



**OPONENTNÍ POSUDEK
ÚZEMNÍ STUDIE „ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ BRNO – JIH“**

**2. Část
POZNÁMKY K ANALYTICKÉ ČÁSTI DOKUMENTACE
a
POSOUZENÍ NÁVRHU**

Objednatel:
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
objednávka č.9411000069

Zpracovatel posudku:
ASOCIACE PRO URBANISMUS A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ ČR
Ing. arch. Jan Mužík
Ing. Rostislav Košťál
Ing. Jan Šteflíček

srpen 2010

Územní studie obsahuje **analytickou část a návrh**.

POZNÁMKY K ANALYTICKÉ ČÁSTI DOKUMENTACE

Potřebné informace o současném stavu, možnostech a příležitostech území nabízí hlavně **grafická dokumentace**, ve které ale postrádáme, vlastní názor autorů studie na území jako celek, na jeho urbanistické i architektonické vlastnosti, hodnoty, problémy, střety a nedostatky.

Výsledky tohoto hodnocení území mohly obohatit **Problémový výkres – F**.

Pouze ilustrační je výkres **A - Širší vztahy**, ukazuje jenom polohu řešeného území ve městě a jeho vzdálenosti od centra Brna, ostatních částí města a dalších sídel v aglomeraci. Vazby na okolí, zejména pak širší dopravní vztahy a souvislosti s okolní krajinou a systémem zeleně, neobsahuje.

Textová část se analýzy současného stavu území sice dotýká, ale není uspořádaná systematicky. V jedné kapitole převládá rozvojová problematika území a druhá, nazvaná „Řešení územní studie“, je věnována soupisu limitů rozvoje území a širším dopravním vazbám.

Za zmínku stojí názor zpracovatelů studie týkající se **územního systému ekologické stability**. Považují ho v řadě míst za zastaralý a překonaný. V návrhu se ale jeho aktualizací nezabývají. Není nám jasné z jakého důvodu. Vždyť i Zadání studie správně požaduje alespoň upřesnění hranic jeho jednotlivých prvků.

Co se týká ochrany přírody, nachází se v řešeném území evropsky významná lokalita **NATURA 2000 Modřické rameno**. Jedná se o území, které bylo již dříve chráněno jako Významný krajinný prvek **Stará řeka**. Bylo by dobré uvádět obojí.

Z popisu vazeb řešeného území na okolí lze získat informace o návrhu systému automobilových komunikací. Postrádáme zde ale údaje o systému MHD, cyklotras a pěších komunikací.

K širším vztahům ještě připomínáme, že vazby na okolí mohou být i jiné než dopravní a provozní, mohou být Také například funkční pohledové – vizuální a další.

Závěr k analytické části dokumentace

Analytická část dokumentace neobsahuje komplexně zpracované informace o území.

Neposkytuje posuzovateli názor zpracovatele na současný stav území, na jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty.

Není zpracována tak, aby byla podkladem pro dohodu o hodnotách, závadách a nedostacích území a následně pak jasným a srozumitelným základem pro návrh.

Podcenění významu této fáze práce často vyplývá ze všeobecné znalosti území a z informací obsažených v územně plánovací dokumentaci. Přesto se zpracovateli vždy vyplácí vlastní hodnocení území a získané vědomosti uspořádat a jasně formulovat, přesvědčit tak ostatní odborníky a hlavně veřejnost, že s nimi v návrhu bude pracovat.

POSOUZENÍ NÁVRHU:

Úvod

Této části dokumentace věnovali zpracovatelé podstatně větší pozornost než části analytické.

Zejména grafická část dokumentace má vysokou vypovídací schopnost, je přehledně strukturována a má kvalitní grafickou úroveň.

Orientace v textové části je o něco horší. Postrádáme zde hlavní obsahové cíle a hlavní zásady řešení.

Pouze v kapitole 1., odstavci 1.1. - Hlavní cíle řešení, je formulován jeden z cílů: navrhnout „optimální využití území s důrazem na vztah ke stávajícím formám bydlení“.

Významnou součástí každého urbanistického návrhu bývá **návrh systému zeleně**.

V grafické části posuzované územní studie má zeleň svůj výkres č. 4. V textové části ale systém zeleně není součástí návrhu urbanistické koncepce. Pouze zmínka o něm je v kapitole 2., odstavci 2.2. - Specifické charakteristiky řešeného území.

Dále je pak ještě na str. 36, zařazen zcela bez souvislostí, návrh ploch pro areál „Veřejné zeleně města Brna“.

Posouzení návrhu urbanistické koncepce

Stanovení celkové koncepce rozvoje území, včetně urbanistické koncepce je hlavním cílem nejen této posuzované územní studie. Je to dle zákona č. 183 Sb. jeden ze základních úkolů územního plánování.

Zadání územní studie proto obsahuje několik úkolů, které by měly být v návrhu urbanistické koncepce obsaženy.

Jsou to například tyto úkoly:

- Přispět k posílení významu jižní části města v jeho organismu;
- Zachovat stávající hodnoty území, zejména v centrech původních obcí;
- Ochránit bydlení před nadměrnou tranzitní dopravou;
- Řešit vztah rozvojové plochy k Vídeňské ulici, Horním Heršpicím a Modřicím;
- Občanskou vybavenost v území navrhnout tak, aby pokryla potřeby rozvojových ploch v k.ú. Komárov, Horní Heršpice a Moravanské Lány.

