



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV ARCHITEKTURY

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

KOMPAKTNÍ MĚSTO - REHABILITACE MĚSTSKÉHO ÚZEMÍ V OKOLÍ HISTORICKÉHO JÁDRA BRNA - „BRNĚNSKÝ BRONX“

THE COMPACT CITY - REHABILITATION OF THE URBAN AREA SURROUNDING THE HISTORIC
CENTER OF BRNO

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. JIŘÍ PETERKA

VEDOUcí PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2016



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

| | |
|--------------------------------|---|
| Studijní program | N3504 Architektura a rozvoj sídel |
| Typ studijního programu | Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia |
| Studijní obor | 3501T014 Architektura a rozvoj sídel |
| Pracoviště | Ústav architektury |

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

| | |
|--|---|
| Diplomant | Bc. Jiří Peterka |
| Název | Kompaktní město - rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna - „brněnský Bronx“ |
| Vedoucí diplomové práce | Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D. |
| Datum zadání diplomové práce | 30. 11. 2015 |
| Datum odevzdání diplomové práce | 20. 5. 2016 |
| V Brně dne 30. 11. 2015 | |

.....
doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

Územní plán města Brna – výřez

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Brodesser,S. Staletími podél řeky Svitavy, 2005

Kuča,K. Brno 1991

Hálová-Jahodová,C. Brno, dílo přírody, člověka a dějin. 1975

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl,Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“,Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

Zásady pro vypracování

Cílem diplomové je rehabilitace městské části Brno Cejl, která je nazývána brněnským Bronxem. Jedná se o větší území mezi řekou Svitavou a ulicí Milady Horákové, toto území bude zmapováno, budou vytipovány lokality na zpracování. Výsledkem by měla být nová současná fungující městská čtvrť.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 12/2009 vč. příloh č.1,2,3: Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, A2
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C.MODEL v úměrném měřítku

CD s dokumentací celého projektu

Struktura bakalářské/diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

.....
Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá rehabilitací městského území v těsné blízkosti historického jádra města Brna. Třetinu plochy řešeného území zaujímají areály brownfields. Cílem práce je nalezení jejich nového funkčního využití, zejména areálu bývalé továrny Mosilana, nalezení potenciálu Svitavského náhonu a vytvoření nových městských prostor a předprostor nově využívaných budov. Úpravy dále zahrnují vytvoření nábřeží určeného pro chodce, vybudování cyklostezky, napojení území na městskou hromadnou dopravu, vybudování vlakové stanice, výstavbu bytových domů s aktivním parterem a maximální průchodnost území. Důraz návrhu je kladen na kompaktnost zástavby, polyfunkčnost objektů a hierarchii dopravy, kdy se do popředí dostává člověk a jeho každodenní život a potřeby. Koncept návrhu odráží moderní urbanistické trendy 21. století.

Klíčová slova

urbanismus, architektura, rehabilitace, revitalizace, brownfield, Svitavský náhon, nábřeží, voda ve městě, Brno, kompaktní zástavba, smart city, ulice, náměstí, obytná zóna, chodec, viadukt, asanace, polyfunkcionalita, rekreace, volnočasové aktivity, železniční trať, protihluková stěna

Abstract

The dissertation focuses on rehabilitation of urban space close to historic center of Brno city. One third of the area is taken by brownfields. These final goals were set: finding a new function for unused places, making a use of potential of Svitava canal and spaces in front of old buildings and creation of new urban spaces. Intervention includes creation of riverside designed for pedestrians, bike path construction, connecting area to city's transportation system, building a new railway station and housing blocks with active street level and ability to walk through area with as little obstacles as possible. Extra emphasis was placed on compactness of development, polyfunctionality and hierarchy of transportation that respects man, his everyday life and needs. Concept reflects urban designing trends in 21st century.

Keywords

Urbanism, architecture, rehabilitation, revitalization, brownfield, Svitava canal, riverside, water in the city, Brno, compact development, smart city, street, square, residential area, pedestrian, viaduct, redevelopment, polyfunctionality, recreation, leisure time activities, railway, noise barrier

Bibliografická citace VŠKP

Bc. Jiří Peterka *Kompaktní město - rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna - „brněnský Bronx“*. Brno, 2016. 29 s., 52 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 20.5.2016

.....
podpis autora
Bc. Jiří Peterka

Poděkování:

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D., za cenné rady, připomínky a vstřícnost při konzultacích a vypracování diplomové práce.

Velmi bych chtěl poděkovat také mé rodině za velkou podporu během celého studia.

V Brně dne 20.5.2016

.....
podpis autora
Bc. Jiří Peterka

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

KOMPAKTNÍ MĚSTO - REHABILITACE MĚSTSKÉHO ÚZEMÍ V OKOLÍ
HISTORICKÉHO JÁDRA BRNA - „BRNĚNSKÝ BRONX“
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2016

VEDOUCÍ PRÁCE ING. ARCH. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, PH.D. ▪ AUTOR BC. JIŘÍ PETERKA
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ ▪ FAKULTA STAVEBNÍ ▪ ÚSTAV ARCHITEKTURY

1 OBSAH

| | |
|---|--------------------------|
| 1 | OBSAH |
| 2 | ÚVOD |
| 3 | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE |
| 4 | ANALÝZY |
| 5 | NÁVRHOVÁ ČÁST |
| 6 | ZÁVĚR |
| 7 | SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ |
| 8 | SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK |
| 9 | SEZNAM PŘÍLOH |

2 ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá rehabilitací městského území v těsné blízkosti historického jádra města Brna. Třetinu plochy řešeného území zaujímají areály brownfields. Cílem práce je nalezení jejich nového funkčního využití, zejména areálu bývalé továrny Mosilana, nalezení potenciálu Svitavského náhonu a vytvoření nových městských prostor a předprostor nově využívaných budov. Úpravy dále zahrnují vytvoření nábřeží určeného pro chodce, vybudování cyklostezky, napojení území na městskou hromadnou dopravu, vybudování vlakové stanice, výstavbu bytových domů s aktivním parterem a maximální průchodnost území. Důraz návrhu je kladen na kompaktnost zástavby, polyfunkčnost objektů a hierarchii dopravy, kdy se do popředí dostává člověk a jeho každodenní život a potřeby. Koncept návrhu odráží moderní urbanistické trendy 21. století.

