



Územní studie

Přestavbová zóna - Špitálka a okolí

Textová část

B | R | N | O

atelierERA
urbanismus a architektura
sdružení architektů Fixel&Pech

03/2021

TEXTOVÁ ČÁST

Obsah

1	Identifikační údaje	1
2	Cíle řešení územní studie	2
2	Vymezení řešeného území a jeho charakteristika	3
4	Postup řešení územní studie	13
5	Návrh řešení	14
5.1	Širší vztahy	14
5.2	Limity využití území	16
5.3	Hodnoty řešeného území	19
5.4	Urbanistická koncepce	23
5.5	Bilance navrhovaného řešení	27
5.6	Funkční využití území - bydlení a smíšené využití území	33
5.7	Funkční využití území - veřejné občanské vybavení	34
5.8	Funkční využití území - komerční využití území	39
5.9	Funkční využití území - lehká výroba a výrobní služby	40
5.10	Funkční využití území - - systém zeleně	41
5.11	Významné aktivity ovlivňující návrh řešení	42
5.12	Prostorové uspořádání	53
5.13	Podmínky pro vymezení a využití pozemků	65
6	Doprava	74
6.1	Koncepce řešení automobilové dopravy	78
6.2	Koncepce městské hromadné dopravy	82
6.3	Koncepce pěší a cyklistické dopravy	86
6.4	Koncepce dopravy v klidu	88
6.5	Vybrané lokality z hlediska řešení dopravy	92
7	Technická infrastruktura	98
7.1	Odkanalizování	101
7.2	Zásobování vodou	104
7.3	Zásobování elektrickou energií	108
7.4	Zásobování plynem	113
7.4	Zásobování teplem	113
7.5	Sítě elektronických komunikací	116
7.6	Kolektory	116
8	Splnění požadavků zadání ÚS	117
9	Závěry	125

GRAFICKÁ ČÁST

Analýza stávajícího stavu

A	Analýza - stávající využití území, doprava, limity a režimy využití území	1 : 5 000
B	Analýza - stávající využití území	1 : 2 000
C	Analýza - vlastnické vztahy	1 : 5 000
D	Analýza - rozvojové záměry	1 : 5 000
F	Problémový výkres	1 : 5 000

Návrh

01	Širší vztahy	1 : 10 000
02	Hlavní výkres - návrh funkčního a prostorového využití území	1 : 2 000
03a	Návrh dopravy	1 : 2 000
03b	Návrh dopravy - koncepce funkčních subsystémů	1 : 5 000
04a	Návrh technické infrastruktury - odkanalizování území	1 : 2 000
04b	Návrh technické infrastruktury - zásobení vodou	1 : 2 000
04c	Návrh technické infrastruktury - zásobení elektrickou energií a plynem	1 : 2 000
04d	Návrh technické infrastruktury - kolektory, zásobení teplem, spoje	1 : 2 000
05	Průmět řešení územní studie do ÚPmB	1 : 5 000
06	Průmět řešení územní studie do nového územního plánu	1 : 5 000
07	Návrh zastavění - urbanistické řešení	1 : 3 500
08a	Návrh prostorového uspořádání v 3D modelu města	
08b	Návrh prostorového uspořádání v 3D modelu města	

PŘÍLOHY

Stanoviska provozovatelů strategické infrastruktury

- E. ON, Distribuce, a.s.
- E. ON, Česká republika, s.r.o.;
- Teplárny Brno

Zápisy z 1., 2. a 3. výrobního výboru

1 Identifikační údaje

Objednatel:	Statutární město Brno Dominikánské nám. 196/1, 602 00 Brno
Zhotovitel:	Ing. arch. Zbyněk Pech atelier ERA, sdružení architektů Fixel a Pech Soběšická 241/27, 614 00 Brno adresa atelieru a pro korespondenci Hudcova 78, 612 00 Brno tel. 541513597 era@volny.cz
Autorský kolektiv:	Ing. arch. Zbyněk Pech Ing. arch. Jiří Fixel Ing. Vlastislav Novák, Ph.D.
Doprava	Ing. Vlastislav Novák, Ph.D.
Vodní hospodářství	Brněnské vodárny a kanalizace, a.s., útvar VHR Ing. Přinosil Milan Ph.D. Ing. Dvořák Pavel Ph.D.
Zásobování el. energií	Ing. Vlastimila Nepevná
Číslo smlouvy:	41190553958

Brno, březen 2021

Důvody pro pořízení územní studie

V území bývalé Posvitavské průmyslové zóny se začínají realizovat v souladu s ÚPmB nové rozvojové záměry investorů a developerů. Například při ulici Bratislavská nebo v oblasti areálu bývalé Vlněny, které respektují dlouhodobě sledované koridory v území a navazující funkční využití. V této souvislosti jsou rovněž prováděny veškeré majetkové dispozice.

Dále se v předmětném území objevují i záměry dalších vlastníků v dnes rozsáhlých uzavřených areálech za účelem přehodnocení stávajícího využití a k jejich postupné transformaci, intenzifikaci a postupnému otevření či uvolnění části území mimo areálovou strukturu s cílem vytvoření nové městské zástavby.

V platném Územním plánu města Brna (dále i ÚPmB) je součástí prověřovaného území městská třída jako základní městotvorný prvek, který je v textové i grafické části svázán s koncepcí rozvoje města, především jako impuls pro revitalizaci území navazujícího na centrální část města Brna. Mimo tuto funkci má zajistit obsluhu restrukturalizovaných ploch a je součástí základního komunikačního systému města Brna. Svým charakterem tato městská třída plní společenský a celoměstský význam.

Cíle územní studie

Cílem ÚS je navrhnout změny funkčního a prostorového uspořádání v řešeném území, především v lokalitách brownfields, které umožní jejich přeměnu na území se smíšenou zástavbou. Územní studie (dále ÚS) také prověří případnou možnost úpravy charakteru sběrné komunikace na komunikaci obslužnou (vedení této „městské třídy“ bude totožné s vymezenou stopou dle platného územního plánu). ÚS navrhne odpovídající dopravní řešení pro všechny druhy dopravy (zejména kapacitní trasy MHD) a silniční řešení propojení území s přestavbovými areály na levém břehu Svitavy.

Účel územní studie

Územní studie bude využita jako podklad pro změnu ÚPmB nebo pro nový územní plán. Dále může územní studie sloužit k dalším účelům v rámci záměrů nebo projektů města Brna, např. jako podklad pro urbanisticko-architektonické soutěže apod.

Vymezení řešeného území

Řešené území širších vztahů administrativně náleží do městských částí Brno – střed, Brno – sever a Brno – Židenice a je vymezena na západě ulicemi Dornych, Koliště, Lidická; na severu ulicemi Lužánecká, Antonína Slavíka, Helfertova, Jugoslávská, Zábrdovická; na východě a jihu železniční tratí nákladního průtahu Brno - Židenice – Brno dolní nádraží.

Řešené území je přibližně vymezeno ulicemi Dornych, Cejl, řekou Svitavou a tratí nákladního průtahu. V území se nachází mimo tradiční blokovou (uzavřenou a polouzavřenou) zástavbu uzavřené areály různých velikostí, ve kterých probíhá postupná restrukturalizace nebo jsou připravovány záměry k jejich otevření a novému využití pro plnohodnotné městské funkce.

Celková výměra řešeného území širších vztahů je cca 319 ha, výměra řešeného území je cca 160 ha.

Charakteristika stávajícího využití území

Řešené území je součástí centrální oblasti města a z východní strany přímo navazuje na historické jádro města. Po zbourání hradeb v 19. století vznikl na kolem historického jádra zelený převážně nezastavěný prstenec městské zeleně, který oddělil tehdejší předměstí od zástavby původního města. Řešené území navazuje na východě na zelený prstenec a díky svým geografickým podmínkám (především plochý, rovinný terénní reliéf v blízkosti k vodním tokům Ponávky, Mlýnského náhonu a Svitavy) bylo z větší části využito pro rozvoj výrobních aktivit (textilní a následně strojírenské výroby). Oblast mezi centrem města a územím kolem Svitavy se stala součástí tzv. Posvitavské výrobní zóny, která v 19. století tvořila základ ekonomického potenciálu města. Vznikla pro Brno typická struktura zastavení výrobními areály za hradebním okruhem města.

Území severně od Cejlu (Cejl - Bratislavská - Francouzská) bylo postupně zastavěno městskou blokovou zástavbou, která původně vytvářela rezidenční zázemí pro tovární dělníky. Tato oblast z hlediska jejího sociálního složení prošla řadou změn. Poslední změna proběhla v 50. a 60. letech minulého století, kdy zde byly uměle vytvořeny podmínky pro sestěhovávání sociálně slabých skupin obyvatelstva. Postupně zde vznikla sociálně vyloučená lokalita se všemi doprovodnými negativními projevy. V posledních 20 letech se město Brno snaží tento problém řešit a to formou různých projektů. Ze strany vlastníků nemovitostí je možno sledovat trend údržby a rekonstrukce domovního fondu, který vede k postupné rehabilitaci tohoto dříve zanedbaného území.

Jižní část území od ulice Cejl se historicky utvářela jako průmyslové území "Posvitavské zóny" (Mosilana, Vlněna, Šmeralovy závody, Dřevopodnik, Plynárný, Teplárna, Papírny a řada menších výrobně obslužných podniků). Postupně vznikla kompaktní průmyslová zástavba, která je na dopravní skelet napojena historickými radiálními Cejl a Křenová, ve kterých je vedena tramvajová doprava. Doplnková síť komunikací je vedena v SV směru a to v ulicích Vlhká, Špitálka, Tkalcovská, Masná, Čechyňská, Cyrillská, Štěpánská a Mlýnská. Kolem těchto ulic vznikly menší plochy bydlení tvořené městskou zástavbou.

Sávající stavební fond výrobních podniků již z větší části nevyhovuje požadavkům moderní výroby a jeho dopravní obsluha v centrální oblasti města je značně problematická. Je možno sledovat trend opouštění původních lokalit výroby a požadavků na jejich přestavbu ve prospěch smíšené nebo rezidenční funkce (Vlněna, Mosilana, Šmeralovy závody atd.). Tento trend je pro město výzvou pro celkovou rehabilitaci této části centrální oblasti města a její plnohodnotné začlenění do městského organismu.

Přestavba řešené oblasti má značný územní potenciál, který je nutno pozitivně vnímat především z hlediska posílení rezidenčních funkcí centra města jako protiváhu současným negativním suburbánním trendům.

Analýza

Nadřazená dokumentace

Politika územního rozvoje ČR

Město Brno je dle Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 schválené usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 a Aktualizace č. 2 a č. 3 schválené Usnesením vlády ČR č. 629 a 630 ze dne 2. 9. 2019 (dále jen PÚR), součástí Metropolitní rozvojové oblasti Brno (OB3) s navazujícími rozvojovými osami OS5, OS9, OS10. Z PÚR přímo nevyplývají požadavky na řešení návrhu územní studie.

ZÚR JMK

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“) nabyly účinnosti 3. 11. 2016. Aktualizace ZÚR JMK č. 1 a č. 2 byla vydána na 33. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 17. 9. 2020.

ZÚR JMK a její aktualizace zpřesnily vymezení Metropolitní rozvojové oblasti Brno (OB3) a stanovily v souladu s PÚR návrhové nadmístní plochy a koridory nezbytné pro zajištění udržitelného rozvoje celé oblasti.

Z vymezených nadmístních návrhových ploch a koridorů ZÚR JMK ovlivňujících Metropolitní rozvojovou oblast Brno se řešeného území dotýkají koridory **POP10, DZ12 a RK1470**.

Regionální biokoridor **ÚSES RK 1470** je řešen v souladu se ZÚR JMK a dotýká se z východní strany řešeného území. Návrh ÚS rozšiřuje plochy zeleně kolem toku Svitavy pro realizaci biokoridoru. Zároveň zde vzniká dostatečný prostor pro realizaci protipovodňových opatření v rámci **POP10**.

ZÚR JMK dále vymezují koridor celostátní železniční trati **DZ12** Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (optimalizace). Tento železniční koridor byl v ZÚR JMK před aktualizací 2020 vymezen jako územní rezerva pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ07** Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (optimalizace). Koridor DZ12 je vymezen ve vazbě na polohu stávajícího vlakového nádraží. Vzhledem k potvrzení polohy nádraží v odsunutě poloze je nutno tento koridor v řešeném území respektovat do doby než dojde k realizaci nádraží v odsunutě poloze. „ÚS Špitálka“ navrhuje využití území v dlouhodobém časovém horizontu, kdy se předpokládá, že nádraží bude realizováno v odsunutě poloze a návrhový koridor v řešeném území ztratí opodstatnění.

Územně plánovací dokumentace města

Úplné znění Územního plánu města Brna

Územní plán města Brna, schválený usnesením XLII. zasedání Zastupitelstva města Brna ze dne 3. listopadu 1994, je platný ve znění vydaných změn ÚPmB.

Územní plán města Brna – Návrh pro veřejné projednání

Návrh je zpracováván na základě Pokynů pro zpracování Návrhu ÚPmB, které schválilo Zastupitelstvo města Brna usnesením č. ZM7/3871 na zasedání konaném dne 19. 6. 2018.

Oba dokumenty jsou základním koncepčním východiskem pro zpracování územní studie.

Změny Územního plánu města Brna

Aktuálně městem Brnem pořizované a projednávané změny ÚPmB.

Změny ÚPmB v řešeném území sledovány s cílem prověření a případného zapracování do návrhu územní studie.

Podrobnější územně plánovací dokumentace

Regulační plán Cejl - Křenová

Kovoprojekta Brno a.s., Regulační plán schválen v roce 2000.

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení RP1)

Regulační plán Křenová – Masná – trať ČD

Atelier ERA, Regulační plán schválen v roce 2000.

Změny Regulačního plánu Křenová – Masná – trať ČD (č. RP 13/12, č. RP 15/12)

Návrh, po veřejném projednání

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení RP2)

Regulační plán bloku Příkop – Bratislavská – Koliště – Milady Horákové

Atelier DoS Dokoupil a spol., architektická projekční kancelář, v.o.s., Regulační plán schválen v roce 2001.

Změny Regulačního plánu bloku Příkop – Bratislavská – Koliště – Milady Horákové (změny RP6/12, RP7/12, RP8/12)

Návrh, po veřejném projednání

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení RP3)

Východisko pro zpracování podrobnějšího návrhu využití území a jeho uspořádání.

Územně plánovací podklady

Územní studie Dornych – Přízová – Mlýnská – výsledný návrh řešení po veřejnoprávním projednání

URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO, spol. s r.o., pořizovatel město Brno, 01/2014

ÚPP pro provedení úpravy směrné části ÚPmB a následně pro rozhodování v území.

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení ÚS1)

Územní studie Blok Ponávka – Cejl – Körnerova – Bratislavská

Ing. arch. Františák, Ph.D., pořizovatel město Brno, 03/2015

Využití jako ÚPP pro rozhodování v území

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení ÚS2)

Územní studie Vlněna – k.ú. Trnitá

URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO, spol. s r.o., pořizovatel město Brno, 02/2019

ÚPP pro provedení úpravy směrné části ÚPmB.

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení ÚS3)

Komplexní revitalizační studie Staré Ponávky v rámci projektu REURIS

1. Černopolní s.r.o., pořizovatel město Brno, 06/2010

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení ÚS4)

Studie využití areálu Špitálka – Teplárny Brno, a.s.

BDA Architekti, objednatel Teplárny Brno, 2017/11

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení ÚS5)

Podklady pro zpracování podrobnějšího návrhu využití území a jeho uspořádání.

Soutěže

Mezinárodní soutěž Špitálka

Mezinárodní urbanistická jednofázová otevřená ideová soutěž, zadavatel Statutární město Brno, 2019

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení S1)

Předmětem soutěže byl urbanistický ideový návrh lokality Špitálka v Brně-Zábřovicích. Návrh v rozsahu urbanistické studie, který stanovil rozsah, formu a funkční využití daného území vč. návazností na okolní lokality.

1. cena - Aulík Fišer architekti



2. cena - Pelčák a partner architekti, s.r.o.



3. cena - Ing. arch. Veronika Kubalcová, Ing. arch. Jana Liptáková, Ing. arch. Eva Kovářová



Výchozí ideový podklad pro zpracování podrobnějšího návrhu využití území a jeho uspořádání.

Jednotlivé návrhy byly podrobně analyzovány z hlediska návrhu využití území, návrhu prostorového uspořádání, souladu s rozvojovými dokumenty města, konkrétními investičními záměry v řešeném území, záměrem výstavby Chytré čtvrti a dosahovaných kapacit možného zatížení řešeného území.

Stávající využití území

Provedena byla analýza stávajícího využití území. A to jak pro vlastní řešené území, tak pro území širších vztahů.

Pro území širších vztahů (výkres A, Analýza – stávající využití území, doprava, limity a režimy využití území, v měřítku 1 : 5000) bylo zpracováno:

- stávající využití území
- uspořádání dopravy
- limity využití území
- ochranné režimy a zvláštní podmínky využití území
- informace o specifických vlastnostech území
- evidované Brownfields

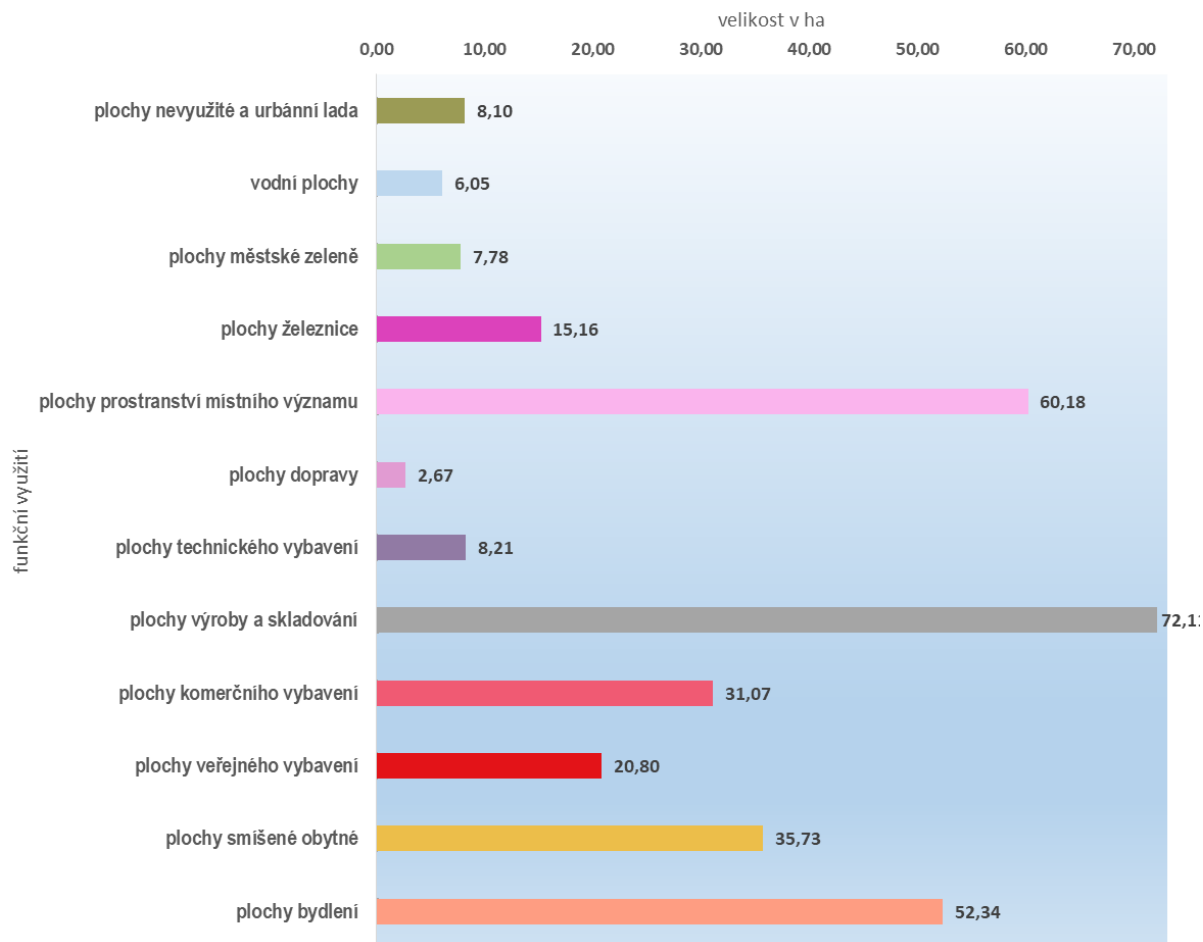
Pro území vlastní řešené území (výkres B, Analýza – stávající využití území, v měřítku 1 : 2000) bylo zpracováno:

- funkční využití území - stav
- vymezení významných aktivit a areálů

Využití území a zpracované bilance pro jednotlivé plochy se zástavbou (velikost, počet podlaží, IZP, IPP) se staly výchozím podkladem pro zpracování návrhu územní studie.

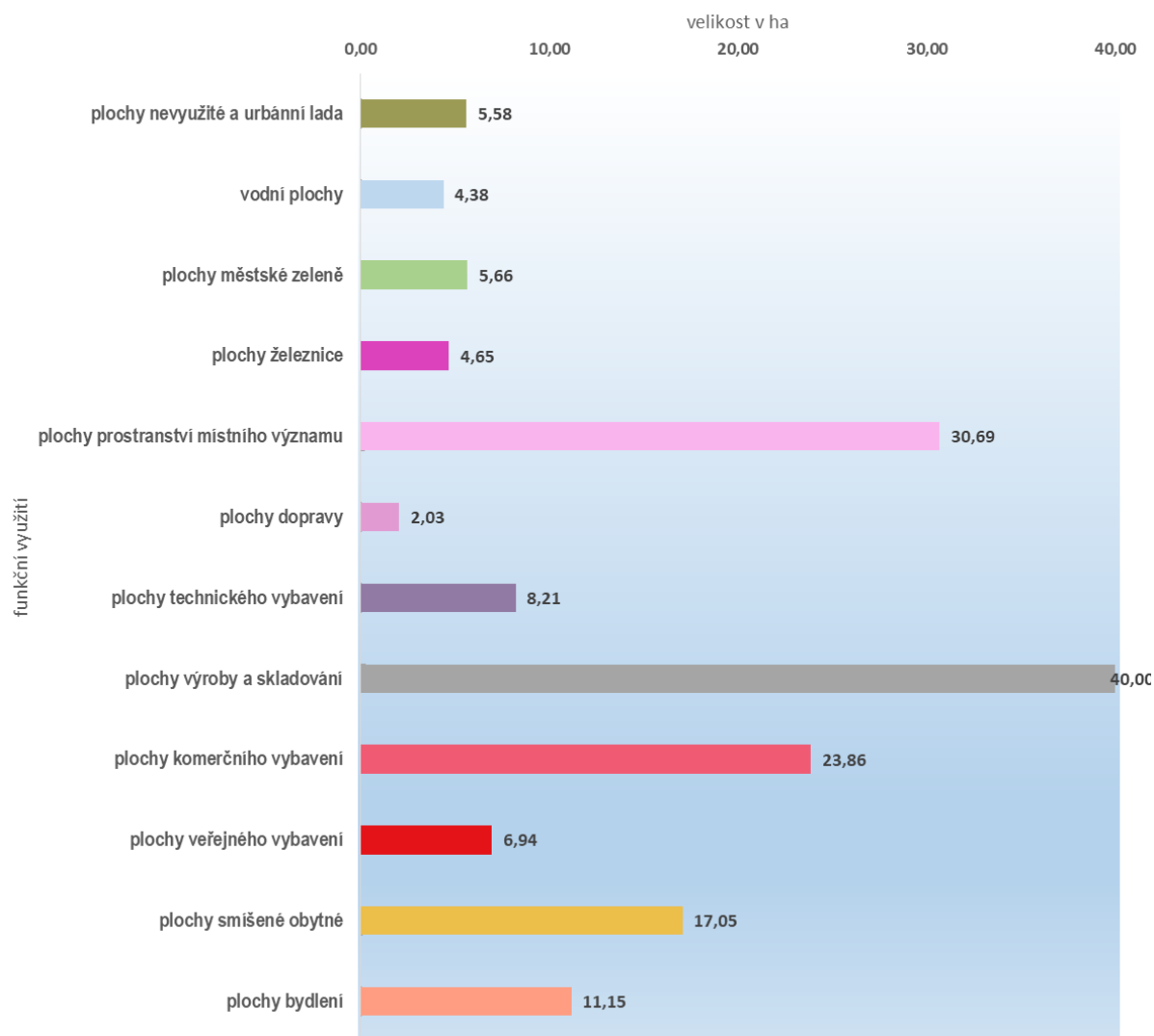
Bilance stávajícího využití území - širší oblasti

funkční využití	ha	%
plochy bydlení	52,34	16,3%
plochy smíšené obytné	35,73	11,2%
plochy veřejného vybavení	20,80	6,5%
plochy komerčního vybavení	31,07	9,7%
plochy výroby a skladování	72,11	22,5%
plochy technického vybavení	8,21	2,6%
plochy dopravy	2,67	0,8%
plochy prostranství místního významu	60,18	18,8%
plochy železnice	15,16	4,7%
plochy městské zeleně	7,78	2,4%
vodní plochy	6,05	1,9%
plochy nevyužité a urbánní lada	8,10	2,5%
celkem	320,19	100,0%



Bilance stávajícího využití území – řešené území

funkční využití	ha	%
plochy bydlení	11,15	6,96%
plochy smíšené obytné	17,05	10,64%
plochy veřejného vybavení	6,94	4,33%
plochy komerčního vybavení	23,86	14,89%
plochy výroby a skladování	40,00	24,97%
plochy technického vybavení	8,21	5,12%
plochy dopravy	2,03	1,27%
plochy prostranství místního významu	30,69	19,16%
plochy železnice	4,65	2,90%
plochy městské zeleně	5,66	3,54%
vodní plochy	4,38	2,74%
plochy nevyužité a urbánní lada	5,58	3,48%
celkem	160,21	100,00%



Zjednodušená charakteristika využití území současného stavu:

- 40% území je využito pro výrobu a skladování
- 35% území je využito městské funkce (bydlení, smíšené využití a veřejná občanská vybavenost)
- 24% území je využito pro komerční vybavení
- 8% území je využito pro technické vybavení
- 6% území je využito pro zeleň

Vlastnické vztahy

Důležitým východiskem pro návrh budoucího využití území jsou vlastnické vztahy a rozložení jednotlivých parcel v území. Převážná část pozemků v řešené ploše se nachází ve vlastnictví právnických osob. Ve fázi analýzy byli průběžně sledováni konkrétní vlastníci pro potřeby zjištění požadavků na využití pozemku.

Bilance vlastnických vztahů

	velikost plochy (m ²)	%
Statutární město Brno	358 336	22,4
Statutární město Brno - spoluvlastnictví	2 663	0,2
Česká republika	253 773	15,9
Česká republika - spoluvlastnictví	8 504	0,5
Jihomoravský kraj	15 118	0,9
Fyzické osoby	203 714	12,7
Právnické osoby	708 350	44,2
Fyzické a právnické osoby - spoluvlastnictví	50 504	3,2
CELKEM	1 600 962	100,0

Průmět vlastnických vztahů jsou obsahem výkresu C, Analýza – vlastnické vztahy, v měřítku 1 : 5 000

Rozvojové záměry

V rámci analýzy byly identifikovány rozvojové záměry v řešeném území, které je nutno pro návrh územní studie posoudit a vyhodnotit. Záměry byly hodnoceny na základě jejich závaznosti, rozpracovanosti a hodnocení ze strany města.

Pro potřeby analýzy i vlastního návrhu je zpracován výkres D, Analýza – rozvojové záměry.

Záměry jsou lokalizovány v území a je provedena jejich identifikace v členění:

- pořízená dokumentace
- záměry města
- záměry investorů
- záměry rozvoje areálů

Zpracované záměry do návrhu územní studie jsou popsány v kapitole 5 Návrh řešení.

Problémový výkres

Analýza územní studie je zakončena Problémovým výkresem. Tento výkres shrnuje základní problémy identifikované v analýze pro řešení v návrhu územní studie.

Problémy k řešení jsou obsahem výkresu E, Problémový výkres definovány následně

Urbanistické problémy

- stabilizovaná bloková městská zástavba
- kontakt řešeného území s MPR
- dořešení klíčových urbanistických a dopravních vazeb
- dopravní průraz s realizovanou a připravovanou dostavbou
- významné rozvojové záměry celoměstského významu
 - Z1** - Chytrá čtvrť
 - Z2** - Nová Mosilana
 - Z3** - Nová Vlněna
- potenciální významné rozvojové záměry celoměstského významu
 - R1** - přestavba průmyslového areálu Šmeral
- strategická technická infrastruktura
 - T1** - Teplárna Brno
 - T2** - Rozvodna E. ON

Dopravní problémy

- dopravní vazby k prověření
 - D1** - nutné dopravní propojení územím
 - D2** - Brněnská třída - dopravní propojení
 - D3** - dopravní řešení "Autonova" dle ÚPmB
 - D4** - propojení Brněnské třídy do ulice Sportovní
 - D5** - vliv Nové Dukelské
 - D6** - problematická dopravní trasa Šámalova
 - D7** - dopravní propojení Nová Dukelská - Nová Masná
- obsluha hromadnou dopravou k prověření
 - D8** - propojení pro systémovou MHD
- aktuálně problematické úseky na současné síti
 - D9** - problematika ulice Masné
- aktuálně problémové křižovatky
- detailní prověření nových křižovatek
 - D10** - křižovatky na Brněnské třídě
- intenzity dopravy (2015)
- předpokládané intenzity dopravy
- izochrona dostupnosti – tramvaj

Významné limity a režimy využití území

- ochranné pásmo železnice
- ochranné pásmo elektrorozvodny
- biokoridor regionálního ÚSES

4 Postup řešení územní studie

V průběhu zpracování územní studie "Přestavbová zóna - Špitálka a okolí" se uskutečnily tři výrobní výbory. Záznamy výrobních výborů jsou součástí dokladové části dokumentace.

1. výrobní výbor

Analýza stavu využití území, zpracovaná dokumentace, známé záměry rozvoje a problémy k řešení.

2. výrobní výbor

Návrh koncepce řešení dopravy a vybrané problémy k řešení.

3. výrobní výbor

Návrh koncepce řešení územní studie. Dohoda o zpracování studie ve dvou fázích. Návrh ÚS k projednání, výsledný návrh ÚS po projednání.

Projednání I. fáze Územní studie

I. fáze Návrhu územní studie byla projednána s vybranými odbory MMB, vybranými odbory Krajského úřadu JMK, KAM, dotčenou MČ Brno - střed, dotčenými organizacemi a správci technické infrastruktury.

Připomínky z projednání územní studie byly pořizovatelem vyhodnoceny (2/2021). Na základě pokynů pořizovatele byla zpracována II. fáze – Výsledný návrh územní studie.

Pokyny na dopracování územní studie jsou součástí spisové části dokumentace.

5.1 Širší vztahy

Řešené území je součástí centrální oblasti města. Z východní strany přes prstenec veřejné zeleně hradebního okruhu přímo navazuje na jeho historické jádro.

Navrhované řešení rozvíjí koncepci naznačenou v návrhu nového územního plánu a to jak z hlediska dopravní obsluhy tak i funkčního využití území.

Návrh ÚS vytváří podmínky pro přestavbu tohoto území ve prospěch plnohodnotného městského prostředí s posílením smíšených obytných funkcí s preferencí bydlení. Zároveň jsou zachovány aktivity strategické technické infrastruktury a plochy funkčních výrobních areálů.

Širší dopravní vztahy včetně zdůvodnění dopravního řešení jsou podrobně popsány v kapitole Doprava. Pro navrženou koncepci územní studií není záměrně posilována SJ městská vazba automobilové dopravy. Z hlediska širších vztahů je systém automobilové dopravy zachován ve stávajícím stavu, tedy s využitím Koliště, Dobrovského a dnešních radiál Milady Horákové - Merhautova, Cejl a Křenová. Do vybudování VMO na jihu města je nutno v dopravním skeletu počítat s tangentou Opuštěná - Zvonařka - Hladíkova, která bude vždy zatíženou dopravní komunikací.

Pro vlastní dopravní obsluhu řešeného území jsou navrženy dvě vnitřní městské třídy "Brněnská třída" a "Nová Masná", v jejichž stopách je vedena hromadná doprava. Jestli z hlediska automobilové dopravy je obsluha území záměrně utlumována, tak z hlediska hromadné dopravy jsou naopak vytvářeny podmínky pro její preferenci a zapojení do systému HD města. V "Brněnské třídě" je vedena BUS doprava z oblasti Králova Pole do předprostoru nádraží po realizaci ŽUB. V "Nové Masné" je navržena tramvajová doprava z Cejlu opět do předprostoru nádraží. Pro zajištění průchodu tramvaje územím je nutná úprava křižovatky Zvonařka - Masná - Hladíkova. V této stopě je zároveň navržena i BUS doprava, která není na severu zapojena do Cejlu, ale je vedena přes ulici Šámalovu do oblasti "Nové Zbrojovky" a dále může pokračovat do oblasti Lesné. Tuto BUS trasu je možno považovat jako nabídku pro obsluhu území, která umožní propojení řešeného území s další velkou rozvojovou lokalitou města.

Návrh vytváří podmínky pro propojení zeleně podél řeky Svítavy a zeleného prstence kolem historického jádra na ploše bývalé železniční trati, která vznikne po realizaci ŽUB. Zelený systém vytváří podmínky pro umístění významných cyklistických a pěších tras.

Navržené řešení vytváří podmínky propojení navrhovaných aktivit v řešeném území s dalšími připravovanými projekty města jako je "Nová čtvrť Trnitá" a "Nová Zbrojovka".



Schéma širších vztahů

5.2 Limity využití území

Limity využití území - omezení vyplývající z právních předpisů

V řešeném a širším dotykovém území jsou evidovány následující limity využití území vyplývající z právních předpisů. Tyto limity jsou sledovány a průběžně aktualizovány v rámci Územně analytických podkladů (dále ÚAP) města Brna.

Ochrana památek a kulturních hodnot

- Městská památková rezervace Brno
v dotyku s řešeným územím
- Ochranné pásmo MPR Brno.
řešené území se nachází v ochranném pásmu
- Objekty zapsané v ústředním seznamu kulturních památek
v řešeném území se nachází cca 80 objektů zapsaných v seznamu kulturních památek

Územní studie identifikuje a respektuje ochranu památek a kulturních hodnot.

Ochrana území před záplavami

- Stanovené záplavové území Q100
řešené území je dotčeno záplavovým územím Q100 řeky Svratky a řeky Svitavy
- Stanovená aktivní zóna záplavového území
řešené území je dotčeno aktivní zónou záplavového území řeky Svitavy

Územní studie identifikuje stanovené záplavové území. Řešení protipovodňových opatření je předmětem samostatných dokumentací (ÚPmB) a projektů.

Ochrana hlavních tras inženýrských sítí

- Ochranná pásma elektrických vedení VVN a VN
řešené území je dotčeno ochrannými pásmy elektrorozvoden, vzdušného vedení VVN
- Ochranné pásmo elektronické komunikační sítě
v řešeném území se nachází ochranné pásmo elektronické komunikační sítě CETIN

Územní studie identifikuje ochranná pásma elektrorozvoden a vzdušného vedení VVN. Pro vzdušné vedení VVN je navrženo zpřesnění velikosti ochranného pásma a úprava v případě přeložení trasy vzdušného vedení VVN.

- Ochranné pásmo elektrické stanice a ochranné pásmo výroby elektřiny
Území stávajícího areálu Tepláren je v severní části dotčeno ochranné pásmo elektrické stanice, které je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti a u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva. Dále pak ochranné pásmo výroby elektřiny, které je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Tato ochranná pásma je nutno respektovat. V rámci upřesněného nového vymezení areálu Tepláren a následující projektové přípravy souvisejících staveb (nová komunikace, oplocení, stavební úpravy transformátorů, atd.) bude rozsah ochranných pásem a činností v nich dořešen.

Ochranná pásma sítě veřejné infrastruktury, která se v řešeném území nachází nebo budou umísťována, budou vycházet z platné legislativy.

Ochrana tras dopravní infrastruktury

- Ochranná pásma železnice
řešené území je dotčeno ochrannými pásmy železnice (stávajících železničních vlečků)
- Ochranná pásma letišť
řešené území je dotčeno ochranným pásmem letiště a leteckého provozu mezinárodního letiště Brno - Tuřany

Územní studie identifikuje ochranná pásma železnice. Navrženo je zrušení ochranných pásem pro rušené železniční vlečky.

Ochrana území z hlediska hodnot přírody, krajiny a zeleně

- Památný strom - skupina
dva platany na Zvonařce, před areálem SETRA, včetně ochranných pásem
- Plochy nejvýznamnější zeleně dle vyhlášky města Brna
v řešeném území se nachází 11 ploch nejvýznamnější zeleně dle Vyhlášky č.15/2007 o ochraně zeleně v městě Brně

Územní studie identifikuje a respektuje ochranu území z hlediska hodnot přírody, krajiny a zeleně. V některých případech bude zapotřebí stávající hranici nejvýznamnější zeleně upravit.

Ostatní ochrana území

- Zájmová území pro bezpečnost státu - ochrana elektronické komunikační sítě
řešené území je dotčeno ochrannými pásmy vzdušné elektronické komunikační sítě Ministerstva obrany ČR a leteckého zabezpečovacího zařízení Ministerstva obrany ČR

Územní studie sleduje tento jev na úrovni analýzy.

Vybrané ochranné režimy a zvláštní podmínky využití území - omezení vyplývající z ÚPmB

V řešeném a širším dotykovém území jsou evidovány následující ochranné režimy a zvláštní podmínky využití území. Tyto režimy jsou sledovány a průběžně aktualizovány v rámci Územně analytických podkladů města Brna.

Ochrana přírody, krajiny a zeleně

- Biocentrum územního systému ekologické stability
- Biokoridor územního systému ekologické stability

řešené území je dotčeno navrženým systémem územního systému ekologické stability (dále i ÚSES)) kolem řeky Svitavy. Navržený systém ÚSES dle ÚPmB není jednoznačně územně vymezen a není v souladu s krajským generelem ÚSES a ZÚR JMK

Územní studie navrhuje ÚSES v souladu s návrhem nového územního plánu města Brna, který je v souladu se ZÚR JMK

- Volné plochy se zvláštním režimem
v řešeném území se nachází 1 plocha se zvláštní podmínkou využití území. Návrhová plocha SJ při ulici Koliště s požadavkem na podzemní garáže se 100 stáními pro veřejnost.

Územní studie sleduje tento jev na úrovni analýzy.

Zvláštní podmínky využití území

- Území dočasného využívání stávajících ploch železnice
v řešeném území jsou kolem nákladového průtahu železnice definovány plochy, které jsou dočasně využívány železnicí do doby přestavby železničního uzlu

Územní studie sleduje tento jev na úrovni analýzy.

Informace o specifických vlastnostech území - omezení vyplývající z oborových podkladů

V řešeném a širším dotykovém území jsou evidovány následující informace o specifických vlastnostech území. Tyto informace jsou sledovány a průběžně aktualizována v rámci Územně analytických podkladů města Brna.

Území geologických a ekologických rizik

- Plochy kontaminace zemin a podzemních vod
v řešeném území se nachází 2 plochy a 4 vrty definující lokality se znečištění podzemních vod a zemin, které může mít negativní vliv na zdraví člověka a jednotlivé složky životního prostředí

Územní studie sleduje tento jev na úrovni analýzy.

Civilní ochrana

- Území ohrožené zvláštní povodní
řešené území je dotčeno vymezenou průlomovou vlnou - zvláštní povodní způsobenou poruchou či havárií (protržením hráze) vodního díla Vír a Brno na řece Svatce

Územní studie sleduje tento jev na úrovni analýzy.

5.3 Hodnoty řešeného území

V řešeném a širším dotykovém území jsou evidovány následující hodnoty území. Tyto hodnoty jsou sledovány a průběžně aktualizovány v rámci Územně analytických podkladů města Brna.

Uznané – formální hodnoty

Jedná se o hodnoty, které jsou současně limitem využití území; jsou sledovány v kapitole Limity využití území.

Hodnoty přírodní – formální

- Nejvýznamnější zeleň dle vyhlášky města Brna
- Památné stromy

Územní studie respektuje stávající plochy zeleně. V některých případech (park na Čechyňské) bude zapotřebí stávající hranici upravit.

Hodnoty kulturně historické – formální

- Objekty zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek

Územní studie respektuje stávající evidované památky. Ve dvou případech (objekty na ulici Vlhká a Křenová) bude zapotřebí upřesnit vymezení chráněného objektu.



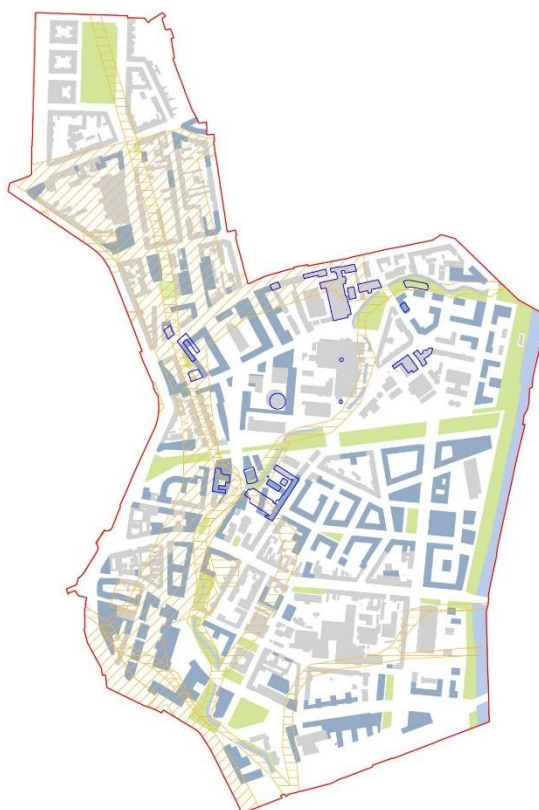
Hodnoty kulturně historické

- Historická stopa původních sídel – nedochovaná
do řešeného území zasahuje vymezená oblast za hradbami - území původní zástavby před hradbami města
- Ostatní historické stopy v území
v řešeném území jsou zastoupeny stopami říčky Ponávky a vodními náhony z řek Svitavy a Svratky

Územní studie navrhuje revitalizaci vodního toku Staré Ponávky (část svitavského náhonu a říčky Ponávky)

- Historicky a architektonicky cenné /významné/ stavby a soubory
v řešeném území jsou ÚAP identifikovány historicky významné stavby a areály s industriální hodnotou, jež dokládají zejména bohatou historii města jako významného centra textilního průmyslu.

