



verejné priestranstvá mesta Brna
teoretická diplomová práca

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ

FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN

VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ MESTA BRNA

TEORETICKÁ PRÁCA

DIPLOMOVÁ PRÁCA
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. IVANA LELKES

BRNO 2015

PREHLÁSENIE

Prehlasujem, že som túto diplomovú prácu "Verejné priestranstvá mesta Brna" spracovala samostatne, pod vedením školiteľa a za použitia literatúry a prameňov, ktoré sú uvedené v zozname použitých zdrojov.
Prehlasujem, že som ako autorka tejto diplomovej práce neporušila autorské práva tretích osôb.

POĎAKOVANIE

Moje poďakovanie patrí vedúcemu práce doc. Ing. arch. Gabrielovi Kopáčikovi, Dr., za konzultácie, cenné rady a trpezlivosť, ktoré mi v priebehu spracovávanía diplomovej práce venoval.

ABSTRAKT

Diplomová práca sa venuje problematike verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna. Tieto priestory majú výborné predpoklady pre to, aby sa stali atraktívnymi miestami spríjemňujúcimi každodenné užívanie a umožňujúcimi kvalitné trávenie voľného času. K týmto danostiam patrí napríklad kompaktnosť zástavby, jasná ohraničenosť a uzavretosť verejných priestranstiev, vhodné dochádzkové vzdialenosti, prítomnosť verejnej i komerčnej vybavenosti a charakteristický genius loci. Verejné priestranstvá v daných lokalitách ale často svoj potenciál nenapĺňajú a zostávajú priemernými voľnými priestormi medzi budovami. Práca vytvára podrobnú kategorizáciu námestí, mestských tried a ulíc v rôznych štruktúrach vnútorného mesta Brna a na týchto typológiách skúma, čo je príčinou nenaplnenosti potenciálu, aké sú problémy verejných priestranstiev a aké ich možné riešenia.

KĽÚČOVÉ SLOVÁ

verejné priestranstvá, verejný priestor, Brno, Česká republika, typológia, štruktúra, námestie, mestská trieda, ulica, park, nábrežie, typy verejných priestranstiev, urbanizované územie, vnútorné mesto, problémy verejných priestranstiev, manuál, centrum, vybavenosť, genius loci, identita, koncepcia, parter, detail, vizuálna kultúra, doprava, parkovanie, rezervy centra, prieluky, brownfieldy, územný plán, suburbanizácia, periféria, stratégia

ABSTRACT

Master's thesis addresses the issue of public spaces of inner city of Brno. These spaces have good prerequisites to become attractive places for everyday use or for spending a good free time. These prerequisites include for example compact city structure, well defined public spaces, walking city distances, presence of public and commercial facilities and distinctive genius loci. But public spaces in these localities often do not fulfill their own potential and stay as average free space inbetween buildings. Thesis suggests a detailed system for categorisation of squares and streets in the inner city of Brno and examines the reasons for potential non-fulfillment on these typologies, it tries to find out the problems of public spaces and how they can be solved.

KEY WORDS

public spaces, public space, Brno, Czech republic, typology, structure, square, street, park, embankment, types of public spaces, urbanised areas, inner city, problems of public spaces, manual, center, facilities, genius loci, identity, conception, active ground floor, detail, visual culture, traffic, parking, vacant sites, brownfields, urban planning, suburbanisation, periphery, strategy

OBSAH

Úvod	11
Ciele práce	13
Metodika	13
Pojmy	15
Súčasný stav verejných priestranstiev v mestách stredoeurópskeho typu	17
Typológia mestských štruktúr	19
Typológia verejných priestranstiev	31
Kategorizácia verejných priestranstiev vo vnútri mesta Brna	39
Verejné priestranstvá historického jadra Brna	41
Námestia historického jadra	42
Ulice historického jadra	44
Verejné priestranstvá blokovej mestskej štruktúry	47
Námestia blokovej mestskej štruktúry	48
Mestské triedy blokovej mestskej štruktúry	50
Ulice blokovej mestskej štruktúry	52
Verejné priestranstvá rastlej mestskej štruktúry	55
Námestia rastlej mestskej štruktúry	56
Mestské triedy rastlej mestskej štruktúry	58
Ulice rastlej mestskej štruktúry	60
Verejné priestranstvá komponovaných obytných štvrtí	63
Hlavné verejné priestranstvá komponovaných obytných štvrtí	64
Vedľajšie verejné priestranstvá komponovaných obytných štvrtí	65
Verejné priestranstvá v pravidelných štruktúrach so súvislou rodinnou zástavbou	67
Námestia v pravidelných štruktúrach so súvislou rodinnou zástavbou	68
Mestské triedy v pravidelných štruktúrach so súvislou rodinnou zástavbou	69
Ulice v pravidelných štruktúrach so súvislou rodinnou zástavbou	70
Verejné priestranstvá v pravidelných štruktúrach s voľnou rodinnou zástavbou	71
Námestia v pravidelných štruktúrach s voľnou rodinnou zástavbou	72
Ulice v pravidelných štruktúrach s voľnou rodinnou zástavbou	73
Všeobecné problémy verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna a ich riešenie	75
Doprava a parkovanie	77
Historické jadro, centrum, lokálne centrá, vybavenosť, parter, identita a suburbanizácia	81
Nekonceptnosť, detail a vizuálna nekultúra	85
Rezervy centra (prieluky, brownfieldy, nevyužitú územie, lada, ŽUB a výstavisko)	89
Ignorácia nábreží	93
Záver	97
Mapová príloha	101
Zdroje	123

ÚVOD

Diplomová práca nadväzuje na preddiplomový projekt Moje Náměstí, realizovaný spoločne s kolegami Bc. Pavlou Kilnarovou a Bc. Kristiánom Škodom.

Táto práca sa zoberala komplexným hodnotením verejných priestranstiev, najmä náměstí. Cieľom bolo zistiť, aké vlastnosti by mal mať kvalitný verejný priestor vo vzťahu k ľudským potrebám a aké kritériá by mal spĺňať, aby boli tieto potreby v maximálnej možnej miere naplnené. Pre skúmanie verejných priestranstiev boli vyvinuté tri rôzne metodiky a to multikritériálne hodnotenie (pohľad architekta-urbanistu), analýza reálneho využitia námestia (pohľad sociológa) a dotazníkové šetrenie (pohľad užívateľa námestia). Pričom tieto metódy boli aplikované v praxi pri skúmaní náměstí mesta Brna.

Prevažná časť hodnotení verejných priestranstiev bola spracovaná do prehľadných kariet obsahujúcich základné informácie o náměstí, jeho stručnú charakteristiku a identifikovanie jeho problémov spolu s námetom ako dosiahnuť skvalitnenie hodnoteného priestoru. Tieto karty boli umiestnené na web projektu, kde si ich môžu obyvatelia mesta prehliadať a vyjadrovať sa k nim. Vyvrcholením projektu bolo publikovanie knihy Moje Náměstí, ktorá obsahuje zhrnutie metodík, všetkých hodnotení a získaných informácií.

Pri hodnotení brnenských náměstí sa ukázalo, že predpoklad, že verejné priestranstvá centrálnych kompaktnějších území mesta patria z hľadiska pohodlného pohybu chodcov a pobytovej kvality k najkvalitnejším v meste sa nepotvrdil, respektíve sa potvrdil iba v prípade novo zrekonštruovaných náměstí historického jadra. Očakávanie pramenilo zo skutočnosti, že štruktúry vnútorného mesta disponujú dôležitými predpokladmi pre kvalitný verejný priestor, a to kompaktnou zástavbou, jasne ohraničenými a uzatvorenými verejnými priestranstvami, vhodnými dochádzkovými vzdialenosťami i koncentráciou verejnej i komerčnej vybavenosti. Znamky náměstí ale boli priemerné, čo bolo vzhľadom na veľký potenciál týchto priestorov prekvapivé. Vo svojej diplomovej práci som sa preto rozhodla venovať sa problémom verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna podrobnejšie.

Ciele práce

Cieľom práce je vytvorenie kategorizácie verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna a naväzujúca charakteristika a podrobný rozbor jednotlivých kategórií a ich problémov. Práca skúma príčiny najcharakteristickejších problémov centra mesta a hľadá a načrtáva možnosti ich riešenia.

Takáto analýza verejných priestranstiev a ich problémov sa môže stať základom pre nový alternatívny spôsob plánovania mesta, ktorý vychádza z regulácií primárne sledujúcich kvalitu voľných verejných priestranstiev mesta a nie kvalitu zastavaných blokov, prípadne im dáva zaslúžene rovnakú váhu.

Metodika

Priamym ideovým predchodcom diplomovej práce je projekt Moje Náměstí venujúci sa hodnoteniu verejných priestranstiev s dôrazom na ich pobytoú kvalitu.

Vytvoreniu samotnej kategorizácie verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna predchádzala podrobná analýza a vytvorenie typológie mestských štruktúr a typológie verejných priestranstiev pre celé územie mesta. Prekrížením týchto dvoch pomocných typológií vnika rozdelenie brnenských verejných priestranstiev do kategórií, ktorých podrobnej charakteristike a problematike sa venuje hlavná časť práce, skúmané sú charakteristiky a kritériá ako genius loci, funkcia a význam konkrétnych verejných priestranstiev v organizme mesta, vybavenosť, parter, ľudská mierka i detaily priestoru a v neposlednom rade možnosti pobytu, pešieho pohybu a doprava. Táto časť práce sa venuje už iba oblasti vnútorného mesta a nie mestu celému.

Z charakteristík jednotlivých kategórií verejných priestranstiev sú zreteľne identifikovateľné najvýraznejšie problémy daných verejných priestranstiev, ktoré sú často spoločné pre viacero kategórií. Ich rozboru, hľadaniu ich príčin a načrtávaniu ich riešení sa venuje záverečná časť práce.

Pojmy

Verejné priestranstvo a verejný priestor

V Zákone o obcích č. 128/2000 Sb. sú verejné priestranstvá definované ako: „...všetchna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru“¹.

Často sa vyskytuje i pojem verejný priestor, nie je ale v súčasnej dobe presne definovaný.

V Manuálu tvorby verejných priestranstiev hlavného mesta Prahy sa pojem verejný priestor používa pre: „veřejně přístupnou komplexní fyzickou část prostředí, kterou je kromě veřejných prostranství také například veřejně přístupný prostor exteriéru města, vnitrobloků i vnitřního prostoru budov“². Pojem sa zároveň používa pre nehmotnú rovinu spoločenského prostredia, zahŕňajúcu deje, vzťahy, médiá a pod.

V tejto práci sú pojmy verejné priestranstvo a verejný priestor vnímané ako synonymá, pričom sa chápanie pojmu prikláňa k definícii zo zákona.

Skutočný význam verejných priestranstiev v živote človeka ale všeobecná definícia vyjadriť nedokáže. Verejný priestor je zrkadlom života spoločnosti i života jednotlivcov. Je scénou pre každodenné deje, pravidelné slávnosti i pre historické prevraty. Reprezentuje históriu, kultúrne hodnoty a zvyky, a vytvára tak charakter mesta samotného.

Kvalita verejných priestranstiev

Kvalitný verejný priestor má zodpovedať ľudskému merítku a má reagovať na ľudské potreby. Má spĺňať základné požiadavky na možnosť pohybu i pobytu, pričom primárny je človek-chodec a jeho vnímanie, má byť dostupný, bezbariérový a bezpečný. Vybavenosť by mala zodpovedať funkcii a významu priestoru, no predovšetkým potrebám obyvateľov blízkeho okolia. Dôležitá je zároveň i prežitková a estetická kvalita prostredia, najmä detaily, ktoré najvýraznejšie reflektujú koncepcnosť verejného priestranstva a starostlivosť oň. V neposlednom rade je potrebné mať na pamäti funkciu a význam verejných priestranstiev v politickej a kultúrno-spoločenskej rovine a nezabúdať na skutočnosť, že hlavnou úlohou je vytvárať miesto pre život a rámec pre najrôznejšie deje.

Kvalita verejných priestranstiev je základom kvality života v meste.

Súčasný stav verejných priestranstiev v mestách stredoeurópskeho typu

Verejné priestranstvá už pri vzniku prvých sídiel slúžili ako ťažiská spoločenského života v meste, boli centrami remesiel a obchodu, stretávania sa rôznych kultúr, miestami konania slávností a dejiskom významných historických udalostí. Formálna podoba týchto aktivít sa počas histórie menila, ich podstata ale zostávala viacmenej rovnaká. Industriálna revolúcia v 18. storočí so sebou priniesla nielen zmenu spôsobu života, ale i dynamickú urbanizáciu, ktorá výrazne zmenila tvár mesta. Obyvateľstvo sa vo veľkom sťahovalo z vidieka do miest, v meste vznikali železnice, továrne a obytné robotnícke kolónie, priestor bol pritesný a vládli tu zlé hygienické podmienky. Množstvo neuhov industriálneho mesta ale vyriešila stavba miest na prelome 19. a 20. storočia. Nehygienické kolónie mizli počas rozsiahlych asanácií a prestavieb, búrali sa hradby a do mesta prenikala zeleň v podobe reprezentatívnych mestských parkov. Vznikala vzdušná, ale zároveň skutočne mestská bloková zástavba a zavádzali sa prvé vodovody a kanalizácia. Funkcionalisti ale zašli ešte ďalej, funkcie mesta definovali ako bývanie, prácu, rekreáciu a dopravu, ktorá ich mala spájať a situovali ich do monofunkčných zón tak, aby sa nekompatibilné funkcie nemiešali. Hygiena, preslnenie a vetranie boli dôležitými kritériami stavby miest, vznikali solitéry oddelené rozsiahlymi plochami zelene a spojené komunikáciami pre automobilovú dopravu, tradičné verejné priestranstvá v týchto nových štruktúrach nevznikali. Táto forma plánovania pomocou zón prevládala počas celého 20. storočia a v istej forme je v strednej Európe v územnom plánovaní prítomná dodnes. Ukázalo sa ale, že monofunkčné zóny a dôraz kladený na efektivitu najmä automobilovej dopravy vedie k degradácii verejných priestranstiev a strate pobytových funkcií a verejného života.

Množstvo európskych metropol si túto skutočnosť uvedomilo už v druhej polovici 20. storočia, kedy sa začali ozývať hlasy kritikov ako Jane Jacobs alebo Leona Kriera, a rehabilitovali polyfunkciu, kompaktné mesto a tradičné chápanie verejných priestranstiev ako miesta pre život. Začali vznikať programy mäkkej mobility, postavené na pešej doprave, cyklo doprave a MHD, pri obmedzovaní automobilovej dopravy, ich priekopníkom a ikonou je Jan Gehl a jeho pôsobenie v Kodani.

Medzi tým v Československu padol totalitný režim, čo so sebou prinieslo príležitosť oprostiť sa od socialistických modelov plánovania postavených na funkcionalizme a pridať sa k západným krajinám, namiesto toho ale nastal prekotný nárast automobilovej dopravy a suburbanizácia.

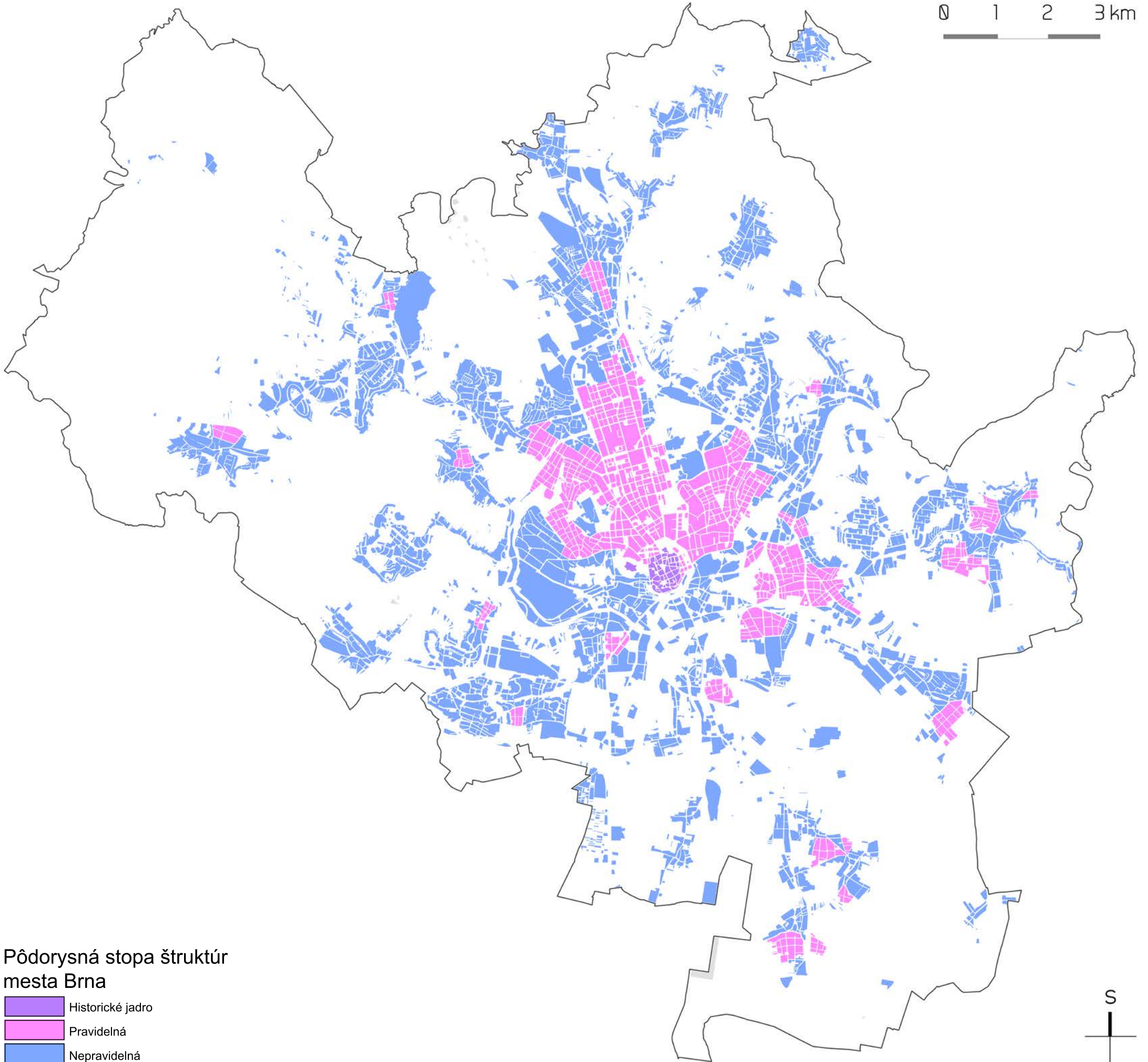
Až po roku 2000 sa vývoj postsovietskych stredoeurópskych miest začal orienovať na udržateľný rozvoj a rovnako ako na západe začína byť témou pobytová kvalita verejných priestranstiev a problémy s ňou spojené.

Okrem problémov, ktoré si so sebou mesto nesie z minulého vývoja, musí ale verejný priestor v súčasnosti čeliť i privatizácii, globalizácii a informačnej revolúcii a s ňou spojeným rozmachom sociálnych sietí potenciálne nahrádzajúcich život vonku vo verejných priestranstvách.

V prípade Brna patrí k najpálčivejším problémom zlá dopravná situácia, ktorá degraduje množstvo verejných priestranstiev v meste, úpadok historického jadra a stále pokračujúca suburbanizácia.

