



## Územní studie – Blok Ponávka – Cejl – Körnerova – Bratislavská

### Průvodní zpráva

**Obsah dokumentace :****A. Textová část**

- 1 Identifikační údaje**
- 2 Přehled výchozích podkladů**
- 3 Vymezení území**
  - **Popis a charakteristika území**
  - **Hodnoty**
  - **Limity**
  - **Záměry**
  - **Cíle**
  - **Problémy**
- 4 Dopravní infrastruktura**
- 5 Napojení na síť technické infrastruktury**
- 6 Ostatní veřejná infrastruktura**
- 7 Vyhodnocení podmínek pro zástavbu a stanovení regulativů**
- 8 Závěry vyplývající z územní studie**

**B. Výkresová část**

01	Problémový výkres	1 : 2000
02	Hlavní výkres – varianta dvoupruhové uspořádání	1 : 2000
03	Širší vztahy – dopravní výkres – varianta stávající stav	1 : 5000
04	Širší vztahy – dopravní výkres – varianta dvoupruhové uspořádání	1 : 5000
05	Širší vztahy – dopravní výkres – varianta čtyřpruhové uspořádání	1 : 5000
06	Situace – varianta stávající stav	1 : 1000
07	Situace – varianta dvoupruhové uspořádání	1 : 1000
08	Situace – varianta čtyřpruhové uspořádání	1 : 1000
09	Napojení na síť TI – varianta stávající stav	1 : 1000
10	Řez městskou třídou – varianta dvoupruhové uspořádání	1 : 200
11	Řez městskou třídou – varianta čtyřpruhové uspořádání	1 : 200
12	Panorama - zákres do panoramatické fotografie ze stanoviště Bílá hora	
13	Vizualizace – varianta dvoupruhové uspořádání	
14	3D model – varianta dvoupruhové uspořádání	
15	3D model – varianta čtyřpruhové uspořádání	

**C. Tabulková a výpočtová část**

T1	Přehled užívaných zkratk
T2	Výpočet HPP
T3	Výpočet IPP
T4	Doprava
T5	ZTI , vytápění, elektro
T6	Ostatní veřejná infrastruktura

**D. Dokladová část**

- Záznamy z výrobních výborů – 1, 2, 3
- Záznam z jednání s provozovatelem letecké záchranné služby

## 1 Identifikační údaje

- Název práce : **Územní studie**  
**Blok Ponávka – Cejl – Körnerova – Bratislavská**
- SOD 4114054265
- Stupeň dokumentace : Územně plánovací podklad
- Objednatel : Statutární město Brno,  
Dominikánské nám. 1  
601 67 Brno  
jehož jménem jedná Ing. Petr Vokřál, primátor  
Mgr. Ing. Kateřina Leopoldová,  
vedoucí Odboru územního plánování a rozvoje MMB  
Kounicova 67  
601 67 Brno
- Zhotovitel : Luboš Františák, ARCHITEKT  
Královopolská 722/20  
616 00 Brno
- Architektonicko – urbanistické řešení : Ing. arch. Luboš Františák, Ph.D.  
tel. + 420 776 633 858  
[frantisak@fa.vutbr.cz](mailto:frantisak@fa.vutbr.cz)
- Dopravní řešení : ADOS  
Ing. Adolf Jebavý  
tel. + 420 604 730 164  
[jebavy@ados.cx](mailto:jebavy@ados.cx)
- Řešení technické infrastruktury : LDH s.r.o.  
[ldh@ldh.cz](mailto:ldh@ldh.cz)  
ZTI  
Ing. Zbyněk Holešovský  
tel. + 420 604 231 439  
Vytápění  
Ivan Drápal  
tel. + 420 604 231 441  
Elektrotechnická zařízení  
Milan Lat'ák  
tel. + 420 603 812 910

Brno, březen 2015

## 2 Přehled výchozích podkladů

- Územní plán města Brna, všechny výkresy (výřez)
- Výškopis
- Digitální mapa města Brna (výřez)
- Územně analytické podklady 2012 (ERA)
- Ortofotomapa (výřez)
- Aktuální mapa majetkových vztahů řešeného území
- Výřez DTMB obsahující stávající stav vedení jednotlivých inženýrských sítí
- Výřez z aktuálních dat od správců inž. sítí předaných pro ÚAP
- ÚPP – Regulační plán Nová městská třída - koncept (Ing. arch. Kaněk, 1999)
- Výškové zónování v MPR a jeho ochranném pásmu (Burian + Křivinka, 05/2007)
- Generel cyklistické dopravy na území města Brna (ADOS, 2010)
- Generel pěší dopravy na území města Brna (ÚAD Studio, 2010)
- Generel odvodnění města Brna (Pöyry, DHI, 2009), část Odkanalizování, část D.2 – Souhrnný model kanalizace, č.v.: D.2.V.I.3 – 04.08
- Metodika OÚPR MMB pro zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace
- Studie investičního záměru „Bydlení v centru – Ponávka“ (P.P. Architects s.r.o., 05/2014)
- Zadání Územní studie Blok Ponávka – Cejl – Körnerova – Bratislavská (OÚPR MMB)

## 3 Vymezení území

Řešené území se nachází v k.ú. Zábrdovice. Je vymezeno ulicemi Ponávka - Cejl - Körnerova – Bratislavská. Celková plocha řešeného území je cca 5,42 ha.

Ve vlastnictví statutárního města Brna jsou tyto pozemky – parc.č. 633/1, 691/1, 691/2, 691/3, 691/4, 691/5, 691/6, 691/7, 692/1, 692/2, 693, 694/1, 694/2, 694/3, 705/1, 706/1, 706/2, 707/1, 707/3, 708/1, 708/2, 711, 716, 723/1, 723/2, 723/3, 723/4, 723/5, 723/6, 738/2, 741, 742/1, 742/2, 742/3, 742/4, 743, 744, 751, 752, 754, 756, 757/2 a 757/3.

Ve vlastnictví ČR jsou tyto pozemky – parc.č. 709/1, 755/1 a 758.