Územní studie stabilizuje stavby při ulici Bratislavská, Radlas a Špitálka). Dále pak chladicí věž (součást navrhované Chytré čtvrtě) a objekty v areálu Tepláren. Areál bývalé Mosilany s identifikovanými objekty byl znovu posouzen a konfrontován se záměrem developera na jeho přestavbu. Územní studie navrhuje rekonverzi dvou objektů v severní části areálu.



Hodnoty urbanistické

- Založená urbanistická struktura vnějšího centra města
v severní části řešeného území je ÚAP identifikována hodnotná urbanistická struktura vnějšího centra města zakládaná za hranicemi bývalých hradeb. Jedná se o nové reprezentativní obytné čtvrti v severním segmentu prstence kolem historického jádra.

Oblast mezi Lidickou a Drobného, která byla od konce 19. století zastavována zejména reprezentativní objekty kolem ulice V aleji (dnes Třída kpt. Jaroše) a okolí dnešního Náměstí 28. října.

Oblast mezi Kolištěm a Příkopem je tvořena reprezentativními objekty, které vytvářejí hranu městského okruhu.

Územní studie strukturu respektuje a stabilizuje.

- Založená hodnotná urbanistická struktura v severní části řešeného území je ÚAP identifikována založenou a dodnes kvalitní městskou strukturou, realizovanou v různých časových etapách rozvoje města.

Oblast Cejl – Bratislavská – Francouzská, která je souborem meziválečných nájemních domů.

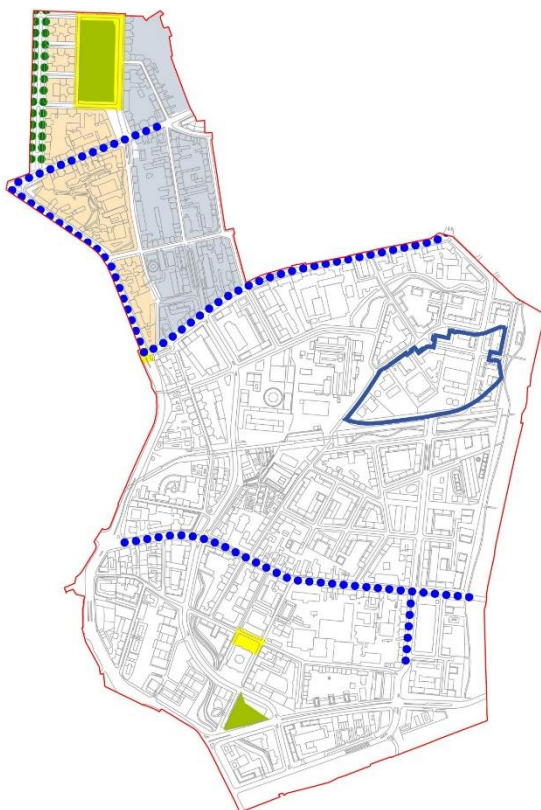
Územní studie strukturu respektuje a stabilizuje.

- Významná veřejná prostranství - městské parky
náměstí 28. října
- Významná veřejná prostranství - náměstí
Náměstí 28. října
- Významná veřejná prostranství - obchodní ulice (městské třídy)
Ulice Milady Horákové, Koliště, Cejl, Masná, Křenová
- Významná veřejná prostranství - stromořadí
Třída kpt. Jaroše

Územní studie strukturu respektuje a stabilizuje všechny identifikované významné veřejné prostranství.

- Významné areály
areál bývalých Plynáren na Radlase (příklad úspěšné revitalizace lokality brownfields na administrativní centrum)

Územní studie strukturu areál stabilizuje z hlediska funkčního využití. Z důvodu očekávané transformace na nové využití je rozsah areálu upraven a zpřístupněn novými dopravními koridory.



Hodnoty prostorové

- Stavební dominanty
věž kostela Neposkvrněného početí Panny Marie v Trnitě, chladírenská věž Tepláren Brno na Cejlu, komín Tepláren Brno na Cejlu, komín Tepláren Brno na Špitálce, administrativní objekt - Cejl

Územní studie všechny identifikované stavební dominanty stabilizuje.

- Významné stavební dominanty ovlivňující panorama města
Teplárny na Cejlu a Špitálce

Územní studie stabilizuje chladírenskou věž tepláren a navrhuje její nové využití v rámci projektu Chytré čtvrti.

- Významné pohledové svahy
svahy nad ulicí Traubova, v severní části řešeného území

Územní studie stabilizuje oblast kolem ulice Traubova, bez vlivu na pohledové svahy pod Dětskou nemocnicí.

Hodnoty krajinného rázu

- Oblasti krajinného rázu
řešené území je dle ÚAP jako základní autonomní urbanistický prostor městské krajiny zařazen do oblasti Brněnské nivy Svratky
- Póly krajinného rázu
v řešeném území jsou ÚAP je identifikován krajinný pól plynem Teplárny a areál RWE Radlas

Územní studie stabilizuje oba identifikované krajinné póly.

- Zelené linie
řešeným územím je vedena urbánní zelená linie propojující zelené plochy ve městě po třídě Kpt. Jaroše a v jeho dotyku je pak kolem řeky Svitavy vedena přírodní linie

Územní studie vytváří podmínky pro plynulý průchod zelených linií řešeným územím.



Principy navržené koncepce

Předložená urbanistická koncepce je zcela odlišná od koncepce založené v stávajícím územním plánu. Příčinou této odlišnosti je především změna v přístupu k řešení automobilové dopravy ve městě a zároveň reakce na očekávané změny a požadavky na využití území, které odrážejí trendy restrukturalizace původního výrobního území na území smíšené s vyšším zastoupením rezidenční funkce. Na těchto principech je založen i návrh nového ÚPmB, který je v současnosti projednáván. Navržená urbanistická koncepce touto studií návrh nového ÚPmB respektuje a v podrobnějším měřítku navrhuje využití území a zpřesňuje návrh jeho dopravního řešení.

Koncepce dle platného ÚPmB

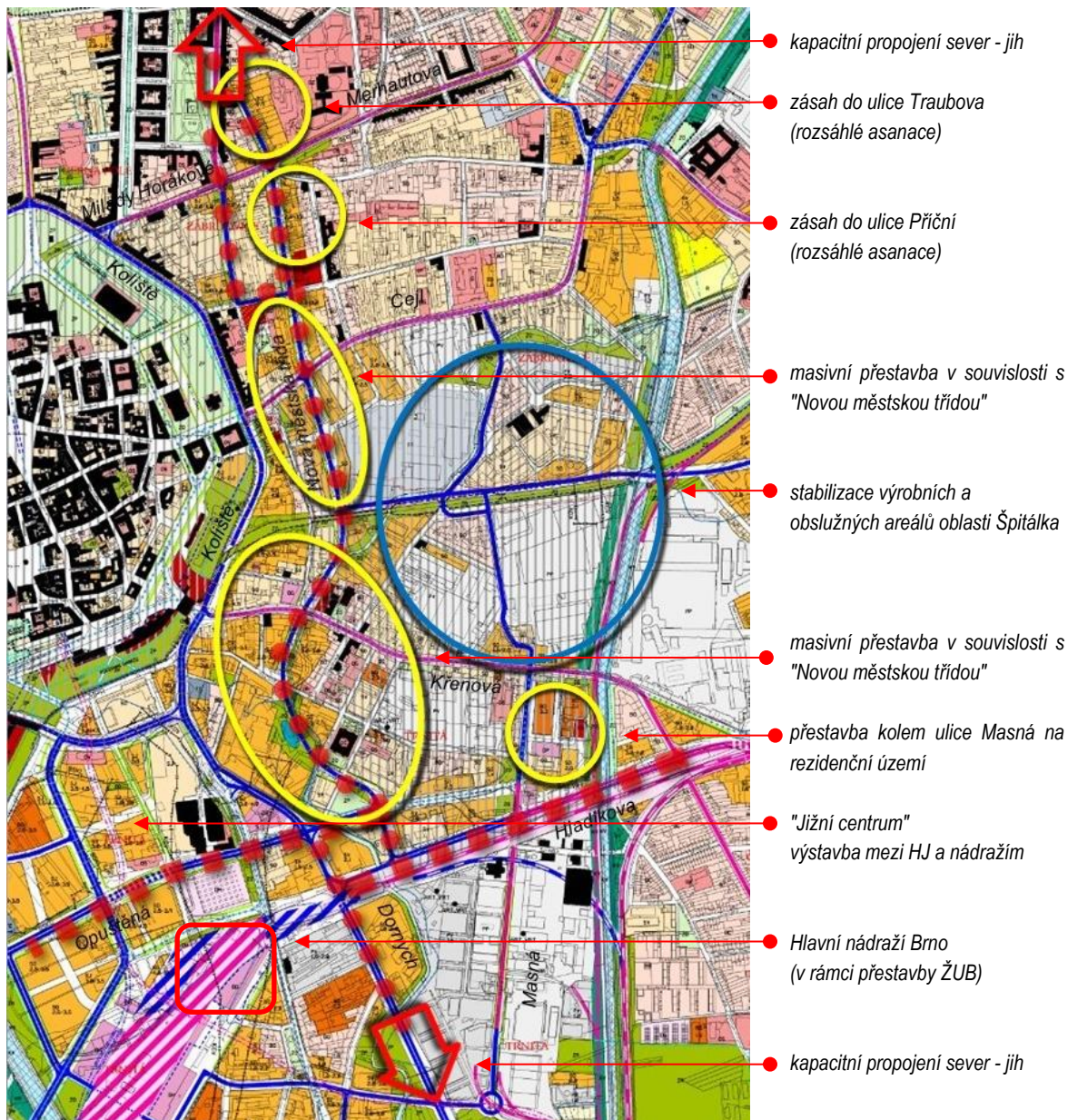
Platný ÚPmB vycházel z požadavku odklonění části dopravy, z dnes přetíženého dopravního koridoru Koliště", do trasy tzv. "Nové městské třídy", která byla koncipována jako nová městská dopravní páteř doprovázená masivní přestavbou okolního území. Tento dopravní záměr vytvořil na jedné straně podmínky pro pokles dopravní zátěže na Kolišti, ale zároveň také vytvořil podmínky pro přivedení zvýšené dopravní zátěže po "Nové městské třídě" do centrální oblasti města. Realizace by znamenala značné asanační zásahy do stabilizované zástavby při ulicích Traubova a Příční.

Právě v takto vedené trase významné městské komunikace je možno vidět jistý rozpor v platném ÚPmB. ÚPmB na jedné straně chrání vnitřní město prostřednictvím městského okruhu před nadbytečnou tranzitní dopravou, ale zároveň přes město navrhuje novou SJ komunikaci "Novou městskou třídu", která umožňuje plynulý průjezd do centrální oblasti města a tím popírá očekávané efekty ochranného systému městského okruhu. Zároveň se v souvislosti se záměrem ŽUB začalo uvažovat s vedením kapacitní BUS dopravy v této stopě. Výsledné dopravní zatížení, jak individuální, tak i hromadnou dopravou, ve výsledku zhoršily možnosti kvalitního obestavení nového městského prostoru, v kterém dominantní roli začala sehrávat pouze dopravní funkce.

Východní část území přiléhající k řece Svitavě byla stabilizována pro plochy výroby a technické vybavenosti (areály tepláren, plynáren, Šmeralových závodů a řady menších výrobních podniků). Pro dopravní obsluhu této části území byla pouze v dílčích úsecích upravena stávající vazba mezi ulicemi Cejl a Křenová.

Území mezi ulicemi Masná a řekou Svitavou bylo navrženo pro přestavbu na rezidenční území.

ÚPmB předpokládá přestavbu ŽUB a v cílovém stavu uvolňuje kolejové těleso bývalé trati pro rozvoj městských funkcí a to pro plochy zeleně a zároveň pro novou komunikaci od Židenic zapojenou do "Nové městské třídy".



Principy koncepce řešeného území dle platného ÚPmB

Navržená koncepce územní studií

Navržená koncepce přestavby lokality Špitálka:

- respektuje širší územní vztahy a to ve vztahu k návrhu nového ÚPmB;
- odráží možnosti dopravní obsluhy území individuální i hromadnou dopravou, s cílem ochrany centrální oblasti města před tranzitní dopravou a preferenci hromadné dopravy pro obsluhu území;
- zohledňuje záměry využití území a požadavky na jeho transformaci z území pro výrobní funkce na území smíšené s preferencí funkce bydlení,
- zohledňuje časové hledisko možností přestavby řešeného území a to především ve vazbě na přestavbu železničního uzlu Brno (ŽUB) a dobudování velkého městského okruhu (VMO).

Územní koncepce předpokládá důsledné naplnění dopravní koncepce města, která cílevědomě vytváří podmínky pro ochranu centrální oblasti města před tranzitní dopravou (viz. kapitola Doprava). Z těchto důvodů **nenavrhuje žádné nové kapacitní severojižní propojení přes centrum města.**

Pro dopravní obsluhu využití území jsou navrženy dvě nové dopravní osy v severojižním směru, které zajišťují obsluhu jak individuální, tak i hromadnou dopravou.

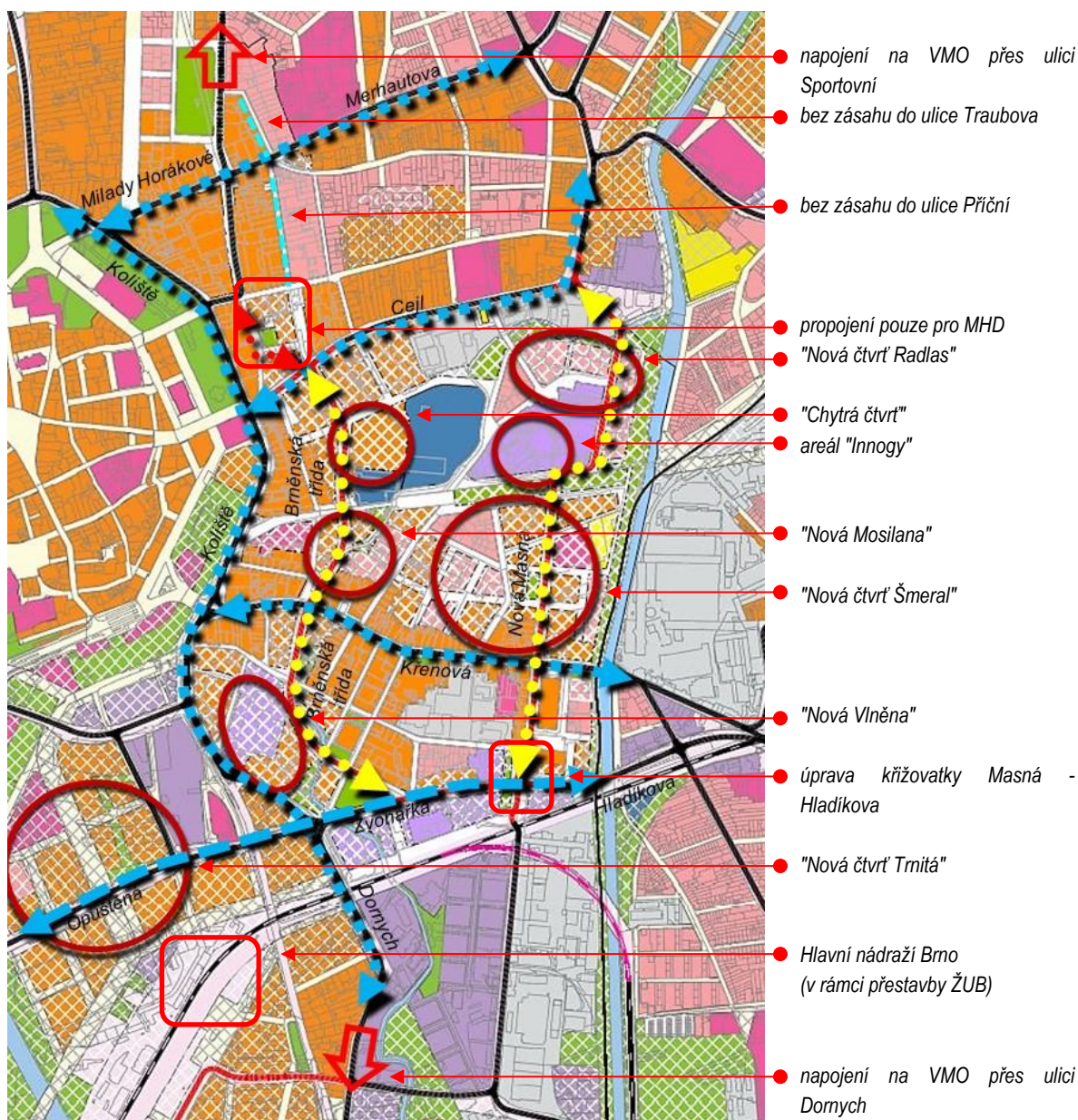
Západní severojižní osa je vedena přibližně ve stopě "Nové městské třídy", ale s tím rozdílem, že na severu není umožněno přímé dopravní napojení do ulice Drobného. Tím vzniká pouze lokální dopravní propojení v území Cejl - Křenová - Zvonařka, které obsluhuje aktivity přestavbových území "Chytrá čtvrť", "Nová Mosilana" a "Nová Vlněna". V této stopě je navrženo vedení BUS dopravy od ulice Sportovní na severu města do předprostoru nového vlakového nádraží na jihu města. Průchod hromadné dopravy mezi ulicemi Milady Horákové a Cejl je zajištěn stavebními úpravami v ulici Příkop a vyhrazením předprostoru před Úrazovou nemocnicí pouze pro hromadnou dopravu a obsluhu nemocnice, a to při umožnění jejího plánovaného rozvoje. Navržené úpravy spojené s touto dopravní stopou, na rozdíl od původního řešení, zachovávají beze změny ulici Traubovu a Příční. Oblast původní městské zástavby mezi ulicemi Cejl, Bratislavská a Francouzská je z hlediska dopravní obsluhy a funkčního využití zachována, což umožňuje její postupnou regeneraci a to dostavbou stavebních proluk a rekonstrukcí jednotlivých objektů.

Východní severojižní osa je vedena z ulice Masná přes areál bývalých Šmeralových závodů, kde je navrženo vybudování "Nové čtvrti Šmeral" mezi ulicemi Křenovou a stávající železniční tratí. Tato trať bude po realizaci ŽUB uvolněna a využita pro pěší a cyklistické propojení zelených systémů vedených podél Svitavy se zelení obklopující historické jádro na bývalém hradebním okruhu. Východní osa dále prochází na severu kolem areálu "Innogy", který je v návrhu stabilizován, ale ve výhledu se očekává jeho transformace a prostorové otevření. Kolem ulice Tkalcovská je navrženo nové rezidenční využití ve vazbě na revitalizaci Svitavského náhonu. Východní osa, jako spojnice ulic Hladíkova - Křenová - Cejl, umožňuje masivní přestavbu pravého břehu Svitavy pro plnohodnotné městské využití. V souladu s návrhem nového ÚPmB je navrženo v její stopě vedení tramvajové dopravy z křižovatky Cejl - Tkalcovská do předprostoru nového vlakového nádraží. Alternativně nebo etapově může být tramvajová doprava nahrazena BUS dopravou z oblasti "Nová Zbrojovka" přes ulici Šámalovu (viz. kapitola Doprava).

Pro zapojení východní stopy do dopravního systému města je nezbytná úprava křižovatky Masná - Hladíkova. Do doby vybudování VMO na jihu města bude stopa Hladíkova - Zvonařka (silnice I/42) plnit funkci městského okruhu. Předpokládané vedení TRAM dopravy v ulici Masná vyžaduje přebudování tohoto dopravního uzlu s

cílem zajištění všech dopravních vazeb a umožnění převedení TRAM dopravy z Masné do nového předprostoru vlakového nádraží.

Ve směru východ - západ navržená koncepce respektuje stávající radiály vedené přes řešené území. Jde o historické radiály Milady Horákové - Merhautova, Křenová a Cejl, které zároveň systémem TRAM dopravy zajišťují obsluhu přilehlého území hromadnou dopravou. Na jihu území je zachována významná městská komunikace Hladíkova - Zvonařka - Opuštěná dlouhodobě plnící funkci městského okruhu, na které se předpokládá výše zmíněná stavební úprava.



Principy koncepce řešeného území dle územní studie (v souladu s návrhem nového ÚPmB)

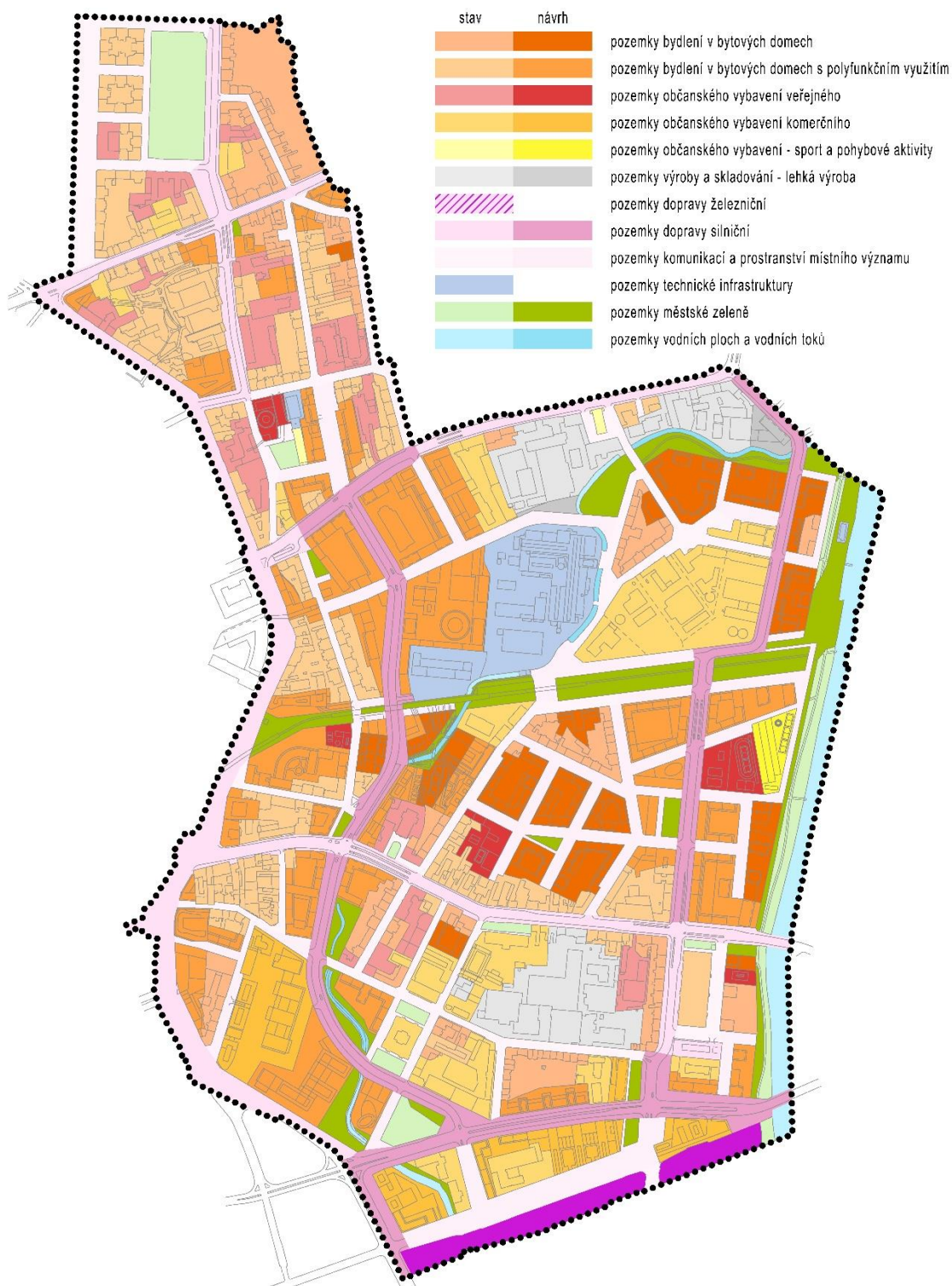
5.5 Bilance navrhovaného řešení

Pro potřeby územní studie je bilance zpracována jako:

A -bilance plošného využití

B -bilance kapacitního zatížení návrhu územní studie

A - bilance plošného využití

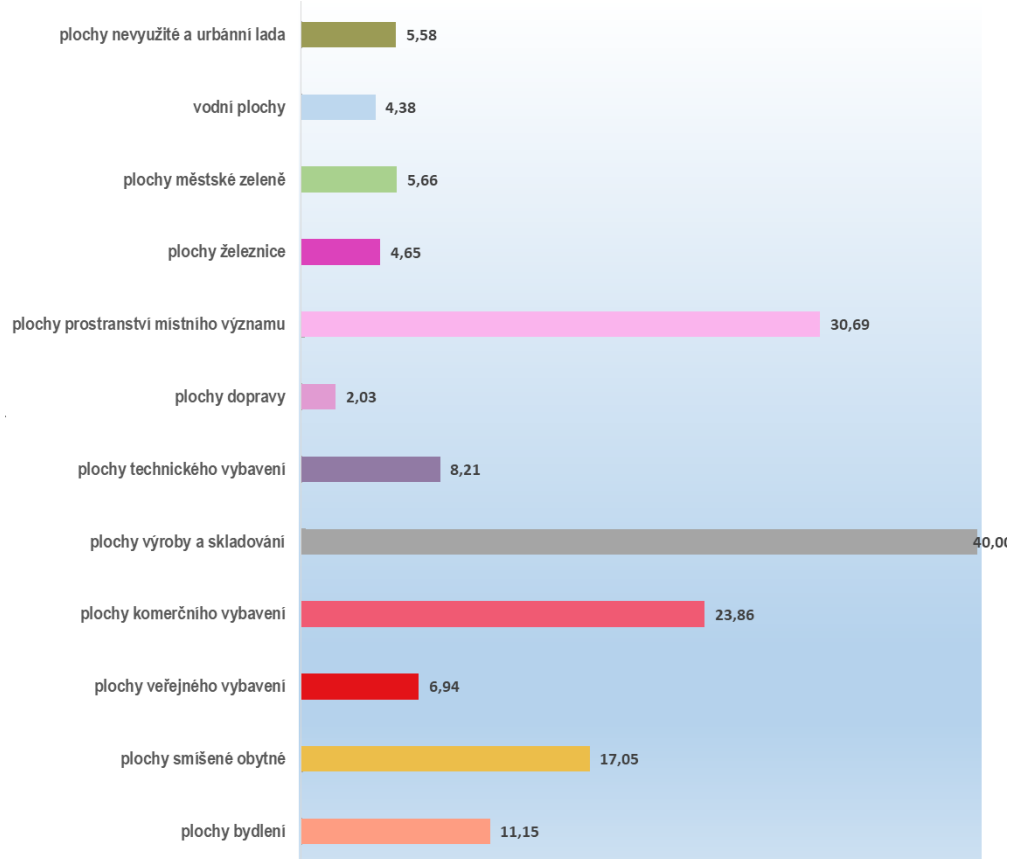


Bilanční schéma využití pozemků

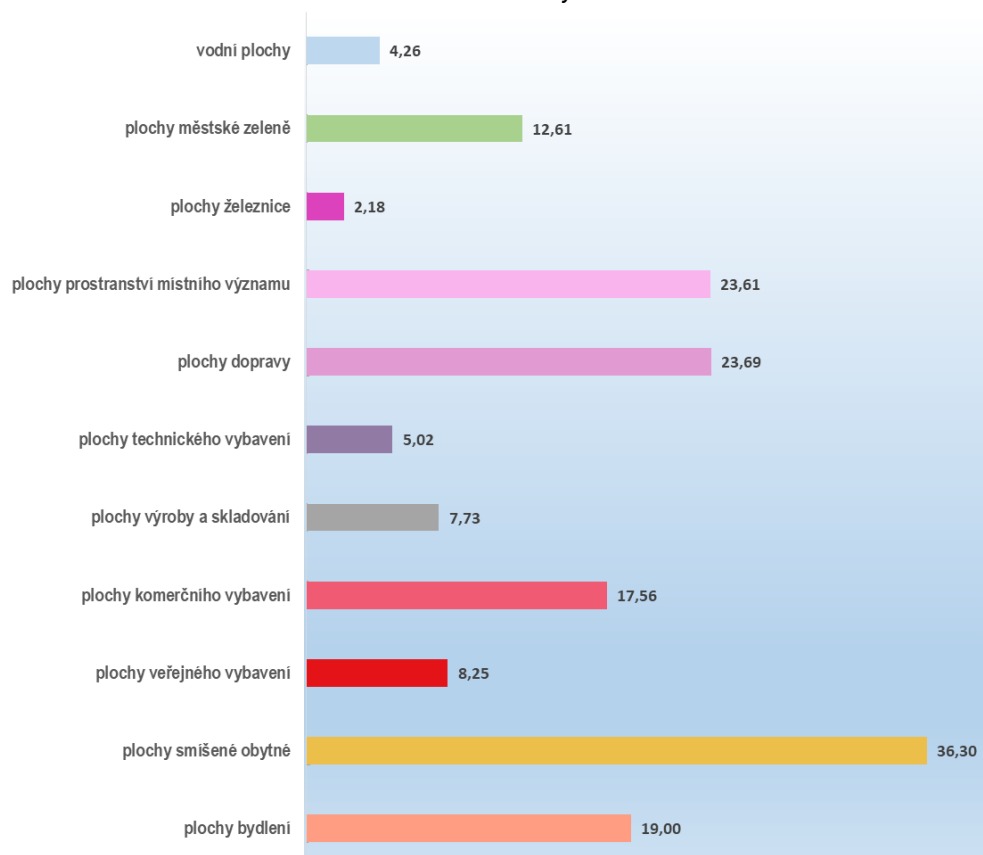
Celková bilance a procentuální zastoupení pozemků s jednotnou funkční charakteristikou.

Funkční využití řešené plochy	kód	výměra stav (m ²)	výměra návrh (m ²)	výměra celkem (ha)	(%)
pozemky bydlení v bytových domech	B-B	101 108	88 842		
pozemky bydlení - celkem		101 108	88 842	19,00	11,86%
pozemky bydlení v bytových domech s polyfunkčním využitím	S-BB	160 081	202 922		
pozemky smíšené obytné - celkem		160 081	202 922	36,30	22,66%
pozemky občanského vybavení – veřejného - veřejná správa	O-VV	11 319			
pozemky občanského vybavení – veřejného - zdravotnictví	O-VZ	6 807	3 252		
pozemky občanského vybavení – veřejného - školství, věda, výzkum	O-VS	22 418	17 882		
pozemky občanského vybavení – veřejného - sociální péče	O-VP	624			
pozemky občanského vybavení – veřejného - kultura, církev	O-VK	6 839			
pozemky občanského vybavení – veřejného - policie	O-VB	13 402			
pozemky občanského vybavení – veřejného - celkem		61 409	21 134	8,25	5,15%
pozemky občanského vybavení – obchod, služby	O-O	10 280	15 030		
pozemky občanského vybavení – administrativa	O-A	37 244	38 675		
pozemky občanského vybavení – služby charakteru výroby	O-V	66 503			
pozemky občanského vybavení – sport, pohybové aktivity	O-S	1 587	6 293		
pozemky občanského vybavení – celkem		115 614	59 998	17,56	10,96%
pozemky výroby a skladování - lehká výroba	P-V	72 295	5 001		
pozemky výroby a skladování - celkem		72 295	5 001	7,73	4,82%
pozemky dopravy - silniční	D-S	2 326			
pozemky dopravy - silniční liniové	D-SL	130 756	103 821		
pozemky dopravy silniční - celkem		133 082	103 821	23,69	14,79%
pozemky dopravy - železniční liniové	D-ZL	21 839			
pozemky dopravy železniční - celkem		21 839	0	2,18	1,36%
pozemky komunikací a prostranství místního významu	A	114 631	121 464		
pozemky komunikací a prostranství místního významu - celkem		114 631	121 464	23,61	14,74%
pozemky technické infrastruktury - kanalizace	T-K	506			
pozemky technické infrastruktury - elektro	T-E	11 001			
pozemky technické infrastruktury - teplo	T-T	38 655			
pozemky technické infrastruktury - celkem		50 162	0	5,02	3,13%
pozemky městské zeleně - parkové	Z-P	23 848	6 160		
pozemky městské zeleně - pobytové	Z-O	25 577	70 564		
pozemky městské zeleně - celkem		49 425	76 724	12,61	7,87%
pozemky vodních ploch a vodních toků	V-V	36 035	6 536		
pozemky vodních ploch a vodních toků - celkem		36 035	6 536	4,26	2,66%
celkem		915 681	686 442	160,21	100,00%

Porovnání využití území výchozího stavu a navrhovaného řešení (velikost ploch v ha)



Výchozí stav



Návrh řešení ÚS

B - Bilance kapacitního zatížení návrhu územní studie

Pro potřeby návrhu jsou provedeny bilance zatížení návrhu stavebních ploch a to ploch bydlení, smíšených obytných a komerčních. Zařazení ploch je provedeno dle funkční regulace nového ÚPmB.

ID	kód	výměra (ha)	HPP (m ²)	BJ (počet)	obyvatelé (počet)	pracovníci (počet)	návštěvníci (počet)
9	C	0,20	5 853	43	90	100	50
12	C	0,60	21 056	153	322	358	179
14	C	0,90	40 631	296	622	691	345
18	C	0,60	20 979	153	321	357	178
19	C	1,03	41 352	301	633	703	351
20	C	1,53	61 268	446	937	1 042	521
21	C	1,68	58 699	428	898	998	499
23	C	2,03	70 970	517	1 086	1 206	603
31	B	1,07	32 223	352	740	137	274
32	B	0,62	18 648	204	428	79	159
34	B	0,59	11 776	129	270	50	100
35	B	0,65	12 924	141	297	55	110
38	C	0,49	19 736	144	302	336	168
39	C	0,29	11 792	86	180	200	100
43	C	1,25	50 152	365	767	853	426
44	C	0,53	18 697	136	286	318	159
45	C	0,87	34 644	252	530	589	294
46	B	0,58	23 048	252	529	98	196
47	B	0,39	15 636	171	359	66	133
48	C	1,42	49 665	362	760	844	422
50	C	0,37	12 950	94	198	220	110
51	C	0,70	24 360	177	373	414	207
53	C	0,93	32 410	236	496	551	275
54	C	0,29	10 231	75	157	174	87
55	C	0,19	7 428	54	114	126	63
57	C	0,25	8 747	64	134	149	74
59	C	0,76	26 681	194	408	454	227
62	C	0,41	14 312	104	219	243	122
63	C	0,94	32 802	239	502	558	279
64	B	0,66	16 448	180	377	70	140
65	C	1,04	36 446	266	558	620	310
66	C	0,67	23 307	170	357	396	198
68	C	0,81	28 326	206	433	482	241
69	W	2,58	115 983	0	0	4 929	2 465
70	C	1,50	67 563	328	689	1 723	861
72	C	0,39	11 589	84	177	197	99
74	C	0,42	14 581	106	223	248	124

ID	kód	výměra (ha)	HPP (m ²)	BJ (počet)	obyvatelé (počet)	pracovníci (počet)	návštěvníci (počet)
80	C	0,48	14 340	104	219	244	122
92	C	0,48	16 849	61	129	501	251
94	W	0,21	9 527	0	0	429	214
97	B	0,25	6 143	67	141	26	52
100	C	0,21	7 207	61	129	92	46
101	C	0,31	7 850	57	120	133	67
102	W	0,76	30 312	0	0	1 364	13 640
104	W	0,45	15 579	0	0	701	351
106	W	1,29	45 192	0	0	2 034	20 336
108	W	0,53	18 648	0	0	839	420
celkem		99,14	1 275 553	7 861	16 509	26 995	46 648

Územní studie předpokládá v řešeném území nárůst cca 16 500 obyvatel.

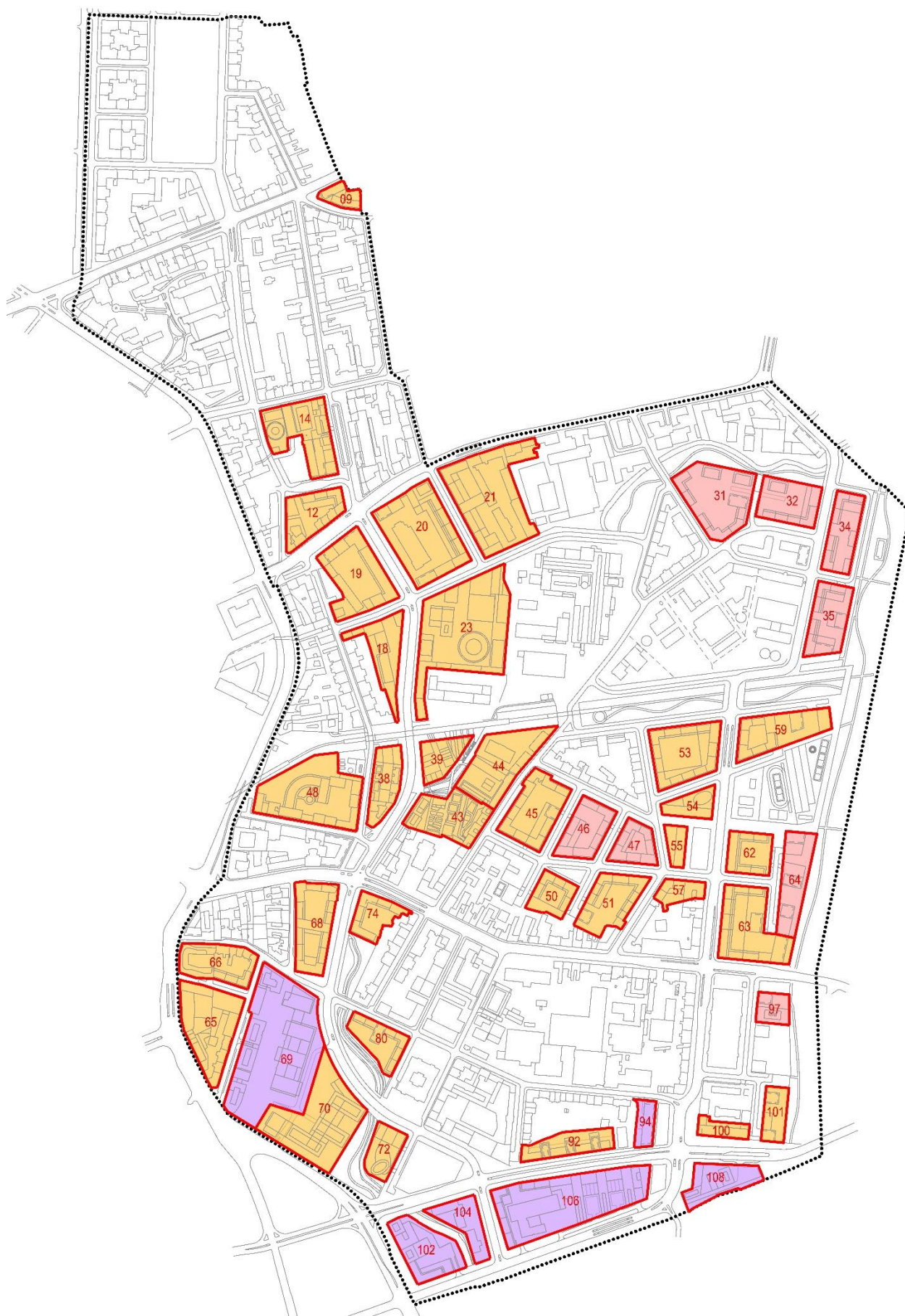
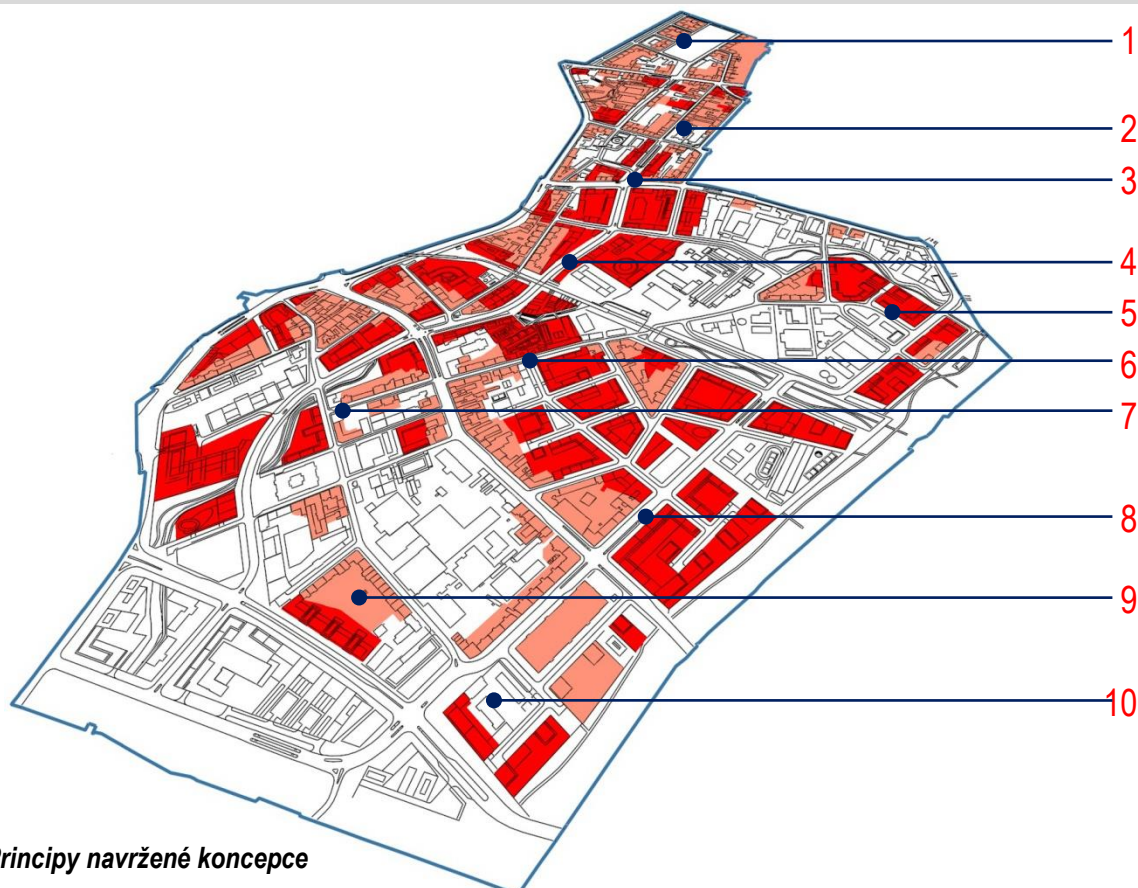


Schéma bilančních ploch

5.6 Funkční využití území - bydlení a smíšené využití území

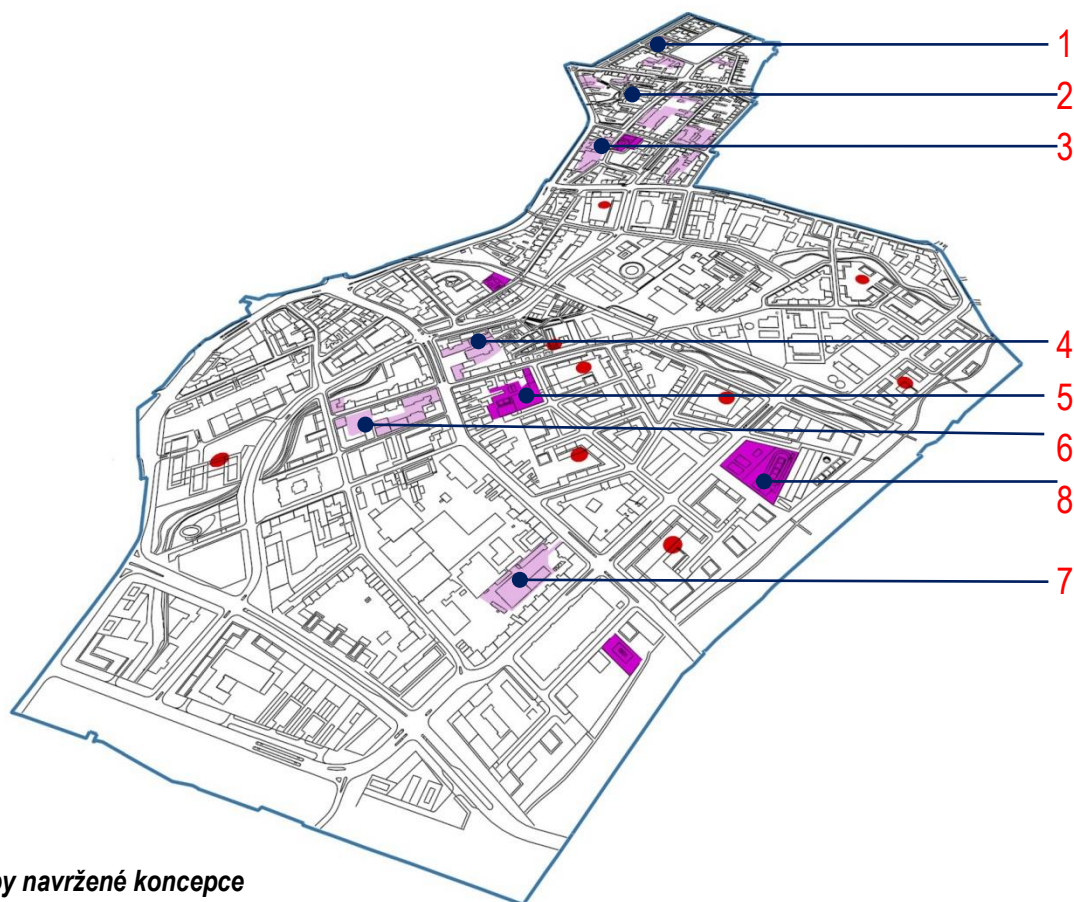


Principy navržené koncepce

Územní studie řeší poměrně rozsáhlou část města Brna. Z hlediska dalšího rozvoje tohoto území je kladen důraz na vytvoření podmínek pro stabilizaci a možnosti další výstavby funkce bydlení. Bude se jednat o formy městského bydlení v převážně, pro město Brno charakteristické, blokové zástavbě. Nové bydlení v poloze dostupnosti centra vytváří předpoklady pro utváření města krátkých vzdáleností.

