

Markéta Březovská: PLAN B aneb Compact City Brno-South Remixed

Název práce: Kompaktní město - aneb co nového se může ještě dít v Brně mezi nádražími

Vedoucí: doc. Ing. arch. Karel Havliš

Oponent: Ing.arch. Adam Gebrian

Ústav: Ústav navrhování V. Typ práce: diplomová práce

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, Poříčí 273/5, 63900 Brno

Akademický rok: 2008/2009

Urbanisticko-architektonická studie nové části města mezi stávajícím a budoucím hlavním nádražím v Brně. Cílem studie je vytvořit nový prostorový koncept městského prostředí jako **alternativu** k dosavadním záměrům vycházejícím z územního plánu. Zásadním impulzem k aktualizaci prostorového uspořádání tohoto nejvýznamnějšího rozvojového území města je začlenění nové trasy městské železnice (rychlodráhy, vlakotramvaje či regionální dráhy) do návrhu nového města. Nedílnou součástí prostorového uspořádání na principu kompaktního města je také aplikace teorie a poznatků udržitelného města.

ZVLÁŠTNÍ PODĚKOVÁNÍ // SPECIAL THANKS

Panu doc. Ing. arch. Karlu Havliši za to, že akceptoval a podpořil můj netradiční přístup ke zpracování diplomové práce.

Celé mé rodině, Patrickovi, Evičce, Peťovi, Kubovi, Wernerovi, Stefanovi, Jamesovi, Honzovi, a všem ostatním, co mi pomáhali a podporovali mě v průběhu posledních měsíců. Díky.

1. Úvod

Železnice v Brně má dlouhou a komplikovanou historii. Během výstavby jednotlivých tratí a také nádraží v těsném sousedství historického centra pomalu docházelo ke komplikacím, které vyústily v dnešní složité urbanistické situaci celého jihu města Brna, kterou je potřeba řešit. Problémem potenciálního rozvoje této části města se zabývám ve své diplomové práci.

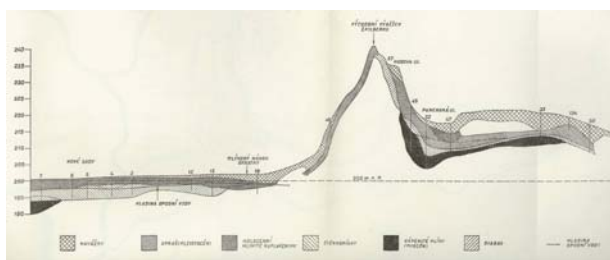
Chtěla bych se věnovat dopravní situaci, urbanistické výstavbě i socio-ekonomickým a ekologickým souvislostem, které celá problematika přináší.

Jak bohatě rozvětvené tratě železničního uzlu Brno postupně obrostla městská zástavba, ukázalo se, že jejich složité uspořádání v jižní části města brání rozvoji uliční sítě a vzniku souvislé zástavby a s ním spojeného městského života.

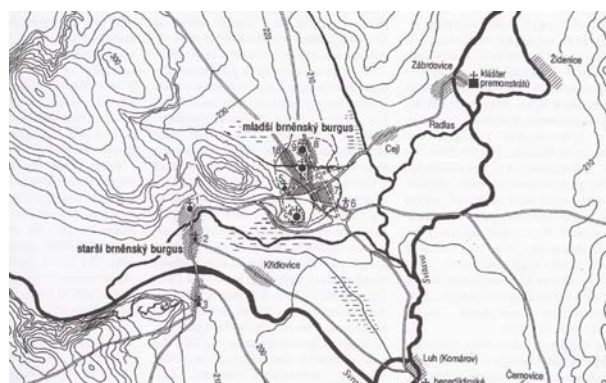
Dnes je proto na místě radikální řez, který by tyto překážky odstranil. Proti sobě dlouho ležely dvě konkurenční myšlenky, jak situaci řešit. Přesun nádraží do odkloněné pozice a ponechání nádraží v poloze stávající, s případnou přestavbou. Oba tábory zastupovaly zcela protichůdné myšlenky a nesnažily se spolupracovat. Nový náhled na celou situaci přinesl návrh pana ing. Veselého v podobě nové formy regionální dopravy - vlakotramvaje, neboli městské rychlodráhy, která obě nádraží spojuje. Nové nádraží slouží převážně dálkovým a mezinárodním spojům, nádraží v centru zůstává jako jedna ze zastávek vlaků regionálních v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Zastavění a oživení území mezi těmito hlavními dopravními uzly je hlavním předmětem mé práce.

2. Topografie a geografie

Topografie města Brna vždy určovala směry jeho růstu. Nejen výšková členitost, ale i vodní toky (a s nimi spojené luhy a zátopové oblasti) se podílely na rozvoji města. Také převládající severozápadní vítr později spolupůsobil při zakládání průmyslových zón na jihu a jihozápadě Brna. Již od 16. století je také rozpoznatelná osa, jdoucí z centra na jih, obklopena usedlostmi s poličky.



Řez terénem Brna, zdroj: I.Koleček



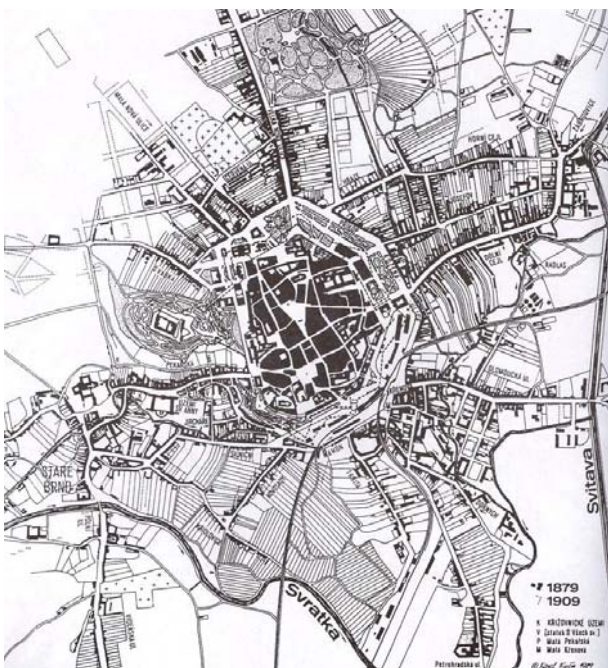
Brno a okolí na přelomu 12. a 13. století, zdroj: I.Koleček



Brno a okolí okolo 16. století, zdroj: I.Koleček



Brno a okolí okolo 17. století, zdroj: I.Koleček



Brno roku 1879, zdroj: Kuča



Mince Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB)

3. Historie

1839

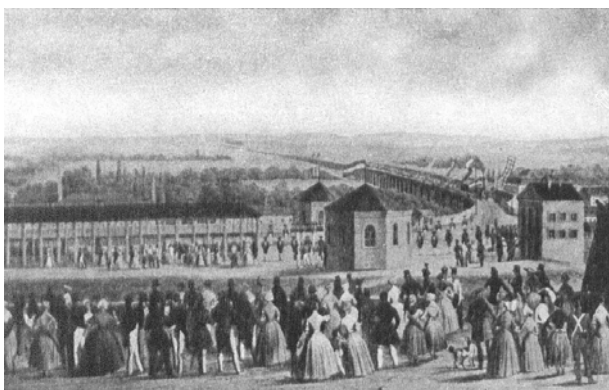
Byla přivedena první železniční trať z Vídně a Břeclavi do Brna jako odbočka **Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB)** – viz později historie nádraží Praterstern - do prostoru dnešního hlavního nádraží, situovaného přímo v místě zrušených hradeb, mezi 4. a 5. bastionem. Významným objektem stavby byl 637 m dlouhý **viadukt** přes údolní nivu řeky Svatky před vjezdem do koncového nádraží, sestavený z 72 klenutých oblouků. Nádraží bylo ukončeno výpravní budovou situovanou kolmo ke kolejím, zhruba na úrovni ulice Masarykovy.