Plochy v soukromém vlastnictví, na kterých má být realizován nový veřejný prostor – městská třída - parc.č. 715/1, 715/2, 715/4, 715/5, 720, 721/1 a 721/2.

Plocha (European Property Group, a.s.) určená k posouzení je v návrhové funkční ploše SJ (IPP 2,0-3,0) a zahrnuje pozemky – parc.č. 709/2, 712, 713/4 a 714/1, celkem 0,36ha.

Plochy v soukromém vlastnictví, které jsou v návrhových funkčních plochách SJ (IPP 2,0-3,0) - parc.č. 686/3, 687/1, 687/2, 688, 690, 710, 713/3 a 714/2. V sektoru „D“ - parc.č. 717, 718, 719, 724/1, 724/2, 725 a 737/4.

Plochy v soukromém vlastnictví, které jsou ve stabilizovaných funkčních plochách BO, OZ a SO- p.č. 685, 686/1, 687/3, 689, 705/3, 707/2, 738/1, 739, 740, 746, 747, 748, 749, 750 a 753.

### - Popis a charakteristika území

Aktualizované Územně analytické podklady statutárního města Brna z roku 2012 (dále jen ÚAP) řadí toto území do kategorie založená hodnotná urbanistická struktura – „...oblast ležící na východ od městského okruhu je souborem meziválečných nájemních domů. Ve třicátých letech na okraji tehdejšího Brna na pozemcích bývalých továrních komplexů začaly díky aktivitě brněnských stavebních podnikatelů vznikat ulice zástavby bytových nájemních domů a polyfunkčních objektů vytvářejících městskou bytovou strukturu. Vnitrobloky jsou v mnoha případech využity pro obslužné a výrobní činnosti. Na rozdíl od severní oblasti kolem ulice Veveří, byla tato oblast znevýhodněna svým bezprostředním dotykem s Posvitavskou výrobní zónou. Po 2.světové válce bylo toto území obydlováno sociálně slabými skupinami obyvatel a stavební fond nebyl udržován, což se projeví na celkové kvalitě městského prostředí.“

Je potřeba ještě dodat, že v 80. letech 20. století zde byla navržena tzv. plošná asanace. K připravované výstavbě panelových domů nedošlo díky změně režimu po listopadu 1989. Příprava na plošnou asanaci znamenala také několik dekád trvající stavební uzávěru, která byla později uvolněna. Následně s novým územním plánem v roce 1994 byla v řešeném území omezena stavební činnost a držena územní rezerva pro výstavbu tzv. Nové městské třídy.

Územně plánovací podklad Výškové zónování v MPR a jeho ochranném pásmu (Burian, Křivinka, 05/2007) (dále jen VZ MPR). Tento podklad v odstavci zdůvodnění práce označuje IPP za nedostatečný prostorový regulativ a zdůrazňuje nezbytnost zpracovat podrobnější výškovou regulaci zejména v území MPR a v jejím ochranném pásmu. Prioritami návrhu jsou ochrana veduty města a ochrana stabilizovaných zón s kvalitní zástavbou. Podle výkresové dokumentace je oblast OP MPR východně od centra města označena jako „stabilizované území“.

Toto, podle ÚPP Výškové zónování v MPR „stabilizované území“ na východ od centra, má ještě jednu důležitou charakteristiku, zdejší bloky jsou výrazně větší než je v obdobné vzdálenosti od centra obvyklé. To má vždy vedlejší efekt ve formě bujení dalších, ne zcela vhodných, staveb ve vnitroblocích. Jde o bloky na sever i na jih od Cejlu, obě strany jsou spíše než stabilizované území - přestavbovým „spícím potenciálem“ postindustriálního města. Zde má možnost dělení velkých bloků (ulicemi a městskými třídami) ještě jeden zásadní význam – přínos nové kvality, která může pozitivně ovlivnit obraz města.

#### **- Hodnoty**

Historická stopa původních sídel se nedochovala. Podle Územně analytických podkladů 2012 je širší území mezi ulicí Cejl a Bratislavskou vyhodnoceno jako urbanisticky cenné, se založenou hodnotnou urbanistickou strukturou. Dům na nároží ulic Cejl, Körnerova - parc.č. 754 je zapsán v Ústředním seznamu kulturních památek. Jako kulturně historická hodnota je v ÚAP 2012 zmíněná také historická stopa toku Ponávka. Řešené území se nachází v říční nivě. V sousedství na jih od Cejlu se nacházejí stavební dominanty a významné stavební dominanty ovlivňující panorama města (dva komíny a chladicí věž teplárny).

Návrh vychází z toho, že je zde založena historicky hodnotná bloková struktura, a že v tomto principu musíme důsledně pokračovat. Po průrazu nové třídy je nezbytné, aby byl uliční prostor obestavěn a existující městské bloky byly stavebně uzavřeny.

#### **- Limity**

Předmětné území se nachází v ochranném pásmu Městské památkové rezervace (MPR) Brno. Je zde stávající vzletová a dosedací plocha pro vrtulníky a koridor pro přelety a odlety.

Od severu k jihu vede těleso kanalizace původní Ponávky v šířce 5,1m. Jeho ochranné pásmo limituje výstavbu i výsadbu stromů.

Na řešené území také zasahuje ochranné pásmo elektronické komunikační sítě.

Řešené území je v ochranném pásmu letiště.

#### **- Záměry**

Investiční záměr „Bydlení v centru – Ponávka“ společnosti European Property Group, a.s.. Na investiční záměr je zpracovaná studie od společnosti P.P. Architects s.r.o. z května 2014. Studie řeší návrh dvanácti a devatenáctipodlažního bytového domu.

Dopravně je bytový dům napojen z ulice Ponávka a Bratislavská.

MČ Brno - střed požádala prověřit tento investiční záměr „se zohledněním rušené trasy Nové městské třídy“. Vzhledem k tomu, že v Územním plánu města Brna (ÚPmB), ve znění pozdějších novel, zůstává trasa Nové městské třídy ponechána, nedochází tedy k jejímu rušení, bude územní studie „Blok Ponávka - Cejl - Körnerova- Bratislavská“ zpracována ve variantách a to:

- 1) Bez doposud realizované Nové městské třídy, tj. za stávajícího stavu.
- 2) Po realizaci Nové městské třídy (dopravní obsluhy území) ve dvoupruhovém uspořádání.
- 3) Po realizaci Nové městské třídy ve čtyřpruhovém uspořádání.

