

---

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY  
FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV URBANISMU  
DEPARTMENT OF URBANISM

*Diplomová práce*

Diploma thesis

---

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ STUDIE  
URBAN PLANNING AND ARCHITECTURAL STUDY

# AKTIVACE ZHLAVÍ PRAŽSKÉHO VIADUKTU V BRNĚ PRAZDNÉ URBÁNNÍ MONUMENTY

ACTIVATION OF THE HEAD OF THE PRAGUE VIADUCT IN BRNO  
UNUSED URBAN MONUMENTS

Autor práce: Bc. HANA SLOUKOVÁ

Author

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. GABRIEL KOPÁČIK, Dr.

Supervisor

---

**Prohlášení autora o původnosti práce**

*Prohlašuji, že svou diplomovou práci na téma Prázdné urbánní monumenty – aktivace zhlaví Pražského viaduktu v Brně urbanisticko-architektonická studie jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího práce. Použitě literární a jiné informační prameny jsou v práci řádně uvedeny a citovány. Jejich zdroje jsou uvedeny v seznamu literatury na konci práce.*

*Dále prohlašuji, jako autorka uvedené diplomové práce, že v souvislosti s vytvořením práce nebyla porušena žádná autorská práva třetích osob, a jsem si plně vědoma následků porušení ustanovení § 11 a následujících autorského zákona č. 121/2000 Sb., včetně možných trestněprávních důsledků vyplývajících z ustanovení části druhé, hlavy VI. Díl 4 trestního zákoníku č. 40/2009.*

V Brně dne 13.5. 2019

Bc. Hana Slouková

## Poděkování



*Děkuji panu doc. Ing. arch. Gabrielu Kopačikovi, Dr. za vedení mé diplomové práce. Za jeho cenné odborné rady a podmětne připomínky ze zkušenosti, a hlavně inspirativní náměty, díky kterým není architektura a urbanismus podrobována restrikcím, ale prověřována kritickým myšlením.*

*Velké díky patří profesorům a všem, kteří mi poskytli jakoukoliv radu nebo konzultaci při celém studiu na fakultě. Zejména pak Jarmile Fučíkové a kolegům díky kterým se diskuze a pracovní atmosféra stávaly více kreativní.*

---

*Bibliografická citace:*

SLOUKOVÁ, Hana. *Prázdné urbánní monumenty – aktivace zřívaví Pražského viaduktu v Brně urbanisticko-architektonická studie*. Brno, 2019. Dostupné také z: <https://www.vutbr.cz/studeni/zav-prace/detail/116218>. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, Ústav urbanismu. Vedoucí práce Gabriela Koplčíková.

---

## Abstrakt

Předmětem diplomové práce je urbanisticko - architektonická studie lokality podél železničního viaduktu v Brně na severním okraji čtvrti Trnitá. Cílem je propojení historického jádra města Brna s doposud zanedbaným územím v okolí stávajícího fragmentu viaduktu. Podkladem a východiskem je analýza všeobecně o problematice území v post - industriálních městech. Prostřednictvím rehabilitace současných industriálních staveb a doplněním hmotové struktury je vybrané území začleněno do organismu města s důrazem na zvýšení prostupnosti území a vytvoření kvalitních veřejných prostor.

## Summary

The aim of the urban - architectural study is to connect the historic city centre with the so far problematic and neglected areas along to the viaduct via rehabilitation and conversion of industrial buildings and filling up the city structure with new volumes in order to integrate the area within the organism of the city. Creative efforts are supported by analysis of post-industrial cityscape generally and its problems. The focus will be on sustainable principles, connectivity, eco-friendly transport and creating quality public spaces.

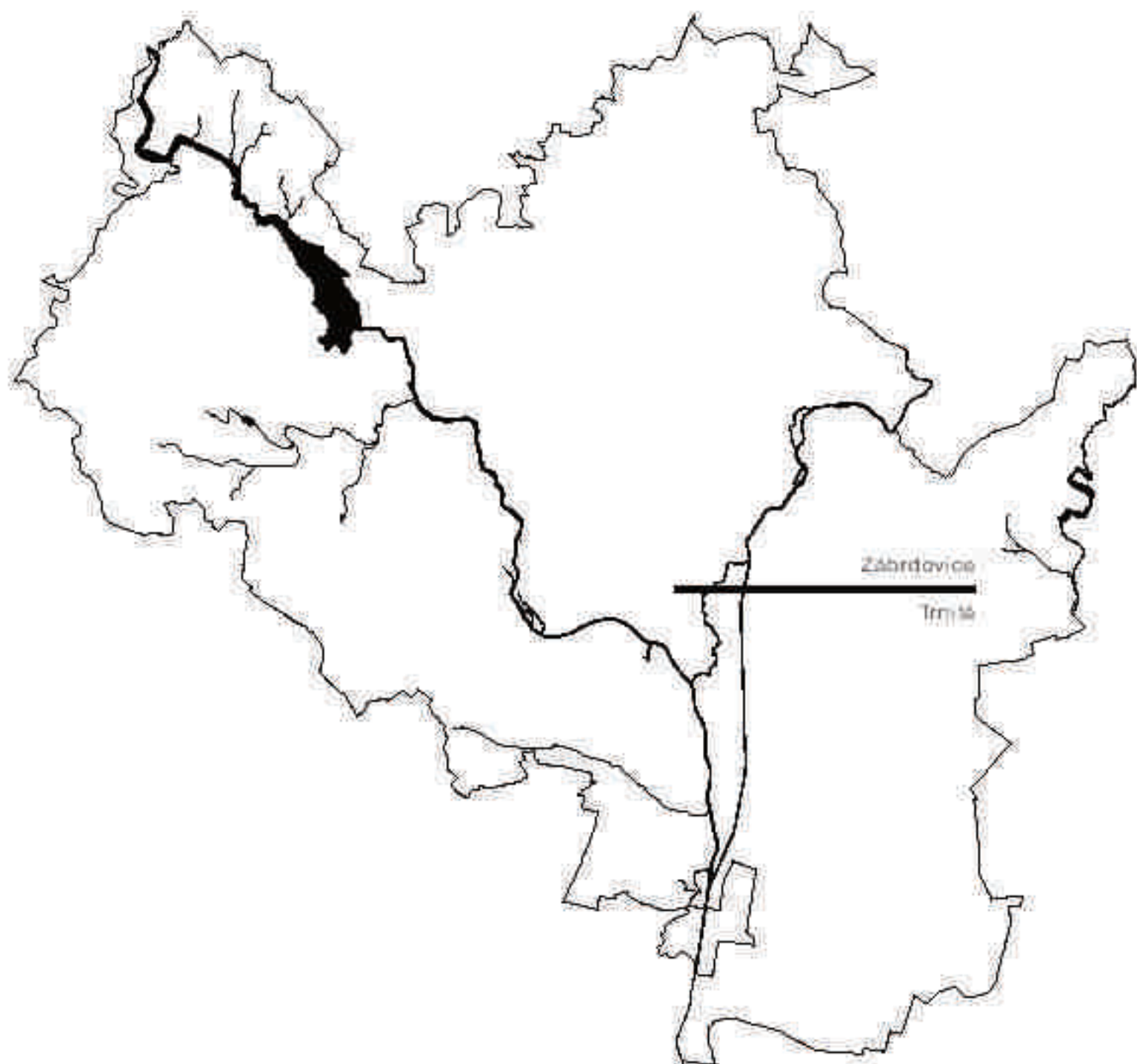
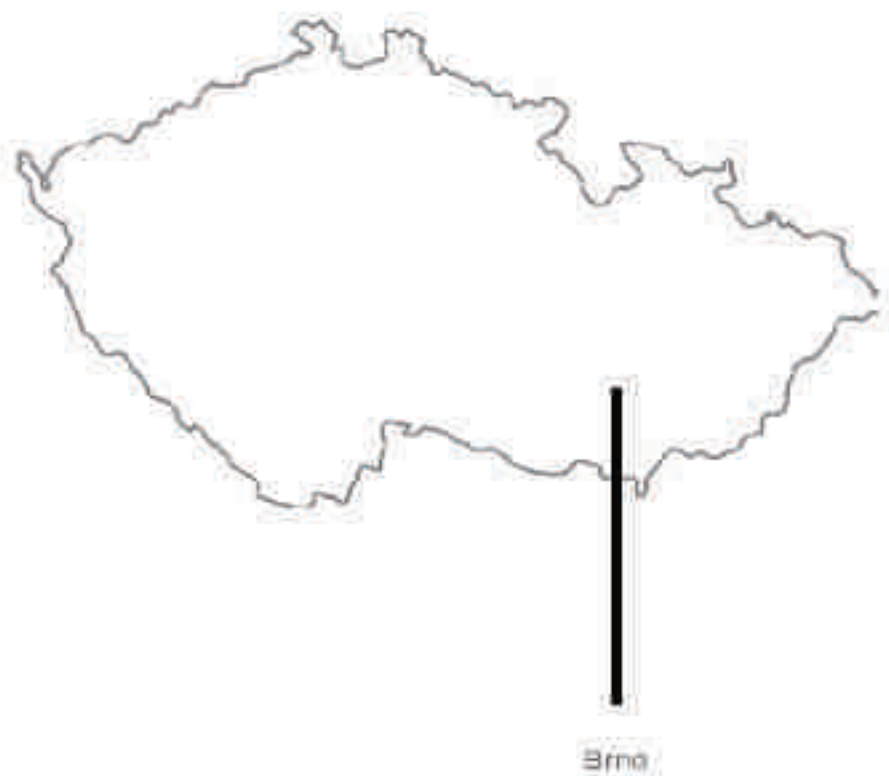
---

## Klíčová slova

Dostupnost, příležitosti, místní zdroje, participace, crowdfunding, komunita, DIY, placemaking, genius loci, kreativní průmysl, hybridní typologie, rehabilitace, adaptivní znovuvyužití, identita místa, dialog, logistika, prostorové/sociální/ekonomické intervence, viadukt, platforma, hostel, přechodné ubytování, smíšené funkce

## Key words

Availability, opportunities, local resources, participating, crowdfunding, community, DIY, placemaking, genius loci, creative industry, hybrid typology, rehabilitation, adaptive-reuse, identity site, dialogue, logistics, spatial/social/economic interventions, viaduct, platform, hostel, tourism accommodation, mixed-use



---

## Obsah

### I. Textová část

Motivační úvod  
Průvodní zpráva - Hostel

### II. Analytická část

Řešené území, širší vztahy  
Vlastnické vztahy, předpoklady rozvoje  
Hodnoty území, občanská vybavenost  
Plochy zeleně, Limity území  
Plochy průmyslu a výroby, plochy brownfields a rozvojové plochy  
Automobilová doprava města  
Cyklo doprava města  
Platný Územní plán  
Poloha železničního uzlu Brno ŽUB, koncept nového ÚPrnB  
Cejl - Křenová regulační plán  
Vývoj počtu obyvatel, věková struktura  
SWOT analýza města Brna

### III. Návrhová část - urbanistický koncept

Teoretická východiska vyplývající z analýz  
Cíle a prostředky urbánního rozvoje  
Koncept urbánního rozvoje  
Ideový koncept  
Urbanistická situace - stávající vs. navrhované  
Urbánní monumenty  
Příklady referencí adaptace  
Příklady referencí novostaveb

### IV. Návrhová část - architektonický koncept

Situace širších vztahů  
Řezy územím - vředukt  
Zapojení řešeného území  
Koncept řešení objektů

### V. Návrhová část - architektonická studie Hostelu

Tabulka bilancí  
Situace  
Půdorysy, řezy, pohledy  
Vizualizace

### Zdroje







# I. ČÁST

## TEXTOVÁ

*„Architects can't force people to connect, it can only plan the crossing points, remove barriers and make the meeting places useful and attractive.“*  
*/ Denise Scott /*

Motivační úvod  
Průvodní zpráva

## Motivační úvod

Diplomní práce navazuje na předdiplomní/aleškovský projekt, který měl za cíl zmapovat a poukázat na nerespektované pamětníky, prádně nevyužitá objekty nebo i celé areály. Výsledná publikace dokumentuje celkem třicet monumentů města Brna. Odkrývá jejich zajímavé historické souvislosti a prostřednictvím dobových návrhů přibližuje možnost jejich celkového využití. Za monumenty jsou uvažovány i speciálně objekty jako je například chladicí věž Isopaner nebo železniční viadukt. Umístění a dominantnost těchto monumentů nazývá příležitost k zachování, znovuvyužití a vytváření jejich hodnot. Přívě železniční viadukt a blízkou chladicí věž řešíme a objektem I. třídního elektrární vyvěřejí objekty, které se věnuje také diplomová práce.

Objekt v blízkém okolí železničního viaduku výhodně na okraj historického jádra města Brna je historicky chudou částí. Industriální charakter a číselná struktura zástavby je v současnosti převážně tvořena výrobním areály a svým dočasným výrobním využitím skýtá velký potenciál pro budoucí rozvoj. Pro vytvoření funkční části města, a jejího začlenění do živého organismu města, je však nutné obnovit a rehabilitovat území. Zajímavá pak zvláštní podmínka pro bydlení a vytvoření veřejných prostorů. Diplomová práce má proto za cíl ukázat návrh jednoho z mnoha možných řešení jak přilučovat k post-industriálním objektům ve struktuře města.

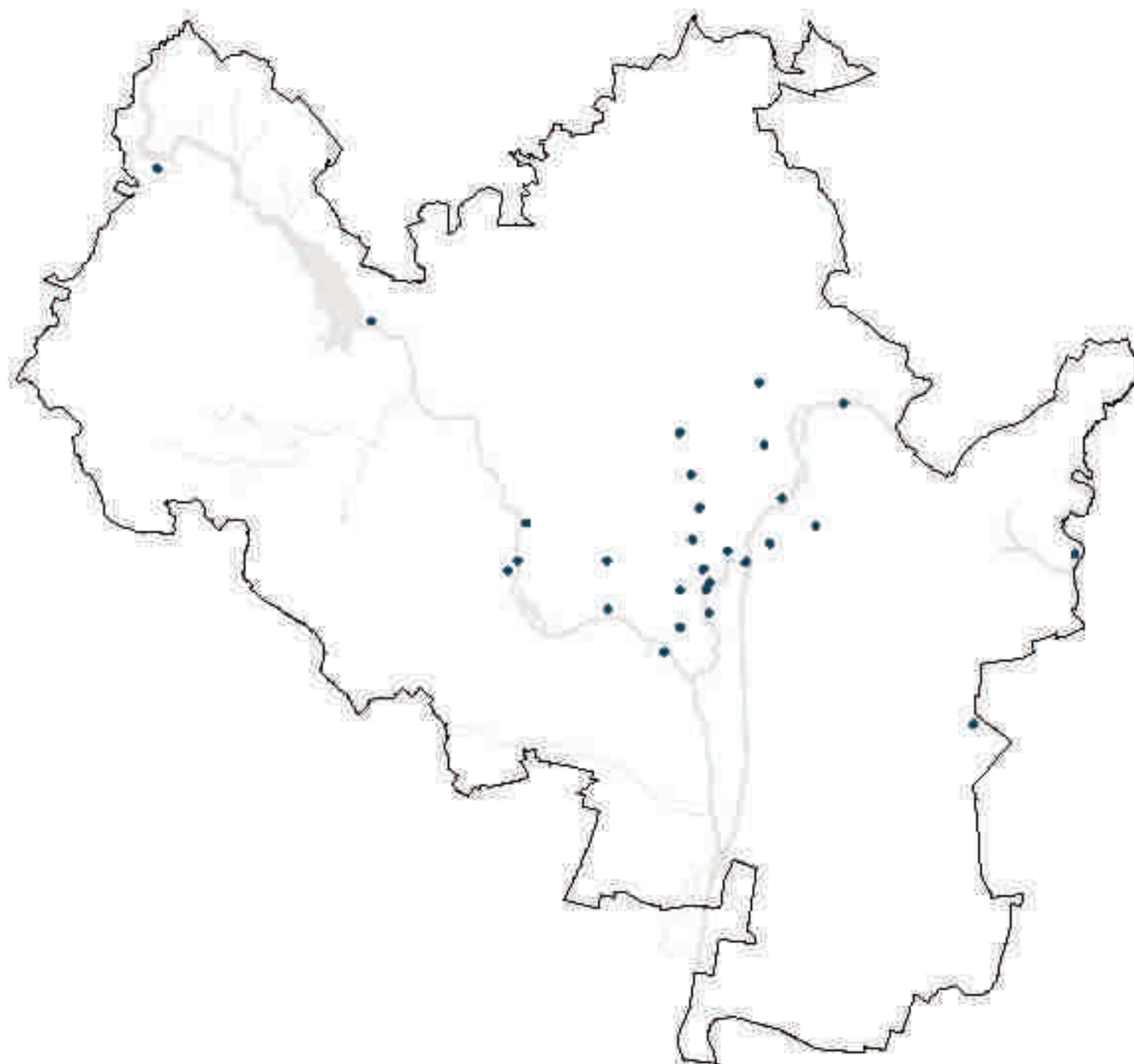
Podnětem diplomové práce je urbanisticko-architektonická studie lokality podél železničního viaduku v Brně na severním okraji čtvrti Jmá. Cílem je propojení historického jádra města Brna a doposud zaniklým územím v okolí stávajícího fragmentu viaduka. Podkladem výzkumem je analyticko-empirická charakterizace území v post-industriálních městech. Prostřednictvím rehabilitace současných industriálních staveb a doplněním formové struktury je vybrané území začleněno do organismu města a důrazem na zvýšení prostorové území a vytvoření kvalitních veřejných prostorů.

## Principy a cíle

Návrh má za cíl prověřit možnost využití jednoho ze stávajících postindustriálních objektů – železničního viaduku, který má být v důsledku reorganizace dopravy města Brna zbourán. Je na místě uvažovat o jeho zachování a znovuvyužití, v anglickém příkladu adaptive reuse. Kde hlavní myšlenkou je novým způsobem, ale využití stávající. Ať už se jedná o renovaci židí nebo občasnou budovu bývalé továrny. Řešením je vždy proces obnovy/opravy a navržení původní funkce nebo využití pro nový účel. V případě opravy jde se jedná o snadno pochopitelný proces, kdy opravovatívá rovněž než výroba nové. Návrh nutně někdy na obnovu stávajícího objektu jsou komplikovanější. Jsou určovány více faktory a mohou být území sporný i se samotným zapojením občanů. Tzv. participace obyvatel se ukazuje jako neoddělitelnou součástí zejména ve vytváření veřejných prostorů a jejich následném využitím. Ve výsledku lze tedy říci, že to, co obyvatelé sami obnoví a následně využijí – mají k tomu osobní vztah.

Obtížněji řešitelné komplikovanější financování může být částečně řešeno postupným kroky – likvidací, nebo tzv. slow development. Ten je založen na cílenou vyhledávání stávajících hodnot, které svým novým využitím narykují svou hodnotu. V praxi můžeme vysvětlit na jednoduchém příkladu. Chrástový objekt o čtyřech podlažích nemá využití a jeho rekonstrukce by byla příliš nákladná. Cílením na aktuální trendy: nář. cestovní, fitnessing a romádství je jednou z variant. Provést drobné opravy či opravy v rámci podlažné části objektu, nebo v jednom podlaží, a vytvořit tam prostory pro pronájemné kanceláře. Ze zkušebního se následně osvědčí nové možnosti pro další opravy na objektu a na modernizaci zprovozněného, a tím i navýšení hodnoty objektu. Stručně řečeno, objekty si na svou obnovu a provoz vydělávají.

Pro komplexnější řešení zpracovávají sledované lokality jinde od uce-Dej je urbanistická struktura vycházející od nevhodných chátrajících objektů skladů a výroben a doplněná o nové kompaktnější objekty. Objekty skladů a výroben jsou v důsledku vývoje a omezení průmyslu v centru města, přesouvány. Navrhování nové zástavby sleduje novodobé trendy a hlavně cíl je zaměřeno na městskou polyfunkčnost a vytvoření kvalitních veřejných prostorů.



## Urbanistické souvislosti

Oblast v blízkém okolí železničního vaduku východně na okraj historického jádra města Brna je historicky chudou čtvrtí. Industriální charakter a čírná struktura zástavby je v současnosti převažně kořena výrazným zchálostým a svým dočasným využitím skvěle velký potenciál pro budoucí rozvoj. Pro vytvoření fungující části města, a jeho začlenění do železničního systému, je však nutné obnovit a stabilizovat území. Železniční park zůstává podřízeným pro bydlení a vytvoření veřejných prostorů. Doplnková práce má cílem ukázat jedno z možných řešení, jak přistupovat k oze-industriálním otázkám ve struktuře města.

Řešení území je kladeno podlé železničního vaduku v Brně na severním okraji čtvrti Imša. Cílem urbanistického konceptu je propojení historického jádra Brna s doposud zanedbaným územím v okolí stávajícího fragmentu vaduku. Podkladem a východiskem je analýza vztahů mezi o prozrazování území v post-industriálních městech. Provedením návrhové současných industriálních stavětí doplněním formové struktury je vybráno území začleněno do organismu města, a důrazem na zvýšení prostupnosti území a vytvoření kvalitních veřejných prostorů.

Pro komplexnější řešení průběžně sedované plochy jižně od ul. Gej je urbanistická struktura vyčíslena od rozhodných charakteristických objektů a doplněna o nové komunikační body. Navrhovaná nová zástavba sleduje novodobé trendy a vůle části je zaměřeno na městskou polyfunkčnost a vytvoření kvalitních veřejných prostorů.

## Ideové řešení

Práce lze rozdělit do tří úrovní v území, které nemusi být nezbytně řídně i železni. Prvním impulsem pro změny v území je využití stávajícího vaduku a upozornění na jeho potenciál. Zpřístupněním a využitím jako hlavní osy a cyklistické trasy je změněna jak organizace v dopravě, tak i funkční využití dopoled v jeho blízkém okolí. Vaduk se stává nejen atrakcí pro turistus, ale prostory od odločky umožňují prostupnost územím a jsou zároveň doplněny o zázemí pro drobné obchodníky. Další částí je objekt v místě zhruba vaduku. Vytvořením dominanty na hraně okrajní třídy od ul. Kolář je imě vaduku ukončena. Město umožňuje výhled na Špilberk a Petrov a je ukrajní zejména pro poskytování služeb turistům, ale i obyvatelům. Objekt Hostelu nabízí přechodné ubytování nižší kategorie a je doplněn o služby typu fitness, cyklo point a půjčovnu nebo i kavárnou a barem. V rozsahu práce je zahrhněna i plánovaná výstavba CD Palice, kde budou umístěny všechny úřady městských částí. Tyto dvě zástavby jsou propojeny samotným vadukem, který je ve své formě prodloužen a nad ul. Kolář rozšířen, tak aby propojoval jednotlivé náležitosti. Svislové a řešené území v okolí vaduku se současným hlavním nádrží a plánovaným pasážem směrem k Mlánskému náměstí.

## Architektonický výraz

V řešeném území je navrhovaný objekt hostelu navržen jako šestipatrová budova zaobleného kvádu se stěnou výškou jako okolní zástavba. Do tvaru budovy se propisují osé hrany gotické katedrály Sv. Petra a Pavla s elegantní křivkou chrábové věže na špičce na Spirito. Umístěním reaktující úloží (ortu Kolář) a směrem k řece se kvadr budovy zužuje. Samotný tvar budovy vychází z urbanistického návrhu, kde vytvořená platforma v místě zhruba vaduku vytváří trojúhelník. Ten ve východní směru řeky. Svislové a plánovaný CD pasážem a současným hlavním nádrží. Hrany kvádu jsou zaoblené a pomocí odhadů vprosklené fasády zkrášlují a rozšiřují pohled od řeky na panorama města a dominantám města Špilberk a Petrov. Hlavním výrazový prvek jsou horizontální hrany stropních desek, které podtrhují členění a umožňují demarkaci s lidským měřítkem. Pomocí organického řešení dispozičně vnější zapuštěné balkóny hostisových pokojů a provozoven služeb. Ty zároveň rozšířují hrnu směru na fasádu a vytváří prostotu objektu, která je v prvních třech podlažích utvářena prosklenou fasádou. Plastičnost v členění na fasádu je napřesem funkčního řešení provozů uvnitř. Pokud hostelu s balkóny mají nám známé konkretizované tvary pro bydlení – okna a balkón. Naopak fasáda komerčních prostor a provozů fitness naumožňuje na první pohled identifikovat funkci.

Platforma, jako jeden z hlavních atributů v přestavbovém území, je tvořena litovým parkem. Ten pozvorně přechází v zelenou východní fasádu na objektu, která vytváří komfortní mikroklima uvnitř objektu. Motiv zelené fasády se ve vertikálním pruhu opakuje i na jiné fasádě v místě provozních prostor. Zelení jako úřední prvek je zpřístupněna i na střešní terase, která umožňuje atraktivní výhledy do okolí.

## Provozní řešení

V rámci doplnkové práce je zpracován objekt pro přechodné ubytování - hostel umístěný na paraforně a propojen na úroveň ul. Kolář komunikačním jádrem. Samotný objekt má dva druhy provozů, které jsou pomocí služeb částně propojeny v každém patře, právě přes schodišový prostor. Proto v návrhu jsou dvě komunikační jádra, z toho jedno pouze pro Hostel. Na úrovni ulice Kolář je velkoplošný parkování kol, zázemí a hlavní technickou místností pro objekt a vertikální komunikace spojuje Kolář s parkovou. Parter Petřurvy - vyvýšené ulice nabízí pronajmatelné prvky a hlavní vstup do objektu a možná hostelu. Následující dvě podlaží nabízí kombinace prostor pro služby s pronajmatelnými prostraním. Pro tyto prvky jsou vyčleněna parkovací místa v plánovaném objektu. Budovy ulice (CD pasáž)

Provoz Hostelu je navržen na 3.-5. podlaží a je rozdělen na společné prostory, zázemí a suite. Mezi společné prostory patří i coworking zóna nebo kuchyňky a multméda. Nabízí dostatek veněho prostoru pro odpočinek, relaxaci a freecancing - práce na volné noze. Mezi prostory zázemí jsou i společné prádelny, sušárny, sklady prádel a uzamykací skříňky. Suite, neboť objekty jsou navrženy v nadstandardu, opírají nánajmatelným provozem Youth Hostel, kde zázemí je společné vady pro jednotlivé podlaží. V návrhu navíc každý suite má vlastní zázemí i s příslušnými kabinami, tak aby byly dodrženy komfortní zóny hostelu. Přesahy jsou navrženy společně se zóny na každém podlaží a trasy ve 4. podlaží přístupné pro všechny hosty. Další přidanou hodnotou jsou balkóny přístupné z každého suite. Hostel nabízí variabilní kapacitu přespání. Od pokojů s 2M. Účty se po velké mezonitové suite G.F. pro větší skupiny hostů.

Z hlavního komunikačního jádra jsou přístupné provozovny fitness, kancelářské prostory bar a kavárna v posledním podlaží. Dále je zřízena střešní terasa, která nabízí panoramatické výhledy na Brno.

## Konstrukce a materiál

V řešené části je hladina podzemní vody velmi vysoká a nepředpokládá se dosažení únosné vrstvy podlaží. Proto je objekt navržen na železobetonových provozních pilotách. Jako hlavní konstrukční systém je tedy zvolen skelet na nepravidelném základu. Monolitické železobetonové sloupy jsou kombinovány se stěnovým zděným systémem. Celá konstrukce je zvláštní vertikálním komunikačním jádrem, které tvoří samostatné posáží úseky. Jedno ze schodišť je na platformu, která je uvažována jako vyvýšená ulice. Hlavní komunikační jádro umístěné východně částí na ul. Kolář.

Horizontální konstrukce jsou navrženy jako předřazené železobetonové desky s převahou kanci, které tvoří hlavní výrazový ovek budovy a balkóny.

Mezi hlavní použité materiály patří iko v kamolac a bílý betonem. To je doplněno o vertikální zelené fasády na východní a částečně na jiné straně. Konstrukce fasády a strukturálního zasklení jsou letovny ke stropním deskám.

## Energetická úspornost a ekologie

V důsledku radicačních změn jsou vředny vítané budovy od roku 2018 řešeny jako budovy s téměř nulovou spotřebou energie. Od roku 2020 se toto zřizování požadavků na energetickou náročnost týká všech nových budov bez ohledu na energetický vztahou prachu. Proto je v návrhu uvažováno o kognitivní (ingenierství) jednotce, jako o primárním zdroji energie. Ta je doplněna o osazené fotovoltaické panely pro přípravu teplé vody. V objektu je uvažován osazení systém vzduchotechniky s lokálními zdroji pro provoz hostelu na jednotlivých podlažích. Velké prochy paraforně se zelení je využito pro mikro a efektivně hospodaří s dešťovou vodou. Budova zužkovéle odzdraní teplo výměnkovou stanicí. K prokázání menší využití v maximální míře denní světlo díky osazené fasády a díky použitým materiálům a konstrukčnímu systému umožňuje i variabilní změnu dispozi. Pro optimální poměr prostupnosti interiéru je fasáda ve vyšších patrech členěna ortogonálním stěnovým systémem a balkóny, tak aby během léta nedocházelo k ořhřivění interiéru. Tomu je zajištěno i odzdranitou vertikální zelenou fasádou.





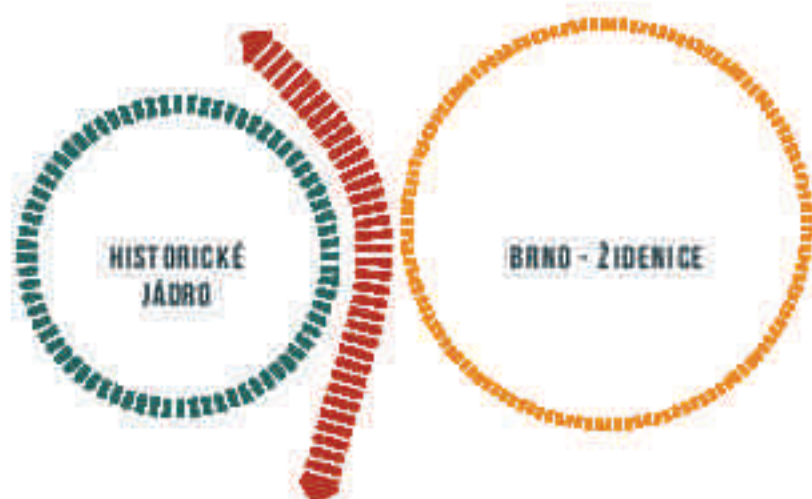
# II. ANALYTICKÁ ČÁST

*"Cultures and climates differ all over the world, but people are the same. They will gather in public if you give them a good place to do it." /Jan Gehl/*

- 11 Řešené území, širší vztahy
- 12 Vlastnické vztahy, předpoklady rozvoje
- 13 Hodnoty území, občanská vybavenost
- 14 Plochy zeleně, Limity území
- 15 Plochy průmyslu a výroby, plochy brownfields a rozvojové plochy
- 16 Automobilová doprava města
- 17 Cyklodoprava města
- 18 Platný Územní plán
- 19 Poloha železničního uzlu Brno ŽUB, koncept nového ÚPmB
- 20 Cejl - Křenová regulační plán
- 21 Vývoj počtu obyvatel, věková struktura
- 22 SWOT analýza města Brna

**Řešené území**

Lokalita se nachází na rozhraní historického jádra a městské části Brno - Židenice. Tato lokalita je součástí množství neprůchodných průmyslových areálů, velkou část plochy tvoří zejména areály bývalých továren. Území podruží, ve kterém se nachází i dominantní výšoušská chladicí věž, je však majitelem připravěn částečně uvolnit pro rozvoj lokality.

