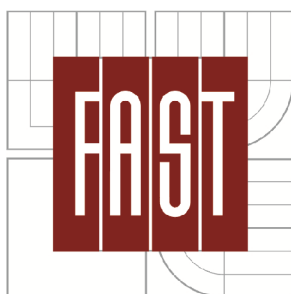


VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV ARCHITEKTURY

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

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

COMPACT CITY - REHABILITATION OF URBAN AREAS AROUND THE HISTORICAL
CENTER OF BRNO – „BRONX OF BRNO“

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

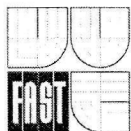
AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. HANA FUČÍKOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2016



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

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

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant Bc. Hana Fučíková

Název Kompaktní město - rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna - „brněnský Bronx“

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

Datum zadání diplomové práce 30. 11. 2015

Datum odevzdání diplomové práce 20. 5. 2016

V Brně dne 30. 11. 2015

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



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

Podklady a literatura

Územní plán města Brna – výřez

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Brodesser, S. Staletími podél řeky Svitavy, 2005

Kuča, K. Brno 1991

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

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

Holl, Steven. Parallaxa.

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

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

Zásady pro vypracování (zadání, cíle práce, požadované výstupy)

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

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

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

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

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

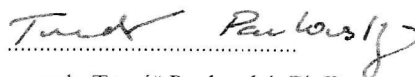
C.MODEL v úměrném měřítku

CD s dokumentací celého projektu

Struktura bakalářské/diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

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



Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Diplomová práce je pojata jako koncepční urbanistický návrh lokality nacházející se v širším centru města Brna, v městské části Brno-Zábrdovice. Pracuje s novými principy kompaktního města. Zaměřuje se především na oživení ulic, veřejného prostoru, nábřeží řeky Svitavy, výstavbu ploch pro bydlení v podobě blokové zástavby a na revitalizaci ulice Cejl. Projekt je navržen dle současných urbanistických zásad a eliminuje stupeň zahlcení centra Brna automobilovou dopravou.

Klíčová slova

Kompaktní město, nábřeží řeky Svitavy, bloková výstavba, živý parter budov, veřejný prostor pro setkávání, rekonverze brownfields.

Abstract

The thesis is conceived as a conceptual urban design of an area in the wider part of Brno city centre, in the district Brno-Zábrdovice. It works with the new principles of the compact city. It is focused primarily on the resurgence of streets, public spaces, waterfront of Svitava river, construction of areas for housing in the form of block of houses and revitalization of Cejl street. Project is designed according to contemporary urban design principles and eliminates the degree of flooding by automobile traffic in Brno city centre.

Keywords

Compact city, waterfront of Svitava river, block of houses, vivid parterre of buildings, public space for meeting, reconversion of brownfields.

Bibliografická citace

Bc. Hana Fučíková Kompaktní město - rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna - „brněnský Bronx“. Brno, 2016. 33 s., 18 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 20. května 2016

.....

podpis autora

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

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

V Brně dne 20. května 2016

.....

podpis autora

Poděkování

Mé poděkování patří Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady, které mi pomohly tuto práci zkompletovat.

Dále bych ráda poděkovala rodině za obrovskou podporu během celého studia a v neposlední řadě svým přátelům, kteří pro mě vždy měli pochopení a byli mi oporou. Obzvláště Pavlovi za celo-studijní technickou podporu, trpělivost a mnoho času stráveného při diskuzi nad projekty, protože jeho neodborné připomínky mě často přiváděly na ty nejlepší nápady.

Obsah

Titulní list,.....	01
zadání VŠKP,.....	02
abstrakt, klíčová slova,	04
bibliografická citace,	05
prohlášení autora,.....	06
prohlášení autora o shodě listinné a elektronické formy,.....	07
poděkování,	08
obsah,	09
úvod,	10
průvodní zpráva,.....	11
analýzy,.....	11
širší vztahy,.....	17
charakteristika území – trochu jiný pohled do současné lokality,....	18
návrh odstraněných objektů,.....	19
strategie návrhu,.....	21
strategie návrhu ulice Cejl,.....	23
návrhové řešení,.....	24
bilance,.....	27
etapizace,.....	29
závěr,	31
seznam použitých zdrojů,	32
seznam použitých zkratk a symbolů,	32
seznam příloh,	33
přílohy.	

Úvod

Diplomová práce se zamýšlí nad urbanistickým návrhem vymezené lokality v blízkosti historického centra Brna pomocí soudobých principů kompaktního města. Řeší nedostatky daného území v podobě nevyhovujícího nábřeží s cyklostezkou, zahlcení centra města automobilovou dopravou, nevhodně řešené struktury zástavby a absence veřejných prostor a zeleně.

Průvodní zpráva – analýzy

1) ANALÝZA DOPRAVY A ULICE CEJL

Z analýzy Útvaru dopravního inženýrství z roku 2013 je patrné, že **intenzita chodců** na ulici Cejl se pohybuje okolo **10 780 chodců/den**, ve špičce pak 1 100 chodců/hodinu.

V dnešním pojetí se jedná spíše o silnici než o jednu z brněnských ulic s historií. Intenzita chodců je poměrně vysoká a to i za současných nepříznivých podmínek pro chodce. Není zde fungující parter budov, zeleň, mobiliář a komunikace je zaměřena na automobilovou dopravu. Bohužel je zde i „nepřátelské“ a nervózní prostředí zapříčiněné nepřizpůsobivou komunitou. Lidé se této ulici, v tak zvané brněnském „Bronxu“, spíše vyhýbají.

Při pohledu na situaci z většího měřítka, ulice **Cejl je jen částí historické osy**, která začíná na náměstí Svobody, pokračuje ulicí **Kobližnou**, na které je intenzita chodců jedna z nejvyšších ve městě a to **23 350 chodců/den**, ve špičce potom 2 573 chodců/hodinu. Dále přes **Malinovského náměstí**, kde intenzita klesá na **10 700 chodců/den**, ve špičce potom 1 207 chodců/hodinu a to z důvodu jak možnosti využití MHD, tak vzrůstající dopravy. Doprava této osy je nejvyšší v úseku **Cejl – Koliště**. Křižovatka je **4. nejzatíženější úrovnovou křižovatkou v Brně s 57 000 vozidly/den** a **2. křižovatkou s nejvyšším počtem dopravních nehod**. Samotné **Koliště je nejzatíženějším úsekem v Brně s intenzitou 52 000 vozidel/den**. Z dat naměřených Útvarem dopravního inženýrství vyplývá, že je **osa v místě křižovatky přerušena** a stává se ulicí pro člověka „velmi nepříjemnou“ a tím daleko méně využívanou. Ulice **Cejl** je také poměrně využívanou komunikací z hlediska IAD, intenzita vozidel tu dosahuje až **do 25 000 vozidel/den**.

