

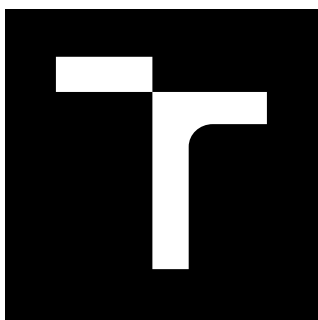
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

Fakulta architektury

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Brno, 2018

Zuzana Dolinová



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV URBANISMU

DEPARTMENT OF URBAN DESIGN

PŘESTAVBA BLOKU CEJL - SVITAVSKÉ NÁBŘEŽÍ

BLOCK CEJL – SVITAVA RIVER WATERFRONT

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Zuzana Dolinová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. arch. Karel Havliš

BRNO 2018

Anotace

Bakalářská práce se zabývá urbanistickým konceptem přestavby městského bloku a architektonický návrh dvou budov rozdílného prostorového uspořádání, původně průmyslový areál. Cílem práce je vytvořit funkční uspořádání, které reaguje na klady a zápory dané lokality. Dále uvědomuje si směr společnosti, udržitelnost návrhnu a nepopírá vlastní idee.

Obytný komplex se skládá ze čtyř celků domů. S příznivou orientací východ, západ. Návrh reaguje na rušnou ulici i klidnou zónu řeky.

Annotation

Bachelor project is consist of urbanism rebuilding of city complex and architectural design of two building of my choice. The goal is make functional collection which reacts on benefits and problems of location. And at least realize the way of society, sustainable and don't forgot own way of transmission.

Residential complex is consist of four block of flats with good orientation on west an east. Projects reacts on busy street and recreation riverside.

Základní údaje

Lokalita parcely na vrcholu ulice Cejl a městské části Zábrdovic je ve velmi příznivé blízkosti do centra. A to 10min na Hlavní nádraží. Tato městská část je situována na severovýchodě Brna. Nachází se v těsném kontaktu s řekou Svitavou. Charakter okolí je obytná zástavba s občanskou vybaveností, hlavně při ulici Cejl, kde se nachází v přízemních prostorách obchod. Charakter lokality aktuálně prochází transformací, jelikož se zde jednalo o výrobní areály. Ty dnes zanikají a vzniká komfortní prostor pro bydlení v těsné blízkosti s historickým centrem Brna.

Historie území

Území se už historicky nacházelo v centru Zábrdovic. V těsné blízkosti s důležitou křižovatkou. Místo nabylo na významnosti, když se do zrušeného kláštera přesunula vojenská nemocnice. Postupem času se podél řeky vytvořilo centrum převážně textilního průmyslu a bohatě prosperovalo. Tento fakt velmi jasně určoval zastavěnost, orientaci a také obsluhu. přímo za hranicí pozemku vedla železnice, která také obsluhovala všechny výrobní areály. Tyto areály, se neorientovali k řece náhodou. Záda těchto areálů končili u řeky, aby vodu z ní využívali pro svůj provoz. A tak řeka měla jasnou funkci a dle toho i její přístupnost a tvar. Průmyslové areály postupně zanikají a vzniká zde velmi atraktivní příležitost pro novou funkci města. Tato změna již probíhá v těsné blízkosti areálu a bude mít bohaté téma v budoucnosti.

Urbanistický koncept

Výška zástavby areálu reaguje na okolní výšku zástavby. Na severní straně máme čtyřpodlažní budovy se strmější šikmou střechou s pálených cihel. Avšak na jižní straně u východní části stojí solitérní bytový dům o 6ti podlaží s rovnou střechou. Brněnský standart jsou 4 patra. V okolí se vyskytuje převážně strmější žikmá střecha z pálených cihel. Na pozemku se nachází povětšinou také šikmé střechy. U zachovávané třípodlažní budovy je šikmá střecha avšak nepříliš strmého sklonu jako je u okolní zástavby. Jsou zde také vyšší stavby a to pětipodlažní také s šikmou střechou. Pro svůj návrh s těmito budovami neuvažují.

Pětipodlažní budova s orientací sever, jih. První důvod bych uvedla práci s nábřežím, kdy budova je na hranici řešeného prostoru nábřeží, uvažujeme-li s úpravou nábřeží nebo zachování původní linie domu, řešení nábřeží je vysvětleno podrobně později. Budova velmi hlasitě reaguje svým vysokým štítem přímým kontaktem k řece. Z architektonického hlediska se zde jedná o 5 podlažní štítovou zeď plus výšku střechy, který zásadně mluví k výrazu nábřeží. Pokud bychom ji zachovali, řešili bychom výraz štítu k pohledové straně a porovnávali jej se sousední pohledovou stranou domů s okny. Pokračovat tak v zástavbě nábřeží aby se zlepšil výhled by nebylo možné. Pokud bychom chtěli přistavět k ní jiné budovy a vytvořit linii nábřežních budov, musel by být dodržen minimální odstup a problém s osluněním na severní straně, jelikož, pětipodlažní budova zanechává zásadní stín. U dostavění nábřeží s zachováním budovy, což by vedlo k průniku budov, by vytvořilo uzavřený nebo polo otevřený vnitroblok. Což by dále vedlo k stínění prostoru u řeky a tím bychom daleko méně těžili z atraktivity řeky, vysvětleno později. Orientace jih a sever pro účely bytů není nejprůzračnější. Celková orientace na sever a jih je z urbanistického hlediska, při srovnání okolní zástavby a charakteru, nevhodná. Když máme možnost vytvořit nejprůzračnější orientaci východ, západ a pokračovat tak i v linii urbanistického charakteru okolní zástavby. Celkové umístění této stavby s její orientací je pro řešení bytové funkce nevhodné.

Druhá pětipodlažní budova, kolmá na výše zmiňovanou je v nepřímo blízkosti jen pár metrů se severní bytovou zástavbou, což je velmi nešťastné řešení. Pokud budeme budovy na severu ignorovat. Máme tu vysokou budovu s příznivou orientací ke světovým stranám.

Třípodlažní budova s délkou atakující hranici sta metrů. I tato budova má příznivou orientaci ke světovým stranám a tato budova je ještě ve větší blízkosti s okny a balkony bytových domů a to až okolo 6ti metrů. Tyto dvě rovnoběžně stojící budovy jsou naneštěstí k sobě přistavěny až příliš blízko, což generuje další negace a proto nastává rozhodnutí, kterou z budov zachovat. Plošná velikost je podobná a tak z důvodů umístění blízko severní zástavbě, volím zachovat třípodlažní. U třípodlažní mohu právě elegantně část budovy odstranit a vytvořit tak prostor mezi severní bytovou zástavbou. Další důvod, který jsem nezmiňovala je, jak budovy utvářejí prostor. Otevření prostupu ze severní části také bourám bariéru a otvírám přístup ze západní části parcely k té východní. Tím se zbavuji zároveň bariéry, kterou tato velmi dlouhá budova vytváří.

