedaňové příjmy			Kapitálové příjmy			Nedaňové a kapitálové příjmy		
		statutární město Brno	město	městské části	statutární město Brno	město	městské části	statutární město Brno	město	městské části
	Přijaté splátky zápujček	202 116	202 036	80				202 116	202 036	80
10	Zemědělství a lesní hospodářství	21 671	9 371	12 300				21 671	9 371	12 300
21	Průmysl, stavebnictví, obchod a služby	7 034	5 786	1 248				7 034	5 786	1 248
22	Doprava	67 391	67 322	69				67 391	67 322	69
23	Vodní hospodářství	100	100					100	100	
31 a 32	Vzdělávání a školské služby	12 059	5 640	6 419				12 059	5 640	6 419
33	Kultura, církev a sdělovací prostředky	100 197	92 762	7 435				100 197	92 762	7 435
34	Tělovýchova a zájmová činnost	2 038	1 112	926				2 038	1 112	926
35	Zdravotnictví	14 446	8 863	5 583				14 446	8 863	5 583
36	Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	186 491	143 663	42 828	638 605	638 600	5	825 096	782 263	42 833
37	Ochrana životního prostředí	26 942	17 778	9 164				26 942	17 778	9 164
43	Soc. péče a pomoc v soc. zabez. a politice zaměstnanosti	26 457	2 920	23 537				26 457	2 920	23 537
53	Bezpečnost a veřejný pořádek	29 205	29 060	145	150	150		29 355	29 210	145
55	Požární ochrana a integrovaný záchranný systém	181		181				181		181
61	Státní správa a územní samospráva	40 345	11 881	28 464				40 345	11 881	28 464
62	Jiné veřejné služby a činnosti	30	30					30	30	
63	Finanční operace	24 126	18 400	5 726				24 126	18 400	5 726
	<b>CELKEM</b>	<b>760 829</b>	<b>616 724</b>	<b>144 105</b>	<b>638 755</b>	<b>638 750</b>	<b>5</b>	<b>1 399 584</b>	<b>1 255 474</b>	<b>144 110</b>

## Celkové výdaje statutárního města Brna - schválený rozpočet na rok 2015



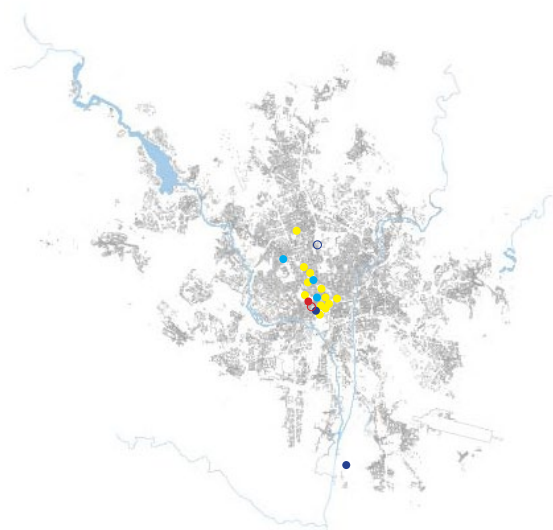
\*) konsolidace na úrovni statutárního města Brna

## VÝDAJE STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA - ROZPOČET NA ROK 2015 (V TIS. KČ)

ODDÍL	NÁZEV ODDÍLU	běžné výdaje			kapitálové výdaje			výdaje celkem		
		statutární město Brno	město	městské části	statutární město Brno	město	městské části	statutární město Brno	město	městské části
10	Zemědělství a lesní hospodářství	17 164	16 778	386				17 164	16 778	386
21	Průmysl, stavebnictví, obchod a služby	46 083	45 733	350	8 000	8 000		54 083	53 733	350
22	Doprava	2 580 669	2 410 246	170 423	544 776	531 702	13 074	3 125 445	2 941 948	183 497
23	Vodní hospodářství	12 126	11 005	1 121	650 050	650 000	50	662 176	661 005	1 171
31 a 32	Vzdělávání a školské služby	413 161	45 172	367 989	215 959	97 247	118 712	629 120	142 419	486 701
33	Kultura, církev a sdělovací prostředky	839 986	783 079	56 907	126 557	124 119	2 438	966 543	907 198	59 345
34	Tělovýchova a zájmová činnost	281 362	249 097	32 265	138 643	93 320	45 323	420 005	342 417	77 588
35	Zdravotnictví	125 788	120 185	5 603	54 321	52 821	1 500	180 109	173 006	7 103
36	Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	891 989	799 346	92 643	1 087 622	561 412	526 210	1 979 611	1 360 758	618 853
37	Ochrana životního prostředí	570 516	428 460	142 056	55 014	35 882	19 132	625 530	464 342	161 188
38	Ostatní výzkum a vývoj	41 730	41 700	30				41 730	41 700	30
39	Ostatní činnosti související se službami pro obyvatelstvo	8 578	8 573	5				8 578	8 573	5
43	Soc. služby a společné činnosti v soc. zabezpečení	476 458	356 850	119 608	91 447	91 338	109	567 905	448 188	119 717
52	Civilní připravenost na krizové stavy	2 858	1 000	1 858				2 858	1 000	1 858
53	Bezpečnost a veřejný pořádek	354 558	353 200	1 358	25 796	25 796		380 354	378 996	1 358
55	Požární ochrana a integrovaný záchranný systém	11 191	3 000	8 191	6 560	5 780	780	17 751	8 780	8 971
61	Státní správa a územní samospráva	1 541 333	874 927	666 406	173 942	114 810	59 132	1 715 275	989 737	725 538
62	Jiné veřejné služby a činnosti	14 551	14 472	79	2 000	2 000		16 551	16 472	79
63	Finanční operace *)	639 847	1 707 568	43 823				639 847	1 707 568	43 823
64	Ostatní činnosti	68 615	10 950	57 665	1 130		1 130	69 745	10 950	58 795
	<b>CELKEM</b>	<b>8 938 563</b>	<b>8 281 341</b>	<b>1 768 766</b>	<b>3 181 817</b>	<b>2 394 227</b>	<b>787 590</b>	<b>12 120 380</b>	<b>10 675 568</b>	<b>2 556 356</b>

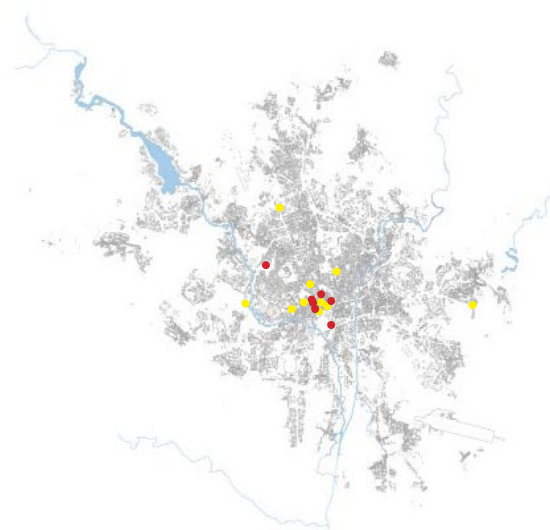


# OBČANSKÁ VYBAVENOST



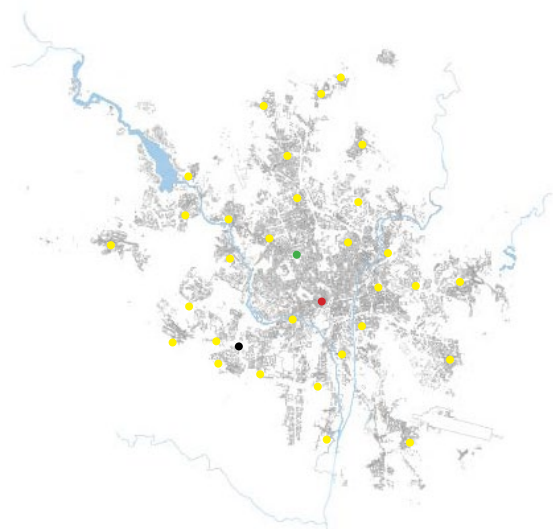
## DIVADLA, KINA A KONCERTNÍ SÍŇ

- kina
- divadla se stálou scénou
- multikina
- multikina - záměr
- koncertní síň
- koncertní síň - záměr



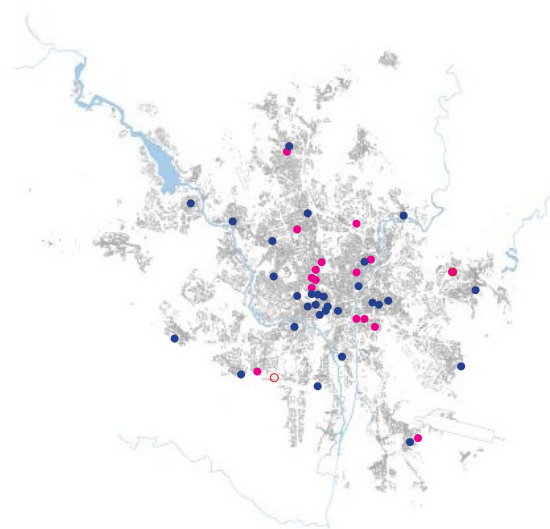
## MUŽEA A GALERIE

- Významná muzea
- Významné výstavní galerie



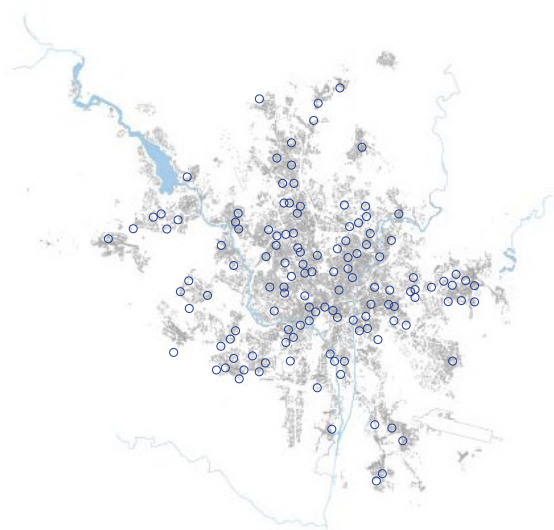
## KNIHOVNY

- Moravský zemský archiv
- Moravská zemská knihovna
- Knihovna Jiřího Mahena (KJM)
- Pobočky KJM

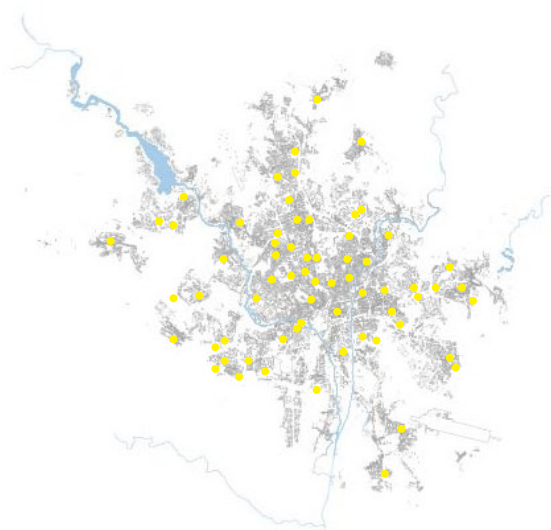


## KOSTELY A MODLITEBNY

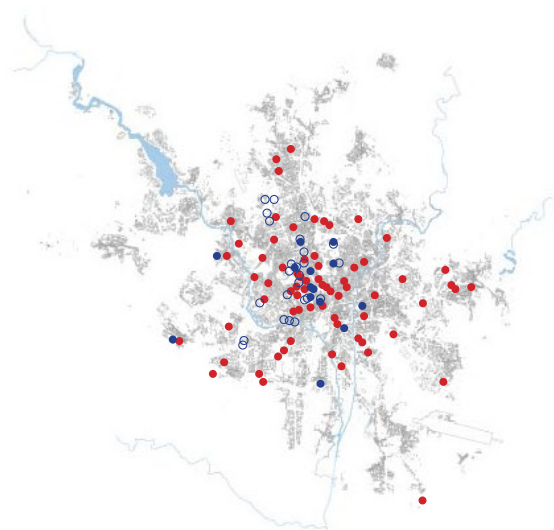
- Kostely
- Modlitebny a duchovní centra
- Kostely/duchovní centra - záměr



MATEŘSKÉ ŠKOLY

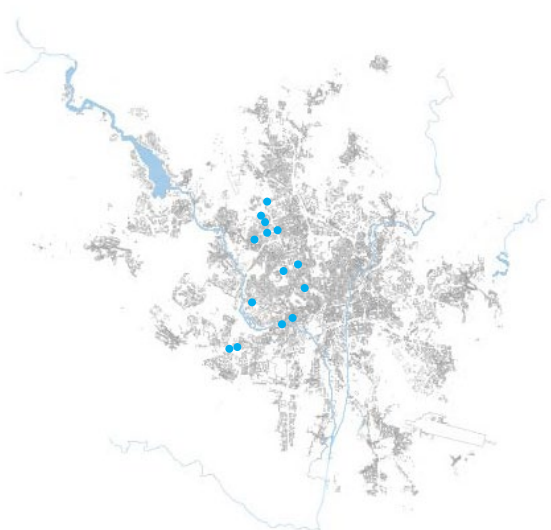


ZÁKLADNÍ ŠKOLY



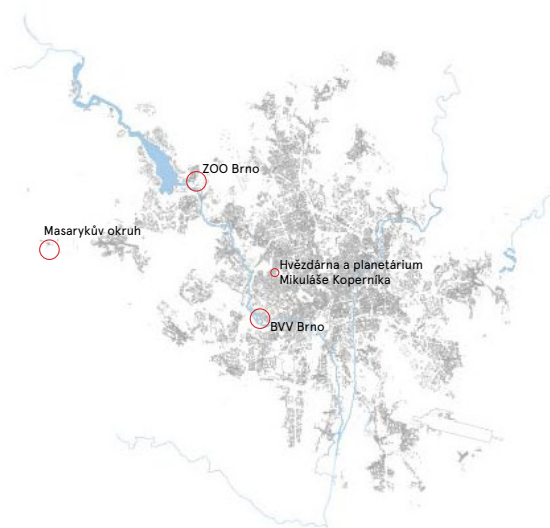
STŘEDNÍ A VYSOKÉ ŠKOLY

- Střední školy
- Vysoké školy – sídlo školy
- Vysoké školy – fakulty

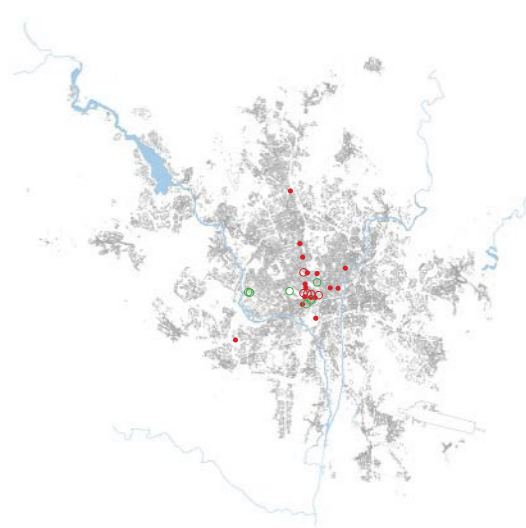


VÝZKUMNÁ CENTRA

# OBČANSKÁ VYBAVENOST

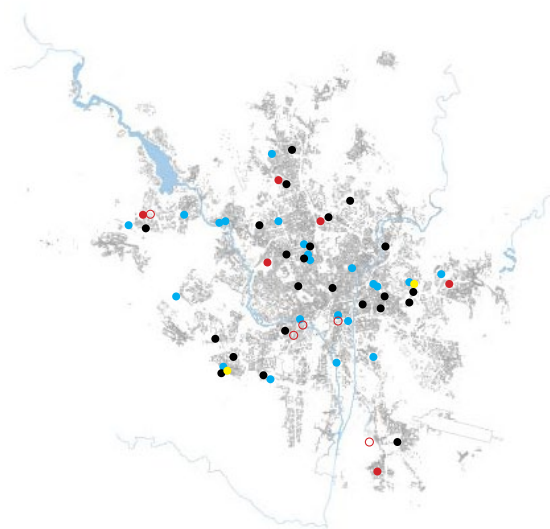


SPECIÁLNÍ VYBAVENOST



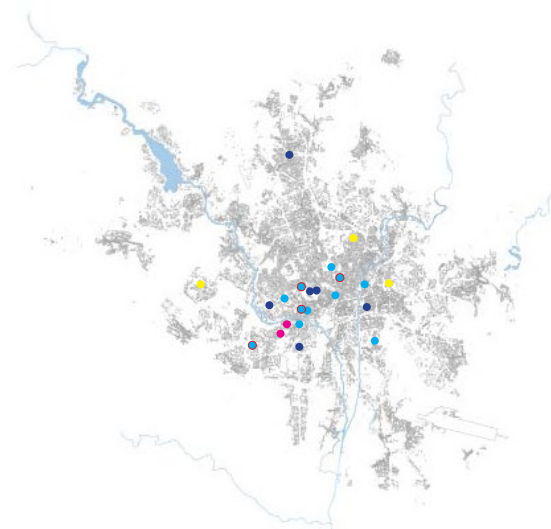
VEŘEJNÁ SPRÁVA

- InSTITUTE republikové
- InSTITUTE republikové – soudnictví
- InSTITUTE krajské



SOCIÁLNÍ PÉČE

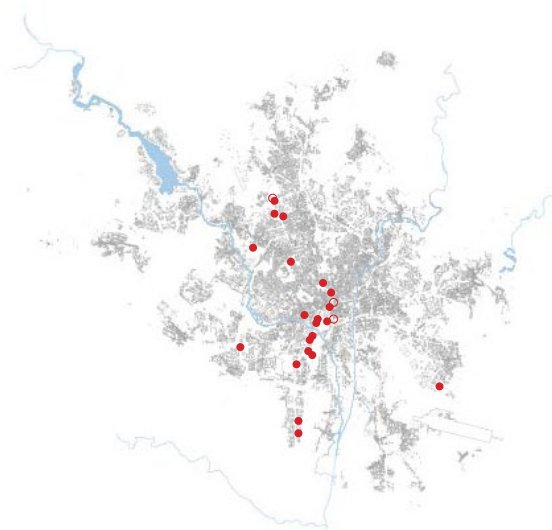
- Domy pro seniory
- Domy s pečovatelskou službou
- Domy zvláštního určení
- Specifická sociální centra
- Domy pro seniory/domy s pečovatelskou službou – záměr