POKUD LIDEM PROSTŘEDÍ PRO CHŮZI A POBYT ZPŘÍJEMNÍME, POČET CHODCŮ A CYKLISTŮ SE ZDE NAVÝŠÍ A ULICE SE STANE ULICÍ ŽIVOU.

Zdroj:

- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2014* [online]. Brno, 2015 [cit. 2016-04-13].
- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2013* [online]. Brno, 2014 [cit. 2016-04-13].
- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2012* [online]. Brno, 2013 [cit. 2016-04-13].
- GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o.p.s., 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

V bodech:

- Cejl je částí historické osy náměstí Svobody – Zábrdovická. Osa v místě křižovatky Koliště – Cejl přerušena.
- Spíše silnice než ulice s historií.
- Důraz na IAD (individuální automobilová doprava).
- Znečištění ovzduší a hluk = nejvýznamnější environmentální determinanty zdraví.
- Nepřehledná doprava.
- Nepřátelská k cyklistům a pěším.
- Cejl 10 780 chodců/ den, ve špičce 1 100 chodců/ hodinu.
- Cejl – Koliště: 2. křižovatkou s nejvyšším počtem dopravních nehod, 4. nejzatíženější úrovní křižovatkou.

2) ANALÝZA HISTORIE

- Původní charakter oblasti - zemědělský charakter vsi s drobnou parcelací, po staletí neměnný.

- Na konci **18. století** se v Zábrdovicích rozvinula **průmyslová výroba**, převážně textilní; zvláště od roku 1782. Tehdy řeku Svitavu překlenul pevný kamenný most. Původně zemědělská obec se začala měnit na průmyslové předměstí Brna, do kterého se **přistěhovalo mnoho dělníků** zaměstnaných v továrnách. Proto vzniká výstavba nových předměstí, okružní třídy a silnice.

- Po **regulaci Svitavy** v letech **1847 – 1850** (v téže době došlo k napřímení Svitavy pod radlaským jezem, přičemž původní koryto bylo dočasně ponecháno jako „Stará Svitava“ a teprve od roku 1879 bylo postupně zasypáváno) se rozšířila zástavba ploch při obou mostech i mezi zábrdovickým Cejlem a řekou. Vznikaly zde továrny i průmyslové podniky a Zábrdovice tak **zásadně změnily svůj vzhled**.

- Posvitavská zóna, původně se rozprostírající na nevyužívaných pozemcích východně za hradbami, se postupem času vlivem výstavby a rozšiřování Brna ocitla uvnitř města a po nástupu deindustrializace se stala typickou městskou vnitřní periferií. **Průmyslové provozy zde vytvářely pásma a bránily rozvoji města**.

- Během **druhé světové války** ovšem Židé skončili v koncentračních táborech a do lokality se stáhla řada Němců. Byly to takové brněnské Sudety. Jenže ani Němci zde nežili dlouho. Po vyhnání německého obyvatelstva sem v několika vlnách přišla třetí vlna obyvatel. V několika etapách sem úřady kvůli práci ve fabrikách stěhovaly **Romy ze Slovenska**.

- Rozsáhlé areály textilních podniků, které vznikaly v posvitavské průmyslové zóně od 19. století, ztratily po roce **1989** svá odbytíště a během následujících několika let

téměř všechny ukončily výrobu. Některé z továren dokázaly najít nová využití (např. Továrna na koberce Moravan na ulici Zábrdovická se po důkladné přestavbě proměnila v bytový dům). Velká část je však dnes využívána pouze drobnými podnikateli nebo zůstala „napospas“ osudu.

NÁJEMNÝ DŮM S OBCHODY

historický název: **Továrna H., F. a E. Soxhletových**

ulice: **Cejl 68/33**

V souvislosti s rozvojem textilního průmyslu v Brně zde v roce 1823 založil svou mechanickou přádelnu také Belgičan Hubert Soxhlet. Jeho podnik byl zpočátku umístěn v bývalé Köffillerově a pak ve Schmallově manufaktuře. V roce 1834 ho majitelé přemístili do rozlehlé novostavby, postavené v letech 1833-1834, která byla vybavena už prvním parním strojem a později dalšími technickými novinkami. Na Cejlu tak postupně vyrostla nejvýznamnější přádelna mykané příze na evropském kontinentě, která ročně zpracovávala 25 000 q vlny.

V duchu tradičního řešení průmyslových objektů, který se vyvíjel od pol. 18. století, představuje i tady hlavní, uliční průčelí ohlas palácové architektury, jehož trojdílnou kompozici dotvářejí pozdně klasicistní detaily. Akcentem tohoto průčelí se stal tympanon vyplněný reliéfem s rostlinnými motivy. Zajímavé bylo i průčelí dnes přestavěného zadního dvorního křídla, z jehož prosté fasády vystupoval osový rizalit završený hodinovou nadstavbou.

BÝVALÁ VLNĚNA

ulice: **Tkalcovská 3/351**

HISTORIE:

Závod Vlněna byl **založen v roce 1781**. Tento rok byl samým počátkem vzniku textilního odvětví ve městě Brně. Tehdy ji zřídil Wilhelm Mundy. V následujících letech se v továrně vystřídal několik majitelů.

V roce 1914 měla továrna již 1565 dělníků. Její největší rozmach nastal po dokončení stavby nové přádelny. Údajně to byla první stavba ve střední Evropě postavená na tekutých píscích. V těchto místech totiž původně tekla řeka Ponávka.

Kromě období 1. světové války fungovala továrna dobře.

V **průběhu války** byl závod několikrát **zasažen bombami**. Ještě před koncem války byla okupanty **vypálena tkalcovna** a zničeno nové strojové vybavení. Dne 1. ledna 1946 byla továrna znárodněna a začleněna pod národní podnik Moravskoslezské vlnářské závody.

SOUČASNÉ VYUŽITÍ BÝVALÉ VLNĚNY:

Výroba v továrně definitivně **ustala v první polovině 90. let 20. století**. Proběhlo několik neúspěšných pokusů o privatizaci.

V roce **2000 zasáhl areál ničivý požár** a výrazně jej poškodil.

V následujících letech byly všechny výrobní budovy zbourány a na jejich místě vyrostl hypermarket obchodního řetězce **Interspaar** (otevření 8. 10. **2003**). Zůstal pouze jeden smíšený blok.