Návrh je zpracován ve dvou variantách tak, jak bylo dohodnuto s pořizovatelem v průběhu zpracovávání. Obě varianty, označené A a B, jsou postaveny na stejných principech. To znamená, že jsou do značné míry totožné.

Návrh je v obou variantách postaven na těchto **zásadách urbanistické koncepce**:

- Navrhnout plnohodnotnou a komplexně fungující městskou čtvrť;
- Uplatnit princip zónování jednotlivých funkcí a dodržet jejich pásové uspořádání v území;
- Území členit na charakterově samostatnější celky.

První zásada vyjadřuje jistě správný ale velmi obecný cíl, který by měla naplňovat každá tvůrčí urbanistická práce. Plnohodnotné a skvěle fungující by měly být všechny části města, nejen centra ale také jejich vnitřní části a předměstí. Každá z nich pak nabízí obyvatelům pestrou skladbu specifických forem prostředí.

Poloha řešeného území v organismu města a jeho vnitřní vlastnosti nabízí plochy právě spíše pro formy předměstského bydlení a částečně pro městskou formu obytného prostředí drobnějšího měřítka.

Druhou zásadou je výrazné vymezení funkčních zón a jejich pásové uspořádání. Vymezování funkčních zón rozhodně není základním principem urbanistické tvorby. Pásová forma uspořádání existuje v urbanistické teorii. V našich krajinných podmínkách a naší sídelní struktuře je však těžko uplatnitelná a proto zcela výjimečná. Rozhodně není klasická.

Ve výčtu a řazení funkčních pásů navíc chybí pás tvořený sběrnou páteří komunikací s tělesem kolejové MHD a plochami pro dopravu v klidu – pás dopravy. Dále také pás tvořený polyfunkční zástavbou původních obcí Dolní Heršpice a Přízřenice.

Uplatnění této zásady se ukázalo poněkud nešťastné. Její další sledování nedoporučujeme.

Třetí zásada je naopak chvályhodná a pro dané území urbanisticky vhodná.

Mohla být v návrhu pouze důsledněji uplatněna.

Zatím co části pojmenované „Severní“ a „Průmyslová zóna Brno-jih“ jsou jasně ohraničené, u ostatních, kterými jsou „Dolní Heršpice-východ“, „Přízřenice - východ a jih“ a „Nová městská čtvrť“, tomu tak není. Právě názvy částí obsahující světové strany naznačují, že by mohly být vymezeny například i části „Dolní Heršpice-západ“ a „Přízřenice - západ“, případně i „Nové Přízřenice – jih“.

Záměrem autorů ale mohlo být udržet „Novou městskou čtvrť“ charakterově jednotnou. To ale vede k potlačení potenciálu jednotlivých částí území, snížení pestrosti nabídky prostředí, schematizování a monumentalizování měřítka navržené urbanistické struktury. Neodpovídá to také předpokladu postupného a patrně dlouhodobého rozvoje území, který je doložen v návrhu etapizace.

Jsme přesvědčeni, že důslednější členění na drobnější charakterově různorodé celky odpovídá charakteru území a přineslo by celkově vyšší hodnotu navržené urbanistické struktury.

Posouzení návrhu prostorové struktury

Varianta A

Nová městská čtvrť:

Prostorovým fenoménem čtvrti je severojižní osa, která je tvořena cca 140 m širokým a 1 700 m dlouhým pásem zeleně. Pás odděluje zónu výroby od bydlení. Jeho součástí jsou dvě lokální centra situovaná při zastávkách MHD.

Návrh předpokládá, že tento pás vymezený sběrnou automobilovou komunikací a tramvajovým tělesem na straně západní a významnou obslužnou komunikací obytné zástavby na východní straně, bude sloužit každodenní rekreaci všech věkových kategorií obyvatelstva.

Jsme přesvědčeni, že tento prostor není vhodný pro hrající si děti.

Plochy zeleně, parky, zahrady a sportoviště nevyužijí pro svou funkci náročné investice vložené do dopravní a technické infrastruktury. Naopak, tento pás bude

trvale vysoce přitažlivý pro stavební využití. Mohlo by se tedy stát, že plochy pro každodenní rekreaci budou nakonec chybět tam, kde jsou opravdu potřebné a nezbytné, tedy především v těsném sousedství bydlení.

Prostorová forma a výška zástavby:

Součástí návrhu prostorové struktury dále jsou: půdorysná forma zástavby, hladina zástavby a struktura hlavních veřejných prostorů – náměstí, ulic, pasáží, nábřeží, parků atd.

Navržená půdorysná forma celé Nové městské čtvrti je založena na jednoduchém a většinou pravoúhlém rastru ulic a náměstí. Vede to k měřítkovému a charakterovému sjednocení urbanistické struktury na úkor pestrosti a rozmanitosti prostředí. Toto jednotné půdorysné uspořádání celý soubor monumentalizuje, což může působit příliš kontrastně hlavně v místech dotyku s původní rostlou zastavovací formou.

Navržená hladina zástavby, vyjádřená počty nadzemních podlaží, vychází ze stávající převážně nízkopodlažní (1 – 3 NP) zástavby, na kterou navazuje 4 podlažní zástavba, která postupně graduje směrem k nové městské třídě a dosahuje výšky až 6 nadzemních podlaží.

Ve variantě A jsou navrženy i vyšší objekty – výškové architektonické dominanty nepřekračující výšku 35 m (cca 10 NP). Jedná se o stavby zdůrazňující jedno z lokálních center a obohacují urbanistickou kompozici nové čtvrti.