ZDRAVOTNICTVÍ

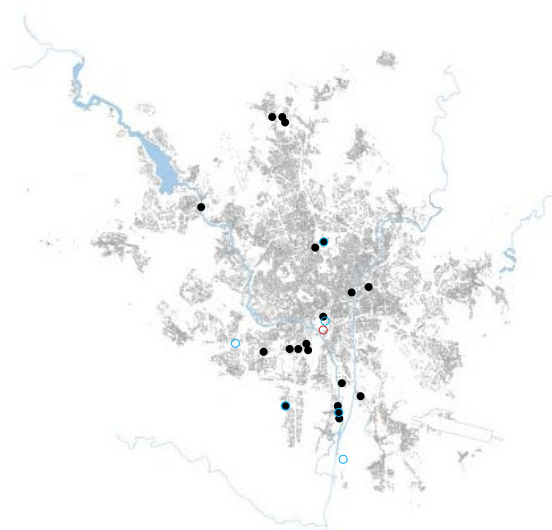
- Nemocnice
- Fakultní nemocnice
- Vybraná ambulantní zařízení
- Léčebny dlouhodobě nemocných
- Jesle – zřizovatel město





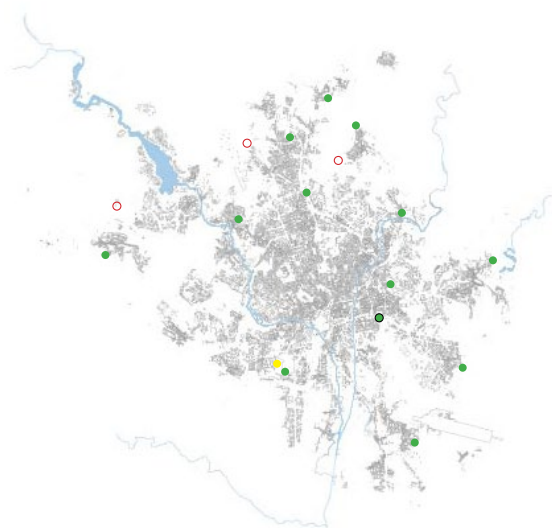
### KANCELÁŘSKÉ PLOCHY

- Vybraná administrativní centra
- Administrativní centra – záměr, výstavba



### MALOOBCHOD

- Nákupní centra
- Vybrané velké maloobchodní jednotky
- Nákupní centra – záměr



### POHŘEBNICTVÍ

- Krematorium
- Hřbitov
- Židovský hřbitov
- Hřbitov - záměr





# **DOPRAVA A DOSTUPNOST**

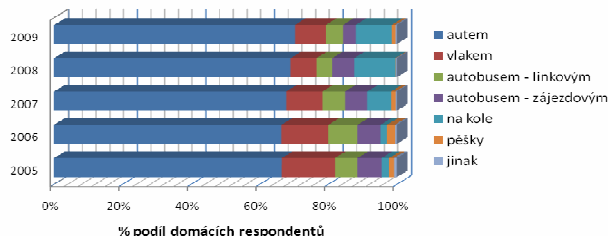
**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**

# ZPŮSOB DOSTUPNOSTI BRNA A JIHMORAVSKÉHO KRAJE

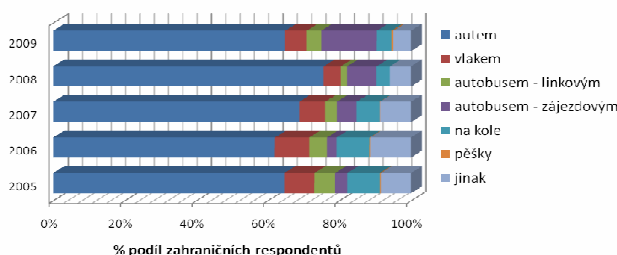
Na následujících grafech pocházejících z šetření Masarykovy univerzity v Brně je zobrazen způsob, jakým se domácí a zahraniční návštěvníci dopravují do destinací Jihomoravského kraje, tedy i do Brna. Není zde rozlišeno, zdali se jedná o turistické či služební cesty. Přesto je interpretace jednoznačná. U obou skupin (domácí i zahraniční) převažuje dosahování JMK autem, jehož podíl přesahuje v obou případech 60 %. Mezi lety 2005–2009 je rovněž zřetelný pokles příjezdové dopravy po železnici a linkovými autobusy a také pokles příjezdové dopravy označené „jinak“ u zahraničních návštěvníků.

Pokles dopravy autobusy a po železnici není ve zmíněné práci komentován, u poklesu dopravy označené „jinak“ u zahraničních návštěvníků autoři nabízejí dále nediskutovanou hypotézu poklesu podílu letecké dopravy.

Způsob dopravy domácích návštěvníků do JmK a Brna



Způsob dopravy zahraničních návštěvníků do JmK a Brna





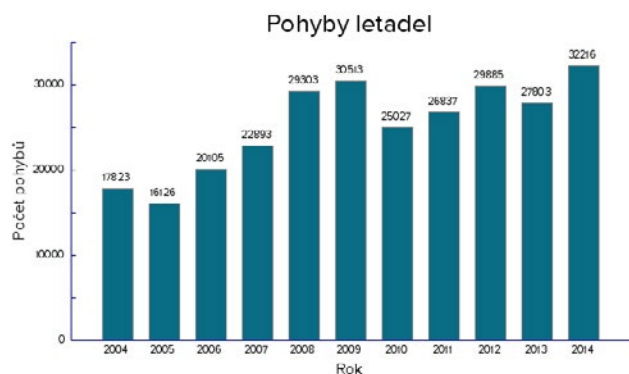
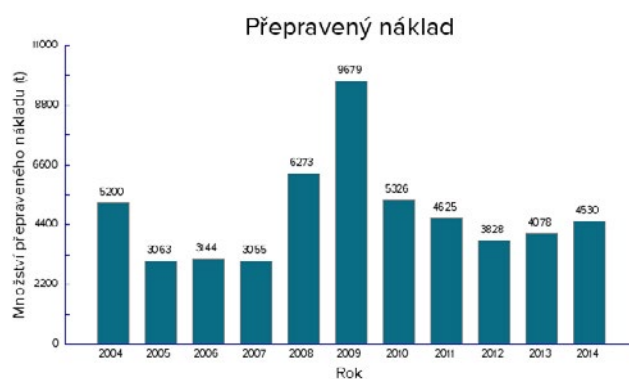
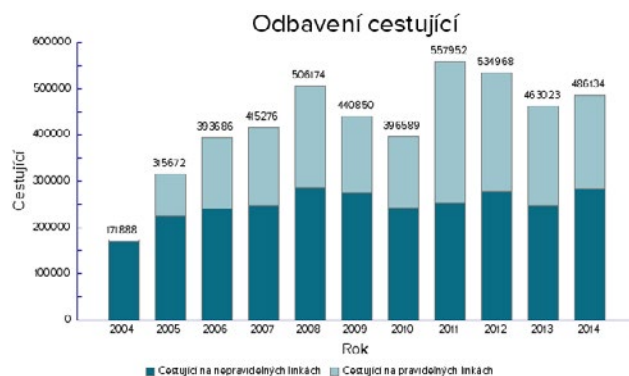
## LETECKÁ DOPRAVA

8,5 km jihovýchodně od centra se nachází letiště Brno-Tuřany využívané pro nepravidelné charterové lety (cca. 30 destinací 7 leteckých společností) a pro nákladní leteckou dopravu. Z města je přístupné jednou sběrnou komunikací, z které je napojeno na dálnici D1. Obsluha veřejnou dopravou je zajišťována jednou autobusovou linkou MHD končící na Hlavním nádraží. Výhledově se předpokládá posilování významu a provozu letiště.

Letiště Brno je v současné podobě schopno přepravit více než 1,4 mil. cestujících ročně, přičemž tato jeho projektovaná kapacita je 3-4 x vyšší než současný přepravní výkon (cca 400 000 cestujících v roce 2010).

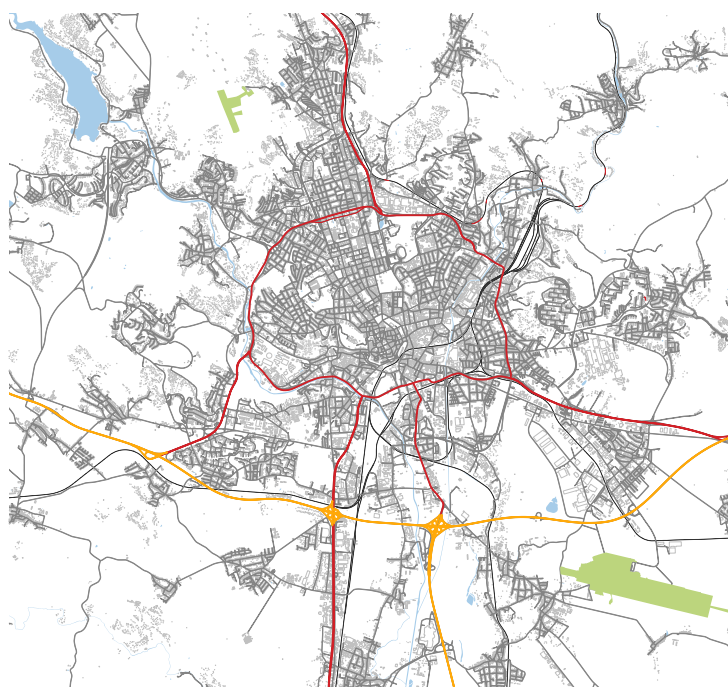
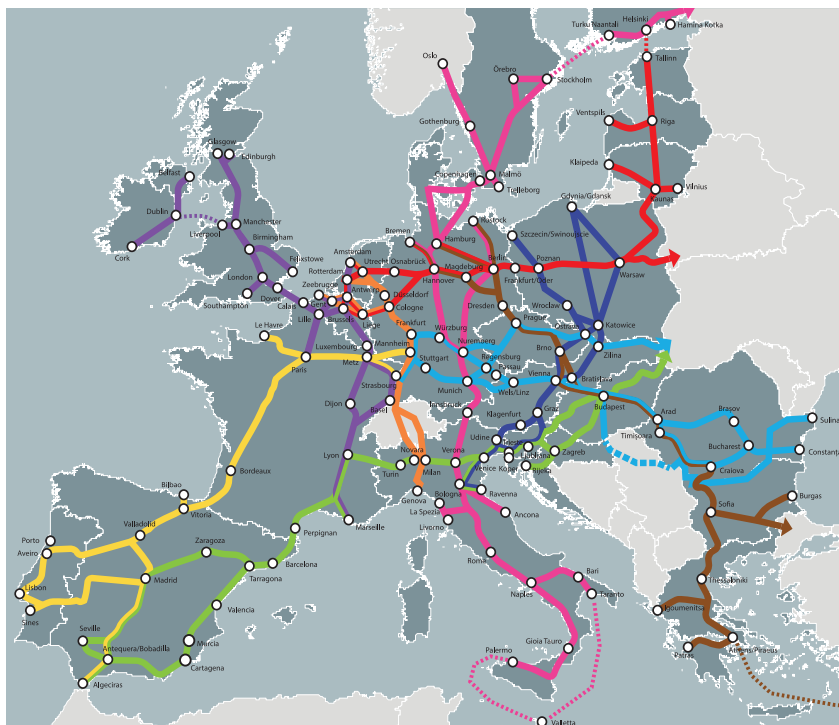
Zároveň platí, že celkový počet cestujících ze spádové oblasti letiště unikajících na jiná letiště překračuje zhruba 2-3 x současný přepravní výkon letiště, přičemž však nepřesahuje jeho celkovou projektovanou kapacitu.

Jinými slovy, i kdyby se podařilo získat zpět celých 100% dosud unikajících cestujících (což je v praxi spíše iluzorní) a tyto cestující bychom přičetli ke stávajícímu přepravnímu výkonu letiště, stále by počet přepravených cestujících celkem nepřesáhl projektovanou kapacitu letiště. Toto zjištění dokazuje správnou kapacitní úvahu na počátku rozvoje letiště. Letiště BRQ bylo vyvinuto tak, aby poskytlo rozvojovou rezervu, avšak není předimenzované. V průběhu zpracování této analýzy došlo k výraznému nárůstu počtu linek provozovaných low-cost dopravci a tím i ke zvýšení počtu cestujících. Zároveň došlo k odříznutí Brna od uzlových letišť s navazujícími síťovými lety, což je podstatné pro rozvoj konkurenceschopnosti města. Konektivita Brna v rámci síťových leteckých přepravců je dnes v zásadě nulová.



## SILNIČNÍ DOPRAVA

V Brně a v jeho bezprostředním okolí sehrává dominantní úlohu automobilová doprava. Územím města prochází dvě větve silniční Transevropské dopravní sítě (TEN-T) spojující sever a jih Evropy. Jedna trasa (Orient-East/Med) vede z Řecka přes Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko, Slovensko, Rakousko a Českou republiku na sever Německa. Druhá trasa (Baltic-Adriatic) spojuje sever Polska přes Českou republiku, Slovensko, a Rakousko se severem Itálie. Brno spolu s Bratislavou a Vídní tak tvoří jednu z nadnárodních křižovatek celoevropské sítě dálnic a rychlostních komunikací.



Hlavní česká dopravní osa Praha – Brno – Ostrava spojující východ se západem republiky prochází jižní částí města, kde se na ni napojuje z jihu silnice první třídy I/52 vedoucí na Vídeň a dálnice D2 vedoucí na Bratislavu.

Brněnský městský okruh je tvořen silnicí první třídy I/42 napojením se v severní části města na silnici první třídy I/43 směrem na Svitavy.

Letiště Brno-Tuřany je využíváno pro nepravidelné charterové lety (cca. 30 destinací 7 leteckých společností) a pro nákladní leteckou dopravu. Z města je přístupné jednou sběrnou komunikací, z které je napojeno na dálnici D1. Obsluha veřejnou dopravou je zajišťována jednou autobusovou linkou MHD končící na Hlavním nádraží. Výhledově se předpokládá posilování významu a provozu letiště.

- dálnice
- silnice I. třídy a městský okruh
- letiště

# SILNIČNÍ DOSTUPNOST BRNA

Poloha Brna na křižovatce D1 a D2 (tedy přímo na uzlu evropské sítě dálnic a rychlostních komunikací) je z dopravního-silničního pohledu skutečnou výhodou. Do 2-3 hodin lze automobilem dosáhnout hranic velkých sídel Praha, Ostrava, Bratislava, Vídeň. Do 4-5 hodin je možno přejet hranice do všech sousedních států. Do 8-10 hodin lze dosáhnout Severního nebo Středozevního moře; ve směru východ-západ se již výrazně projevuje vyšší dostupnost západní Evropy daná vyšší hustotou dálniční sítě. Krajiní izochrona je 10-12 hodin, kdy lze dosáhnout Dánska, zemí Beneluxu, Francie, střední Itálie, Černé Hory, Srbska, Rumunska, Ukrajiny a Běloruska. Dostupnost Brna (a také dopravních cílů z Brna) je pomocí automobilu přibližně 2 x vyšší při stejném čase než linkovým autobusem. Kvalita silniční sítě v západní Evropě protahuje hranice dostupnosti destinací západním směrem, kde je přibližně o 25 % vyšší než východním směrem a to jak automobilem, tak autobusem.