3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

| | |
|--------------------------|---|
| Název práce: | Kompaktní město – rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna – „brněnský bronx“ |
| Typ práce: | Diplomová práce |
| Dokončení práce: | Květen 2016 |
| Typ dokumentace: | Urbanistická studie |
| Vedoucí práce: | Ing. arch. Tomáš Pavlovský Ph.D. |
| Autor práce: | Bc. Jiří Peterka |
| Kraj: | Jihomoravský |
| Město: | Brno |
| Městská část: | Brno- střed |
| Katastrální území: | Trnitá, Zábrdovice |
| Výměra území: | 11,4 ha |
| Zastavění: | 3,77 ha (33%) |
| Současné plošné využití: | plochy smíšené, plochy veřejného vybavení, plochy městské zeleně |

Funkční využití dle konceptu

| | |
|-------------------------------|--|
| ÚPmB: | plochy smíšené, plochy bydlení, plochy veřejného vybavení, plochy městské zeleně, plochy pro dopravu |
| Doporučení pro další využití: | plochy smíšené obytné, plochy městské zeleně |
| Památkově chráněno: | židovská synagoga, základní škola, kostel Panny Marie |
| Vlastnictví: | fyzické osoby, právnické osoby a statutární město Brno |
| Ekologická zátěž: | NE |
| Záplavové území: | NE (ANO PŘI ZVLÁŠTNÍ POVODNI - PŘEHRADA BRNO) |
| Dostupnost železnice: | stanice Brno hlavní nádraží (0,3km) |
| Dostupnost letiště: | Brno - Tuřany (8,8km) |
| Dostupnost MHD: | zastávka Vlhká (tramvaje č. 8, 9, 10) |
| Dostupnost centra: | náměstí Svobody (1,1km, pěší dostupnost 15 min) |

4 ANALÝZY

ŠIRŠÍ VZTAHY

Vymezené území se nachází v těsné blízkosti historického jádra Brna východně v městské části Brno - střed a katastrálním území Zábrdovice a Trnitá. V blízkém okolí území se nachází objekty a plochy, které mohou nejvíce ovlivnit řešené území. Jsou jimi: od severu - haly a plochy řemeslníků, kovovýroby a skladů, teplárny Brno, železniční trať, která prochází našim řešeným územím, a její přilehlé plochy. Od východu pak plochy výroby a skladování, zejména závod Šmeral.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – POPIS MÍSTA

Ze severní strany území mírně překračuje za železniční koridor, od jihu je území ohraničeno ulicí Křenová, od východu ulicí Špitálka a od západu ulicí Koliště. Území je na první pohled členěno ulicemi Vlhká a Skořepka a Svitavským náhonem, který územím protéká od severu k jihu, do pomyslných čtyř částí. V poměrně velkém rozsahu se v území nachází plochy brownfields . Jsou jimi areál bývalých Technických služeb a bývalé Mosilany, které společně zaujímají plochu o 3,8 ha, což je 33% řešeného území. V území se však nacházejí i hodnotnější a chráněné objekty jako je objekt základní a mateřské školy. Ta je svou polohou spádová pro celé naše řešené i přilehlé území. Dalšími objekty jsou funkcionalistická židovská synagoga Agudas achim a kostel Neposkvrněného Početí Panny Marie z počátků 20. století s významným předprostorem s městskou zelení. Velkým potenciálem je zatím nevyužitý Svitavský náhon.

HISTORIE ÚZEMÍ

Trnitá, jejíž název je odvozen od názvu někdejší osady je tvořené stejnojmennou ulicí. Celá její obytná zástavba za socialismu zchátrala a v průběhu 90. let 20. století a po roce 2000 byla i zbořena. Má výrazně městský charakter, v minulosti poznamenaný rozvojem průmyslu, necitlivým budováním silničních komunikací v dobách komunismu a zanedbáváním údržby a oprav domů. Obytná zástavba čtvrti se v současnosti soustřeďuje především v okolí ulic Křenové a Mlýnské. Čtvrtí protéká od severu k jihu řeka Ponávka. Vedle firmy Šmeral Brno a.s. se ve čtvrti nachází původní areál textilní továrny Mosilana, budovy několika po sametové revoluci zkrachovalých firem, ale i mnoho malých obchodů, obchodní dům Tesco a obchodní galerie Vaňkovka.

OBČANSKÁ VYBAVENOST

Řešené území díky své ideální poloze ve městě disponuje velmi přijatelnou, často docházkovou vzdáleností k celému spektru občanské vybavenosti. Přímo v území se nachází mateřská škola v secesním stylu, základní a mateřská škola s družinou a úřad práce.

ÚZEMNÍ PLÁN

Dle aktuálního územního plánu města Brna se v okolí řešeného území nachází zejména stabilizované plochy převážně smíšené obchodu a služeb, plochy pro výrobu, plochy pro technickou vybavenost (teplárna). V řešeném území se nacházejí zejména stabilizované plochy smíšené (obchodu a služeb), plochy všeobecného bydlení. Dle navrhovaných ploch se v území plánuje s výstavbou městské třídy, využitím území bývalých průmyslových areálů pro smíšené plochy (obchodu a služeb) a výstavbou parkovacích garáží. V konceptu územního plánu je počítáno s odsunem hlavního nádraží, tudíž se v konceptu územního plánu vyskytnou rozsáhlé plochy městské zeleně. V řešeném území se nachází několik chráněných staveb. Synagoga Agudus achim, kostel Neposkvrněného Početí Panny Marie a objekt základní a mateřské školy.

VODNÍ TOKY

Územím protéká Svitavský náhon, který se od koryta Svitavy odděluje v parku poblíž Tkalcovské ulice, asi kilometr severovýchodně od řešeného území. Svitavský náhon protéká částečně pod zemí nejstaršími průmyslovými čtvrtěmi Brna až do prostoru křižovatky ulic Vlhké a Skořepky. Tam se pod povrchem stéká s tokem staré Ponávky. Dále pokračuje do Svitavského náhonu korytem Ponávky až do Komárova. Jižně od dolního nádraží zatáčí ostře na západ a umělým korytem vtéká do řeky Svratky. Svitavský náhon je stále v provozu a slouží jednak jako odvod menších toků a drenáží okolo původního koryta řeky a dále jako zdroj vody pro některé přežívající průmyslové podniky na jeho březích.

ZELEŇ

V areálu se nachází velmi málo ploch zeleně. Nejvýznamnějšími plochami zeleně je plocha o 200m² s dvěma vzrostlými stromy Lípy velkolisté naproti kostela Neposkvrněného Početí

Panny Marie, v předprostoru úřadu práce se nachází řada mladých stromů Lípy stříbrné a přilehlá farní zahrada, která je veřejnosti přístupná pouze v otevírací hodiny. Podél Svitavského náhonu se tyčí množství vzrostlých stromů.

PODLAŽNOST

Podlažnost objektů se v různých částech území výrazně mění. Nejvíce jsou zastoupeny poměrně nízké, často jednopodlažní objekty. Většina z nich se nachází v severozápadní části řešeného území. Nejvyššími budovami jsou nejčastěji bytové domy o čtyřech až pěti nadzemních podlaží, které se nachází podél hlavních ulic. Objekty bývalé Mosilany, objekt základní školy a kostel jsou nejvyššími objekty v území. Kostel spolu s komínem Mosilany jsou výškové dominanty území.