Navrženou hladinu zástavby (výškové zónování) považujeme pro toto území za optimální. Potřebnému zpestření prostorů navazujících přímo na městskou třídu by přispěla možnost místního zvýšení o jedno ustupující podlaží.

Pochybnost vyvolává volba místa lokálního centra, které je ve variantě A situováno do nejnižšího místa městské třídy a současně i místa provozně méně frekventovaného.

Průmyslová zóna Brno-jih:

Plochy vymezené pro průmysl jsou ve variantě A znatelně menší než ve variantě B. Jsou tak v mnohem příznivějším poměru k ostatním plochám pro bydlení, občanské vybavení a zeleň.

Na rozdíl od ploch pro bydlení nejsou v návrhu vnitřně prostorově, provozně ani funkčně členěny.

Navíc výška průmyslových staveb určená pouze počtem nadzemních podlaží je velmi volná a s ostatní zástavbou nesrovnatelná.

To by mohlo mít nepříznivý dopad na kvalitu prostoru navrhované městské třídy.

Myslíme si, že je nezbytné tuto rozsáhlou plochu prostorově členit, a že bude vhodnější alespoň část těchto ploch navrhovat jako plochy smíšené.

Můžou to být smíšené plochy výroby a služeb, v místech lokálních center také plochy smíšené obchodu a služeb. Tyto plochy považujeme z mnoha důvodů pro celé řešené území za vhodnější **než velkou monofunkční plochu - průmyslové zóny.**

Smíšené plochy lépe reagují na vyvíjející se potřeby a mohou svou funkční náplní a architektonickým výrazem mnohem lépe naplnit představu městské třídy i veřejných městských prostorů v lokálních centrech.

Tento názor zazněl ze strany pořizovatele v průběhu projednávání rozpracovaného návrhu.

Ostatní části řešeného území:

Navržená urbanistická struktura souborů **Severní část a Dolní Heršpice – východ** úspěšně navazuje na stávající okolní strukturu a její měřítko. Otázkou zde zůstává pouze reálnost navrhovaného využití úzkých soukromých parcel (zahrad a sadů) k jiné než izolované, navíc postupně a tím i obtížně realizovatelné rodinné zástavbě.

K navrženému uspořádání celku **Přízřenice – východ a jih** máme jen drobné připomínky:

- Návrh nepochopitelně potvrzuje velikost areálů výroby a služeb za bývalým zámkem a mlýnem;
- Nešťastně je umístěno kapacitní parkoviště u navrženého sportoviště.
- Problematický je i převzatý návrh zástavby východně od Modřické ulice, především s ohledem na záplavové území (blízkost aktivní zóny).

Varianta B

Varianta B se od varianty A liší pouze v poměru ploch vymezených pro Průmyslovou zónu Brno-jih a Novou městskou čtvrť. Plochy pro průmysl jsou větší. Plochy pro čisté bydlení jsou zmenšeny, neboť jejich část je nahrazena plochami smíšenými. Potlačeny jsou též plochy zeleně.

Tento poměr ploch neodpovídá vlastnostem ani parametrům řešeného území.

Návrh Severní části, části Dolní Heršpice – východ a části Přízřenice – východ a jih je stejný jako ve variantě A.

Půdorysná forma zástavby a její výškové zónování je také shodné s variantou A.

Výjimku tvoří pouze výškové dominanty, které nejsou v této variantě navrženy.

Posouzení návrhu funkční skladby

Bydlení - varianty A a B

Ve funkční skladbě každého města je obvykle nejvýznamnější a nejrozsáhlejší funkcí bydlení. Z tohoto pohledu je menší podíl ploch výroby a služeb navržený ve variantě A urbanisticky správnější. Dominuje zde bydlení, ne průmysl, výroba a sklady.

Plochy vymezené pro průmysl, výrobu a sklady ve variantě B jsou podle našeho názoru značné, což může vyvolávat představu průmyslové zóny.

Navržené formy obytné zástavby odpovídají v textu uvedeným zásadám. Jsou proporcčně vyvážené a vhodně lokalizované.

Ve variantě **A** by mohlo být více bytů v **polyfunkční městské zástavbě**.

Dále by nemuselo být téměř zcela nahrazováno bydlení v rodinných domech **venkovského typu s** vazbou na větší zahrady a sady, ryze městskou formou zástavby na parcelách do 800 – 1 000 m², například při východním okraji Přízřenic.

Do celkové bilance bytů a obyvatel v řešeném území není patrně započítán stávající bytový fond a trvale bydlící obyvatelstvo obcí Přízřenice a D. Heršpice (dnes již cca 1 500 obyv.) a nepočítá se ani s jejich reálným růstem, tedy s postupnou přestavbou či dostavbou stávajících objektů.

Realizovanou část obytného souboru CUBBE nemůžeme doporučit jako příklad místně vhodného a celkově kvalitního obytného prostředí, zejména s ohledem na hustotu zástavby a její uniformitu.

Občanské vybavení - varianta A a B

Nezbytnou podmínkou dobře fungujícího organismu plnohodnotné čtvrti je optimální skladba a rozmístění všech základních funkcí a funkčních složek. Zejména občanské vybavení a rekreace, ale také práce a doprava se podílejí na výsledné formě a kvalitě obytného prostředí.

Občanské vybavení je v urbanistické tvorbě nezbytné členit nejen na **základní a vyšší** ale také na **veřejné a komerční**.

Veřejné vybavení:

Pro návrh kvalitní funkční skladby je rozhodující správné dimenzování a vlastní lokalizace ploch pro školství, kulturu, sport, sociální a zdravotní péči.

