



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.

FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

KOMPAKTNÍ MĚSTO - ANEB CO NOVÉHO SE MŮŽE JEŠTĚ DÍT V BRNĚ MEZI NÁDRAŽÍMI

COMPACT CITY - OR WHAT NEW IS ABLE TO YET BE DONE IN BRNO
AMONG RAILWAY STATIONS

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. MILAN ŠUŠKA

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. arch. KAREL HAVLIŠ

BRNO 2010

ANOTÁCIA

Diplomová práca je reakciou na pripravovaný územný plán Brno-Jižní centrum. Vytvára kus skutočného mesta s tradičnými mestskými priestormi a vertikálne premiešanými funkciami.

Teória vzniku novej mestskej štvrte je výrazne ovplyvnená prestavbou Železničného uzlu Brno a požiadavku začlenenia mestskej rýchlodráhy s napojením na región. V koncepte dopravy je navrhnuté nové trasovanie železnice, ktoré umožní zatiahnuť do prestupného uzlu súčasného hl. nádražia všetky regionálne, vlaky čím sa zlepši distribúcia osôb po meste. Presunutie trasy železnice z „bulváru“ umožní neobmedzené spojenie historického centra s novým Južným mestom.

Dôraz v návrhu je kladený na maximálnu obývatelnosť územia s aplikáciou poloverejných obytných dvorov „hofjes.“

Nové verejné priestory sú založené na kompozičných princípoch, optickom prepojení s historickým jadrom a previazaní urbanistickej štruktúry mesta. Návrh ponúka elegantné pešie prepojenie budúceho hlavného nádražia s historickým jadrom.

ANNOTATION

The diploma thesis reacts on the upcoming urban plan for Brno-Jižní centrum. It creates a piece of a real city with some traditional urban spaces and vertically mixed functions.

The theory of the creation of the new town quarter is strongly influenced by the reconstruction of Brno railway junction and by the requirement of the incorporation of the city high speed rail connected with Brno region. In the transport concept a new railway tracing is designed enabling to bring all regional trains to the present junction point – Brno main station. This solution will improve a public transport in the city.

Moving the route from the Boulevard will make possible an unlimited connection between historical centre and new Jižní centrum.

In the design the emphasis is put on a maximal habitability of the area together with application of semi-public residential courts known as “hofjes.”

The new public spaces are based on composition principles, optical connection to the historical heart of the city and on linking of urban structures that provide a smart pedestrian connection between the future main railway station and the historical city centre.

TEORETICKÉ VÝCHODISKA



Po návrate z cudziny sa v našich mestách môžete cítiť ako blbci. Na čo slúži tlačidlo pre chodcov? Za ako dlho od stlačenia naskočí autám červená, alebo komu vlastne naskočí červená? Reaguje vôbec na moje stlačenie? Zmení sa cyklus prejazdu automobilov v môj prospech?

BRNO - WALK 09

18.novembra 2009 prebehla v Brne dvoj dňová konferencia zameraná na chodca v meste plná zaujímavých hostí.

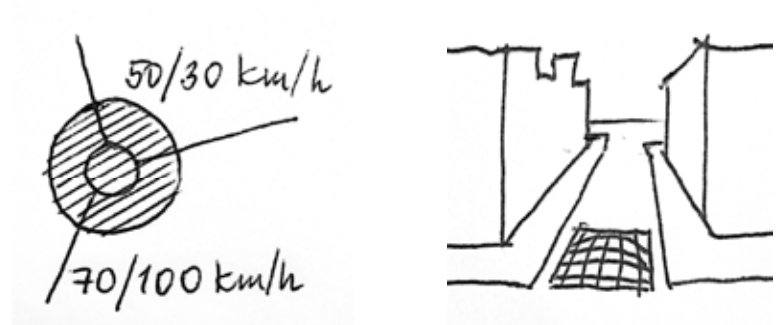
ČESKÁ PERSPEKTÍVA

V úvode českej prezentácie vystúpil Doc. PhDr. Luboš Kostroň, CSc. z MU Brno s víziou udržateľného mesta. „Zatiaľ čo doprava, autá alebo pracovná výkonnosť sa neustále zrýchľuje, naša schopnosť vidieť dopredu sa skracuje.“ Neustále urýchľovanie civilizácie vedie ku kolapsu. Preto musíme začať uvažovať o dlhodobých spoločenských potrebách, zhodnúť sa na budúcej podobe miest a postupne ich začať tvoriť. Verte, že mesto budúcnosti bude mať primeranú ľudskú rýchlosť, namiesto kvantity bude preferovaná kvalita. Bude sa musieť zmeniť myslenie a chovanie ľudí. Mestá budú mať jasnú štruktúru, plne využité plochy a budú menšie plošne aj počtom obyvateľov, odpadne doprava a mestá sa budú decentralizovať. Budeme sledovať nárast záujmu o dobrovoľnú prácu a veci verejné. Našou otázkou života bude: Čo sa dá robiť lokálne pre globálny svet tu a teraz? Nepotrebujeme mať plány na 10 - 20 rokov, ale potrebujeme vedieť „čo mám robiť zajtra!“ Zastavte sa a spomaľte! Vaše vízie potrebujeme! Potrebujeme zkompaktniť a zjednotiť názor. Vedieť, čo je pre nás podstatné.



V mnohých mestách už začali. Podľa Mgr. Michaely Valentovej (UK, Praha) v mestách Teplice, Plzeň ale aj v Prahe je možné sledovať aktivity podporujúce chodca „BESIP - mobilita pre všetkých 2004-2010“. Investuje sa do MHD, verejné budovy sú prístupné bez bariér a územné plány zohľadňujú logické pešie trasy a hlavné mestské triedy. Budujú sa cyklotrasy, osvetlené prechody s ostrovčekmi. Podiel týchto investícií je ale v porovnaní s investíciami do dopravných tepien stále alarmujúci!

Podľa ÚRM Praha sa celé územie Prahy v novom UP rieši s ohľadom na dostupnosť centra peši/MHD/bicykel, podporuje lokálne pešie centrá a taktiež rieši prístupnosť krajiny.



Ing. Pavel Skládaný z CDV (Centrum dopravného výskumu Brno) vidí prínos pre chodcov v skľudnení dopravy v meste, vytvorením Zón 30, po vzore mnohých Nemeckých, Rakúskych a Holandských miest. Oproti nášmu stavu je tam 8x menší počet ťažkých a smrteľných zranení! pri dopravných nehodách. Zóny 30 v celom meste, okrem hlavných zberných komunikácií, prinášajú ulice pre ľudí a ich bezpečnosť, ulice pre cyklistov, odradenie aut a zatraktívnenie bývania v meste. Z týchto ciest zmiznú dopravné značky, zmiznú vyznačené prechody pre chodcov, aby automobilisti museli prirodzene počítat' so vstupom chodcov na vozovku, odstránia sa semaforey, nahradí ich pravidlo prednosti sprava, cyklisti budú môcť konečne legálne jazdiť v jednosmerných uliciach obojstranne. Oproti „Obytným zónam,“ nebude potrebné nákladne upravovať stávajúce ulice do jednej úrovne, postačí tzv. Berlínsky vankúš, Viedenský prah, alebo možno iný Brnenský „retardér“ pri vjazde do Zóny 30.

Ani „Pražské matky“ a učiteľky z Brna nezostali pasívne k situácii v meste. Za posledný rok na ceste zomrelo 7 detí z 210!!! usmrtených chodcov v ČR. V projekte „Bezpečná cesta do školy“ spolu so žiakmi a rodičmi mapujú, vyhodnocujú a zapájajú obec a média k vyriešeniu problémov, často drobnými zásahmi.

EURÓPA

Medzinárodná organizácia PGN (Pedestrian Quality Needs) podľa Holanďana Roba Methorsta, hľadá systémové riešenia nie len pre autá, ale i chodcov a následne problémy rieši za pomoci obce. „Potreba systémovosti riešenia vychádza zo skúsenosti. V minulosti ak vznikol problém, vyriešil sa, ale následne vznikol ďalší problém no a takto by sa dalo pokračovať donekonečna. Rieši sa tým len jedno miesto, pričom ďalšie stoja. My sme si najprv určili ciele, požiadavky: zvýšiť bezpečnosť, prístupnosť, mobilitu. Modeláciou situácie s dopravou, chodcami, fyzickým (šírka ulice) a sociálnym prostredím, skúmaním ako sa chovajú cestujúci, autá, chodci... sa nájde ideálna situácia, najlepšie možné riešenie. Potom je s výsledkami konfrontovaná POLITIKA → FINANČIE. Dôležitú úlohu má INFORMOVANOSŤ občanov, vytváranie povedomia o problémoch kde bývam, že sa z môjho bydliska nedostanem peši do práce a podobne.“

Jim Walker (London) z hnutia Walk21 nabáda aj naše mestá aby sa pridali, aby ľudia viacej chodili. „Je to zároveň boj proti obezite i emisii plynov. V mestách Londýn, Barcelona, Kodaň alebo Zürich chartu Walk21 už podpísali. A aj tvoje mesto sa môže zapojiť!“ Aktivitou hnutia je i jednoduchý dotazník: Prečo ľudia chodia, ako ďaleko chodia a z akých dôvodov by nechodili?

Najlepšie trvalo udržateľné mestá na svete sú vo Švajčiarsku. Tam podľa Daniela Sautera z Zürichu merajú chôdzu. „Naša Charta Walk21 je založená na ôsmich princípoch.“ Niektoré z nich prezradil:

„INDIVIDUÁLNY PRÍSTUP – aktívny a zdravý životný štýl, musím pre seba niečo robiť. KULTÚRNY PRÍSTUP – sme svedkami potierania tradície chôdze, chodili sme do školy, na prechádzky a do kina. Je potrebné, aby všetci, aj tí ktorí nemajú na autá alebo lístok MHD mohli naďalej žiť plnohodnotne. EKONOMICKÝ PRÍSTUP – kade sa chodí, tam sú obchody, príjemná atmosféra pre chôdzu poskytne príležitosť pre obchody a kaviarne. Sledujeme komercializáciu miest, dostupnosť len autami, znevýhodňovanie „iných“, vytváranie mieste len pre bohatých (Suburbia). Vznikajú privátne „verejné“ miesta, kde je zakázané fotiť, kde je zrazu veľký nárast počtu ľudí a dopravy a takto si zakladáme na problémy.“

Veľmi oslovujúci bol príspevok o historickom vývoji dopravy od Francúzky Nicolý Muhlrad. „Kedysi patrili ulice a cesty chodcom. Neboli autá len konské povozy a drožky. Prvá dopravná zápcha nastala v pol. 17. stor. v Paríži a bola popisovaná ako niečo hrozné, všade chaos, hluk a zápach. V 20. storočí vznikol Automobil. Chodci začali byť považovaní za prekážku doprave vozidiel. Boli vydávané rôzne kódexy aby ľudia príliš nechodili cez cestu a len po vyhradených prechodoch. Po 2. sv. vojne sa už auto stalo všetkým. Cesty pre autá aj za cenu zničenia historických úzkych uličiek. Mestá sa prispôbovali autám a chodci boli z ciest vytlačení. Najväčším problémom je, že autá majú príliš veľké nároky na priestor (cesty, parkoviská...) a ten máme obmedzený, nemôžeme svet zrazu zväčšiť. Chodcovi stačí priestor len na 2 nohy. Prvé vzoprenie sa proti autám je zo 60.-tých rokov. Škandinávske krajiny (kvôli deťom) vytvárajú skľudnené zóny, a ostrovy pokoja. Zápchy a doprava sa presúvala na diaľnice. V 70.-tých rokoch nastala éra MHD a vznikajú prvé pešie ulice a zóny, zatiaľ len v strede miest. V 90.-tých rokoch sa začala výrazne obmedzovať rýchlosť aj na hlavných



cestných triedach. Snahou je redukovať automobilovú dopravu. Nárast cien ropy pokračuje v závislosti s blížiacim sa vyčerpaním jej zdrojov. Alternatívne technológie sú drahšie. Zvyšujú sa dane, poplatky, mýtna a spoločne s vývojom populácie a globálneho otepľovania, budú niektorí musieť prestať používať vlastný automobil. Zväčšia sa sociálne rozdiely. Bude ubúdať automobilov, čím sa bude zlepšovať pohodlie pre tých bohatších no na druhej strane bude narastať nepohodlie pre tých druhých. Práca a obchod sú dnes často situované na predmestí, tým pádom budú narastať sociálne nepokoje. (Etiópia – chôdza na dlhé trate – beh do 20 km vzdialenej školy.) Preto sa musíme snažiť aby sa chôdza stala výsadou /a nie prekážkou, aby bola atraktívna /a nie stratený čas, ale radosť, chôdza ako spoločenská záležitosť. Spomalí sa naše tempo a rýchlosť nahradí kvalita, či už v práci, alebo v živote.“

Prof. Jurgen Gerlach z nemeckého Wuppertalu predstavil nové prístupy v navrhovaní mestských komunikácií. Budúcnosť je v znížení rýchlosti, zlepšení viditeľnosti, odstránení množstva dopravných značiek, reklám a odstránení prechodov pre chodcov!, značky zakrývajú ľudí. „Na štvorpruhovej ceste v Berne majú vyznačené len zebry.“ Situácia vo Wuppertale bola neúnosná, množstvo dopravných nehôd, nelegálne parkujúce autá na chodníkoch (chodci nevideli autá a autá chodcov). Na cestách je teda dôležité viditeľné vodorovné a osvetlené značenie prechodov.