Hlavní směry z Brna z hlediska fyzické geografie i socio-demografie jsou již napojeny kapacitní silniční sítí směrem na severovýchod, jihovýchod a severozápad. Absentuje propojení na jih (R52+A5/E461), východ (R49) a sever (R43/E461), ty však budou ze středoevropského pohledu hrát jen marginální roli. Při budoucí dostavbě A5

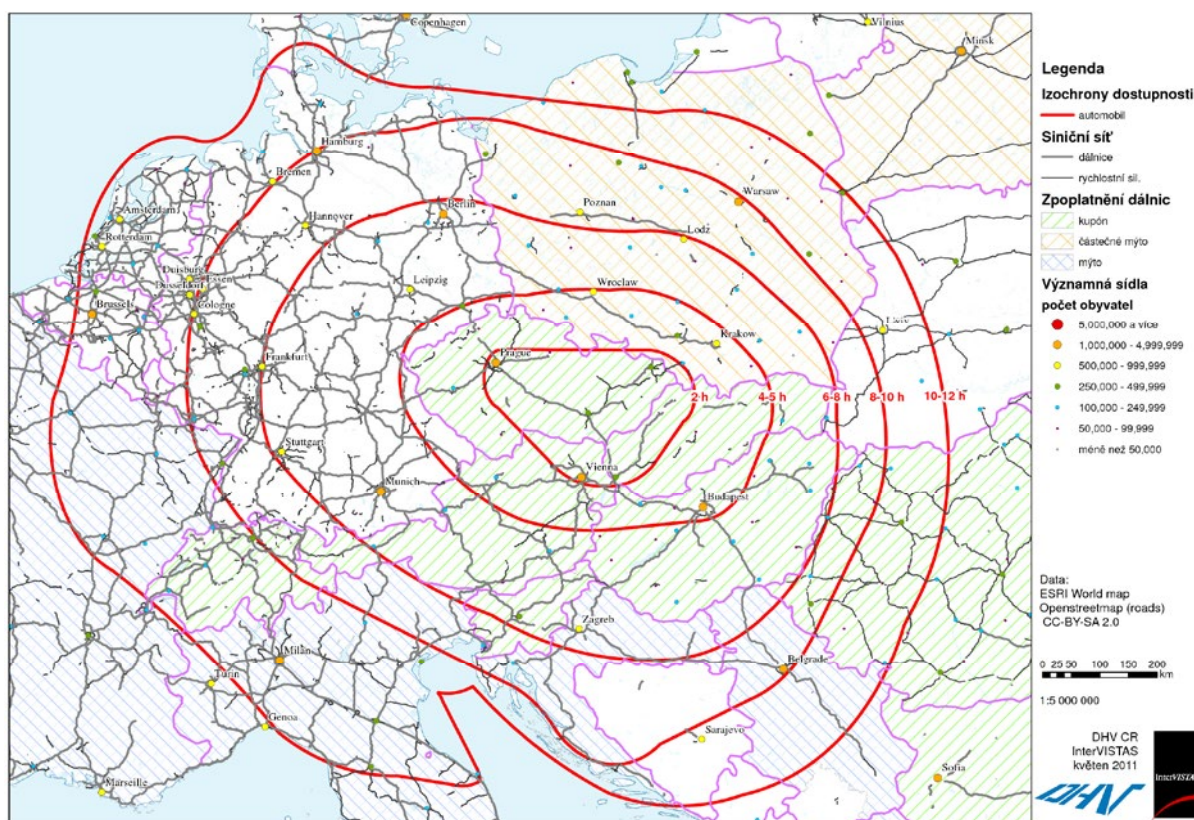
a R52 očekávané Ministerstvem dopravy ČR do roku 2020 bude zkvalitněna relace Brno-Vídeň, kde dojde zkrácení cestovní doby o cca 20-30 min.

Z hlediska více-modálních cest platí, že jediným po silnici smysluplně dosažitelným „hub“ letištěm umožňujícím globální konektivitu Brna je letiště ve Vídni. Navíc po zkvalitnění tohoto silničního spojení bude představovat významnou konkurenci jakékoli letecké lince z BRQ do jakéhokoli uzlového letiště v rámci střední Evropy.

Postupným prodlužováním D1 ve směru Kroměříž, Zlín, Přerov dochází ke zlepšování dostupnosti Brna a rozšiřování spádové oblasti letiště BRQ o významná centra ekonomické aktivity střední a východní Moravy.

Potřeba rozsáhlých oprav a zkapacitnění D1 v úseku Brno-Praha bude v příštích letech zhoršovat dostupnost letiště v Praze pro cestující ze spádové oblasti Brna stejně jako dostupnost Brna po silnici ze západu. Z hlediska intermodálních vztahů a dostupnosti Brna lze v souvislosti s rekonstrukcí D1 očekávat následující:

- posílení významu letiště BRQ s jiným uzlovým letištěm v Evropě
- posílení významu konkurenčního spojení Brno-Praha po železnici (návazně kyvadlem na letiště PRG)
- posílení významu silničního spojení Brna a letiště Vídeň





# ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční uzel Brno (ŽUB) je po Praze druhým největším železničním uzlem České republiky, do kterého je zaústěno sedm tratí, z nichž jedna je průjezdná přes město. Pro zlepšení dopravní obslužnosti na území města Brna železniční dopravou se počítá s výstavbou nových železničních zastávek.

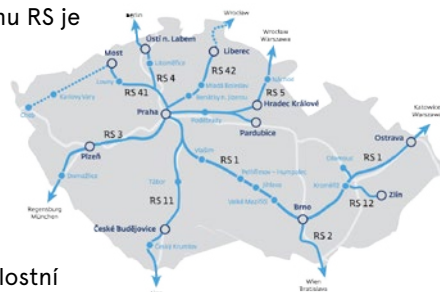
Cílem EU je do roku 2050 zkompletovat Evropskou síť vysokorychlostní železnice; do roku 2030 ztrojnásobit délku existující vysokorychlostní železniční sítě a udržet hustou železniční síť ve všech státech EU; do roku 2050 by měla většina cestujících na střední vzdálenosti používat železniční dopravu. Evropská železniční dopravní síť TEN-T „core network“ (jádrová páteřní síť) by měla být do roku 2030 plně funkční.

Ministerstvo dopravy připravilo program „Rychlá spojení“ (RS) pro rychlou dálkovou dopravu na území státu i do okolních zemí. Dopravní politika ČR nařizuje RS zprovoznit nejpozději do roku 2030, resp. 2050.

Součástí programu RS je

výstavba nových páteřních vysoko- rychlostních tratí. Uvažuje se s provozem pouze osobních vlaků a se spoluprací vysokorychlostní a konvenční železniční sítě.

Vedle superexpresů, zastavujících jen v největších sídlech, tak budou provozovány i moderní rychlíky, které využijí jen část nové tratě pro rychlostní skok a pak sjedou na stávající síť a výrazně rychleji obslouží středně velká města, která jsou vzdálena od páteřní linky. Železniční uzel Brno se stane klíčovým bodem i na této moderní dopravní síti.



Linky vlaků dálkové dopravy 2025



Linky vlaků dálkové dopravy 2040





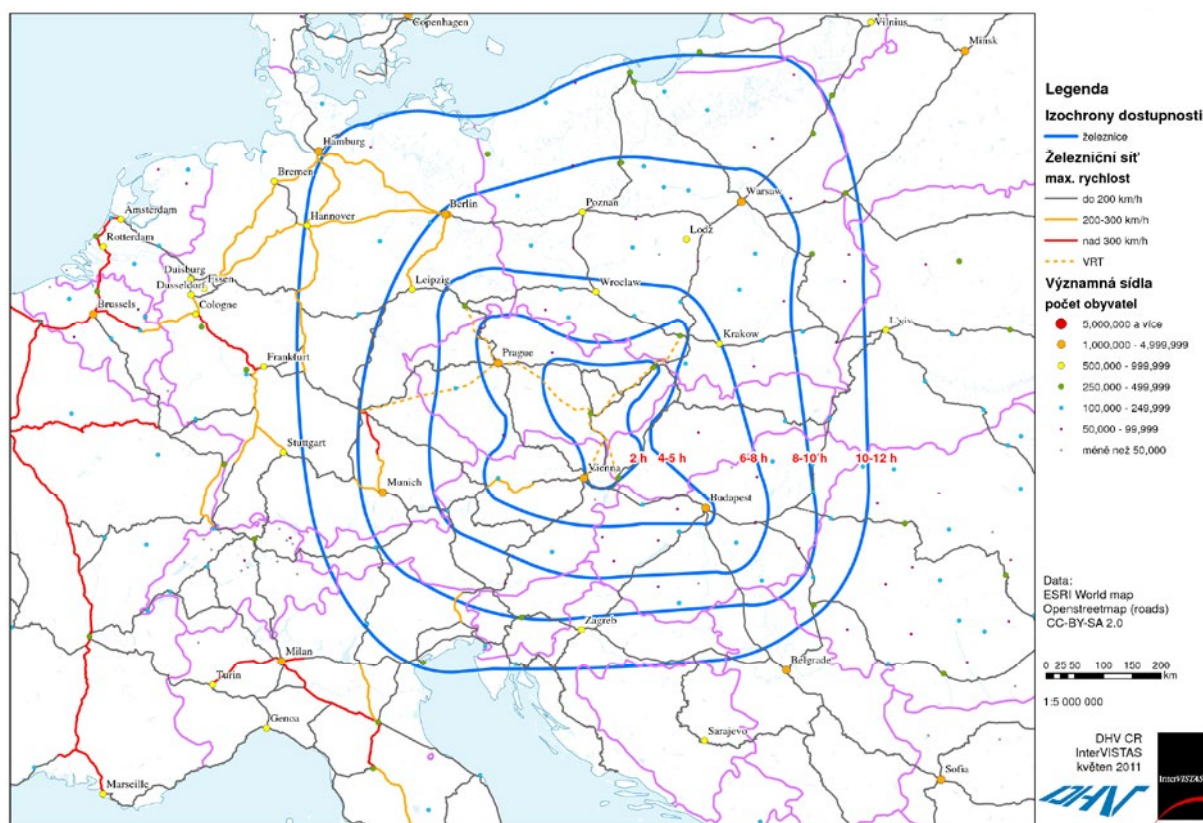
# ŽELEZNIČNÍ DOSTUPNOST BRNA

Z pohledu celé ČR je Brno kvalitně napojeno modernizovanými koridory I-III tratí vyjma severní vnitrostátní trasy na Přerov a Ostravu. Z pohledu celoevropského a z hlediska konkurence k individuální automobilové dopravě však železniční síť zaostává a její výraznější modernizaci je možno spatřovat jen ve výstavbě vysokorychlostních tratí (VRT).

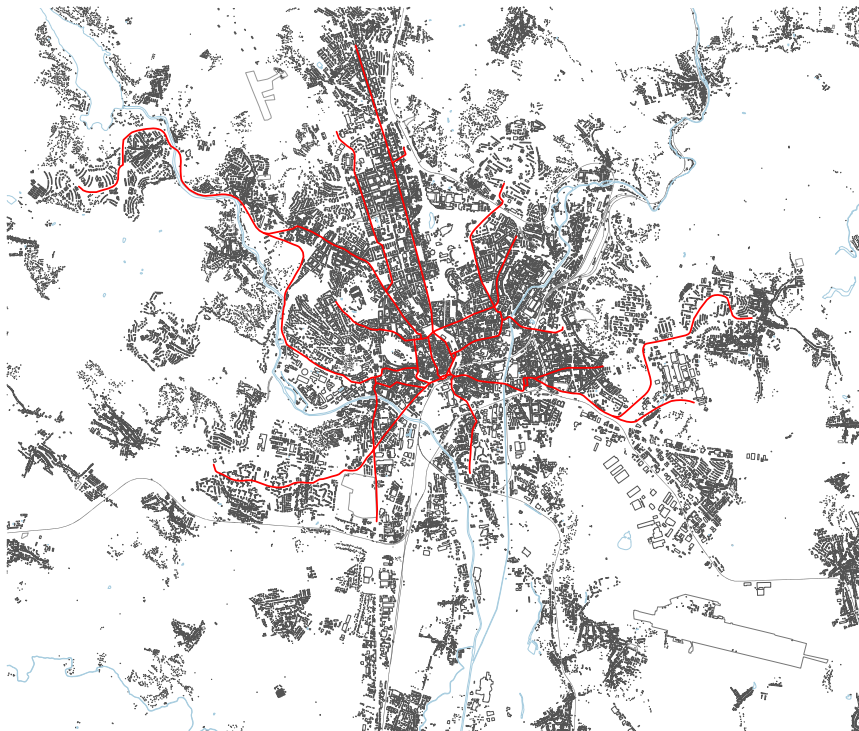
Z hlediska prostupnosti Brna hraje klíčovou roli neexistence funkčního železničního uzlu Brno (označován jako projekt ŽUB). Vlaky potřebují pro průjezd administrativními hranicemi města v relaci Praha - Vídeň alespoň 15 min. Jestliže má vlak typu Eurocity v úseku Praha - Vídeň Meidling jízdní dobu 294 min, pak průjezd Brnem představuje minimálně 5 % této jízdní doby.

Železnice bez VRT má pro rozvoj mezinárodní konkurenceschopnosti Brna spíše omezený význam. I po rekonstrukci českých koridorových tratí je zřejmé, že z hlediska globální dostupnosti jsou alternativou k letecké dopravě jen v užším středoevropském rozměru. Tento rozměr lze vyznačit cca 6-7 hod izochronou dostupnosti vlaky typu Eurocity. Plnohodnotná náhrada tratěmi s vysokými

rychlostmi zvýhodní relace zvláště ve směru západ a sever, jejich horizont realizace je však pro cestující z/do Brna zatím vzdálený a v plánování rozvoje konkurenceschopnosti města s ním nelze v krátkodobém ani střednědobém horizontu počítat. Na druhou stranu, jak již bylo uvedeno výše, stav D1 ve směru na Prahu a její rekonstrukce podporuje kvalitní železniční spojení Brno-Praha a napojení spádové oblasti Brna na letiště Praha, případně zavedení nové letecké linky např. Brno-Mnichov. Jde tedy o vysoce konkurenční dopravní systémy.



## MĚSTSKÁ DOPRAVA



TRAMVAJOVÁ SÍŤ



TROLEJBUSOVÁ SÍŤ

Město Brno má jednu z nejhustších sítí MHD ve stejné kategorii měst v Evropě, jehož páteř tvoří vlaky a 11 tramvajových linek. Dopravu dále zajišťuje 13 linek trolejbusů a 35 linek autobusů během dne a 11 v noci. V centru města jsou nejvýznamnějšími křižovatkami MHD zastávky Hlavní nádraží a Mendlovo náměstí.

Městem prochází dvě značené cyklistické trasy mezinárodního významu. Jedna navazuje na stezku Brno - Vídeň v prostoru soutoku řek Svratky a Svitavy, druhá je součástí mezinárodního tahu Krakov - Vídeň. Prochází průmyslovou oblastí města podél řeky Svitavy. Na severu napojuje město na rekreační oblast Moravského krasu. Obecně Brno přijalo systém hlavních, především poříčních samostatných tras. Nový městský systém je založen spíše na stavebních úpravách ve stávajících dopravních korydorech než na realizaci samostatných cyklistických stezek.

Z hlediska pěší dopravy jsou nejfrekventovanější ulice Orlí, Starobrněnská, Koblížná a Jánská ve východo-západním směru a ulice Česká a Masarykova ve směru severo-j jižním. Tyto ulice jsou také zpravidla pěšími zónami nebo je v nich automobilový provoz alespoň omezen.

# DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE

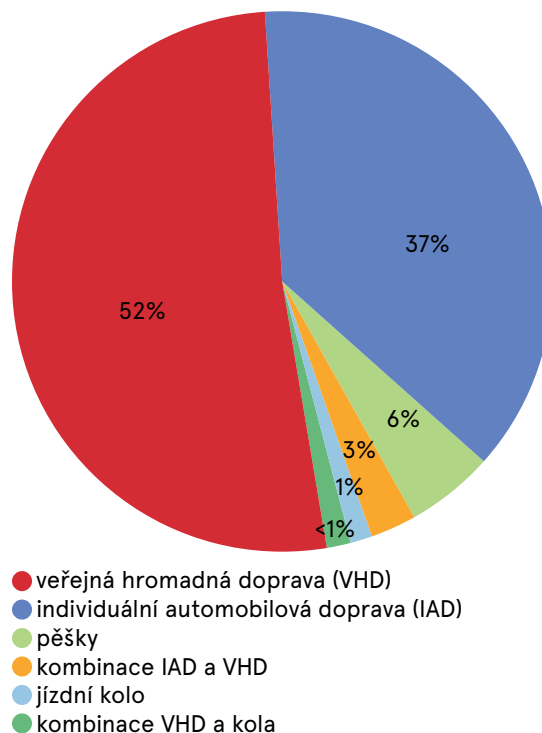
Za prací nebo studiem cestují pravidelně po Brně tři čtvrtiny rezidentů a dojíždějících. Pro tento účel využívají především veřejnou hromadnou dopravu nebo automobil. Chůze pěšky dominuje přepravě v pracovní době či době vyučování i ve volném čase.

Automobil má kdykoli k dispozici více než polovina dotázaných osob, dalších čtvrtina jej může využívat alespoň občas (především studenti a ženy). Stejný podíl dotázaných automobil k dispozici nemá (zejména lidé ve vyšším věku nad 60 let). Lidé, kteří automobilem cestují do práce či školy, jím cestují většinou sami, třetina má s sebou jednoho spolujezdce. Vyšší počet cestujících je spíše výjimkou.

Nejvyšší míru spokojenosti z hlediska dopravy ve městě Brna vykazují respondenti se sítí pěších tras, průchodností územím města a s bezpečností v dopravních prostředcích za denního provozu. Velmi pozitivně lidé hodnotí i provoz a fungování veřejné dopravy v Brně.

Jízdní kolo má k dispozici více než třetina dotázaných. Cestování na kole vnímá naprostá většina těch, kteří jej mají k dispozici, především jako sportovní aktivitu. Pětina cyklistů používá jízdní kolo jako dopravní prostředek k pohybu po městě. Zásadní bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je nepropojená síť cyklistických stezek a tras a neohleduplnost řidičů motorových vozidel.