DOPRAVA

SILNIČNÍ

Území je velmi dobře napojeno na stávající dopravní infrastrukturu města. Z jihu území obsluhuje městská třída spolu s tramvajovou linkou. Od západu území sousedí s velmi vytíženým vnitřním městským okruhem, není na něj přímo dopravně napojeno, ale sousedí se slepou ulicí Skořepka. Obslužné komunikace uvnitř řešeného území rozdělují území do třech větších celků. Ze severní strany je dostupnost území pouze jednosměrnou komunikací ulicí Vlhká a z východní strany ulicí Špitálka. Městská třída spolu s tramvajovou linkou č. 8, 9, 10 a autobusovou linkou č. 31 a 33 dostatečně obslouží řešené území z jižní strany. Nepřehledné podjezdy pod železniční tratí je potřeba rozšířit, zpřehlednit a spolu s tím rekonstruovat železniční viadukt. Parkování v území je poměrně neřízené, v ulicích množství automobilů na neoznačených parkovacích plochách, často zasahujících do chodníků pro pěší. Vyznačená parkoviště mají v území okolo sta parkovacích stání, toto číslo je bez výpočtu parkovacích stání uvnitř areálů a vyznačených parkovacích stání v ulicích. Parkování v ulicích je aktuálně řešeno oboustranně bez jakékoliv plochy zeleně. Avšak šířka komunikace je stále uzpůsobena potřebám obousměrné či jednosměrné komunikace.

PĚŠÍ

Řešené území je téměř z celé části neprůchozí. Když pomíneme možnost příchodu od slepé ulice Skořepka, jsme odkázáni pouze na hlavní ulice, jak bylo zmiňováno výše. Přístup ke svitavskému náhonu je téměř nemožný. Areály jsou pronajaty různými společnostmi, vyskytují se zde dílny a společnosti, jejichž uspořádání v území je poměrně chaotické a nepřehledné, bezpečnost zajišťují bezpečnostní agentury a tak je volný bezúčelný pohyb v blízkém okolí svitavského náhonu nemožný.

CYKLISTICKÁ

Území je svým rovinatým terénem velmi vhodné pro cyklistickou dopravu. V území dle mapy cyklotras prochází dvojice cyklotras doporučených, avšak ne s vyznačeným pruhem pro cyklisty, či jinou úpravou. Tato doporučená trasa je v cyklomapě definována jako přiměřený použitelný městský tah, často jednosměrný nebo s bariérami.

PROBLÉMY V ÚZEMÍ

Problémů v území je hned několik, avšak všechny z nich se mohou stát příležitostmi k dalšímu rozvoji a komplexnímu využití území. Dva areály tzv. brownfields, o které je zájem ze strany veřejnosti a různých volnočasových spolků. V ulicích neřízené parkování osobních automobilů. Nevyužitý potenciál svitavského náhonu a nepřehledné podjezdy pod železniční tratí. Místy zchátralé, neudržované objekty a roztroušená zástavba. Kvůli zanedbanosti některých objektů předpokládám majetkoprávní nesrovnalosti.

SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- VYSOKÝ POTENCIÁL FUNGUJÍCÍHO MĚSTA
- PĚŠÍ DOSTUPNOST CENTRA MĚSTA
- VODNÍ TOK V ÚZEMÍ
- ROVINATÁ OBLAST
- DOBRÁ DOSTUPNOST MHD
- DOBRÉ NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU MĚSTA

SLABÉ STRÁNKY

- MNOŽSTVÍ PROLUK A NEVYUŽITÉHO ÚZEMÍ
- CHYBĚJÍCÍ ZELEŇ
- NEVYUŽITÉ VNITROBLOKY DOMŮ
- MÍSTY ZCHÁTRALÉ A NEUDRŽOVANÉ OBJEKTY
- VÝSKYT SOCIÁLNĚ SLABÉHO OBYVATELSTVA V BLÍZKOSTI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- AREÁLY BROWNFIELDS
- NEPODPOŘENÁ CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- ULICE PŘEPLNĚNÉ AUTY
- NEPRŮCHODNOST ÚZEMÍ
- BLÍZKOST ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU
- ZANEDBANÝ SVITAVSKÝ NÁHON

PŘÍLEŽITOSTI

- SVITAVSKÝ NÁHON JAKO POTENCIÁL KE VZNIKU NÁBŘEŽÍ A REKREAČNÍCH PLOCH
- ZKVALITNĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU
- ZKOMPAKTNĚNÍ ÚZEMÍ
- VYUŽITÍ ROZSÁHLÝCH PROSTOR MOSILANY PRO VOLNOČASOVÉ AKTIVITY A BYDLENÍ
- SANACE A REKONSTRUKCE HODNOTNÝCH PRŮMYSLOVÝCH STAVEB PRO NOVÉ VYUŽITÍ
- VYUŽITÍ PROSTORŮ VIADUKTU

HROZBY

- NEUDRŽENÍ ÚZEMÍ
- NEVYDAŘENÍ PLÁNOVANÉHO FUNKČNÍHO VYUŽITÍ

LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Území je dotčeno několika ochrannými pásmy. Nejvýraznějším limitem v území je železniční trať a její ochranné pásmo. Dále pak ochranné pásmo vedení VVN. Hladina hluku může v místech blízkých vnitřnímu městskému okruhu a koridoru železnice převyšovat limit 50dB v nočních hodinách. Území může být zasaženo zvláštní povodní nádrže Brno. Objekty zapsané v ústředním seznamu kulturních památek a plochy významné městské zeleně definují nutnou ohleduplnost při dalším navrhování a vývoji v území.

5 NÁVRHOVÁ ČÁST

SOUČASNÁ MĚSTA

Z různých stran se ozývají rozdílné názory o fungování města. Trend vybydlování měst a s tím související sub urbanizace stále pokračuje. V dnešní době snad už nikdo nepochybuje, že pojem Urban Sprawl je nevhodná forma rozvoje měst. Aktuálním tématem dneška by mělo být zefektivňování, důkladnější využití nevyhovujících částí města, řešení společných problémů, kompaktní zástavba, smart city, nová nábřeží, ekologický urbanismus, nalezení nového využití a rehabilitace městských brownfield, které jsou svou polohou často v lukrativních, či významných částech města. Diplomové práce se proto zabývá:

- co nejefektivnějším využitím a revitalizací řešeného území
- jak poukázat na nedostatky lokality a najít efektivní řešení pro kvalitní bydlení, rekreaci, trávení volného času, setkávání, nakupování a sport
- vtáhnutím nových obyvatel a návštěvníků do lokality
- uzpůsobením stávajících objektů k lepšímu a jejich efektivnějšímu využívání (zejména pro drobné podnikání)
- jak zlepšit pověst okolí, které díky sociálně slabé vrstvě obyvatel nemá dobré jméno

KONCEPT

ÚVODEM

Při řešení daného území jsem se pokusil aplikovat vědomosti nabyté z workshopů, čtení knih a vnímání potřeb a způsobu života lidí při mých výletech různými městy. Největší vliv na mě mělo moderním pojetí dopravy a architektura holandského Rotterdamu, kde jsem byl na stáži, a knihy mého oblíbeného dánského autora Jana Gehla.