Zejména lokalizaci základních a mateřských škol by měla být věnována velká a všestranná pozornost.

Co se týká potřeby počtu míst a velikosti ploch pro ZŠ a MŠ, je ve studii počítáno s využitím zatím volných míst v základních školách v Komárově a Horních Heršpicích.

Toto řešení, podle našeho názoru, nenaplnuje jeden ze základních cílů studie - vytvoření plnohodnotné městské čtvrti.

V návrhu musí být vhodná místa pro školy a mateřské školky navržena a dlouhodobě (případně i územním plánem) chráněna.

Výpočet potřeby míst v základních a mateřských školách a tím i velikosti pozemků vychází patrně z nesprávného předpokladu cílového počtu obyvatel a z **nízkého ukazatele** počtu dětí příslušné věkové kategorie na 100 obyvatel - (základní školy až 11 dětí/100 obyv. a mateřské školy 3 děti/100 obyv.).

Varianta A:

návrh 13 750, stav 1 500 + možný nárůst 250 obyv. celkem **15 500 obyvatel**

Potřebný počet míst v ZŠ: cca **1 700 míst**, to znamená **2 školy** (24 tříd v každé).

Potřebný počet míst v MŠ: cca **465 míst**, to znamená **6 - 7 nových MŠ**.

Varianta B:

návrh 10 880, stav 1 500 + možný nárůst 250 obyv. celkem **12 630 obyvatel**

Potřebný počet míst v ZŠ: cca **1 390 míst**, to znamená **2 školy** (21 a 18 tříd).

Potřebný počet míst v MŠ: cca **380 míst**, to znamená **4 - 5 nových MŠ**.

Zatím co krytá zařízení pro kulturu a sport budou součástí smíšených ploch obchodu a služeb, měly být ve studii vymezeny dostatečné plochy pro sociální péči a venkovní sportovní plochy – hřiště.

Dále je třeba pečlivě zvážit, zda plnohodnotná čtvrť města Brna s počtem obyvatel cca 15 000, která má navíc dalších 5 000 – 8 000 obyvatel ve svém spádovém okolí, nemá mít plošnou rezervu pro **střední školství**.

Obchod a služby:

Plochy pro obchod a služby budou jistě součástí ploch smíšených. Jejich vyšší koncentrace bude ve frekventovaných prostorech, podél nové městské třídy a hlavně pak v okolí zastávek hromadné dopravy. Je však nutné připomenout, že jejich potřeba přichází vždy s určitým zpožděním za realizací obytné zástavby.

Návrh lokálních center, jejich vazba na dopravně frekventované uzly a jejich významová diferenciaci jsou urbanisticky správné zásady.

Otázkou zůstává, proč není hlavní centrum čtvrti navrženo při významném vstupu do území z Moravanské ulice, snad i v těžišti rozvojových ploch a navíc na mírně zvýšeném terénu?

Systém zeleně, tělovýchova, sport a rekreace – varianta A a B

Návrh vychází z celkové koncepce města a ukazatele 8,33 m²/obyvatele.

V obou variantách jsou tyto funkce lokalizovány převážně v klidových prostorech s převládající zelení vázaných na přírodně krajinné partie po obou březích řeky Svratky.

Ve vážném rozporu s touto zásadou je návrh „ústředního zeleného pásu“, který je ve variantě A navržen podél frekventované městské třídy. Počítá s jeho rekreační náplní, ale současně je také chápán jako izolační.

Ucelený systém zeleně, sportovních a rekreačních ploch ve studii postrádáme.

Alespoň částečně jsou prvky tohoto systému zobrazeny v grafické části dokumentace, na výkresu č. 4 „Principy řešení přírody a ekologie“.

V textu jsou pak poněkud odtrženě uvedeny další prvky systému zeleně v kapitole „Ochranné přírodní režimy“ na str. 11.

Měl sem být také zařazen požadovaný areál veřejné zeleně města Brna, který je alespoň v textové části dokumentace zmíněn a pro obě varianty vymezen.

Z hlediska vztahu k předpokládanému systému zeleně je areál veřejné zeleně města lépe lokalizován ve variantě B.

Výroba, výrobní služby, skladování – varianta A a B

Zemědělská výroba:

Zemědělská výroba má v tomto území oprávněně své místo. Stávající areály rostlinné výroby přiléhají k východnímu okraji obcí D. Heršpice a Přízřenice.

Předchozí vývoj způsobil nárůst jejich měřítka a růst neregulované a nehodnotné zástavby. V současnosti jsou, zejména jednotlivé objekty areálů v Přízřenicích, využívány pro drobnou výrobu a skladování. Stavebně technický a estetický stav areálů hrubě kontrastuje s okolní drobnou a převážně obytnou zástavbou. Náplň areálů dále přivádí do tohoto prostředí nepřiměřenou nákladovou dopravu.

Chybou studie je, že tento střet v území neřeší. Náprava chyb minulosti je také součástí urbanistické tvorby a územně plánovací činnosti. Územní studie by proto měla iniciovat změnu ÚPmB v těchto partiích řešeného území.

Výroba, výrobní služby, skladování:

Plochy pro výrobu, výrobní služby a skladování jsou v území vhodně umístěny.

Velice podporujeme názor autorů studie volit pouze takový rozsah těchto ploch, který podpoří komplexnost městské čtvrti, ale neovlivní její podobu směrem k výrobní, nebo průmyslové zóně města.