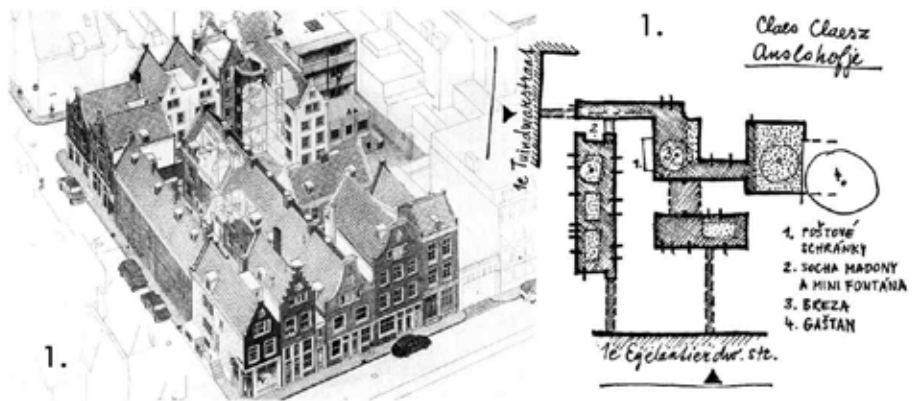


Posledný z vystupujúcich bol sociológ a psychológ z Viedne, Ralf Risser. „Človek vníma aj rovnakú dráhu rozdielne. Významné postavenie v tom má estetika priestoru! V našej pracovnej skupine skúmame čo je pre chodca dôležité. Napríklad starší ľudia pokladajú za dôležité počet záchodov. Starší ľudia chodia pomaly, len asi 3km/h oproti mladším 7km/h, ale zato chodia veľa.“ Vo Viedni si uvedomili že, každý Viedčan je chodec, nie každý je vodič, ale každý je chodec! aj preto by mal byť v meste na prvom mieste.

Ekologická vsuvka: Automobily sú v súčasnej dobe najväčším producentom skleníkových plynov na svete. Na neustále šokovanie o hrozbách globálneho otepľovania sme sa už stali rezistentní. Ak sa o niečom hovorí prídlho, nadobudneme pocit, že to už niekto rieši za nás. Neboli sme vystávaní z rozširujúcej sa Čínskej púšte a nežijeme v „potápajúcom“ sa Holandsku. Môže sa nám teda zdať, že sa nás tento problém netýka. Množstvo skleníkových plynov počas miliónoch rokov planéty neustále kolíše. To úzko súvisí s teplotami zemského povrchu, z histórie poznáme tzv. malú dobu ľadovú od 14. do 19. stor. Množstvo skleníkových plynov sa od 70-tých rokov minulého stor. zdvojnásobilo a teplotné zmeny sa vplyvom zotrvačnosti ešte len prejaví! Ak budeme pokračovať v našom životnom štýle za 40 rokov môžeme predpokladať množstvo skleníkových plynov na trojnásobnom maxime. Všetci potom spoločne na vlastnej koži pocítíme vplyv globálneho otepľovania. Ekológovia skandujú: „Prestaň žiť na úkor svojich detí!“ Obmedzením automobilovej dopravy a favorizovaním prírodzenej chôdze môže každý jeden jednoducho obmedziť produkciu CO2 a znížiť tak svoju ekologickú stopu.

Na Konferencii Brno-Walk09 sa stretli nielen urbanisti, ale aj dopravní experti, sociológovia, psychológovia a i. Môžeme teda povedať, že sa jednalo o všeooborové stretnutie a viac menej sa všetci zhodli, že chôdza je prospešná.

(Bc. Milan Šuška)



Podľa turistickej príručky sme sa ja a Honza Horký vypravili hľadať **HOFJES** polosúkromné / poloverejné priestory.

„Za mnohými nenápadnými dvermi v Amsterdamu sa skrýva nečakaný vlastný malý svet zelených dvorov hofje. Od ostatných vstupov do domu ich rozoznáte dlhou radou čísel na bráne. Pôvodne ich zakladali bohatí kupci ako ubytovne pre chudobu, vdovy a starých ľudí, kde mohli bývať zadarmo. Dnes sú z nich väčšinou prebudované byty na prenájom, ale napríklad študentské ubytovne (Claes Claesz Anslohofje /1/). Sú často vybavené starou pumpou, lavičkou, kašňami, sochami, osadené kvetinami, niekedy aj mohutnými stromami. Katolícke hofjes mali väčšinou aj vlastnú kaplnku...“

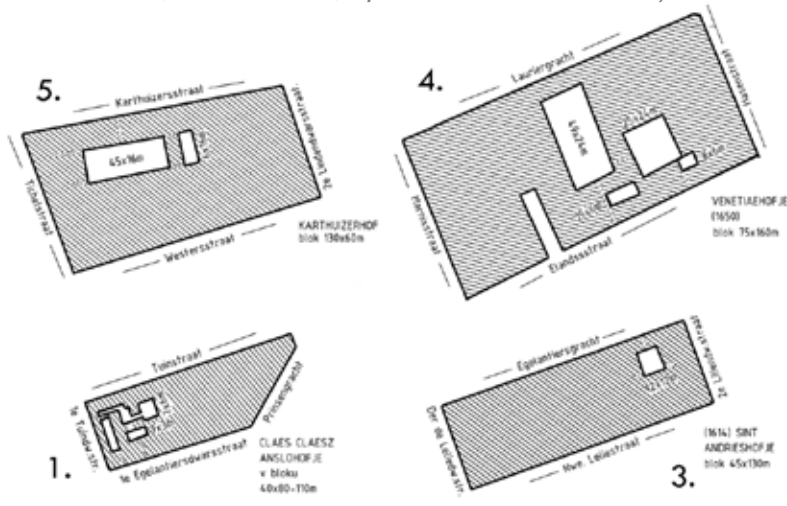
Najviac zachovaných hofjes v Amsterdame je vo štvrti Jordaan. Najznámejší a najstarší sa ale nachádza v samom centre. Begijnhof /2/, leží medzi najrušnejšou obchodnou ulicou Kalverstraat, námestím Spui a dopravným okruhom Nieuwezuijds Voorburgwal. Napriek tomu sa v ňom ocitnete v zelenej oáze pokoja s vlastnými tajomstvami.

„...Domy so starostlivo osadenými predzáhradkami sú zoskupené okolo anglikánskeho kostolíka. Naproti je v dvoch spojených domoch ukrytý tajný katolícky kostol...“

Expedíciou sme začali od Leidse Plein, no všetky dvere boli rovnaké, čísla na domoch nesedeli a my sme sa nechceli ocitnúť v obývačke dajakého Holanďana. Takto nesmelo sme preverili asi tri popisované adresy, až sa k nám priklonila neznáma pani: „Musíte viac zatlačiť.“ A konečne prvý úspech! Otočil som mosadznú guľovú kľučku. Hm? Nedôverčivo sme prešli chodbou obloženou kachličkami delfts blau naproti starej pumpke na vodu. Sint Andries-hofje /3/ je dvor veľký sotva 12x12m, ale plný kvetín. Pod oknami sedela lavička, z okien štrngal príbor a detské hlasy chystajúce sa na obed. Nádherná, priam vidiecka idylka v centre 700 tisícového mesta. V Amsterdame sa dochovalo 47 takýchto hofjes, navštívili sme ich ale len pár, medzi inými spomeniem Venetiaehofje /4/ a Karthuizerhof /5/.

V kontraste s pulzujúcim životom ulice (verejných priestorov), pokojná nálada v hofjes ešte viac vynikne. Toto kvalitné obytné prostredia v sebe spája atmosféru vidieka, komunitný život a bezpečnosti, so všetkými výhodami bývania v centre mesta. Verím, že hofjes sú oveľa kvalitnejšou a atraktívnejšou alternatívou pre bývanie než kolónie rodinných domov v suburbánných zónach za mestom.

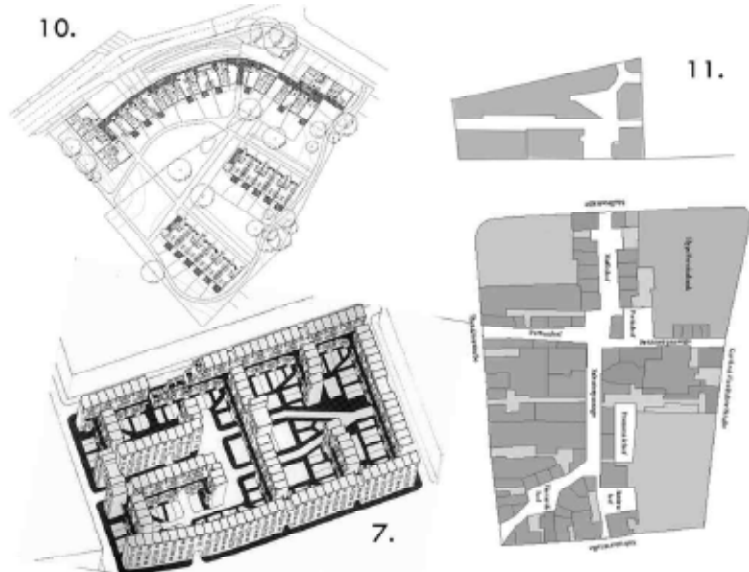
„...Cez deň sú väčšinou vstupné dvere otvorené, takže je možné nahliadnuť do ich priestorov. Budte ale vždy ohľaduplný a nenarušujte súkromný život ich obyvateľov!“ (Anneke Bokern, Amsterdam, sprievodca Marco Polo)



Holandsko sa vyznačuje silnými tradíciami. Nielen ich súčasná architektúra, ale aj urbanizmus neustále čerpá z vlastných historických predlôh. Napríklad obdivovaná obytná štvrť BORNEO vychádza z tradičnej parcelácie a mierky domov z grachotv a dvory hofjes je zase možno dobre sledovať na nových obytných ostrovoch Java, alebo Westerdok /6/. Zaujímavým experimentom je i Viacúrovňový blok SPONGE /7/ v Rotedame (1918, Michiel Brinkman) s dvoma nádvoriami a mezonetovými bytmi, prístupnými z dvora a z akejsi otvorenej pavlače/ulice v 3.NP

Dvory Hofjes sú charakteristické pre nížinaté krajiny, môžete ich objaviť po celom Holandsku, napríklad v mestách Leiden či Haarlem. Podobné polo súkromné priestory existujú napríklad aj v nemeckom Lübecku /8/, alebo v Londýne tzv. Privat Mews, uzavreté ulice v bývalých konských stajniach /9/foto:Bc. Roman Strnad/.

V Štajerskom Hradci sa k podobným priestorom radi moderný blok na Heinrichstrasse /10/ od Reitmayer Architekten. Viedeň zase disponuje veľkorysými poloverejnými priestormi v súbore blokov George Washington, alebo blokom Compact city od BUS Architektur, ktorý je istou predstavou zmenšeného mesta. Obvod bloku lemuje obchodný parter a zo spoločného vnútorného dvora (nad parkoviskom) sú prístupné jednotlivé byty. Žiaľ komplex nie je zapojený plnohodnotne do života mesta, od mestskej štruktúry Viedne je zatiaľ vzdialený 6.5 km. (exkurzia 23.10 2009 Viedeň, FA VUT Brno).



Nákupné stredisko Fünf Höfe /11/foto:www.mimoo.eu/ v Mnichove (1998 – 2003, Herzog & De Meuron a kol.) tvorí 5 rôzne pojatých dvorov, zelených záhrad a obchodných pasáží. Poskytuje tak rôznorodé priestory, pokojné aj živé, vhodné na nakupovanie, oddych, prácu, obed ale i kvalitné bývanie (24.300 m² kancelárskych priestorov 3200 m² bytov, 14.000 m² - 60 obchodov 2500 m² - 8 reštaurácií a kaviarní). Vo Fünf Höfe možno dokonca navštíviť niektorú z krátkodobých výstav v HYPO-Kunsthalle. Rôzne funkcie sú v tomto komplexe premiešané bez toho, aby si navzájom prekážali.