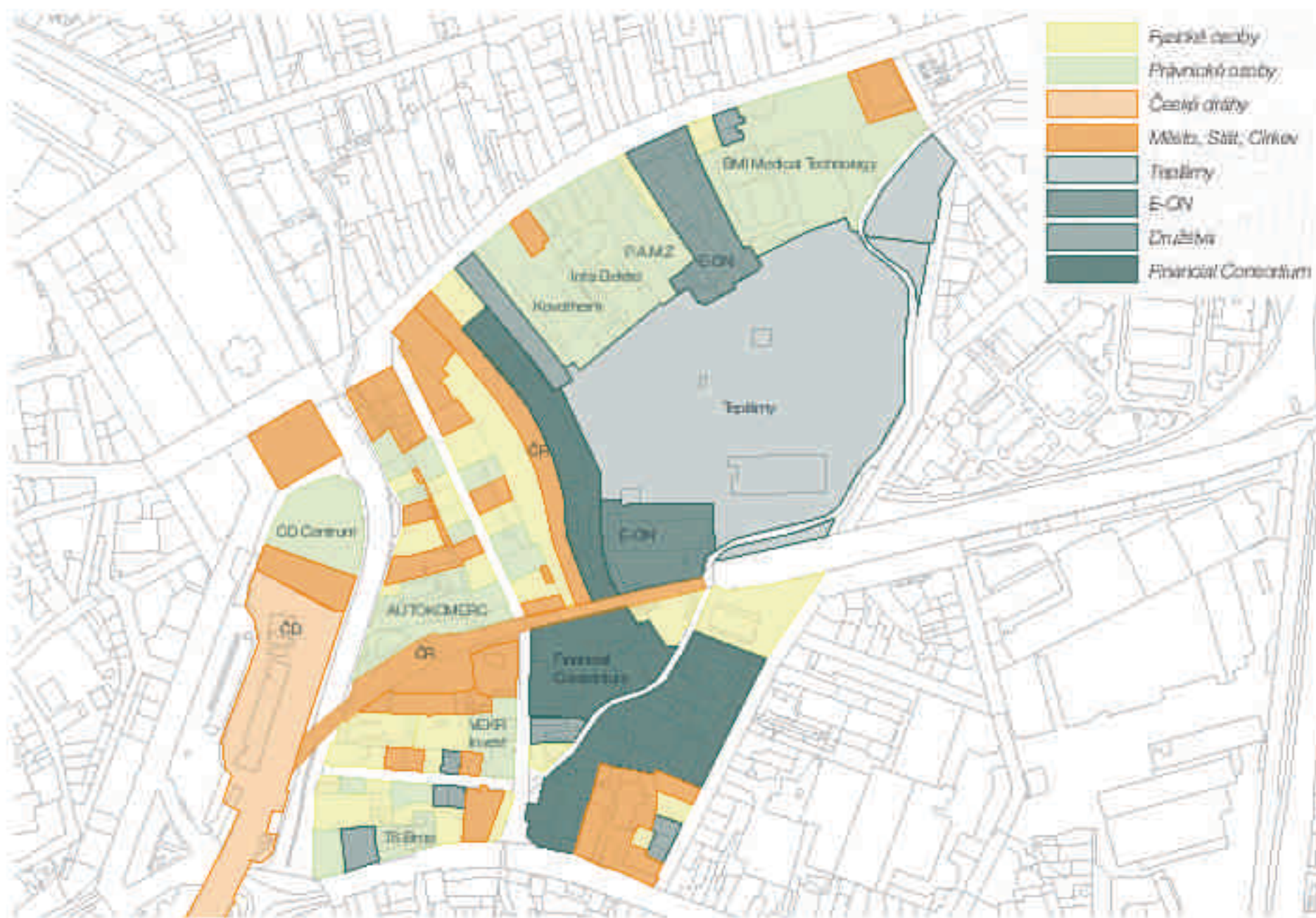


Území mezi výšoušskou prochází i okraj železničního vedutku bývalé Třetinské mašiny, tzv. Přesídkového vedutku. Řešený areál zejména prosadí výšoušskou vedutku do historického jádra, mezi hlavním železničním nádražím a starým autobusovým nádražím, v blízkosti ulic Kolářské a Vlnké. V souvislosti se změnou organizace železniční dopravy a směrnického železničního uzlu zde má být dle plánů i připravované územní plánu železničního zulaření a železniční třída, skládající se z oboustranných mostních oblouků má být nahrazeno síňí.

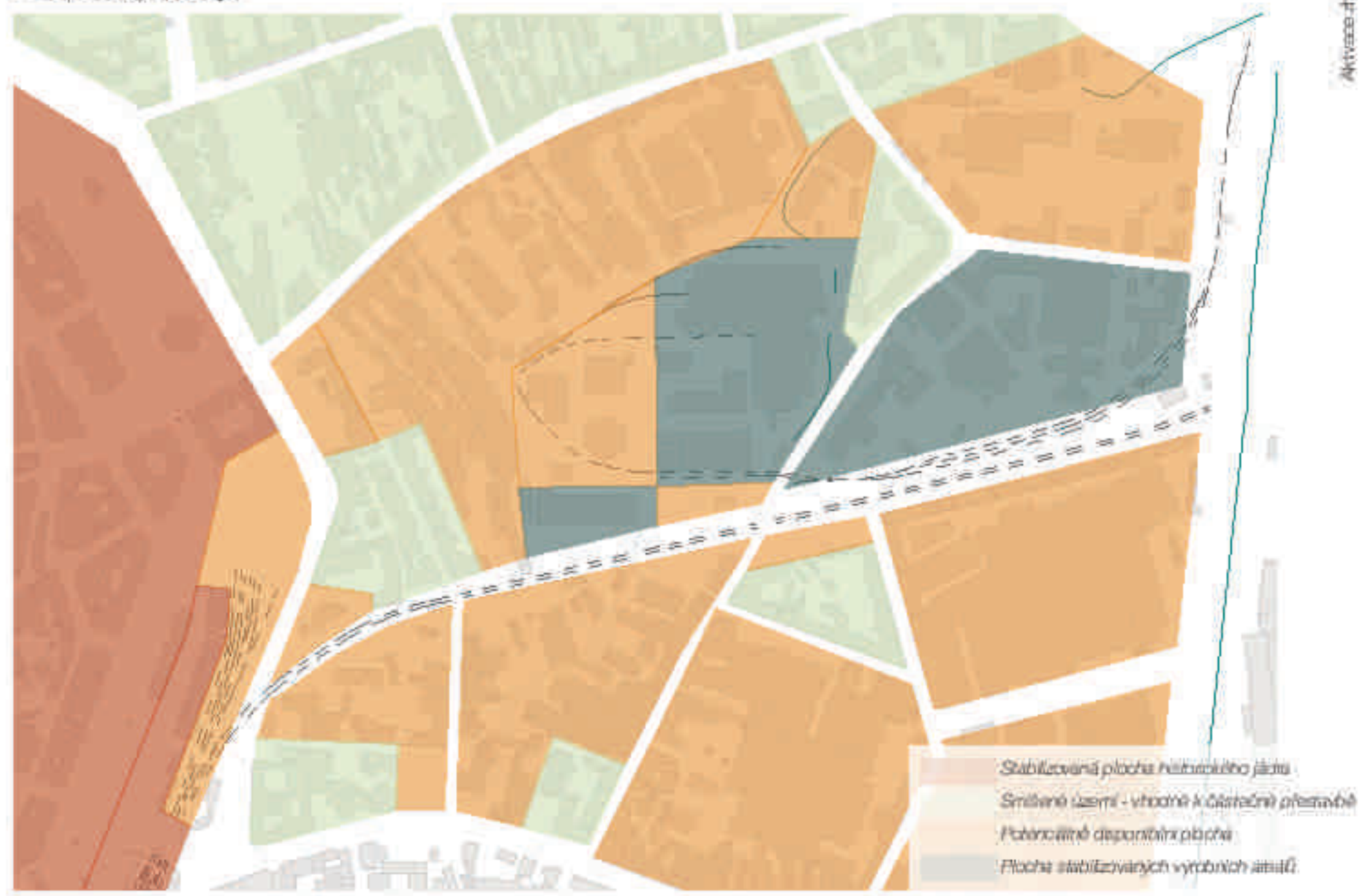
Vedutku v okolí ulice Vlnké ze severu vymezuje další významný, ale již dříve chátrající urbanistní monument - areál bývalé textilní továrny Mosilana. Původně čtverý areál je tvořen množstvím kamenných objektů z let 1900 - 1940. Soubor továren má ulicemi Křánová, Špitálská a Vlnká je stále nejzachovělejší částí areálu, poskytující otáče podoby textilní továrny 19. století. Komplex na vedutku vede například územím Mosilany Špitavský náhon, který dodává ideálně unikátní charakter. V současnosti je areál využit pouze částečně, jako sklad a prostory k pronájmu, his areál je velmi špatně udržován z důvodu uvažované rekonstrukce městské řady, která má do územního plánu vést například celým územím Mosilany.

Železniční třída i navazující potenciálně přírůstková území Mosilany a Třetinské, státní jako zájem výstavby nového Magistrátu při ulici Kolářské se uctví být příležitostí k oživení doposud zanedbaného území v bezprostřední blízkosti historického centra města.

**Širší vztahy**



Předpoklady rozvoje



## Hodnoty území

Hlavní hodnotou území je blízkost historické jádra a jeho dobré dostupnosti, která je v současnosti problematická zejména díky dopravní zácpě na ulici Kofářů.

Reka Švitavská její ná břehů prochází v současnosti proměnou vedouc k zaplavení jejích břehů. Každoroční festival na březích dokazuje, že její obnova (oživení břehů) je žádoucí. Přidáváním je jak pasivní zóna rekreace s posezeními a dětským hřištěm, tak i aktivní rekreací na mezinárodní cyklotrase „Jantarová stezka“ Město - Křakov.

Bývalá kámen zprostředkovává návštěvníkům nejen svědecké tamné minulosti, ale také barevnost současnosti v podobě workshopů nebo festivalů, které jsou v prostorách kámen pořádány v průběhu celého roku. Projekt na Kámen centrum umožní nestyjnou rekonstrukci a modernizaci zázemí a záruku vytvoří komplexnější pohled na minulost kámen v podobě muzea, které v částečce objektu má vzniknout.

Plázně nevyužitá domky, jako jsou například dřevěná vež festivalu Špitáka nebo Lohanské elektrárny, jsou hodnotou součástí panoráma města Brna a dokládají historickou, čí a denstú města.

## Občanská vybavenost

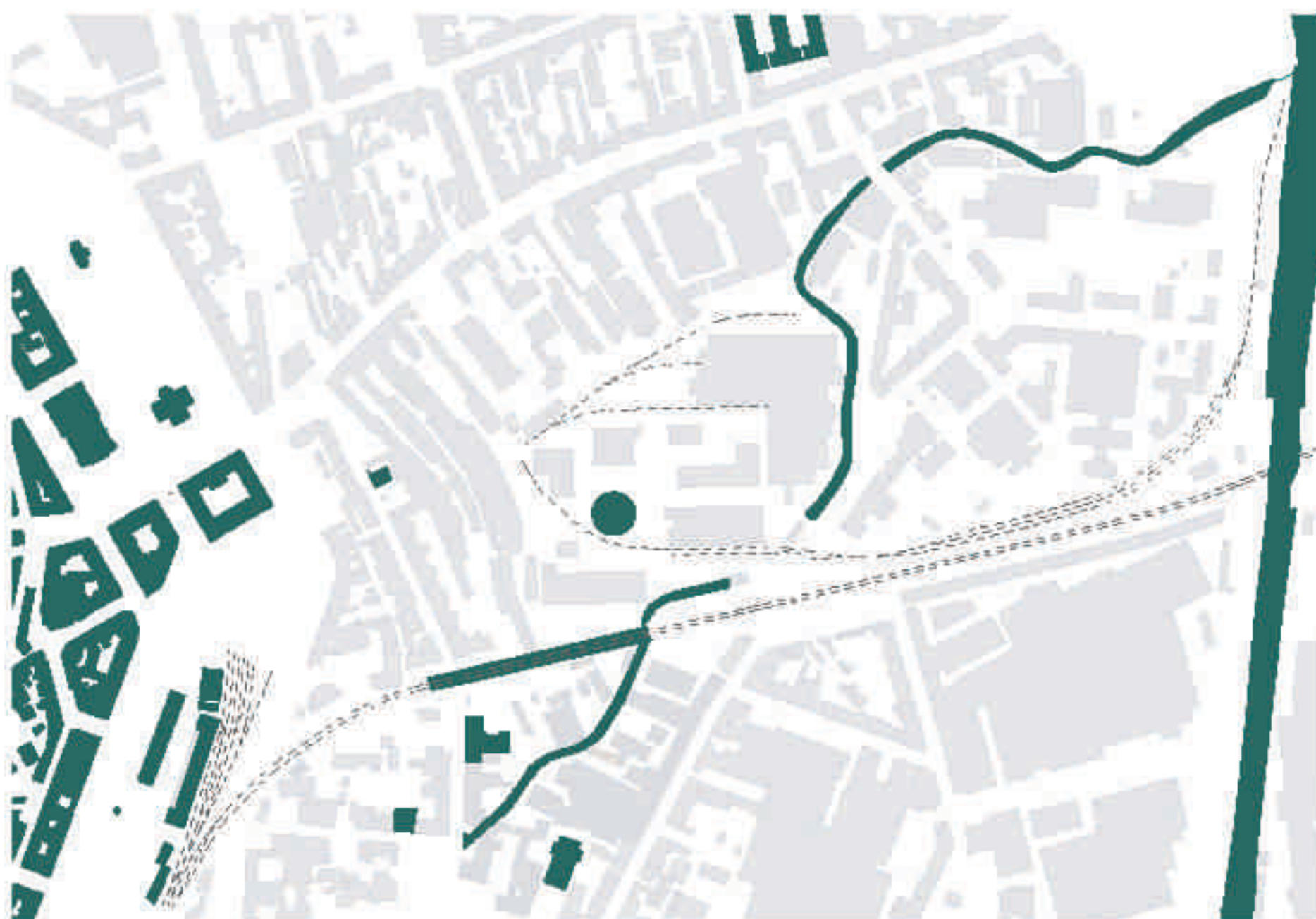
V současnosti je území mezi ulicemi Cejl a Křenová tvořeno ze 70% výhledem a sídlovými areály, případně kancelářskými prostory. V důsledku toho je v části minimální občanská vybavenost. Ta je ve větší míře lokalizována v centru města nebo v obchodních centrech jako je například BIC.

Základní občanská vybavenost jako základní a mateřské školy jsou při ulici Křenové. Pro kulturní vyžití jsou hlavními lákadly významné budovy a instituce divadla a muzea, které jsou umístěny na zastavěném prostoru Brna - okružní řádě.

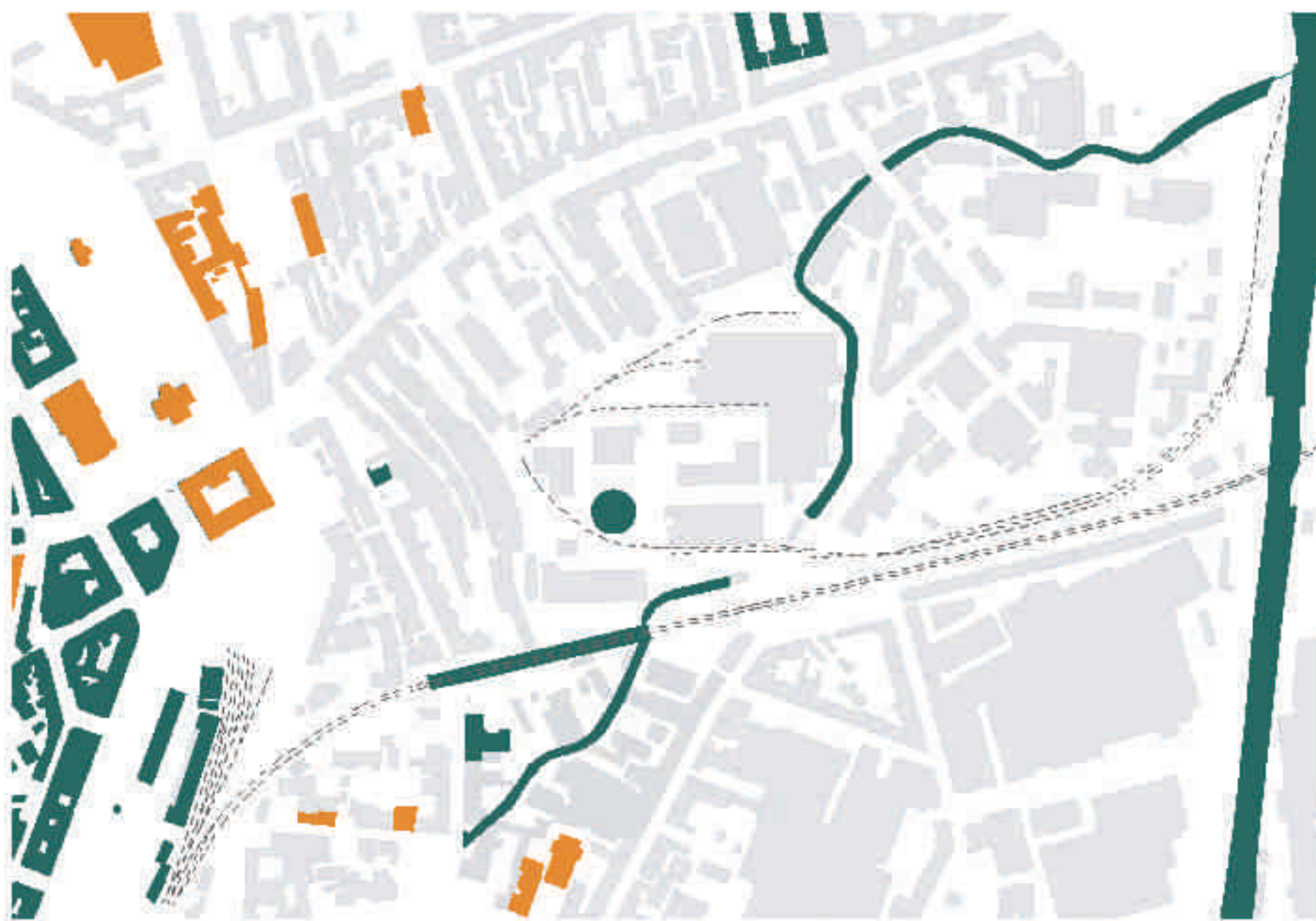


Hodnoty území

1:5000



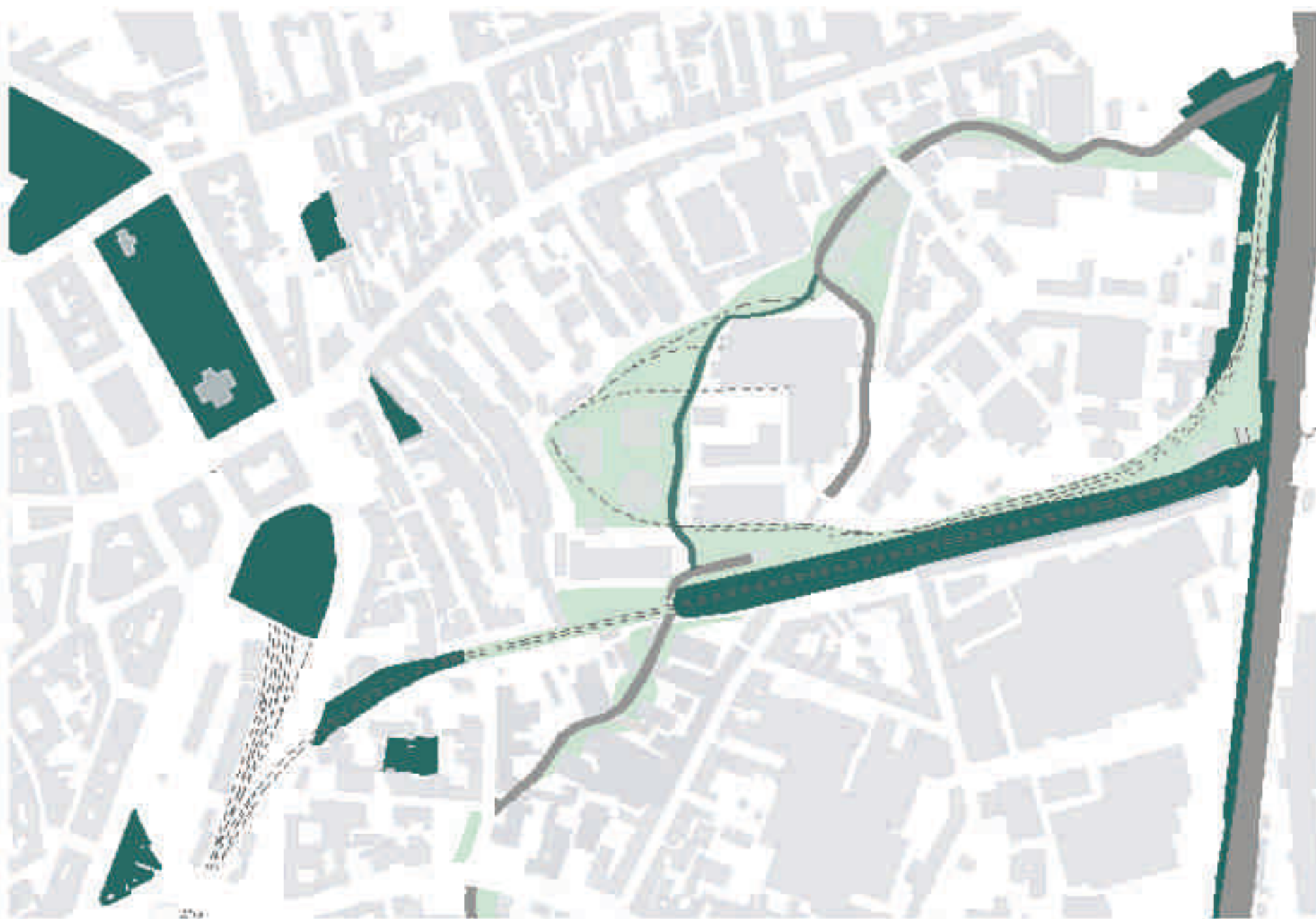
Občanská vybavenost



Analytická část



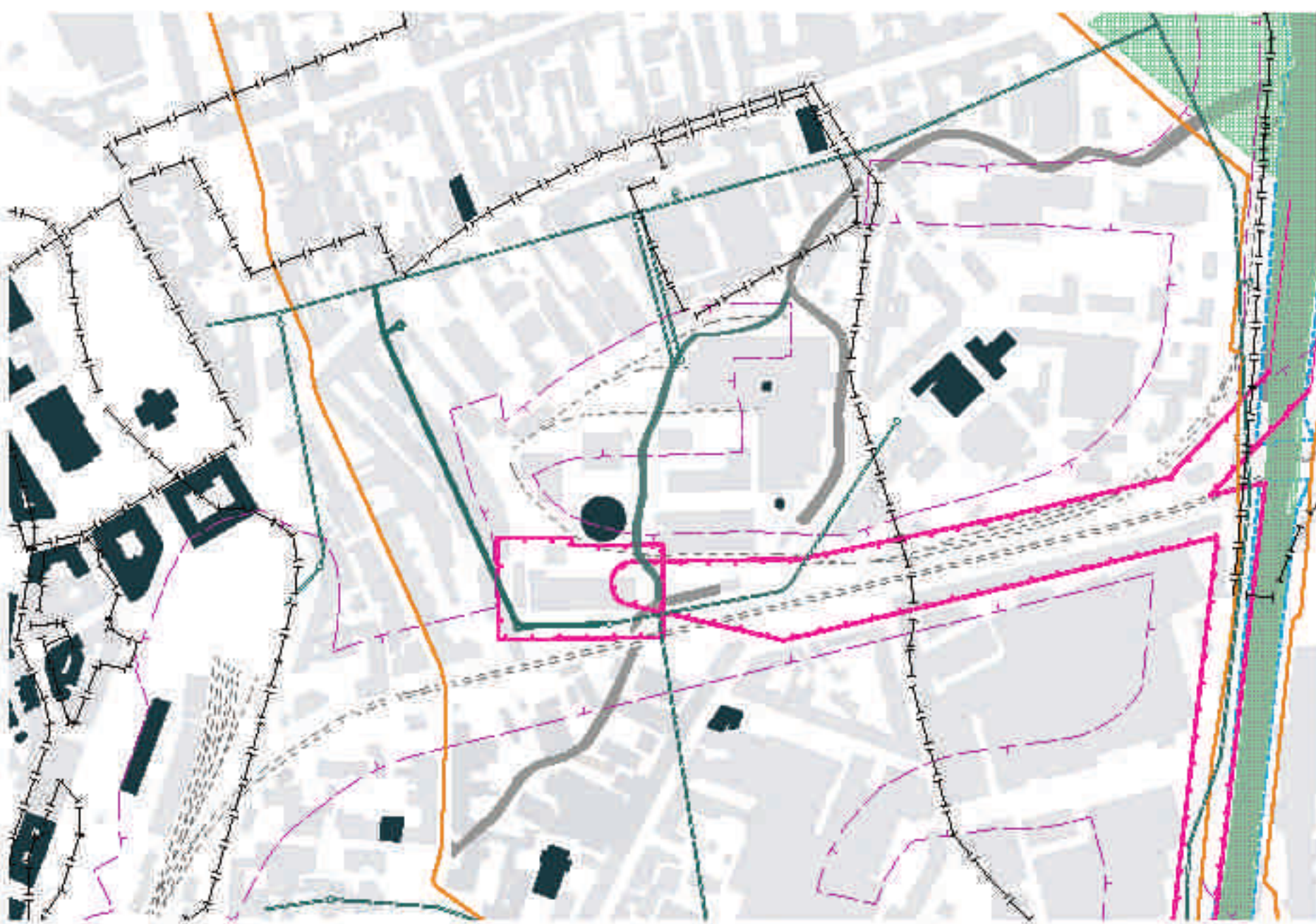
Plochy zeleně



Detailová zóna



Limity v území



Plachy průmyslu a výroby

1:5000



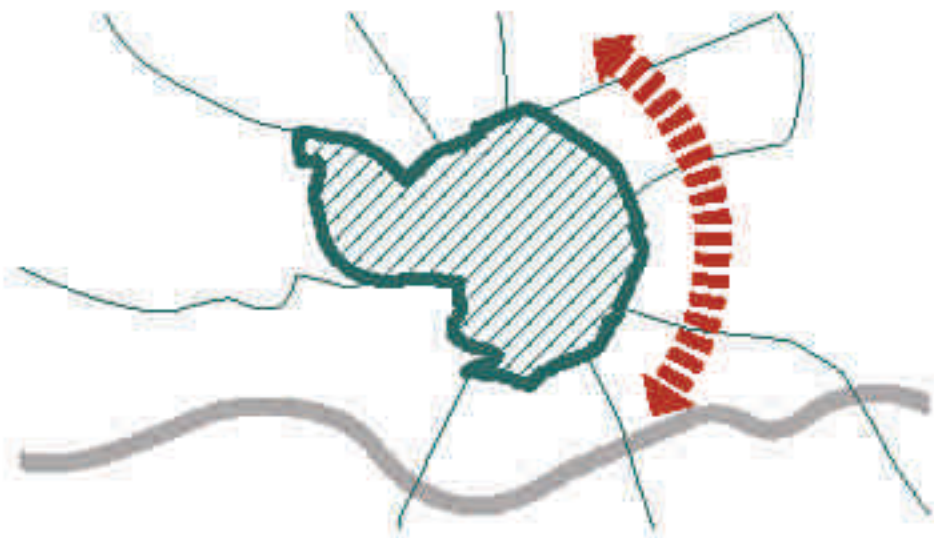
Plachy brownfields a rozvojové plochy



## Automobilová doprava města

De strategie města Brna by okrajová města procházela Nová městská třída, která má odlehčit dopravnímu zatížení malého městského okruhu. Nová městská třída je ziskována v Územním plánu města Brna jako křižovatka městské komunikace buvlátového typu.

Plánovaná trasa vyúsťuje na jihu do ulice Zvonárka a směrem na sever sleduje tok zastupitelného náhonu Paněvky do proskru východně od ulice Vítké a pokračuje průzorem západně od ulice Kómarovy do ulice Pířní a Traubovy na okraj náměstí 28. října, kde navazuje na stávající komunikaci na ul. Sportovní. Cílem je ochránit centrum města před nadměrnou dopravou a vytvořit podmínky pro zlepšení životního prostředí.