První budova nádraží z roku 1838, která existovala jen deset let, protože v roce 1848 musela ustoupit trati do České Třebové



Židovská brána, která stávala poblíž ústí dnešní Masarykovy ulice, vlevo první budova nádraží z roku 1838. V pozadí chrám na Petrově, samozřejmě ještě bez pseudogotických věží z přelomu 19. a 20. století



Příjezd prvního vlaku do Brna v roce 1839

- | | |
|-------------------------|---|
| 7. července 1839 | Zahájen pravidelný provoz mezi Vídní a Brnem. |
| 1840 | Zahájena nákladní doprava mezi Vídní a Brnem. |
| 1845 – 1848 | Státní dráha staví trať Česká Třebová – Brno s ukončením v prostoru dnešního hlavního nádraží. Byla propojena do trati od Břeclavi. |
| 1847 | Zahájen provoz první telegrafní linky pro potřeby železnice spojující Vídeň s českými zeměmi monarchie (Vídeň – Brno). |
| 1. ledna 1849 | Zahájen provoz na trati Severní státní dráhy z Brna do České Třebové. |
| 1849 | Společnost státní dráhy (StEG) zprovoznila trať z Brna do České Třebové. Trať vedla z prvního nádraží, zánovní staniční budova z roku 1839 byla zbourána a nahrazena novou podél kolejí. StEG měla i své vlastní nákladové nádraží v prostoru ulice Benešovy (u starého autobusového nádraží), jehož budovy jsou dodnes z části dosud zachovány. |

- 1856** Brněnsko-rosická dráha zprovoznila trať z Božího Požehnutí (Zastávky u Brna), která po mostě v Horních Heršpicích překračovala břeclavskou trať a vedla do nového dolního (rosického) nádraží.
- 1869** Do hl. nádraží byla přivedena trať od **Přerova** přes Sokolnice a Chrlice.
- 1870** Vybudována **spojka** z dolního na hlavní nádraží, aby mohly vlaky od Střelic pokračovat až na hlavní nádraží. Donedávna z ní zbyl násyp, po kterém vedla pěší trasa na ústřední autobusové nádraží Zvonařka.
- 1872** Byla zprovozněna trať ze Střelic přes Hrušovany nad Jevišovkou do **Vídně**. Násypy a tunely byly postaveny pro dvě koleje, ale druhá kolej nebyla nikdy položena.
- 1873** **Krach** na vídeňské burze zastavil na dlouho výstavbu železničních tratí. Další výstavba se ve větším rozsahu rozběhla až po deseti letech, avšak šlo převážně o místní dráhy s nízkými technickými parametry.
- 1885** Společnost státní dráhy (StEG) zprovoznila trať z **Tišnova** přes Královo Pole a Husovice do Brna, kde se u ulice Špitálka napojovala na hlavní trať od Židenic do hlavního nádraží.
- 1886** Společnost státní dráhy (StEG) prodloužila trať ze Zastávky u Brna přes **Třebíč** do Okříšek, kudy už v té době procházela hlavní trať z **Vídně** přes **Znojmo** a **Jihlavu** do **Kolína** a **Prahy**. Šlo o součást tzv. **Českomoravské transverzální dráhy** z Trenčína do Domažlic, dálkové tratě, avšak stavěné podle zákona o místních drahách s nižšími technickými parametry.
- 1887** Společnost státní dráhy (StEG) uvedla do provozu tzv. **vlárskou dráhu**, trať z dolního nádraží a ze Židenic na Blažovice a **Kyjov**. Spojka přes Židenice původně vedla na úrovni terénu.
- 1890** Dobudována **svitavská** pobřežní dráha, která propojila tišnovskou trať (takzvanou **tišnovku**) s dolním nádražím a sloužila k nákladní dopravě do **továren** v okolí řeky.
- 1894** Vybudována budova **Ameriky**, která ve své době patřila k nejmodernějším železničním překladištím v Evropě.
- konec 90. let 19. století** Rozhodnuto o vybudování centrálního **osobního nádraží** ve stávající poloze. Tratě z různých směrů byly postupně zaústovány do hlavního nádraží tak, aby byla možná **jízda bez úvratě** (couvání), která byla např. až do roku 1927 nutná od vlárské dráhy.
- 1902** Vznik **prvního územního plánu** města Brna řešícího také problematiku železnicí odříznuté jižní části Brna.

- 1904** Dokončena **secesní přestavba** hlavního nádraží s dnešní budovou, jedním **podchodem** a zastřešenými nástupišti. Zprovozněna **střelická spojka** mezi rosickou a břeclavskou dráhou na pravém břehu Svatky, která umožnila přímou jízdu osobních vlaků od Střelic do hlavního nádraží mimo dolní nádraží a bez úvratě na severním zhlaví hlavního nádraží. Později byla obestavěna odstavným nádražím B.
- 1905** Zprovozněna místní dráha Černovice – Líšeň, která nebyla přímo napojena do železničního uzlu.
- 1905** Trať z Tišnova byla propojena přes Nové Město na Moravě do **Žďáru nad Sázavou**, kam od roku 1895 vedla dráha z Havlíčkova Brodu.
- 1909** **Zestátnění** železničních společností.
- 1924** **Soutěž** pro regulaci Velkého Brna. Ředitelství čsl. státních drah stanovilo podmínku zachovat nádraží ve stávající poloze – byly uděleny až dvě 3.ceny – z nich jedna navrhla přeložit nádraží do míst dolního nádraží a ministerstvo železnic následně podpořilo vypsání nové soutěže.
- 1926 – 1927** Soutěž (období konjunktury) **Josef Peňáz, Bohuslav Fuchs, František Sklenář** – „soutěž potvrdila platnost základních zásad pro další rozvoj města – zejména přeložení nádraží cca 600 – 800 m jižněji a využití uvolněných cenných ploch.“
Zdroj: http://www.jcbrno.cz/rjb_history_date.php

„Důvod, proč byla vypsána tato soutěž byl zřejmý, pramenil z neustále se zvyšujícího počtu obyvatel Brna a varovných prognóz o budoucím růstu (1930 – 250 tis. obyvatel, 1970 – 500 tis. obyvatel). Bohuslav Fuchs viděl možný rozvoj právě v odsunutí hlavního nádraží a vytvoření nového prostoru na jihu, který by zvětšil dodnes nedostatečně velké centrum na dvojnásobek. Návrh propojující historické jádro s novým centrem a rozšiřující tak „pracovnu města“ (čímž rozumíme úřední a obchodní plochy) získal přízvisko **Tangent.**

V průvodní zprávě hovoří architekt o Brnu jako o živém organismu. K tomu, aby sám dobře fungoval je nutné, aby byl dobře pěstěn, aby žádná jeho funkční složka nebyla potlačena ostatními. Velký důraz klade architekt na dopravu, právě ta totiž tvoří důležitou spojnici mezi prací a osobním životem každého člověka. Varuje také před líbivým přetvářením našeho okolí, které později způsobuje překážky ve zdravém fungování města. V souladu s těmito principy vytvořil Bohuslav Fuchs novou, funkcionalistickou pravoúhlou síť moderního velkoměsta, kde jsou všechny jednotlivé funkční složky v rovnováze. Železnice v tomto návrhu už neprotíná srdce metropole, ale pouze se ho na jeho cípu dotýká.

