

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
FAKULTA ARCHITEKTURY

DIPLOMOVÁ PRÁCE
Staré Brno - MĚSTO MÍSTO TOVÁRNÍ

VEDOUCÍ PRÁCE: Ing. arch. Luboš Františák, Ph.D.

VYPRACOVAL: Bc. Marek Bartoš

Staré Brno – Město místo továrny

Cílem práce je navrhnout možnou cestu ve vybudování a přestavění částečně nevyužitých a částečně nevhodně využitých ploch v Brně - v městské části Staré Brno. Hlavním úkolem je nabídnout hodnotnou alternativu pro bydlení v centrální části města. Vyzvednout tak image Brna jako rozvíjejícího se moderního města. Podpřít image Brna jako vhodného města pro život a omezit nekoncepční rozlézáni města do okolí.

Návrh vytváří kompaktní městskou část protkanou obchodními prostory a pasážemi. Vznikne nové město s podobou rostlých městských jader. Takováto městská struktura má historickou tradici v budování nejen českých měst.

Seznam výkresů:

A zájmová lokalita

- 01 vymezení řešeného území
- 02 fotodokumentace 01
- 03 fotodokumentace 02
- 04 součastnost v přípravě výstavby v lokalitě

B historie Starého Brna

- 05 historie
- 06 historie Starého Brna v obrazech

C koncept

- 07 koncept - udržitelný rozvoj, městský člověk
- 08 koncept - městský dům - referenční příklady
- 09 koncept - nová městská část - referenční příklady
- 10 koncept - parkování - referenční příklady

D návrh - urbanistická studie

- 11 hlavní výkres
- 12 dopravní řešení
- 13 bilance

E vizualizace

- 14 axonometrie 01
- 15 axonometrie 02
- 16 fotografie - stávající stav
- 17 vizualizace 01
- 18 fotografie - stávající stav
- 19 vizualizace 02
- 20 fotografie - stávající stav
- 21 vizualizace 03



Zájmová lokalita

Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v brněnské městské části Staré Brno, převážně v ploše bývalého průmyslového areálu Kras. Hranice tvoří ulice Veletržní a Rybářská ze severu a západu, z jihu pak ulice Poříčí spolu s ulicí Bělidla a z východu pak ulice Křížová. Plocha řešeného území je 10,4 ha.

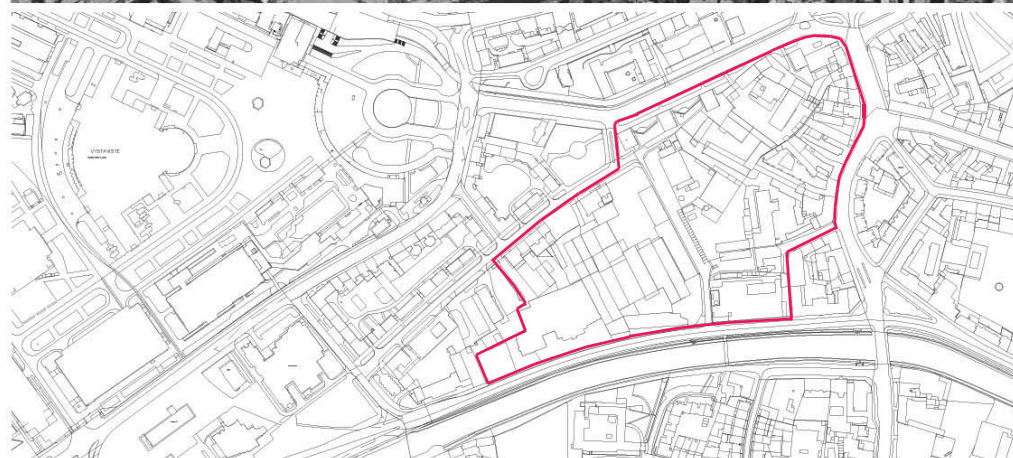
V rámci širších vztahů je území situováno v návaznosti na areál brněnského výstaviště, Mendlova náměstí sloužícího jako brněnský dopravní uzel městské hromadné dopravy i automobilové dopravy a na instituce a podniky nadměstského významu - především fakultu architektury VUT, fakultu výtvarných umění VUT, pedagogickou fakultu Masarykovy university, pivovar Starobrnno, fakultní nemocnici U svaté Anny a hotel Voroněž. V rámci rekreace je v blízkosti situován areál koupaliště Riviera. Lokalita se nachází v docházkové vzdálenosti brněnské městské památkové rezervace.



Území je vhodně napojeno na hromadnou městskou dopravu v rámci křížení několika linek na Mendlově náměstí. Dále je napojeno na zastávky MHD Poříčí, ze strany výstaviště pak Křížkovského a Výstaviště, hlavní vstup.

Z hlediska individuální automobilové dopravy se území nachází v přímém napojení na ulice Vídeňskou a Bítešskou, které jsou přivaděči na dálnici D1. V rámci automobilové dopravy do středu města je území v blízkosti výše zmíněného Mendlova náměstí.

V území se nachází stávající objekty v podobě řadové historické zástavby podél ul. Křížové. Ulici Veletržní v řešeném území definují objekty čtyř výškových dvanáctipodlažních panelových domů. Na ulici Rybářské jsou to pak objekty bytových domů a objekt fakulty výtvarných umění VUT. V těsné blízkosti území se nachází blok obytných budov zahrnující objekty fakulty architektury VUT. Přímě v území je stávající objekt výtopy s dominantním komínem a v sousedství fakulty architektury se nachází soliterní objekt Botanického ústavu věd.