Dopravní síť

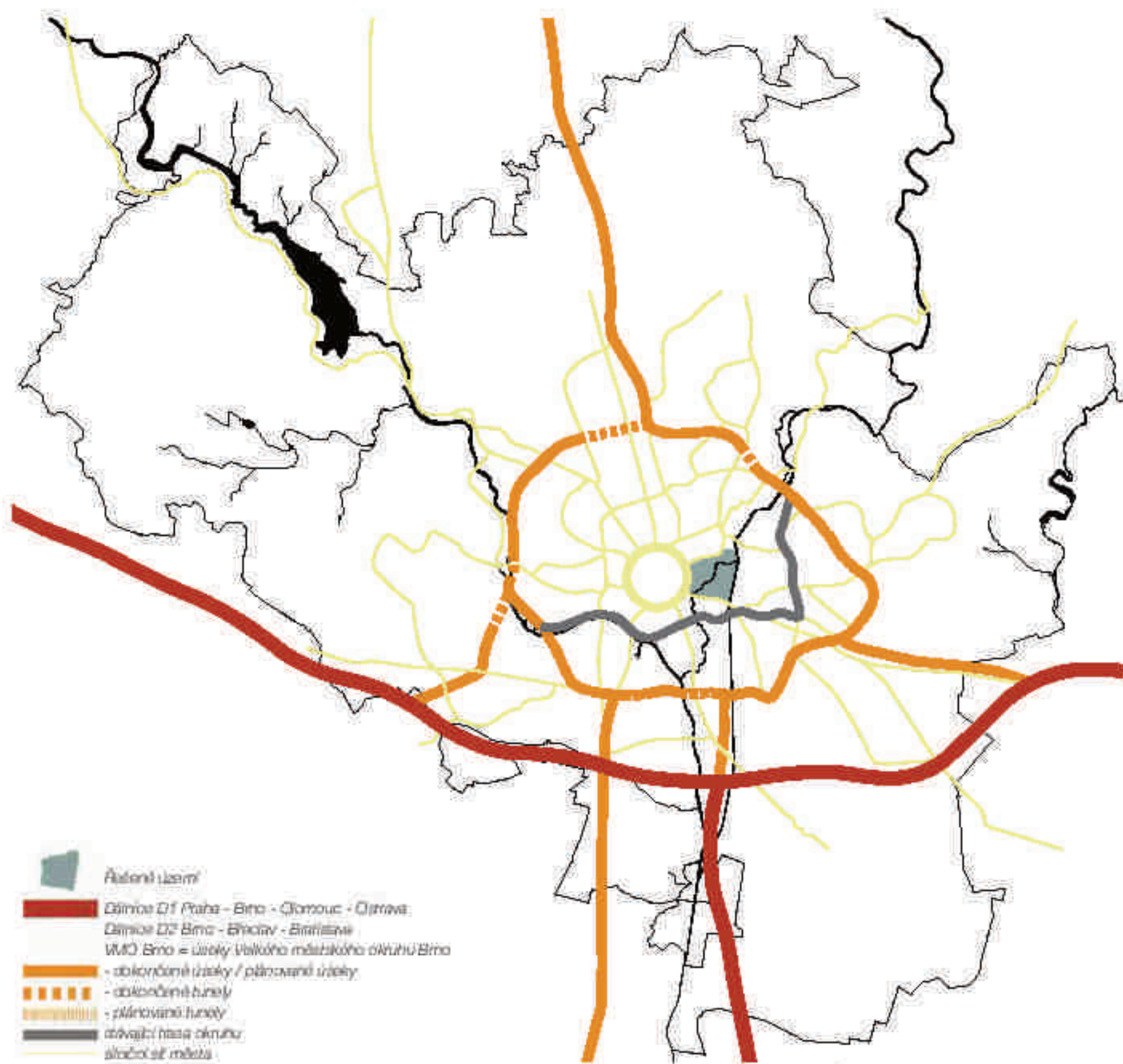


Schéma automobilové dopravy města Brna

## Cyklopráva města

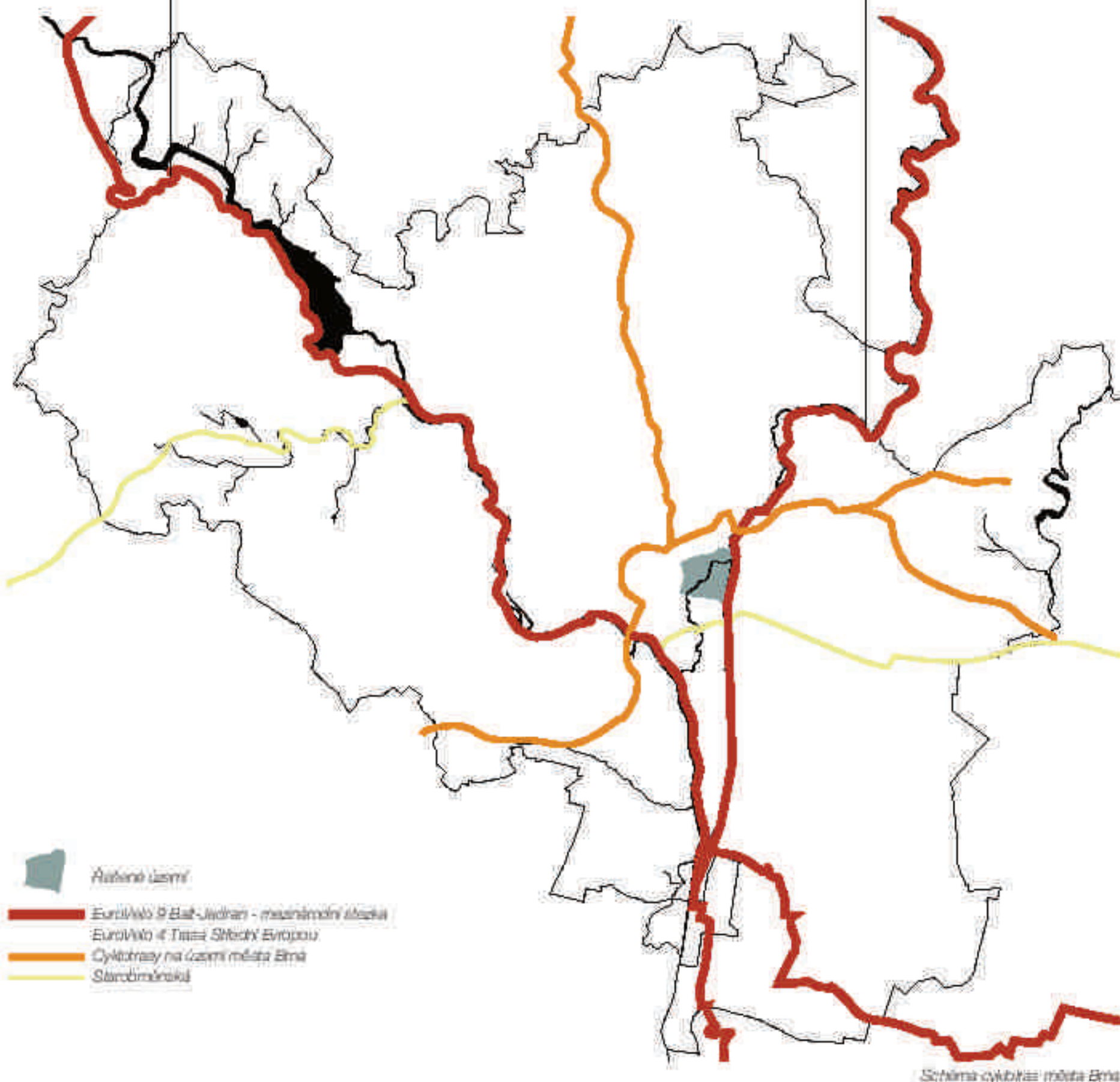
Řešení lokality se v rámci města zaměřuje ve strategické poloze mezi historickým jádrem města Brna a lokálním koridorem kolem řeky Svitavy. Na východ od řešeného území kolem řeky Svitavy vede jedna z důležitých mezinárodních cyklotras. Ta propojuje významná města v Evropě. Pro obyvatel města zřizovat se bude druhá významná trasa kolem řeky Svitavy - *Trasa Svitavy v Evropě*, která na území města vede v parocích a po městských komunikacích.

### EuroVelo 9 - Jantarová trasa

- mezinárodní cyklotrasa spojuje Švédsko, Norsko a Japonskem
- propojuje města Göteborg - Václavov - Brno - Vídeň - Luban - Riga
- patří mezi kratší trasy v Evropě
- úsek Brno - Mikulov je považován za nejkrásnější

### EuroVelo 4 - Trasa Střední Evropou

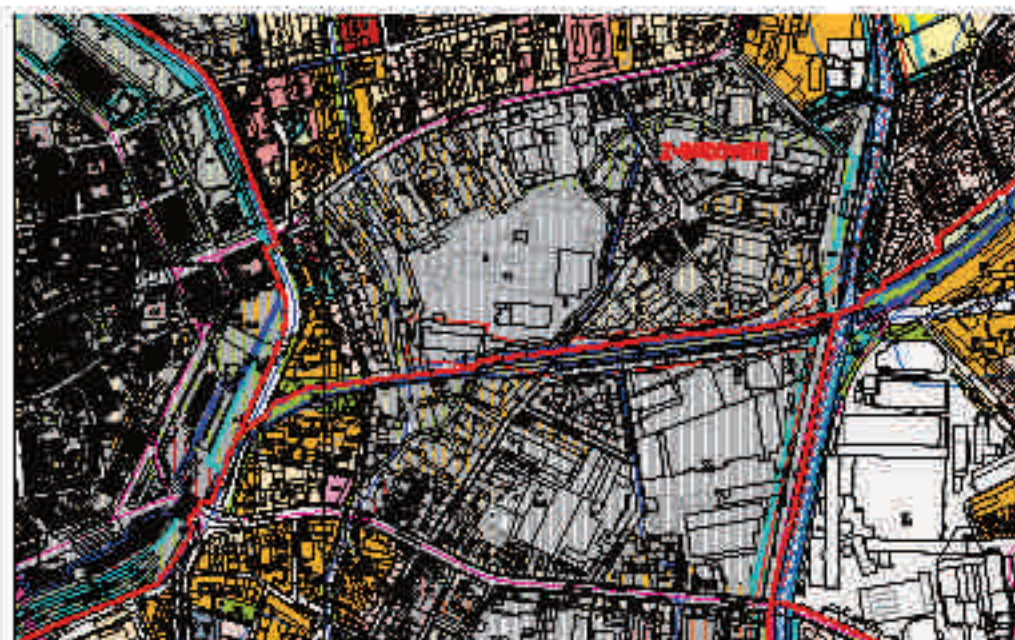
- trasa spojuje západ Evropy s východem
- cyklisté vede do francouzského pobřeží přes Brest - Nizozemí - Německo - do ČR
- v budoucnu má pokračovat přes Polsko až na Ukrajinu
- na území města Brna je nazýváno Svitavské



- Řešené území
- EuroVelo 9 Brno - Jindřich - mezinárodní trasa
- EuroVelo 4 Trasa Střední Evropou
- Cyklotrasy na území města Brna
- Svitavské

Schéma cyklistů města Brna




Platný Územní plán



Výřez plánu vyčlení území (1.1)





Výřez ÚP - aktualizace 2016 (1.2)

-  - na řešeném území jsou zachovány plochy občanského vybavení, plochy výroby a skladování jako stabilizované
-  - volný podíl řešeného území kromě plochy občanského vybavení
-  - obříhla území automobilovou dopravou je vyznačeny městskými komunikacemi na ul. Cejl a Kolářů



Výřez z výkresu hodnot (1.3)

-  významné stavební dominanty ovlivňující panorama města
-  stavební dominanty (výškové koruny)
-  významné areály



Výřez z výkresu limitů (1.4)

-  vyznačení limitů v území je ochranná pásma železnice
-  ochranná pásma elektrických vedení VN a MN



Výřez z výkresu záměru na provedení změn v území, 2016 (1.5)

ZP20

- oblast pro plánovanou přestavbu a řešení území pro záměr vytvoření nové městské třídy mezi ulicemi Mladý Horákov, Křenovou a Samychův
- podél ní je vymezena lokalita přestavby přivážní na smíšené obytné plochy



PA1 planová (1.0)

- Trasy celoměstského vjezdu
- Přiblížení trasy přestavbových území v centrální zóně města
- průlázná, historické jádro
- podchody, nadchody
- Významné síť komerční vybavenosti - Abert
- Významné síť veřejné vybavenosti
- IDS přístup - Hlavní nádraží

Výřez z výkresu záměru na provedení změn v území, 2016 (1.7)  
- vyplývající z platné ÚPD



- Plochy bydlení
- Smíšené plochy
- Stavbní plochy
- Oblasti zvláštní plochy
- Plochy pro veřejnou vybavenost
- Plochy malozemě zeleně
- Dopravní infrastruktura
  - koridor pro silniční dopravu
- ÚSES nadregionální/regionální biokoridory
- Technická infrastruktura
  - propagační ochrana
- Sítě komunikace
- Městské třídy
- Schválená územní úprava ÚPD
- Železnice a vrbky
- Trasy kolejí MHD

## Poloha železničního uzlu Brno ŽUB

V současné době jsou projednávány a vypracovány tři varianty územního plánu a předkládány dvě základní varianty organizace dopravy železničního uzlu Brno ŽUB a s tím související územní studie.

**Varianta A-Řeka** odsouhlasí ŽUB jasně od současně podchy a v důsledku toho je vadičkou nepoužitý a nahrazen silniční komunikací.

**Varianta B-Petrov** počítá se s výhledem přelohou hlavního nádraží a hlavní trasování na území Biml je vedeno v tuneli, zároveň využívá sávkového tělesa vadičku.



varianty ŽUB (1.3)

## Koncept nového ÚPmB

varianta I

- varianta rozvoje silny jho východ
- trasa D43 je v původní Bysardé spole
- koridor vysokorychlostní trasy (VRT) v jání variantě
- železniční dílna je na území Biml vedena v tuneli

> sávkový vadičk je nahrazen rychlostní komunikací funkční třídy A napojenou na plánovanou novou městskou síť

> území pl. úcl. Cej patří mezi hlavní lokality transformace na smíšené funkční využití

varianta II

- varianta vyřazeného rozvoje
- trasa D43 v původní Bysardé spole
- koridor vysokorychlostní trasy (VRT) v severní variantě
- centrum Biml propojeno tramvajovým dialektrem

> těleso vadičku je nadále využíváno pro železniční dopravu

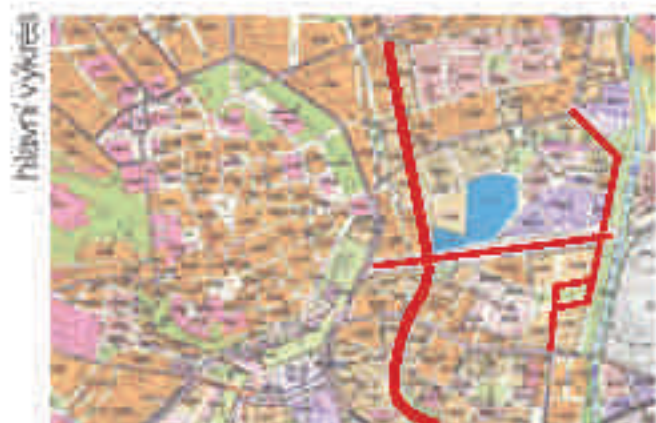
> plochy tepláren zůstávají stabilizované a okrajní území bez výrazné změny charakteru

varianta III

- bez rychlostní komunikace v táhce na území Biml
- trasa D43 v boskovické ústředí mimo území Biml
- koridor vysokorychlostní trasy (VRT) v jání variantě

> sávkový vadičk je nahrazen rychlostní komunikací funkční třídy A napojenou na plánovanou novou městskou síť

> území pl. úcl. Cej patří mezi hlavní lokality transformace



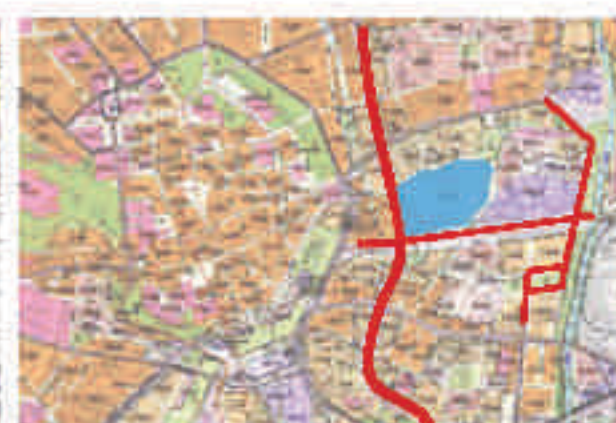
Hlavní výkres

- část ploch tepláren a území jání od ú. Cej spolu s plochami kolem plánované nové městské sítě jsou **plochami transformace**



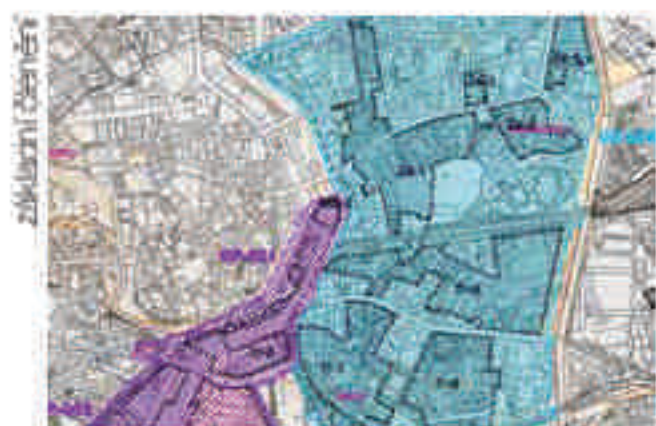
- kolem plánované nové městské sítě jsou **plochy transformace**

- řešené území beze změn s plochami lokality výroby a technické infrastruktury (kolárna)



- území tepláren jsou beze změn jako plochy technické infrastruktury

- území jání od ú. Cej jsou řešeny jako **plochy transformace**



Základní členění

- řešené území musí prověřit změny využití **územní studii**

- na většině území jsou značeny rozvojové lokality, včetně částí tepláren Ze-1



- řešené území beze změn

- rozvojové lokality jsou stabilizovány jen v stávajících záměrech nové městské sítě při řešení stavovy **regulační plán**



- řešené území musí prověřit změny využití **územní studii**

- většina území je rozvojovou lokalitou - **bez částí ploch tepláren**



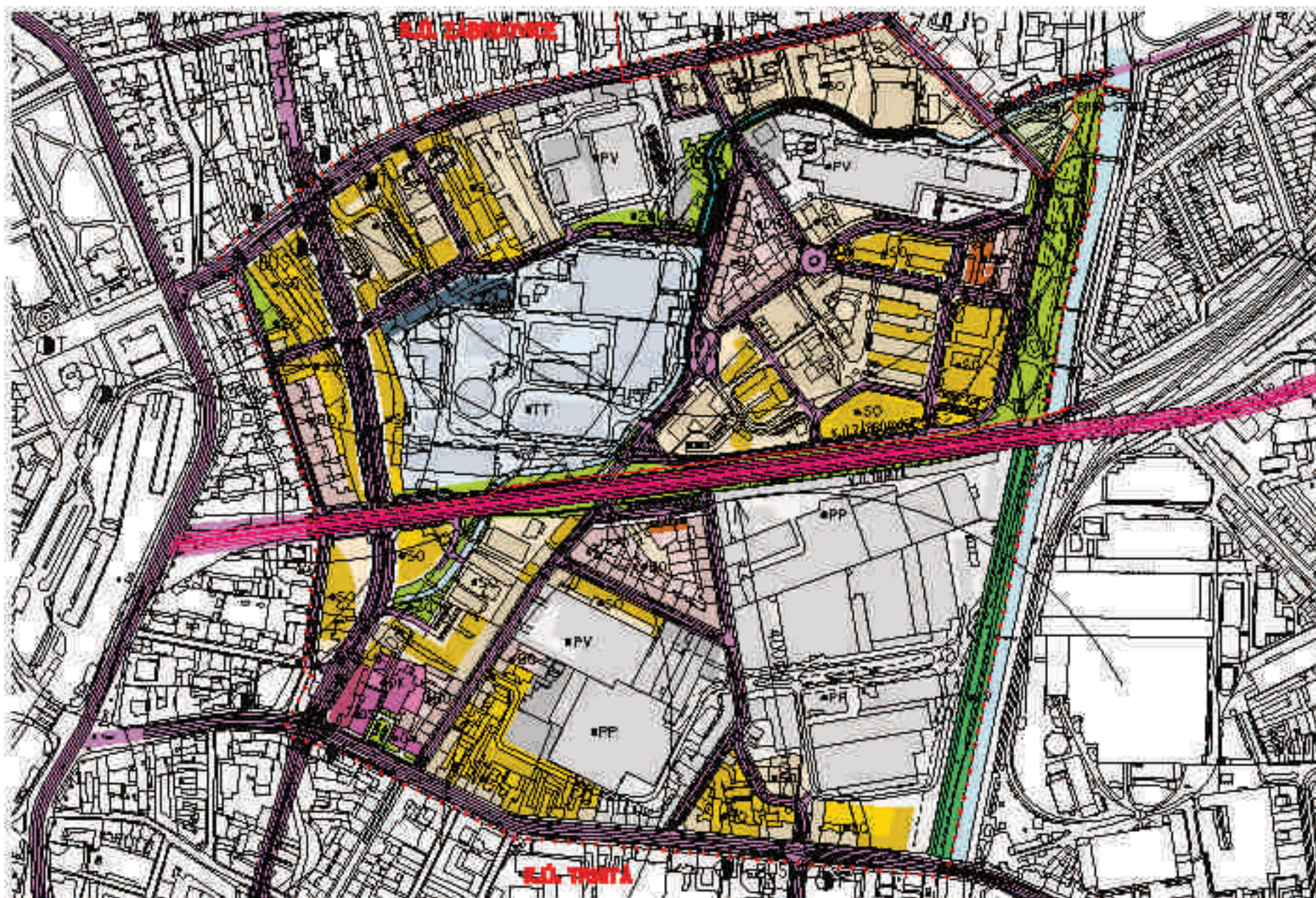
Všeobecné prospěšné stavby, opatření a zařízení

- transportní infrastruktura - změna vztahů ke ve prospěch krajce
- občanské vybavení
- plochy veřejného prostřanství



Varianty ÚPmB (1.4)





- Prochody pro technickou vybavenost
- Prochody pro veřejnou vybavenost
- Prochody pro dopravu
- Prochody ulic a síňe
- Prochody městské zeleně
- Objekty bydlení
- Objekty funkce směřených

Štáb Územní úřady (1:10)

Nová městská třída má odlišná dopravní zařízení svého městského druhu. Je zakotvena v Územním záměru města Brna jako kapacitní městská komunikace buďarového typu.

Plánovaná trasa vyúsťuje na jihu do ulice Zvonářka a směrem na sever se dle tak zastupitelného náhonu Panský do plosku východně od ulice Vítké a pokračuje průřezem západně od ulice Křenové do ulice Přerův a Traubovy na okraj Náměstí 29. října, kde navazuje na stávající komunikaci na ul. Spáčilova. Cílem je ochránit centrum města před nadměrnou dopravou a vytvořit podmínky pro rozšíření železného prostředí.



Výřez z konceptu RP: Nová městská třída - varianta A (1:11)

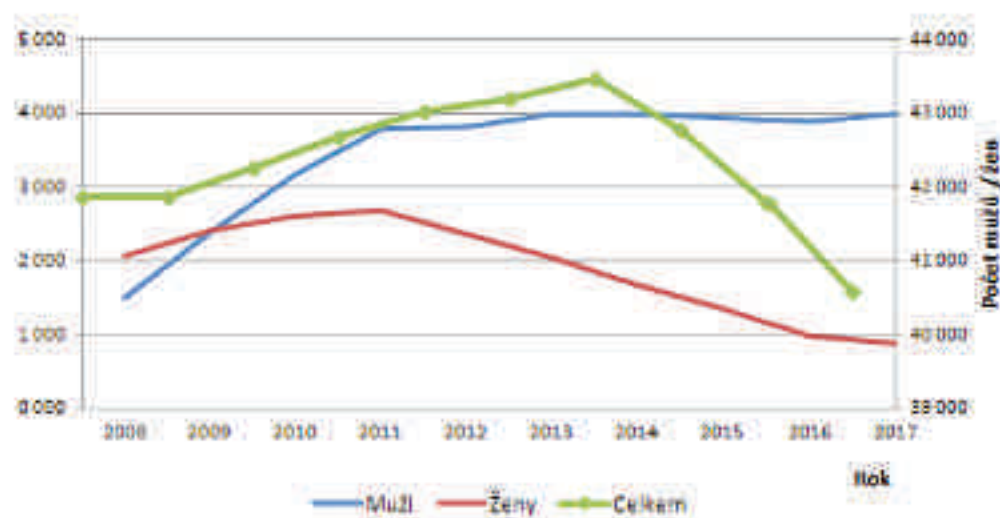


Výřez z konceptu RP: Nová městská třída - assanace (1:12)

## Vývoj počtu obyvatel

Relativně území spadá do městské části Brno-střed, která máe k 31.12.2017 podle údajů Ministerstva vnitra ČR celkem 82 974 obyvatel. Počet obyvatel MČ tvoří 22,0 % obyvatel města Brna. Údaj z registru obyvatel samotné MČ udává 89 458 obyvatel. Z dlouhodobého hlediska se překvapivě počet obyvatel vývoji rychlým tempem za 73 771 obyvatel v roce 1909 (2 287 domů) na historické maximum 145 187 v roce 1930 (5271 domů), aby postupně klesl na 64 316 v roce 2011 (1098 domů).

Reálně by městská část urbanisticky plánována a stavěna na úroveň dnešní vyšší počet obyvatel, než v ní dnes žije. Situaci může být relativizovat v čase rozdílná metodika počítání lidí a také samotná proměnlivá rozloha městské části. Sledované území mezi ul. Cej a Křanovaň má poměrově velkou část podzemních tunelů využitých pro parkování a není primárně určeno pro bydlení.



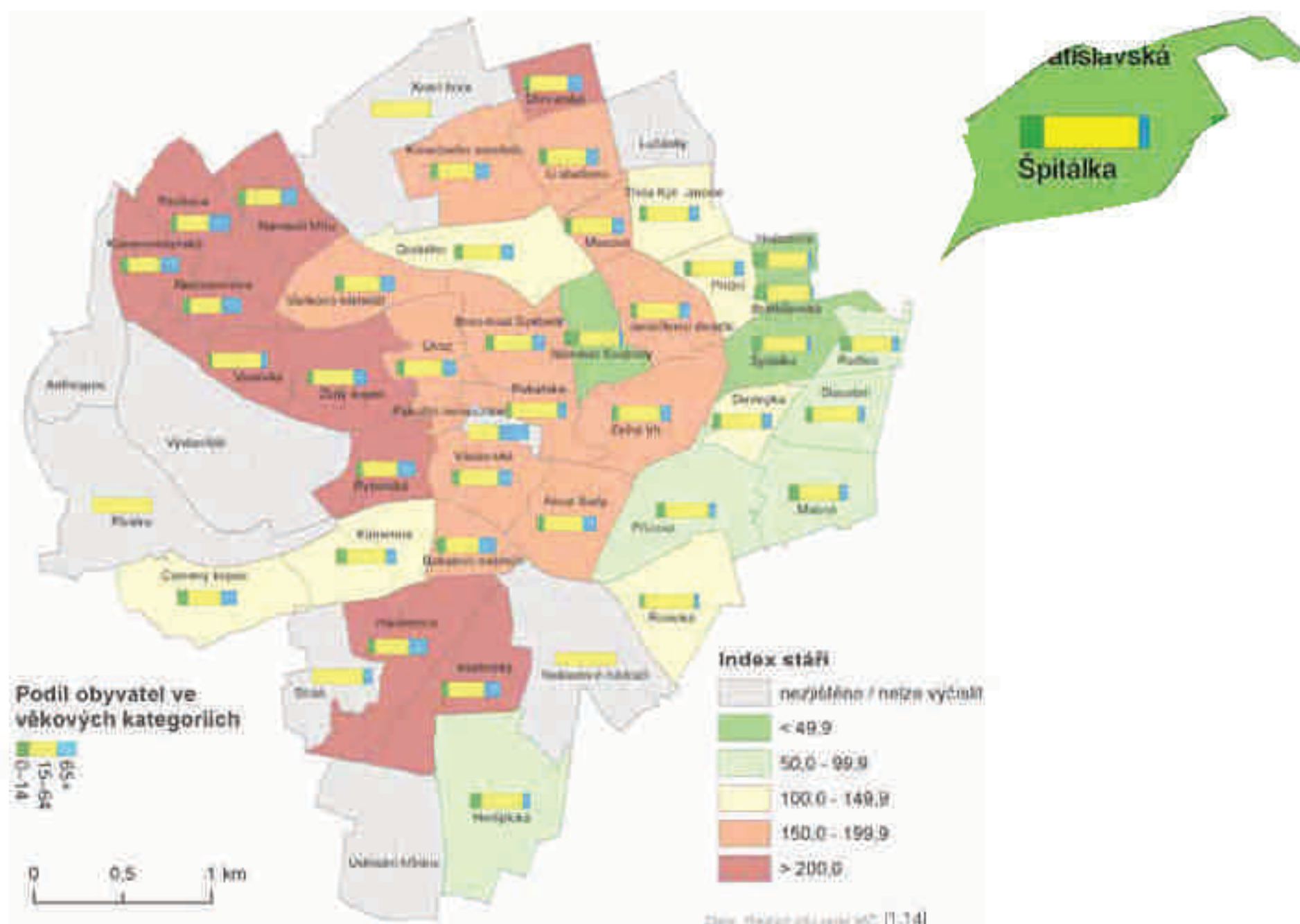
Vývoj počtu obyvatel MČ Brno-střed v letech 2008–2017 (1:13)

## Věková struktura

Věková struktura obyvatel MČ je poměrně nepřehledná, počet dětí ve věku 0–14 let je podle registru obyvatel 12 889, avšak tuto hodnotu přesahuje počet obyvatel nad 65 let, kterých je 16 581. Obyvatel v produktivním věku mezi 15 až 64 lety je v MČ 61 018. Index stáří (počet obyvatel ve věku 65+ na počet dětí ve věku 0–14) dosáhl v roce 2016 poměrně vysoké hodnoty 121,2 a očekává nousející růst.

Zeskupení jednotlivých věkových složek obyvatel, a tím pádem i index stáří se v jednotlivých základních sídelních jednotkách MČ ZSJ výrazně liší. Vyšší podíl obyvatel do 14 let a nižší index stáří je zastoupen v ZSJ na východní straně MČ, kde se nachází sociálně vyloučené lokality, ale také náhlavní Svoboda. Naopak nejvyšší podíl seniorů a vysoký index stáří vykazují ZSJ v okolí Mlýnskýho čtveráku a ve Sýčích.

Dědičství čtveráku



Dem. Regionální územní plán MČ (1:14)

Prognóza vývoje obyvatel do roku 2050 je pro Brno nepřehledná. Celkovým trendem je stárnutí obyvatel, a to nejen stávajících se souborem rozvíjejících, ale zejména i produkovaných sídelní díky životu. Průměrný věk za posledních 15 let v podstatě stagnuje – současně dosahuje 41,3 let.

Ze SWOT analýzy vyplyvá řada faktorů, které jsou pro Brno příznivé a představují velké možnosti pro vývoj. Neodlišuje se jen o velké množství ploch brownfieldů a o tím spojená průmyslová minulost města, která může vytvořit specifickou atmosféru moderního progresivního města s odkazem na historii.

Cílem městské části by tedy evidentně mělo být udržení a přiblížení mladých rodin, které by zde žily. Možností je celá řada, jak podpořit bytové výstavby, výstavba v parkách, či nevyužitých částech města, ulehčení parkování rezidentům ve městě, či jiné moličnické strategie.







# III. URBANISTICKÝ KONCEPT

*"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody."*  
/Jane Jacobs/

- Teoretická východiska vyplývající z analýz
- Cíle a prostředky urbánního rozvoje
- Koncepce urbánního rozvoje
- Ideový koncept
- Urbanistická situace - stávající vs. navrhované
- Urbánní monumenty
- Příklady referencí adaptace
- Příklady referencí novostaveb

## Teoretická východiska

Z nejvíce částí vyplývají otázky a zjevy v území, které z větší části měkkují záměry městských plánů a podporují jeho silné stránky. Během se svou velikostí a rozlohou v současnosti rozšiřuje. Například využití stávajícího stavebního fondu stagnuje. Zde upřednostňuje individuální automobilovou dopravu, přestože trendy v Evropě jsou opačné. Tyto tendence kladou důraz na péči dostupnosti dostupné služby v dochůzkové vzdálenosti. Zároveň podporují jiné druhy dopravy a jejich vývoje, zejména cyklistickou nebo sdílenou formu. Právě například car-sharing nebo bike-sharing je novodobým řešení efektivnější dopravy ve městě i mimo.

Koncept nového ÚPmB a jeho varianty usilují, že územím prochází plánovaná nová městská síť buďmeho charakteru, která oděhově dopravě na místním městském úhru, hlavně jeho přezávané části na kole. Její navrhovaná podoba je rozšířená v městě současně ulice vlnka. V konceptním řešení této práce návrh urbanismu nepočítá s její plánovanou podřadou a v takovém rozsahu, ale naproti jí podporuje k formě Svozě. Myšlenkou je neodporovat navýšením kapacit automobilové dopravy, ale vytvořit síť komunikací pro její rozptýlení.

Z pláného ÚPmB a jeho aktualizace z roku 2016 vyplývá, že řešení území je lokalitou se specializačním podzemí technického vybavení, podzemí výroby a skladování.