Uvolněná plocha pod starým nádražím, jež by bylo odstraněno, měla být využita k obchodním účelům. V pokračování své studie řešil Bohuslav Fuchs v roce 1933 i konečnou podobu přesunutého nádraží, kde použil svůj oblíbený motiv skořepinového obloučkového přístřešku, který je viditelný i v mnoha stavbách pozdějších, jako je například autobusové nádraží u hotelu Grand, nebo střecha Dětské nemocnice v Černých polích.

- 20. léta 20. století** **Kapacita** hlavního nádraží nestačí, buduje se **V. a VI. nástupiště** a opět se začíná o železničním uzlu uvažovat koncepčně. Do věci se zapojují **architekti** a představa o Brně jako hlavním velkoměstě Moravy.
- 1927** Zprovozněna **komárovská** spojka podél Svitavy, která umožnila přímé vedení vlaků z **vláarské** dráhy do hlavního nádraží. Tím byly všechny tratě zaústěny do centrálního nádraží bez úvratě.
- 1933 – 1934** Nová soutěž, 1. cena neudělena , 2. cena **Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt, František Sklenář**, porota doporučila navrženou **variantu přemístění nádraží**.
- 1938** Revidovaný regulační a zastavovací plán města Brna navrhuje **novou výpravní budovu** a kolejiště jižně od starého nádraží, na plochách severní části rušeného nádraží pak kryté **autobusové nádraží**.
- 1938-39** Po **zabrání Sudet** nacisty, čímž se část hlavní tratě do Prahy ocitla mimo území republiky, byla zahájena výstavba nové dvojkolejné tratě do **Prahy** přes Tišnov, která se měla stát součástí hlavní železniční **magistrály Praha – Havlíčkův Brod – Brno – Veselí nad Moravou – Nové Město nad Váhom**. Součástí stavby bylo i **seřad'ovací nádraží** v Maloměřicích, které bylo umístěno s ohledem na vojenské zájmy tak, aby se dalo dobře bránit z okolních svahů. Z dopravního hlediska je tato poloha nevýhodná, neboť všechny tratě se větví až na jihu Brna. Stavba byla přerušena v roce 1942 a poté dokončena v letech 1949 – 1953.



Snímek z výstavby nové tišnovky u Obřan z doby druhé sv. války

- 1939** Zahájena výstavba nové **tišnovské trati** (v provozu r. 1953).
- 1944** Líšeňská dráha byla v souvislosti s rozvojem **zbrojovky** v dnešním **Zetoru** zdvojkolejněna, elektrizována a zapojena do sítě městských el. drah.
- 1945** Postavena spojka ze střelické tratě do **Horních Heršpic** (odbočka u křížení se státní silnicí). Tím odpadla jízda přes spojku z roku 1904 přes dnešní odstavné nádraží B.

- 1947** Plán regionální obnovy zemského hlavního města (**Zemský studijní a plánovací ústav Moravskoslezský**) navrhuje rozvoj města ve směru S-J s dalekým rozsahem právě na jih. Studie uvádí: přeložení nádraží uvolní plochy pro rozšíření „city“, otevře i plochy celého jižního území pro **industrializaci**.
- 1952** Směrný územní plán pojal přemístění nádraží na jih jako klíčový bod pro dořešení **radiálně-okružního dopravního systému** města.
- 1953** Zprovozněna nová trať do Tišnova a Havlíčkova Brodu. Stará trať z Králova Pole do Tišnova byla zrušena.
- 1956** Směrný plán města Brna převzal myšlenku přeložení nádraží na jih a rozvinutí nákladového nádraží podél břeclavské tratě do Heršpic, **využití území** však odráželo již vize a podmínky **plánovaného hospodářství**.
- 1962** **Ukončen provoz** na zbývajícím úseku **tišnovky** ze Zábrdovic do Králova Pole. Zůstaly z ní pouze krátké úseky jako **vlečky** do Královopolské strojírny a posvitavských továren.
- 1965** **Elektrizována** hlavní trať od Tišnova do Břeclavi.
- 1970** Zprovozněn **nákladní průtah** z Horních Heršpic přes dolní nádraží do Maloměřic. Celý kromě dolního nádraží byl **vyzdvižen do úrovně +1**, aby se získaly dostatečné podjízdny výšky pro uliční síť.
V návaznosti na to byla zrušena spojka z dolního na hlavní nádraží. Její **násyp** byl při zprovoznění **Ústředního autobusového nádraží Zvonařka** přestavěn na **pěší trasu** a snesen byl až v roce 2004 v souvislosti s výstavbou obchodního centra ECE v prostoru **Vaňkovky**.
- Směrný územní plán musel **omezit rozvoj průmyslu na jih** (zákon o ochraně ZPF), osobní nádraží umístil do míst tzv. Rosického nákladového nádraží a nákladové nádraží v Heršpicích, což bylo v r. 1970 schváleno orgány železnic i města.
- 1976** Uvedena do provozu stavba **kontejnerového překladiště I. třídy** v Horních Heršpicích a nové **nákladové železniční stanice Brno – jih**.
- 80.-90. léta 20.století** Probíhá rekonstrukce tunelů na trati do Blanska, některé z nich jsou sneseny, pod Novým Hradem je vybudován nový jednokolejný tunel. Železniční uzel Brno se stávajícím nádražím chátá, protože se stále čeká na jeho přestavbu s odsunutou polohou nádraží.
- 1982** Územní plán Sídelního útvaru města Brna převzal základní koncepci železničního uzlu z r.1970.
- 1994** (Městem Brnem) založena společnost **Jižní centrum Brno** za účelem přípravy a řízení realizace projektu **Jižní centrum**.

- 1995** Dokončena **elektrizace** přerovské tratě.
- 1997** Dokončena **elektrizace** černovické spojky a vlárské dráhy do Blažovic a holubické spojky.
- 2000** Dokončena rekonstrukce a el. tratě do České Třebové, jízdní doba z Brna do Prahy se zkrátila na 2 3/4 hodiny. Železniční uzel Brno stále chátrá.
- 2002** Dokončena rekonstrukce a modernizace tratě do Břeclavi. Železniční uzel Brno stále chátrá. Vláda ČR odsouhlasila svým usnesením č. 457 (na základě výsledků studií o nevyhovujícím stavu nádraží z 90tých let) přestavbu ŽUB v souladu s územním plánem statutárního města Brna.
- 2002-2005** Přestavba areálu bývalé Wannieckovy **továrny** na obchodně společenské centrum **Vaňkovka** (Hrůša, Pelčák) a oprava objektu administrativy v areálu Vaňkovky. Otevření galerie Wannieck Gallery.

9.října 2004 se uskutečnilo místní **referendum** o poloze nádraží v rámci přestavby železničního uzlu Brno. Z celkového počtu 318 038 oprávněných voličů se dostavilo k volebním urnám 24,9% voličů, tj. 78 617 občanů města Brna. V celkovém součtu lze pokládat výsledky tohoto referenda za neplatné.