IDEA

Hlavní myšlenkou tohoto návrhu je vytvořit fungující, udržitelné, kompaktní a živé území ve městě. Bude svým netradičním pojetím a organizací lákadlem pro mnohé obyvatele, kteří zde budou rádi trávit volný čas, nakupovat, realizovat se a provozovat své koníčky, navštěvovat kulturní akce či bydlet v nových loftových bytech, vzniklých rekonstrukcí autentických industriálních objektů. V návrhu minimalizují trend „všechno zbourat a postavit nové“. Hledám nové využití zejména pro objekty brownfieldů, které díky své velikosti a potenciálu, v bezprostřední blízkosti ležícího svitavského náhonu, mohou vytvářet aktivační centrum pro řešení. Myšleno je také na různé drobné podnikání v podobě malých dílen či větších kancelářských prostor a kreativních ateliérů. Na své si přijdou lidé všech věkových skupin, zejména lidé zastávající zdravý životní styl a pohybové aktivity, pro něž bude

příjemné prostředí nábřeží svitavského náhonu či prozkoumávání a objevování kulturních památek kostela a židovské synagogy vítaným zpestřením každého dne. Cílem je vytvořit v území takové prostředí, které bude vzdušné, otevřené, mít lidské měřítko, založeno na detailech a bude přizpůsobeno pohybu člověka, ne automobilu. Uzpůsobením hierarchie dopravy (s pěšími, cyklisty a MHD v popředí) se tak stane klidným a zdravým organismem města. Zástavba nových polyfunkčních domů s aktivními parterly spolu s geniem loci původních industriálních objektů a svitavského náhonu nabídne příjemné prostředí uspokojující každodenní potřeby člověka. Nakupování, sociální kontakt, odpočinek, rekreaci a s novou vlakovou stanicí městské dráhy také velmi dobré dopravní spojení.

ŠIRŠÍ VZTAHY

Z hlediska širších vztahů je záměrem této studie napojení na území města, průchodnost územím, začlenění Svitavského náhonu a vytvoření nové vlakové stanice. Tyto úpravy by měly v koncovém důsledku znamenat větší počet obyvatel navštěvující řešené území. Předpokládám rozvoj výroby v severní části nad řešeným územím, a proto nově vzniklá vlaková stanice bude jak vítanou pomocí dopravní infrastruktury, tak prvním impulzem pro revitalizaci jejího nejbližšího okolí.

ASANACE

V území se nachází množství staveb ve špatném technickém stavu, často v roztroušené a rozvolněné zástavbě. Mnoho jednopodlažních objektů bez racionálního uspořádání se nachází zejména v areálu brownfieldu bývalých technických služeb. Některé objekty ve špatném technickém stavu, roztroušené, v rozvolněné zástavbě, prostorově náročné, či neefektivně využívající cenné plochy centra města budou odstraněny a bude vytvořena kompaktní zástavba. Ta dotvoří stávající kvalitnější a hodnotnější strukturu města. Nová zástavba bude pravidelná a čitelná po vzoru původní parcelace území.

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Řešené území, které je pomyslně rozděleno do pěti téměř neprůchozích částí, definovaných ulicemi, svitavským náhonem a koridorem železnice. Mým cílem je navrhnout urbanistickou strukturu, kompaktní zástavbu, která svým tvarovým a šířkovým uspořádáním dobře zapadne do stávající podoby řešeného území. V první fázi nastává bourání chátrajících a nevyhovujících budov. V levé části od ulice Vlčká vzniká nová uliční osa, která navazuje na ulici Rumiště. Nová ulice dělí, v minulosti téměř neprůchozí území, do nových menších celků a tím umožní vytvoření nové a doplňující blokové zástavby s vnitroblokem. Omezujícím prvkem v území je procházející liniová stavba železniční tratě. Stávající široké násypy železničního koridoru jsou upraveny potřebám okolní zástavby a nově vzniklé trasy cyklostezky. Železniční koridor bude pomocí opěrných stěn snížen na minimum a propojení obou stran území zajistí průchody. Oblouky viaduktu jsou zrekonstruovány a využity ke komerci. Místy je umožněn průchod či průjezd pod tratí při zachování otevřené oblouku viaduktu. Odstupová vzdálenost nové zástavby (15 m) od železniční tratě je stejná, jako u stávajících bytových domů na protější straně viaduktu. Návrh počítá s moderními řešeními technologie železniční dopravy a výstavby objektů, které sníží vznikající hluk a negativní vlivy tohoto způsobu dopravy na minimum. Počítám tak se získáním povolení úřadu správy železniční dopravní

cesty na „porušení“ současné minimální odstupové vzdálenosti (30m). Vzniklá plocha mezi novou zástavbou a tratí je využita jako obytná zóna a pobytová plocha k nově vzniklé komerci viaduktu. V prostoru je vyčleněna cyklotrasa, která záměrně prochází tímto prostorem podél železniční tratě pro větší dostupnost a návštěvnost. Dále pokračuje nově vzniklou ulicí, která svým šířkovým uspořádáním umožňuje plné využití aktivních parterů a jejich předprostoru. Nadměrnému zatížení nové i stávající zástavby od hluku projíždějících vlaků rovněž pomáhá protihluková stěny v obloucích. Oblouky vynášející traťové vedení spolu s protihlukovou zábranou jsou při dodržení průjezdného profilu obousměrné železniční tratě širší, než je stávající viadukt, a proto je most viaduktu rozšířen o 1,5 metru na každou stranu.

Nová zástavba se skládá z 3-5 podlažních domů, často s aktivním parterem využívaným ke komerci. Šířka domů je v rozmezí 10,5 – 13m dle orientace vůči světovým stranám. Nové objekty mají zelenou střechu a jsou energeticky téměř soběstačné. Průchodnost domy je zajištěna, v horizontálním směru, průchody skrz aktivní parter do vnitrobloků, a vertikálně, komunikačním jádrem z podzemní garáže do všech podlaží. Konstrukční výška suterénu s aktivním parterem je 3600mm a u bytového podlaží 3300mm. Zrcadlením stávající zástavby v ose kostela vznikla nová zástavba v těsné blízkosti svitavského náhonu. Zde mluvíme o bydlení u vody. Stávající šířka náhonu v místě zástavby u vody byla zachována a průchodnost kolem objektu zajištěna pomocí předsazené lávky a zasunutím hmoty prvního podlaží domu o 1m. Na způsob prostorového řešení bývalé továrny Mosilana byla do území zasazena dvojice pětipodlažních domů s funkcí čistého bydlení. Veškeré nové budovy jsou doplněny o podzemní garáže, které svou kapacitou převyšují potřebu nové zástavby. Přebytek kapacity slouží pro odstavení osobních automobilů obyvatelům stávajících bytových domů, což znamená méně aut na ulicích. Vstupy do garáží pro stávající obyvatele jsou umístěny vždy ve středu řešené skupiny přidružených domů.