## Cíle a prostředky urbánního rozvoje

Zlepšení dostupnosti a péči průchodnosti

Město pro lidi - lidi pro město - respekt k různorodým zaměstnáním lidí pro bydlení, práci, občanskou vybavenost i rekreaci

Zacíleno na rezidenty i turisty

Posílení individuality, jedinečnosti lokality, podpory zachování genu / os / industriální městské krajiny

Uplatnění „adaptive reuse“ (= proces, kdy se nevyužitá budova adaptuje k jinému účelu, než byla původně navržena)

Dlouhodobé změny v sociálním subsystému - vývoj na kulturu společnosti, orientace na „lidert“

Vazby mezi - public - semipublic - semiprivate - private, prostor pro sociální interakce

Kreativní prototyp - podpora kreativního průmyslu náměsto původního průmyslu

Užití hybridních typologií - záliby nových uživatelů se různí, formují se také nové typologie - co-workingové kanceláře, krátkodobá bydlení pro

romány, co-housing, zámky pro kreativce z oborů IT a digitálních umění, módy, fotografie, hudby, audiovizuálního umění, a dalších

Sofistikované smýšlení, hospodárnost, slow development a sociální dialogy

Ulice typu „live and work“ - aktivní prostor vyvolávající sociální interakce

Adaptace ulic klimatickým změnám - zejména zvýšení podílu zeleně jako prevence proti přehřívání měst

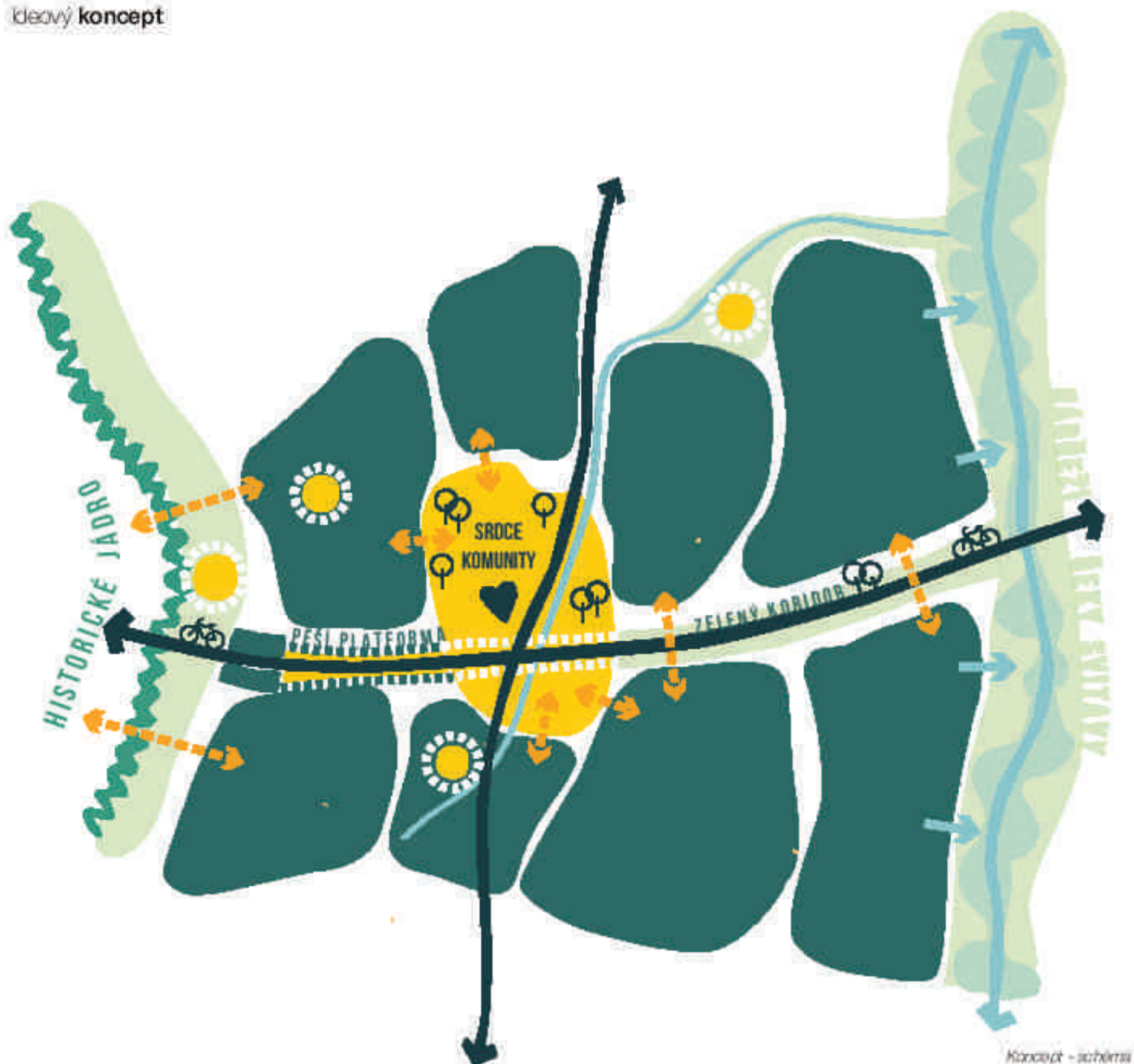
Posílení lokálních komunit, participace občanů, otevřená diskuse, crowdfunding, výměna znalostí a spolupráce

Tvorba veřejných prostranství s přidanou hodnotou, vazby mezi - public - semipublic - semiprivate - private

Sofistikované smýšlení, hospodárnost, slow development a sociální dialogy

## Konceptce urbánního rozvoje





Koncept - schéma

#### KLÍČOVÁ SLOVA

Dostupnost, přístupnost, mělní zdroje, participace, crowdfunding, komunita, DIY, place making, genius loci, kreativní průmysl, hybridní typologie, revitalizace, adaptivní znovuvyužití, identita místa, dialog, úspornost, prostorová/sopečná/ekonomická mixtura

- Propojení historického jádra s nábřežím Svitavy (pěší a cyklisté) - vodorovná osa
- Zprůchoanění vysloužilých industriálních areálů - svislá osa
- Umístění parku - jako městotvorného, aktivujícího prvku do centra lokality - srdce komunity
- Reorganizace dopravy, pěší a cyklo platforma na viaduktu
- Aktivace viaduktu - komerční prostory v podloubí viaduktu, solenný předprostor, řešení vyústění k historickému centru
- Dostavba městských bloků, tvorba nových ulic a veřejných prostranství
- Zvýšení důležitých budov - budova Moslany na Vítkě, 1. elektrárna na Vítkě, chladič věž v areálu Špitálky, dostavba nové radnice na Kolářské

## Urbanistická situace - stávající

### Co se zachovává?

Snahou je zachovat veškeré domy které nezasahují do okolí, jsou v dobrém technickém stavu nebo mají zvláštní hodnotu a proto jsou vhodné k rekonstrukci:

- 1) sušenkové industriální objekty, které vyvíjejí dym, mrať a jsou vhodné např. při rekonvenci
- 2) běžné městské domy v dobrém technickém stavu
- 3) monumenty tvořící obraz města Žma, například chrámová věž, nádraží nebo železniční viaduk
- 4) objekty esplanádových průmyslových areálů (např. část nádraží, budova EON, brány na Račice)

### Co se bourá?

Demolice by měla proběhnout pouze v nezbytném rozsahu nezásahujícím životní prostředí, za účelem rozvoje území, zlepšení hygienické situace a zvýšení atraktivity lokality:

- 1) staré železniční objekty v od pohledu dezolátním technickém stavu
- 2) plošně jednopodlažní objekty, jednoduše rozestavěné, které jsou vasko lukrativní lokalitě blízko centra neekonomické
- 3) domy s nízkou architektonickou hodnotou, které brání prostupnosti a rozvoji území



[1-15]

Dobroměřská ulice

## Urbanistická situace - navrhovaná

### Co se staví?

Různorodě zrealizuje v duchu kompaktního města. Od městského parku s korčovním sámem, přes městské bloky a soštní monumenty, po adaptivní přestavby industriálních budov, výstavby a rekonstrukce viaduka.

- 1) dostavba městských bloků na jih od Goju, v místě esplanádových průmyslových objektů
- 2) městský park s rekonzací výslužbě chrámové věže a novým rážováním řeky Ponávky
- 3) vzhav viaduka, budova na viaduku, výstavba do jeho podlaží a výstavba nové radnice na Kolář
- 4) rekonstrukce areálu bývalé Mosičny





Stávající stav s vyznačenými bouřnými čtverci



Nový urbanistický návrh

Urbanistická situace - stávající

Doprava

Řešená území je charakteristická neprosporností pro pěší nebo jeho neblízkostí v důsledku výrazných a skladovacích areálů. Zároveň výraznou barieru tvoří malý městský okruh procházející ulicí Kolářů. Automobilová obsluha je velmi omezená a jednou spojnou mezi vyřazenými ulicemi Cejl a Křenová tvoří jednosměrná komunikace Vlnků. V území prakticky není řešena cyklistická a veřejná doprava. Doprava v klidu, tedy parkovací plochy jsou nyní výsledkem finančně vyřídovaných situací - parkovací pás (u Vlnků).

-  IAO - osobní
  -  IAO - II. třídy - osobní / jednosměrná
  -  IAO - II. třídy - omezená - vjezd na povolení
  -  IAO - II. třídy
  -  IAO - II. třídy - omezená
  -  cyklistická mezinárodní
  -  cyklistická - městská - zvláštní
  -  taha veřejné dopravy - tramvaje
  -  veřejná doprava - zastávka
  -  železniční trať
- Legenda stávajícího stavu dopravy v území

Urbanistická situace - navrhovaná

V konceptu řešení sítězoblokové dopravy je navržena osobní komunikace, která tvoří lednici mezi ulicí Kolářů a uvažovanou nádeřní komunikací u řeky Svitavy. Myšlenka, není vytvořit komunikaci s nemožností přístupu k řece, jako je tomu například na U. Pořel, ale inspirovat se zřehněním. Použití principy při vytvoření nádeřní jako je tomu u Seiny v Paříži nebo Dunaje ve Vídni.

Pro řešená území jsou zvolena strategická místa pro dopravu v klidu shodující se s ÚPÚM. Jedná se o novostavbu parkovacího domu na rohu ulic Vlnků a Křenové. Dále jsou parkovací plochy zřehněny ve vnitřních a v podzemních podlažích navrhovaných domů.

Prostřednost území pro pěší a cyklisty je zajištěna zejména obsluhama vyřazených areálů bývalé Mosiany, části Tepelán a hlavně vyřazením prostor pod obrovský vadičku pro osu sever-jih.

Nádeřní dle projektu s vyřazením kolečkové vadičky pro vytvoření parkovny. Ta tvoří hlavní podřídnou osu pro propojení řeky Svitavy se středem města Brna. Parkovna je přímárně určena pro pěší a cyklistickou dostupnost v území, ale zároveň představuje místo pro rekreaci nebo jako turistické lákadlo.

V současnosti na nádeřní Svitavy sezóně procházejí různé lesivaty, např. Svatava pod parou. Který se snaží zřehněním a přístupu řeku k městu a využít posměrnou léta lokality. Zároveň podří řeku vade mezinárodní cyklisty, která představuje jednu z hlavních cyklistických tras pro obyvatel zřehněných měst a osad.

Samořné nádeřní má obrovský potenciál pro vytvoření zóny aktivní píseřní rekreace se zřehněním celoměstského významu.



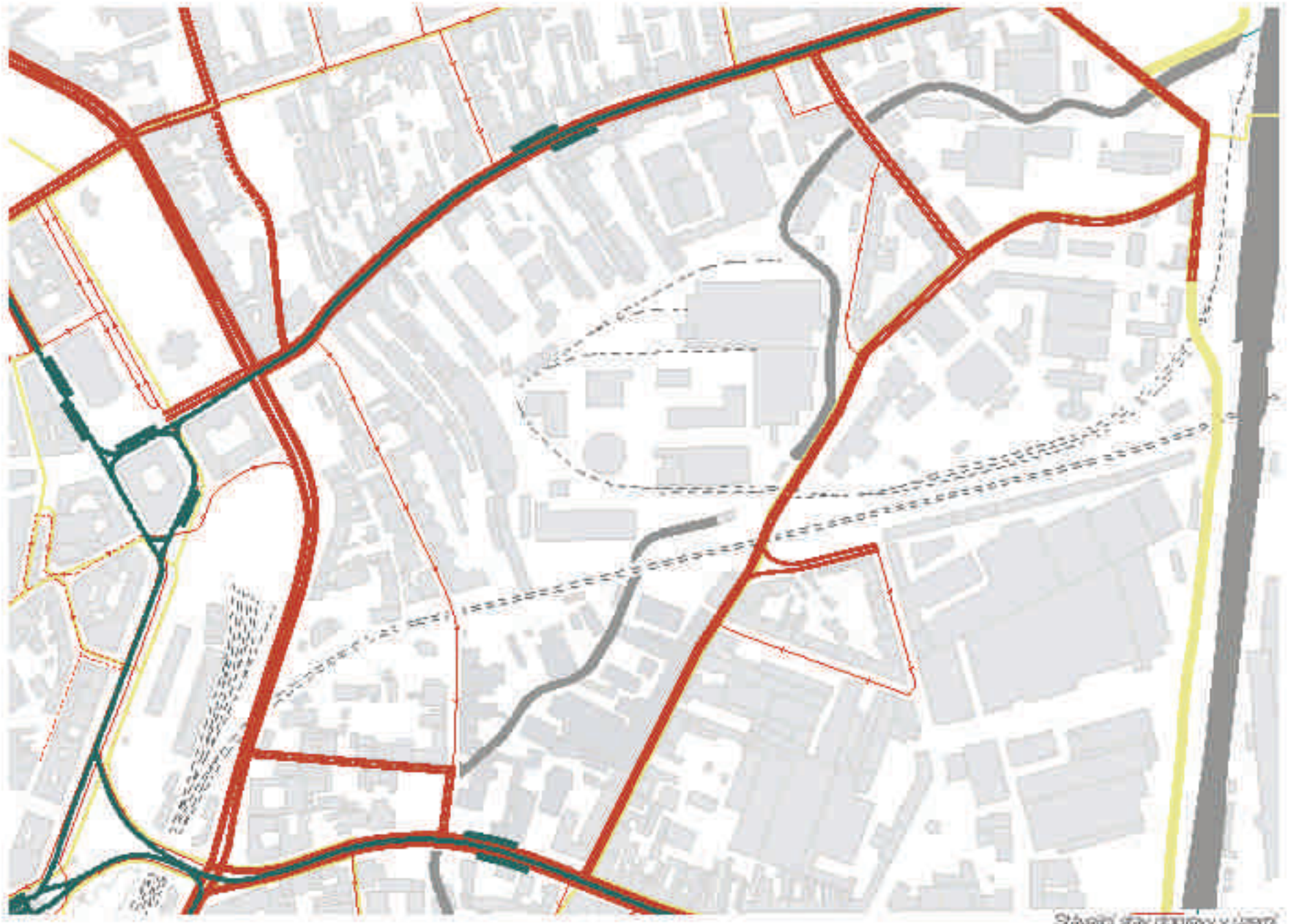
nádeřní Brno [1, 16]



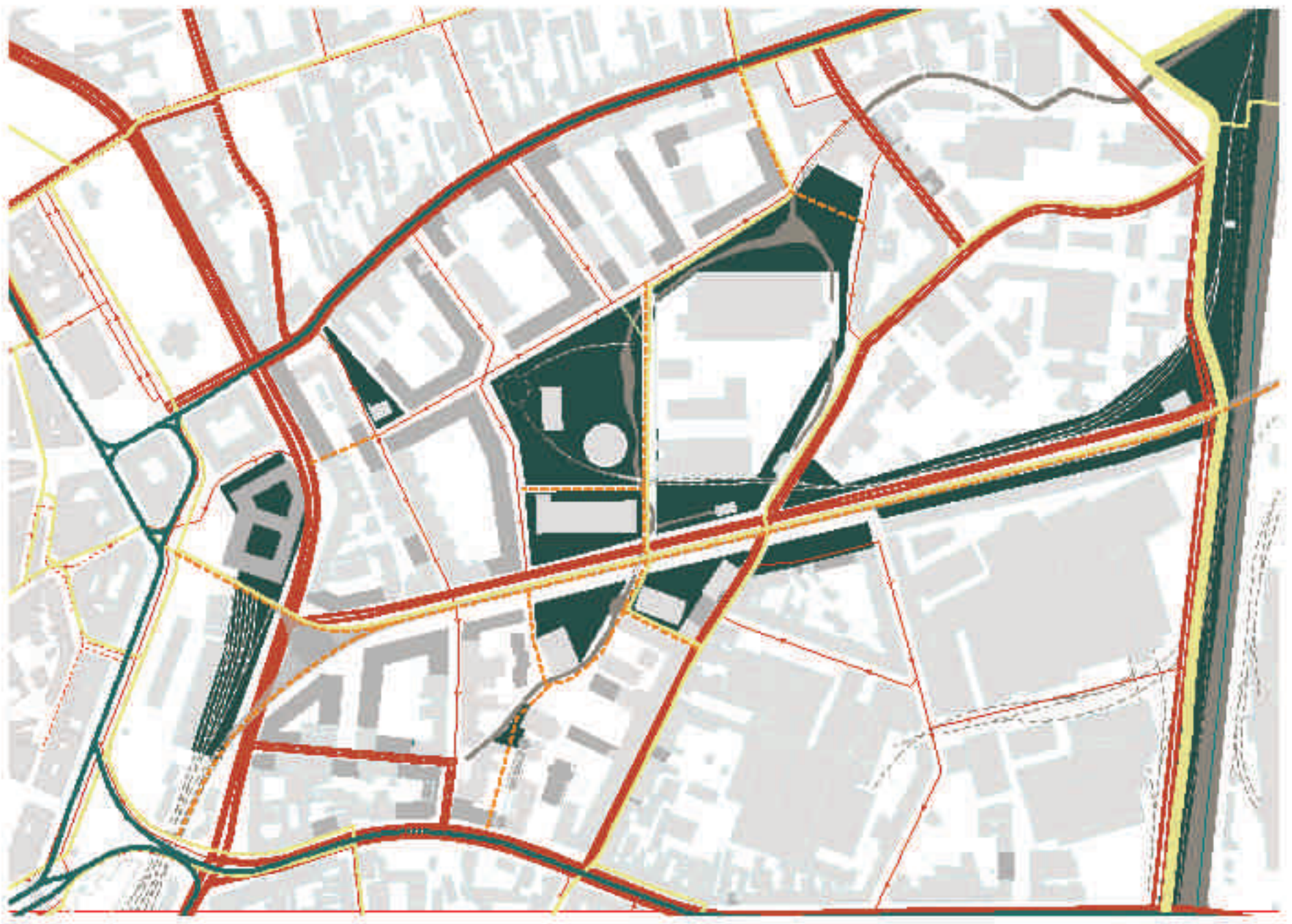
nádeřní Dunaj [1, 17]

Situace

1:5000



Stávající stav odvodny v území



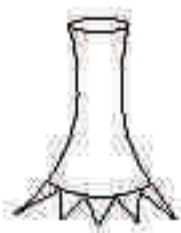
Navrhovaná síť odvodny v území

Aktivace čísel Pražského viaduktu v Brně

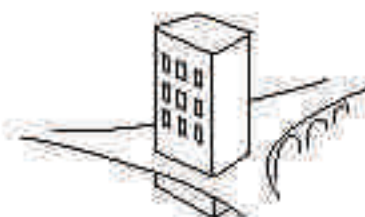
## Urbánní monumenty

V návaznosti na předchozí semestr s tématem urbánních monumentů, jsme v této lokalitě vybrali tři stávající nevyužitá objekty, které považujeme za monumenty. Jde o chladiv věž (zářák), industriální budovu Moslary a tzv. Pražský viaduk.

Další budovy s monumentálním charakterem navrhujeme dostavět v blízkosti Kolíře - při využití viaduka směrem k centru. Jednu přímo na viaduku, jako jeho doplnění o vitální bránu, a druhou v místě současného tržnístka při Kolíři, jako novou budovu radnice.



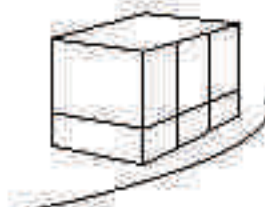
**01** Vysoušná chladiv věž – jako mezik, dominanta či lákadlo do nového městského parku, tedy do srdce nové čtvrtě. Věž s impozantním interiérem (jako společenský) či koncertní sál a kavárna stavba.



**04** Využití viaduka (pátá platformy), resp. napojení na historické jádro města s nově navrhovanou dominantou, která podřídně viaduku a současně bude sloužit pro občanskou vybavenost, jako cykloprůchod, městské kolečkářství a další.



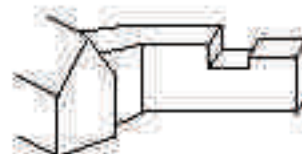
**02** Autentická industriální budova areálu Moslary jako ukázková možnost adaptivního využití industriálních budov, ukázkou nové hybridní typologie, kreativního průmyslu či implementace tzv. slowdevelopmentu.



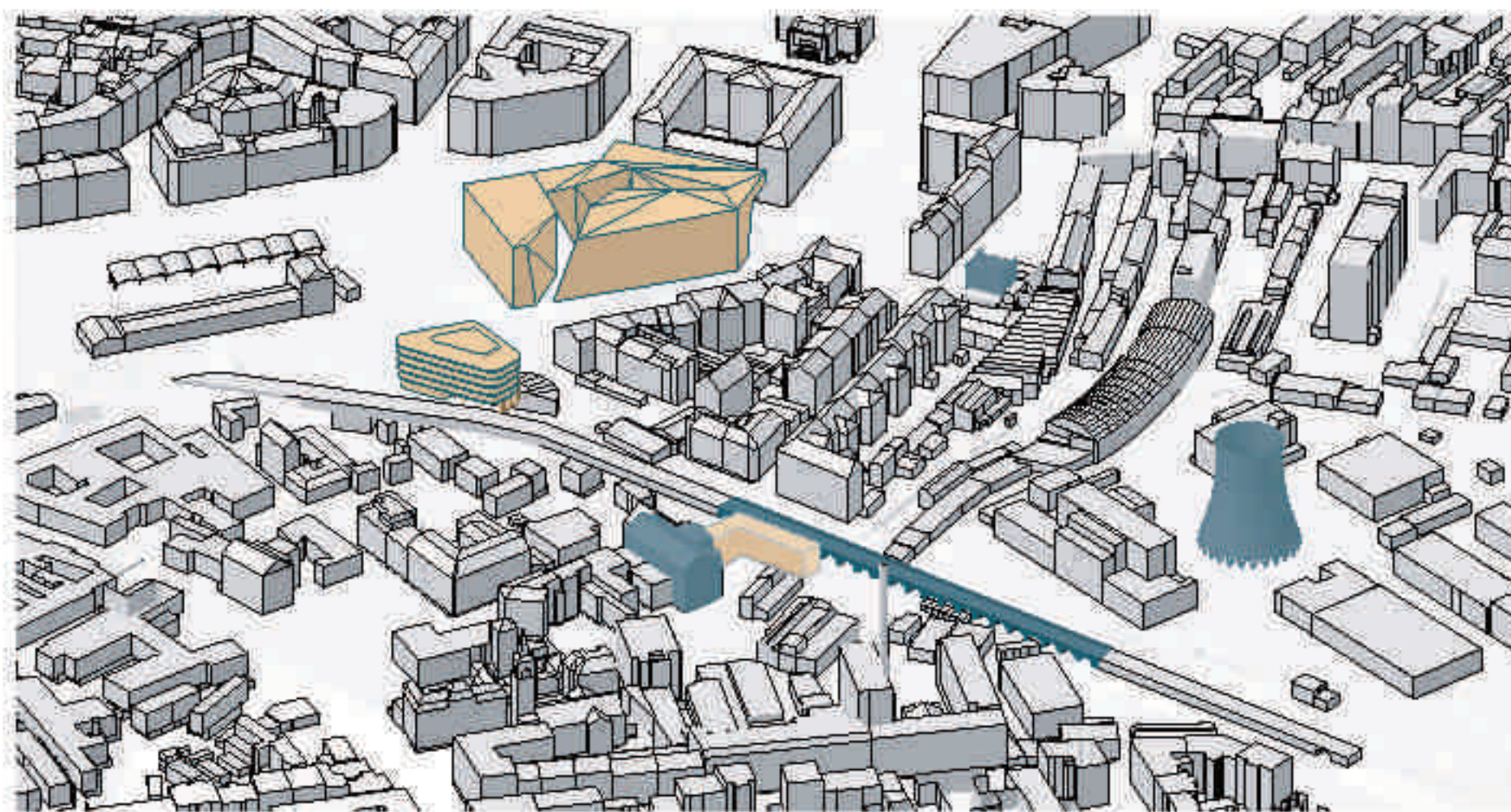
**05** Reprezentativní budova městských úřadů jako doplnění páru důležitých budov na městské okraji (vídeň, př. ul. Kolíře).

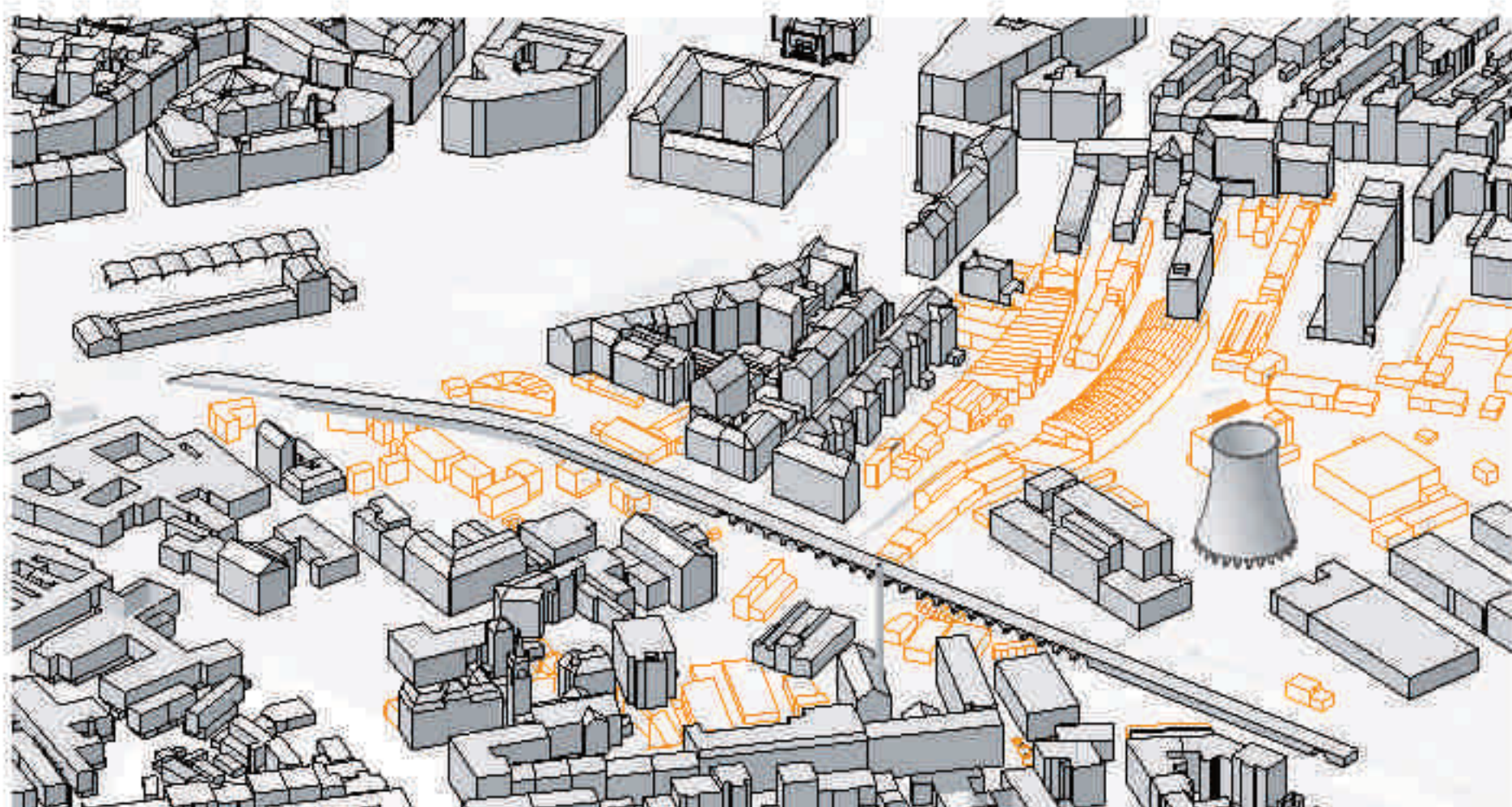


**03** Viadúko jako zorné rámo pro pátá a cyklony, komunikační platforma, akvátor společenského života, prostředek posílení komunity a dialogu, ukázkou adaptivního využití stávajících objektů a tzv. crowdfundingu, ale také turistické skulptury a jedna z mediálních ikon města.