V ÚAP 2014 je sledován záměr na provedení změn v území předaných poskytovateli údajů - navrhovaná Městská památková zóna (NPÚ).

Z podkladu VZ MPR vychází i Výškové zónování pro ÚPmB (Atelier ERA, 2011), které je sledováno jako jeden ze záměrů na provedení změn v území v ÚAP 2012. Podle textové části ÚAP – Podklady pro rozbor RURÚ (2012 str.123) – se návrhové území nachází v oblasti B - oblasti možného zvyšování výškové hladiny zástavby pro posílení významu důležitých městských prostorů. *Toto území městských tříd je vymezeno jako obalová křivka významných městských prostorů, které jsou jedním z typických městotvorných prvků. U těchto prostorů je možno očekávat posilování významu a to formou zvýšené stavební činnosti. Výstavbu v oblastech městských tříd je potřeba na jedné straně podporovat, ale zároveň je nutno její výškové parametry usměrňovat. Cílem je podpora funkčního i prostorového významu městských tříd. Tento územně analytický podklad předpokládá, že : Pro tuto oblast bude navržen režim posilující hodnoty urbanistické struktury. Nová výstavba nebo přestavba stávajících objektů městských tříd může převyšovat zástavbu v přilehlém území k městské třídě při dodržení všech obecných podmínek pro výstavbu vyplývajících z právních předpisů.*

Tato studie je v souladu se záměry ÚAP, že podstatným cílem je podporovat výstavbu v území, ale zároveň usměrňovat její výškové parametry.

#### **- Cíle**

Cílem územní studie je prověřit investiční záměr umístění bytového domu v kontextu širšího území tvořeného blokem Ponávka - Cejl - Körnerova - Bratislavská a stanovit podrobnější regulační podmínky bloku pro uvedené varianty.

Důvodem pořízení ÚS je neexistence jasně kodifikovaného předpisu pro stanovení výšky zástavby ve městě Brně.

#### **- Problémy**

Chybí stavební připravenost pro napojení na dopravní infrastrukturu a síť TI v nové třídě. Z tohoto důvodu bude první stavba napojena dopravně a na stávající síť TI v ulici Bratislavské. Dopravní napojení z ulice Ponávka vede přes plochu OZ (v majetku statutárního města Brna) a nejedná se o veřejný zájem toto napojení umožnit. Je na dohodě zastupitelů města s investory, jak budou na výstavbě NMT participovat. Automobilová doprava přitíží provozu v ulici Ponávka do doby, než bude zprovozněn úsek nové městské třídy mezi Cejlem a ulicí Bratislavskou. Na trase nové městské třídy jsou pozemky v soukromém vlastnictví o ploše 3 896 m<sup>2</sup>, ve vlastnictví EPG a.s. je 735 m<sup>2</sup> a ve vlastnictví města Brna je celkem 799 m<sup>2</sup>. Statutární město Brno v současnosti vlastní necelých 15% plochy pozemků potřebných pro novou třídu, k vypořádání je ještě necelých 72% .

Absence vzrostlých stromů současně s nevhodně řešeným oploceným parkovištěm degradují předprostor ÚN i vstup do bazénu Ponávka.

Ochranné pásmo kanalizace limituje výstavbu i výsadbu stromů v ploše „parku“ (ZP) i v navazujících veřejných prostorech.

Transport pacientů z přistávací plochy do ÚN je v kolizi s provozem ulice Ponávka.

Funkční plocha „parku“ (ZP) je v kolizi s potřebou přistávání vrtulníků u Úrazové nemocnice. Stávající vzletová a dosedací plocha pro vrtulníky není zkolaudovaná a certifikovaná jako heliport. Pokud bude nadále sloužit přistávání vrtulníků pro Úrazovou nemocnici, musí splňovat tato kritéria: Zpevněná plocha musí být umístěna na bezpřekážkové ploše minimálně 26 x 26 m pro denní provoz a 26 x 52 m pro noční provoz. K ploše musí být zpevněný příjezd pro sanitní vozidlo.

Část řešeného území je zasažená nadměrným hlukem z pozemní dopravy.

## 4 Dopravní infrastruktura

Investiční záměr bytového domu dle studie PP. Architects z května 2014 předpokládá dopravní napojení z ulice Ponávka a Bratislavská (výhledově z Nové městské třídy). Potřeby statické dopravy vychází z monofunkčního využití objektu (bydlení) a jsou řešeny na pozemcích investora. (viz. tabulka T4)

Pro potřeby posuzování byly zohledněny tyto skutečnosti:

