

# Nové hlavní nádraží Brno

**Zadání soutěže**

Mezinárodní urbanisticko-dopravně-architektonická  
dvoufázová užší projektová soutěž o návrh

**P01**

Mezinárodní urbanisticko-dopravně-architektonická dvoufázová užší projektová soutěž o návrh

# Nové hlavní nádraží Brno

Zadavatelé

Správa železnic a Statutární město Brno

Organizátor Soutěže o návrh a zpracovatel Soutěžních podmínek:



Kancelář  
architekta  
města Brna

**Kancelář architekta města Brna, p. o.**

Zelný trh 331/13,  
602 00 Brno

# Obsah

<b>1</b>	<b>Zadání .....</b>	<b>6</b>
1.1	Řešené území .....	6
1.2	Požadavky na urbanistické řešení .....	8
1.3	Požadavky na architektonické řešení .....	9
1.4	Požadavky na dispoziční řešení .....	10
1.5	Požadavky na řešení modrozelené infrastruktury .....	11
1.6	Požadavky na řešení dopravní infrastruktury .....	11
1.7	Požadavky na řešení technické infrastruktury .....	18
1.8	Požadavky na možnost etapizace výstavby .....	19
1.9	Prokázání splnění požadavků zadavatele .....	19
<b>2</b>	<b>Lokalita .....</b>	<b>20</b>
2.1	Charakteristika lokality .....	20
2.2	Historie území .....	20
2.3	Majetkoprávní vztahy .....	24
2.4	Přírodní poměry .....	24
2.5	Vybavenost .....	26
<b>3</b>	<b>Doprava .....</b>	<b>27</b>
3.1	Železniční doprava .....	27
3.2	Autobusová doprava .....	27
3.3	Městská hromadná doprava .....	28
3.4	Automobilová doprava .....	28
3.5	Cyklodoprava .....	29
<b>4</b>	<b>Záměry .....</b>	<b>30</b>
4.1	Územně plánovací dokumentace .....	30
4.2	Záměry v území .....	30
<b>5</b>	<b>Shrnutí .....</b>	<b>31</b>

*Neuvěřitelných čtyřidevadesát let se Brno rozhodovalo o poloze hlavního nádraží. Už několikrát bylo velmi blízko realizaci nového nádraží, ale historické události – Velká hospodářská krize v roce 1929, druhá světová válka a poválečná obnova, nebo okupace v roce 1968 stavbu nového nádraží odložily.*

*Návrh nového hlavního nádraží a veřejných prostranství v přednádražním a zanádražním prostoru zcela zásadně ovlivní rozvoj Brna, vznikne jedno z nejmodernějších nádraží v Evropě obklopené novou městskou čtvrtí. Dopad vzniku nového nádraží a nové čtvrti je srovnatelný v historii města jen s odstraněním hradeb v druhé polovině 19. století.*



## Seznam použitých zkratk:

Bpv	Balt po vyrovnání
BUS	autobus
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
HPP	hrubá podlažní plocha
IAD	individuální automobilová doprava
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
K+R	krátkodobé parkoviště typu „kiss and ride“
MHD	městská hromadná doprava
P+R	dlouhodobé parkoviště typu „park and ride“
SJKD	severojižní kolejový diametr
VHD	veřejná hromadná doprava
VZT	vzduchotechnika

# 1 Zadání

Navrhněte budovu nového **hlavního nádraží** včetně zastřešení a podoby nástupišť, návrhu dispozic vnitřních prostor, umístění hlavní výpravní haly, podoby fasád drážních objektů, vzhledu drážního tělesa a návrhu mostních konstrukcí. Návrh zpracujte na podkladu Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (P18), tedy na zvýšeném drážním mostním tělese s niveletou kolejí ve výšce 206,750 m Bpv a s využitelnou podjezdnou výškou 4,8 m pro tramvaj a městský bus a 4,5m pro dálkový bus a ostatní veřejné komunikace.

Navrhněte také optimální polohu a podobu **autobusového nádraží, přestupního terminálu MHD**, parkovišť, stanovišť taxi služby a úschovny kol. Návrh musí zohlednit jak jejich napojení na městskou dopravní síť, tak i jejich vzájemné vazby zejména s ohledem na kvalitu pěších přesunů a pěšího prostupu drážním tělesem, tedy komplexní vybavenost multimodálního přestupního uzlu.

Navrhněte **veřejná prostranství** na severní a jižní straně řešeného území (přednádražní a zanádražní prostor). Řešte novou budovu hlavního nádraží včetně mostního drážního tělesa a podnádražního prostoru tak, aby pomohla vytvořit tato přiléhající nová kvalitní veřejná prostranství.

Navrhněte **nové budovy** v přednádražním a zanádražním prostoru podle stavebního programu. Tyto budovy musí dotvořit veřejná prostranství a být v souladu s budovou nového hlavního nádraží.

**NEDODRŽENÍ POŽADAVKŮ UVEDENÝCH V ODS. 2.2.1 SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK JE DŮVODEM K VYŘAZENÍ NÁVRHU Z POSUZOVÁNÍ A K VYLOUČENÍ ÚČASTNÍKA ZE SOUTĚŽE.**

Zadavatel doporučuje respektovat požadavky podrobněji popsané v kapitolách 1.1–1.9. Jejich nedodržení není důvodem k vyřazení návrhu z posuzování a k vyloučení účastníka ze soutěže o návrh. Kvalita a komplexnost zapracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem hodnocení poroty v rámci kritérií uvedených v článku 7 Soutěžních podmínek a Zadavatel je proto doporučuje dodržet.

## 1.1 Řešené území

Řešené území se nachází v katastrálním území Komárov, Štýřice a Trnitá. Území je rozděleno do tří částí: na samotné drážní těleso a k němu přiléhající přednádražní a zanádražní území.

**Drážní těleso** je definováno závazným podkladem Správy železnic (viz 2.2.1 Soutěžních podmínek) a zahrnuje kolejiště dílem na náspech a dílem na mostech v s niveletou kolejí ve výšce 206,750 m Bpv (viz podklad P18). Rozsah této části je vymezen mosty přes řeku Svratku a přes ulici Plotní, které jsou součástí řešeného území i předmětem návrhu. Pod tělesem v prostoru pod mostní konstrukcí nádraží je vymezeno tzv. podnádraží, které je určeno především pro umístění veřejných ploch určených pro cestující a neveřejných ploch určených pro řádný chod železniční dopravy.

**Severní část** – přednádražní prostor zahrnuje veřejná prostranství a plochy pro výstavbu na severní straně od drážního tělesa vymezené řekou Svratkou, hranicí nových stavebních ploch dle platného územního plánu a ulicí Plotní.

**Jižní část** – zanádražní prostor zahrnuje veřejná prostranství a plochy pro výstavbu na jižní straně od drážního tělesa vymezené řekou Svratkou, hranicí nových stavebních ploch dle platného územního plánu a ulicí Plotní.



**A** – hlavní nádraží, podnádraží, **B** – přednádraží, **C** – zanádraží

Soutěžní návrh bude umístěn do řešeného území a tabulka bilancí bude vyplněna pouze v rozsahu řešeného území.

#### 1.1.1 Plocha řešeného území:

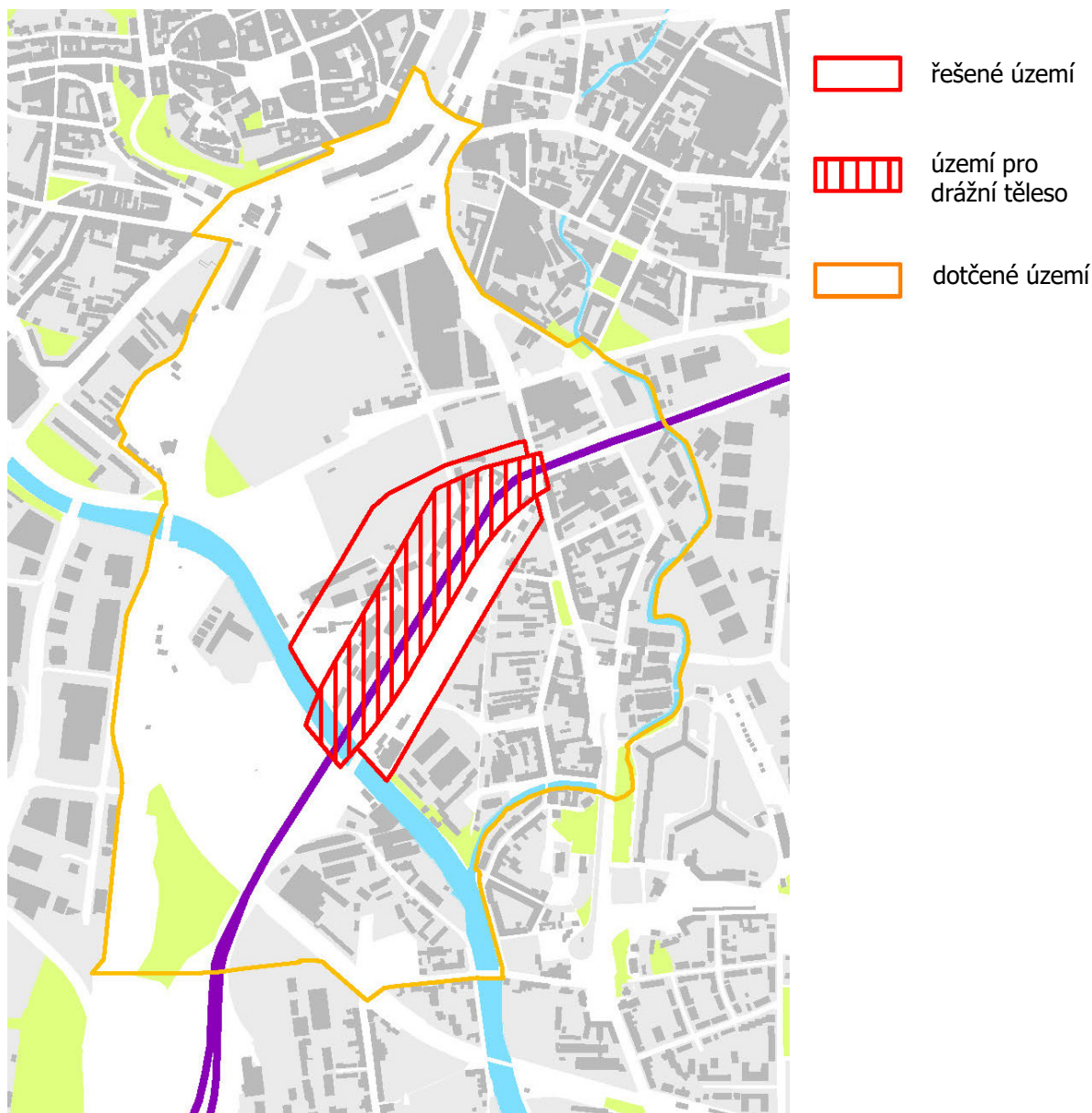
Severní část (přednádraží)	62.061 m <sup>2</sup>	6,21 ha
Jižní část (zanádraží)	56.311 m <sup>2</sup>	5,63 ha
Drážní těleso	117.397 m <sup>2</sup>	11,74 ha
z toho tzv. podnádraží	56.588 m <sup>2</sup>	5,66 ha
<b>Celkem</b>	<b>235.769 m<sup>2</sup></b>	<b>23,58 ha</b>

Pro naznačení vzájemných vazeb a vztahů v okolí je dále vymezeno tzv. dotčené území, do kterého je zahrnuta celá rozvojová lokalita jižně od historického centra města Brna (tzv. lokalita Trnitá). Plochy dotčeného území nejsou předmětem soutěžního návrhu.