POPIS NAVRHOVANÉHO ÚZEMÍ

Do území byla navržena nová kompaktní polyfunkční zástavba skládající se z jedenácti blokových celků v rozmezí 3, 4 a 5 podlaží s výškami 10,1; 13,4 a 16,7m, jejíž výška se v území liší dle okolní zástavby a preference udržitelnosti lidského měřítka, zejména v území s velkým výskytem a aktivitami lidí (viadukt, tržnice, koncertní hala). V území byly zachovány prostorově hodnotné objekty bývalé továrny Mosilana, která našla nové využití v podobě charakteristicky industriálního bydlení, galerie, dílen, ateliérů a prostor pro volnočasové aktivity, po kterých je mezi obyvateli velká poptávka. Polyfunkčností objektů vznikají předprostory určené k pobytu a rekreaci zejména v okolí Svitavského náhonu. Objekt stávající lyžárny na druhé straně Svitavského náhonu bude otevřen a určen pro funkce obchodu a služeb, zejména tržnice a restaurace. V její těsné blízkosti se nachází dvojice objektů nové zástavby s aktivním parterem. Tvarovým uspořádáním spoluvytváří uzavřenější prostor náměstí, v jehož středu je záliv Svitavského náhonu. Nabízí nábrežní terasy s výhledem na protější břeh, kde se se tyčí komín Mosilany s rozhlednou na ochozu komína. Zásobování tržnice je zajištěno pomocí dostatečných příjezdových tras skrz obytnou zónu kolem viaduktu. Pro návštěvníky přijíždějící osobními automobily do území je k dispozici podzemní garáž s výlezy skrz objekty nové zástavby přímo do prostoru náměstí s tržnicí. Preferovaná je rychlejší však doprava cyklo nebo kombinace dopravy pěší a MHD. Sousedící prostory koncertní haly spolu s dopravním uzlem vlakové stanice městské rychlodráhy vytváří další aktivní místo v území. Jednoduchá koncepce vlakové stanice zahrnuje

s dvě rampy, z nichž jedna zajišťuje vstup na nástupiště a nižší možnost odstavení jízdních kol. V jednom tomto místě vzniká tak dopravní uzel mezi IAD, cyklisty a MHD. Místem pro vzdělávání, sport a odpočinek se stává okolí památky kostela Neposkvrněného Početí Panny Marie. Dvojice objektů občanské vybavenosti základní a mateřské školy s objektem školní družiny obsahuje městskou zeleň a sportoviště ve vnitrobloku nové zástavby.

FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Velký důraz je kladen na polyfunkčnost řešeného území. Nově vzniklé plochy nejsou určeny jen k bydlení, ale jsou obohaceny také o občanskou vybavenost (obchod, lékař, služby) spolu s komerčními plochami. Funkční využití stávajících budov je povětšinou ustálené a změny a nalezení nového funkčního využití se týkají spíše objektů v areálech brownfields.

FUNKCE BYDLENÍ

K bydlení slouží skupiny 11 objektů skládajících se z bytových domů. Domy obsahují byty nad a pod 100m². Na hlavních pěších trasách se v přízemí domů často nachází aktivní parter, který obsahuje množství komerčních ploch k pronájmu. Vznikají pak živé, obchodní ulice, kde prostor k prodeji a komunikaci vzniká vystavováním a expandováním produktů před výlohy přímo na ulici. Novou zástavbu řadím díky polyfunkčnosti, avšak neobsazení HPP jinými funkcemi než bydlení, do všeobecného bydlení.

FUNKCE OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Zastoupení do této plochy patří nově využívanému objektu koncertní haly s restaurací v severní části území. Tržnice, uprostřed osy objektů Mosilany, souží jako hlavní místo obchodu, i přes fakt, že její komerční plochy nejsou v území největší. Plochy secesní mateřské škola na ulici Skořepka, která byla díky své památkové hodnotě zachována, budou rozšířena o zelené střechu, kde se dále může rozvíjet pobytová činnost dětí. Za předpokladu odpovídajících bezpečnostních stavebních úprav.

SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ

Za budovou školy vzniká nové sportoviště, primárně na basketbal. Ve vnitroblocích objektů se smíšenými funkcemi budou vymezeny plochy pro sport.

STAVBY PRO REKREACI

Nová nábřeží Svitavského náhonu, svažité či terasové nábřeží spolu s komínem bývalé továrny využitým jako rozhledna. Plochy ve vnitroblocích slouží ke společenským aktivitám (grilování, setkávání) a mají sociální charakter.

DOPRAVA

SILNIČNÍ

V řešeném území zachovávám stávající obslužné komunikace. Obslužnost území, ze severu, je stále zajištěno jednosměrnou ulicí Vlhká. Ta se za viaduktem díky novému šířkovému uspořádání stává obousměrnou. Z východu - ulicí Špitálka, z jihu městskou třídou Křenová a kolem západní části území proudí vnitřní městský okruh ulice Koliště. U stávajících obslužných komunikací upravuji zejména jejich šířkové uspořádání. Vznikají značená nadzemní parkovací stání doplněná zelení, vytvářím dostatečně široké chodníky uzpůsobené

dle priorit využití ulice (obytná nebo dopravní), upravují parametry oblouků a šířku podjezdů pod železniční tratí pro lepší přehlednost. Nově navržené komunikace splňují požadavky dle obousměrného či jednosměrného provozu a v místech křížení se stávajícími komunikacemi jsou křižovatky opatřeny zpomalovacími prahy. Ty mají za úkol zpomalit dopravu v místech, kde předpokládám zvýšený pohyb chodců, či cyklistů. Výškový profil prahu umožní bezpečné, úrovněvé přecházení mezi chodníky pěším a invalidním, v křižovatce s procházející cyklostezkou také cyklistům. Zásobování komerčních prostor je řešeno z ulic. Obslužné komunikace mají asfaltový povrch s výjimkou navrhovaného společného dopravního prostoru v obytné zóně, kde bude pojezdová dlažba.