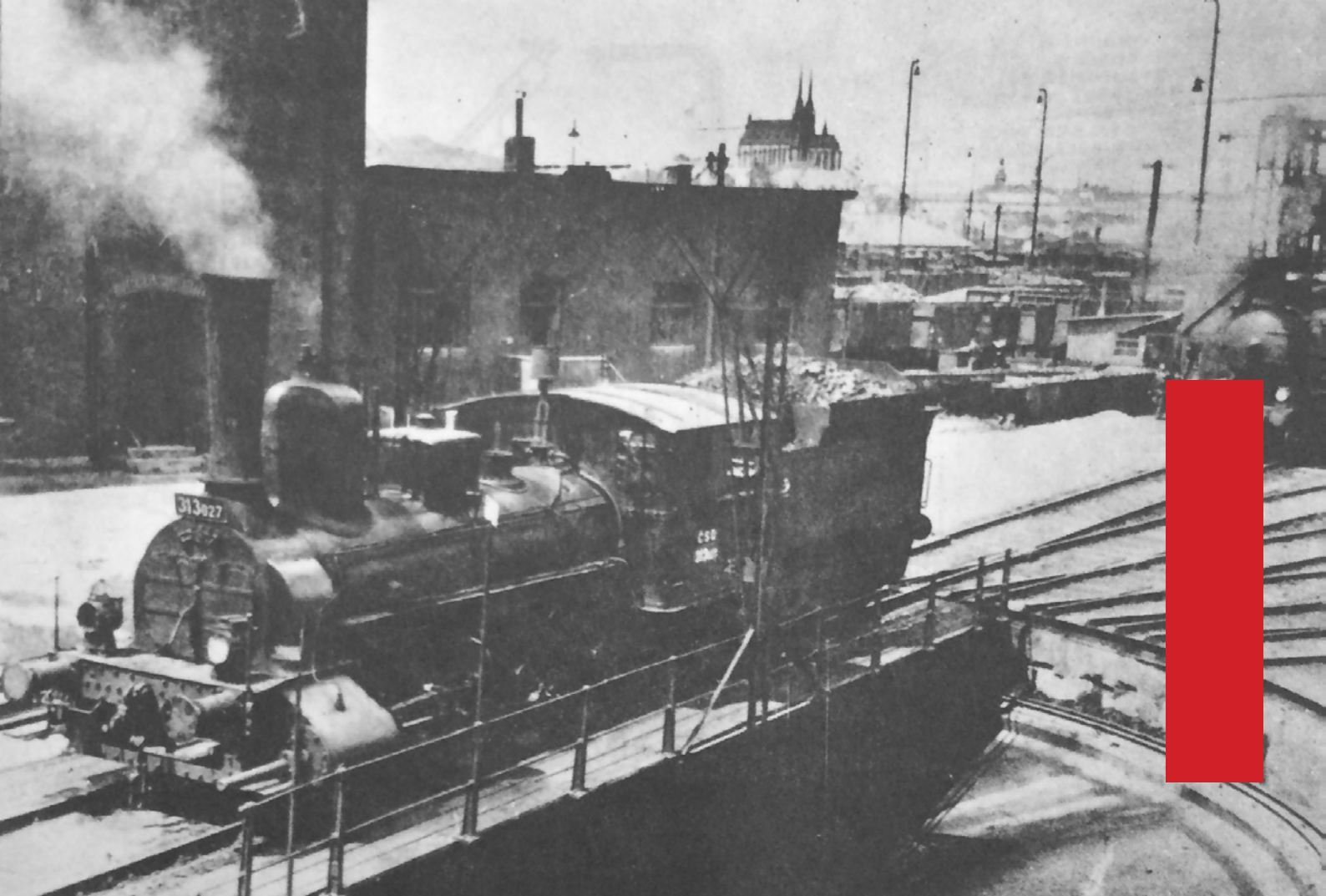
PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA ZA PRACÍ NEBO STUDIEM



Způsob pohybu lidí ve městě popsal sociologický výzkum objednaný v roce 2014 Magistrátem města Brna.







# **DIMENZOVÁNÍ ŽUB**

**BUDOUCNOST CENTRA BRNA  
/ THE FUTURE OF BRNO CENTRE**

# DIMENZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Schéma aktualizovaného rozsahu dopravy v ŽUB znázorňuje počet párů vlaků, které vstupují přes hranice uzlu. Průjezdové linky jsou zde tedy započítány 2 x. Celkový nárůst počtu vlaků je tudíž ve skutečnosti nižší. Uvedený počet vlaků znamená garantované trasy pro zavedení vlaku z příslušné tratě nebo v příslušném směru, které mají dle dopravní technologie prověřené časové umístění v síti a ve vlastním ŽUB. Navrhovaná infrastruktura ŽUB musí být nadimenzována tak, aby vyhověla provozu na dalších 80 až 100 let.

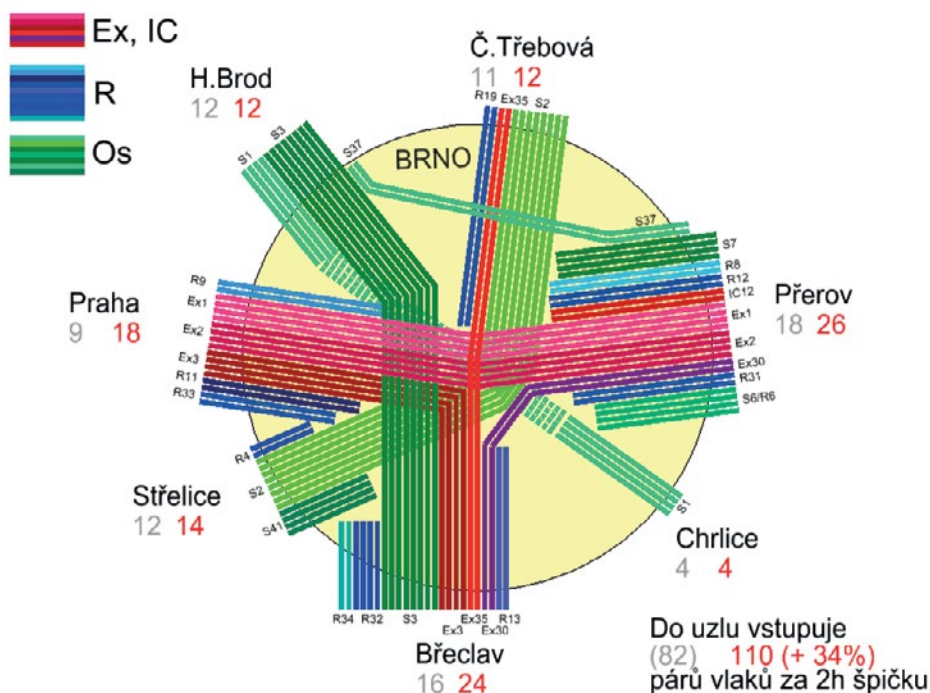
*Dimenzování železničního uzlu Brno je pro tuto soutěž převzato ze studie zpracované IKP Consulting*

*Tato studie je pod názvem Dopracování variant železničního uzlu Brno dostupná z: [europointbrno.cz/ke-stazeni](http://europointbrno.cz/ke-stazeni)*

Aktualizovaný rozsah dopravy zahrnutý ve srovnávací studii IKP Consulting nepočítá se zavedením vlaků v relaci Brno – Letiště Brno-Tuřany. Propracování uvedeného spojení závisí na potenciální objednávce města. Ve variantě Řeka tedy daná relace není. Naproti tomu varianta Petrov uvažuje s novou tratí Brno – Blažovice (– Přerov), jejímž prostřednictvím lze město s letištěm spojit.

V nákladní dopravě byly požadavky Ministerstva dopravy ČR na počty vlaků upraveny distribucí na jednotlivé tratě. Počty vlaků byly zaokrouhleny nahoru tak, aby byla vytvořena pravidelná nabídka tras vlaků nákladní dopravy i během přepravní špičky dopravy osobní, viz Tab. 3.

Aktualizovaný rozsah dopravy v ŽUB



# POROVNÁNÍ POŽADOVANÉHO POČTU VLAKŮ PRO ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO

Tab. 1: Porovnání rozsahu dopravy – dálková doprava

Přepravní segment, relace	Počty párů vl/2h špičku přes uzel Brno			
	A	B	C	D
	Podle PD (09/2005)	MD+JMK (11/2012)	Aktualizace (studie)	Rozdíl [C-B]
<b>Dálková osobní doprava, 1. segment</b>				
Ex1 Praha – Brno – Ostrava	2	4	4	0
Ex2 Plzeň – Praha – Jihlava – Brno – Olomouc/Zlín	2	4	4	0
Ex3 Praha – Brno – Wien/Budapešť	2	4	4	0
IC12 Brno – Píerov – Olomouc	0	0	2	+2
Ex30 Wien – Brno – Ostrava – Polsko	2	2	2	0
Ex35 Hradec Králové – Brno – (...)	1	2	2	0
<b>Dálková osobní doprava, 2. segment</b>				
R8 Brno – Píerov – Ostrava – Bohumín	2	2	2	0
R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno hl.n.	2	2	2	0
R11 Brno – Jihlava – České Budějovice	1	2	2	0
R12 Brno – Olomouc (- ...)	2	2	2	0
R13 Brno – Břeclav – Píerov – Olomouc	2	2	2	0
R19 Praha – Pardubice – Brno	2	2	2	0
R31 Brno – Kroměříž – Zlín	2	2	2	0
R32 Brno – Znojmo	0	0	4	+4
R33 (Praha -) Jihlava - Brno	0	0	2	+2
R34 Brno – Mikulov na Moravě (-Břeclav)	0	0	2	+2
<b>Celkem</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>+10</b>

Srovnání požadavků na rozsah dopravy uvažovaný pro železniční uzel Brno  
 sloupec A – původně uvažovaný rozsah dopravy  
 sloupec B – požadavky na rozsah dopravy Ministerstva dopravy ČR a Jihomoravského kraje zadané společností IKP Consulting pro vypracování srovnávací studie variant nádraží Řeka a Petrov  
 sloupec C – aktualizovaný rozsah dopravy ve srovnávací studii

Rozsah dopravy je uváděn pro dlouhodobý horizont 2040+, kdy se předpokládá provoz tratí Rychlých spojení.

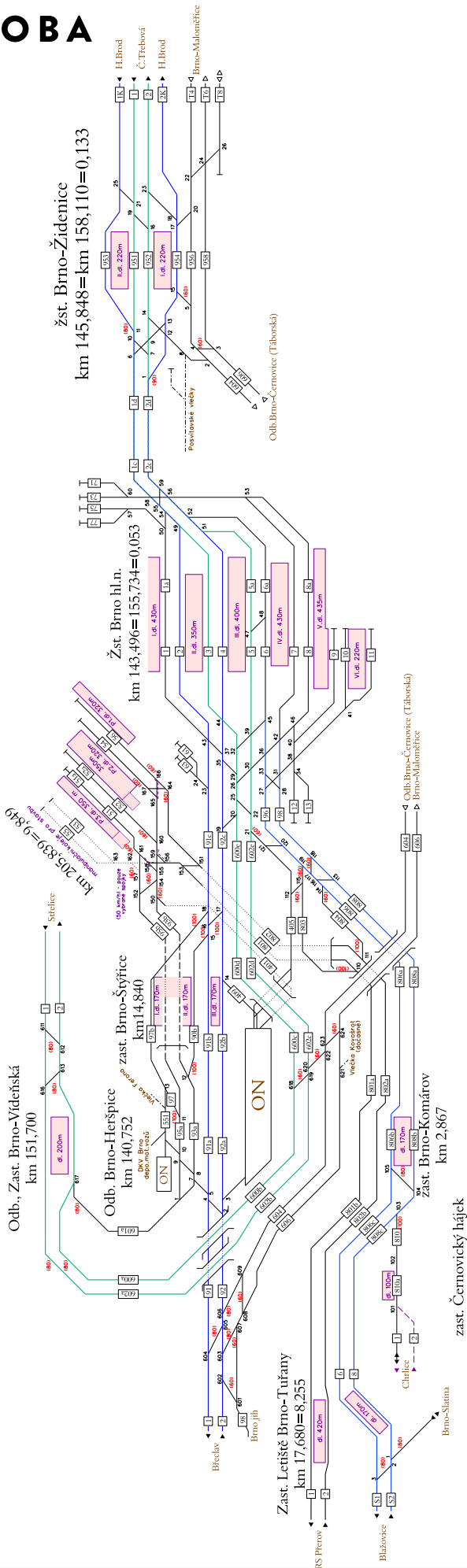
Tab. 2: Porovnání rozsahu dopravy – regionální doprava

Přepravní segment, relace	Počty párů vl/2h špičku přes uzel Brno			
	A	B	C	D
	Podle PD (09/2005)	MD+JMK (11/2012)	Aktualizace (studie)	Rozdíl [C-B]
<b>Regionální osobní doprava:</b>				
S1 Tišnov – Slavkov u B. – Nesovice	4 (SJKD)	4	4 (SJKD)	0
S2 Lhota-Rapotina – Zastávka u B.	8	8	8	0
S3 Tišnov – Brno – Hrušovany u B.	8	8	8	0
S37 Brno-Královo Pole – Šlapanice	2	2	2	0
S41 Brno – M.Bránice – Ivančice/Miroslav	4	4	4	0
R4 Brno - Třebíč	0	0	2	+2
S6 Brno hl.n. – Brno-Slatina – Bučovice	4	2	2	0
R6 Brno – Blažovice – Veselí n/M	0	2	2	0
S7 Brno – Vyškov na M.	2	4	4	0
<b>Celkem</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>+2</b>

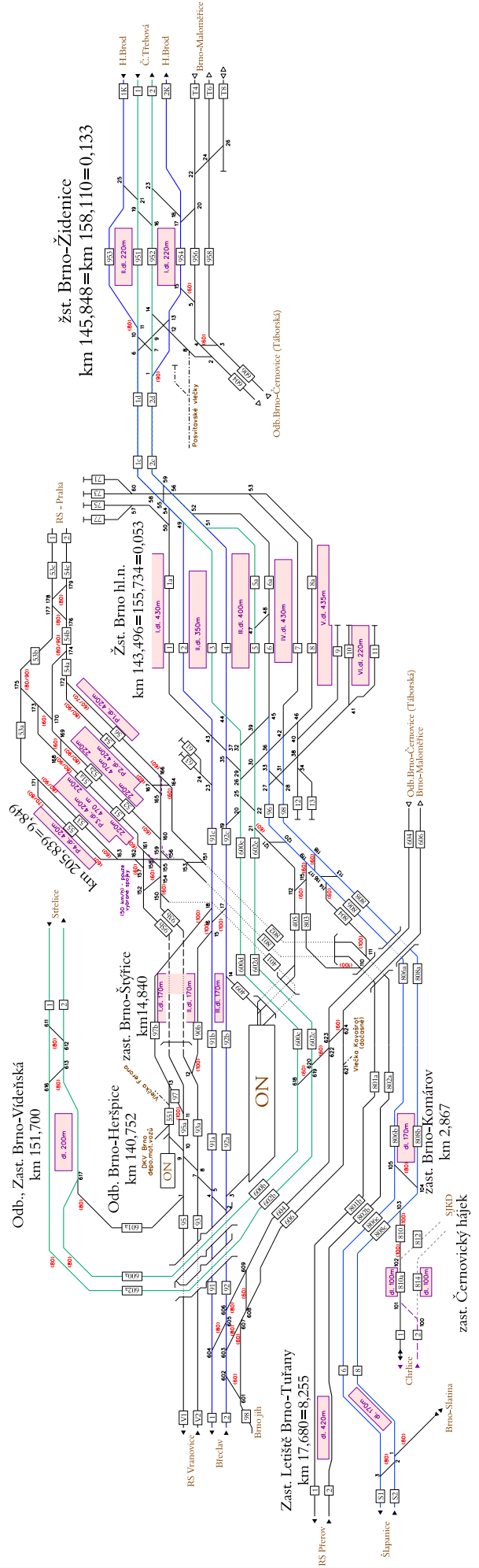
Tab. 3: Porovnání rozsahu dopravy – nákladní doprava

Přepravní segment, relace	Počet y párů vl/2h špičku přes uzel Brno			
	A	B	C	D
	Podle PD (09/2005)	MD+JMK (11/2012)	Aktualizace (studie)	Rozdíl [C-B]
<b>Nákladní doprava:</b>				
Průjezd přes Brno hl. n.	4	7,2	8	+0,8
Směr Blažovice	2	0,8	2	+1,2

## HORIZONT STŘEDNĚDOBÝ (2025)



## HORIZONT DLOUHODOBÝ (2040)





# SCHÉMA DOPRAVNÍHO UZLU BRNO

Dopracování variant řešení ŽU Brno  
Technické řešení (studie)  
vypracoval: IKP Consulting Engineers, 2014  
objednatel: SŽDC

*Ze studie, kterou pro stát zpracovala společnost IKP Consulting, předkládáme vedení linek vlaků dálkové, příměstské a nákladní dopravy, a to v horizontu let 2025 a 2040. S tímto podkladem je nutno pracovat jako s řešením, které je kapacitně prověřeno jako reálné.*

# DIMENZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

## Horizont 2016:

První přepravní segment (Ex):

Ex3 (...) Praha – Pardubice – Brno – Wien/Budapest, interval 60' s předpokládanými špičkovými vloženými vlaky, souprava 400 osob, min. 200 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně případně na okraji občanského dne; časová poloha cca stávající s drobnými minutovými odchylkami, X:00 v žst. Břeclav

Druhý přepravní segment (R):

R8 Brno – Ostrava – Bohumín, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, průvoz do R9 ukončení pouze na okraji občanského dne, časová poloha cca stávající dle konceptu na trati 300 (nyní x Brno, Rousínov, Němčice nad Hanou), úsilí po provázání Ex2 (Praha – Olomouc – Žilina) a R8 v Hranicích na Moravě dle možností infrastruktury

R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, interval 60' (v sedle 120'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, průvoz do R8 ukončení pouze na okraji občanského dne, časová poloha cca stávající dle konceptu na trati 230/250

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice (...), interval 120', souprava 250 osob (v sezóně až 400 osob), min. 120 km/h, nezávislá trakce, ukončení a zahájení všech vlaků linky v Brně, poloha dle X:00 v Českých Budějovicích, tj. v Brně příj. S:40/odj. L:20 s postupným časnějším příjezdem a pozdějším odjezdem dle zlepšování infrastruktury