2004 Vyhlášení veřejné anonymní ideové urbanisticko-architektonické soutěže Nové osobní nádraží v Brně. Porota, jíž předsedal architekt Josef Pleskot, vybrala ve dnech 2. a 3. prosince 2004 návrh vídeňských architektů Fellerera a Vendla z kanceláře Architekten Česka - Priesner, jež „vyniká značnou jednoduchostí a jasností demonstrující vhodnými architektonickými prostředky chápání objektu nádraží jako dopravního uzlu 21. stol., aniž by se však vzdával vyjádření jeho důležitosti prostřednictvím mostního objektu levitujícím kolmo nad lapidárním zastřešením nástupišť.“

Zdroj: <http://www.europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8068&nav03=8094>



*Nádražní hala vítězného projektu
s můstkem nad nástupišti*

Zdroj:

<http://www.europointbrno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8068&nav03=8094>



*Model poslední varianty řešeného území
Model byl vystaven ve vestibulu
administrativní budovy Brněnských
komunikací, a.s. na Renneské třídě 1a do 31.
prosince 2008.*

- 2005** Schválena změna územního plánu města Brna, dále byla předložena dokumentace pro územní řízení a bylo vydáno první územní rozhodnutí pro 1. stavbu „1. část odstavného nádraží“.
- 18. září 2006** Otevření nové odbavovací haly na **letišti** v Brně-Tuřanech (Petr Parolek)

4. Současnost

V průběhu let **2004 – 2008** (prakticky až dodnes) si město Brno vyžádalo několik zpracování odborných analýz na nejrůznější témata týkající se přesunu nádraží. Finančními náklady počínaje, přes průjezdnost tratí, relevantnost jednotlivých variant umístění nádraží, sociální kvalitou nového jižního města konče. Řešení je stále nejisté.

3. prosince 2008

Metroprojekt Praha získal na základě výběrového řízení od města Brna zakázku na pořízení podrobné technicko-ekonomické studie **městské rychlodráhy**. Rozhodla o tom Rada města Brna. Podkladem pro vypracování **studie** je řešení navrhované předsedou komise dopravy Rady města Brna **Ing. Josefem Veselým**. Návrh předpokládá stavbu nadzemní kolejové tratě od budoucího nového osobního nádraží, tedy z prostoru kolem ulice Rosické. Má vést po plánovaném bulváru do stávajícího hlavního nádraží a poté po železničním tělese směrem na Židenice.

13. prosince 2008

Krajský správní soud na návrh ekoaktivistů (občanského sdružení Nádraží v centru a jiných) zrušil dvojí stanovisko stavebních úřadů, které vydaly územní rozhodnutí, a fakticky tak umožnily zahájit přípravy stavby. „Soudci ale nezveřejnili důvody. Podle mluvčí soudu Miroslavy Sedláčkové padl verdikt na neveřejném zasedání a nejprve ho musí dostat všichni zúčastnění. Není tak jasné, zda jde jen o formální chyby, nebo o zásadnější problém.“
Zdroj: Lidové noviny - Brno, 13. prosince 2008

5. ledna 2009

Bc. Jan Zavřel byl pověřen výkonem funkce ředitele **Jižní centrum Brno**, a. s. na základě rozhodnutí představenstva akciové společnosti. Převzal funkci po **Ing. Stanislavu Pšejovi**, který byl jmenován tajemníkem Úřadu městské části Brno-střed.

5. Budoucnost?

V prostoru mezi nádražími se to hemží investory. Kanceláře i byty chystá finanční skupina **J&T**. Nákupní a zábavní středisko Aupark pro změnu připravují slovenští investoři z **HB Reavis**. „Doba, kdy se plocha mezi Galeríí Vaňkovka a Heršpickou ulicí změní v jedno velké staveniště, přichází. Rýsuje se nový střed Brna a jednotliví majitelé pozemků představují domy, které by měli za pár let mít lidé cestou na nové brněnské nádraží.“

Zdroj: www.mfdnes.cz, 03.05. 2008



Developerská společnost slovenské finanční skupiny J&T představila plán stavby administrativního komplexu v západní části takzvaného jižního centra
Zdroj: iDNES, 29. dubna 2008

„Konečná podoba nádraží bude pravděpodobně jiná,“ řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek. Naopak definitivní je podoba Galerie Vaňkovka, jejíž brány se otevřely roku 2005, a také sousedního hotelového komplexu **Trinity**. Ten se zrovna staví. Pokud investoři své plány naplní, stane se Jižní centrum oblastí plnou kanceláří a bytů. Mezi nimi by měly být dva velké nákupní a zábavní komplexy - kromě zmíněné **Vaňkovky** i **Aupark**. Centrum slovenské skupiny HB Reavis má vyrůst na místě stávajícího parkoviště vedle **autobusového nádraží Zvonařka**. Komplex financovaný finanční skupinou J&T projektuje Petr Pelčák. Pozemek naproti vlastní konkurenční developer PDcz Magnum. Společnost spjatá s rakouským podnikatelem Gerhardem Hudecekem, jemuž v Brně patří řada nemovitostí, plánuje postavit část východní řady nové ulice. Zatím velkou neznámou je zřejmě nejlukrativnější pozemek u nového nádraží. Rozlehlý blok vlastní městská společnost Jižní centrum. A má hned několik zájemců, kteří chtějí parcelu získat. Co na ní vznikne? Většina návrhů kombinuje byty a kanceláře. Bydlení tam bude cennější, protože areál přiléhá k řece Svratce. „Nyní pracujeme hlavně na směnách pozemků kvůli městské infrastruktuře,“ upřesnil ředitel **Jižního centra Stanislav Pšeja**.

A tím zároveň upozornil na největší „rest“ rozvojového území mezi železničními stanicemi. Město má teď těžký úkol nachystat silnice, chodníky, osvětlení či inženýrské přípojky.

Kromě zábavních a komerčních staveb je nezbytná i výstavba bytů. „Jižní centrum musí být živoucím místem. Nesmí dojít k tomu, že se s koncem pracovní doby vylidní,“ řekl před časem architekt **Jaroslav Dokoupil**, který zpracovával pro město urbanistickou studii Jižního centra. (volně citováno z www.mfdnes.cz, 03. 05. 2008)

6. Budoucnost!

CITYNESS

/term introduces by Saskia Sassen/

“Charm is not enough. Buildings do not do anything on their own. There has to be an idea of what that charm is for in this highly competitive twenty-first-century world, and that needs to connect to economic survival and development through the generation of powerful world-beating ideas... not just to copy outmoded twentieth-century models, nor to rely upon the lovely historical fabric of the old city, but to REINVENT the IDEA of WHAT a CITY IS FOR.”

Frank Duffy in The Endless City

CITYNESS

/termín poprvé představen Saskiou Sassen/

“Šarm nestačí. Budovy samy o sobě nic nezmůžou. Musí zde být ponětí o tom, na co je šarm v tomhle vysoce soutěživém světě dvacátého prvního století dobrý, a to je potřeba spojit s ekonomickým pokrokem a vývojem celé generace mocných světových nápadů... nemůžeme kopírovat zastaralé modely z dvacátého století, ani spoléhat na překrásnou historickou strukturu starého města, ale ZNOVU OBJEVIT MYŠLENKU, K ČEMU JE MĚSTO?”

Frank Duffy in The Endless City

Současný územní plán a návrhy na zástavbu v inkriminované oblasti shledávám nepříliš vydařeným. Plán možná zohledňuje jisté nároky nutné pro plánování železnice či městské hromadné (kolejové) dopravy, ale téměř nekorresponduje s koncepcí plánování dopravy osobní a už vůbec nezohledňuje ostatní městotvorné aspekty. Zodpovědnost vůči společnosti a sociální kritika vždy byly (a měly by i dnes být a do budoucna zůstat) nejdůležitějším aspektem práce architektů.

Pečlivou analýzou stávající situace území a následným porovnáním s analýzou městem plánovaného stavu jsem došla k několika závěrům.

Současný stav území je smutně tragický, nejlukrativnější pozemky, zatím zejíci prázdnotou, by měly být zastavěny komerčními funkcemi. Pro každodenní běžný život už zde není prostor. Místa, kde mají Brňané tak ojedinělou možnost kontaktu s řekou jsou zarostlá a těžko přístupná.