U architektů hypermarket vzbuzoval od počátku přípravy nevoli, protože stavba takového rozsahu by byla vhodnější na okraji města. Prodejní plocha činí 4 000 metrů čtverečních v jednom patře a 500 venkovních parkovacích míst. Urbanistka z magistrátního referátu rozvoje města Brna uvedla, že obchody s plochou větší než 1 500 metrů čtverečních je možné stavět jedině jako vícepatrové budovy s parkováním pod objektem. Magistrát města Brna nemohl projekt ovlivnit, protože stavbu povolila MČ Brno-sever.

Brněnský obchod řetězce Interspaar ve Tkalcovské ulici skončil. Od 13. 1. **2015** se změnil na hypermarket **Albert**.

Zdroj:

- *Interspaar v Tkalcovské ulici skončil. Od středy se z něj stane Albert* [online]. Brněnský deník, 2015 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: http://brnensky.denik.cz/zpravy_region/historicky-prvni-brnensky-interspar-skoncil-od-stredy-se-z-nej-stane-albert-2015.html
- *Vlněna - Tkalcovská: Databáze průmyslového bohatství Moravy* [online]. FA VUT - Atelier rekonstrukcí památek A4, 2004 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: <http://www.fa.vutbr.cz/home/zemankova/textil/02.htm>

3) BROWNFIELDS V ŘEŠENÉ LOKALITĚ

V řešené lokalitě se nacházejí dvě oblasti zapsány na seznam brownfields.

adresa:	Cejl 76
<i>rozloha:</i>	1,50 ha
<i>zastavění:</i>	50%
<i>kategorie lokality:</i>	pozemky pravděpodobně bez kontaminace (nebo jsou lehce kontaminovány), dobře umístěny a je na nich mnoho budov.
<i>památkově chráněný</i>	ne

adresa:	Zábrdovická
<i>rozloha:</i>	1,30 ha
<i>zastavění:</i>	2%
<i>kategorie lokality:</i>	pozemky pravděpodobně kontaminované, dobře umístěny a je na nich málo budov nebo budovy žádné.
<i>památkově chráněný objekt:</i>	ne
<i>Zdroj:</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mapový portál</i> [online]. Brno: Statutární město Brno [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: http://www.brno.cz/mapy/

4) ANALÝZA VYBAVENOSTI

území obsahuje

- hypermarket
- sportoviště - fotbalové hřiště
- základní školu
- pracovní příležitosti
- bydlení (částečně)

území by obohatilo

- kulturní příležitosti
- malé obchody v parteru
- prostor pro relaxaci
- revitalizace řeky
- bydlení

5) SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- obslužnost MHD
- cyklostezka u řeky
- historické domy a fasády
- průhledy na Špilberk a židenický kostel
- potenciál řeky
- docházková vzdálenost do centra

SLABÉ STRÁNKY

- Cejl - doprava, dopravní zácpy, hluk, prach
- privátní a „nepřátelské“ dvory a prostory
- špatně řešené nábřeží
- zástavba ve špatném stavu
- absence veřejného prostoru ke shromažďování, mobiliáře, zeleně
- struktura obyvatelstva
- lidé jen procházejí ulicemi = neživé ulice
- dlouhé přechody pro chodce
- křížení komunikace a cyklostezky
- zamřížovaný a nefunkční parter
- spousty parkovišť, žádné místo pro lidi
- dominanta Albert
- absence propojení mostů v hlavních pěších trasách
- špinavé ulice (princip „rozbitého okna“)

PŘÍLEŽITOSTI

- rekonverze brownfields
- příliv nového obyvatelstva
- klidová zóna u řeky
- propojení břehů ve frekventovaných místech = interakce

HROZBY

- kriminalita
- nezaměstnanost
- nevymazání nálepky oblasti „Bronx“
- nepřizpůsobivé obyvatelstvo
- nespolupráce občanů při změnách
- přetrvávající neživé ulice

Průvodní zpráva – širší vztahy

Řešená lokalita se nachází v širším centru města Brna, v městské části Brno-Zábrdovice. Pomyslné hranice území jsou vymezené ulicemi Cejl, Zábrdovická, Šámalova, Pastrňkova a Tkalcovská.

Lokalitou protéká řeka Svitava, podél které vede mezinárodní cyklotrasa Krakov – Vídeň.

Průvodní zpráva – charakteristika území – trochu jiný pohled do současné lokality

Při prvním setkání s územím mě napadá: určitě se jedná o lokalitu ekonomicky, sociálně i urbanisticky slabou s problémem ve velkém měřítku a bude tu potřeba změnit hodně zaběhlého.

Na ulicích není život, lidé se zde nezastavují, také proč by měli? Je tu spousta aut, hluku, prachu, zamřížovaný a nefunkční parter budov a celkově území působí nepřístupně a nepřátelsky.

Za největší dominantu bych označila hypermarket Albert, do kterého bezmyšlenkovitě proudí davy nákupu chtivých lidí. A proč taky ne? Nákupní středisko je dobře situováno. Nejenže se nachází hned u zastávky MHD, z jeho druhé strany vede cyklostezka, ale leží i na historické ose náměstí Svobody – Cejl – Zábřdovická, což tento hypermarket dostatečně nedoceňuje. Při průhledu osou spatříte stovky zaparkovaných aut a za nimi se tyčící Albert...nezasloužilo by si toto území s historií více?

Když se vám podaří do území obehnaného vysokou zdí a plotem vstoupit, dostanete se do privátních dvorů, kde se cítíte jako vetřelec. Lidé po vás pokukují a pohledem vám naznačují, abyste se měli k odchodu. Spousta dvorů a vnitrobloků vypadá jako parkoviště, není tady žádné místo pro život, pro lidi. Jako by nestačilo, že jedno gigantické je u Alberta.

Za dopravní zácpy a dlouhé nepohodlné přechody pro chodce území také plusové body nezíská.

Přitom, když se neženete za nákupy nebo se ostražitě nedíváte, kterému autu se zrovna máte vyhnout a zastavíte se s trochu jiným pohledem, uvidíte sice trochu zašedlé a zaprášené, ale krásné území, kde skoro z každého místa máte možnost průhledu na židenický kostel či hrad Špilberk. Historické domy s krásnými fasádami území dodávají určitou jedinečnost a řeka Svitava s náhonem by mohla sloužit jako místo relaxace.

A otázkou také zůstává, proč by tady mělo být tolik aut, vždyť oblast se může pyšnit dobrým napojením na MHD. Neprocházeli byste se raději zelení a živými ulicemi než parkovištěm?