R12 Brno – Olomouc (...), interval 120', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, průvoz do R19, ukončení v Brně pouze na okraji občanského dne, poloha širší L:00 v Olomouci, dle dalších souvislostí v oblasti Olomouckého kraje (manipulace Zábřeh na Moravě / x Hanušovice)

R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc, interval 120' (ve spolupráci s regionální dopravou ve špičce 60'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení a zahájení všech vlaků linky v Brně, poloha S:00 v Olomouci, dle IDS JMK vazby na 250 (Šakvice)

R19 Praha – Pardubice – Brno, interval 120', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, průvoz do R12, ukončení v Brně pouze na okraji občanského dne, poloha dle R12, Skalice n/S S/L:30, Svitavy S:00

## Horizont 2025:

První přepravní segment (Ex):

Ex3 (...) Praha – Pardubice – Brno – Wien/Budapest, interval 60' se špičkovými vloženými vlaky (předpoklad vedení po celou dobu přepravních špiček v prokladu 30' – v zásadě by infrastruktura měla umožnit vedení takových vlaků pravidelně), souprava 400 osob, min. 200 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně pouze případně na okraji občanského dne + posilové vlaky; časová poloha cca X:30 v žst. Břeclav (dle průvozu ve Wien Hbf. směr Graz)

Druhý přepravní segment (R):

R8 Brno – Ostrava – Bohumín, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h (do výstavby nové trati), elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), časová poloha cca stávající dle konceptu na trati 300, úsilí po provázání Ex2 a R8 v Hranicích na Moravě dle možností infrastruktury

*(předpoklad vlaků Ex vrstvy na trati 300 a R Brno – Zlín, t.č. horizont roku 2026 s možnou úpravou dle postupu stavebních prací na trati 300 – obě linky je třeba předpokládat ve špičkovém intervalu 60', v případě rychlé dvoukolejné infrastruktury)*

R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, interval 60' (v sedle 120'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), časová poloha určena skupinou v HB, dále do Brna dle možností infrastruktury na trati 250 (tj. příjezd cca. 15' před současným příjezdem, odjezd symetricky, s ohledem na vliv na regionální dopravu)

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice (...), interval 120', souprava 250 osob (v sezóně až 400 osob), min. 160 km/h, nezávislá trakce, ukončení a zahájení všech vlaků linky v Brně, poloha dle X:00 v Českých Budějovicích, tj. v Brně odvozeně dle možností infrastruktury (cílem jsou dosahované taktové uzly v X:00 Jindřichův Hradec, Kostelec u Jihlavy a Třebíč, dále dle disponibilní infrastruktury)

R12 Brno – Olomouc (...), interval 60' (možná přepravní sedla 120'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), poloha širší L:00 v Olomouci, dle dalších souvislostí v oblasti Olomouckého kraje (manipulace Zábřeh na Moravě / x Hanušovice)

R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc, interval 120' (ve spolupráci s regionální dopravou ve špičce 60'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení a zahájení všech vlaků linky v Brně, poloha S:00 v Olomouci, dle IDS JMK vazby na 250 (Šakvice)

R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno, interval 120', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), poloha Skalice n/S S/L:30, Svitavy S:00

## DÁLKOVÁ DOPRAVA

## Horizont 2040+ (předpoklad: vybudování sítě RS)

První přepravní segment (Ex):

Ex1 (...) Praha – Brno – Ostrava (...) předpoklad intervalu 30', souprava 400 osob, rychlost dle parametrů RS1, elektrická trakce, průběžné přes Brno (na okraji občanského dne začíná/končí v Brně)

Ex3 (...) Praha – Brno – Wien/Budapest, interval 30', souprava 400 osob, rychlostní parametry dle RS1, elektrická trakce, průběžné přes Brno (na okraji občanského dne začíná/končí v Brně)

Ex2 Praha – (Jihlava) – Brno – Olomouc/Zlín, předpoklad intervalu na obou větvích 60', souprava 400 osob, rychlostní parametry dle RS1, elektrická trakce, průběžné přes Brno (na okraji občanského dne začíná/končí v Brně) *(Ex Hradec Králové – Pardubice – Brno: v tuto chvíli není zřejmá změna rozložení poptávky po přepravě ve vazbě na RS a z tohoto důvodu nelze vyloučit, že bude MD objednávat dvousegmentovou obsluhu mezi brněnskou a hradecko-pardubickou aglomerací; infrastruktura by toto řešení měla umožnit; pokud by tento expresní segment byl objednan, pak platí interval 120' a vložené spoje ve špičce, souprava 300 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, zahájení a ukončení vlaků předpokládáno v Brně (předpoklad rychlého otáčení v koleji – tj. obrát cca 10-15 min), časová poloha odpovídající připojování ve směru Bratislava / Budapest, tj. v Brně hl.n. do uzlu 30 či 00 podle polohy spojů ve směru Bratislava)*

Ex(x) Wien – Brno – Ostrava, předpoklad intervalu 60', souprava 400 osob, elektrická trakce, průběžné přes Brno

Druhý přepravní segment (R):

R8 Brno – Přerov – Ostrava/..., interval 60', souprava 400 osob, elektrická trakce

R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), časová poloha určena skupinou v HB, dále do Brna dle možností infrastruktury na trati 250, přijede do Brna po RS1. (zahrnuje střídavě linku Praha – Kolín – HB – Brno a Praha – Vlašim (RS1) – HB – Brno)

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice (...), interval 60' (pokud Brno – Jihlava po RS1), souprava 250 osob (v sezóně až 400 osob), rychlost dle použité infrastruktury (RS1), elektrická trakce, propojení do jiných linek dle minutového provozního schématu, poloha dle X:00 v Českých Budějovicích

R12 Brno – Olomouc (...), interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení předpokládáno v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), poloha širší L:00 v Olomouci, dle dalších

souvislostí v oblasti Olomouckého kraje (manipulace Zábřeh na Moravě/ x Hanušovice)

R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc, interval 120' (ve spolupráci s regionální dopravou ve špičce 60'), souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení a zahájení všech vlaků linky v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), poloha S:00 v Olomouci, dle IDS JMK vazby na 250 (Šakvice)

R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení v Brně (provázání s R9, možnost průjezdu do kordónové stanice), poloha Svitavy S:00

R(x) Brno – Zlín, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce, ukončení a zahájení předpokládáno Brno hl.n.

# DIMENZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Současné schéma uzlu Brno (horizont B dle aglomeračního projektu, tj. r. 2020 - za předpokladu dostatečné kapacity)

Linka	Trasa	Směr	60 min. síť		30 min. síť		15 min. síť			
			příjezd	odjezd	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
S2	Letovice - Blansko - Brno - Sokolnice - Slavkov	sudý	X:55	X:59	X:25	X:29		X:44		X:14
		lichý	X:59	X:05	X:29	X:35	X:44		X:14	
S3	Křižanov - Tišnov - Brno - Židlochovice / Hustopeče	sudý	X:49	X:53	X:19	X:23	X:04	X:08	X:34	X:38
		lichý	X:07	X:10	X:37	X:40	X:22	X:25	X:52	X:55
S4	Brno - Zastávka - Náměšť n./O. (- Třebíč)	sudý		X:50		X:20		X:57		X:27
		lichý	X:05		X:35		X:13		X:43	
S41	Brno - Mor.Bránice - Ivančice / Mor.Krumlov - Miroslav	sudý		X:01		X:31				
		lichý	X:59		X:29					
R6 +S6	Brno - Bučovice - Kyjov - Veselí n./M. (- Uh.Hradiště)	sudý	X:25		X:55					
		lichý		X:35		X:05				
S7	Brno - Rousínov - Vyškov	sudý								
		lichý								
R2	(jen Sp) Brno - Letovice (- Svitavy - Č.Třebová - Ústí n./O. - Choceň)	sudý		X:55						
		lichý	X:04							
R5	(jen Sp) Brno - Šakvice - Břeclav - Hodonín	sudý		X:39						
		lichý	X:21							



## REGIONÁLNÍ DOPRAVA

Uzel Brno dle ŽUB (horizont B dle aglomeračního projektu (a původního projektu ŽUB), tj. r. 2020)

Linka	Trasa	Směr	60 min. síť		30 min. síť		15 min. síť			
			příjezd	odjezd	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
S1	Brno - Sokolnice - Slavkov	sudý	X:55		X:25					
		lichý		X:05		X:35				
S2	Letovice - Blansko - Brno - Zastávka - - Náměšť n./O. (- Třebíč)	sudý	X:55	X:59	X:25	X:29	X:40	X:44	X:10	X:14
		lichý	X:59	X:05	X:29	X:35	X:44	X:48	X:14	X:18
S3	Křižanov - Tišnov - Brno - - Židlochovice / Hustopeče	sudý	X:49	X:53	X:19	X:23	X:04	X:08	X:34	X:38
		lichý	X:07	X:10	X:37	X:40	X:22	X:25	X:52	X:55
S41	Brno - Mor.Bránice - Ivančice / Mor.Krumlov - Miroslav	sudý		X:01		X:31				
		lichý	X:59		X:29					
R6 +S6	Brno - Bučovice - Kyjov - Veselí n./M. (- Uh.Hradiště)	sudý	X:25		X:55					
		lichý		X:35		X:05				
S7	Brno - Rousínov - Vyškov	sudý								
		lichý								
R2	(jen Sp) Brno - Letovice (- Svitavy - - Č.Třebová - Ústí n./O. - Choceň)	sudý		X:55						
		lichý	X:04							
R5	(jen Sp) Brno - Šakvice - Břeclav - - Hodonín	sudý		X:39						
		lichý	X:21							

# DIMENZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Pro dimenzování nákladní dopravy v železničním uzlu Brno je uveden přibližný počet vlaků za týden v obou směrech podle již zpracovaného GVD 2012/2013. Nákladní doprava je rozdělena podle druhu: KD, POV, relační vlaky s vozovými zásilkami a místní obsluha. Rozlišen je rovněž mezistátní tranzit Děčín – Kúty:

KD:

- tranzit DB – Kúty: 20 vlaků (Hamburk/Bremerhaven – Slovensko/Maďarsko/Rumunsko)
- místní: 8 vlaků (Terminál Brno)
- ostatní průjezd: 30 vlaků

POV:

- tranzit DB – Kúty: 60 vlaků (VW)
- místní: 6 vlaků
- ostatní průjezd: 46 vlaků (ve směru 28 Blažovice – Havlíčkův Brod)

Relační, místní obsluha:

- místní: 300 (106 výchozí Maloměřice – Havlíčkův Brod/Česká Třebová, 101 ve směru Blažovice – Maloměřice)
- ostatní průjezd: 30 vlaků

Pokud není zmíněno jinak, jde o vlaky na rameni Břeclav – Maloměřice – Havlíčkův Brod/Česká Třebová, tj. ty, které bude nutné provézt celým uzlem.

Z hlediska prognóz přepravy se jako nejperspektivnější jeví segment KD. Pozitivně se projevuje zprovoznění uzlového terminálu Česká Třebová v roce 2013. Ve směru Brno znamenalo jeho otevření zvýšení počtu vlaků o 4 – 5 za týden. V dalších letech lze předpokládat roční nárůst o 5 %, což platí i pro ostatní operátory KD působící na tomto koridoru.

V případě přímých odesílatelských vlaků je situace značně nejistá z důvodu závislosti na několika velkých přepravcích, což se týká zejména tranzitních přeprav. V současnosti zde dominují přepravy pro automobilový průmysl (konkrétně pro jediný závod v Bratislavě). Vývoj situace v dlouhodobém horizontu nelze s určitostí odhadnout. V případě automobilového průmyslu se jako pravděpodobnější jeví spíše stagnace až pokles.

Pozitivní vývoj by pro tranzitní přepravy mohl naopak nastat v případě přesměrování některých proudů, které jsou v současnosti vedeny přes Rakousko přímo do Německa. Zde je nejdůležitější stanovení ceny za použití ŽDC, která je v současnosti vyšší než v Rakousku. Pokud by došlo k jejímu dalšímu zvýšení, respektive ke zrušení slev pro vlaky KD, lze naopak předpokládat přesměrování části současných přeprav mimo území ČR.

Nejméně predikovatelný je naopak segment jednotlivých vozových zásilek. Zde přicházejí v úvahu scénáře od úplného zániku segmentu až po mírný nárůst. Další vývoj bude záležet především na rozhodnutí dopravce ČD Cargo. Pro „krizový“ scénář útlumu vozových zásilek se dá počítat s částečným přelivem přeprav do segmentů KD a ucelených vlaků. Pro účely studie zpracované IKP Consulting byl ponechán současný počet vlaků.

Dále je třeba uvažovat se zbývajícími vlaky, které je nutné uzlem provézt – tj. vlaky Lv, Sv, pracovní atd. Podle údajů od SŽDC jde za rok 2012 přibližně o 1,7 vlaků za hodinu. Tento počet byl ponechán i pro výhled.

Pro výhledový počet vlaků za týden byl pro KD vzat zmiňovaný roční růst o 5 %. Pro přímé odesílatelské vlaky byl vzat střední scénář nárůstu výkonů v železniční nákladní dopravě z Dopravních sektorových strategií 2. fáze – Kniha 4 – Model dopravních prognóz. Pro relační vlaky byla předpokládána spíše stagnace či mírný pokles, respektive zefektivnění vozby vlaků a tedy lepší využití kapacity stávajícího počtu vlaků, takže počet vlaků je neměnný. Časové polohy tras pro nákladní vlaky by měly být rovnoměrně rozloženy během celého dne, neboť většina vlaků má tranzitní charakter.

Z hlediska směrového vedení hlavních přepravních proudů lze předpokládat ještě větší posílení těch hlavních – tj. směr Břeclav, Česká Třebová a Havlíčkův Brod. Naopak směr Přerov je spíše utlumován (v roce 2012 mj. došlo k ukončení přeprav uhlí v relaci Ostravsko – Linec).

Parametry konvenčních nákladních vlaků se zřejmě příliš nebudou měnit, především v případě vlaků pro místní

TAB. 1: Počet plánovaných vlaků ND /týden (GVD 2012/2013)

týden	Břeclav - - HB/ČT	Blažovice - - HB	Maloměřice - - HB/ČT
KD	58	0	0
POV	84	28	0
VZ	123	101	106

TAB. 2: Počet plánovaných vlaků, přepočteno na 1 h

hodina 2013	Břeclav - - HB/ČT	Blažovice - - HB	Maloměřice - - HB/ČT
KD	0,3	0,0	0,0
POV	0,5	0,2	0,0
VZ	0,7	0,6	0,6
Lv, Sv...	1,7*	0,0	0,0
total	3,3	0,8	0,6

\*skutečnost 2012

## NÁKLADNÍ DOPRAVA

obsahu. U vlaků KD lze předpokládat postupné rozšiřování úseků, na kterých bude možné provozovat vlaky se stanovenou rychlostí nad 100 km/h. Rovněž by bylo vhodné umožnit jízdu vlaků s normativem délky nad 600 m, tj. alespoň 750 m, tak jak je v souladu s požadavky na hlavní tratě TEN-T a případně i s délkou do 850 m. Výrazný nárůst maximální hmotnosti vlaků se nepředpokládá.

Z pohledu cílů Bílé knihy o převedení dálkových přeprav nad 300 km na železniční/vodní dopravu lze využít data o tranzitní nákladní dopravě z mýtného systému.

Nejen pro tranzitní dopravu je nejdůležitější komunikací dálnice D1. V relaci hranice Prahy – D2 státní hranice byl v roce 2011 počet kamionů nad 12 t následující:

Praha Modletice – Lanžhot: 462 944, Lanžhot – Praha Modletice: 422 961.

V tabulce jsou uvedeny počty tranzitních kamionů v jednotlivých letech v souladu se středním scénářem vývoje přepravních výkonů v silniční nákladní dopravě – Dopravní sektorové strategie 2. fáze – Kniha 4 – Model dopravních prognóz. Jde o prosté vynásobení počtu kamionů růstovým koeficientem a nejsou tady zahrnuty některé možné faktory, které by měly vliv na počet kamionů – přesun tranzitu mimo ČR, výraznější snížení prázdných jízd, zvýšení technických parametrů vozidel –, které by měly znamenat snížení počtu kamionů pro zajištění daných přepravních vazeb.

TAB. 3: Roční počet kamionů nad 12 t

2011	2016	2025	2040
885 905	1 063 086	1 417 448	1 506 039

Výsledné počty tras pro nákladní vlaky přepočtené na hodiny jsou uvedeny pro jednotlivé horizonty. V letech 2025 byl u KD uvažován strategický cíl EU – převedení 30 % dálkových přeprav na železnici – tj. připočtení patřičného podílu z tranzitujících kamionů – 1 vlak jako ekvivalent 40 kamionů. Pro rok 2040 bylo pak uvažováno s převodem 50 % tranzitujících kamionů.