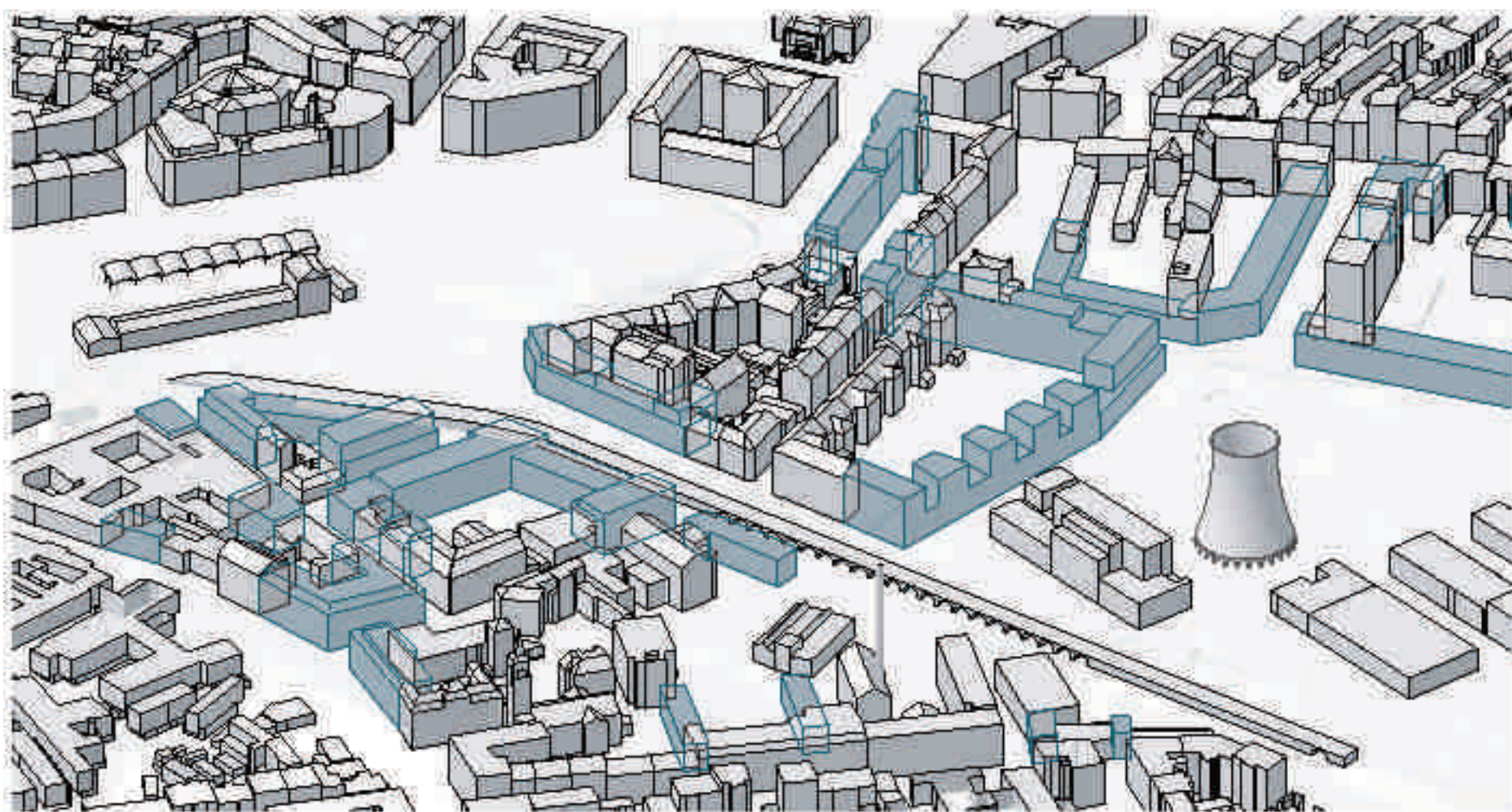


**06** Dostavba obytného objektu nabízí alternativu ke kasáckým formám bydlení. Navíc lze rovněž využít s možností prostoru k pronájmu jako zeleň, dílny nebo home office = zóna +





nový stav  
existující objekty



Příklady referencí adaptace

Chladicí věže jsou monumentální stavby, které výrazně ovlivňují panorámu města a tvoří charakteristický jejich charakter, jako v případě chladicích věží v Brně. Ve většině případů jsou věže integrovány se zemí pomocí, což zrajejí svuj původní funkci. Hlavní důvody je jejich umístění v urbanistickém prostoru města, a zejména pak jejich konstrukce. Těsně železobetonové konstrukce, která není nosná kvůli možnosti na znovuvyužití či adaptaci. Ve výsledku je proto projekt podmíněn ekonomickou návratností, a proto je výhodnější bourat.

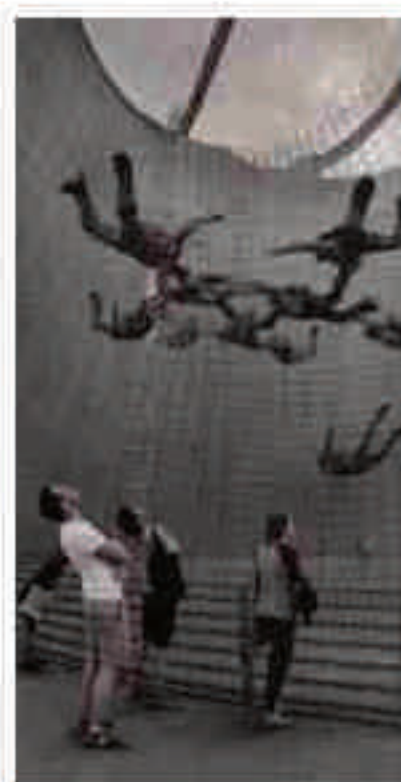


Využití pro větrný tunel pro větrnost: pro profesionály. Anotace, která svým dřevěným příkladem i řídkou referencí se zachování konické „schránky“ objektu.

[Heekyoung Kim, 2011, Future Life of Past Infrastructure] (1:16)



Digitální práce



Příkladem realizovaného znovuvyužití je projekt zločinného parku z roku 1995, kdy nizozemský investor koupil celý areál jaderné elektrárny a přeobrátil ho na atrakci.

[Wunderland Kalkreuth, Německo 1995] (1:13)



Budovy bývalých skladů nebo výroben jsou nejčastějším příkladem komerční... Jejich umístění, v současnosti v centrech měst, se stává největší výhodou, a to pro umístění pronájemných prostor. Zaprůměrná pak kancelář (byť... Tímto se tedy... "industrial magnet". Konstruktivní systémy dávají prakticky plně využít... možnosti otevřených prostor, se i... zejména ohledně osvětlení... a imity společného kabinu a hluč... Přesto je to skupina industriálních budov, kde potenciál znovuvyužití je nejvíce uplatněn.



Historie kulturního centra Azuleira Zentrea, Braga (1,20)



kancelářské prostory

Brooklyn Deeds, Studio SC, 2014 (1,21)



byť

Parking factory loft, studio MINIM (1,22)



účelová užití

Fabrika Hostinský, Tbilisi, GIZO, studio MUA, 2017 (1,23)



volný prostor, sportovní

Streetmokka Vborg, Dánsko, studio EFFERT, 2018 (1,24)



galerie, muzeum

7th Art District, Peking, Čína, Sasaki, 2008 (1,25)

Linové stavby jsou výrazným urbanistickým prvkem. Jako stavby jsou vždy stavěny kvůli přímému účelu a to pro dopravu nebo v historii jako třeba vodovodu. Jejich vzhled architektury je přitom zcela nepodstatný, ale přesto v dnešní době například železniční viadukty nebo visuté mosty považujeme za krásné – inženýrské architektury.

Souběžným a zcela určitě budoucím problémem je jejich velikost a stav v krajně městě. Proto můžeme ve druhé sérii představit první projekty, které proměňují komunikace dopravy ve veřejné prostory pro občany.



proměna dálnice [1.26]



původní stav viaduku [1.27]



Meziměstská železniční viaduka v Ouryču vyšla ze soutěže v roce 2004. Sestavily projekty propojují dva kamenné viaduka, které v místě přechodu vytvoří velkorysý prostor pro obchod a řízení... Důl odložený slouží pro drobné prodejny.

EM2N Architects, 2010 in *Madat* [1.28]

Dobromysl črta



V sídli megapole Souu byla částice transformována na zeleň zahrady, historický kilometr dlouhé zahrady prezentuje největší sbírku stromů a rostlin v Jižní Koreji. Vyzdobené ulice zůstávají jako botanická zahrada.

MYFOV, 2017, *East 701 / SKYGARDEN* [1.29]





## Příklady referencí novostaveb

*Budova sídla* - výrazná veřejná budova na městském okraji, ohraničení parkem vzbudí řadu otázek a má být je poněkud jší architektonický výraz. Fasáda je vcelku jednotná bez členění a detailizace dělí uvnitř.

*Budova Hrádků* - místo pro život, aktivity a setkávání vyžaduje jisté měřítko a pocit stability. Neopprávně akcenty podpora domluvených měřítek vzhledu čertou fasádu s díky, kde lze život ztěždnout.



Wiss/Marriott, 2013, Novartis Office Building [1.33]

Hirao & De Meuron, 2003, Rada Anyama, Tokyo [1.31]



GSH&A, Corner house, 2015, Londýn [1.32]

BauNetz Architekten, 2008, bytový dům v Mnichově [1.33]



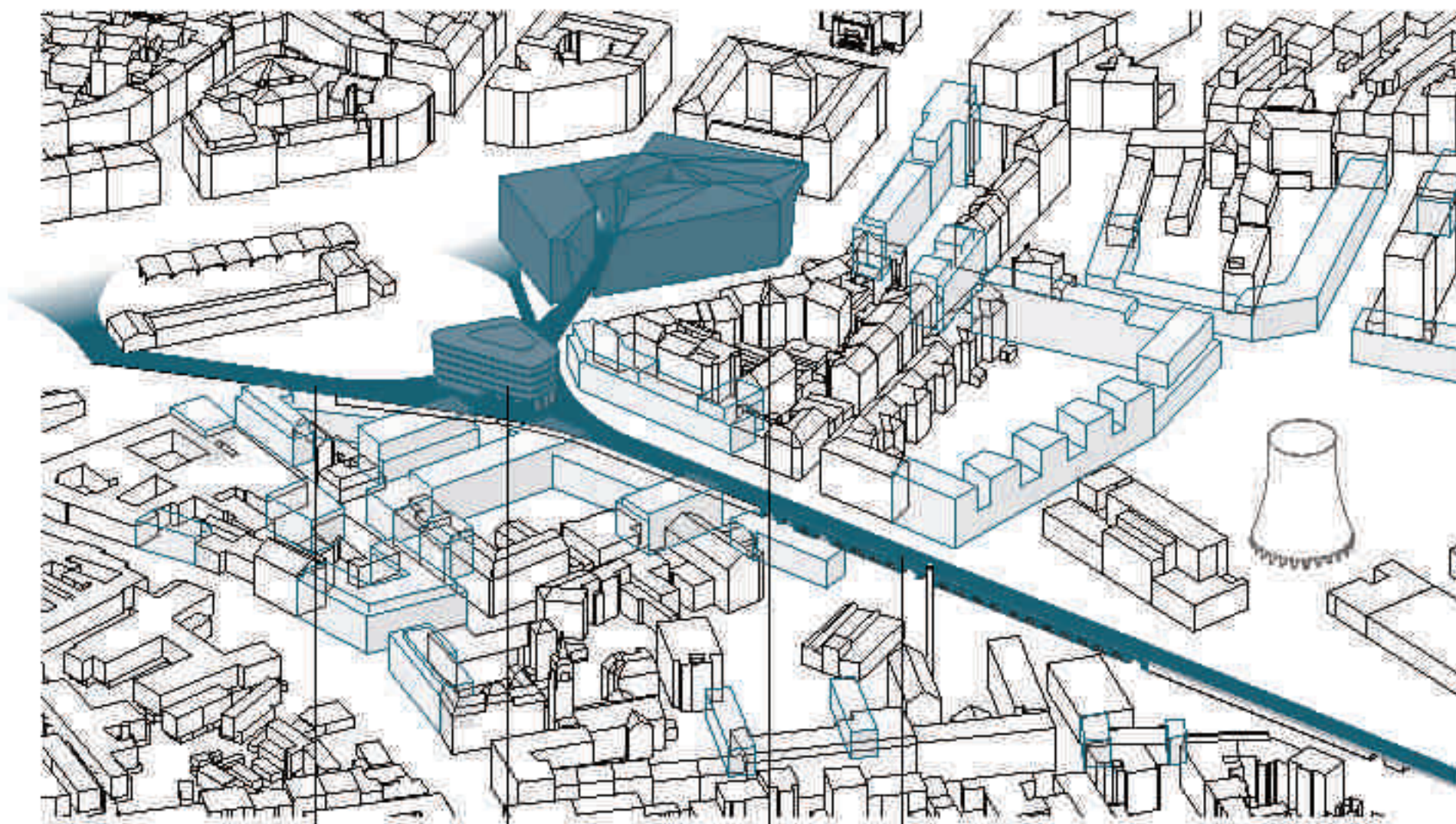




# IV. ARCHITEKTONICKÝ KONCEPT

*"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody."*  
*/Jane Jacobs/*

01	Situace širších vztahů	1:2000
02	Řezy územím - viadukt	1:500
03	Zapojení řešeného území	1:2000
04	Řezy územím - platforma	1:500
01	Viadukt	
02	Půdorys, jižní pohled	1:500
03	Platforma	
04	Parter - úroveň Koliště	1:1000
01	Budova úřadů	
02	Půdorysy	1:1000
03	Hostel	



Detailová studie

02 platforma

01 viadukt

03 budova úřadů

04 KoliHostel



Rezy územím - viadukt

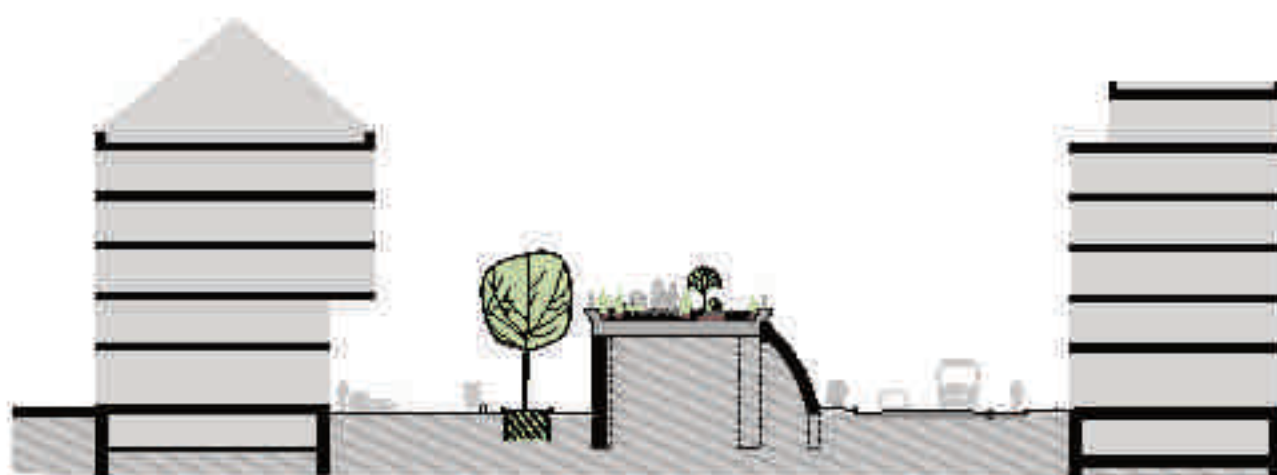
1:500



A-A

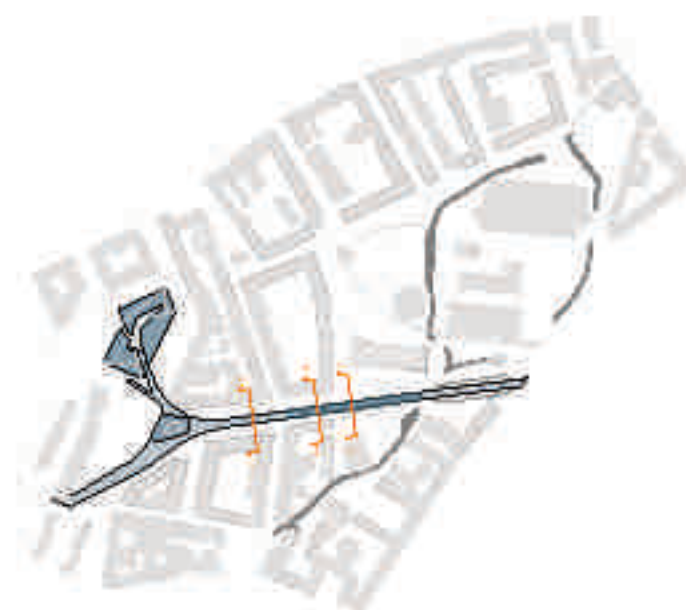


B-B



C-C

Detailová stránka

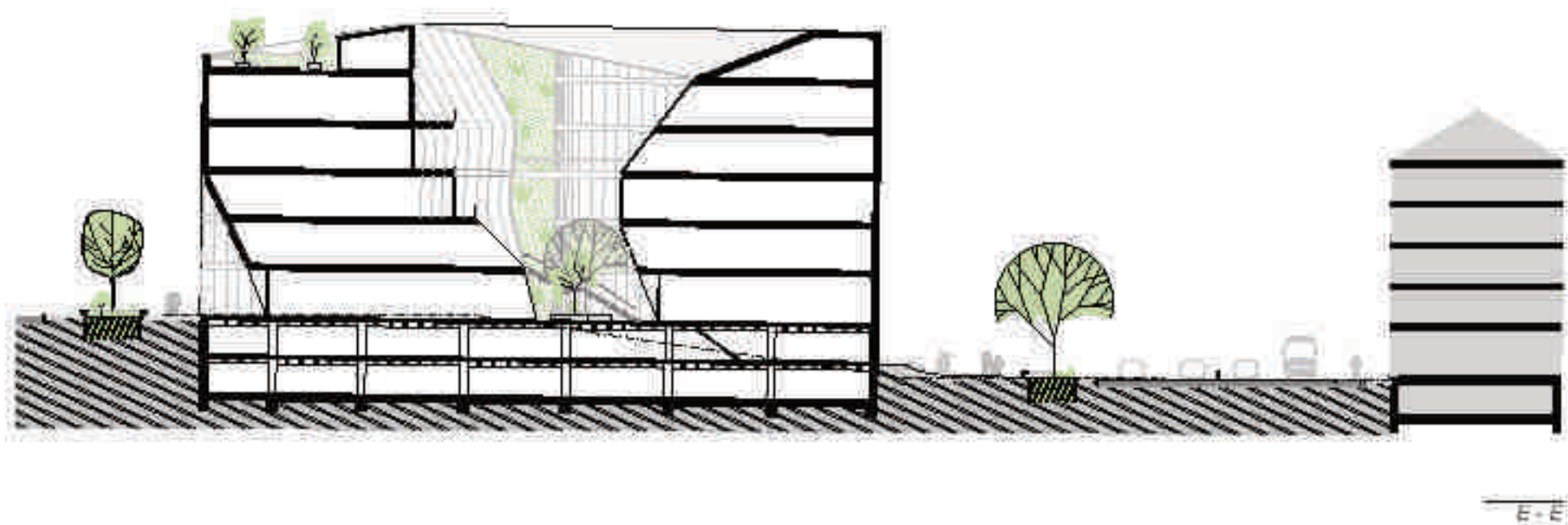
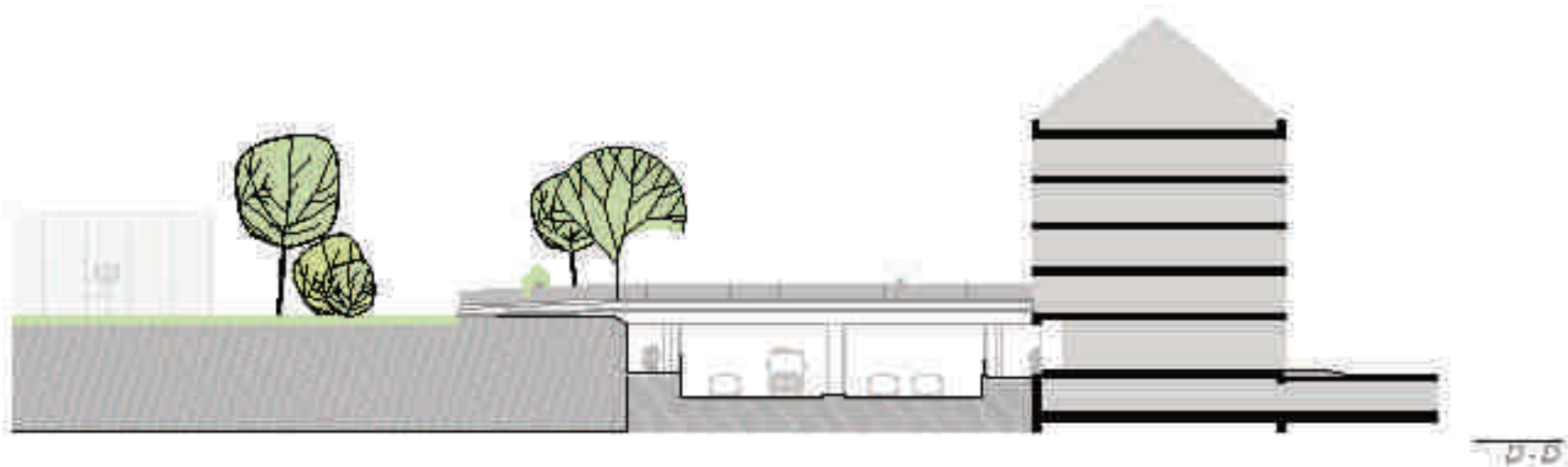




BRANKIĆ  
PINKIĆ  
BRODAR

Rezy územím - platforma

1:500



Detailová stránka

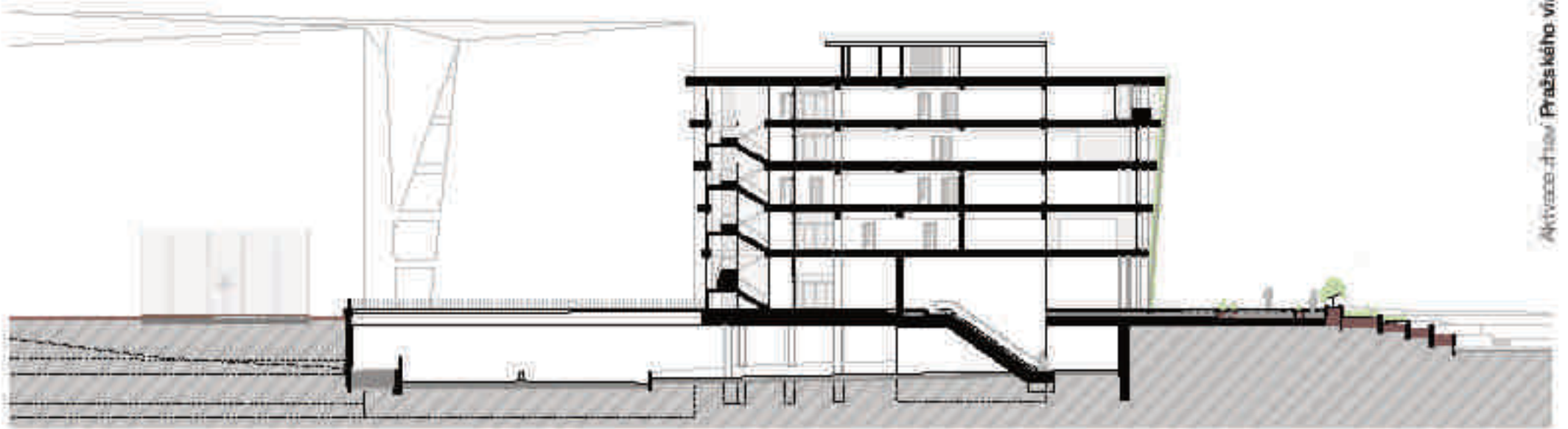




1:500

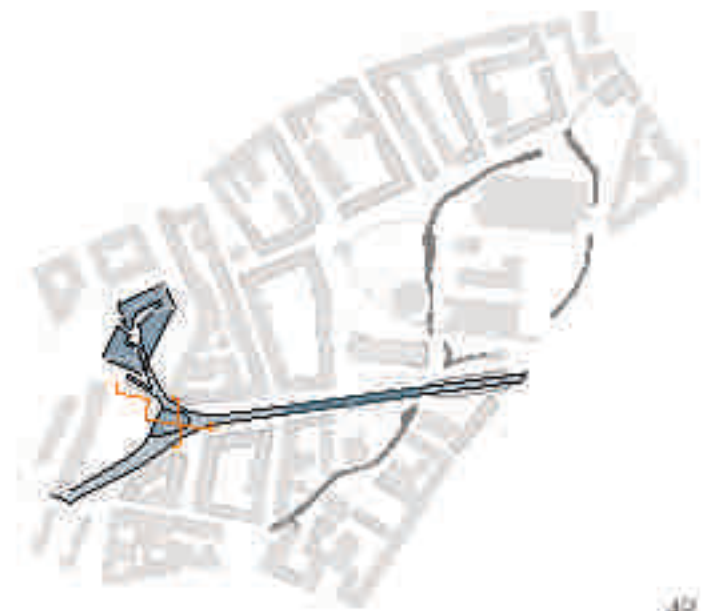


F-F

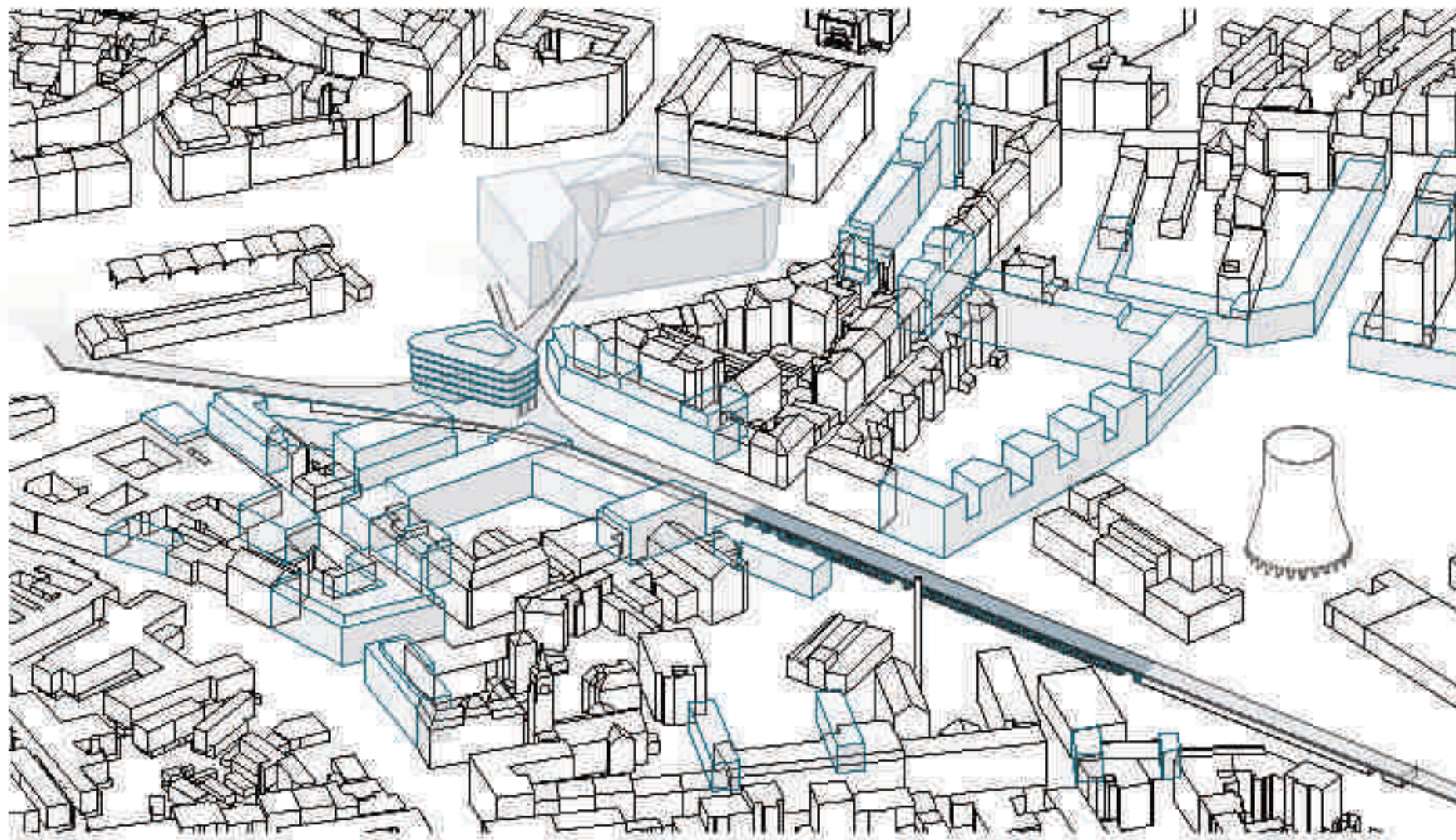


G-G

Aktivace ulice Pražského viaduktu v Brně



# 01 VIADUKT



Dobromír Šrámek

celoměstský význam  
aktivity - turismus



Současný viadukt je využíván pro železniční dopravu. Z koncepcí vyplývá, že viadukt je významným monumentem a lze ho transformovat. V návrhu viaduku byl významný element, který propojuje území a nabízí pronikavé prostory a vodorovné zázemí.