Staré Brno z Červeného kopce



Staré Brno z Červeného kopce



Staré Brno ze Spilberku



řešená lokalita - pohled západní



řešená lokalita - pohled severní



řešená lokalita - pohled východní

Hotový projekt

V současné době je na část zájmové lokality vypracovaný projekt. Tento projekt počítá s demolicí stávajících objektů na ulici Křížové a nákupního střediska na rohu ul. Křížové a Veletržní. Na nově vzniklých plochách po odstraněných domech a stávajících plochách po bývalém areálu závodu Kras vznikne obchodní centrum spojené s administrativními a bytovými plochami. Projekt je určen pro developerské společnosti. Na stránkách internetového deníku E15 byla publikována zpráva o záměrech v lokalitě:

Komerční projekt v centru Brna je na prodej

Denisa Novotná | Publikováno 26.3.2010 7:02

Více než dvouapůlhektarový volný pozemek v centru Brna je na prodej. Dražební společnost Naxos hledá ve výběrovém řízení kupce a investora pro výstavbu komerčního centra u Mendlova náměstí. Současným majitelem pozemků na místě bývalých výrobních areálů Kras-Haka Brno, Obnova Brno a stržených pavlačových domů je společnost Gaspra.

„Po dohodě se zástavním věřitelem, kterým je Česká spořitelna, a současným vlastníkem jsme vypsalí výběrové řízení na prodej pozemku včetně projektové dokumentace,“ řekl deníku E15 předseda představenstva Naxosu Lubor Svoboda. Hodnota zástav České spořitelny dosahuje 300 milionů korun.

Připravovaný projekt Old City Centre cílí, díky lokalitě v rušné části města, hlavně na developery obchodních center. „Jde o jednu z posledních možností na už zahuštěném trhu nákupních a zábavních center. Projekt lze realizovat také jako multifunkční centrum s kanceláři, případně vyčlenit až 50 procent území pro výstavbu bytů,“ doplňuje obchodní manažer Naxosu Michal Augstýn. Hrubá podlažní plocha projektu dosahuje 120 tisíc metrů čtverečních.

Maloobchodním komplexům v moravské metropoli teď dominují úspěšné projekty Vaňkovka a Olympia Brno. Horších výsledků už dosahují Avion Shopping Park Brno a obchodní centrum Futurum. „Lokalita u Mendlova náměstí má velký potenciál, avšak ve středu Brna už je dost velká nabídka. Spíš než pro obchodní pasáž s módou může být místo vhodné pro menší nákupní centrum s prodejnou potravin a zboží či službami denní potřeby,“ míní Martin Kubík z poradenské firmy DTZ, která v Česku spravuje několik nákupních center.



Zdroj: www.E15.cz

Řešení území jako jednoho celku

Při počátečních průzkumech v území se ukázalo, že takto lokalita bude muset být nutně řešena ve větší ploše než bylo původně zámýšleno. Jedině tak budeme schopni vytvořit komplexní městskou strukturu, která nebude působit bezkontextově a bude smysluplně napojena na stávající okolní stavby a městskou infrastrukturu. Do řešeného území byly zahrnuty objekty výrobního charakteru v centrální části řešeného území včetně autosalónů na ulici Poříčí jako plochy s vysokým městským potenciálem a s ohledem na lokalitu s nekvalitním využitím v současnosti. Na tyto zastavěné plochy se dále váže nutnost řešení ploch v jejich okolí kvůli potřebě vytvořit odpovídajícího propojení návrhu se stávajícím stavem.

V lokalitě jsou situovány limitující prvky, na které je třeba brát ohled i do budoucna. Tyto prvky je možné začlenit do nově vzniklé městské čtvrti, tak aby nevytvořily bariéry pro samotný návrh a naopak aby nově vzniklé stavby nebránily rozvoji po odstranění těchto limitujících staveb. Jedná se především o objekt výtopy s komínem. Tuto stavbu je třeba zakomponovat do navržené struktury a zamezit vzniku nežádoucích, pocitově i hmotně prázdných prostorů. Dále se jedná o objekty určené především pro bydlení (někde s obchodním parterem), které jsou situovány po obvodu řešené lokality. Tyto objekty budou také zakomponovány do návrhu.



New city centre (WEST 8, Lelystadt)



Historie
Starého Brna

Historie Starého Brna

Staré Brno. Již ze slova "staré" cítíme, že Staré Brno tu bylo dříve než Brno, které bychom našli pod Petrovem, zhruba v půdorysu vymezeném dnešním městským okruhem. Na Starém Brně, u řeky Svatky vznikla staroslovanská osada, později tržová osada. Od 11. století se tu připomíná tržiště, ke kterému vedla dálková obchodní cesta. Osada dostala své jméno podle staročeského „brn“, bláto - Svatka se v těchto místech rozvodňovala a vytvářely se tu močály. Podle jedné z teorií tu stával dokonce hrad. Lidské osídlení se ale přesunulo pod Petrov a osada Staré Brno ztrácela na významu - při stavbě městských hradeb nebyla do jejich obvodu ani včleněna. Ze Starého Brna se stala samostatná předměstská obec, která se až v roce 1850 stala nedílnou součástí Brna.

Ještě před vznikem velkého Brna stával na Starém Brně kostelík. Našli bychom jej v areálu augustiniánském kláštera. Původně to byla románská rotunda postavená okolo roku 1000, která byla přestavěna na románský kostelík (z roku 1210 se dochovala písemná zpráva hovořící o kostelíku Panny Marie na Starém Brně). Kostelík byl po roce 1300 přestavěn v gotickém slohu a ještě později prošel barokní přestavbou. Zajímavé je, že tento kostelík byl zbourán až v 80. letech 18. století a jeho podoba je známa i ze starých brněnských vedut.