Při zachování třípodlažní 90 metrové budovy otvíráme prostor vnitrobloku u severní bytové zástavby, což je velmi pozitivní pro obě strany. Tento dojem ještě více můžeme umocnit nezastavením celé nábrežní části. Vznikne tak velmi velký otevřený prostor k řece. Kdyby zde řeka nebyla a tento prostor bychom otevřeli do ulice, nezískáme tím takovou hodnotu, jakou při tohoto počínu v případě u řeky. Tím, že se odstranila bariéra a otevřel přístup odstraněním 10-15 metrů z 90 metrové budovy, je prostor ze západu na východ v severní části dominantní, propojuje elegantně východní a západní část pozemku a psychologický dojem při otevření k řece vytváří mnohonásobně větší kvalitu. Také klimatické jevy jako kvalitní vzduch je tímto vzpoštěn do vnitrobloku. A naopak západní okraj se zcela zastaven a pokračuje tak v uliční čáře domů na ulici Cejl. Tento počet zabraňuje pronikání hluku, výparů, prachu a jiných nepříznivých vlivů do vnitrobloku a otevření k řece naopak vnitroblok obohacuje.

Jelikož je požadavek k velkému zastavení s velkým množstvím procentuální bytové části, dále uvažuji o umístění dalších budov. Tak činím s rytmickým požadovaným rozestupem ze západu na východ. A aby přístup z řeky byl otevřený, tento rytmus směřuji mírně na jih. Poslední budova, která je na nábreží je v jedné rovině s bytovým solitérním šestipodlažním objektem a ten také solitérní zanechávám a bytový dům k ním zcela nepřistavuji, ve vzniklé mezeře je prostor pro vstup na pozemek z jihovýchodní části, jaké únikový východ z garáží.

První a zásadní věc je umístění všech potřebných parkovacích stání. Můžeme umístit horizontálně či vertikálně. I přes velký prostor pozemku, který je 1,5ha je příznivé zvolit horizontální způsob. Protože u jižní hranici pozemku stojí vysoká štítová zeď po celé délce až k šestipodlažní budově, vytváří to problém. Problém oslunění a s tím spojená výstavba bytů, také až 25 metrový stín na jaře a v neposlední řadě estetický dojem ze zdi do výšky čtyř podlaží. Tento problém jsem již vyřešila na začátku a to právě umístěním parkovacího domu v jižní části přilehlého k této zdi. Tím zmenšuji stín, zmenšuji opticky výšku zdi a tím se řeší celý problém co v jižní části s těmito podmínkami navrhnout. Parkovací dům má dvě podlaží a jedno je podzemní vytvořeno jako betonová vana krůli vodě. Na střeše vznikne zahrada. Nejsme omezení zatížením do základů a tak na střeše parkovacího domu můžeme vytvořit jakkoliv vysokou intenzivní zelenou střechu. Volím 0,5 metrů, při čemž si můžeme dovolit zasadit i nižší dřeviny. Substrát zachytává dešťovou vodu a tím pomáhá k řešení s jejím zachytáváním. Na této zatravněné ploše navrhuji dětské

hřiště, které může vzniklý stín ze zdi využívat kladně. Dále také basketbalový koš, pingponkové stoly, boulder stěnu a uměleckou stěnu pro umělecké grafity.

Z jednoho podlaží výšky parkovacího domu se mohou dostat pomocí rampy, schodišť či terasy na úroveň výšky terénu. Mezi rytmicky umístěnými budovami vzniká vždy jiný prostor, který je veřejný, ale díky charakteru rozmístění budov působí privátně. Jelikož nejsou budovy k ničemu přistavěny, prostor se tak prolíná, nevzniká slepá ulice a všekeré jeho části ať už s jinou funkcí jsou propojeny a napomáhají ke společné symbióze města ve městě. Protože zónování vede k separaci.

Nakládání s dešťovou vodou je důležité téma. Velké množství střech generuje spousty vody. Na těch plochých je dokážem částečně zadržet. Na parkovacím domě díky substrátu. A voda ze šikmých střech a veškerá která se uvolní putuje do uměle vytvořeného jezera, vytvořeno právě pro tento účel. Do jezera se dostane voda také z podzemní studny, je-li potřeba a odtéct může do řeky či kanalizace, to však vyjmečně. Voda v jezeře cirkuluje, na jednom konci má přívod a na druhém odvod. U těchto konců je větší hustota rostlin a dalších prostředků napomáhajících k filtraci. Krom toho že se voda odpařuje a napomáhá k lepšímu prostředí ve vnitrobloku, také ji můžeme použít k zatrvňování či splachování na toaletách. Jezero vytváří také estetický dojem a přitahuje lidi od řeky také dovnitř vnitrobloku. Protože voda je život a tam kde je život, žijí lidé.

Na střechách plochých u dvou budov, je po celé její ploše umístěn solární kolektor na využívání obnovitelného zdroje energie a zefektivnění využití každého detailu.

Architektonické řešení

Některá architektonická posouzení a řešení jsou již zmíněna pod hlavičkou Urbanistický koncept. Okolí generuje šikmé ale i ploché strechy. Na to reaguje navrhované budovy. Dvě na západní straně, včetně z toho jedna stávající, mají šikmé střechy. Na západní straně a rytmicky k šestipodlažní solitérní bytové budově navrhuji ploché strechy. Prostřední budova mezi stávající a nábrežní leží konstrukčně přímo nad garážemi a tedy konstrukční systém je definován vzdálenostmi nosných sloupů. Budovy nad garážemi neleží v celé své délce na garážích. V části domu, která je nad garážemi je vygenerováno o jedno podlaží na víc. Čímž vzniká vyšší budova = větší plocha pro využití. což způsobuje vizuálně takový schodek, který se opakuje u každé budovy a tím i když vizuálně působí odlišně je spojuje. Nad garážemi je také úroveň vstupu do budovy výše a tak celková

výška díky celému konceptu nepůsobí vysoce, ale naopak příjemně. Hlavní prioritou jsou byty a v záplavové oblasti je v prvním patře umístit nemůžeme. Celý koncept s garážemi a vstupy do objektů i z prvního patra ze zelené střechy je díky tomu výhodný.

Stávající budova má jasný architektonický výraz a tak krom jednoho podlaží navíc v jedné části, neměníme charakter budovy. V ní jsou umístěné byty nejmenší podlažní plochy. Díky vysokým stropům konstrukční výšky 3,7m malý prostor se stává více příjemným a vznikají zde také malé mezi patra.

Nábřežní budova má z nábřežní strany v prvním patře obchody a využití zákazníků ze strany od řeky. To generuje prosklené plochy. Nad nimi jsou byty s čistou fasádou z rastru oken třech velikostí. Ze strany od vnitrobloku je pohled zcela jiný a zde vzniká pavlačový dům. Celý tento objekt se pyšní výhledem na řeku a prostorými byty. Tento koncept má právě proto u bytů svůj samostatný vstup či zádveří dílené s jen s jedním dalším bytem.