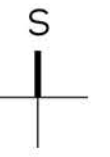
TYPOLÓGIA MESTSKÝCH ŠTRÚKTÚR

0 1 2 3 km

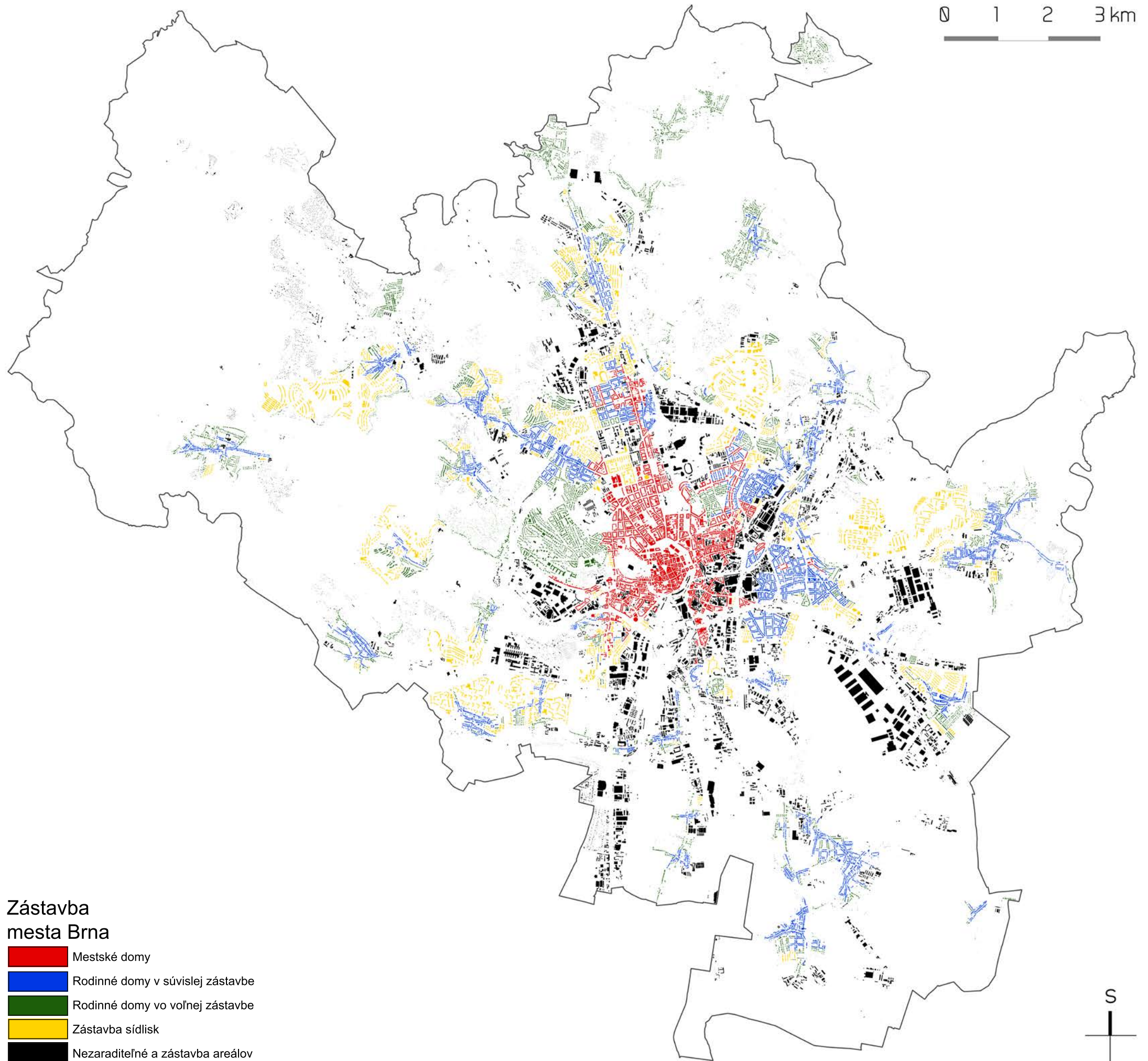


Pôdorysná stopa štruktúr mesta Brna

- Historické jadro
- Pravidelná
- Nepravidelná

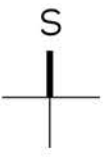


0 1 2 3 km

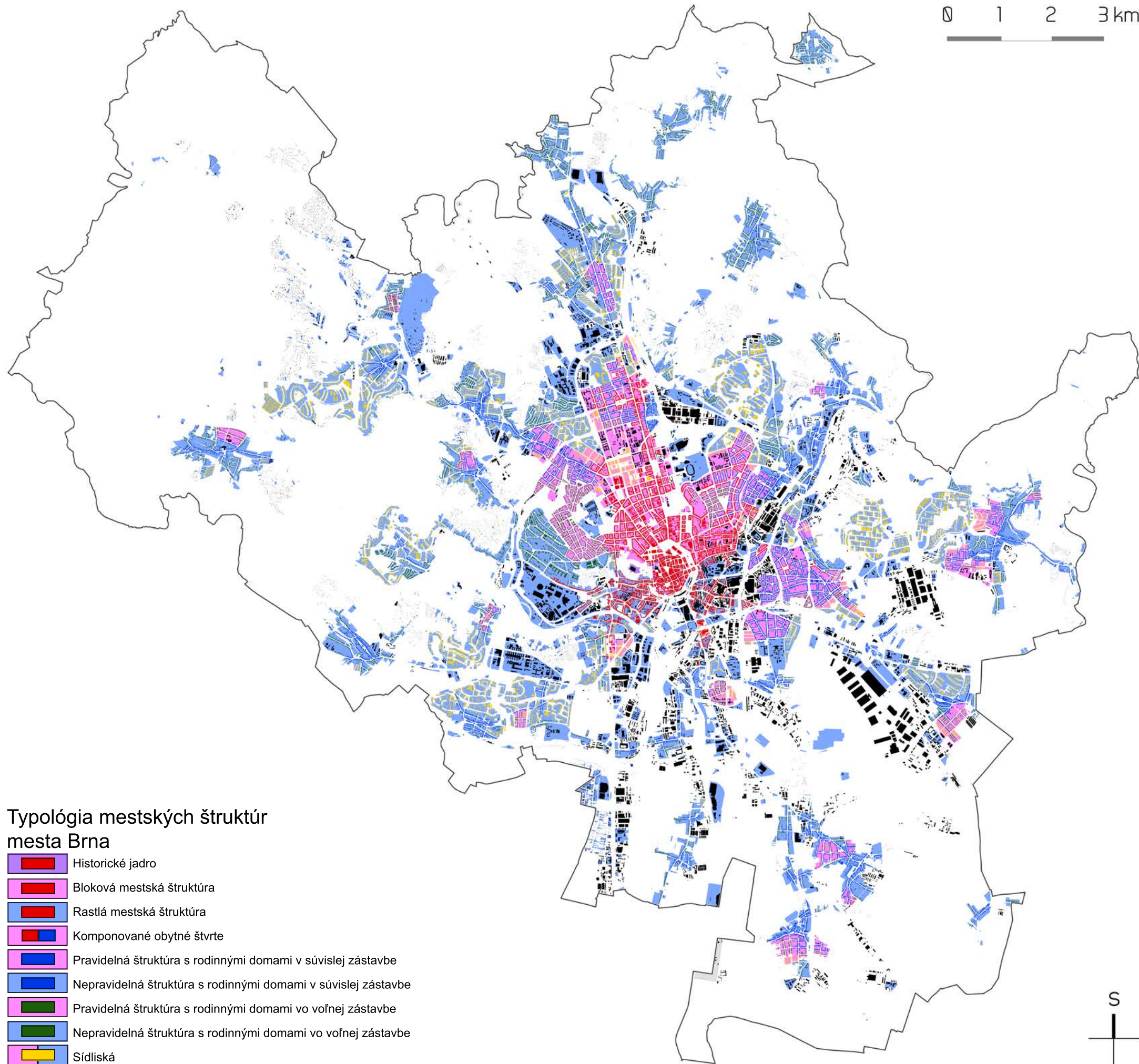


Zástavba mesta Brna

- Mestské domy
- Rodinné domy v súvislej zástavbe
- Rodinné domy vo voľnej zástavbe
- Zástavba sídlisk
- Nezaraditeľné a zástavba areálov

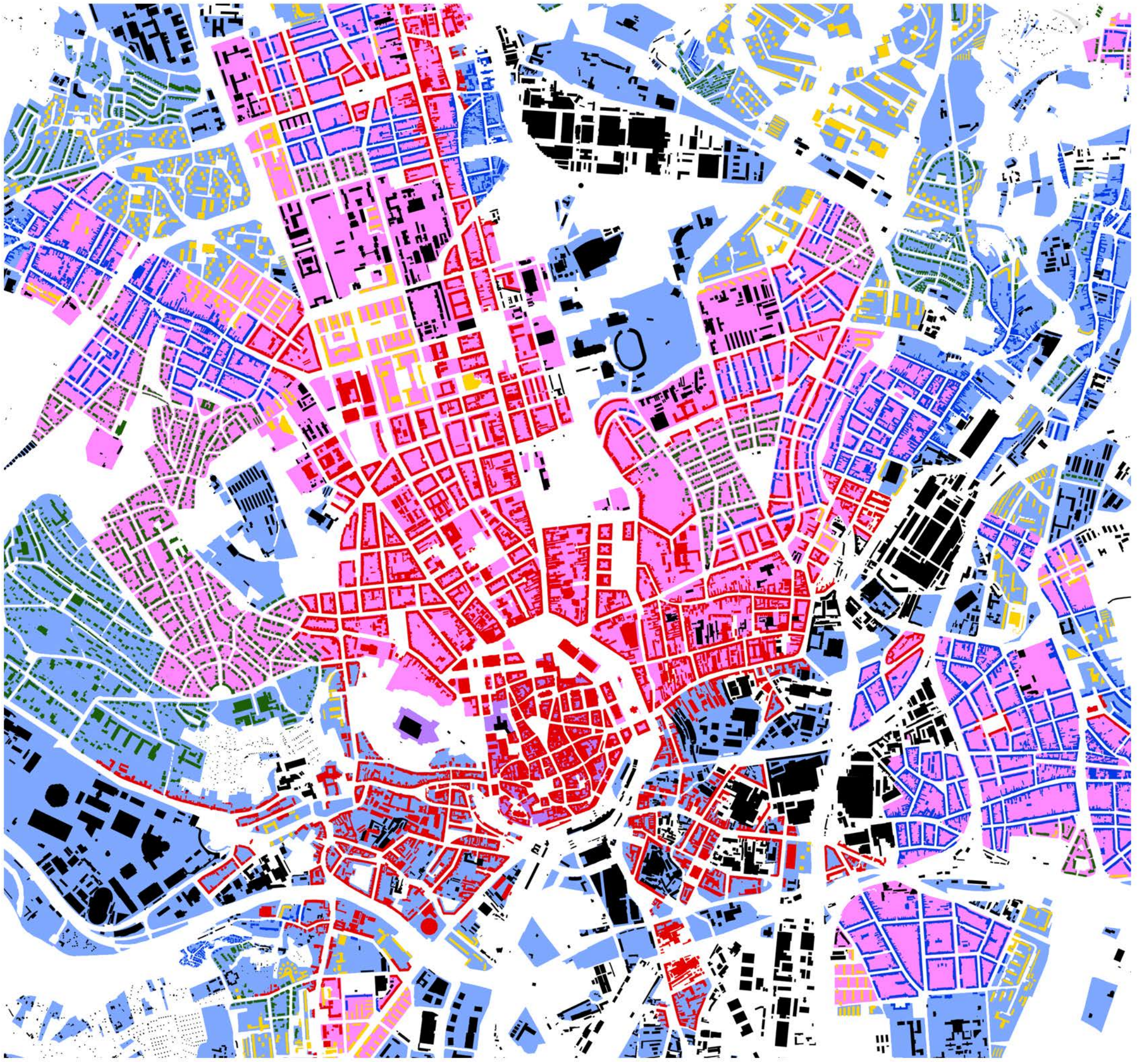


0 1 2 3 km



Typológia mestských štruktúr mesta Brna

- Historické jadro
- Bloková mestská štruktúra
- Rastlá mestská štruktúra
- Komponované obytné štvrte
- Pravidelná štruktúra s rodinnými domami v súvislej zástavbe
- Nepravidelná štruktúra s rodinnými domami v súvislej zástavbe
- Pravidelná štruktúra s rodinnými domami vo voľnej zástavbe
- Nepravidelná štruktúra s rodinnými domami vo voľnej zástavbe
- Sídľiská



TYP 1 - historické jadro

Jedná sa o historicky najstaršiu časť mesta Brna, kompaktnú stabilnú štruktúru s pamiatkovou ochranou. Táto nepravidelná štruktúra vznikala v stredoveku vo vnútri mestských hradieb, v počiatkoch prevažne na základe funkčných požiadaviek. Mesto bolo spočiatku najmä miestom obchodu a remesiel, okolo trhových námestí sa koncentroval všetok život. Formovali sa uzavreté verejné priestranstvá zreteľne vymedzené nepravidelnými blokmi.

V priebehu renesancie a baroka dochádzalo k čiastočným prestavbám väčšinou rešpektujúcim existujúce pôdorysné usporiadanie a vymedzenie verejných priestranstiev.

V druhej polovici 19. storočia bolo postupne zbúrané takmer celé opevnenie mesta a historické jadro získalo nové postavenie vo vzťahu ku, v danej dobe, výrazne sa rozvíjajúcim predmestiam. Na prelome 19. a 20. storočia prebehla rozsiahla asanácia časti územia a počas tohto obdobia bol zbúraný i charakteristický kostol sv. Mikuláše na námestí Svobody.

Za socializmu niektoré domy chátrali a došlo k niekoľkým kontroverzným stavebným zásahom v historickom jadre mesta. Po Nežnej revolúcii boli mnohé z chátrajúcich stavieb zrekonštruované, pričom historické jadro si v súčasnosti hľadá svoju úlohu v modernom meste.

Charakteristická je uličná čiara zhodná so stavebnou čiarou, verejné priestranstvá sú spravidla vymedzené fasádami stavieb. Podlažnosť je okolo 4 až 6 nadzemných podlaží.

Prevažná časť historického jadra je pešou zónou s dopravou obmedzenou na minimum nutné pre obsluhu územia, niektoré časti historického jadra ale majú vážny problém so statickou dopravou.

TYP 2 - blokova mestská zástavba

Jedná sa o štruktúru, ktorá vznikala na prelome 19. a 20. storočia s plánovanou pravidelnou sieťou verejných priestranstiev zreteľne vymedzených pravidelnými blokmi. Charakteristický je výskyt množstva stavieb v neoslohoch, ako aj výskyt secesných a medzivojnových domov.

Doba vzniku je charakteristická búraním hradieb, rozsiahlymi asanáciami a novým prístupom k stavbe miest. Verejné priestranstvá boli chápané ako neoddeliteľná súčasť stavby miest, plochy námestí, ulíc a parkov boli výsledkom premyslenej kompozície. Formoval sa nový vzťah k zeleni v meste ako kontrastu k šedi a nehygienickosti industriálneho prostredia mesta. Významnou sa stala zeleň mestského okruhu, vzniknutého na mieste zbúraných mestských hradieb, a zeleň mestských parkov.

Charakteristická je uličná čiara zhodná so stavebnou čiarou, verejné priestranstvá sú spravidla vymedzené fasádami stavieb. Podlažnosť je okolo 3 až 5 nadzemných podlaží.

Z hľadiska dopravy sú výrazne vyťažené najmä mestské triedy, ktoré sú významnými okruhmi a radiálami celomestskej automobilovej dopravy, napriek tomu sa darí udržiavať ich mestský charakter. Významným problémom je parkovanie.

TYP 3 - rastlá mestská zástavba

Jedná sa o rastlé štruktúry vznikajúce v okolí historického jadra v rovnakom období ako jadro samotné.

Niektoré cestné komunikácie majú pôdorysné stopy stále zhodné s pôvodnými cestami zo stredoveku alebo i staršie. Ide o jednu z najstaršie osídlených oblastí na území mesta Brna, čo platí najmä pre oblasť Starého Brna.

Územia boli často počas vojenských konfliktov úmyselne preventívne ničené, aby nemohli slúžiť ako zázemie pre nepriateľa. Vývoj území bol výrazne poznamenaný prítomnosťou riek Svratky a Svitavy a ich náhonov, v oblasti sa nachádzali malebné zákutia, známe i ako brnenské Benátky, boli však asanované. Korytá riek boli v priebehu vývoja zregulované a ich náhony zatrubnené alebo zasypané, čo výrazne zmenilo obraz oblasti. Na tom sa odrazila i výstavba železnice, ktorá územie pretkáva, i nadpriemerná koncentrácia výroby, ktorá sa na počiatku industrializácie prirodzene sústreďovala pri riekach. V oblasti sa vyskytujú charakteristické pavlačové domy, ktoré slúžili ako bývanie pre robotníkov. V polovici 20. storočia prebehla na Starom Brne rozsiahla asanácia, počas ktorej bolo zväčšené Mendlovo námestie. Námestie týmto zásahom skôr utrpelo a priestor degradoval na dopravný uzol, ktorého riešenie sa hľadá dodnes.

Na tomto území sa po divokom vývoji vyskytuje množstvo prieluk, nevyužitých pozemkov i brownfieldov, potenciál skrývajú i nevyužitú nábrežia, ktoré v súčasnosti nefungujú ako verejné priestranstvá.

Charakteristická je uličná čiara zhodná so stavebnou čiarou, verejné priestranstvá sú spravidla vymedzené fasádami stavieb. Podlažnosť je 3 až 6 nadzemných podlaží.

Z hľadiska dopravy sú preťažené niektoré pre mesto významné dopravné uzly nachádzajúce sa v štruktúre. Problém s parkovaním je menej výrazný ako v historickom jadre alebo v blokovej štruktúre, ale existuje.

TYP 4 - komponované obytné štvrte

Jedná sa o štruktúry situované v okolí Slovanského námestí v Kráľovč Polí , Štefánikovu štvrť a okolie Merhautovy ulice v Černých Polích.

Tieto celky vznikali postupne v priebehu prvej polovice 20. storočia na komponovaných pôdorysoch siete verejných priestranstiev, pri ktorých je evidentný vplyv Sitteho myšlienok o stavbe miest. Štruktúry sú charakteristické tým, že do významných kostrových verejných priestranstiev sa obracajú domy mestského charakteru so 4 až 5 nadzemnými podlažiami a za ich chrbtami sa nachádzajú rodinné domy s 2 až 3 nadzemnými podlažiami v súvislej alebo v radovej zástavbe.

V prípade mestských domov je uličná čiara zhodná so stavebnou čiarou a verejné priestranstvá sú vymedzené fasádami. V prípade rodinných domov je tomu rovnako alebo verejný priestor vymedzujú relatívne nízke ploty súkromných predzáhradiek.

TYP 5 - pravidelná štruktúra s rodinnými domami v súvislej zástavbe

Jedná sa o štruktúry v Husovicích, Židenicích, Nových Černovicích, Řečkovických, Žabovřeskách a o fragmenty v Líšni, medzi Ivanovicami a Tuňanmi a Chrlících.

Štruktúry vznikali v časovom rozmedzí približne od 70. rokov 19. storočia do 30. rokov 20. storočia. Vypĺňali voľné priestory medzi existujúcimi pôvodnými sídlami. Na územiach vznikali prevažne ortogonálne zastavovacie plány, reagujúce na danosti územia ako existujúce cesty a obmedzenia v podobe riek a železníc. Súvislá, prípadne radová zástavba rodinných domov, vznikala živelne počas prudkého rozvoja mesta a verejné priestranstvá neriešila, prípadne vznikali už nakoniec v nezastavaných miestach.

Verejné priestranstvá sú vymedzené fasádami stavieb alebo plotmi predzáhradiek.

Podlažnosť je 1 až 3 nadzemné podlažia.

TYP 6 - pravidelná štruktúra s rodinnými domami vo voľnej zástavbe

Jedná sa o štruktúry v Masarykovej štvrti a v Černých polích.

Štruktúry vznikali na prelome 19. a 20. storočia a v prvej polovine 20. storočia podľa prevažne pravoúhlych zastavovacích plánov zastavaných samostatne stojacimi rodinnými domami alebo dvojdomami v záhradách.

Verejné priestranstvá sú vymedzené plotmi záhrad.

Podlažnosť je 1 až 3 nadzemné podlažia.

TYP 7 - nepravidelná štruktúra s rodinnými domami v súvislej zástavbe

Štruktúry historických jadier pôvodne samostatných obcí pripojených k Brnu a štruktúry vzniknuté ich prirodzeným priestorovým rozvojom. Sieť verejných priestranstiev je rastlá, nepravidelná, so súvislou zástavbou rodinných domov. Námestia majú charakter návsi.

Verejné priestranstvá sú vymedzené fasádami stavieb alebo plotmi predzáhradiek.

Podlažnosť je 1 až 2 nadzemné podlažia.

TYP 8 - nepravidelná štruktúra s rodinnými domami vo voľnej zástavbe

Štruktúry prevažne sa vyskytujú v satelitných, pôvodne samostaných obciach, pripojených k Brnu. Jedná sa najmä o relatívne nové, v niektorých prípadoch kobercovú zástavbu samostatne stojacich rodinných domov v záhradách, vznikajúcu od polovice 20. storočia až do súčasnosti.

Verejné priestranstvá sú vymedzené plotmi záhrad.

Podlažnosť je 1 až 2 nadzemné podlažia.

Územia majú väčšinou čisto obytnú funkciu a sú závislé na individuálnej automobilovej doprave.

TYP 9 - sídliská

V prípade sídlisk je zložité hovoriť o mestskej štruktúre v zmysle slova ako je bežne vnímaná.

Sídliská sú špecifickou štruktúrou z hľadiska toho, že sa tu nevyskytujú tradičné verejné priestranstvá ako námestia a ulice. Funkcionalistické plánovanie 20. storočia vychádzalo z opačných základov ako dovtedajšia stavba miest. Ideálom bolo bývanie v zeleni, vznikali monofunkčné zóny a najdôležitejšími kritériami plánovania boli fungujúca doprava a hygiena bývania.

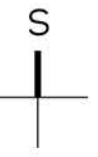
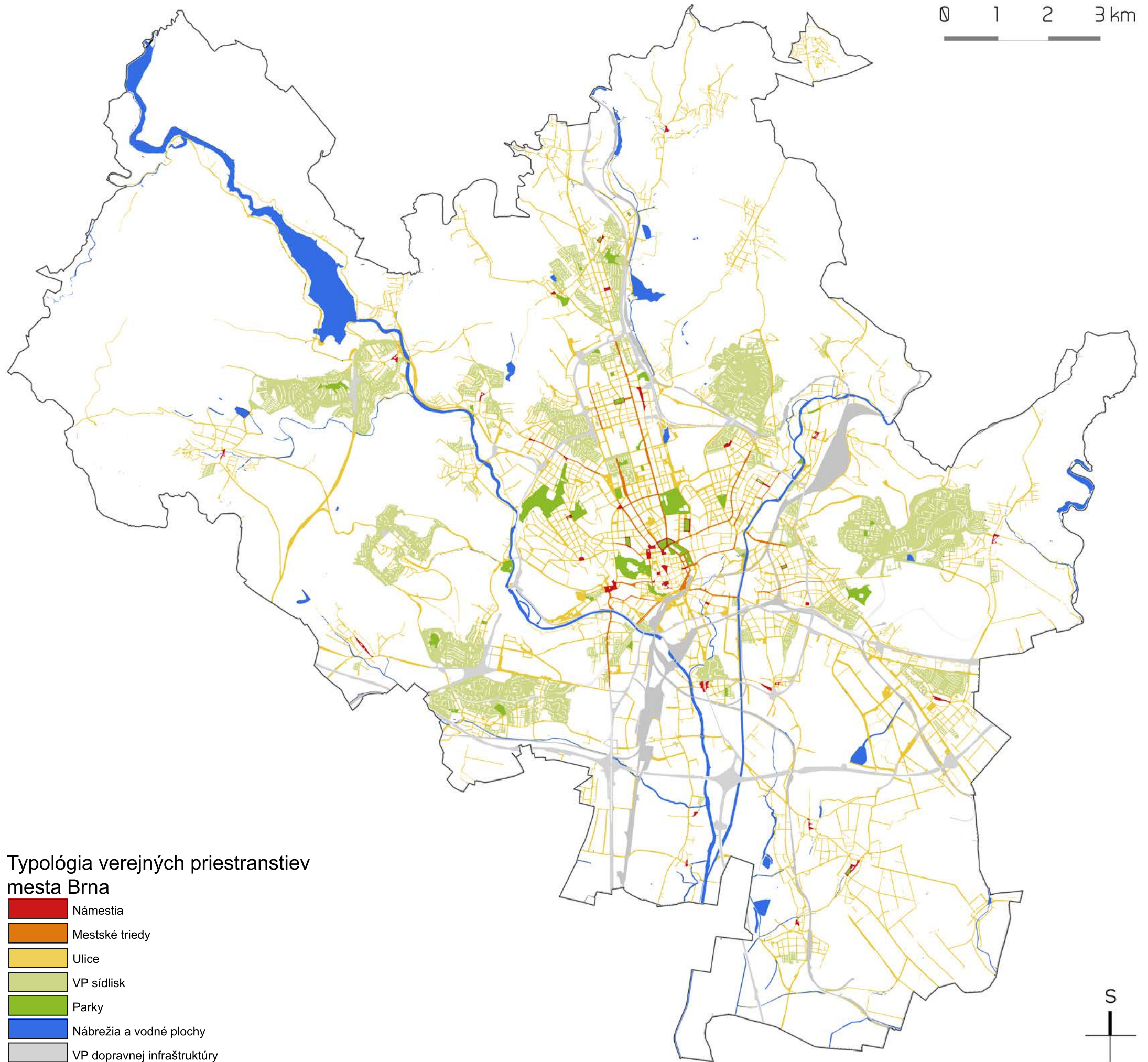
Uličná ani stavebná čiara nie je v štruktúre definovateľná. Priestory medzi domami sú tvorené parkoviskami a cestami účelovo rozloženými v zeleni sídliska, ktorá má často charakter zbytkového trávnik.