Průvodní zpráva – návrh odstraněných objektů

1) Hypermarket Albert s rozlehlým parkovištěm

Na tuto lokalitu je hypermarket příliš rozlehlý s málo efektivním využitím a ani architektonická hodnota neodpovídá lokaci. Stejně tak enormní pozemní parkoviště. **Objekt nebude odstraněn, ale zrekonstruován.** Skeletový systém budovy umožní jeho odlehčení, aby lépe odpovídal umístění a vznikla interakce s řekou Svitavou, aby se využil jak potenciál budovy, tak řeky a pro lidi se místo stalo atraktivnější a využívanější.

2) „Přílepková architektura" k nájemnímu domu s historií

Nájemní dům ulice Cejl 68, který se zde vyvíjel od 18. století a jeho dominantou je průčelí palácové architektury s klasicistními detaily, jehož akcentem je tympanon s reliéfem rostlinných motivů, je zakončen budovou, která celý ráz ulice nerespektuje a svým architektonickým výrazem do ní nezapadá. Návaznost na nájemní dům je řešena ne zcela vhodným způsobem, tzv. přilepením objektu, stejně tak jeho obloukovité zakončení.

3) Nefunkční brownfields sklady

Soubor objektů se nachází ve špatném stavu a je označen za brownfields. Dlouhá, vysoká zeď působí nepřístupným dojmem a celému řešení nábřeží nepomáhá. Při pohledu na vandaly posprejovanou fasádu, na okna, která nemají interakci s exteriérem, se objekty zdají spíše domem hrůzy, kolem kterého byste po setmění na cyklostezce určitě jet nechtěli.

4) Dílny a přístavby

Drobné přístavby neodpovídají výrazu druhé, vyšší části domů. Při takto nízké přístavbě vznikají velké prázdné zdi bez oken vyšších domů a působí dojmem, že něco chybí a původní architektův záměr byl jiný. Prostor mezi přístavbami, bytovými domy a drobnými dílnami je převážně betonový, bez nízké zeleně a stromů, bez prostoru pro každodenní život a ve většině případů fungující jako parkoviště.

5) Haly drobných podnikatelů, sklady

Levá strana nábřeží řeky Svitavy, v délce celé řešené lokality, je obehnána vysokým plechovým plotem, kterému nepřidá na přátelskosti posprejovaná vnější strana. Je zde dobře vidět princip „rozbitého okna", kdy zdevastování vede ještě k většímu zdevastování a zanechávání odpadků. Soubor hal tvoří velký komplex, který nevyužívá

potenciálu interakce s nábřežím a řekou Svitavou. Nábřeží se tím stává opuštěné a nevyužívané, což také přispívá ke zmiňovanému vandalismu. Ze strany ulice Zábrdovická jsou vjezdy a dvory objektů pochopitelně střeženy, zamřížovány a uzavřeny velkými plechovými vraty, takže se komplex stává nepropustným, ulice „nepříjemná“ pro procházení a nábřeží řeky Svitavy nepřístupné.

Shrnutí odstraněné objekty:

- V celém řešeném území bude vytvořen lepší prostor a podmínky pro život jak soukromý tak veřejný.
- Pro snadnější přijetí změn a nové tváře prostoru bude lokalita pozměňována postupně.
- Důležitá je dostatečná informovanost obyvatel, protože informovaný obyvatel je chytrý obyvatel. Bude vědět, jaké změny ho čekají a lépe je přijme. Informovaní obyvatelé mohou také přispět svými nápady k rozvoji prostoru. S tím souvisí využívání „open dat“.
- Pro zfunkčnění lokality je potřeba většího zásahu a ne všechny fungující malé firmy budou moci být zachovány. Proto bude udělena náhrada odstraněných objektů za nové, ve výsledku s příznivějšími podmínkami pro firmy, protože díky oživení lokality se zvedne hodnota a využívání prostoru, budov i celé lokality.
- Odstranění „domů hrůzy“ a brownfields a efektivně využití těchto budov.
- Stavba nových objektů, které zkvalitní život v lokalitě.
- Zprůchodnění lokality, odstranění nepropustnosti a „nepřátelskosti“ velkých bloků a souborů.

Průvodní zpráva – strategie návrhu

1) Město není parkoviště

- měřítko člověka: V současné době je v dané lokalitě zaměřeno spíše na měřítko aut. O tom svědčí všude parkující auta a dopravní zácpy. Toto bude změněno a bude kladen důraz na měřítko lidí.
- bezpečnost ulic: „*Pokud si přejeme, aby si lidé osvojili městský prostor, pak se v něm musí cítit bezpečně.*“ Podporou chůze po městě a vytvořením příjemných míst pro trávení času se město stává bezpečnější jak pocitově, tak skutečně. Čtvrti se smíšenými funkcemi poskytují aktivity po celý den, především funkce bydlení značí přítomnost lidí ve dne i v noci, které v kolemjdoucích lidech vyvolává větší pocit bezpečí. Správně zvolený parter budov (fungující obchody, kavárny, květiny, kola, zapomenuté hračky, mobiliář,...) svědčí o životě na ulicích, které opět vyvolává pocit bezpečí. Vymezením struktury čtvrti, veřejných a poloveřejných/polosoukromých míst bude v místních obyvatelích vyvolávat pocit, že je čtvrť „jejich“, budou ho více kontrolovat a chránit, tím se zamezí vandalismu a kriminalitě.
- za co by lidé ve městě vyměnili auto?
- chytrá parkoviště: Parkování pod povrchem, budovami a náměstím.

2) Zeleň a green & blue energy

- zeleň do ulic: Obnova a zhodnocení přírodních ploch ve čtvrtích a celých městech a zkvalitnění životního prostředí a vizuální atraktivity intravilánu i extravilánu města jak pro jeho obyvatele, tak návštěvníky zvýší atraktivitu a využívání lokalit. Principy ozelenění čtvrti spočívají v navržení parků, ozelenění ulic, zelené střechy a zahradničení na střeších.
- potenciál řeky
- princip green & blue energy: Nové bloky bytových domů jsou na principu energetické soběstačnosti, hospodaření s vodou a odpady. Jednotlivé bytové domy jsou vybaveny vlastními solárními panely a tím jsou soběstačné, případné výpadky pokryje elektrocentrála (bionafta, bioplyn). Fotovoltaický systém také ohřívá teplou vodu a slouží pro ohřev vzduchu v systému teplovzdušného vytápění (s integrovanou rekuperací vzduchu) v zimním období. V domě je umístěna retenční nádrž na dešťovou vodu, jež je využívána na splachování WC a praní prádla. Splašková voda je přečištěna v membránové čističce a dále může být využita na zalévání.