Dům prostřední mezi nábřežním a stávajícím má rozišnou fasádu. Z strany k pavlačové fasádě nábřežního domu je jednoduchá a čistá bez většího architektonického výrazu. Ze strany ke stávajícímu, který je naopak čistý, je fasáda generována zajímavěji. Byty v tomto době jsou střední velikosti.

Stávající a prostřední dům mají navržené byty převážně velikosti 1+kk 1+1 a 1+2, což je nejžádanějším uspořádáním v Brně. Případě i v budoucnu je možné byty 1+kk a 1+1 zvětšit jednoduše vytvořením dveřního otvoru bez dalších nutných stavebních úprav. V prvním patře každého domu je vytvořen prostor pro obchod, či sklad a technické zázemí. V uličního domu jsou první dvě patra určena primárně k obchodu. Okení rastr je u uličního domu silný a okna se směrem do vyšších pater zmenšují, ale naopak jejich počet přibývá. V části nároží je výška domu zvýšena jako reakce na dominantní důležitou část. V přízemí nároží se nachází prostorný vstup do vnitrobloku. V této části vnitrobloku jsou služby a obchod nejkoncentrovanější a vytváření zde také jejich zónu, která plynuje přechází do dalších částí pozemku.

Dopravní napojení

Jak ž bylo řečeno napojení na Hlavní nádraží a potažmo do centra je do 10min jízdy městskou hromadnou dopravou. Její zastávka je do 300 metrů. V minulosti právě před parcelou byla umístěna další zastávka, která nyní neexistuje. Dopravně by jí šlo

vyřešit, pokud by byla potřeba jí zavést, jelikož se nacházíme ve velmi rušné části v blízkosti centra, tím pádem by zastávky mohli být v menší vzdálenosti od sebe. Pro komfortnější vytvoření zastávky, která by měla na obou stranách svůj ostrůvek by chybělo 3 metry šířky vozovky. A tak by pravděpodobně jedna zastávka vstupovala do jízdniho pruhu a zastavovala by dopravu při nástupu a výstupu cestujících. V nejbližší těstnosti máme zastávku u obchodního domu Albert naulici Cejl nebo vojenské nemocnice. Dopravní obslužnost je velmi příznivá, ze západní strany část městského okruhu ze kterého je možné se vydat na jakýkoliv směr a to hlavne díky překonání řeky Svitavy, která v osově vzdálenosti má další přemostěná až přes jeden kolometr daleko. Avšak právě dopravní vytiženost může zkomplikovat výjezd z parcely do centra, jelikož překonáváme nejen automobilovou dopravu ale i tramvajovou. Z východní strany obslužná silnice. Výjezd na ní je z parkovacího domu ve vyjmečných případech a také z vnitrobloku pro obsluhu vnitrobloků. Do vnitrobloku se dá dostat třemi způsoby. První při vjezdu do garáže, po podjetí uličního domu s emůžeme dostat do parkovacího domu a nebo přímo do vnitrobloku. Tento vjezd má velmi vysokou výšku nad 4,5m a proto může být využívám pro vozidla větších rozměrů. Další vjezd je možný výjmečně z nároží budovy, kde je ve výšce jednoho patra, 3,7m umožněn vstup pro pěší a v nouzovém případě možno také pro auta. Třetí možnost je již zmiňované nábřeží, kde nás výška nelimituje. Jízdni pruh je navržen 3,5 metru.

Celková změna funkcí v této části města může mít vygenerovat změnu a posílení dopravní napojení.

Řeka

Dle analýz z historických map, je parcela sousedící s řekou Svitavou a to i v dávné minulosti, kdy bohatě meandrovala. Tento fakt hraje v co se týče skladby zeminy a záplavové oblasti. Při meandrování a přirozenému pohybu řeky vznikaly bremy, ketré zvětšovali kamacitu koryta a tak nebyla tolik ohrožující pro obyvatele poblíž řeky. Při náhlém příbytku vody mělo koryto dostatečnou kapacitu. Díky meandrům, řeka měla delší vzdálenost a tím opět větší kapacitu. Postupem času, kdy se osada Zábrdovic rozrůstala a vytyčovala si své parcely, došlo také na úpravu koryta. Největší zásah do toho měla doba bohatého průmyslu. Jak jsem již psala, řeka měla jasnou funkci pro výrobní areály. Byla usměrněna do přímého tvaru. Ten má za následek několikanásobné zmenšení kapacity

koryta oproti meandrujícímu tvaru. Tím vzniká daleko větší riziko záplav, které je pro mestký charakter velmi devastující. V době výstavby železnice, vznikl na nábřeží velmi důležitý prvek a to opěrná zeď. Tato zeď má do 150 metrů a nachází se v momentě bývalho meandru řeky. Řeka tak při svém průtoku má tendenci směřovat ke zdi. V tomto momentě je šířka koryta na 14 metrech. Na druhé straně koryta je strmý svah. Dříve na straně opačné od řečené parcely byla berma, která vznikala právě meadrováním řeky.

Pozemek se nachází v záplavové oblasti, domnívám se, že také proto, že most přes řeku Svitavu dle odborné studie je nevyhovující co se týče výšky. Jelikož neumožňuje řece průchod při stoleté vodě a vytváří tak bariéru. Voda, tak má tendenci pronikat do okolí. Tomuto faktu by mohl napomocet i můj návrh podjezdu pro pěší a cyklisty pod tímto mostem.

Cyklotrasa a řešené nábřeží

Překonání komunikace podjezdem pod úrovní mostu. Návrh se inspiruje reálnými projekty a návrhem podjezdu blízkého křížení cyklotrasy s velmi vytiženou komunikací na ulici Hladíkova. Dále se inspiruji podjezdy při Baťově kanálu, kde mě zaujímá vstup do koryta řeky z důvodů vytvoření cyklotrasy. Zde je použita betonová vana do přibližné výšky jednoho metru. Tato betonová vana je konzolou či stojí na malých sloupcích. Tím se do určité výšky koryto nazúžuje. Po té betonová vana vytváří zúžení do výšky jednoho metru. Toto zúžení, hlavně v místě mostů je velmi nevhodné. Proto by měl být kladen důraz na rozšíření koryta za mostem a tím kompenzaci vzniklého problému.