PARKOVÁNÍ

Povrchové, nejčastěji v ulicích, je zastoupeno 14% a podpovrchové v podzemních garážích 86% z celku. Podzemní garáže mají světlou výšku 2300mm a jsou opatřeny výlezy přímo do nově navržených domů. Pro stávající zástavbu a její obyvatele jsou výstupy umístěny dle potřeb prostorového uspořádání, často do vnitrobloků. Na konci slepé ulice Skořepka je zakladačový parkovací dům o 3 nadzemních a 3 podzemních podlažích s kapacitou 138 parkovacích stání pro automobily a 12 stání pro motocykly. Garáž vyplňuje proluku v rohu a tvarem střechy navazuje na okolní zástavbu. Má středové jádro se zakladačem který ve dvou směrech obsluhuje všechny patra. Patra jsou okruhově propojena po dvou, jako řetěz a tím je zajištěna vazba každého stání na středové jádro se zakladačem.

PĚŠÍ

Hlavní pěší komunikace jsou svou šířkou blízko 3 metrům. Při navrhování byl kladen důraz na maximální prostupnost územím, vytvoření prostor pro setkávání, pobyt, volnočasové aktivity a relaxaci. Dle těchto kritérií je uzpůsobena pěší komunikační síť a vyčleněny hlavní komunikační osy v konceptu návrhu. Veškeré přístupy na komunikace musí být provedeny tak, aby splňovaly technické požadavky zabezpečující užívání osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou ve vyhlášce č. 369/2001 Sb. Plochy pro pěší jsou provedeny z propustné dlažby, avšak v místech blízkých vodě svitavského náhonu pak kombinací dlažby s cementovými spárami proti vyplavování.

CYKLISTÉ

Terénní podmínky území jsou pro vedení cyklotrasy velmi vhodné. Hlavní cyklotrasy, které vedou podél řek Svitavy a Svatky by bylo vhodné propojit a dále rozvíjet cyklistickou síť města. Navržená cyklotrasa území navazuje na doporučenou cyklotrasu spojující zmiňované dvě hlavní cyklotrasy podél řek. Nově navržená cyklotrasa prochází v severní části území podél železniční tratí a pak se stáčí na jih, do nově vzniklé ulice, které má komerční charakter. Mezi důvody odklonu trasy od té doporučené nevybudované patří napojení na vytvářený dopravní uzel v prostoru nové stanice vlaku, oživení vlastní cyklotrasy průjezdem přes nově vznikající prostory městského dění a slouží také k zvýšení tranzitu lidí skrz řešené území. V prostoru vlakové stanice mají cyklisté možnost kola odložit ve zbudovaném krytém hromadném stání a mohou ve své cestě pokračovat pomocí MHD. Například když pojedou do částí Brna s méně příznivou terénní konfigurací.

MHD

Stávající městská hromadná doprava obsluhuje řešené území z jihu. Na ulici Křenová vede tramvajová linka č. 8, 9, 10 a autobusová linka č. 31 a 33. Obslužnost území MHD je poměrně

dobrá, avšak nově navrhované zástavbě zvláště předpokladu rozvoje výroby na druhé straně (severovýchod) nedostačuje a území se tak stává bublinou. Do severovýchodní části řešeného území navrhuji novou vlakovou stanici, která území kapacitně obslouží a zároveň je impulzem k výstavě a výskytu nových návštěvníků území. Vlaková stanice obsahuje dvě pod sebou šikmé komunikační rampy, kde vyšší z nich slouží ke vstupu na nástupiště vlakové stanice a nižší jako rampa pro odstavení až 54 jízdních. Pod rampami nevzniká hluchý prostor pod šikminou, ale je využit pro vjezd do podzemních garáží. Samozřejmostí stanice je dvojice výtahů s přidruženými schodišti pro překonání výškového rozdílu.

OBYTNÁ ZÓNA

Navrhuji obytné zóny v místech a trasách s předpokladem vyššího výskytu chodců, cyklistů a pobytových činností. Obytná zóna má společný dopravní prostor s předností pěších oproti automobilu. Společný dopravní prostor obytné zóny je šířkově uspořádán jak pro pěší, cyklisty i automobily. Jednotlivé pruhy jsou děleny vizuálně jinými odstíny dlažby, bez změny výškových úrovní jednotlivých povrchů. Povrch obytné zóny je v okolí viaduktu příčně šrafován pro optické zpomalení automobilů. Šrafa rovněž slouží k propojení celé šířky ulice v jeden městský prostor. Maximální dovolená rychlost v těchto zónách je 20km/h, aby nebyl narušen pobyt chodců a jejich aktivity. Parkování v těchto zónách je povoleno pouze na vyznačených parkovacích stáních.

ETAPIZACE NÁVRHU

FÁZE 1:

V první fázi, která nestojí téměř žádné finanční prostředky, proběhne happening a představení projektu a vize o budoucím využití území. Cílem je seznámit širokou veřejnost se záměrem revitalizace a vytvořit prostor pro diskuzi. Diskuzi je možné podnítit ideovou soutěží nebo spoluprací se školami architektury. Vytvořené návrhy se vystavují, virálně se šíří a nutí i laickou veřejnost zamyslet se nad územím a vyjádřit svůj názor. Vytvořené návrhy se vystavují, virálně se šíří a nutí i laickou veřejnost zamyslet se nad územím a vyjádřit svůj názor. I studentské práce se mohou stát inspirací a praxí nezatíženým zdrojem nápadů pro další rozvoj území. Je potřeba definovat aktivační body a silná místa v území. Příkladem může být tato práce.

FÁZE 2:

Po první fázi přilákání lidí do území se zde naskýtají možnosti obsazení stávajících objektů, novými funkcemi, často volnočasovými, odpočinkovými, kreativní, výtvarnou činností. Ideální je zpřístupnit prostory pro volnočasové spolky a nadané umělce. Vytvoření dočasných staveb a naznačit směr dalšího rozvoje území. Vytvořit v lidech pocit, kdy si území s pomocí města vezmou za své.

FÁZE 3:

Postupné odstraňování budov dle návrhu studie a výstavba nové zástavby, vytváření nových struktur, veřejných objektů a prostranství, reprodukovat zeleň a postupovat v trendu kompaktního zdravého města. Restrukturalizovat parkování automobilů novou koncepcí ulic a integrovat převážné množství automobilů do nově vybudovaných podzemních garáží. Uspořádání hierarchie dopravy, kdy se do popředí dostává chodec, cyklistická doprava a

MHD. Vznikem nové vlakové stanice se území stane dobře obslužné a prostupné. Zmizí stávající bublina v území, kdy byla obslužnost MHD pouze z jižní strany.