TAB. 4: Výhledový počet plánovaných vlaků, přepočteno na 1 h v obou směrech

hodina 2016	Břeclav - - HB/ČT	Blažovice - - HB	Maloměřice - - HB/ČT
KD	0,4	0,0	0,0
POV	0,6	0,2	0,0
VZ	0,7	0,6	0,6
Lv, Sv...	1,7	0,0	0,0
total	3,5	0,8	0,6

hodina 2025	Břeclav - - HB/ČT	Blažovice - - HB	Maloměřice - - HB/ČT
KD	1,9	0,0	0,0
POV	0,7	0,2	0,0
VZ	0,7	0,6	0,6
Lv, Sv...	1,7	0,0	0,0
total	5,0	0,8	0,6

hodina 2040	Břeclav - - HB/ČT	Blažovice - - HB	Maloměřice - - HB/ČT
KD	4,1	0,0	0,0
POV	0,7	0,2	0,0
VZ	0,7	0,6	0,6
Lv, Sv...	1,7	0,0	0,0
total	7,2	0,8	0,6

## BIBLIOGRAFIE A DALŠÍ ZDROJE

## Prameny:

- Archiv Jindřicha Kumpošta, *Železniční problém Brna*, 1967, Archiv Muzea města Brna, Oddělení dějin architektury a urbanismu, inv. č. 248.451.
- KOČÍ, František – KUBÍČEK, Zdeněk. *Průvodní zpráva ke směrnému plánu města Brna*. Brno: Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic, listopad 1956. Moravský zemský archiv, fond G 437 – Výzkumný ústav výstavby a architektury, Brno [1930]–[1950], nepřístupný a nezpracovaný.
- Městská regulační kancelář (ed.). *Popis města Brna k soutěži na dopravně-komunikační plán 1933*. 1. vyd. Brno: Město Brno, 1933, 104 s.
- PEŇÁZ, Josef. *Popis města Brna k soutěži na regulační plán 1926*. 1. vyd. Brno: Město Brno, 1926, 108 s.
- PEŇÁZ, Josef. *Zpráva o výsledku veřejné soutěže na regulační plán města Brna*. 1. vyd. Brno: Josef Peňáz, 1929, 30 s.
- PEŇÁZ, Josef. *Vztah železnice k regulaci města Brna*. 1. vyd. Brno: Ředitelství státních drah, 1946, 41 s.
- RAAB, Jaroslav (ed.). *Brno a železnice. Přehled statí*. 1. vyd. Brno: Ředitelství státních drah, 1946, 102 s.
- SOCHOR, Karel. *Činnost Městského národního výboru v Brně za léta 1954–1956. Programový plán Městského národního výboru v Brně na rok 1957. Rozvoj města v první etapě směrného plánu*. 1. vyd. Brno: MNV, 1957, 37 s.
- TUREČEK, Bohumil – ZAVŘEL, Vilém – CHLAD, Maximilian et al. *Směrný plán města Brna*. Brno: Krajské středisko územního plánování při KNV v Brně, skupina Brno, červenec 1952. Moravský zemský archiv, fond G 437 – Výzkumný ústav výstavby a architektury, Brno [1930]–[1950], nepřístupný a nezpracovaný.

## Literatura:

- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. 1. vyd. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, 198 s. ISBN: 978-80-85034-66-0.
- CRHONEK, Iloš – ČÍHALÍK, Martin – ČÍHALÍKOVÁ, Barbora et al. *Brněnské nádraží. Nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží*. 1. vyd. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, 2009, 39 s. ISBN: 978-80-86752-76-1.
- DOKOUPIL, Jaroslav – BABIČ, Michal – MRÁZ, František. *Přestavba železničního uzlu Brno. Časopis stavebnictví IX*, 2015, č. 6–7, s. 1–11.
- HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, 263 s. ISBN: 80-7030-094-9.
- KALIVODA, František (ed.). *Budujeme Brno, město mezinárodních veletrhů*. 1. vyd. Praha: Svaz architektů ČSR, 1958. 101 s.

- KOTRMAN, Jiří. *150 let železnice na jižní Moravě: 1839–1989*. 1. vyd. Brno: ČSD, 1989. 86 s. ISBN: 80-900020-3-X.
- KUDĚLKA, Zdeněk – CHATRŇÝ, Jindřich. *O nové Brno. Brněnská architektura 1919–1939* (kat. výst.). 1. vyd. Brno: Muzeum města Brna, 2000. 2 sv., 141 a 444 s. ISBN: 80-901969-6-9.
- PELČÁK, Petr. *Historie vzniku brněnského železničního problému a jeho řešení v období 1839–1989*. Nepublikovaný rukopis. Brno, 2013, 44 s.
- PEŠA, Václav – DŘÍMAL, Jaroslav. *Dějiny města Brna I*. 1. vyd. V Brně: Blok, 1969, 290 s.
- PEŠA, Václav – DŘÍMAL, Jaroslav. *Dějiny města Brna II*. 1. vyd. Brno: Blok, 1973, 378 s.
- ZATLOUKAL, Pavel. *Brněnská okružní třída*. 1. vyd. Brno: Památkový ústav v Brně, 1997. 175 s. ISBN: 80-85032-60-0.

## Elektronické zdroje:

- Digitalizované staré mapy Moravy a města Brna. Staré mapy Moravy a města Brna [online]. Dostupné z: <http://www.vilemwalter.cz/mapy/> [cit. 4. 7. 2015].
- Geologické mapy ČR [online]. Dostupné z: <http://www.geologicke-mapy.cz/> [cit. 4. 7. 2015].
- Geografický informační systém města Brna. Brno [online]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/> [cit. 4. 7. 2015].
- Územně analytické podklady 2014. Brno [online]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/uzemne-analyticke-podklady-2014/> [cit. 4. 7. 2015].
- Územní plán města Brna. Brno [online]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/> [cit. 4. 7. 2015].
- CICVÁRKOVÁ, Radoslava. *Historie přestavby železničního uzlu Brno. Urbanismus a územní rozvoj VIII*, 2005, č. 2, s. 12–18 [online]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4664> [cit. 14. 7. 2015].
- DO [Dana Olivová]. *Příjezd prvního vlaku z Vídně do Brna*. Encyklopedie dějin města Brna [online]. Dostupné z: [http://encyklopedie.brna.cz/home-mm-b/?acc=profil\\_udalosti&load=12](http://encyklopedie.brna.cz/home-mm-b/?acc=profil_udalosti&load=12) [cit. 4. 7. 2015].
- Europoint Brno, <http://europointbrno.cz> [cit. 14. 7. 2015].
- FLORIAN, Jan. *Odsun brněnského nádraží v kontextu výstavby nového Jižního centra*. 2013. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, s. 30 [online]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/200434/esf\\_m/](http://is.muni.cz/th/200434/esf_m/) [cit. 14. 7. 2015].
- HOLLAN, Matěj. *Kauza Jižní centrum: Jak vydolovat informace z veřejných registrů i státních firem* <http://data.blog.ihned.cz/c1-61060200-kausa-jizni-centrum-jak-vydolovat-informace-z-verejnych-registru-i-statnich-firem>



- HOLUB, Petr – HOBSTOVÁ, Pavla. Zbankrotuje Brno? Respekt IV, č. 42, 18. 10. 1993 [online]. Dostupné z: <http://www.respekt.cz/tydenik/1993/42/zbankrotuje-brno> [cit. 14. 7. 2015].
- KÖRNER, Milan. Nádraží ve struktuře velkého města. Aktuality AUÚP, 2007, č. 72, s. 9–12 [online]. Dostupné z: [http://www.urbanismus.cz/assets/user/publikace/bulletin\\_aktuality/Aktuality\\_72.pdf](http://www.urbanismus.cz/assets/user/publikace/bulletin_aktuality/Aktuality_72.pdf) [cit. 20. 7. 2015].
- LK [Lenka Kudělková]. Hlavní nádraží Severní dráhy Ferdinandovy a Státní dráhy. Encyklopedie dějin města Brna [online]. Dostupné z: [http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil\\_domu&load=472](http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_domu&load=472) [cit. 4. 7. 2015].
- Nádraží Brno, <http://www.nadrazibrno.wz.cz/> [cit. 14. 7. 2015].
- Nádraží v centru, <http://www.nadrazivcentru.cz/> [cit. 20. 7. 2015].
- ŠUMBERA, Josef. Přesun hlavního nádraží: bariéra rozvoje železniční dopravy v Brně. ERA21 III, 2003, č. 1, s. 68–70 [online]. Dostupné z: [http://www.era21.cz/index.asp?page\\_id=38](http://www.era21.cz/index.asp?page_id=38) [cit. 20. 7. 2015].
- Nové územní plány, problematika železniční dopravy. Sborník ze semináře AUÚP, Brno 25.–26. 10. 2007. 1. vyd. Brno: Ústav územního rozvoje, 2008. 88 s. ISBN: 978-80-903928-0-9 [online]. Dostupné z: [http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-02/30\\_nove%20uzemni%20plany.pdf](http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-02/30_nove%20uzemni%20plany.pdf) [cit. 20. 7. 2015].
- Železniční uzel Brno na počátku 3. tisíciletí, <http://nadrazibrno.ecn.cz/dejiny2-8.php> [cit. 14. 7. 2015].
- Žít Brno, <http://rip.zitbrno.cz/> [cit. 14. 7. 2015].
- IKP Consulting Engineers, s.r.o. Technicko-ekonomická studie Dopracování variant řešení ŽU Brno. Praha, 2014 [online]. Dostupné z: <http://europoint-brno.cz/wp-content/uploads/files/dopracovani-variant.zip> [cit. 4. 9. 2015].
- knesl+kynčl architekti. Palác Trnitá, projekt 2010.
- knesl+kynčl architekti. ÚS Přístavba OD Tesco na ul. Dornych, k. ú. Trnitá a podmíněná přípustnost prodejních ploch, 2011.
- LEJČAR, Ivan – LÉDL, Petr. Přestavba železničního uzlu Brno a rozvoj městské infrastruktury jižního segmentu vnitřního města s modernizací hlavního nádraží v uživatelsky optimální poloze. Brno, Praha, březen 2007.
- Statutární město Brno – Kancelář strategie města. Brno. Město pro business. 1. vyd. Brno: Statutární město Brno, 2015. 19 s. [online]. Dostupné z: [https://www.brno.cz/fileadmin/user\\_upload/Podnikatel/Business\\_prospekt/BBF2015CZ.pdf](https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/Podnikatel/Business_prospekt/BBF2015CZ.pdf) [cit. 4. 7. 2015].
- Sudop Brno. DÚR pro přestavbu ŽUB – část městská infrastruktura, 2005.
- Sudop Brno. Studie prověření možnosti posunu stanice SJKD Zvonařka, 2009.
- UAD Studio. Generel pěší dopravy, 2010.
- UAD Studio. ÚS Heršpická, 2012.

#### Studie:

- AQUA ENVIRO. Generel geologie, hydrogeologie a inženýrské geologie města Brna, 2010.
- Arch.Design. ÚPP Regulace centrálního území dotčeného přestavbou ŽUB, 2005.
- Arch.Design. ÚS Podmíněná přípustnost prodejních ploch v lokalitě Aupark Brno, 2011.
- Architekti Hruša & spol., Ateliér Brno. Administrativní centrum Trniti, 2009.
- Ateliér Brno. Ideová urbanistická studie Brněnská okružní třída a nové městské parky, 2005.
- Atelier ERA. Výškové zónování pro ÚPmB – finální řešení 2011, 2010.
- Brněnské komunikace. Modely dopravních intenzit IAD v jižním centru města Brna, rok 2030, 2010.
- Drees & Sommer. Komplexní studie přestavby Železničního uzlu Brno, 2002 [online]. Dostupné z: <http://europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8067&nav03=21338> [cit. 4. 7. 2015].
- focus. Marketing & Social Research. Dělbá přepravní práce 2014, 2014.

# SEZNAM ZKRATEK

ČT	Česká Třebová
GVD	grafikon vlakové dopravy
HB	Havlíčkův Brod
IDS	Integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
JŘ	Jízdní řád
KD	Kombinovaná doprava
KFNB	k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda)
Kordis	Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MMB	Magistrát města Brna
NStB	k. k. Nördliche Staatsbahn (c. k. Severní státní dráhy)
odb.	Odbočka
POV	Přímý odesílatelský vlak
RS	Rychlá Spojení (dříve užívaný termín VRT-vysokorychlostní trať)
SJKD	Severojižní kolejový diametr
So	Stupeň obsazení
StEG	k. k. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft (c. k. Rakouská společnost státní dráhy)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
TEN-T	Transevropská dopravní síť (angl. Trans-European Transport Networks)
TINA	Síť evropských multimodálních koridorů
UIC	Mezinárodní železniční unie (franc. Union Internationale des Chemins de fer)
VRT	Vysokorychlostní trať
VZ	Vozová zásilka
zast.	Železniční zastávka
žst.	Železniční stanice
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽDC	Železniční dopravní cesta
ŽUB	Železniční uzel Brno
Vlak Ex	Expresní vlak
Vlak R	Rychlík
Vlak Sp	Spěšný vlak
Vlak Os	Osobní vlak
Vlak Pn	Průběžný nákladní vlak
Vlak Vn	Vyrovňávkový nákladní vlak
Vlak Mn	Manipulační nákladní vlak
Vlak Lv	Lokomotivní vlak
Vlak Sv	Soupravový vlak (bez přepravy cestujících, návoz/odstavení prázdné soupravy)



PROJEKTOVÁ URBANISTICKÁ SOUTĚŽ  
/ URBAN DESIGN PROJECT COMPETITION

# SOUTĚŽNÍ PODMÍNKY

## BUDOUCNOST CENTRA BRNA / THE FUTURE OF BRNO CENTRE

*Statutární město Brno vyhláší podle ustanovení § 103 a následujících zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“), v souladu se zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů, v souladu se Soutěžním řádem České komory architektů ze dne 24. dubna 1993, v platném znění **PROJEKTOVOU URBANISTICKOU SOUTĚŽ: „BUDOUCNOST CENTRA BRNA“** a vydává k tomu tyto soutěžní podmínky.*

V Brně 7. 9. 2015

## 1. VYHLAŠOVATEL SOUTĚŽE O NÁVRH

### 1.1 Vyhlášovatel soutěže:

Statutární město Brno  
Dominikánské náměstí 196/1  
601 67 Brno  
Zástupce: Ing. Petr Vokřál – primátor města  
Tel.: +420 542 171 111  
IČO: 44992785

### 1.2 Organizátor soutěže a zpracovatel soutěžních podmínek:

MOBA Studio  
U Půjčovny 4  
110 00 Praha  
proškolený organizátor soutěže:  
MArch Ing. arch. Yvette Vašourková  
Tel.: +420 222 222 521  
E-mail: [vasourkova@moba.name](mailto:vasourkova@moba.name)

### 1.3 Sekretář soutěže:

Ing. arch. Igor Kovačević, Ph.D.  
Tel.: +420 603 810 083  
E-mail: [kovacevic@moba.name](mailto:kovacevic@moba.name)

### 1.4 Přezkušovatel soutěžních návrhů:

Ing. arch. Karin Grohmannová  
Tel.: +420 222 222 521  
E-mail: [urbanity@ccea.cz](mailto:urbanity@ccea.cz)

## 2. PŘEDMĚT, ÚČEL A POSLÁNÍ SOUTĚŽE

### 2.1 Předmět soutěže

Předmětem soutěže je urbanistické a dopravní řešení pro nové brněnské nádraží umístěné v lokalitě pod Petrovem a současně vytvoření strategie pro vznik plnohodnotné části města, která bude odpovídat potřebám a realitě XXI. a XXII. století.

### 2.2 Účel a poslání soutěže

Účelem a posláním soutěže je nalézt a ocenit nejvhodnější a nejzajímavější řešení předmětu soutěže (tj. nejvhodnější soutěžní návrh), které splní požadavky vyhlášovatele obsažené v těchto soutěžních podmínkách a zadání.

Vyhlášovatel může následně zadat zakázku na zpracování územně plánovací dokumentace v jednacím řízení bez uveřejnění podle ustanovení § 23 odst. 6 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Do jednacím řízení bez uveřejnění budou vyzváni všichni ocenění účastníci.

## 3. DRUH SOUTĚŽE A ZPŮSOB VYHLÁŠENÍ SOUTĚŽE

### 3.1 Druh soutěže o návrh

3.1.1 Podle zákona se soutěž vyhláší jako mezinárodní otevřená.

3.1.2 Podle předmětu řešení se soutěž vyhláší jako urbanistická.

3.1.3 Podle okruhu účastníků se soutěž vyhláší jako veřejná anonymní.

3.1.4 Podle počtu vyhlášených kol se soutěž vyhláší jako dvoukolová.

3.1.5 Podle záměru řešení se soutěž vyhláší jako projektová.

### 3.2 Způsob vyhlášení soutěže

3.2.1 Soutěž o návrh je vyhlášena na profilu zadavatele [brno.profilzadavatele.cz](http://brno.profilzadavatele.cz) a [brno.cz](http://brno.cz), dále na [cka.cz](http://cka.cz) a [vestnikverejnychzakazek.cz](http://vestnikverejnychzakazek.cz).

3.2.2 Veškeré podklady výjma podkladů č. 06, 07 a 08 jsou ke stažení na [budoucnostcentrabrna.cz](http://budoucnostcentrabrna.cz).

### 3.3 Náležitosti oznámení rozhodnutí o výběru nejvhodnějšího návrhu a vyhlášení výsledků soutěže

3.3.1 Porota předpokládá postup 8 návrhů do II. kola soutěže.

3.3.2 Po skončení soutěže bude všem účastníkům rozeslán vyhlášovatelem protokol o průběhu soutěže. Výsledek soutěže o návrh zveřejní vyhlášovatel soutěže obdobným způsobem, jakým ji vyhlásil. Do tří měsíců po ukončení soutěže bude pro veřejnost uspořádána výstava všech došlých návrhů.

### 3.4 Jazyk soutěže o návrh a právní řád

Soutěž o návrh proběhne dvojjazyčně – v českém a anglickém jazyce. Veškeré části soutěžního návrhu musí být vyhotoveny buď v českém nebo anglickém jazyce. Soutěžní podmínky a všechny přílohy a podklady byly vyhotoveny v českém a anglickém jazyce, obě verze jsou platné. V případě sporu má z právního hlediska přednost interpretace českého textu. Soutěž o návrh bude probíhat v souladu s českým právním řádem.



