

# HERŠPICKÁ

ÚZEMNÍ STUDIE

TEXTOVÁ ČÁST



**HERŠPICKÁ**  
**územní studie**

**OBJEDNATEL:**

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE

**ZHOTOVITEL:**

URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO, spol. s r.o.

MOŠNOVA 3, 615 00 BRNO

**urbanistické řešení:**

Ing.arch Miloš Kabela

Ing.arch. Antonín Hladík

**dopravní řešení:**

PK OSSENDORF s. r.o.

**vodní hospodářství:**

Pöyry Enviroment a.s.

**energetika:**

ing.Nepevná

TENZA s.r.o.

**Obsah****A) TEXTOVÁ ČÁST**

1.	Důvody pro pořízení územní studie	5
2.	Účel územní studie	5
3.	Vymezení řešeného území	5
4.	Použité podklady	6
5.	ANALYTICKÁ ČÁST	7
5.1	Zóna Heršpická	7
	Urbanistická charakteristika	7
	Dopravní napojení	7
	Technická infrastruktura	8
5.2	Zóna Pražákova – Vídeňská	9
	Urbanistická charakteristika	9
	Dopravní napojení	10
	Technická infrastruktura	10
5.3	Zóna Vodařská	11
	Urbanistická charakteristika	11
	Dopravní napojení	11
	Technická infrastruktura	11
5.4	Limity, režimy a podmínky zvláštního využití území	11
5.5	Analýza stavu dopravy a vlivů ze záměrů výstavby	12
5.6	Rozbor možností řešení a předpokladů pro napojení 1. etapy	13
6.	NÁVRH	16
6.1	Širší územní vztahy	16
6.2	Koncepce urbanistického řešení	17
6.2.1	Zásady pro uplatnění urbanistické koncepce :	17
6.2.2	Způsob a míra využití území	19
6.2.3	Prostorové uspořádání, veřejná prostranství	19
6.3	Dopravní řešení	20
	Širší dopravní vazby	20
	Výchozí předpoklady	21
	Návrh řešení	22
	Zásady návrhu dopravního řešení (cílový stav)	22
	Závěry pro dopracování etapy dopravního řešení	23
6.4	Řešení technické infrastruktury	23
6.5	Závěr, požadavky na dopracování etapy návrhu řešení územní studie	24

**Tabulková část**

Bilance stávající kapacity a záměrů v území (počtu přítomných osob)  
 Urbanistická bilance zóny Vodařská  
 Bilance parkování  
 Obsluha VHD

**Koncepce dopravního řešení, schémata**

Varianty dopr. napojením na IAD a kolejové systémy VHD  
 Východiska r.2011  
 Stav – očekávaný rozvoj území  
 Reálná obsluha do r.2013  
 Možnosti napojení na tramvajový systém  
 Předpoklady pro zřízení železniční zastávky Heršpická

**Doklady****Fotodokumentace**

**B) VÝKRESY**

1 Situace širších územních vztahů	1: 5000
2 Rozbor stávajícího stavu	1: 2000
3A Koncepce urbanistického řešení – využití území	1: 2000
3B Koncepce urbanistického řešení – prostorové uspořádání	1: 2000
4. Koncepce dopravního řešení	součástí výkr.č.3A
Varianty dopr. napojením na IAD a kolejové systémy VHD	viz.textová část
Předpoklady pro zřízení železniční zastávky Heršpická	viz.textová část
Další výkresy a schémata jsou součástí paré pracovních výkresů	
5. Inženýrské sítě	1: 2000
6. Výkres změn ÚPmB	1: 5000

## A) TEXTOVÁ ČÁST

### 1. DŮVODY PRO POŘÍZENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Vysoká atraktivita území mezi ulicí Heršpickou a Pražákovou spojená s rostoucím zájmem o realizaci velkých administrativních a polyfunkčních komplexů vyvolává potřebu ověřit reálnost dalšího navýšování intenzity využití tohoto území pro různé druhy obchodu, služeb, výroby, administrativy apod.

Celé území po obou stranách ul. Heršpická se profiluje jako oblast čistě administrativně-komerčního charakteru. Dnes je území převážně využíváno jako lokalita s pracovními příležitostmi, které se dalšími záměry významně navýší. Území je třeba vyhodnotit a hledat přiměřené možnosti pro částečné zastoupení funkce bydlení včetně dalších doprovodných funkcí.

Zájem investorů o realizaci velkých administrativních i polyfunkčních komplexů a současně ověřená možnost realizace výškových staveb jsou v kolizi s přípustným využitím území dle ÚPmB. Územní studie prověří zda je reálné, především z hlediska kapacity technické a dopravní infrastruktury, přistoupit na zvýšení intenzity využití vymezeného území.