Takéto polosúkromné priestory majú v tradičných mestách u nás svoje historické opodstatnenie. V centre Brna je množstvo dvorov s pavlačami, nádvorí bývalých kláštorov a zelených záhrad, ktoré si všimneme možno až na pohľadu na GoogleEarth. Napríklad dvor na adrese Česká 6, alebo priestor za modrým domom na Šilingrovom námestí. Jedným zo súčasných príkladov zelených poloverejných priestorov je i „Dům s pečovatelskou službou“ /12/ na Hybešovej ulici v Brne (ateliér DRNH, 2003-04), ktorý možno ešte čerpá z „tradície“ sídliskovej zástavby, no poskytuje príjemné zelené bývanie pre seniorov v centre mesta. O význame zelených vnútroblokov hovorí už Camillo Sitte v pre dnešok stále aktuálnej knihe „Stavba měst podle uměleckých zásad“:

„Často přímo žasneme, kolik srdce těšících zahrádek najdeme ve starých městech právě uvnitř domů, v místech, o kterých ani netušíme než vstoupíme do dvora anebo zadního traktu. Jak velký je rozdíl mezi těmito domovními zahrádkami a většinou veřejných sadů! K domu patřící zahrada obvykle sousedí s několika dalšími, které jsou zástavbou chráněné před větrem a prachem ulice a poskytují skutečné osvěžení, jaké je jen možné ve městě vůbec najít.“

Bc. Milan Šuška





Štokholm, Valhallavägen



Antverpy, Italialeij



Znojmo, Nám. Svobody, sut az 2009
J. Kopec, J. Vitek, J. Sedlak, O. Barrusek, Ing. arch. P. Hurnik



Pariž, Champs Elysees



Pariž, Champs Elysees



Krakow, Jozefa Dietla



Madrid, Paseo de Recoletos



Berlin, Unter den Linden



Viedeň, Gurtel



Barcelóna, Diagonala



Barcelóna, Diagonala 2009



Praha



Lisbon, Av. da Liberdade



Amsterdam, Stadhouderskade



Kodaň, Housing Bridge, BIG



Madrid, Paseo de Recoletos 2009



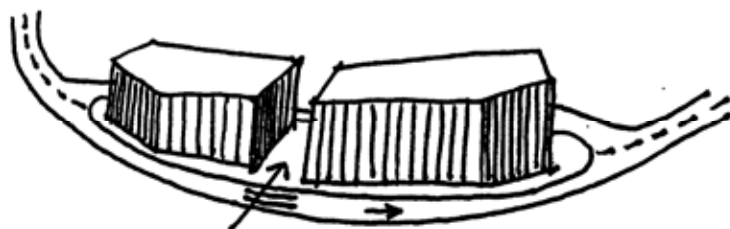
Viedeň, Gurtel



Pariž, Champs Elysees 2009

CESTNÉ OKRUHY možno pokladať za najmenej atraktívne priestory v mestách. V okružno radiálnych typoch miest, akým je i Brno, nemajú veľké cestné okruhy potenciál obchodných ulíc na rozdiel od radiál smerujúcich do centra aj pri rovnakej dopravnej záťaži. Brnenské Kolište, Poříčí, Úzka, alebo budúca ulica Opuštěná v „Jižním centru“ nedávajú priestor pre mestský život. Tieto cesty tvoria výraznú bariéru v prevažne radiálnom pohybe chodcov. Hluk, emisie a bezpečnosť si odporujú s obytným prostredím. Bariérové domy síce môžu byť riešením, ale plnohodnotnú ulicu vytvoria ťažko. Azda jedinou funkčnou náplňou týchto lokalít sú výrobné haly a administratívne budovy, ktoré by mohli mať prospech z exponovanej polohy, aké poskytujú tieto široké ulice. Takto však namiesto tradičného mesta vznikne len monofunkčne pusté prostredie. Ponúkajú sa nám teda viaceré možnosti ako potlačiť, alebo odstrániť hlavný problém „cestu,“ pri zachovaní hlavnej dopravnej kostry mesta:

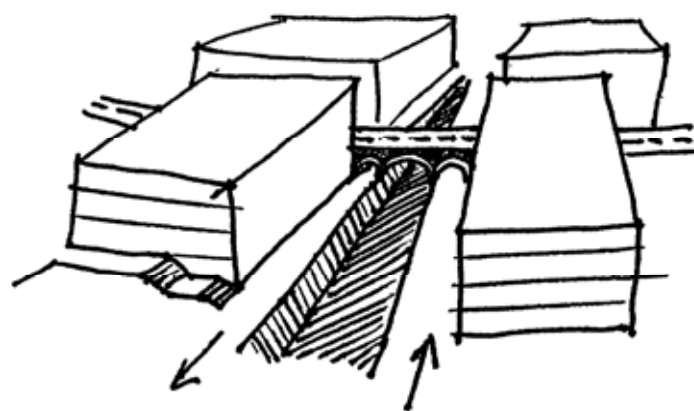
1. segregácia v obytnej zóne, cestu na povrchu opatriť ochrannými bariérami (Žilina, Mostná)
2. nad cestu postaviť domy, parky... (Viedeň, Donau City, Štajerský Hradec, Grabengurtel)
3. vybudovať podchody / nadchody pre chodcov (Brno, Vaňkovka, Zvonařka)
4. zakopať cestu pod zem do tunela (Bratislava, Hodžovo námestie)
5. zdvihnúť cestu nad terén, most, alebo na strechu domov (BIG, Housing Bridge, Le Corbusier diaľnica Alžír)
6. rozdeliť cestu do dvoch jedno smerných ulíc (Praha, Žitná a Ječná, Sokolská a Legerova, Znojmo, súťaž na Náměstí Svobody, 2009, J. Kopec, J. Vítek, J. Sedlák a O. Bartůšek, Ing. arch. P. Hurník)



rozdeliť cestu?

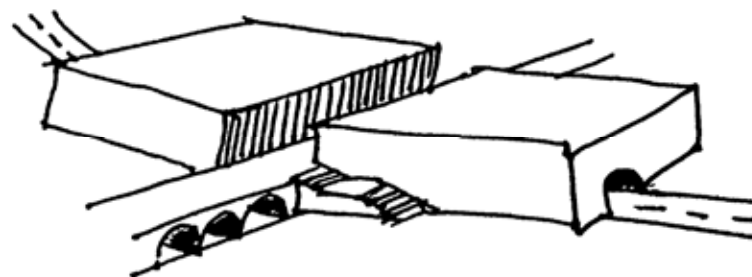
Pevné bariéry a segregácia cesty je azda najhorším tak povediac „dopraváckym“ prístupom, ktorý necíti nič okrem samotnej dopravy. Subjektívne musím odsúdiť aj „sendvičové bludiská“ v podobe Donau city, ktoré predstavujú zbytočný chaos a dezorientáciu. Zdvíhanie a ponáranie ciest so sebou zase často prináša dlhé úseky stúpania a ponáranie vozovky, ktoré sa tým stávajú značnými fyzickými bariérami. Pri rôznych „tunelových“ riešeniach dochádza k veľkým kontrastom a zhoršeniu bezpečnosti pred výústenným portálu tunela. Odstrašujúcim príkladom môže byť i vjazd do parkoviska na Dominikánskom námestí v Brne. Riešenia ale vždy záležia od konkrétnych priestorových možností a cieľov.

V európskych mestách často hlavné cestné trasy sprevádza zeleň. V Paríži, Bruselu alebo v Antverpách sú opatrené protihlukovými zelenými bariérami a nazývané bulvami. Avinguda Diagonal v Barcelone je zaujímavá umiestnením rekreačného pruhu medzi dvoma jednosmernými cestami. Diagonálu lemuje zmiešaná administratívno-obytná funkcia v niektorých oblastiach i s obchodným parterom, najmä v okolí nových symbolov mesta: trojuholníkom Fóra a administratívnej uhorky Torre Agbar. Parížske Champs Elysées je práve vďaka svojim symbolom živou časťou mesta a magnetom turistov.



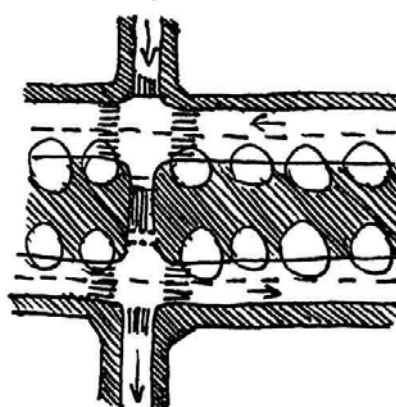
podíť cestu?

Ale rovnako ako Diagonála v Barcelone nejedná sa doslovne o cestné okruhy. Takým je viedenský Gurtel. Tu spojenie cesty s rekreačným pruhom uprostred funguje dobre. Bežecká trať, ihriská a parky sú obyvateľmi mesta dobre využívané. Podobné priestory sú v Štokholme, alebo v Krakove. Madridský okruh okolo rozľahlého stredovekého centra, je turisticky vyhľadávanými miestom. Poskytuje totiž prehliadku najhonosnejších stavieb mesta a jeho monumenty, historizujúca radnica, svetové galérie a múzea, moderná Caixa Forum. Priamo pri ceste ponúka Madrid trhy a reštaurácie. Široké proporcie ulice s asymetrickým uličným profilom sú možno pre Pyrenejský polostrov charakteristické. Hlavná cestná osa v Lisabone Av. da Liberdade na celej svojej dĺžke takisto ponúka rozmanité mestské priestory.



nadíť cestu ?

Späť ale k radiálno-okružným mestám. Vzorovým mestom vejárovitého typu je Amsterdam, ale aj tak cestné okruhy sú v niektorých úsekoch pre chodca, alebo cyklistu, neprívetivé. Uličný profil obsahuje rekreačný vodný kanál a stromy. Toto usporiadanie dokázalo na jednej strane ulice vytvoriť príjemné obytné prostredie, nábrežie. Druhá strana je však naďalej výrazne atakovaná dopravou. V niektorých domoch sú vhodne situované potraviny Albert Hein, veľmi často sú ale historické domy prestavané na hotely. Opäť je tu možné sledovať umiestňovanie dominant na mestskom okruhu, školy, monumentálne budovy múzeí, Rijks museum, alebo mrakodrapové mesto na diaľničnom okruhu pri vlakovej stanici AMS - Zuidplein. Tento prístup je historicky overený i na viedenskom a domácom brnenskom ringu.



Novo navrhované cestné okruhy i ostatné dopravné trasy v urbanizovanom prostredí si zaslúžia zvýšenú pozornosť urbanistov. Riešenie môže byť rôzne, ale výsledok by vždy mal vytvárať kvalitné životné prostredie pre všetkých obyvateľov mesta.

Avinguda Diagonal Barcelona



POMARENČOVNÍKY NA SCHODOCH NÁMESTA SÃO MIGUEL V LISABONE 05/ 2009

„Mestá nemajú finančné prostriedky na údržbu parkov a napriek tomu neustále budujú neustále nové plochy verejnej zelene, takým príkladom je aj UP, Brno – Jižní centrum “.

VEREJNÁ ZELEŇ? Pred nedávnom som robil malú anketu, čo obyvateľom mesta chýba a väčšina akosi automaticky narýchlo odpovedala: „Asi viac zelene.“ Ale skutočnosť nie je tak jednoznačná. Zeleň v meste to nie sú len parky, záhrady, predzáhradky a trávnaté ostrovčeky medzi cestami, ale aj kvetináče na balkónoch v oknách, pred vstupmi do domov či pred obchodmi. Zeleň v meste tu sú najmä stromy v uliciach a na námestiach ale i zelené hory lemujúce horizont.



O ZELEŇ NA ULICI SA STARAJÚ JEJ OBYVATELIA. KAŽDÝ OBCHODNÍK V HOLANDSKU DENNE SKRÁŠLUJE SVOJU ULICU, ABY MAL OBCHOD V ATRAKTÍVnom PROSTREDÍ. NIK NEPOCITUJE NEDOSTATOK ZELENE

Ulice bez stromov môžu často pôsobiť vyprahlo. Stromy sú naozaj úžasné, celoročne menia kolorit ulice. Na jar kvitnúce japonské čerešne – Sakury, poskytujú v lete tieň pred rozpáleným slnkom, na jeseň celú ulicu premenia žlté, oranžové alebo červené listy javorov (týmto stromom sa v mestskom prostredí darí najlepšie), a v zime hádžu tieň na fasády domov, medzi nimi poskakujú sýkorky. Stromy sú navyše pre mesto aj menej náročné na údržbu ako trávniky a záhonky rastliniek. Kvety v uliciach to je na jednotlivých majiteľoch, ktorí sa im môžu každý deň venovať päť minút na poliatie či otrhanie odkvitnutých častí a večer ich schovať do obchodu. Takúto opateru pre ne mesto nemôže zabezpečiť. V Holandsku sú týmto spôsobom ulice plné kvetov, rastlín a kyslíka. Naši obchodníci zatiaľ zdobia ulice len bilbordami s krikľavými nápismi označujúci vstup do obchodu „ZĽAVA.“

Mestá u nás sú pretkané zeleňou. Sídlišká to sú jedna veľká lúka. V centre je toľko trávnikov, že ani nevyzerá ako mesto. Do mesta sa ale za zeleňou nechodilo, tá bola vždy okolo. V mestách sa

hlavne stavali domy a žili/bývali tu ľudia. Dnes sa stavia na zelených lúkach za mestom, čím sa príroda stále vzd'ahuje od mesta a ľudí. A príroda je oveľa cennejšia a čarovnejšia ako všetky parky v mestách, ktoré sú na údržbu navyše veľmi nákladné. Dôležitá nie je kvantita a rôzne indexy, ale kvalita zelene. Aby parky lákali ľudí, musia vyzeráť dobre, byť upravené a zdravé. S naším množstvom verejnej zelene, o ktorú sa musí starať mesto, sa ale jediná údržba sústreďuje na kosenie nekonečných trávnikov.

Pôvodne boli parky a záhrady zriadené na prechádzky pánov. Mestské parky vznikali až v rozľahlých mestách, kde bolo do prírody ďaleko. Najväčší význam mali v načerpaní upokojujúcej energie v zeleni a zo slnka, ktoré sa v úzkych uličkách neukazovalo celodenne. Dnešné parky už ale nemôže slúžiť len na prechádzky, ako to bolo v minulosti. Musia mať aj iné funkcie, aby prilákali ľudí v tejto zrýchlenej dobe a to hlavne šport a detské ihriská. Mali by byť pestré. Často sa zabúda na voľne priestranstvá pre tradičné hry, naháňacky, hádzanie diskom, púšťanie šarkana, na piknikovanie v tráve či na obyčajné slnenie. Ľudí do parkov môže nalákať aj občerstvenie pri detskom ihrisku, alebo altánok so sobotným hudobným programom. No a ak tu chceme spolu nažívať spokojne, v neposlednej rade nesmie v parkoch chýbať vybavenie pre psičkárov.

Máme veľa parkov, ktoré dokážu potešiť, ale aj také do ktorých sa bojíte vstúpiť či množstvo nevyužívaných trávnikov, na ktorých parkujú odpadkové koše, psie výkaly, či ich obsadzujú podivné kolektívy (často by pomohlo len osvetlenie parku). Rovnako máme množstvo zaprášených zelených pruhov okolo ciest, ktoré v meste naozaj nepotrebujeme. Spýtajte sa sami či to množstvo zelených pruhov a trojuholníkov by ste nevymenili za jeden poriadny park.