- Dělbba dopravní práce – existující (v rámci města 14% pěšky, 3% na kole, 60% veřejnou hromadnou dopravou, 23% automobilem; vyjíždka 3% pěšky, 1% na kole, 38% veřejnou hromadnou dopravou, 59% automobilem) zdroj: ČSÚ SLDB 2011, pravidelné cesty do zaměstnání a do škol – Ing. Bárta
- Stupeň automobilizace – 1:2,5 400 voz./1000 obyvatel
- Poloha - stavba v centru města nad 50.000 obyvatel, mimo historické jádro
- Dostupnost území pro pěší a cyklisty
  - dobrá až velmi dobrá kvalita obsluhy území městskou hromadnou dopravou v závislosti na poloze zastávek
  - dobrá až velmi dobrá kvalita pěší a cyklistickou dopravou v závislosti na prostupnosti území
- Využití objektu
  - bydlení (do 100 m<sup>2</sup> 13 ks 1+kk, 65 ks 2+kk, 71 ks 3+kk, nad 100 m<sup>2</sup> 8 ks 5+kk)
  - bydlení a obchodní parter (dtto + obchodní parter)
- Obrátkovost
  - Stav 0 - 1,5 pro potřeby bydlení
  - Stav 2 - 1,5 pro potřeby bydlení
  - Stav 4 - 2,0 bydlení a obchodní parter
- Komunikační skelet
  - Stav 0 - existující dopravní infrastruktura
  - Stav 2 – Nová ulice ve dvoupruhovém uspořádání realizovaná jako obslužná, v úseku mezi ulicemi Bratislavská a Cejl, s prostranstvím místního významu – rozšíření ústí ulice Bratislavské na čtyři pruhy
  - Stav 4 – Nová městská třída ve čtyřpruhovém uspořádání realizovaná jako sběrná v úseku mezi ulicemi Drobného a Křenová s prostranstvím místního významu – rozšíření ústí ulice Bratislavské na čtyři pruhy
- Organizace dopravy v území
  - Stav 0 – existující systém jednosměrných obslužných komunikací
  - Stav 2 – napojení území po ulici Bratislavské ze směru od Koliště (na pravé oblouky)
  - Stav 4 – napojení území po ulici Bratislavské ze směru od Koliště (na pravé oblouky)
- Limity území
  - Kapacita křižovatky Koliště – Bratislavská
  - Kapacita křižovatky Cejl – Koliště (levé odbočení přes tramvaj)
  - Zatížení hlukem a exhalacemi ulice Ponávka
  - Pobytové plochy v obytných ulicích (parkování na veřejných prostranstvích)
- Zastávky hromadné dopravy
  - Stav 0 – existující poloha tramvajových zastávek
  - Stav 2 – existující poloha tramvajových zastávek
  - Stav 4 – tramvajové zastávky v křižovatce Cejl – Nová městská třída – autobusové zastávky na nárožích s tramvajovými radiálami

Posouzení bylo provedeno pro tři návrhová období (stav 0, 2, 4). Pro všechna tři návrhová období bylo hodnoceno:

- Řešení statické dopravy generované objektem
- Zatížení přilehlého území dopravou generovanou objektem
- Ostatní dopady do území

Vlastní výpočty jsou součástí samostatné přílohy. Vycházejí z platné legislativy a výše uvedených předpokladů.

### **Stav 0**

Investor realizuje bytový dům a související dopravní a technickou infrastrukturu. Město ani ostatní investoři neinvestují.

- Statická doprava generovaná bytovým objektem je řešena na pozemcích investora.
- Zatížení dopravou generovanou objektem se nejvíce dotkne ulice Ponávka (přes 200 voz./24 hod). V ostatních ulicích dojde k zanedbatelnému navýšení dopravy v řádech desítek voz./24 hod.).
- Přetížení křižovatek na vjezdech do území (Koliště-Cejl, Koliště-Bratislavská, Příkop-Bratislavská) nebude mít zásadní vliv na kapacitu křižovatek (max. 0,5 voz./1 min).
- Řešení bytového domu nevytvoří novou nabídku parkovacích míst v území. Deficit parkovacích míst pro potřeby stávající zástavby nebude vyřešen.
- Obousměrný cyklistický provoz v ulici Ponávka (bez doprovodných liniových opatření), Bratislavská (s doprovodnými liniovými opatřeními - v úseku Příkop-Cejl).

### **Stav 2**

Do území přichází další investoři. Město realizuje Novou ulici v dvoupruhovém uspořádání, resp. úpravy ulice Bratislavská a souvisejících křižovatek Cejl-Koliště a Bratislavská-Koliště. Atraktivita území generuje poptávku po bydlení. Dochází k postupné přestavbě jednotlivých sekcí bloku. Začíná být využíván obchodní parter, který město vyžaduje.

- Statická doprava generovaná objektem zůstává stejná.
- Zatížení území generované objektem bude rovnoměrně rozprostřeno po území.
- Zlepší se dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy.
- Zlepší se dostupnost území pěší a cyklistickou dopravou.
- Deficit parkování se může celkovým oživením území výrazně prohloubit.
- Kapacity parkování pro nově budované objekty budou řešeny na pozemcích investorů těchto objektů.
- Nová ulice v dvoupruhovém uspořádání nabídne nové parkovací kapacity na terénu. Jejich využití bude v souladu s aktuálně platnou parkovací politikou města (předpoklad - krátkodobé a dlouhodobé abonentní placené parkování přes den, rezidentní placené parkování přes noc).
- Pokud bude město regulovat parkování na veřejných prostranstvích, vznikne poptávka po parkovacím objektu.
- Obousměrný cyklistický provoz v ulici Ponávka (bez doprovodných liniových opatření), Bratislavská (s doprovodnými liniovými opatřeními - v úseku Příkop-Cejl), Cejl (s doprovodnými liniovými opatřeními v úsecích navazujících na křižovatku Cejl-Koliště), Nová ulice (bez doprovodných liniových opatření – zóna 30).

Upozorňujeme, že řešení Nové městské třídy ve dvoupruhovém uspořádání vychází z požadavku městské části Brno-střed. Z hlediska řešení systému a uspořádání dopravy nebyla Nová městská třída ve dvoupruhovém uspořádání (v celém svém rozsahu) v ostatních podrobnějších územně plánovacích podkladech dosud prověřena.



**Stav 4**

Do území přichází další investoři. Město realizuje Novou městskou třídu ve čtyřpruhovém uspořádání, resp. úpravy ulice Cejl včetně nové polohy tramvajových zastávek. Atraktivita území generuje poptávku po jiných funkcích. Přestavba jednotlivých sekcí bloku bude dokončena. Začne být využíván obchodní parter. Může dojít k částečné přeměně bytového fondu na prostory s nebytovou funkcí.

- Statická doprava generovaná objektem zůstane stejná a změní se pouze za předpokladu, že se změní využití objektu.
- Zatížení území generované objektem bude rovnoměrně rozprostřeno po území.
- Výrazně se zlepší dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy.
- Zlepší se dostupnost území pěší a cyklistickou dopravou, resp. jejich atraktivita související s kvalitou území.
- Oproti stavu 2 dojde ke snížení nabídky parkovacích míst v ulici.
- Vznikne potřeba vybudování parkovacího objektu – deficit parkování lze řešit v objektu (s obchodním parterem) na křižovatce ulic Bratislavská a Ponávka.
- Oproti stavu 2 budou v prostoru Nové městské třídy realizována liniová opatření pro cyklisty – cyklopruhy v obou směrech.
- Oproti stavu 2 dojde ke zvýšení hlukové zátěže z dopravy.