## 4. ÚČASTNÍCI SOUTĚŽE

### 4.1 Podmínky účasti v soutěži o návrh

Soutěže se mohou zúčastnit fyzické i právnické osoby, popřípadě jejich sdružení, které splňují tyto podmínky:

- a) nezúčastnily se definování předmětu soutěže a jejího vypsání
- b) nejsou řádnými členy nebo náhradníky poroty, sekretářem poroty, přezkušovatelem soutěžních návrhů nebo přizvaným znalcem poroty této soutěže
- c) nejsou manžely, příbuznými, trvalými projektovými partnery, bezprostředními nadřízenými či spolupracovníky osob, které se zúčastnily vypracování předmětu soutěže a vypsání této soutěže, nebo řádných členů nebo náhradníků poroty, sekretáře poroty, nebo přizvaných odborných znalců porotou této soutěže, pokud tito budou uvedeni v soutěžních podmínkách; tento požadavek se vztahuje i na členy zastupitelských a správních orgánů.
- d) splňují základní kvalifikační kritéria podle § 53 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (likvidace, konkurs, daňové nedoplatky, pravomocné odsouzení pro trestný čin nebo disciplinární opatření)

### 4.2 Kvalifikační předpoklady soutěže

Účastníci soutěže prokáží kvalifikační předpoklady dle § 54 písm. a), b), d) VZV, tj. že jsou:

autorizovanými architekty s autorizací se všeobecnou působností, event. autorizovanými architekty pro obor územní plánování či pro obor architektura, podle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, v aktuálním znění, případně autorizovanými architekty podle práva příslušného členského státu Evropského hospodářského prostoru, jehož je občanem nebo v němž má své sídlo. Předloží-li soutěžní návrh jako účastník soutěže o návrh více osob ve sdružení, musí prokázat výše uvedenou autorizaci alespoň jedna z těchto osob

### 4.3 Požadavky na prokázání podmínek účasti a kvalifikačních předpokladů

Účastník soutěže prokáže splnění podmínek uvedených v odstavci 4.1 soutěžních podmínek čestným prohlášením vloženým do obálky nadepsané „Autor – I. kolo“ (viz odstavec 6.1.4 soutěžních podmínek).

## 5. SOUTĚŽNÍ PODKLADY

### 5.1 Soutěžní podklady jsou vyhotoveny v digitální podobě

(texty ve formátu pdf, tabulky ve formátu xls, grafické podklady ve formátech dwg, pdf a jpg). Soutěžní podmínky a podklady nebudou vydávány v tištěné podobě.

### 5.2 Seznam volně poskytovaných podkladů:

01. Zadání, podklady a soutěžní podmínky (pdf)
02. Fotografie pro zákres - panorama (jpg)
03. Fotografie řešeného území (jpg/zip)
04. Tabulka ploch a uživatelů (xls)
05. Dopracování technického řešení varianty B-Petrov (pdf)

### 5.3 Seznam podkladů poskytovaných po registraci:

06. Katastrální mapa - řešené území (dwg)
07. Dokumentace stávajících objektů (dwg)
08. 3D model (dwg)

### 5.4 Poskytování soutěžních podkladů

Počínaje dnem vyhlášení soutěže o návrh poskytne organizátor soutěže na webových stránkách [budoucnostcentrabrna.cz](http://budoucnostcentrabrna.cz) zájemcům o účast v soutěži soutěžní podmínky, zadání a podklady k soutěži (kromě podkladů č. 06, 07 a 08). Soutěžní podklady jsou poskytovány soutěžícím bezplatně. Zájemce o účast v soutěži se převzetím podkladů zavazuje použít tyto pouze pro účely své účasti v soutěži, nevydávat je třetím osobám a řádně je zabezpečit proti zneužití třetí osobou.

Na webu [budoucnostcentrabrna.cz](http://budoucnostcentrabrna.cz) budou rovněž uveřejněny všechny dodatečné informace k soutěži a odpovědi na dotazy účastníků.

### 5.5 Registrace účastníků soutěže

Na základě registrace na webových stránkách [budoucnostcentrabrna.cz](http://budoucnostcentrabrna.cz) budou účastníkům soutěže zaslány podklady č. 06, 07 a 08.

### 5.6 Prohlídka řešené lokality

Nebude organizována společná prohlídka řešené lokality.

## 6. POŽADOVANÉ ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU, JEJICH OBSAH, ZÁVAZNÁ GRAFICKÁ ČI JINÁ ÚPRAVA

### 6.1 Závazné podmínky pro odevzdání návrhu, jeho obsah a závazná grafická či jiná úprava – I. kolo

#### 6.1.1 Grafická část

Grafická část soutěžního návrhu bude obsahovat:

- celkovou situaci řešeného území v měřítku 1 : 5000
  - dopravní řešení s vyznačením všech typů dopravy v území, a to včetně staveb v podzemí a nových zastávek MHD nebo regionální dopravy v řešeném a dotčeném území spolu s fázováním projektu a výstavby v území v měřítku 1 : 5000
  - nadhledovou axonometrii celého území z jihu
  - zákres do fotografie (podklad č. 02)
  - další zobrazení návrhu dle uvážení soutěžících
- Grafická část bude odevzdána na 4 plakátech formátu B1 (700 x 1000 mm) orientovaných na výšku, nalepených na panelech z lehkého materiálu pro výstavní účely. Plakáty budou rozvrženy dle zadání (str. 20-21).

#### 6.1.2 Portfolio

Pomocí portfolia budou soutěžící moci komplexně představit svůj návrh.

Portfolio bude obsahovat:

- seznam všech odevzdaných částí soutěžního návrhu na prvním listu
- anotaci – popis idejí návrhu v rozsahu max. 1000 znaků včetně mezer na druhém listu
- tabulku ploch a uživatelů (vyplněný podklad č. 04)
- popis návrhu na následujících listech z následujících hledisek:
  - urbanistické řešení a kvalita veřejných prostor
  - hlavní nádraží a veřejný prostor v jeho okolí
  - odolnost návrhu – fázování a nástroje, které zaručí funkčnost území
  - zelená infrastruktura v území, krajinářské aspekty řešení, ekologická udržitelnost
  - nakládání s vodou v území, vazby území na řeku
  - sociální udržitelnost
  - komplexní dopravní řešení v celém území
  - dopravní řešení železničního uzlu Brno a hlavního nádraží Brno

Povinnou součástí portfolia budou dopravní schémata, zejména:

- dopravní schéma MHD s vyznačením případných změn v tramvajové síti

Do portfolia mohou soutěžící přidat jakékoli další výkresy, schémata, skici, vizualizace a další materiály, které jsou dle jejich uvážení potřebné k vysvětlení návrhu.

Celkový rozsah portfolia je limitován na maximálně 15 jednostranně potištěných listů formátu A3 na šířku. Poměr mezi textem a grafickými výstupy je na uvážení soutěžících.

Portfolio bude odevzdáno ve 3 vyhotoveních.

#### 6.1.3 Digitální část

Soutěžící odevzdá 1 x CD/DVD obsahující:

- grafickou část – soutěžní plakáty ve formátu pdf (při kvalitě 300 dpi)
  - portfolio ve formátu pdf (při kvalitě 300 dpi)
  - anotaci ve formátu doc/docx
  - tabulku ploch a uživatelů ve formátu xls
- Nosič bude uložen v zalepené obálce s nadpisem „CD – I. kolo“.

#### 6.1.4 Obálka nadepsaná „Autor – I. kolo“

Obálka bude obsahovat dokumenty s následujícími údaji:

- účastník/účastníci soutěže: jméno, adresa, vzájemný dohodnutý procentuální podíl případné ceny, bankovní spojení, v případě obchodní firmy IČ a adresa datové schránky
- jména autorů soutěžního návrhu a spolupracujících osob, pokud nejsou uvedena mezi účastníky
- prokázání splnění podmínek účasti v soutěži dle odstavce 4.1 a 4.2 soutěžních podmínek (tj. čestná prohlášení dle příloh č. 1 a 2 těchto soutěžních podmínek)
- čestné prohlášení (v případě, že je účastníkem právnická osoba nebo není účastník shodný s autorem) – dle přílohy č. 3 těchto soutěžních podmínek

Obálka bude zalepená, neporušená a zcela neprůhledná.

#### 6.1.5 Obálka nadepsaná „Zpáteční adresa“

Obálka bude obsahovat jméno kontaktní osoby, doručovací adresu a kontakt (e-mail, tel.) pro zaslání protokolu, případně výzvy pro postup do II. kola a zpřesněných zadávacích podmínek.

Obálka bude zalepená, neporušená a zcela neprůhledná.

### 6.2 Závazné podmínky pro odevzdání návrhu, jeho obsah a závazná grafická či jiná úprava – II. kolo

#### 6.2.1 Grafická část

Grafická část soutěžního návrhu bude obsahovat výkresy a schémata, které budou upřesněny ve výzvě k účasti v II. kole.

Grafická část bude odevzdána na 6 plakátech formátu B1 (700 x 1000 mm) na výšku, nalepených na panelech z lehkého materiálu pro výstavní účely. Grafické rozvržení plakátů bude upřesněno ve výzvě k účasti v II. kole.

#### 6.2.2 Textová část

Obsah textové části, případně portfolia, bude upřesněn ve výzvě k účasti v II. kole. Textová část bude odevzdána ve třech vyhotoveních.

#### 6.2.3 Digitální část

Soutěžící odevzdá 1 x CD/DVD obsahující grafickou a textovou část návrhu. Formát a kvalita souboru budou upřesněny ve výzvě do II. kola.

Nosič bude uložen v zalepené obálce s nadpisem „CD – II. kolo“.

- 6.2.4 Obálka nadepsaná „Autor - II. kolo“  
Obálka bude obsahovat dokumenty s následujícími údaji:
- účastník/účastníci soutěže: jméno, adresa, vzájemný dohodnutý procentuální podíl případné ceny, bankovní spojení, v případě obchodní firmy IČ a adresu datové schránky
  - jméno kontaktní osoby, doručovací adresa a kontakt (e-mail, tel.) pro komunikaci se sekretářem soutěže
  - jména autorů soutěžního návrhu a spolupracujících osob, pokud nejsou uvedena mezi účastníky
  - prokázání splnění podmínek účasti v soutěži dle odstavce 4.1 a 4.2 soutěžních podmínek (tj. čestná prohlášení dle příloh č. 1 a 2 těchto soutěžních podmínek)
  - čestné prohlášení (v případě, že je účastníkem právnická osoba nebo není účastníkem shodný s autorem) - dle přílohy č. 3 těchto soutěžních podmínek

Obálka bude zalepená, neporušená a zcela neprůhledná.

## 7. PODMÍNKY A POŽADAVKY NA OZNAČENÍ NÁVRHU

### 7.1 Závazné označení návrhu a jeho částí

- 7.1.1 Všechny části soutěžního návrhu uvedené v článku 6 soutěžních podmínek (grafická část, portfolio a obálky) budou v pravém dolním rohu opatřeny rámečkem 3 x 3 cm, do kterého sekretář soutěže vyznačí identifikační číslo návrhu.
- 7.1.2 Všechny části soutěžního návrhu uvedené v článku 6 soutěžních podmínek (grafická část, portfolio a obálky) budou v levém dolním rohu opatřeny rámečkem 3 x 3 cm, do kterého soutěžící umístí číslo dle svého seznamu příloh, který bude součástí odevzdané textové části.
- 7.1.3 Všechny části soutěžního návrhu uvedené v článku 6 soutěžních podmínek (grafická část, portfolio a obálky) budou v dolní části uprostřed označeny názvem soutěže, tj. „BUDOUCNOST CENTRA BRNA“ nebo „THE FUTURE OF BRNO CENTRE“.

### 7.2 Podmínky anonymity soutěžního návrhu

- 7.2.1 Návrhy budou prezentovány anonymně. Proto žádná část soutěžního návrhu (s výjimkami výslovně uvedenými v soutěžních podmínkách - dle čl. 6.1.4, 6.1.5 a 6.2.4 soutěžních podmínek) nesmí obsahovat podpis, heslo, ani jinou grafickou značku, která by mohla vést k porušení anonymity. Bude-li při přezkoušení soutěžních návrhů nebo při hodnotícím zasedání poroty zjištěno porušení anonymity ze strany účastníka soutěže (např. uvedení loga, kontaktních údajů apod.), tento návrh bude ze soutěže o návrh vyřazen a účastník soutěže vyloučen.

- 7.2.2 Vzhledem k nutnosti dodržení anonymity odesílatele bude u všech soutěžních návrhů zasílaných poštou či jinou veřejnou přepravou zásilek uvedena jednotná adresa odesílatele:  
Česká komora architektů  
Josefská 6  
118 00 Praha 1

- 7.2.3 Pokud bude soutěžní návrh zasílán z území mimo Českou republiku, uvede účastník soutěže jako adresu odesílatele název a adresu profesního sdružení, v němž je podle práva platného v zemi odesílatele evidován, nebo jiné veřejné organizace, s níž se o tomto postupu dohodne.

- 7.2.4 V průběhu soutěže nesmí být žádné soutěžní návrhy zveřejněny.

### 7.3 Obal soutěžního návrhu

Všechny části soutěžního návrhu budou vloženy do tuhých desek a zabaleny do neporušeného obalu s nápisem „BUDOUCNOST CENTRA BRNA“ nebo „THE FUTURE OF BRNO CENTRE“. Na obalu soutěžního návrhu nesmí být uvedeno nic, co by mohlo vést k porušení anonymity.

## 8. ZPŮSOB A PODMÍNKY ODEVZDÁNÍ A DORUČENÍ SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ

### 8.1 Přípustné způsoby předání soutěžních návrhů

- 8.1.1 Soutěžní návrhy lze odevzdat osobně v podatelně Magistrátu města Brna (Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno) vždy v:  
pondělí, středa 8:00–17:00  
úterý 7:30–15:30  
čtvrtek 7:30–15:00  
pátek 7:30–14:00  
a v konečný den odevzdání návrhů v I. i v II. kole do 14:00 hodin.
- 8.1.2 V případě odeslání návrhu poštou je odesílatel ve vlastním zájmu a na svou zodpovědnost povinen zajistit, aby byl návrh doručen na adresu vyhlášovatele ve stanovené lhůtě.
- 8.1.3 Vyhlášovatel opatří doručené soutěžní návrhy potvrzením o datu a čase doručení, na požádání vystaví doručiteli písemné potvrzení o doručení.

## 9. KRITÉRIA HODNOCENÍ SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ

### 9.1 Hodnocení formálních náležitostí soutěžních návrhů

Z hlediska formálního souladu se Soutěžním řádem ČKA a s ustanoveními těchto soutěžních podmínek budou soutěžní návrhy posouzeny přezkušovatelem soutěžních návrhů. Přezkušovatel poté předá protokol z posouzení porotě na jejím hodnotícím zasedání.

### 9.2 Kritéria hodnocení

#### 9.2.1 Kritéria hodnocení návrhů v pořadí významnosti:

- urbanistická kvalita návrhu
- kvalita dopravního řešení dopravního uzlu Brno a hlavního nádraží Brno
- odolnost, fázování projektu, dlouhodobá udržitelnost návrhu a dopravního řešení, schopnost reagovat na různé scénáře
- řešení veřejných prostor, zejména prostor v okolí hlavního nádraží Brno a návazností na MHD a stávající objekty
- vazba území na řeku, ekologická udržitelnost a kvalita krajinářského řešení
- sociální udržitelnost návrhu

#### 9.2.2 Kritéria, jež nelze vyjádřit exaktně, budou hodnocena porotou na základě znalostí a zkušeností jejich členů. Takové hodnocení bude tedy profesionálním, leč subjektivním názorem poroty. Tento způsob hodnocení je obecně v soutěži o návrh standardní a účastníci soutěže s ním svou účastí vyjadřují souhlas.

### 9.3 Důvody vyřazení soutěžních návrhů ze soutěže

#### 9.3.1 Soutěžní porota vyřadí z řádného posuzování ty soutěžní návrhy, které

- a) nebyly doručeny v požadovaném termínu
- b) vykazují porušení anonymity
- c) nesplňují požadovanou náplň předmětu soutěže
- d) závažně porušují formální požadavky těchto soutěžních podmínek

#### 9.3.2 Účastníku soutěže, jehož návrh byl na základě rozhodnutí poroty vyřazen ze soutěže o návrh, odešle vyhlášovatel „Oznámení o vyloučení“.

## 10. SOUTĚŽNÍ POROTA

### 10.1 Řádní členové poroty závislí

Ing. Petr Vokřál – 1. místopředseda poroty  
Mgr. Martin Ander, Ph.D.  
Bc. Matěj Hollan  
Mgr. Petr Hladík

### 10.2 Řádní členové poroty nezávislí

prof. Arch. DI Roger Riewe – předseda poroty  
Arch. Mag. arch. Silja Tillner  
MSc. arch. Sándor Finta  
Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. – 2. místopředseda poroty  
doc. Ing. arch. Jiří Oplatek  
Ing. arch. Jaroslav Wertig  
doc. Ing. Jan Pavlíček, CSc.

### 10.3 Náhradníci poroty závislí

Ing. arch. Petr Bořecký  
Ing. Jana Drápalová

### 10.4 Náhradníci poroty nezávislí

Ing. arch. Ondřej Chybík, MAS ETH  
prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc.  
Ing. arch. Ivan Lejčar

### 10.5 Přizvaní odborní znalci

Porota může v průběhu svého jednání přizvat odborné znalce, vždy se souhlasem vyhlášovatele.