CAIXA FORUM MADRID, ZELENÁ STENA V MIESTE STAREJ PRELUKY



PARKOVISKO SO ZELENOU PERGOLOU V RAKÚSKOM GRÁCI A BALKÓN PLNÝ MUŠKÁTOV

SÍDLISKOVÁ ZELEŇ Sídliisko je bývanie v parku a záhradách. Je to urbanisticky experiment novej doby. Žiaľ na stromy, kríky a ihriská často pri ich realizácii nezostali financie a namiesto príjemného bývania v zeleni, tam stoja paneláky na stavenisku so zarastajúcou trávou. Medzi panelákmi si ťažko sadnete do trávy na nedeľný piknik, alebo len zahrať karty na deke, kde vás môžu pozorovať stovky očí z okolitých domoch, tak ako sa to predpokladalo pri prvých myšlienkach o sídliskách, kde výškové obytné budovy uvoľnili plochu zelene na rekreáciu. Po 80 rokoch praxe sídliskám už odzvonilo a všade v Európe sa stavajú iné typy bývania. Okolo panelákov zostali nevyužívané plochy, vyšliapané trávniky, vhodné tak na venčenie psov. Niektoré sídliska na kopcoch predsa len našli zmysel, aspoň keď napadne sneh a detská sa môžu pomedzi paneláky spúšťať na sánkach, bobách, lopate, igelitke, či po zadku a sídliská sú zrazu veselšie. Dnes sa často premieňajú na parkoviská, ktoré sú nevyhnutné a je to azda jediné ekonomické využitím priestorov medzi bytovkami. Čo ale nie je rozumné, je ich vzhľad, asfaltové plochy s množstvom modrých tabúl **RESERVÉ**. Pýtate sa: Je toto hromadné parkovisko naozaj miesto pre náš život? Na sídliskách prevláda istá apatia k svojmu životnému priestoru, nezáleží nám na mieste, kde žijeme. V zahraničí ale je vidieť, ako nádherne môže vyzeráť obyčajné parkovisko. Koruny stromov tam zakrývajú autá, na ktoré potom nepraží slnko a z balkóna je to úplne

iný pohľad. Drevené pergoly obrastené brečtanom, psím vínom, to všetko môže byť zeleň na sídliskách. Sídliská nie sú mestským prostredím a je veľmi zložitá a náročná pretransformovať ich na mesto. Preto je asi najlepšou cestou starať sa o kvalitné bývanie v zeleni, stromy, ihriská pre deti a ihriská rôzneho druhu. To všetko môže byť na sídliskách a nie niekde mimo v neosobnej zóne športu.

SARPATHY PARK

Predstavím vám môj najobľúbenejší park. SARPATHY má ako každý park v Amsterdame vodnú plochu plnú zverstva: kačíc, labutí, lysiiek, čajok, volaviek, niekedy aj divých husí. Jedinečná zábava pre deti so suchým chlebom. Všetky mostíky a lavičky sú originály od holandských dizajnérov. Jazero rozdeľuje park na dve časti. Na jednej strane jazera deti naháňajú holuby, piknikuje sa, sem tam bronzová socha poslúži ako opierka na bicykel, alebo na uviazanie šnúry plnej balónov pre malého oslávenca. V rohu majú pieskovisko s preliezkami. Na druhej strane jazera sa voľne naháňajú psy a ich majitelia vždy rozoberajú najnovšie správy. Park má svojich stálych návštevníkov z okolia. Psie exkrementy a psi nikdy neprídu do konfliktu s deťmi a posedením na druhej strane jazera, hoci šantiacich psov možno cezeň dobre pozorovať. Vysoké trávy, zdravé stromy a na nich papagáje, vypustené istým chovateľom, malé ekologická katastrofa, ale zároveň zaujímavosť. Na okraji si môžete zaposilňovať na čerstvom vzduchu, zahrať stolný tenis, alebo petang. Amsterdam má jedny z najlepšie vybudovaných mestských parkov na svete. V lete sú tak obsadené, že ani nevidieť trávu. Nič tu nie je zdevastované, popísané sprejom ani odpadky nenájdete na zemi a neplatí fáma, že po trávě sa neduše. U nás v parku by ste si obednú pauzu nikde tak nevychutnali, nemali toľko zážitkov a nevideli toľko úsmevov.

Park je navrhnutý architektom Van Niftrikom. Za návštevu stojí aj (v súčasnosti rekonštruovaný) najväčší park v Amsterdame, Vonderpark, ktorého tvorcom je architekt L.D. Zocher.

Bc. Milan Šuška



V MOMENTE KEĎ SI LAHNEŠ NA ZEM, DOSTAVÍ SA POCIT BLAŽENOSTI, PARK SARPATHY V AMSTERDAME, IDEÁLNE MIESTO NA SIESTU 9/ 2008

RIEŠENÉ ÚZEMIE

Riešená lokalita sa nachádza južne od historického centra Brna, medzi stávajúcim a navrhovaným vlakovým nádražím. Oblasť je ohraničená ulicou Nové sady, riekou Svratka, ulicou Plotní a Dornych. Jedná sa o lukratívnu oblasť plánovaného rozvoja mesta. Na východe lokalita susedí s rozsiahlym priemyselným brownfields, na západe so stabilizovanou obytnou štruktúrou.

Územím prechádzajú 2 mestské cestné okruhy, nachádza sa tu obchodný dom Tesco, obchodná galéria Vaňkovka, Wannieck Gallery, zachovalé administratívne budovy v historizujúcom slohu, novostavba Katastrálneho úradu a administratívneho objektu Trinity. Na východ od železničného násypu, v ktorom je ukrytý historický viadukt, je nesúvislá obytná zástavba a zaujímavé priestory skladov medzi železničnými vlečkami s drobnými stavbami železnice. Lokalita je v zátopovej oblasti 100 ročnej vody, s vysokou hladinou spodnej vody.

IDS JMK v súčasnosti obsluhuje 720 000 obyvateľov, z ktorých 24 000 denne cestuje do Brna vlakom. (Medzi stanicami Brno - Kr. Pole, Brno-Židenice a Brno Hl. n. z toho 4 500 obyvateľov.) Autobusové spoje denne používa 16 000 obyvateľov. Vlaky vyššieho štandardu a rýchliky do Brna denne prepravujú 8 000 osôb. To spoločne tvorí 50% všetkých cestujúcich do Brna.

ZHRNUTIE ANALÝZ

Regionálne vlaky tvoria rozhodujúci podiel v dostupnosti Brna (75 % vlakom prichádzajúcich osôb tvoria obyvatelia regiónu). Pre dennodenne cestujúcich je dôležitá cestovná doba a poloha zastávok. Zachovanie stanice v centrálnej polohe je teda podstatné. Jediným argumentom pre odsun je zapojenie VRT a zlepšenie prejazdu územím mesta a teda uspokojenie potrieb ČD, na úkor potrieb mesta a regiónu. Územný plán Brna doposiaľ stále preferuje nádražie v odsunutej polohe so severojužným diametrom. Podzemný diameter bol ale plánovaný ešte v dobe „ekonomickej a prevádzkovej bezstarostnosti“ a v súčasnosti je pre Brno finančne nereálny. Vysoká hladina podzemnej voda v riešenom území navyše projekt podzemného diameteru výrazne komplikuje, ktorý je pre odsunuté nádražie nepostrádateľným prvkom vnútromestskej prepravy.

Pre zachovanie nádražia v súčasnej polohe chýba politická vôľa a na územie je už naviazaných viacero investičných zámerov. Riešením je projekt mestskej železnice, ktorá rieši obslužnosť územia pri nižších nákladoch a zároveň zabráni možnému kolapsu v električkovej doprave v uzloch Nové sady a Kolišťa. Zastávka Brno-Střed, v pôvodnej polohe nádražia, bude prepojená cez bulvár (varianta č.1) na odsunuté nádražie a spoločne s novou zastávkou Radlas zvýši atraktivitu v regionálnej vlakovej preprave. Zároveň projekt eliminuje väčšinu nedostatkov varianty odsunutého nádražia.

VLASTNÝ NÁVRH

KONCEPT

Základným konceptom je tvorba novej kompaktne zastavanej mestskej štvrte tak, aby v riešenom území vznikol kus skutočného mesta, ktorý doplní chýbajúcu mestskú štruktúru v prstenci okolo historického jadra Brna. Žiadne zbytočné úrovne! jednoduchosť, tradičné priestory stredoeurópskeho mesta a vertikálne premiešané funkcie sú zásadami, ktoré od samej podstaty vytvárajú mesto trvale udržateľné.

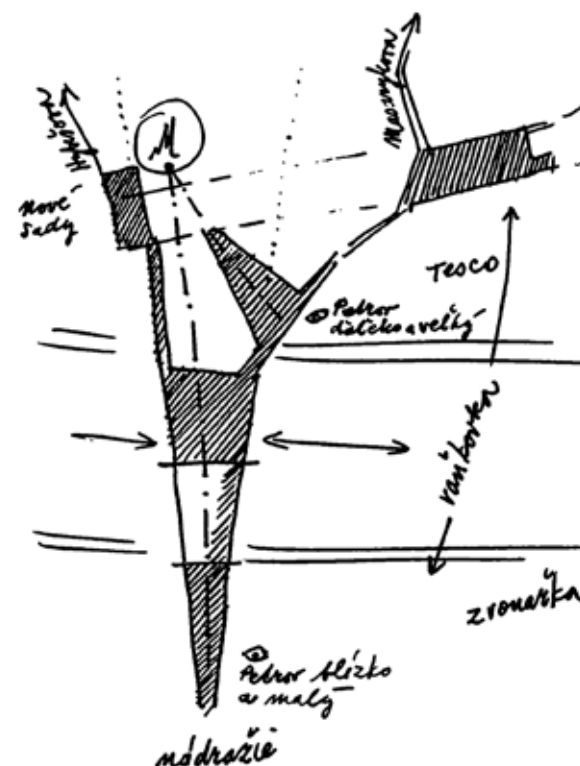
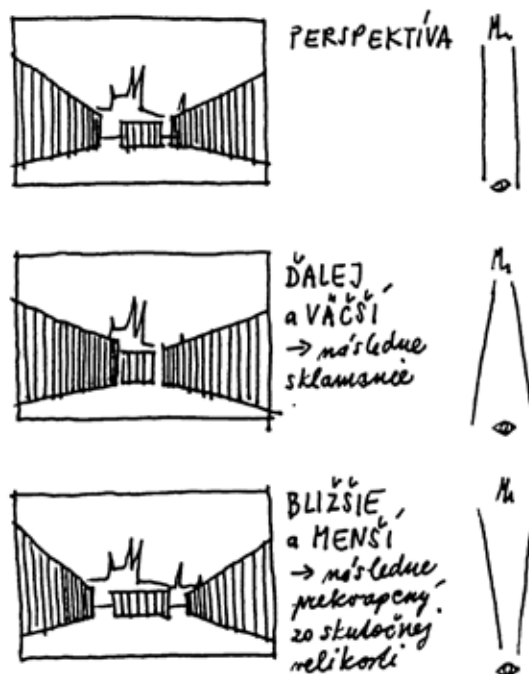
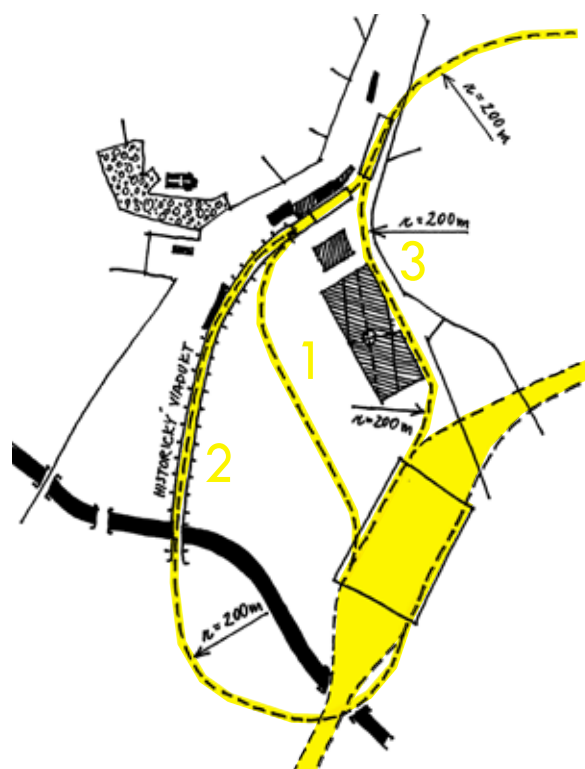
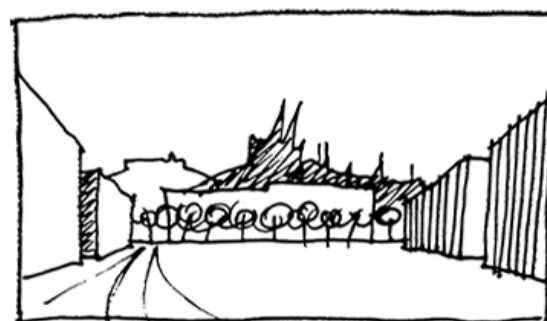
Teória vzniku novej mestskej štvrte, je výrazne ovplyvnená prestavbou Železničného uzlu Brno a začlenením mestskej rýchlodráhy napojenej na región. V koncepte dopravy je navrhnuté nové trasovanie, ktoré umožní zatiahnuť do prestupného uzlu súčasného hlavného nádražia všetky regionálne vlaky. Spoločne s novými zastávkami zlepši distribúciu cestujúcich po meste, čím sa regionálna vlaková doprava výrazne zatriktívni. Toto navrhované presunutie trasy z „bulváru“ umožní neobmedzené spojenie historického centra s novým Južným centrom.