Varianta překonání komunikace v mém projektu způsobem vytvoření tunelu pod komunikací je nevhodná kvůli lemi velké hustotě inženýrských sítí. Vstup do koryta stylem vzoru u Baťova kanálu je pro daný případ velmi příznivé řešení. Vytvořit pod betonovou vanou prostor pro řeku. S tím, že při vyšší hladině počítáme se zablavením vany a tím v kritickém momentu umožnění řece prostoru, který vznikl. Samotná betonová vana však vytváří problém. Na to existuje řešení a to řešení koresponduje s mým návrhem vytvoření postupného vstupu k řece až k její hladině. Neboli technické náplavky. Pro nově vzniklou náplavku je potřeba návštěvníků jak její užívání a to podpořím vytvoření podjezdu pro cyklisty a pěší. Dle mých analýz a zkušeností, cyklotrasa z Bílovic nad Svitavou až k řešenému podjezdu nemá žádnou zásadní bariéru a ani rušnou ulici až do místa mostu v

Zábrdovicích. Tato kombinace návrhů vytváří pro řešení přejezdu a vytvoření náplavky velmi atraktivní a realizovatelné podmínky. Překonání komunikace mimo úrovně se vstupem do koryta akutně potřebuje rozšíření koryta. A to vytvoření v mém případě bermy, neboli technické náplavky. Díky vyřešení problému s přejezdem cyklistů se zvýší počet návštěvníků lokality a také při vubudování podjezdi Hladíkova se reálně vytvoří funkční páteřní cyklostezka z Bílovic nad Svitavou až po ulici Křenová, kde je další problém s překonáním komunikace. Ale právě tyto kroky vedou k brzkému cíli vytvoření dvou páteřních cyklostezek ve městě Brně podél dvou řek. Můžeme si jen představit jak velký příznivý dopad by to pro město Brno mělo, když vidíme vytíženost a atraktivitu u bezproblémového úseku cyklostrasy podlém řeky Svratky.

Vytvořením technické náplavky ztraktivníme návštěvníkům pobyt či průjezda podél řece. Tato možnost se velmi postrádá po celé řece Svitavě a to prochází řeka samotným městem a jako řeka ve městě má potenciál k základní dominantě města. Můžeme zde orientovat sportovní aktivity a rekreaci. Zároveň je to dopravní spojení pro individuální dopravu, jako je cyklistika, inline, skateboard, koloběžky. Dobré napojení individuální dopravy je základem pro řešení problému nedostatečně kapacitní automobilové dopravy.

Díky možnosti kontaktu s řekou a vytvoření prostoru pro rekreaci u řeky pro náhodné návštěvníky můžeme vytvořit cíl cesty při příští návštěvě. A to je cílem ideí řešení nábreží u tohoto projektu. Pro majitele pozemku může mít toto klíčový faktor jak zvýšit návštěvnost jeho pozemku. To vede k návratnosti investice a úspěšnému fungování a životu pro vnitroblok s ideí města ve městě.

Technická náplavka

Znalost M-denního průtoku vygeneruje přesnou výšku jednotlivých teras náplavky. Dle toho, jak často uvažujeme s zaplavením jednotlivých brem zvolíme danou výšku. Například pro hodnoty výšky hladiny v záplavách v ročním měřítku v místě mostu jsou takovéto. V tomto místě strany mostu blíže k naší parcele je srovnávací rovina staničení v délkách kilometrů na hodnotě 6,842. Nadmořská výška stoleté hladiny vody pro tuto místo je $Q_{100} = 203,79$ m n.m. U teoretického zaplavení jednou za 20 let nám poslouží hodnota, $203,00$ m n.m. Zajímá nás budou hodnoty Q nižší a to $Q_5 = 202,47$ m n.m. N-leté průtoky a hodnota objemu vody v pohybu v rychlosti v čase generuje výšku u různé velikosti

koryta. Hodnoty

N-leté průtoky	m/s
Q100	181,5
Q50	149,2
Q20	112,8
Q10	89,7
Q5	70,2
Q2	49,6
Q1	38

pro tuto lokalitu jsou zde.

Technická náplavka je stavební dílo umožňující vstupu lidí a zároveň při vyšší hladině vody, umožňující řece většího prostoru a pro nás bezporblémovému chování řeky. Tento trend napomáhá řece a je pro ná atraktivní z pohledu veřejného prostoru. Technická náplavka může být zatravněná nebo mít povrch například dlažby. S oběma zmiňovanými variantami ve svém návrhu počítám.

Existuje operační program životního prostředí pro povodňové parky, kterýby měl poskytovat dotace k údržbě, úklidu například navržené technické náplavky.

Výskyt inženýrské sítě v místě navrhované úpravy návřeží nejsou natolik zásadníaby bránili vytvoření tohoto návrhu a to tak že výšky lze upravit dle přesného umístění a nebo jejím přeložením a vytvořením tak prostoru pro návrh. Obslužná komunikace bude zde stále zachována a však bude posunuta na hranici aktuální linie sousední zástavby.

OBSAH

VÝKRES ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	2
VÝKRES HODNOT ÚZEMÍ	3
VÝKRES LIMITŮ ÚZEMÍ	4
OCHRANNÉ REŽIMY ÚZEMÍ	5
MAPA BROWNFIELDS	6
MAPA PĚŠÍ, CYKLISTICKÉ DOPRAVY A MHD	7
VÝKRES VÝŠKY ZÁSTAVBY	8
HLUKOVÁ MAPA	9



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

ÚSTAV URBANISMU

DEPARTMENT OF URBAN DESIGN

PŘESTAVBA BLOKU CEJL - SVITAVSKÉ NÁBŘEŽÍ

BLOCK CEJL – SVITAVA RIVER WATERFRONT

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

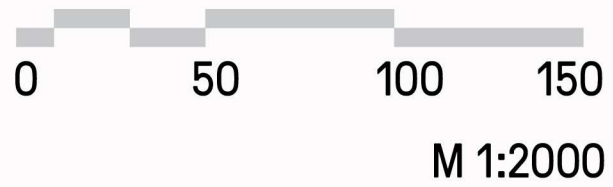
ANALYTICKÁ ČÁST

Lucie Šmídová
Zuzana Dolinová

doc. Ing. arch. Karel Havliš

BRNO 2018

VÝŠKOVÝ CHARAKTER



BRNO - Židenice



ŠIRŠÍ VZTAHY

- Nemocnice
- Parkoviště nákupních komplexů
- Nákupní komplexy
- Nádraží Brno - Židenice
- Koupaliště Zábřovice
- Školy - mateřské&základní, střední&vyšší
- Teplárny Brno - provoz Špitálka
- Bývalá zbrojovka

- Sběrné komunikace dle platného ÚP
- Linka tramvaje č. 4
- Linka tramvaje č. 3
- Varianta návrhu odklonu linky č. 4
- Varianta napojení nádraží na linku č. 3

Podbarvení označuje vzdálenost od řešeného území po 200 metrech.