- severní část řešeného území kolem Náměstí 28. října a Třídy kpt. Jaroše (1) je z hlediska bydlení a městské vybavenosti stabilizovaná s minimální možností přestavby a dostavby;
- bloková zástavba s převahou bydlení mezi ulicí Milady Horákové a Bratislavskou (2) je stabilizovaná s možností dostavby proluk
- zástavba pro bydlení mezi ulicí Bratislavskou a Cejl (3) je poznamenána připravovanými záměry na obestavění Nové městské třídy, která návrhem územní studie ztrácí opodstatnění
- nově je koncipovaná zástavba mezi ulicí Cejl a dnešním tělesem trati ČD (4). Pro bydlení jsou využity dostavované bloky kolem Brněnské třídy. Specifické formy bydlení by měly být realizovány v Chytré čtvrti
- v návaznosti na revitalizaci Ponávky s parkem a dostavbu nábřeží řeky Svitavy (5) je územní studií navržena nová obytná čtvrť Radlas
- významnou lokalitou určenou převážně pro bydlení je Nová Mosilana (6), řešená dlouhodobě developerským projektem
- dotvářena je bloková zástavba určená pro bydlení kolem „Brněnské třídy“ pod ulicí Křenovou (7)
- navrhuje se přestavba brownfields na novou čtvrť Šmeral (8). Městská bloková zástavba propojí centrum města v nábřežím řeky Svitavy
- v jižní části území je stabilizovaná plocha bydlení při ulici Mlýnské (9)
- v jižní části území je stabilizovaná plocha bydlení kolem ulice Masná a Zderadovy s možností dostavby (10)

5.7 Funkční využití území - veřejné občanské vybavení



Principy navržené koncepce

Veřejné občanské vybavení je v řešeném území zastoupeno především v severní části, kde tvoří součást stabilizované městské struktury. Obdobně je tomu ve stabilizované zástavbě kolem ulice Křenové. Územní studie stávající veřejné občanské vybavení stabilizuje a doplňuje návrhem veřejného vybavení v podobě základních a mateřských škol.

- severní část řešeného území kolem náměstí 28. října (1) je zastoupena komplexní škálou školních vybavení – Gymnázium Kpt. Jaroše, SPŠ stavební, základní škola a mateřská školka
- stabilizovaná zástavba mezi ulicí Milady Horákové a Bratislavskou (2) má výrazné zastoupení v městských a státních institucích – Policie ČR (na ulici Bratislavské s možností rozšíření), Generální finanční ředitelství, Celní úřad a Městská policie
- přestavbová oblast mezi ulicí Bratislavskou a Cejl (3) má silné zastoupení v podobě Úrazové nemocnice s plánovanou dostavbou nových operačních sálů a loutkového divadla Radost
- významnou rozvojovou lokalitu představuje přestavba bývalé Mosilany (4), Při ulici Křenové stabilizuje územní studie kostel Neposkvrněného početí Panny Marie s farou, Úřad práce, základní a mateřskou školu. Při ulici Špitálka je navrhována nová základní škola (5) pro západní oblast řešeného území
- stabilizovaná zástavba jižní části ulice Křenová (6), je z hlediska veřejného vybavení zastoupena Gymnáziem Křenová, zařízením Armády spásy a areálem Policie ČR (7)
- územní studie navrhuje výstavbu nové čtvrti Šmeral. Pro novou městskou čtvrť a východní oblast řešeného území je navrhována nová základní škola při městské třídě „Nová Masná“(8)
- stávající mateřské školy jsou v řešeném území stabilizovány. V rámci vybraných nových rozvojových ploch pro bydlení, jsou navrhovány lokality s požadavkem na nové mateřské školky tak, aby byla pokryta potřeba příznivá docházková vzdálenost těchto zařízení

Základní školy

Stav

ZŠ a MŠ Křenová 21

Základní a mateřská škola Brno, Křenová 21 je úplná základní škola s 1. a 2. stupněm, tedy s 1. až 9. ročníkem, a mateřskou školou Mlýnská 27.

Ve škole je zřízeno 10 tříd běžných a 7 tříd zřízených dle § 16, odst. 9 ŠZ, ve kterých jsou vzděláváni žáci s lehkým mentálním postižením.

Počet žáků 2019	192/43
Kapacita	300 žáků
Počet tříd	11 + 5
1. stupeň	7 + 3
2. stupeň	4 + 2

ZŠ a MŠ 28. Října 22

Základní a mateřská škola Brno, nám. 28 října je úplná základní škola s 1. a 2. stupněm, tedy s 1. až 9. ročníkem, školní družinou a mateřskou školou. Ve škole je zřízeno 19 tříd.

Počet žáků 2018	354
Kapacita	450 žáků
Počet tříd	19
1. stupeň	11
2. stupeň	8

Návrh

Bilance potřeb kapacit ZŠ k počtu obyvatel

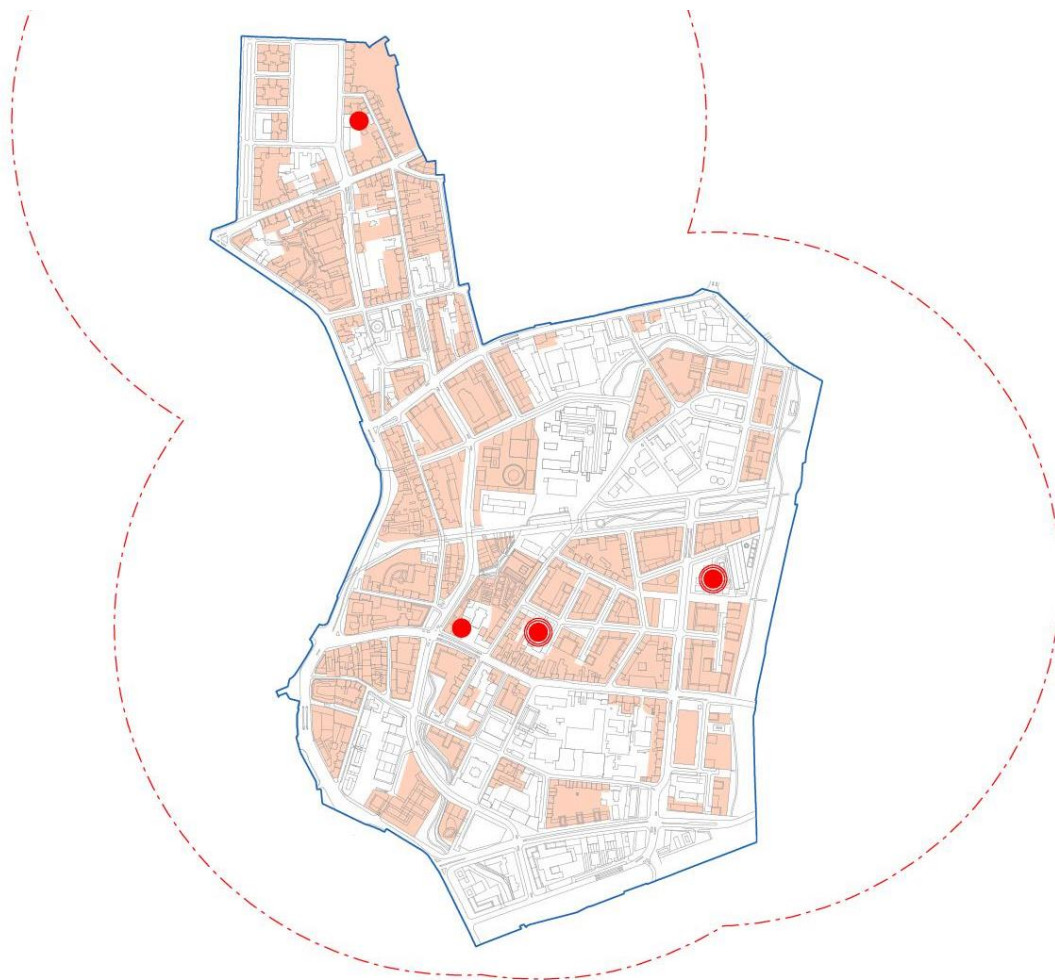
navrhovaný počet obyvatel	ukazatel (žáci/1000 ob)	potřeba 1 – 5 ročník (míst)	potřeba 6 – 9 ročník (míst)	potřeba celkem (míst)
16 500	90	830	670	cca 1 500

Docházková vzdálenost I. stupeň 800 m

Docházková vzdálenost II. stupeň 1 000 m

Územní studie navrhuje v řešeném území, v nové obytné čtvrti Šmeral, dvě nové základní školy.

- Základní škola při ulici Špitálka
- Základní škola při ulici Nová Masná



Pro pokrytí potřeb území řešené územní studií je navržena 1 dvacetitřídní škola I. a II. stupně s kapacitou 720 žáků a 1 dvanáctitřídní škola I. stupně s kapacitou 430 žáků. Celkem tedy základní školy pro 1 150 žáků. Další potřebné kapacity mohou být pokryty optimalizací využití stávajících základních škol.

Obě základní školy na ploše areálu Šmeral budou z hlediska potřebných kapacit školství úzce spolupracovat. ZŠ Špitálka bude pokrývat potřeby I. stupně, ZŠ Nová Masná pak především potřeby II. stupně. Obě školy mohou mít společné administrativní vedení.

Základní škola Nová Masná bude mít plnohodnotné sportovní vybavení, včetně venkovního hřiště. Základní škola Špitálka pro I. stupeň bude vybavena pro pohybové aktivity tělocvičnou, malým hřištěm s doplňkovými prvky relaxačního charakteru.

Základní škola při ulici Špitálka

- plocha pozemku 5 210 m²
- zastavěná plocha 2 650 m²
- podlažní plocha 8 700 m²

Základní škola při ulici Nová Masná

- plocha pozemku 7 940 m²
- zastavěná plocha 3 320 m²
- podlažní plocha 9 300 m²

Mateřské školy

Stav

ZŠ a MŠ Křenová 21

Mateřská škola - Mlýnská 27

Počet tříd	1
Kapacita	24 dětí

Mateřská škola - Skořepka 5

Počet tříd	2
Kapacita	48 dětí

V rámci nového využití bloku ulic Vlhká, Skořepova, Koliště a trať ČD, které bylo dohodnuto mezi městem Brnem a vlastníky pozemků, dojde k přesunu stávající MŠ z ulice Skořepova do lokality při ulici Vlhká. Nová MŠ při ulici Vlhká bude umístěna na pozemcích města Brna, zachována bude kapacita 2 tříd pro 48 dětí.

Mateřská škola - Křenová 76a

Počet tříd	2
Kapacita	58 dětí

Soukromá ZŠ a MŠ DIDAKTIS s.r.o.

Mateřská škola Mlýnská 44

Počet tříd	1
Kapacita	9 dětí

Návrh

Bilance potřeb kapacity MŠ k počtu nových obyvatel

Navrhovaný počet obyvatel	ukazatel (dětí/1000 ob)	potřeba (míst)
16 500	25 - 30	410 - 498

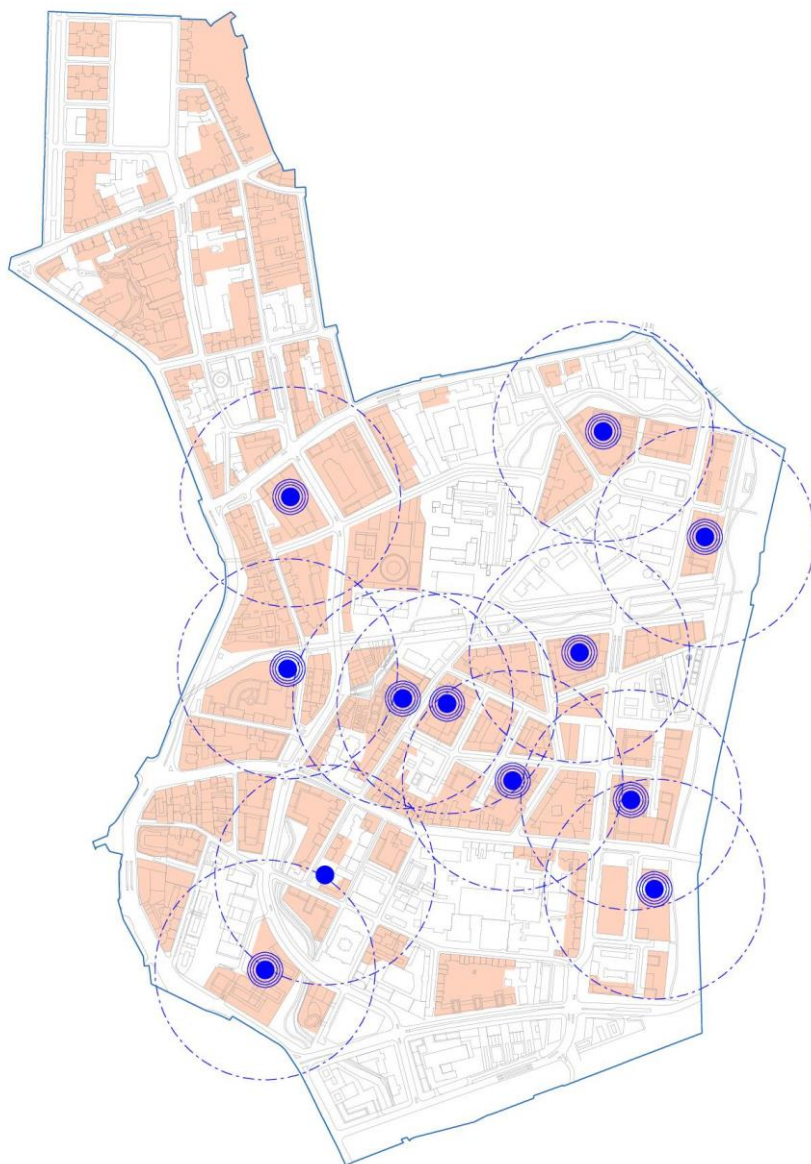
Docházková dostupnost 400 m (10 minut dětské chůze).

Pro řešení území je zapotřebí, při vytížení stávajících mateřských škol, vytvořit nová zařízení o celkové kapacitě pro cca 400 dětí.

Tři stávající mateřské školy jsou v řešeném území stabilizovány. Stávající mateřská škola na ulici Skořepova je nahrazena novou mateřskou školou na ulici Vlhká. V případě mateřské školy na ulici Zderadova se předpokládá, v souladu s regulačním plánem, výstavba nového objektu ve stejné lokalitě.

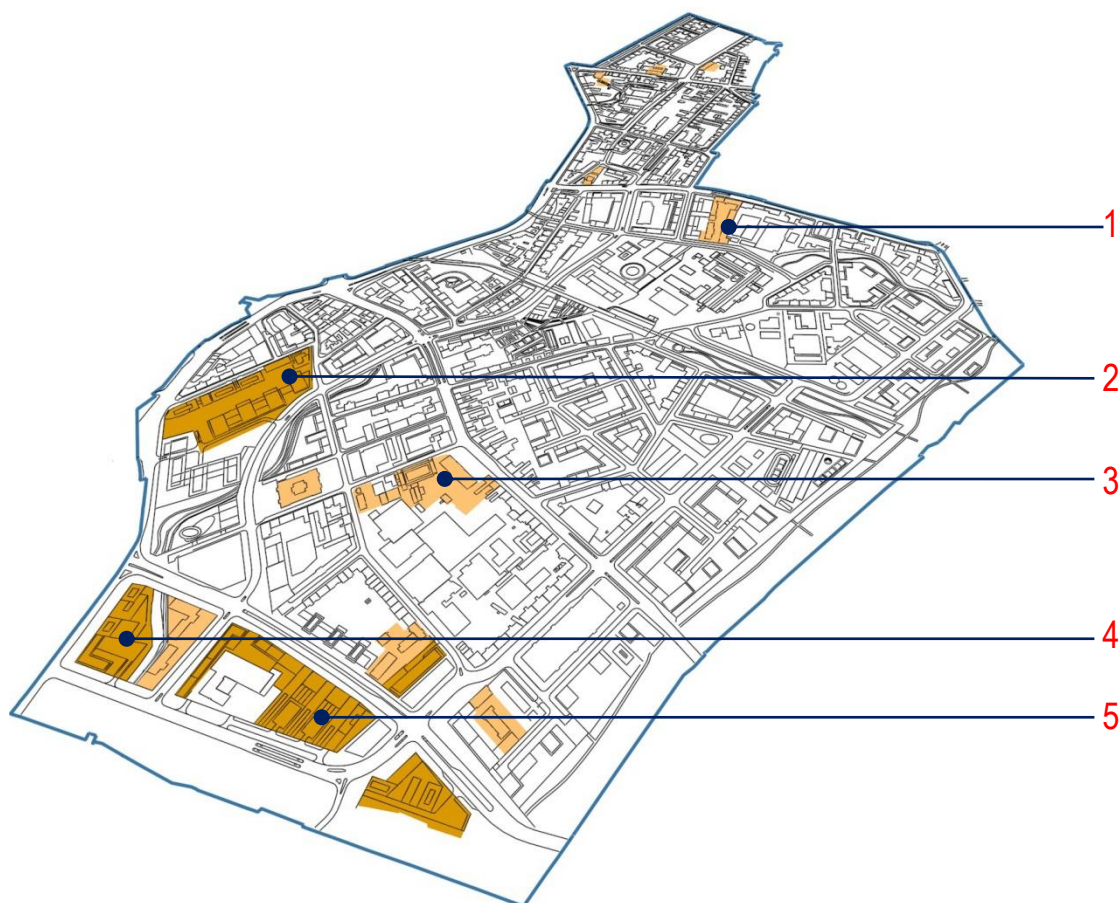
Územní studie navrhuje v řešeném území deset nových mateřských škol. Pro jednotlivé mateřské školy se předpokládá kapacita 40 dětí ve dvou třídách. Návrhem je možno optimalizovat docházkovou vzdálenost do mateřských škol na 200 m, při pokrytí všech návrhových ploch pro bydlení.

Většina nových mateřských škol není umísťována do samostatně vymezených funkčních ploch veřejného vybavení, ale jsou vázány na vybrané návrhové plochy bydlení tak, aby byla pokryta potřeba a příznivá docházková vzdálenost těchto zařízení.



V zadání územní studie byla požadována možnost prověření nové městské nemocnice o velikosti 4 – 5 ha na městských pozemcích. Pozemky o takové rozloze se v řešeném území nenachází. Předpokládané transformační plochy brownfields nemají také potřebnou velikost a jsou ve vlastnictví soukromých subjektů. Podstatná je také skutečnost, že se v řešeném území nachází stabilizovaná a dostavovaná Úrazová nemocnice. Z výše uvedeného vyplývá, že novou městskou nemocnici nelze v řešeném území umístit. Tato skutečnost byla konstatována již na 1. výrobním výboru.

5.8 Funkční využití území - komerční využití území



Principy navržené koncepce

Komerční aktivity jsou ve stabilizovaném území zastoupeny především v podobě integrovaného polyfunkčního využití kompaktní městské struktury. Například IBC centrum na ulici Příkop. Územní studie navrhuje v souladu s koncepcí nadřazené dokumentace nové komerční plochy na území ploch určených k transformaci a ploch dobře napojených na dopravní obslužné systémy města.

- celá severní část řešeného území od ulice Křenová má pouze ojedinělá zastoupení samostatných komerčních aktivit, např. E. ON (1)
- na území bývalé brownfields je dokončována výstavba komerčně administrativního komplexu Vlněna (2)
- ve stabilizované zástavbě jižní části ulice Křenová probíhá částečná transformace areálu Papíren Brno (3)
- nové využití území pro významné komerční aktivity je navrhováno mezi ulicemi Zvonařka a nová Hladíkova na území dnešních málo intenzivně využitých areálů Lidl (4) a Autonova (5)



Principy navržené koncepce

Lehká výroba a výrobní služby procházejí v řešeném území dlouhodobým vývojem. Od silného zastoupení této funkce v takzvané „Posvitavské zóně“ dochází k jejich postupné transformaci na městské rezidenční funkce. Některé areály se však v území stabilizovaly a rozvíjí se, u dalších se pak dá předpokládat ještě dlouhodobé využívání pro výrobní funkce.

- pás areálů kolem ulice Bratislavské po ulici Tkalcovskou (1) je z hlediska funkce a stavebního fondu stabilizovaný a počítá s mírným územním rozvojem (BMT Medical Technology, Unipetrol RPA Polymer Institute Brno)
- poměrně rozsáhlý areál v severní části území tvoří bývalé Plynárny (2). Tento areál byl přestavěn na moderní Hi-Tech komplex energetických služeb. Územní studie stávající funkce stabilizuje. Navrhuje však redukci velikosti areálu při zajištění prostupnosti vzhledem k okolní struktuře zastavění.
- podstatná část bloku Křenová – Masná – Mlýnská – Čechyňská (3) je využívána pro výrobní funkce, které budou dlouhodobě stabilizovány (Papírny Brno, JaNo). To samé platí i o bloku Mlýnská – Čechyňská – Brněnské třída – Kolískova (4), který se postupně dostavuje (FAMKO Peugeot)
- v jižní části řešeného území stabilizuje územní studie zastavěnou část dnešního areálu Autonovy (5)

5.10 Funkční využití území - - systém zeleně

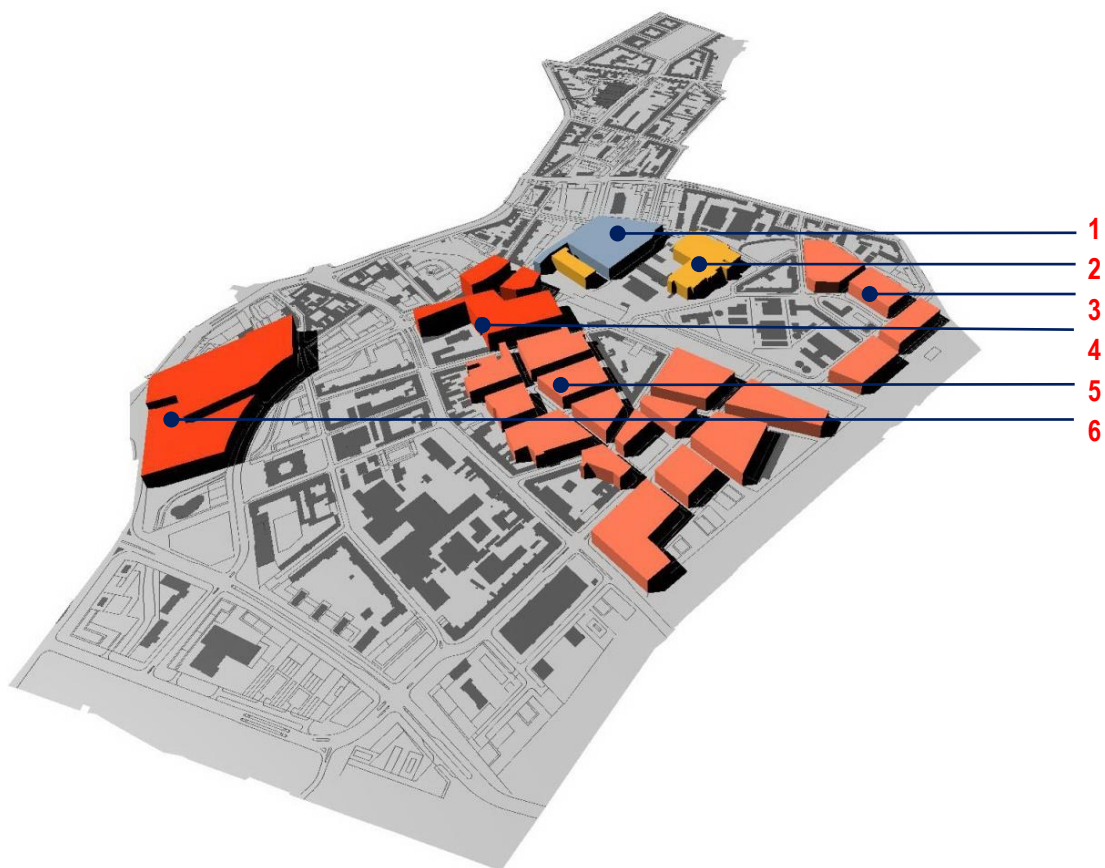


Principy navržené koncepce

Systém zeleně v řešeném území má jasně založenou koncepci vycházející z existujícího fenoménu pásu zeleně kolem řeky Svitavy. Ten je návrhem propojován s centrem města po tělese zrušeného nákladového železničního průtahu formou zeleného bulváru. Celým územím pak prostupuje nově navržená zeleň kolem obnovené staré Ponávky. V městské, převážně blokové struktuře zástavby, jsou zachovány zelené parky a plochy, které jsou doplněny o další plochy městské zeleně.

- v severní část řešeného území sehrává z hlediska zeleně dominantní úlohu park na náměstí 28. října (1)
- revitalizace Ponávky v oblasti Radlasu (2) je doprovázena návrhem parku za Teplárnou a rozsáhlou plochou zeleně na kterou navazuje návrh výstavby nové obytné čtvrti
- významné plochy zeleně kolem Ponávky jsou navrženy mezi ulicí Křenovou a Čechyňskou (3). Ty pak přecházejí kolem Vlněny do rozšířeného parku na ulici Čechyňské (4)
- nová čtvrť Šmeral má jako součást veřejného prostranství náměstí navrženou plochu parkově upravené zeleně (5)
- zeleň kolem řeky Svitavy je součástí regionálního biokoridoru ÚSES (6)

5.11 Významné aktivity ovlivňující návrh řešení



Principy navržené koncepce

Pro další rozvoj této části města jsou rozhodující významné aktivity, které jsou schopny nastartovat a následně výrazně ovlivňovat fungování celého území. Zároveň tyto aktivity ovlivňují možnosti postupu výstavby v řešené oblasti.

- 1** CHYTRÁ ČTVRŤ – městský rozvojový projekt
- 2** STARTEGICKÁ INFRASTRUKTURA - areály EON a Tepláren
- 3** NOVÁ ČTVRŤ RADLAS – iniciační návrh pro rozvoj bydlení
- 4** NOVÁ MOSILANA – developerský rozvojový projekt, koordinovaný se záměry města
- 5** NOVÁ ČTVRŤ ŠMERAL – očekávaný developerský rozvojový projekt
- 6** NOVÁ VLNĚNA – developerský rozvojový projekt v realizaci

Chytrá čtvrť - BRNO SMART BRAND

Masterplan Brno – Teplárna - Mosilana, A8000, 2020

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení A1)

Studie řešící Chytrou čtvrť Špitálka v návaznosti na projekt RUGGEDISSED. Studie navrhuje nové využití území části Tepláren Brno (Chytrá čtvrť Špitálka) a přiléhající území kolem Brněnské třídy (blok vymezený ulicemi Cejl, Vlhká, trať ČD a Brněnská třída).

Extrakt textu z navrženého masterplanu firmou A8000

Západní část areálu Tepláren se mění v životaschopné centrum, které má možnost transformovat nejen dnešní brownfields Špitálka, ale také navazující širší oblast Cejl-Křenová. Industriální charakter lokality, spolu s blízkostí historického centra je atraktivním lákadlem pro tzv. „metropolitního člověka“. Právě ten dokáže specifikum místa nejen ocenit, ale zároveň mu dokáže vtisknout novou identitu: BRAND BRNO, vycházející z historie i současného a budoucího moderního směřování města.

Iniciátorem transformace území jsou tři silné destinační High Lighty – huby a jeden hub místní. Konkrétně: Culture HUB, Event HUB, Cowork HUB, a jednotky Work and Live.

Zachováním stávajících dvou lodí průmyslové haly vznikne Culture HUB, svou rolí obdobně důležitý jako sehrálo Fórum Karlín v případě přeměny pražského Karlína. Moderní „shoe box“ o kapacitě hlediště min. cca 1000 sedících diváků a cca 2500 diváků stojících, nabídne Brnu chybějící velikost sálu umožňující multifunkční a variabilní využití rozmanité potřeby produkce, či dramaturgie.

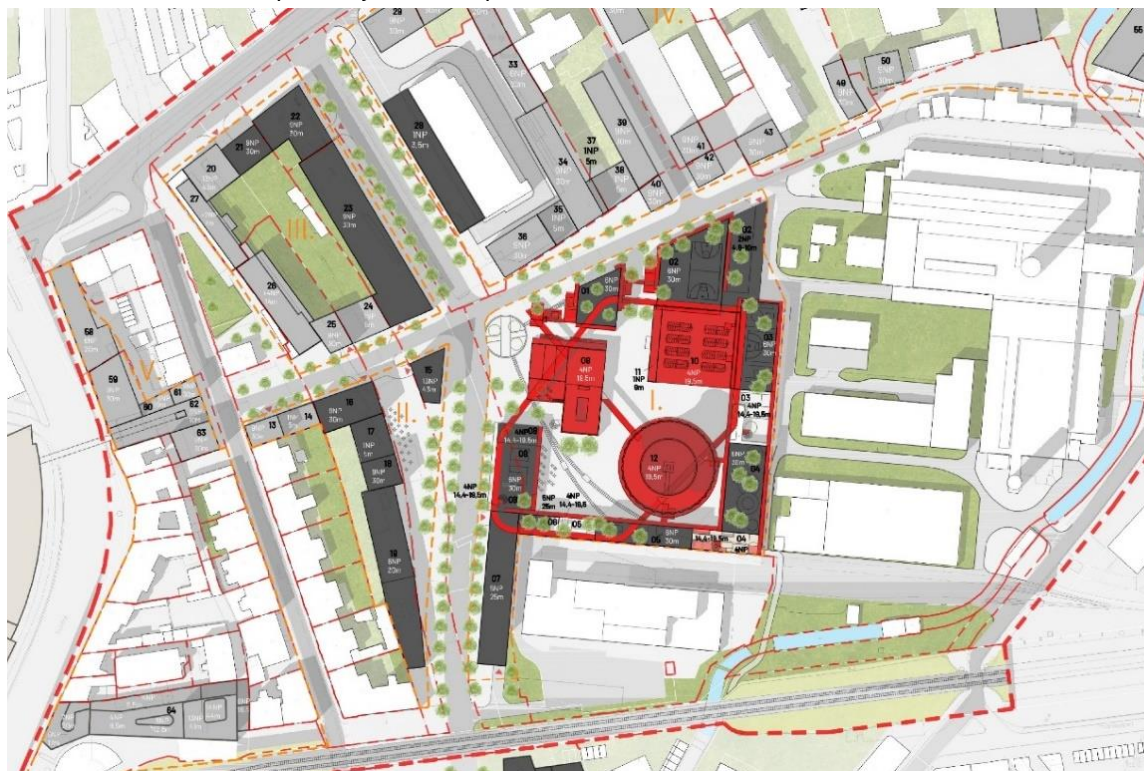
Vestavbou do původní chladicí věže, symbolu lokality, vznikne Event HUB. Prezentační platforma pro uživatele místa, tak i pro moderní technologické, startUPové, či jiné kreativní scény z celého města. Přibližně 5000 m² variabilní, dělitelné plochy fungující i pro klasičtější formáty jako např. výstavy, či specifické eventy doplněné o možnost panoramatického pohledu z vyhlídky chladicí věže.

Rekonstrukcí stávající etážové budovy v Cowork HUB nabídneme cca 3500 m² pracovních prostor, které od počátku vyšlou jasný impuls a signál nového směřování území. Cowork HUB se také stane inkubátorem budoucích uživatelů CITY HUBu.

V místě je nutno vytvořit dostatečnou kvantitu a kvalitu otevřených multifunkčních a variabilních modulárních jednotek Work and Live, sloužících jak pro práci, tak pro bydlení, ubytování, prezentaci, tvoření atd. Jednotky budou schopné své proměny v čase v reakci na potřeby a vývoj svých uživatelů. Uživatelé budou mít možnost využít intimnější prostor střešní krajiny na navržených domech k setkání, sportu i zahradničení, nebo využít bohatého městského parteru v přízemí. Samozřejmostí návrhu je využití Smart technologií jak při výstavbě, tak i při budoucím užívání stavby.

Zásadním momentem pro transformaci území bude maximální otevření a zpřístupnění území jak pro pěší, cyklisty a MHD, tak i pro automobilovou dopravu. Nosnou kostrou bude nová Brněnská třída ve směru S-J a ve směru V-Z, spolu s pěším propojením do centra z Koliště do ulice Vlhká. Dále propojení J-V rohu řešeného území se S-Z rohem areálu Mosilany v prostoru Ponávky. Samotná výstavba Brněnské třídy může postupovat

v lokalitě dvoufázově. Začít nejdříve s lehčí dvouproudovou komunikací a v budoucnosti po prověření jejího užívání přistoupit k celkovému dokončení do její finální podoby. Lokalitu v budoucnosti zatraktivní rekonverze železničního viaduktu na pěší a cyklistickou „parkline“.



Návrh územní studie Špitálka byl průběžně koordinován s projektem Chytrá čtvrť Brno. Územní studie ve svém návrhu i následujících promítnutí do územně plánovací dokumentace města (ÚPmB, návrh nového ÚP) umožňují z hlediska využití území a příslušných regulací přípravu realizace tohoto rozvojového záměru města Brna.

Přestavba areálu Dřevopodniku

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení A2)

Příprava záměru města na výstavbu na ploše bývalého Dřevopodniku.

Územní studie Špitálka navrhuje možné využití městských pozemků a stanovuje funkční a prostorové podmínky pro novou výstavbu v lokalitě.

Stabilizace areálu Tepláren

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení A3)

Vymezení areálu Tepláren Brno.

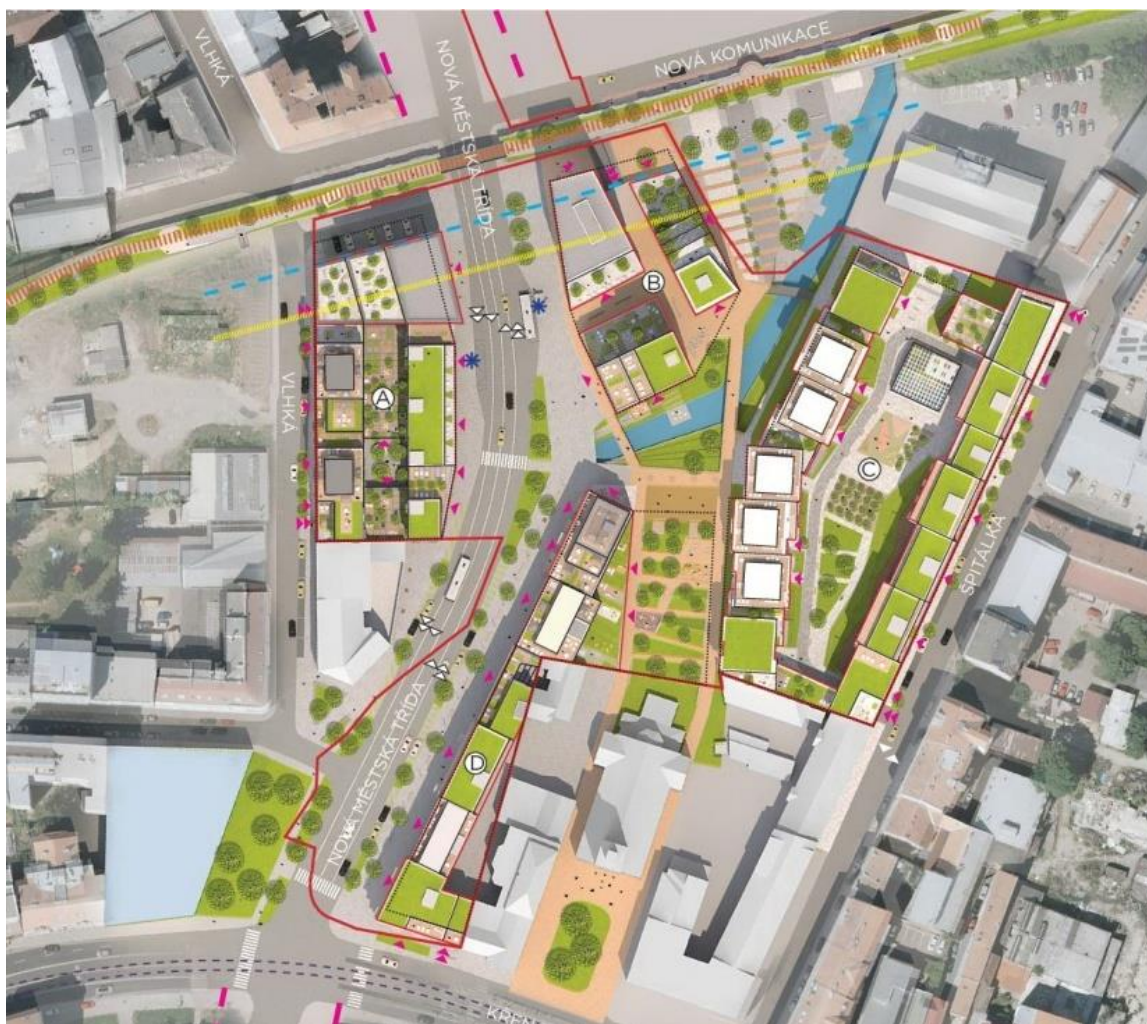
Územní studie Špitálka navrhuje možné vymezení areálu Tepláren pro jeho předpokládanou dlouhodobou stabilizaci. Vymezení zároveň definuje vztah Tepláren k okolním stávajícím i navrhovaným subjektům a přiléhajícím veřejným prostranstvím zajišťující obsluhu areálu.