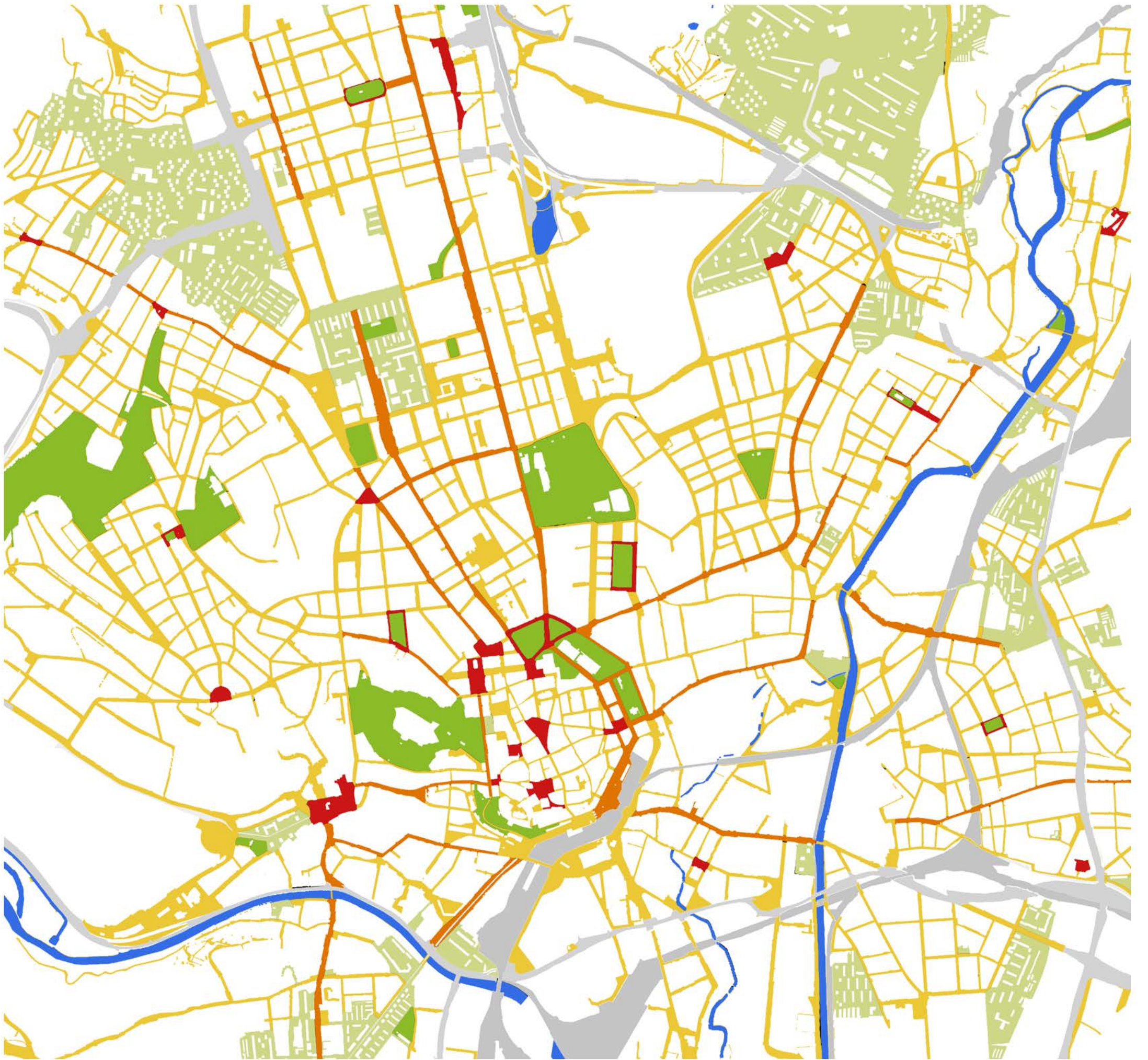
Podlažnosť sa pohybuje od 4 do 12 nadzemných podlaží.

Je ale nutné zdôrazniť, že medzi sídliskami existujú rozdiely a majú svoju rozmanitú typológiu ako priestorovú tak i stavebnú. Na prvý pohľad je zrejme rozdielnosť prevažne starších sídlisk integrovaných v malých plochách a objemoch priamo v alebo v blízkosti kompaktných štruktúr a satelitných sídlisk v podobe veľkorysých modernistických experimentov na okraji mesta.

TYPOLÓGIA VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV

0 1 2 3 km





Námestie

Výnimočné postavenie medzi verejnými priestranstvami majú námestia.

Mestá pôvodne vznikali ako miesta obchodu a remesiel, a práve trhové verejné priestranstvá, ktorých potrebu pri svojom rozvoji rešpektovali všetky sídla, sú predchodcami dnešných námestí. V neskorších dobách sa verejné priestranstvá umožňujúce zhromažďovanie a stretávanie osôb prirodzene vyskytovali vo väzbe nielen na trhy a tržnice, ale i dôležité stavby radníc či kostolov.

Námestia sú centrálnym, bodovým typom verejného priestranstva a zohrávajú významnú úlohu ako vo fyzickej štruktúre mesta, kde sú základnými kompozičnými prvkami a orientačnými bodmi, tak v ideovej štruktúre, kde fungujú ako ťažisko diania a symbol identity. Námestia sú miestom identifikácie s komunitou, s miestom a mestom.

V súčasnosti ale, i v Brne, existuje množstvo verejných priestranstiev, ktoré vo svojom pomenovaní pojem námestie majú a pritom nespĺňajú charakteristiky ani spôsob užívania námestí. Pojem to v dôsledku degraduje a významovo sa stáva vyprázdneným.

Ulica

Ulice sú lineárnym typom verejného priestranstva, život v nich prúdi.

Je dôležité, aby sa popri množstve funkcií, ako je i vedenie dopravnej a technickej infraštruktúry, nezabúdalo na nemenej dôležitú, ak nie najdôležitejšiu, pobytovú funkciu ulíc. Aby sa ulice nestali iba cestami dimenzovanými pre autá a neprívetivými k človeku a jeho zmyslom.

Je dôležité maximalizovať komfort chôdze a možnosti pobytových aktivít, ktoré sa môžu koncentrovať i v lokálnych rozšíreniach ulíc, kríženíach, nárožiach a zákutiach.

Charakteristickým typom ulíc sú mestské triedy. Často sa jedná o rušné komunikácie s električkami zabezpečujúcimi dobrú dostupnosť MHD a prísun užívateľov do týchto priestorov. Z nadpriemernej živosti profituje i obchodný parter a stravovacie prevádzky, ktoré sa pri mestských triedach zvyknú koncentrovať. Z mestských tried sa tak stávajú prirodzené centrá okolitých štruktúr. Žiaľ často je prítomná i nadmerná automobilová záťaž.

Park

Parky ako oázy zelene v meste slúžia najmä pre rekreáciu obyvateľov.

Možnosť relaxu a doplnenia síl v pokojnom prírodnom prostredí, ktoré je protiváhou k dynamike a betónu mesta, by mala byť prístupná každému obyvateľovi mesta v rozumnej vzdialenosti dostupnej do niekoľkých minút pešej chôdze. V meste by tak mal byť prítomný systém parkových verejných priestranstiev, tvoriacich zelenú kostru mesta, dôležitý nielen z hľadiska rekreácie, ale i z hľadiska ekologického a ekosystémového. Pričom parky zohrávajú svoju podstatnú úlohu i pri hospodárení so zrážkovými vodami.

Pre kvalitu parku ako verejného priestranstva je dôležitá kvalita rozhrania so zastavanou štruktúrou.

Mestská hrana by mala s parkom komunikovať a atraktívny parter by mal ponúkať i aktivity spojené s parkom ako kaviarne, požičovne športových potrieb a podobne. Samotný park by mal pôsobiť otvorene a prívetivo a pozývať k návšteve. Rôzne aktivity ako atraktory života by sa mali nachádzať i v samotnom parku, dôležité je ale aby boli dobrovoľné a aby parky ako doplnok ponúkali i kludné miesta pre rozjímanie.

Pre časť mesta Brna, najmä pre severovýchodné, severné až západné okraje, môžu ako rekreačné zázemie slúžiť klíny lesného pôdneho fondu a krajinej zelene prenikajúce do mesta.

Nábřežie

Rieky a ich nábřežia sú špecifickými akcentmi a vítanými prerušeniami zastavaných mestských štruktúr. Do mesta vnášajú prírodný prvok plynutia a takisto ako mestské parky i rieky poskytujú ohromný potenciál pre rekreáciu obyvateľov.

Nábřežia riek môžu mať skutočne rozmanitý charakter, ktorý sa môže striedať i v rámci mesta. Nábřežie môže mať podobu reprezentatívneho spločenského priestoru pri vode, podobu náplavky vhodnej pre rýchlu prestávku počas pracovného dňa či večerné stretnutie s priateľmi, ale i podobu prírodného brehu umožňujúceho celodennú rekreáciu s rodinou.

Ak je nábřežie aktívne využívané, silne sa podpisuje na identite lokality. V niektorých prípadoch je na prítomnosti riek postavená identita celého mesta a rieky a ich nábřežia často zohrávajú kľúčovú úlohu i v malebných mestských vedutách.

Verejné priestranstvá sídlisk

Verejné priestranstvá sídlisk sú samostatnou kategóriou vzhľadom na skutočnosť, že ich nie je možné jednoznačne roztriediť do klasických kategórií námestí, ulíc a parkov. V rôznej miere a kvalite vykazujú znaky všetkých spomenutých typov, k žiadnemu z nich ale nepatria.

Plánovanie miest v 20. storočí bolo reakciou na preľudnenosť a zlé hygienické pomery miest na prelome 19. a 20. storočia. Funkcionalizmus základné potreby človeka definoval ako prácu, bývanie, rekreáciu a na dopravu, ktorá mala všetky prvky spájať. Vznikali zoskupenia samostatne stojacich stavieb dokonale spĺňajúcich kritériá oslnenia a vetrania, obklopené rozsiahlymi plochami verejných priestranstiev pozostávajúcich predovšetkým z trávnikov a zelene. Uzavreté verejné priestranstvá ako ich poznáme ale zmizli, priestormi pre trávenie voľného času sa mali prirodzene stať priestory medzi budovami, vzhľadom na monofunkčnosť štruktúr a na chýbajúcu ideovú a funkčnú náplň verejných priestranstiev sa tak ale nestalo.

Sídliská sú napriek tomu v súčasnosti vyhľadávaným a populárnym typom bývania a stali sa už neoddeliteľnou súčasťou mesta a jeho modernistického historického dedičstva. Urbanistov čaká celkom nová úloha pri hľadaní konceptov vedúcich k humanizácii verejných priestranstiev sídlisk tak, aby mohli konkurovať ich klasickým formám.

Verejné priestranstvá dopravnej infraštruktúry

Ak rozšírime definíciu toho, čo bežne vnímame ako verejné priestranstvá (námestia, ulice a parky) a za verejné priestranstvá budeme považovať všetky priestory, ktoré nie sú súkromné a vyhradené, a na ktorých ľudia bežne počas svojho každodenného života fungujú, objavíme množstvo, z hľadiska pobytovej kvality i estetiky, prehliadaných verejných priestranstiev.

Patria sem i plochy dopravnej infraštruktúry, kam môžeme zaradiť mimoúrovňové kríženia ciest, rychlostné cesty pre automobilovú dopravu, často zahĺbené v teréne alebo naopak vedené na pilieroch, plochy železníc i segregovaných električkových tratí a ich ochranné pásma. Pozornosť venovaná týmto priestranstvám z hľadiska vnímania a pohody človeka je minimálna, pritom obyvatelia sú s nimi v každodennom kontakte. Ich riešenie je dôležité nielen z prevádzkového hľadiska zameraného na dopravnú funkciu ale i z hľadiska ich čo najcitlivejšieho začlenenia do mestských štruktúr alebo do krajiny. V priestore často pôsobia ako nepreniknuteľné bariéry a vzniká okolo nich množstvo zbytkových a zle riešiteľných priestranstiev. Práve schopnosť dobre zvládať integráciu nevyhnutných dopravných štruktúr do ich okolia je indikátorom kvalitného prístupu mesta k verejným priestranstvám.

KATEGORIZÁCIA VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV
VO VNÚTRI MESTA BRNA

VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ HISTORICKÉHO JADRA BRNA

GENIUS LOCI

Charakteristického genia loci historického jadra mesta Brna vytvára jedinečná hustá nepravidelná sieť verejných priestranstiev vzniknutá postupným prirodzeným vývojom v hraniciach historických mestských hradieb. Spolu s ňou sa na obraze najstaršej časti mesta zúčastňuje množstvo stavieb vysokej historickej a kultúrnej hodnoty v nepravidelných blokoch z najrôznejších období vývoja mesta.

V historickom jadre je najhustejšia koncentrácia stavebných dominánt a kultúrnych pamiatok v rámci celého mesta. Častejšie ako inde v meste sa tu vyskytuje umenie vo verejnom priestore, či už sa jedná o interaktívny orloj, sochy alebo umelecky stvárnené vodné prvky.

Zreteľne ohraničené uzvreté verejné priestranstvá historického jadra patria k vrcholným dielam historického urbanizmu.

VYBAVENOSŤ

Brno je metropolou Moravy a sídlom Juhomoravského kraja, pre dané spádové územie je preto prirodzeným centrom verejnej vybavenosti. Práve v historickom jadre sídlí množstvo inštitúcií regionálneho významu, nielen správnych. Charakteristický je najmä výskyt kultúrnych inštitúcií, medzi ktoré patria inštitúcie výchovno-vzdelávacie, ako najrôznejšie múzeá a galérie, ako aj inštitúcie orientované na zábavu ako divadlá, koncertné sály a kiná. Tie slúžia ako dôležité atraktory verejného života.

Nachádza sa tu množstvo obchodov so spotrebným tovarom a častý je i výskyt kaviarní, reštauračných zariadení a barov.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Prevláda funkcia obchodná, reprezentatívna, spoločenská a rekreačná.

Historické jadro je od nepamäti polyfunkčným centrom verejného života, v poslednej dobe ale trpí úbytkom stálych obyvateľov. V niektorých časoch ako napríklad cez víkendy alebo počas letných prázdnin, kedy je výrazne citelný úbytok pracujúcich a študentov, je centrum prázdne. Daný úbytok užívateľov pritom nevyrovná ani prítomnosť turistov. Je dôležité, aby si historické jadro i pri konkurencii nových obchodno-zábavných centier na periférii našlo svoju plnohodnotnú úlohu v súčasnom meste a nestalo sa pritom skanzenom alebo zábavným parkom.

NÁMESTIA HISTORICKÉHO JADRA

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Medzi najväčšie námestia v štruktúre patria námestie Svobody a Zelný trh. Vzhľadom na ich celomestský, v prípade námestia Svobody by sa dalo povedať až regionálny význam, ale nie je problém tieto námestia vyplniť programom, čo sa pravidelne deje počas trhov a kultúrnych akcií. Avšak počas neprítomnosti podobného programu je najmä námestie Svobody obyvateľmi kritizované ako príliš veľké a prázdne, vnímanej vzdialenosti strán námestia pravdepodobne prispieva i psychologická bariéra električkovej linky prechádzajúca námestím. Stredne veľkým námestím je Dominikánske námestie, v súčasnosti ale slúžiace ako parkovisko.

Silný potenciál skrývajú najmenšie námestia historického jadra, Jakubské a Kapucínske námestie, obe majúce charakter intímneho zátišia pri výrazných dominantách kostolov. Potenciál toho prvého sa v poslednej letnej sezóne podarilo naplniť. Vďaka prítomnosti niekoľkých kaviarenských záhradiek ako aj možnosti neformálneho posedenia na rôznych miestach námestia sa stal priestor obľúbeným pre voľnočasové stretnutia priateľov. Počas projektu Moje Námestí bolo v príjemný večer všedného dňa bez organizovanej akcie na námestí spočítaných až 250 užívateľov, čo je na komorné rozmery námestia úctyhodné.

Parter prevažnej časti námestí historického jadra je atraktívny a aktívny, obchody a služby komunikujú so svojim okolím prostredníctvom výkladov väčšinou celkom kultúrne. Neaktívny parter prislúcha často kostolom alebo objektom verejných inštitúcií sídliačich v kvalitných historických stavbách, väčšinou preto vo výsledku v priestore nepôsobí umítnujúco.

Stále je relatívne častý výskyt trhov, či už potravinových, alebo spojených s kultúrnou zábavou (najmä námestie Svobody a Zelný trh).

V mesiacoch s vyhovujúcim počasím sa v priestore námestí historického jadra objavujú rašturačné a kaviarenské záhradky.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Prevažná časť námestí historického jadra i mestského okruhu podstúpila v relatívne nedávnej dobe rekonštrukciu. Povrchy a prvky mobiliáru sú v rámci nich zosúladované do jednotnej vizuálnej identity jadra. Objavuje sa i zeleň v primeranej podobe solitérnych stromov alebo ich skupín. Námestia sú doplnené vodnými prvkami v podobe fontán i umením v priestore, oživením je nepochybne i interaktívny orloj na Námestí Svobody.

Vytknúť by sa dal zaužívaný vzhľad predzáhradiek reštaurácií a kaviarní, príliš mohutných, opancierovaných a nepozývajúcich.

Reklama v historickom jadre v poslednej dobe získava kultúrnejšie podoby.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Väčšina námestí historického jadra je pešou zónou. Peší pohyb je viacmenej bezproblémový.

Doprava je obmedzená na minimum, potrebné pre zásobovanie, napriek tomu je výrazným problémom statická doprava.

Parkuje sa na všetkých námestiach okrem námestia Svobody. Funkcia Dominikánskeho námestia pred Novou radnicou, v susedstve kostola sv. Michala, je v podstate redukovaná na parkovisko. Stav pretrváva a parkovacie miesta vo verejnom priestore sa nerušia, napriek vzniku viacerých parkovacích domov v jadre i jeho okolí, ktoré zostávajú poloprázdne.

Cez historické jadro vedie trasa električky mestskej hromadnej dopravy, táto skutočnosť je medzi obyvateľmi vnímaná rôzne.

Námestí Svobody | Zelný trh

Dominikánské námestí | Kapucínske námestí



ULICE HISTORICKÉHO JADRA

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Šírka ulíc v historickom jadre sa pohybuje v rozmedzí približne 3-15 metrov, pričom najčastejšie sa vyskytujú hodnoty 5-12 metrov. Jedná sa o vzdialenosti, pri ktorých spolu jednotlivé strany ulice dobre komunikujú a pohodlný je i priečny pohyb chodcov, tomu napomáha i skutočnosť, že prevažná časť ulíc historického jadra funguje v režime pešej zóny.

Parter väčšiny ulíc historického jadra je atraktívny a aktívny, obchody a služby komunikujú so svojim okolím prostredníctvom výkladov, väčšinou celkom kultúrne. Neaktívny parter prislúcha často kostolom alebo objektom verejných inštitúcií sídlacích v kvalitných historických stavbách, väčšinou preto vo výsledku v priestore nepôsobí umŕtvujúco.

V uliciach sa rovnako ako na námestiach vo vhodnom počasí objavujú rašturačné a kaviarenské záhradky na miestach, kde to ich šírka umožňuje.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

V porovnaní s námestiami historického jadra je prirodzene výskyt mobiliáru a iných prvkov v uliciach zriedkavý, vyskytujú sa iba zastávky MHD a odpadkové koše, prípadne reštauračné záhradky.

Povrchy komunikácií sú na uliciach mimo režim pešej zóny často asfaltové, čo príliš nezodpovedá genu loci historického jadra, nezámerné mozaiky asfaltu a iných druhov dlažieb sa ale nachádzajú i v pešej zóne, napríklad i na jednej z najvýznamnejších ulíc, ulici Českej.

Pozitívne je potrebné hodnotiť umiestnenie trakčného vedenia električiek a verejného osvetlenia na prevesoch medzi budovami v miestach, ktoré to umožňujú.

Vytknúť by sa dal zaužívaný vzhľad predzáhradiek reštaurácií a kaviarní, príliš mohutných, opancierovaných a nepozývajúcich.

Reklama v historickom jadre v poslednej dobe získava kultúrnejšie podoby.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Väčšina ulíc historického jadra je pešou zónou, peší pohyb je viacmenej bezproblémový.

Doprava je obmedzená na minimum potrebné pre zásobovanie, napriek tomu je výrazným problémom statická doprava.

Parkuje sa najmä v uliciach, ktoré nefungujú v režime pešej zóny. Stav pretrváva a parkovacie miesta vo verejnom priestore sa nerušia, napriek vzniku viacerých parkovacích domov v jadre i jeho okolí, ktoré zostávajú poloprázdné.

Cez historické jadro vedie trasa električky mestskej hromadnej dopravy, táto skutočnosť je medzi obyvateľmi vnímaná rôzne.

Masarykova | Kobližná
Josefská | Dvořákova



VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ BLOKOVEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

GENIUS LOCI

Pre mestskú blokovú štruktúru z prelomu 19. a 20. storočia je charakteristická najmä pravidelnosť, zástavba usporiadaná do prevažne pravouhlych blokov vymedzuje pravidelné uzavreté verejné priestranstvá. Rovnako ako historické jadro je i táto štruktúra bohatá na kvalitné historické objekty, najmä historizujúce a secesné, ale i medzivojnové bytové domy, často vedené v zozname kultúrnych pamiatok. Čitateľná sieť verejných priestranstiev a mestské domy spolu vytvárajú charakteristické kvalitné mestské pôsobenie.

Pre štruktúru je príznačný vzťah k zeleni, množstvo verejných priestranstiev má parkový charakter.

Špeciálnym prípadom je mestský okruh, ktorý vznikol na mieste zbúraných historických mestských hradieb, ktorý má na severovýchode formu parku obopínajúceho historické jadro. Jeho potenciál ale nie je naplno využitý, park nedostatočne komunikuje s okolitými stavbami a výrazne ho degraduje i izoluje päťprúdová cesta vedúca po jeho vonkajšom okraji.

VYBAVENOSŤ

Výskyt významných správnych a kultúrnych inštitúcií ako atraktorov diania vo verejnom priestore je nižší ako v prípade historického jadra, ale stále vyšší ako u iných štruktúr. Sídli tu i množstvo vysokých škôl a niekoľko zdravotníckych zariadení.

Prítomná je i bežná občianska vybavenosť v podobe potravín, večierok, lekární. Maloobchodné predajne s rôznym tovarom sa koncentrujú najmä pri mestských triedach. Relatívne rovnomerný je výskyt kaviarní, reštaurácií a barov.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Jedná sa o polyfunkčnú mestskú štruktúru s relatívne vysokým podielom bývania i s prítomnosťou kancelárskych pracovísk.

Urbanisticko-architektonická kvalita štruktúry spolu s prítomnosťou celomestskej a regionálnej vybavenosti v štruktúre vychýľuje ťažisko toho, čo vnímame ako centrum mesta mierne na sever od historického jadra.

NÁMESTIA BLOKOVEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

Námestia v mestskej blokovej štruktúre medzi verejnými priestranstvami nezohrávajú klasickú úlohu, dalo by sa povedať, že majú tri podtypy, jedná sa o námestia mestského okruhu, o námestia plniace funkciu dopravných a prestupných uzlov situované v krížení mestských tried alebo ulíc alebo o parkové námestia.

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Rozlohou sa námestia blokovej zástavby približujú najväčším námestiam historického jadra mesta, prípadne sú i väčšie.

Námestia mestského okruhu sú väčšinou výrazne vyťažené, ako pešou a električkovou dopravou, tak v niektorých prípadoch i dopravou automobilovou. Miesto pobytového pôsobenia majú skôr charakter komunikačných uzlov. Parter je často tvorený monumentálnymi stavbami kostolov alebo významných verejných inštitúcií a preto pôsobí dobre, hoci je neaktívny. V niektorých prípadoch zlomok strán námestia ohraničujú bytové domy z prelomu 19. a 20. storočia majúce komunikatívny parter. Námestia patria medzi kvalitnejšie v meste.