FÁZE 4:

Při postupném nárůstu obyvatelstva v lokalitě, místních i ne místních obyvatel řešit otázku dopravy. Po vybudování vlakové stanice při předpokladu nárůstu lidí v území díky rozvoji výroby v severní části nad řešeným územím. Předpokládám podobný trend revitalizace i jiných území ve městě. Tudíž by řešení širší dopravy mělo být komplexní, kdy turisté by výhledově do měst nemuseli jezdit svými dopravními prostředky, ale využili by kvalitní síť MHD, železnice a své automobily odstavili na okrajích města při využití principu Park & Ride. Nabídnout možnost zaparkovat automobil v okolních garážích významných dopravních uzlů, např. dálnice – železniční koridor, nebo okrajové části města se stanicemi městské hromadné dopravy. Poté se za zvýhodněných podmínek přepravit MHD do centra. Další možností pro snížení počtu IAD města je systém car-sharingu (sdílení aut), kdy automobil za určitých podmínek využívá větší počet lidí, kterým by se díky nízké frekvenci využívání nevyplatilo vlastnit a provozovat automobil sami.

ZELEŇ

V řešeném území se až na předprostor významné městské zeleně s dvěma vzrostlými lípami nenachází žádná hodnotnější zeleň. V mém návrhu kvůli velmi roztroušené struktuře stávající zeleně, zejména v okolí náhonu nepočítám se zachováním. Zeleň se přemísťuje na jiné místo. Do řešeného území navrhuji novou odolnou zeleň. Do alejí, podél cest a ulic menší stromy s průměrem koruny 3m, zejména *Prunus serrulata* 'KIKU-SHIDARE-ZAKURA' (okrasná třešeň, sakura) nebo *Tilia cordata* 'Rancho' (lípa srdčitá). *Aesculus hippocastanum* (jírovec maďal) s průměrem okolo 5m pro doplnění městské zeleně ve veřejných prostranstvích a vnitroblocích. Velké solitérní stromy *Platanus hispanica* (platan javorolistý), které v území fungují jako orientační a naváděcí body do míst s vyšší aktivitou lidí.

TREND GREEN AND BLUE

HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU

Namísto odvodu dešťové vody do kanalizace je dešťová voda sváděna do podzemních retenčních nádrží. U nově vybudovaných objektů je počítáno se sběrem dešťové vody pro splachování. Splašková voda bude dále přečištěna a použita jako užitková voda např. na zalévání.

HOSPODAŘENÍ S ODPADY

Všechny odpady budou tříděny, bioodpad kompostován, sklo, papír, plasty budou recyklovány. Ostatní odpady budou odvezeny do spalovny komunálního odpadu, odkud je dodáváno teplo do městského teplovodu. Při navrhování nových objektů bude použit systém vakuového sběru odpadu, kde je skladován do sběrného místa a odtamtud odvážen. Popelářské vozy pak nemusejí zajíždět přímo do areálů a uliček.

HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI

Nově navržené budovy mají malou spotřebou tepla na vytápění, jsou vybaveny solárními panely. Fotovoltaický systém také ohřívá teplou vodu a slouží pro ohřev teplého vzduchu v

systému horkovzdušného vytápění. Nové objekty budou pokryty zelenou střechou, zajišťující příjemné klima v objektech, zamezující přehřívání konstrukcí v letních měsících a nadále přispívat kvalitě ovzduší ve městě. Nové objekty budou samostatné, na výjimku nutnosti připojení pitné vody.

NOVÁ NÍZKOENERGETICKÁ VÝSTAVBA

Na výstavbu budov budou použity ekologické materiály, zejména dřevo, což je ekologický materiál s nízkou uhlíkovou stopou. Tepelné obálky jsou navrženy ze skelné vaty. Jejich potřeba na vytápění je minimální. Systém vzduchotechniky spolu s rekuperací zajišťuje pravidelný přívod čerstvého vzduchu a zamezuje značným tepelným ztrátám v zimních měsících jak je tomu při klasickém přirozeném větrání.

BILANCE

| | |
|--------------------------------|------------------------|
| PLOCHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ | 114 000 m ² |
| STÁVAJÍCÍ ZASTAVĚNÁ PLOCHA | 37 677 m ² |
| PLOCHA ODSTRANĚNÝCH OBJEKTŮ | 19 438 m ² |
| PLOCHA NAVRHOVANÝCH OBJEKTŮ | 13 650 m ² |
| NAVRHOVANÁ ZASTAVĚNÁ PLOCHA | 31 889 m ² |
| POKLES V ZASTAVĚNÍ ÚZEMÍ O 15% | |

HRUBÉ PODLAŽNÍ PLOCHY (HPP) NAVRHOVANÝCH BUDOV

| FUNKCE PLOCHY | [m ²] | [%] z celku |
|--------------------------------|-------------------|-------------|
| BYDLENÍ HROMADNÉ | 13 650 | 60 |
| SMÍŠENÉ PLOCHY | 7 863 | 34 |
| PLOCHY PRO VEŘEJNOU VYBAVENOST | 1 026 | 5 |
| PLOCHY PRO DOPRAVU | 341 | 1 |
| CELKEM | 22 880 | 100 |

FUNKČNÍ PLOCHY ZELENĚ

| PLOCHA | [m ²] | [%] z ploch zeleně | [%] z celku |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|-------------|
| CELKOVÁ PLOCHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ | 114 000 | 212 | 100 |
| ZPEVNĚNÁ PLOCHA | 60 330 | 112 | 53 |
| CELKOVÁ PLOCHA ZELENĚ | 53 670 | 100 | 47 |
| Z TOHO: | | | |
| MĚSTSKÁ ZELEŇ | 10 635 | 20 | 10 |
| PARKOVÁ ZELEŇ | 872 | 2 | 1 |

6 ZÁVĚR

Byla vypracována urbanistická studie na rehabilitaci městského území v okolí historického jádra Brna. Studie poukázala na možné využití území, při zachování bývalých průmyslových objektů, které mají své kouzlo. Dostavba nové struktury polyfunkčních objektů a vytvoření živých prostranství v okolí Svitavského náhonu poukázaly na směr, kterým by se podobné lokality mohly rozvíjet.

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Podklady k zadání
Výškopis a polohopis města Brna

Mapy města Brna. Dostupné z <http://www.brno.cz/mapy/>

další mapové portály:
<http://gis.brno.cz>
<http://up.kr-jihomoravsky.cz/>
<http://maps.google.com>
<http://www.mapy.cz>
<http://www.cuzk.cz/>
<http://www.ikatastr.cz/>

Historické fotografie. Dostupné z: <http://vilemwalter.cz/mapy/>

Historie Brna, zajímavosti. Dostupné z: <http://www.gotobrno.cz>

<http://www.wikipedia.cz>

ÚPMB – hlavní výkres, textová část

ÚAP – výkres limitů, využití území, problémový výkres

ÚPP – hluková mapa, mapa brownfields

ČÚZK – katastrální mapa, majetkoprávní vztahy

Principy a pravidla územního plánování. Dostupné z: <http://www.uur.cz>

NEUFERT, Ernst. Navrhování staveb: zásady, normy, předpisy o zařízeních, stavbě, vybavení, nárocích na prostor, prostorových vztazích, rozměrech budov, prostorech, vybavení, přístrojích z hlediska člověka jako měřítko a cíle : příručka pro stavební odborníky, stavebníky, vyučující i studenty. 2. české vyd., (35. něm. vyd.). Praha: Consultinvest, 2000, 618 s. ISBN 80-901-4866-2.