0 250 500 1000

1:10 000



HLUKOVÁ MAPA

EKVIVALENTNÍ HLADINA
AKUSTICKÉHO TLAKU

 ≥ 40 dB

 ≥ 45 dB


 ≥ 50 dB

 ≥ 55 dB

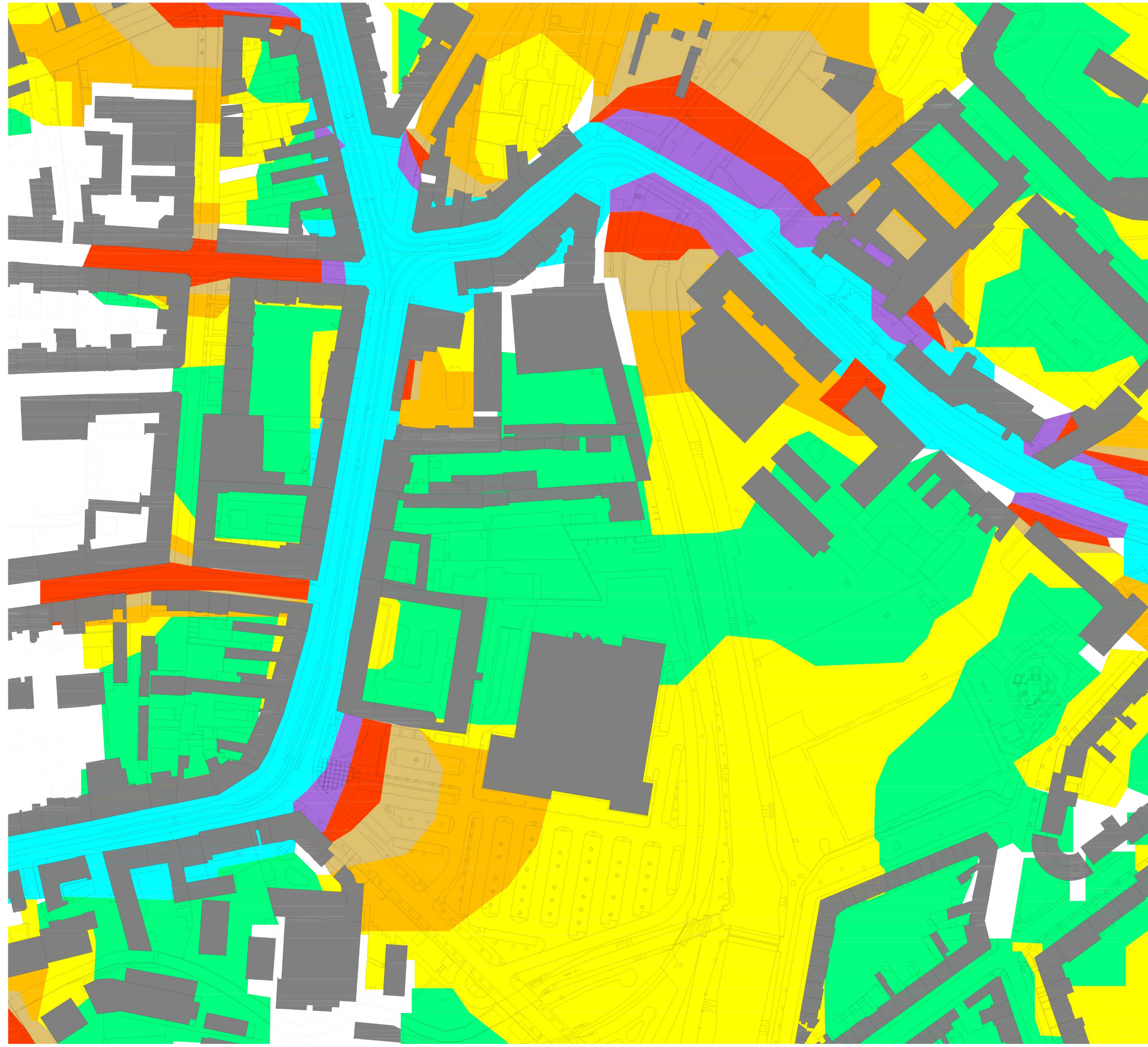
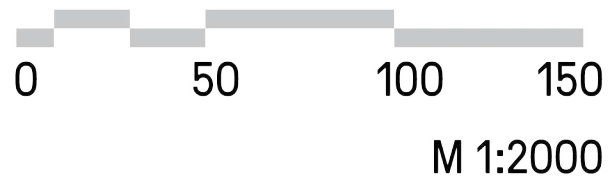
 ≥ 60 dB

 ≥ 65 dB



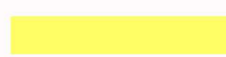
 ≥ 70 dB

 > 70 dB

 STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA



PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA

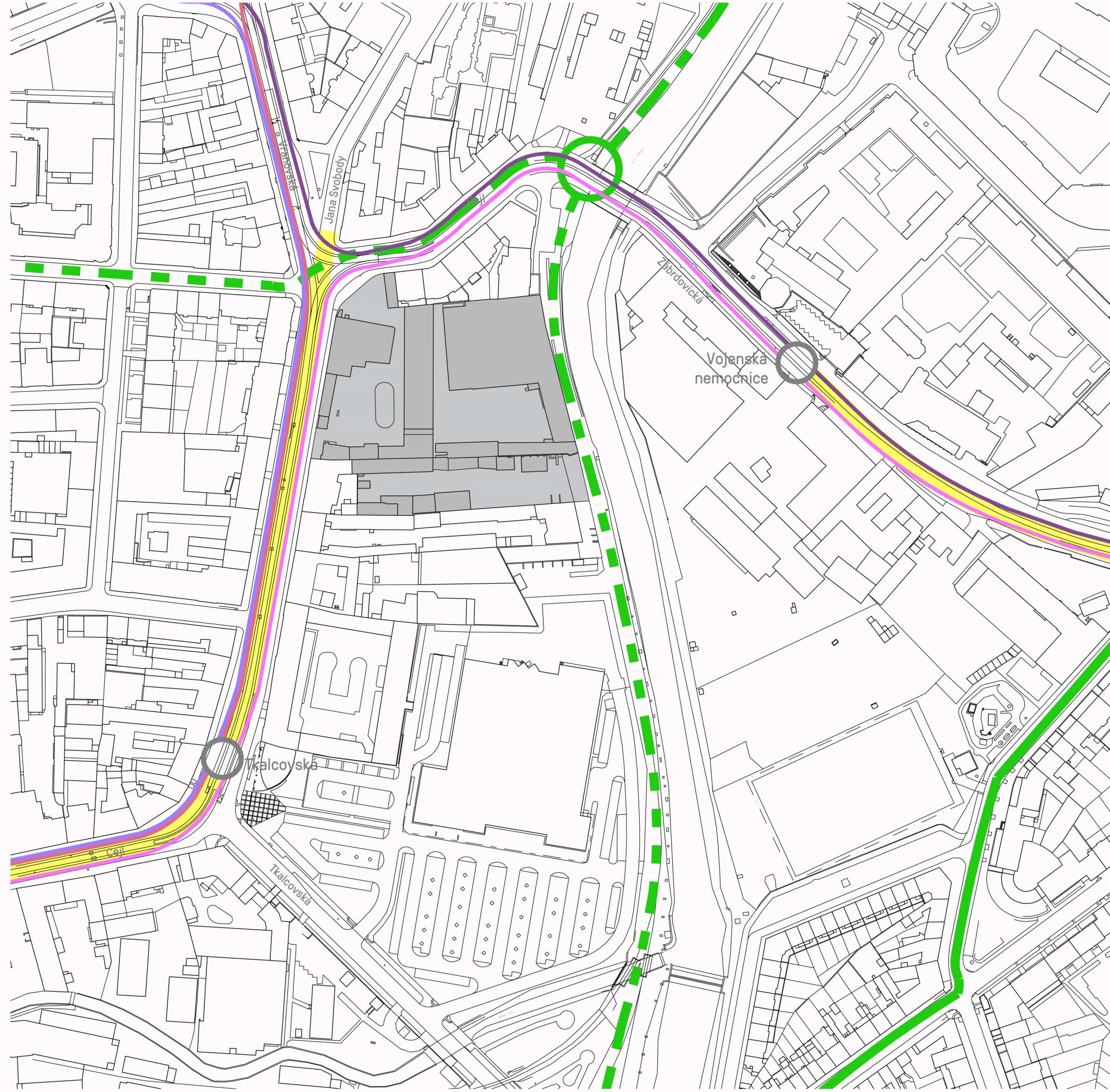
-  stávající a k realizaci připravené trasy pro cyklistickou dopravu
-  vybrané výhledové trasy pro cyklistickou dopravu
-  městské třídy a území s intenzivním pěším provozem