Geometrie oblouků pod viadukem určuje rozměry vodorovných bazí, které zajišťují vytvoření vnitřního klimatu a poskytují zřetelné zázemí pronikavými prostory. Ustávené azimuty, podlahy a prostory slouží primárně pro bláznivé děti - pro místní komunitu. Cílem je maximální variabilita pro různé nároky uživatelů.

vypnutí



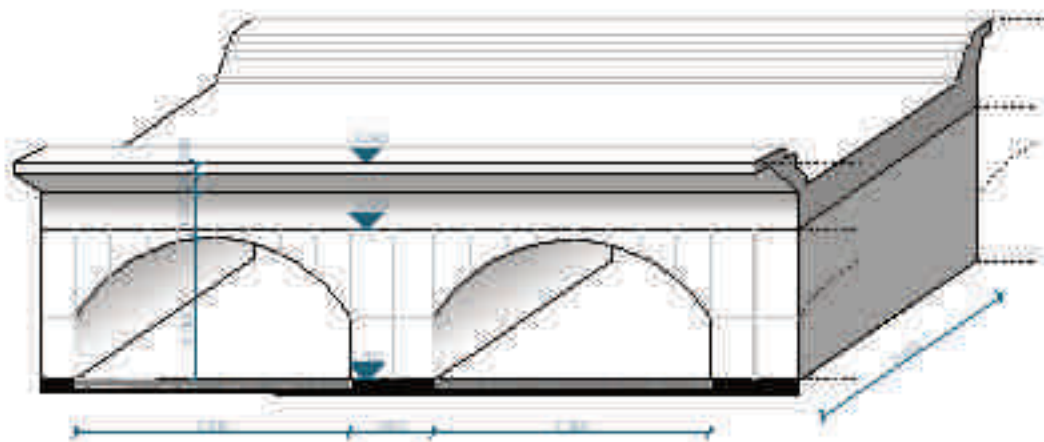
ložení bazí



vytvoření průchodů

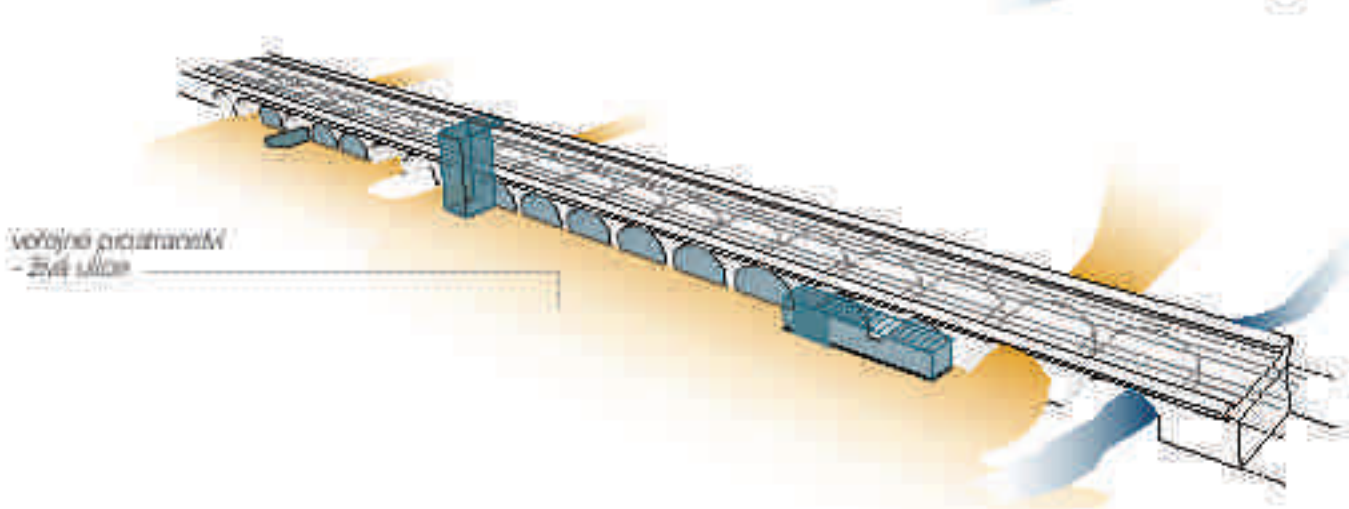
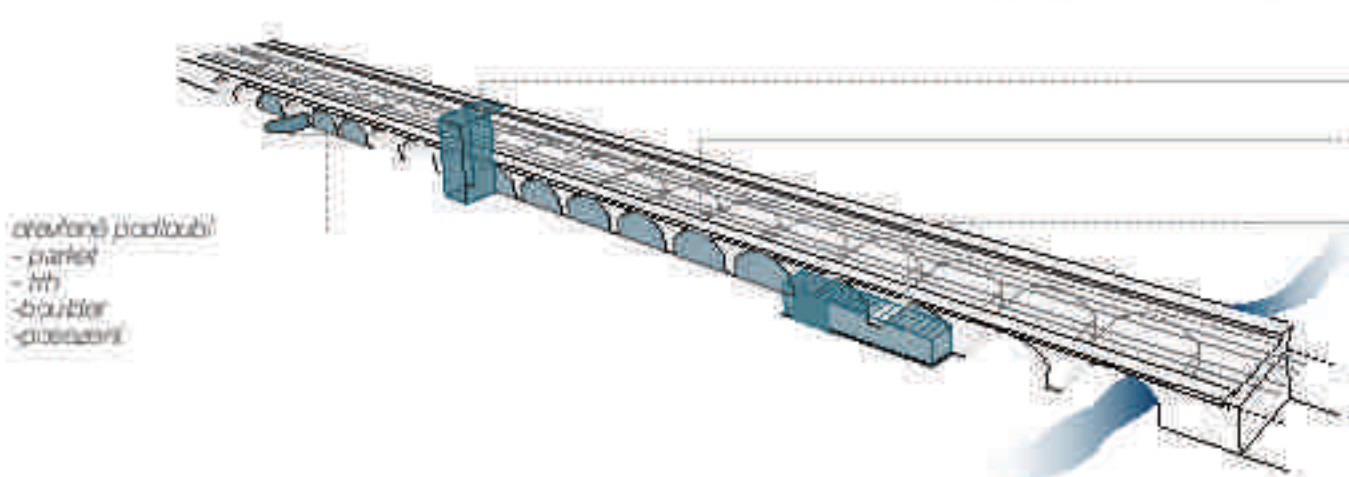
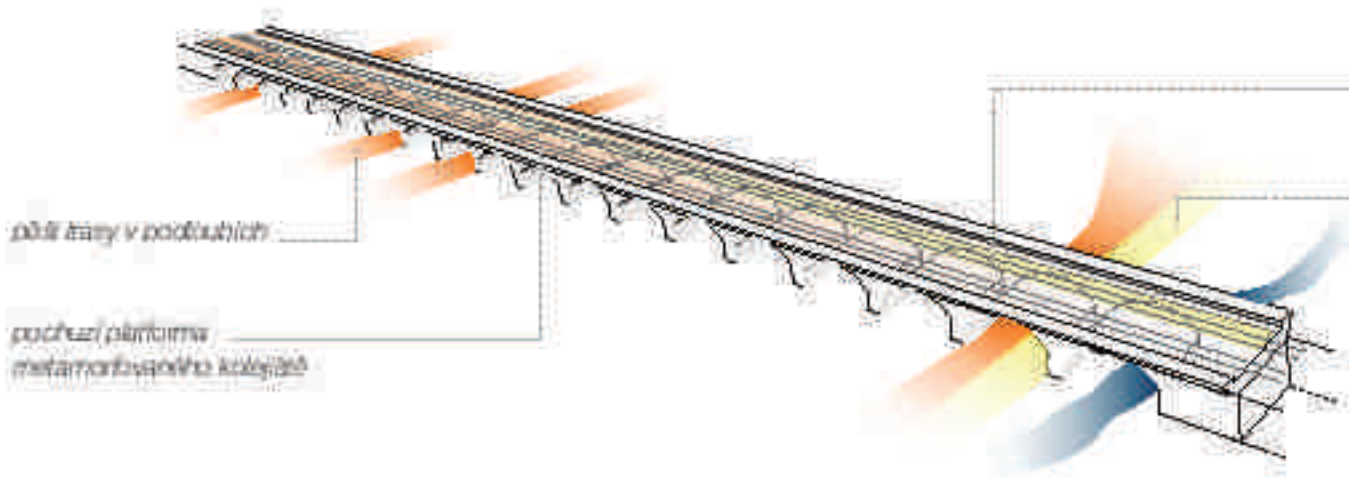
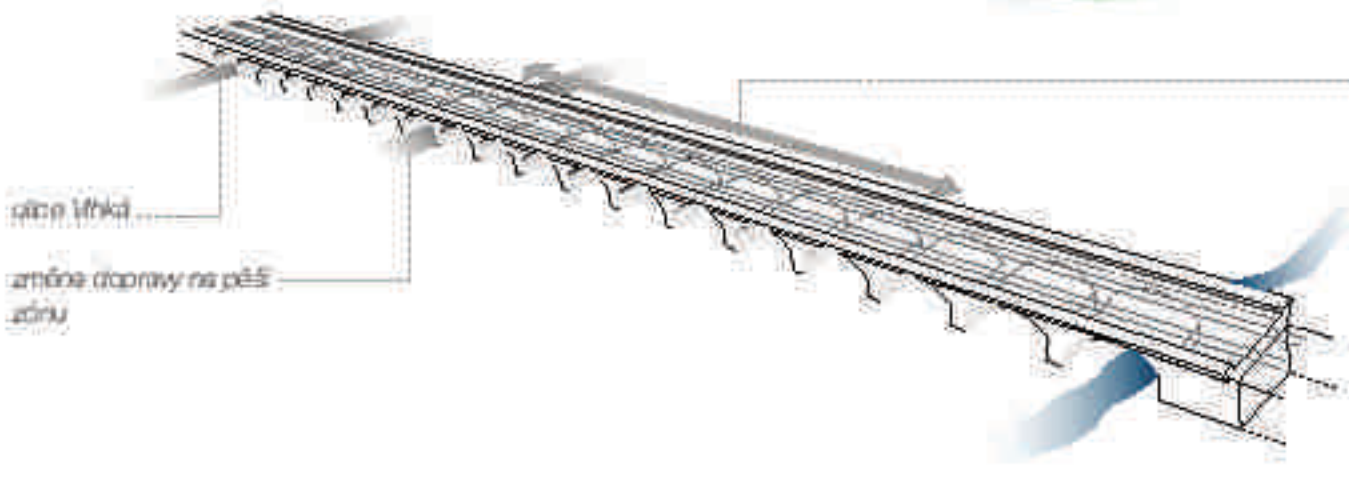
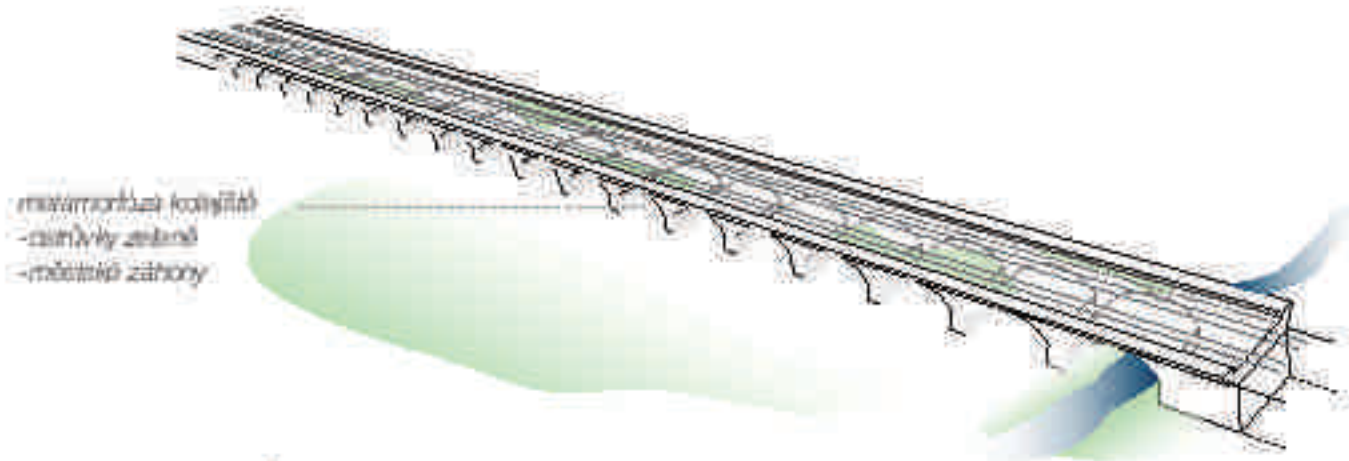
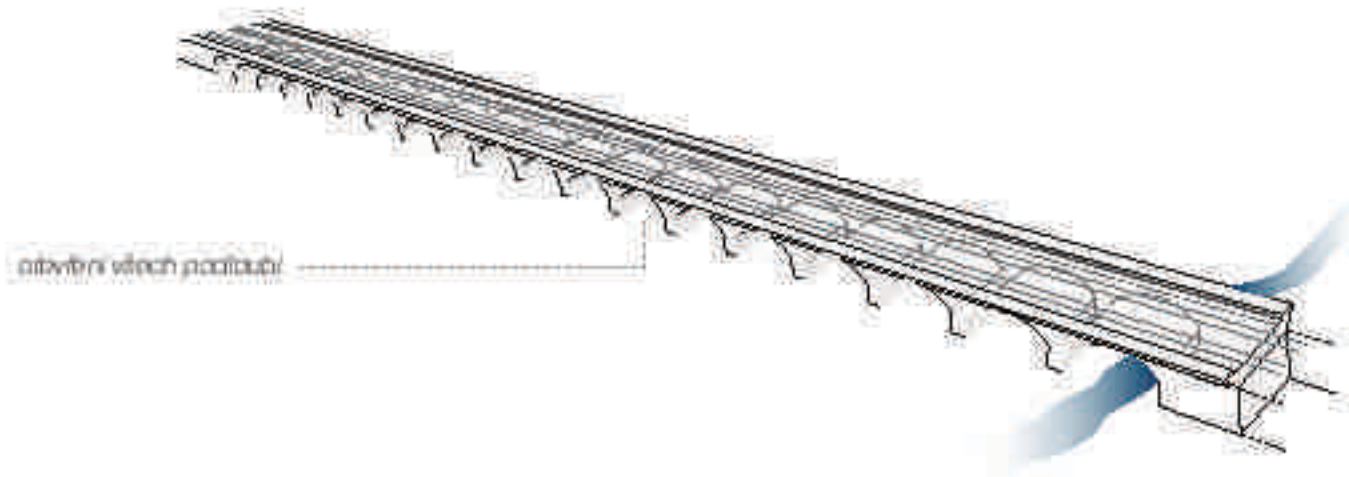


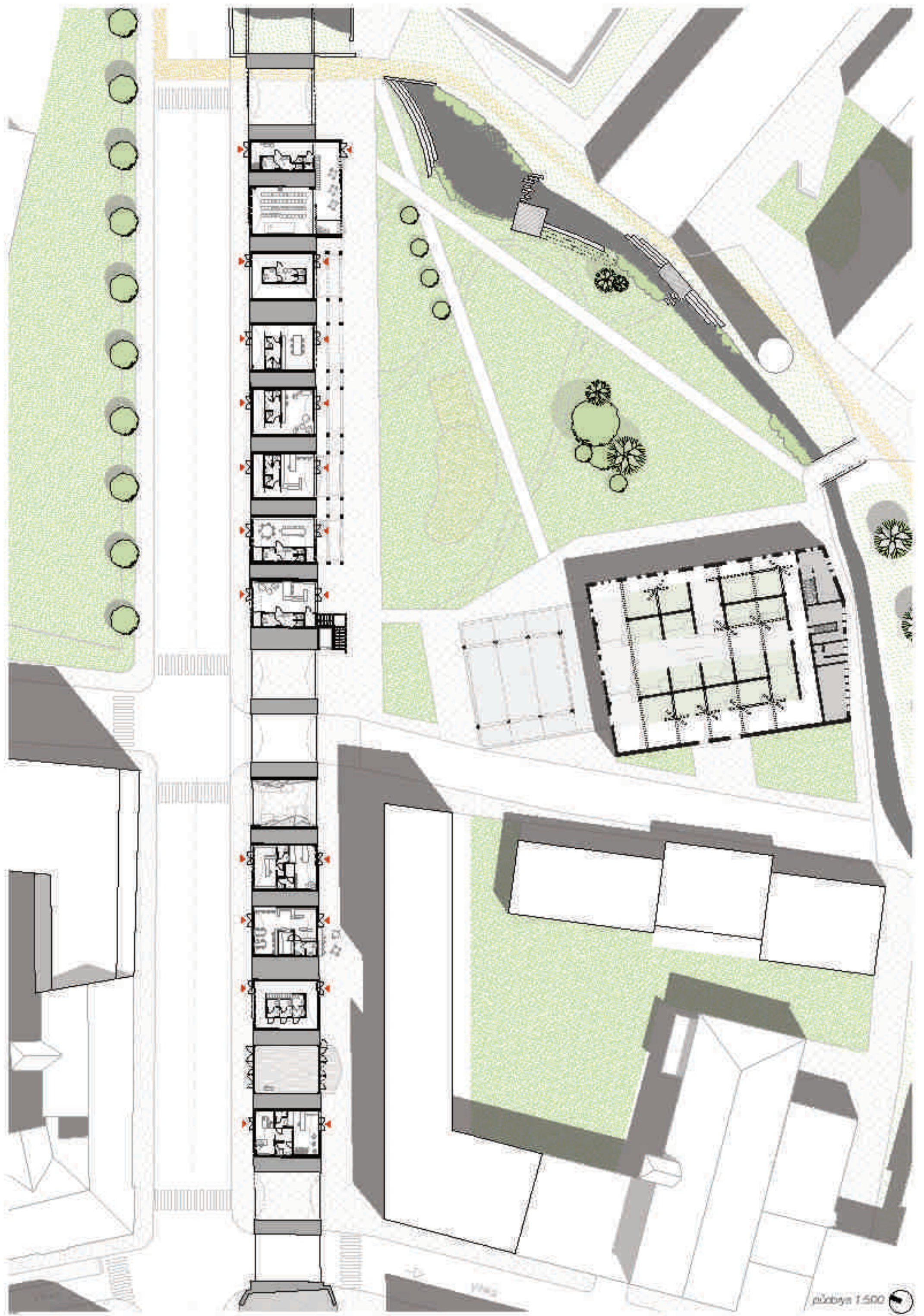
akceptace



Variability prostorového řešení

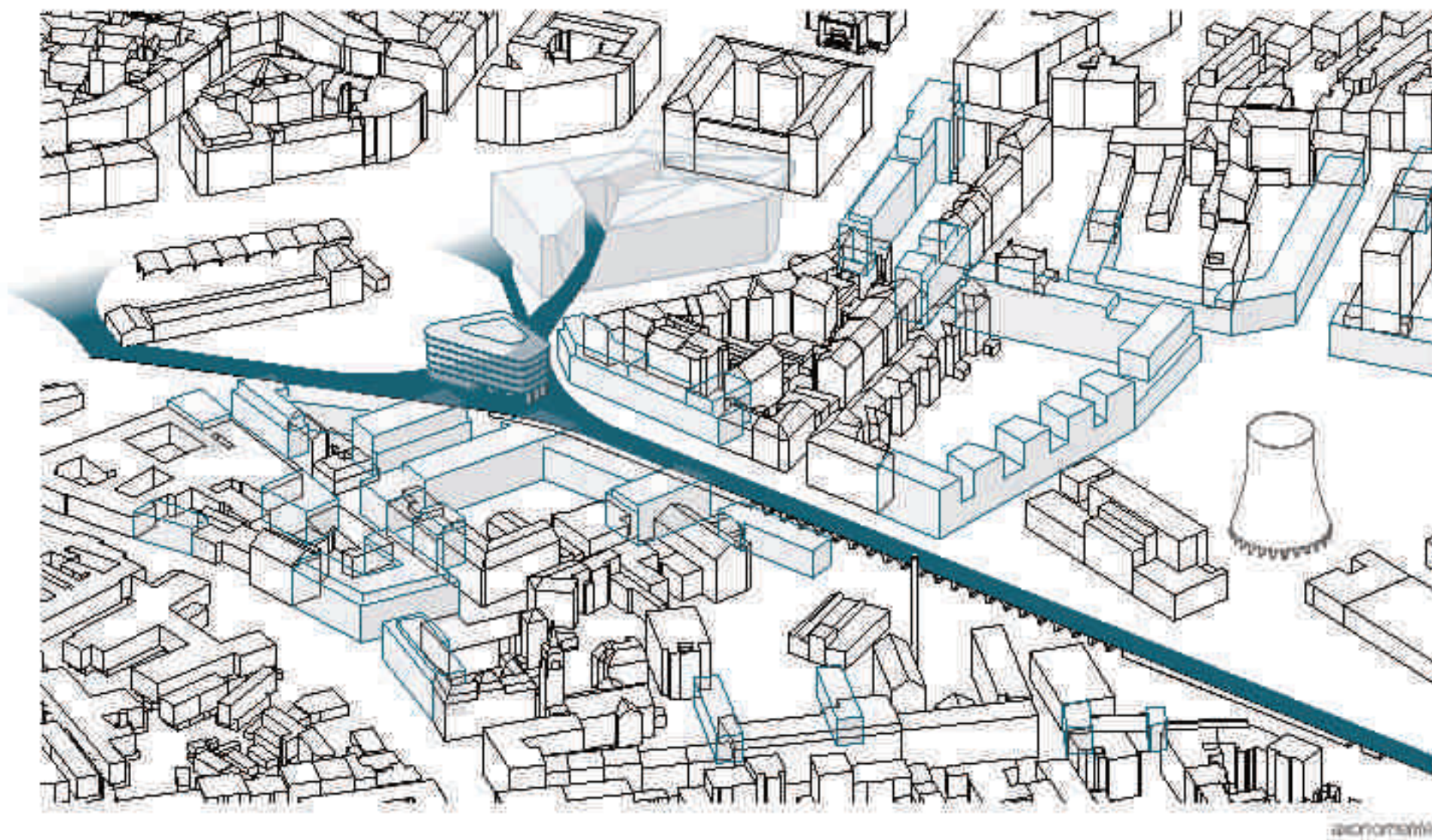
závažný stav - zaměření







# 02 PLATFORMA



acronostatic

Dolníková et al.

Koncept platformy vychází z myšlenky propojení řeky s ostatním městem. Pomocí metamorfózy je kolektivně železničního vaduku nahrazeno plochou s různými úrovněmi. Samotná platforma má primární funkci komunikační pro cyklisty a chodce, kteří se nacházejí v pohodlné vzdálenosti od stávajícího nádraží a Májovského náměstí přez budovu Úřadu a Horskou ul. k focu. Samotná platforma je uvažována jako atrakce pro turistů a občasnou zónu pro občany.

V návrhu je na platformě vyčarován oboustranný pruh cyklistů, který je doplněn o plochy pro turistů a občasných mobilních a zelení. Jako aktivní můžeme uvažovat například o krátké sjezdové dráze, dětských a pískovišti, basech pro pěstování zeleniny nebo i plochy mobilní vagnů s přidáním kavy a občerstvení.

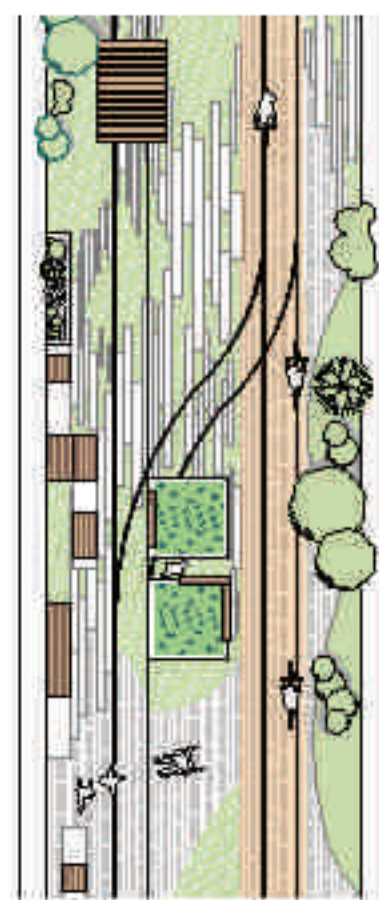
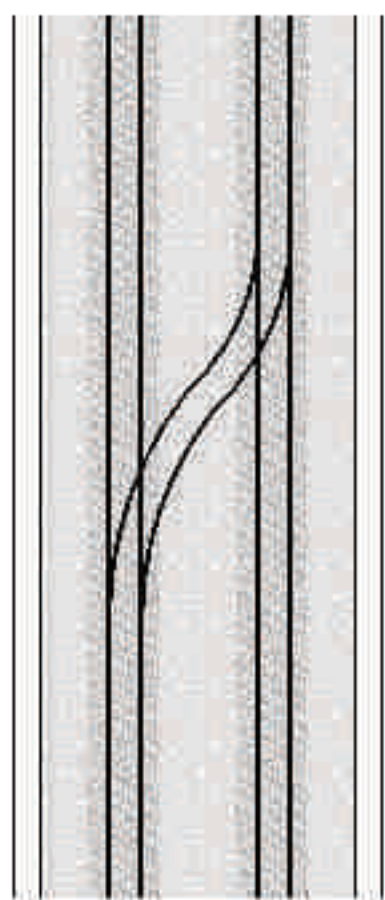
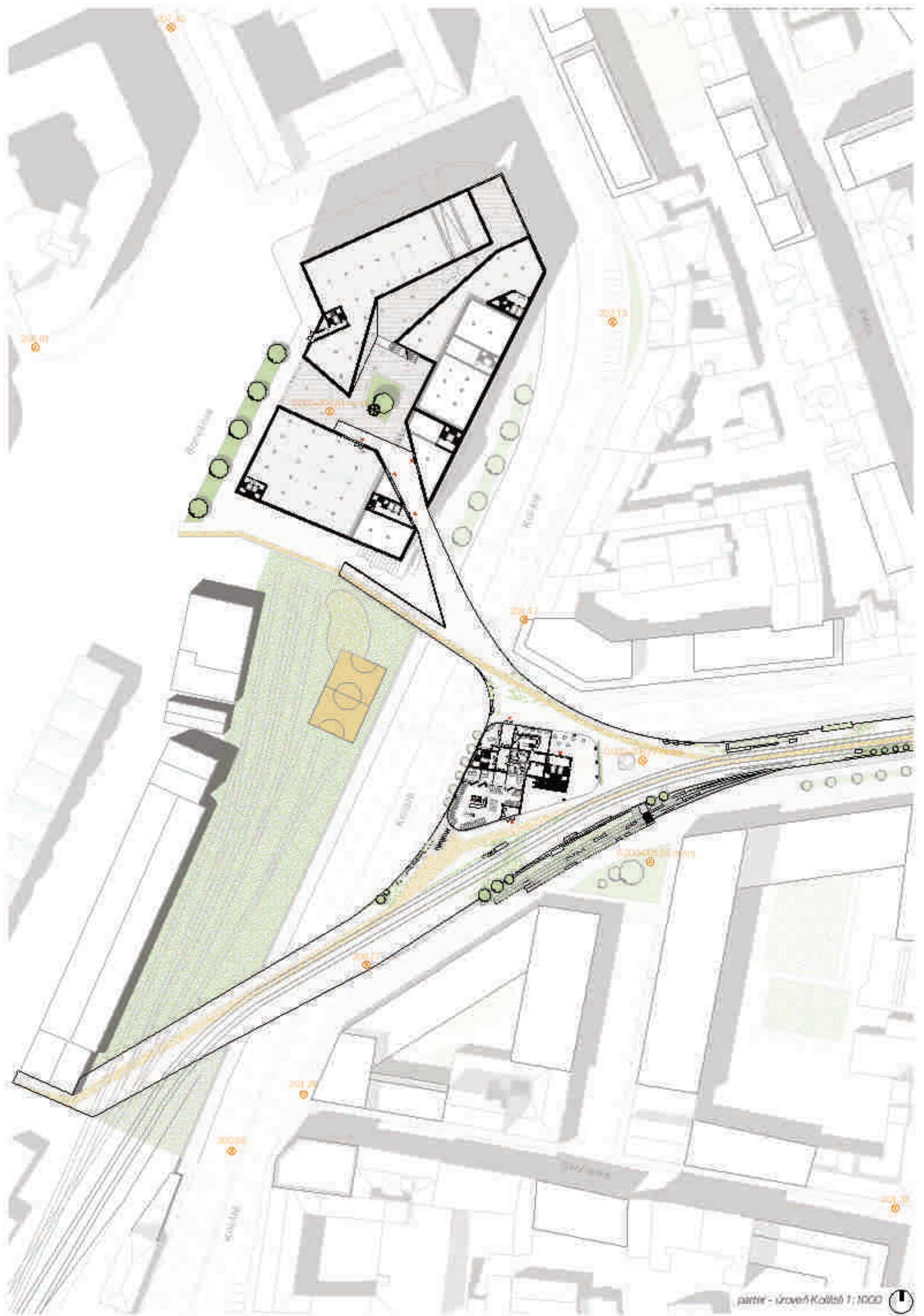
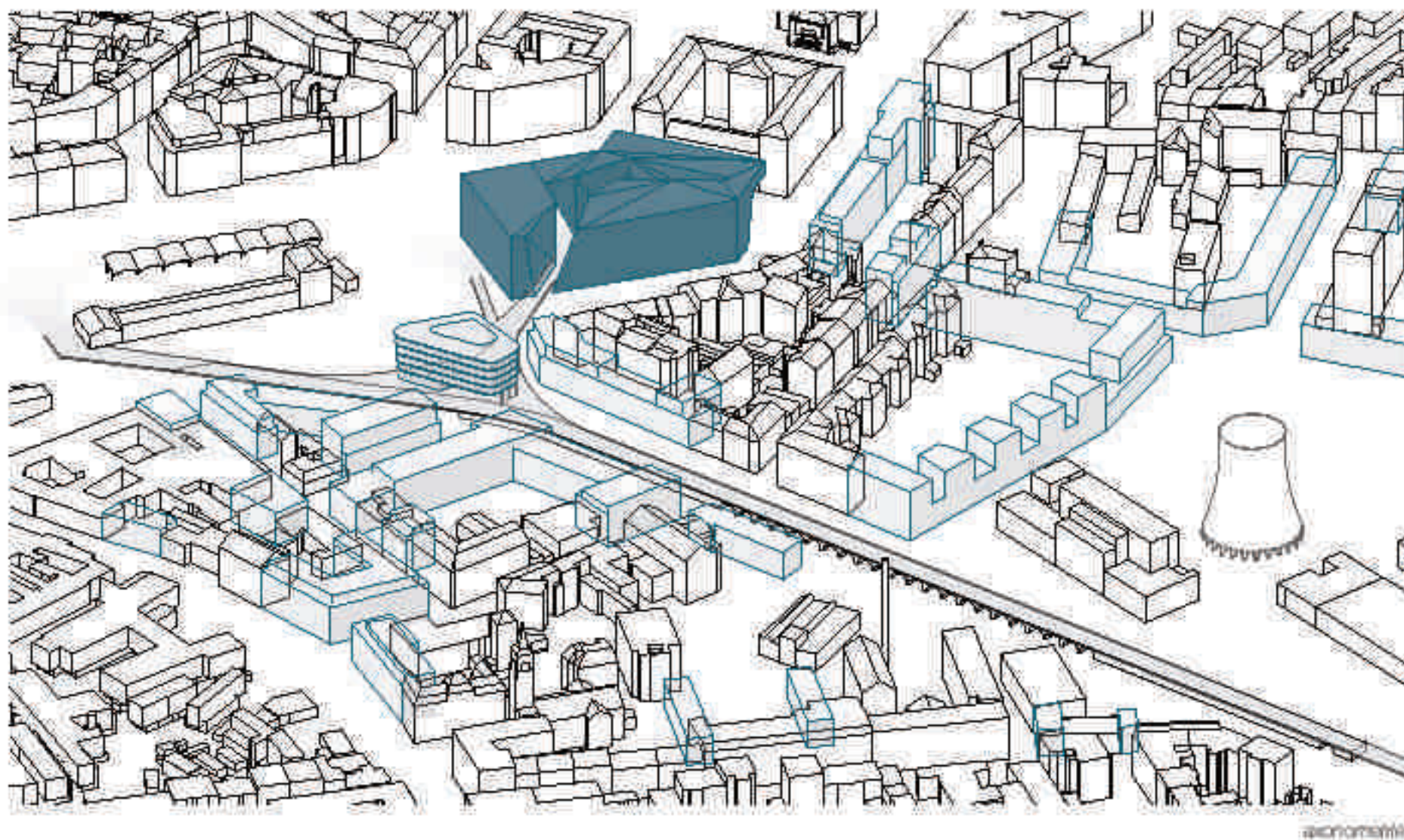


schéma metamorfózy kolektivně



# 03 BUDOVA ÚŘADŮ

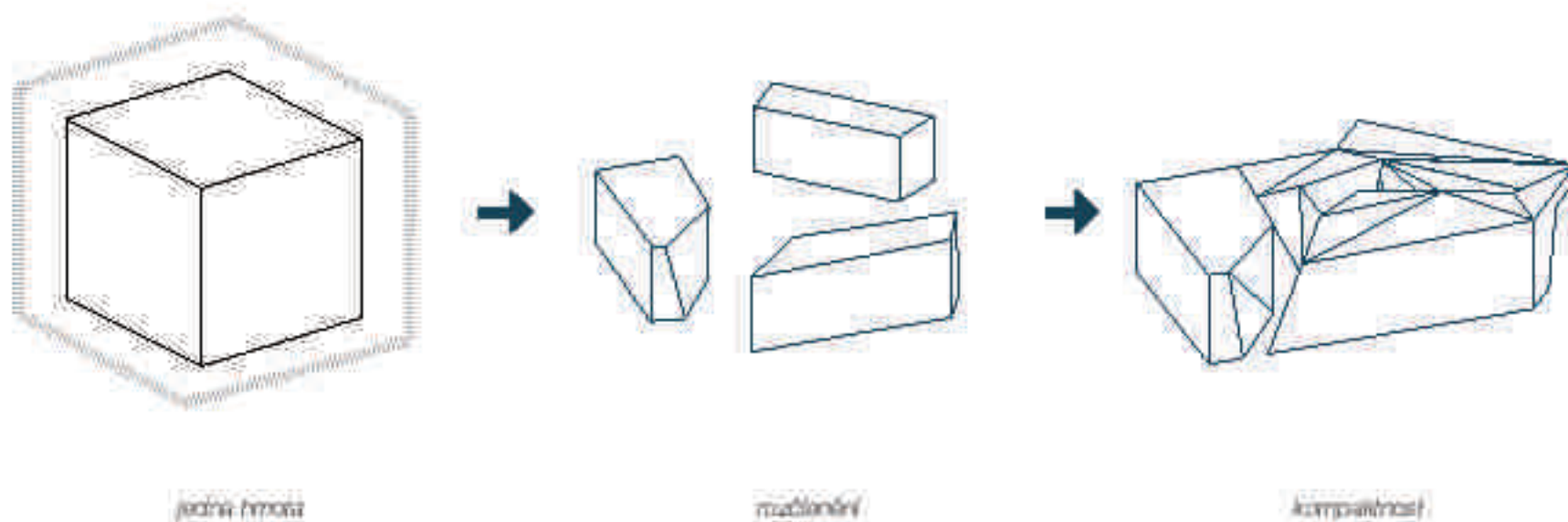


acronostatic

Dobrotová ulice

Objekt je situován na okrajním pozemku, který leží na bývalých trzích města. V původně devastovaném sídelní byly hrady zchátrány po vzoru evropských měst a nahrazeny výjimečnými budovami. Tento výrazný urbanistický prvek v minulosti udělní svébné jádro města a vytvoří park s kulturními budovami a veřejné scény. Zornu přesí příměřený byly nahrazeny dopravnou, která v současnosti představuje benínu nejen lyžkou, ale hlavně Hukovou. Soubor výjimečných budov je v návrhu doplněn o plánovaný projekt parku. Ten slouží všechny úřady městských částí, tak aby byly centralizovány.