V mém návrhu představuji novou **strategii** založenou na:

- a) kritice stávajícího územního plánu
- b) principu kompaktního města
- c) výzkumu, (vlastním průzkumu), tedy na požadavcích a nárocích potenciálních uživatelů řešeného území
- d) vzorku 7 (imaginárních) rozdílných skupin potenciálních uživatelů řešeného území

a) Kritika stávajícího územního plánu

Tento plán naprosto nevyužívá obrovský **potenciál území** - lokace v centru, na dosah samotného historického jádra města, v docházkové vzdálenosti od všech důležitých institucí, městské hromadné i dálkové dopravy. Plánovaný program v území tento fakt nepochopitelně ignoruje, místo aby z něj těžil.

Další velký problém vidím v plánované **monofunkčnosti** - jednotvárném využití území.

Navržené **funkce** (převážně služby, obchod, výroba) vytváří „ghetto“, tedy prostor, který bude užíván jen určitou úzkou vrstvou obyvatelstva a to jen v určité, **omezené denní době** 8 pracovních hodin (koncept). Tato monofunkčnost také způsobí **dopravní problémy**, zvýší počet osob, (= uživatelů převážně **individuální automobilové dopravy**), co se sem budou muset dopravovat - ovšem jen za prací. Zvýší počet nutných **parkovacích míst**, kapacitu silnic a v lepším případě bude přetěžovat MHD ve špičkách.

Tato monofunkčnost způsobí také **sociální nerovnováhu v území**.

Nesouhlasím také s krátkozrakou orientací města na **investory** a zapomináním na samotné **uživatele** prostoru (lidi). V lokalitě je nedostatek ploch pro **bydlení**. **Plochy pro volnočasové aktivity, kulturu, vědu a vzdělání**, stejně jako plochy pro drobnou (řemeslnou) výrobu jsou naprosto opomenuty.

Proč město neinvestuje do **stávající zástavby a infrastruktury** ? Ušetřilo by finance, ale i čas potřebný k přivedení urbánního celku k životu. Proč zde město nemá jednotnou dopravní koncepci? A hlavně, proč plán **nereaguje** na okolní situaci, proč v něm dochází k naprosté **neprovázanosti** a nesouvislosti s městem, kontextem?

Také příliš **velké bloky** a nevhodně **široké ulice** nepřispívají k městotvorné koncepci.

Koncept také navrhuje **nadprůměr zeleně**. Brno v žádném případě tolik nových volných ploch v centru nepotřebuje. Centrum Brna má již dnes jeden z **nejnižších indexů zastavěnosti** ze všech (nejen) Evropských měst, 33%. Průměrný podíl zastavěných a volných ploch v centrech měst se totiž pohybuje okolo 50 - 60 % ku 50 - 40 %.

Posledním bodem mé kritiky je časový aspekt. **Realizace** celého rozsáhlého území **najednou** - „výstavba na zelené louce“ nemůže fungovat. Městu chybí dlouhodobější **časová koncepce**, změny probíhající postupně, v určitých časových obdobích.

b) Principu kompaktního města

Co je to „compact city“?

Kompaktní město je město, kde existují všechny možné funkce, typologie a formy zástavby, stejně jako všechny možné druhy užívání veřejných a soukromých prostorů. Opakem je pro mě například radiální Garden City či Lineární město, kde jsou jednotlivé funkce, a tím pádem i jednotlivé skupiny lidí od sebe odděleny. Kompaktnost se vyznačuje také minimální docházkovou či dojížděkovou vzdáleností mezi jednotlivými denními (či příležitostnými) zájmy a činnostmi obyvatel. Minimální dojížděkovou vzdáleností z místa bydliště do zaměstnání, na úřad, za nákupy, za zábavou, či jen do místa trávení volného času. Stejně jako je rozmanitá a variabilní struktura užívání prostoru, jsou (věkově, kulturně, sociálně) rozmanití i jeho samotní uživatelé: obyvatelé, pracující, turisté, návštěvníci, a hlavně, prostor samotný. Jen tak může město fungovat kompaktně a žít 24ti hodinovým životem, bez přívlastku jako business čtvrť, přespávací zóna či „prostor mezi nádražími“.

Jak už jsem výše uvedla, stávající územní plán shledávám poněkud nešťastným. Záměry s územím o rozloze 120 hektarů jsou povrchní a neodpovídají kvalitě místa ve středu města. Jak využít potenciál, který se zde nachází, efektivněji?

Golfové hřiště? Obrovský zábavní park? Rodinné bydlení v klidu a zeleni v samotném centru města? Nebo přeci jen ona navrhovaná, převážně business zástavba?

A co takhle všechny běžné městské funkce dohromady?

Jako šlehačka na dortu pak může být například zábavní park.

Princip rozmanitosti spočívá kombinaci funkcí, hmot a jednotlivých typologií horizontálně i vertikálně. V kvalitách jednotlivých částí území s ohledem na to, jak jsou vzdáleny od jednotlivých „magnetů“. Magnety jsou negativní a pozitivní. Každá skupina uživatelů má jiné priority nábojů. Pro někoho je nedaleké hlavní nádraží velkým plus, protože často cestuje, pro jiného je mínusem, protože mu vadí hluk a jinému je to jedno, protože má osobní automobil. Stejně tak je to s každým jiným „magnetem“, řekou, klubem, bleším trhem...

Dalším parametrem kompaktnosti je užitelnost prostoru v čase, tedy 24 hodin denně, 7 dní v týdnu... která opět pramení z nutné rozmanitosti funkcí. Kompaktní město je rostlé město, kde se různé funkce, formy, vlivy a skutečnosti v průběhu času vrství a překrývají. Nechme proto strukturu lokality růst a rozvíjet se, spolu z požadavky a nároky jejích uživatelů.

c) Vlastní průzkum

Po deset let trvajícím trendu migrace obyvatel do suburbánních částí měst, se situace obrací. Dle Českého statistického úřadu se v posledních dvou letech přistěhovalo více lidí (o 2%) do města Brna než z města ven. I ve střední Evropě dochází na slova Richarda Burdetta z London School of Economics, (ředitele 10. bienále architektury v Benátkách, a hlavně, vedoucího výzkumného programu Urban Age) a Deyana Sudjice, ředitele Design musea v Londýně. Na přebalu knihy The Endless City, které byli editory, stojí jasně černé na oranžovém: v roce 1900 žilo ve městech 10% populace, v roce 2007 to již bylo 50% a prognóza pro rok 2050 je 75%. Za městským způsobem života přicházejí do Brna hlavně mladí lidé, takzvaní „**kreativci**“. Dle Českého statistického úřadu byla průměrná plocha dokončeného bytu v roce 2007 mimo území statutárního města Brna 80 - 90 m² a v samotném městě Brně 60 - 70 m². Poptávka je tedy hlavně po bytech menších. Město ani soukromí developři ovšem nereagují dostatečně rychle. Kreativci jsou poměrně početná vrstva mladých, vzdělaných a úspěšných lidí, mezi které nepatří jen lidé co něco tvoří, ale také vědci, odborní universitní asistenti, informatici, lékaři, filozofové, bankéři apod. S jejich počtem rostou i jejich nároky na životní styl, bydlení, prostředí. Území mezi nádražími je momentálně nejideálnější nabídkou pro tyto lidi. A stejně tak naopak, nikdo jiný, než přizpůsobivý, nestálí a tvořiví lidé, sem nepřivede první vlašťovky městského života. Územní plán sám o sobě může být sebedokonalejší, ale dokud tu nebudou pracovat, bydlet a bavit se lidé, nebude fungovat. Aby se celé území stalo atraktivním i pro ostatní skupiny lidí, potřebuje ze začátku někoho odvážného, kdo připraví půdu pro ostatní potenciální rozvoj: „**iniciátory**“.