MHD

- | Tramvajové linky | číslo | trasa |
|---|-------|---------------------------------|
|  | 2 | Stará osada- Modřice smyčka |
|  | 3 | Stará osada- Bystrc, Rakovecká |
|  | 4 | Obřany, Babická- Náměstí míru |
|  | 11 | Lesná, Čertova rokle- Rakovecká |
-  zastávka MHD

0 50 100 150

M 1:2000



VÝKRES LIMIT ÚZEMÍ

- OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY



plochy nejvýznamnější zeleně dle vyhlášky města Brna

- OCHRANA PAMÁTEK A KULTURNÍCH HODNOT



objekty zapsané v ústředním seznamu kulturních památek

- OCHRANA ÚZEMÍ PŘED ZÁPLAVAMI



stanovená záplavová území



stanovená aktivní zóna záplavového území

- OCHRANA HLAVNÍCH TRAS INŽ. SÍTÍ



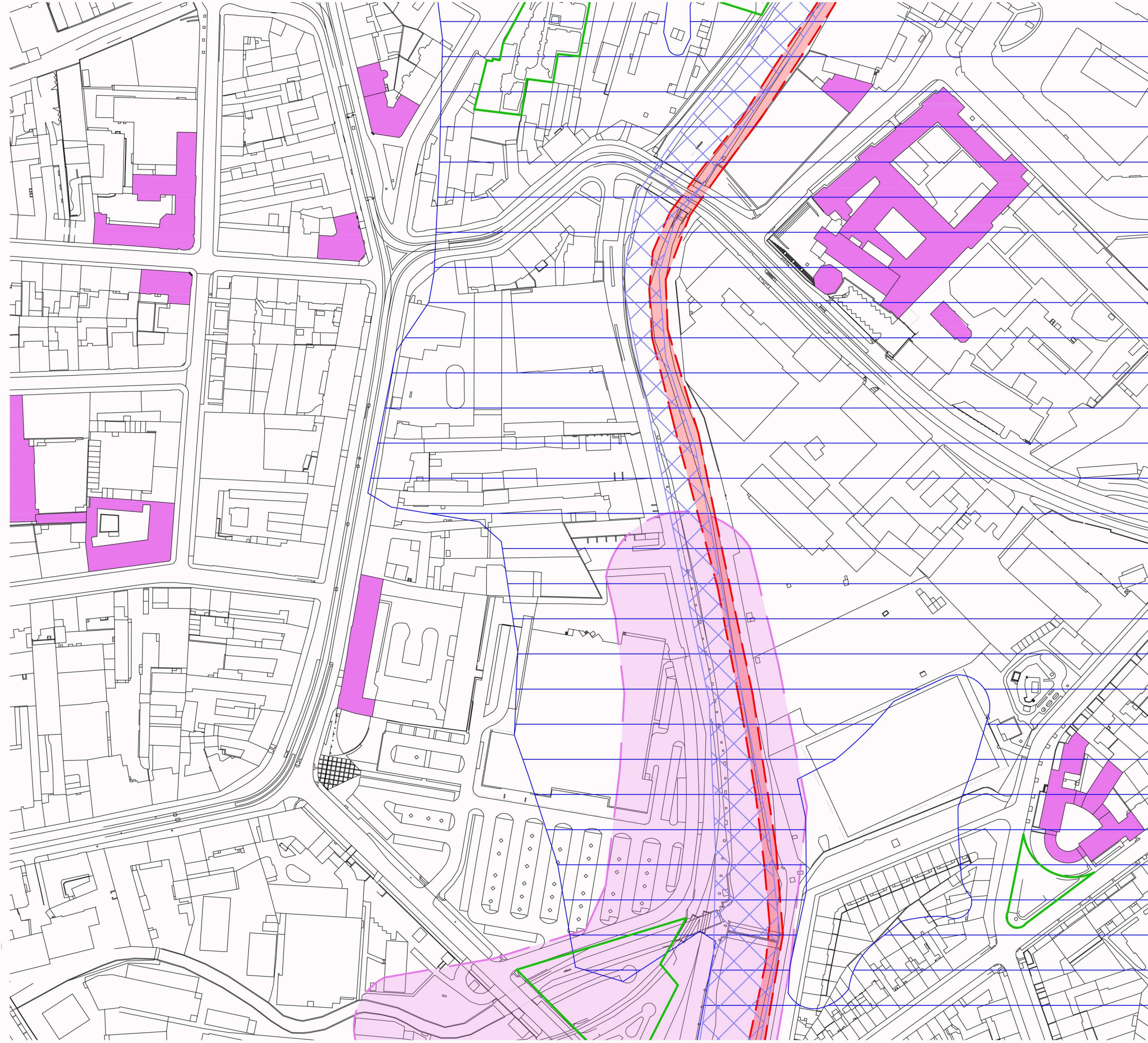
ochranná pásma el. vedení VVN a VN



ochranná pásma železnice



M 1:2000

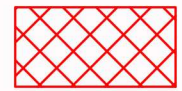


VÝKRES HODNOT ÚZEMÍ

HODNOTY NEFORMÁLNÍ

(vyplyvající z vlastnosti území;
jsou identifikované odborným podkladem
nebo zjištěné na základě znalosti území)