Námestia blokovej štruktúry mimo okruh majú charakter krížení mestských tried a ulíc alebo charakter parkov. K námestiam na križovatkách ciest patria Konečného a Žerotínovo náměstí. Obe sú výrazne preťažené automobilovou dopravou a napriek tomu, že sa v priestore pohybuje množstvo peších, sú chodci a ich pobytové aktivity zanedbanou súčasťou priestorov. Napriek prítomnosti hodnotnej architektúry, umenia i zelene, sa preto nedá hovoriť o ľudskej mierke prostredia.

Parkové námestia blokovej štruktúry, Obilní trh a Náměstí 28. října, patria medzi najrozmernejšie. Priestorovo i funkčne ich vyplňajú jasne ohraničené parky, pričom obklopené sú prevažne neaktívnym parterom, ktorý ale prislúcha významným verejným stavbám alebo hodnotným obytným domom z prelomu 19. a 20. storočia, napriek ich rozlohe je ľudské merítko zachované. Rozpačitým príkladom je ale parková časť Moravského náměstí. Náměstie nie je z jednej strany ohraničené vôbec a cestné komunikácie pôsobiace ako bariéry ho obklopujú zo všetkých strán a odrezávajú ho od okolitej celkom kvalitnej zástavby a parteru. Park zároveň neposkytuje aktivity, ktorými by tieto nevýhody kompenzoval, isté zlepšenie ale priniesla prítomnosť trhu s ovocím a zeleninou.

Reštauračné ani kaviarenské záhradky sa na týchto námestiach obvykle nevyskytujú.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Časť náměstí mestského okruhu podstúpila v relatívne nedávnej dobe spolu s námestiami historického jadra rekonštrukciu, povrchy a prvky mobiliáru sú v rámci nich zosúladované do jednotnej vizuálnej identity jadra. Obajvuje sa i zeleň v primeranej podobe solitérnych stromov alebo ich skupín. Napriek celkovej hektickosti týchto priestorov sa tu vyskytujú i kľudnejšie zákutia pre chvíľkový odpočinok.

Čo sa týka náměstí blokovej štruktúry vnikajúcich na krížení mestských tried a ulíc, mobiliár tu je umiestňovaný najmä v podobe lavičiek, využívaných na krátke zastavenie alebo pri čakaní, napriek výraznému hlukovému znečisteniu a znečisteniu vzduchu z dopravy sú prekvapivo hojne využívané. Parkové námestia sú prevažne zatravnené a osadené krami a vzrastlými stromami, vybavené sú populárnymi detskými ihriskami a lavičkami.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Vďaka blízkosti historického jadra mesta, vhodným vzdialenostiam, ľudskému merítku, komunikatívnemu parteru a vizuálnej kvalite prostredia, je peší pohyb častou a obľúbenou voľbou v blokovej mestskej štruktúre. Územie je zároveň dobre obslužené mestskou hromadnou dopravou.

Parkové námestia majú najkľudnejšiu dopravu. Námestia mestského okruhu sú naopak rušné, mieša sa na nich pešia a mestská hromadná doprava, často i s automobilovou. Chodci sú však stále v hierarchii rovnocenným hráčom. Problémom sú ale Žerotínovo a Konečného náměstí, kde dopravná funkcia prevláda nad pobytovou funkciou a ostatnými hodnotami priestoru. Kôli skutočnosti, že sa jedná o celomestsky významné dopravné ťahy, je možné dopravnú situáciu daných náměstí riešiť iba v kontexte celomestského systému dopravy.

Joštova | Malinovského náměstí
Žerotínovo náměstí | Konečného náměstí
Obilní trh | Náměstí 28. Října



MESTSKÉ TRIEDY BLOKOVEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Centrom života v štruktúre blokovej mestskej zástavby sú práve mestské triedy.

Šírka mestských tried v tejto štruktúre sa pohybuje v rozmedzí od 18 do 35 metrov, čo sú rozsiahle dimenzie, ktoré ale pri správnom usporiadaní stále nevylučujú ľudské merítko priestoru a vzájomnú komunikáciu medzi jednotlivými stranami ulice. Práve naopak, poskytujú možný priestor pre živé veľkorysé chodníky. V Brne ale v prevahe prípadov podstatnú časť profilu zaberá dopravná funkcia a parkovanie, pre chodcov väčšinou zostáva chodník minimálnych rozmerov vylučujúci využitie i pre pobytové aktivity.

V rámci štruktúry je tu najhustejšia koncentrácia vybavenosti a najkomunikatívnejší parter. V niekoľkých miestach, kde to uličný profil umožňuje sa objavujú reštauračné záhradky.

Architektonická a umelecká úroveň zástavby a detaily parteru sú kvalitné.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mestské triedy v blokovej mestskej štruktúre sa pri pohľade na detail ukazujú ako neriešené a zanedbané.

Najčastejším povrchom ako na dopravných komunikáciách tak i na chodníkoch je asfalt, často s veľkým množstvom záplat. Detaily, ako napríklad styk chodníka s výsadbovým priestorom stromov pôsobia skôr ako diela náhody, než ako vedomého designu. Podobne je tomu pri množstve iných.

Mobilár sa vyskytuje najmä v súvislosti so zastávkami MHD, inak pobytové aktivity umožňujú iba komerčné záhradky s posedením.

Pozitívne pôsobia stromoradia umiestnené v niektorých úsekoch mestských tried.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Vďaka blízkosti historického jadra mesta, vhodným vzdialenostiam, ľudskému merítku, komunikatívnemu parteru a vizuálnej kvalite prostredia, je peší pohyb častou a obľúbenou voľbou v blokovej mestskej štruktúre. Územie je zároveň dobre obslužené mestskou hromadnou dopravou.

Práve mestské triedy sú koridormi, v ktorých je vedená električková doprava, zásobujúca jednotlivé štruktúry chodcami.

Mestské triedy ale zároveň slúžia ako významné okruhy a radiály v systéme mestskej automobilovej dopravy, ktorá tieto priestranstvá zaťažuje. Chodníky majú v mnohých miestach iba najnutnejšie dimenzie neumožňujúce ich pobytové využitie, priestor zaberajú nielen jazdné, ale aj parkovacie pruhy.

Kôli skutočnosti, že sa jedná o celomestsky významné dopravné ťahy, je možné dopravnú situáciu daných ulíc riešiť iba v kontexte celomestského systému dopravy.

Veveří | Kottlářská

Milady Horákové | Koliště



ULICE BLOKOVEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Ulice mestskej blokovej štruktúry sú kľudnejšou súčasťou celého územia. Vymedzujú ich hodnotné bytové domy z prelomu 19. a 20. storočia v neoslohoch alebo secesné. Komunikatívny parter s výkladmi je v týchto oblastiach mimo zhon námestí a mestských tried zriedkavejší, ale prítomný. Prízemia stavieb sú často obsadené kaviarňami alebo reštauráciami, v prípade možnosti i s vonkajšími záhradkami. Nižšie poschodia bytových domov sú často sídlami rôznych kancelárií. Priestor je príjemne živý a verejné priestranstvá patria medzi najkvalitnejšie v meste.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Typickým pozitívnym znakom ulíc v mestskej blokovej zástavbe je hojná prítomnosť zelene v podobe stromoradií vzrastlých stromov.

Mobilár sa nevyskytuje, pobytové aktivity umožňujú iba komerčné záhradky s posedením.

Najčastejším povrchom ako na dopravných komunikáciách tak i na chodníkoch je asfalt, často s veľkým množstvom záplat, vyskytuje sa ale i zámková dlažba.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Doprava je skľudnená, výrazným problémom je parkovanie, ktoré zaberá množstvo miesta práve na úkor chodníkov, ktoré v súčasnosti nedisponujú dimenziami umožňujúcimi ich pobytové využívanie.

Jiráskova | Gorkého
Sušilova | Francouzská



VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ RASTLEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

GENIUS LOCI

Pre túto časť mesta je typická prirodzená nepravidelná rastlá štruktúra s domami prevažne z prelomu 19. a 20. storočia a novšími, typické sú pavlačové domy. Územie prešlo komplikovaným urbanistickým vývojom. Rozvoj ovplyvnila prítomnosť riek a železnice a nadpriemerná koncentrácia výroby, ktorú tieto faktory v počiatkoch industrializácie priťahovali. Dané skutočnosti sa na identite územia prejavujú dodnes. I v súčasnosti sa tu nachádza množstvo areálov výroby a skladovania. Istá časť je nevyužívaná a spadá do kategórie brownfieldov. Nadpriemerný je výskyt prieluk, v ktorých často vznikajú auto a pneu servisy alebo parkoviská, holé štíty stavieb sa oblepujú veľkoplošnou reklamou. V niektorých momentoch preto štruktúra vyvoláva dojem nedokončenosti. V kompaktnějších častiach je ale mestská zástavba skutočne kvalitná a niektoré historicky hodnotné stavby sú vedené ako kultúrne pamiatky. Územie vyžaduje dostavbu, vývoj rozsiahlej časti územia je ale paralizovaný vzhľadom na nejasnú budúcnosť riešenia železničného uzlu Brno. Obrovský potenciál skrývajú i doposiaľ nevyužívané nábregia.

VYBAVENOSŤ

V štruktúre je roztrúsených niekoľko objektov verejnej vybavenosti, navýznamnejším je pravdepodobne rozsiahly komplex Nemocnice u sv. Anny na Starom Brne. Prítomné sú predajne potravín, večierky, rôzne rýchle občerstvenia, krčmy. Maloobchodné predajne s rôznym tovarom sa koncentrujú najmä pri mestských triedach, časté sú predajne s nábytkom a vybavením do domácnosti. Charakteristická je zvýšená koncentrácia bazárov, záložní a herní.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Jedná sa o polyfunkčnú mestskú štruktúru s relatívne vysokým podielom bývania i s prítomnosťou kancelárskych pracovísk.

Výhodná je poloha v tesnom susedstve historického jadra, v blízkosti železničného uzlu i v blízkosti riek, zdá sa ale, že žiadnu z týchto možností územie naplno nepremieňa vo svoj prospech. Do budúcnosti sa ale jedná nepochybne o jedno z najdôležitejších rozvojových území mesta.

NÁMESTIA RASTLEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

K námestiam rastlej mestskej štruktúry patrí Mendlovo náměstí a je možné k nemu priradiť i priestor prednádražia, napriek tomu, že v pomenovaní nenesie pojem námestie a ani funkčne jednoznačne námestím nie je, charakter a problémy oboch priestranstiev sú podobné.

V oboch prípadoch sa jedná o významné komunikačné uzly mesta Brna, pričom problémom je automobilová doprava i nevhodná organizácia zastávok mestskej hromadnej dopravy. Obe priestranstvá sú rozsiahle a jednotlivé ich strany spolu nekomunikujú, Mendlovo námestie nie je dostatočne jasne ohraničené a v jeho strede stojí nedostavaný blok domov. Identitu je v oboch prípadoch možné stavať na prítomnosti významných objektov, v prípade prednádražia na historicky hodnotnom objekte hlavnej nádražnej budovy a v prípade Mendlova náměstí na prítomnosti baziliky, kláštora a pivovaru. Pozitíva ale zanikajú v celkovom chaose a zanedbanosti oboch priestranstiev. V oboch prípadoch riešenie vyžaduje koncepčný zásah ovplyvňujúci nielen samotné námestia ale i ich široké okolie.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

V prípade oboch náměstí dominuje doprava a vybavenie s ňou súvisiace, prístrešky MHD, lavičky, zábradlia. Nachádza sa tu množstvo rôznych stánkov a prevádzok rýchleho občerstvenia, všetky v inom vizuálnom prevedení a so svojskou reklamou. Tá sa vyskytuje na všetkom prítomnom mobiliári a často i navozidlách MHD. Priestory pôsobia rušne, preplnene, zanedbane a špinavo. Prítomné sú i stopy vandalizmu.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

V prípade oboch náměstí rastlej mestskej zástavby sa jedná o významné komunikačné uzly mesta Brna, pričom problémová je automobilová doprava i nevhodná organizácia zastávok mestskej hromadnej dopravy. Ani jeden z priestorov nie je vhodne prispôsobený pre pohyb peších, tomu bránia dopravné ťahy, ktoré je potrebné prekonávať na prechodoch so svetelnou signalizáciou a dlhým čakaním, zábradlia, stiesnené ostrovčeky plné čakajúcich ľudí. Ako nevhodná alternatíva sú v prípade prednádražia dostupné neatraktívne podchody. Zlú dopravnú situáciu týchto náměstí je potrebné riešiť v celomestských súvislostiach.

Mendlovo náměstí | Nádražní
Mendlovo náměstí | Nádražní



MESTSKÉ TRIEDY RASTLEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Rovnako ako v prípade blokovej mestskej zástavby i v rastlej mestskej štruktúre sú centrom života práve mestské triedy.

Rozmery mestských tried v tejto štruktúre sa pohybujú v rozmedzí od 15 do 25 metrov, čo znamená, že sú menej veľkorysé ako v prípade blokovej mestskej zástavby a poskytujú obmedzenejšie možnosti pri práci s usporiadaním uličného profilu.

V rámci štruktúry je tu najhustejšia koncentrácia vybavenosti a najkomunikatívnejší parter. Reštauračné záhradky sa tu obvykle nevyskytujú. Architektonická a umelecká úroveň existujúcej zástavby a detaily parteru sú kvalitné, vyskytuje sa tu ale množstvo prieluk a s verejným priestorom hraničia i rôzne výrobné areály, ktoré nevytvárajú aktívny parter alebo pôsobia priam negatívne. V tomto smere je nutná dostavba prieluk a prípadné skrytie areálov až za domy do vnútroblokov, aby sa eliminoval dojem nedokončenosti územia.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mestské triedy v rastlej mestskej štruktúre sa pri pohľade na detail ukazujú ako neriešené a zanedbané. Najčastejším povrchom ako na dopravných komunikáciách tak i na chodníkoch je asfalt, často s veľkým množstvom záplat. Priestranstvá pôsobia najmä v mietach bez komunikujúceho parteru relatívne pusto a nehostinne.

Mobilár sa vyskytuje najmä v súvislosti so zastávkami MHD.

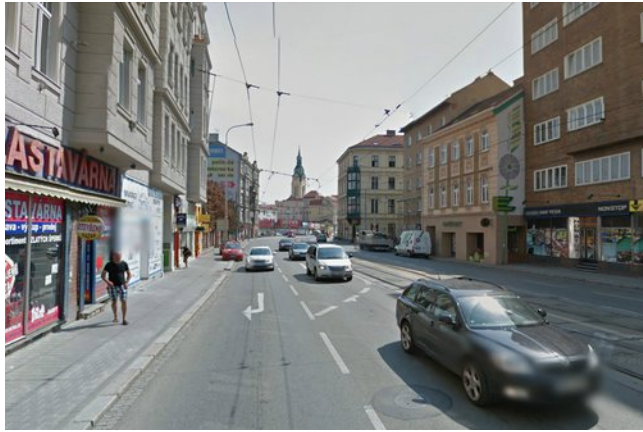
PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Územie je dobre obslužené mestskou hromadnou dopravou, práve mestské triedy sú koridormi, v ktorých je vedená električková doprava, zásobujúca jednotlivé štruktúry chodcami.

Mestské triedy zároveň slúžia ako významné radiály v systéme mestskej automobilovej dopravy, ktorá tieto priestranstvá zaťažuje. Chodníky majú v mnohých miestach iba najnutnejšie dimenzie neumožňujúceich pobytové využitie, priestor zaberajú nielen jazdné, ale aj parkovacie pruhy.

Kôli skutočnosti, že sa jedná o celomestsky významné dopravné ťahy, je možné dopravnú situáciu daných ulíc riešiť iba v kontexte celomestského systému dopravy.

Křenová | Cejl
Hybešova | Václavská



ULICE RASTLEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Ulice mestskej blokovej štruktúry sú kľudnejšou súčasťou celého územia. Vymedzujú ich bytové domy z najrôznejších období vývoja štruktúry, z prelomu 19. a 20. storočia, pavlačové domy i novšie až súčasné, vynikajúce v prielukách. Komunikatívny parter s výkladmi je v týchto oblastiach mimo zhon námestí a mestskej tried skôr ojedinelý. Prízemia stavieb sú v niektorých prípadoch sídlami rôznych kancelárií alebo firiem. Celkový dojem kazia prieluky a voľne zanedbané pozemky an ich miestach. Vzhľadom na relatívnu monofunkčnosť pôsobia ulice prázdne.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

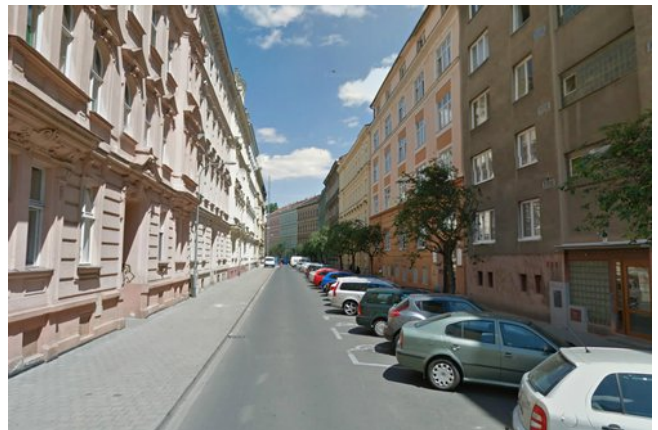
Priestor pôsobí pusto a prázdne.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Doprava je skľudnená, výrazným problémom je parkovanie, ktoré zaberá množstvo miesta práve na úkor chodníkov, ktoré sú v súčasnosti nedisponujú dimenziami umožňujúcimi ich pobytové využívanie.

Špitálka | Vlhká

Leitnerova | Bezručova



VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ KOMPONOVANÝCH OBYNÝCH ŠTVRTÍ

GENIUS LOCI

Štruktúry majú svoj charakteristický genius loci skutočne kvalitných obytných štvrtí s reprezentačnými hlavnými verejnými priestranstvami. V niektorých častiach územia je možné v pravidelnom pôdorysnom usporiadaní siete verejných priestranstiev rozpoznať stopy Sitteho ideí Stavby miest podľa umeleckých zásad. Zástavba je tvorená pri kostrových verejných priestranstvách kvalitnými historickými mestskými domami, niektorými vedenými i v zozname kultúrnych pamiatok, v menej exponovaných častiach územia rodinnými domami, v niektorých miestach so starostlivo udržiavanými predzáhradkami. Celok vytvára harmonický dojem.

VYBAVENOSŤ

Územia nie sú sídlom vybavenosti pre širšie okolie. Vyskytuje sa tu základná vybavenosť v podobe predajní potravín a večierok, maloobchody s iným tovarom skôr výnimočne. Miestami sa objavujú nenápadné kaviarničky a hospody.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Jedná sa o veľmi hodnotné, prevažne obytné, určite ale nie monofunkčné, štruktúry, poskytujúce kvalitné bývanie ako v bytových tak i v rodinných domoch so záhradami v lokalitách s výbornou dostupnosťou mestskej hromadnej dopravy a centra mesta.

HLAVNÉ VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ KOMPONOVANÝCH OBYTNÝCH ŠTVRTÍ

L'UDSKÁ MIERKA, PARTER

Významné verejné priestranstvá v tejto štruktúre majú pre človeka príjemné merítka. I monumentálnejšie Slovanské námestí pôsobí vďaka funkčnému rozčleneniu na mestskú časť s chodníkom a parterom na okraji a parkovú relatívne uzavretú časť uprostred dobre.

Parter je tvorený vstupmi do bytových domov prevažne z prelomu 19. a 20. storočia, miestami sa nachádzajú rôzne maloobchodné predajne alebo kaviarne či hospody prípadne i so záhradkami.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Charakteristická je prítomnosť množstva kvalitnej zelene na parkovom Slovanského námestí v Královom poli i v Štefánikovej štvrti.

Ulica Husitská i Slovanské námestí v Královom Poli prešli v nedávnej dobe rekonštrukciou, v priestore boli obnovené povrchy a osadený kvalitný mestský mobiliár, v ulici sa nachádzajú i jednotné stánkarské pulty, v parku kaviareň s posedením i deské ihrisko.

Prvky sú zladené do jednotného vizuálneho štýlu. V rámci Štefánikovej štvrte sa mobiliár v uliciach nachádza iba v réžii hospodských záhradiek. Dobre pôsobia vzrastlé stromy i udržiavané súkromné predzáhradky.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Ani v jednej z lokalít, kde sa štruktúry nachádzajú nie je doprava výraznejším problémom, doprava je v rámci možností skľudnená a pohyb chodcov bezproblémový.

Slovanské námestí | Slovanské námestí
Husitská | Ruská



VEDĽAJŠIE VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ KOMPONOVANÝCH OBYTNÝCH ŠTVRTÍ

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Jedná sa najmä o vedľajšie verejné priestranstvá medzi rodinnými domami, v príjemnom merítku. Aktívny parter sa vyskytuje ojedinele, ide o kľudné obytné štvrte.

DETAIL (MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Charakteristická je prítomnosť zelene, dobre pôsobia vzrastlé stromy i udržiavané súkromné predzáhradky.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Ulice sú skľudnené, peší pohyb je bezproblémový, problémom je iba statická doprava.

Svatopluka Čecha | Riegrova
Matulkova | Slovinská



VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH SO SÚVISLOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

GENIUS LOCI

Štruktúra sa vyskytuje vo viacerých lokalitách susediacich so širším centrom mesta s mestskou zástavbou. Jedná sa o kompaktnú štruktúru tvorenú rodinnými domami v súvislej alebo radovej zástavbe v relatívne pravouhlych blokoch, vymedzujúcich pravidelnú sieť jasne ohraničených verejných priestranstiev. Tie sú vymedzené fasádami domov alebo plotmi predzáhradiek. V štruktúre sa, až na niekoľko kostolov, nevyskytuje významné množstvo dominant i výskyt stavebných kultúrnych pamiatok je menší ako v centrálnych častiach mesta, čo ale neznamená, že miestna zástavba nie je kvalitná. Celkové pôsobenie štruktúry je ale skôr nenápadné.

VYBAVENOSŤ

V štruktúre sa okrem kostolov a niekoľkých športovísk nevyskytujú objekty verejnej vybavenosti, ktoré by mohli slúžiť ako atraktory života vo verejnom priestore. V oblasti je horšia dostupnosť väčších predajní potravín, vyskytujú sa tu večierky. Maloobchod a služby sa koncentrujú pri mestských triedach alebo hlavnejších uliciach, kde sa prevažne objavujú i mieste hospôdky.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Prevažuje obytná funkcia, doplnená i o sídla firiem a najnutnejšiu vybavenosť. Jedná sa o kvalitné obytné štvrte s dobrou dostupnosťou mestskej hromadnej dopravy a centra mesta.

NÁMESTIA V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH SO SÚVISLOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Námestia v tejto štruktúre majú intímny a pokojný charakter.

Vždy je prítomná výrazná dominanta kostola alebo kaplnky. Námestia sú vymedzené kompaktnou zástavbou mixu bytových a rodinných domov. K intimité námestí prispieva prítomná zeleň.

Parter je skôr neaktívny, prítomné maloobchodné jednotky komunikujú skôr nenápadne a ojedinelé výlohy nevyužívajú.