"Císařský" mlýn na Mendlově náměstí, přelom 19. století:

Mlýn byl napájen Svrateckým náhonem, který se u Kamenného mlýna v Pisárkách odděloval od Svatky. Na Mendlovo náměstí přitékal ze směru od výstaviště. Od mlýna pokračoval k Pekařské, do které se stáčet velkým zákrutem, v místech před dnešní školou. Když byl v roce 1896 tento zákrut zregulován a vody náhonu svedeny vpravo, do areálu nemocnice, vznikl tak prostor pro budovu školy. Náhon byl po čase zasypán, ale přesto jeho zbytky byly patrné až do 60. let tohoto století. Císařský mlýn stával vedle starobrněnské radnice. Tu mnozí ještě mohou pamatovat, neboť definitivně byla zbořena v roce 1965.

Zhruba v okolí dnešního mostu přes řeku Svatku byl brod, k němuž se sbíhaly dálkové obchodní cesty mezinárodního významu. V první polovině 14. století byl pro svůj význam brod nahrazen tzv. Dlouhým mostem. Most byl zatím dřevěný a bylo nutné jej často opravovat, jak o tom svědčí zápisy městských knih. Nakonec byl v roce 1372 dřevěný most nahrazen mostem kamenným. Péče města o most dokládá jak byl pro Brno důležitý.

Za brodem na dnešní Křižové stávala kaple sv. Prokopa. První zmínkou o ní jsou městská privilegia z roku 1243, ve kterých je uváděna. Za svoji existenci několikrát změnila majitele, naposledy v roce 1782, kdy byla prodána. O dva roky později byla zbořena a i hřbitov, který ji obklopoval, byl zrušen. Na Křídlovické ulici stával do roku 1934 dům knížete Alexandra Ypsilantiho. Tento moldavský kníže byl zajat za rakousko - turecké války a v roce 1788 byl nucen se tu usadit. Jeho nedobrovolný pobyt připomínala socha sedícího Turka nad vstupním portálem.

Do doby než byl postaven most přes Svatku sloužil formanům a kupcům k odpočinku po namáhavém broděni hostinec U modrého lva. Hospoda i po postavení mostu nadále sloužila kupcům. Zájezdni hostinec U modrého lva poskytoval i příprahu do kopce na Pekařské (do Brna se z tohoto směru jezdilo Brněnskou branou na dnešním Šilingrově náměstí). Roku 1934 byla jeho budova zbourána.

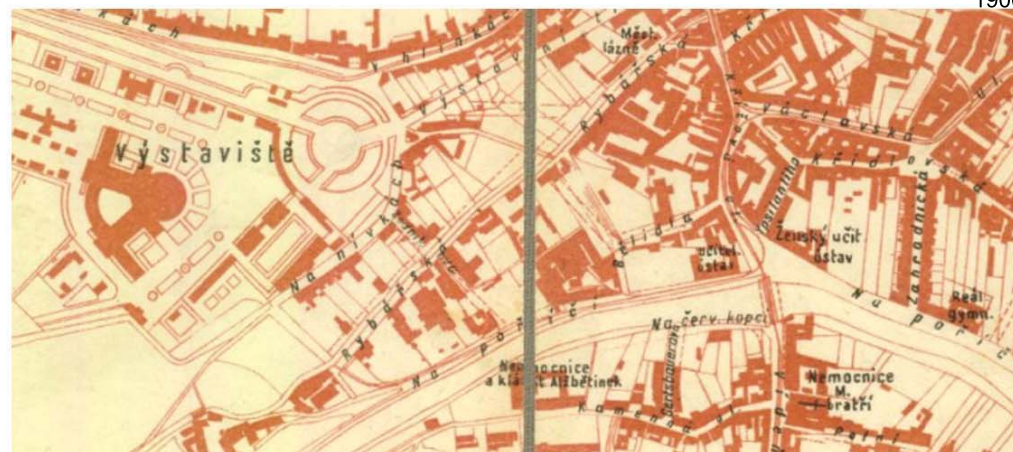
Vůz koňské dráhy se na lince Staré Brno - Pisárky poprvé objevil v roce 1869. Tato trať byla jednou z prvních linek v Brně. Kopec k pivovaru byl pro provozovatele tratě zdrojem dnes již jen úsměvných komplikací: zvláště v neděli, kdy byly vozy koňky přetíženy návalem senzacivých výletníků (Pisárky tehdy byly oblíbeným výletním místem), koně do kopce nestačili a musela se přidávat přípraha.



