

BRNO SE STÁVÁ ČESKÝM CENTREM KYBERBEZPEČNOSTI

Provoz vědeckotechnického parku CERIT Science Park na ulici Botanická v areálu Fakulty informatiky a Ústavu výpočetní techniky Masarykovy univerzity byl zahájen v roce 2014. Z důvodu plné kapacity stávajícího vědeckotechnického parku vznikne v areálu nový CERIT Science Park II zaměřený na oblast bezpečnostního výzkumu.

Umístění parku skvěle koresponduje se zaměřením celé oblasti Šumavská – Botanická – Hrnčířská, kde se nachází IT CAMPUS CITY CENTRE/Cyber Campus. V kampusu sídlí subjekty působící v oblasti bezpečnostního výzkumu, jedná se například o Fakultu informatiky Masarykovy univerzity, stávající CERIT Science park I a Národní centrum kompetence pro kyberbezpečnost. V blízkosti kampusu také najdeme další významné subjekty, které s kampusem spolupracují, například Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost, Univerzitu obrany nebo Právnickou fakultu Masarykovy univerzity.

Význam Brna jako centra kyberbezpečnosti podtrhuje také Střední škola informatiky, poštovníctví a finančnictví Brno, která je jedna ze dvou střední škol v ČR nabízející studium kybernetické bezpečnosti. S podporou nástroje ITI se na dané střední škole vybuduje technologické centrum pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie (ICT), které přináší unikátní řešení v rámci České republiky. Projekt je zaměřen na rozvoj klíčových kompetencí žáků v oblasti komunikace v cizích jazycích a práci s digitálními technologiemi. Současně dojde ke zvýšení kvality počátečního vzdělávání v dalších technických oborech školy – informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy.



Foto: Knesl+Kynčl architekti

INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ CYKLODOPRAVY V ZÁZEMÍ BRNA

Co mají společné Šlapanicko, Kuřimsko a Brno? Jedná se o oblasti, které představují značný potenciál pro rozvoj cyklodopravy. I přes postupnou realizaci cyklostezek zde ale stále chybí vzájemné propojení mezi obcemi.

Na území Šlapanicka byla začátkem roku 2018 zahájena výstavba nových úseků cyklostezek o celkové délce 8 km, tyto cyklostezky budou odděleny od frekventovaných komunikací a umožní dopravní spojení pro dojížděku za prací, do škol a za službami. Díky tomu budou Šlapanice zase o kousek blíž lepšímu propojení cyklistů i pěších jak do okolních obcí (Telnice, Sokolnice, Kobylnice, Ponětovice, Jiříkovice a Blažovice), tak také mezi Slatinou, Černovickou terasou a Šlapanicemi. Zároveň dojde k napojení na stávající úseky, třeba na cyklostezku vedoucí z Brna do Vídně podél řeky Svatky.

A co se chystá v Kuřimi? Tam pro změnu vzniká nová cyklostezka, která propojuje Kuřim s Lipůvkou, díky které se místní snadněji a bezpečněji dostanou do zaměstnání. Povede totiž kolem stále se rozvíjející průmyslové zóny nacházející se v Kuřimi. Chcete se dozvědět více o dalších projektech plánovaných v zóně, například o unikátním centru INTEMAC, které se zaměřuje na průmysl 4.0? Podívejte se na další panel!

Integrované řešení cyklodopravy financované v rámci nástroje ITI umožňuje nejen nárůst využívání ekologicky šetrnějšího způsobu dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, ale také zlepšit kvalitu života obyvatel v Brněnské metropolitní oblasti. A to už se přeci vyplatí, co myslíte?