Tito ať už soukromí, nebo veřejní iniciátoři, (jednotlivec, občanská iniciativa, spolek, společnost, církev, město, ...), obdrží od města podporu na rozvoj samostatných projektů v oblasti, a to v podobě volného prostoru či financí. Spolupráci s **investory** začínají aktivovat části území.

Na základě průzkumu, který jsem provedla mezi skupinou mladých, starších i nejstarších lidí žijících v Brně, jsem došla k několika závěrům. Na prvním místě mě zajímala skupina lidí ve věku 20-35 let, tedy lidí, kteří by patřili mezi první obyvatele a uživatele území. Ptala jsem se, kde pracují, jaká je jejich profese, jak daleko dojíždějí do zaměstnání, jestli vlastní osobní automobil nebo preferují MHD, kde nakupují a jak a kde tráví volný čas. V druhé části

dotazníku jsem respondentům položila otázku: „Je pro tebe důležité, aby v blízkosti místa, kde bydlíš nebo pracuješ, nacházely: (kdyby sis mohl(a) vybrat, nebo rozhodnout, že tam prostě budou)...“. Odpovědi na 47 možností se lišily dle věku respondentů, rodinného statusu i postavení. Podle očekávání, jsou nejvhodnějšími **prvními** obyvateli nové městské části právě mladší lidé. Tito lidé („kreativci“) ožíví území velice rychle, jsou přizpůsobiví a vynalézaví. Zabydlí a zútulní prostor do takové míry, že se ani ostatní (příslušníci jiných sociálních skupin) nebudou obávat života na jih od centra města.

d) 7 rozdílných skupin potenciálních uživatelů řešeného území

Z výsledků předchozího průzkumu a jsem zpracovala **studii životů imaginárních obyvatel** řešeného území. Určila jsem si **7 skupin příkladů uživatelů**, (high-end rodina, sociální rodina, gay pár, 4 studenti, single tatínek, pár důchodců a turista), na kterých jsem simulovala a „sledovala“ jejich pohyb ve městě, v zásadě, jejich „užívání“ města, jejich chování – v závislosti na jistých pozitivních či negativních faktorech, tzv. „**magnetech**“. Od tělesných potřeb, po potřeby duševní. Kde spí (bydlí), kde se stravují, kde pracují, co dělají o volném čase, o víkendu, o prázdninách a dovolených, kde žijí další členové jejich rodiny, zda vlastní auto či využívají MHD, či proč sem vlastně přišly. V závěru jsem dospěla k provázané síti sociálních vazeb mezi příslušníky jednotlivých (opravdu různorodých) skupin. Tyto rozdílné skupiny mohou nejlépe žít, pracovat, cestovat, stravovat se, bavit se (apod.), dobře fungovat, **JEN, pokud „existují“ všechny DOHROMADY.** ~

Vedlejší studií byla studie docházkových vzdáleností v rámci řešeného území. Výsledky jsou překvapivě pozitivní, například cesta pěšky z nového nádraží až do centra města (na Náměstí Svobody) netrvá více než 20 minut...

STRATEGIE

Definice pojmů:

KREATIVEC

- příslušník poměrně početné sociální vrstvy mladých, vzdělaných a úspěšných lidí, mezi které nepatří jen lidé, co něco tvoří, ale také vědci, odborní universitní asistenti, informatici, lékaři, filozofové, bankéři apod.
- do města přicházejí za takzvaným městským způsobem života
- s jejich počtem rostou i jejich nároky na životní styl, bydlení, prostředí
- území mezi nádražími je momentálně nejideálnější nabídkou pro tyto lidi
- stejně tak naopak, nikdo jiný, než přizpůsobivý, nestálí a tvořiví lidé, sem nepřivede první vlnu městského života. Územní plán sám o sobě může být sebedokonalejší, ale dokud tu nebudou pracovat, bydlet a bavit se lidé, nebude fungovat. Aby se celé území stalo atraktivním i pro ostatní skupiny lidí, potřebuje ze začátku někoho odvážného, kdo připraví půdu pro ostatní potenciální rozvoj: „**iniciátory**“

INICIÁTOR

- jednotlivec, občanská iniciativa, spolek, společnost, církev, město, ...
- dostanou podporu města, ale program si musí vymyslet sami, stejně jak vybrat prostor k jeho realizaci, tedy kde by chtěli žít a co by tam chtěli dělat.
- většinou "kreativec"

- tito iniciátoři se seskupují podle podobných zájmů a potřeb
- při jakékoliv realizaci musí dodržovat regulace strategického plánu či jej konzultovat s pověřenou osobou
- vybraný prostor užívají dočasně, než přijde **investor** s dlouhodobějším záměrem (například v prostoru nového hlavního nádraží) nebo, pokud jsou úspěšní, můžou na místě setrvat. Územní plán se neustále mění a vyvíjí.

INVESTOR – soukromý investor, private – public, město, stát, EU, ...

REGULACE

- Město Brno (v zastoupení architekta XY) má vždy poslední, rozhodující slovo. Může se radit s odborníky, investory, kýmkoliv, ale všechna tato jednání musí být veřejná či zveřejněna.
- Funkční skladba – vždy v okruhu cca 1 km² je potřeba dodržet navrženou procentuální distribuci funkcí s ohledem na „**magnety**“. Výjimky se udělují minimálně a vždy po konzultaci se všemi zúčastněnými a autorem fragmentu územního plánu.
- Výška zástavby – dle posledních změn ve strategickém plánu. Jelikož se situace v lokalitě stále vyvíjí, je potřeba neustálá aktualizace probíhajících fází strategie, stejně jako dohled pověřené osoby na změnami, případně konzultace.

FÁZE 1

Časové období: 2009-2011

PRVNÍ INTERVENCE

>> dočasné využít stávající zástavby, infrastruktury, (před započítáním realizací dlouhodobějších a rozsáhlejších záměrů)
 >> výzva iniciátorům >> soutěže na drobnější projekty osídlení
 >> neustálá aktualizace (územního) plánu >> město vypisuje soutěže pro investory
 >> neustálá kontrola parametrů a regulací v území
 >> hlavně ale probíhá osídlování formou „bottom up“ >> tvorba parteru
 >> revitalizace nábřeží řeky Svatky

- ADAPTACE BÝVALÉ TRŽNICE MALÁ AMERIKA NA ATELIÉRY, STUDIA LOFTY PRO UMĚLCE A KREATIVCE, například FAVU či Dům umění města Brna by zde mohly mít svůj prostor pro „artists in residence“, hostující grantem podporované umělce
- ADAPTACE STŘECHY ZVONAŘKY NA BYDLENÍ, DOLE A OKOLO – TRH (trhy s uměním, zeleninou, antikovým zbožím, bleší trhy, případně i trhy vietnamských obchodníků, co se sem přesunou z prostoru mezi OD Tescem a starým hl. nádražím) „*Já chci taky alternativní domek na střeše, jako mají ti gayové!!! A pod ním trh, nejlíp něco jako Naschmarkt ve Vídni nebo ten, Santa Catarina v Barcelone!!*“

Martin, 31, programátor a project manager, ICT (Information and Communication Technologies)

- DOČASNÉ KRÁTKODOBÉ OBYDLENÍ STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBY (PŘED DEMOLICÍ) STUDENTY A MLADÝMI LIDMI

“My theory is that the new workplace will probably not need new forms, but the new dynamics of work will simply infiltrate the existing forms of the city, exactly because they are new and therefore have a more creative ability to interpret and less need to convert. In a sense they will be both condemned and privileged to use existing substance.”