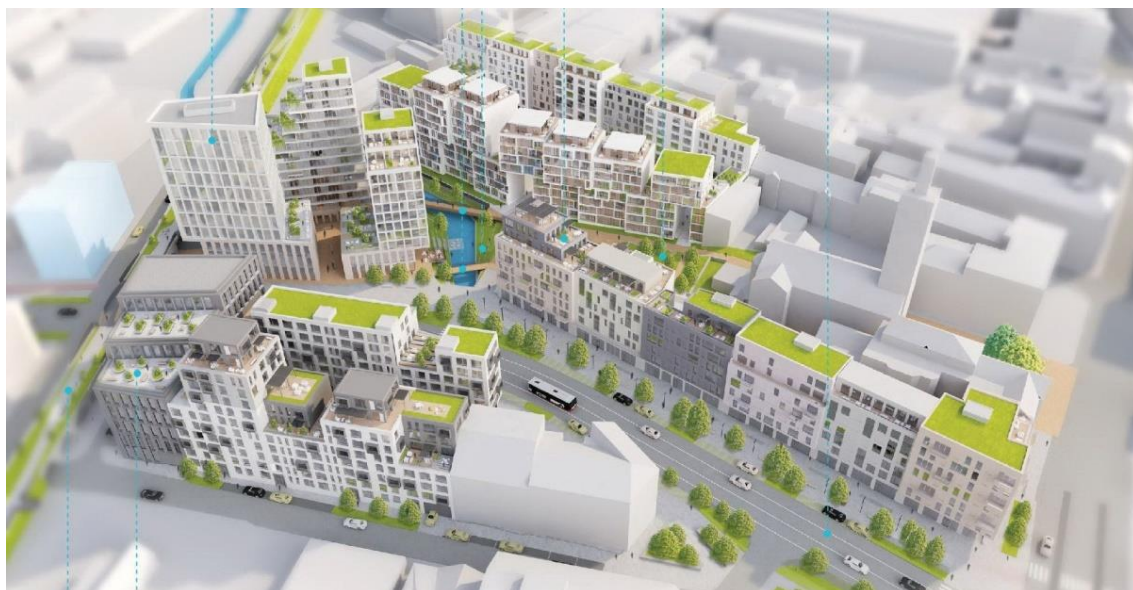
Záměry investorů

Architektonicko – urbanistická studie lokality brownfields „Mosilana“

Vítězná studie investora, CHAPMAN TAYLOR, Financial Consortium s.r.o., 08/2019

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z1)





Investorská studie je s upřesňujícími korekcemi zpracována do návrhu územní studie.

Návrh územní studie drobně upravuje vymezení funkčních ploch, zpřesňuje využití a zatížení funkčních ploch (i ve vztahu k ÚPmB), navrhuje zachování dvou historicky cenných objektů, koriguje výšku dominanty a koriguje výšku zástavby v ulici Špitálka.

Bydlení v centru - Ponávka

Dokumentace pro ÚR, ADAM ARCHITECTS, BT 14,a.s., 12/2017

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z2)





Dokumentace je s upřesňující korekcí zpracována do návrhu územní studie.

Převážně bytový objekt byl navržen v souladu s územní studií Blok Ponávka – Cejl – Körnerova – Bratislavská. Změna koncepce vedení „Nové městské třídy“ pouze po ulici Cejl tak zanechá v území dominantu s širokým předprostorem.

Návrh územní studie koriguje výšku dominanty.

Úrazová nemocnice v Brně, novostavba operačních sálů

Architektonicko – dispoziční studie, LT Projekt, 10/2018 (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, ozn. Z3)



Studie zpracována do návrhu územní studie.

Studie byla podkladem pro již zpracovanou změnu ÚPmB. Zpracováno bez úprav a korekcí.

Polyfunkční objekt Koliště 280

Dokumentace pro ÚR, Ing.arch. Sedlák, 11/2016 (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z4)



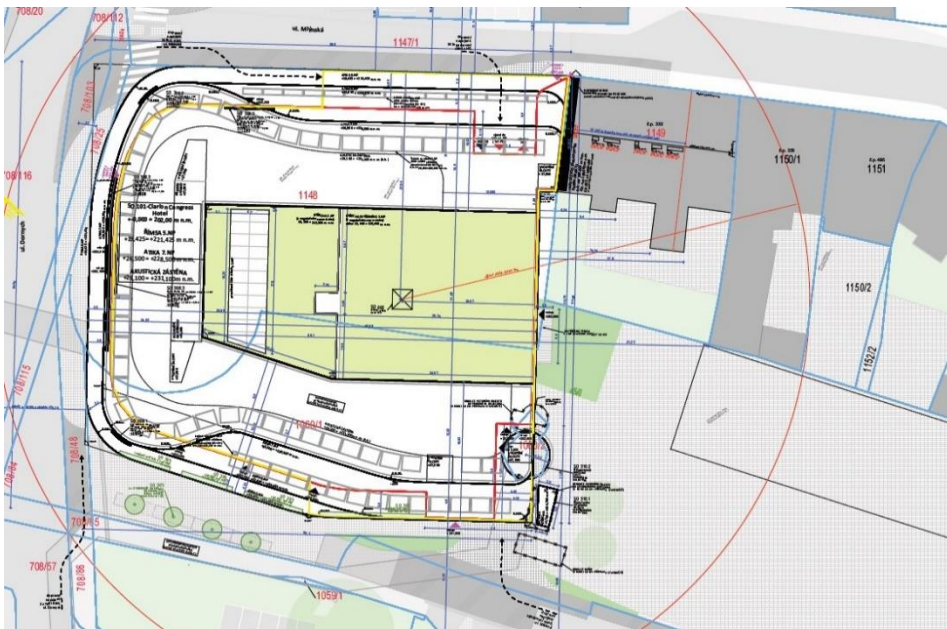
Dokumentace zpracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Dostavba bloku Mlýnská/Dornych/Spálená/Přízova – Clarion Congress Hotel Brno

Dokumentace pro ÚR+SP, Schindler Seko architekti s.r.o., Brno Property Development, a.s., 06/2019

(výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z5)



Dokumentace zpracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Rekonstrukce areálu OSEVA

Dokumentace pro ÚR+SP, Záměr dostavby bloku „Dornych, Spálená, Přízová“ – etapa II OSEVA, Ing. M. Hěl, MASCO s.r.o., 06/2018,10/2018 (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z6)

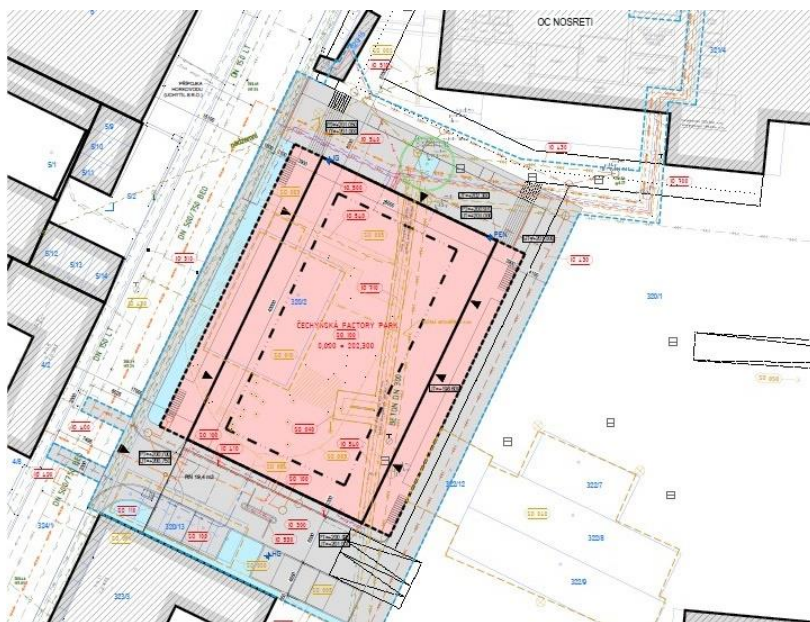


Záměr zapracován do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Čechyňská Factory Park

Dokumentace pro ÚR +SP, DKARCHITEKTI s.r.o., Nosreti Reality a.s., 09/2018 (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z7)



Dokumentace zapracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Bytový dům Křenová

V realizaci, MIMOTO (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z8)



Dokumentace zpracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Polyfunkční dům - Cejl

V realizaci, Adam Rujbr Architects, CHERITTO s.r.o. (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení Z9)



Dokumentace zpracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Revitalizace Staré Ponávky – etapa 4.2 Teplárny – hlavní vstup

Dokumentace pro ÚR, Sweco Hydroprojekt a.s. divize Morava, Statutární město Brno, 06/2018



Dokumentace zpracována do návrhu územní studie.

Zpracováno bez úprav a korekcí.

Záměry rozvoje areálů

E. ON Distribuce, a.s. (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení B1)

Vymezení a využití areálu E. ON Distribuce, a.s.

Územní studie Špitálka navrhuje možné vymezení areálu E. ON pro jeho stabilizaci a vnitřní rozvoj. Rozvoj v podobě intenzifikace je možný v rámci stabilizace a zvyšování intenzity využití území okolních návrhových ploch. Vymezení zároveň definuje vztah areálu k okolním stávajícím i navrhovaným subjektům a přiléhajícím veřejným prostranstvím zajišťující obsluhu areálu.

Medical Technology (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení B2)

Vymezení a využití areálu Medical Technology.

Územní studie Špitálka navrhuje možné vymezení areálu Medical Technology pro jeho stabilizaci a vnitřní rozvoj. Navrhováno je zmenšení stávajícího areálu o plochy potřebné pro realizaci nového parku s obnovenou Ponávkou při ulici Radlas. Zároveň je navrhováno rozšíření areálu směrem k Teplárně. Vymezení zároveň definuje vztah areálu k okolním stávajícím i navrhovaným subjektům a přiléhajícím veřejným prostranstvím zajišťující obsluhu areálu.

Areál bývalých Plynáren (výkres D, Analýza – rozvojové záměry, označení B3)

Vymezení a využití areálu INNOGY.

Územní studie areál stabilizuje v jeho dnešním funkčním využití. Z důvodu očekávané transformace na nové využití je rozsah areálu upraven a zpřístupněn novými dopravními koridory. Zatím nejsou známy žádné konkrétní představy o další podobě areálu.

Teplárny Brno (výkres E, Problémový výkres, označení T1)

Vymezení a využití areálu Teplárny Brno.

Územní studie Špitálka navrhuje možné vymezení areálu Tepláren Brno pro jeho stabilizaci a vnitřní rozvoj. Vymezení zároveň definuje vztah areálu k okolním stávajícím subjektům (rozvodna E. ON) i navrhovaným subjektům (Chytrá čtvrť) a přiléhajícím veřejným prostranstvím zajišťující obsluhu areálu.

Pro další rozvoj okolních ploch je zapotřebí respektovat stabilizaci této **kritické infrastruktury** v území s možnými negativními vlivy - hluk, možné negativní vlivy na životní prostředí, bezpečnost, těžká doprava, atd..

Rozvodna E. ON (výkres E, Problémový výkres, označení T2)

Vymezení a využití areálu rozvodny E. ON.

Územní studie Špitálka navrhuje po jednáních mezi E. ON Distribuce, a.s. a městem Brnem možné vymezení areálu rozvodny E. ON. pro jeho stabilizaci. Vymezení zároveň definuje vztah areálu k okolním stávajícím subjektům (Teplárny Brno) i navrhovaným subjektům (Chytrá čtvrť) a přiléhajícím veřejným prostranstvím zajišťující obsluhu areálu.

Obsluha areálu pro běžný provoz je navržena z „Brněnské třídy“. Obsluha těžkou nákladní dopravou je navržena stejně jako v současnosti přes areál Tepláren. Navrhovaný záměr napojení Chytré čtvrti kolem areálu rozvodny E. ON na cyklotrasu (průchod i pro pěši) vedenou zelení bývalého náhonu je možné pouze při zajištění dostatečné vzdálenosti od venkovního vedení 110 kV. Tato podmínka musí zajistit realizaci oplocení rozvodny a ochranu osob, které budou pod vedením projíždět - procházet (nevodivý tunel, vyhloubení). Navržené vedení pěši a cyklistické dopravy na zachovaném železničním svršku musí být odcloněno neprůhlednou stěnou směrem k dotčeným pozemkům v ochranném pásmu rozvodny.

Pro další rozvoj okolních ploch je zapotřebí respektovat stabilizaci této **kritické infrastruktury** v území s možnými negativními vlivy - hluk, možné negativní vlivy na životní prostředí, bezpečnost, těžká doprava, atd..

Návrh "Chytré čtvrti Špitálka" je zpracováván samostatnou studií, včetně řešení podmínek výstavby v ochranném pásmu rozvodny.

Mezi E. ON Distribuce, a.s., Statutárním městem Brnem a Teplárnami Brno, a.s., probíhají jednání, jejichž cílem je upřesnění projektové přípravy a realizace „Chytré čtvrti“ (připravovaný projekt města Brna) ve vztahu k zajištění bezpečnosti a provozu energetického zařízení, zejména z hlediska kybernetické a fyzické bezpečnosti energetického zařízení a jeho požární ochrany. Tyto podmínky budou řešeny samostatně v rámci „Dohody o spolupráci mezi E. ON Distribuce, a.s., Statutárním městem Brnem a Teplárnami Brno, a.s.“ a lze očekávat úpravu konkrétních podmínek mezi plochami E. ON Distribuce a plochami „Chytré čtvrti“, které se mohou týkat výstavby v OP rozvodny 110/22 kV, uspořádání zástavby a její výšky.

5.12 Prostorové uspořádání

Stávající prostorová struktura zástavby řešeného území je odrazem jejího funkčního využití.

Severní část území v návaznosti na historické jádro a severní část centrální oblasti města je zastavěna kompaktní městskou blokovou zástavbou.

Naproti tomu jižní část území je chaoticky zastavěna torzy původní výrobní podniků, bez jednotícího prostorového principy. Ten je možno sledovat pouze podél založených ulic.

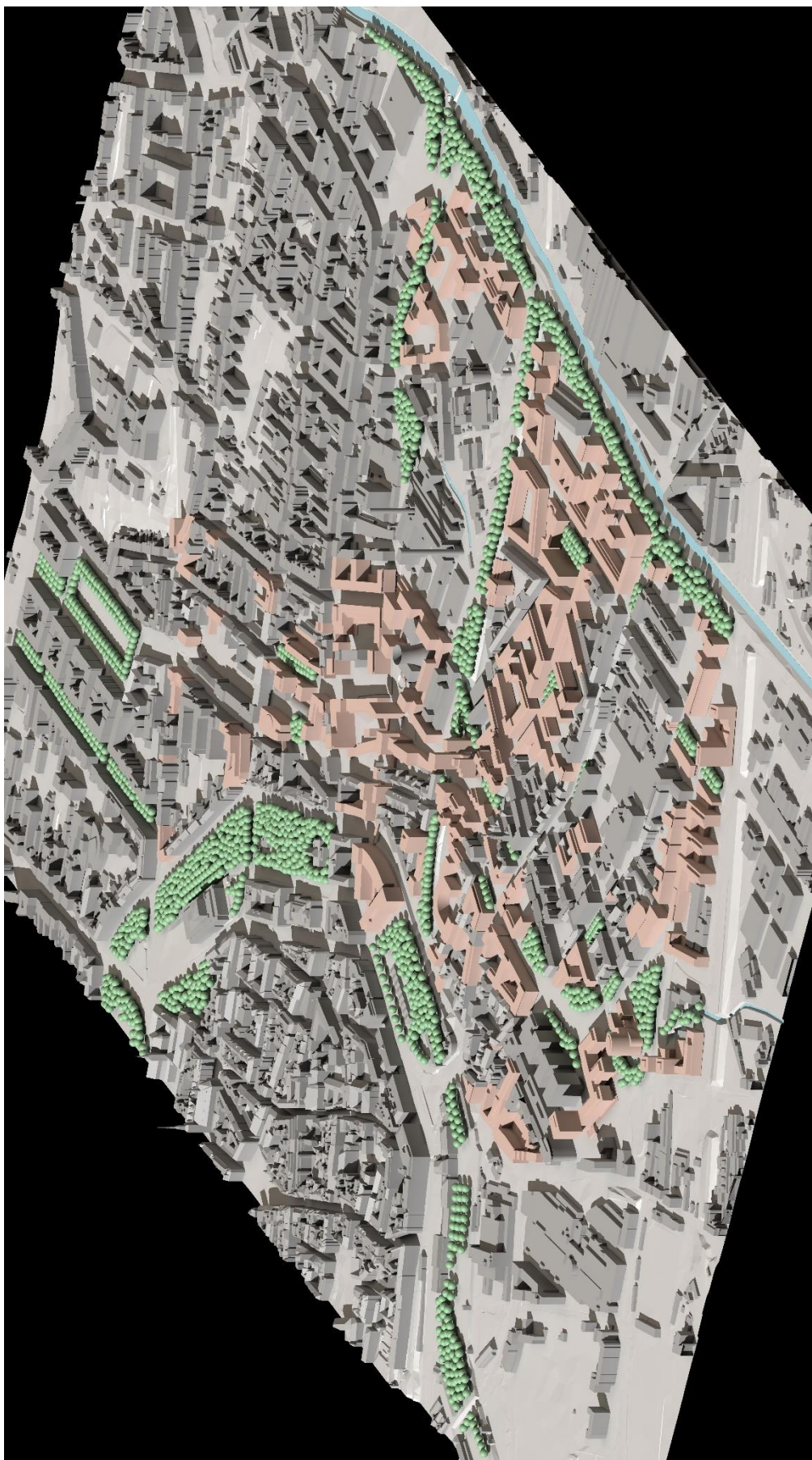
Územní studie navrhuje dostavbu území v návaznosti na severní část území a to formou kompaktní městské blokové zástavby. Hlavním jednotícím prvkem jsou navrhované městské třídy.

Územní studie navrhuje dostavbu území ve výškových hladinách 5 až 7 nadzemních podlaží.

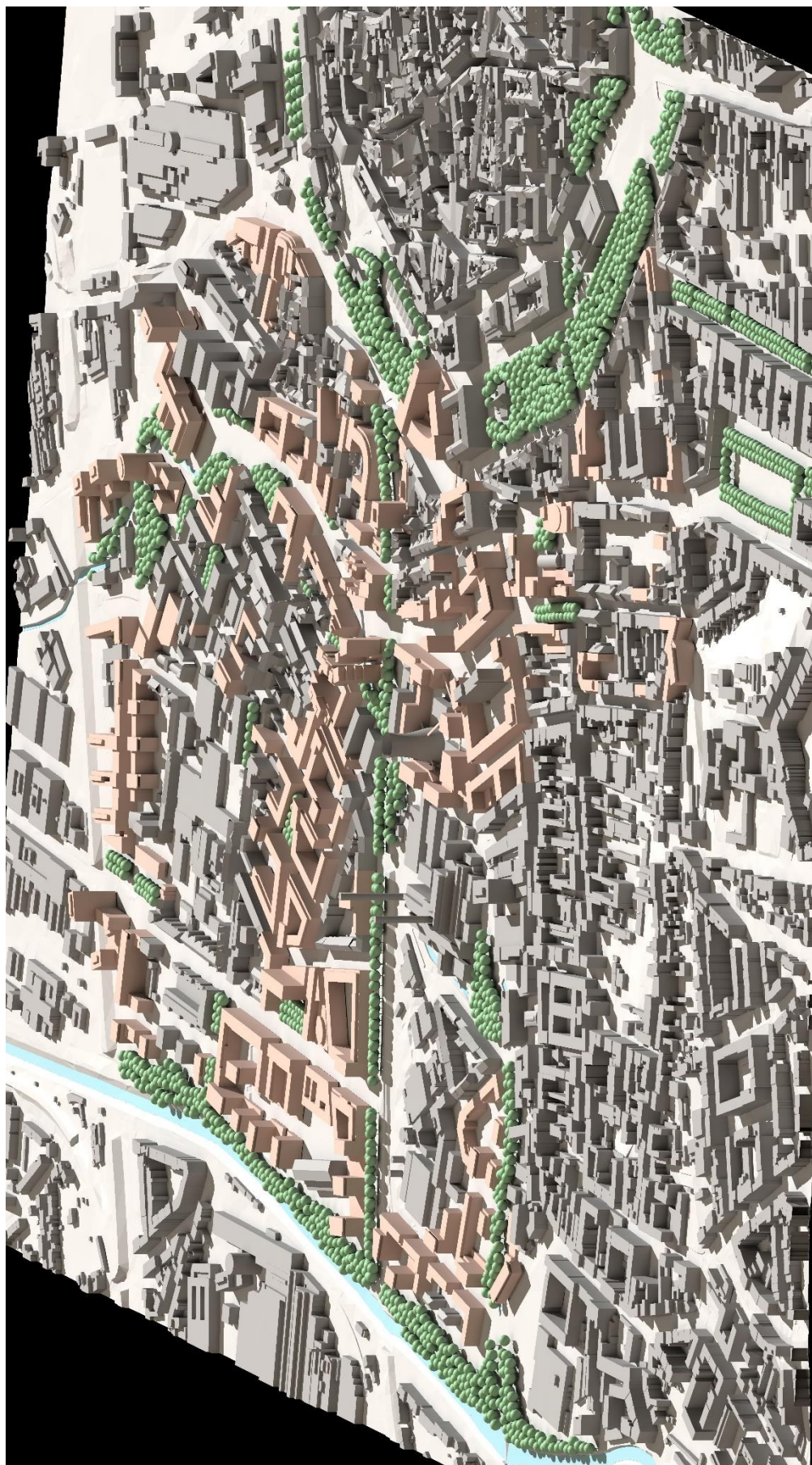
Stávající výškové dominanty jsou doplněny výškovými dominantami podél městských tříd dle principů výškového zónování města. Zároveň jsou vytipována místa s možností lokálního prostorového zvýraznění a to jako významná nároží nebo lokální dominanty.



Stávající struktura zastavění (pohled z východu)



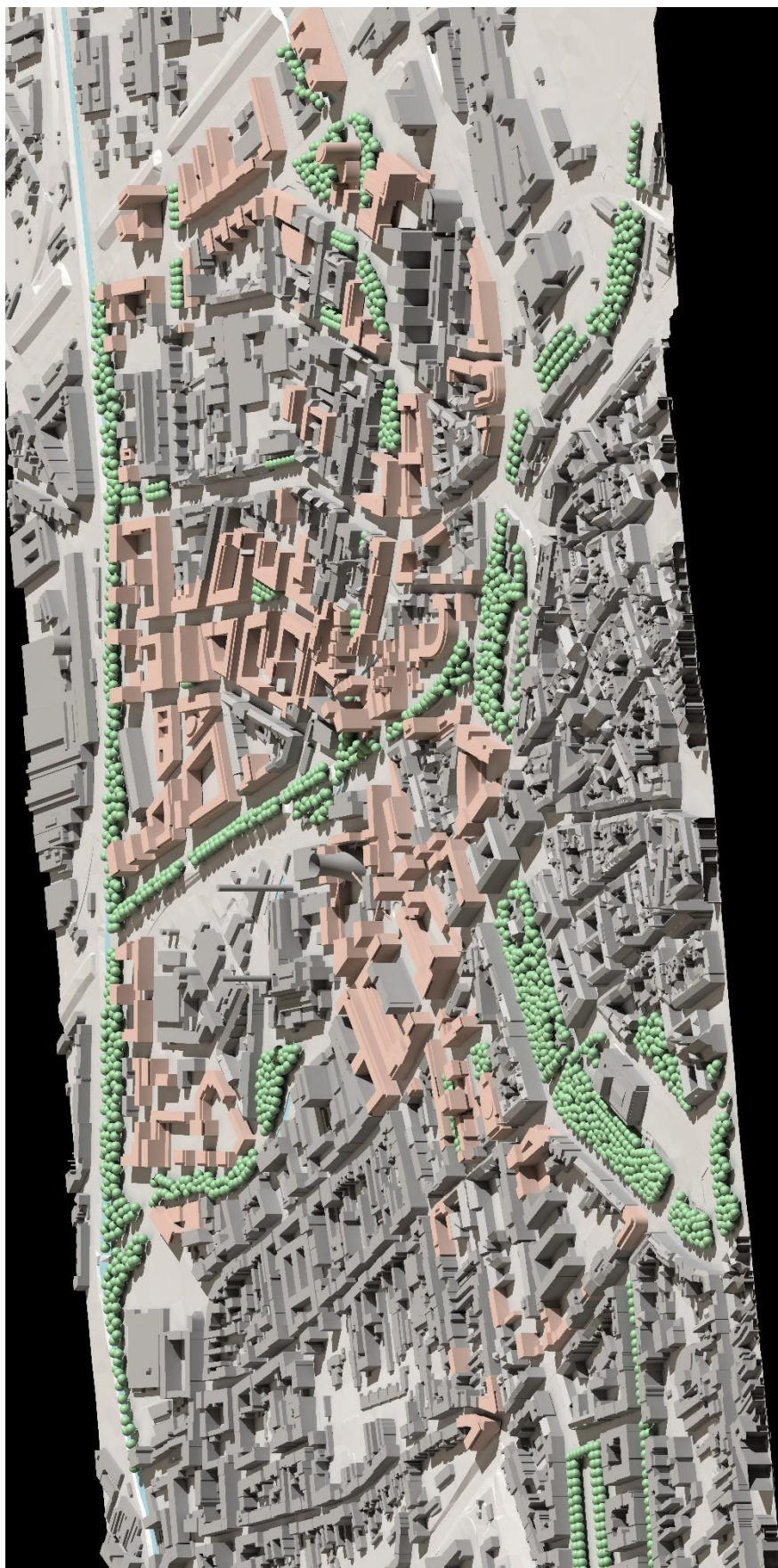
Navrhovaná struktura zastavění - cílový stav po realizaci ŽUB (pohled z jihu)



Navrhovaná struktura zastavění - cílový stav po realizaci ŽUB (pohled ze severu)



Navrhovaná struktura zastavění - cílový stav po realizaci ŽUB (pohled z východu)



Navrhovaná struktura zastavění - cílový stav po realizaci ŽUB (pohled ze západu)

Výškové dominanty překračující navrhované hladiny zástavby



Výškové dominanty překračující hladiny zástavby

- stavební plochy - stav
- stavební plochy - návrh
- výškové dominanty - stav
- výškové dominanty - návrh
- lokální dominanty nebo významná nároží - návrh

Vliv výškových dominant na siluetu města

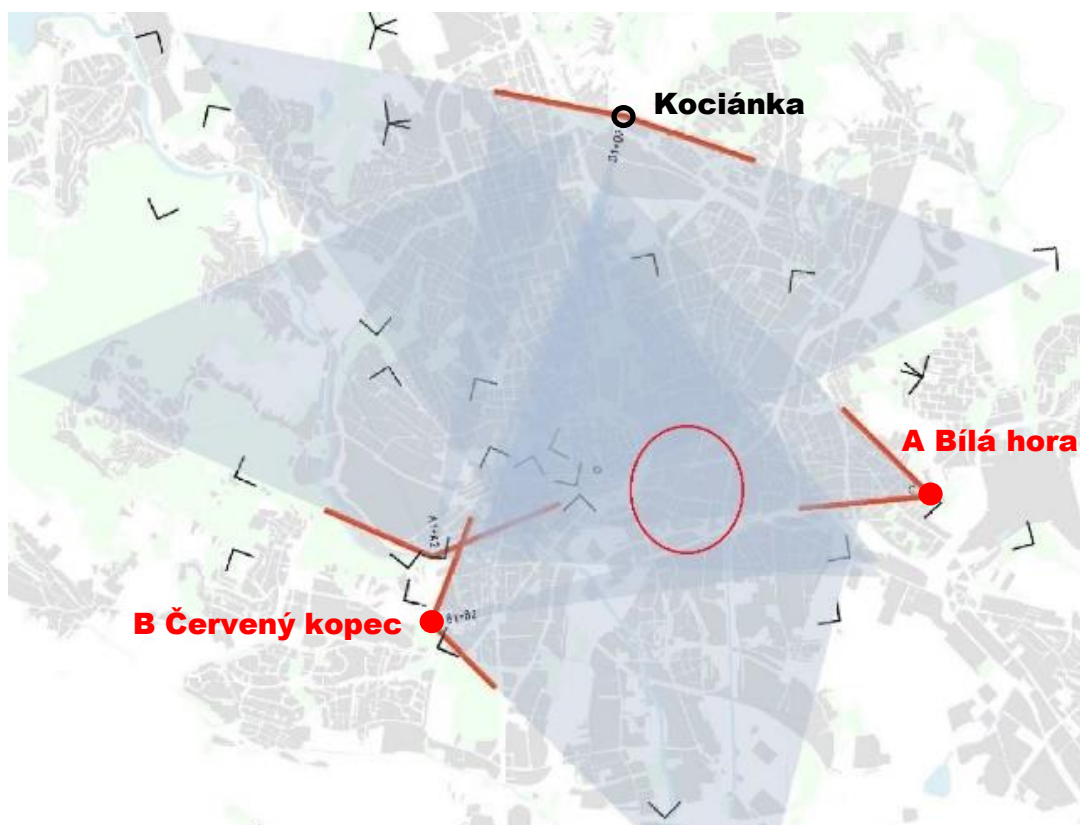
Návrh územní studie byl převeden do digitálního modelu města poskytnutého pořizovatelem, který ve 3D zobrazení obsahuje výškovou modelaci terénu a výškové parametry stávající zástavby. Pro oblast centra města jsou zároveň modelovány tvary a výšky střech.

3D model byl v rámci územní studie doplněn o novou zástavbu v parametrech odpovídajících navrhovanému řešení. 3D model byl jednak využit pro prezentaci celkového řešení (předcházející obrázky pohledů na řešené území) ale také pro doložení vlivu návrhu na historickou vedutou města.

V souladu s podmínkami režimu OP MPR jsou regulovány pouze výšky a hmota novostaveb, přestaveb a nástaveb tak, aby prokazatelně neohrožily hodnoty MPR a byly chráněny typické dálkové pohledy na siluetu MPR. Ve studii „Výškového zónování“ je požadován zákres do fotografií z předepsaných míst a to Kociánka, Červený kopec a Bílá hora.

Z Kociánky je řešené území zakryto náhorní plošinou Černých Polí a v siluetě se neprojeví. Proto byly provedeny zákresy z Bílé hory (A) a z Červeného kopce od věznice (B), z kterých navrhované řešení ovlivňuje historickou siluetu města.

Z provedených zákresů je možno konstatovat, že navržené řešení negativně nezasáhne do siluety centra města a neohroží hodnoty MPR.



*Požadovaná místa zákresů vlivu návrhu řešení na historickou siluetu města
(stanoveno v studii - Výškovém zónování města)*

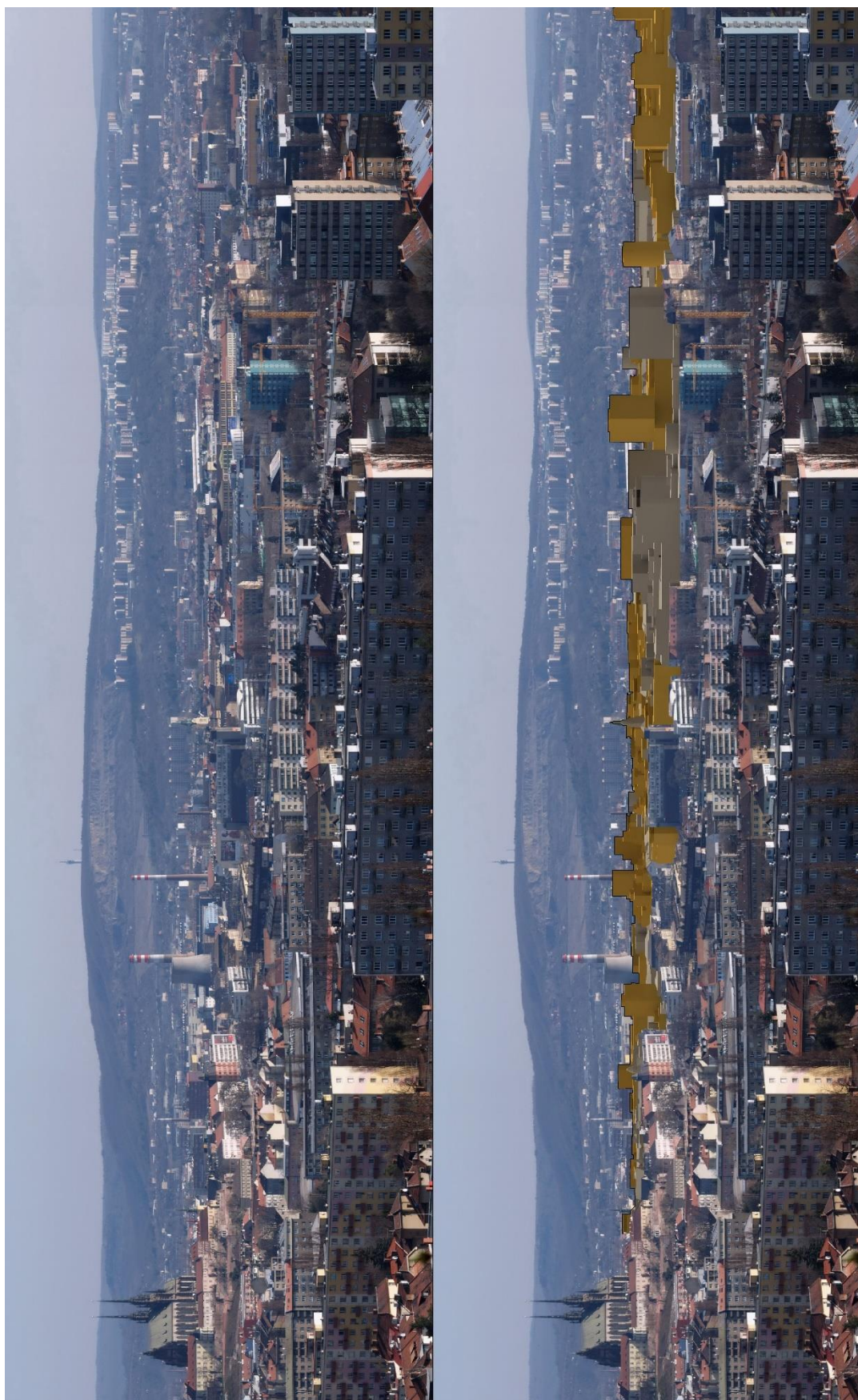
Vliv výškových dominant na siluetu města A - Pohled z Bílé hory – severní část



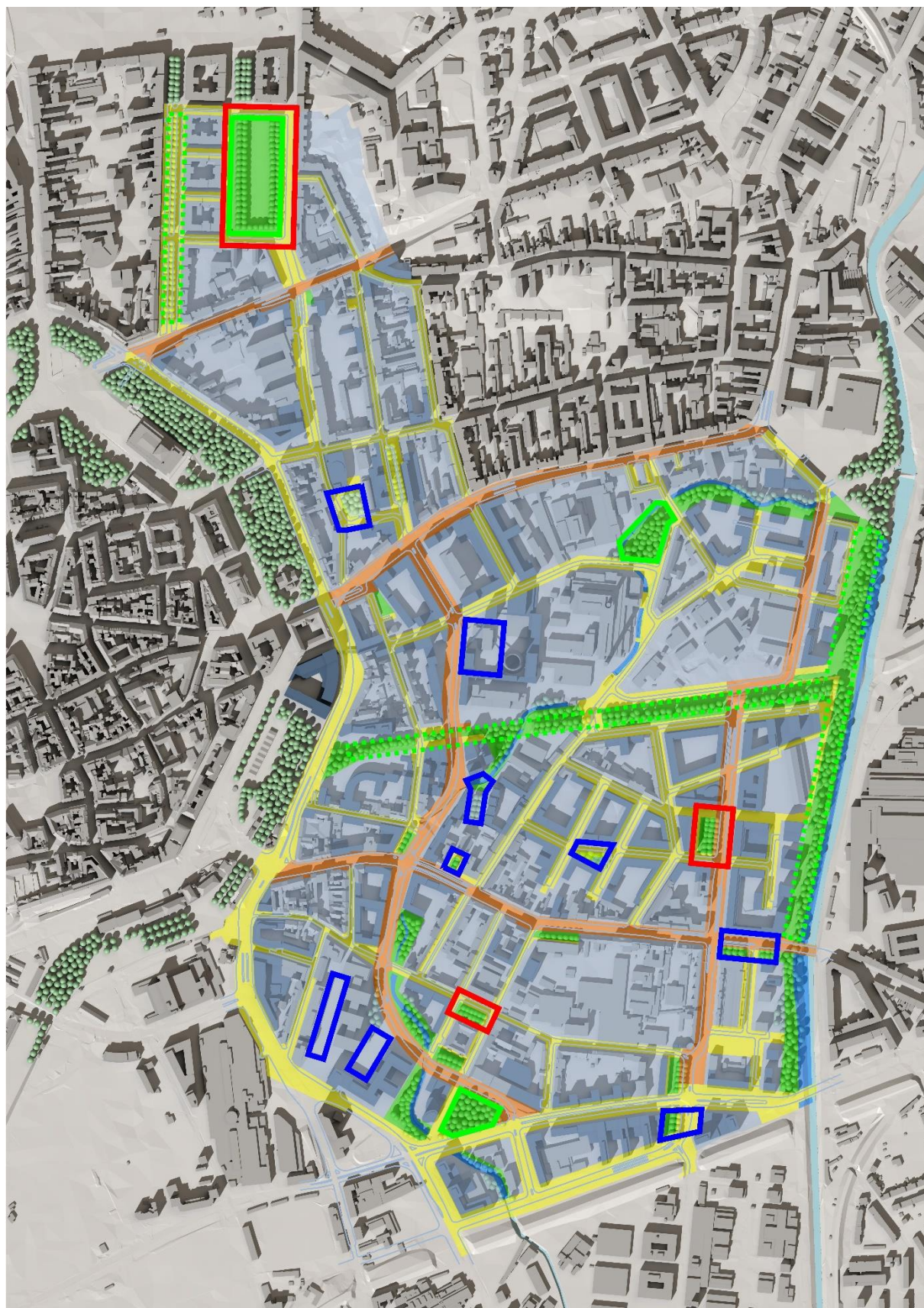
Vliv výškových dominant na siluetu města A - Pohled z Bílé hory – jižní část



Vliv výškových dominant na siluetu města B - Pohled z Červeného kopce (u věznice)

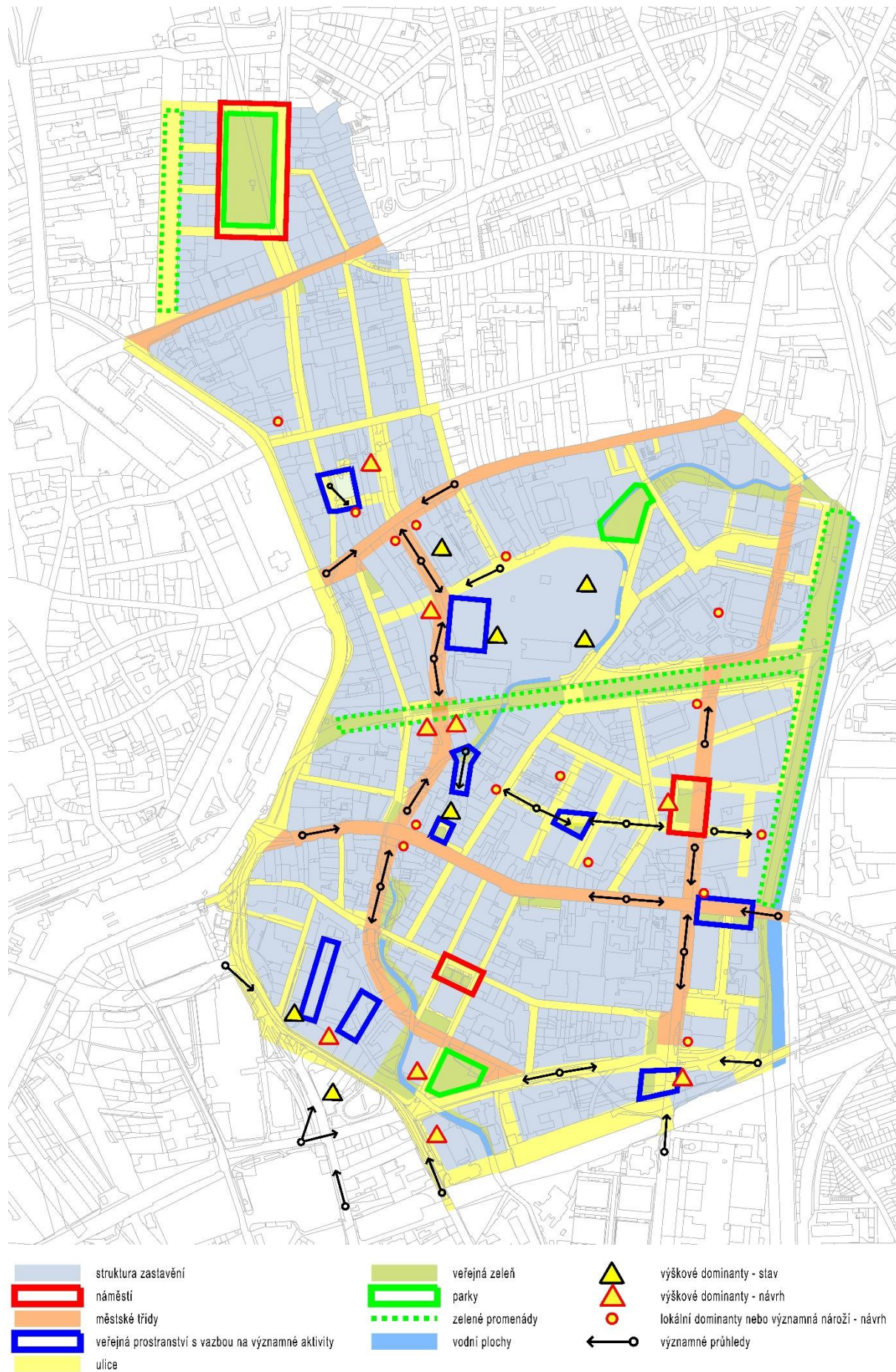


Hierarchie veřejných prostranství



	struktura zastavění		veřejná zeleň
	náměstí		parky
	městské třídy		zelené promenády
	veřejná prostranství s vazbou na významné aktivity		vodní plochy
	ulice		

Základní kompoziční principy návrhu



5.13 Podmínky pro vymezení a využití pozemků

Cílem návrhu územní studie není řízení výstavby v území, ale stanovení základní koncepce rozvoje území jako podkladu pro změny a úpravy územního plánu. Proto je nutno následující text vnímat pouze jako zpřesnění funkční a prostorové regulace území sloužící k dokreslení navrhovaného řešení.