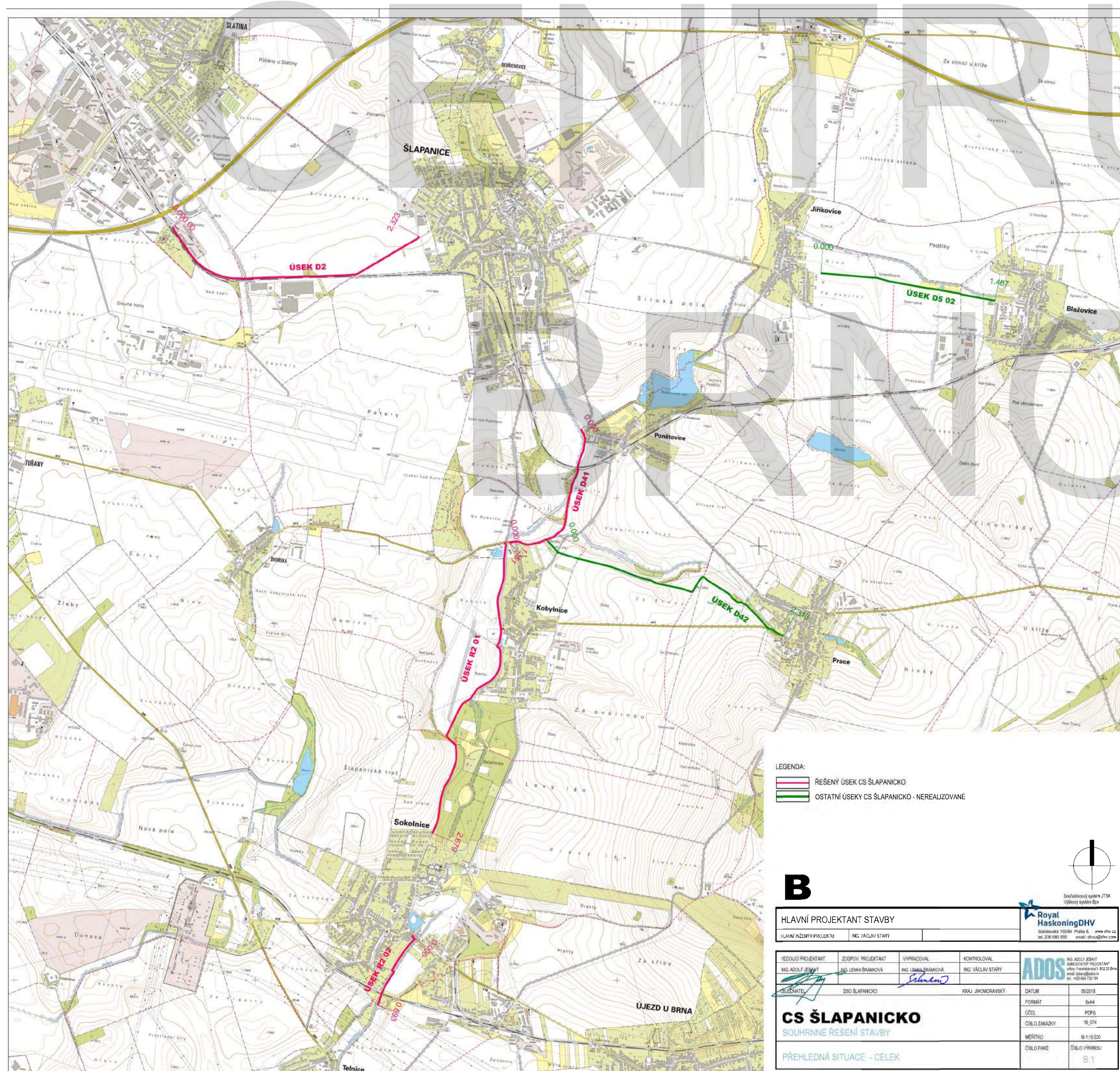


Foto: Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko

ZKVALITNĚNÍ SOCIÁLNÍCH SLUŽEB HOSPICE SV. ALŽBĚTY

Paliativní péče, která je poskytována pacientovi trpícímu nevyléčitelnou chorobou v pokročilém nebo terminálním stadiu, je velmi potřebná. V celém území Brněnské metropolitní oblasti je jí bohužel velký nedostatek. Hospic sv. Alžběty je obecně prospěšná společnost s více jak 10letou tradicí, jejímž cílem je poskytovat tuto hospicovou péči ale nejen to! Hospic také nabízí odbornou podporu blízkým nevyléčitelně nemocných.