**Provozování letecké záchranné služby (viz. tabulková a dokladová část)**

Záchranná služba má přednost a výjimku u Úrazové nemocnice používat vzletovou a dosedací plochu pro vrtulníky, která není zkolaudovaná a certifikovaná jako heliport. Tato plocha má charakter provizoria a musí splňovat požadavky HEMS (HEMS = helicopter emergency medical servis = vrtulníková záchranná lékařská služba). Zpevněná plocha musí být umístěna na bezpřekážkové ploše minimálně 26 x 26 m pro denní provoz a 26 x 52 m pro noční provoz. K ploše musí být zpevněný příjezd pro sanitní vozidlo.

Uvažovaný parkovací dům na křižovatce ulic Ponávka a Bratislavská má takové rozměry, aby mohl být heliport vybudován na jeho střeše. Přístup z Úrazové nemocnice by mohl být propojovacím krčkem – bez kolize s obslužnou komunikací.

Přilety a odlety jsou ve směru severojižní osy. Ve vztahu k posuzovanému 19-ti podlažnímu objektu neplynou ze strany provozování letecké záchranné služby žádná omezení.

## 5 Napojení na sítě technické infrastruktury

Posouzení pro stávající stav se týká navrhovaného objektu „Bydlení v centru – Ponávka“. Napojení (pro variantu 0) na všechny sítě technické infrastruktury se předpokládá v ulici Bratislavské. Tyto sítě povedou v koridoru o šířce 5m, který je vymezen regulační stavební čarou na západě a hranicí pozemku na východě. Tento koridor bude po vybudování NMT pod prostorem chodníku, ale za stavu 0 povede přes stávající objekt v ulici Bratislavské.

Pokud město nedokáže včas zareagovat a koordinovat budování technické a dopravní infrastruktury, pak se napojení pro varianty 2 a 4 se bude týkat až dalších objektů, které budou stavěny kolem nové městské třídy. Teprve ty pak budou napojovány na technickou infrastrukturu nově vybudovanou v trase NMT.

### Zásobování vodou

Posuzovaný objekt bude napojen vodovodní přípojkou na stávající vodovodní řad LT DN 150 v ulici Bratislavská. Roční směrné číslo potřeby pitné vody je 10 360 m<sup>3</sup>/rok pro předpokládaných 296 bydlících osob. Denní bilance potřeby TUV je celkem cca 24 m<sup>3</sup>/den.

### Odkanalizování

Pro návrhovou plochu platí požadavek regulace odtoku dešťových vod 10 l/s/ha. Povolený odtok z pozemku je 3,6 l/s. Dešťové vody budou zadržovány v retenční nádrži o velikosti 67 m<sup>3</sup> a vypouštěny v maximálním množství 3,6 l/s. **Retenční nádrž** je dimenzována na 10-ti letý déšť a bude opatřena bezpečnostním přepadem. Kanalizace bude napojena na jednotnou kanalizaci DN 500/750 BEO pro veřejnou potřebu v ulici Bratislavská. Ta je podle Generelu navržena k rekonstrukci. Možnost napojení objektu na kanalizaci v ulici Bratislavské byla prověřena kladně na BVaK a.s. v době vypracování této Územní studie. Takže je možno napojit se před i po navržené rekonstrukci.

### Zásobování teplem

Objekt bude vytápěn z výměňkové stanice horká voda/voda. Tato bude napojena na horkovod Tepláren Brno a.s.. Vytápění bytů a příprava TV bude realizována v bytech v bytových předávacích stanicích Meibes. Vytápění bytů bude zabezpečeno prostřednictvím otopných těles, ke kterým bude z bytové předávací stanice přivedeno potrubí v podlaze každého bytu.

### Rozvody elektro – VN – trafo – NN

Rozvodná soustava v síti VN : 3x22 kV 50Hz IT, a v síti NN : 3 PEN AC 50 Hz, 230/400 V, TN-C. Bilance el.energie pro BD Ponávka je stanovena pro 123 navržených bytů.

Pro napojení navrženého bytového komplexu se vybuduje **nová** distribuční **trafostanice** 22/0,42kV – 630kVA dle standardu E-ON. Ta bude zasmyčkována novými kabely na stávající distribuční rozvod VN. (viz. tabulka T5)

## 6 Ostatní veřejná infrastruktura

Tato územní studie vychází z regulačního plánu NMT, nemění se intenzita využití území (hodnoty IPP jsou v předmětném území beze změny).

Orientační požadavek na místa v MŠ = 40 míst /1000 obyvatel. (VÚVA – 1983)

Předpokládaná kapacita posuzovaného objektu = cca 300 obyv. = bude potřeba umístit 12 dětí.

Po redukci objektu o 24% to bude 9 dětí.

V docházkové vzdálenosti do 400 m se nachází pouze jedna MŠ - Černopolní s kapacitou 72 dětí. V docházkové vzdálenosti do 600 m je celkem 7 mateřských škol. Z vyhodnocení vyplývá, že ve sledovaném území je zřejmě nedostatečná kapacita mateřských škol. V dlouhodobém horizontu při úplném zastavění obou návrhových ploch SJ na nové třídě, mezi Cejlem a ulicí Bratislavskou, lze počítat s nárůstem cca 900 obyvatel. (viz. tabulka T6)

Z redukovaného záměru tedy požadavek na výstavbu nové MŠ ještě nevyplývá.

## 7 Vyhodnocení podmínek pro zástavbu a stanovení regulativů

Návrh vychází ze zadání a v maximální míře z Územně plánovacího podkladu (dále jen ÚPP) – Regulační plán Nová městská třída (dále jen NMT) - koncept (Ing. arch. Kaněk, 1999).

Funkční plochy jsou převzaty z ÚPmB a zpřesněny na konkrétní parcely pro měřítko 1 : 2000.

Návrhové jsou dvě plochy SJ – jádrové, tj. smíšené plochy centrálního charakteru.