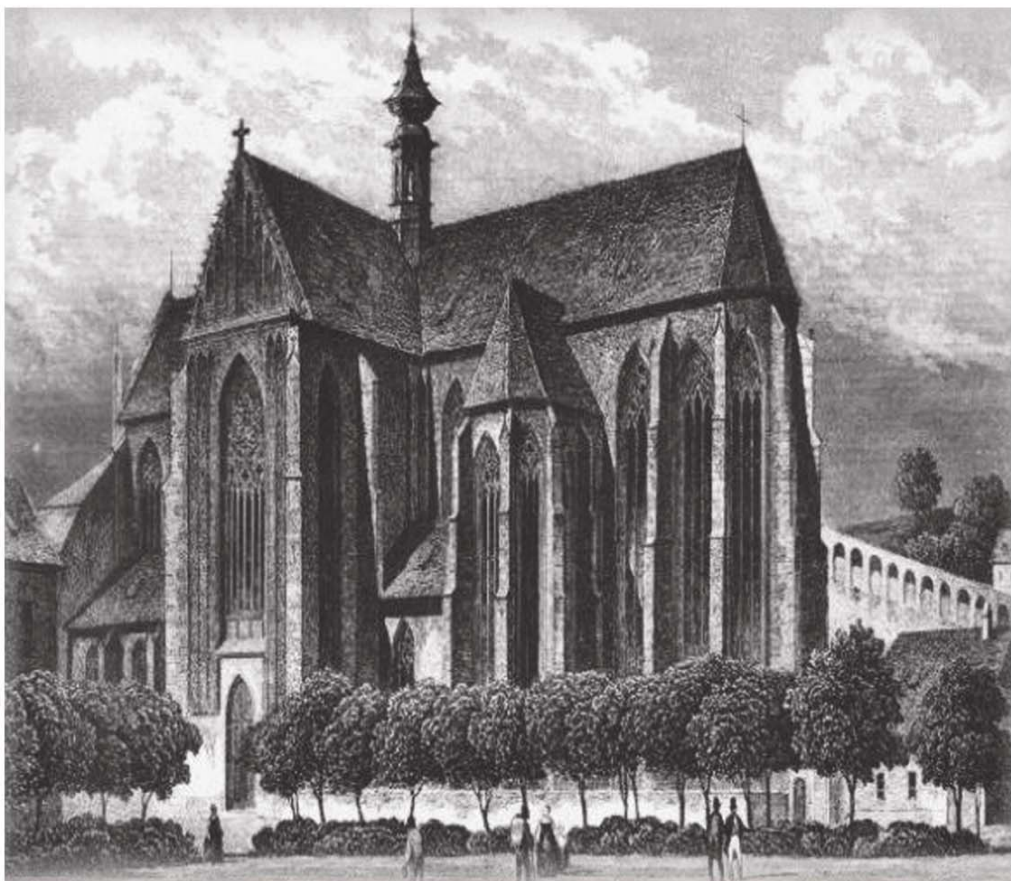
1858



1906



1936



bazilika Nanebevzetí Panny Marie (1842)



Mendlovo náměstí (1902)



Mendlovo náměstí, původní domky v okolí Pekařské (1896)



umělé rameno Svatky pohled od Křižové (1896)



dolní část Pekařské, mlýnský náhon Svatky, vzadu hlavní vchod Augustiniánského kláštera (1896)

C

Koncept

Udržitelný rozvoj

Před rokem 1989 nebyly u nás principy trvale udržitelného rozvoje nijak zohledňovány. V roce 1991 byl schválen první zákon o životním prostředí (17/1992 Sb.), který obsahuje mj. i definici trvale udržitelného rozvoje (podobnou definici WCED - World Commission on Environment and Development):

Rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů. Zákon zdůrazňuje též právo člověka na příznivé životní prostředí.

Strategické a dílčí cíle a nástroje Strategie udržitelného rozvoje ČR jsou formulovány tak, aby co nejvíce omezovaly nerovnováhu ve vzájemných vztazích mezi ekonomickým, environmentálním a sociálním pilířem udržitelnosti. Směřují k zajištění co nejvyšší dosažitelné kvality života pro současnou generaci a k vytvoření předpokladů pro kvalitní život generací budoucích (s vědomím toho, že představy budoucích generací o kvalitě života mohou být oproti našim odlišné). K tomu směřují následující mimo jiné strategické cíle:

- Udržet stabilní stav počtu obyvatel ČR a postupně zlepšovat jeho věkovou strukturu.
- Podporovat rozvoj lidských zdrojů a dosáhnout maximální sociální soudržnosti.
- Udržet vhodné formy rozmanitosti kultur, života venkova a aglomerací. Zajistit kulturní diverzitu a diverzitu životního stylu. Zajistit rovnoprávnost komunit, dosažitelnost služeb dle jejich rozdílných životních potřeb a priorit.

	Počet obyvatel v letech					Přírůstek obyvatel			
	1961	1970	1980	1991	2001	1961-1991 v %	1991-2001 v %	1961-2001 abs.	1961-2001 v %
Hl.m. Praha	1132936	1140795	1182186	1214174	1169106	7,2	-3,7	36170	3,2
Brno	324173	344218	371463	388296	376172	19,8	-3,1	51999	16,0
Ostrava	254297	297171	322073	327371	316744	28,7	-3,2	62447	24,6
Přezň	139111	152560	170701	173008	165259	24,4	-4,5	26148	18,8
Olomouc	80246	89386	99328	102786	102607	28,1	-0,8	22361	27,9

Výstavba podporující udržitelný rozvoj

Princip udržitelného rozvoje v městské části související s ekonomickým růstem a společenskou soudržností se v návrhu projevuje využitím území pro smíšenou městskou funkci. Proto se zde uplatňují objekty městského charakteru s obchodním parterem ve vyšších poschodích pak s byty. Části ploch v přízemí objektů jsou využity jako zastřešené obchodní pasáže. Veřejné prostory, jako náměstí a ulice s omezenou dopravní obsluhou, podporují podnikatelské a společenské aktivity v těchto prostorech. Vzniká tak polyfunkční městská čtvrť schopná uspokojit potřeby bydlení, práce, nákupů, stravování a částečně zábavy v rámci kaváren a hospod, případně aktivit ve veřejných prostorech. V území jsou navržena venkovní parkovací stání pro rezidenty, resp. návštěvníky, parkování pod objekty, resp. v parkovacích domech. Dlouhodobá perspektiva navrženého území je podpořena absencí jakéhokoliv zdroje znečištění, kromě emisí vznikajících v důsledku běžné obsluhy a užívání území.

Městský člověk

Město ať hůře či lépe vybudované s vysokou koncentrací obyvatelstva se vždy vyznačuje oproti menším sídlům zvýšeným ruchem. Přirozeně více lidí přitahuje více aktivit a více lidí vykazuje více aktivit.