Bioodpad bude zužitkován v zahradě a jako kompost bude využit pro další hnojení. Zbytek odpadu bude roztříděn a recyklován.

3) Efektivní využití prostoru

· co-housing: V dnešní době anonymity, kdy neznáte sousedy, je co-housing jiným řešením, kdy pro sousedy jsou dveře stále otevřené, společně vaří, pěstují zeleninu, vypomáhají si. Jedná se o vědomě budované sousedské společenství, které klade důraz na hlouběji prožívané mezilidské vztahy a současně zachovává a podporuje osobní nezávislost. Každá domácnost má k dispozici plně zařízenou a zcela soběstačnou soukromou bytovou jednotku, stejně v "běžném" bydlení. Užitečná plocha bytu je ovšem výrazně rozšířena o společné prostory (interiéry i exteriéry), které sdílí stejnou měrou všichni obyvatelé komunity. Velmi důležitý je fakt, že se obyvatelé aktivně podílí na fungování sousedského společenství (a většinou také iniciují projekt i vznik komunity). Sdílet se dají i určité věci, jako je například auto (princip car-sharing v měřítku komunity). Co-housing je často založen na hierarchii prostorů. Tato hierarchie je velmi důležitá, protože napomáhá chránit soukromí obyvatel a zároveň podporuje mezilidské vztahy a bezpečí v rámci komunity. Jedná se např. o tyto prostory: - soukromé (byty/rodinné domky), - polosoukromé (verandy, pavlače, předzahrádky), - společné (společenský/centrální dům, obsahující sdílené prostory, společné nádvoří, náměstí, ulice), - (poloveřejné) a veřejné (náměstí, ulice, obec).

· částečné otevření území

· využití brownfields: Vyhodnocení potřeby území stávající funkcí - redukce prostor. Otevření území, demolice objektů, které ohrožují bezpečí a zdraví osob. Rekonverze některých budov (kulturní centrum,...). Kolečko - pojízdné stánky, kavárny, jízda na drezínách, sedací mobiliář s možností přesunu na slunce či do stínu. V případě potřeby je možno veškerý mobiliář odstranit použitím výhybek do skladu.

4) Práce s občany

· informovanost: Informovaný občan=chytrý občan.

· využití městská data: Vytvoření pocitové mapy - lidé kreslí, kde se cítí dobře a kde špatně, klíčové v návrhu, např. projekt Prahy 12 (cena 8000 euro) zdroj: BARTA, David. *Jak zavést inovace, snížit mandatorní výdaje města a zapojit občany do jeho správy*. Konference Smart cities. Trnava, 2016.; město má produkt a služby, které cílí na skupiny lidí.

· strategie „krok po kroku“: Ne okamžitá, ale postupná změna fungování a uspořádání lokality. Postupná aplikace systému smart city. Lidé přijmou lépe novou tvář území, když změny budou nastávat postupně. Koncept chytrých měst musí být dlouhodobou

vizí. Cíle se stanovují na desítky let, kterých bude postupně dosahováno, protože dlouhodobé plánování je udržitelné.

5) Spolupráce všech sektorů

- vlastnosti: otevřenost, odpovědnost, ohleduplnost, efektivnost, diverzita, modularita, chytrost, motivace.
- je třeba: všem srozumitelné vize; politická rozhodnutí; vytvoření schopného a odpovědného týmu; shromáždit data a nápady; dát do věci úsilí a peníze.

Průvodní zpráva – strategie návrhu ulice Cejl

1) Obnovení historické osy

- Omezení IAD
- Preference cyklo/pěší a MHD: Zvolení hierarchie Smart city: 1. Pěší/cyklo, 2. MHD, 3. Taxi, 4. Auta. Zacpané ulice → návrh větších komunikací → zvýšení počtu aut → zacpané ulice. V území bude navržena síť jednosměrek pro auta, která ztíží jízdu lidem, kteří se budou chtít dostat do centra autem, tím se zvýší preference pro cyklisty, chodce a MHD. Tyto cílové skupiny dostanou v území prioritu a budou se tu cítit bezpečněji a tím více budou využívat systému. V lokalitě budou vytvořeny dobré podmínky pro cyklistickou dopravu a zároveň je potřeba vytvořit parkovací stání pro kola.
- Omezení hluku
- Snížení počtu dopravních nehod
- P+R (park and ride) na okraji města: Koncept pracuje s omezením automobilového provozu. Na okraji města již existuje síť parkovišť P+R, která zachytí příjíždějící automobily a dále lidé (bez aut) budou pokračovat MHD či na půjčených kolech z bike-sharing do zvolené cílové čtvrti. Tím se odlehčí tíživé situaci parkování v daném území, ale i v centru.

2) Fungující parter

- Bezpečnost ulic
- Měřítko člověka

3) Zeleň do ulic

Průvodní zpráva – návrhové řešení

STRUKTURA ZÁSTAVBY

Zástavba je navržena kompaktně, vytváří bloky s hierarchií prostoru, pracuje s oživením ulic a vytvářením veřejných prostor. Výškové a směrové uspořádání respektuje současný stav.

ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ

Nábřeží řeky Svitavy je obnoveno pomocí pobytových schodů, mol, hracích prvků, relaxačních a sportovních zón umístěných po obou stranách. Podél celé délky řeky je revitalizována cyklostezka se zpevněným povrchem, která v severní části řešeného území klesá k hladině řeky, dále vede pod Zábrdovický most a tím je zamezeno střetu cyklistů s motorovou dopravou. Za mostem opět stoupá na současnou výškovou úroveň. Přes řeku jsou umístěny tři nové lávky, které reagují na nejfrekventovanější směry pěších. Nábřeží je doplněno stromy, keři, travinami a další nízkou zelení.

BLOKOVÁ ZÁSTAVBA

V současné době vnitrobloky fungují spíše jako parkoviště, kde lidé nechají své auto a odejdou do svých bytů. Nemají snahu ani důvod se ve vnitrobloku zdržovat. Velká část je tvořena asfaltem a částečně zelení, která nepůsobí kladným a lákavým dojmem.

Nově navržené bloky nabízejí více zeleně a míst pro trávení každodenního volného času. Předzahrádky zajišťují, že ve vnitrobloku nebo ve vnější části bloku je stále život. V blocích jsou navržena dětská hřiště, relaxační zóny, místa pro shromažďování obyvatel apod. Nabídka druhů a velikosti bytů je široká, tím bude zajištěna různorodost obyvatel.

Nová zástavba obsahuje především bytové domy schodišťové. Další variantou jsou pavlačové bytové domy, u kterých je pavlač umístěna na severní stranu.