Projektové záměry Hospice sv. Alžběty jsou ukázkovým příkladem integrovanosti a provázanosti infrastrukturního projektu s neinvestičním, které by jinak byly realizovány odděleně a nekoordinovaně nebo dokonce nebyly realizovány vůbec. Infrastrukturní projekt je rozdělen na dvě části: rekonstrukci severního křídla kláštera sv. Alžběty, kde vznikne odlehčovací pobytová služba, a vybudování zcela nového objektu tzv. nároží, který poskytne lepší zázemí a prostory pro zaměstnance sociální služby.

Zmiňované stavební projekty navazují na projektový záměr „měkkého“ neinvestičního projektu Hospice sv. Alžběty – zkvalitnění sociálních služeb. Celková investice pomocí nástroje ITI činí 105 mil. Kč.



Foto: TJ ARCHITEKTI

DO KUŘIMSKÉ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY PO NOVÉ CYKLOSTEZCE

Město Kuřim je jedním z největších průmyslových center v zázemí Brna a spádovým městem pro okolní obce. Do Kuřimi dojíždí dokonce každodenně i řada Brňáků. Součástí průmyslové zóny je výzkumné centrum INTEMAC, které se soustřeďuje na aplikovaný výzkum, experimentální vývoj a vzdělávání v oblasti strojírenské výrobní techniky. Z důvodu plné kapacity tohoto centra dochází k jeho rozšíření o novou výrobní buňku 4.0, jež bude mít větší rozměry než ta stávající, umožní tak práci s většími zařízeními a výrobky, které jsou v oboru strojírenství obvyklé. Smyslem centra je poskytnout potřebné zázemí pro výzkum a vývoj a také prostory pro firmy využívající technické vybavení centra INTEMAC.



Foto: Ing. arch. Libor Žák



Zaměstnanci nejen centra INTEMAC jistě ocení vybudování nové cyklostezky propojující Kuřim s obcí Lipůvka. proč? Dojde tím ke zlepšení dopravní dostupnosti obyvatel dojíždějících za prací do kuřimské průmyslové zóny, do škol i za službami. Stezka navazuje na stávající síť a dovede cyklisty až k vlakovému a autobusovému nádraží v Kuřimi. V Lipůvce se napojí na již existující úsek Lipůvka – Lažany, se kterou vznikne osmikilometrový úsek, který umožní jízdu cyklistů mimo silně zatíženou silnici I/43.

Foto: Město Kuřim

ROZVOJ KNÍNIČSKÉ LOUKY: MÍSTO JAK PRO MLADÉ, TAK SENIORY

Vybudování mateřské školy, dům s pečovatelskou službou a středisko, které má pomáhat lidem s tělesným poraněním míchy, všechny tyto projekty mají v budoucnu vzniknout v lokalitě Dolní Louky v brněnské městské části Kníničky.



Ateliér CHYBIK+KRISTOF vytvořil celý koncept budoucnosti lokality Kníničky, tyto nové projekty vzniknou po zbourání bývalého areálu VUT, který se zde v současné době nachází. Na území se postaví nová mateřská škola s kapacitou 75 dětí, doplněná o školní kuchyni a zahradu. Dále přibude bezbariérový dům s pečovatelskou službou s 20 až 30 bytovými jednotkami a společenskou místností. Mezi domy vznikne pobytový vnitřní dvůr a jednopodlažní víceúčelový pavilon, který bude vytvářet příležitosti ke konání různých kulturních a společenských akcí nebo ke každodennímu setkávání obyvatel.