Index podlažních ploch **IPP** nestanovuji, v územní studii jsem převzal hodnoty **2,0-3,0** z územního plánu.

**Šířka městské třídy** byla v RP NMT předpokládána, mezi ulicemi Bratislavskou a Cejlem, v proměnlivé šířce 32,5 – 33,5 m. Ve studii byla prověřena jednotná šířka 31,0 m ve dvou variantách. Po dohodě se zadavatelem zde byla stanovena jednotná šířka nové třídy na **31,0m**.

Nová třída dělí řešené území na dvě části, ty jsou podle vyhodnocení možnosti zastavění v návrhových plochách SJ dále rozděleny na 4 sektory – **A,B,C,D** – viz hlavní výkres. Index podlažní plochy je pro obě návrhové funkční plochy SJ shodný - IPP = 2,0 – 3,0.

**Sektor D** - má v návrhové funkční ploše **SJ** šířku stavebního pozemku cca 32 m, zde je blok ideálně obestavitelný s možností dodržení využití obchodního parteru i dostatečné kapacity parkování . Je zde předpis maximálního využití **IPP 2,0 – 3,0**. Toto maximum je dosaženo zastavěním do hloubky parcely 13m při počtu 7 NP s možností gradovat na nároží do výšky 8NP. Předepsaná výška je 6 - 8 NP.

**Sektor C** - (u Cejlu) zde může vzniknout výrazně menší uzavřený blok, který bude akceptovat vazby a napojení na stávající domy. Protože je šířka parcel (cca 20 m) zhruba o třetinu menší než v sektoru D, je zde předepsaná výška 3 - 6 NP. Počet navržených podlaží je také limitován osluněním a omezenou možností parkování.

**Sektor B** - (u Bratislavské) stávající čtyřpodlažní objekt má stejnou výšku, jako sousední pětipodlažní. Nový dům na nároží bude také limitován možností splnit zároveň požadavky na parkování a na obchodní parter. Proto je pro sektor B předepsaná výška 5 - 6 NP.

Sektory A a B jsou také ovlivněny stávajícími solitéry - bazénem Ponávka a objektem energocentra Úrazové nemocnice Brno. Přestože jsou tyto stavby solitérní, tato územní studie preferuje důsledné uzavírání bloků. Proto regulativy umožňují jejich zapojení do bloku formou přístavby a nástavby až na hranici pozemku, nebo k uliční čáře.

**Sektor A - posuzovaný objekt** je formován do dvou propojených objektů – věže o výšce 19 NP a deskového domu vysokého 12 NP. První 2 a půl nadzemních podlaží (a totéž v podzemí) zabírají garáže a vstupy do objektu. Požadovaný parter není v návrhu znázorněn a navrhovaný objekt je koncipován jako solitér.

Podél nové třídy je nezbytné vyžadovat v sektorech A a B obchodní parter.

Pro možnost objektivního posouzení a vyhodnocení byl na základě RP NMT vypracován prostorový 3D model území. Výpočet HPP v jednotlivých sektorech vychází ze zastavění území prověřených na tomto digitálním modelu. Zásadními požadavky bylo dodržení šířky 31 m nového uličního prostoru a zároveň zachování principu doplnění blokové zástavby.

Protože v sousedních sektorech (B,C) není možno využít horní hranici IPP, posuzují a výpočtem ověřují maximální míru využití území pro sektor A.

### **Posouzení HPP a IPP**

Pro posouzení jsem převzal výpočet HPP ze studie investičního záměru „Bydlení v centru – Ponávka“ (P.P. Architects s. r.o., květen 2014). Ten jsem doplnil o požadovaný parter (2NP), který je nutno k navrhovanému objektu připočítat.

### **Výpočet hrubé podlažní plochy HPP (viz. tabulka T2)**

Při dostavění parteru v sektorech A a B v požadovaných dvou nadzemních podlažích bude nárůst HPP o 3 219 m<sup>2</sup>.

	podle P.P. Architects	Podle 3D modelu
HPP sektor A	11 345 m <sup>2</sup>	<b>13 281 m<sup>2</sup></b>
HPP sektor B + C	11 200 m <sup>2</sup>	<b>13 071 m<sup>2</sup></b>
HPP sektor A + B + C	22 545 m <sup>2</sup>	<b>26 352 m<sup>2</sup></b>

### **Výpočet indexu podlažních ploch IPP (viz. tabulka T3)**

Při výpočtu bylo zjištěno, že při dostavění parteru a zároveň ponechání objemů navržených ve studii investičního záměru, by byl překročen horní limit IPP 2,0-3,0 dle ÚPmB.

sektor A + B + C

$$\mathbf{IPP = HPP : ZP = 26\ 352 : 7\ 711 = 3,41}$$

Z tohoto důvodu musí být zmenšena HPP v sektoru A.

Překročená hodnota 3 219 m<sup>2</sup> bude odečtena.

$$13\ 281 - 3\ 219 = 10\ 062\ \text{m}^2$$

HPP v sektoru A bude zmenšena o **24%**.

Z posouzení výpočtu IPP vyplývá, že navrhovaný objekt musí snížit výměru hrubých podlažních ploch, aby dosáhl požadovaného max IPP = 3,0 (dle ÚPmB je IPP v rozsahu od 2,0-3,0).

$$\text{Limitní HPP v sektoru A} = \mathbf{10\ 000\ \text{m}^2}$$

### Posouzení podle zákresu do panoramatické fotografie a 3D modelu

Výšky dle studie investičního záměru byly vyhodnoceny v zákresu do panoramatické fotografie ze stanoviště Bílá hora. Jsou zde zakresleny bílé objemy o výškách 12 a 19 NP. Z tohoto pohledu je patrné, že tato výšková budova zasahuje do veduty města a je na samé hranici výšece posuzovaného pohledu. Nový orientační bod ve městě, v této lokaci, nepovažují za narušení nebo ohrožení hodnot MPR. Z dalšího blízkého vyhlídkového bodu na vedutu města – terasa vily Tugendhat není posuzovaný objekt viditelný, proto není vyhodnocen. To platí i o ostatních vyhlídkových stanovištích, odkud tento objekt není patrný. Z podrobnějšího posouzení pak vyplynulo, že na přímé okolí působí negativněji dvanáctipodlažní část stavby deskového tvaru než vyšší obytná část věžového charakteru. Současně je pro dodržení HPP nutné snížit výšku části stavby deskového tvaru. Na 3D modelu bylo možno prověřit, že posuzovaný objekt není vidět z ulic Cejl, Bratislavská, ani z Koliště, či Malinovského náměstí. Zato z jihu i ze severu, z trasy nové třídy bude věž působit jako orientační bod nejen kvůli své výšce, ale proto, že je zde ulice v oblouku.