Dôraz je kladený na maximálnu obývateľnosť územia aj v dopravne exponovaných polohách, kde je obytná kvalita zabezpečená bariérovými domami a formou poloverejných obytných dvorov „hofjes.“

Nové verejné priestory sú založené na kompozičných princípoch, optickom prepojení s historickým

jadrom a previazaní urbanistických štruktúr mesta.

Najkratšej pešej trase z budúceho hlavného nádražia do centra je venovaná zvláštna pozornosť. Na tejto trase je za sebou naviazaný sled verejných priestorov s priehľadmi na veže brnenskej siluety. Vstupnou bránou do mesta z hlavného nádražia je veľké námestie pod mrakodrapom. Námestie je lichobežníkového tvaru, čo ho opticky zmenšuje, ale zároveň približuje dominantu Petrova. „Ciel“ cesty sa teda zdá byť bližšie než v skutočnosti. Ďalším verejným priestorom je sústava dvoch námestí (subnámestie) s objektom komunitného centra, tržnicou a zastávkou električky v samom strede novej štvrte. Jedná sa o významný koncentrovaný verejný priestor. Tretím komponovaným priestorom je priehľad na Petrov tesne pred vyústením do centra. Tento priestor, na rozdiel od toho prvého, Petrov opticky zväčšuje čím dochádza ku gradácii vnemov a vyvrcholeniu pešej trasy.



DOPRAVA

Automobilová doprava

Na území mesta Brna dôjde po dobudovaní Veľkého mestského okruhu k odľahčeniu (presunu dopravnej záťaže) len pri celoplošnom znížení rýchlostí vo vnútri tohto okruhu. Na obslužných komunikáciách, tvoriacich hl. dopravnú kostru na 50km/h a zavedením „Zóny 30“ na všetkých ostatných obslužných komunikáciách. Cieľom je zníženie hluku a exhalátov z dopravy v meste a zvýšenie bezpečnosti pre chodcov, cyklistov a následne zlepšenie obytnej kvality.

Hlavnú cestnú kostru v navrhovanom riešení tvorí stávajúci I. a II. mestský okruh a sieť jednosmerných radiálnych obslužných komunikácií, z ktorých sú prístupné jednotlivé bloky a obytné ulice. Okraj riešeného územia lemujú obojsmerné cestné radiály ulica Nové sady a Dorných.

Na I. mestskom okruhu návrh uvažuje so zúžením cestných pruhov na šírku 2x 6.5 m (+cyklopruh) a so stredným deliacim pruhom š. 12m pre zeleň a koľajovú dopravu.

II. mestské okruhy nadobudol zásadnú zmenu priečného usporiadania zbernej komunikácie, zúženie dvoch jazdných pruhov na š. 6.5 m. Komunikácia bude smerovo rozdelená 15m širokým zeleným stredovým pruhom. Toto rozdelenie sleduje bezpečnejší priečny prechod chodcov cez dopravne zaťaženú komunikáciu a vďaka stromovej aleji i čiastočné odhlučnenie budúcej ulice Opuštěná.

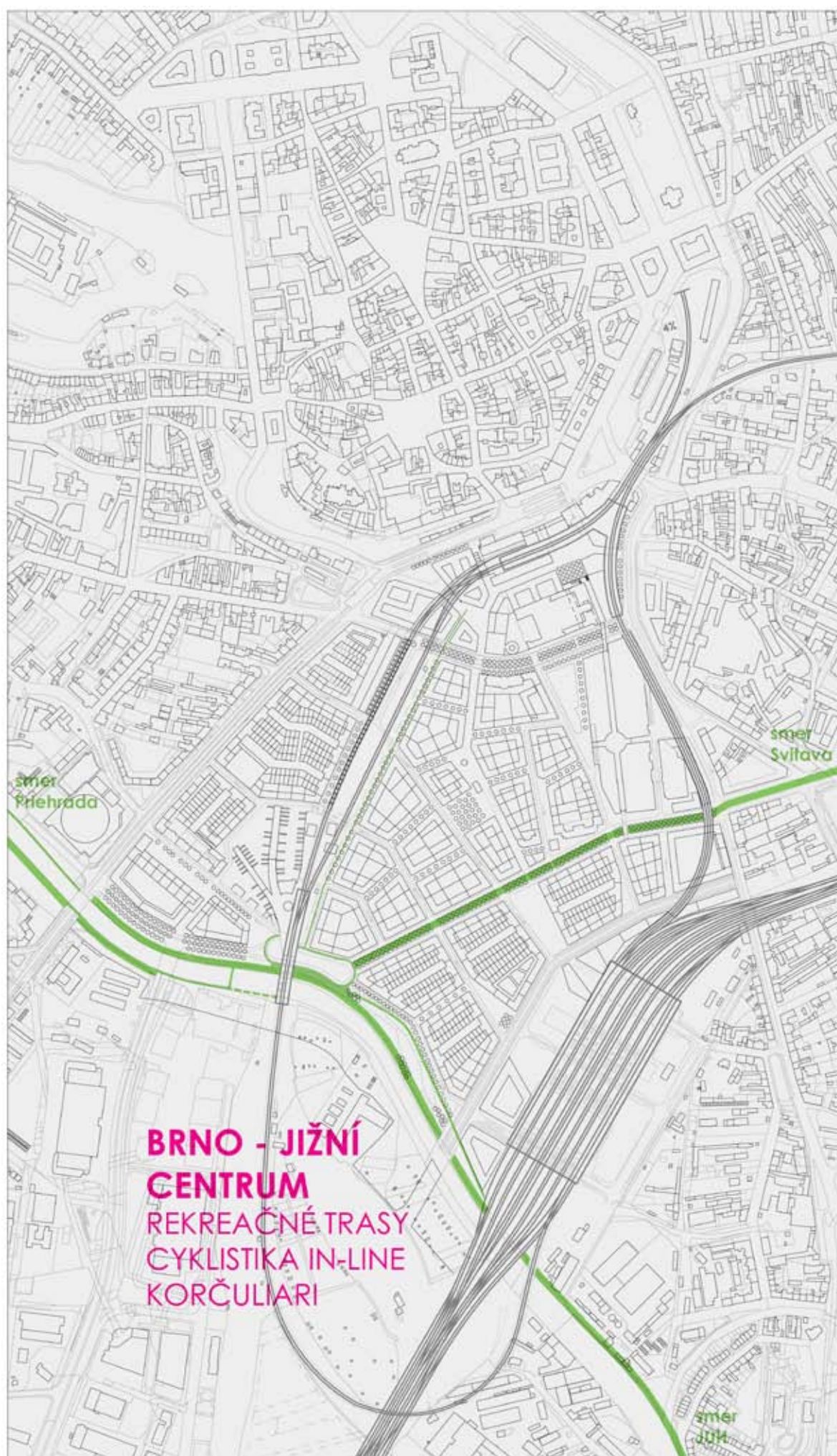
Statická doprava bude riešená v rámci vnútroblokov. V mieste zastávky trolejbusu a vlaku na II. cestnom okruhu pri Svratke, je možné riešiť kapacitný parkovací dom systému park&ride.

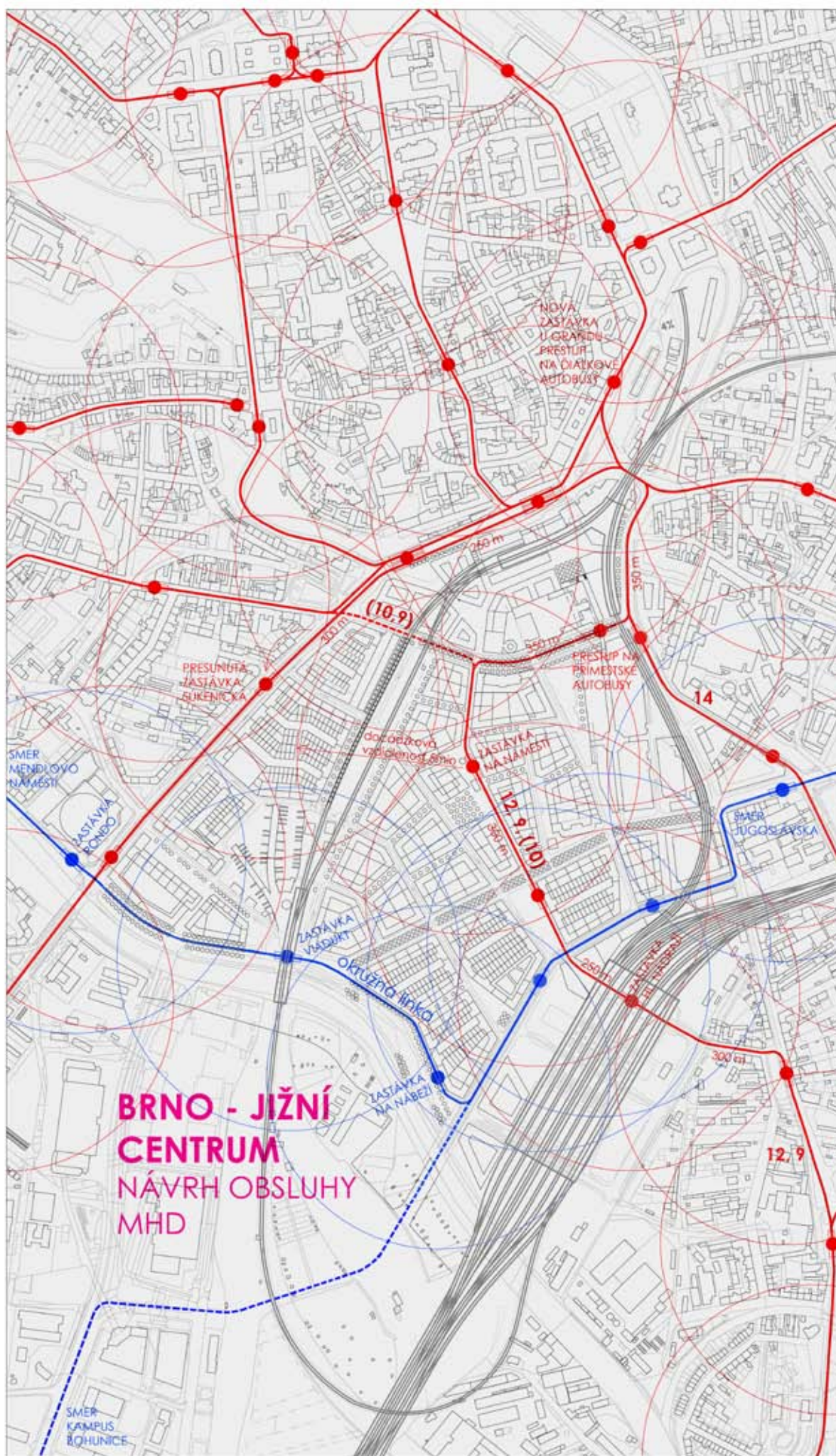


Cyklistická doprava

Pozemné komunikácie v ČR sú v porovnaní so západnou Európou šírkoivo predimenzované. To umožňuje zúžiť cestný profil na zberných komunikáciách (1pruh na 3.25-3,0 m) a doplnenie o cyklistické pruhy (1.0-0.75m). V „Zónach 30“ na obslužných komunikáciách je možná zmiešaná premávka cyklistickej a automobilovej dopravy. Na všetkých jednosmerných komunikáciách musí byť povolený obojsmerný prejazd cyklistov.

V riešenom území pozdĺž rieky Svratky sa nachádza rekreačná cyklotrasa využívaná cyklistami, in-line korčuliarmi, bežcami a chodcami. V celkovej situácii mesta však chýba prepojenie na rekreačný pruh okolo rieky Svratavy. Túto spojku navrhujem realizovať po trase II. mestského cestného okruhu v zelenom pruhu medzi jednotlivými smermi (referencie: Viedeň – Gürtel, Barcelona – Diagonála). Táto zelená linka bude slúžiť ako nástup na rekreáciu pre obyvateľov novej mestskej štvrte.

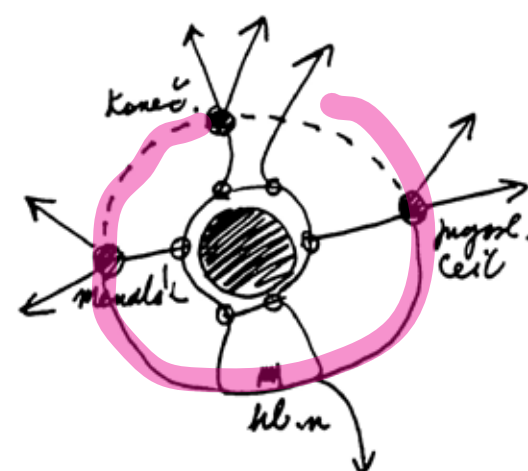
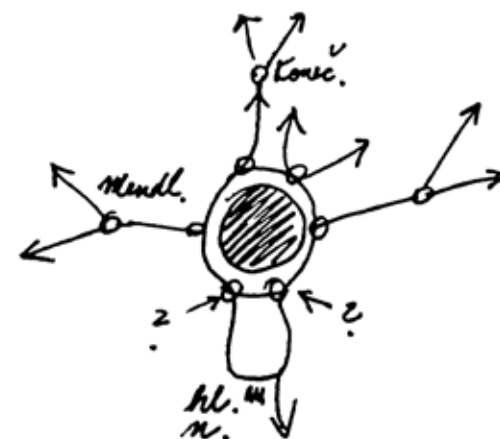




Městská hromadná doprava

Novú obytnú štvrť a odsunuté železničné nádražie zapojujem do električkovej siete Brna novou kolajovou trasou Komárov - centrum (súčasný prestupný uzol Hl. nádraží) a presunutím liniek č.9 a č.12. Zapojenie trasy do prestupného uzlu súčasného Hl.n. je možné opäť len popod historický most na križovatke Dornych, Koliště, ktorá má rezervu na zapojenie ďalšej, novej električkovej linky (č.14) s intervalom 10min. Nová linka č.14 bude vedená po stavajúcej trase cez Dornych a zabezpečí obsluhu tohto územia.