PAVLÍČEK, Jan. Přednášky z předmětu TM51 – Dopravní urbanismus, 2014

RACLAVSKÝ, Jaroslav. Přednášky z předmětu TP01 – Městské inženýrství II, 2014

Zákon č. 183/2006 Sb. - Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: český normalizační institut, 2006.

TP103 Navrhování obytných a pěších zón, Plzeň: EDIP s.r.o., 2008.

TP171 Vlečené křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací, Brno, 2004

Prostory, Nadace Partnerství, 2013, Partnerství, o.p.s.

Města pro lidi, Jan Gehl, 2012, Partnerství, o.p.s.

Vlastní fotografie

Archiv města Brna

8 SEZNAM POUŽITÁCH ZKRATEK

| | |
|-------|-----------------------------------|
| atd. | a tak dále |
| aj | a jiné |
| apod. | a podobně |
| číslo | číslo |
| NAVR. | navrhované |
| STAB. | stabilizované |
| CEN. | centrální |
| VVN | velmi vysoké napětí |
| NP | nadzemní podlaží |
| PP | podzemní podlaží |
| tj. | to jest |
| IAD | individuální automobilová doprava |
| m | metr |
| M | měřítka |
| MHD | městská hromadná doprava |
| Sb. | sbírky |
| VŠH | výška, šířka, hloubka (rozměry) |
| VP | výška, průměr |

9 SEZNAM PŘÍLOH

VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE A1

ANALYTICKÁ ČÁST:

| | | |
|-----|---|--------|
| A01 | ŘEŠENÉ ÚZEMÍ | |
| A02 | FOTODOKUMENTACE | |
| A03 | HISTORIE | |
| A04 | PODLAŽNOST, CENOVÁ MAPA, BROWNFIELDS | 1:2000 |
| A05 | DOPRAVA | 1:2000 |
| A06 | VYBAVENOST, HODNOTY ÚZEMÍ | 1:1000 |
| A07 | ÚZEMNÍ PLÁN, SOUČASNÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ, HLUKOVÁ MAPA | |
| A08 | PROBLÉMOVÝ VÝKRES, LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ | 1:1000 |

NÁVRHOVÁ ČÁST

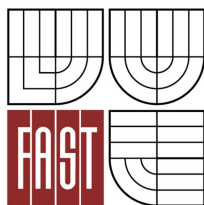
| | | |
|----|-----------------------------|--------|
| 09 | KONCEPT | |
| 10 | VÝKRES ASANACE | 1:2000 |
| 11 | NÁVRHOVÝ VÝKRES | 1:1000 |
| 12 | DOPRAVA | 1:2000 |
| 13 | VYBAVENOST, POPIS ÚZEMÍ | 1:1000 |
| 14 | VÝKRES FUNKČNÍCH PLOCH | 1:1000 |
| 15 | VÝKRES ZELENĚ | 1:1000 |
| 16 | ŘEZY | 1:200 |
| 17 | URBANISTICKÝ DETAIL | 1:200 |
| 18 | VIZUALIZACE - CELKOVÁ | |
| 19 | VIZUALIZACE - NÁBŘEŽÍ | |
| 20 | VIZUALIZACE - VIADUKT | |
| 21 | FOTOGRAFIE FYZICKÉHO MODELU | |

VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE A3

PLAKÁT 700x1000MM

FYZICKÝ MODEL 1:1000

CD SE VŠEMI PŘÍLOHAMI



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
FAKULTA STAVEBNÍ

POPISNÝ SOUBOR ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

| | |
|---|---|
| Vedoucí práce | Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D. |
| Autor práce | Bc. Jiří Peterka |
| Škola | Vysoké učení technické v Brně |
| Fakulta | Stavební |
| Ústav | Ústav architektury |
| Studijní obor | 3501T014 Architektura a rozvoj sídel |
| Studijní program | N3504 Architektura a rozvoj sídel |
| Název práce | Kompaktní město - rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna - „brněnský Bronx“ |
| Název práce v anglickém jazyce | The compact city - rehabilitation of the urban area surrounding the historic center of Brno |
| Typ práce | Diplomová práce |
| Přidělovaný titul | Ing. arch. |
| Jazyk práce | Čeština |
| Datový formát elektronické verze | PDF |
| Anotace práce | Tato diplomová práce se zabývá rehabilitací městského území v těsné blízkosti historického jádra města Brna. Třetinu plochy řešeného území zauímají areály brownfields. Cílem práce je nalezení jejich nového funkčního využití, zejména areálu bývalé továrny Mosilana, nalezení potenciálu Svitavského náhonu a vytvoření nových městských prostor a předprostor nově využívaných budov. Úpravy dále zahrnují vytvoření nábřeží určeného pro chodce, vybudování cyklostezky, napojení území na městskou hromadnou dopravu, vybudování vlakové stanice, výstavbu bytových domů s aktivním parterem a maximální průchodnost území. Důraz návrhu je kladen na kompaktnost zástavby, polyfunkčnost objektů a hierarchii dopravy, kdy se do popředí dostává člověk a jeho každodenní život a potřeby. Koncept návrhu odráží moderní urbanistické trendy 21. století. |

Anotace práce v anglickém jazyce The dissertation focuses on rehabilitation of urban space close to historic center of Brno city. One third of the area is taken by brownfields. These final goals were set: finding a new function for unused places, making a use of potential of Svitava canal and spaces in front of old buildings and creation of new urban spaces . Intervention includes creation of riverside designed for pedestrians, bike path construction, connecting area to city's transportation system, building a new railway station and housing blocks with active street level and ability to walk through area with as little obstacles as possible. Extra emphasis was placed on compactness of development, polyfunctionality and hierarchy of transportation that respects man, his everyday life and needs. Concept reflects urban designing trends in 21st century.

Klíčová slova urbanismus, architektura, rehabilitace, revitalizace, brownfield, Svitavský náhon, nábřeží, voda ve městě, Brno, kompaktní zástavba, smart city, ulice, náměstí, obytná zóna, chodec, viadukt, asanace, polyfunkcionalita, rekreace, volnočasové aktivity, železniční trať, protihluková stěna

Klíčová slova v anglickém jazyce Urbanism, architecture, rehabilitation, revitalization, brownfield, Svitava canal, riverside, water in the city, Brno, compact development, smart city, street, square, residential area, pedestrian, viaduct, redevelopment, polyfunctionality, recreation, leisure time activities, railway, noise barrier

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

Prohlášení:

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 20.5.2016

.....
podpis autora
Bc. Jiří Peterka