Posuzovaná devatenáctipodlažní budova bude regulací výšky snížena minimálně o tři nadzemní podlaží a také dvanáctipodlažní deska bude redukována snížením HPP v sektoru A.

### Posouzení maximální výšky a počtu podlaží

Pro stanovení maximální výšky objektu jsem zvolil precedentní stavbu Hotelu Continental na ulici Kounicova. Tento 15-ti podlažní objekt má výšku 51m. (zdroj archiweb, wikipedie) Výšku **51m** proto volím jako nepřekročitelné maximum. Do této výšky se vejde 15 obytných NP a 1 NP obchodního parteru. Přičemž u obytného podlaží se předpokládá obvyklá konstrukční výška 3 m, u parteru je předpokládána výška 5 m a 1m zbývá na atiku v posledním podlaží. Tato maximální stanovená výška má být limitem také pro případ změny funkční naplně - např. na administrativní budovu.

(poznámka: ÚPP VZ MPR vychází z měření nadmořských výšek 225 – 278 m.n.m. +-0,75m)  
Posuzovaný objekt bude založen na vrstevnici 204 m.n.m. s atikou max.ve výšce 255 m.n.m.

Ze stanovené maximální výšky tak vychází maximální počet 16 nadzemních podlaží.

Ve výstavbě měst jsou obvyklé dva rozdílné přístupy. První, model Paříž, je jasně definovaný nepřekročitelný limit počtu podlaží, který je striktně vyžadován a dodržován. Druhý, model Londýn, umožňuje současným architektonickým počínům měnit a doplňovat historickou siluetu i obraz města. Pokud nebudou požadavky VZ MPR závazné, lze nejen na trase NMT, ale i v širším přestavbovém území na východ od centra očekávat tendence vytváření nových akcentů v obrazu města Brna.

Považuji za vhodnější srovnání s tzv. „druhými“ městy – např. městem Graz, které je svým uspořádáním kolem centra, Brnu velmi podobné. Zde ve srovnatelné vzdálenosti od městského parkového okruhu výškové stavby existují, aniž by byly považovány za nevhodné. V Brně také vycházím pro vyhodnocení maximálního počtu podlaží ze dvou současných maximálních precedentních příkladů – bytového komplexu EDEN a rezidence Lužánky.

Vhodným příkladem nedávné realizace výškové budovy ve stabilizovaném území je bytový komplex EDEN na rohu ul. Skácelovy a Purkyňovy, který má výšku 16 nadzemních podlaží. Tento příklad ojedinělého vkladu lokální výškové stavby do území je dle mého názoru zdařile vytvořeným akcentem ve městě. Šestipodlažní objem nárožního bytového domu s obchodním parterem tvoří základ městského bloku. Na nároží, s odstupem několika metrů od uliční fasády se nad městským blokem tyčí věžový dům, tvořící v průhledech orientační bod.

Použitím tohoto principu při návrhu výškového objektu v rámci tvorby nového bloku u NMT neohrozí svoje okolí ale může být, za předpokladu kvalitní architektury, přínosem pro město. Precedentním příkladem výšky je i rezidence Lužánky, tato aktuální realizace výškové stavby je komplexní přestavbou ve stabilizované ploše a má také výšku 16 nadzemních podlaží.

Proto je pro sektor **A** stanovena výška zástavby v rozmezí **5 - 16 NP**.

Požadavky na vzájemné odstupy staveb (viz. vyhl.č.501/2006 Sb.) by měly být uplatněny ve veřejných prostorech ulic a náměstí. Při jejich vyžadování uvnitř bloků v návrhových plochách hrozí, že žádné bloky nevzniknou.

#### **Navržené regulační prvky :**

- Navržené stavební čáry jasně určují důsledné uzavření bloků v sektorech C a D.
- Stavební hranice vyjadřují možnost dostavby k uliční čáře a míru zastavění ve vnitrobloku.
- Hlavní pěší vztahy určují způsob vytvoření užších ulic s obchodním parterem a s vyloučením automobilové dopravy. Požadavek na využití parteru (obchod, výkladce) je zdůrazněn hlavně v objektech, které budou tvořit novou městskou třídu, v nově navržených pěších obchodních uličkách a na nových nárožích ulice Bratislavské. Přípustné jsou i v dalších objektech, kde nejsou nařízeny.
- Předpokládá se, že výška obchodního parteru bude větší než výška ostatních podlaží.
- Jako vedlejší stavby jsou navrženy možnosti stavby parkování v objektech za úrovní stavební hranice ve vnitrobloku a průchod sektorem C mezi Cejlem a plochou ZP.
- Uspořádání hlavního dopravního prostoru určuje vedení komunikací, parkovacích stání a chodníků. Stromořadí je určeno v chodníku na obou stranách NMT, dále jako doplnění navržených ploch pro parkování a dvě řady ve středním dělicím pruhu ve variantě 2.
- Je vymezena hranice řešeného území a hranice sektorů ABCD pro stanovení HPP – viz. hlavní výkres 02.
- Předpokládá se autorský přístup ke ztvárnění nároží a proto není předepsán.
- Nároží v parteru mohou být zkosená nebo zaoblená, ale šířka chodníku 5m umožňuje i ponechat nároží bez zkosení, nebo částečně ustupující.

## 8 Závěry vyplývající z územní studie

Tato územní studie respektuje Územní plán města Brna, v maximální míře vychází také z ÚPP – Regulační plán Nová městská třída (koncept) i z generelů (viz. podklady odstavec 2).

