

KAM SMĚŘUJE BRNO?

ROZHOVOR S ŘEDITELEM KANCELÁŘE ARCHITEKTA MĚSTA BRNA MICHALEM SEDLÁČKEM

Doc. Ing. arch. Michal Sedláček vystudoval Fakultu architektury na VUT v Brně a Školu architektury na AVU v Praze. Po studiích odešel do zahraničí, působil v New Yorku, Moskvě a Los Angeles. Pracoval mimo jiné také v ateliéru Franka Gehryho. V roce 2007 založil v Los Angeles pobočku architektonické firmy Aedas, kterou vedl až do jara 2016, kdy zvítězil ve výběrovém řízení na ředitele Kanceláře architekta města Brna. Redakce časopisu U&ÚR položila architektu Sedláčkovi po roce působení ve funkci několik otázek.

Pane řediteli, nelze se nezeptat, co vedlo člověka doposud úspěšně spolupracujícího s předními světovými tvůrci k tomu, že se přihlásil do konkurzu na městského architekta Brna, které třináct let takovou funkci postrádalo. Chápal jste to jako výzvu?

Do konkurzu jsem se přihlásil, protože jsem možnost založit a postavit od základů Kancelář architekta města viděl jako výzvu a velkou příležitost. Narodil jsem se, vyrostl a vystudoval jsem v Brně, prožil jsem zde vše podstatné, co formuje člověka. Příležitost ovlivnit budoucnost města Brna na několik desítek let se spolupracovníky, které si sám vyberu, bylo něco, co jsem v této fázi své profesionální kariéry hledal.

Nejenom v odborné veřejnosti je všeobecně známo, že mnohá česká a moravská města dlouhodobě trpí absencí hlavního architekta coby silné osobnosti, která se nenechá zprostředkovaně ovlivňovat například partikulárními developerskými zájmy. Myslíte si po roce svého působení ve funkci ředitele Kanceláře architekta města Brna, že lze tuto představu naplnit?

To je složitá otázka. Role hlavního (městského) architekta města není konkrétně určena zákonem. Vliv a dopad činnosti hlavního architekta závisí na kreditu, který si u politiků, úředníků, investorů, občanů a jiných skupin ve svém městě vybuduje, tím pádem je v různých městech různý. Po roce ve funkci ředitele Kanceláře architekta města Brna jsem přesvědčen, že v Brně to možné je, všechno tomu zatím nasvědčuje.

Obyvatelstvo Brna je dlouhodobě rozděleno na dva tábory v otázce situování hlavního nádraží. Již dříve jste předeslal, že se k tomuto problému vyjádříte až poté, co bude k dispozici studie proveditelnosti. Zeptáme se tedy jinak. Jak jsou vaše zahraniční zkušenosti s institutem referenda v otázkách tak odborných, jako je dopravní infrastruktura?

V Kalifornii, kde jsem žil a pracoval jako architekt, je institut referenda obvyklý a častý (California Ballot Propositions). Při každých volbách občané Kalifornie hlasují v deseti a více referendech. Referenda mají široký záběr – od hlasování, jestli slepice musí v Kalifornii být chovány ve výběhu, zdražení cigaret, přes legalizaci rekreační marihuany, manželství osob stejného pohlaví až k daním z nemovitosti a infrastrukturálním projektům dálnic, železnic a podobně. Pokud jde o infrastrukturální

projekty, referenda se týkají jen schválení peněz na výstavbu – nejsem si vědom, že by se jednalo o vlastní polohu nádraží, železnice, nebo dálnice.

Stávající Územní plán města Brna byl vydán před téměř triadvaceti lety. Za tu dobu došlo k množství jeho změn. Domníváte se, že je vhodnější jej upravit, nebo vypracovat územní plán nový?

Stávající územní plány by bylo možné teoreticky dle stavebního zákona upravit tak, aby odpovídaly platné legislativě. Vzhledem k diametrálně odlišnému legislativnímu pojetí územních plánů oproti roku 1994 je v případě Územního plánu města Brna toto řešení prakticky neproveditelné. Brno potřebuje každopádně nový územní plán. Zastupitelstvo se musí rozhodnout, zda zvolí variantu dopracování rozpracovaného územního plánu (konceptu) nebo územní plán zcela nový.