Rem Koolhaas in The Endless City

“Moje teorie je taková, že nová pracovní místa pravděpodobně nebudou potřebovat nové formy, ale že nová dynamika práce jednoduše infiltruje existující formy města, právě přesně proto, že jsou nová a mají více kreativní schopnosti reinterpretovat a menší potřebu konvertovat. V jiném smyslu, budou oboje, odsouzena i zvýhodněna, užívat stávající hmotu.”

Rem Koolhaas in The Endless City

- PŘESUN AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ DO PROSTOU NOVÉHO VL. N., OSÁZENÍ STROMY – nádraží v parku ušetří počet vydlážděného prostoru a spojí čekání na spoje s pobytem v zeleni. (cestování s protistresovými účinky).
-
- VÝSTAVBA LUXUSNÍCH RODINNÝCH DOMŮ ZA ŘEKOU – přicházejí sem i jiné sociální vrstvy, přinášejí si s sebou jiné druhy zaměstnání a nárokují si vyšší úroveň služeb a infrastruktury > diverzita v území se zvyšuje.
-
- PONECHÁNÍ ČÁSTI DĚDICTVÍ INDUSTRIÁLNÍHO VĚKU (VIADUKT) = PARK, CYKLOSTEZKA – například staré pražce z kolejí mohou být využity pro stezku pro pěší. Důležitá je návaznost na ostatní cyklostezky města, tedy princip „odněkud někam“.
- OBNAŽENÍ OBLOUKŮ VIADUKTU - KLUBY A KAVÁRNY – absolutní výhoda železničního náspu – tlumí hluk – z něj dělá ideální místo pro (hlučný) noční život.
- ZPRŮCHODNĚNÍ NÁSPU V NĚKOLIKA MÍSTECH – zpřístupnění území po obou stranách náspu, zkrátí se tím čas a zvýší dostupnost obou, do teď oddělených částí města: Staré Brno a Brno Jih.
- ZKULTURNĚNÍ BŘEHU ŘEKY SVRATKY – voda je jedním z nejdůležitějších městotvorných prvků. Je na čase, aby si to i město Brno uvědomilo a začalo potenciál, který řeka nabízí plně využívat. Spolu s kultivací břehu vznikne na levém břehu řeky široký pruh veřejného prostoru, v létě využívaný jako městská pláž, letní kino, festivaly, v zimě pro zimní sporty a kulturní akce. Samozřejmě tudy vede cyklo- či in-linestezka. Pravý břeh slouží čistě soukromým investorům, staví se zde domy s přístupem k řece
- ZAPOČETÍ STAVBY NOVÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ, stávající nádraží zatím zůstává v provozu.
- ZAPOČETÍ STAVBY RYCHLODRÁHY dle návrhu pana ing. Veselého. Důležitou funkci v území plní nová zastávka (terminál, HUB) mezi nádražími. Je přestupní stanicí mezi prostředky veřejné dopravy (MHD, regionálního systému IDS JMK),

systemem městských kol CityBikes, ale stává se také centrem obchodu, služeb a zábavy s vyhlídkou na Brno.

„One possible contribution to respond to the increasing demands on mass transport is to change the way we conceive stations. To think of the transportation terminal as an object, as an ascetic monument not connected to the social and economical tissue of the city, misses the opportunity to explore contemporary forms of transportation space.“

Alejandro Zaera Polo (FOA)

„Jedním z možných přístupů ke stoupajícím nárokům na hromadnou dopravu je změna chápání zastávek, terminálů. Přemýšlení o dopravních uzlech jako o objektech, jako o asketických monumentech nijak nesouvisejících se sociální a ekonomickou strukturou města, naprosto mívá příležitost prozkoumávat současné formy dopravního prostoru.“

Alejandro Zaera Polo (FOA)

- ZAPOČETÍ BUDOVNÍ ZÁBAVNÍHO PARKU – Brno je prvním českým městem majícím horskou dráhu – roller coaster!
- ZAPOČETÍ BUDOVNÍ NOVÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ÚZEMÍ
- VÝSADBA STROMŮ OKOLO RUŠNÝCH CEST, KLIDNÝCH KOUTŮ, TVORBA VEŘEJNÝCH PROSTOR – město (či soukromí investoři, po konzultaci s městem) vybavují veřejnosti přístupné, i soukromé prostory mobiliárem, městským osvětlením, na zatím prázdných parcelách se objevuje krátkodobý či příležitostný program: hřiště na streetball, pískoviště, koncertní scéna, parčík pro venčení pejsků, letní zahrádky, či opravdové zahrádky, pro pěstování drobné zeleniny.
- VYPSÁNÍ SOUTĚŽE NA ADAPTACI OD TESCO – jednou ze zásadních úprav je soutěž na řešení problematiky PROPUSTNOSTI proudů (lidí) směrem z centra přes nádraží dále na jih. Budova Tesla by nebude zbourána, ale „zprůchodněna“.

>> PŘÍCHÁZEJÍ PRVNÍ NOVÍ OBYVATELÉ A UŽIVATELÉ PROSTORU (INICIÁTOŘI, KREATIVCI)

>> POŽADAVEK NA INFRASTRUKTURU, PRACOVNÍ MÍSTA

>> PŘIROZENÝ ROZVOJ OBLASTI URČENÝ TRHEM, REGULOVANÝ MĚSTEM

FÁZE 2

Časové období: 2011-2014

>> dle usídlení prvních iniciátorů a dle jejich záměrů získávají jednotlivé dílčí fragmenty území specifický charakter >> klubová scéna, výtvarné umění, hudba, divadlo, dětský svět, finančnictví, knihkupectví a antik, trhy, apod.

>> počátek migrace bohatšího obyvatelstva >> pokračuje výstavba luxusnějších rodinných domů, ale někteří příslušníci nejbohatších vrstev se usazují i v samotném centru dění, (na ose mezi nádražími) kvůli inspiraci změnami.

- HLAVNÍ SLOVO V OBLASTI MAJÍ "INICIÁTOŘI", KTERÍ S PODPOROU MĚSTA (V PODOBĚ VOLNÉHO PROSTORU ČI FINANČÍ) OSÍDLUJÍ A OŽIVUJÍ ÚZEMÍ, SAMOSTATNĚ ROZVÍJENÝMI PROJEKTY – galerie, hospůdky, restaurace, kavárny, knihkupectví, IT sféra, developéři softwareu, her, prodáváci a distributoři toho všeho, ...
- RYCHLODRÁHA JE DOKONČENA, NOVÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ TAKÉ.
- PŘESUN PROVOZU HLAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO NÁDRAŽÍ NA JIH - nádraží je dokončeno. V jeho těsné blízkosti, či přímo v budově nádraží se nachází systém městských kol CityBikes, dopravní návaznost na regionální kolejovou dopravu, na MHD, na dálkovou autobusovou dopravu (autobusové nádraží je zčásti parkem, se vzrostlými stromy mezi jednotlivými nástupišti, na park and ride systém, dále jsou zde informace, turistická kancelář, nonstop supermarket, květinářství, fitness, restaurace, kavárna, pekárna, rychlé občerstvení, věž s výhledem, knihkupectví, a hostel. Nemí odsud daleko k řece, k nové mediátce, do centra, ani do zábavního parku.
- VYPSÁNÍ SOUTĚŽE NA ADAPTACI STARÉHO OS. NÁDRAŽÍ A PROSTORU KOLEM NĚJ.
- VÝSTAVBA SOCIÁLNÍHO BYSLENÍ - STĚHUJÍ SE SEM I JNÉ SOCIÁLNÍ VRSTVY NEŽ JEN "KREATIVCI", - starší lidé, mladé rodiny s dětmi...
- DO BRNA MIGRUJE STÁLE VÍCE LIDÍ, POPULARITA BRNA-JIH ROSTE
- VÝSTAVBA LUXUSNÍCH DOMŮ ZA ŘEKOU POKRAČUJE. Cena pozemků s přístupem k řece a nemovitostí na nich vzrostla během dvou let několikanásobně – dochází k budování umělých kanálů, které se zařezávají hlouběji do území – nadále zvyšují ceny pozemků. Majitelé místních domů se začínají angažovat pozitivně politicky v dalším rozvoji území Brna-Jih.
- VYPSÁNA SOUTĚŽ NA MEDIATÉKU U NÁDRAŽÍ, s přístupem k řece (Janáčkovo kulturní centrum?, prvně proběhne referendum mezi obyvateli Brna, jakou kulturní instituci si vlastně u nového nádraží přejí)