Ďalšou navrhovanou trasou je okružná linka trolejbusu, ktorá prepojuje odsunuté Hl. Nádražie s prestupnými uzlami Mendlovo náměstí, Jugoslávská a následne Konečného náměstí.



Mestská/regionálna železnica

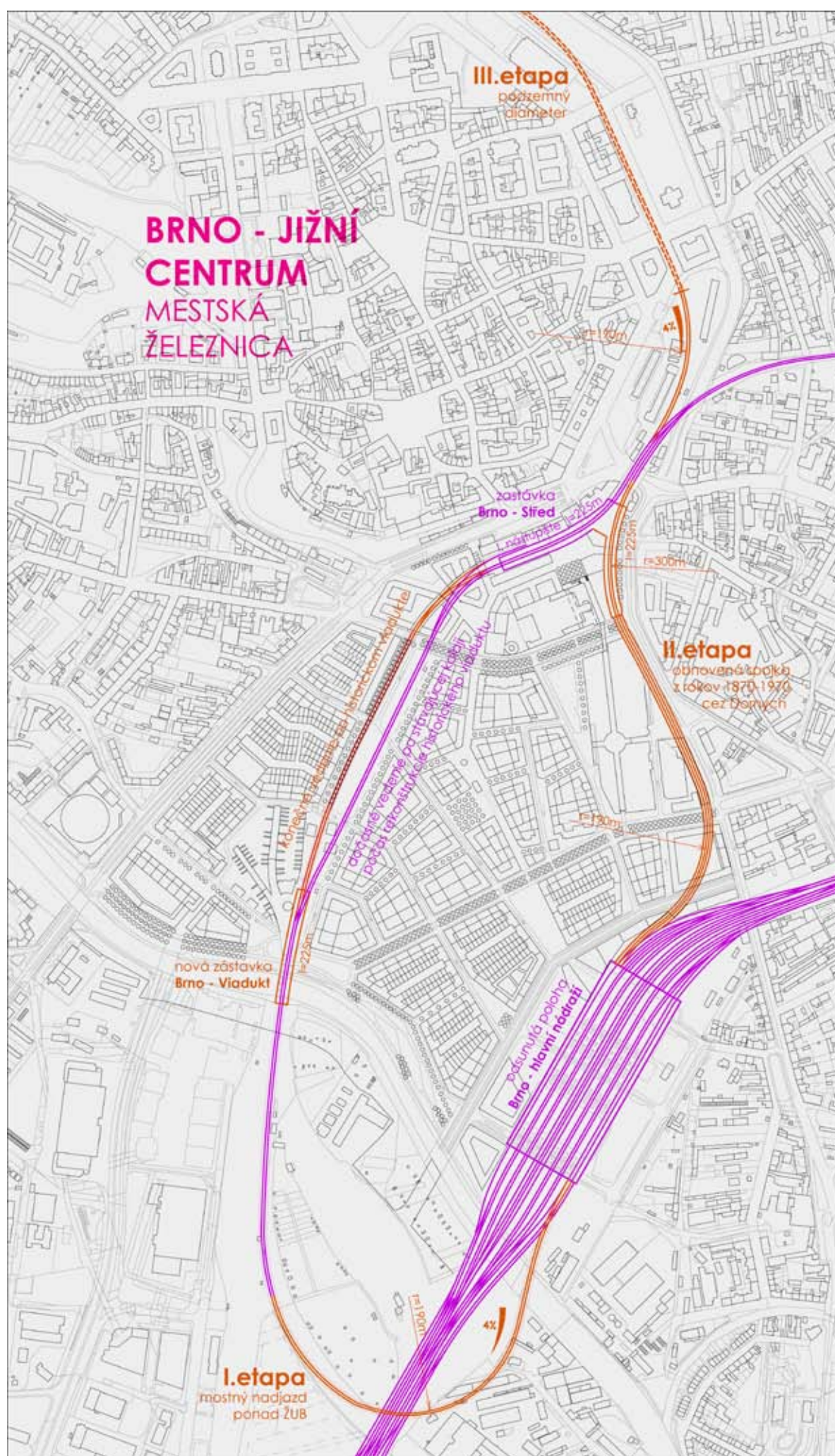
Návrh vychádza z projektu mestskej rýchlodráhy Ing. J. Veselého, ktorá bola preverovaná vo variante A, trasovanej cez rozvojové územie Jižního centra v ose bulváru. Vedenie železnice cez bulvár degraduje pohľadovú osu na dominantu Petrova a taktiež predpriestor nádražia, pri zaústení do severného portálu, za čo bol tento dopravný strategický projekt tvrdo odmietnutý. V prvých úvahách malo vlastné riešenie spočívať v nájdení iného možného trasovania a zapojenia železnice z odsunutého nádražia do zastávky Brno-Střed. Ponúkali sa ďalšie dve možnosti zapojenia tejto zastávky: a,) cez historický viadukt, b,) po obnovení spojk z rokov 1870-1970 cez ulicu Dornych, po ktorej zostala časť násypu pri Zvoňařke. Ich skĺbením vyšla konečná varianta, ktorá má viacero výhod:

Historický viadukt nestratí svoju funkciu. Nezostane len ako pamätník na to, že tadiaľto viedla železnica, ale bude stále plniť svoju funkciu železničného nosiča. To si neodporuje asi s následným využitím oblúkov na komerčné priestory a oživenie územia (nočný život, nakupovanie...)

Zapojenie železnice až do východného a západného zhlavia je v súlade so stávajúcim projektom ŽUB, navyše zapojenie neskracuje dĺžku nástupíšť a nebude nutné pridávať k navrhovaným kolajiam ďalšie.

Nespornou výhodou tohto návrhu je možná etapizácia. Prvá etapa je spojená s nižšími nákladmi ako preverovaná varianta A cez bulvár. V riešenom území bude nutnosťou vybudovať oblúkový viadukt ponad ŽUB zo západného zhlavia na stávajúce kolajisko, odtiaľto je celá spojka vedená po stávajúcom násype až na súčasné 1. nástupište. Kolajisko na násype v ktorom je ukrytý historický viadukt, je dostatočne široké aby umožnilo neprerušujúcu prevádzku mestskej železnice počas rekonštrukcie kamenného a tehlového viaduktu, na ktorý bude v konečnej fáze trať preložená. Na moste ponad Svratku je možné uvažovať s novou zastávkou v kombinácii s parkovacím domom systému Park&Ride.

Druhá etapa, ktorá umožní zapojiť všetky regionálne vlaky do systému mestskej železnice vedie po zaniknutej spojke cez Dornych. Trasa križuje objekt autobusového nádraží Zvoňařka. Ak sa uvažuje s presunom autobusového nádražia pod odsunuté nádražie, je možné do budúcnosti uvažovať o jeho demolácii. Nástupišťa v zastávke Brno střed je možné realizovať v dvoch variantách. V prvej variante v priestore železničného mostu. Toto riešenie umožní lepšie parametry

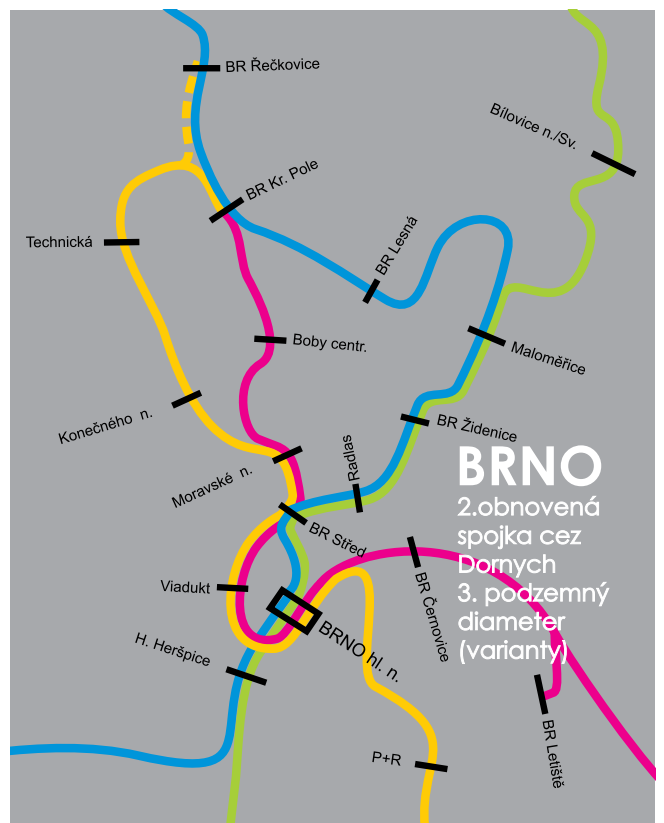
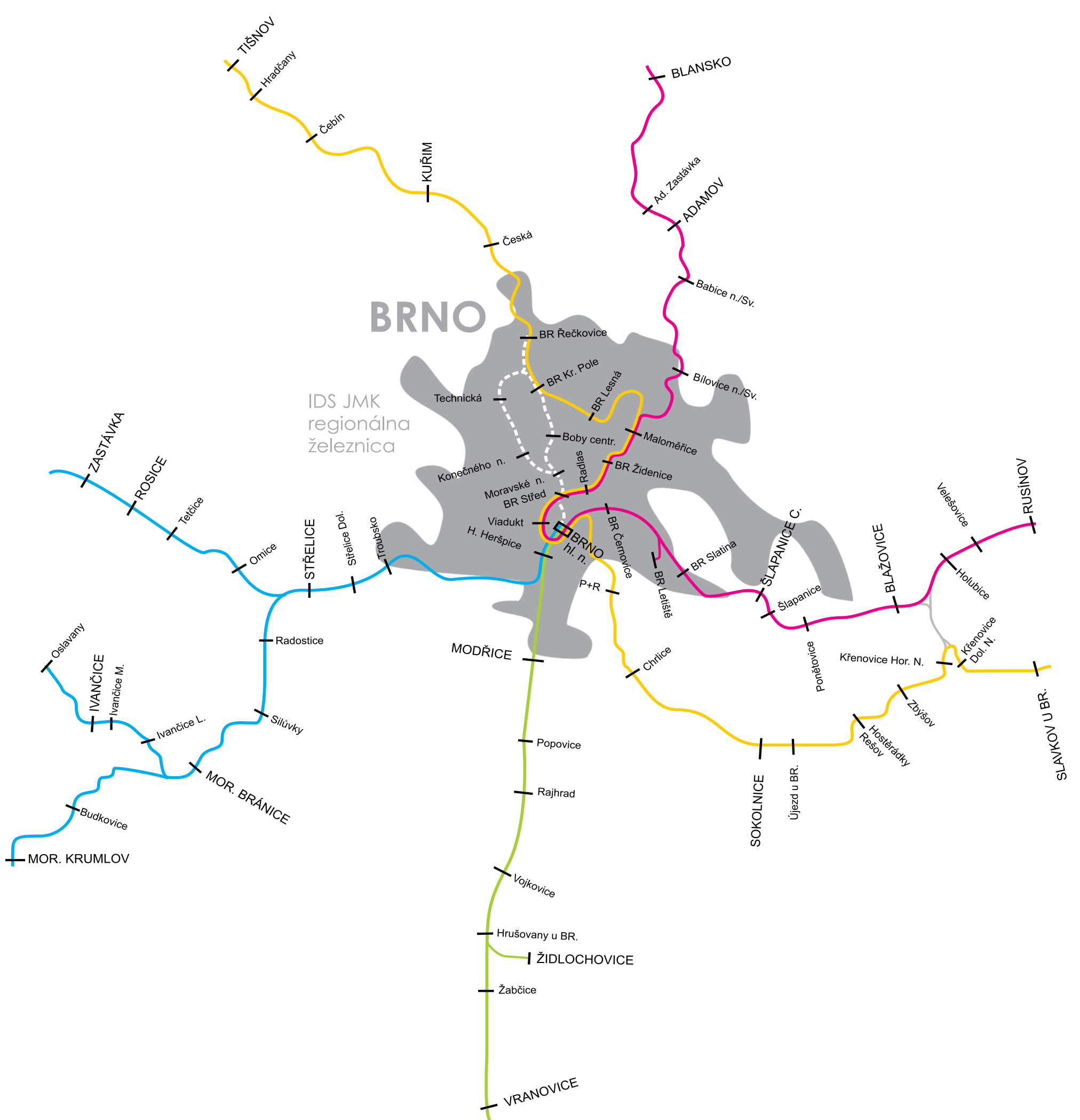


železničnej zastávky v oblúku o polomere $r = 500\text{m}$, je ale spojené s radikálnejšou prestavbou historického mostu a ďalším preverením možnosti realizácie podzemného diameteru. Zastávka na moste je v blízkosti autobusového nádražia u Grandu a uzlu pred historickou budovou nádražia. Druhá varianta zachováva historický most, kde je zaústená zastávka v oblúku s polomerom $r = 300\text{m}$, začínajúca na ulici Úzká, toto riešenie využíva historickú nádražnú halu naďalej ako nástup do mesta. Referenčnou vlakovou zastávkou je Muiderpoort

station v Amsterdamu.