### 2. ÚČEL ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie bude podkladem pro změnu ÚPmB. Bude obsahovat návrh využití a uspořádání území po dokončení přestavby ŽUB a snesení opuštěných železničních zařízení. V širších vztazích bude vycházet z urbanistické a dopravní koncepce platného ÚPmB v navazujícím území centrální zóny i z předpokládaného rozvoje na přestavbových plochách.

V závěrech z výrobních výborů studie bylo konstatováno, že realizace dalších významných kapacit v administrativním komplexu bude vyžadovat napojení na kapacitní systém kolejové veřejné hromadné dopravy. Pro blízké časové období je jediným reálným řešením realizace provizorní železniční zastávky přibližně v místě dnešního podjezdu při ulici Bidláky. Se SŽDC bylo dohodnuto, že možnost a náklady na realizaci železniční zastávky prověří technická a technologická studie.

Výsledky studie železniční zastávky budou podkladem zpracování etapového řešení územní studie Heršpická. Přípustná míra využití území pro časový horizont první etapy („Stav 2015“) bude stanovena s ohledem na reálné možnosti napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

### 3. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Hranice řešeného území je vymezená na západě ulicemi Vídeňská, Jihlavská, Heršpická, na severu řekou Svratkou a na východě novým kolejíštěm ŽUB. V jižní části zahrnuje území řešené v generelu závodu Karoseria a.s. Páteří řešeného území je ulice Pražáková. Celková rozloha řešeného území je 90 ha.

#### 4. POUŽITÉ PODKLADY

Závazná územně plánovací dokumentace :

ÚPmB 1994, stav k 08/2011

Územně plánovací podklady :

Regulace centrálního území dotčeného přestavbou Železničního uzlu Brno (ŽUB), kterou zpracoval atelier Arch.Design, s.r.o., v říjnu 2005

ÚAP města Brna (atelier ERA, aktualizace z 12/2010)

Generel odvodnění města Brna (Poyry, DHI, 2010)

Generel odkanalizování – kmenová stoka A – přepočít 2011

Trasa kmenové stoky BI (studie Aquatis,2004)

Výškové zónování pro územní plán města Brna 01/2011(atelier ERA)

Prověření trasy VMO MÚK Heršpická – MÚK Vodařská pod tělesem železniční tratě – dopravní řešení MÚK - 11/2005 (Via konsult projekt)

Komunikační propojení mezi ulicemi Heršpická a Kšírova na trase VMO Brno-jih – křížení VMO s železničními tratěmi – 03/2011 – ( zadavatel OI MMB, zpracovatel PK Ossendorf)

Přestavba ŽUB, Studie souboru staveb – SUDOP, 2006

Ostatní podklady :

Metodika pro Aktualizaci ÚPmB – změna 2011

Územní rozhodnutí č.279 „H-Park, Heršpice Brno“ z 29.7.2009, dokumentace přiložená k žádosti o vyjádření OÚPR MMB

Studie „Palác Heršpická“, AI Design s.r.o., 10/2010

Generel závodu Karoseria a.s.

Průzkum maloobchodní sítě na území města Brna (MU Brno, 2009)

Energetická koncepce statutárního města Brna, 2005

## 5. ANALYTICKÁ ČÁST

Členění území

Z hlediska stávajícího využití a rozvojového potenciálu lze území rozdělit do tří zón:

- **Zóna Heršpická** zahrnuje oblast mezi ul. Heršpickou, Pražákovou a železniční vlečkou do Ferony
- **Zóna Pražáková – Vídeňská** zahrnuje oblast jižně od vlečky do Ferony
- **Zóna Vodařská** zahrnuje oblast mezi Pražákovou, Svratkou a budoucím tělesem železnice

### 5.1 ZÓNA HERŠPICKÁ

Rozloha: 24,8 ha

Stávající kapacita: cca 6300 osob-zaměstnanců

v realizaci: cca 4000 osob-zaměstnanců (Spielberk Office + AZ Tower)

v záměru: cca 6400 osob-zaměstnanců (H-Palác)

#### Urbanistická charakteristika

Oblast mezi ul. Heršpickou, Pražákovou a železniční vlečkou do Ferony bude po dokončení zahájených staveb Spielberk Office Centra a výškového objektu AZ Tower zastavěna téměř z 90% trvalými objekty obchodního a administrativního charakteru. Potenciál pro dostavbu zůstal v jižní části u vlečky do Ferony. Na pozemcích po přemístěném Bauhausu je lokalizován záměr na výstavbu administrativního komplexu „H-Palác“ a na sousedních pozemcích, kde je nyní betonárna Stapa. Další možnosti intenzifikace zástavby jsou v pásu mezi Pražákovou a železničním tělesem, kde výrobní charakter zástavby (např. Elit) nekoresponduje s významem, který lokalita nabude po likvidaci současných železničních zařízení.