Nedostatkem návrhu je ale menší podrobnost urbanistického uspořádání těchto ploch. Podrobnější prostorové, provozní a dopravní členění těchto „šedých“ ploch, by jistě podpořilo předpokládanou vizi městské třídy. Dále by potřebnou diferenciaci veřejných prostorů a jejich kvalitu také podpořil větší podíl smíšených ploch po obou stranách městské třídy, zejména pak v místech jejího napojení na Moravanskou ulici.

Pozemky veřejných prostranství

Vymezení veřejných prostranství je provedeno dle požadavků. Téměř rovnoměrně je jimi pokryto celé řešené území, což potírá jejich hierarchii a kompozici. To se ale neobejde bez podrobnějších studií menšího rozsahu, které by měly být zpracovány po schválení změny ÚPmB.

Posouzení návrhu dopravního řešení

Napojení na vyšší komunikační systém

Pro obě varianty je společné napojení řešeného území na vyšší komunikační systém:

- **na silnici II/152** v Modřicích prostřednictvím severovýchodního obchvatu Modřic (přeložka silnice III/15278),
- **na rychlostní silnici R52** prostřednictvím MÚK Moravanská (podmíněno je schválením Jihozápadní tangenty, resp. silnice R52, ve variantě Želešické nebo Modřické, nikoliv ve variantě „0“, ve stopě současné I/52),
- na ulici K terminálu a **MÚK Hněvkovského** prostřednictvím nové trasy.

Ve studii diskutovaná poloha VMO nemá na napojení řešeného území vliv.

(Jako uzly napojení jsou ve studii uváděny silnice III/15276 a III/15280, z nichž první je silnice z Moravan k I/52 a druhá příjezdová silnice uvnitř Modřic - jde tedy zřejmě o nedoplnění).

Vnitřní komunikační systém

Navrhovaný komunikační systém řešeného území je orientován na novou komunikační osu vedenou ve směru sever – jih a chápanou také jako přeložku silnice III/15278. Trasa této osy je v jednotlivých variantách navržena v odlišně, nicméně vždy se zaústěním do ulice Havránkovy a také možností pokračování nadjezdem nad dálnicí D1, v místě terénní inflexe, kdy přechod přes dálnici lze řešit jak nadjezdem, tak podjezdem. Ve studii je volen nadjezd. Nadjezd ale vytváří výraznou technickou dominantu v místě cenných pohledů na siluetu centra města.

Z tohoto důvodu nepovažujeme nadjezd za vhodné řešení.

Trasa stávající silnice III/15278 v poloze ulic Havránkova a Modřická se uvažuje jako místní komunikace funkční skupiny C se zklidněným provozem a s vedením doplňkové autobusové MHD.

Toto řešení považujeme za velmi správné.

MHD

Mimo řešené území je v každé variantě odlišně řešena také tramvajová trať.

Její oprávněnost je v propojení na Modřice, s ohledem na místní potenciál pracovních příležitostí, rozvíjející se obytnou zástavbu a umístění významného terminálu IDS u nádraží Modřice, zřetelná.

V rámci tohoto posouzení je navíc oprávněnost tramvaje prokázána orientačním výpočtem zátěží a dopravních vazeb (viz tabulky v příloze). Z navrhovaných variant, se stejně tak jako zpracovatel studie, přikláníme k řešení, které není zakotveno v současně platném ÚPmB 1994.

Vedení trati je navrženo v pokračování z Komárova po ulici Hněvkovského ke křížení dálnic D1 a D2. Zde je také vhodné místo i dostatečná plocha pro zařízení PaR, se vstupem do obchodního areálu Avion parku a příležitostí pokračování tramvajové trati do současného podjezdu pod dálnicí D1, ulicemi Kšírova – Havránkova.

Tento vstup do řešeného území je pro obě varianty shodný.

Prodloužení do Modřic je ale uvažováno pouze ve variantě A.

V jedné z variant připravovaného Územního plánu Modřice, je tramvajová trať od nádraží prodloužena podél železnice až na jih města, k silnici II/152.

Toto považujeme za velmi správné řešení, neboť to ještě zvýší atraktivitu tramvajové trati a zlepší přímou obsluhu města Modřice kolejovou MHD.

Pro obě varianty je také shodná problematika vedení tramvajové trati jako páteřní obsluhy území. Optimální polohu trati zpracovatel studie vědomě porušuje s odvoláním na hygienické limity (překročení hlukové zátěže).

Je paradoxní, že z takových důvodů se tramvajová doprava vzdaluje od svých zákazníků.

Strach z hluku je do budoucna nepodložená obava. Ve světě se běžně používají konstrukce tratí i konstrukce tramvajových vozidel, které hluk neprodukují, nebo ho eliminují na zanedbatelnou míru. Tato řešení by měla být uplatňována i v ostatních částech města Brna (potažmo v celé ČR) a to nejen na nových trasách, ale zejména na trasách v současné uliční síti města Brna.

Při posuzování návrhů studie tedy řadíme kapacitní, rychlou a spolehlivou službu obyvatelstvu poněkud výše, než předpokládané zatížení přilehlé a navíc funkčně smíšené zástavby hlukem.

VARIANTA A

Tato varianta uvažuje s menší plochou pro výrobu a větší pro bydlení.

Poloha páteřní komunikace (nové silnice III/15278) je relativně plynulá a logicky navazuje na severovýchodní obchvat Modřic s rychlým napojením na silnici II/152 a jejím prostřednictvím na dálnici D2. Umožňuje i dobré připojení na MÚK Moravanská, na silnici I/52 a na MÚK Hněvkovského.