#### 1.1.2 Plocha dotčeného území:

<b>Celkem</b>	<b>1.579.988 m<sup>2</sup></b>	<b>158,00 ha</b>
---------------	--------------------------------	------------------





## 1.2 Požadavky na urbanistické řešení

Navrhňte řešení, které bude zohledňovat následující požadavky, tj. bude:

- respektovat strukturu nové čtvrti a zohledňovat požadavky **územní studie** Jižní čtvrť (viz P19);
- řešit podobu propojení ulice **Plotní** drážním tělesem;
- maximálně zapojovat stavbu do urbanistické struktury města, zachovávat území **prostupné** a minimalizovat efekt drážního tělesa jako bariéry v území;
- řešit nádražní budovu jako **dominantu** nové čtvrti, jako významný orientační bod;
- začleňovat železniční uzel Brno a související zástavbu vhodně do **panoramatu** města;
- komponovat budovu a veřejná prostranství ve vztahu k novému bulváru, jehož osa je na jedné straně ukončena novým nádražím, a na straně druhé katedrálou svatého Petra a Pavla; řešit dialog mezi



novým nádražím a historickým centrem (působení historického centra z nádraží a působení nádraží z pohledu z centra);

- řešit podobu propojení koryta řeky Svratky a navazujících břehů pod drážním tělesem na podkladě **územní studie** Jižní čtvrt' (viz P19);
- respektovat **protipovodňová** opatření navržená v rámci Dokumentace pro územní rozhodnutí Železniční uzel Brno a zohlednit Studii přírodě blízkých protipovodňových opatření (viz P20);
- řešit veřejná **prostranství** multifunkčně nejen jako dopravní a rozptylové plochy, ale ve vazbě na okolní městské funkce jako důležitá lokální centra;
- řešit severní a jižní části území jako veřejný prostor umožňující volný pohyb pěších a cyklistů bezpečně navazující na veřejnou dopravu a vytvářet **pobytová** místa s jasnou hierarchizací a lidským měřítkem;
- upravovat severní a jižní část řešeného území takovým způsobem, aby byla maximálně zajištěna **bezpečnost** cestujících, zejména v případě požáru nebo před nebezpečím teroristických útoků;
- zohledňovat nové **záměry** v území (viz kapitola 4 Záměry);
- řešit celé řešené území bezbariérově.

V plochách severně a jižně od nádražní budovy (přednádražní a zánádražní prostor) není třeba respektovat platný územní plán. S ohledem na stávající i navrhovanou zástavbu dotčeného území, navrhnete **novou zástavbu i nové funkce** (včetně parkovacích kapacit) podle stavebního programu. **Tato zástavba nesmí být v rozporu s primární funkcí dopravního uzlu a nesmí omezovat jeho provoz.** Počet dlouhodobých parkovacích stání je třeba odpovídajícím způsobem zvýšit (viz 1.6 Požadavky na řešení dopravní infrastruktury).

Majetkoprávní vztahy v území nemusí být v návrhu zohledněny.

### 1.3 Požadavky na architektonické řešení

Navrhnete nový prostor hlavního nádraží, včetně souvisejících budov a prvků dopravní infrastruktury, který bude zohledňovat následující požadavky, tj. bude:

- řešit budovu nového nádraží, včetně souvisejících budov a zastřešení nástupišť, a související prostranství s důrazem na **funkčnost, přehlednost, lidské měřítko, příjemné vnitřní prostředí, ekonomiku, trvalou udržitelnost a s minimálním dopadem na životní prostředí**;
- řešit budovu nového železničního nádraží, včetně souvisejících budov a zastřešení nástupišť, a související prostranství přiměřeně svému významu, předpokládanému množství uživatelů i danému místu **s ohledem na plánovaný rozvoj dotčeného území**;
- řešit podobu nového železničního nádraží, včetně souvisejících budov a zastřešení nástupišť **včetně** autobusového nádraží, terminálu MHD a stanovišť taxi;
- řešit podobu **mostních** konstrukcí drážního tělesa v návaznosti na řešení budovy nového železničního nádraží a zastřešení nástupišť a jednotlivé konstrukční prvky jako prvky interiéru a prověřovat možnost prosvětlení prostorů pod mosty denním světlem;
- řešit podobu **přemostění řeky Svratky** (přednádražní most – VHD a silniční napojení zánádražního prostoru – BUS, TAXI, IAD); prostor pod mostními objekty bude uzpůsoben pro případnou migraci živočichů, pohybujících se v biokoridoru podél řeky Svratky.
- prověřovat možnost **prosvětlení** prostorů pod železničním mostem přes řeku Svratku denním světlem;
- řešit podobu **interiérů** hlavních shromažďovacích a komunikačních ploch výpravní budovy nádraží – průchodů, hlavní výpravní haly a nástupišť a jejich zastřešení jako nedílnou a signifikantní součást prostoru nového nádraží;

- řešit vzhled drážního tělesa, včetně případných protihlukových stěn či jiných opatření;
- řešit **zastřešení** stanovišť městské hromadné dopravy (tramvaj, autobus, trolejbus), autobusového nádraží (terminálu) a stanovišť taxi v severní a jižní části jako součást konstrukce zastřešení celé budovy nebo odděleně, ale takovým způsobem, který bude odpovídat celkovému charakteru nádražní budovy a dopravnímu významu;
- řešit podobu veřejných prostranství a všech veřejnosti přístupných ploch dráhy;
- navrhovat nádražní budovu a zastřešení tak, aby byl eliminován dopad **hlukového zatížení** drážní dopravou na stávající i budoucí výstavbu.
- případné protihlukové stěny a zastřešení stanovišť MHD by mělo být z důvodu ochrany ptáků navržené tak, aby bylo zabráněno zraňování a úhynu ptáků při nárazech do těchto ploch.

## 1.4 Požadavky na dispoziční řešení

Podrobný stavební program je přílohou P21– Stavební program.

### 1.4.1 Nádražní budova (podnádraží)

Provoz budovy nového železničního nádraží bude rozdělen na veřejnou a neveřejnou část. Navrhněte uspořádání nádražní budovy tak, aby nedocházelo ke vzájemným kolizím mezi provozem veřejné a neveřejné části budovy. Podrobnější požadavky Správy železnic na dispoziční řešení jsou uvedeny v podkladu P21.

#### Veřejná část

Většina ploch a nabízených služeb v rámci odbavovací haly bude sloužit cestujícím a dopravcům. Předpokládaný rozsah maloobchodních ploch vychází z tržní analýzy, která byla pro potřeby soutěže zpracována. Správa železnic předpokládá, že nebude jejich přímý poskytovatel, ale že prostory budou pronajaty společností, které budou tyto služby poskytovat.

#### Neveřejná část

Jedná se o plochy určené pro správu hlavního nádraží a pro řízení provozu, ale i o plochy určené pro správu a řízení provozu autobusového terminálu s potenciálem i dálkové dopravy a MHD.

### 1.4.2 Nástupiště

Technické řešení kolejíště a nástupišť, včetně jejich uspořádání je závazně stanoveno podkladem P18 dle ust. 2.2.1 písm. a) soutěžních podmínek. Na nástupištích navrhněte mimoúrovňová propojení (schodiště, eskalátory) tak, aby zajišťovala plynulý a funkční provoz cestujících a umožnila snadnou orientaci v prostoru nádražní budovy. Dále budou nástupiště náležitě vybavena mobiliářem (sezení, odpadkové koše apod.) a informačním a orientačním systémem.

### 1.4.3 Plochy přednádraží a zanádraží

V plochách před a za budovou hlavního nádraží navrhněte novou zástavbu, která doplní chybějící funkce v území, a přitom nebude omezovat provoz budovy nádraží (viz čl. 1.2). V rámci těchto ploch použijte mix funkcí (maloobchod, kanceláře, hotely, studentské bydlení, aparthotely a city logistiku), který podpoří potenciál lokality a vytvoří srdce nové městské struktury.

Hodnoty HPP jednotlivých funkcí uvedené v podkladu P21- Stavební program vychází z podrobné tržní analýzy, která stanovila plošné požadavky jednotlivých funkcí pro využití potenciálu lokality.

Zároveň v lokalitě uvažujte s umístěním nového sídla Oblastního ředitelství Správy železnic v lokalitě hlavního nádraží. Podrobnější požadavky na dispoziční řešení jsou uvedeny v P21 – Stavební program.

Navrhněte dlouhodobé parkoviště (P+R a zaměstnanci Správy železnic) a krátkodobého parkoviště (taxi, K+R) dle požadovaných kapacit uvedených v kap. 1. 6. 3. Automobilová doprava.

Prověřte možnosti umístění a navrhněte parkovací objekt/parkovací objekty pro dlouhodobé parkování v ploše podnádraží, přednádraží a/nebo zanádraží.

## 1.5 Požadavky na řešení modrozelené infrastruktury

Řešení modrozelené infrastruktury by mělo být integrální součástí urbanistického, architektonického a technického návrhu.