Tendence návratu výstavby a dostavby městských prostorů dle historických zvyklostí pramení ze snadné dostupnosti základních potřeb obyvatel těchto městských struktur. Rozvoj sídel v tomto staletí ověřeném modelu, kde se lidská bytost cítí bezpečně a nevykořeněně, podporuje dlouhodobou udržitelnost takového sídla včetně a vytváří pevnou sociální síť mezi obyvateli.

Při koncentraci sídel tak soudobý městský člověk snázeji a ekonomičtěji uspokojuje aktivity vyplňující většinu jeho denního případně nočního života. Polyfunkčnost města je spojená s omezením nároků na individuální přepravu osob, z čehož vyplývá menší časová zátěž na přepravu. Avšak osobní pohyblivost každého člověka je dobře střeženou výsadou a tak je těžké si představit dnešní obyvatele měst spoléhající se pouze na hromadnou dopravu, bicykl či vlastní nohy. Ochota dopravovat se jiným způsobem než automobily – pěšky je úzce spjata s prostředím, ve kterém se bude chodec pohybovat. Uražená vzdálenost je rozdílně vnímána v neatraktivním prostředí, někdy až v prostředí, kdy se může chodec cítit ohrožen a jinak v prostředí přívětivém pro chůzi. Budování městských prostorů, ve kterých se bude člověk cítit bezpečně a příjemně podvědomě, zkracuje vzdálenosti ve městě a již vystavěná atraktivní místa mohou být takto postupně provázána. Dojde tak k vytvoření tepajících žil podporujících život ve městě.

Určité trasy jsou určeny a vždy budou muset být určeny pro zásobování jednotlivých čtvrtí či obchodních ulic a dopravu mezi nimi. Městské prostory stejně jako domy (nejen městské) se přizpůsobily automobilům. Nutnost stavět domy a městské prostory s ohledem na dostupnost automobilem a možnost parkování vozu je již dána zákonem.

S nastaveným životním stylem, kdy je člověku domovem v podstatě celý svět, nenastane situace, aby člověk opět prožil život v nejbližším okolí svého rodného domu. Člověku dobře známé místo však dává místní identitu, sociální a ekonomické vztahy. Není v nich silách a ani rozumné jakkoliv měnit lidské materiální i duchovní potřeby. Můžeme však zkrátit vzdálenosti ve městech, jakožto i vzdálenosti mezi lidmi.

Městský dům

Co očekává měšťan od svého městského domu?

Lidé chtějí žít ve zdravém prostředí. Dnešní moderní evropská postindustriální města se víceméně zbavují ekologických zátěží z minulých dob či zdroje znečištění postupně utlumují a minimalizují. Zdravé prostředí a zdravý život se stal trendem a dobrým businesssem. V evropských městech tak zůstávají největšími producenty znečištění automobily. Nejen stále se zpřísňující limity emisí škodlivin z výfukových plynů zavádějících ve státech Evropské unie, ale také samotný tlak ze strany zájemců o nová v dnešní době „trendy“ ekologická auta nutí výrobce zabývat se alternativními zdroji pohonu svých vozů. Nyní se tak každá z předních automobilek může pyšnit alespoň jedním modelem nesoucím název „hybrid“. Do budoucna je tak dobrý výhled i pro minimalizaci znečištění vlivem automobilové dopravy.

Lidé chtějí žít v pěkném okolí a na dobré adrese. Kvalitní místo se projevuje nejjednodušším možným způsobem - lidé chtějí na tomto místě žít. Pojem dobrá adresa se vžil pro nemovitosti v centrech, případně v blízkosti centra ekonomicky stabilních a silných měst. Takové místo je vždy dáno svojí unikátností a přívětivým prostředím podporujícím veškeré lidské činnosti. Kromě městské památkové zóny se na území města Brna nacházejí další desítky historických sídel s množstvím kulturně – památkových prvků, areálů či zón, které spoluvytvářejí osobitost a identitu jednotlivých historických částí Brna. Vzhledem k poloze má lokalita potenciál doplnit osu vedoucí od historického centra až k areálu brněnských veletrhů. Investice do nemovitosti na lukrativním místě je brána jako dobrý těžko znehodnotitelný vklad do budoucnosti.



Komplex Parkrand (MVRDV, Amsterdam) je příklad stavby obsahující bytové, obchodní a 104 parkovacích míst pod objektem. Poloveřejný prostor je situován na střeše 1. NP



Komplex Prinsenhoeke (Neutelings Riedijk Architects, Sittard) leží na významné křižovatce na okraji historického centra. Kromě výrazného bytového domu sestává z podzemních garáží, soukromé zahrady a stávající historické vily z 19. století. Dům je výrazně členěn v nejvyšších patrech.

City Center Lelystad, Lelystadt WEST 8

Projekt jde ruku v ruce se znovu vytvořením veřejného prostoru. Koncept je jednoduchý: vytvořit pocit homogeního městského centra s jedním typem chodníkové dlažby, položené v celé ploše území. Kromě tohoto nového koberce zde budou vyčnívat Radniční náměstí s terasami, tržiště, nové divadlo, kongresové a obchodní zázemí a zelený pás okolo celého městského centra s vnitroměstskými okružními cestami pro vozy a pěší.