Tretia etapa podporuje myšlienku podzemného diameteru. Železničná trať sa v priestore odstavného priestoru zanoří pod zem a je vedená v podzemí v navrhovanej trase diameteru alebo v trase Moravské náměstí, Boby centrum, Brno-Královo Pole.

Konkrétne dopravné riešenie je však nutné preveriť dopravným expertom.

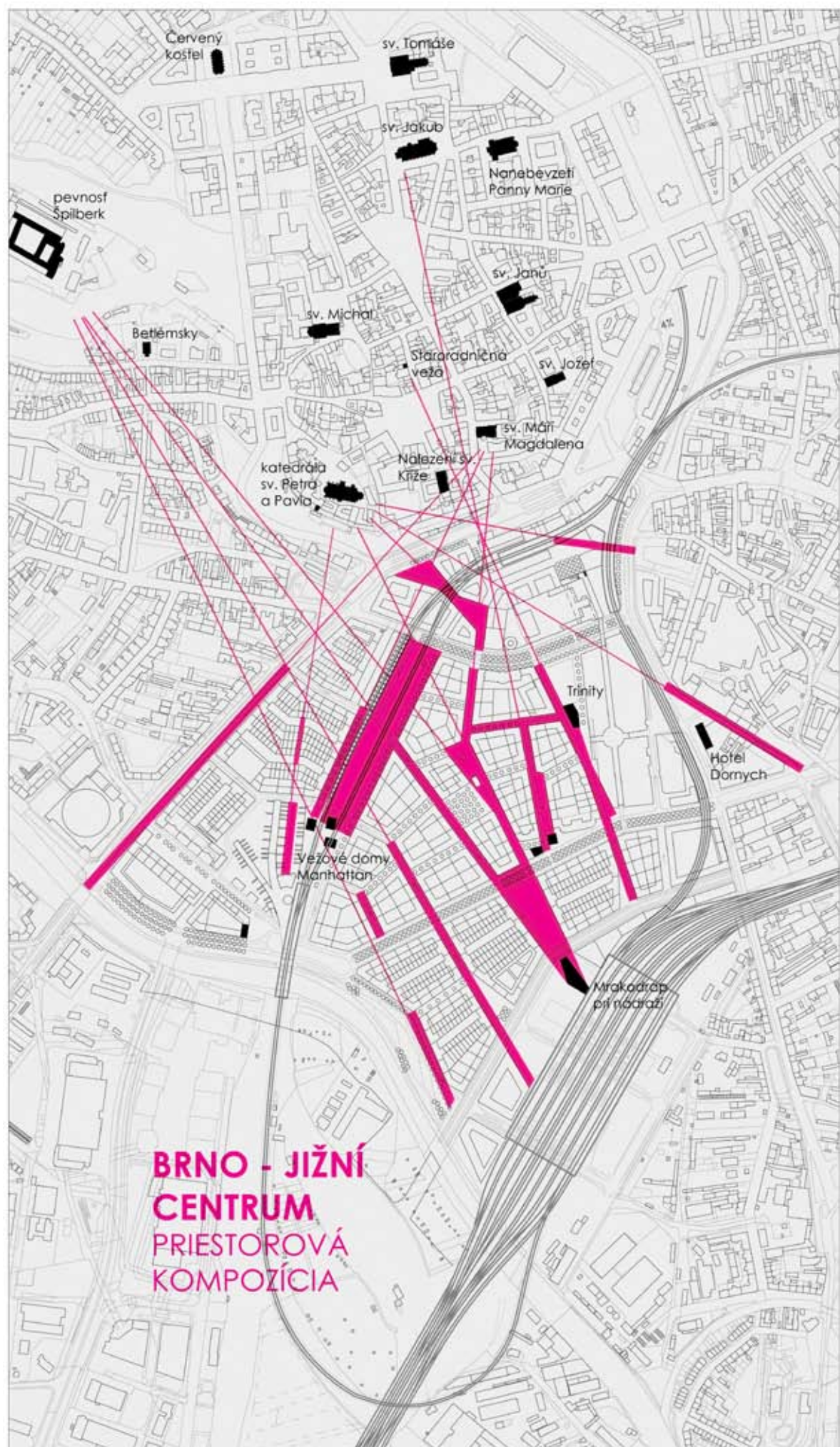


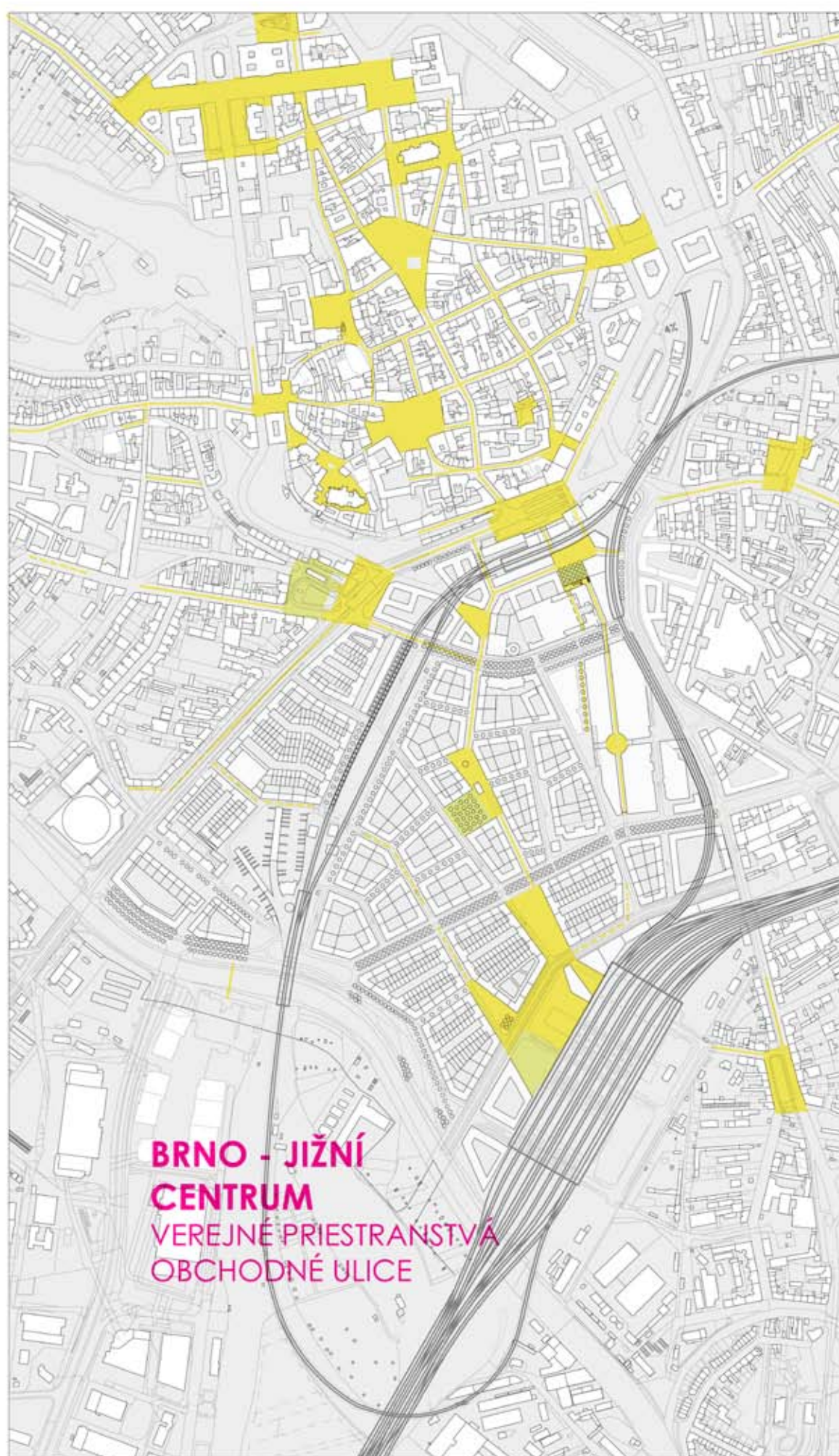
URBANIZMUS, KOMPOZÍCIA

Územie je rozdelené do menších celkov, štvrtí, pričom každá štvrť má svoj vlastný charakter a hlavný verejný priestor.

Východná oblasť (východne od historického viaduktu) je naviazaná na významnú radiálnu ulicu Nové Sady. Dostavanie tejto ulice z oboch strán obytnými blokmi podporí vznik živej mestskej triedy s komerčným parterom. Pomerne veľké bloky obsahujú vnútorné obytné ulice, v ktorých je navrhnuté čisté bývanie typu rodinných domov. Jedná sa o akýsi pokus reagujúci na súčasný trend spoločnosti v oblasti bývania (mať vlastný RD so záhradkou) a boj proti suburbanizácii. Vnútorné ulice s pokojným vidieckym charakterom zároveň poskytujú všetky výhody bývania v centre mesta. Priestory po bývalých skladoch v južnej časti sú charakterizované ako alternatívny blok, ktorého využitie bude, s ohľadom na zachovanie istej pamäti miesta, preverené v podrobnejšej štúdií. Príkladom budúceho nakladania s týmto priestorom je objekt Kraanspoor v Amsterdame (využitie žeriavovej dráhy prístavného prekladiska).

Stredná časť s tradičnými mestskými blokmi je naviazaná na dvojicu spojených námestí. Návrh mestskej štvrte vychádza z výsledkov medzinárodnej súťaže na Jižní centrum z roku 1993 a prácu Petra Hurníka a kol. Mesto tvoria tradičné mestské bloky, ulice sú orientované na dominanty historickej siluety mesta a preto sú bez zelene. Tá sa však do nich dostáva z bočných obytných ulíc. Čím menšie bloky, tým viac ulíc a tým viac mesta. Bloky sú navrhované v minimálnych rozmeroch tak, aby vyhovelí súčasným hygienickým požiadavkám na bývanie pri výške 4-5 poschodí. Šírka ulíc 15 m je jednotná a dovoľuje vedenie MHD, jednosmených obslužných komunikácií s eventúalnym parkovaním alebo stromoradie.





Referenčným príkladom námestia do tvaru „L“ je San Marco v Benátkach, ktoré rozdeľuje kampanila. V prípade centrálného námestia v Južnom centre by si však nová výšková dominanta konkurovala s katedrálou sv. Petra a Pavla a s mrakodrapom pri nádraží. Preto námestie rozdeľuje objekt komunitného centrum s reštauráciou, ako opak dominanty, ktorý je príťažlivý práve svojou zmenšenou mierkou. Pod vežovými stavbami „pocit že na mňa niekto spadne,“ vyvoláva istú fóbiu. Malý objekt je naopak príjemným miestom stretnutia (kaplnka na krakovskom námestí Rynek Główny, radnica na bardejovskom námestí, krčma na Waterlooplein Markt v Amsterdame). Väčšie námestie je zelené (Spui, Amsterdam, Zuccotti park, NY) a je na ňom situovaná tržnica. Toto spojené námestie vytvára imidž nového mesta, koncentruje aktivity a stane sa dôležitým centrom štvrte.



Bloky v „Nádražnej štvrti“ sú väčšie a skrývajú obytné ulice. Poloverejné priestory sú v tejto rušnej časti mesta pre zlepšenie obytnej kvality opodstatnené. Štvrť je ohraničená mestským nábrežím pri Svratke, administratívnym pásom, ktorý oddeľuje hluk zo železnice a II. mestským okruhom s rekreačným pruhom.

Nábrežie má vďaka rieke a cyklotrase veľký potenciál. Malo by byť istým hybridom medzi dláždeným nábrežím a parkom. Je to jediné miesto kde sa mesto môže dotknúť rieky, preto navrhovanú 4 pruhovú cestu nahradí jednosmerka a trasa okružného trolejbusu (do budúcnosti eventuálne električky) so zastávkou. Spoločne s parkom Denisové sady dostatočne vykryjú potrebu rekreácie v oblasti.

„Medzi nádražím a Tescom,“ je sústava blokov riešená v podrobnejšej mierke. Návrh vytvára príjemné obytné prostredie v, na prvý pohľad, nevhodnej lokalite pre bývanie. V súčasnosti je priestor medzi Tescom a nádražím problematický, v noci sa vymyká spod kontroly. Je to dôsledok jednak dlhých prázdnych stien a absencie bývania v polohe tak blízkej k centru mesta. Podľa najnovších informácií sa ustúpilo s radikálnou prestavbou obchodného domu Tesco (zdrojov: Chapman Taylor Prague), preto môj diplomový projekt budovu začleňuje do bloku, čím sa eliminujú prázdne fasády a vznikajú skutočné ulice. Preto, aby bolo možné priestor zastavať je nutné presunúť stávajúce parkovisko o kapacite cca 400 miest, slúžiace pre Tesko a centrum. Jedno veľkokapacitné parkovisko je navrhnuté pred OD Tesco, pod zastávku mestskej železnice. Druhé je situované pri zásobovacom dvore obchodného domu a slúži i na vykrytie potrebných odstavných parkovacích staní príslušných blokov. Kompozícia priestoru je zložitejšia kvôli zastávke mestskej železnice. Z dôvodu zjednotenia a lepšieho využitia územia

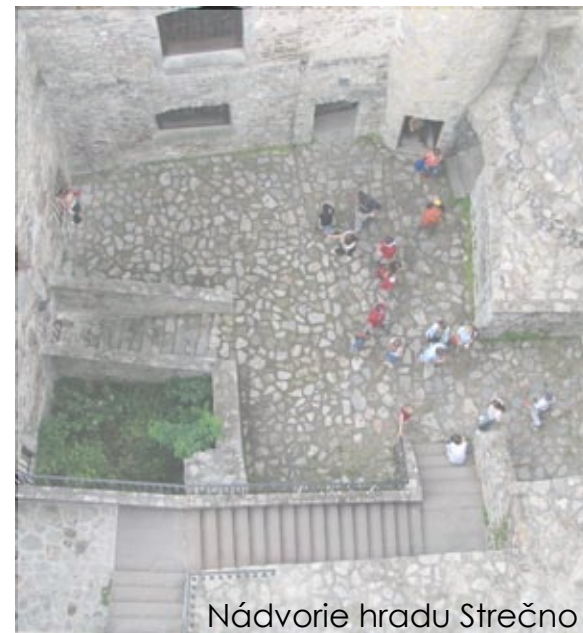




bol železničný násyp pod nevyužívanými nástupišťami odkopaný. Vznikne tak priehľadné námestie, do ktorého sú zaústené všetky podchody a ulice. Dnešný peší podchod po „vyrezaní“ ulice medzi Nádražnou budovou a poštou stratí funkciu a môže byť využitý komerčne. Pre odclonenie hľadu je pred prvé nástupište navrhnutá administratívna budova s obytnými domami na streche (referenciou sú bloky centra v Almere, NL).