Navrhněte architektonicko-krajinářské a vodohospodářské řešení, které bude zohledňovat následující požadavky, tj. bude:

- koordinovat návrh krajinářských úprav s vodohospodářským řešením podle principů a zásad systémů modrozelené infrastruktury;
- řešit napojení na stávající systém sídelní zeleně, zejména břehy Svratky;
- řešit krajinářské úpravy ve vztahu k existujícím územně plánovacím podkladům (P19 – Územní studie Jižní čtvrt');
- zakomponován návrh modrozelené infrastruktury do celkového urbanistického a architektonického řešení tak, aby jednotlivé prvky netvořily bariéru v místech zvýšeného pohybu osob;
- předkládat koncepci vodohospodářského řešení s důrazem na hospodaření s dešťovou vodou, která bude pracovat nejen s umístěním potřebných retenčních objemů, ale zároveň bude v maximální možné míře využívat opatření ke snížení odtoku srážkových vod z řešeného území a bude přispívat ke zlepšení kvality odtékajících srážkových vod do přílehlého vodního toku. Součástí návrhu by měla být bilance odtoku srážkových vod a výpočet retenčních objemů;
- uplatňovat při návrhu odvodnění veřejných prostranství zejména přírodě blízká opatření, která zmírňují důsledky změny klimatu a přispívají ke zlepšení sídelního mikroklimatu, a to prostřednictvím decentrálních objektů, které srážkovou vodu zadržují, vsakují, vypařují nebo čistí v blízkosti jejího dopadu na zemský povrch;
- respektovat **protipovodňová** opatření navržená v rámci Dokumentace pro územní rozhodnutí Železniční uzel Brno a zohlednit Studii přírodě blízkých protipovodňových opatření (viz P20).

## 1.6 Požadavky na řešení dopravní infrastruktury

V rámci řešení dopravního terminálu navrhněte způsob řešení jednotlivých druhů dopravy na základě následujících požadavků:

### 1.6.1 Autobusová doprava

Nové hlavní nádraží bude zároveň autobusovým nádražím (terminálem) nahrazujícím stávající nádraží Zvonařka a Benešova a bude sloužit především mezinárodním, dálkovým, zájezdovým a páteřním regionálním linkám – ostatní regionální linky dle již nastavené koncepce Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje jsou či budou ukončeny v lokálních přestupních uzlech s vazbou na železnici či tramvaj.

- Umístěte 40 stanovišť pro autobusy délky 15 m. Požadované rozměry pro uspořádání stání jsou uvedeny v příloze P26 – Schéma autobusových stání:

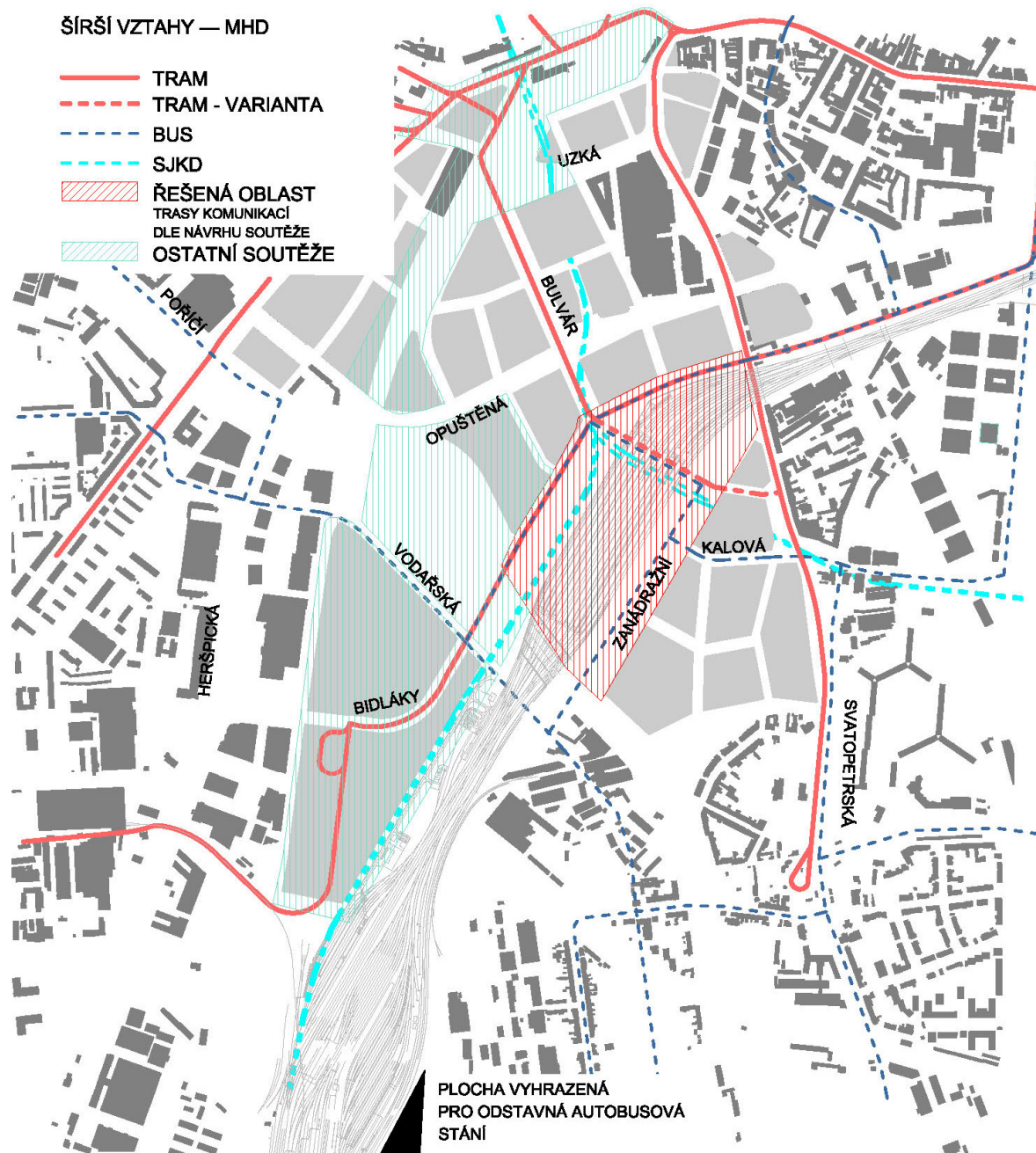


- Autobusové nádraží (terminál) bude sloužit pouze pro výstup a nástup cestujících, případně pro vyrovnávací dobu mezi příjezdem a odjezdem do cca 30 minut (dle denní doby). Odstavování autobusů včetně provozního ošetření bude realizováno mimo řešené území, pravděpodobně v blízkosti železničního odstavného nádraží v Horních Heršpicích.
- Autobusové nádraží (terminál) bude využíváno i náhradní autobusovou dopravou za železnici, což je započteno v požadovaném počtu stanovišť. Je však vhodné navrhnout záložní stanoviště (s omezeným komfortem) pro případ velkých výluk s kapacitou dvanácti 15 m autobusů (typ 1 nebo 2 dle přílohy P26).
- Navrhněte způsob ochrany cestujících před deštěm a sluncem (zastřešení), přičemž respektujte významnost tohoto autobusového nádraží (terminálu).

### 1.6.2 Městská hromadná doprava

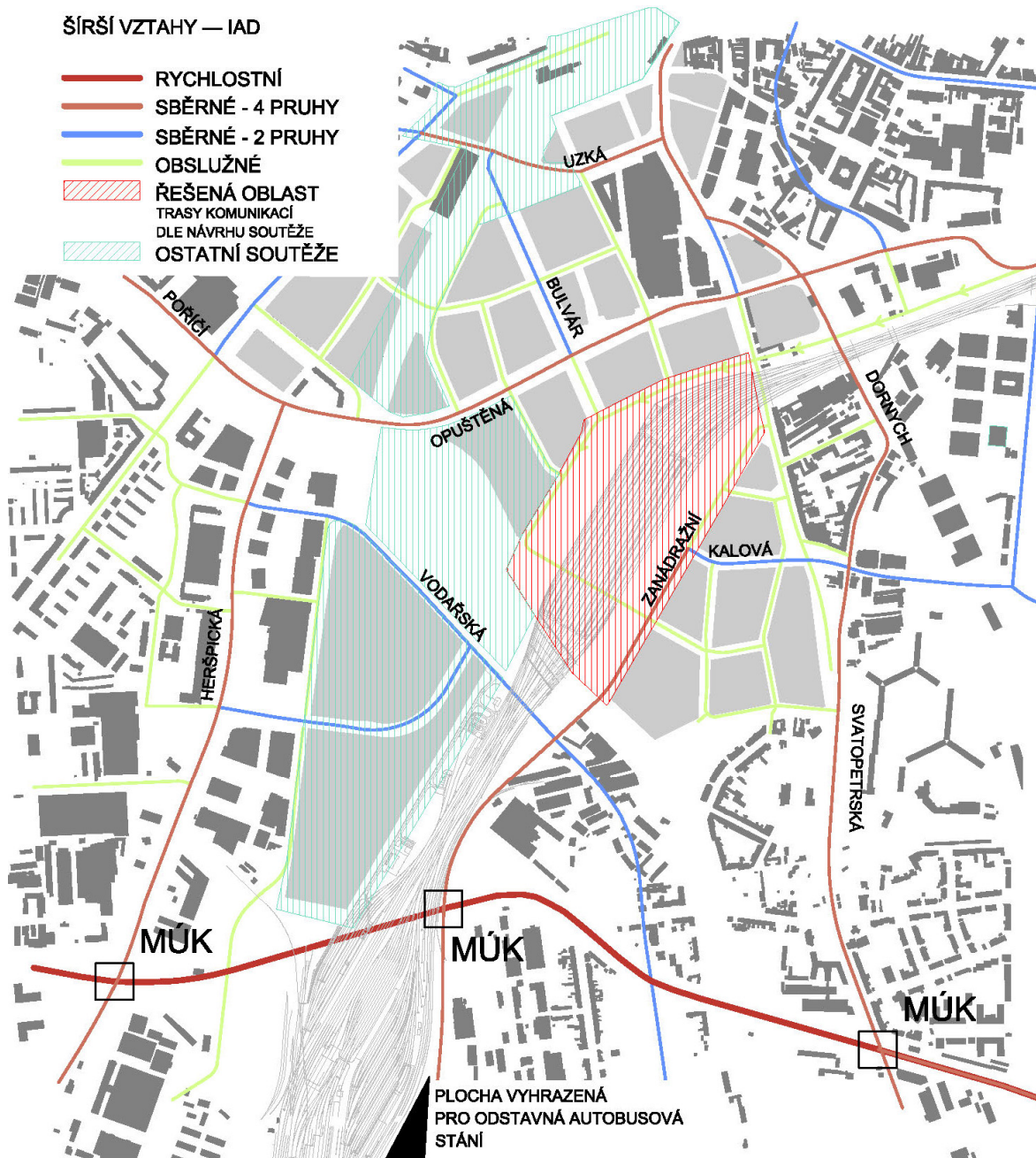
K nádraží povedou dvě nové tramvajové tratě, a to první budoucím Bulvárem od stávajících zastávek Nové Sady a Hybešova a druhá ul. Košťálovou (v Dokumentaci pro územní rozhodnutí Železniční uzel Brno nazývanou Nová Rosická) z ulice Plotní, kam je nyní překládána tramvajová trať z ulice Dorných. Výhledově se počítá i s dalšími tramvajovými tratěmi (viz schéma ŠIRŠÍ VZTAHY – MHD) a tyto směry bude zatím zajišťovat nekolejová doprava) a Severojižním kolejovým dialektrem.