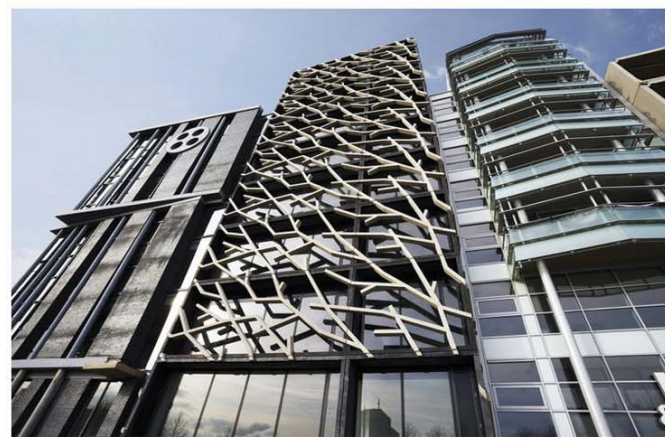
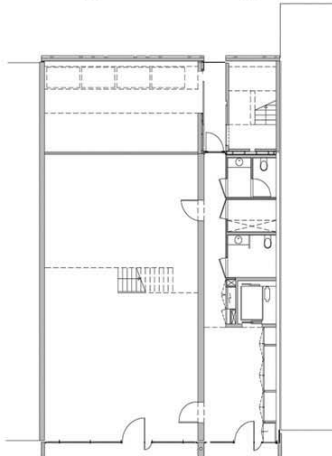
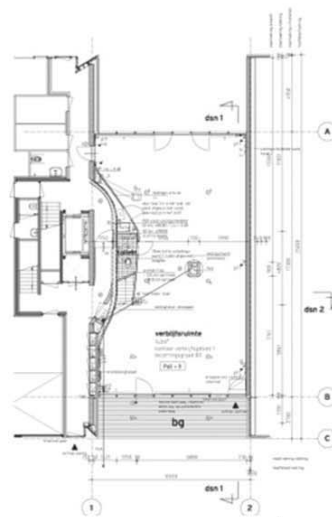
Charakter městského centra v Lelystadu se za posledních 10 let dramaticky mění. Centrum bude jasně definováno zeleným pásem vzrostlých stromů. Vsoký počet obchodů kanceláří a domů včetně míst pro volný čas přemění centrum na živoucí městské jádro.

Budování Lelystadu bylo zahájeno ve druhé polovině šedesátých let a odráželo ideály modernistického územního plánování. Ulice budou vystaveny slunečnímu svitu. Městské centrum dostane ráz historicky rostlého města, kompaktního a živoucího. S přidáním nových ulic, alejí a náměstí vznikne hustá síť veřejných prostorů, tvořící poklidný nákupní obvod.



Soft-edge (SeARCH, Lelystadt)

Tři byty a kanceláře: Poslední a nejmenší ze všech parcel, které vznikly podle urbanistického návrhu West 8 v blízkosti centra Lelystadu. Původní stavitel nebyl kvůli malým rozměrům schopen na místě vytvořit uspokojivý návrh, a tak se majitel přilehlé parcely chopil své příležitosti. Příklad výstavby domu městského charakteru na úzké parcele.



Zilverparkkade (René van Zuuk, Lelystadt)

Projekt odvozuje svůj romantický název (Nábřeží stříbrného parku) od své lokality, administrativního souboru na Zilverparkkade v Lelystadu. Uzemní plán této oblasti zpracoval ateliér West 8 v souladu se současným trendem zhuštěných městských center. S idylickým odkazem na holandské domy u kanálů ze 17. století mají architekti vymezenou řadu domů na úzkých parcelách bok po boku. V takové kompaktní frontě s jasným půdorysem jsou fasády jediným odlišujícím prvkem.

09 KONCEPT

NOVÁ MĚSTSKÁ ČÁST
REFERENČNÍ PŘÍKLADY

MĚSTO MÍSTO TOVÁRNÝ
Bc. MAREK BARTOŠ



Zilverpark Car Park (Bentham Crouwel Architecten, Lelystad)

Parkovací dům a zdravotnické zařízení navržené jako solitérní objekt sousedí s prostory určenými pro bydlení a práci podél parku v Zilverparkkade, přestavěné ploše do podoby nového srdce města Lelystad. Tříposchodový parkovací dům pro 500 aut je zabalený do částečně otevřeného fasádního systému tvořeného pohledovou sítí z nerezové oceli, která je vyplněna břidličnými kameny. Tento systém umožňuje přírodní ventilaci uvnitř objektu a je vynikající ochranou proti neoprávněnému vniknutí.

Pohledový beton s reliéfním textem popisujícím účel budovy sahá do výše 1,2 m nad okolní terén. Přírodní světlo vstupující do objektu je v průběhu dne subtilní a uvnitř vytváří světelnou hru. Večer stavba vyzařuje umělé světlo. Svoji fyzickou manifestaci a treasparentností dodává pozitivní kvalitu veřejným prostorům, ve kterých je situována.



Parkovací dům Rozmarýn (Brno)