Na Námestí republiky sa koná drobný trh.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Výraznou hodnotou všetkých troch námestí je kvalitná zeleň v podobe vzrastlých stromov, v prípade Karáskova námestí žiaľ nešťastne doplnená neprehľadnými krovinami po celom obvode parkovej časti námestia. Priestory sú vybavené vhodne osadenými lavičkami, na Karáskom námestí je i detské ihrisko. mobiliár je priemerný. Povrchy komunikácií a chodníkov sú zanedbané a v zlom stave.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Dve z námestí sa nachádzajú na okraji rušných mestských tried.

V prípade Námestí republiky sa jedná o zlomok obvodu a na život námestia má komunikácia minimálny vplyv, respektive pozitívny, pretože prítomná električka zásobuje námestie chodcami.

V prípade Burianova námestí dopravná komunikácia tvorí výraznú časť námestia a jednu stranu trojuholníkového námestia v podstate izoluje.

Zbytky námestí majú z hľadiska dopravy skľudnený charakter. Karáskovo námestie celé.

Všetky námestia majú problém s parkovaním.

Burianovo námestí | Námestí Republiky
Karáskovo námestí | Nové námestí



MESTSKÉ TRIEDY V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH SO SÚVISLOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Mestské triedy sú v prípade tejto štruktúry rovnako ako v prípade niekoľkých predchádzajúcich štruktúr centrom života.

V rámci štruktúry je tu najhustejšia koncentrácia vybavenosti a najkomunikatívnejší parter. Reštauračné záhradky sa tu ale obvykle nevyskytujú.

V súčasnosti prebieha zaujímavý prirodzený proces transformácie zástavby vymedzujúcej tieto triedy z domov rodinných na domy mestské.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mestské triedy sa pri pohľade na detail ukazujú ako neriešené a zanedbané.

Najčastejším povrchom na dopravných komunikáciách je asfalt, často s veľkým množstvom záplat, na chodníkoch v niektorých prípadoch nekvalitná dlažba..

Mobilár sa vyskytuje najmä v súvislosti so zastávkami MHD.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Územie je dobre obslužené mestskou hromadnou dopravou, práve mestské triedy sú koridormi, v ktorých je vedená električková doprava, zásobujúca jednotlivé štruktúry chodcami.

Mestské triedy zároveň slúžia ako významné radiály v systémeestskej automobilovej doprave, ktorá tieto priestranstvá zaťažuje. Chodníky majú v mnohých miestach iba najnutnejšie dimenzie neumožňujúcech pobytové využitie, priestor zaberajú nielen jazdné, ale aj parkovacie pruhy.

Kôli skutočnosti, že sa jedná o celomestsky významné dopravné ťahy, je možné dopravnú situáciu daných ulíc riešiť iba v kontexte celomestského systému dopravy.

Minská | Dukelská
Táborská | Táborská



ULICE V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH SO SÚVISLOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Jedná sa najmä o vedľajšie verejné priestranstvá medzi rodinnými domami, v príjemnom merítku. Aktívny parter sa vyskytuje ojedinele, ide o kľudné obytné štvrte.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mobiliár sa nevyskytuje.

Niektoré ulice sú celkom prázdne, pre niektoré je charakteristická prítomnosť zelene, dobre pôsobia vzrastlé stromy i udržiavané súkromné predzáhradky.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Ulice sú skľudnené, peší pohyb je bezproblémový, problémom je iba statická doprava.

Mezníkova | Mikšíčková
Jiránkova | Šámalova



VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH S VOĽNOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

GENIUS LOCI

Vilové štvrte v Stránicích a Černých Polích majú jedinečný charakter záhradného mesta v tesnej blízkosti centra. Sieť verejných priestranstiev je relatívne pravidelná, územie je zastavané hodnotnými vilami, často významnými secesnými alebo funkcionalistickými pamiatkami, v udržiavaných súkromných záhradách. Napriek voľnosti zástavby je hranica verejného a súkromného priestoru zreteľná a verejné priestranstvá sú vymedzené plotmi záhrad.

VYBAVENOSŤ

Jedná sa o čiste obytné štvrte a výskyt akejkoľvek vybavenosti je skôr ojedinelý.

FUNKCIA A VÝZNAM V ORGANIZME MESTA

Prevažuje obytná funkcia, miestami doplnená i o sídla firiem.

Jedná sa o kvalitné obytné štvrte s dobrou dostupnosťou mestskej hromadnej dopravy a centra mesta, preto chýbajúca vybavenosť nie je problémom a obyvatelia nie sú odkázaní na individuálnu automobilovú dopravu.

NÁMESTIA V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH S VOLŇNOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Pre námestia je charakteristická zlá priestorová ohraničenosť a nejasnosť funkcie, ktorú by mali alebo chceli v živote štruktúry spĺňať.

Medzi námestia v danej štruktúre patria Náměstí Míru, Vaňkovo a Ondříčkovo náměstí. Posledné dve sú však námestiami skôr z titulu pomenovania, nie funkcie, v prípade Ondříčkova náměstí sa jedná o vnútroblok, v prípade Vaňkova náměstí o križovatku s kruhovým objazdom.

Vaňkovo náměstí ako centrály bod radiál tvoriacich uličnú sieť Masarykovej štvrte má istotne veľký potenciál, v súčasnosti je ale nezreteľne vymedzené a v parteri ani v ploche námestia neponúka žiadne aktivity ani dôvody pre zotrvanie.

Náměstí míru je hlavným náměstím Masarykovej štvrte, koncentruje sa tu vybavenosť v podobe dominanty kostola, školy a potravín, je konečnou električkovej linky a susedí s celomestsky významným parkom. Napriek funkčným nedostatkom a nevyužitému potenciálu je medzi obyvateľmi obľúbené.

Parter nekomunikuje, výlohy potravín sú zalepené, v letných mesiacoch je tu záhradka s posedením.

DETAIL

(MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mobiliár je priemerný.

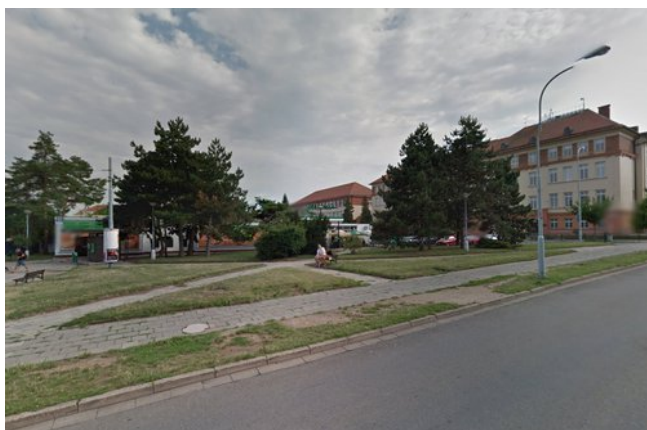
Na všetkých námestiach sa vyskytuje zeleň v nevhodnej podobe rozsiahlych krovitých porastov.

Povrchy dopravných komunikácií sú v dobrom stave, v zlom stave sú chodníky.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Náměstím Míru i Vaňkovým náměstím prechádzajú relatívne rušné dopravné ťahy, v prípade toho druhého momentálne vytláčajú akékoľvek iné možnosti využitia. Na náměstí Míru musia chodci prekonávať dopravnú komunikáciu pri ceste z električkovej zastávky. Na ostatných častiach námestia je ale pohyb chodcov bezproblémový.

Náměstí Míru| Vaňkovo náměstí
Náměstí Míru| Vaňkovo náměstí



ULICE V PRAVIDELNÝCH ŠTRUKTÚRACH S VOL'NOU RODINNOU ZÁSTAVBOU

ĽUDSKÁ MIERKA, PARTER

Jedná sa najmä o vedľajšie verejné priestranstvá medzi rodinnými domami, v príjemnom merítku. Aktívny parter sa vyskytuje ojedinele, ide o kľudné obytné štvrte.

DETAIL (MOBILIÁR, VODA, ZELEŇ, ESTETIKA)

Mobiliár sa nevyskytuje.
Charakteristická je prítomnosť zelene, dobre pôsobia vzrastlé stromy i udržiavané súkromné záhrady.

PEŠÍ POHYB A DOPRAVA

Ulice sú skľudnené, peší pohyb je bezproblémový.

Heinrichova | Březinova
Muchova | Vodova



VŠEOBECNÉ PROBLÉMY VEREJNÝCH PRIESTRANSTIEV VNÚTORNÉHO MESTA BRNA A ICH RIEŠENIE

Z charakteristík a rozborov jednotlivých kategórií verejných priestranstiev vo vnútri mesta Brna je možné vypozerovať, že väčšina problémov, ktoré ich postihujú, nie je ohraničených na jeden konkrétny typ. Práve naopak. Ako príklad môže poslúžiť problém nadmernej individuálnej automobilovej i tranzitnej dopravy, ktorý postihuje takmer celé mesto a degraduje jeho verejné priestranstvá. Efektívne riešenie tohoto, i väčšiny ostatných problémov, je práve preto možné iba v kontexte celomestských súvislostí. Práve tento typ problémov a stručné námety pre ich riešenie, sú témou tejto kapitoly.

DOPRAVA A PARKOVANIE

Jedným z najvýraznejších problémov zaťažujúcich nezanedbateľnú časť brnenských verejných priestranstiev je automobilová doprava a s ňou spojené všadeprítomné povrchové parkovanie.

Nadmerná tranzitná a individuálna automobilová doprava degraduje nejedno námestie alebo mestskú triedu v centrálnej časti Brna. Dopravné komunikácie pôsobia ako výrazné bariéry v priestore a znemožňujú alebo potláčajú pobytové využitie priestranstiev jednak záborom plôch, jednak i ostatnými negatívnymi prejavmi motorovej dopravy ako hluk a znečistenie vzduchu, v mnohých prípadoch prekračujúcimi hygienou stanovené limity.

Príčinou tohoto stavu je nedostatočnosť ochranných systémov mesta pred tranzitnou automobilovou dopravou. Konkrétne preťaženosť diaľničnej siete na území mesta, chýbajúce severojužné prepojenie a nedokončenosť systému veľkého mestského okruhu a jeho radiál, z ktorého je v súčasnosti zrealizovaná iba tretina. Preťažený je i malý mestský okruh. Automobilová doprava spôsobuje dopravné kongescie a v kritických križovatkách a komunikáciách spomaľuje i jazdnú rýchlosť vozidielestskej hromadnej dopravy.

Problém pririvuje i orientácia rozvoja mesta na perifériu, suburbanizácia a rozliezanie sa do krajiny. Na okraji mesta vznikajú skladovacie a logistické areály, nákupné centrá a supermarkety i populárne obytné projekty, či už bytového alebo rodinného bývania. Všetky potom kladú ďalšie požiadavky na už tak nevyhovujúci systém dopravy.

Ako riešenie sa ponúka čo najpromptnejšia realizácia plánov ochranných systémov mesta pred tranzitnou automobilovou dopravou a prehodnotenie rozvojových projektov tak, aby nevznikali v polohách na okraji mesta s nedostačujúcou alebo neexistujúcou dopravnou prepojenosťou.

Skutočné riešenie problému, ale spočíva niekde inde. Zisťujeme, že nie je možné vyhovieť neustále rastúcim nárokom automobilovej dopravy. Jedná sa o začarovaný kruh, pretože tak ako v iných aspektoch tvorby verejných priestranstiev platí, že ponuka vytvára dopyt. Skúsenosť potvrdzuje, že navýšenie kapacít systémov automobilovej dopravy vedie iba k navýšeniu množstva áut, rovnako je to s parkovaním.

Prax niekoľkých posledných desaťročí vo vybraných západných mestách ale dokazuje, že automobil vôbec nie je nevyhnutnosťou a jeho popularita je iba výsledkom spoločenského konsenzu. Notoricky známym príkladom je Kodaň, ale i množstvo iných miest, medzi nimi dokonca i americký New York, svoje dopravné systémy úspešne stavajú na kocepte trvalo udržateľnej mobility s dôrazom na pešiu dopravu, cyklo dopravu a ekologickú hromadnú dopravu. Automobilová doprava je redukovaná a nahrádzaná atraktívnou a efektívnou mestskou hromadnou dopravou. Vodiči sú držaní čo najďalej od centra prostredníctvom mýta alebo častejšie cenami parkovania, zároveň vznikajú záchytné parkoviská na okraji centra s dobrou dostupnosťou MHD, pričom parkovacie karty slúžia ako cestovný doklad pre MHD. Dôležitá je práve pozitívna motivácia využívať šetrnejšie formy dopravy. Osvedčili sa integrované dopravné systémy, ktoré sprostredkovávajú dopravu medzi metropolou a regiónom. Brno už takýmto systémom disponuje.

Ruku v ruku s týmito opatreniami je možné riešiť problém i v mierke samotných verejných priestranstiev. Na prvom mieste by mala byť maximálna sloboda pohybu a pobytu chodcov. Hierarchia jednotlivých druhov dopravy by mala byť postavená tak, že najdôležitejšie a uprednostňované sú najšetrnejšie formy dopravy pre ktoré je mestské prostredie zároveň najpriestupnejšie a na poslednom mieste najinvazívnejšie formy, ktoré do mesta v ideálnom prípade vôbec nepatria. Na prvom mieste sú teda chodci a pešia doprava, za nimi nasleduje cyklo doprava, mestská hromadná doprava, automobilová cieľová doprava, obslužná doprava a na konci je vysokorýchlostná tranzitná doprava. Súčasným trendom je skľudňovanie dopravy, pričom miera týchto úprav môže siahať od zdieľaného priestoru, cez kludné a skľudnené ulice až k uliciam zaťaženým motorovou dopravou. Skľudňovanie umožňuje dimenzovať užšie dopravné komunikácie a pomáha k celkovému skvalitneniu priestoru.

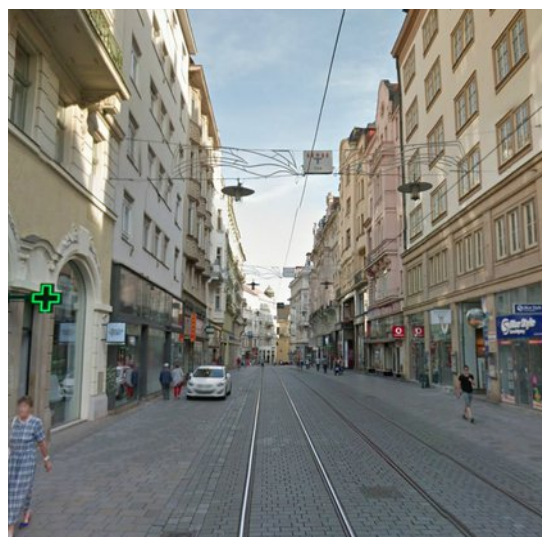
Všetky tieto opatrenia v dôsledku očisťujú centrum mesta od nadmernej tranzitnej a individuálnej automobilovej dopravy a ich negatívnych vplyvov a uvoľňujú verejné priestranstvá v prospech chodcov a pobytových funkcií. V súlade s pravidlom o ponuke vytvárajúcej dopyt sa čoskoro zaplnia mestským životom.

Mapy týkajúce sa problematiky (viď mapová príloha):

Úpadok centra a suburbanizácia

Hluk z pozemnej dopravy

Mapa vypočítaných početností prekročení denného imisného limitu PM10



HISTORICKÉ JADRO, CENTRUM, LOKÁLNE CENTRÁ, VYBAVENOSŤ, PARTER, IDENTITA A SUBURBANIZÁCIA

Jedná sa o skupinu úzko súvisiacich problémov.

Atraktivitu verejných priestranstiev výrazne ovplyvňuje funkcia a vybavenosť územia a to vo viacerých rovinách. Skúsenosť potvrdzuje, že verejné priestranstvá v monofunkčných štruktúrach nefungujú.

Jednotvátnosť funkcií i aktivít v priestore a súvisiaca homogénna skladba užívateľov spôsobujú, že v štruktúre prirodzene chýbajú niektoré kategórie verejnej vybavenosti i obchodov a služieb jednoducho preto, že sú nerentabilné a nedokážu prežiť. Rôznorodá vybavenosť je ale pre živosť verejných priestranstiev kľúčová.

Objekty verejnej vybavenosti, ako kostoly, kultúrne inštitúcie alebo i nemocnice, sa často vďaka ich ideovému, spoločenskému a funkčnému významu stávajú dôležitými životabudičkami okolia. Často fungujú ako dominanty, situované v architektonicky kvalitných stavbách akcentovaných v urbanistickej kompozícii, a ako atraktory života v lokalite, jednoducho tým, že fungujú ako istý cieľ a prirodzene vyvolávajú prevádzku vo svojom okolí.

Objekty komerčnej vybavenosti, medzi ktoré patria maloobchody, služby, reštauračné zariadenia či kaviarne sú zase podstatným predpokladom pre pestrý aktívny a komunikujúci parter, ktorý priťahuje pobytové aktivity a je dôležitý pre pozitívne vnímanie verejných priestranstiev. Prítomnosť alebo neprítomnosť atraktívneho parteru je ale previazaná a vzájomne podmienená i inými kritériami, medzi nimi napríklad vôľou a schopnosťou prevádzkovateľov komunikovať s okolím, prítomnosťou výloh, vhodnou frekvenciou vstupov, striedaním fasád, rozmermi chodníkov, celkovými dimenziami verejných priestranstiev, priestupnosťou územia a jeho vhodnosťou pre peší pohyb a pobytové aktivity alebo i mierou záťaže automobilovou dopravou.

Rôzne kategórie vybavenosti sa spolu s vymenovanými faktormi podieľajú na kvalite toho, čo vnímame ako ľudskú mierku priestoru.

V Brne je väčšina najvýznamnejších správnych i kultúrnych inštitúcií verejnej vybavenosti situovaných v historickom jadre mesta a nadpriemernejšie koncentrácie vykazujú i bloková mestská štruktúra v jeho severnom susedstve. V oblastiach mimo centra sa vyskytujú najmä vysoké školy, športoviská a niekoľko zdravotníckych zariadení. Historicky podmienený je relatívne rovnomerný výskyt kostolov v rámci celého mesta. Toto rozloženie je pre mesto celkom prirodzené.

Relatívne problematickou sa ale v poslednej dobe stáva distribúcia a najmä forma komerčnej vybavenosti. Historicky bol tento typ vybavenosti najkoncentrovanejší a najrozmanitejší v historickom jadre mesta a hierarchickú štruktúru hlavného jadra a vedľajších vybavenostných centier v podstate dodržiavalo i totalitné zriadenie až do revolúcie. Až s územným rozvojom mesta, rastúcim automobilizmom a mobilitou obyvateľov sa začal tento systém a výhradná pozícia jadra strácať. Prijateľné by bolo, ak by jadro konkurovali lokálne centrá komerčnej vybavenosti v jednotlivých mestských častiach v podobe pestrej siete maloobchodov a služieb zároveň oživujúcich verejné priestranstvá. Základná vybavenosť mimo centrum ale získala iné formy, objavuje sa v podobe supermarketov, hypermarketov, hobbymarketov či nákupných centier, v objektoch neprimeraného merítka odmietajúcich komunikovať s okolím inak ako akčnými billboardmi. Ich konkurencia je pre drobné prevádzky a zároveň i živý parter na námestiach a v uliciach likvidačná. Množstvo týchto predajní sa pritom nachádza na periférii mesta a prispieva k už i tak nadmernej dopravnej záťaži. Historické jadro a jeho blízke okolie sa okrem toho potýka i s úbytkom obytnej funkcie, čoho príčinou je nevhodná skladba a stav bytového fondu a absencia možností parkovania pre rezidentov. Bývanie sa realizuje najmä na sídliskách a v novovznikajúcich suburbánných územiach s rodinnými domami, čo opäť zaťažuje dopravu.

Jadro si preto potrebuje nájsť svoju úlohu v súčasnom meste a pritom sa vyvarovať toho, aby sa v snahe konkurovať populárnym obchodno-zábavným centrámi stalo skanzenom alebo zábavným parkom. Skutočným pozitívom a výhodou historického jadra Brna oproti zbytku mesta je charakteristická naozaj hodnotná urbanistická štruktúra a kvalitná architektúra s najhustejšou koncentráciou stavebných dominant a pamiatok v meste, ktoré spolu vytvárajú charakteristický genius loci danej lokality reprezentujúcej celé mesto. Problémy s identitou, respektíve s jej zreteľnosťou majú naopak územia mimo centra. Problémom nie je chýbajúci genius loci jednotlivých štruktúr alebo mestských častí, ten nepochybne napriek redšej koncentracii dominant a pamiatok prítomný je, riešenie verejných priestranstiev s ním ale väčšinou nepracuje a nepodporuje ho. Prítom práve takýto prístup môže pomôcť oživiť verejné priestranstvá mimo centra Brna, pomôcť komunite sa s ním identifikovať a ľuďom si ho privlastniť a užívať, najmä ak je spojený s participatívnym plánovaním.

Stratégiou mesta pre riešenie týchto problémov by mala byť práca na odstraňovaní škôd funkcionalistického plánovania, pri ktorom vznikali monofunkčné, najčastejšie čisto obytné zóny. Nielen verejné priestranstvá historického jadra, ale i námestia a mestské triedy jednotlivých mestských častí by mali byť živými centrami svojho polyfunkčného okolia. Obyvatelia by mali čo najviac svojich cieľov nachádzať v dosahu niekoľkých minút chôdze. Historické jadro by malo dominovať ponukou celomestsky výnamnej verejnej vybavenosti a najreprezentatívnejších verejných priestranstiev.

Zároveň je potrebné obmedziť vznik ďalších, i v súčasnosti často realizovaných monofunkčných areálov, najčastejšie administratívnych, ale i logistických a skladovacích, polemizovať by sa dalo i o vysokoškolských kampusoch vznikajúcich na okraji mesta. Dôležité je zväžiť i potrebu a dopad vzniku nových supermarketov a obchodno-zábavných centier. Negatívna je i satelitná zástavba individuálnych rodinných domov. Všetky menované skutočnosti výrazne zaťažujú dopravnú infraštruktúru a priamo alebo nepriamo degradujú vybavenosť a s ňou súvisiacu kvalitu verejných priestranstiev.

Mapy týkajúce sa problematiky (viď mapová príloha):

Úpadok centra a suburbanizácia

Stavebné dominanty a pamiatky

Vybraná verejná vybavenosť + detail

Vybraná komerčná vybavenosť



NEKONCEPČNOSŤ, DETAIL A VIZUÁLNA NEKULTÚRA

Charakteristickým znakom množstva verejných priestranstiev v Českej republike a teda i v Brne je ich chaotickosť a neumiernenosť. V ich priestore sa bez evidentnejšieho koncepčného zámeru nachádza množstvo mobiliáru i objektov dopravnej a technickej infraštruktúry, často nie dobre fungujúcich a s protirečiacim si designom. Zároveň je rovnako zanedbaná i ich pravidelná údržba.

Verejné priestranstvá mesta je potrebné riešiť ako funkčné a estetické celky pričom ich koncepcia by mala vychádzať z celkovej kompozície priestoru a najdôležitejším cieľom by malo byť dosiahnutie pobytovej atraktivity miesta, nemalo by ním byť jednoduché splnenie legislatívnych a dopravno-technických požiadaviek. Pri rekonštrukciách verejných priestranstiev a najmä pri ich ďalšej údržbe, je dôležitá koordinovaná spolupráca jednotlivých vlastníkov a správcov zložiek priestoru.