- Autobusy v Brně často zajišťují plánovanou i operativní náhradu tramvají (rekonstrukce, nehody, poruchy apod.) a zcela zajišťují noční dopravu, proto je požadováno umožnit po tramvajových kolejích jízdu i nekolejovým vozidlům MHD.
- V Brně existuje také doprava trolejbusová, zatím však s jistotou nelze říct, zda linky obsluhující nové hlavní nádraží budou autobusové, klasické trolejbusové či obsluhované trolejbusy v bateriovém režimu, proto v dalším textu budou nekolejové prostředky MHD označovány souhrnně jako městský bus.
- Linkové vedení se v průběhu let mění z mnoha důvodů (rozšiřování sítě, výluky, změna přepravních vazeb, zvýšení či snížení rozpočtu apod.), takže zadavatel preferuje flexibilní uspořádání přestupního uzlu, tedy bez vazby na konkrétní linkové vedení.
- V blízkosti nového hlavního nádraží je vhodné umožnění otáčení tramvají, nutné je umožnění otáčení městských busů. Nejmenší poloměr osy tramvajové koleje je požadován 25 m.
- Požadovány jsou nejméně 4 nástupní hrany dlouhé 80 m (pro 2 tramvajové vlaky o délce 40 m), které budou současně používány i městskými busy. Dále jsou požadovány 4 nástupní hrany dlouhé 40 m (případně 2 dlouhé 80 m umožňující předjetí stojících busů) pro městské busy. Vhodné je, aby všechny spoje jedoucí stejným směrem zastavovaly u téže nástupní hrany. Požadovaná kapacita zároveň umožní případný přesun nočního spojení, tzv. rozjezdu k novému Hlavnímu nádraží (tzn. sjetí všech nočních autobusů v jeden okamžik pro vzájemný přestup).
- Vhodná šířka nástupiště je 6 až 8 m u jednostranného a 10 až 12 m u oboustranného. Šířku nástupiště lze zúžit v případě návrhu více nástupištních hran (rozmělní cestující na více zastávek).
- Navrhněte způsob ochrany cestujících před deštěm a sluncem (zastřešení), přičemž respektujte významnost tohoto přestupního uzlu.
- Pro operativní potřebu je vhodné umožnění odstavení tramvaje (délky 40 m) a je nutné umožnění odstavení 3 městských busů délky 20 m.



## 1.6.3 Automobilová doprava

- Hlavní příjezd automobilů i dálkových autobusů se předpokládá od velkého městského okruhu („městské dálnice“ okolo vnitřního města) z prostoru budoucí křižovatky jihozápadně od nádraží (viz schéma ŠÍŘŠÍ VZTAHY – IAD).



- V prostoru nového hlavního nádraží jsou požadovány dva druhy parkovišť – krátkodobé pro potřeby taxi a K+R (vysazení i vyzvednutí cestujících) a dlouhodobé pro potřeby P+R (parkoviště pro cestujících dálkových vlaků) a zaměstnance.
- Krátkodobé parkoviště bude sloužit pro vozidla taxi a pro vozidla osob, které přivezly, či naopak vyzvedávají osobu (příbuzného, kolegu apod.) cestující vlakem či autobusem (K+R). Kromě prostého zastavení a výstupu/nástupu je třeba uvažovat i možnost krátkodobého (do půl hodiny) čekání. S

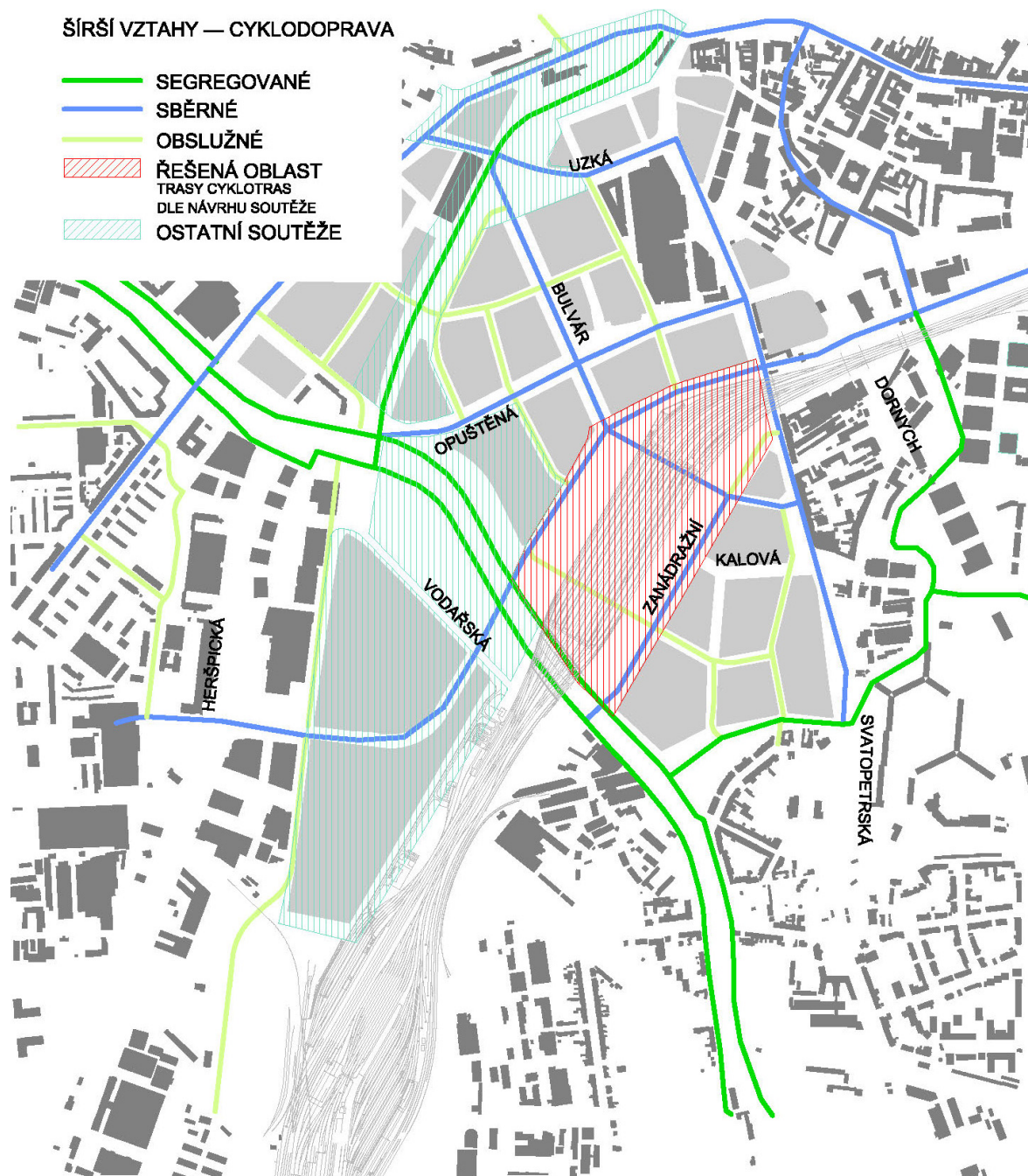


ohledem na předpokládaný nárůst různých forem sdílení vozidel a alternativní taxislužby lze očekávat nárůst tohoto způsobu dopravy. Požadováno je dohromady 40 parkovacích stání pro tyto účely. Stání mohou být rozprostřena na víc míst v prostoru nového hlavního nádraží, hlavní stanoviště by ale mělo být snadno identifikovatelné, aby cestující z vlaku/autobusu snadno své vozidlo našel. Zároveň je vhodné předpokládat, že mezi cestujícími se zajištěným odvozem z/na nádraží bude vyšší podíl osob s omezenou schopností pohybu. Navrhněte způsob případné ochrany cestujících před deštěm a sluncem (zastřešení), přičemž respektujte významnost tohoto přestupního uzlu.

- Dlouhodobé parkoviště bude sloužit pro vozidla osob, které pokračují vlakem dálkové a mezistátní dopravy (P+R), a dále pro zaměstnance nádraží. Doba parkování je tedy standardně jeden den. Požadováno je min. 1000 stání a rezerva pro dalších 1000 stání. Dlouhodobá stání je možno umístit do parkovacího domu (domů) či navrhnout jiné řešení.
- S ohledem na nově navrženou zástavbu v přednádraží a zanádraží musí být kapacita parkovišť přiměřeně navýšena, popř. řešena v rámci jednotlivých objektů. Potřebný počet stání musí být navržen v souladu s platnými předpisy. Do výpočtu pro minimální počet parkovacích stání se doporučuje dosadit za součinitel vlivu automobilizace  $k_a=0,75$  a za součinitel redukce počtu stání  $k_p=0,25$ .

## 1.6.4 Cyklistická doprava

- V návrhu začleňte do přilehlých ploch severně a jižně od výpravní budovy nádraží plánované cyklotrasy (viz schéma ŠIRŠÍ VZTAHY – CYKLODOPRAVA), které procházejí územím a které mj. zajišťují návaznost nového hlavního nádraží na cyklistickou dopravu, zejména posvratecké cyklotrasy.
- Na vhodném místě (místech) navrhnete bezobslužnou úschovnu kol s kapacitou 1000 kol, z nichž část bude soukromých a část bude součástí bikesharingu.



### 1.6.5 Vzájemné přestupní vazby

Základním ukazatelem pro hodnocení návrhu z hlediska budoucích uživatelů je kvalita multimodálního přestupního uzlu (různé typy veřejné, nemotorové i automobilové dopravy), tj. kvalita přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy (z vlaku na tramvaj, z tramvaje na autobus, z vlaku na taxi apod.) i v rámci jednoho druhu dopravy (z jednoho vlaku na jiný vlak, z jedné tramvaje na jinou tramvaj apod.). Kvalita přestupu je charakterizována těmito parametry:

- Délka přesunu mezi místem výstupu a nástupu, a to i s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu (senioři apod.) a také na zajištění odpovídajících časů pro přestupní vazby (horizontální i vertikální přesun).
- Bezkoliznost – přecházení přestupujících cestujících přes jízdní pruhy autobusů, tramvajové koleje a cyklostezky je možné pouze omezeně. Samozřejmostí je dostatečný rozhled mezi chodcem a řidičem. Přestupní vazby vyžadující přecházení přes pruhy pro automobilovou dopravu jsou nevhodné, a to tím více, čím větší počet vozidel přes ně jezdí. Respektována musí být lidská přirozenost jít nejkratší trasou, nikoli úředně vyznačeným příchodem.
- Přehlednost – hledání navazujícího spoje by mělo být co nejsnazší a co nejvíce intuitivní.
- Pohodlí – je vhodná ochrana přestupujících cestujících před deštěm.