## 11. CENY A ODMĚNY SOUTĚŽE O NÁVRH

### 11.1 Ceny

1. cena se stanovuje ve výši 1.800.000 Kč (slovy: jeden milion osm set tisíc korun českých)
2. cena se stanovuje ve výši 1.200.000 Kč (slovy: jeden milion dvě stě tisíc korun českých)
3. cena se stanovuje ve výši 750.000 Kč (slovy: sedm set padesát tisíc korun českých)

### 11.2 Odměny

Odměny v této soutěži nebudou udělovány.

### 11.3 Náhrady výloh spojených s účastí v soutěži

Náhrady výloh spojených s účastí v II. kole soutěže budou poskytnuty všem podaným návrhům splňující veškeré podmínky stanovené pro II. kolo, které neobdrží žádnou z cen, v souhrnné výši 1.250.000 Kč (slovy: jeden milion dvě stě padesát tisíc korun českých).

### 11.4 Podmínky jiného rozdělení částek na ceny

Ve výjimečném případě může porota rozhodnout o neudělení cen v plné výši (§ 10 odst. 8 Soutěžního řádu ČKA). Ve výjimečném případě může porota rozhodnout o rozdělení cen jiným způsobem (§ 12 odst. 2 Soutěžního řádu ČKA). Taková rozhodnutí musí porota zdůvodnit do protokolu.

### 11.5 Náležitosti zdanění cen ze soutěže o návrh

Ceny udělené v soutěži o návrh fyzickým osobám přesahující částku 10.000 Kč budou podle § 36 odst. 2 písm. l) zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, sníženy o daň z příjmu ve výši 15 %, která bude vyhlásovatelem dle zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, odvedena správcí daně.

Ceny udělené v soutěži o návrh právnickým osobám budou dle zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, vyplaceny v plné výši a zdaněny právnickou osobou samou v rámci řádného daňového přiznání.

## 12. VEŘEJNÁ ZAKÁZKA NAVAZUJÍCÍ NA SOUTĚŽ O NÁVRH

### 12.1 Navazující veřejná zakázka

Vyhlašovatel může zadat zakázku na zpracování územně plánovací dokumentace v jednacím řízení bez uveřejnění podle ustanovení § 23 odst. 6 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Do jedacího řízení bez uveřejnění budou vyzváni všichni ocenění účastníci.

## 13. TERMÍNY SOUTĚŽE O NÁVRH

### 13.1 Ustavující schůze poroty

31. 8. 2015

### 13.2 Datum vyhlášení soutěže o návrh

7. 9. 2015

### 13.3 Zodpovězení dotazů soutěžících

13.3.1 Dotazy v I. kole soutěže mohou být podány do 2. 10. 2015 do půlnoci na e-mailovou adresu sekretáře soutěže.

Dotazy v II. kole soutěže mohou být podány do 19. 2. 2016. Způsob podávání dotazů bude upřesněn ve výzvě k účasti v II. kole.

13.3.2 Dotazy k organizačním záležitostem soutěže, které zodpovídá vyhlášovatel nebo sekretář bez konzultace s porotou (termíny, formáty výkresů, měřítko, obaly apod.), budou zodpovězeny do 4 pracovních dnů od konečné lhůty pro podání dotazů.

13.3.3 Dotazy k předmětu soutěže, které zodpovídá porota s vyhlášovatelem, budou zodpovězeny do 10 pracovních dnů od konečné lhůty pro podání dotazů.

### 13.4 Registrace účastníků soutěže

Účastníci soutěže se musí registrovat na webových stránkách [budoucnostcentrabrna.cz](http://budoucnostcentrabrna.cz) (viz bod 5.5 těchto podmínek).

### 13.5 Odevzdání soutěžních návrhů

Konečný termín pro odevzdání soutěžních návrhů je v I. kole - 18. 12. 2015 do 14:00 hodin SEČ do podatelny Magistrátu města Brna (viz 8.1).

Konečný termín pro odevzdání soutěžních návrhů je v II. kole - 15. 4. 2016 do 14:00 hodin SEČ do podatelny Magistrátu města Brna (viz 8.1).

### 13.6 Lhůta pro odeslání výzvy k účasti ve II. kole

Výzva k účasti ve II. kole soutěže bude odeslána nejpozději 20. 1. 2016.

### 13.7 Hodnotící zasedání poroty

Hodnotící zasedání soutěžní poroty bude uskutečněno nejpozději do 10 dnů od odevzdání soutěžních návrhů v obou kolech. Výsledky budou vyhlášeny do 10 pracovních dnů po ukončení práce poroty.

### 13.8 Uvědomění účastníků o výsledku soutěže

Vyhlašovatel uvědomí všechny účastníky soutěže o rozhodnutí poroty rozesláním protokolu o průběhu soutěže. Datum uveřejnění výsledků hodnocení návrhů se předběžně stanovuje na 10. 5. 2016; přesné datum bude stanoveno v průběhu soutěže.

### 13.9 Vyplacení cen

Ceny budou vyhlášovatelem vyplaceny do 50 dnů od rozhodnutí o výběru nevhodnějšího návrhu.

## 14. ŘEŠENÍ ROZPORŮ

### 14.1 Námitky

- 14.1.1 Každý účastník soutěže může ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení oznámení výsledků soutěže podat vyhlášovateli soutěže zdůvodněné námitky vůči formálnímu postupu poroty.
- 14.1.2 Námitky podává účastník soutěže (dále jen stěžovatel) písemně a musí v nich uvést: kdo je podává, proti kterému postupu poroty či vyhlášovatele námitky směřují, v čem je spatřováno porušení soutěžních podmínek a čeho se stěžovatel domáhá.
- 14.1.3 Vyhlášovatel přezkoumá podané námitky v plném rozsahu a do 10 dnů od obdržení námitek odešle stěžovateli písemné rozhodnutí o tom, zda námitkám vyhovuje či nikoli s uvedením důvodu. Vyhoví-li vyhlášovatel námitkám, uvede v rozhodnutí způsob provedení nápravy a oznámí tuto skutečnost všem účastníkům soutěže. Pokud vyhlášovatel námitkám nevyhoví, uvědomí stěžovatele v písemném rozhodnutí o možnosti podat návrh na zahájení rozhodčího řízení předsedovi Stávovského soudu nebo návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů vyhlášovatele u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

### 14.2 Návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů vyhlášovatele

- 14.2.1 Návrh je nutné doručit Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže i vyhlášovateli do 10 dnů od doručení rozhodnutí vyhlášovatele o námitkách nebo do 25 dnů od odeslání námitek, pokud vyhlášovatel o námitkách nerozhodl.
- 14.2.2 Náležitosti návrhu na zahájení řízení o přezkoumání úkonů vyhlášovatele a dalšího postupu stěžovatele se řídí podle ustanovení § 113 a násl. zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

## 15. KLAUZULE O AKCEPTOVÁNÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK

### 15.1 Souhlas vyhlášovatele, sekretáře, přezkušovatele, porotců a odborných znalců s podmínkami soutěže

Svou účastí v soutěži potvrzují vyhlášovatel, sekretář soutěže, přezkušovatel, porotci a odborní znalci, že se seznámili se všemi podmínkami soutěže, a zavazují se, že budou tyto soutěžní podmínky jakožto smlouvu dodržovat a ctít.

### 15.2 Souhlas soutěžících s podmínkami soutěže

Odevzdáním soutěžních návrhů vyslovují soutěžící souhlas se všemi podmínkami soutěže jakožto smlouvy a s rozhodnutími poroty, učiněnými v jejich rámci a v souladu s nimi.

## 16. KLAUZULE O AUTORSKÝCH PRÁVECH A ZVEŘEJNĚNÍ SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ

### 16.1 Autorská práva soutěžících

Autoři soutěžních návrhů si podrží svá autorská práva. Po skončení soutěže mohou své návrhy publikovat a využít v jiném případě.

### 16.2 Svolení k užití autorského díla pro účely této soutěže

Oceněné návrhy se stávají majetkem vyhlášovatele soutěže. Autoři těchto návrhů udělují vyhlášovateli souhlas s užitím jejich autorského díla pro účely této soutěže. Užití autorského díla pro jiné účely, než byly uvedeny v těchto soutěžních podmínkách, je však vázáno na výslovné svolení autorů.

### 16.3 Souhlas soutěžících s vystavením soutěžních návrhů

Odevzdáním soutěžních návrhů vyslovují soutěžící souhlas s bezplatnou reprodukcí a vystavením svých soutěžních návrhů v rámci propagace soutěže a jejích výsledků. Neoceněné návrhy si budou po ukončení výstavy soutěžící moci po dobu jednoho měsíce vyzvednout.

### 16.4 Protokol o průběhu soutěže

- 16.4.1 Ze zasedání bude pořizovat sekretář soutěže, popřípadě jiná osoba pověřená předsedou poroty, protokol. Protokol o průběhu soutěže a jeho správnost ověří svým podpisem všichni členové poroty a osoba zapisující.
- 16.4.2 Protokol o průběhu soutěže obsahuje zejména zápisy z jednání poroty včetně hlasování, rozhodnutí o vyloučení návrhu ze soutěže, seznam všech soutěžních návrhů přijatých do soutěže, posouzení všech soutěžních návrhů, rozhodnutí o rozdělení cen včetně jeho zdůvodnění a prezenční listiny z jednotlivých zasedání poroty.
- 16.4.3 Do protokolu se zaznamenají odlišné názory členů poroty, jestliže o to tito členové výslovně požádají.
- 16.4.4 Kopii protokolu o průběhu soutěže opatří vyhlášovatel průvodním dopisem a zašle ji všem účastníkům soutěže na e-mailovou adresu uvedenou jako kontaktní v obálce „Zpáteční adresa“ nebo „Autor - II. kolo“. Pokud bude mezi kontaktními údaji uvedeno ID datové schránky, bude protokol o průběhu soutěže zaslán do datové schránky. Protokol bude zároveň zaslán České komoře architektů.

## 17. USTANOVENÍ O PRÁVNÍCH PŘEDPÍSECH SOUTĚŽE A SCHVÁLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK

- 17.1 Právní předpisy, podle nichž se soutěž koná**  
Urbanistická soutěž o návrh byla vyhlášena v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v souladu s ustanovením zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, v souladu se zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů, s přihlédnutím k ustanovení § 1772 až 1779 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, v souladu se Soutěžním řádem České komory architektů ze dne 24. dubna 1993, ve znění pozdějších předpisů.
- 17.2 Odsouhlasení soutěžních podmínek členy poroty a Českou komorou architektů**  
Před vyhlášením soutěže byly soutěžní podmínky odsouhlaseny všemi členy poroty na její ustavující schůzi a následně Českou komorou architektů. Písemné doklady jsou k nahlédnutí u sekretáře poroty.

## 18. SCHVÁLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK

Tyto soutěžní podmínky byly projednány, upraveny a odsouhlaseny porotou na její ustavující schůzi konané 31. 8. 2015 v Brně.

Tyto soutěžní podmínky byly schváleny v konečném znění vyhlášovatelem - usnesením č. RM7/02258 Rady města Brna na její schůzi konané dne 1. 9. 2015.

Tyto soutěžní podmínky byly shledány regulérními a schváleny Českou komorou architektů dopisem ze dne 4. 9. 2015 pod číslem jednacím 1152-2015/PI/Ze.





## PŘÍLOHA Č. 1

## ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

O splnění základních kvalifikačních předpokladů podle § 53 odst. 1) zákona č. 137/2006 Sb.

Já, níže podepsaný .....

účastník projektové urbanistické soutěže o návrh „Budoucnost centra Brna“

tímto čestně prohlašuji, že:

- a) jsem se nezúčastnil definování předmětu soutěže a jejího vypsání;
- b) nejsem řádným členem nebo náhradníkem poroty, sekretářem poroty, přezkušovatelem soutěžních návrhů nebo přizvaným znalcem poroty této soutěže;
- c) nejsem v partnerském nebo příbuzenském vztahu, trvalým projektovým partnerem, bezprostředním nadřízeným či spolupracovníkem osob, které se zúčastnily vypracování předmětu soutěže a vypsání této soutěže nebo řádných členů nebo náhradníků poroty, sekretáře poroty, přezkušovatele soutěžních návrhů nebo přizvaných znalců poroty této soutěže, kteří jsou uvedeni v soutěžních podmínkách; tento požadavek se vztahuje i na členy zastupitelských a správních orgánů;
- d) splňuji základní kvalifikační předpoklady podle § 53 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, tj. jsem dodavatel,
  - a) který nebyl pravomocně odsouzen pro trestný čin spáchaný ve prospěch organizované zločinecké skupiny, trestný čin účasti na organizované zločinecké skupině, legalizace výnosů z trestné činnosti, podílnictví, přijetí úplatku, podplacení, nepřímého úplatkářství, podvodu, úvěrového podvodu, včetně případů, kdy jde o přípravu nebo pokus nebo účastenství na takovém trestném činu, nebo došlo k zahlazení odsouzení za spáchání takového trestného činu; jde-li o právnickou osobu, musí tento předpoklad splňovat jak tato právnická osoba, tak její statutární orgán nebo každý člen statutárního orgánu, a je-li statutárním orgánem dodavatele či členem statutárního orgánu dodavatele právnická osoba, musí tento předpoklad splňovat jak tato právnická osoba, tak její statutární orgán nebo každý člen statutárního orgánu této právnické osoby; podává-li nabídku či žádost o účast zahraniční právnická osoba prostřednictvím své organizační složky, musí předpoklad podle tohoto písmene splňovat vedle uvedených osob rovněž vedoucí této organizační složky; tento základní kvalifikační předpoklad musí dodavatel splňovat jak ve vztahu k území České republiky, tak k zemi svého sídla, místa podnikání či bydliště,
  - b) který nebyl pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání dodavatele podle zvláštních právních předpisů nebo došlo k zahlazení odsouzení za spáchání takového trestného činu; jde-li o právnickou osobu, musí tuto podmínku splňovat jak tato právnická osoba, tak její statutární orgán nebo každý člen statutárního orgánu, a je-li statutárním orgánem dodavatele či členem statutárního orgánu dodavatele právnická osoba, musí tento předpoklad splňovat jak tato právnická osoba, tak její statutární orgán nebo každý člen statutárního orgánu této právnické osoby; podává-li nabídku či žádost o účast zahraniční právnická osoba prostřednictvím své organizační složky, musí předpoklad podle tohoto písmene splňovat vedle uvedených osob rovněž vedoucí této organizační složky; tento základní kvalifikační předpoklad musí dodavatel splňovat jak ve vztahu k území České republiky, tak k zemi svého sídla, místa podnikání či bydliště,

- c) který v posledních 3 letech nenaplnil skutkovou podstatu jednání nekalé soutěže formou podplácení podle zvláštního právního předpisu,
- d) vůči jehož majetku neprobíhá nebo v posledních 3 letech neproběhlo insolvenční řízení, v němž bylo vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut proto, že majetek nepostačuje k úhradě nákladů insolvenčního řízení, nebo nebyl konkurs zrušen proto, že majetek byl zcela nepostačující<sup>41)</sup> nebo zavedena nucená správa podle zvláštních právních předpisů,
- e) který není v likvidaci,
- f) který nemá v evidenci daní zachyceny daňové nedoplatky, a to jak v České republice, tak v zemi sídla, místo podnikání či bydliště dodavatele,
- g) který nemá nedoplatek na pojistném a na penále na veřejné zdravotní pojištění, a to jak v České republice, tak v zemi sídla, místa podnikání či bydliště dodavatele,
- h) který nemá nedoplatek na pojistném a na penále na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, a to jak v České republice, tak v zemi sídla, místa podnikání či bydliště dodavatele,
- i) který nebyl v posledních 3 letech pravomocně disciplinárně potrestán či mu nebylo pravomocně uloženo kárné opatření podle zvláštních právních předpisů, je-li podle § 54 písm. d) zákona o veřejných zakázkách požadováno prokázání odborné způsobilosti podle zvláštních právních předpisů; pokud dodavatel vykonává tuto činnost prostřednictvím odpovědného zástupce nebo jiné osoby odpovídající za činnost dodavatele, vztahuje se tento předpoklad na tyto osoby,
- j) který není veden v rejstříku osob se zákazem plnění veřejných zakázek a
- k) kterému nebyla v posledních 3 letech pravomocně uložena pokuta za umožnění výkonu nelegální práce podle zvláštního právního předpisu.

V ..... dne .....

.....  
podpis

## PŘÍLOHA Č. 2

**ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ**  
o splnění profesních kvalifikačních předpokladů

Já, níže podepsaný .....

účastník urbanistické soutěže o návrh „**BUDOUCNOST CENTRA BRNA**“

tímto čestně prohlašuji, že:

jsem autorizovaným architektem v oboru architektura nebo autorizovaným inženýrem v oboru pozemní stavby podle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů, případně autorizovaným architektem podle práva příslušného členského státu Evropského hospodářského prostoru, jehož jsem občanem nebo v němž mám své sídlo.

Číslo autorizace .....

V ..... dne.....

.....  
podpis





## PŘÍLOHA Č. 3

## PROHLÁŠENÍ O AUTORSTVÍ

O právním vztahu účastníka (právnícké osoby) a autora

Účastník prohlašuje, že autorem soutěžního návrhu ve smyslu §5 zákona č. 121/2000 Sb. (autorský zákon) je

.....

Právní povaha vztahu mezi účastníkem a autorem je (prosím zaškrtněte):

- a) statutární orgán ve smyslu §85, §101, §133 a §191 zákona č. 513/1991 Sb. (obchodní zákoník)
- b) zaměstnanecký poměr ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce)
- c) jiný smluvně založený vztah (prosím, specifikujte) :

.....

V ..... dne .....

.....  
podpis