Proto v návrhu usiluje o umístění parku na jeho plánovaném místě. Forma architektury představuje Hrysl, který reprezentuje moc a odnětí dle. Jednotná hrsta v sobě skrývá dvornu, která vzniká mezi třmi samostatným objekty různých zrností. Přístup z ulice Benešova je doplněn o spojení s navrhovanou patkonnou, která překonuje Kolářů a spojuje budovu s přilehlým Hradem až k řece Sázavě. Díky nerovnému terénu je využito převýšení mezi ulicemi Kolářů a Benešova pro vybudování dvou podlaží s parkováním, které je určeno primárně pro budovu samotnou a včleněnými místy pro příslušný objekt Hostelu a komercii.

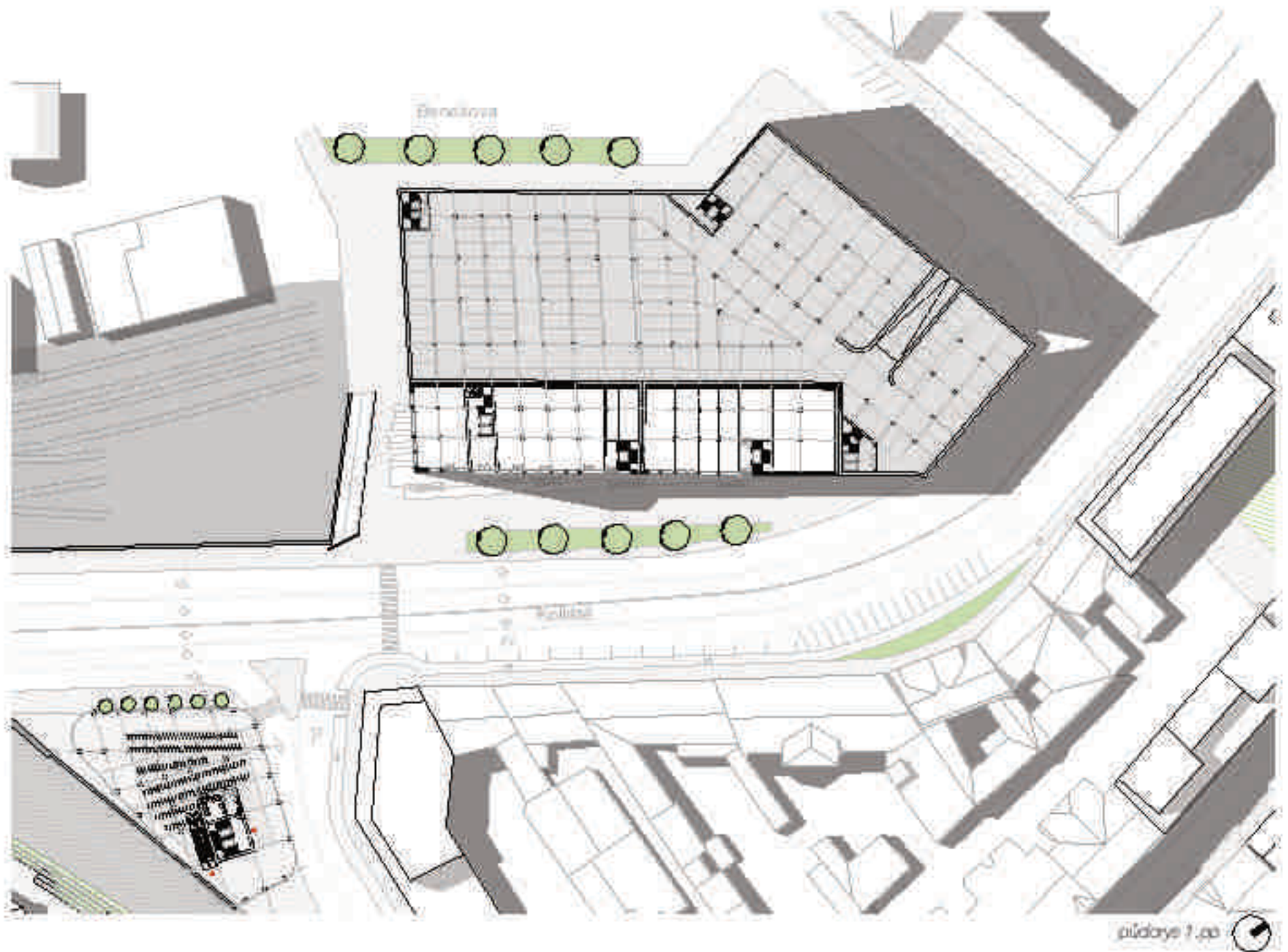


jedna forma

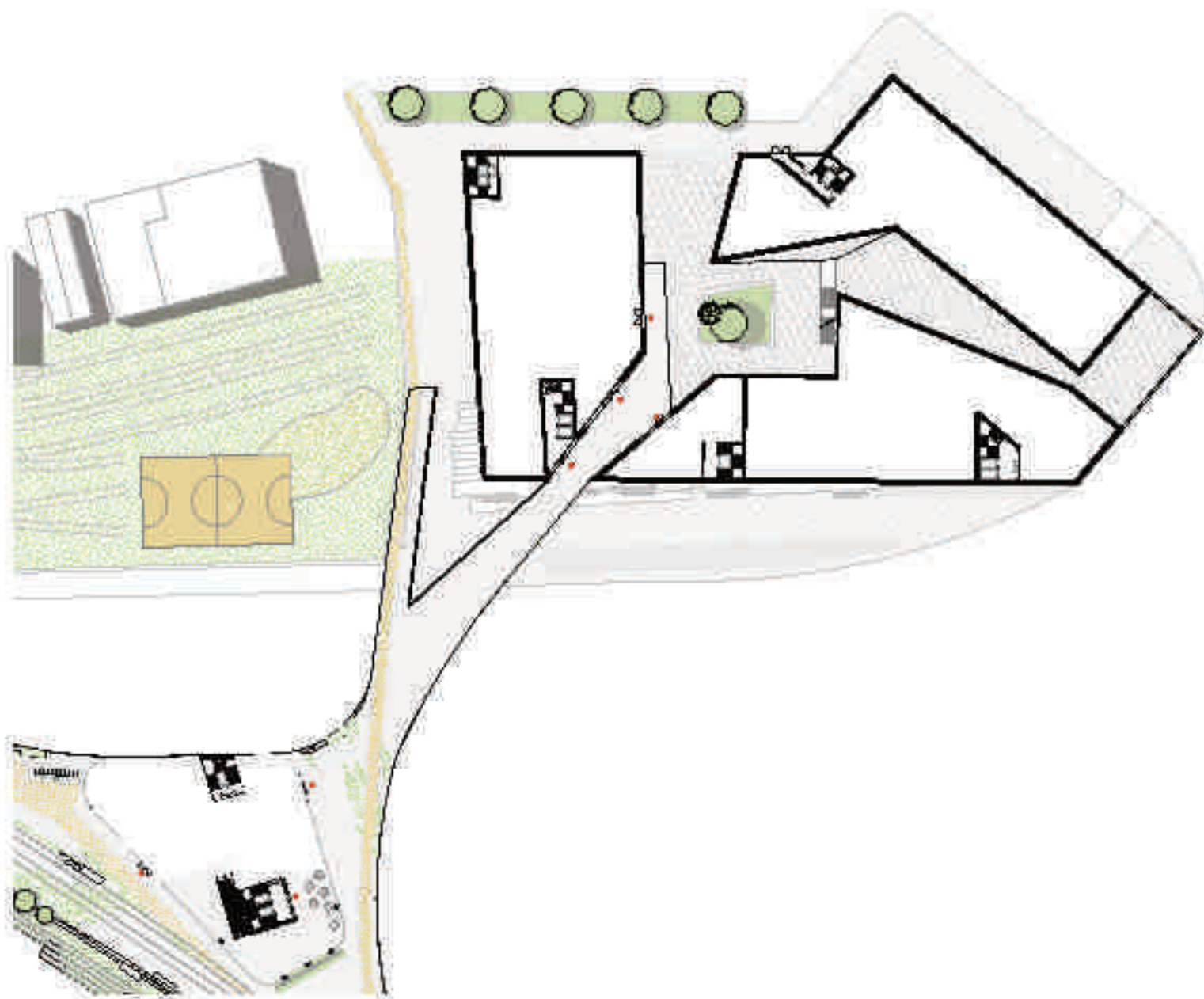
množství

kompaktnost



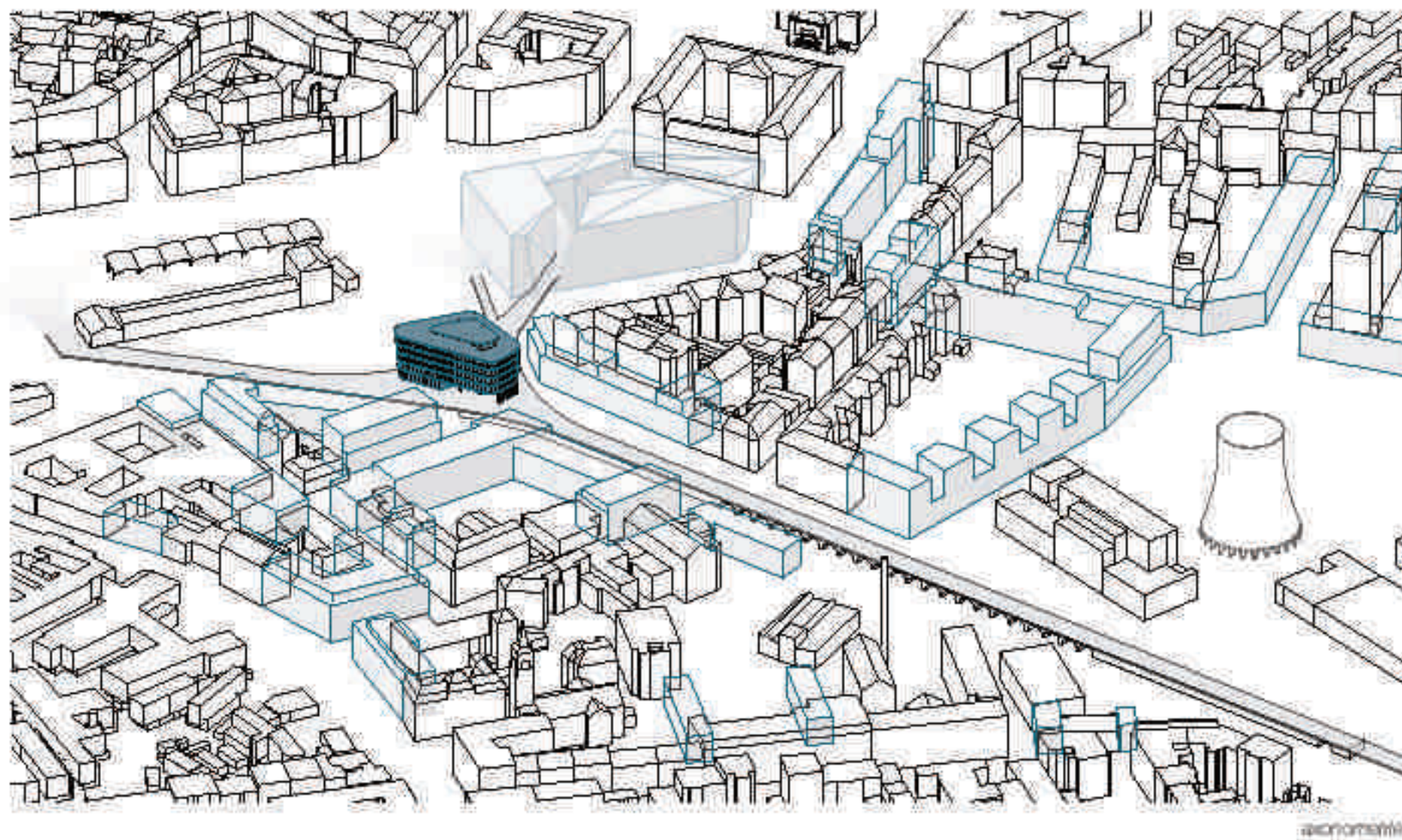


půdorys 1.00



půdorys 1.00

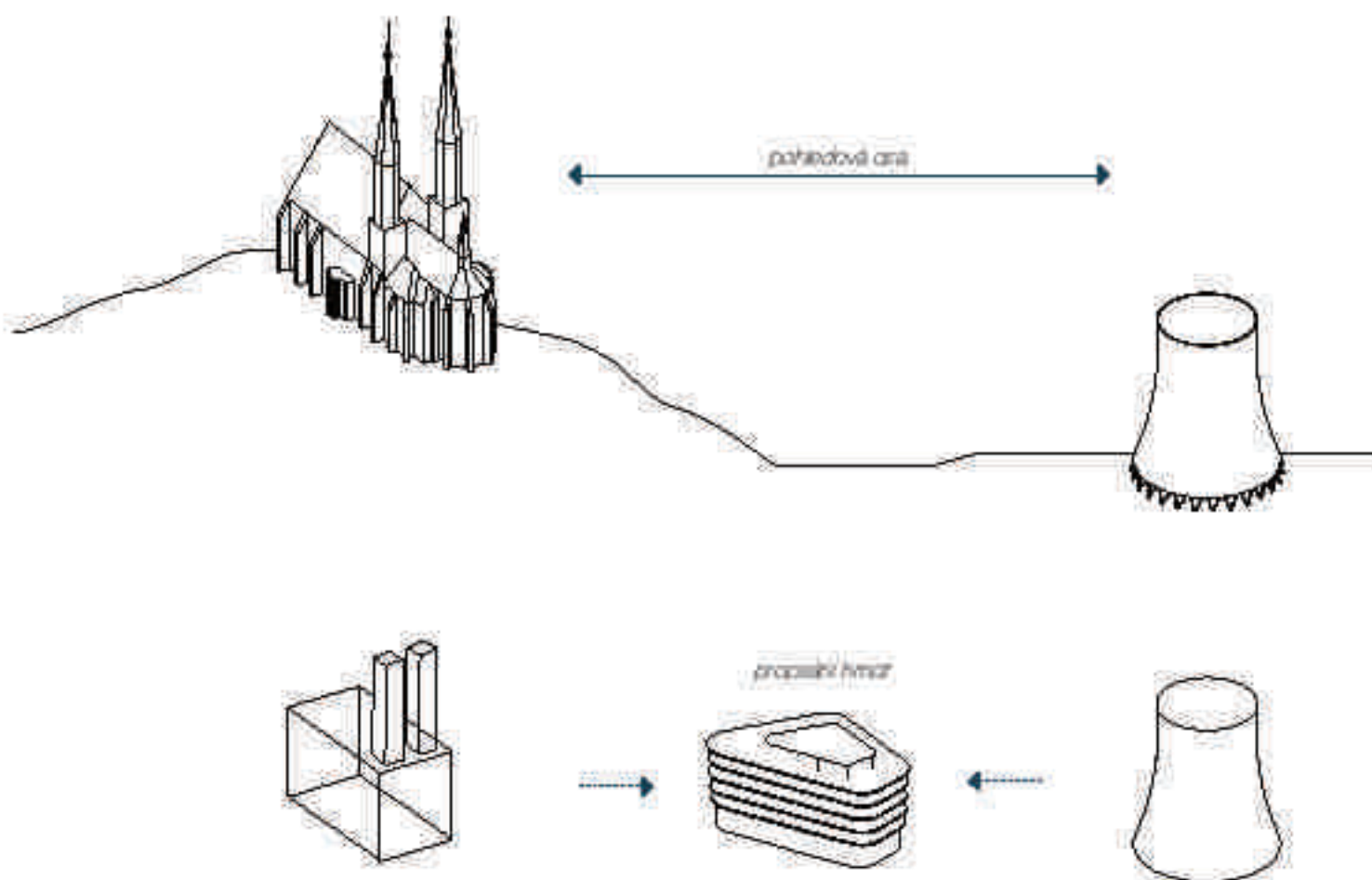
# 04 HOSTEL



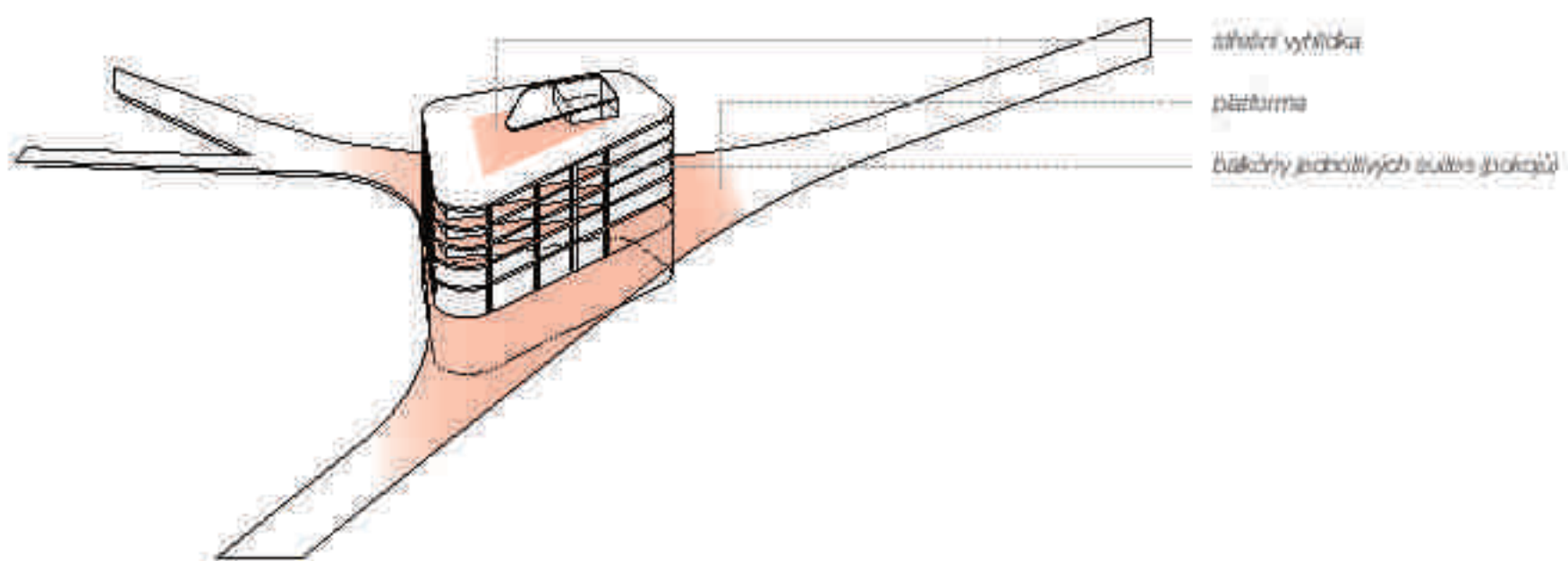
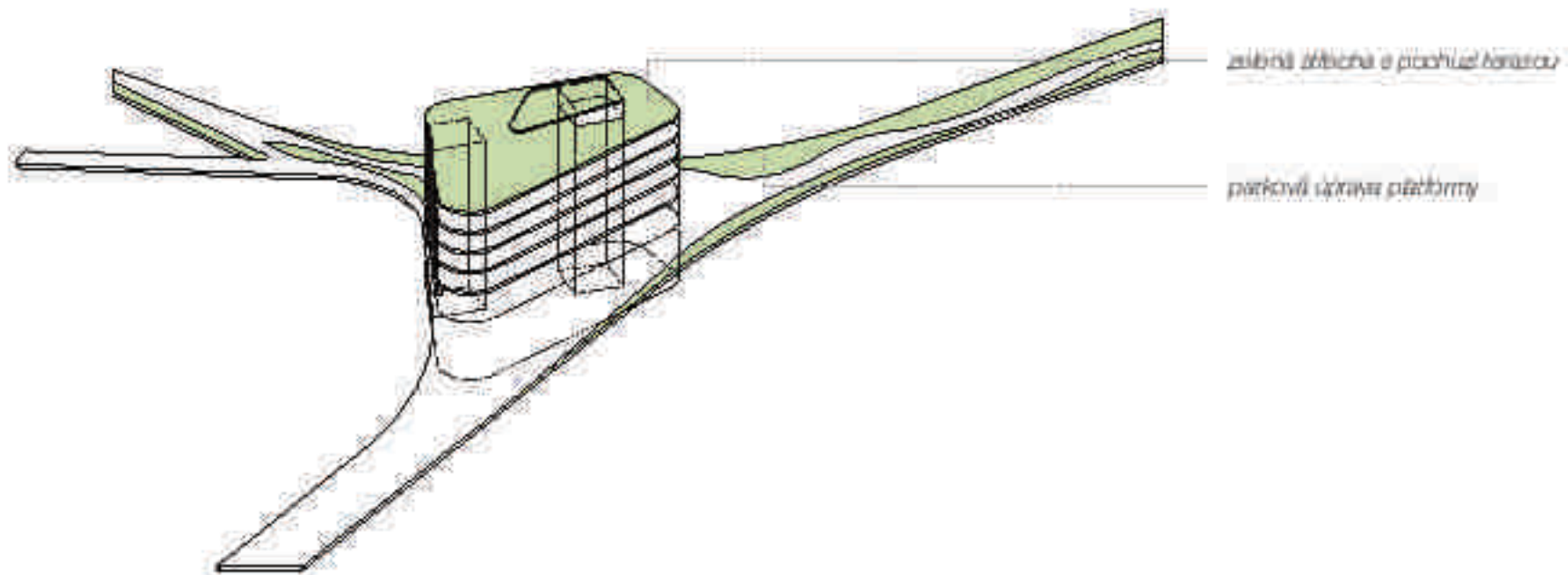
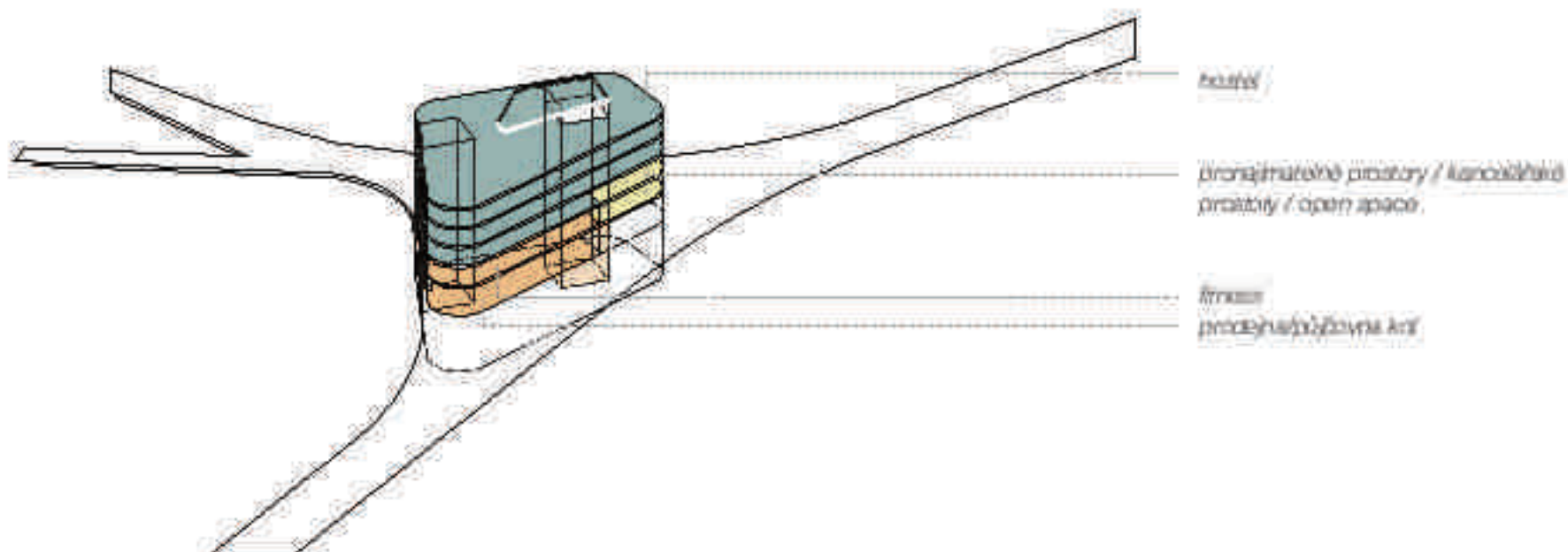
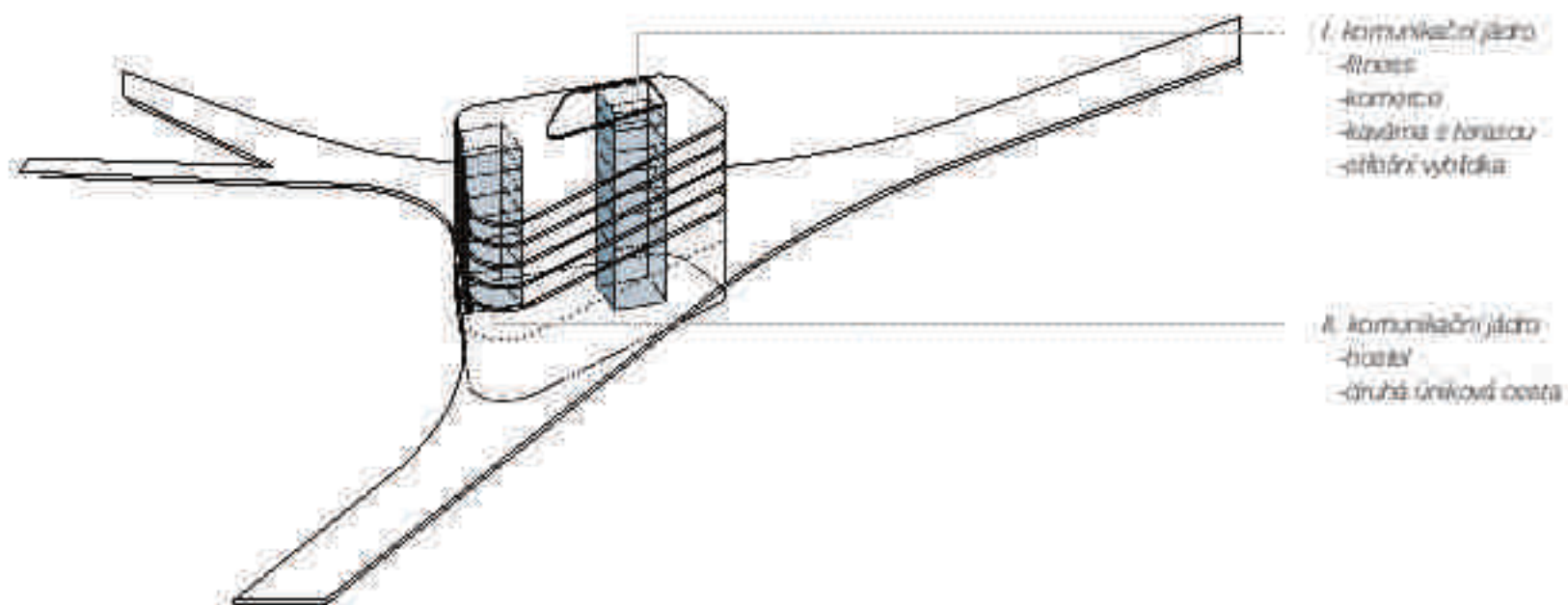
Dobrotová ulice

Obytný hostel je situován na hraně okružního prostoru s výraznými budovami, které jsou odkopány parkem. Proto volená architektura je svým tvarem dominantní, ale na výšku, aby rekonstruovala výrazným stavbám v okolí. Pocta a ner. rozvíjí uliční formu Kolář a svěřem k řadě Svitavě se zužuje. Naopak od řady se vstředně mírně rozšiřuje v důsledku okružní zástavby.