Podkladem pro návrh přestupních vazeb i návrh jednotlivých subterminálů (autobusy, městská hromadná doprava) včetně určení významnosti jednotlivých módů je příloha P22 s prognózovanými počty přestupujících.

### 1.6.6 Technické řešení nádraží

- Kolejiště nádraží má niveletu kolejí ve výšce 206,75m Bpv. Důležitá je volba konstrukce mostního objektu, aby prostor pod drážními objekty byl využitelný i pro autobusovou dopravu všemi směry. Podoba mostního objektu je součástí návrhu (viz Požadavky na architektonické řešení).
- Navrženo je 14 průběžných kolejí s nástupní hranou, 2 průběžné koleje bez nástupní hrany (především pro nákladní vlaky) a 2 kratší koleje s nástupní hranou (především pro krátké odstavení končících vlaků). Toto uspořádání bylo velmi podrobně ověřeno jak z hlediska dopravní technologie (počty vlaků apod.), tak z hlediska geometrie (výhybky apod.). Počty kolejí a jejich délky i počty nástupišť a jejich délky jsou neměnné a změna navrženého řešení je nepřijatelná a je v rozporu se závaznou podmínkou dle odst. 2.2.1 Soutěžních podmínek. Výkres závazného uspořádání kolejiště a maximální rozsah mostního objektu je přílohou P18. Celé výše uvedené kolejiště bude budováno v rámci jediné stavby, tzn. etapizace v dlouhodobém měřítku (stavba části nástupišť hned a části až v budoucnu) není uvažována.
- Příchody na nástupiště (schodiště, eskalátory, výtahy) by měly být rozmístěny tak, aby logicky vytvářely kvalitní přestupní vazby na ostatní druhy dopravy. Jejich kapacita bude prověřena v dalším stupni projektové dokumentace mikrosimulací. Je vhodné, aby pro přestup mezi vlaky zastavujícími u různých nástupních hran bylo možno přestoupit bez dlouhé zacházky k nejbližšímu příchodu, tedy aby vzdálenost mezi příchody nepřesáhla 100 m, na jihozápadním konci 150 m.
- Alespoň jeden příchod na každé nástupiště musí být navržen tak, aby byl snadno použitelný pro zásah záchranných složek, tzn. ke spodní části příchodu musí být umožněn snadný příjezd hasičských vozidel a sanitek a následný přesun záchranářů na nástupiště, resp. do vlaku.
- Není nezbytné uvažovat se zastřešením celé plochy nástupišť. Je vhodné, aby v těžišti nástupišť (v místě s největší koncentrací cestujících, zpravidla v prostřední třetině zastavujícího vlaku, a to i ohledem na dělené hrany nástupišť) bylo nádraží zastřešeno celoplošně, přičemž je třeba pamatovat na ochranu před deštěm, sluncem i větrem (viz 1.3 Požadavky na architektonické řešení).
- Případnou protihlukovou ochranu prostoru nástupišť vůči projíždějícím nákladním vlakům může tvořit nízká protihluková stěna nebo odhlučnění železničního svršku.



- Z dalších stupňů projektové dokumentace může vyplynout nutnost protihlukových stěn pro ochranu okolních objektů – návrh by měl obsahovat variantu s protihlukovými stěnami.
- Po dobu stavby po uvedení nádraží do provozu musí být zachována funkce nákladního průtahu pro tranzitní nákladní přepravy v ose Brno-Maloměřice – Modřice. Vedení těchto vlaků přes stávající hlavní nádraží není možné, proto je nutné uvažovat s provizorním přeložením nákladního průtahu v řešeném území. Na tuto podmínku upozorňujeme, protože ji bude nutno respektovat v navazujících stupních přípravy.

### 1.6.7 Severojižní kolejový diametr

- V budoucnu je předpokládána výstavba severojižního kolejového diametru (SJKD) jakožto významné podzemní trasy městské a příměstské dopravy. V minulosti bylo sledováno více variant, preferováno bylo napojení na železniční trať na Chrlice, ale zpracována bylo i napojení na Modřice/Střelice. Studie proveditelnosti, která bude podkladem pro výběr varianty SJKD, bude zpracována v letech 2020 a 2021. Na základě tohoto výsledku pak musí být stanice SJKD (resp. rezerva pro ni) řešena v navazujících stupních řešení nového nádraží.
- Stanice SJKD pro směr na Chrlice bude umístěna v podzemí kolmo na železniční koleje (viz P27). Objekt nového hlavního nádraží musí být navržen tak, aby umožňoval dodatečnou dostavbu podzemní stanice SJKD pro směr na Chrlice (závazný požadavek dle odst. 2.2.1 Soutěžních podmínek), případně musí umožnit smysluplnou existenci stanice SJKD v obou časových horizontech, tzn. ihned po výstavbě nového hlavního nádraží (bez existence / provozu SJKD) a po výstavbě SJKD (tzn. s provozem SJKD, tzn. např. včetně přestupních vazeb mezi SJKD a ostatními druhy dopravy). Nynější návrhy předpokládají výstavbu provizorního ostění a stropu v době výstavby hlavního nádraží, pod jejichž ochranou by se v budoucnu stanice SJKD vybuďovala (viz P27).
- Stanice SJKD na Modřice a Střelice bude umístěna v přednádražním prostoru, tedy severně od kolejíště. Případné navržené budovy v tomto prostoru budou muset být navrženy tak, aby v dalším stupni projektové dokumentace měly nebo neměly, podle výsledku studie proveditelnosti SJKD, podzemní část uzpůsobenou (budoucímu) vedení větve SJKD.

## 1.7 Požadavky na řešení technické infrastruktury

Napojení na technickou infrastrukturu, která je neodmyslitelně součástí návrhu, bude navrženo na základě následujících požadavků:

- V návrhu je nutné počítat s vybavením, které je nezbytné pro chod nádraží a patřičně pro ni nadimenzovat prostor v rámci výpravní budovy (zabezpečovací zařízení pro řízení železniční dopravy, sdělovací zařízení pro potřeby železniční dopravy, trafostanice, EZS, EPS, informační systémy, telefony, průmyslová televize, vzduchotechnika (strojovna VZT)).
- Pro potřeby soutěžního návrhu uvažujte, že budova nového hlavního nádraží bude vytápěna ústředním vytápěním napojeným na horkovod.
- Nové budovy (budova nového hlavního nádraží a nové budovy v přednádraží a zánadrazí by měly být navrhovány s ohledem na trvalou udržitelnost staveb.
- Provéřte možnost využití obnovitelných zdrojů energie do celkové koncepce technického řešení budov (fotovoltaika, solární kolektory atd.).
- Ploché střechy navržených budov (s výjimkou zastřešení budovy nového hlavního nádraží) doporučujeme řešit formou zelených střech (s extenzivní zelení).
- Navrhnout koncepci odvádění srážkových vod z řešeného území, která bude v souladu s platnou legislativou, Generelem odvodnění města Brna a závěry územní studie Jižní čtvrt'.
- Při návrhu odvodnění nádražní budovy a přilehlých veřejných prostranství klást důraz na hospodárné využívání srážkových vod a preferovat přírodně blízká opatření vedoucí k zachování přirozené bilance vody v území.

- Respektovat minimální prostorové nároky a limity vyplývající z návrhu prvků modrozelené infrastruktury.
- Hospodárně zacházet se stávajícím vedením inženýrských sítí, aby nedocházelo k zbytečným vyvolaným investicím.

### **1.8 Požadavky na možnost etapizace výstavby**

Vzhledem k zapojení více investorů do procesu návrhu a realizace stavby je nutná možnost rozdělit/etapizovat projekt podle jednotlivých investorů.

Pro bezproblémovou výstavbu vlastní budovy nového hlavního nádraží je nutné veškeré stavby související s jejím provozem (viz kapitola 1.4 Požadavky na dispoziční řešení a P21 – Stavební program) realizovat v rámci jedné etapy. Další výstavba v řešeném území bude navržena takovým způsobem, aby mohla být realizována nezávisle v samostatných etapách.

V návrhu zahrňte možný způsob etapizace realizace výstavby v řešeném území.

### **1.9 Prokázání splnění požadavků zadavatele**

U každého návrhu budou přiloženy vyplněné tabulky popisující bilanci – viz podklad P05 – Vzor tabulky bilancí a základních výměr.

## 2 Lokalita

### 2.1 Charakteristika lokality

Jedná se o lokalitu, jejíž potenciál rozvoje v bezprostřední blízkosti historického městského centra nemá v rámci České republiky obdoby. Současná podoba území je poznamenána jak 160 let trvajícím nekoordinovaným rozvojem železniční dopravy a výstavbou provizorních skladových, výrobních i obytných areálů v kontaktu se železnicí, tak i problematikou řešení přestavby Železničního uzlu Brno odrážející se v nejistotě vlastníků nemovitostí a případných investorů v území. Vzhledem k těmto skutečnostem je tato část města vnímána jako vnitřní periferie.

I přes to, že v současné době je v území zřejmá stagnace výstavby, je díky svému umístění v blízkosti centra města a navazujícímu území kolem řeky Svatky lokalitou s velkým potenciálem pro rozvoj bydlení, obchodu, služeb a rekreace. Je místem s velmi dobrou dostupností do centra města a zároveň napojením na velký městský okruh.



Letecký pohled od jihu

### 2.2 Historie území

V oblasti na jih od městských hradeb stála původní osada Trnitá zbudovaná ve 14. stol. se zelinářskými zahradami, které zásobovaly město čerstvou zeleninou. Trnitá byla vypálena v roce 1645 v rámci příprav na druhé švédské obléhání města, byla však znovu obnovena. Zahrady se zde udržely až do 19. století, do počátku průmyslové revoluce, kdy spolu s Křídlovicemi, Novosady a Dornychem tvořila ovocnářsko – zelinářské zázemí města.

Na původním katastru Trnitě existovala v minulosti tři samostatně spravovaná vesnická předměstí: Trnitá, Petrovská Ulice a Dornych. V roce 1850 byl celý původní katastr připojen k Brnu.