Obytná funkcia formou vnútorných obytných dvorov, hofjes, tu poskytne príjemné prostredie a priláka obyvateľov, ktorý „na oplátku“ zaručia sociálny dohľad nad týmto územím mesta. Niektoré železničnou a automobilovou dopravou exponované časti blokov sú riešené ako bariérové pavlačové domy orientované do vnútorných dvorov. Tam, kde nebolo možné umiestniť byty, je objem bloku doplnený prenajímateľnými priestormi, ateliérmi, štúdiami alebo kancelármi. Železničné teleso je schované v betónovom tuneli.

Hofjes sú poloverejné priestory, obytné dvory v holandských mestách, ktoré možno s výhodou navrhovať v rušných častiach mesta, akým je napríklad hlučná mestská trieda, živé obchodné ulice, alebo priestory okolo dopravných uzlov. Pre ich uplatnenie je dôležitý kontrast – živá ulica / pokojný tichý dvor, z ktorého sa následne vstupuje do jednotlivých domov. Nočné / kludové miestnosti jednotlivých bytov sú orientované do dvora. Nejedná sa o klasické vnútrobloky. Vstupy do domov nie sú vyústené priamo do ulice, a tak obyvatelia v dennom rytme prichádzajú do svojich domovov skrz tieto bloky, čím je tento priestor pravidelne kontrovaný, bezpečný. Tvoria isté predstupné námestie / záhradu, miesto kontaktu, stretávania sa ľudí čo prirodzenie vedie k vzniku komunity. Dalo by sa povedať, že sú to bezpečné priestory uprostred živého mesta, kde je umožnené oddychovať, stretávať sa a hrať sa.

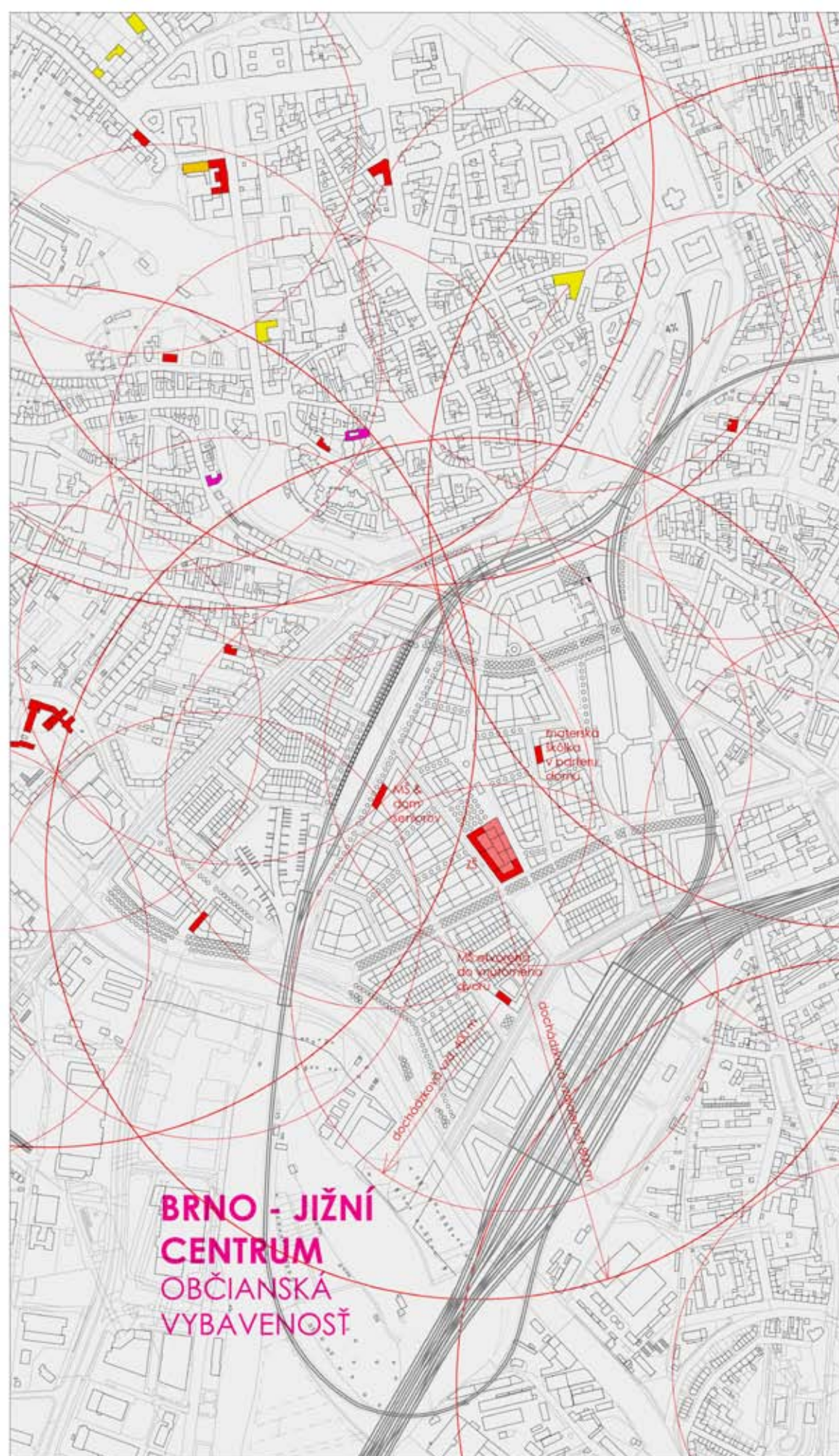


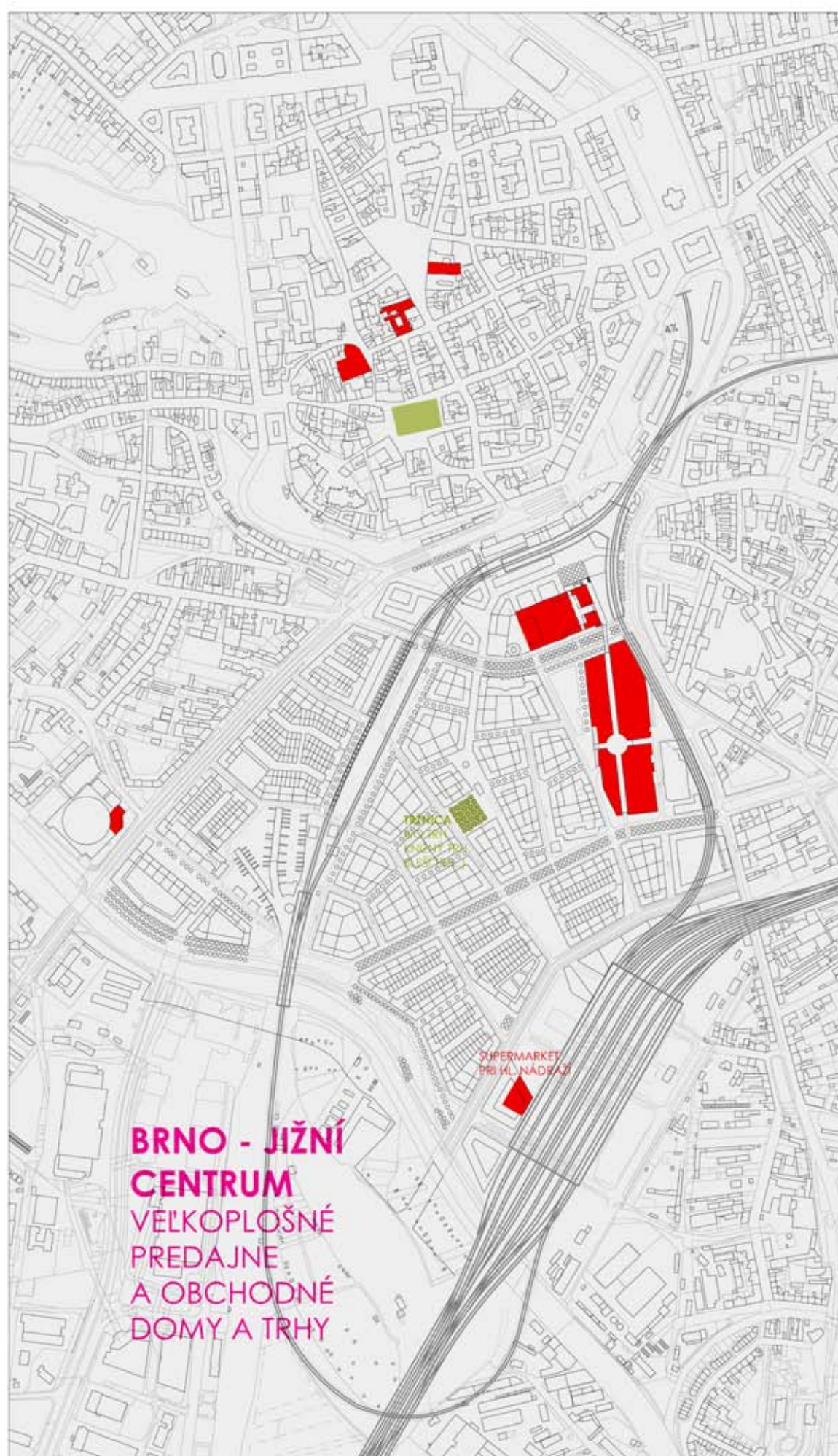
Nádvorie hradu Strečno

FUNKČNÉ VYUŽITIE, REGULAČIE A LIMITY VYUŽITIA ÚZEMIA

Výška zástavby je celoplošne stanovená na 3-5 nadzemných podlaží. Jediné blok verejného vybavenia je znížený na 3-4 podlažia z dôvodu priehľadu na siluetu Brna. Dodržiavanie výšky ríms susedných objektov nie je žiaduce. V odôvodnených prípadoch, kde neovplyvní objekt kompozíciu priestorov, priehľadové osy a hygienické parametre ostatným objektom (osvetlenie, oslnenie...) bude možné zástavbu realizovať do 6.NP a vo vnútroblokoch. Tento regulatív sa nevzťahuje na výškové dominanty navrhnuté v riešenom území.

Okrem kompozície je dôležitá obytná funkcia. Prázdne steny nákupných galérií mesto nevytvorí. Územie, po vzore tradičných mestských/meštianskych domov, bude regulované horizontálnym zónovaním a parceláciou. Takto môže postupne vzniknúť tradičné kompaktné mesto s premiešanými funkciami, mesto pre život v celom svojom rozsahu. V tejto polohe vzhľadom k jadrú mesta by mala vzniknúť obytná štvrť podobná tým, ktoré ho lemujú v rovnakej vzdialenosti (Veveří, Staré Brno...). Preto bude maximálna výška obchodného, alebo administratívneho parteru 1.NP, v odôvodnených prípadoch (hluk, trakčné vedenie električiek...) dovolený do výšky 2.NP.





ZDROJE

Urbanistická studie, Regulace centrálního území dotčeného přestavbou ŽUB, Arch.Design, s.r.o. 2005

Komise dopravy RMB, Projekt organizace MHD 2010, zatížení kolejové sítě DPMB,a.s.

Územní studie městské rychlodráhy, Metroprojekt Praha a.s., 2009, Architektonicko urbanistická studie městské rychlodráhy, atelier RaW.

Ing. Josef Veselý ,Přestavba Železničního uzlu Brno, Optimalizace kolejového řešení pro podporu regionální dopravy, 2009

Karel A. Fridrich, NÁSTUPIŠTĚ, Pomůcka pro cvičení z předmětu „Železniční stavby 3“ (ZST3), 2009

ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací, Český normalizační institut, leden 2006

Doc. Dušan Josef, CSc., VUT Brno, Průzkum některých pozoruhodných mostních staveb. Brněnský železniční viadukt, 2005

Analýza multikriteriální ČVUT Citiplan, 2007 www.europointbrno.cz

Varainta B Plášek a spol, 2007 zdroj KNVC

Ing. Stanislav Prokeš, otevřený list Prof. RNDr. Jiřímu Zlatuškoví, CSc., 2007 zdroj KNVC

Camillo Sitte – Stavba měst podle uměleckých zásad, 1889

Jan Gehl – Život mezi budovami, 1998

www.bno.cz
www.googleearth.com
www.mimoa.eu

V Brně 11. 5.2010
 vypracoval: Bc. Milan Šuška