Výber priestorových prvkov i povrchov komunikácií vo verejnom priestore by mal smerovať k jednotnému estetickému pôsobeniu, jednotlivé zložky by mali byť designom, materiálom a povrchovou úpravou zladené. Vhodné je vytvorenie pre mesto charakteristickej sady prvkov a povrchov, ktorá zároveň môže prispieť k jedinečnému a jednotnému imageu mesta, prípadne je možné na tomto princípe stavať rôzny image mestských častí či konkrétnych verejných priestranstiev. Všetky prvky, povrchy a ich materiály, by mali byť odolné voči vandalizmu a poveternostným vplyvom a zároveň by mali byť jednoducho udržiavateľné.

Dlažba chodníkov a povrch dopravných komunikácií by mali zodpovedať genu loci lokality a vyhovovať prevádzkovým a záťažovým požiadavkám, pričom z riešenia povrchov komunikácií by malo byť zrejme dominantné postavenie chodcov. Dôležitý je detail styku jednotlivých rôznych povrchov.

Značnú časť objektov vyskytujúcich sa vo verejnom priestore tvoria objekty súvisiace s technickou a dopravnou infraštruktúrou.

Vedenia technickej infraštruktúry môžu byť podzemné alebo nadzemné, pričom pre kvalitu verejných priestranstiev je jednoznačne vhodnejšie ich podzemné vedenie, mali by ale byť organizované tak, aby umožňovali prípadnú výsadbu stromov a zelene. Pri realizáciách, opravách a revíziách vedení, je potrebné konať tak, aby zásahy po ich skončení neboli na povrchu komunikácií spoznatelné. Povrchové znaky podzemnej technickej infraštruktúry by mali byť umiestňované s rozmyslom a v súlade s konceptom a designom celého verejného priestranstva.

Niektoré vedenia technickej infraštruktúry ale zo svojej podstaty musia byť realizované ako nadzemné. Jedná sa o verejné osvetlenie a električkové trakčné vedenie. V kompaktných mestských štruktúrach je jednoznačne najvhodnejšou voľbou ich umiestnenie na fasády stavieb alebo na prevesy medzi nimi. Iba v prípadoch, kedy toto riešenie nie je možné, by sa tieto prvky mali inštalovať na stĺpy, pričom je dôležitá minimalizácia ich množstva. Tá je možná realizáciou združených systémov, pri ktorých je na spoločných stĺpoch inštalované nielen verejné osvetlenie a trakčné vedenie, ale i prvky sprevádzajúce dopravnú infraštruktúru ako svetelná signalizácia či dopravné značky. Stĺpy by potom mali byť usporiadané v jednej ose, prípadne i so stromami a parkovaním ak sú prítomné, zároveň by ale nemali brániť priečnemu pohybu chodcov.

Všetky zariadenia technickej a dopravnej infraštruktúry by mali mať jednoduchý kultivovaný design.

Čo sa týka zelene, najvhodnejšou formou patriacou do mesta je forma vzrastlých stromov ako solitérov alebo ich stromoradií či alejí. V prípade umiestňovania stromov vo verejnom priestore je potrebné dbať na to aby im bol poskytnutý dostatočný prekoreniteľný objem a dostatočná plocha pre vsak povrchových vôd. Dôležitý je výber správnych druhov drevín vzhľadom na ich vzrast i ostatné požiadavky. Naopak nevhodnými pre verejné priestranstvá sú kry i zbytkové zatrávnené plochy v miestach, kde nie je možné zabezpečiť ich kontrolu a starostlivosť o ne.

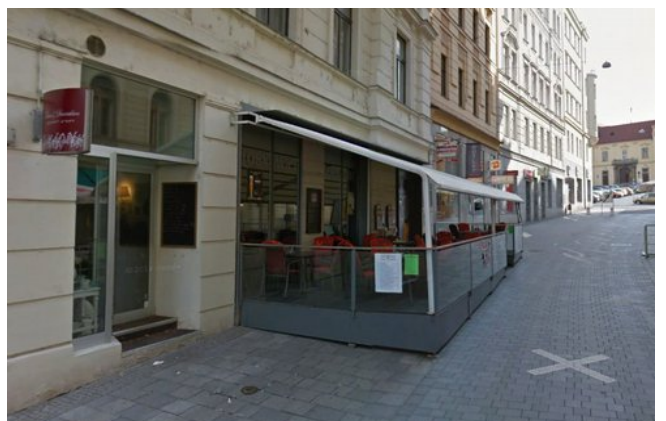
Mobiliár slúži ako atraktor povzbudzujúci k tráveniu väčšieho množstva času vo verejnom priestore. Rovnako ako ostatné zložky prostredia by mal byť i design a rozmiestnenie mobiliáru v súlade s celkovou koncepciou priestoru. Charakter mobiliáru je takisto dôležitým faktorom ovplyvňujúcim image a identitu miesta, výnimočne verejné priestranstvá v množstve prípadov dokonca vyžadujú i na mieru navrhnutý individualny mobilár. Skutočne pozitívne a priateľsky pôsobí prostredie ak je navrhnuté tak, že i prvky primárne na tento účel nenavrhnuté ako napríklad schodiská, obrubníky, múriky, zbradlia, stĺpiky či okraje fontán, môžu byť využité ako alternatíva mobiliáru pre pobytové aktivity.

Ďalším problémom verejných priestranstiev mesta Brna sú odpadkové koše a kontajnery, ktoré sa vo verejných priestranstvách nevyskytujú vôbec alebo naopak je ich prítomnosť nepriehľadnuteľná. Mestské odpadkové koše patria k základnej vybavenosti verejných priestranstiev a pomáhajú udržiavať poriadok, dôležité je ale ich pravidelné vyprázdňovanie a čistenie, ak k nemu nedochádza neporiadok sa kumuluje v ich okolí. Charakteristickým brnenským neduhom je umiestňovanie kontajnerov nepriehľadnuteľných rozmerov a farieb pre komunálny a triedený odpad na exponované miesta verejných priestranstiev. Ak tieto kontajnery musia byť vonku je potrebné aby mali triezvejší dizajn, ideálne je ale ich umiestnenie pod zemou, na súkromných pozemkoch alebo v budovách.

Špecifickou kategóriou objektov vo verejnom priestore sú kiosky a tržobné stánky, i v prípade že sú vo vlastníctve súkromníkov mesto by malo mať regulácie pre ich umiestnenie a vzhľad. Kiosky ani stánky by nemali byť bariérou v priestore a vhodne by malo byť riešené i ich zásobovanie. V dobe kedy sú zatvorené by sa mali dať jednoducho odstrániť alebo zložiť a prípadne fungovať ako mobilár pre iné účely. V prípade, že sa nachádzajú v skupinách mali by mať jednoduchý kultivovaný design.

A nakoniec jedným z najpálčivejších problémov verejných priestranstiev je reklama, jej všadeprítomnosť, nekultivovanosť a ukričanosť. Vyskytuje sa v najrôznejších podobách vo veľkých formátoch na fasádach stavieb, na prázdnych stenách v prielukách, na billboardoch i v menších formátoch na rôznych reklamných zariadeniach a dokonca i na mobiliári. Istou formou reklamy je i prezentácia jednotlivých obchodov a služieb prostredníctvom názvu prevádzky a výlohy. Potrebná je jednoznačne regulácia zo strany mesta a to najmä v prípade veľkoplošnej reklamy.

Túto problematiku skutočne podrobne a kvalitne preberá Manuál tvorby verejných priestranstiev hl. m. Prahy, z ktorého čerpal inšpiráciu i tento stručný súhrnný text.



REZERVY CENTRA (PRIELUKY, BROWNFIELDSY, NEVYUŽITÉ ÚZEMIA, LADA, ŽUB A VÝSTAVISKO)

Vnútorne mesto obsahuje ohromné množstvo územných rezerv, pričom väčšinou sa nachádzajú v tesnej blízkosti historického jadra a vo výbornej dostupnosti mestskej hromadnej dopravy. Napriek tomu, že sa jedná o skutočne lukratívne lokality v súčasnosti rozvoj mesta smeruje na perifériu.

Prieluky

Prieluky sú nezastavané miesta v existujúcej súvislej zástavbe určené pre zastavanie.

Problémom prieluk je skutočnosť, že tieto prázdne pozemky v inak kompaktnej zástavbe, zostávajú často nevyužitú pridlho, či už z dôvodu nejasných majetko-právnych vzťahov, špekulácie majiteľa alebo prostého nezáujmu. Prieluky potom v prostredí, najmä ak je ich koncentrácia hustejšia, vyvolávajú dojem nedokončenosti alebo zanedbanosti. Na ich miestach vznikajú zbytkové plochy psíčkarských trávnikov alebo náletovej zelene, prípadne sú oplotené a vytvárajú úseky neaktívneho parteru. Často priťahujú nevhodné funkcie ako súkromné parkoviská, autoservisy a pneuservisy, holé štítové steny susediacich stavieb prekrývajú veľkoplošné reklamy.

Dalo by sa povedať, že v množstve prípadov vytvárajú alebo priťahujú vizuálnu nekultúru. Pritom nie je nutné aby ani v prípade momentálnej nemožnosti zástavby zostávali prázdne, jedná sa o priestory vhodné pre dočasné alternatívne využitie.

V prípade dostavby prieluk je dôležité, aby novostavba formálne i funkčne reagovala na potreby okolitej štruktúry.

Brownfieldy

Brownfieldy sú nevyužívané územia, často v inak kompaktne zastavanom území mesta. Môže sa jednáť o jednotlivé stavby, ich skupiny, pozemky alebo celé areály, v minulosti využívané pre poľnohospodárstvo, priemysel, skladovanie, pre dopravné alebo vojenské účely. Niektoré s ekologickou záťažou v podobe kontaminácie vody, pôdy alebo iných zložiek životného prostredia, ktorá limituje ich nové využitie.

Pritomnosť brownfieldov má na svoje okolie negatívny dopad, v množstve prípadov sa jedná o územia, ktoré sú nevyužívané a chátrajú dlhodobo, objekty sú v zlom stavebnom stave, objavuje sa náletová zeleň, v areáloch vznikajú nelegálne skládky. Brownfieldy vytvárajú rozsiahle nepriestupné územia a neaktívny parter, degradujú svoje okolie a ničia i jeho ekonomický potenciál.

Významný potenciál pritom skrývajú brownfieldy samotné. Jedná sa často o objekty a pozemky v lukratívnych polohách v zastavanom území mesta v blízkosti centra a v dobrej dostupnosti. Existuje teda príležitosť využitia brownfieldov pre potrebné chýbajúce mestské funkcie a bývanie. Zmeny by ale nemali prebiehať formou asanácie ale v ideálnom prípade by mali rešpektovať industriálny genius loci areálov, cestou je citlivá rekonverzia brownfieldov a mnohých ich hodnotných výrobných stavieb na populárne lofts.

Možnosťou riešiacou minimalizáciu negatívnych dopadov brownfieldov na ich okolie je i ich dočasné alternatívne využitie.

Nádražie a ŽUB

Nevyjasnená budúcnosť a podoba železničného uzlu Brno paralyzuje vývoj rozsiahlych území v tesnom kontakte s historickým jadrom mesta. Prestavba má priamy dopad na vedenie železničných tratí vo vnútorne meste a úzko sa k nej viaže koncept riešenia obsuhy nádražia systémom mestskej hromadnej dopravy i problém prístupu individuálnej automobilovej dopravy. Od riešenia ŽUB a polohy nádražia závisí celá zástavba plánovaného "jižního centra".

Výstavisko

V súčasnej dobe internetu a globalizácie výstaviská už nezohrávajú v informovanosti ľudí tak kľúčovú úlohu ako kedysi. Klesajúca popularita a vyhľadávanosť veľtrhov a výstav podobného typu sa podpisuje i a návštevností brnenského výstaviska.

Otázkou do budúcnosti sa preto stáva ako sa rozsiahle podvyužitú alebo nevyužitú areály výstavisiek využijú a aké nové alebo alternatívne funkcie poskytnú svojmu bezprostrednému okoliu a mestu.

V prípade areálu brnenského výstaviska je otázka o to zaujímavejšia, že výstavisko sa nachádza v strategickej polohe relatívne blízko centra i nábregia, s dobrou dostupnosťou mestskej hromadnej dopravy a samotný areál má dôležité urbanistické a architektonické kvality.

Primárnou stratégiou mesta by malo byť zabezpečenie takých podmienok, aby pre investorov bola atraktívnejšia, výhodnejšia a jednoduchšia realizácia projektov využívajúcich najmä územné rezervy centra mesta, ako ich realizácia na okraji mesta.

Namiesto podporovania suburbanizácie a všetkých súvisiacich negatívnych sprievodných javov, by malo mesto zahusťovať a skvalitňovať už existujúce štruktúry vnútorného mesta.

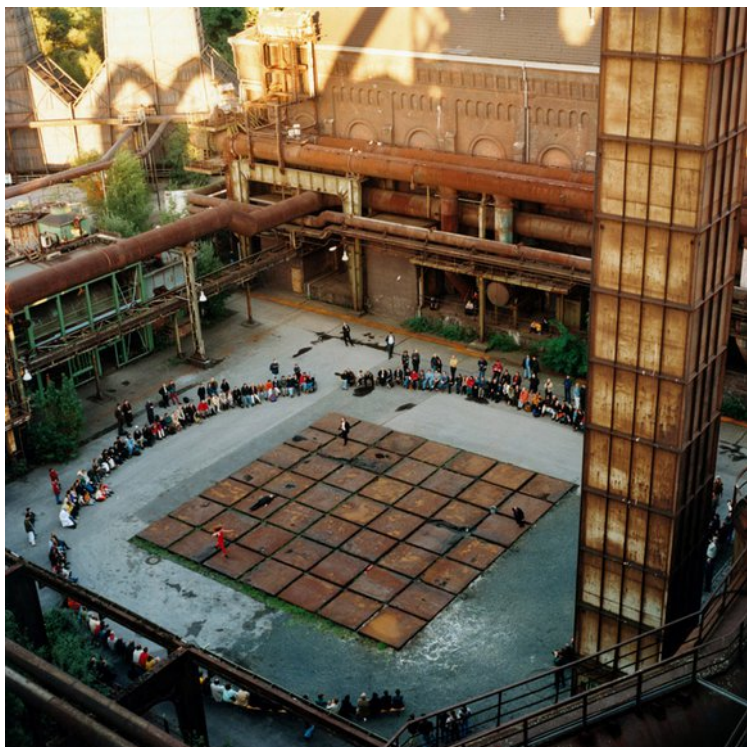
V prípadoch, kedy skutočne nie je možné okamžité tvalé využitie územia, mesto by malo dbať minimálne o to aby plochy a prieluky v kompaktnom meste neboli prázdne a aby našli aspoň dočasné využitie. To môže byť často štartérom zmien v území, ako v jeho fyzickej štruktúre, tak i v spoločenskej. Príkladom vyskytujúcim sa už i u nás sú komunitné záhrady. Dočasné využitie ale nemôže byť neskôr prekážkou pri realizácii skutočného stavebného projektu ani dôvodom ochrany.

Mapy týkajúce sa problematiky (viď mapová príloha):

Úpadok centra a suburbanizácia

Rezervy centra

Mapa prieluk + detail



IGNORÁCIA NÁBREŽÍ

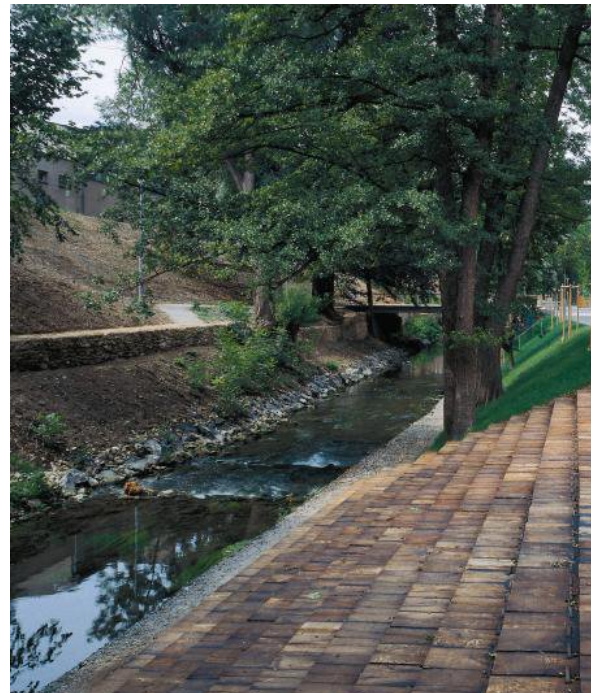
Rieky a ich nábřežia v Brne vůbec nevyužívají potenciál, který sa v nich skrýva.

Vo vedutách mesta nezohrávajú dôležitú úlohu tak ako to bolo v minulosti alebo ako je to i v súčasnosti pri množstve iných miest, ktorými pretekajú mohutnejšie alebo meandrujúce vodné toky.

Dalo by sa povedať, že mesto je k riekám otočené skôr chrbtom. Počiatky tohoto stavu siahajú do doby industrializácie, kedy sa pri riekach prirodzene koncentrovali najrôznejšie továrne, neskôr dochádzalo k regulácií korýt a k zasypávaniu alebo zatrubňovaniu riečnych náhonov a zanikali tak mnohé malebné zákutia mesta. Až do súčasnosti susedia s riekou práve rôzne výrobné a skladovacie areály prípadne viacprúdové cestné komunikácie preťažené automobilovou dopravou. Kompaktná zástavba mestského charakteru je v kontakte s riekou skôr ojedinelá. Príčinou je i skutočnosť, že časť území susediacich s riekami patrí do záplavových zón.

Napriek tomu je dôležité nevzdávať snahu o začlenenie nábřeží do života mesta. Jedinečné príležitosti ponúkne výstavba južného centra a revitalizácia brownfieldov pri riekach, v oboch prípadoch môžu vzniknúť kvalitné mestské nábřežia. Vhodná regulácia dopravy by najmä územiu Starého Brna pomohla nadviazať kvalitnejší, v súčasnosti potlačený, kontakt s nábřežím. Skúsenosti zo zahraničia dokazujú, že i nábřežia riek komornejších dimenzií s charakterom podobným kanálu, môžu byť skutočne kvalitnými verejnými priestranstvami. Zaujímavým je už existujúci projekt revitalizácie Starej Ponávky, ktorý by v prípade kvalitnej realizácie priniesol pobytové verejné priestranstvá do lokalít centra, kde najviac chýbajú.

Príležitosťou sú i nábřežia v miestach kde rieky nepretekajú zastavaným územím, ale majú prírodnejší charakter. V súčasnosti sa pri nich objavujú rekreačné cesty obľúbené korčuliarmi a cyklistami, ich voľnočasový oddychový charakter je možné doplniť miestami umožňujúcimi priamy kontakt s vodou, miestami pre pikniky, grilovanie, detskými ihriskami, výletníckymi kaviarňami, amfiteátromi.



ZÁVER

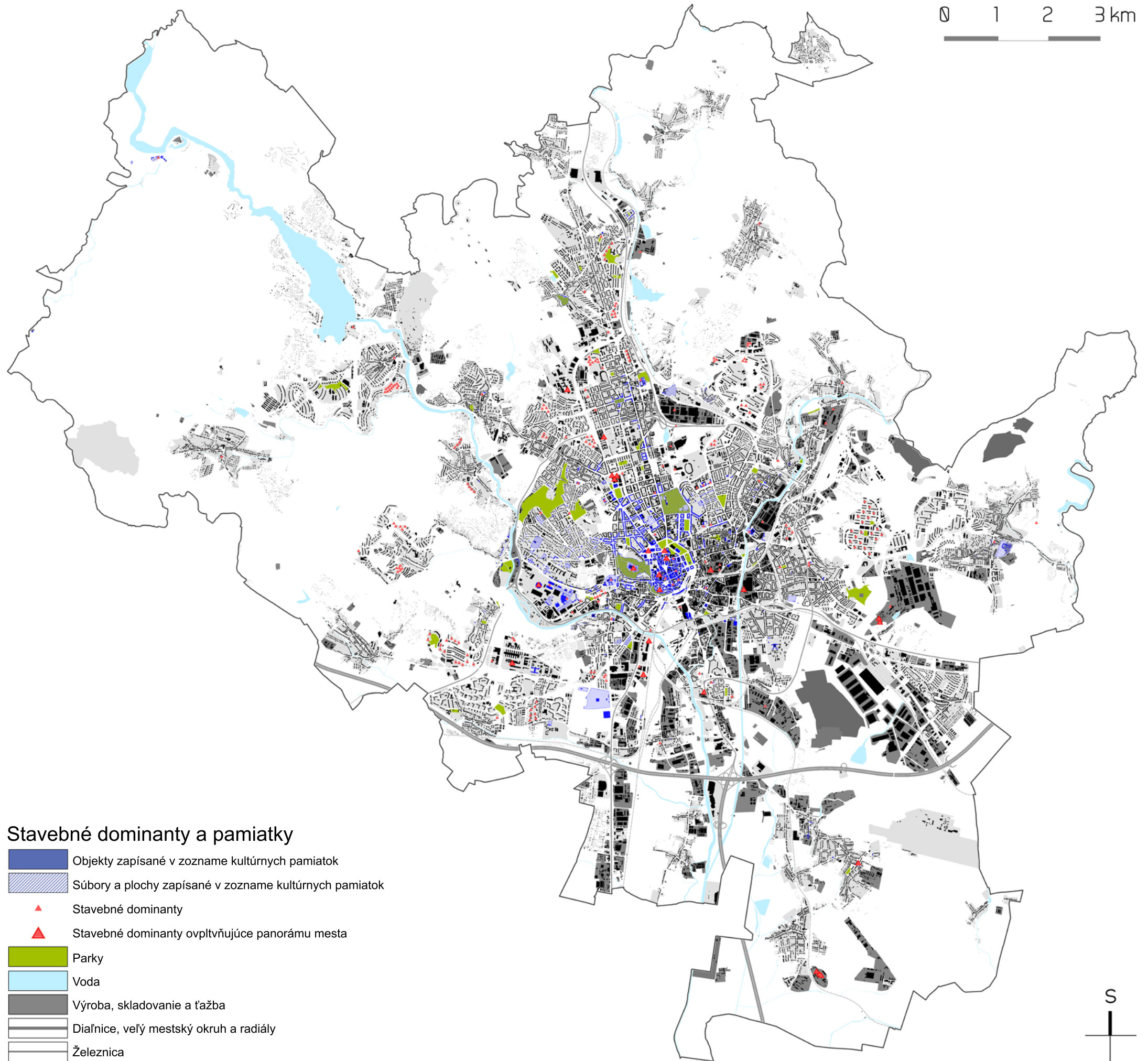
Z podrobného rozboru jednotlivých kategórií verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna vyplynuli pozitívne charakteristiky týchto verejných priestorov, ale aj ich negatíva. Práve identifikovanie a následný rozbor problémov, toho čo je ich príčinou, ako sa v priestore prejavujú a ako je možné ich riešiť, bolo cieľom práce.