Co-housing v českém měřítku

Ráda bych využila v nově vzniklých bytových domech prvky co-housing. Neaplikuji tento princip v celém rozsahu, jak ho můžeme znát například z Dánska či Holandska, protože by u nás pravděpodobně neobstál, ale vybírám z něho pár prvků, které by pro nastartování systému mohly komunitu přijmout za vlastní.

Co co-housing znamená, jedná se především o vědomě budované sousedského společenství, které klade důraz na hlouběji prožívané mezilidské vztahy a současně zachovává a podporuje osobní nezávislost. Prostor je zde přirozeně rozdělen

na veřejný, polosoukromý a soukromý. V praxi to funguje tak, že lidé se v komunitách znají a aktivně se podílejí na fungování komunit, pomáhají si, sdílejí určité společné prostory či věci (jaké to jsou, je čistě individuální záležitostí). Výhodou toho, že komunita vlastní věci a prostory společně. Že každá z rodin nemusí mít veškeré vybavení pro domácnost, zahradu, zábavu, atd. Například ve městě s dobře fungujícím MHD, pěšími stezkami, cyklostezkami a potlačenou IAD není třeba, aby každá rodina vlastnila automobil či dokonce více aut. Komunita se může domluvit na koupi společného automobilu a aplikovat princip car-sharing v měřítku skupiny. Další věci a prostory, o které se komunita může dělit jsou: společenské místnosti pro setkávání a trávení volného času umístěné v domě, sauny, apod.

Tento princip není vhodný na krátkodobý pronájem a není pro každého, naše kultura k tomuto není vedena, ale správným a postupným přístupem bychom i my mohli ze systému těžit, usnadnit a zpříjemnit si život v sousedském bydlení. Navíc společnost se těmito principy chová i ekologičtěji.

VEŘEJNÝ PROSTOR

Jak je patrné ze SWOT analýzy, v dané lokalitě je absence náměstí, veřejných prostor, zeleně a mobiliáře. V rámci lokality je vytvořeno velké množství těchto prostorů, např. prostory pro shromažďování a trávení volného času kolem kulturního, nákupního a sportovního centra, podél řeky jsou navržena pobytová místa, kolem Moravanu vznikají dvě náměstí, oba břehy řeky jsou podélně doplněny zástavbou s fungujícím parterem a předzahrádkami. Území v současné době působí jako jeden velký neprostupný celek, na to je reagováno návrhem nových ulic, pěších cest, průstupy bloky, lávkami, apod.

ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ SITUACE

Prognóza je taková, že v nadcházejících letech se počet automobilů bude dále zvyšovat, čímž budou růst nároky na kapacitu komunikací, ale rovněž na odstavné a parkovací plochy a parkovací objekty. Je však důležité si uvědomit, že v centrech měst není efektivní vytvářet lepší podmínky pro parkování, jelikož to potom vede k jeho většímu zahlcení automobilovou dopravou.

Nástroje pro zlepšení situace:

1) Park and ride

Pomocí systému P+R (park and ride)/P+G (park and go) – ponechání části vozidel na periférii měst (např. v Brně se jedná o Kuřim, Tišnov, Blansko) a následnému posílení

MHD v návaznosti na tato parkoviště, lze omezit počet automobilů v centru. Účinnost opatření je přímo úměrná velikosti města a rozvinutí systému MHD.

2) Dostatečný počet parkovacích míst

U veškeré nové výstavby je potřeba aktualizovat požadavky na počet parkovacích stání v souladu s reálnými nároky. Parkovací stání nebudou přiřazena k jednotlivým bytům, ale rezidenti si jejich množství budou dle své potřeby pořizovat. Při nadbytku parkovacích stání se odkup míst může nabídnout dalším zájemcům.

3) Ve vnitřních částech měst zavést zóny placeného parkování

Tyto zóny přitom musí být zaváděny v dostatečném rozsahu v celé oblasti, aby nedocházelo k přemístění vozidel mimo placené zóny.

4) Motivace k použití jiných alternativ než jen automobil

Pomocí motivačních a preferenčních metod snížit potřebu využívání k pohybu v centru osobních vozidel, resp. v rámci organizace dopravy zvýšit využitelnost jednotlivých typů dopravy včetně automobilové dopravy – tzv. car-sharing, preference MHD, rozvoj cyklistických tras, zřizování pěších zón apod.

5) Informační systém

Zavedení informačního systému zjednoduší a zároveň navýší užívání nástrojů. Měl by být jasný a přehledný, aby byl řidič informován, jak je v cílové oblasti řešeno parkování a kde a za jakých podmínek má možnost zaparkovat.

6) Parkování rezidentů do 300m od místa bydliště

Rezidenti budou mít parkování zajištěno v navržených garážích v dostupné vzdálenosti od místa bydliště a to do vzdálenosti 300m. Tím se eliminuje odstavení automobilů na ulicích a jejich využívání bude pro obyvatele příjemnější (vozidlo se průměrně pohybuje 10% času a zbylých 90% je dočasně nebo trvale odstaveno). Avšak v potřebných situacích ulice umožní zastavení u vchodů bytových domů, ale následně bude auto přemístěno do parkovacích prostor.

NÁVRH ULICE CEJL

Návrh obnoví a zdůrazní historickou osu vedoucí z náměstí Svobody, přes Cejl do Zábrdovic.

V současné době je osa zdůrazněna v krátkém úseku na ulici Koblížná, která je pěší zónou. Na Malinovského náměstí, které je zónou s dopravním omezením, doprava narůstá a zlom nastává na křižovatce Koliště - Cejl, kdy se ulice Cejl směrem od centra stává dopravní komunikací, nekvalitním městským prostorem a skladištěm odpadků.

Návrh pracuje s umístěním části Koliště do tunelu, malý městský okruh tedy zůstane nepřerušeno, ale křižovatka přestane být pro pěší bariérou. Ulice Cejl je přeměněna na zónu s dopravním omezením, stává se městskou třídou a tím dochází k podpoření a navrácení důležitosti historické ose. Výstavba tunelu se bude potýkat s řešením hladiny podzemní vody, projekt bude tedy finančně náročnější, ale je předpoklad, že výdaje budou vykompenzovány kvalitnějším městským prostorem, který navrací historický záměr.

Tím, že charakter lokality s názvem „brněnský Bronx“ bude změněn komplexně a strategicky se jí vrátí charakter, který by území umístěné v širším centru města mělo být, bude městská třída funkční a vyhledávanou.