Problematická se ale jeví poloha tramvajové trati jako nesymetricky položené souběžné trati na samostatném tělese. Křížení s příčnými komunikacemi snižuje cestovní rychlost tramvajové dopravy a je značným rizikem pro její provoz i pro provoz IAD.

Tento nedostatek lze odstranit vedením trati v ose komunikace, **nebo ještě lépe v poloze blíže k obytné zástavbě, v obslužné komunikaci po východní straně zeleného pásu.**

Obě tyto alternativní možnosti by ale zlepšily odpojení tramvajové trati k nádraží v Modřicích.

Za nevhodné považujeme umístění tramvajové vozovny na samém jižním okraji řešeného území.

Vozovna neslouží pouze pro tuto trať, ale logicky pro celý kvadrant města, resp. pro celou tramvajovou síť. Tato excentrická poloha vozovny vyvolá vysokou intenzitu tramvajové dopravy zejména při výjezdech v časných ranních hodinách i při večerních a nočních návratech.

Logičtější je její umístění v hlukové zóně dálnic D1 a D2 v místě, jak je uvažována ve variantě B.

Domníváme se, že na této ploše lze při důmyslném (nikoliv pouze plošném) řešení umístit jak vozovnu, tak parkovací plochu a zařízení systému PaR.

VARIANTA B

Tato varianta uvažuje s větší plochou pro výrobu a menší pro bydlení.

Poloha páteřní komunikace (nové silnice III/15278) je v jižní části území poněkud komplikovaná, preferuje ale propojení severovýchodního obchvatu Modřic s MÚK Moravanská. Radiální doprava na Komárov je opticky utlumena. Nicméně napojení na silnici II/152 a jejím prostřednictvím na dálnici D2, stejně jako připojení na MÚK Moravanská na silnici I/52 a napojení na MÚK Hněvkovského, jsou dobrá.

Poloha tramvajové trati v ose páteřní komunikace (přeložky silnice III/15278) je řešením výhodným. Vzhledem k poměrně úzkému pásu plochy pro bydlení je dobře dostupná i zástavba v historických částech Dolních Heršpic i Přízřenic.

Dořešeno není prodloužení tramvajové trati do Modřic k terminálu IDS před nádražím. Toto napojení je z hlediska funkce IDS ve městě Brně důležité.

Pro obsluhu zástavby kolem stávající osy území (ulic Havránkova, Zelná, Modřická) MHD je zachována v doplňkové funkci autobusová doprava. Ta by ale měla být přivedena, ve formě napáječe, k některému významnému přestupnímu uzlu na tramvajové síti.

Jak jsme již dříve zmínili, vedení trati mimo řešené území, je vhodnější ve variantě A.

Tramvajová vozovna je ale správněji umístěna ve variantě B, kde má i výrazně větší rozlohu než ve variantě A. Domníváme se, že by celá plocha šla využít jak pro funkci vozovny, tak pro parkovací objekt systému PaR.

Etapizace výstavby - varianta A a B

Výraznější rozvoj řešeného území je podmíněn předchozí realizací významných staveb dopravní a technické infrastruktury. Jedná se především o realizaci:

- MÚK Moravanská
- Rekonstrukci hlavních kanalizačních stok A01a A02
- Vybudování nové kanalizace včetně odlehčovací komory a retenční nádrže

Rozvoj území je dále podmíněn investicí do odstranění ekologické zátěže části území.

Níže položené plochy navržené k zástavbě by měly být chráněny protipovodňovými opatřeními.

Bez těchto podmiňujících investic je možná pouze postupná regenerace a dostavba v území původních obcí Dolní Heršpice a Přízřenice.

Rozvoj na doposud volných plochách vymezených pro bydlení, výrobu a sklady, by výrazně zhoršil standard prostředí v ulicích Havránkova, Zelná, Modřická a Moravanská. Zahájení výraznějšího rozvoje území bez předchozí realizace uvedených investic pokládáme zatím za nemožné.

POSOUZENÍ SOULADU NÁVRHU SE ZADÁNÍM ÚZEMNÍ STUDIE

Naplnění účelu studie

Studie představuje v obou variantách řadu koncepčních urbanistických zásad, které jsou cenné pro budoucí uspořádání území a vytvoření přitažlivého prostředí pro život obyvatel. Jsou také využitelné pro vypracování návrhu změny ÚPmB. Zejména to jsou tyto zásady:

- Menší podíl ploch pro výrobu a průmysl ve variantě A,
- Dopravní řešení ve variantě A,
- Proporce nízkopodlažní rodinné a středopodlažní obytné zástavby s nepřekročitelnou hranicí 6 NP.

Naplnění obsahových požadavků

- Studie se nevěnuje zachování a obnově hodnot původních obcí, ponechává spíše současný stav a ani neupozorňuje na vážné chyby minulého období, kdy došlo k jejich výraznému poškození,
- Ve studii nejsou vyznačeny části, pro které bude nezbytné zpracovat podrobné územní studie, nebo regulační plány,
- Při výpočtu potřeb ploch a kapacit zařízení veřejného vybavení nebylo započítáno obyvatelstvo ve stávající zástavbě a jeho možný růst,
- Dále nebyly zpracovatelem zohledněny dílčí požadavky a názory vznesené pořizovatelem při jednáních (výr. výborech) v průběhu zpracovávání studie.

Všechny ostatní požadavky na obsah, rozsah a formu zpracování dokumentace byly splněny.