Abyste byla nastavena pohledová osa na Pevov a Svitavě jsou hrany zjednodušeny a pomocí prosklené fasády a reflektivního ožáření se pohled zjednodušuje. Parková úprava, která tvoří hlavní funkci na průměrném výškově pozvona přechází v zjednodušenou vertikální fasádu na východě. To je použitelné pro zlepšení klimatu v budově na jižní straně.



schémata principů







# V. ARCHITEKTONICKÁ STUDIE - HOSTEL

*„Each new situation requires a new architecture.“  
/Jean Nouvel /*

■ Tabuľka blánci	
■ Situace	1:500
■ Půdorysy	1:200
■ Řezy F-F, G-G	1:200
■ Pohledy	1:200
■ Vizualizace	

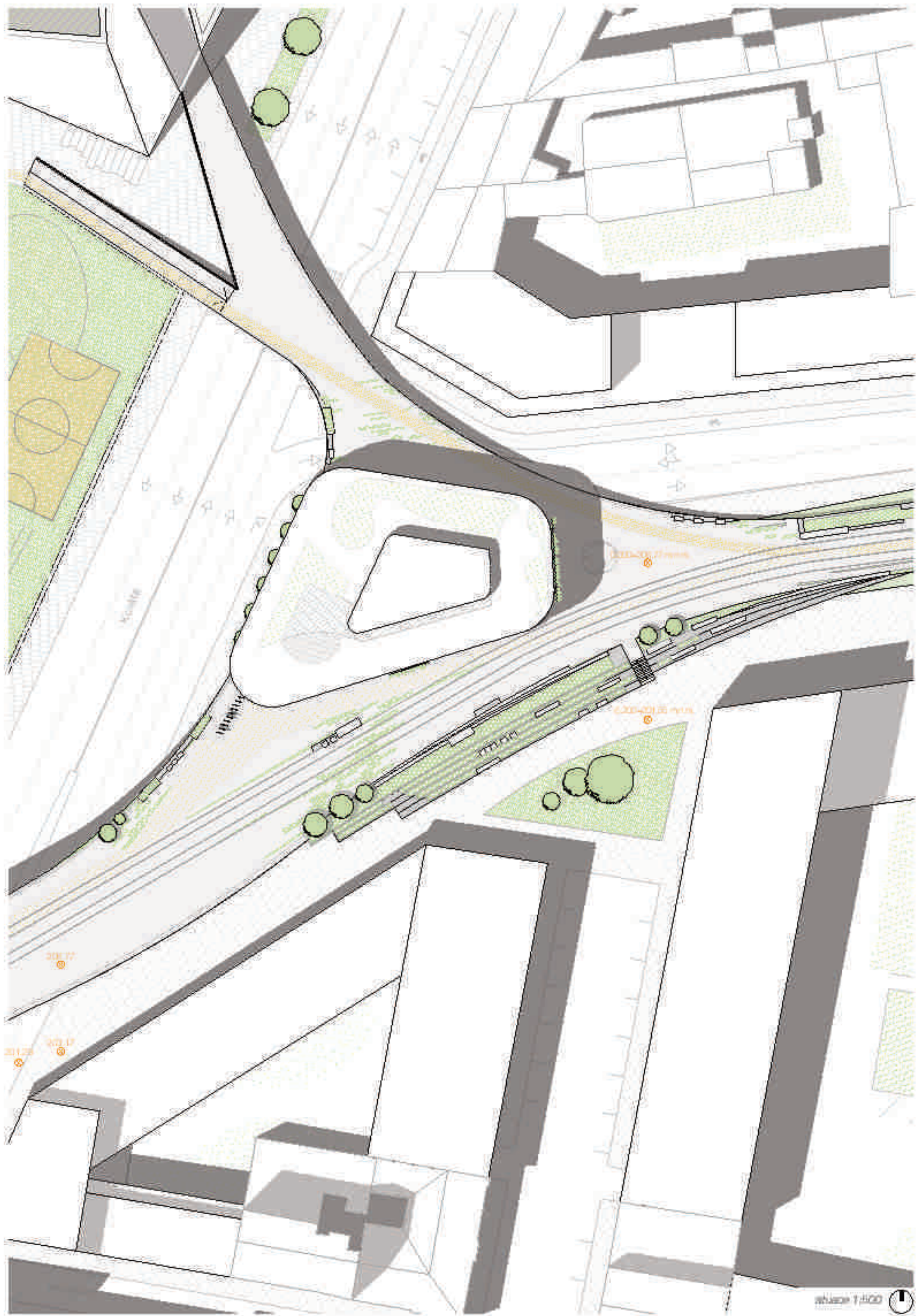
## Tabulka bilancí

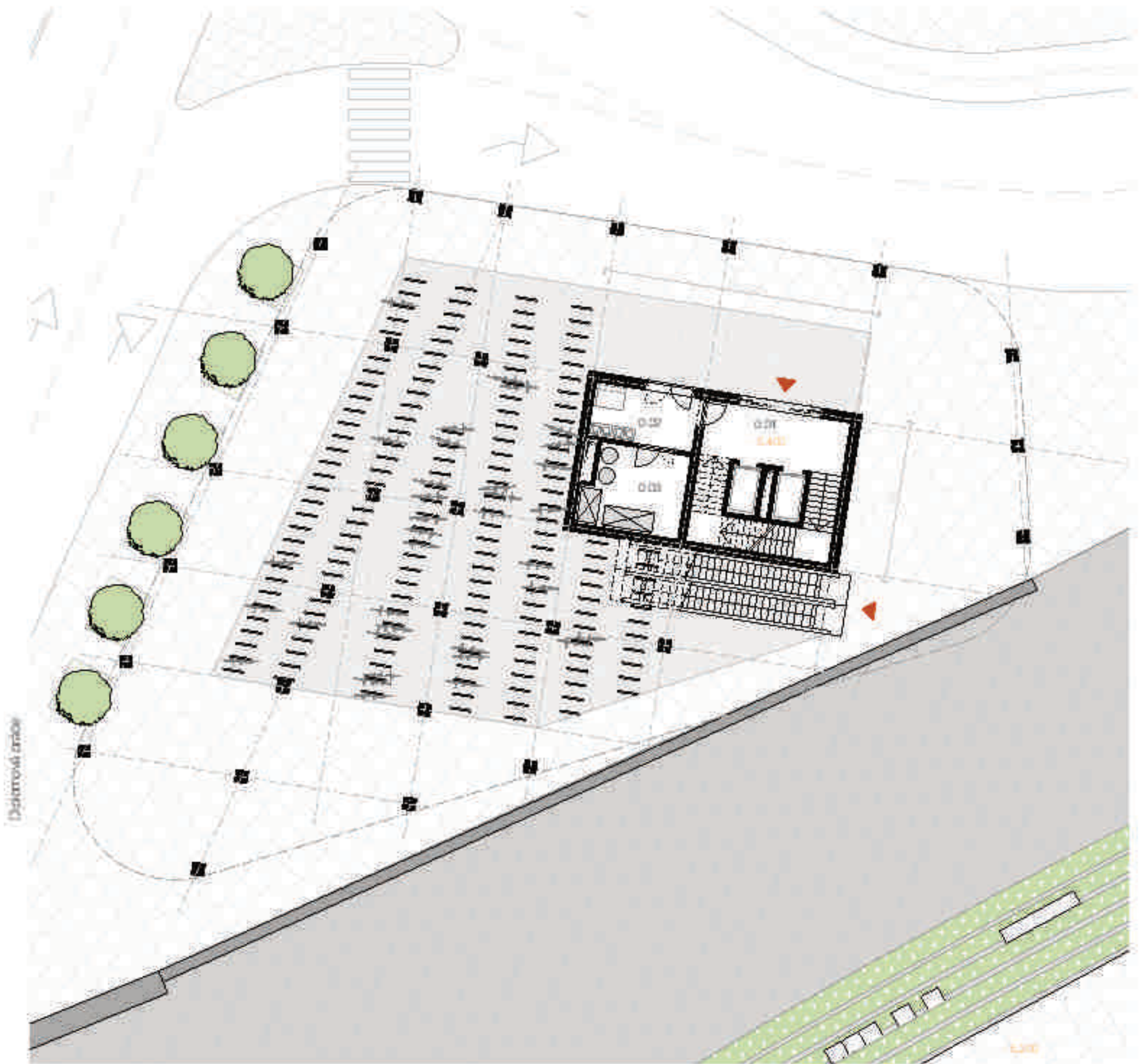
Zastřešené plochy	m <sup>2</sup>
podzemní podlaží	108
nadzemní podlaží	1 250

Hrubá podlažní plocha HPP	m <sup>2</sup>
podzemní podlaží	108
nadzemní podlaží	5 075
<b>celkem</b>	<b>5 183</b>

Obestavěný prostor	m <sup>3</sup>
podzemní podlaží	612
nadzemní podlaží	20 485
<b>celkem</b>	<b>21 097</b>

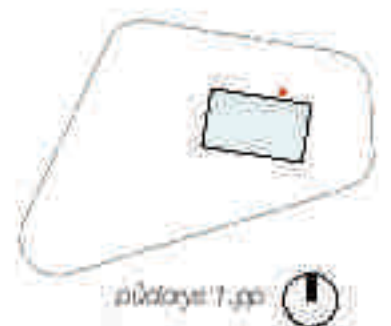
Funkční využití	m <sup>2</sup>
HPP komerční prostory k pronájmu - cyklopark	318
HPP komerční prostory k pronájmu - doko	76
HPP komerční prostory fitness	515
HPP komerční prostor k pronájmu - open office	327
HPP coworking office space	233
HPP komerční prostory bar	92
HPP komerční prostory kavárna	219
HPP hosti	1 653
hosti celkem	+ 328
HPP převážného a technického zájmu	782
HPP síťové zahrady	276





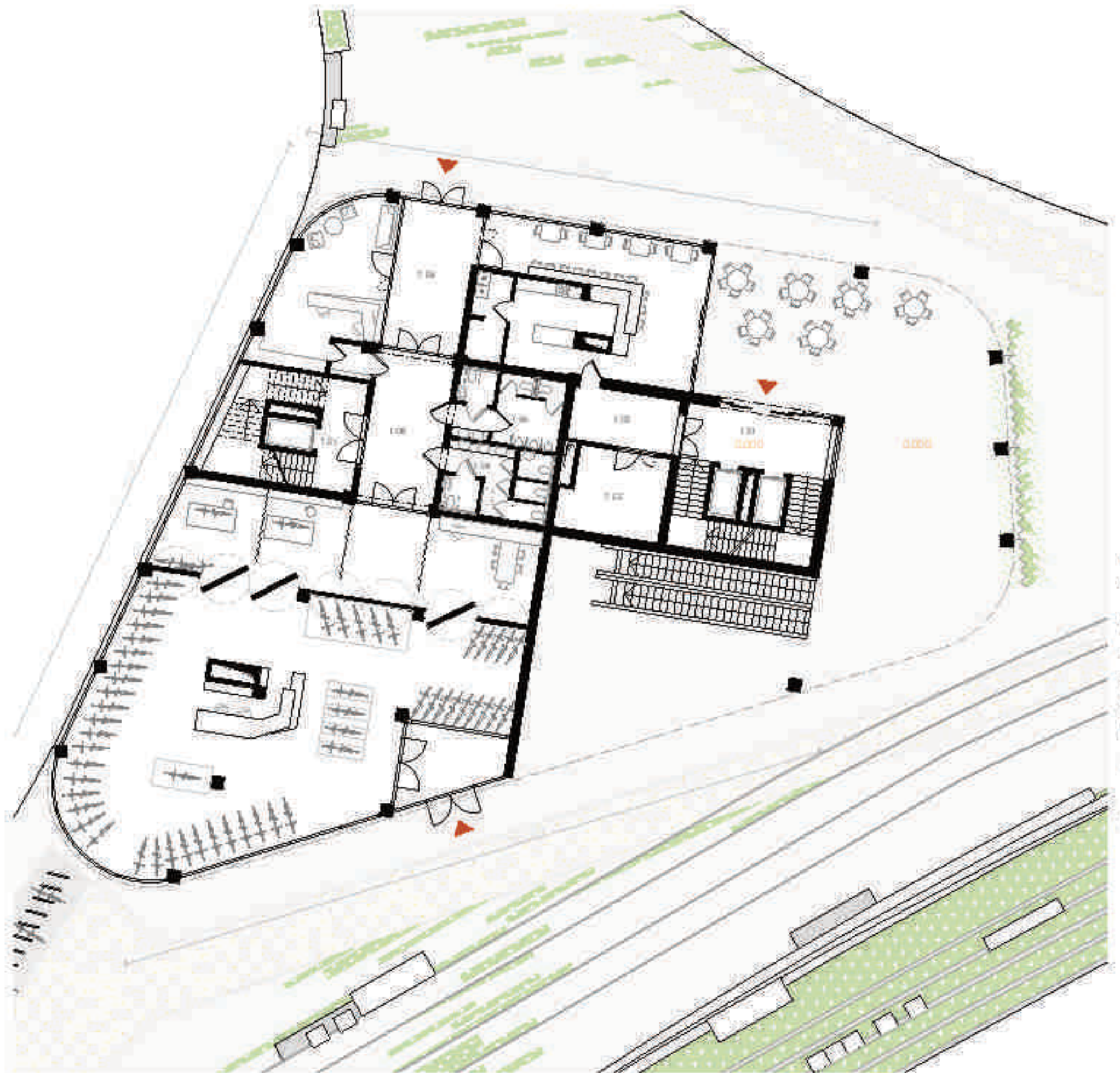
LEGENDA

0.01	schodišťová hala	48,90 m <sup>2</sup>
0.02	prvotná odpadová - nakládání s odpadem	13,60 m <sup>2</sup>
0.03	technická místnost ocelárny	19,60 m <sup>2</sup>
		82,10 m <sup>2</sup>



půdorys 1.p.p.





1.01	komunikační jádro	48,90 m <sup>2</sup>
1.02	technická místnost	18,65 m <sup>2</sup>
1.03	zázemí zaměstnanců / další místnost	11,80 m <sup>2</sup>
1.04	wc ženy (+ invalidé ženy)	10,80 m <sup>2</sup>
1.05	wc muži (+ invalidé muži)	17,10 m <sup>2</sup>
1.06	schodišková hala	26,70 m <sup>2</sup>
1.07	schodiště	35,50 m <sup>2</sup>
1.08	zdvahy	26,50 m <sup>2</sup>
	<b>203,80 m<sup>2</sup></b>	

**residence HOSTEL**

1.3.01	zázemí	2,80 m <sup>2</sup>
1.3.02	residence	39,70 m <sup>2</sup>
	<b>42,50 m<sup>2</sup></b>	

**prodejna CYKLOPOINT**

1.1.01	zdvahy	15,30 m <sup>2</sup>
1.1.02	prodejna cykloparů / půjčovna	222,00 m <sup>2</sup>
1.1.03	kanalizace / servis / zázemí	80,65 m <sup>2</sup>
	<b>317,95 m<sup>2</sup></b>	

**BISTRO**

1.2.01	zázemí / příprava kávy	22,00 m <sup>2</sup>
1.2.02	kavárna	62,60 m <sup>2</sup>
	<b>74,60 m<sup>2</sup></b>	





Detailová studie

1.01	komunikační jádro	45,90 m <sup>2</sup>
1.02	schodiště	38,50 m <sup>2</sup>
		<b>84,40 m<sup>2</sup></b>

**OPEN OFFICE** průhledný prostor

2.1.01	recepce / open space	235,00 m <sup>2</sup>
2.1.02	kuchyňka / denní místnost	37,50 m <sup>2</sup>
2.1.03	chodba	51,30 m <sup>2</sup>
		<b>323,80 m<sup>2</sup></b>

**FITNESS**

2.2.01	recepce	57,25 m <sup>2</sup>
2.2.02	kanclář / zasedací	33,50 m <sup>2</sup>
2.2.03	bar / občerstvení	68,80 m <sup>2</sup>
2.2.04	chodba / šatárny	66,40 m <sup>2</sup>
2.2.05	zadový těl	83,90 m <sup>2</sup>
2.2.06	posilovna	150,60 m <sup>2</sup>
2.2.07	šatny	54,90 m <sup>2</sup>
		<b>515,30 m<sup>2</sup></b>



úroveň 2.ro.



3.01	komunikační pádra	48,00 m <sup>2</sup>
3.02	zájem zaměstnanců hostelu	28,00 m <sup>2</sup>
3.03	schodiště	35,50 m <sup>2</sup>
3.04	technická místnost - hostel	7,80 m <sup>2</sup>
		<b>120,20 m<sup>2</sup></b>

<b>COWORKING office space</b>		
3.1.01	pracovní zóna	190,00 m <sup>2</sup>
3.1.02	zasedací místnosti	43,20 m <sup>2</sup>
		<b>233,20 m<sup>2</sup></b>

<b>HOSTEL</b>		
3.2.01	prádlna	6,40 m <sup>2</sup>
3.2.02	společné sálky	34,40 m <sup>2</sup>
3.2.03	chodba	87,10 m <sup>2</sup>
3.2.04	kuchyně	37,80 m <sup>2</sup>
3.2.05	suite A (sálky 12,80 m <sup>2</sup> )	53,40 m <sup>2</sup>
3.2.06	suite B (sálky 12,80 m <sup>2</sup> )	50,50 m <sup>2</sup>
3.2.07	suite C (sálky 12,20 m <sup>2</sup> )	53,80 m <sup>2</sup>
3.2.08	suite D (sálky 12,20 m <sup>2</sup> )	42,70 m <sup>2</sup>
3.2.09	společné sálky	42,00 m <sup>2</sup>
		<b>55,30 - 465,90 m<sup>2</sup></b>



Detailová studie



4.01	komunikační jádro	48,90 m <sup>2</sup>
4.02	zástřeší zastřešeno hostou / baru	34,60 m <sup>2</sup>
4.03	schodiště	35,50 m <sup>2</sup>
		<b>119,00 m<sup>2</sup></b>

<b>BAR</b>		
4.1.01	zástřeší	3,10 m <sup>2</sup>
4.1.02	bar	60,28 m <sup>2</sup>
4.3.03	bar	28,40 m <sup>2</sup>
		<b>91,80 m<sup>2</sup></b>

<b>HOSTEL</b>		
4.2.01	sklad postelí	12,80 m <sup>2</sup>
4.2.02	prádlena	11,80 m <sup>2</sup>
4.2.03	kučerna	11,80 m <sup>2</sup>
4.2.04	organizace správy BSB, kuchyně	50,07 m <sup>2</sup>
4.2.05	jdoucí zóna	89,80 m <sup>2</sup>
4.2.06	prazdná zóna	47,03 m <sup>2</sup>
4.2.07	chůze zóna	52,40 m <sup>2</sup>
4.2.08	chodba	103,30 m <sup>2</sup>
4.2.09	společné místy	31,80 m <sup>2</sup>
		<b>413,50 m<sup>2</sup></b>

4.2.10	suite E	1. patro	48,00 m <sup>2</sup>
4.2.11	suite F	I. patro	47,23 m <sup>2</sup>
		II. patro	57,80 m <sup>2</sup>
4.2.12	suite G	I. patro	50,00 m <sup>2</sup>
		II. patro	60,00 m <sup>2</sup>
4.2.13	suite H	1. patro	33,23 m <sup>2</sup>
4.2.14	suite I	1. patro	16,60 m <sup>2</sup>
		Koučerna	7,00 m <sup>2</sup>
4.2.15	suite J	1. patro	16,60 m <sup>2</sup>
		<b>154,55 - 368,60 m<sup>2</sup></b>	





5.01	komunikační páro	48,90 m <sup>2</sup>
5.02	zájem zaměstnanců hostelu	28,00 m <sup>2</sup>
5.03	schodiště	35,50 m <sup>2</sup>
5.04	technická místnost - hostel	7,80 m <sup>2</sup>
		<b>120,20 m<sup>2</sup></b>

**KAVÁRNA**

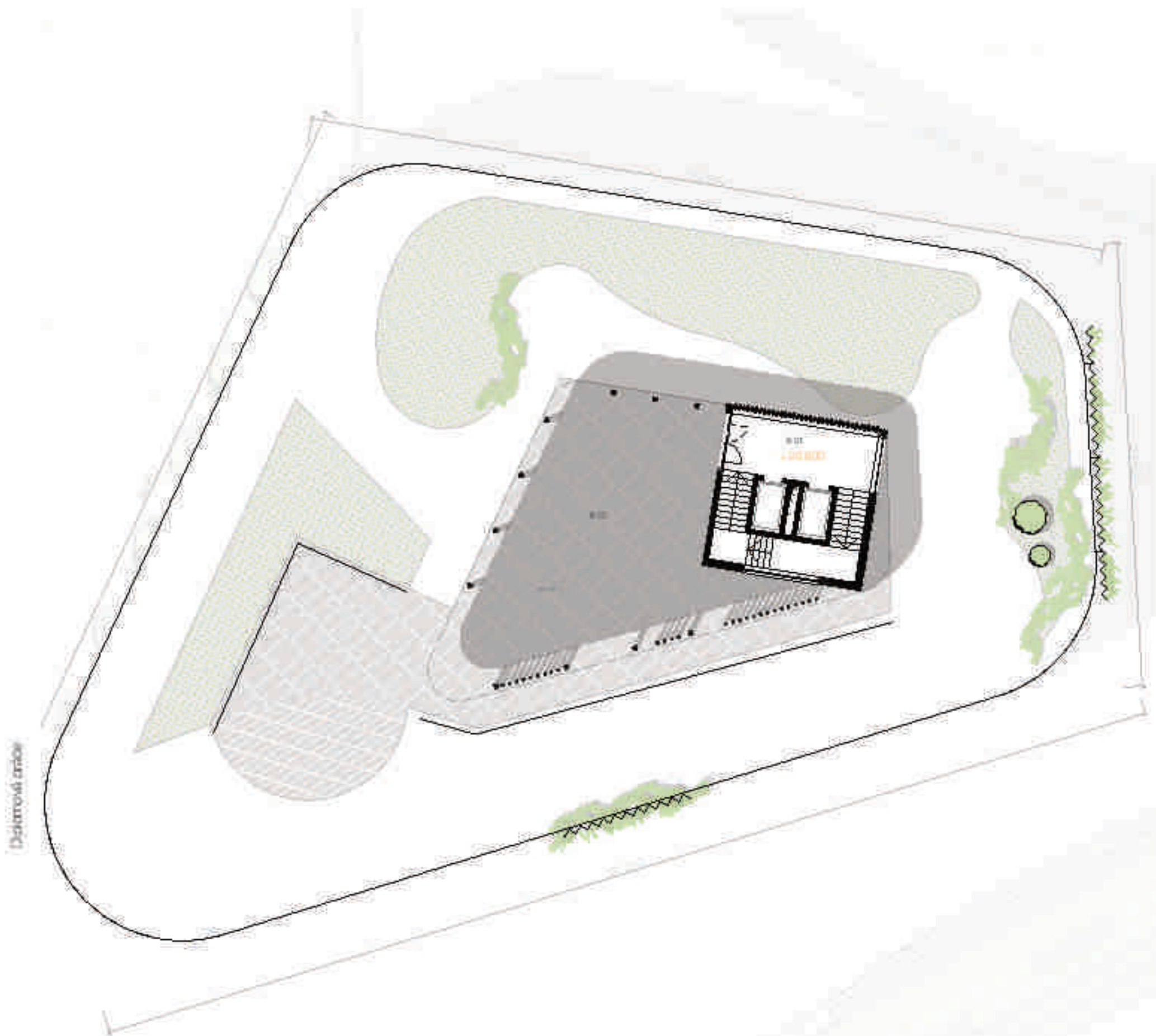
5.1.01	zájem / příprava	25,10 m <sup>2</sup>
5.1.02	kávárna, posedzení	111,40 m <sup>2</sup>
5.1.03	terasa	85,40 m <sup>2</sup>
		<b>+136,5 m<sup>2</sup></b>

**HOSTEL**

5.2.01	práděna	6,40 m <sup>2</sup>
5.2.02	společné toalety	34,40 m <sup>2</sup>
5.2.03	chodba	90,30 m <sup>2</sup>
5.2.04	kuchyně	37,80 m <sup>2</sup>
5.2.05	mítelna	46,90 m <sup>2</sup>
5.2.06	suite K (koupelna 5,40 m <sup>2</sup> )	48,20 m <sup>2</sup>
5.2.07	suite L (koupelna 21,00 m <sup>2</sup> )	49,80 m <sup>2</sup>
3.2.07	suite M (koupelna 11,40 m <sup>2</sup> )	16,20 m <sup>2</sup>
	koupelna	12,50 m <sup>2</sup>
3.2.08	suite N (koupelna 4,30 m <sup>2</sup> )	22,80 m <sup>2</sup>
		<b>55,00 - 384,10 m<sup>2</sup></b>



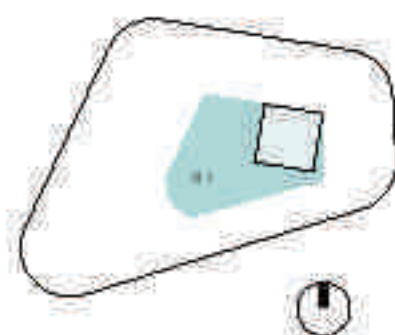
půdorys 5:500

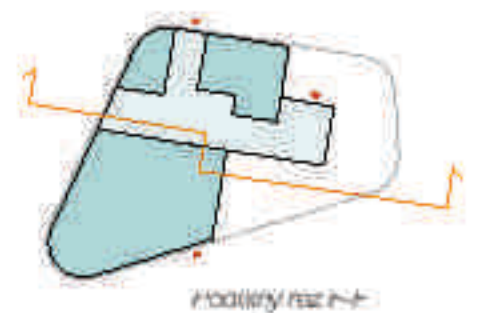
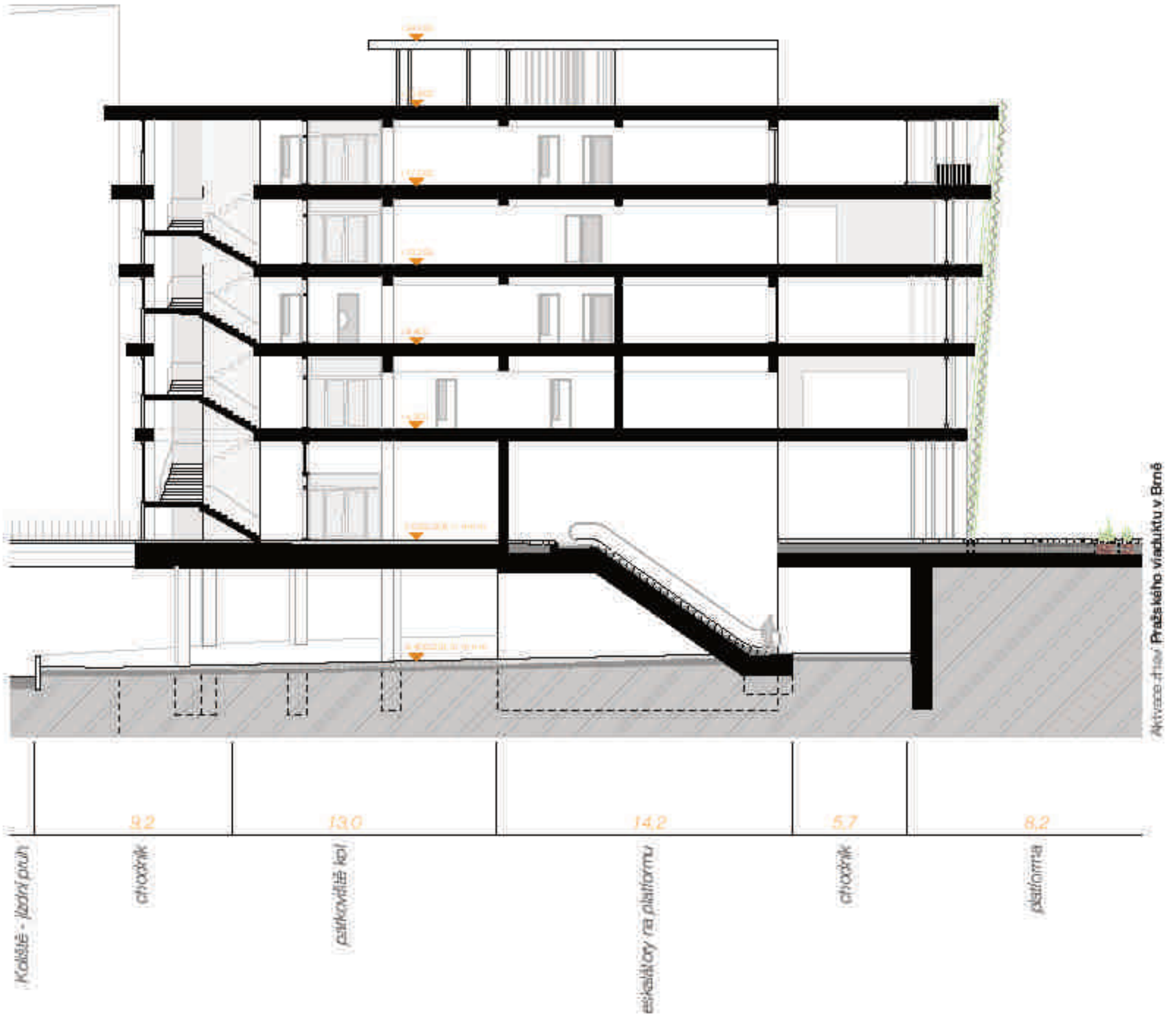


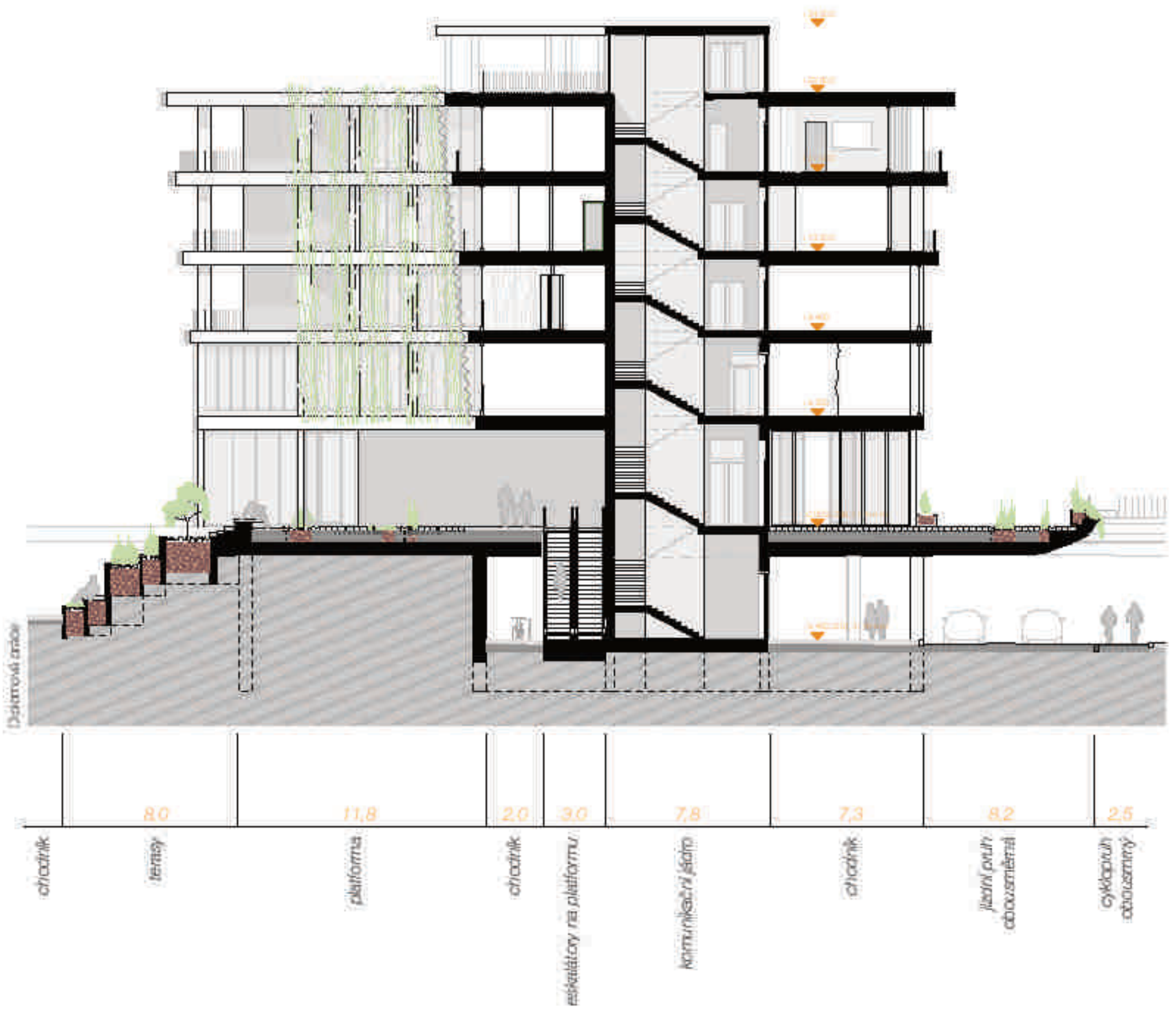
Detailová studie

6.01 komunikační jádro  
6.02 střední terasa

48,90 m<sup>2</sup>  
274,50 m<sup>2</sup>











pohled jz



pohled vjchod

Aktivace činnosti Pražského viaduktu v Brně



Digitální studie







---

PRAŽDNÉ URBÁNNÍ MONUMENTY

AKTIVACE ZHLAVÍ  
PRAŽSKÉHO VIADUKTU  
V BRNĚ