Podrobné podmínky pro vymezení a využití pozemků rámcově navazují na podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití stanovené platným Územním plánem města Brna. Zároveň jsou konfrontovány se základními podmínkami využití území návrhu nového územního plánu města.

Územní studie navrhuje pozemky:

- bydlení v bytových domech
- bydlení v bytových domech s polyfunkčním využitím
- občanského vybavení veřejného - veřejná správa, zdravotnictví, školství, věda, výzkum, sociální péče, kultura, církev, policie
- občanského vybavení - obchod, služby, administrativa, služby charakteru výroby, výroba nerušící, sport, pohybové aktivity
- výroby a skladování - lehká výroba
- dopravy - doprava silniční, doprava železniční liniová, doprava silniční liniová
- komunikací a prostranství místního významu
- technické infrastruktury – kanalizace, elektro, teplo
- městské zeleně – zeleň parková, zeleň pobytová
- vodních ploch a vodních toků

Územní studie navrhuje tyto regulační podmínky:

A - Funkční regulační podmínky pro vymezené pozemky

charakteristika využití pozemků a jejich stavebního využití

B - Prostorové regulační podmínky

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Regulační podmínky funkční a prostorové regulace jsou graficky vyznačené v HLAVNÍM VÝKRESE.

A - Funkční regulační podmínky pro vymezené pozemky

Pozemky bydlení v bytových domech

kód B-B

Pozemky pro bydlení v bytových domech pro umístění staveb bytových domů, včetně nezbytných přístupových a manipulačních ploch zajišťujících jejich provoz.

Dále pak pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů, stavby technické infrastruktury a pozemky pro doprovodnou zeleň dotvářející obytné prostředí.

Minimální plošné zastoupení zeleně na pozemcích bydlení v bytových domech je požadováno v rozsahu 30 % rozsahu pozemku, s možností korekce v odůvodněných případech.

Parkovací stání uživatelů a návštěvníků staveb na těchto pozemcích budou umístěna na pozemku, na němž je umístěna příslušná stavba (v objektu, pod objektem a pod terénem). Kapacita bude odpovídat příslušné

české technické normě. Stavební pozemky jednotlivých staveb budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Pro každý stavební pozemek bude zajištěno odvedení splaškových vod do veřejné kanalizační sítě. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generelem odvodnění města Brna.

Pozemky bydlení v bytových domech s polyfunkčním využitím

kód S-BB

Pozemky bydlení v bytových domech s polyfunkčním využitím slouží pro umístění staveb bytových domů, včetně nezbytných přístupových a manipulačních ploch zajišťujících jejich provoz. V objektech mohou být integrovány pouze funkce, které jsou slučitelné s funkcí bydlení.

Dále pak pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů, stavby technické infrastruktury a pozemky pro doprovodnou zeleň dotvářející obytné prostředí.

Minimální plošné zastoupení zeleně na pozemcích bydlení v bytových domech je požadováno v rozsahu 30 % rozsahu pozemku, s možností korekce v odůvodněných případech.

Parkovací stání uživatelů, zaměstnanců a návštěvníků staveb na těchto pozemcích budou umístěna na pozemku, na němž je umístěna příslušná stavba (v objektu, pod objektem, pod terénem a na terénu). Část parkovacích stání návštěvníků může být umístěna na přilehlých pozemcích komunikací a prostranství místního významu. Kapacita bude odpovídat příslušné české technické normě. Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo souborů stavebních pozemků vytvářejících areál budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Pro každý stavební pozemek bude zajištěno odvedení splaškových vod do veřejné kanalizační sítě. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generelem odvodnění města Brna.

Pozemky občanského vybavení veřejného

Veřejná správa

kód O-VV

Pozemky pro objekty a zařízení veřejné správy.

Zdravotnictví

kód O-VZ

Pozemky pro objekty a zařízení zdravotnictví.

Školství, věda, výzkum

kód O-VS

Pozemky pro objekty a zařízení školství, vědy a výzkumu.

Sociální péče

kód O-VP

Pozemky pro objekty sociální péče.

Kultura, církev

kód O-VK

Pozemky pro objekty kulturního a církevního charakteru.

Policie

kód O-VB

Pozemky pro objekty a zařízení Policie ČR a městské policie.

Pozemky občanského vybavení veřejného dále mohou zahrnovat pozemky pro doprovodnou zeleň a plochy volných prostranství dotvářející kvalitu prostředí, pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů a stavby technické infrastruktury.

Parkovací a odstavná stání budou umístěna na pozemku, na němž je umístěna příslušná stavba (v objektu, pod objektem, pod terénem a na terénu). Část parkovacích stání návštěvníků může být umístěna na přilehlých

pozemcích komunikací a prostranství místního významu. Kapacita bude odpovídat příslušné české technické normě. Stavební pozemek nebo soubory stavebních pozemků vytvářejících areál občanského vybavení budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Pro každý stavební pozemek bude zajištěno odvedení splaškových vod do veřejné kanalizační sítě. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generelem odvodnění města Brna.

Pozemky občanského vybavení

Obchod, služby

kód O-O

Pozemky pro komerční stavby obchodu, ubytování, služeb a stravování.

Administrativa

kód O-A

Pozemky pro komerční stavby administrativy.

Služby charakteru výroby, výroba nerušící

kód O-V

Pozemky pro komerční stavby nevýrobních služeb (např. servisní provozovny) a nerušící výroby.

Pozemky občanského vybavení dále mohou zahrnovat pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů, stavby technické infrastruktury a pozemky pro doprovodnou zeleň zajišťující kvalitu prostředí.

Parkovací stání uživatelů, zaměstnanců a zákazníků staveb na těchto pozemcích budou umístěna na pozemku, na němž je umístěna příslušná stavba (v objektu, pod objektem, pod terénem a na terénu). Část parkovacích stání zákazníků může být umístěna na přilehlých pozemcích komunikací a prostranství místního významu. Kapacita bude odpovídat příslušné české technické normě. Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo soubory stavebních pozemků vytvářejících areál občanského vybavení budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Pro každý stavební pozemek bude zajištěno odvedení splaškových vod do veřejné kanalizační sítě. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generelem odvodnění města Brna.

Pozemky občanského vybavení sportu, pohybových aktivit a zábavy

kód O-S

Pozemky občanského vybavení sportu, pohybových aktivit a zábavy vytvářející stavby a areály slouží pro umístění staveb sportu, pohybových aktivit a zábavy včetně nezbytných přístupových a manipulačních ploch zajišťujících jejich provoz. Pozemky občanského vybavení sportu dále mohou zahrnovat pozemky pro doprovodnou zeleň a plochy volných prostranství dotvářející kvalitu prostředí a stavby technické infrastruktury.

Parkovací stání zaměstnanců a zákazníků staveb na těchto pozemcích budou převážně umístěna na pozemku, na němž je umístěna příslušná stavba. Zbývající odstavná a parkovací stání zaměstnanců a zákazníků mohou být umístěna na pozemcích komunikací a prostranství místního významu. Kapacita bude odpovídat příslušné české technické normě. Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo soubory stavebních pozemků vytvářejících areál občanského vybavení budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Každý stavební pozemek musí mít zajištěno odvedení splaškových vod do veřejné kanalizační sítě. Odvedení dešťových vod z pozemků bude řešeno v souladu s Generelem odkanalizování města Brna.

Pozemky výroby a skladování - lehká výroba

kód P-V

Pozemky pro stavby výrobních provozoven a služeb souvisejících s výrobou, které negativně neovlivňují okolí vymezeného souboru těchto stavebních pozemků (areál) nad hygienicky stanovenou přípustnou mez (provozovny výroby a výrobních služeb, sklady a skladové plochy). Dále pak zahrnují pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů, stavby technické infrastruktury, pozemky pro doprovodnou zeleň zajišťující kvalitu prostředí a pro zeleň sloužící k odclonění rušivých jevů v území (hluk, exhalace, estetické závady).

Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo soubory stavebních pozemků vytvářejících areál výroby budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Pro každý stavební pozemek a soubor stavebních pozemků vytvářející areál bude zajištěna likvidace splaškových a srážkových vod v souladu s Generelem odvodnění města Brna.

Pozemky dopravy silniční

kód D-S

Pozemky pro stavby sloužící automobilové silniční dopravě (odstavné a parkovací plochy). Dále pak zahrnují pozemky pro stavby zajišťující dopravní a technickou obsluhu objektů, stavby technické infrastruktury a pozemky pro doprovodnou zeleň zajišťující kvalitu prostředí.

Odvedení dešťových vody z pozemků bude řešeno v souladu s Generelem odkanalizování města Brna.

Pozemky dopravy silniční - liniové

kód D-SL

Pozemky pro stavby pozemních místních komunikací funkční skupiny MK B, zajišťujících distribuci automobilové dopravy na území města. Jejich součástí jsou stavby místních komunikací včetně zálivů hromadné dopravy, tramvajových tratí a chodníků. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou a izolační zeleň, stavby zajišťující technickou obsluhu pozemků a stavby technické infrastruktury.

Odvedení dešťových vody z pozemků bude řešeno v souladu s Generelem odkanalizování města Brna.

Pozemky dopravy železniční - liniové

kód D-ZL

Pozemky pro stavby tratí železniční dopravy zajišťující provoz železniční dopravy. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou a izolační zeleň, stavby zajišťující technickou obsluhu pozemků a stavby technické infrastruktury.

Odvedení dešťových vody z pozemků bude řešeno v souladu s Generelem odkanalizování města Brna.

Pozemky komunikací a prostranství místního významu

kód A

Pozemky komunikací a prostranství místního významu jsou součástí veřejných prostranství, které prvořadě zajišťují dopravní a technickou obsluhu přilehlých stavebních pozemků. Dále pak zahrnují pozemky pro stavby komunikací, technické infrastruktury a stavby dotvářejících veřejná prostranství (chodníky, zastávky hromadné dopravy, městský mobiliář, doprovodná zeleň). Dle navrhované prostorové regulace je na těchto pozemcích požadováno umístění vzrostlé městské zeleně - stromořadí.

Odvedení dešťových vody z pozemků bude řešeno v souladu s Generelem odkanalizování města Brna.

Pozemky technické infrastruktury – kanalizace

kód T-K

Pozemky pro samostatné objekty a zařízení nezbytné pro zajištění odkanalizování území a stavby zajišťující jejich dopravní a technickou obsluhu.

Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generellem odvodnění města Brna.

Pozemky technické infrastruktury – elektro

kód T-E

Pozemky pro samostatné objekty a zařízení nezbytné pro zajištění obsluhy území elektrickou energií a stavby zajišťující jejich dopravní a technickou obsluhu.

Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo souborů stavebních pozemků vytvářejících areál budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generellem odvodnění města Brna.

Pozemky technické infrastruktury – teplo

kód T-T

Pozemky pro samostatné objekty a zařízení nezbytné pro zajištění obsluhy území tepelnou energií a stavby zajišťující jejich dopravní a technickou obsluhu.

Stavební pozemky jednotlivých staveb nebo souborů stavebních pozemků vytvářejících areál budou vždy napojeny na veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou řešeny v souladu s Generellem odvodnění města Brna.

Pozemky městské zeleně – parkové

kód Z-P

Pozemky s využitím jako veřejná prostranství, které vytváří ucelené plochy upravené městské zeleně vysoké kulturní nebo estetické hodnoty sloužící pro relaxaci obyvatel. Možné je doplňkové využití pro dětská hřiště, umístění městského mobiliáře a pro pěší pohyb. Dále pak zahrnují pozemky pro stavby zajišťující technickou obsluhu pozemků a stavby technické infrastruktury.

Pozemky městské zeleně - pobytové

kód Z-O

Pozemky s využitím jako veřejná prostranství, které vytváří ucelené plochy upravené městské zeleně a sloužící pro relaxaci obyvatel přilehlého území. Možné je doplňkové využití pro veřejně přístupná hřiště, umístění městského mobiliáře a využití pozemků pro pěší a cyklistickou dopravu. Dále pak zahrnují pozemky pro stavby zajišťující technickou obsluhu pozemků a stavby technické infrastruktury.

Pozemky vodních ploch a vodních toků

kód V-V

Pozemky vodních ploch a koryt vodních toků. Dále pak pozemky s využitím pro stavby sloužící k regulaci vodního režimu, nezbytné stavby technické infrastruktury, stavby protipovodňových opatření a břehové porosty plnící krajinné a ekostabilizující funkce.

B - Prostorové regulační podmínky

Stavební čára

Čára definuje umístění hlavní stavby (budovy) vzhledem k uličnímu profilu (veřejný dopravní prostor) vymezeného pozemky dopravy silniční liniově a komunikací a prostranství místního významu. Hlavní objem stavby (budovy) musí tuto hranici respektovat. Jedná se o polohu hrany budovy ve výši rostlého nebo upraveného terénu. Před stavební čárou smějí vystupovat balkony, arkýře, markýzy, římsy nebo jiné doplňkové konstrukce, které jsou součástí stavebního objemu.

Stavební hranice

Čára definuje hranici, ke které je možné v rámci vymezeného pozemku umístit hlavní stavbu (budovu) a definované vedlejší stavby (např. garáže, terasy). Objem hlavní stavby (budovy) a uvedených vedlejších staveb nesmí tuto hranici překročit, ale může od této čáry ustoupit směrem dovnitř pozemku.

Významné městské veřejné prostranství

Navrhuje plochu pozemků s požadavkem na vytvoření veřejného prostranství městského charakteru s vyššími nároky na urbanistickou a architektonickou kvalitu.

Významné rozvojové projekty

Definuje plochu pozemků, pro kterou je samostatně pořizována a zpracovávána podrobnější dokumentace.

Hranice areálů v oplocení

Hranice definuje pozemky, které vytváří areál územně a prostorově vymezený oplocením.

Trasa pěšího průchodu pozemky

Navrhuje trasu požadovaného pěšího průchodu přes pozemky. Nenavrhuje se na pozemcích dopravy silniční liniově a komunikací a prostranství místního významu.

Trasa cyklistického průjezdu pozemky

Navrhuje trasu požadovaného cyklistického průjezdu přes pozemky. Nenavrhuje se na pozemcích komunikací a prostranství místního významu, pozemcích dopravy silniční a pozemcích dopravy silniční liniové.

Mimoúrovňové řešení pěší dopravy

Navrhuje mimoúrovňové řešení pěší dopravy.

Zastávka městské hromadné dopravy

Navrhuje umístění zastávek městské hromadné dopravy.

Hodnotné stavební objekty

Stávající stavební objekt, který je architektonicky hodnotný a stavebně relativně zachovalý. Objekt má předpoklady k rekonverzi, která připomene historické dědictví průmyslové architektury bývalých výrobních areálů. V případě neúměrných nákladů a možnosti nalezení vhodného využití lze připustit realizaci repliky těchto objektů nebo jejich částí.

Výšková dominanta

Výšková dominanta, která svou výškou nebo objemem překračuje okolní hladinu zástavby. Nová výšková dominanta je v řešené ploše umístěna v souladu s principy definovanými „Výškovým zónováním města Brna“.

Lokální dominanta

Lokální stavební dominanta, která svou výškou převyšuje charakteristickou výšku zástavby na vymezených pozemcích. Uplatňuje se pro zvýraznění nároží, prostorových průhledů a solitérních objektů.

Stromořadí

Navrhuje úsek pozemků, ve kterém je požadována výsadba stromořadí.

Požadavek na umístění MŠ

Definuje plochu pozemků, ve kterém je požadována výstavba mateřské školy.

Míra zastavění pozemku pro hlavní stavbu

Vyjádřuje poměr zastavěné plochy hlavní stavbou na úrovni terénu k celkové výměře pozemku. Míra zastavění pozemku pro hlavní stavbu je vyjádřena číselnou hodnotou, která je pro vymezený pozemek stanovena jako maximální.

Výšková hladina zástavby

Navrhuje maximální počet plných nadzemních podlaží hlavní stavby nad přiléhajícím terénem ve vztahu ke stavební čáře nebo stavební hranici na vymezených pozemcích. Podkroví se sklonem do 45° a výškou do 7 m nebo ustupující podlaží o maximální výšce 3,5 m nad posledním nadzemním podlažím s odsazením od fasády objektu minimálně o 2,0 m není regulativem považováno za plné nadzemní podlaží.

Výšková úroveň dominanty

Navrhuje maximální počet nadzemních podlaží výškové dominanty nebo lokální dominanty nad přiléhajícím terénem ve vztahu ke stavební čáře nebo stavební hranici na vymezených pozemcích.

Typ zástavby

Navrhuje příslušnost stavebního pozemku k určitému charakteristickému typu zástavby vyplývající z konkrétních podmínek v řešené ploše.

- v** stavby volně stojící
- r** stavby v řadové zástavbě
- b** stavby v uzavřené blokové zástavbě
- a** stavby vytvářející areál
- o** typ zastavění není stanoven

Kóta rozhodujících vzdáleností u prostorových regulací

Vzdálenost definována kótou v metrech navrhuje rozhodující parametry uplatněných prostorových regulací.

Rozhraní pozemků rozdílné prostorové regulace

Čára, která definuje rozhraní mezi pozemky s jednotným funkčním využitím, ale rozdílnou prostorovou regulací.

Městská třída

Urbanisticky významný typ ulice, která má celoměstský význam. Charakteristická je vyšší míra společenských a obchodních aktivit, atraktivní parter a vyšší dopravní význam s vedením městské hromadné dopravy

Územní studie stabilizuje městskou třídu v ulicích:

- Milady Horákové
- Cejl
- Křenová

Územní studie navrhuje městskou třídu:

- v úseku mezi ulicí Zvonařka a ulicí Cejl pod názvem "Brněnská třída"
- v úseku mezi ulicí Hladíkova a ulicí Cejl přes novou čtvrť Šmeral pod názvem "Nová Masná".

Výklad pojmů:

Hlavní stavba

stavby určené pro převažující funkční využití vymezené funkční plochy.

Nadzemní podlaží

každé plné podlaží, které má úroveň podlahy nebo její převažující část nad úrovní upraveného okolního terénu na úrovni hlavního vstupu.

Počet podlaží ve vztahu k výškové hladině zástavby

počet podlaží	výška
13 NP	40 m
12 NP	37 m
11 NP	34 m
10 NP	31 m
9 NP	28 m
8 NP	25 m
7 NP	22 m
6 NP	19 m
5 NP	16 m
4 NP	13 m
3 NP	10 m
2 NP	7 m
1 NP	4 m

Podkroví se sklonem do 45° a výškou do 7 m nebo ustupující podlaží o maximální výšce 3,5 m nad posledním nadzemním podlažím s odsazením od fasády objektu minimálně o 2,0 m není regulativem považováno za plné nadzemní podlaží.

Návrh dopravního řešení primárně vychází z "Návrhu nového územního plánu města Brna", ale také zohledňuje poznatky z dříve zpracovaných územních studií včetně jejich dopravních modelů. Zároveň návrh respektuje aktuální platné předpisy, normy a obecné zvyklosti řešení dopravy ve městě Brně.

Z časového hlediska navrhované řešení představuje konečný stav po realizaci přestavby Železničního uzlu Brno (ŽUB), to znamená novou polohu nádraží v odsunutě poloze a zrušení trati vedoucí do stávající polohy nádraží na jihu historického jádra. Zároveň navrhované řešení umožňuje realizaci ucelených etap, které mohou přinést konkrétní pozitivní efekty z hlediska využití území i řešení dopravy v centrální oblasti města.

Navržené řešení je však pouhým předpokladem, protože není podpořeno modelovými stavy individuální a hromadné dopravy. Na výrobním výboru bylo dohodnuto, že modelové stavy budou prověřeny samostatnou dokumentací v rámci zpracování Nového ÚPmB.

Širší vztahy

Řešené území má, svým rozsahem i významem, vliv na celkovou koncepci rozvoje města. Zároveň je nutno zmínit vazbu na "Dopravní politiku města Brna", která má dopad na dopravní řešení tohoto území a zásadně ho ovlivňuje.

Dopravní politika města ve vazbě na územní plán může být vykládána dvěma způsoby. Jedním z nich je neregulace tranzitní dopravy v centrální oblasti města, druhým je pak snaha o striktní regulaci tranzitu uvnitř centrální oblasti města. Za centrální oblasti města lze uvažovat celou oblast uvnitř Velkého městského okruhu (VMO) a to bez ohledu na jeho „aktuální polohu v určitém čase“, protože se vždy se jedná o vnitřní území města s předpoklady pro vytlačení tranzitní dopravy na VMO.

Návrh dopravního řešení je právě založen na druhém způsobu – tedy na maximálním omezení tranzitujících vztahů z vnějších lokalit za VMO přes centrální oblasti města. Konkrétně to znamená vytvářet uvnitř VMO taková opatření, která tento průjezd zpomalí a znesnadní. V mnoha zemích jsou uplatňovány různé formy mýtných systémů. V Brně je pro ochranu města před tranzitní dopravou dlouhodobě připravován systém ochrany, kdy 1. stupeň tvoří dálnice a 2. stupeň tvoří VMO.

Co přesně pojem omezení tranzitujících dopravy znamená? Jedná se o snahu, aby do určitých oblastí, v tomto případě centrální oblasti města vjížděla a vyjížděla nebo se zde pohybovala pouze ta doprava, která zde má zdroj a cíl nebo obojí zároveň, je nazývána jako doprava nezbytná. Naproti tomu dopravu, která touto oblastí projíždí se zdrojem a cílem mimo ni, můžeme nazvat jako dopravu zbytnou. V současné době je podíl zbytné dopravy na vnitroměstských radiálách vysoký, což se velmi negativně projevuje na dopravní situaci v centrální oblasti města, na dopravní bezpečnosti a zároveň na kvalitě životního prostředí tohoto území. Návrh dopravy by měl být zpracován tak (předložená koncepce s tím uvažuje), aby neumožňoval nebo alespoň nezlepšoval tranzitní vztahy v území (v tom případě vztahy sever – jih). Na druhé straně, návrh v oblasti hromadné dopravy osob, má vytvářet všechny předpoklady k preferenci hromadné dopravy před dopravou individuální. A to jak kolejového, tak nekolejového systému.

Návrh řešení automobilové dopravy vymezeného území je ovlivněn a zároveň také ovlivňuje širší oblast města. Dá se říci, že vlastně systémově ovlivňuje celou východní část města Brna.

Jestliže vycházíme z cílového stavu, který předpokládá realizaci a zkompletování Velkého městského okruhu (silnice I/42), je možno na VMO převést podstatnou část tranzitu a zároveň i značný podíl cílové a zdrojové dopravy celoměstského významu. Dalšími systémovými komunikacemi z hlediska celoměstských vazeb jsou stávající a v budoucnu uvažované dopravní tahy Svatoplukova – Gajdošova – Otakara Ševčíka a Lidická – Koliště – Dornych. V současnosti mají oba koridory rozdílné funkce. Po realizaci VMO se však významově přiblíží. Předpokládá se, že budou plnit především dopravní funkce vnitřních a mezioblastních vztahů uvnitř VMO. Jejich dopravní zatížení bude nadále významné, ale půjde především o dopravu vnitroměstskou a tedy do jisté míry i regulovatelnou.

Tento systém je doplněn dvěma stávajícími dopravními osami (tangentami) a to na severu (Kotlářská – Drobného – Provazníková) a na jihu (Poříčí – Opuštěná – Zvonařka – Hladíková). Oba koridory budou plnit obdobnou funkci jako dříve uvedené koridory. Tedy budou přenášet vnitřní a mezioblastní vztahy. Systém je doplněn významově důležitými historickými radiály v podobě tras s kolejovou hromadnou dopravou, jako je Merhautova – Milady Horákové, Zábrdovická – Cejl a Olomoucká – Křenová. Všechny tyto komunikace jsou silně zatíženy jak individuální, tak hromadnou dopravou, navíc je z nich realizována (na rozdíl od výše uvedených koridorů) i přímá obsluha území, areálů či jednotlivých objektů. Tyto radiály a výše uvedené tangenty je možno považovat za „městské“ neboť tvoří především historické osy v území, které postupem času navyšovaly svou dopravní funkci.

V této souvislosti je nutno zdůraznit nově navržený vstup dopravních os do řešeného území. Severojižní propojení (osa Sportovní – Drobného s napojením na tzv. Svitavskou radiálu - silnice I/43) je na severu ukončena ve vnitřním systému na ulicích Milady Horákové - Příkop – Koliště a na jihu na ulici Masná. Napojení těchto nových radiál dlouhodobě vyvolávalo snahu o celoměstské propojení sever - jih (řešeno tzv. "Posvitavskou komunikací" nebo "Novou městskou třídou"). Historicky tyto snahy vedly k návrhům řešícím kapacitní propojení. Toto řešení však není v souladu se zvolenou celoměstskou dopravní koncepcí. Ta je již dlouhodobě založena na radiálně-okružním systému a trojstupňovém dopravním ochranném systému města. Tento systém je založen na principu hlavního okruhu (konceptně i několikanásobnému), na kterém by měly být ukončeny radiály (vstupy z okolí města - Brněnské aglomerace). Ukončení by mělo být koncipováno tak, aby byl hlavní směr v křižovatkách směřován na okruh, a bylo potlačeno pokračování radiálního směru do vnitřní oblasti města. Okruh je koncipován jako nejkapacitnější komunikace, která svou rychlostí, homogenizací a kapacitou na sebe dokáže nasávat maximum dopravy. Zároveň by měl být okruh zrealizován tak, aby minimálně zatěžoval okolí negativními prvky, jako jsou hluk, exhalace, bariery v území, a to v porovnání s historickými stopami. Naopak uvnitř systému, by neměly být navrhovány komunikace nebo jejich úpravy, které by tento systém oslabovaly a zpětně by dopravu z okruhu nasávaly do centrálních oblastí města. Dřívější návrhy "Posvitavské komunikace" nebo "Nové městské třídy" s průrazem „Traubova" snižovaly účinnost radiálně - okružního systému a tím zvyšovaly dopravní zatížení vnitřní části města.

Na druhé straně je nutno vnímat i velikost a územní potenciál řešeného území. Řešené území je rozsáhlé a předpokládá se jeho postupná transformace z dřívějších výrobních ploch na plochy smíšené obytné a to formou přestavby. Takový zásah do území vyžaduje změny dopravní organizace a doplnění nových komunikací, které by měly prioritně sloužit rozvoji území a jeho obsluze při posílení významu systému

hromadné obsluhy. Pokud bude koncepčně tento systém dobře připraven, pak hromadná doprava a s tím spojený systém rozvíjejících se alternativních doprav může eliminovat poptávku po dopravě individuální.

Před popisem vlastního dopravního řešení je nutno zmínit mimo širší dopravní vztahy i návaznosti na další rozvojové lokality v centrální oblasti města. V řešeném území se předpokládá rozvoj v lokalitách "Nová Mosilana", "Nová Vlněna", "Chytrá čtvrť", "Šmeral" a výhledově i v areálu "INNOGY". V návaznosti na řešené území je nutno vnímat záměry rozvoje "Nové čtvrti Trnitá" a přestavby lokality "Nová Zbrojovka" a "IMOS" (bývalá motorárna Zetor). Rozvoj všech těchto lokalit bude doprovázen požadavky na jejich vzájemné propojení a to všemi dopravními systémy. Pokud má být systém moderní a environmentálně udržitelný je vzhledem k terénnímu reliéfu, blízkosti řeky a změně železničního napojení města, výhodné využít pro propojení hromadnou dopravu ve spojení s dopravou pěší a cyklistickou. Individuální automobilovou dopravu je žádoucí používat především pro potřeby přímé obsluhy území.

Navržený systém, tak jak je předložen, vychází právě z výše uvedené koncepce. Tato koncepce je však založena na určité predikci vycházející z širších dopravních vztahů.

Predikce návrhu

Předpokládá se dokončení dvou základních dopravních staveb na území města Brna a to přestavba Železničního uzlu Brno (ŽUB) včetně uvolnění některých stávajících železničních koridorů a dostavba - kompletace velkého městského okruhu (VMO). Bez těchto dvou staveb resp. celého komplexu staveb, není možno určité prvky navrženého systému buď plnohodnotně zrealizovat či naplňovat. Na druhé straně je možno konstatovat, že lze realizovat určité etapové kroky, které se budou odvíjet z přijaté koncepce.

Další a to zcela zásadní predikcí jsou další kroky v předprojektové a projektové přípravě území. Jedná se o skutečnosti, kdy předložená řešení sice vychází z dlouholeté koncepční práce v území, ale není podloženo některými fakty, které mohou celé řešení ovlivnit. Jedná se především o:

- Dopravní model IAD a MHD. Tento dokument je nutno zpracovat v kontextu s návrhem Nového územního plánu města Brna, a tím prokázat opodstatněnost daného řešení nebo navrhnout jeho doplnění. Návrh dopravy sice vychází z původních modelových stavů, které predikovaly dopravní zatížení, ale konečný návrh neodpovídá žádnému z doposud zpracovanému dopravnímu modelu.
- Detailní zpracování významných dopravních koridorů a tomu odpovídající řešení hlavních křižovatek. Modelovými stavy dopravních intenzit je nutno prověřit jednotlivé uzly a vytvořit územní rezervy tak, aby mohly být ve výhledu projednány a zrealizovány. V případě, že by tomu tak nebylo, je možné, že nastane situace, kdy některé uzly nebude možno zrealizovat tak, jak jsou naznačeny v předloženém návrhu územní studie (bez dopravně-inženýrského prověření). A tím by mohl být celý systém narušen a jeho výsledné fungování by nepřineslo očekávané pozitivní efekty.
- Je nutno systémově prověřit jak konečný stav, tak i možné etapy, z hlediska obsluhy území hromadnou dopravou. Doposud sledované koncepce ve vztahu k obsluze ŽUB, uvažovaly se severojižním propojením silnou kapacitní trolejbusovou linkou přes řešené území tzv. "Novou městskou třídou". V průběhu projednávání (viz. kapitola MHD) bylo konstatováno, že vzhledem k charakteru území a možnostem jeho dopravní obsluhy bude uvažováno pouze s trasou obslužného charakteru. Další úpravou je vložení nového kapacitního tramvajového propojení ŽUB – Masná – Cejl (s možnou etapovou nekolejovou hromadnou dopravou). Ve spojitosti s řešením "Nové Zbrojovky" vzniká i varianta propojení hromadnou dopravou všech výše uvedených rozvojových lokalit vně řešeného území. Toto řešení je však

nad rámce zadání územní studie. Návrh udává možná řešení a předpoklady, které je však je potvrdit celkovou koncepcí dopravy v územním plánu.

Dále je nutno zmínit i další předpoklad, který sice nesouvisí přímo s územně plánovací problematikou, ale může ji značně ovlivnit. A tím je dodržení hygienických předpisů, zvláště tam, kde se uvažují nové tramvajové propojení. Jde o území při stávající zástavbě na ulici Masné a její křížení s ulicí Křenovou a nový průběh trasy rozvojovým územím Šmeral. Aby bylo možno území rozvíjet, je bezpodmínečně nutné (to platí pro navrhované městské třídy "Nová Masná" a "Brněnská třída") získat územní rozhodnutí dříve, než dojde k realizaci zástavby v území. Mohlo by se totiž stát, že zrealizovaná zástavba by z hygienických, nebo majetkových důvodů neumožnila realizaci těchto celoměstských dopravních koridorů. Což by zcela znegovalo celý návrh přestavby území, ale i navrženou koncepci v rámci připravovaného Nového územního plánu města Brna.

6.1 Koncepce řešení automobilové dopravy

Koncepce dopravního řešení vychází z již popsaných vnějších vztahů a to především:

- Dostavba – homogenizace VMO dle koncepce Nového územního plánu města Brna
- Realizace stavby MUK Tomkovo náměstí a propojení Nová Dukelská – Nová Šámalova
- Realizace ŽUB a tím uvolnění drážního tělesa Špitálka
- Systémové naplňování principu potlačování tranzitní dopravy uvnitř VMO
- Systémová preference hromadné dopravy
- Systémová preference cyklistické a alternativní dopravy

Dopravní koncepce navrhuje založit celý systém na dvou páteřních osách ve směru sever – jih, které by sloužili jak obsluze celoměstskou hromadnou dopravou (s určitou mírou preference), tak zároveň i přímé obsluze území. Zároveň navržený systém nesmí zlepšovat možnost tranzitu oproti současnému stavu. Důvod proč jsou přidávány pouze osy ve směru sever – jih je vyvolán skutečností, že v radiálním směru jsou nadále využívány funkční historické stopy, které jsou doplněny pouze na jihu území kolem tělesa železničních tratí. Systémově obě nové osy začínají a končí na stejných radiálách a to na ulici Cejl a spojce Zvonařka – Hladíkova (Masná).

Nové osy v území jsou:

„**Brněnská třída**“ (dříve nazývaná "Nová městská třída") je rozdělena na čtyři hlavní části:

- **Část I. – Příkop.** Jedná o systémovou úpravu stávajícího stavu, kdy z dnešní jednosměrné ulice se stává ulice obousměrná. Nově směr z jihu na sever však bude otevřen pouze pro MHD. Systémově však zůstává stávající stav zachován – tedy propojení Sportovní – Drobného – Příkop – Bratislavská – Koliště. Opačný směr zůstává rovněž zachován v ose Koliště – Milady – Horákové – Drobného – Sportovní. Do současného systému tedy není proveden přímý zásah. K problematice vztahu návrhu k dopravnímu režimu ve stávající stopě - Koliště - je velmi obtížné se vyjadřovat, neboť nejsou k dispozici modelové stavby. Z předchozích dokumentů lze však predikovat mírné zlepšení situace, rozhodně ne zhoršení. Tento úsek není vázán na přestavbu ŽUB, lze jej realizovat nezávisle.
- **Část II. – Úrazová nemocnice** - úsek mezi ulicemi Bratislavská a Cejl. Zde se jedná o nový průraz, který však není určen pro průjezd individuální dopravou. Průjezd je povolen pouze MHD a složkám IZS a přímé obsluze ÚN a okolních objektů. Tímto je zabezpečena výše uvedená predikce – není podporován tranzit územím. Tento úsek není vázán na přestavbu ŽUB, lze jej realizovat nezávisle.
- **Část III. – Cejl – Zvonařka.** Je navržena nová systémová komunikace určená pro průjezd MHD a pro obsluhu území. Komunikace bude mít i jistou lokální dopravní funkci, neboť bude docházet k přerozdělení dopravních zátěží v daném území mezi Kolištěm a „Brněnskou třídou“. Předpokládáme (při využití starých dopravních modelů), že by intenzity v daném úseku neměly dosahovat úrovně Koliště, ale budou asi pohybovat v rozmezí 15 – 20 tis voz/den (to je nutno potvrdit novým modelem dopravy). Za předpokladu podpory MHD je navržen koridor se čtyřpruhovým uspořádáním, kdy jeden pruh bude v mezikřižovatkových úsecích vyhrazen MHD – jako BUS – PRUH. Problematické jsou pak křižovatky s

radiálami – Cejl a Křenová. Zde se jedná o křížení s kolejovou dopravou, kde není žádoucí, aby levá odbočení byla realizována přes tramvajové těleso (je preferována bezpečnost a plynulost hromadné dopravy). Dále je nutno respektovat normové požadavky na délky přechodů což znamená, že nároky na křižovatky budou velké a je nutno je detailněji zpracovat a to jak z pohledu dopravně-inženýrského, tak z pohledu stavebně-technického. Rovněž územně náročná bude křižovatka s ulicemi Zvonařka – Hladíkova. Všechny uvedené křižovatky se předpokládají všesměrné a v systému světelné signalizace. Tento úsek je částečně vázán na přestavbu ŽUB. Lze jej realizovat sice nezávisle na něm, avšak v případě křížení se stávajícím železničním tělesem je nutno hledat (detailním prověřením) etapové řešení, které bude limitováno kapacitními, šířkovými a výškovými možnostmi křížení ve stávajícím stavu (i s možnou lokální úpravou).

- **Část IV. – Zvonařka – Dornych.** Tato část představuje samostatnou problematiku a je úzce spjatá především s přestavbou ŽUB. Tato část bude zabezpečovat obsluhu lokality Autonova (což by mohlo být etapové řešení), ale především MHD z „Brněnské třídy“ k novému nádraží.

Z hlediska MHD se na této ose předpokládá trolejbusová nebo autobusová doprava obslužného charakteru. Nepředpokládá se zatížení „těžkým systémem hromadné dopravy s intervalem 2 až 5 minut“, jak bylo uvažováno v některých předchozích dokumentacích ve spojení s obsluhou ŽUB. Pro představu tento navrhovaný interval koresponduje s dnešním úsekem Kotlářská – Drobného - linky TBUS 25 a 26.

„**Nová Masná**“ je rozdělena na pět samostatných částí a s možností napojení do ulice Šámalovy:

- **Část I. – „Innogy“.** Jedná se o samostatnou úpravu v úseku mezi ulicí Cejl a železničním tělesem. Tento úsek lze pracovním pojmenovat jako „Nová Tkalcovská“, neboť je zrealizován souběh s touto ulicí. Úsek je systémově spjatý s:
 - Přestavbou ŽUB. Přestavba ŽUB předpokládá snesení železničního tělesa, čímž se vytvoří možnost křížení kapacitního propojení a kolejové MHD dle konceptu Nového územního plánu města Brna. Toto řešení je možné až po přestavbě ŽUB. Existují etapová řešení (např. pro alternativní propojení nekolejovou MHD a omezenou IAD), ale tato řešení nelze považovat za konečný stav obsluhy území.
 - Přestavbou areálu "Innogy" Návrh předpokládá realizaci nové osy v okrajové poloze dnešního uzavřeného areálu. Tento úsek může být zrealizován nezávisle na přestavbě ŽUB a tím urychlit přestavbu území. Na druhé straně, etapové řešení vyvolané přestavbou ŽUB nemusí vyvolat bezpodmínečně přestavbu v lokalitě „Innogy“, kterou by vyvolal až cílový stav.
- **Část II. – „Šmeral“ po ulici Křenovou.** Je navržena nová komunikace v podobě městské třídy s určitou dopravní funkcí, kolejovou nebo v etapě nekolejovou MHD a možnou obsluhou území. Pro tuto část platí vše podstatné jako u "Brněnské třídy". Intenzity se předpokládají v rozmezí 12 - 20 tis voz/den. (to je nutno potvrdit novým modelem dopravy). Za předpokladu podpory MHD je navržen koridor se čtyřpruhovým uspořádáním, kdy jeden pruh bude v mezikřižovatkových úsecích vyhrazen MHD – jako BUS – PRUH. V případě tramvajového řešení by „třetí a čtvrtý“ jízdní pruh byl využíván v křižovatkách jako levá odbočení. Problematická je křižovatka s radiálou Křenová. Zde se jedná o křížení s kolejovou dopravou, kde není žádoucí, aby levá odbočení byla realizována přes tramvajové těleso (je preferována bezpečnost a plynulost hromadné dopravy). Dále je nutno respektovat normové požadavky na délky přechodů což znamená, že nároky na křižovatky budou velké a je nutno je detailněji zpracovat a to jak z pohledu dopravně-inženýrského, tak z pohledu stavebně-technického. Tento úsek je částečně vázán na

přestavbu ŽUB. Lze jej realizovat sice nezávisle na něm, avšak v případě křížení se stávajícím železničním tělesem je nutno hledat etapové řešení, které bude limitováno kapacitními, šířkovými a výškovými možnostmi křížení ve stávajícím stavu (byť s možnou lokální úpravou).

- **Část III. Masná.** Tento úsek představuje úpravu stávajícího stavu a to s ohledem na možnost vložení tramvajového tělesa do stávajícího uličního profilu. Což lze pravděpodobně zrealizovat z technického hlediska (šířkové uspořádání ulice). Problematické může být toto řešení z hlediska dodržení hlukových hygienických limitů. Před odsouhlasením konceptu řešení s tramvajovým systémem, by mělo být prokázána tato možnost. Na druhé straně návrh může systémově využívat i nekolejovou hromadnou dopravu. Tento úsek není vázán na přestavbu ŽUB, lze jej realizovat nezávisle.
- **Část IV. – křižovatka Hladíkova – Masná.** Zde se jedná jednak o úpravu stávajícího souboru křižovatek Mlýnská – Masná – Zvonařka – Hladíkova – napojení Autonovy. Současný stav je velmi problematický z mnoha hledisek – dopravně-bezpečnostních, kapacitních ale i územních. Navržená úprava podstatně zlepšuje stávající stav a lze ji využít před realizací VMO Brno - Jih, tak i po něm. Navíc vytváří možnost dostavby celého prostoru. Tento úsek není vázán na přestavbu ŽUB, lze jej realizovat nezávisle.
- **Část V. – Autonova.** Tato úprava je úzce spjata s realizací přestavby ŽUB a tvorbou nových tramvajových tratí – v daném případě propojení ŽUB – „Šmeral“ – Cejl.
- **Úsek Tkalcovská – Šámalova.** Předložené řešení je nabídkou pro řešení/optimalizaci sítě nekolejové MHD, pěší, cyklistické a alternativní dopravy a v neposlední řadě i pro využití IZS. Jedná se propojení mezi Šámalovou a Tkalcovskou novým mostem přes Svitavu, který by byl primárně určen MHD, pěším, cyklistům, IZS. Návrh nepředpokládá využití pro IAD a neumožňuje spojení Nová Dukelská – Nová Šámalova – Masná pro automobilovou dopravu.

Ostatní navržená komunikační síť je tvořena komunikacemi čistě obslužného charakteru.



6.2 Koncepte městské hromadné dopravy

Koncepce městské hromadné dopravy (MHD) rovněž vychází z návrhu Nového územního plánu města Brna a stejně jako v případě automobilové dopravy není podpořena širší koncepční úvahou a modelovými stavby. Návrh koncepce vytváří předpoklady, aby v řešeném území mohla vést jak systémová, tak i obslužná forma MHD. Řešení uvažuje s určitým trasováním linek, což je nutno chápat více jako nabídku, než jako definitivní řešení.