Z výsledků studie vyplývá, že je vhodné začít s výstavbou nové třídy právě zde. Dočasně tento průraz blokem vytvoří prostor uzavřeného náměstí, než bude rozhodnuto o dalším pokračování. Tato akce může být zároveň inkubátorem, ve kterém se prověří a nastaví rámec spolupráce mezi městem a jednotlivými investory při tvorbě nového veřejného prostoru.

**Funkční využití území :** Navrhovaný objekt splňuje požadavky na funkční využití SJ a je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

**Doprava :** Rozvoj území v předmětné lokalitě s sebou automaticky přinese kromě urbanistické kvality také nárůst dopravy. Do jaké míry bude tato doprava zpětně ovlivňovat kvalitu života v území, bude souviset nejen s využitím území, ale i s rozdílným konceptem ve variantách 2 a 4 , a také s aktuálním stavem dopravní infrastruktury a dělby dopravní práce. Investiční záměr bytového domu dle studie P.P. Architects s.r.o. z května 2014 je možno realizovat, protože sám o sobě nepřinese výrazné zhoršení dopravních poměrů v území. Problematické může být pouze napojení objektu přes ulici Ponávka a s tím související zvýšení hluku a exhalací v bezprostřední blízkosti úrazové nemocnice. Po dohodě se zadavatelem byla mezi ulicemi Bratislavskou a Cejlem stanovena jednotná šířka nové třídy na **31,0 m**.

**Napojení na sítě TI :** Posuzovaný objekt je možno napojit na všechny sítě technické infrastruktury – a to v ulici Bratislavské. Možnost napojení objektu na kanalizaci v ulici Bratislavské byla prověřena kladně na BVaK a.s. v době vypracování této studie. Zásobování vodou, vytápění a odkanalizování splaškových vod je bez podmínek. Odtok dešťových vod vyžaduje vybudování retenční nádrže a její vypouštění bude omezeno na maximální množství 3,6 l/s. Pro napojení navrženého bytového komplexu na el. rozvody VN, je potřeba vybudovat novou trafostanici 22/0,42kV – 630kVA.

Další domy stavěné na nové třídě pak budou v další etapě (2 a 4) napojovány na technickou infrastrukturu nově vybudovanou v trase nové třídy podle regulačního plánu NMT.

Výstavba objektu generuje také potřebu umístění dvanácti dětí v mateřské škole. Snížením HPP v sektoru A téměř o čtvrtinu, dojde k poměrnému zmenšení veškeré kapacity dopravní, TI i ostatní infrastruktury. Po redukcí záměru požadavek na výstavbu nové MŠ nevyplývá.

**Stanovení HPP a IPP :** Z prověření a posouzení výpočtu je patrné, že navrhovaný objekt investičního záměru „Bydlení v centru – Ponávka“ přesáhne stanovené IPP, proto musí být snížena výměra hrubých podlažních ploch HPP o **24%** pro dosažení požadovaného IPP = 3,0.

Z vyhodnocení zákresu do panoramatického pohledu ze stanoviště Bílá Hora je patrné, že posuzovaná výšková budova zasahuje do veduty města, ale neohrožuje hodnoty MPR ani před redukcí výšky. Může vzniknout nový akcent – orientační bod ve městě. Z ostatních vyhlídkových stanovišť není posuzovaný objekt viditelný, proto není vyhodnocován. Jako akcent bude působit zejména při pohybu po nové třídě z jihu a ze severu.

**Stanovení maximální výšky a počtu podlaží :** na základě posouzení a vyhodnocení je pro jednotlivé sektory stanoveno rozmezí výšek počtem nadzemních podlaží a maximální výměra hrubých podlažních ploch v m<sup>2</sup>.

**Sektor A** – IPP umožňuje vyšší podlažnost a větší šířka pozemku výstavbu požadovaného parkování ani parteru nelimituje. Proto byla nejprve stanovena maximální výška **51m** na základě porovnání s precedentním Hotelem Continental. Tato maximální stanovená výška má být limitem také pro případ změny funkční náplně na administrativní budovu. Z této výšky byl odvozen max. počet 16 NP, stejně jako výška precedentních staveb (Eden a Lužánky). Proto je výška stanovena na **5 až 16 NP** a HPP max. 10 000 m<sup>2</sup>.

**Sektor B** – Je limitován úzkou parcelou i možnostmi parkování a požadovaným parterem. Proto nemůže využít území intenzivně jako sektor D nebo A. Výška je stanovena na **5 až 6 NP**, HPP max. 4 300 m<sup>2</sup>.

**Sektor C** – Je limitován úzkou parcelou i možnostmi parkování a požadovaným parterem. Proto nemůže využít území intenzivně jako sektor D nebo A. Výška je stanovena na **3 až 6 NP**, HPP max. 8 800 m<sup>2</sup>.

**Sektor D** – Má v návrhové ploše rovné podmínky pro výstavbu, IPP umožní (v závislosti na hloubce zástavby a z ní plynoucí přerozdělení HPP na podlaží) stavět v rozmezí 6-8 NP. Výška je stanovena na **6 až 8 NP**, HPP max. 16 800 m<sup>2</sup>.

Doporučení: Území na východ od centra Brna je perspektivní pro rozvoj zejména proto, že zde jsou zapojeni do stavby města také vlastníci menších pozemků a nemovitostí, V řešeném území jsou zaznamenány i další aktivity přípravy staveb. Na základě této Územní studie mohou být koordinovány. Je to důvod i příležitost, jak ve spolupráci města s investory, začít za jasně stanovených pravidel spoluúčasti, budovat novou městskou třídu.

Pro realizaci celého veřejného prostoru NMT zbývá vykoupit ještě 72% pozemků mezi Cejlem a ulicí Bratislavskou (v délce cca 180 m).

Varianty 2 a 4 umožňují budovat technickou a dopravní infrastrukturu i po etapách.

Výjimečná příležitost vyžaduje výjimečnou architektonickou kvalitu, která může vzniknout spojením požadavků města na veřejný prostor a individuální architektury městských domů.