- HODNOTY KULTURNĚ HISTORICKÉ



historická stopa pův.
sídel - dochovaná



historická stopa pův.
sídel - částečně
dochovaná



historicky a arch.
cenné /významné/
stavby soubory



ostatní historické
stopy v území

- HODNOTY URBANISTICKÉ

významná veřejná
prostranství - obch.
ulice/městské třídy/

- HODNOTY PROSTOROVÉ



stavební dominanty

- HODNOTY KRAJINNÉHO RÁZU



zelené linie



póly krajinného rázu

HODNOTY FORMÁLNÍ

(vyplyvající z vlastnosti území;
jsou chráněné právním předpisem
nebo správním aktem)

- HODNOTY KULTURNĚ HISTORICKÉ

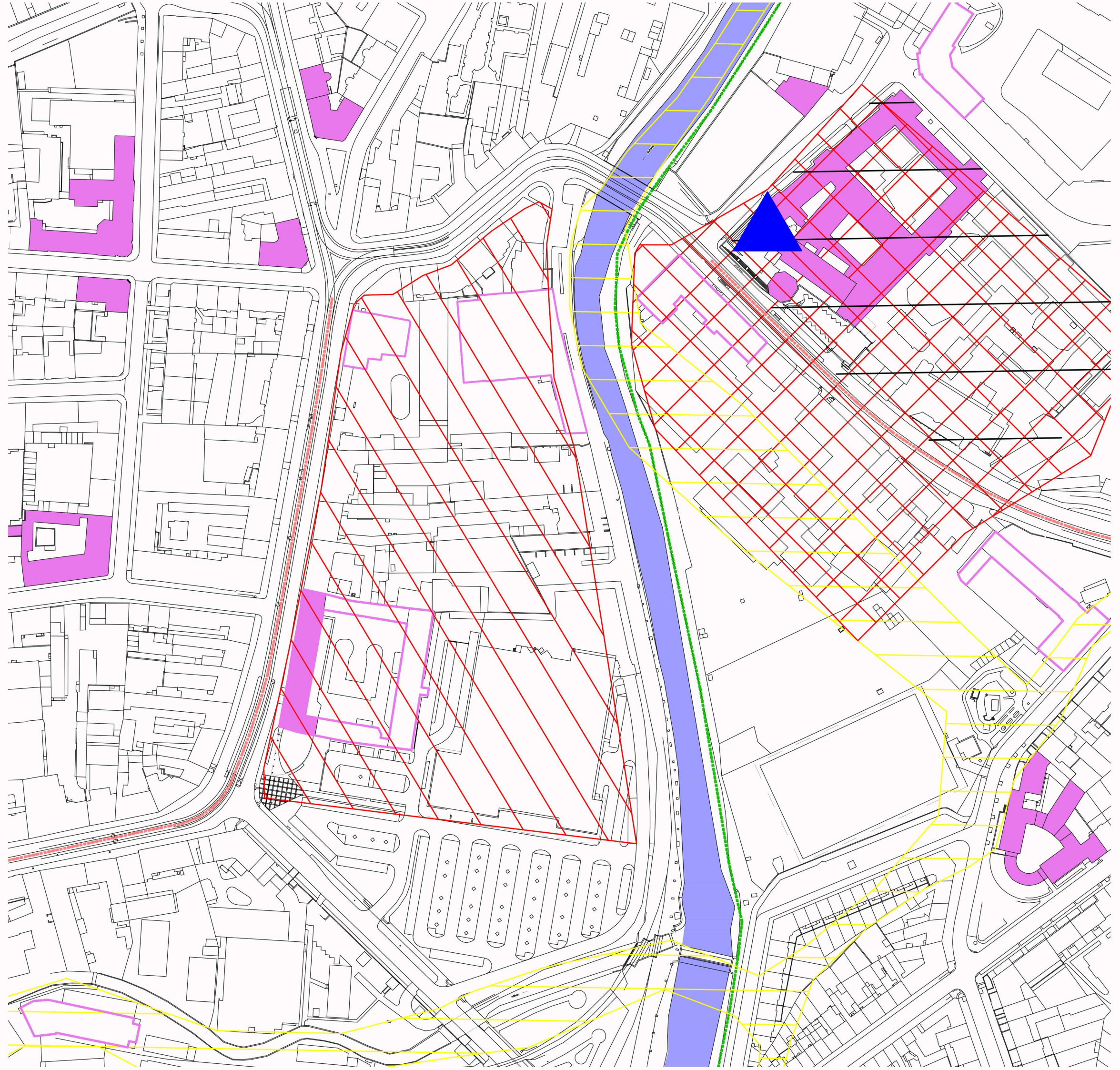
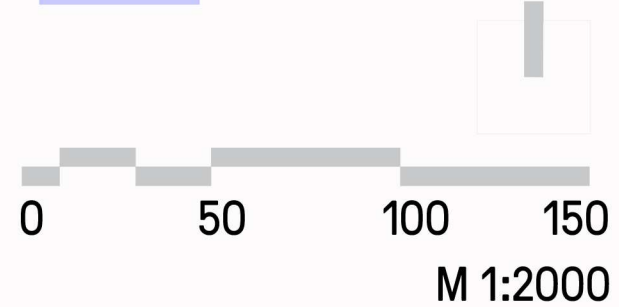