Foto: Lokalita Dolní Louky, CHYBIK+KRISTOF ASSOCIATED ARCHITECTS

Součástí nově vznikající lokality bude také výstavba bezbariérové budovy organizace ParaCENTRUM Fénix. Ta od roku 2004 pomáhá lidem s poraněním míchy. Budova poskytne kvalitní zázemí stávajícím službám a umožní navýšit počet klientů organizace až čtyřnásobně. Padesát klientů bude každý den využívat ambulantní služby centra, dalších dvacet klientů, kteří žijí ve větší vzdálenosti, se bude moci v centru ubytovat a rehabilitovat se intenzivněji a dlouhodoběji. Paracentrum Nový Fénix se pro své klienty otevře v létě 2021. Na projekty, které postupně vzniknou v brněnských Kníničkách, je vyčleněno 250 mil. Kč.



Foto: Nový Fénix, CHYBIK+KRISTOF ASSOCIATED ARCHITECTS

ROZVÍJÍME KAMECHY, ABY SE TU LÉPE ŽILO

V mateřských školách v okolí sídliště Kamechy v městské části Bystrc je nedostatek míst. Proč? Především kvůli zvyšujícímu se počtu obyvatelstva v této oblasti, který souvisí s rychlým budováním nových bytů v části Bystrc a Žebětín. Cílem ITI nástroje nejsou jen dopravní projekty, naopak ITI se zaměřuje také třeba na výstavbu mateřských škol. Nástroj ITI tak podpořil projekt vybudování šestitřídní mateřské školy Kamechy II. Školka, jejíž stavba byla dokončena v roce 2017, pojme téměř 170 žáků.

Výstavba sídliště Kamechy byla zahájena již v roce 2006, avšak ani v roce 2018 stavba nových bytů nekončí. Problémem zůstává dopravní napojení do centra města, které je nedostatečné. V současné době je sídliště obsluhováno pouze autobusovými linkami, jejichž kapacity zejména v dopravních špičkách nejsou uspokojivé. Plánuje se prodloužit tramvajovou trať mezi současnou konečnou zastávkou tramvaje č.1 Ečerova a sídlištěm Kamechy. Proč? Prodloužení tramvajové trati by problém špatného dopravního napojení zčásti vyřešilo. Geologický průzkum ale prokázal, že tramvajová smyčka musí být na základě složitého geologického terénu vedena jinak, než se původně plánovalo. Bohužel to znamená, že výstavbu další tramvajové tratě je nutné odložit a pracovat na jiných variantách, nabízí se i možnost přesunout linku pod zem tak, aby hluk neobtěžoval obyvatele sídliště.



Ukazuje se, že když masivní stavba bytů předběhne návaznou dopravní a veřejnou infrastrukturu, jsou pak náklady na zpětné „dovybavení“ lokality daleko vyšší oproti situaci, kdy by se na tyto investice pamatovalo již na začátku.

Foto: Ing. Roman Vrba



PARKOVÁNÍ PRO BRŇÁKY A PŘESPOLNÍ: VÝSTAVBA PARKOVIŠŤ P+R

Už jste určitě slyšeli o rezidentním parkování. Podmínky parkování v centru se zpřísňují. A proč? Potřebujeme více parkovacích míst pro ty, kteří zde žijí. Auta v centru také narušují veřejný prostor a zabírají místo. Ale to neznamená, že bychom na parkování úplně zapomněli. V důsledku omezení na základě rezidentního parkování se sníží počet parkovacích míst pro návštěvníky města. Proto jsme navrhli po vzoru evropských měst systém zachytných



parkovišť Park and Ride (P+R), která se budou nacházet na území města i v zázemí, kde mohou návštěvníci za nízký poplatek ponechat svá vozidla a dále do centra pokračovat veřejnou dopravou nebo na kole. Prozatím máme jedno P+R u Ústředního hřbitova. Podobných míst ale bude do budoucna přibývat. V příštích letech město Brno počítá s vybudováním pěti velkokapacitních parkovišť P+R, konkrétně u Fakultní nemocnice v Bohunicích, v Králově Poli u vlakového nádraží a na ulici Purkyňova, další v Líšni u Zetoru a poslední na ulici Veverí naproti Sono centra.