Problémy, ktoré ovplyvňujú atraktivitu a pobytovú kvalitu verejných priestranstiev vznikajú v rôznych hladinách organizmu mesta a v zodpovedajúcej miere je potrebné aj ich riešenie. Niektoré problémy, ako napríklad zničené, zle pôsobiace odpadkové koše, sú riešiteľné jednoducho a s relatívne nízkym rozpočtom, iné ako napríklad výmena všetkých povrchov alebo zmeny v usporiadaní priestoru a jeho celková rekonštrukcia, už vyžadujú vlastnú koncepciu a kvalitný projekt, zároveň je potrebná súčinnosť viacerých vlastníkov a objemnejší rozpočet. A niektoré sa riešia až na celomestskej úrovni územného plánu, prípadne až na regionálnej úrovni, ako napríklad trasovanie tranzitných dopravných komunikácií. Špecifický prístup vyžadujú otázky, ktoré presahujú rámec urbanizmu a okrem projektov a regulácií vyžadujú i odkomunikovanie ideí a konceptov obyvateľom tak, aby sa s nimi stotožnili. K nim patria projekty ako tvorba rôznych rozvojových stratégií alebo zavádzanie systémov mäkkej mobility.

Pre mesto je dôležité, aby v procese riešenia celomestských urbanistických problémov, ktoré sú zároveň nevyhnutne i problémami verejných priestranstiev, ale i v procese regulácie drobných zásahov v detaili mesta, existovala autorita so zodpovedajúcim zázemím, kompetenciami, ale i zodpovednosťou za rozvoj a stav mesta a verejných priestranstiev. Existujú rôzne modely takejto inštitúcie, môže ňou byť útvar Hlavného architekta ale i organizácia podobná pražskému Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Podstatné ale je, aby nad manažmentom rozvoja mesta Brna bola prebraná kontrola a aby bola stanovená jasná koncepcia reagujúca na súčasné myšlienky a poznatky, v ktorých tak zaostávame, a ktoré v praxi robia z niektorých západoeurópskych miest najkvalitnejšie mestá pre život.

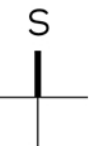
MAPOVÁ PRÍLOHA

0 1 2 3 km

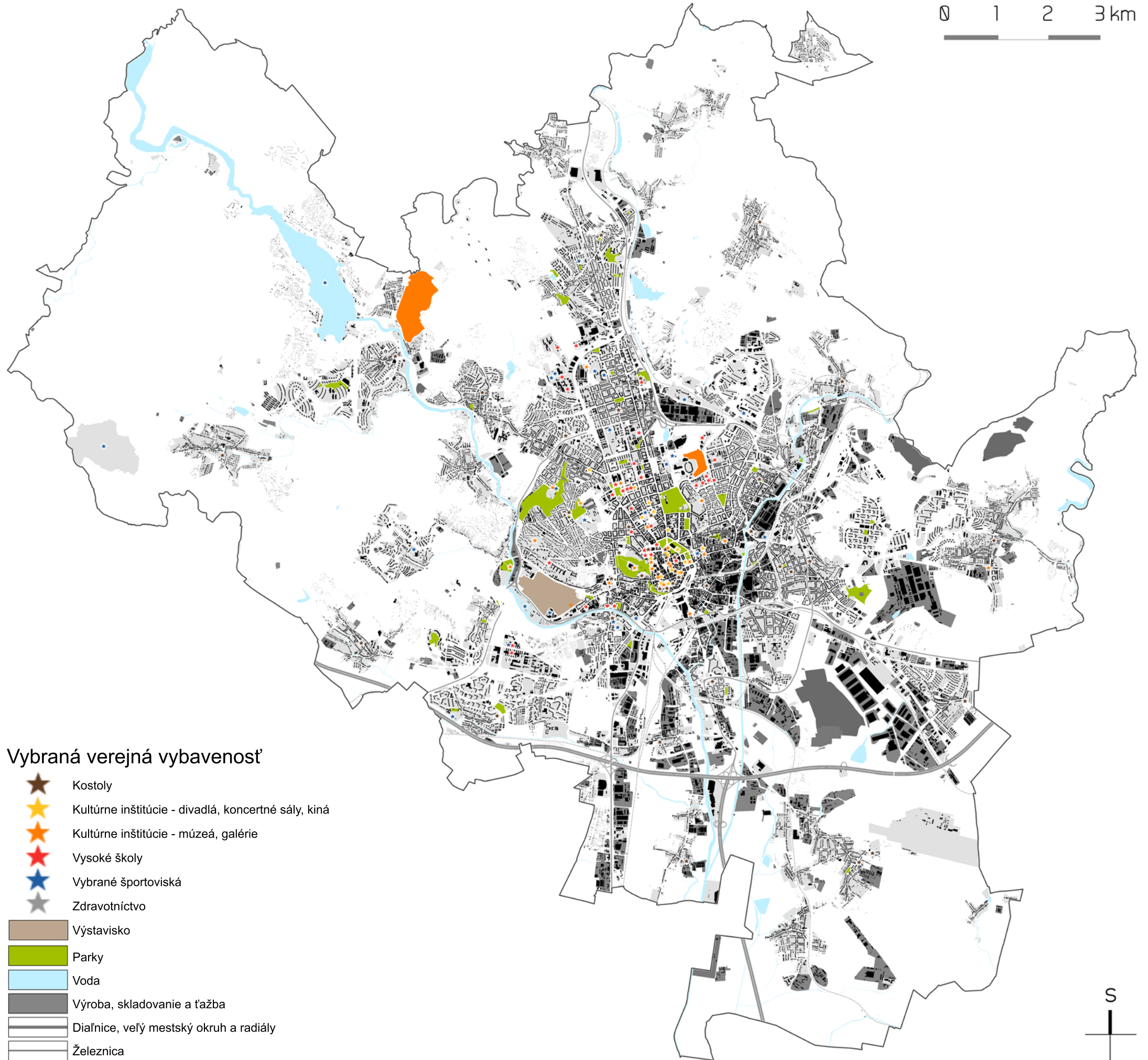


Stavebné dominanty a pamiatky

- Objekty zapísané v zozname kultúrnych pamiatok
- Súbory a plochy zapísané v zozname kultúrnych pamiatok
- Stavebné dominanty
- Stavebné dominanty ovplyvňujúce panorámu mesta
- Parky
- Voda
- Výroba, skladovanie a ťažba
- Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
- Železnica

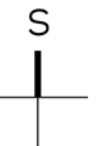


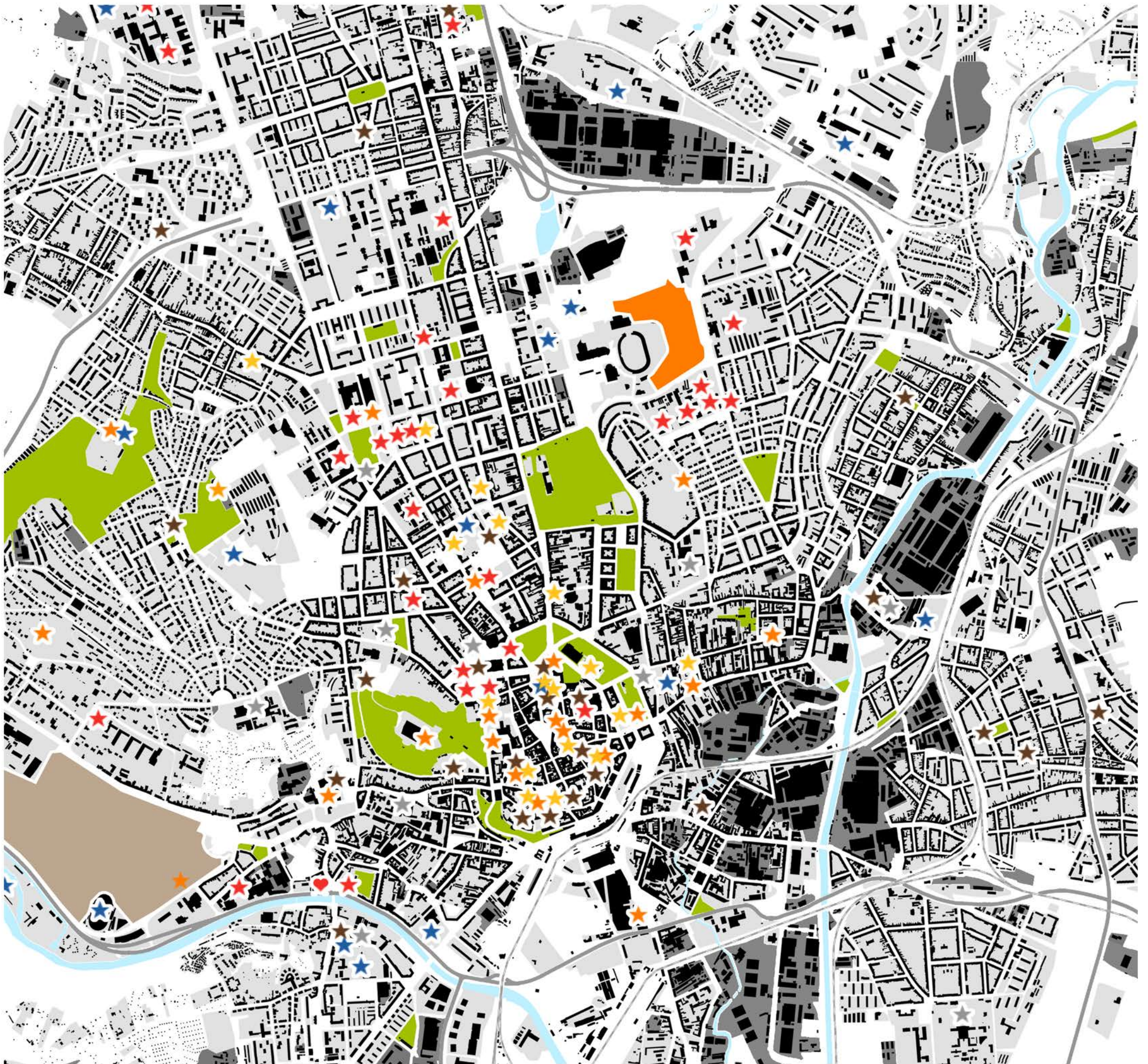
0 1 2 3 km



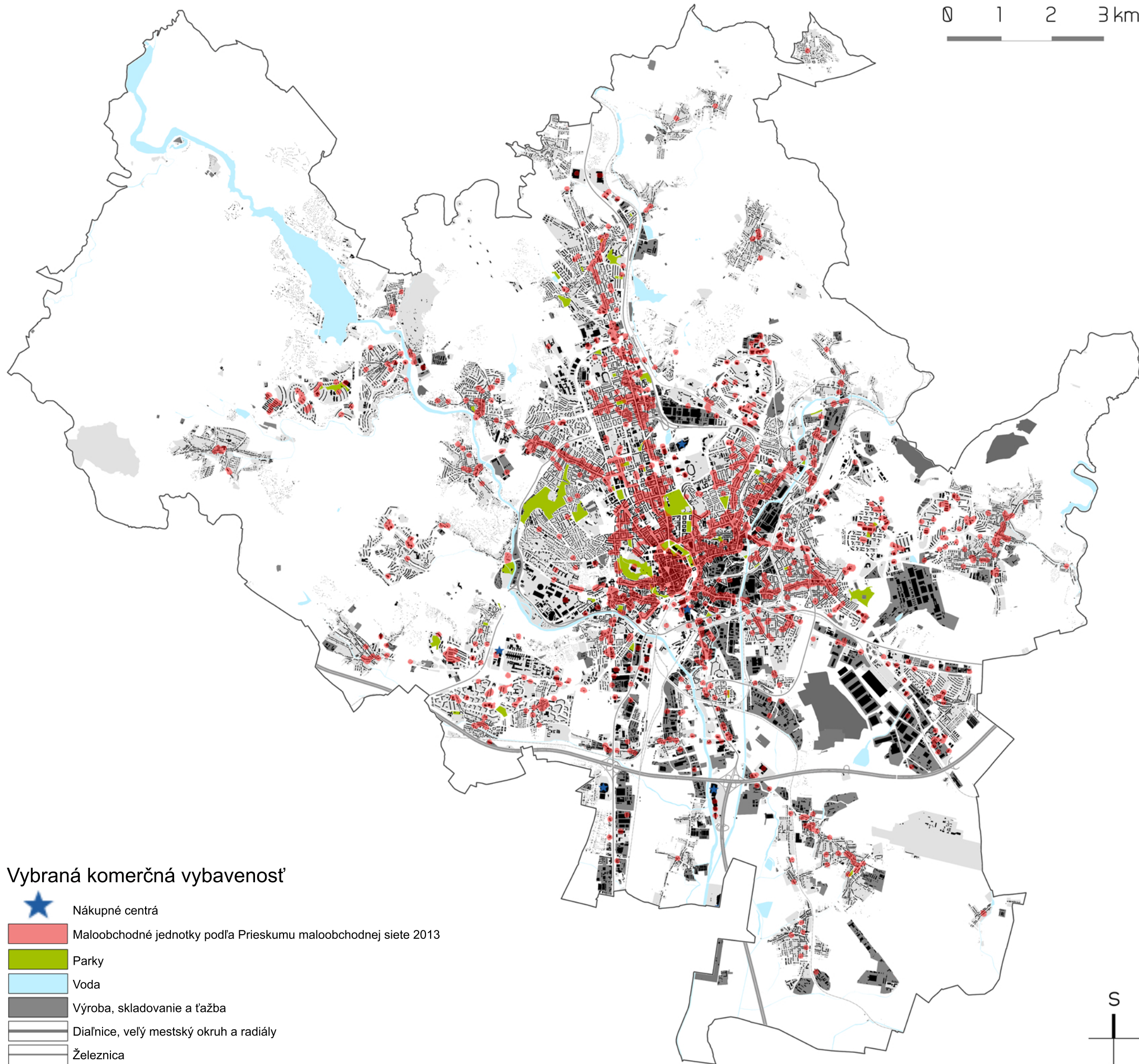
Vybraná verejná vybavenosť

-  Kostoly
-  Kultúrne inštitúcie - divadlá, koncertné sály, kiná
-  Kultúrne inštitúcie - múzeá, galérie
-  Vysoké školy
-  Vybrané športoviská
-  Zdravotníctvo
-  Výstavisko
-  Parky
-  Voda
-  Výroba, skladovanie a ťažba
-  Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
-  Železnica












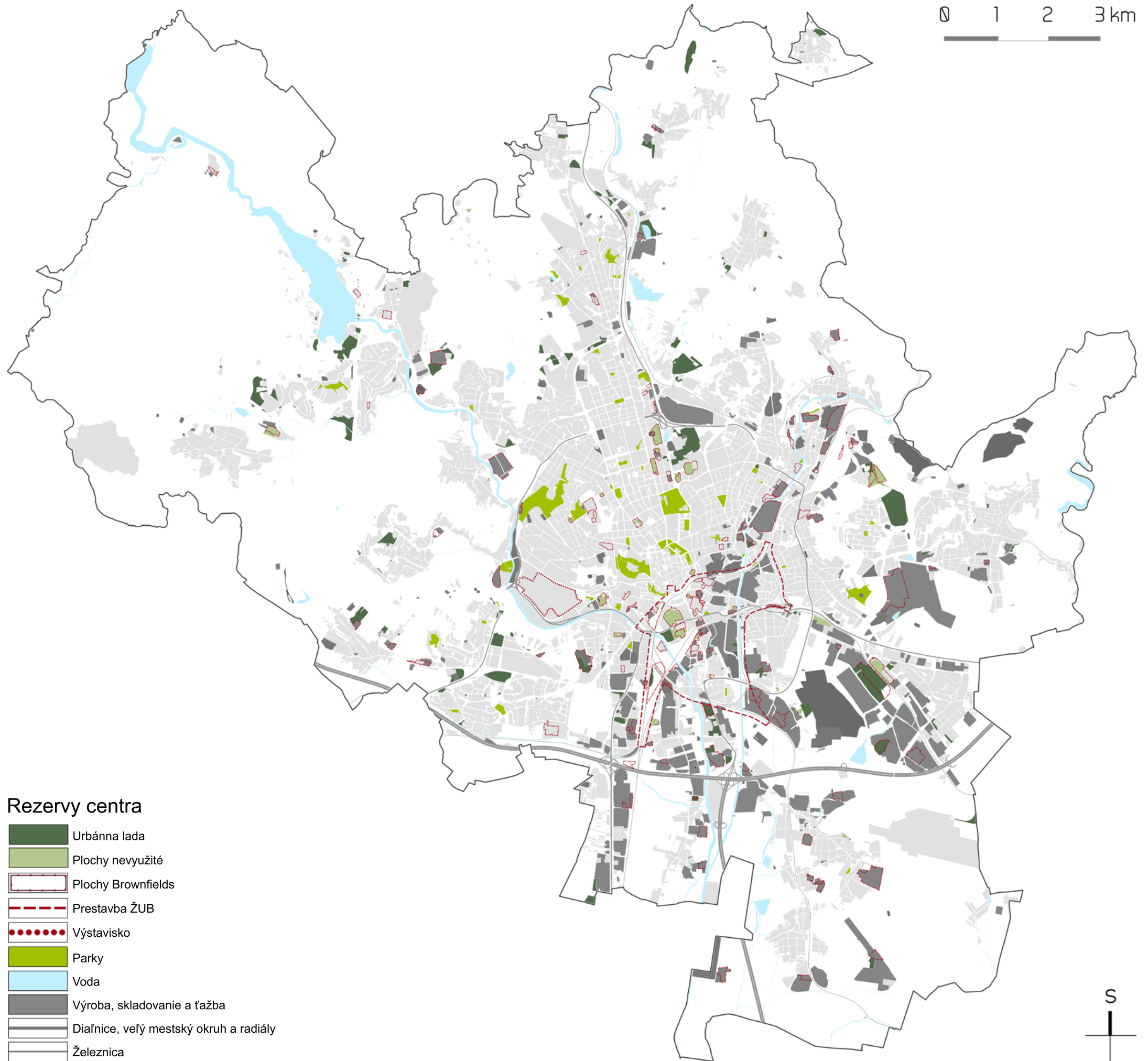
0 1 2 3 km



Vybraná komerčná vybavenosť

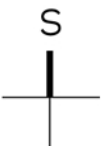
-  Nákupné centrá
-  Maloobchodné jednotky podľa Prieskumu maloobchodnej siete 2013
-  Parky
-  Voda
-  Výroba, skladovanie a ťažba
-  Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
-  Železnica

0 1 2 3 km

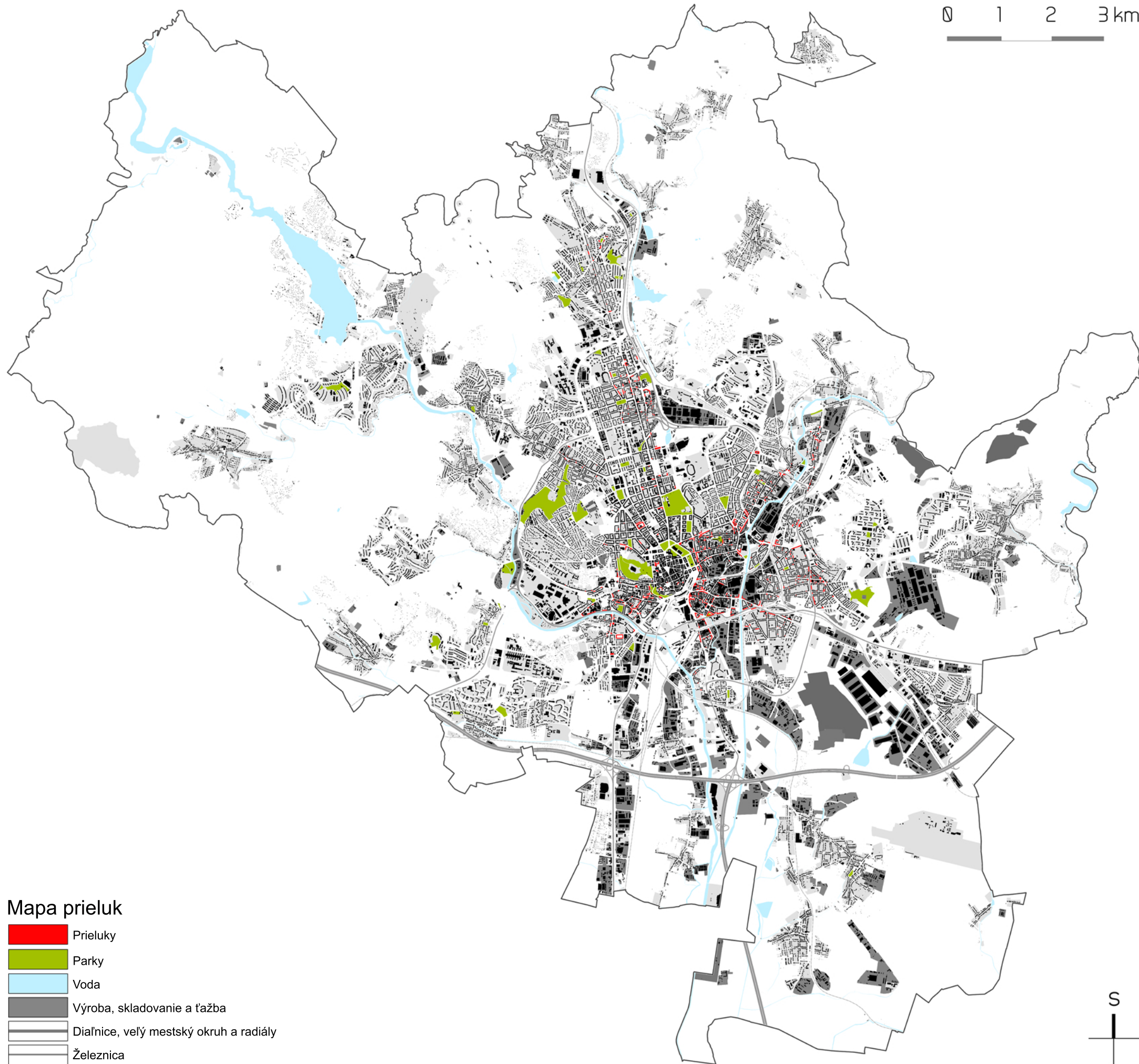


Rezervy centra







- Urbánná lada
- Plochy nevyužívané
- Plochy Brownfields
- Prestavba ŽUB
- Výstavisko
- Parky
- Voda
- Výroba, skladovanie a ťažba
- Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
- Železnica