Urbanistická studie
- návrh

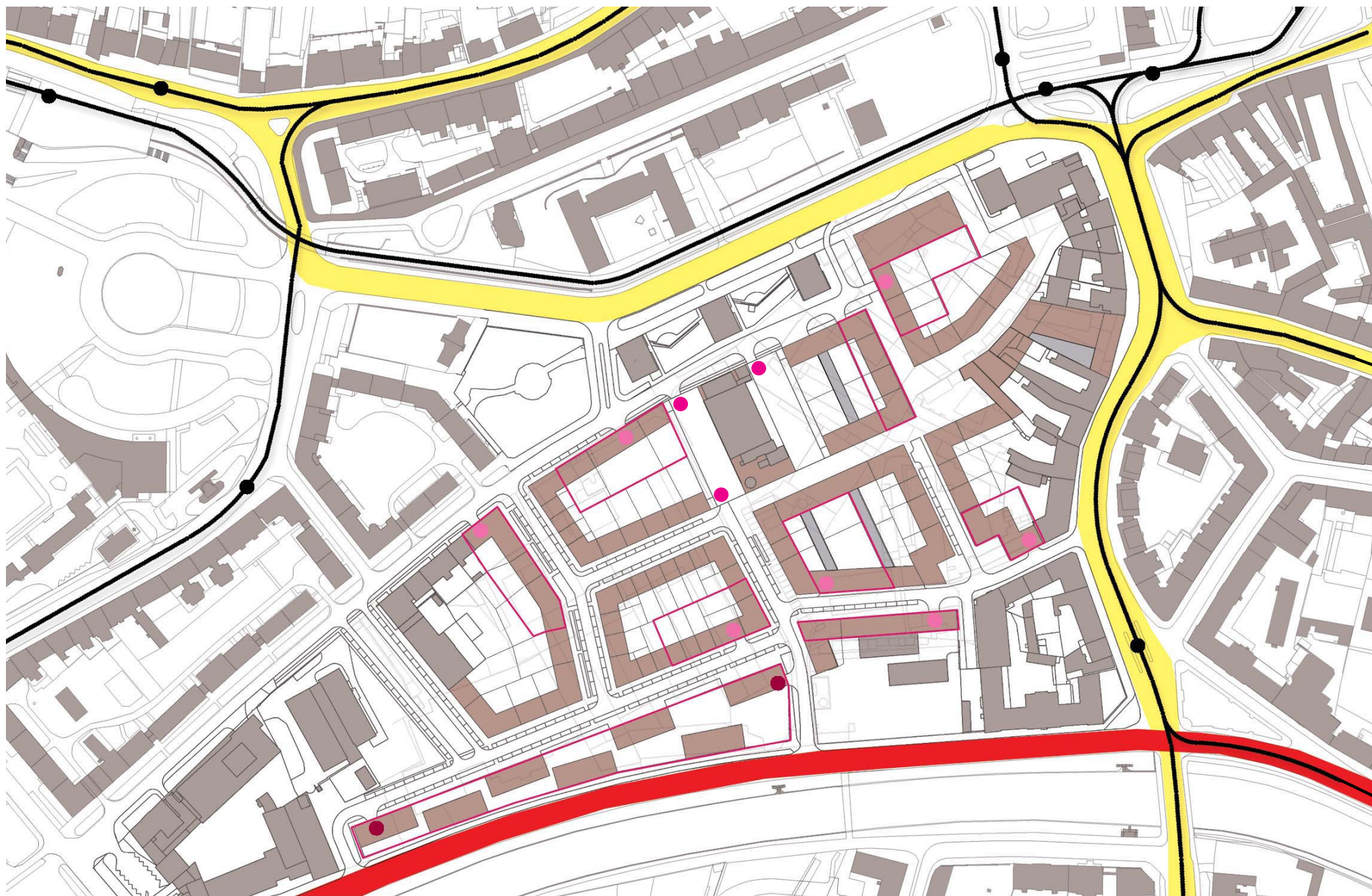


LEGENDA:

- | | | |
|------------------------------|---------------------|------------------------------|
| ■ ZPEVNĚNÉ PLOCHY - SILNICE | ■ NAVRŽENÉ OBJEKTY | ■ NAVRŽENÉ PARKOVACÍ OBJEKTY |
| ■ ZPEVNĚNÉ PLOCHY - CHODNÍKY | ■ STÁVAJÍCÍ OBJEKTY | |
| ■ NEZPEVNĚNÉ PLOCHY - ZELEN | | |

11 HLAVNÍ VÝKRES

MĚSTO MÍSTO TOVÁRNÝ
Bc. MAREK BARTOŠ



LEGENDA:
 TRASA MHD
 VJEZDY DO PARKOVACÍCH DOMŮ
 VJEZDY DO GARÁŽÍ PRO NÁVŠTĚVNÍKY SPORTOVIŠTĚ
 ZPEVNĚNÉ PLOCHY - SILNICE
 NAVRŽENÉ OBJEKTY NAVRŽENÉ PARKOVACÍ OBJEKTY
 NAVRŽENÉ PARKOVACÍ STÁNÍ
 VJEZDY DO GARÁŽÍ PRO STÁLÉ OBYVATELE
 GARÁŽE POD OBJEKTY
 ZPEVNĚNÉ PLOCHY - CHODNÍKY
 NAVRŽENÉ OBJEKTY NAVRŽENÉ PARKOVACÍ OBJEKTY
 NAVRŽENÉ PARKOVACÍ STÁNÍ