Foto: ČT24

Podpora výstavby P+R v zázemí Brna je také velmi důležitá. Proč? Řidič může odstavit své auto mimo Brno u zastávek železniční dopravy a pokračovat dále vlakem, který má mnohdy kratší dojezdové doby do centra než doprava auty, zejména v dopravní špičce. A co plánujeme v rámci Brněnské metropolitní oblasti? V zázemí Brna se připravují projekty P+R v Ivančicích, Tišnově nebo Bílovicích, vždy u vlakového nádraží. Zde už také mnoho parkovišť funguje – někdy neoficiálních, někdy klasických P+R, jako třeba u vlakového nádraží v Blansku nebo v České u Brna.

Parkoviště u vlakového nádraží v Blansku.
Foto: S. Mrázek



VODA V BRNĚ: PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ, KTERÁ ZPŘÍSTUPŇUJÍ ŘEKU LIDEM

Protipovodňová opatření jsou typickým tématem, které je třeba řešit ve spolupráci s dalšími obcemi. A proč? Opatření provedená na jednom úseku řeky se nutně promítnou dál po proudu. Koordinace na úrovni Brněnské metropolitní oblasti je proto naprosto nezbytná.

Brno a povodně, dává to vůbec smysl? Po následcích povodní v letech 1997 a 2006 začalo Brno řešit komplexní ochranu na řekách Svratce a Svitavě s cílem vybudovat účinný a ucelený systém přírodě blízkých protipovodňových opatření. Co znamená přírodě blízký? Nechceme vysoké betonové zdi, jaké můžete vidět v okolí řek teď (viz foto níže), ale více zeleně, pozvolných travnatých svahů a infrastruktury pro trávení volného času. Projekt vybudování



moderních protipovodňových opatření se ve své první fázi soustřeďuje na upravení břehu řeky Svratky, úseku, který začíná u koupaliště Riviéra a končí železničním viaduktem na Uhelné. V roce 2016 byl projekt zařazen mezi strategické projekty města Brna a je připravován ve spolupráci s Povodím Moravy.

Foto: One man Brno blog

A jak bude nové nábřeží vypadat? Brňané už znají novou podobu svrateckého nábřeží, která byla pro město zpracována ve formě architektonicko-krajinářské soutěže. Brno v soutěži architektům zadalo důležitý úkol: zpřístupnit řeku lidem a vytvořit v centru Brna příjemný prostor, kde by jeho obyvatelé mohli trávit volný čas. Základní myšlenkou vítězného návrhu týmu profesora Ivana Rullera je umožnit zajímavou pěší procházku po obou březích a zároveň poskytnout důstojný pohyb handicapovaným spoluobčanům. Na své si také přijdou cyklisté a bruslaři, kteří budou mít svou vlastní stezku. Proměna nábřeží počítá s kolonádou a terasami podél levého břehu, kdežto pravý břeh bude mít ryze přírodní charakter. Což je o dost lepší než vysoká betonová zeď, ne?



Foto: Vítězný tým Prof. Ing. arch. Ivana Rullera



ZE ŽIDLOCHOVIC DO BRNA UŽ JEDINĚ VLAKEM

Dojíždíte pravidelně veřejnou dopravou z blízkého okolí do centra Brna? Jestli ano, jistě jste zaznamenali, že v zázemí Brna neexistuje mnoho moderních přestupních terminálů, které by umožňovaly komfortní dopravu za prací a službami. V následujících letech je proto zapotřebí vytvářet dostatečnou infrastrukturu, která by podpořila nárůst veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.



Jak na tento palčivý problém nejlépe reagovat, nám ukázalo město Židlochovice, které počátkem roku 2018 zahájilo realizaci projektu na stavbu přestupního terminálu u vlakového nádraží. A jaké jsou jeho výhody? Nově vybudovaný terminál umožní nejen rychlý a bezbariérový přestup mezi vlaky a autobusy, cestující budou také moci odstavit své automobily na blízkém bezplatném záchytném parkovišti Park and Ride (P+R) nebo umístit svá kola do stojanů. A co dál? V Židlochovicích budou po čtyřiceti letech opět zastavovat osobní vlaky. Stavba terminálu je totiž časově a vzájemně funkčně propojena s modernizací a elektrizací tratě mezi Hrušovany u Brna a Židlochovicemi. Jet vlakem do Brna se určitě vyplatí!