V letech 1854–1856 bylo u jižního konce ulice Trnitá vybudováno Rosické nádraží, od něhož pak byla v letech 1868–1870 vybudována spojka k hlavnímu nádraží. Výstavbou nádraží význam oblasti Trnitá vzrostl. Roku 1864 byla mezi touto spojkou a ulicí Trnitá založena strojírna Vaňkovka, továrník Bedřichem Wannieckem.



V letech 1883-1886 došlo k vybudování Vlárské tratě. Vybudování výše zmíněných železničních koridorů znamenalo konec rozvoje zástavby ulice Trnitá, neboť se z ní stala slepá ulice. Ještě větší roli, než vybudování železniční spojky hrálo brněnské nádraží, které vytvořilo nepřekonatelnou překážku velkoměstské urbanizace tohoto strategicky umístěného území.

Do I. světové války byla západně od Zvonařky vybudována monumentální budova školy, vesnickou zástavbu Trnitě vystřídaly menší příměstské činžovní domy, tím však veškerý rozvoj skončil. Naopak narostl podíl průmyslu vlivem rozšiřování průmyslové výroby strojírný Vaňkovka. Ta se stala v letech 1900-1902 součástí první brněnské strojírenské společnosti.

Průmyslová část oblasti Trnitá byla citelně dotčena v letech 1944 až 1945 při bombardování Brna a posléze poznamenána érou komunismu. V 80. letech byl po Zvonařce protažen městský silniční okruh a naproti Vaňkovce vyrostlo Ústřední autobusové nádraží se stejnojmenným názvem Zvonařka.

Obytná zástavba čtvrti se v současnosti soustřeďuje především v okolí ulic Křenové a Mlýnské. Západní část čtvrti má dosud zanedbaný rozvoj s téměř nulovou zástavbou. Právě tato oblast v současnosti tvoří hlavní rozvojovou zónu Brna, v níž má v souvislosti se stavbou budoucího nového brněnského hlavního nádraží vyrůst nová městská čtvrť.

Po roce 2000 zažívá jižní původně průmyslová část Brna (mezi ulicemi Úzká, Plotná, Trnitá, Dorných) znovu obnovu obchodu, průmyslu, služeb a kultury v podobě vzniku obchodní galerie Vaňkovka. Společně s Fait Gallery navrácí život do před tím opuštěné a neatraktivní lokality. Stavební boom doplnil v roce 2009 multifunkční stavební objekt Trinity a v roce 2016 a 2017 doplnily plochu administrativní objekty DORN a Vlněna.



Řešené území na podkladu ortofotomapy z roku 2019

### 2.2.1 Železniční uzel Brno

Historie železničního uzlu Brno sahá do roku 1839, zahájením vlakového spojení z Břeclavi do Vídně. Dráha byla ukončena v prostoru dnešního vlakového nádraží a dodnes se z ní zachovala velká část viaduktu přes řeku Svatku. V roce 1851 umožnila spojení Brna s Prahou nově přivedená trať z České Třebové. V dalších letech devatenáctého století dochází k připojení tratě do Střelic (1856, s ukončením na „dolním nádraží“), od Přerova (1869), spojka mezi „dolním nádraží“ v roce 1870, od Tišnova (1885), od Veselí nad Moravou (1888) atd. V druhé polovině devatenáctého století zaznamenává jižní část města rozvíjející se průmyslový charakter, podporovaný vybudováním železnice s rozsáhlým odstavným nádražím situovaným v oblasti řeky Svatky. Realizace vleček do průmyslových podniků v 19. a 20. století komplikovanou situací polohy železničního uzlu zhoršila.

Po II. světové válce pokračuje výstavba seřadovacího nákladového nádraží v Maloměřicích vybudováním nové trati od Tišnova (1953), vybudováním dvoukolejného průtahu městem (1970) a výstavbou kontejnerového překladiště v Horních Heršpicích (1975).

Chaotická výstavba uzlu železnice měla za příčinu problém s vybudováním vlastního zařízení železnice, ale i s využitím a propojením území města, které trať obklopovalo. Výstavba nádraží v 30. letech 19. století na jižním okraji města znamenalo založení novodobé jižní hradby města bez ohledu na jeho strategický rozvoj. Stávající poloha nádraží se tak stala nejen bariérou rozmachu města, ale také samotnému rozvoji železniční dopravy.

Otázka přesunu nádraží jižním směrem se otevřela již na počátku 20. století. Důvodem byly hlavně nedostatečná kapacita hlavního nádraží a jeho výpravní budovy, rozvětvení tratí na území města, malá kapacita odstavného nádraží a stísněný přednádražní prostor. Definované nedostatky byly důvodem pro vypsaní první urbanistické soutěže na řešení železničního uzlu ve městě Brně (1924). Vítězný návrh „Střed republiky“ arch. Maxe Urbana a Aloise Kubíčka poprvé navrhl odsun brněnského hlavního nádraží na jih, a podmínil tak rozvoj centra města vyřešením brněnské železniční otázky.

Myšlenka nové, odsunuté polohy nádraží jižněji k ulici Opuštěné anebo ve variantě v prostoru dolního nádraží se i nadále objevuje ve všech územních plánech z let 1956, 1970 a 1982. Od této chvíle se datují bouřlivé debaty, hodnocení a výzkumy. V roce 1978 je vybudováno nové autobusové nádraží Zvonařka, jako první stavba jižního nádraží.

V roce 1994 vzniká nový, doposud platný územní plán, který počítá s polohou výstavby nového nádraží v poloze u řeky. V průběhu následujících 25 let jsou v pravidelných cyklech otvírány diskuze a analýzy řešení otázky polohy nového nádraží.

V roce 2018 vláda České republiky definitivně rozhodla, že brněnské nádraží se postaví ve variantě Řeka a podpořila tím stanovisko centrální komise ministerstva dopravy a navázala na své dřívější rozhodnutí o přesunu nádraží z roku 2002.



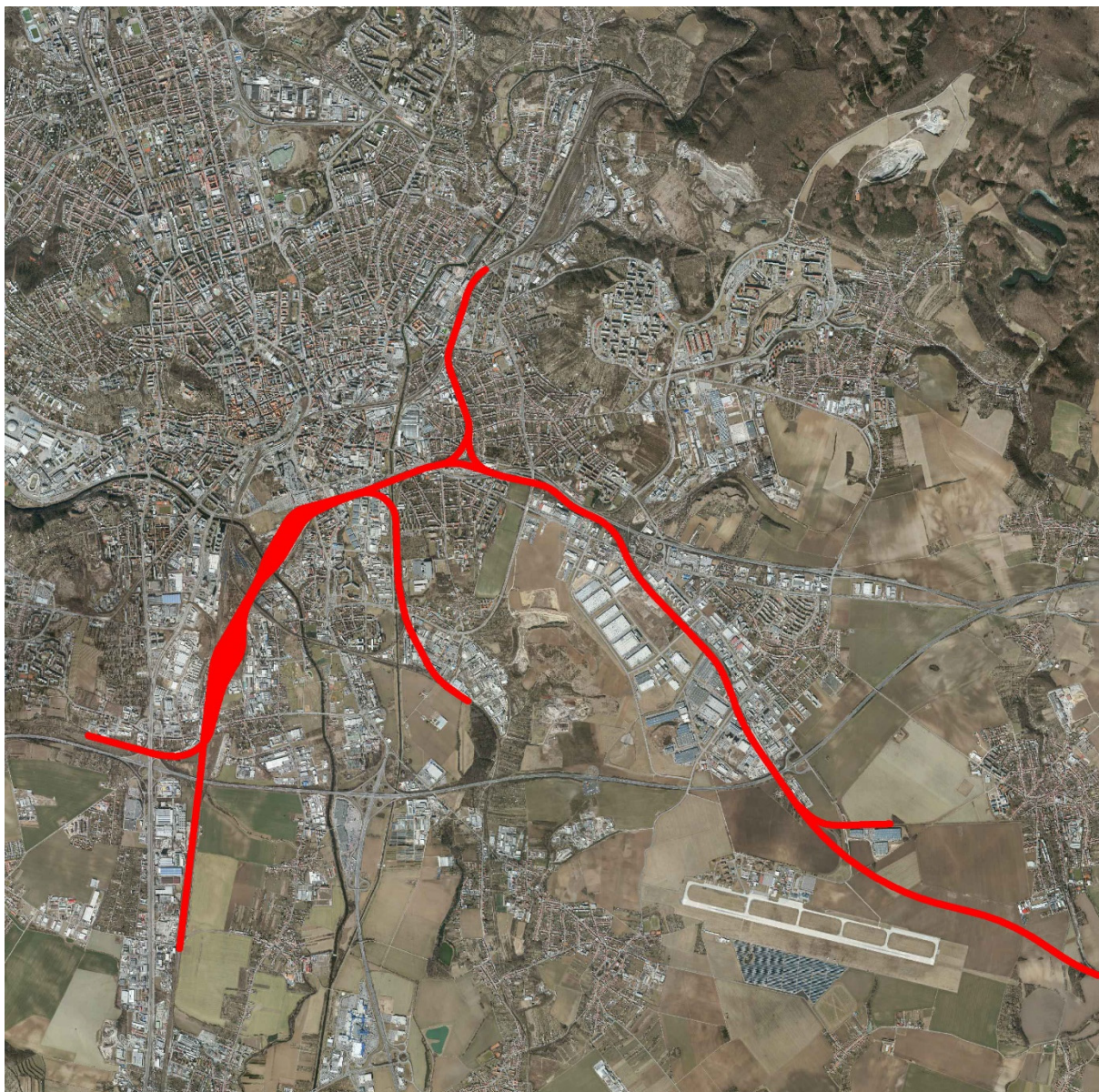


Schéma Železničního uzlu Brno

## 2.3 Majetkoprávní vztahy

V lokalitě jsou pozemky státní, krajské, městské i soukromých vlastníků. V rámci plánované výstavby byly některé pozemky vykoupeny městem jako základ pro budoucí tvorbu městské infrastruktury nové čtvrti, bulváru, městské hromadné dopravy a ploch pro veřejná prostranství navazujících na nově vybudované brněnské nádraží.

V ploše řešeného území jsou pozemky převážně ve vlastnictví Českých drah, Povodí Moravy, Brněnských komunikací, Statutárního města Brna a ostatních soukromých subjektů.

Výše uvedené sdělení je pouze informativní a nestanovuje žádné požadavky na soutěžní návrh.