Foto © Kancelář architekta města Brna

Jedno ze setkání s veřejností s názvem KAM (Kancelář architekta města) jede k VÁM!, zde z Brna-Bystrce

Na stránkách našeho časopisu se pravidelně věnujeme fenoménu veřejného prostoru na domácích i zahraničních příkladech. Jaké cíle si kancelář vytýkla v této oblasti?

Do konce tohoto roku máme za cíl zpracovat první verzi manuálu veřejných prostranství, který bude sloužit jako pomůcka nejen pro projektanty, ale také pro úřady a samosprávu, a bude definovat základní principy a standardy navrhování veřejných prostranství v Brně. S tím souvisí také shromažďování údajů o veřejných prostranstvích, jejich vyhodnocování a zpracování těchto údajů do mapy. Zároveň bychom chtěli iniciovat, případně přímo navrhnout úpravu několika veřejných prostranství v městských částech, které by ukázaly, jakým způsobem je možné veřejný prostor řešit.

Vě vaší kompetenci je mimo jiné vyhlášení urbanistických soutěží na konkrétní brněnské lokality. Některé, na-

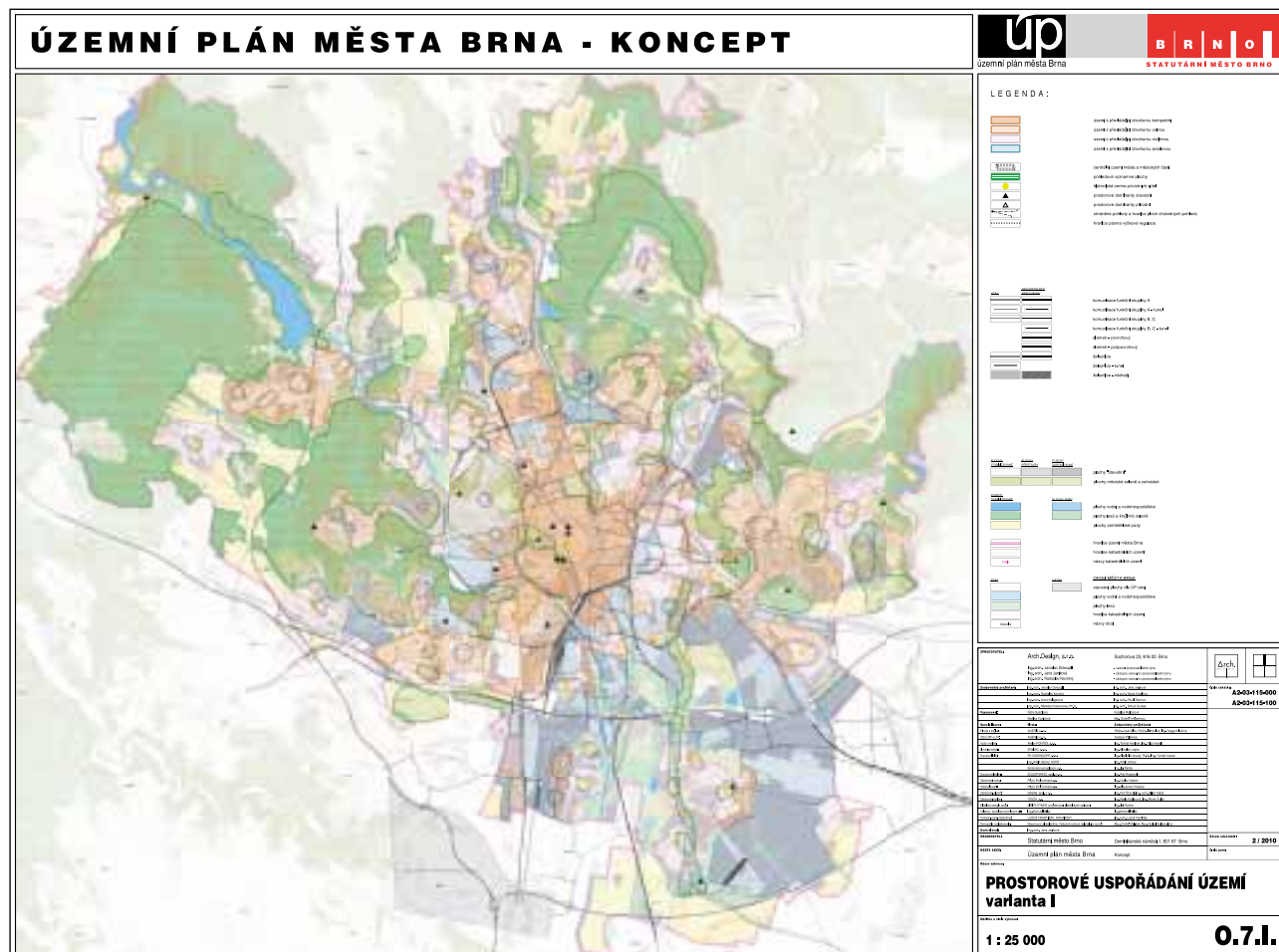
příklad mezinárodní soutěž na využití významného areálu brněnského výstaviště, jsou již vyhlášeny. Můžete ale zmínit, jaké další soutěže chystáte?