Úvodem je nutno si konstatovat, že není uvažováno v směru sever – jih s vedením kapacitní trolejbusové linky s intervaly 2 - 5 min. a to dlouhými kloubovými vozidly (jak to některé předchozí dokumentace naznačovaly). Toto severojižní propojení je zachováno, ale pouze pro obsluhu území s delšími časovými intervaly zajištěnými běžnými BUS nebo TBUS. Z hlediska koncepce jsou zachovány všechny stávající radiální tramvajové osy v ulicích Merhautova – Milady Horákové, Cejl, Křenová a Plotní. Ty tvoří základní kostru obsluhy. Návrh nepředpokládá ani změny v umístění zastávek, mimo zastávky na ulici Křenová, kde je navržena úprava polohy pro umožnění přestupu při křižovatce Křenová - Masná.

Navíc je nutno uvažovat s možností propojení všech rozvojových oblastí v území jako jsou na SV areály "IMOS - Nová Zbrojovka", na JZ "Nová čtvrť Trnitá". Rovněž je nutno uvažovat s propojením severních oblastí města s novým nádražím v rámci přestavby ŽUB. Pro zajištění těchto vazeb by měly sloužit tři nové – celoměstské - trasy MHD.

Tramvajová trať ŽUB (v Návrhu ÚPmB vedená z ulice Vídeňské) – Autonova – Masná – Křenová – „Nová Masná“ – Cejl.

Tato trať má za cíl:

- zajistit kapacitní obsluhu rozvojových (přestavbových) ploch "Innogy" a "Šmeral";
- odlehčit stávající trasu Cejl – Malinovského náměstí – Benešova;
- rozdělit tramvajové linky mezi stávající uzel před současným nádražím a novým uzlem před budoucím nádražím tak, aby nedocházelo ke kumulaci na jedné trase.

Je nutno konstatovat, že se jedná o jeden z nejvýznamnějších rozvojových plánů na rozšíření tramvajových tratí a to jak z hlediska zásahu do systému kolejové dopravy, tak i stavební a ekonomické náročnosti. Na druhé straně navržené řešení vytváří podmínky pro etapové řešení bez tramvajové trati, které v budoucnu realizaci tramvaje umožní (pokud se ukáže jako výhodná a efektivní). Pro realizaci tramvajové trati jsou nutné tyto předpoklady:

- Přestavba ŽUB umožňující:
 - fyzické odstranění tělesa v prostoru Špitálka (bez odstranění železničního tělesa není možno tramvajovou trať propojit severní a jižní část území a to ani v etapovém (úsporném) řešení – chybí mostní objekt;
 - napojení na trati do předprostoru vlakového nádraží včetně propojení přes ulice Dornych a Plotní.
- Možnost vedení tramvajové tratě ve stávající ulici Masné z hlediska dodržení hlukových limitů.
- Detailní prověření uzlu Masná – Křenová – „Nová Masná“ z hlediska šířkového uspořádání všech komunikací včetně umístění zastávek.
- Získání územního rozhodnutí na nové komunikace s tramvajovou trať dříve, jak dojde k zastavění přilehlého území. Zkušenosti nám říkají, že opačný postup nemusí v budoucnu realizaci komunikace či tramvajové tratě umožnit.

Charakter tramvajové trati je dán typem nových ulic, které by měly být koncipované jako městské třídy s šířkou dopravního prostoru 30 m. Tramvajový pás je veden v ose dopravního prostoru. Zastávky jsou umístěny jak z důvodu optimální obslužnosti, tak i pro možnost optimalizace přestupů mezi touto tangenciální trasou a stávajícím na trasami radiálními.

Jsou navrženy tyto zastávky (ve směru od ŽUB):

- Autonova – za předpokladu rozvoje okolního území
- Křenová – přestup na radiální linky – zastávky umístěny za křižovatkou;
- „Nová Masná“ – předpokládaný rozvoj území („Nová čtvrť Šmeral“ včetně areálu základní školy);
- Cejl – stávající zastávka.

Je nutno zdůraznit, že tato vazba, která je navržena prostřednictvím tramvajové trati, může být krátkodobě i dlouhodobě realizována přes nekolejový systém a kolejový systém je možno chápat jako cílový stav. Důvody náhradního řešení nekolejovou MHD:

- etapové řešení v závislosti na kompletní přestavbě ŽUB (napojení na nádraží, zrušení železničního tělesa);
- ekonomická náročnost;
- hlukové limity;
- možnost dlouhodobého propojení nekolejovou linkou MHD (Lesná – Merhautova – Tomkovo náměstí – „IMOS“ – „Nová Zbrojovka“ – Šámalova – areál „Innogy“ – „Nová Masná“ – Masná - přednádražní prostor nového nádraží) s přestupními uzly na radiálách. Tato nekolejová MHD by mohla být vedena v ose dopravního koridoru (místo tramvajového pásu) a tím by byla vytvořena rezerva pro budoucí tramvajovou trať a to včetně zastávek.

Nekolejový systém T-BUS/BUS (Reissigova - Sportovní – Drobného – Příkop – Úrazová nemocnice – „Brněnská třída“ – Zvonařka/ŽUB)

Navržená trasa nekolejové hromadné dopravy má za cíl přímou obsluhu rozvojového území v celé její délce. V případě realizace této linky se předpokládá, že tak jak je koncipován stávající stav ulic Sportovní – Drobného bude koncipován návrh „Brněnské třídy“, který umožní preferenci MHD v podobě tzv. BUS PRUHU. Toto řešení zvýší atraktivitu MHD (vyšší rychlost a větší bezpečnost hromadné dopravy). Vedle úpravy stávajících „čtyřpruhů“ a nového uspořádání „Brněnské třídy“ je navržena úprava ulice Příkop a průraz kolem Úrazové nemocnice.

Úprava ulice Příkop předpokládá změnu dopravního režimu oproti stávajícímu stavu. Dnešní dvoupřuhová komunikace s parkováním bude upravena na třípruhovou, kdy dva – obousměrné pruhy budou vyhrazeny MHD jako BUS PRUH a zbylý pruh bude vyhrazen IAD ve směru sever – jih. Upraveno bude nároží křižovatky Milady Horákové - Příkop s umístěním zastávek pro nekolejový systém.

Průraz kolem Úrazové nemocnice předpokládá vytvoření nové komunikace pouze pro nejnutnější obsluhu okolí, MHD a složky IZS (nájezd sanitek do Úrazové nemocnice) v blízkosti křižovatky s ulicí Cejl je umístěna zastávka MHD, ale bez přímé návaznosti na tramvajovou trať. Předpokládá se zachování stávajícího systému zastávek. Přestup, vzhledem k jiným křížením s radiálami a dostupnou blízkostí centra, není nutný, aby byl zde navržen. Vytvoření podmínek pro přestup by si vynutil velké zásahy do stávající zástavby.

Jsou předpokládány tyto zastávky:

- Reissigova
- Sportovní – přestup na trolejbusové tangenciální linky
- Nám 28. Října – obsluha území
- Příkop – přestup na tramvajovou radiální trať
- Úrazová nemocnice – vstup do areálu nemocnice a průchod do centra
- „Brněnská třída“ – obsluha navrhované „Chytré čtvrti“
- Křenová - přestup na tramvajovou radiální trať
- Řeznická – obsluha území
- Autonova - obsluha území
- ŽUB - předprostor vlakového nádraží

Tato trasa (mimo napojení na nádraží) může fungovat nezávisle na přestavbě ŽUB (možno zavést do prostoru Vaňkova - Zvonařka). Detailně je nutno prověřit možnosti křížení se stávajícím železničním tělesem a to jak z kapacitního tak stavebně-technického hlediska. V úvahu připadá využití alternativních dopravních prostředků, jako jsou menší autobusová vozidla.

Nekolejový systém T-BUS/BUS (Lesná – Merhautova – Tomkovo náměstí – „Nová Dukelská (IMOS)“ – „Nová Zbrojovka (Nová Šámalova)“ – Šámalova – Tkalcovská – „Nová Masná“ – Masná - Zvonařka - (ŽUB)

Navrženou trasu nekolejové hromadné dopravy je nutno chápat jako koncepční nabídku na vzájemné propojení stávajících a rozvojových aktivit v širším území. I tato trasa má celoměstský, ale zároveň i obslužný charakter. Navíc může být za určitých okolností zrealizována nezávisle na přestavbě ŽUB. To je velmi důležité pro rozvoj celé oblasti. Tu nelze, bez obsluhy MHD rozvíjet, resp. nelze obsluhu nechat pouze na systému pěších, cyklistů a IAD. Trasa má velký potenciál vzájemně propojit nové velké stavební celky.

Předpokládají se tyto zastávky:

- Merhautova - přestup na tramvajovou radiální trať a na trolejbusové tangenciální linky
- Tomkovo náměstí - přestup na tramvajovou radiální trať a na trolejbusové tangenciální linky
- „Nová Dukelská“ – obsluha území „IMOS“
- „Nová Šámalova“ - obsluha území „Nová Zbrojovka“
- Šámalova – obsluha území
- „Nová Tkalcovská“ – obsluha území „INNOGY“
- Nová Masná – obsluha území „Šmeral“
- Křenová - přestup na tramvajovou radiální trať
- ŽUB - předprostor vlakového nádraží



6.3 Koncepce pěší a cyklistické dopravy

V této fázi předprojektové přípravy lze shrnout především hlavní zásady, které by měly být uplatněny v dalších fázích vlastní přípravy. Z hlediska pěších vazeb je nutno konstatovat, že stávající a nové systémové komunikace budou značně dopravně zatížené. Jedná se o radiály, „Brněnskou třídu“ a „Novou Masnou“. Až dojde k vytváření nového veřejného prostoru, bude vždy nutné hledat symbiózu mezi dopravou, veřejným prostorem, architekturou, bezpečností. Pro fungování z hlediska dopravy je zcela zásadní problematika křížení pěších tras na těchto komunikacích. V žádném případě nelze uvažovat s možnostmi realizace přechodů či míst pro přecházení v mezikřižovatkových úsecích na 2 a více pruhových komunikacích. Křížení je nutno směřovat vždy na křižovatky a tam, kde se objevují 2 a více jízdních pruhů nutno realizovat bezpečnostní ostrůvky. Tyto stavební úpravy kladou zvýšené nároky na prostor a v detailu ovlivňují uspořádání uličního profilu. Co se týká příčných profilů, kapacita chodníků by měla být – vzhledem k navrhovaným koridorům o šířce 30 m, dostačující.

Cyklistická doprava je komplikovanější a to vzhledem k nevyjasněnosti této problematiky na úrovni průmětu koncepce do veřejného prostoru ve městě. Jedná se o problematiku separace hlavních tras mimo kapacitní komunikace, či začleňování do uličních profilů až po vložení do jízdních pásů. Ve spojení s lokalitou "Nová Zbrojovka" je možno založit ucelený systém cyklistických vazeb vycházející především z příznivé konfigurace terénu. Při správné nastavené koncepci, může tato nová část města využívat cyklistickou, popř. alternativní dopravní architekturu více, než okrajové (výškově členité) části města.

Z prostoru Maloměřic – Obřan, je možno cyklistickou (alternativní) dopravu provést územím až do prostoru "Nové čtvrti Trnitá", nového nádraží a dále na jih města Brna.

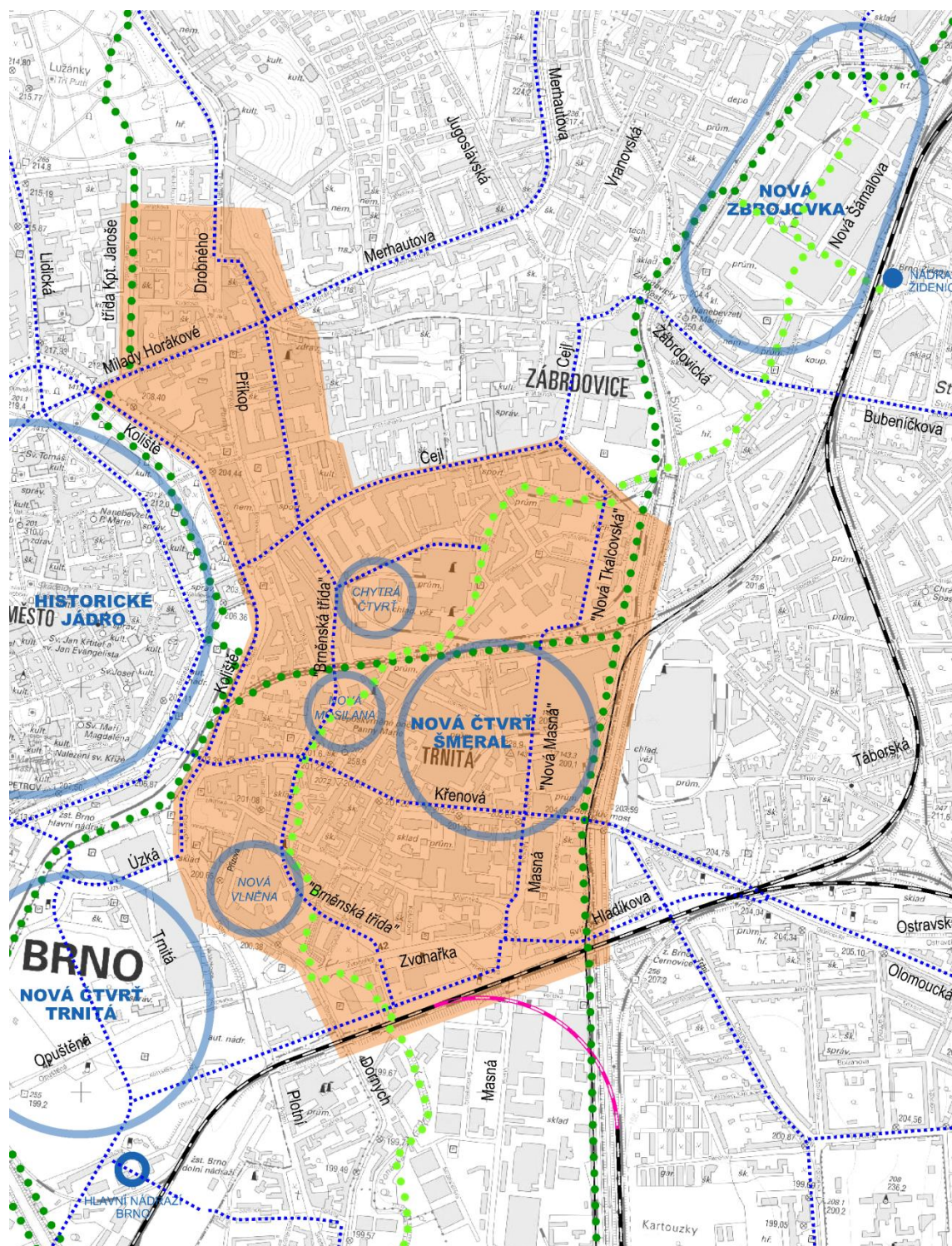
Struktura navrhované komunikační sítě, založená na dvou nových osách sever – jih, je doplněna o fenomén řeky Svitavy. Ve směru východ - západ jsou využity historické radiály doplněné o opuštěné železniční těleso. Pro vedení cyklistických stezek mimo komunikační osy je možno využít jak plochy podél řeky, tak i na plochy bývalého drážního tělesa a vytvořit „zelený cyklistický koridor“, kterým lze vést základní osy:

- sever – jih
(pobřežní cyklistické či sdružené stezky od Maloměřic až po „soutok Svatka - Svitava“; ty již jsou koncepčně založeny v lokalitě „IMOS“ a „Nová Zbrojovka“)
- radiála
spojení „osy Svitava“ s centrem města – využití opuštěného železničního tělesa právě pro cyklistickou, pěší a alternativní dopravu s bezkolizním křížením hlavních dopravních koridorů.

Na tuto síť může být napojena "vedlejší zelená síť", která projde přestavbovými plochami v zelených pásích souvisejících s vodními prvky a vnitrobloky. Je možno založit osu od "Nové Zbrojovky" a přes ulici Šámalovu a novým mostním objektem přes areály "Innogy", "Chytré čtvrti" a "Nové Mosilany" až do prostoru "Nové čtvrti Trnitá".

Vedle těchto dvou tras je nutno územím proložit i cyklistickou dopravu v „běžném“ uličním prostoru. Bohužel půjde především o vztahy sever – jih, protože možnosti ve stávajících radiálách jsou šířkově omezené. Vždy půjde o začlenění cyklistické dopravy do průjezdných profilů stávajících ulic. Jinak tomu bude v případě

„Brněnské třídy“ či „Nové Masné“. Zde je možno využít koridor pro vedení samostatných cyklistických pásů či pruhů. Pro další rozhodování je nutno zpracovat detailnější dokumentace – technické studie daného tahu, kde by se ujasnila celá problematika uličního prostoru. Zde je totiž možno řešit prostor variantně, ale již s ohledem na určité detaily spojení s řešením parkování, křižovatek atd.

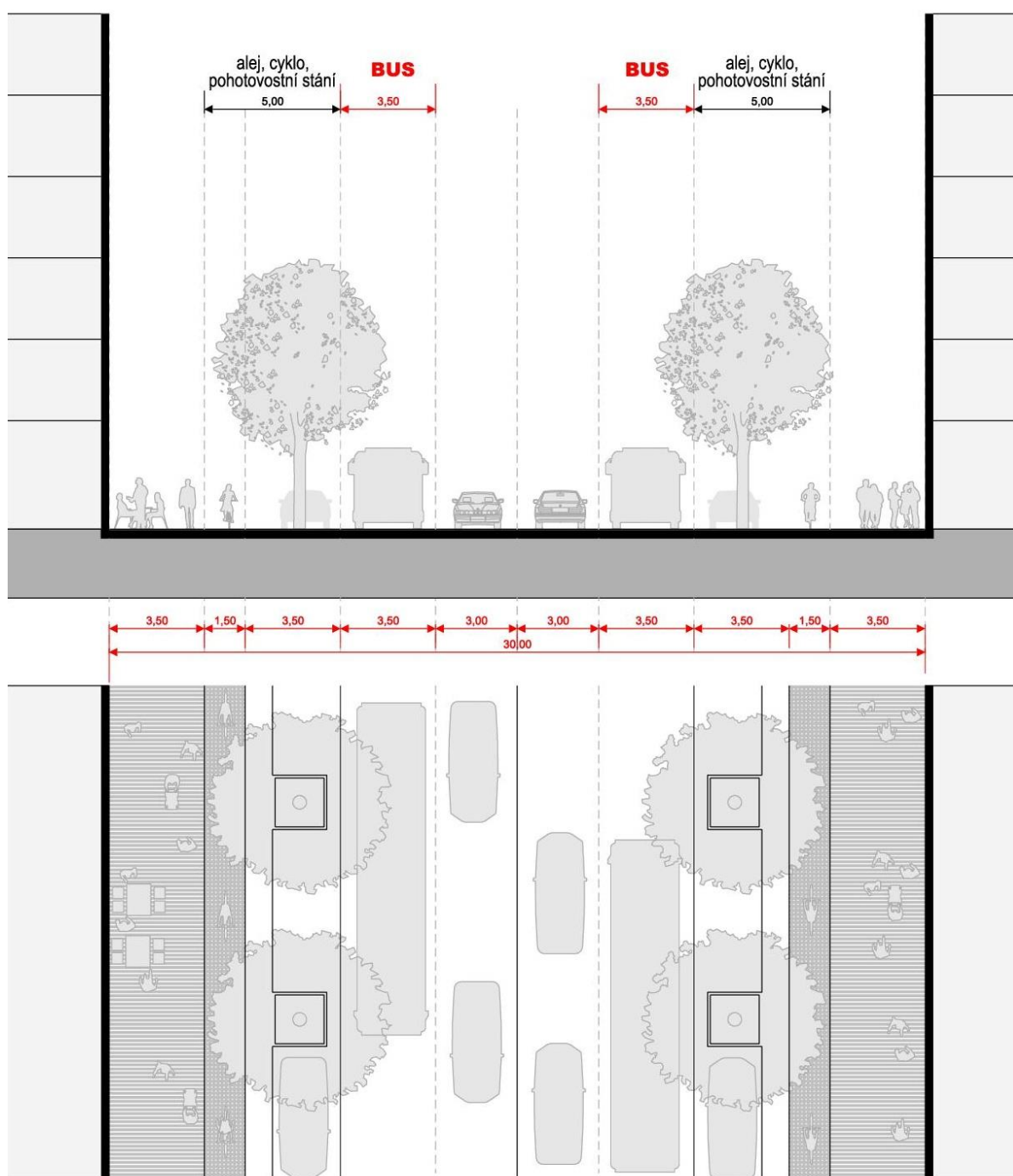


6.4 Koncepce dopravy v klidu

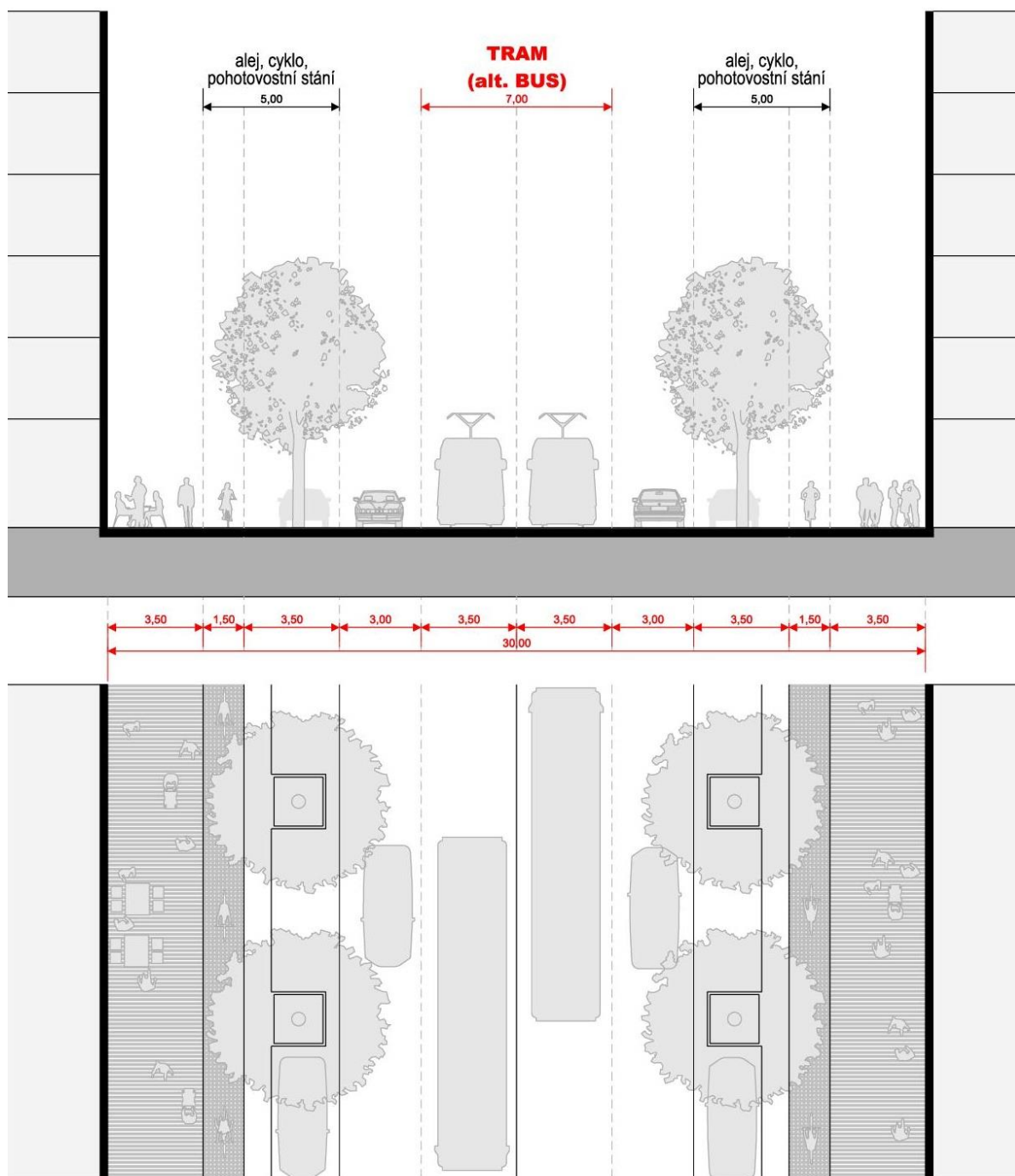
Z hlediska koncepce uličních profilů – veřejných komunikací je nutno od sebe oddělit dva komunikační systémy. Na hlavních sběrných komunikacích typu „Brněnská třída“ a „Nová Masná“ se předpokládá realizace tzv. pohotovostních stání sloužící pro „zastavení a krátkodobou obsluhu objektů a aktivit“. Tato podélná stání by měla být realizována v součinnosti s řešením uličního profilu v závislosti na vedení cyklistické dopravy, uliční zeleně, zpevněných ploch a chodníků, uličního mobiliáře a zastávek MHD.

Na vedlejších komunikacích, čistě obslužného charakteru, se předpokládá realizace parkovacích stání kombinovaných s vzrostlou zelení s cílem vytvoření harmonického městského veřejného prostoru.

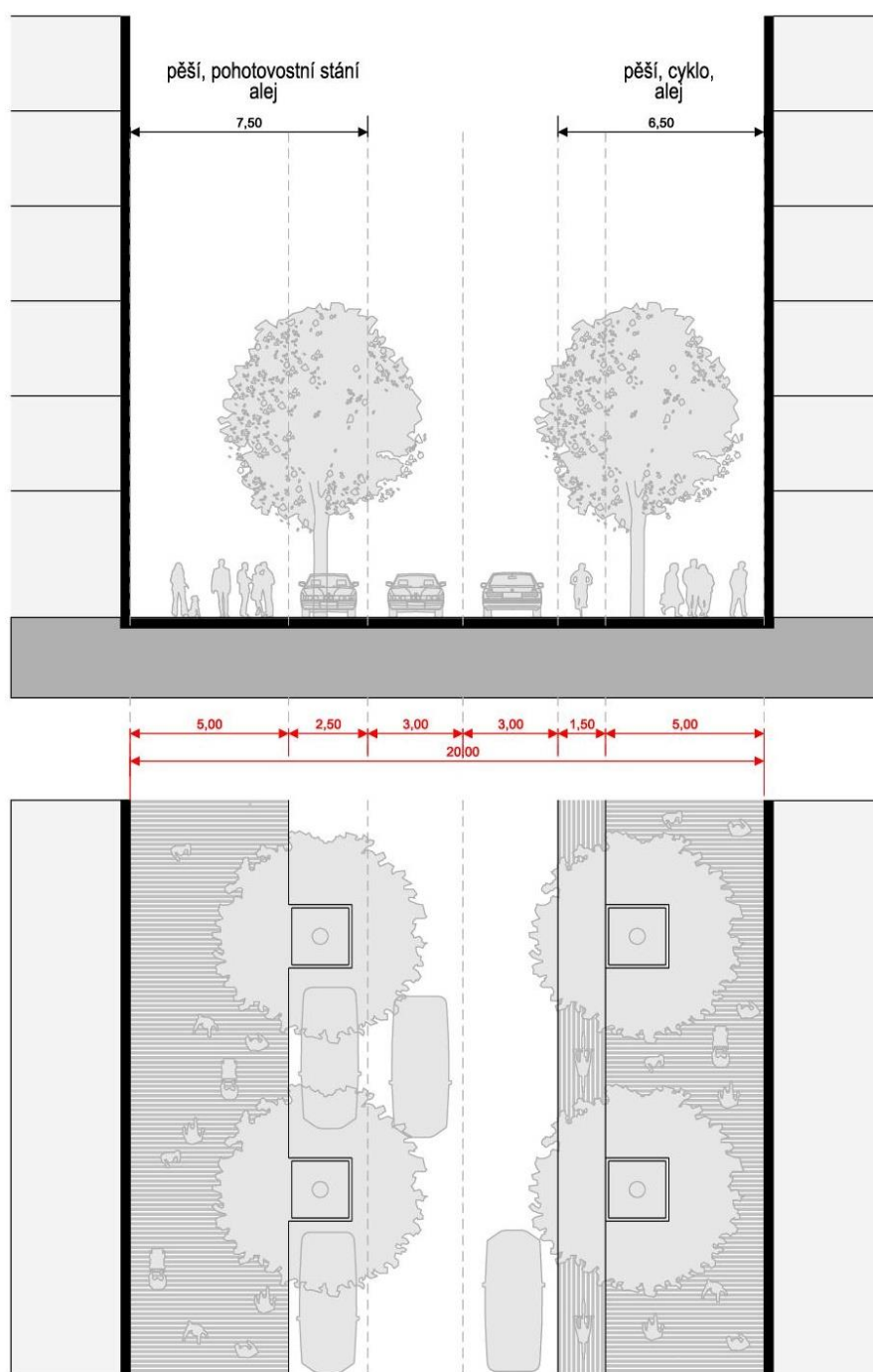
Veškeré nové aktivity v území budou nuceny nároky na parkování a odstavení vozidel řešit na svých plochách a to prioritně pod objekty nebo podzemních plochách ve vnitrobloku při využití jejich zastřešení pomocí zelených ploch.



Vzorový příčný řez – „Brněnská třída“



Vzorový příčný řez – „Nová Masná“



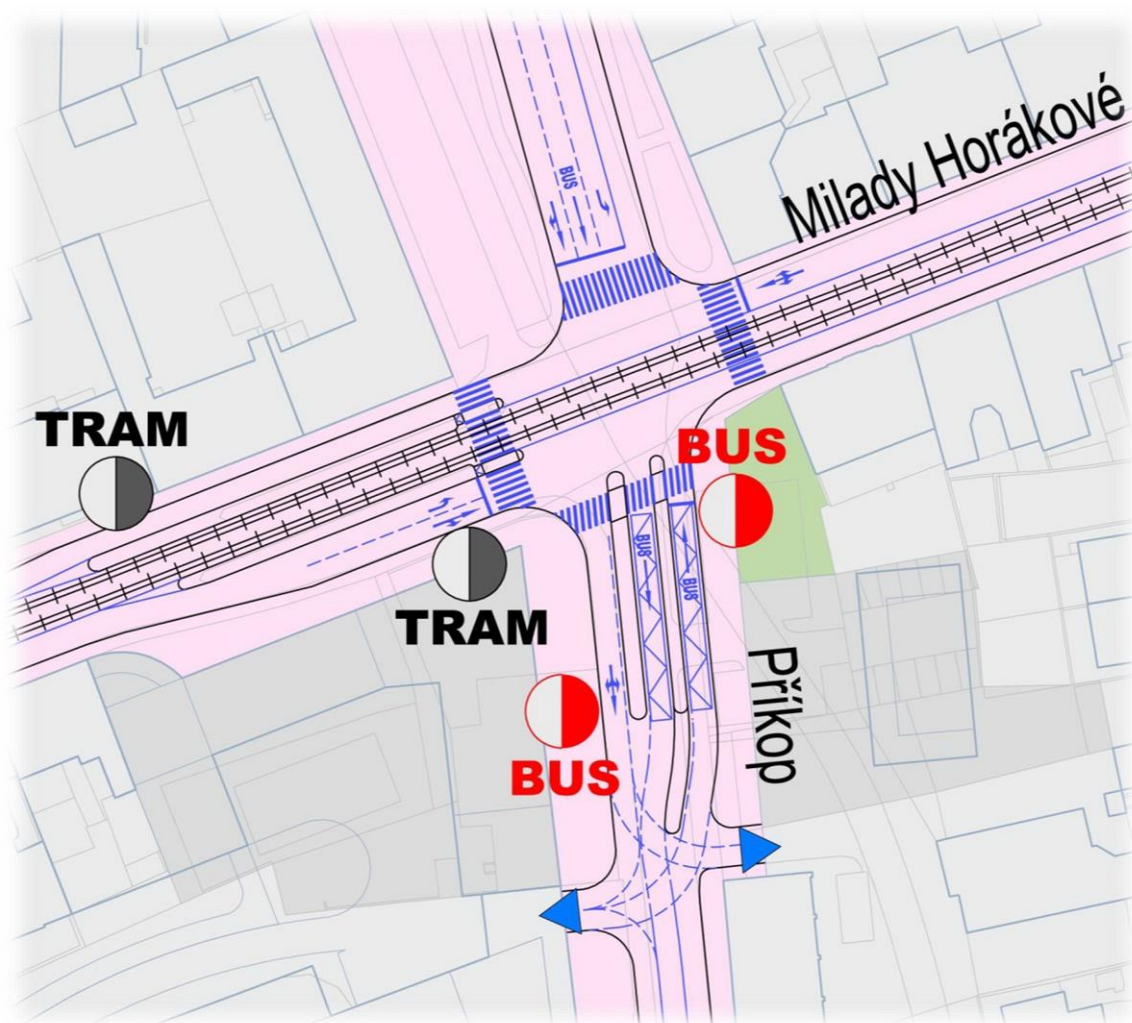
Vzorový příčný řez - obslužné komunikace

6.5 Vybrané lokality z hlediska řešení dopravy

Následující text je věnován některým stěžejním uzlům, na kterých je celková koncepce postavena. Návrhy je nutno brát orientačně, jako návrh, který je nutno postupně dotvářet.

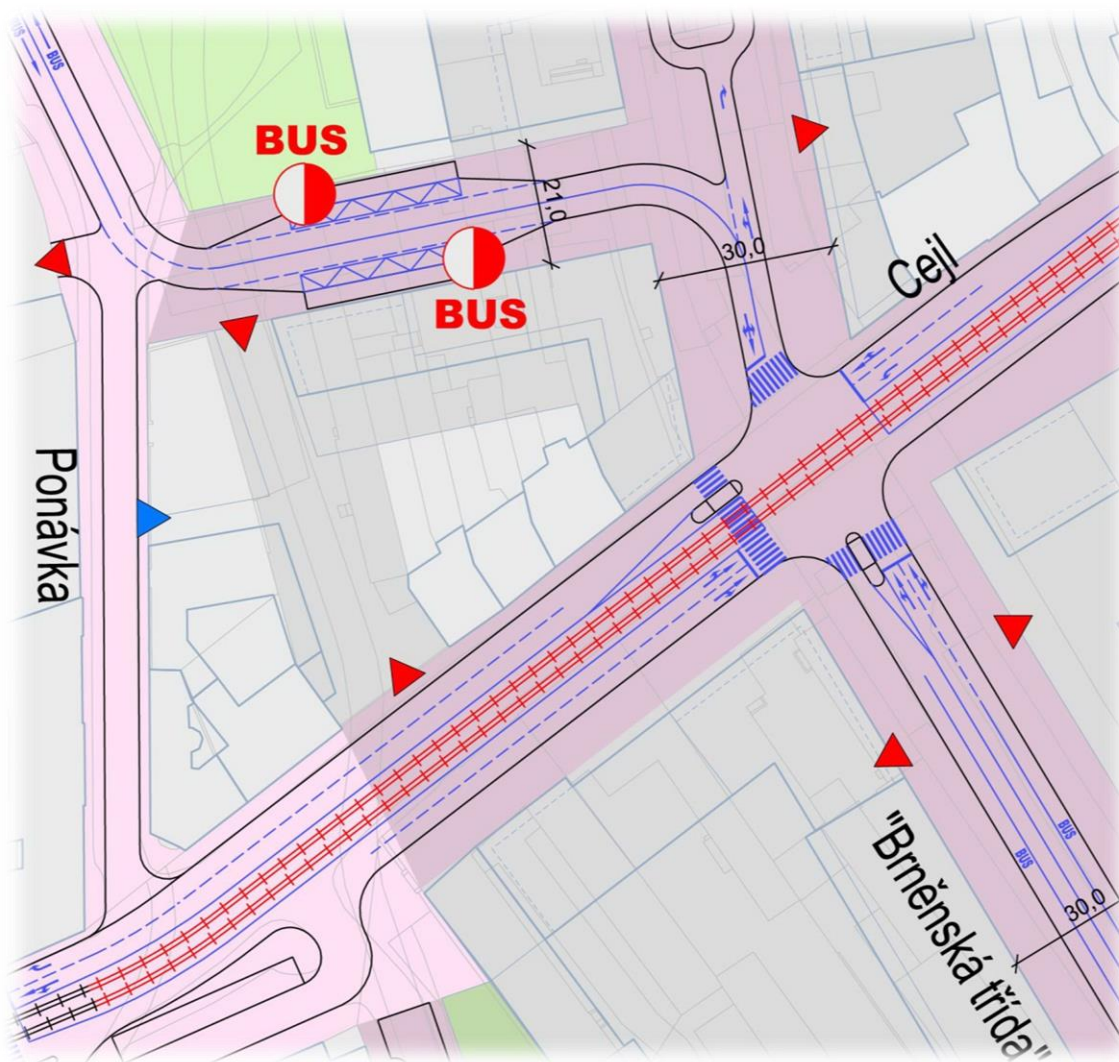
Křižovatka Drobného – Milady Horákové – Příkop

Je navržena úprava stávajícího stavu ulice Příkop, kdy z dnešní jednosměrné, dvoupruhové ulice Příkop je navržena úprava na třípruhovou komunikaci s jednosměrnou (jednoupruhovou) IAD a obousměrnou (dvoupruhovou) MHD. Zastávky BUS jsou navrženy v ulici Příkop, kde je využito směrové dělení. Zastávka ve směru do ulice Příkop bude segregována, aby byl umožněn průjezd IAD, v opačném směru v jízdním pásu s výjezdem z garáží přilehlých objektů. Tato úprava vyžaduje asanaci objektu při západní straně ulice Příkop.



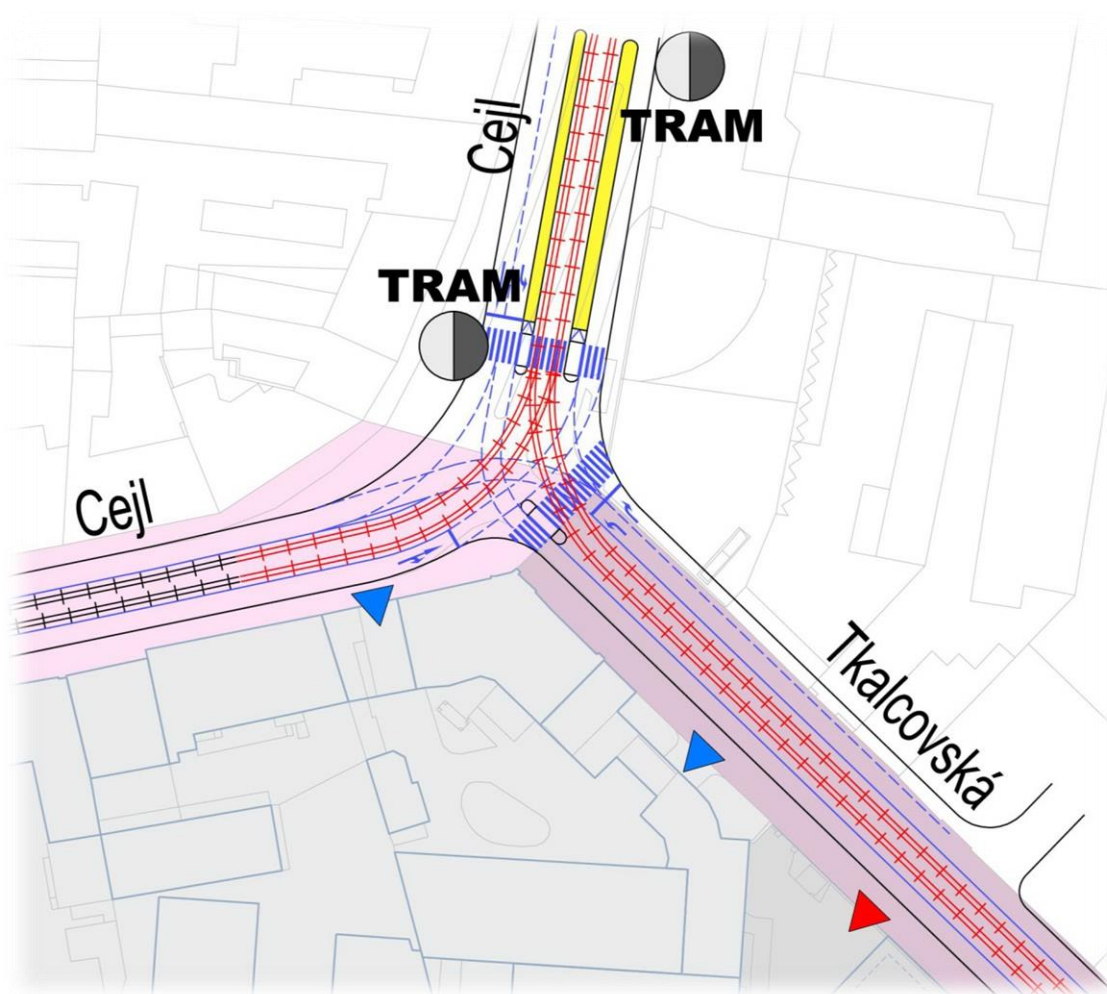
Průraz Úrazová nemocnice – Ponávka + křižovatka Cejl – Brněnská třída

Úprava předpokládá příjezd vozidel IZS a vozidel nutných pro obsluhu území. Dále průjezd vozidel MHD se zastávkou v předprostoru Úrazové nemocnice. Průjezd pro IAD je zamezen, zůstává zachován systém přes ulici Bratislavskou a Koliště. Křižovatka „Brněnské třídy“ s ulicí Cejl bude vyžadovat asanace (stejně jako výše uvedený průraz) z důvodu realizace „levých“ odbočení mimo kolejové těleso (nutnost zachování priority jízdy kolejových vozidel MHD).