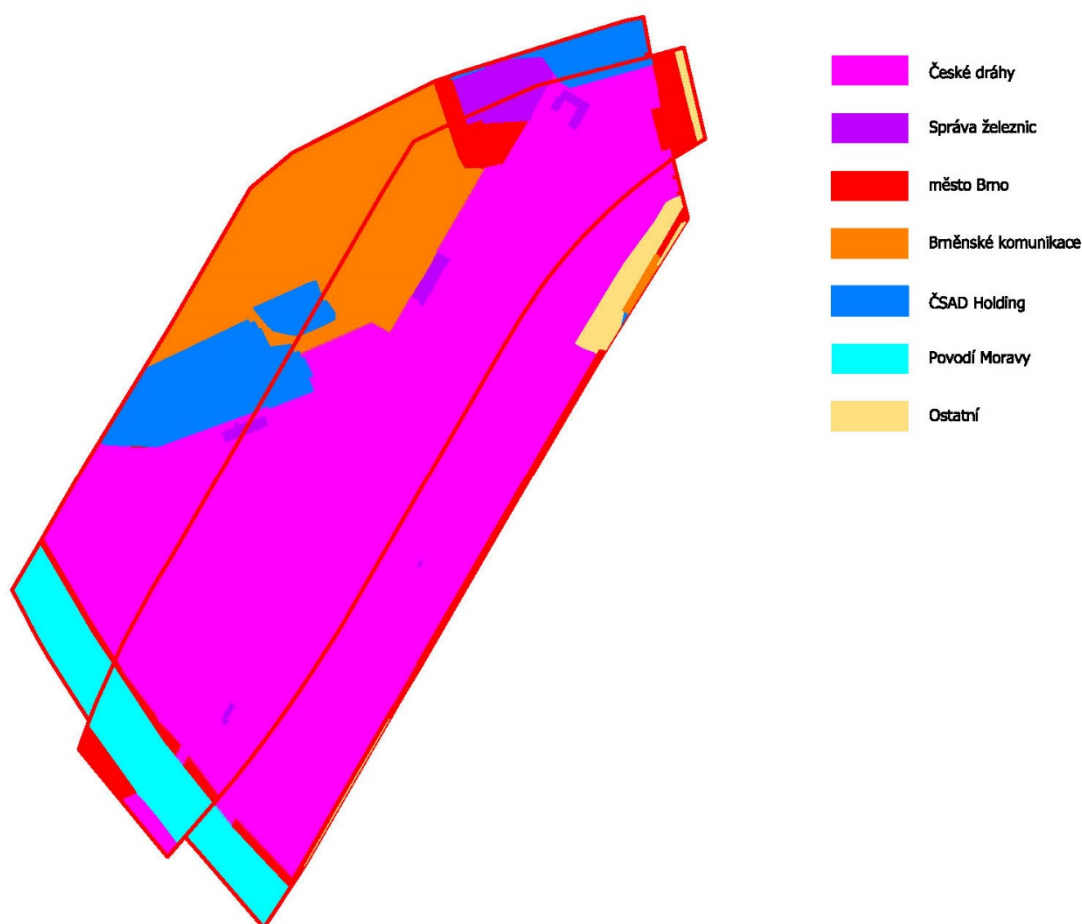


Schéma vlastnických vztahů v území

## 2.4 Přírodní poměry

### 2.4.1 Klima

Česká republika leží v mírném podnebném pásmu s typickým střídáním čtyř ročních období. Převažuje zde západní směr proudění vzduchu.

Průměrná roční teplota v Brně je 13 °C. Nejchladnějším měsícem v roce je leden, kdy průměrná teplota dosahuje 1 °C. Naopak červenec je nejteplejším měsícem v roce s průměrnou teplotou 24 °C a



zároveň je to měsíc s největším množstvím srážek, průměrně 75 mm. Průměrné roční množství srážek v Brně je 624 mm (pro roky 1855-2018).

Pravidelně dochází k odchylkám z průměrných hodnot, kdy počasí bývá ovlivněno občasným pronikáním oceánského západního vlivu a kontinentálního vlivu z východu.

#### 2.4.2 Geologie a morfologie

Brno se vyvinulo ve strategicky významném prostoru. Členitý terén města je rozprostřen mezi vodními toky řek Svratky a Svitavy a zároveň Brno leží na styku Českého masivu a Západních Karpat.

Najdeme protiklad mezi členitou krajinou tvořenou na jedné straně reliéfem na skalních horninách s lesními komplexy, a na straně druhé stojí ploché území rovin v okolí řek. Terénní reliéf prostoru Brna je kromě strmých srázů nad údolím Svratky, částečně i Svitavy a Ponávky, charakteristický v podstatě izolovanou skupinou tří vyvýšenin – Kraví hora se Žlutým kopcem, Špilberkem a Petrovem. Nadmořská výška řešeného území se pohybuje mezi 198 a 201 m n. m.

Řešené území se nachází v údolní nivě nad soutokem řek Svratky a Svitavy, kde tvoří značnou část půdního profilu základové půdy říční náplavy v podobě písčitých štěrků a v nadloží ukládaných povodňových jílovitopísčitých hlín.

Přímo v prostoru stávajícího dolního nádraží je povrch vyrovnan navážkami, které sestávají z hlín, stavebního odpadu, uhlénoho prachu a popelovin, s proměnlivou mocností až 6 m. Geologický profil pod navážkami tvoří povodňové hlíny v mocnostech zpravidla od 2 do 4 m. Pod nimi jsou nepravidelně vyvinuty fluvialní písky hlinité. Dále do hloubky jsou uloženy kvartérní říční štěrky písčité, mocné 4 – 6 m (cit.: Směrnice k soutěži Nové osobní nádraží v Brně).

#### 2.4.3 Podzemní vody

Obecně úroveň naražené hladiny podzemní vody odpovídá rozhraní povodňových hlín a písčitých štěrků, tedy rozmezí cca 2,5 – 4,0 m p. t. Zvodněný horizont, v závislosti na četnosti litologických heterogenit, s koeficientem filtrace v řádech n.10-3 – n.10-5 m.s-1, představuje z hlediska speciálního zakládání staveb, charakteru a rozsahu plánované výstavby velice variabilní fenomén jak z hlediska bezprostředně související se stavbou, tak do budoucna.

Neovlivněná hladina podzemní vody má v zájmovém území sklon okolo 2,8 ‰. V případě vybudování překážky dojde na nátokové straně k nárůstu hladiny podzemní vody a na odtokové straně k poklesu hladiny podzemní vody. Erozní bázi je v zájmovém území řeka Svratka, která kvartérní strukturu částečně odvodňuje.

Z výše uvedeného vyplývá, že výstavba více než jednoho podzemního podlaží ovlivní hladinu a směr proudění podzemní vody. Je třeba vzít v úvahu rizika změn odtokových poměrů při uvažování staveb. Z tohoto hlediska je důležitý tvar podzemní stavby a její orientace. (AQUA ENVIRO s.r.o. Studie pro stanovení hydrogeologických regulativů pro výstavbu na lokalitě Brno – Jižní centrum, 2008).

#### 2.4.4 Protipovodňová opatření

Hlavní bariérou stavebního rozvoje řešené lokality jsou záplavová území řek Svratky a Svitavy. Pro předmětné území byl proto v rámci Generelu odvodnění města Brna (2009) navržen komplexní systém protipovodňové ochrany, který byl následně upřesněn Studií přírodě blízkých protipovodňových opatření (2015).

Základním principem navrženého řešení je vybudování odsazených protipovodňových hrází nebo zdí, využití prostoru nivy k dalším přírodě blízkým protipovodňovým opatřením a celkové zlepšení morfologie toku a nivy. Řešeného území se týkají zejména úseky SO 09 Štýřice, SO 10 Vodařská a SO 11 Trnitá, jejichž vybudování je jednou z hlavních priorit protipovodňové ochrany města.

## 2.5 Vybavenost

### 2.5.1 Současný stav

Převážně průmyslový a obchodní charakter lokality a minimální osídlení ovlivňuje celkovou občanskou vybavenost řešeného území a omezuje ji na minimum služeb a veřejných institucí.

Stávající významné dopravní stavby (ulice Opuštěná, Úzká a Dornych) procházející územím potlačují městský charakter. Řešené území je s historickým centrem propojeno pásem solitérních monofunkčních staveb převážně komerčního charakteru (Tesco, Vaňkovka, Fait Gallery, Trinity, katastrální úřad Brno-venkov, městský úřad Šlapanice).

Oblast jižně od řešeného území se vyznačuje především absencí významnějšího objektu občanské vybavenosti. Území je pozůstatkem průmyslové minulosti, kde se nachází celá řada areálů s množstvím drobných podnikatelských provozoven.

Západně od řešeného území se nachází významný administrativní okrsek Spielberg Office Centre a administrativní budovy podél ulice Pražákova (jehož součástí je v současnosti nejvyšší budova v ČR – AZ Tower), justiční areál, budova Úřadu práce a Pošty. Další významné administrativní centrum leží v blízkosti již zmiňovaného objektu Vaňkovky (Trinity, Dorn, Vlněna).

V řešeném ani dotčeném území se nenacházejí žádné kulturní instituce, jen s výjimkou Fait Gallery. Většina se nachází v historickém centru města, které je tak výrazně dopravně zatíženo.

Stávající budova hlavního nádraží se nachází necelý kilometr severně od řešeného území. Autobusové nádraží Zvonařka zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní linkovou autobusovou dopravu.

Obytná zástavba se v současnosti soustřeďuje severovýchodně od řešeného území především v okolí ulic Křenové a Mlýnské, na západ od řešeného území v oblasti Štýřic a Starého Brna a jižně od řešeného území v městské části Brno-jih (Komárov).

### 2.5.2 Výhled

Se stavbou nového hlavního nádraží souvisí i rozvoj celé oblasti jižně od historického centra města (v rozsahu dotčeného území).

Předpokládá se, že plánovaná výstavba nové čtvrti Trnitá vytvoří novou živou funkční část města s vyváženým poměrem funkcí (bydlení, práce, vybavenost), která organicky naváže na existující okolní zástavbu.

V současnosti se v dotčeném území nacházejí stavební záměry v různých fázích projektové přípravy.

## 3 Doprava

Podíl přepravní práce se u obyvatel města Brna dle průzkumu uvádí VHD 43 %, IAD 38 %, pěšky 18 % a cyklisté 1 %; u obyvatel příměstského regionu VHD 21 %, IAD 61 %, pěšky 17 % a cyklisté 1 %). Město má dle schválené politiky udržitelné dopravy zájem udržet vysoký podíl VHD a snižovat podíl IAD zvyšováním podílu nemotorové dopravy.

### 3.1 Železniční doprava

#### 3.1.1 Stav

Postupným zapojováním tratí různých společností vznikl v Brně uzel tvořený dvěma železničními průtahy – jeden, severní, pro osobní dopravu, na němž je stávající hlavní nádraží, a druhý, jižní, na kterém je dolní nádraží.