Projekt by měl být realizován do konce roku 2018, ovšem první vlaky by z nádraží měly vyjet od prosince 2019. Celkové náklady projektu činí přes 900 mil. Kč.

Přestupní terminál se připravuje nejen v Židlochovicích, ale také v Kuřimi se počítá s rekonstrukcí dopravního terminálu u vlakového nádraží, díky němuž se zvýší počet autobusových zastávek, vytvoří se nová parkovací místa pro auta a zázemí pro cyklisty. A proč jsou takové kroky důležité? Je nutné propojit okolní obce s Brnem a my plánujeme takováto řešení proto, abychom ulehčili dopravní situaci v celé metropolitní oblasti.



Foto: Ing. arch. Pavel Jura

ROZVOJ LOKALITY JIŽNÍHO CENTRA

Rekonstrukce autobusového nádraží Zvonařka nebo nové dopravní řešení na ulici Plotní, to jsou dva významné strategické projekty města Brna, které jsou časově provázány s rozvojem oblasti tzv. Jižního centra. Toto území v sobě skrývá velký potenciál, který ještě vzroste vybudováním brněnského hlavního nádraží u řeky Svratky.

Autobusové nádraží Zvonařka

Autobusové nádraží Zvonařka bylo postaveno v druhé polovině 70. let a odbaví denně kolem tisícovky autobusů a více než 25 000 cestujících ze všech koutů republiky ale i Evropy. Bohužel současný stav nádraží zdaleka neodpovídá standardům cestování v 21. století. My se díky projektu rekonstrukce nádraží Zvonařka snažíme

tento standard změnit. Rekonstrukce řeší celkovou modernizaci nádraží, především zvýšení funkčnosti, přehlednosti, ale také estetické sjednocení celého prostoru. A na co se bude rekonstrukce konkrétně zaměřovat? Půjde především o modernizaci nástupiště a zastřešení prostředí areálu nádraží Zvonařka. Bude také realizována výstavba nového záchytného parkoviště Park and Ride (P+R), vznikne několik nových míst pro rychlé zastavení Kiss and Ride (K+R) a desítky stojanů na kola.



Foto: CHYBIK+KRISTOF ARCHITECTS & URBAN DESIGNERS

Tramvaj Plotní

Současně s modernizací nádraží Zvonařka dochází k přesunutí tramvajové tratě z ulice Dorných do ulice Plotní. Proč je toto řešení nutné? Jedná se o zlepšení průjezdnosti ulic Dorných a křižovatky Dorných a Zvonařky a zklidnění ulice Plotní. Na nové tramvajové trati v ulici Plotní vznikne tramvajová zastávka Zvonařka, která usnadní cestu na autobusové nádraží. Zároveň se tím také vytvoří základní předpoklady pro další rozvoj tohoto území.

A když už bude území rozkopané, vymění brněnské Teplárny parovodní potrubí, které nahradí modernějším a ekologičtějším horkovodním. Takto si představujeme integrované řešení, které vyřeší několik problémů najednou. Proč? Protože všechny akce se podařilo časově i věcně sladit i díky financování pomocí nástroje ITI.



Pohled na ulici Dorných. Foto: Magistrát města Brna

JEDNOTNÝ METROPOLITNÍ SYSTÉM PREVENCE, SBĚRU, TŘÍDĚNÍ A LIKVIDACE ODPADU

V budoucnosti díky většímu důrazu na životní prostředí v rámci Evropské Unie pravděpodobně dojde k zákazu skládkování. To ale v současnosti řada obcí kolem Brna využívá jako nejlevnější variantu likvidace odpadu. Je potřeba se připravit na budoucí zákaz už teď. A jak to dokážeme? Vytvoříme jednotný systém prevence, sběru, třídění a likvidace odpadu v rámci celého území Brněnské metropolitní oblasti (BMO).