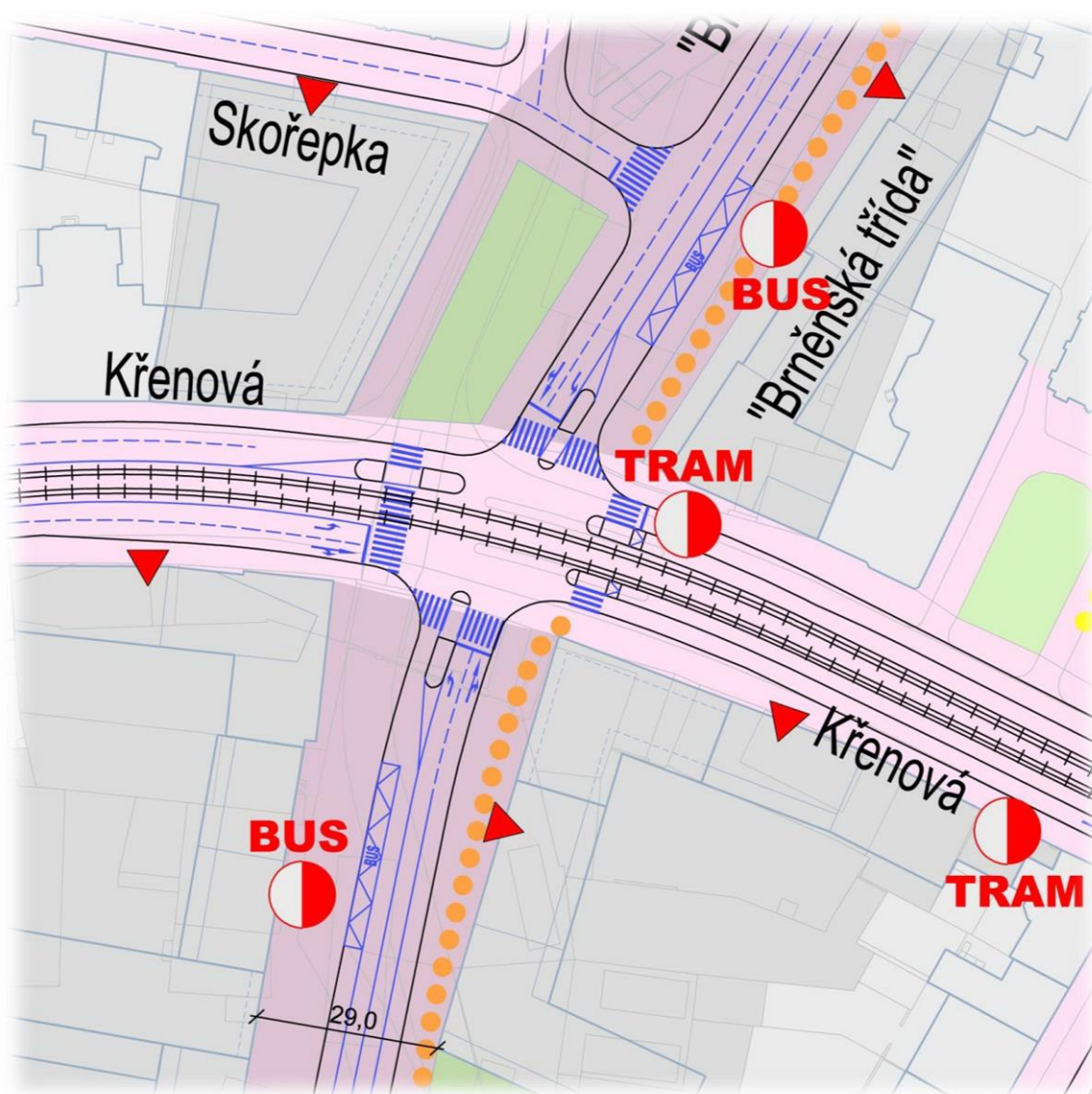
Křižovatka Cejl – Tkalcovská

Úprava předpokládá možnost vedení tramvajové trati z Tkalcovské do Cejlu s tím, že zastávky MHD budou s úpravou zachovány ve stávající poloze. Tato úprava nepředpokládá asanace přilehlých objektů.



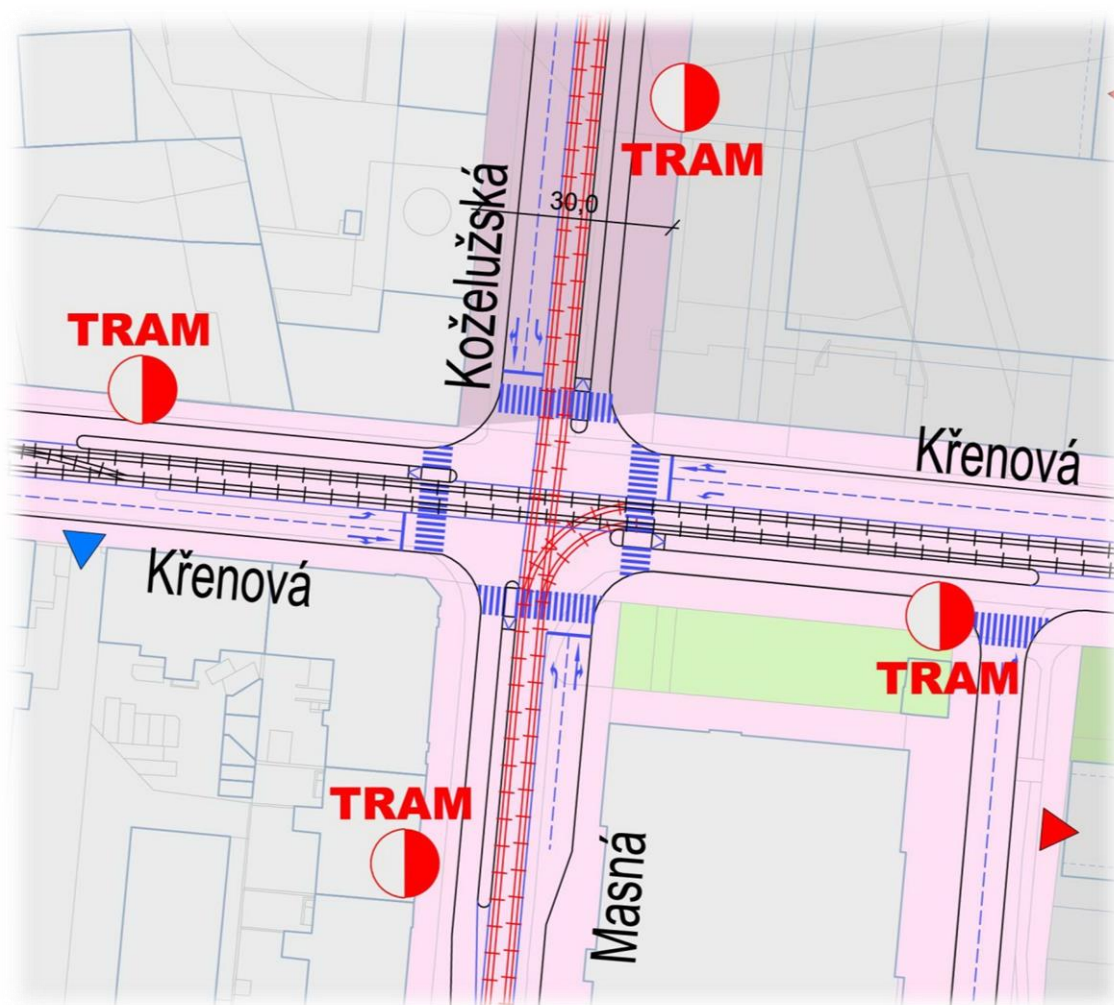
Křižovatka Křenová – „Brněnská třída“

Stavební úprava křižovatky bude vyžadovat plošný zásah do okolních ploch. A to z důvodu realizace „levých“ odbočení mimo kolejové těleso na ulici Křenové a odbočení na „Brněnské třídě“. Dále dojde k úpravě zastávek MHD.



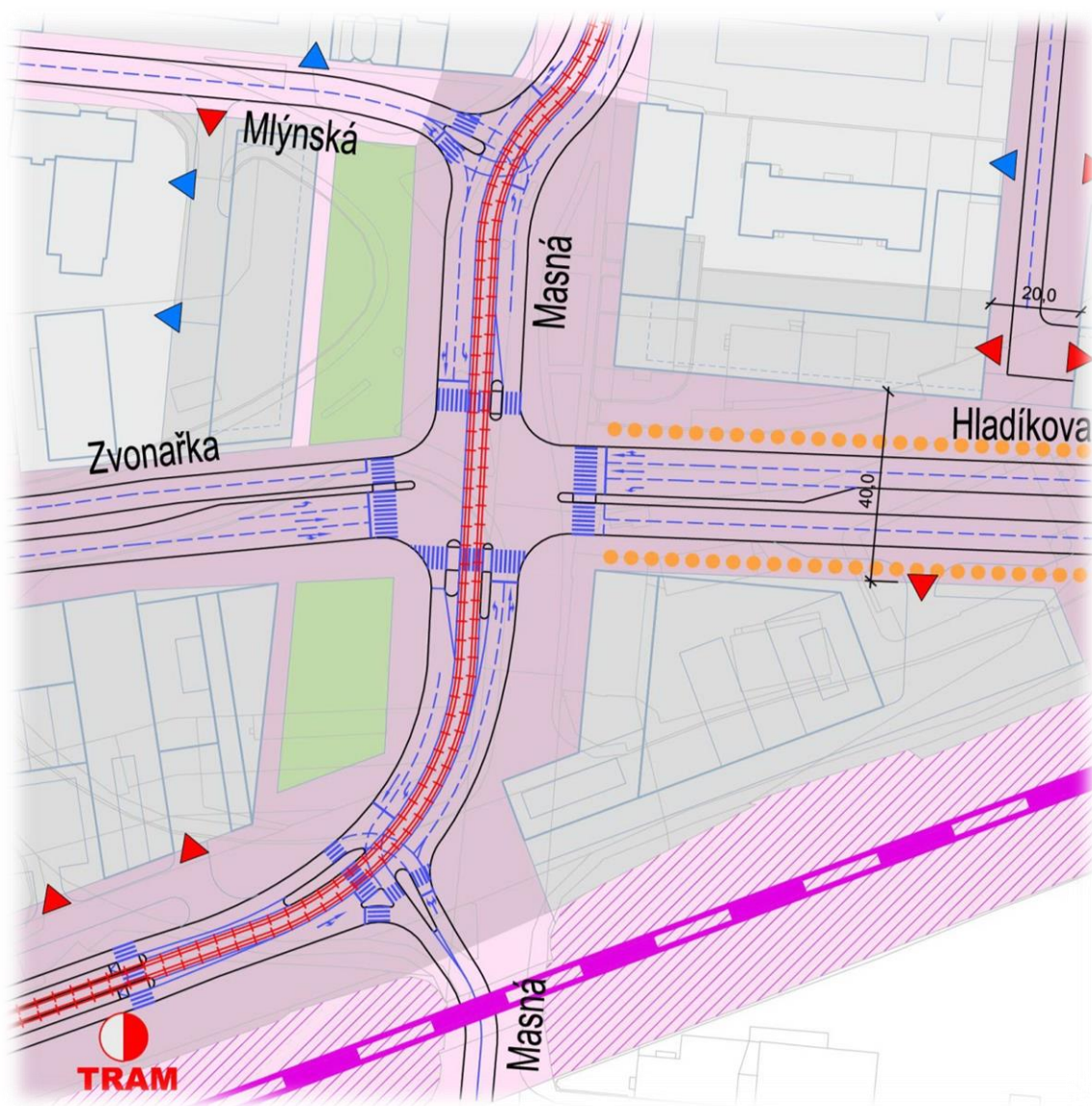
Křižovatka Koželužská (budoucí „Nová Masná“) - Křenová – Masná

Je navržena úprava stávající křižovatky. Zastávky kolejové MHD budou přizpůsobeny novému propojení do Koželužské a to systém „za křižovatkou“. Tím dojde k optimálním možnostem při přestupech. Úprava, průraz Koželužská, bude vyžadovat asanace severovýchodního nároží křižovatky.



Křižovatka Masná – Hladíkova – Zvonařka

Předpokládá se komplexnější úpravu vedení současné silnice I/42 (VMO) a to vyrovnáním stávající „S“ za areálem Autonova. Tímto dojde ke zlepšení parametrů, které umožní zrealizovat průjezd tramvajové trati křižovatkou. Vzhledem ke stávajícím objektům musí úprava v ulici Masná vytvořit směrové „S“ s napojení ulice Mlýnské.



7 Technická infrastruktura

Řešené území je vybaveno veškerou potřebnou technickou infrastrukturou.

Problematika obsluhy návrhu využití území technickou infrastrukturou je řešena na úrovni základních koncepčních principů. Popsán a graficky vyjádřen je stávající stav všech systémů TI v řešeném území.

Podrobnější řešení se zhodnocením základních požadavků potřebných úprav je zpracováno pro oblast vodního hospodářství a zásobení elektrickou energií.

Bilance území pro návrh technické infrastruktury

Pro potřeby technické infrastruktury byly v průběhu zpracování návrhu provedeny bilance zatížení stavebních ploch (bilance byla zpracována pro návrh ÚS k 04/2020, který je z hlediska technické infrastruktury koncepčně v souladu s výsledným návrhem ÚS).

ID	kód	s/n	výměra (ha)	BJ (počet)	obyvatel	pracovníci	návštěvníci
9	C	n	0,20	43	90	100	50
12	C	n	0,60	153	322	358	179
14	C	n	0,90	296	622	691	345
18	C	n	0,60	153	321	357	178
19	C	n	1,03	301	633	703	351
20	C	n	1,53	446	937	1 042	521
21	C	n	1,68	428	898	998	499
23	C	n	2,03	517	1 086	1 206	603
31	B	n	1,07	352	740	137	274
32	B	n	0,62	204	428	79	159
34	B	n	0,59	129	270	50	100
35	B	n	0,65	141	297	55	110
38	C	n	0,49	144	302	336	168
39	C	n	0,29	86	180	200	100
43	B	n	1,25	548	1 151	213	426
44	C	n	0,53	136	286	318	159
45	C	n	0,87	252	530	589	294
46	B	n	0,58	252	529	98	196
47	B	n	0,39	171	359	66	133
48	C	n	0,52	133	279	310	155
50	B	n	0,41	158	331	61	123

ID	kód	s/n	výměra (ha)	BJ (počet)	obyvatel	pracovníci	návštěvníci
51	C	n	0,70	177	373	414	207
53	C	n	0,93	236	496	551	275
54	C	n	0,29	75	157	174	87
55	C	n	0,19	54	114	126	63
57	C	n	0,25	64	134	149	74
59	C	n	0,76	194	408	454	227
62	C	n	0,41	104	219	243	122
63	C	n	0,94	239	502	558	279
64	B	n	0,66	180	377	70	140
65	C	n	1,04	266	558	620	310
66	C	n	0,67	170	357	396	198
68	C	n	0,81	206	433	482	241
69	W	n	2,58	0	0	4 929	2 465
70	C	n	1,50	328	689	1 723	861
72	C	n	0,39	84	177	197	99
74	C	n	0,42	106	223	248	124
80	C	n	0,48	104	219	244	122
92	C	n	0,48	61	129	501	251
94	W	n	0,21	0	0	429	214
97	B	n	0,25	67	141	26	52
100	C	n	0,21	61	129	92	46
101	C	n	0,31	57	120	133	67
102	W	n	0,76	0	0	1 364	13 640
104	W	n	0,45	0	0	701	351
106	W	n	1,29	0	0	2 034	20 336
108	W	n	0,53	0	0	839	420
celkem			97,42	7 878	16 545	25 662	46 393



Schéma bilančních ploch

7.1 Odkanalizování

Řešené území spadá do povodí kmenových stok C a D, které odvádí odpadní vody z velké části městské aglomerace. Jedná se o jednotný systém kanalizace pro veřejnou potřebu. Tato koncepce je zakotvena v Generelu odvodnění města Brna a veškerá obnova a rozvoj je realizován ve shodě s touto koncepcí. Územím s vazbou na kanalizační systém prochází dva vodní toky, které jsou ovšem výrazně ovlivněny koncepcí systému odkanalizování města Brna.

Vodní tok Ponávka

Ponávka je hlavním recipientem v povodí kmenové stoky (dále i K) C. Ponávka protékala historicky centrem města přes Lužánky, Příkop, Vlhkou, Komárov a zaústřovala do řeky Svratky v prostoru ulice Jeneweiny. Po vybudování rozdělovacího objektu na ulici Myslínové a převedení Ponávky štolou do Svitavy vznikla nová situace, kdy průtoky do hodnoty $Q=15 \text{ m}^3/\text{s}$ (cca úroveň Q_{20}) jsou převáděny zmíněnou štolou a teprve zbytek přepadá do starého koryta a teče původní historickou trasou. Úsek pod odlehčovací komorou (dále i OK) Vlhká je pokračování Svitavského náhonu.

Základní hydrologické údaje Ponávky:

Profil nad vtokovým objektem do štol na ulici Myslínova, km 2.998

- $F = 44.79 \text{ km}^2$
- $Q_a = 160.5 \text{ l/s}$ (1931-1980)
- $H_{sa} = 571 \text{ mm}$ (1931-1980)
- $Q_{355} = 15.5 \text{ l/s}$
- $Q_1 = 2.8 \text{ m}^3/\text{s}$
- $Q_{20} = 16.1 \text{ m}^3/\text{s}$
- $Q_{50} = 22.9 \text{ m}^3/\text{s}$
- $Q_{100} = 29 \text{ m}^3/\text{s}$

Svitavský náhon

Svitavský náhon je veden z řeky Svitavy do míst u ulice Vlečka, kde se napojuje na bývalé koryto Ponávky. V současné době funguje i jako koryto pro odlehčovací stoku z OK Vlhká a slouží i pro odvádění odlehčených vod přepadajících z OKC01 Vlhká. Délka otevřeného koryta náhonu pod OKC01 Vlhká je 2.074 km. Náhon je zaústěn do řeky Svratky v městské části Komárov v prostoru ulice Jeneweiny v km 35.989. Q_a náhonu je 200 l/s.

Významné trasy a objekty na kanalizační síti v řešeném území

Kmenová stoka C stoka jednotné soustavy

Kmenová stoka D stoka jednotné soustavy

Napojení KS C na KS D

KS C je zakončena napojením na KS D na pravém břehu Svitavy v prostoru mezi ulicemi Křenovou a Zvonařskou. Průběh hladin v tomto nejnižším úseku KS C až po OKC01 v délce cca 675 m je tedy částečně závislý na průběhu hladin v KS D. Významnou skutečností, která průběh hladin ovlivňuje, je existence stávající OKD04, která se nachází v těsné blízkosti pod zaústěním KS C do KS D.

Odlehčovací komora OKC01

Jedná se o patrovou OK, která je situována v prostoru křižovatky ulic Vlhká a Křenová. Odlehčování probíhá jednak přes horizontální čelní hranu a jednak bočním přelivem. Průtok na ČOV pokračuje do stoky v ulici Křenové, odlehčované vody odtékají směrem do Svitavského náhonu, který kříží KS C mimoúrovňově shybkou těsně před OK C1. Jedná se o jednu z největších OK na stokové síti v Brně.

Upozornění: Jakékoliv technické zásahy tj. např. změna trasy, nivelety, obnova sítě budou technicky náročné a ekonomicky extrémně nákladné.

Zásady řešení

- Bude dodržena koncepce v souladu s Generelem odvodnění města Brna s vazbou na příslušné koeficienty odtoku pro příslušné hydrotechnické části povodí.
- V rámci přestavby dílčích objektů bude řešeno hospodaření s dešťovou vodou.
- V případě plošných rekonstrukcí území bude dodržen limit odtoku dešťových vod v hodnotě 10l/s/ha.
- V rozvojových plochách bude řešena oddílná kanalizace pro veřejnou potřebu, zaústění do lokální vodoteče.
- Hospodaření s dešťovou vodou bude řešeno prioritně zasakováním nebo vhodnou stavební úpravou objektů, výjimečně betonovými retenčními nádržemi.
- Obnova zastaralé kanalizační sítě pro veřejnou potřebu musí předcházet obnově objektů, resp. podmiňuje jejich obnovu, nutná koordinace v rámci přestavby území.
- Obnova kanalizační sítě pro veřejnou potřebu bude v souladu s podmínkami stanovenými v Generelu odvodnění města Brna.

Jednou ze zásadních podmínek rozvoje území jsou nutné podmiňující rekonstrukce kanalizace pro veřejnou potřebu. Rekonstrukce těchto kanalizací podmiňuje stavební aktivity v ulicích dle následující tabulky.

Tabelární vyhodnocení velmi špatného – havarijního stavebního stavu

ulice	profil	rok výstavby	poznámka
Bratislavská	800/1200, 1100, 500/750 , 700/1050	1890 - 1909	v přípravě
Cejl	1200/1600 , 800/1200 , 500/750 , 500	1887 - 1903	v přípravě
Drobného - část	500/750	1896	
Kolískova - část	400	1933 - 1950	
Koliště - část	1000, 1000/1500, 900/1350, 900/1400	1903 - 1958	v přípravě
Körnerova	1200/1600 , 800/1200	1890	
Koželužská	600/900	1901	
Křenová - část	400, 500/750	1898, 1905	v přípravě
Kudelova	700/1050	1902	
Malinovského	900/1500 , 1900/1800	1900, 1903	
Masná - část	600, 400, 200/300 , 700/1050	1898, 1938	v přípravě
Mlýnská - část	500/750 , 600/900	1905	v přípravě
Nám.28.října - část	700/1050 , 500/750	1902, 1911	
Podnásepni - část	500/750 , 700	1898, 1990	
Příční	700/1050	1909	
Přízova	600/900	1905	
Radlas - část	1200/1600	1887	
Rumiště – část	500/750	1905	
Řeznická – část	400	1906	
Soudní	600/900	1906	
Spálená	500/750	1907	
Stará - část	800/1200	1909	
Tkalcovská - část	1500/1200 800/1200,1600	1890, 1930	v přípravě
Traubova	500/750	1890 - 1909	
tř. Kpt. Jaroše - část	500/750	1902	
Úzká	500/750	1907	
Zvonařka – část	600/900	1904	

Poznámka: v přípravě znamená rozsah v koordinaci s ostatními sítěmi a komunikacemi

7.2 Zásobování vodou

Vodovodní síť v zájmové lokalitě je součástí tlakového pásma 1.0. Tlakové pásmo je řízeno vodojemem (dále i VDJ) Holé hory I (kóta přepadové hrany 272,5 m n. m., objem 11931 m³) a VDJ Preslova (kóta přepadové hrany 287,0 m n. m., objem 19 800 m³).

1. tlakové pásmo je nejnižším základním pásmem a zásobuje nejrozsáhlejší oblast vodou a to zejména střední, jižní a východní část města Brna; Husovice, Zábřovice, Židenice, Maloměřice, Staré Brno, Pisárky, Štýřice, Brněnské Ivanovice, Holásky, Tuřany, Dvorská, Chrlice, Černovice, Komárov, Horní Heršpice, spodní části Žabovřesk, Jundrova, Komína, Bohunic a zasahuje až do nejnižší, jihovýchodní části Králova Pole.

Voda je do oblasti přiváděna od VDJ Holé Hory I vodovodním řadem DN 600 k ulici Krkoškova, kde se řad větví. První větev DN 600 prochází ulicí Krkoškova, Zemědělská (DN 400), Pionýrská (DN 500), park Lužánky (DN 500), třída kpt Jaroše (DN 500), Koliště (DN 550), kde vstupuje v profilu DN 500 do primárního kolektoru, kde pokračuje k ul. Benešova, kde se v kolektoru v technické galerii Grand opět větví. První větví je řad DN 500 vedoucí směrem na Nové Sady a do vodojemu Preslova. Druhou větví v kolektoru je odbočka DN 500 směrem na ul. Křenovou s výstupy a propojí na rozvodnou vodovodní síť v ul. Skořepka, Čechyňská, Koželužská. Za ulicí Křenová vodovod vychází z kolektoru a pokračuje po ul. Olomoucká, Turgeněvova, Strakatého, Otakara Ševčíka, Gajdošova, Viniční, Svatoplukova, Markéty Kuncové, bratři Mrštíků a podél Husovického tunelu, kde se zaokružuje na řad DN 600 při ul. Krkoškova a Merhautova.

Do kolektoru Cejl byl uložen řad DN 300, jako odbočka z DN 500 v kolektoru u ulice Koliště v TK 15, s výstupem v šachtě Š11 při ul. Radlas, kde je propojen na stávající vodovod DN 300 na ul. Radlas a DN 300 v ul. Cejl a vodovod DN 250 na ul. Radlas a Špitálka. Vodovodní řad DN 250 na ul. Špitálka je zaokružován na vodovodní řad DN 300 na ul. Křenová.

Tlakové poměry jsou na horní hranici dle zákona č. 274/2001 Sb. v platném znění, tj. hydrostatický tlak osciluje okolo hodnoty 0,7 MPa. Na vnitřních instalacích jednotlivých nemovitostí musí být osazeny redukční ventily.

Bilance potřeby vody

Zájmová oblast byla z bilančního hlediska rozdělena na 10 dílčích podoblastí, každá oblast je posuzována samostatně. Pro výpočet potřeby vody jsou uvažovány následující hodnoty:

$q_{\text{spec}} = 120 \text{ l/obyv/den}$ (potřeba vody na jednoho obyvatele včetně ztrát vody)

$q_{\text{spec}} = 60 \text{ l/pracovník/den}$ (potřeba vody na jednoho pracovníka za směnu, jsou uvažovány 2 směny)

$q_{\text{spec}} = 10 \text{ l/návštěvník/den}$ (potřeba vody na jednoho návštěvníka)

$k_d = 1,2$ (koeficient denní nerovnoměrnosti)

$k_h = 1,8$ (koeficient hodinové nerovnoměrnosti)

Tabulka 1

funkce P-12,14	počet bytů	počet obyvatel prac./návštěv.	Qp m ³ /den	Qm m ³ /den	Qh* l/s
bydlení celkem	449	944	113,3	135,9	2,83
pracovníci čistý provoz		1049	62,9	62,9	4,92
návštěvníci		524	5,2	5,2	0,11
celkem	449	2517	181,5	204,1	4,92

Tabulka 2

funkce P-18,19,20,21,23	počet bytů	počet obyvatel prac./návštěv.	Qp m ³ /den	Qm m ³ /den	Qh* l/s
bydlení celkem	1845	3875	465,0	558,0	11,63
pracovníci čistý provoz		4306	258,4	258,4	20,18
návštěvníci		2153	21,5	21,5	0,45
celkem	1845	10334	744,9	837,9	20,18

Tabulka 3

funkce P-31,32,34,35	počet bytů	počet obyvatel prac./návštěv.	Qp m ³ /den	Qm m ³ /den	Qh* l/s
bydlení celkem	826	1734	208,1	249,7	5,20
pracovníci čistý provoz		321	19,3	19,3	1,50
návštěvníci		642	6,4	6,4	0,13
celkem	826	2697	233,8	275,4	5,20

Tabulka 4

funkce P-38,39,43,44	počet j bytů	počet obyvatel prac./návštěv.	Qp m ³ /den	Qm m ³ /den	Qh* l/s
bydlení celkem	914	1919	230,3	276,3	5,76
pracovníci čistý provoz		1067	64,0	64,0	5,00
návštěvníci		853	8,5	8,5	0,18
celkem	914	3839	302,8	348,9	5,76

Tabulka 5

funkce P-45,46,47,48,50,51	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m ³ /den	Qm m ³ /den	Qh* l/s
bydlení celkem	1143	2401	288,1	345,7	7,20
pracovníci čistý provoz		1539	92,3	92,3	7,21
návštěvníci		1108	11,1	11,1	0,23
celkem	1143	5048	391,5	449,2	7,21

Tabulka 6

funkce P-53,54,55,57,59,62,63,64	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	1146	2406	288,7	346,5	7,22
pracovníci čistý provoz		2324	139,4	139,4	10,89
návštěvníci		1267	12,7	12,7	0,26
celkem	1146	5997	440,8	498,6	10,89

Tabulka 7

funkce P-65,66,68,69	počet bytů	počet prac./návštěv	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	313	656	78,7	94,5	1,97
pracovníci čistý provoz		729	43,7	43,7	3,42
návštěvníci		365	3,7	3,7	0,08
celkem	313	1750	126,1	141,9	3,42

Tabulka 8

funkce P-70,72,74	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	952	2000	240,0	288,0	6,00
pracovníci čistý provoz		8109	486,5	486,5	38,01
návštěvníci		4054	40,5	40,5	0,84
celkem	952	14163	767,1	815,1	38,01

Tabulka 9

funkce P-80,92,94	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	61	129	15,5	18,6	0,39
pracovníci čistý provoz		5029	301,7	301,7	23,57
návštěvníci		34792	347,9	347,9	7,25
celkem	61	39950	665,1	668,2	23,57

Tabulka 10

funkce P-97,100,101,102,104,106,108	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	186	390	46,8	56,2	1,17
pracovníci čistý provoz		1091	65,5	65,5	5,11
návštěvníci		584	5,8	5,8	0,12
celkem	186	2065	118,1	127,5	5,11

Tabulka celkem

funkce	počet bytů	počet prac./návštěv.	Qp m³/den	Qm m³/den	Qh* l/s
bydlení celkem	7836	16455	1974,6	2369,5	49,37
pracovníci čistý provoz		25563	1533,8	1533,8	119,83
návštěvníci		46344	463,4	463,4	9,66
celkem	7836	88362	3971,8	4366,7	119,83

*maximální hodinová potřeba vody se nesčítá, ale je uvažována nejvyšší hodnota

Množství vody $Q_m = 4367 \text{ m}^3/\text{den}$ a $Q_h = 119,8 \text{ l/s}$ lze zajistit. Vodovodní síť je dostatečně kapacitní i pro rozvoj území.

Brněnské vodárny a kanalizace, a.s. každoročně zajišťují obnovu vodovodní sítě, v posledních 10 letech byly realizovány obnovy vodovodů a kanalizací v následujících ulicích (částech ulic):

Bartošova, Cyrillská, Dornych, Francouzská, Hilleho, Jeřábkova, Milady Horákové, Mlýnská, Plynárenská, Podnásepní, Rumiště, Stará, Špitálka a Štěpánská.

V řešené oblasti jsou zpracovány následující záměry na obnovu vodovodu a kanalizace:

Bratislavská, Cejl, Čechyňská, Jezuitská, Koliště, Křenová, Masná, Mlýnská, Stavební a Tkalcovská. Termíny realizace záměrů bohužel nejsou známy.

Pro návrhový stav jsou uvažovány následující rekonstrukce a výstavba nových vodovodů:

Na ul. Bratislavská budou stávající vodovodní řady nahrazeny jedním řadem DN 200. Pro plochy 19 a 20, 18 a 23 atd. mezi ulicemi Cejl a Zvonařka bude vybudován nový vodovodní řad DN 200, který bude napojen na vodovodní řad DN 300 v ul. Cejl, bude propojen na vodovodní řad DN 300 na ulici Křenová a bude zaokružován na vodovodní řad DN 200 na ul. Dornych. Dále je navržen nový vodovodní řad DN 200, který po ul. Zvonařka propojí řad DN 200 na ul. Dornych a vodovodní řad DN 250 na ul. Masná. Také je navržen nový vodovodní řad DN 200 pro plochy 45 a 48, 46 a 50 atd., který propojí vodovodní řad DN 250 na ul. Špitálka a vodovodní řad DN 400 u výstupu z kolektoru při ul. Koželužská. Zbývající navržené vodovodní řady, viz grafická příloha, jsou navrženy v dimenzi DN 150. Dimenze vodovodních řadů byly navrženy s ohledem na novou zástavbu včetně požárního zabezpečení. Při návrhu byla vždy uvažována zásada, že profil vodovodní přípojky musí být vždy alespoň o 1 řád nižší, než profil vodovodního řadu. V případě, že bude provedeno detailní hydraulické posouzení včetně návrhu dimenze vodovodních přípojek a požárního zabezpečení objektů, je možné upravit (snížit) dimenze navržených vodovodních řadů.

Ochranná pásma technické infrastruktury - vodovody a kanalizace

Ochranné pásmo vodovodního řadu a kanalizační stoky obecně je dle §23 zákona č. 274/2001 Sb., v platném znění 1,5m od líce potrubí na každou stranu pro profil do DN 500 včetně a 2,5m od líce potrubí na každou stranu pro větší profily potrubí. U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

7.3 Zásobování elektrickou energií

Nadřazená soustava VVN

Území není dotčeno vedeními 400,220 kV.

Síť VVN 110 kV

V řešeném území jsou umístěny dvě stávající rozvodny 110/22 kV, nadzemní vedení VVN (110 kV) a kabelové vedení VVN (110 kV).

Rozvodna 110/22 kV Brno-teplárna (BNT)

Instalovaný výkon 4x40 MVA, stání transformátorů venkovní, rozvodna VVN plně zapouzďřený rozvaděč.

Rozvodna 22 kV - plně zapouzďřený rozvaděč s izolací SF6.

Technologie VVN a VN je umístěna v budově rozvodny ve které je také dispečink 110 a 22 kV. S tím souvisí hustá síť sdělovacích optických a metalických kabelů vyvedených z rozvodny částečně i mimo trasy stávajících VN vedení.

Vedení 110 kV

Nadzemní dvojité vedení V513/V510, které propojuje rozvodny Komárov (KV), Medlánky (MEY), Sokolnice (SO),

nadzemní vedení V5542 a V5541, které propojuje rozvodny Zbrojovka (ZBB), Husovic (HUV).

Podzemní kabelové vedení 110 kV V5051 typ 630 A2XS(FL)2Y, které propojuje rozvodny Teplárna Brno (BNT) a Opuštěnou (BNO). Kabel je v celé trase umístěn v hlubinném kolektoru a v kolektoru Opuštěná.

Vedení 22 kV

Z rozvodny je vyvedeno 29 kabelů. Popis tras viz „Síť vysokého napětí VN“.

Rozvodna 110/22 kV Příkop (BNP)

Instalovaný výkon 2x40 MVA, stání transformátorů vnitřní, rozvodna VVN - plně zapouzďřený rozvaděč.

Rozvodna 22 kV - plně zapouzďřený rozvaděč s izolací SF6.

Rozvodna je umístěna v objektu IBC

vedení 110 kV

Podzemní kabelové vedení 110 kV **5052** typ 630 N2XS(FL)2Y, které propojuje rozvodny Opuštěnou (BNO) a Příkop (PNP). Kabel je v celé trase umístěn v hlubinném kolektoru a kolektoru Opuštěná.

Podzemní kabelové vedení 110 kV **5053** typ 1000 A2XS(FL)H, které propojuje rozvodny Příkop (BNP) Červený mlýn (ČML) a Medlánky (MEY).

Vedení 22 kV

Z rozvodny je vyvedeno 21 kabelových vedení 22 kV. Popis tras viz „Síť vysokého napětí VN“.

Síť vysokého napětí VN – stávající stav

Veškeré sítě VN v řešeném území jsou kabelové.

Vývody z rozvodny 110/22 kV Brno - teplárna (BNT)

VN 1365, 1366, 1242, 1243, 1372, 207, 231, 1226, 1241, zaústěné do hlubinného kolektoru města Brna jsou vyvedeny mimo řešené území. Do kabelového kanálu směr Podnásepní jsou vyvedeny distribuční kabely VN 1341, 1340, 195, 240, které po vyústění z kabelového kanálu prochází, převážně v chodnících, řešeným územím a napájí transformační stanice. Distribuci elektrické energie v řešeném území (k.ú. Trnitá) také zajišťují kabely VN 207, 231, 1226.

Kolektorem Radlas prochází vývody z BNT VN 255, 252, 259, 258, 249, 251, 227, 254, 204. Na ulici Plynárenská jsou vyvedeny do terénu a dále napájí TS převážně v oblasti Brno - Zábrdovice.

Vývody z rozvodny vyvedené do terénu - VN 243 směr Trnitá - Lanarest (bývalá Mosilana) a dále zpět areálem teplárny na Cejl.

Souběžně kabely VN 221, 222 (napaječe pro R Brno Sever) VN 1390, 1398 (BNT - BNO) a VN 1308, 1309 (BNT-BNP). Společná trasa se dělí u ulice Vlhká a VN 221, 222 směr Koliště. VN 308, 1309, 1389, 1390 pokračují společně ulicí Vlhká až po roh s ulicí Skořepka, kde se trasy dělí na trasu VN 1308, 1309 ulice Skořepka a trasu VN 1390, 1398 směr Křenová - Koliště a dále mimo řešené území.

Vývody z rozvodny 110/22 kV Příkop (BNP)

Uložené v kolektoru Příkop - propojovací vedení z BNT umístěné v hlubinném kolektoru MB – VN 1372, 1242, přímý propoj z BNT - trasa ulice Koliště - VN 1308, 1309 a napájecí kabely pro mřížovou síť historického jádra města Brna VN 1205, 1206, 1207, 1208, 1209, 1210.

Do ulice Příkop jsou vyvedeny distribuční kabely VN 240, 243, 1321 a 1327 zásobující elektrickou energii řešené území a kabely VN 1301, 1302, 1303, 1326, 245, 1374 napájející k.ú. Veverí, Královo pole a okolí.

Stávající transformační stanice

V řešené území se nachází distribuční a odběratelské TS městského typu vestavěné i volně stojící.

Plánované investice firmy EON

V řešeném území E.ON neplánuje žádné investice, které by zásadně měnily koncepci napájení území elektrickou energií.

Ochranná pásma

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Ochranné pásmo venkovního vedení 35-110 kV včetně je u sítí vybudovaných do roku 31. 12. 1994 vymezeno ve vzdálenosti 15m od krajního vodiče, tj. celková šířka ochranného pásma u těchto vedení činí cca 40m.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně činí 1m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od stanice.

U venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m vně od oplocení nebo v případě, že stanice není oplocena, 20 m nebo od vnějšího líce obvodového zdiva.

U kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech.

U vestavěných elektrických stanic 1 m vně od obestavění.

Výkonová bilance

Zatížení návrhových ploch je stanoveno v souladu s platným prováděcím pokynem E. ON „Koncepce sítí nízkého napětí“ vydaného v roce 2016. Maximální zatížení nebytové vybavenosti bylo stanoveno dle příkonu obdobných objektů. V řešeném území bude vytápění a TUV zajištěno ze stávajících horkovodů, Teplárny Brno, a.s.

Předpokládaný stupeň elektrizace

Charakter zástavby	Hustota zástavby	stupeň elektrizace	složka odběru
Vícepodlažní bytové domy	200-500bj/km síť	B1	osvětlení, drobné spotřebiče, el. vaření

Měrná zatížení bytových jednotek na úrovni hlavních distribučních prvků sítě – výhled

stupeň	p_{mb}	[kW / b.j.]	
elektrizace	NN	TS	VN
B1	1,61	1,56	1,2

Nebytové odběrné místo

$P_{msoud} = 1,8 \text{ kW/pracovníka}$

ID	$P_{msoud}/\text{byť (kW)}$	$P_{soud}/\text{prac. (kW)}$	$P_{soud,max. (kW)}$	
9	67	180	247	1
12	239	644	883	1
14	462	1234	1696	2
18	239	643	882	1
19	470	1265	1735	2
20	696	1876	2572	3
21	668	1796	2464	3
23	807	2171	2978	4
31	549	247	796	1
32	318	142	460	1
34	201	90	291	1
35	220	99	319	1
38	225	605	830	1

ID	P _{msoud} /byť (kW)	P _{soud} /prac. (kW)	P _{soud.max.} (kW)	
39	125	360	485	1
43	855	383	1238	2
44	212	572	784	1
45	393	1060	1453	2
46	393	176	569	1
47	267	119	386	1
48	207	558	765	1
50	246	110	356	1
51	276	745	1021	2
53	368	992	1360	2
54	117	313	430	1
55	84	227	311	1
57	100	268	368	1
59	303	817	1120	2
62	162	437	599	1
63	373	1004	1377	2
64	281	126	407	1
65	415	1116	1531	2
66	265	713	978	1
68	321	868	1189	2
69	0	8872	8872	8-10
70	512	3101	3613	4
72	131	355	486	1
74	165	446	611	1
80	162	439	601	1
92	95	902	997	2
94	0	772	772	1
97	104	47	151	1
100	95	166	261	-
101	89	239	328	1
102	0	2455	2455	2-3
104	0	1262	1262	1-2
106	0	3661	3661	3-5
108	0	1510	1510	2-3
celkem	12 277	46 183	58 460	78-85

Celkové výhledové maximální zatížení

58,5 MW

Návrh sítě VVN

Řešené území bude včetně návrhových ploch zásobováno elektrickou energií ze stávajících stanic 110/22 kV Teplárna Brno (BNT), Příkop (BNP) a také Opuštěná (BNO), po posílení kabelové sítě VN. Způsob napojení ze sítě VVN (110 kV) zůstane stávající.

V souladu s koncepcí stávajícího ÚPmB a návrhu nového územního plánu respektuje územní studie záměr návrhové trasy kabelového vedení VVN 110 kV mezi stávajícími transformovny 110/22 kV Teplárna a Komárov.

Řešení návrhových ploch dotčených zařízení VVN

Do návrhové plochy **23** zasahuje ochranné pásmo stávající rozvodny Teplárna Brno.

Veškerá činnost v ochranném pásmu musí být v souladu se zákonem č.458/2000 sb. a musí být projednána s vlastníkem energetického zařízení firmou E.ON. Tento požaduje dodržení ochranného pásma rozvodny, zřízení jejího oplocení a příjezdové cesty k rozvodně s ohledem na umístění dispečinků pro řízení provozu sítě VVN a VN v majetku firmy EON.

Do návrhové plochy **35** zasahuje vedení VVN V5542. U vedení V5542 je nutno posunout podpěrný bod (PB) č.3 o cca 70 m.

Do návrhových ploch **44, 53, 59, 64, 97, 101** zasahuje ochranné pásmo vedení VVN. Nadzemní vedení VVN V513/V510, V5051 má šířku rozpětí 7m a šířku ochranného pásma (s ohledem na rok pořízení) 15m. V případě, že investor podá firmě EON žádost je možno předpokládat zúžení OP na 12m. Po tomto zúžení nebudou ochranným pásmem vedení VVN dotčeny plochy 44, 53, 59, 64 a 101, OP bude zasahovat pouze plochu 97. V prostoru OP je možno zřídit nízkou zeleň, nebo pojízdnou plochu. Není zde možné vybudovat budovy nebo parkoviště.