12 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

MĚSTO MÍSTO TOVÁRNÝ
Bc. MAREK BARTOŠ

OBJEKTY PRO BYDLENÍ A KOMERČNÍ PLOCHY

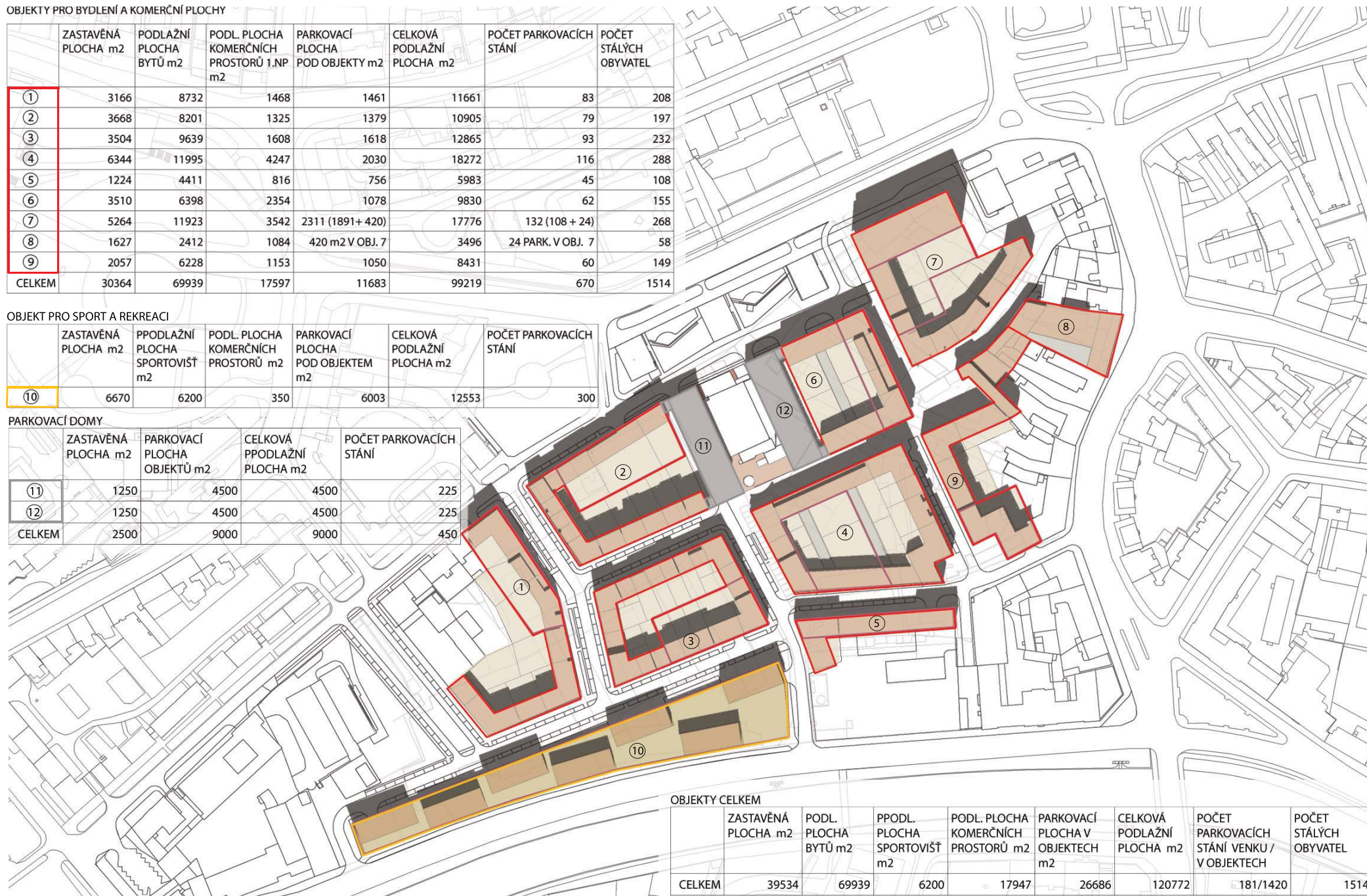
	ZASTAVĚNÁ PLOCHA m ²	PODLAŽNÍ PLOCHA BYTŮ m ²	PODL. PLOCHA KOMERČNÍCH PROSTORŮ 1.NP m ²	PARKOVACÍ PLOCHA POD OBJEKTY m ²	CELKOVÁ PODLAŽNÍ PLOCHA m ²	POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ	POČET STÁLÝCH OBYVATEL
①	3166	8732	1468	1461	11661	83	208
②	3668	8201	1325	1379	10905	79	197
③	3504	9639	1608	1618	12865	93	232
④	6344	11995	4247	2030	18272	116	288
⑤	1224	4411	816	756	5983	45	108
⑥	3510	6398	2354	1078	9830	62	155
⑦	5264	11923	3542	2311 (1891+ 420)	17776	132 (108 + 24)	268
⑧	1627	2412	1084	420 m ² V OBJ. 7	3496	24 PARK. V OBJ. 7	58
⑨	2057	6228	1153	1050	8431	60	149
CELKEM	30364	69939	17597	11683	99219	670	1514

OBJEKT PRO SPORT A REKREACI

	ZASTAVĚNÁ PLOCHA m ²	PPODLAŽNÍ PLOCHA SPORTOVIŠT m ²	PODL. PLOCHA KOMERČNÍCH PROSTORŮ m ²	PARKOVACÍ PLOCHA POD OBJEKTEM m ²	CELKOVÁ PODLAŽNÍ PLOCHA m ²	POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ
⑩	6670	6200	350	6003	12553	300

PARKOVACÍ DOMY

	ZASTAVĚNÁ PLOCHA m ²	PARKOVACÍ PLOCHA OBJEKTŮ m ²	CELKOVÁ PPODLAŽNÍ PLOCHA m ²	POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ
⑪	1250	4500	4500	225
⑫	1250	4500	4500	225
CELKEM	2500	9000	9000	450


OBJEKTY CELKEM

	ZASTAVĚNÁ PLOCHA m ²	PODL. PLOCHA BYTŮ m ²	PPODL. PLOCHA SPORTOVIŠT m ²	PODL. PLOCHA KOMERČNÍCH PROSTORŮ m ²	PARKOVACÍ PLOCHA V OBJEKTECH m ²	CELKOVÁ PODLAŽNÍ PLOCHA m ²	POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ VENKU / V OBJEKTECH	POČET STÁLÝCH OBYVATEL
CELKEM	39534	69939	6200	17947	26686	120772	181/1420	1514

E

Vizualizace













19 VIZUALIZACE 02

MĚSTO MÍSTO TOVÁRNÝ
Bc. MAREK BARTOŠ



20 FOTOGRAFIE - stávající stav

MĚSTO MÍSTO TOVÁRNY
Bc. MAREK BARTOŠ