Na území BMO existuje moderní spalovna, do které se ale vozí odpad často až z velké dálky. Okolní obce nadále skládkují, což je v porovnání se spalením odpadu ve spalovně daleko méně ekologické.

Městská společnost SAKO Brno přichází s integrovaným projektem na vybudování centra, které bude sloužit k prevenci vzniku odpadů a pro úpravu materiálového a energetického využití odpadů, který se bude svázat z celého území BMO. Tento projekt se skládá ze čtyř dílčích aktivit, které spolu navzájem souvisejí. Jedná se o vytvoření nového sběrného dvora, dotřídňovací linky separovaného odpadu, efektivnějšího řešení nakládání se sklem a navýšení dovozu směsného komunálního odpadu v rámci BMO. Co si pod tím přesně představit? Na následujícím obrázku můžete vidět konkrétní znázornění daných opatření v areálu na ulici Jedovnická.

Celkové náklady projektu dosahují výše 260 mil. Kč, z toho se počítá s alokovanou částkou evropské dotace 80 mil. Kč.

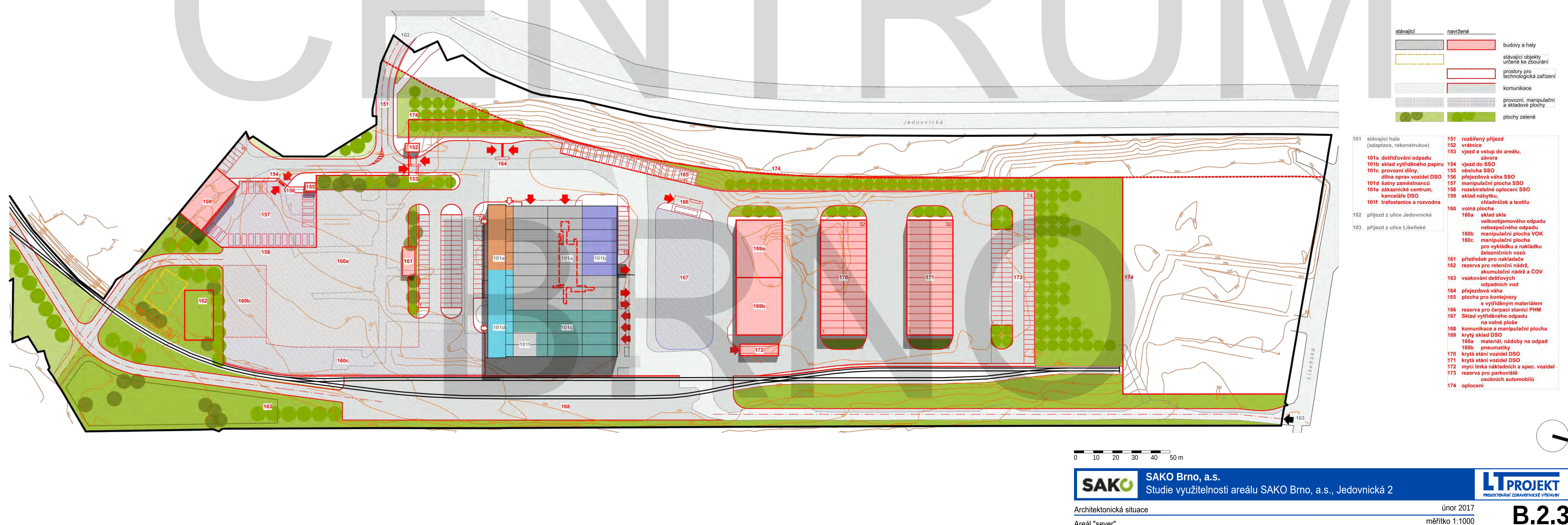


Foto: LT PROJEKT a.s.