Dolní nádraží již od roku 1870 sloužilo pouze nákladní dopravě a jako depo, s ohledem na opravy stávajícího hlavního nádraží (nutnost prodloužení životnosti do doby celkové přestavby uzlu) slouží po provizorních úpravách nyní i jako stanice osobní dopravy.

#### 3.1.2 Výhled

Železniční uzel Brno bude zásadním způsobem modernizován, při čemž zejména dojde k opuštění osobního průtahu a rozšíření dosavadního nákladového průtahu, čímž bude veškerá železniční doprava ve městě svedena do jedné trasy se všemi výhodami a nevýhodami z toho plynoucími. S tím přímo souvisí i změna polohy hlavního nádraží, které se přesune do polohy dnešního dolního nádraží. Nové uspořádání uzlu má zajistit dostatečnou kapacitu pro nárůst příměstské i dálkové dopravy a odpovídající technické parametry; nové uspořádání uzlu má zároveň uvolnit stávající bariéry v území a otevřít nové plochy pro rozvoj města v těsné blízkosti historického jádra.

Nové nádraží bude oproti stávajícímu dolnímu nádraží zvednuto tak, aby byl umožněn příčný průchod i průjezd pod mostním objektem kolejíště. Pod hlavním nádražím kolmo na železniční koleje má v budoucnu procházet podzemní dráha, tzv. severojižní kolejový diametr. V rámci přestavby železničního uzlu Brno dojde k realizaci několika nových menších nádraží, avšak více než polovina cestujících má dle prognózy využívat právě nové hlavní nádraží, a to včetně cestujících přestupujících mezi jednotlivými vlaky – brněnské hlavní nádraží má být přestupním uzlem nadregionálního významu.

### 3.2 Autobusová doprava

#### 3.2.1 Stav

Stávající Ústřední autobusové nádraží Zvonařka vznikalo postupně v letech 1978 - 1988 jako náhrada několika po Brně roztrošených nádraží a stanovišť – jedno z nich, autobusové nádraží Benešova, však bylo v 90. letech znovu zprovozněno. Provoz Ústředního autobusového nádraží Zvonařka byl postupně zmenšen po roce 2000 se vznikem integrované dopravy a vytvoření páteřních železničních linek, na které v různých stanicích navazují příměstské autobusy, případně ukončením některých příměstských autobusů na okraji města s přestupem na tramvaj.

Ústřední autobusové nádraží Zvonařka bylo v 90. letech zprivatizováno, autobusové nádraží Benešova patří městu. Benešovu využívají především velcí dopravci působící v dálkové dopravě, Zvonařku využívají zbylé příměstské linky zachované po vzniku integrované dopravy a menší dopravci v dálkové dopravě. I tak toto autobusové nádraží patří k největším v ČR.

V posledních letech dochází v dálkové a mezistátní autobusové dopravě k mnoha změnám, a to jak rušení tradičních linek, tak naopak zavádění nových spojení.

### 3.2.2 Výhled

Dle dlouholetých plánů města má být Zvonařka i Benešova nahrazena novým autobusovým terminálem, který bude součástí nového hlavního nádraží. Na nové hlavní nádraží budou moci být odkloněny i autobusy nepravidelné (zájezdové) dopravy ze stanovišť před Janáčkovým divadlem a z ulice Heršpické.

Příjezd dálkových autobusů na hlavní nádraží viz 3.4 Automobilová doprava.

## 3.3 Městská hromadná doprava

### 3.3.1 Stav

Páteřním systémem brněnské městské hromadné dopravy je tramvaj, byť její přestavba na rychlodrážní tramvaj byla zrealizována jen z části. Vize úplné fyzické segregace tramvají (včetně podzemních úseků) již není sledována, snahou je realizovat preferenci na křižovatkách apod. Limitujícím prvkem z hlediska kapacity je centrální část tramvajové sítě, do níž směřují všechny tramvajové tratě a centrum je již nyní přetížené. MHD je doplněna autobusovými a trolejbusovými linkami. Příměstské železniční i autobusové linky všech dopravců jsou s MHD plně dopravně i tarifně integrovány v rámci IDS JMK.

Noční doprava je zajišťována výhradně autobusy, které se všechny sjíždějí v uzlu, který je dlouhodobě na stávajícím hlavním nádraží.

Vlastní lokalita dolního nádraží není napojena na tramvaj, nejbližší trať byla vedena po ulici Dornych a je aktuálně překládána do ulice Plotní. V blízkosti dolního nádraží projíždí několik linek městské autobusové dopravy.

### 3.3.2 Výhled

Změna významu dolního nádraží na nové hlavní nádraží bezprostředně znamená nutnost výrazné změny MHD. Dlouhodobým záměrem je doplnit dva stávající uzly tramvajové dopravy (Hlavní nádraží, Česká + Moravské náměstí) o uzel třetí u nového hlavního nádraží.

K tomu je třeba vybudovat k novému nádraží dvě tramvajové tratě, a to od stávajících zastávek Nové Sady + Hybešova novým bulvárem a od ul. Plotní v trase ul. Košťálové. V budoucnu je pak třeba sledovat možné propojení tangenciálními tratěmi jednak okolo AZ Toweru k zastávkám Celní + Vsetínská a jednak přes zastávku Masná k zastávce Tkalcovská.

Na nové Hlavní nádraží bude odkloněna většina autobusových linek, které lokalitou projíždějí. Některé z nich mohou být nahrazeny trolejbusy. Nelze vyloučit, že k novému Hlavnímu nádraží bude přesunut uzel noční dopravy.

## 3.4 Automobilová doprava

### 3.4.1 Stav

V blízkosti řešené lokality prochází severně po ulici Opuštěné společná trasa II. a III. (tzn. středního a vnějšího) městského okruhu a východně po ulici Dornych významná městská radiála. Zatížení obou se pohybuje přes 40 tisíc vozidel za den, což se projevuje mj. častými dopravními zácpami.

### 3.4.2 Výhled

Odlehčení ulic Opuštěná a Dornychu přinese výstavba jižního segmentu Velkého městského okruhu. Výraznějšího zklidnění jmenovaných ulic by se ale dosáhlo pouze významnou změnou dopravního chování obyvatel a firem.

Velký městský okruh je dlouhodobě budovaná komunikace s minimálně dvěma pruhy pro každý směr jízdy, bez úrovnových křižovek, přechodů apod., hotová je zatím ani ne třetina délky okolo Brna, a to především v severní části.



Cílem Velkého městského okruhu je odvést vnitroměstskou mezioblastní a příměstskou dopravu z ulic města, neboť pro mnoho tras po městě je nyní nutno jet přes centrum, i když řidič do centra vlastně ani vůbec nepotřebuje a nechce.

První etapa jižního segmentu velkého městského okruhu by měla být budována spolu s Železničním uzlem Brno, jinak by se pro výstavbu silničního podjezdu muselo znovu rozkopat nové odstavné nádraží Železničního uzlu Brno. Je zájmem města, aby nové hlavní nádraží bylo kvůli svému celoměstskému a regionálnímu významu přímo napojeno na velký městský okruh – nové hlavní nádraží má být multimodálním dopravním uzlem, a tedy dobře dostupné pro ty, kteří z jakéhokoli důvodu využijí automobil, a to v jakékoli formě (P+R, K+R, taxi, půjčovna apod.), čemuž budou odpovídat parkovací kapacity.

## 3.5 Cyklodoprava

### 3.5.1 Stav

Významnou a oblíbenou trasou nejen pro cyklisty, ale i pěší a in-line bruslaře, je trasa kolem břehu řeky Svratky, nyní již po obou březích. Frekventovaná cyklotrasa Svratecká na jihu navazuje na trasu Brno – Vídeň a na severu na oblast brněnské přehrady.

### 3.5.2 Výhled

Nové Hlavní nádraží bude na poměry Brna nadprůměrně napojeno na páteřní cyklotrasy – jsou to jednak stezky po březích Svratky, jednak trasa podél představovaného tělesa železnice k řece Svitavě, podél které vede páteřní cyklotrasa, a jednak cyklotrasy v nové čtvrti Trnitá.

## 4 Záměry

### 4.1 Územně plánovací dokumentace

Územním plánem města Brna ze dne 3. 11. 1994 (úplné znění ke dni 31. 1. 2020) jsou vytvořeny podmínky pro umístění nového nádraží v poloze u řeky včetně základních principů rozvoje navazujícího území a základní dopravní obsluhy.

### 4.2 Záměry v území

Ač v současnosti stavební rozvoj v oblasti severně od řešeného území stagnuje, nachází se v dotčeném území celá řada stavebních záměrů v různých fázích projektové přípravy. Zcela klíčové pro další rozvoj území je realizace protipovodňových opatření (viz kap. 2. 4 Přírodní poměry).

Celou lokalitu podrobněji prověřila územní studie Jádrová oblast Jižního centra v Brně (Arch. Design, s.r.o., 2013), aktualizovaná v roce 2019 Kanceláří architekta města Brna. Územní studie podrobněji vymezuje novou městskou třídu a uliční síť, charakter zástavby a funkční využití, dále potvrzuje novou polohu nového hlavního nádraží a umístění severojižního kolejového diametru, podzemní dráhy městské a příměstské dopravy.

#### 4.2.1 Přehled hlavních záměrů v území

- Protipovodňová opatření
- Soubor staveb Tramvaj Plotní
- Severojižní kolejový diametr

## 5 Shrnutí

**Správa železnic a statutární město Brno** jsou zadavatelé mezinárodní urbanisticko-dopravně-architektonické dvoufázové užší projektové soutěže o návrh.

**Kancelář architekta města Brna** je organizátorem soutěže a zpracovatelem soutěžních podmínek.

Jde o soutěž o návrh, který zcela zásadně **ovlivní rozvoj** města Brna.

**Zadáním** soutěže je návrh nového hlavního nádraží, včetně zastřešení nástupišť a kolejíšť a návrhu mostních konstrukcí. Dále urbanisticko-dopravně-architektonické řešení veřejných prostranství a budov v přednádražním a zanádražním prostoru.

V přednádražním, podnádražním a zanádražním prostoru je nutné vyřešit **neželezniční dopravu** (terminál MHD, autobusové nádraží, parkování, pěší vazby a další).

Návrh musí respektovat technické řešení kolejíšť ze **Studie proveditelnosti** železničního uzlu Brno.

Cílem soutěže je získat komplexní návrh, který bude **funkční a realizovatelný**.

Správa železnic a město Brno mají v úmyslu uzavřít s vítězným týmem soutěže smlouvu na **zhotovení architektonické studie, a to včetně autorského dohledu a navazujících činností**.

# Náš projekt? Brno!

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