#### Dopravní napojení

Napojení na komunikační systém

Ulice Heršpická (silnice I/52) je jednou z hlavních městských radiál pro zajištění vztahu jih- centrum. Ve směru do města se jedná se o šestipruhovou komunikaci extravilánového charakteru s mimoúrovňovými křižovatkami. Tento charakter komunikace je ukončen v křižovatce s ulicí Jihlavskou. Intenzita dopravy na této radiále je velmi vysoká. V úseku mezi Jihlavskou a Poříčím dosahuje až 45 000 voz./24 hod.

Zóna Heršpická je napojena všesměrnou, světelně řízenou křižovatkou Heršpická/Bidláky. Další dvě napojení jsou pravým odbočením pro vjezd a výjezd z areálu Spielberk Office Centra a komunikace mezi Spielberk Office a Hornbachem.

Ulice Heršpická - silnice I/52 tvoří západní hranici zóny. Do vybudování jižní větve VMO s tunelem pod novým kolejištěm ŽUB a odstranění železničních těles v západní části území představuje jedinou

možnost komunikačního napojení i v případě, že dojde k propojení Pražákovy pod vlečkou do Ferony a jejímu provizornímu napojení do křižovatky Heršpické s Jihlavskou.

Parkovací kapacita je cca 2045 stání, z toho je cca 1010 stání v podzemních parkovacích garážích. Po dokončení rozestavěných staveb Spielberk Office + AZ Tower přibude dalších cca 800 stání.

#### Obsluha VHD

Obsluhu veřejnou hromadnou dopravou zajišťují autobusy. Autobusová linka č.61 (Zvonařka - Kampus MU) zajíždí na Pražákovu, kde jsou zastávky Holandská a Bidláky Zastávka Bidláky je jednosměrná. Na ulici Heršpické, u křižovatky Heršpická/ Bidláky je autobusová zastávka Strážní, kde zastavuje 7 linek.

#### Pěší a cyklistická doprava

Pěší doprava se koncentruje k nejbližším zastávkám VHD s největším počtem linek a spojů. Na Heršpické to je zastávka Strážní a dále na Renneské to jsou tramvajové zastávky Vsetínská a Vojtova a Křídlovická na Nových Sadech. Cesta k tramvajovým zastávkám vede přes úroňový přechod na křižovatce Heršpické s Bidláky, nebo podchodem na Štýřickém nábřeží. Obě místa jsou od sebe vzdálena 600m. Na více než 900m dlouhém úseku mezi vlečkou do Ferony a Poříčím není jiný přechod. Zastávka Křídlovická je od podchodu vzdálena 350m. K zastávce Vsetínská je od křižovatky Heršpická/ Bidláky 670m.

Na Štýřické nábřeží se stezkou pro pěší a cyklisty navazuje vnitřní prostor Spielberk Office Centra upravený jako veřejné prostranství, které pokračuje pěší lávkou přes Svatku. Stezka pro pěší a cyklisty se živičným povrchem zde přechází na levý břeh, po pravém břehu pokračuje zpevněná cesta k nedokončené železniční poliklinice.

### Technická infrastruktura

#### Dešťová kanalizace

V ulici Pražákově je vedena dešťová kanalizace DN100, která není ve správě BVK. Pro splnění podmínek Generelu odvodnění města Brna na maximální odtok z území (10 l/s/ha) bude potřeba pro jednotlivé stavby navrhnout retenční nádrže dešťových vod.

#### Splašková kanalizace

V ulici Pražákově je vedena splašková kanalizace DN400, materiál kamenina, která není ve správě BVK. Kanalizace je ve vlastnictví a správě OHL ŽS a.s. Dle informací vlastníka je potrubí zaneseno a vykazuje trhliny a netěsnosti. Do doby než bude rekonstruována stoka A na pravém břehu Svatky, včetně 3 retenčních nádrží, je požadováno zajistit požadované ředění splašků v odlehčovacích komorách stávajících kmenových stok.

#### Vodovod

Hlavní napojovací řad je vodovod DN 200 podél východní strany Heršpické a vedlejší řad DN150 v Pražákově, vzájemně propojené vodovody DN 200 v příčce procházející Spielberk Office Centrem a vodovodem DN150 v Bidlákách.