FÁZE 3

Časové období: 2014-2018

- PROBÍHÁ ÚPRAVA ÚZEMNÍHO PLÁNU, DLE AKTUÁLNÍHO "OSÍDLENÍ" A UŽÍVÁNÍ PROSTORU PŮVODNÍMI "INICIÁTOŘI", DNES "USEDLÍKY".
- MĚSTO ŽIJE 24 HODIN DENNĚ.
- PŘIJÍŽDĚJÍ TURISTÉ I VÝZNAMNÍ FINANČNÍCI
- ZÁBAVNÍ PARK V CENTRU MĚSTA, (STEJNĚ JAKO MĚSTSKÁ PLÁŽ), SE STALY NEODDĚLITELNOU SOUČÁSTÍ MĚSTA. Návštěva zábavního parku se stává nedělním kódom každé rodiny, co má malé děti. Přijíždějí sem lidé z celé

Moravy, moderní park je nečekaně vítanou atrakcí i pro mnohé cizince, navštěvující Brno, či jen cestující, co mají v Brně chvíli času na přestup a nechtějí zajíždět až do centra.

- PROBÍHÁ ADAPTACE STARÉHO OSOBNÍHO NÁDRAŽÍ, OD TESCA
- ZAČÍNÁ VÝSTAVBA MEDIATÉKY (?) U NÁDRAŽÍ
- DOKONČEN SYSTÉM PARK&RIDE NA ÚZEMÍ CELÉHO BRNA, HUSTOTA CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ JIHOMORAVSKÉHO KRAJE JE NEJHUSTĚJŠÍ NA MORAVĚ.
- BRNO ZÍSKÁVÁ NADREGIONÁLNÍ VÝZNAM, v oblasti dopravy, logistiky, kultury i zábavy.

FÁZE 4

Časové období: 2018-open end

....to be continued.

TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ

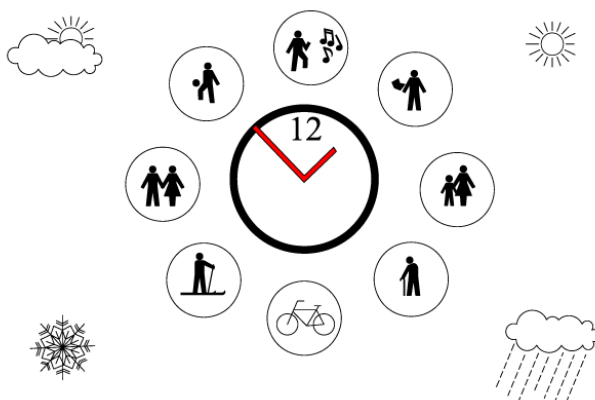
1

SOCIÁLNĚ-KULTURNÍ ASPEKT: JEDNO MĚSTO PRO VŠECHNY!



2

PROGRAMATICKÝ FUNKČNÍ ASPEKT: AKTIVITA 24/7
KOMERCE, KULTURA, I VOLNÝ ČAS JDOU RUKU V RUKU



3

MATERIÁLNĚ TECHNICKÝ ASPEKT:

- > EKOLOGICKY ŠETRNÉ STAVĚNÍ
- > EKOLOGICKÉ A EKONOMICKÉ CHOVÁNÍ UVĚDOMĚLÝCH UŽIVATELŮ
- > RECYKLACE, TRÍDĚNÍ ODPADU
- > VYUŽÍVÁNÍ SOLÁRNÍ ENERGIE, ALTERNATIVNÍCH ZDROJŮ
- > EKOLOGICKÉ A EKONOMICKÉ CHOVÁNÍ UVĚDOMĚLÝCH UŽIVATELŮ
- > ZÁSOBNÍKY...



ZDROJE/SOURCES

- Alfred Horn: Eisenbahn Bilderalbum 6. Bohmann Verlag, Wien 2002
 - Cecílie Hálová – Jahodová: Brno, dílo přírody, člověka a dějin, 1975, Blok, Brno
 - František Šujan: Dějepis Brna, 1928
 - Milena Flodrová: Seznam ulic města Brna s vývojem jejich pojmenování
 - Bohumil Samek: Brno, proměny města, 1982, Blok, Brno
 - Ivan Mrázek: Kamenná tvář Brna, 1993, Brno
 - Brno a železnice, 1946, Ředitelství státních drah v Brně
 - Karel Kuča: Brno – vývoj města, předměstí a připojených vesnic (2000)
 - Christian Norberg-Schulz: Genius loci (1994)
 - Jan Gehl: Život mezi budovami (1998)
 - Gehl, J. and Gemzøe, L.: New city spaces (2000)
 - Camillo Sitte: Stavba měst podle uměleckých zásad (1889)
 - Léon Krier: Architektura – volba nebo osud (2001)
 - Luca Bertolini and Tejo Spit: Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas (1998)
 - Michael D. Beyard, Ray Braun, Herb McLaughlin, Patrick Philips, Michael Rubin: Developing Urban Entertainment Center (1998)
 - BIG - Bjarke Ingels Group: YES IS MORE - An Archicomic on Architectural Evolution (2009)
 - Akademie der bildenden Künste in Wien: LINZ in progress (2008)
 - Ingrid Matzer und Viola Rein: "every time a good time"...the city asks for more (2003)
 - Ricky Burdett, Deyan Sudjic: The Endless City (2008)
-
- <http://maps.google.com> – mapy
 - <http://www.mapy.cz>
 - <http://www.brno.cz> - Mapy statutárního města Brna, Územní plán Brna, Informace
 - <http://www.czso.cz> - Český statistický úřad
 - <http://www.brno-jih.cz>
 - <http://nadrazibrno.ecn.cz>
 - <http://www.nadrazivcentru.cz>
 - <http://www.inbrno.cz>
 - <http://www.vilemwalter.cz/mapabrna/map.htm> - mapa z roku 1839
 - <http://www.europointbrno.cz>
 - <http://www.jcbrno.cz>
 - <http://www.modernibrno.cz/tema/ZUB>
 - <http://www.baudoku.at> - multimediální staveb. dokumentace Bahnhofsoffensive Wien
 - <http://www.nextroom.at> - Internetová databáze arch. počínů v Rakousku
 - <http://www.schnellbahn-wien.at/zukunft/pratersternbau.htm> - S-bahn
 - <http://wikipedia.org>
 - <http://www.ted.com> - TED (Technology, Entertainment, Design) - "ideas worth spreading"