Průjezd z malého okruhu na velký nebude přerušeno, bude nadále možný po ulici Bratislavská, Francouzská, Milady Horákové a následně Zábrdovická.

Vjezd do lokality ze západní strany bude umožněn přes ulice Křenová – Špitálka – Plynárenská – Tkalcovská nebo Koliště – Bratislavská.

- Podpořena doprava MHD, pěší a cyklo.
- Navrženy široké, komfortní chodníky pro pěší a cyklisty.
- Tramvajové těleso je v navržených úsecích pokryto umělým zeleným pásem umožňující absorpci vody a pojezd vozidel.
- Ulice je ozeleněna.
- Dochází k vyloučení motorové dopravy, je navržena zóna s omezením, přístupná pro MHD, cyklisty, rezidenty a zásobování.

Průvodní zpráva – bilance

Bilancovaná plocha **BP = 159 542m²**

Odstraněná plocha objektů **16 929,5 m²**

Plocha nových objektů **28 520,3 m²**

NOVÁ ZASTAVĚNOST LOKALITY JE O 1,68 KRÁT VĚTŠÍ, NEŽ PŮVODNÍ
NOVÉ OBJEKTY JSOU PŘEVÁŽNĚ NAVRHOVANÉ JAKO PLOCHY PRO BYDLENÍ

Zastavěná plocha celkem **ZP = 53 137,94 m²**

Zastavěná plocha – plochy čistého bydlení **ZP_{BC} = 13 776,4 m²**

Zastavěná plocha – plochy všeobecného bydlení **ZP_{BO} = 22 133,07 m²**

Zastavěná plocha – smíšené plochy obch. a služ. **ZP_{SO} = 1 581,41 m²**

Zastavěná plocha – smíšená plocha výroby a služ.	$ZP_{SV} = 6\,995,12\text{ m}^2$
Zastavěná plocha – smíšená pl. centrální charakter.	$ZP_{SJ} = 7\,593,00\text{ m}^2$
Zastavěná plocha – zvl. pl. pro rekreaci	$ZP_R = 1\,058,94\text{ m}^2$
Index zastavěných ploch	IZP = 0,333
	$IZP = ZP/BP$
Podlažní plocha	PP = 182 960,3 m²
Podlažní plocha – plochy čistého bydlení	$PP_{BC} = 55\,392,53\text{ m}^2$
Podlažní plocha – plochy všeobecného bydlení	$PP_{BO} = 84\,936,03\text{ m}^2$
Podlažní plocha – smíšené plochy obch. a služ.	$PP_{SO} = 4\,347,43\text{ m}^2$
Podlažní plocha – smíšená plocha výroby a služ.	$PP_{SV} = 22\,507,53\text{ m}^2$
Podlažní plocha – smíšená pl. centrální charakter.	$PP_{SJ} = 15\,753,37\text{ m}^2$
Podlažní plocha – zvl. pl. pro rekreaci	$PP_R = 1\,925,41\text{ m}^2$
Index podlažních ploch	IPP = 1,147
	$IPP = PP/BP$
Zeleň	Z = 26 560,25 m²
Plocha – plocha městské zeleně - parky	$Z_{ZP} = 10\,642,05\text{ m}^2$
Plocha – plocha městské zeleně - ostatní	$Z_{ZO} = 15\,918,20\text{ m}^2$
Plochy nových garážových stání	P = 17 568,00 m²
Počet obyvatel	3 947 obyvatel
	2,5 obyvatel / bytovou jednotku
Počet nových obyvatel	2 065 obyvatel
	2,5 obyvatel / bytovou jednotku
Počet pracovních příležitostí	370 pracovních příležitostí
Počet bytových jednotek	1 361 bytů
	Velikost bytu 70 m ²
Počet nových bytových jednotek	826 bytů
	Velikost bytu 70 m ²
Bilance obyvatel / lokality	247 obyvatel / ha
Parkování	
Počet nově vzniklých stání – krytých	774 stání
Počet všech stání – nekrytých	77 stání

Výpočet parkovacích a odstavných stání pro NOVĚ navržené objekty

Počty parkovacích a odstavných stání podle ČSN 73 6110.

Celkový počet stání pro řešené území:

$$N = O_o \cdot k_a + P_o \cdot k_a \cdot k_p$$

kde:

N - celkový počet stání pro posuzované území

O_o - základní počet odstavných stání
 P_o - základní počet parkovacích stání
 k_a - součinitel vlivu stupně automobilizace pro posuzované území
 k_p - součinitel redukce počtu stání pro posuzované území

$O_o = 826$ odstavných stání
 $P_o = 354$ parkovacích stání

Kino	38 parkovacích stání (1 stání na 6 sedadel)
Nákupní centrum	295 parkovacích stání (1 stání na 25 m ²)
Služby	15 parkovacích stání (1 stání na 3 zaměstnance)
Stadion	5 parkovacích stání (1 stání na 15 diváků)
Park	1 parkovací stání (1 stání na 10 000m ²)

$K_a = 1,25$
 $K_p = 0,25$

$N = 1\,142$ stání pro nově navržené objekty (standartní postup).

V návrhu pracuji se zavedením nové strategie a nových nástrojů pro zlepšení dopravní situace a tím snížení počtu automobilů v centru města Brna. Díky využívání jiných alternativ než jen automobil, snižují počet odstavných stání o 25 % a parkovací stání o 30 %.

Počet stání pro nově navržené objekty v území je 851 stání.

$$N = 0,75 \cdot O_o \cdot k_a + 0,7 \cdot P_o \cdot k_a \cdot k_p$$

$N = 851$ stání pro nově navržené objekty.

Průvodní zpráva – etapizace

ETAPA I. 2018 - 2033

Obnovení nábřeží řeky Svitavy, úprava 1. části ulice Cejl

Revitalizováním největšího potenciálu území, nábřeží řeky Svitavy, dojde k oživení celé lokality. První fáze návrhu zahrnuje zmodernizování cyklostezky, úpravu nábřeží, podél řeky vytvoření: pobytových a relaxačních míst, veřejných prostor, pobytových schodů, mol, prostor pro sportovní vyžití, hracích vodních prvků atd. Dále je v první fázi pracováno s dostavbou a obnovením zástavby podél obou břehů. Při pravém břehu řeky jsou v části parteru vytvořeny komerční prostory, které ožíví nábřeží a zkvalitní pobyt lidí. Levý břeh je obohacen novým blokem bytových domů a přistavěním prostor pro lehkou výrobu.