objekty zapsané
v ústředním seznamu
kulturních památek

- HODNOTY KULTURNĚ HISTORICKÉ



vodní plochy a toky

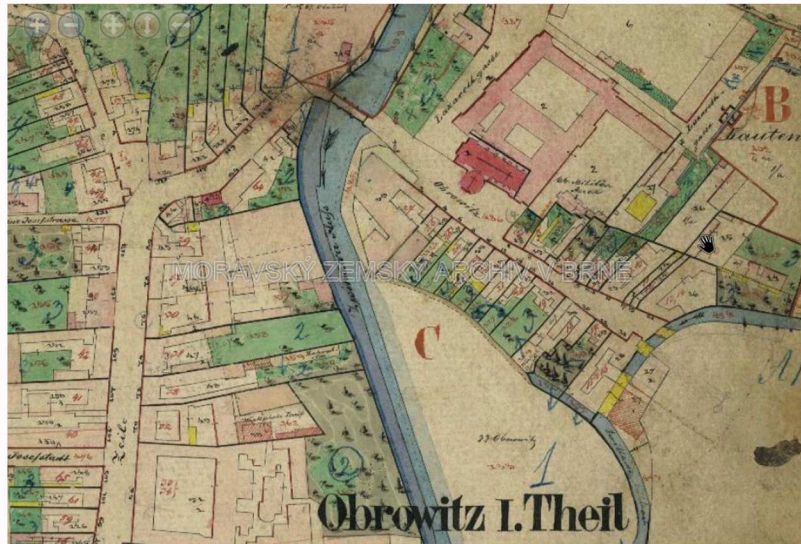


HISTORIE ŘEKY



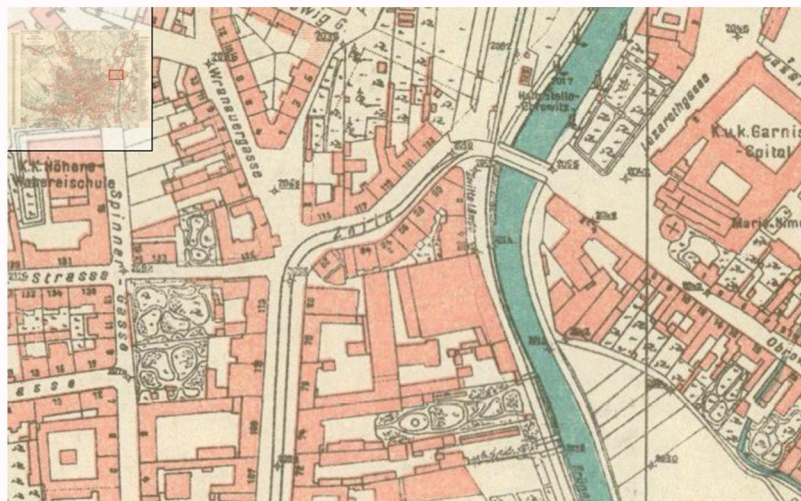
1835

Meandrující řeka je již po zásaze člověka.
U naší hranice pozemku vzniká vlivem
zatočení širší profil kvůli erozi.



1876

Svitava už je narovnána do dnešní pozice.
Profil je však stále širší. Na obrázku je naznačeno
zúžení.



1900

Zúžený profil zpevněný opěrnou stěnou kvůli
vybudování železnice. Dnešní šířka profilu je zde
minimálně 14 metrů.

MAPA BROWNFIELDS

Brno- Zábřovice

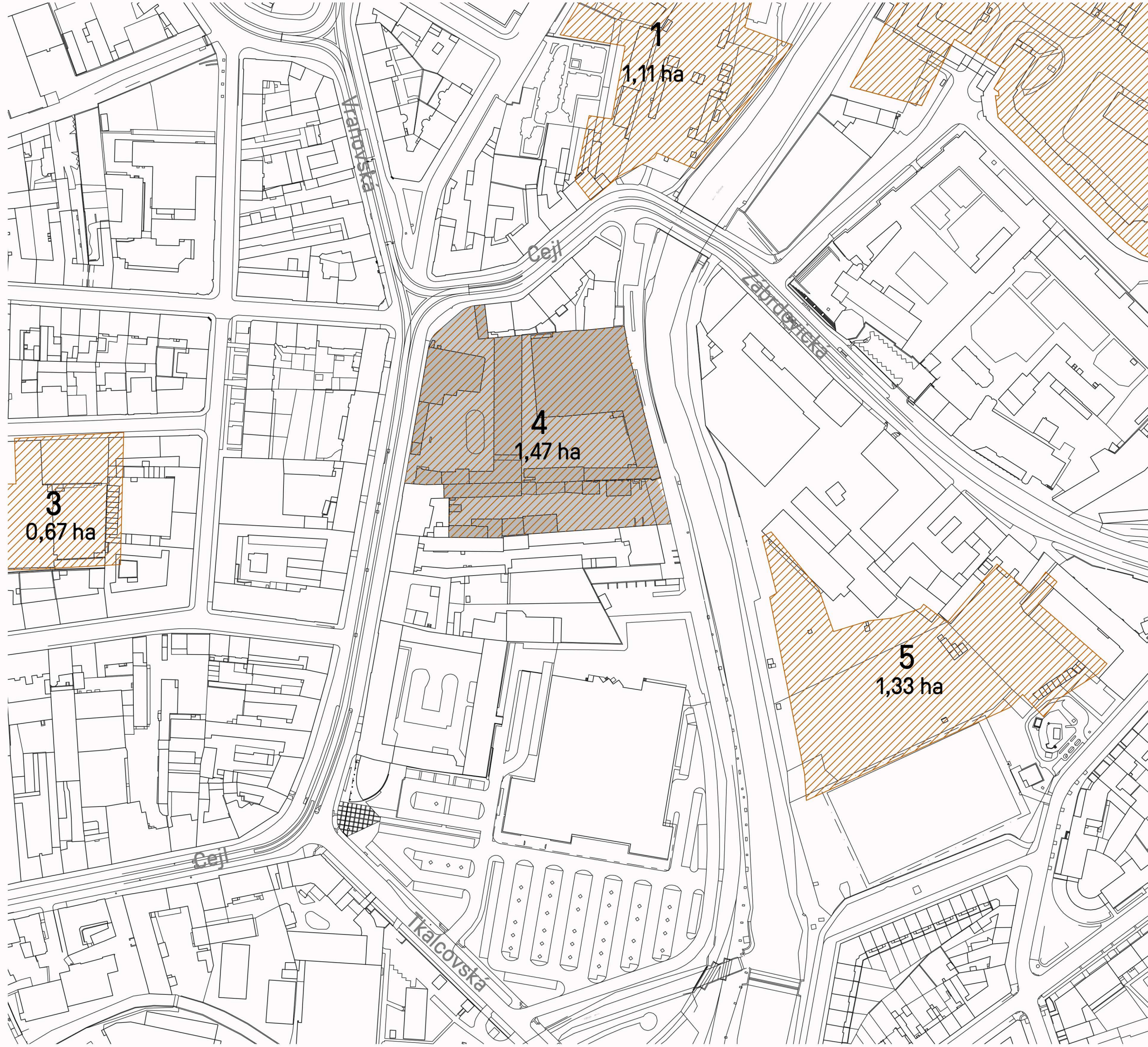
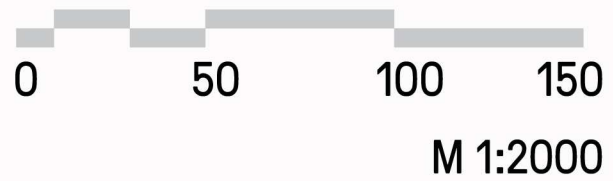


rozvojové lokality




hranice řešeného území

- 1 Území mezi ulicemi Cejl a Jana Svobody
Původní využití: Průmyslová výroba
- 2 Bývalá ZBRJOVKA
Původní využití: Průmyslová výroba
- 3 Bývalý Společenský klub v Zábřovicích
Původní využití: Jiné - kultura
- 4 Území mezi ul. Cejl a řekou Svitavou
Původní využití: Lehký průmysl
- 5 Plocha při Brněnské továrně plstí
Původní využití: Průmyslová výroba



OCHRANNÉ REŽIMY

Ochranná pásma hlavních tras inženýrských sítí

 ochranná pásma elektrických vedení VVN

Ochrana památek a kulturních hodnot

 objekty zapsané v ústředním seznamu kulturních památek

Ostatní ochranná pásma

 stanovená záplavová území

 vymezené aktivní zóny záplavových území pásma

 biokoridor územního systému ekologické stability krajiny



M 1:2000