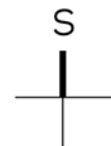


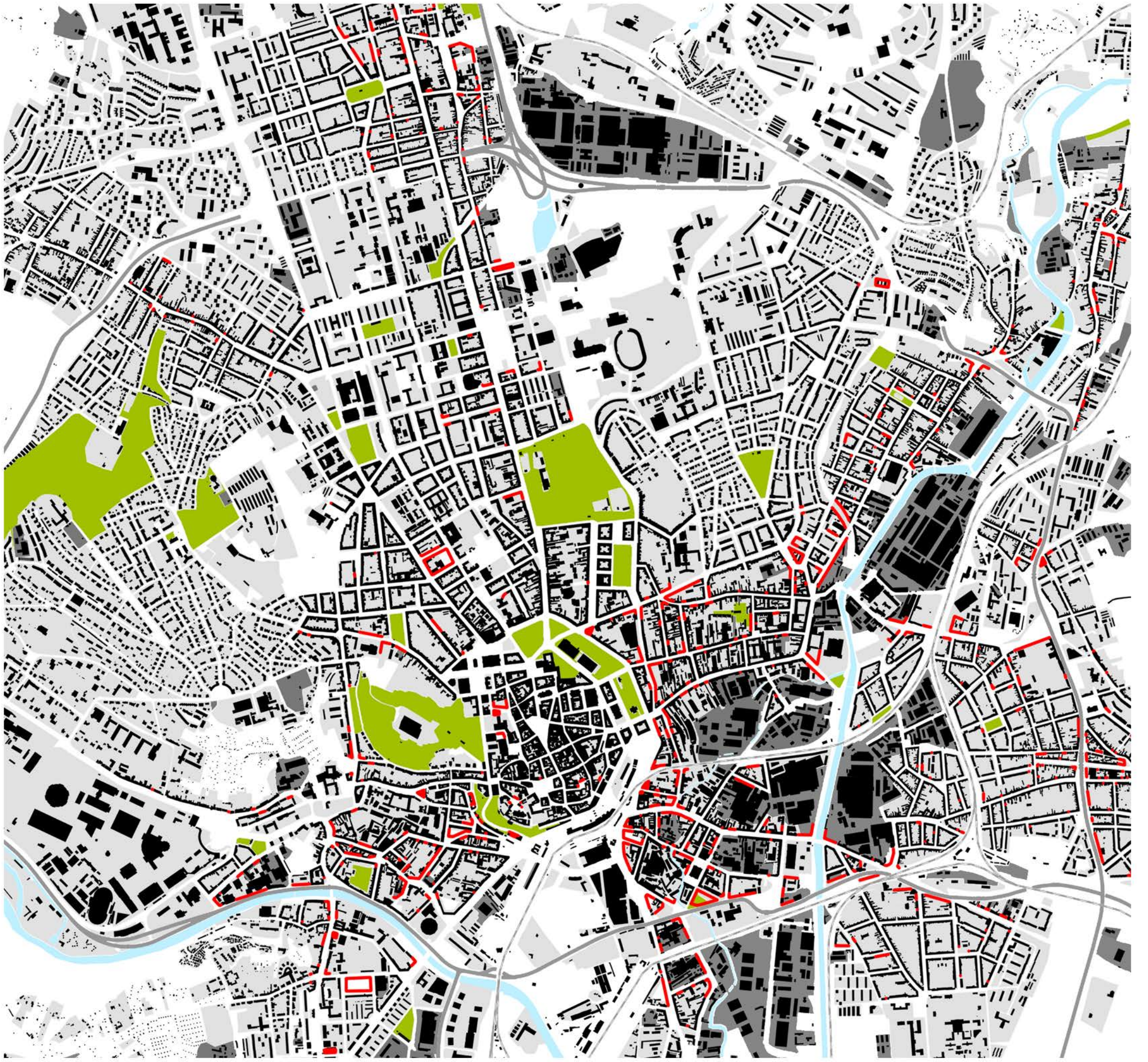
0 1 2 3 km



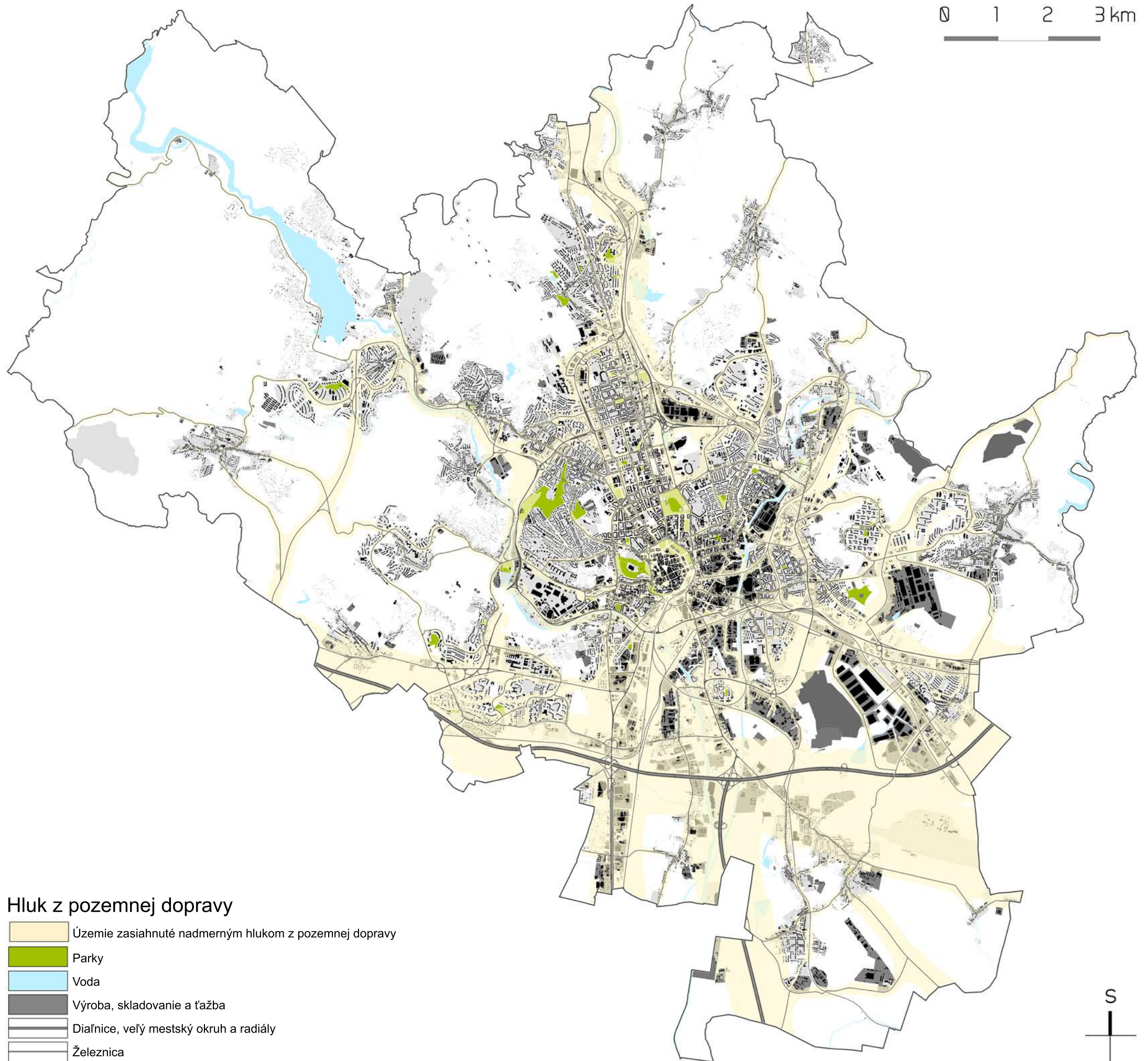
Mapa prieluk

-  Prieluky
-  Parky
-  Voda
-  Výroba, skladovanie a ťažba
-  Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
-  Železnica



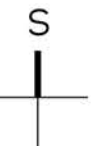


0 1 2 3 km

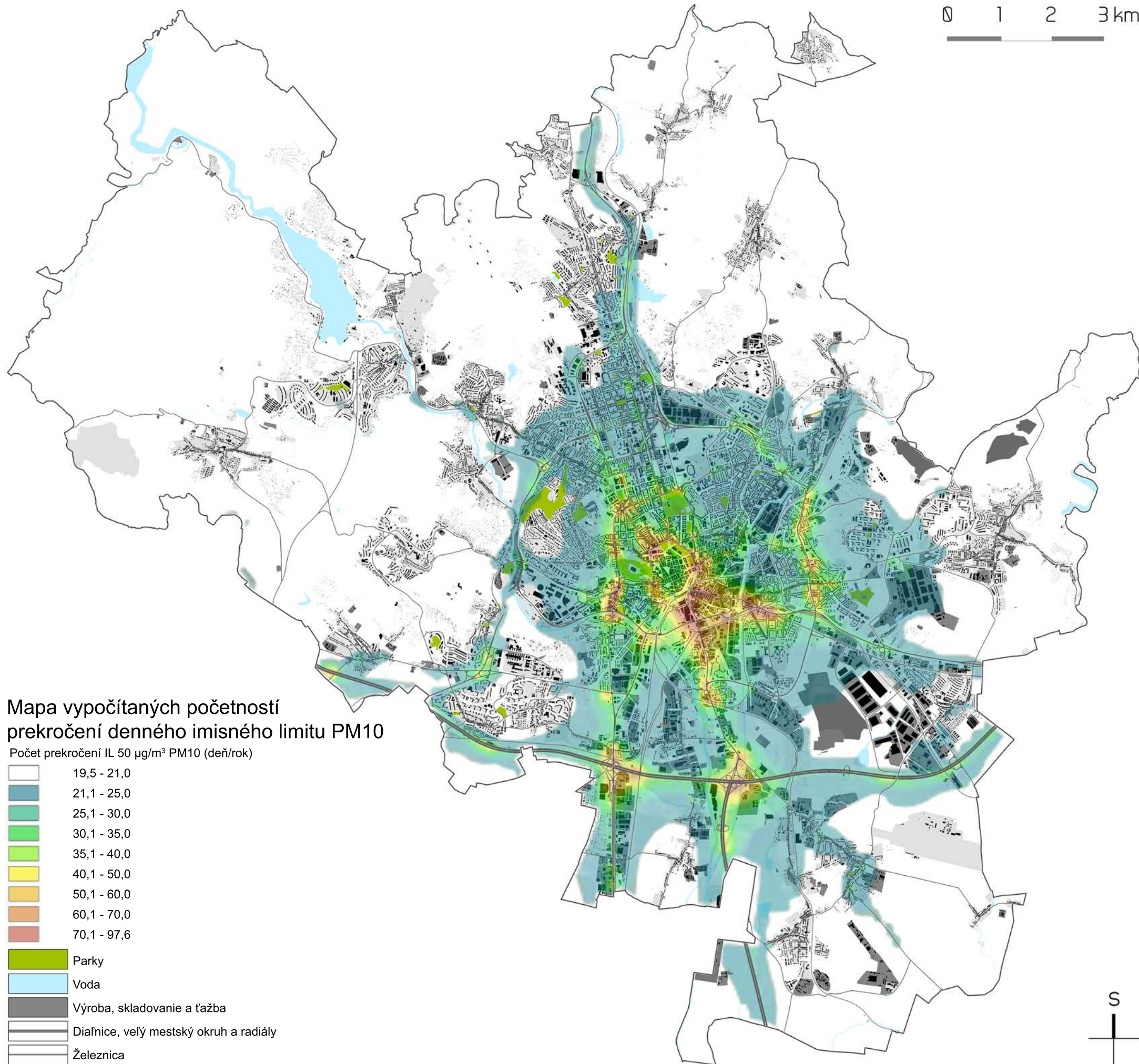


Hluk z pozemnej dopravy

- Územie zasiahnuté nadmerným hlukom z pozemnej dopravy
- Parky
- Voda
- Výroba, skladovanie a ťažba
- Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
- Železnica



0 1 2 3 km

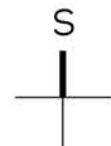


Mapa vypočítaných početností prekročení denného imisného limitu PM10

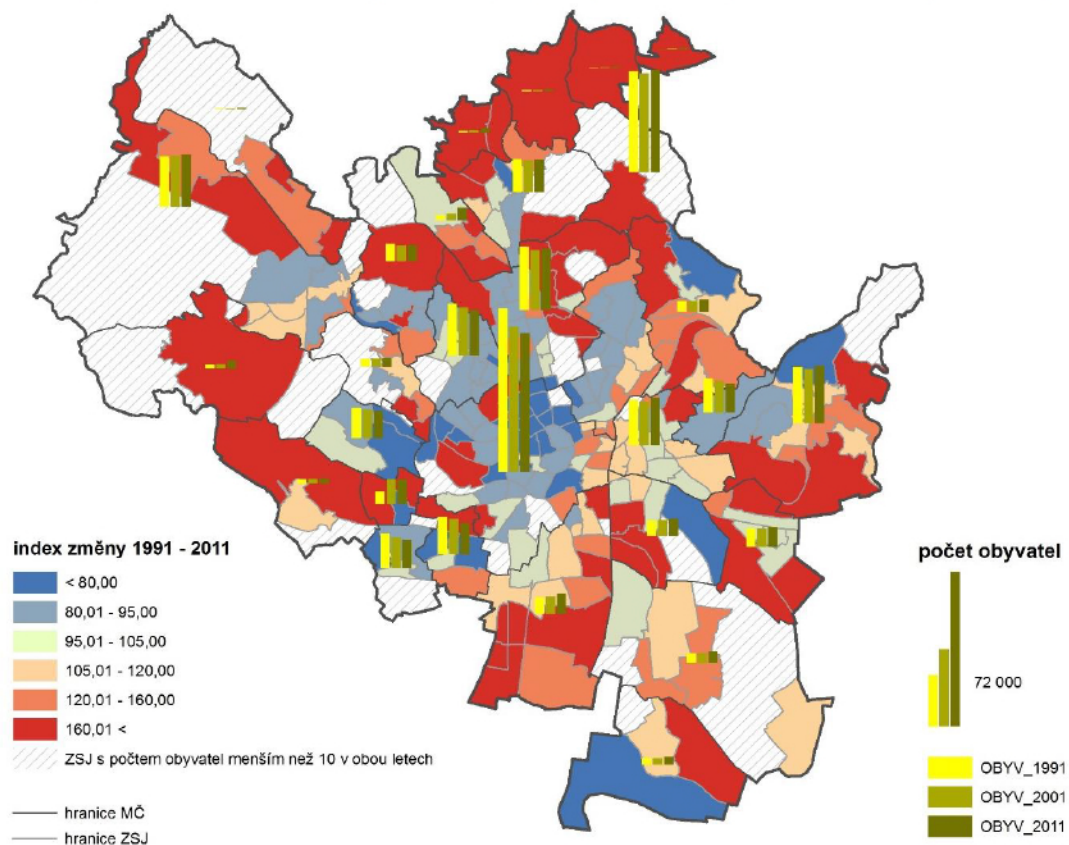
Počet prekročení IL 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 (deň/rok)

- 19,5 - 21,0
- 21,1 - 25,0
- 25,1 - 30,0
- 30,1 - 35,0
- 35,1 - 40,0
- 40,1 - 50,0
- 50,1 - 60,0
- 60,1 - 70,0
- 70,1 - 97,6

- Parky
- Voda
- Výroba, skladovanie a ťažba
- Diaľnice, veľý mestský okruh a radiály
- Železnica

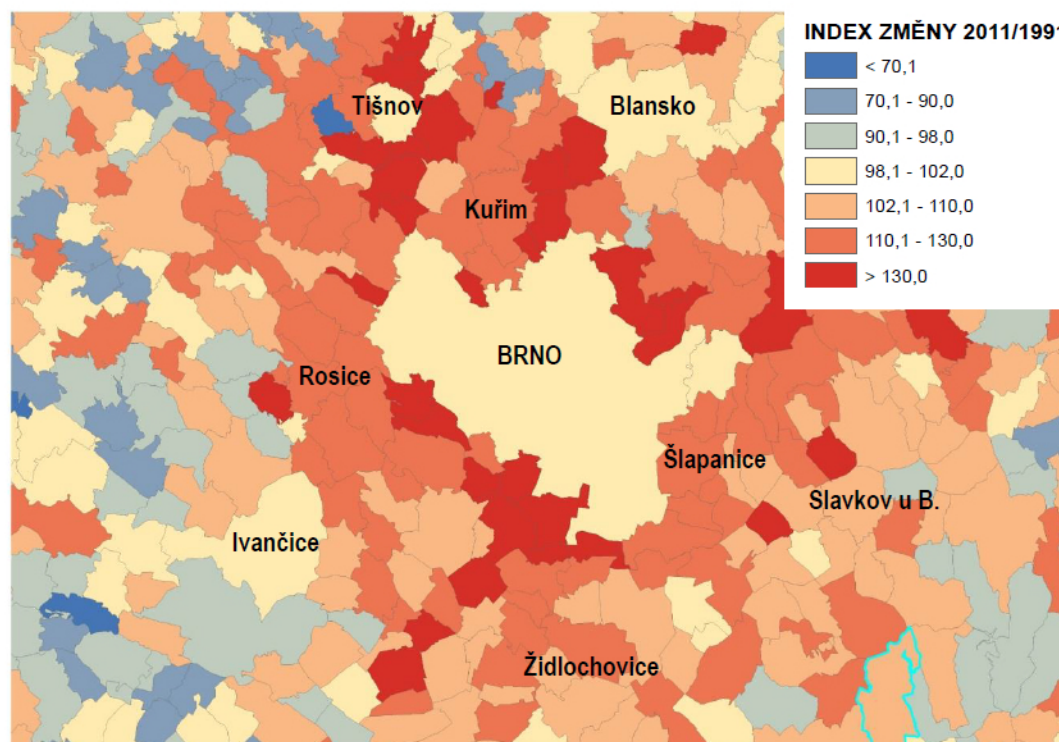


Počet obyvatel v základních sídelních jednotkách (ZSJ) 1991, 2001 a 2011; změna 2011/1991 (1991 = 100)



Zdroj: ČSÚ, SLDB 1991, 2001, 2011

Změna počtu obyvatel v zázemí Brna mezi roky 1991 - 2011



Zdroj: ČSÚ, SLDB 1991, 2011

Úpadok centra a suburbanizácia

ZDROJE

Citácie

1 ČESKO. Zákon č. 128 ze dne 12. 4. 2000, o obcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000. §34.

2 KANCELÁŘ VEŘEJNÉHO PROSOTORU. *Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha, 2014. str. 12.

Literatúra

FA VUT V BRNĚ. *Moje náměstí*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 9788072048946.

KOPÁČIK, Gabriel. *Typologie ulice: Street typology : zkrácená verze habilitační práce*. Brno: VUTIUM, 2005, 30 s. ISBN 80-214-3078-8.

GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Vyd. 1. Brno: Nadace Partnerství, 2000, 202 s. ISBN 80-858-3479-0.

GEHL, Jan. *Města pro lidi*. 1. vyd. Brno: Partnerství, 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Vyd. 1. Praha: ARCH, 1995, 111 s. ISBN 80-901-6081-6.

JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. Vyd 2. Dolní Kounice : MOX NOX, 2013. 479 s. ISBN 978-80-905064-4-2

WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. 2nd ed. New York : Project for Public Spaces Inc, 2001. 125 p. ISBN 978-0970632418

KRIER, Léon. *Architektura - volba nebo osud*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2001, 189 s. ISBN 80-200-0012-7.

KUČA, Karel. *Brno–vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. 1. vydání. Praha: nakladatelství Miloš Uhlíř–Baset, 2000. 644 s. ISBN 80-86223-11-6

KANCELÁŘ VEŘEJNÉHO PROSOTRU. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy* [online]. 1. vyd. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014-06. ISBN 978-80-87931-11-0. Dostupné z: <http://manual.iprpraha.cz>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO. *Územně analytické podklady ROZBOR UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ statutárního města Brna AKTUALIZACE 2014: Textová část* [online]. Brno, 2014-11. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/uzemne-analyticke-podklady-2014/>

Mapy

Pôdorysná stopa štruktúr mesta Brna: autorka práce

Zástavba mesta Brna: autorka práce

Typológia mestských štruktúr mesta Brna + detail: autorka práce

Typológia verejných priestranstiev mesta Brna + detail: autorka práce

Stavebné dominanty a pamiatky:

Územně analytické podklady statutárního města Brna - aktualizce 2014- Výkres hodnot území,
graficky upravené

Vybraná veřejná vybavenost+ detail:

autorka práce

Vybraná komerční vybavenost:

Průzkum maloobchodní sítě na území města Brna 2013 - Masarykova univerzita, Geografický ústav,
Centrum pro regionální rozvoj,
graficky upravené

Rezervy centra:

Územně analytické podklady statutárního města Brna - aktualizce 2014 - Výkres současného využití území,
graficky upravené

Mapa prieluk + detail:

autorka práce

Hluk z pozemnej dopravy:

Územně analytické podklady statutárního města Brna - aktualizce 2014 - Problémový výkres,
graficky upravené

Mapa vypočítaných početností prekročení denného imisného limitu PM10:

Územně analytické podklady statutárního města Brna - aktualizce 2014 -
- ROZBOR UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ - Hygiena životního prostředí,
graficky upravené

Úpadok centra a suburbanizácia:

Územně analytické podklady statutárního města Brna - aktualizce 2014 -
- ROZBOR UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ - Sociodemografické podmínky,
graficky upravené

Fotografie

Kapitola *Kategorizácia verejných priestranstiev vo vnútri mesta Brna*:

- fotografie námestí: Archív projektu Moje Náměstí
- fotografie mestských tried a ulíc: Google Maps- Google Street View

Kapitola *Všeobecné problémy verejných priestranstiev vnútorného mesta Brna a ich riešenie*:
(vždy zľava doprava, z hora dole)

Doprava a parkovanie str. 79:

1. http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/mariahilferstrasse-by-bureau_bplusb-07/
2. http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/mariahilferstrasse-by-bureau_bplusb-15-before/
3. KANCELÁŘ VEŘEJNÉHO PROSOTRU. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*
4. Google Maps- Google Street View

Historické jadro, centrum, lokálne centrá, vybavenosť, parter, identita a suburbanizácia str. 83:

1. Archív projektu Moje Náměstí
2. <http://images.channels.nl/images/hotel/max500/318/31899393.jpg>
3. <http://img.firmy.cz/premise/full/201307/1420/c9/51e30b54c99e6d3e150c0700?v=1>
4. http://www.landezine.com/index.php/2014/10/a-toddlers-playground-by-espace-libre/aire_de_jeux_espace_libre/

Nekonceptnosť, detail a vizuálna nekultúra str. 87:

1. http://www.kdechcizit.cz/wp-content/uploads/bfi_thumb/kdechcizit.cz_kontejnery-na-trideny-odpad-brno-ul-kounicova-a-antoninska-2xqnyvhrvnqg52hqyjij9m.jpg
2. http://www.centrumnews.cz/sites/default/files/gallery/dscn2154_0.jpg
3. <http://www.ondergrondsecontainer.nl/images/fotos/ondergronds/006.jpg>
4. http://www.mmcite.com/uploads/photogallery_product/id_65/arbottura_11_128b8b6bae50dfc88d1565d9ab7ad24d.jpg
5. http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/smj_celje_2-3_trg_metropol_03/
6. http://www.centrumnews.cz/sites/default/files/field/image/dscn2152_0.jpg
7. Google Maps- Google Street View
8. Google Maps- Google Street View

Rezervy centra (prieluky, brownfieldy, nevyužitú územia, lada, ŽUB a výstavisko) str. 91:

1. Google Maps- Google Street View
2. <https://www.facebook.com/Vnutroblok/photos/pb.317857738302406.2207520000.1431906878./521074447980733/?type=3&theater>
3. Google Maps- Google Street View
4. <http://www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/04-blast-furnace-park-piazza-metallica/>
5. <http://www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/07-blast-furnace-park-cowperplatz/>

Ignorácia nábreží str. 95:

1. Google Maps- Google Street View
2. Google Maps- Google Street View
3. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/37/Petit_Pont_Paris_004.JPG
4. http://stavbaweb.dumabyt.cz/files/files/2012_04/loucna_litomysl.jpg