Ulice Cejl se v rozsahu Malinovského náměstí - ulice Radlas stane zónou s dopravním omezením (přístup bude umožněn MHD, cyklistům, rezidentům, zásobování). Aby ulice mohla projít touto změnou, je počítáno s využitím nástrojů pro zlepšení dopravní situace v centru města (viz. dopravní řešení).

ETAPA II. 2033 - 2060

Ulice Tkalcovská, hypermarket Albert, zástavba na levém břehu řeky, úprava 2. části ulice Cejl

Druhá etapa dokončuje přeměnu ulice Cejl v zónu s dopravním omezením a s ní související pohledovou osu z centra směrem k řece, kdy dostavují dominantní nároží na křižení ulic Cejl-Tkalcovská.

Při realizaci druhé etapy je bráno v potaz, že dopravní situace v centru bude zlepšena a ustálena. Díky tomu dojde k úpravám plochy současného parkoviště před Albertem a vystavění bytového domu. Hypermarket Albert bude rekonstruován na kulturní, nákupní a sportovní centrum a s tím dojde i ke zkvalitnění veřejných prostor kolem. Současný park v blízkosti ulice Tkalcovská bude revitalizován a jako oživující prvek zde bude působit Svitavský náhon. Park bude v interakci s navrhovaným bytovým domem, kde vyvýšené předzahrádky změkčí přechod mezi parkem a zástavbou.

Úprava sportoviště na levém břehu řeky (fotbalového hřiště se zázemím) dotvoří veřejný prostor před navrženým kulturním, nákupním a sportovním centrem. Vedle sportoviště také dojde k dokončení nové bytové zástavby.

ETAPA průběžně

Etapa není závislá na první ani druhé fázi výstavby. Bude realizována v závislosti na investicích města, obyvatel a investorů.

Během této etapy dojde k rekonstrukci současných objektů, zástavbě proluk a brownfields.

Závěr

Lokalita, jejíž bilancovaná plocha je 159 542 m², se nachází v blízkosti historického centra, v městské části Brno-Zábřovice. Lokalitou protéká řeka Svitava, podél které vede mezinárodní cyklotrasa Krakov – Vídeň.

Díky uplatnění principů „smart city“, které jsou navrženy lokalitě na míru a vycházejí z fáze analýz, se území stává kompaktní, přehledné a efektivně využívá prostor. Důležitým strategickým bodem, se kterým je v návrhu pracováno, je „green & blue energy“, kde dochází k využití potenciálu řeky Svitavy, jako místa pro aktivní i pasivní odpočinek. Je uplatněn princip energetické soběstačnosti a hospodaření s vodou a odpady a celá lokalita je ozeleněna. Princip zabývající se efektivním využitím prostoru řeší palčivou otázku brownfields, kterých je zde značná část. Dále také nastiňuje aplikaci systému co-housing do českých domácností. Počet automobilů v centru se díky vhodně zvoleným nástrojům dopravy snížil, podzemní garáže a garáže v 1.NP budov uvolnily ulice a pobyt lidí na nich se stal příjemnější. Práce s občany, jejich průběžné informování, co se ve městě chystá, využití jejich spolupráce a nápadů, nám zajistí efektivnější fungování principů, protože informovaný občan je chytrým občanem a více si své lokality či města považuje a rozvíjí ho. Celá strategie je zastřešena odborným, schopným a odpovědným týmem, který shromažďuje data a nápady a stanovuje dlouhodobé vize posunu města. Jejich práce by měla být zodpovědná, efektivní, ohleduplná a otevřená. Tým musí spolupracovat se všemi sektory, s politickou sférou a dalšími týmy odborníků.

Zastavěnost lokality se zvýšila 1,68 krát a nové objekty jsou převážně navrhovány jako plochy pro bydlení. Ty jsou pro území v blízkosti centra města přínosem.

Lokalita se díky celkové revitalizaci a oživení stává lokalitou vyhledávanou nejen pro trávení volného času na břehu řeky Svitavy, která nabízí jak aktivní možnosti, tak relaxační, ale i lokalitou vhodnou pro trvalé bydlení širokého spektra obyvatel, protože je zde nabídnuta mnoho druhů a forem bydlení.

Seznam použitých zdrojů

- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2014* [online]. Brno, 2015 [cit. 2016-04-13].
- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2013* [online]. Brno, 2014 [cit. 2016-04-13].
- Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy 2012* [online]. Brno, 2013 [cit. 2016-04-13].
- GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o.p.s., 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše*. 1. Brno: ABF-ARCH, 2005. ISBN 80-7366-028-8.
- SITTE, Camilo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. Praha: ABF-ARCH, 1995. ISBN 80-901608-1-6.
- *Smart cities*. Brno: Pixl-e. ISSN 2336-1786.
- *Digitalizované staré mapy Moravy a města Brna* [online]. 2008 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: <http://www.vilemwalter.cz/mapy/>
- *Encyklopedie dějin města Brna: Nájemní dům s obchody* [online]. 2011 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_domu&load=115
- *Interspaar v Tkalcovské ulici skončil. Od středy se z něj stane Albert* [online]. Brněnský deník, 2015 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: http://brnensky.denik.cz/zpravy_region/historicky-prvni-brnensky-interspar-skoncil-od-stredy-se-z-nej-stane-albert-2015.html
- Konference Smart cities. Trnava, 4. 2. 2016.
- *Mapový portál* [online]. Brno: Statutární město Brno [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: <http://www.brno.cz/mapy/>
- *Vlněna - Tkalcovská: Databáze průmyslového bohatství Moravy* [online]. FA VUT - Atelier rekonstrukcí památek A4, 2004 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: <http://www.fa.vutbr.cz/home/zemankova/textil/02.htm>

Seznam použitých zkratk a symbolů

FAST	Fakulta stavební
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
P+G	park and go
P+R	park and ride
VUT	Vysoké učení technické

Seznam příloh

- Výkresová část
 - 01 Analýza dopravy a ulice Cejl
 - 02 Současný stav – fotodokumentace
 - 03 Analýzy
 - 04 Širší vztahy
 - 05 Výkres inspirací a hrozeb
 - 06 Průvodní zpráva, strategie návrhu
 - 07 Strategie návrhu ulice Cejl
 - 08 Návrh odstraněných objektů
 - 09 Návrh, bilance
 - 10 Současný stav vs. nový stav
 - 11 Návaznosti, schéma řešení bloků
 - 12 Dopravní řešení
 - 13 Funkční členění, etapizace
 - 14 Řezy
 - 15 Návrh ulice Cejl
 - 16 Urbanistický detail
 - 17 Perspektivy
 - 18 Vizualizace
- Plakát B1
- Fyzický model, měřítko 1:1 000
- CD s elektronickou verzí práce