Dokumentace je standardně členěna na textovou a grafickou část. Zatím co grafická část obsahuje analýzu (výkresy označené A – F) a návrh (výkresy 1a – 10.2), textová část takto členěna není.

Grafická část dokumentace je zpracována přehledně a má vysokou vypovídací schopnost.

Textová část není uspořádaná zcela systematicky, což znesnadňuje orientaci v jejím obsahu. Zcela zde chybí návrh systému zeleně.

Územní studie je až na uvedené body zpracována v souladu se Zadáním.

ZÁVĚRY PRO ZADÁNÍ ZMĚNY ÚPmB

Posuzovaná Územní studie „Rozvojové území Brno – jih“ podporuje již dříve předpokládaný rozvoj městského organismu na tomto území. Naznačuje také jeho charakterové zaměření, jeho celkové kapacitní možnosti i nabídku jeho jednotlivých prostorových a funkčních celků.

Celková kapacita řešeného území cca 15 000 obyvatel se ukazuje jako reálná a optimální.

Pro vytvoření prostředí „**Plnohodnotné městské čtvrti**“ není možné rozšiřovat **plochy průmyslu**, výroby a skladů víc než je vyznačeno ve variantě A.

S ohledem na předpokládanou vizi nové živé a osobité městské třídy, se naopak ukazuje jako žádoucí, vymezit tento významný veřejný prostor pokud možno po obou stranách polyfunkční smíšenou zástavbou, ve které by nemělo chybět bydlení.

Pásy zeleně s rekreační náplní bude vhodnější vést kolmo nikoli souběžně s městskou třídou. Klidové plochy a zeleň se tak dostanou do těsnějšího kontaktu s bydlením, nabídnou příčné peší propojení (práce - MHD, vybavenost – bydlení,

rekreace, krajina). Tyto plochy zeleně současně rozčlení území na charakterově samostatnější a měřítkem příznivější celky.

Navržená hladina zástavby, vyjádřená počty nadzemních podlaží, vychází ze stávající převážně nízkopodlažní (1–3 NP) zástavby. V celcích Dolní Heršpice a Přízřenice by měla být hranicí nepřekročitelnou. Na tyto celky pak může navazovat čtyř podlažní zástavba, která postupně může gradovat směrem k nové městské třídě a dosáhnout výšky až 6 NP. Případné lokální zvýšení v centru čtvrti doporučujeme ještě prověřit podrobnější studií prostorových vztahů.

Velkou pozornost je třeba věnovat celkům Dolní Heršpice a Přízřenice, které patří mezi nejlépe dochované vesnické celky na území města Brna.

Nespornou hodnotou jejich urbanistické struktury je i přímá vazba obydlí a větších úrodných a pečlivě udržovaných zahrad a sadů.

Toto jedinečné prostředí by nemělo být připravovaným rozvojem poškozeno.

Naopak nabízí se zde možnost nápravy chyb minulosti stejně jako omezení průjezdné dopravy. Změna ÚPmB by proto neměla v území dále stabilizovat areály zemědělské výroby, které svým měřítkem, provozem a vzhledem kontaminují kvalitu prostředí. Jejich hodnotnější části je možné postupně transformovat ve prospěch zařízení volného času a ploch zeleně.

Koncepční řešení zeleně v obcích. V jejich jádrech volit tradiční venkovské úpravy veřejných prostorů – náměstí a ulic. Obnovit tradiční druhovou skladbu zeleně.

Přiměřeně sjednotit úpravy uliční zeleně (travnaté pásy a stromořadí).

Vyhnout se tendenci "poměštění" parteru veřejných prostorů.

Posílit porosty podél Svratky. Zvýraznit břehový porost podél Moravského potoka.

Doplnit stromořadí podél cest a silnic mimo zastavěné území.

Doplnit lokální biokoridor podél Leskavy v průchodu zastavěným územím Dolních Heršpic a zaústit ho do RBK 1485 a lokální biocentrum u křížení Leskavy s dálnicí D1 doplnit na požadovanou výměru a upravit dle požadavků vymezování ÚSES.

V regionálním biokoridoru RBK 1485 je vloženo lokální biocentrum Ústí Leskavy v Dolních Heršpicích. Biocentrum je třeba podrobně vymezit a založit porosty.

Navrhovanou městskou třídu vnímat jako hlavní sběrnou komunikaci a současně jako přeložkou silnice III/15278.

Stávající silnici III/15278 v prostorech ulic Havránkova – Zelná - Modřická, upravit jako místní komunikaci funkční skupiny C se zklidněným provozem a ponechanou doplňkovou autobusovou MHD.

Prodloužení tramvajové trati do Modřic je podpořeno orientačním výpočtem zátěží a ukazuje se jako žádoucí. V řešeném území doporučujeme ještě podrobněji prověřit její trasování v jiné poloze než v ose městské třídy. Rozhodně by v tomto území měla být dlouhodobě zachována prostorová rezerva pro tuto trať a pokud možno v tom nejvhodnějším místě.

Umístění tramvajové vozovny je logičtější v prostoru křížení dálnic D1 a D2 tak, jak je navržena ve variantě B.