Zatím jsme vyhlásili urbanistickou soutěž na lokalitu Na kaménkách v Brně Černovicích a zmíněnou mezinárodní urbanistickou soutěž na Areál brněnského výstaviště a navazující území. Dokončili jsme práci na přípravě architektonické soutěže Centrum volného času Nová Bystrouška v Brně Bystrci, která byla vyhlášena v červnu. Nejde sice o soutěž urbanistickou, ale objekt přímo navazuje na veřejné prostranství – Horní náměstí, proto ji zmiňuji také. Aktuálně probíhají jednání o přípravě soutěže na Mendlovo náměstí. Kromě námi připravovaných soutěží jsme také zváni jako odborní poradci k soutěžím dalším, zatím to bylo nábřeží řeky Svratky a vyzvaná soutěž na Dětské centrum Staré Brno.

Brno nemá dosud dokončen městský dopravní okruh. Jde především o úsek na východě města mezi Tomkovým náměstím a černovickou terasou. V jaké fázi se tento projekt nachází?

Bohužel, chybějících úseků Velkého městského okruhu je víc. Nejbližší realizaci jsou úsek mezi Pisárkami a Žabovřeskami, kde se předpokládá zahájení letos a uvedení do provozu v roce 2021, a mezi Husovicemi a Vinohrady, kde se předpokládá zahájení v roce 2018 a uvedení do provozu v roce 2021. V roce 2021 by tedy měla být v provozu kompletní západní a severní část okruhu. Východní a jižní část VMO jsou otázkou dalších desetiletí. Jižní část je navíc třeba ohledně trasy i etapizace výstavby koordinovat s přestavbou železničního uzlu Brno, jehož podoba je stále věcí nerozhodnutou. Předpoklad zahájení staveb a uvedení do provozu vychází z informací Ředitelství silnic a dálnic ČR, které zastupuje stát jako vlastníka, a tedy i investora VMO.

© Kancelář architektů města Brna



Je o vás známo, že pořádáte setkání, ankety a další aktivity směřující k pochopení potřeb občanů, dojíždějících i návštěvníků Brna. Daří se některé výstupy z této oblasti uplatnit?

Občany obecně trápí necitlivá zástavba, dostavby proluk a nástavby ve stabilizovaných územích, nedostatek parkovacích

míst a špatná dopravní obslužnost. V oblasti regulace zástavby spolupracujeme se stavebními úřady a samosprávou. Některé podněty se uplatňují ve Vizích rozvojového rozvoje města Brna (Vize si můžete zdarma stáhnout na kambrno.cz/vize-prostoroveho-rozvoje-mesta-brna/), mohou se promítnout při zpracování pokynů pro dopracování návrhu územního

plánu, případně v zadání nového ÚP. Poznatky z lokální problematiky mohou být podkladem při zpracování urbanistických a územních studií.

Pane řediteli, děkujeme za rozhovor.

připravila redakce U&ÚR

ENGLISH ABSTRACT

Where is Brno heading? An interview with Michal Sedláček, Chief Architect of the City of Brno

Michal Sedláček graduated from the Faculty of Architecture of the Brno University of Technology and from the Studio of Architecture of the Academy of Fine Arts in Prague. After his studies he worked in New York, Moscow and Los Angeles. His employers have included the studio of Frank Gehry. In 2007 he founded a branch office of the architecture and design practice Aedas in Los Angeles, which he led till spring 2016, when he won an open contest for the position of Chief Architect of the City of Brno. When he had been in office for one year, the editors of UPSD asked Assoc. Prof. Sedláček a few questions.