Návrh sítě VN

Návrh napájení rozvojových ploch kabelovou sítí VN (22 kV) řeší doplnění stávajících tras VN novými trasami (výkresová část dokumentace). Stávající transformační stanice VN/NN v návrhových plochách jsou převážně odběratelské. V rámci přestavby území budou zrušeny včetně napájecích vedení. Rozmístění nových distribučních a odběratelských TS a trasy vedení VN jsou navrženy pouze orientačně.

Nové kabelové vývody ze stávajících rozvodů 110/22 kV a konfiguraci sítě VN stanoví majitel sítě EON a.s. v dalších stupních projektové dokumentace. Pro vyvedení výkonu mohou být využity stávající trasy VN.

Transformační stanice VN/NN

Provedení trafostanic bude vycházet z koncepce sítě vysokého napětí v městské zástavbě.

V městské zástavbě preferuje EON samostatně stojící kioskovou trafostanici (bloková betonová TS dle TNS) umístěnou na pozemku E. ON s vnitřní obsluhou. V případě souvislé zástavby, pokud není možno zřídit trafostanici samostatně stojící, je možné umístit vestavěnou trafostanici do objektu.

Velké nebytové a výrobní odběry budou zajištěny z odběratelských trafostanic. Jejich provedení výkon a počet transformátorů stanoví odběratel.

Celkový počet trafostanic byl stanoven orientačně a bude upřesněn v dalším stupni dokumentace.

7.4 Zásobování plynem

Řešené území s charakterem smíšené městské zástavby je pokryto sítí stávajícího plynovodního potrubí. Z hlediska charakteristiky distribuční soustavy lze řešené území rozdělit na oblast zásobení rozvody NTL plynovodů a oblast zásobení rozvody STL plynovodů:

NTL plynovody je obsluhována severní část řešeného území kolem Náměstí 28. října, pás stabilizované městské zástavby kolem ulice Koliště a celá jižní část území po ulici Křenovou. V současném systému zásobení je nízkotlakým plynovodem obsloužena také střední část řešeného území kolem ulice Radlas a Špitálka.

STL plynovody jsou obsluhovány stávající významné areály výroby a technické infrastruktury. Jedná se především o Teplárny Brno, areál Innogy a Šmeralovy závody.

Z hlediska systémového vedení STL sítě na území města je řešené území dotčeno vedením plynovodu:

- v ulici Milady Horákové
- v ulici Koliště
- v ulici Tkalcovské
- kolem řeky Svitavy

Návrh územní studie respektuje a stabilizuje základní systém obsluhy řešeného území plynem. Na tuto stabilizovanou síť plynovodů je možno bez problémů navázat při napojení nových rozvojových lokalit. Návrh dílčích přeložek na síti STL je schematicky zobrazen ve výkresové části dokumentace.

Připojení jednotlivých objektů na systém zásobování plynem je možné řešit v pozdějším stupni na základě konkrétního požadavku investora.

Vzhledem ke skutečnosti, že je celá řešená oblast vytápěna systémem centrálního zásobování teplem (SCZT), lze předpokládat, že potřebné kapacity plynu pro další rozvoj jsou ze strany dodavatele zajištěny. Pro novou výstavbu se předpokládá využití zemního plynu pouze pro přípravu jídla a TUV.

7.4 Zásobování teplem

Obecně lze konstatovat, že řešené území je dostatečně pokryto systémem centrálního zásobování teplem (dále i SCZT) – horkovodní a parovodní sítí.

Z hlediska problematiky zásobení teplem je řešená oblast unikátní polohou teplárenského objektu Špitálka v samém středu řešeného území. Areál Tepláren Brno je návrhem územní studie stabilizován a vymezen na ploše umožňující potřeby plnohodnotného provozu, včetně požadavků na další modernizaci.

V severní části stávajícího areálu Tepláren je z hlediska územně plánovací dokumentace (ÚPmB, RP) dlouhodobě uvažováno s vedením nového veřejného dopravního koridoru. Územní studie upřesňuje vymezení těchto veřejných ploch dopravy pro vedení obslužné komunikace. Vymezení a rozsah ploch byl

konzultován s Teplárnami Brno. Vymezením ploch nedojde k podstatnému narušení stávajícího ani uvažovaného provozu Tepláren.

V rámci upřesněného nového vymezení areálu Tepláren a následující projektové přípravy souvisejících staveb (nová komunikace, oplocení, stavební úpravy transformátorů, atd.) bude dořešena potřebná manipulace s transformátory. Musí být zajištěna možnost odvozu transformátorů, zajištěn prostor pro nakládání a manipulaci s transformátory.

Hlavní tepelný napáječ města je historicky veden ze zdroje Provoz Špitálka a propojuje všechny zásadní zdroje tepla v Brně. Řešeným územím tak prochází síť páteřních tepelných rozvodů:

- ke zdroji Staré Brno a Červený mlýn v hlubinném kolektoru
- ke zdroji SAKO

Vlastní síť obslužných stávajících parovodů a horkovodů je vedena v plochách komunikací a prostranství místního významu nebo kolektorech. U této sítě probíhá postupná modernizace v podobě přechodu s parovodního systému na horkovodní systém.

Stávající síť tepelných rozvodů je územní studií stabilizována bez potřeby přeložek tras. Na tuto síť tepelných rozvodů je možno bez problémů navázat při napojení nových rozvojových lokalit.

Na úrovni koncepce územní studie lze předpokládat, že stávající zdroje i rozvodný systém je dostatečně kapacitní pro napojení všech rozvojových lokalit.

Bilance potřeb tepla

Pro návrhové plochy byla provedena bilance předpokládaných potřeb tepla. Bilance je provedena ve vztahu k navrhovaným podlažním plochám jednotlivých funkcí v navrhovaných bilančních plochách.

ID	kód	výměra (ha)	HPP (m ²)	ČPP (m ²)	Přípojný výkon na SCZT (kW)	Potřeba tepla (MWh/rok)
9	C	0,2	5 853	4 975	132	276
12	C	0,6	21 056	17 898	473	994
14	C	0,9	40 631	34 536	914	1 919
18	C	0,6	20 979	17 832	472	991
19	C	1,03	41 352	35 149	930	1 953
20	C	1,53	61 268	52 078	1 378	2 893
21	C	1,68	58 699	49 894	1 320	2 772
23	C	2,03	70 970	60 324	1 596	3 351
31	B	1,07	32 223	27 390	725	1 522
32	B	0,62	18 648	15 851	419	881
34	B	0,59	11 776	10 010	265	556
35	B	0,65	12 924	10 985	291	610
38	C	0,49	19 736	16 776	444	932
39	C	0,29	11 792	10 023	265	557
43	B	1,25	50 152	42 629	1 128	2 368
44	C	0,53	18 697	15 892	420	883

ID	kód	výměra (ha)	HPP (m ²)	ČPP (m ²)	Přípojný výkon na SCZT (kW)	Potřeba tepla (MWh/rok)
45	C	0,87	34 644	29 447	779	1 636
46	B	0,58	23 048	19 591	518	1 088
47	B	0,39	15 636	13 291	352	738
48	C	0,52	18 232	15 497	410	861
50	B	0,41	14 441	12 275	325	682
51	C	0,7	24 360	20 706	548	1 150
53	C	0,93	32 410	27 549	729	1 531
54	C	0,29	10 231	8 696	230	483
55	C	0,19	7 428	6 314	167	351
57	C	0,25	8 747	7 435	197	413
59	C	0,76	26 681	22 678	600	1 260
62	C	0,41	14 312	12 165	322	676
63	C	0,94	32 802	27 882	738	1 549
64	B	0,66	16 448	13 980	370	777
65	C	1,04	36 446	30 979	820	1 721
66	C	0,67	23 307	19 811	524	1 101
68	C	0,81	28 326	24 077	637	1 338
69	W	2,58	115 983	98 586	2 608	5 477
70	C	1,5	67 563	57 429	1 519	3 191
72	C	0,39	11 589	9 851	261	547
74	C	0,42	14 581	12 394	328	689
80	C	0,48	14 340	12 189	322	677
92	C	0,48	16 849	14 322	379	796
94	W	0,21	9 527	8 574	227	476
97	B	0,25	6 143	5 221	138	290
100	C	0,21	7 207	6 126	162	340
101	C	0,31	7 850	6 673	177	371
102	W	0,76	30 312	27 281	722	1 516
104	W	0,45	15 579	14 021	371	779
106	W	1,29	45 192	40 673	1 076	2 260
108	W	0,53	18 648	16 783	444	932
celkem		97,42	1 245 610	1 064 738	19 717	59 152

Předpokládané potřeby tepla je možno bez problému zajistit z tepelného zdroje Teplárna – Špitálka.

Koncepce návrhu zásobování teplem navržená v územní studii je v souladu s aktuální Územní energetickou koncepcí statutárního města Brna.

7.5 Sítě elektronických komunikací

V řešeném území jsou vedeny trasy sítí elektronických komunikací různých vlastníků a různého účelu. Situovány jsou zejména ve stávajících uličních profilech, v řešeném území i v kolektorech. Jednotlivá sdělovací vedení jsou umístěny většinou ve společných trasách.

Pro potřeby návrhu územní studie jsou ve výkresové části dokumentace zakresleny pouze vybrané trasy podzemního vedení elektronických komunikací (v souladu s novým územním plánem). Tyto trasy nejsou návrhem využití území výrazně dotčeny.

Rozšiřování, modernizace a budování nových sítí budou v souladu s platnými zákony a vyhláškami provádět subjekty poskytující služby elektronických komunikací.

Jako informativní jev jsou zakresleny stávající radioreléové trasy.

Celé správní území města Brna je zájmovým územím Ministerstva obrany ČR pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a je součástí území vymezeného ochranného pásma leteckých zabezpečovacích zařízení (radiolokačních a radionavigačních prostředků Ministerstva obrany ČR).

7.6 Kolektory

Systém kolektorů a v řešeném území je daný a takřka neměnný. Další rozvoj této kolektorové sítě je založena na údržbě stávajících objektů a tras.

V řešeném území se nachází podstatná část základního systému primární kolektorové sítě města Brna. Primární kolektory jsou vedeny přibližně ve stopě ulic Koliště, Cejl, Křenová a v západní části pak po pravém břehu řeky Svitavy. Kolektory jsou osazeny jednotlivými šachtami, ve stavu se zajištěnou přístupností. Provozní budova kolektorů se nachází na ulici Křenová a Centrální dispečink na ulici Cejl. Ze šachty Š1 je v jižní části řešeného území vyveden sekundární kolektor do jižního centra.

Návrh územní studie respektuje stávající kolektorovou síť.

8 Splnění požadavků zadání ÚS

Splnění požadavků na řešení vyplývající z kapitoly 6. zadání územní studie je zpracováno formou tabulky, kdy v levé části je citace zadání a v pravé části způsob řešení (popřípadě odkaz na kapitolu, kde je problematika řešena).

Urbanistická koncepce

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
V řešeném území vycházejte z koncepce všech celoměstských systémů, které v maximální možné míře respektujte, popř. navrhněte jejich dílčí úpravy. Návrh řešení současně koordinujte s koncepčními záměry, které jsou v předmětném území sledovány v novém ÚPmB.	<i>Navržená koncepce respektuje celoměstské systémy definované ÚPmB. Z hlediska dopravního řešení reaguje na návrh nového ÚPmB, který vytváří podmínky pro ochranu centrální oblasti města před tranzitní dopravou a to změnou významu městské třídy.</i>
Základní požadavek na vymezení nových městských tříd dle koncepce řešení ÚPmB i nového ÚPmB zůstává zachován	<i>Vymezení městských tříd je ÚS respektováno. Jsou navrženy 2 nové městské třídy a to "Brněnská třída" a "Nová Masná" jako nové SJ páteře řešeného území využité pro vedení HD.</i>
Zpracujte problémový výkres (v rozsahu širších vztahů), který bude obsahovat vyhodnocení stávajícího stavu, stávající způsob dopravní obsluhy, hodnoty, limity a režimy využití území, vyznačte problémy k řešení a popište v textu.	<i>Problémový výkres byl zpracován v rozsahu širšího řešeného území na úrovni základních rozvojových problémů (Výkres E). Rozvojová problematika byla detailně doplněna známými záměry (Výkres D). Stávající využití území, způsob dopravní obsluhy, hodnoty, limity a režimy využití území jsou obsahem Výkresu A.</i>
Při návrhu řešení zohledněte hodnoty území, limity využití území a záměry na změny vyplývající z aktuálních ÚAP	<i>Limity a hodnoty území dle ÚAP jsou do návrhu řešení zapracovány a popsány v kapitole 5.1 a 5.2. Graficky jsou zobrazeny ve Výkrese 2 - Hlavní výkres - návrh funkčního a prostorového využití území</i>
Na základě podkladových modelů dopravy proveďte zjednodušené vyhodnocení intenzit dopravy ve vztahu k dopravnímu systému města; navrhněte maximální intenzitu dopravy, aby byla zajištěna společensko-obchodní a dopravně-obslužná funkce území; tomu přizpůsobte návrh komunikací v řešeném území, zapojených do základního systému města Brna	<i>Pro navrhované řešení byla provedena hypotéza dopravního zatížení území na základě dostupných dopravních modelů. Návrh dopravy sice vychází z původních modelových stavů, které predikovaly dopravní zatížení, ale konečný návrh neodpovídá žádnému doposud zpracovanému dopravnímu modelu. Proto je nutno toto řešení zpracovat v kontextu návrhu Nového územního plánu města Brna, a tím prokázat opodstatněnost daného řešení (postup byl dohodnut na 3. výrobním výboru).</i>

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
Navrhněte optimální způsob dopravní obsluhy systémových komunikací v řešeném území širších vztahů jižně od ulice Milady Horákové a Merhautova	<i>Návrh dopravní koncepce mění způsob dopravní obsluhy tohoto území oproti ÚPmB. Je navrženo vedení nové páteřní městské třídy pro obsluhu území a vedení BUS dopravy. Pro automobilovou dopravu je vymezen úsek Cejl - Zvonařka. Cíleně není vytvořeno propojení Milady Horákové - Cejl. (Viz Kapitola 6 - Doprava)</i>
Území mezi ulicemi Milady Horákové, Francouzská a Bratislavská podrobněji vyhodnoťte z hlediska hodnot stávající zástavby, možnosti výhledového využití území a potřeb dopravní obsluhy	<i>Návrh dopravy byl v této části území přehodnocen a nebyla vymezena nová stopa pro automobilovou dopravu. Bylo vymezeno nové propojení pouze pro vedení hromadné dopravy v předprostoru Vojenské nemocnice. Bylo voleno řešení s minimalizací zásahu do stávající zástavby severní fronty ulice Cejl.</i>
Navrhněte optimální šířku koridoru městské třídy, možnosti šířkového uspořádání uličního prostoru; vyhodnoťte a odůvodněte navrženou šířku koridoru s ostatními „městskými třídami“.	<i>Byla navržena šířka veřejného prostoru a to jak pro městské třídy tak i navrhované ulice s obslužnou dopravou. V Kapitole 6.3 jsou navrženy vzorové uliční profily.</i>
Z hlediska návaznosti na okolní území koordinujte návrh s principy řešení územních studií „Zbrojovka – širší vztahy“, „Nová Dukelská“ a „Bývalá Zbrojovka a motorárna“.	<i>Návrh ÚS předpokládá vazby s územím "Nové Zbrojovky a to jak propojením systémem hromadné dopravy, tak i dopravy cyklistické (viz kapitola 5.4 a 6.3).</i>
V případě úpravy nebo opuštění již vymezených stávajících dopravních koridorů nebo vymezení nových obslužných dopravních koridorů, navrhněte funkční využití, které bude odpovídat sledované koncepci prostorového a funkčního uspořádání území	<i>ÚS jsou vymezeny nové dopravní koridory městských tříd, kde okolní využití území je navrženo pro městské smíšené a obytné funkce. Prostorové uspořádání území je navrženo v souladu s významem těchto komunikací. Koridor železnice po jejím opuštění je navržen pro plochy zeleně s vedením pěších a cyklistických vazeb.</i>
S ohledem na návrh případné změny v trasování komunikací v území prověřte a vyhodnoťte aktuálně dostupné záměry v řešeném území (uvedené v kapitole 8 Ostatní podklady).	<i>Při trasování komunikací bylo přihlédnuto ke všem dostupným podkladům. Zvláštní pozornost byla věnována výsledkům Mezinárodní urbanistické soutěže Špitálka, která byla využita jako inspirační podklad pro celkovou koncepci řešeného území v konfrontaci s reálnými podmínkami rozvoje území.</i>

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
Z hlediska polohy nového osobního nádraží navrhnete cílové využití území v souladu s řešením ÚPmB (varianta A-Řeka) a do doby cílového řešení stanovte podmínky využití území pro plochy, dotčené koridorem stávající železniční trati Brno hl. n. – Brno Židenice	ÚS navrhuje cílový stav využití území, tedy po realizaci ŽUB dle varianty A - Řeka. Principy etapizace z hlediska dopravní infrastruktury jsou popsány v kapitole 9 - Zásady etapizace budoucí výstavby přestavby lokality Špitálka
V případě potřeby a účelnosti navrhnete území, které by bylo vhodné řešit podrobnější studií se stanovením základních vstupů a požadavků na řešení	ÚS navrhuje pro urychlení výstavby kolem "Brněnské třídy" zpracování změny stávajícího ÚPmB a zpracování projektové dokumentace městské třídy. Pro oblast "Nová čtvrť Šmeral" je navrženo vypsání soutěže, která musí prověřit možnosti postupné realizace záměru ve vazbě na reálné možnosti dopravní obsluhy území a to především systémy hromadné dopravy.
Další požadavky na řešení	
Pro nově vymezené návrhové plochy v souvislosti se změnou dopravní obsluhy území navrhnete hodnoty IPP	Pro nově vymezené návrhové plochy jsou stanoveny základní regulativy využití území. Zároveň je ÚS převedena do dílce stávajícího ÚPmB i návrhu Nového územního plánu. Pro stávající ÚPmB jsou doplněny hodnoty IPP a pro návrh Nového ÚPmB jsou stanoveny hladiny zástavby.
Návrh řešení optimalizujte s ohledem na okolní urbanistickou strukturu vyjádřenou funkčním a prostorovým uspořádáním ploch v ÚPmB, při zohlednění limitujících omezení v území, vyplývajících z postupného rozvoje území.	Návrh ÚS v maximální možné míře reflektuje okolní urbanistickou strukturu. Na severu navazuje na kompaktní blokovou zástavbu území Bratislavská - Cejl, na západě navazuje na strukturu centra města a v jižní části území spojuje fragmenty dříve založené uliční sítě do kompaktní městské zástavby.
Proveďte možné posílení funkce bydlení v přestavbovém území při zachování vyváženosti městských funkcí v území v principech kompaktního města.	Návrh představuje přestavbu řešeného území při posílení funkcí smíšených a bydlení s cílem většího otevření území pro plnohodnotné městské území založeného na principech kompaktního města (viz. bilance v kapitole 5.5)
S ohledem na navrhované funkce vymezte i odpovídající plochy veřejných prostranství.	Stávající plochy veřejných prostranství jsou doplněny kolem městských tříd. Jako veřejné prostranství jsou doplněny plochy zeleně kolem revitalizovaného Mlýnského náhonu, Ponávky a v návaznosti na řeku Svitavu. Plochy bývalého kolejiště jsou navrženy jako veřejná zeleň s vedením cyklo a pěší dopravy.

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
Dle zvážení, potřeby a účelnosti stanovte podrobnější prostorové regulace.	<i>Podrobnější regulace je popsána v kapitole 5.13 a graficky je promítnuta do Výkresu 2 - Hlavní výkres - návrh funkčního a prostorového využití území.</i>
Vyhodnoťte a navrhnete odpovídající funkční plochy veřejné vybavenosti.	<i>Veřejné vybavení je popsáno v kapitole 5.7 - Funkční využití území - veřejné občanské vybavení a promítnuto do Výkresu 2 - Hlavní výkres - návrh funkčního a prostorového využití území. Zvýšená pozornost je věnována především problematice školství.</i>
Vyhodnoťte a přiměřeně zohledněte návrh řešení vyplývající z projektu REURIS – Komplexní revitalizační studie Staré Ponávky (viz podklady).	<i>Komplexní revitalizační studie Staré Ponávky je promítnuta do návrhu řešení. V severní a jižní části je revitalizovaný tok součástí ploch zeleně. Ve střední části dochází k částečnému zatrubnění při souběhu s navrhovanou "Brněnskou třídou".</i>
Proveďte vazbu na návrh protipovodňové ochrany, řešte s ohledem na schválenou koncepci protipovodňové ochrany města Brna podle Generelu odvodnění města Brna	<i>Návrh předpokládá realizaci PPO při toku Svitavy v rámci ploch veřejné zeleně.</i>
Při návrhu využití území respektujte požadavek na limit odtoku dešťových vod z návrhové plochy 10l/s/ha (vč. komunikací).	<i>Návrh ÚS respektuje požadavek na limit odtoku dešťových vod z návrhové plochy 10l/s/ha (viz. Kapitola 7.2).</i>
Navrhnete etapizaci možného řešení dopravní a technické infrastruktury v souvislosti s možným postupným naplňováním řešeného území.	<i>Principy etapizace z hlediska dopravní infrastruktury jsou popsány v kapitole 9 - Zásady etapizace budoucí výstavby přestavby lokality Špitálka.</i>
Při návrhu řešení zohledněte dotčení území záměrem ze ZÚR regionálním biokoridorem RK 1470	<i>Návrh ÚS zohledňuje záměr ZÚR JMK a to regionální biokoridor ÚSES - RK 1470. Kolem toku Svitavy jsou navrženy plochy městské zeleně umožňující realizaci biokoridoru.</i>
Zabývejte se rozsahem ploch krajinné a městské zeleně apod., popř. navrhnete jejich dílčí úpravu vycházející z návrhu řešení.	<i>Plochy zeleně, jako veřejné prostranství, jsou doplněny kolem revitalizovaného Mlýnského náhonu, Ponávky a v návaznosti na řeku Svitavu. Plochy bývalého kolejště jsou navrženy jako veřejná zeleň s vedením cyklo a pěší dopravy.</i>

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
Návrh řešení posuďte a vyhodnoťte ve vztahu k požadavkům zadání změn ÚPmB, evidovaných v dotčeném území.	<i>Požadavky na změny ÚPmB byly v analytické části ÚS evidovány a v návrhové části zohledněny a zapracovány do návrhu řešení.</i>
Pro navržené řešení doplňte bilance nárůstu obyvatel a celkové zatížení území z odhadu pracovních příležitostí a návštěvnosti (tabulková část ÚS).	<i>V ÚS byla proveden plošná bilance využití území a zároveň celkového zatížení návrhových ploch (viz. Kapitola 5.5).</i>
Na základě nových bilancí doložte zajištění základní veřejné vybavenosti s ohledem na optimální docházkové vzdálenosti a proveďte návrh možného řešení.	<i>Na základě zatížení území byla dimenzována základní veřejná vybavenost a to především s ohledem na základní školství (viz. kapitola 5.7 - Funkční využití území - veřejné občanské vybavení)</i>
Navrhněte podél významné a městotvorné trasy městské třídy nové lokality pro rozvoj veřejné vybavenosti celoměstského významu.	<i>Podél městských tříd je navrženo využití území, které umožňuje využití parteru pro obchodní a společenské funkce. Při "Brněnské třídě" jsou vytvořeny podmínky pro realizaci celoměstské vybavenosti a to "Chytré čtvrti", jako specifické oblasti pro práci, bydlení a využití volného času mladých lidí (rozvojový projekt města). Při "Brněnské třídě" je žádoucí situovat objekty veřejné vybavenosti celoměstského významu. Při městské třídě "Nová Masná" je navrženo umístění nové základní školy a u nově navrženého náměstí jsou vytvořeny podmínky pro umístění veřejné vybavenosti celoměstského významu.</i>
V koridorech vymezených městských tříd sledujte nezbytnou městotvornou funkci veřejného prostoru.	<i>Navržené městské třídy jsou ÚS chápány jako základní městotvorné prvky, které svým prostorovým uspořádáním umožňují koncentraci společenského života.</i>
V části mezi ul. Cejl a vlakovým tělesem vycházejte z řešení území podle prvního oceněného místa soutěžního návrhu soutěže „Špitálka“ se zachováním návazností na návrh řešení přiléhajícího území dle cíle této územní studie, uvedeného v kapitole 2.	<i>Výsledky Mezinárodní urbanistické soutěže Špitálka byly využity jako inspirační podklad pro celkovou koncepci řešeného území a to v konfrontaci s reálnými podmínkami rozvoje území.</i>
Při návrhu řešení ÚS je možné přihlédnout k dalším oceněným návrhům Mezinárodní otevřené jednofázové urbanistické ideové soutěže Špitálka, pokud naplňují požadavky zadání.	<i>Výsledky Mezinárodní urbanistické soutěže Špitálka byly využity jako inspirační podklad pro celkovou koncepci řešeného území a to v konfrontaci s reálnými podmínkami rozvoje území.</i>

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
V rámci navržené struktury funkcí vytvořte územní podmínky pro možnost umístění nové městské nemocnice a to prioritně na pozemcích města; požadavky na rozsah budou upřesněny nejpozději na konzultačním jednání před 1. VV (předpoklad vymezení plochy o výměře cca 4-5 ha).	<i>Požadované pozemky o takové rozloze se v řešeném území nenachází. Předpokládané transformační plochy brownfields nemají také potřebnou velikost a jsou ve vlastnictví soukromých subjektů. Podstatná je také skutečnost, že se v řešeném území nachází stabilizovaná a dostavovaná Úrazová nemocnice. Z výše uvedeného vyplývá, že novou městskou nemocnici nelze v řešeném území umístit. Tato skutečnost byla konstatována již na 1. výrobním výboru.</i>
Dopravní infrastruktura - IAD	
Při návrhu dopravní obsluhy řešeného území vycházejte z platného ÚPmB, navrhnete ji v parametrech odpovídajících využití území a v souladu s ČSN 73 6110 a vyhláškou č. 501/2006 Sb.	<i>Z hlediska dopravního řešení návrh ÚS reaguje na návrh nového ÚPmB, který vytváří podmínky pro ochranu centrální oblasti města před tranzitní dopravou a to změnou významu městské třídy oproti stávajícímu ÚPmB (to znamená změnu koncepce). Dopravní obsluha území je navržena v souladu s platnou legislativou.</i>
Provedte rozvahu nad rozdělením směřování zdrojů a cílů dopravy na vyšší dopravní systém (na systémové komunikace).	<i>Rozvaha nad rozdělením směřování zdrojů a cílů dopravy na vyšší dopravní systém je provedena v kapitole 6 - Doprava</i>
Dopravní infrastruktura - VHD	
V širším území vyhodnoťte docházkové vzdálenosti a dostupnost obsluhy území MHD, která vychází ze stávajícího systému MHD, případně navrhnete její dílčí úpravy nebo v případě účelnosti doplňte nové trasy.	<i>Pro zlepšení dopravní obsluhy byly navrženy v městských třídách trasy hromadné dopravy i s umístěním zastávek HD. Byla vyhodnocena dostupnost území v docházkové vzdálenosti do 300 m, z které vyplývá plné pokrytí území systémy HD.</i>
Proveďte možnost a účelnost propojení tramvajových tratí v ulicích Cejl a Křenová.	<i>V souladu s návrhem Nového územního plánu bylo navrženo propojení Cejl - Křenová - předprostor nového nádraží tramvajovou dopravou. Etapově (nebo alternativně) je navržena tato vazba doplňkovou BUS dopravou s vazbou na území "Nová Zbrojovka".</i>

Požadavek formulovaný v zadání	Způsob řešení
Dopravní infrastruktura - pěší a cyklisté	
Navrhnete prostupnost územím, hlavní pěší tahy a cyklistické trasy vymezte plochou veřejných prostranství odpovídajících navrženému funkčnímu využití v parametrech umožňující bezbariérové užívání podél navržených komunikací s vazbou na zastávky MHD.	<i>Jsou navrženy hlavní pěší a cyklistické trasy v území (kapitola 6.3).</i>
Technická infrastruktura - odkanalizování	
Návrh páteřních tras odkanalizování řešte oddílným způsobem.	<i>Odkanalizování páteřních tras je navrženo oddílným způsobem (viz. kapitola 7.1 a výkres 4. a).</i>
Zohledněte územní nároky pro objekty hospodaření s dešťovou vodou (mj. šířka komunikačního prostoru, zdržení odtoku apod.)	<i>Návrhem dostatečných ploch veřejných prostranství, ploch silniční dopravy a ploch zeleně jsou vytvořeny územní podmínky pro hospodaření s dešťovou vodou</i>
Technická infrastruktura - voda, plyn, teplo	
Zakreslete stávající páteřní vodovody, plynovody a trasy systému zásobování teplem, v případě potřeby navrhnete jejich přeložky.	<i>Zakresleny jsou páteřní trasy T1 .viz. kapitola 7 a výkresy 4.b, 4c a 4.d</i>
Navrhnete páteřní trasy vodovodů, plynovodů a tras systému zásobování teplem v řešeném území.	<i>Navrženy jsou páteřní trasy vodovodů, pro trasy plynovodů a teplovodů jsou návrhem vytvořeny podmínky pro jejich vedení viz. kapitola 7.3 a výkres 4.b</i>
Technická infrastruktura - elektrická energie	
Zakreslete stávající trasy vedení distribuční sítě VVN a VN včetně transformoven.	<i>Zakresleny jsou stávající trasy vedení distribuční sítě VVN a VN včetně transformoven viz kapitola 7.3 a výkres 4. c</i>
Navrhnete páteřní trasy vedení distribuční sítě VVN a VN v řešeném území.	<i>Navrženy jsou páteřní trasy vedení distribuční sítě VVN a VN viz kapitola 7.3 a výkres 4. c</i>
Proveďte aktuálnost návrhové trasy kabelového vedení VVN 110 kV mezi stávajícími transformovny 110/22 kV Teplárna a Komárov vyplývající z platného ÚPmB (výkres T6).	<i>Zpracováno v souladu s novým územním plánem 7.3 a výkres 4. c</i>
Technická infrastruktura - spoje	
Zakreslete stávající trasy vedení sítě elektronických komunikací a trasy radioreléových spojů nad řešeným územím	<i>Zakresleny jsou vybrané stávající trasy sítě elektronických komunikací a trasy</i>

	<i>radioreléových spojů viz kapitola 7.5 a výkres 4. d</i>
Požadavek formulovaný v zadání	<i>Způsob řešení</i>
Proved'te základní návrh rozšíření přístupové sítě – stanovte nápojně body na sítě elektronických komunikací.	<i>Návrhem vytvořeny podmínky pro rozšíření přístupové sítě, nápojně body vzhledem k charakteru dokumentace neřešeny</i>
Respektujte zájmová území pro bezpečnost státu – ochrana elektronické komunikační sítě.	<i>Respektováno</i>
Technická infrastruktura - kolektory	
Zakreslete stávající i navrhované kolektory podle schválené koncepce ÚPmB.	<i>Stávající kolektorová síť zakreslena viz kapitola 7.6 a výkres 4. d</i>

Shrnutí dopravní problematiky přestavby lokality Špitálka

- Návrh dopravního systému vychází z koncepce Nového územního plánu města Brna. Cílem je snaha o potlačení tranzitních vztahů přes vnitřní území města (oblast uvnitř VMO) a preference hromadné, pěší a cyklistické dopravy.
- Koncepce v řešeném území zohledňuje známé a připravované záměry a vytváří podmínky pro jejich koordinaci.
- Návrh není aktuálně podložen dopravním modelem, který musí být zpracován v rámci celého konceptu ÚPmB. Model by měl obsahovat jak IAD tak i řešení MHD.
- Na základě základního modelu dopravy je nutno prověřit řešení křižovatek a stanovit jejich plošnou náročnost.
- Z hlediska řešení MHD není předmětem řešení již kapacitní trolejbusové propojení "sever - jih" v koridoru Městské třídy, ale je zde veden systém doplňkové obslužné MHD (T-BUS, BUS).
- Z hlediska kolejové MHD je navržena systémově nova trať vycházející z Návrhu ÚPmB (ŽUB – Masná – Šmeral – Innogy – Cejl). Z hlediska koncepce je nutno tento prvek odůvodnit v rámci projednání Návrhu ÚPmB. Je možné z něj vycházet, ale v reálném čase může být tato trať etapově (a to i dlouhodobě) držena jako rezerva s možným pojezdem nekolejové MHD. A to i s možným využitím středního tělesa a zastávek.
- Pro zajištění úspěšné postupné realizace celého záměru je nezbytné, aby příprava a povolovací procesy sběrných komunikací (především těch s kolejovou MHD) musí předcházet přípravě investiční a to jak veřejné tak i soukromé. V opačném případě může dojít k negaci či nemožnosti vedení intenzivní dopravy a tramvajové trasy v území s již realizovanou zástavbou.
- Pro stanovení uličních profilů Městské třídy a Nové Masné je nutno zpracovat detailnější prověření a to s ohledem na konkrétní řešení MHD, hospodaření s dešťovými vodami, vedení technické infrastruktury a uspořádání veřejného prostoru.

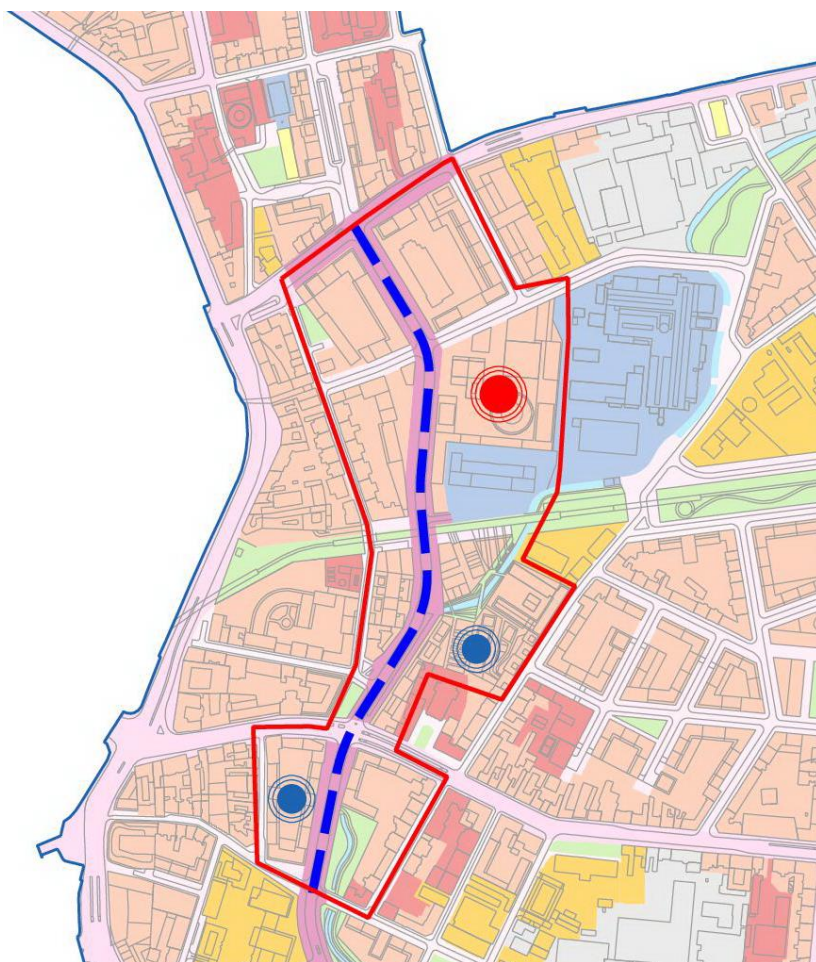
Zásady etapizace budoucí výstavby přestavby lokality Špitálka

- Rozvoj území musí být doprovázen reálnou možností obsluhy MHD. Není možné napojovat rozvojové plochy pouze na stávající systém a do stávajících uličních profilů. Důsledkem tohoto stavu by byla vysoká závislost na IAD, což je negativní pro celé řešené území i celé město.
- S rozvojem území bude nutno souběžně realizovat i dotčenou městskou infrastrukturu, aby se neopakovaly případy výstavby, kdy s realizací areálu Vlněna nebyla budována přiléhající část Městské třídy. V budoucnu každá revitalizovaná oblast musí být podpořena dopravní infrastrukturou.
- Obsluhu území je možno v etapě hledat i alternativní způsoby obsluhy území.
 - Místo tramvajové trati v "Nové Masné" je možno dlouhodobě využívat autobusovou trať s využitím podjezdu železničního tělesa u řeky Svitavy,
 - V případě "Brněnské třídy" je nutno detailně prověřit možnost "zkapacitnění" průchodu pod železničním tělesem do doby než dojde k realizaci ŽUB nebo hledat alternativní řešení například využití menších vozidel MHD.

Další postup přípravy realizace Brněnské třídy

Územní studie Špitálka představuje koncepční návrh řešení celého segmentu města, tedy i "Brněnské třídy". Podrobnost a měřítko odpovídá územně plánovacímu podkladu. Návrh územní studie nebyl podroben modelovým stavům dopravy, tedy ani kapacitním prověřením koridorů a křižovatek. Teprve poté je možno detailně stanovit rozsah území potřebného pro realizaci "Brněnské třídy" a to včetně řešení hospodaření s dešťovými vodami, cyklistickou a pěší dopravou, vedení technické infrastruktury a vlastní architektonického řešení uličního prostoru. Náročné na řešení pak budou především křižovatky s kolejovou hromadnou dopravou v historických radiálách. Aby bylo možno přistoupit k detailnímu plánování či realizaci, je nutno nastavit proces přípravných prací, které provedou "Brněnskou třídu" procesem od projektové přípravy až po realizaci

Územní studie doporučuje řešit pro první fázi realizační přípravy "Brněnské třídy" úsek mezi ulicí Cejl a Mlýnskou. Jedná se o úsek, který nemění dopravní koncepci stávajícího ÚPmB a jsou na něj vázány tři významné městské rozvojové záměry - "Chytrá čtvrť Špitálka", "Nová Mosilana" a přestavba "Dřevopodniku". Z hlediska majetkových poměrů je území dlouhodobě připravováno a situace pro realizaci záměru je poměrně příznivá.



Změna ÚPmB

Pro potřeby koordinace realizace významných městských projektů s vedením části "Brněnské třídy" je zapotřebí uvést do souladu ÚPmB se závěry Územní studie Špitálka. Vzhledem k reálným časovým nárokům na projednání schválení nového územního plánu je navrhováno zpracování Změny ÚPmB.

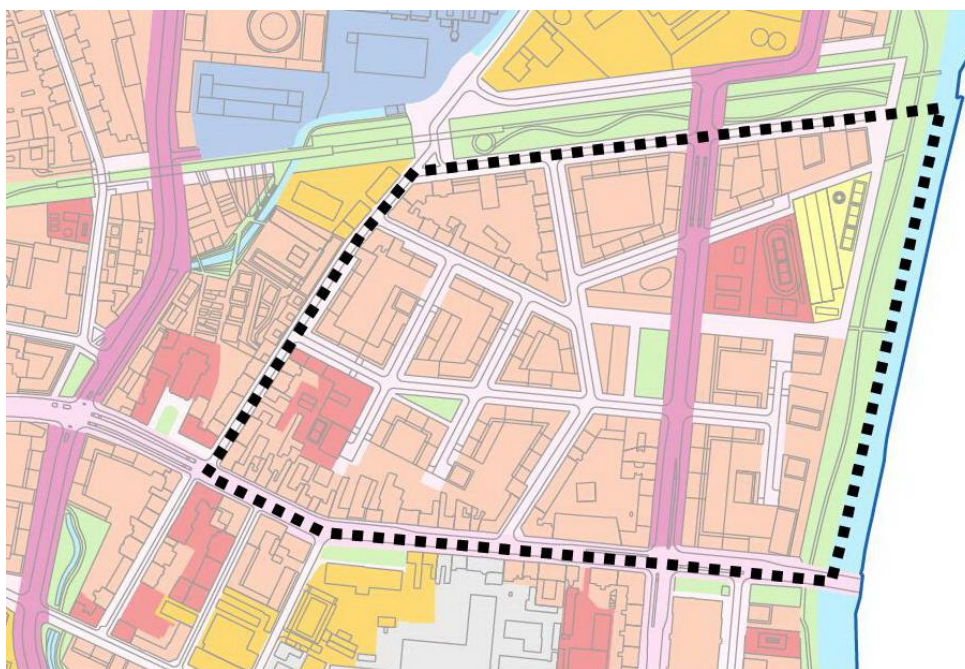
Územní studie doporučuje dílčí změnu ÚPmB pro akceleraci přestavby území v souvislosti s připravovanými záměry, které jsou v souladu se sledovanou koncepcí platného ÚPmB i návrhem nového ÚPmB pro veřejné projednání. Cílem změny je zpřesnění vymezení funkčních ploch v dotyku s navrhovanou „Brněnskou třídou“ a jejich míra využití.

Technická studie

Technická studie, včetně dopravního modelu a dopravně inženýrského prověření, je nutným krokem pro stanovení technického řešení, architektonických zásad, systému hospodaření s dešťovými vodami a vedení technické infrastruktury. Studie určí strukturu uličního profilu, řešení křižovatek a možné etapové kroky vlastní realizace. Určí detailněji také cenu a rozsah díla. Stanoví zadání pro Dokumentaci pro územní rozhodnutí cílového stavu a vyčlení z ní etapizaci stavby.

Urbanisticko architektonická soutěž

Územní studie Špitálka navrhuje pro území bývalých Šmeralových závodů vypsání urbanisticko architektonické soutěže.



Urbanisticko architektonická soutěž na řešení přestavby bývalých Šmeralových závodů by měla řešit významné území, mezi centrem města a řekou Svitavou, jako území transformace bývalé výroby na rezidenční a obslužné funkce.

Základní koncepce rozvoje lokality je dána územním plánem a územní studií.

Založená okolní urbanistická struktura vytváří předpoklady pro vznik kompaktní městské zástavby a vytváří podmínky pro vznik nové obytné čtvrti města s vazbou na řeku Svitavu.

Soutěž musí prověřit možnosti postupné realizace záměru ve vazbě na reálné možnosti dopravní obsluhy území a to především systémy hromadné dopravy.