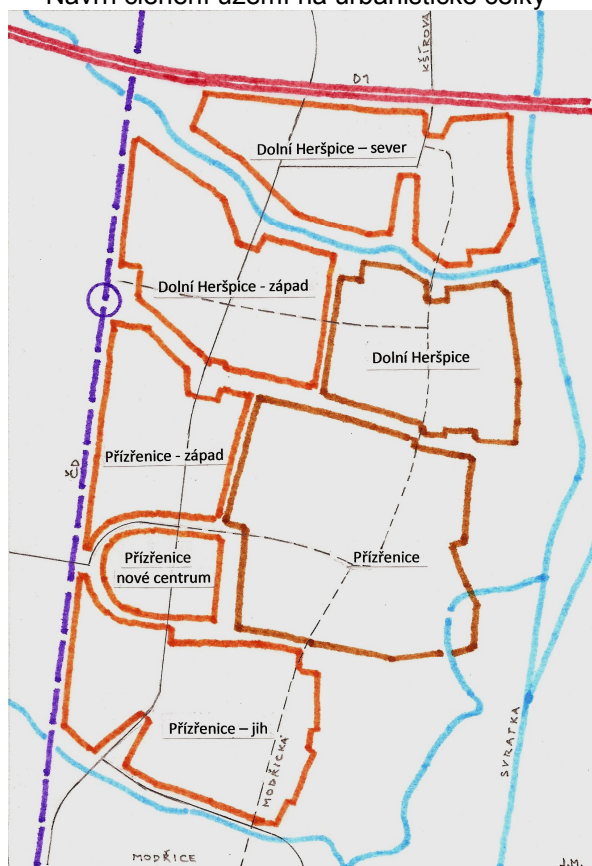
Výsledky Územní studie a její oponentní posouzení jsou podle našeho názoru dostatečným podkladem pro sestavení a přijetí Zadání změny ÚPmB a také pro její následné zpracování, projednání a schválení.

Po schválení změny ÚPmB doporučujeme zpracovat podrobnější urbanistické řešení jednotlivých celků, buď formou územních studií s regulativy na úrovni regulačního plánu, nebo přímo regulační plány.

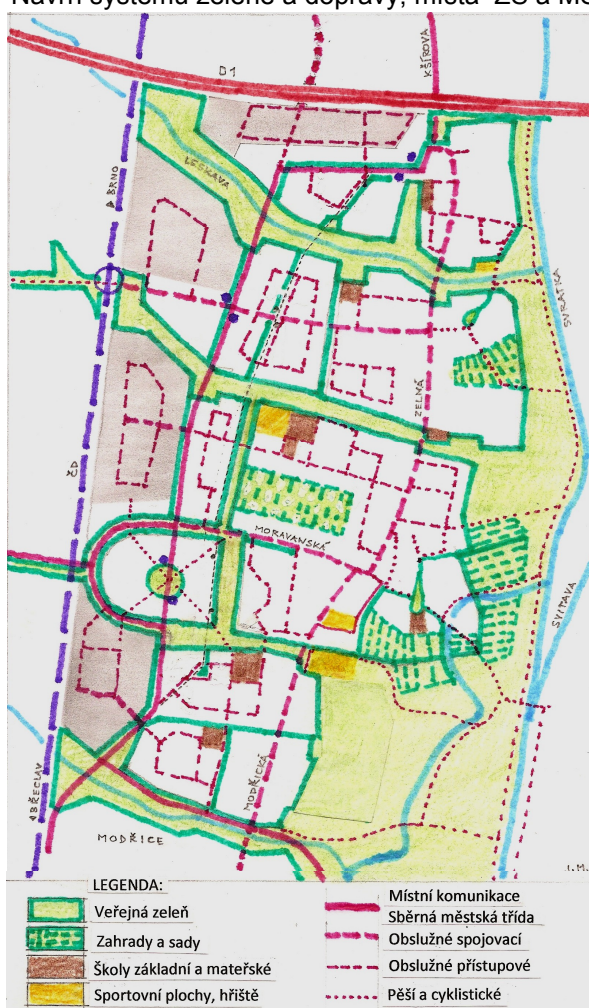
V prvním pořadí by měly být zpracovány tyto územně plánovací podklady či dokumentace celků **Dolní Heršpice a Přízřenice**. Jejich hlavním obsahem by měl být komplexní urbanistický návrh regenerace a dostavby tak, aby nebyly dále poškozovány jejich nesporné urbanistické hodnoty.

Dle aktuální potřeby, by mělo následovat zpracování podobných podkladů či dokumentů pro nové rozvojové celky. Při postupném naplňování těchto celků zástavbou musí uchovány ty nejvhodnější plochy pro základní veřejné vybavení, zejména základní a mateřské školy.

Návrh členění území na urbanistické celky



Návrh systémů zeleně a dopravy, místa ZŠ a MŠ



Kolečko na železnici-vhodné místo pro zastávku.

Na těchto obrázcích je schematicky znázorněno doporučené členění řešeného území na jednotlivé prostorové celky s vlastními charakterovými rysy širšího obytného prostředí (obrázek vlevo).

Na obrázku vpravo jsou zobrazeny dva nejdůležitější liniové systémy – dopravy a zeleně. Tyto systémy si nekonkurují, spíše se doplňují. Severojižní páteřní komunikaci doplňují místní obslužné komunikace. Společně tak tvoří roštový systém, který propojuje jednotlivé prostorové celky mezi sebou. Uvnitř těchto celků zajišťují dopravní obsluhu komunikace přístupové a zklidněné.

Systém zeleně pak nabízí klidové prostředí pro každodenní rekreaci a rekreační sport. V těchto plochách jsou také hlavní pěší a cyklistické trasy příčně propojující všechny celky řešeného území s ostatními částmi města a s okolní krajinou.

J. M.