## Plyn

STL plynovod je do území přiveden podél východní strany ul. Heršpické. Mezi M–Palácem a Hotelem Morávka je převeden do Pražákovy, kde je páteřní rozvod pro území. Na přívodní větev je napojena budova M–Paláce, ostatní odběratelé jsou napojeni převážně na páteřní rozvod v Pražákově.

## Elektrická energie

Podél Heršpické je veden kabel VN 22kV. V severní části je položen na východní straně, za Spielberk Office Centrem přechází na západní stranu (v návaznosti na síťové propojení do ul. Opavské) a za ul. Strážní se vrací na východní stranu. Rozvodna 22kV s trafostanicí VN/NN (Heršpická-CTP) je zabudovaná v jedné z budov Spielberk Office Centra. Z rozvodny pokračuje kabelový rozvod VN do ul. Pražákovy a do TS odběratelů Hornbach a Media Hall. Odběratelské TS Morávka a M–Palác jsou napojeny z jižní části kabelu za ul. Strážní. Stapa a zástavba při východní straně Pražákovy (Elit a spol.) jsou napojeny na NN rozvod z TS Morávka.

## Zásobování teplem

Na hlavní horkovod ze základního zdroje CZT Staré Brno je při ul. Vsetínské napojen horkovod 2 x DN200 v bezkanálovém provedení, který slouží pro vytápění Spielberk Office Centra a protějšího justičního paláce. Trasa vede mimo řešené území po západní straně Heršpické, kterou podchází až za poštou, před areálem Spielberk Office.

V souvislosti s výstavbou AZ Tower se realizuje nové napojení do jižní části území, které je dimenzováno s rezervou pro další výstavbu.

## 5.2 ZÓNA PRAŽÁKOVA – VÍDEŇSKÁ

Rozloha: 39,1 ha

Stávající kapacita: cca 2530 osob-zaměstnanců

územní rozhodnutí: cca 3700 osob-zaměstnanců (H-Park)

v záměru: cca 3700 osob-zaměstnanců (Karoeria-přestavba, ČSAD)

### Urbanistická charakteristika

Zóna se skládá ze tří charakterově rozdílných částí. V západní části to je trojúhelníkové území mezi ul. Vídeňskou a Heršpickou. Po dokončení „Business parku“ - komplexu administrativních budov, zůstala volná pouze plocha ponechaná pro mimoúrovňovou křižovatku.

Severní část je dlouhodobě rezervována pro novou trasu VMO a mimoúrovňovou křižovatku. Od Morávky je oddělena vlečkou, je prakticky nepřístupná a leží ladem. V území mezi plánovaným VMO a vlečkou je vydáno územní rozhodnutí na stavbu obchodně administrativního komplexu H-Park. Součástí územního rozhodnutí není podjezd pod vlečkou, ani napojení na veřejnou kanalizaci.

Území okolo Pražákovy má průmyslový charakter, který podléhá postupné přeměně. Proces je zřetelný na závodě Karoeria, výrobci nadstaveb pro dříve rozšířená nákladní vozidla Avia. V současné době vyrábí jen v části areálu, v části je nová hala ABB na výrobu elektrických zařízení a část slouží jako autobazar nákladních vozidel. Stavební firma Veselý dokončila novou správní budovu v jižní části areálu, severní bude výhledově uvolněna pro výstavbu VMO. Armádní sklady KVUSS i přes specifika armádního

majetku zůstávají potenciální plochou přestavby. Opuštěné zahrádky jižně od Karoserie, které zatím slouží jako divoká skládka, jsou zahrnuty do generelu Karoserie. Jižní část Pražákovy poznamenala likvidace stavebního závodu PS Brno. V halách se neúspěšně pokoušel uchytit obchod, v současné době slouží jako sklady a stavebně chátrají.

### Dopravní napojení

#### Napojení na komunikační systém

Páteřní obslužnou komunikací východní části zóny je ul.Pražáková. Na nadřazený systém je napojena mimoúrovňově křižovatkou Vídeňská / Bohunická. Na severu je ukončena slepě. U Karoserie a.s. je, spolu s čerpací stanicí, napojena pravými oblouky na Heršpickou. Tangenciální dopravě slouží komunikační tah Bohunická – Sokolova.

#### Obsluha VHD

Území je obsluženo ze zastávek Heršpická a Ústřední hřbitov. Na autobusové zastávce Heršpická stavi 7 linek, zastávka Ústřední hřbitov je přestupní. Na Vídeňské před stupem na hřbitov zastavují 2 linky tramvaje, 4 autobusové linky zastavují na Vídeňské a Jihlavské. Pro linku č.501 je tato zastávka konečná.

#### Pěší a cyklistická doprava

Pro příchod k zastávkám a pěší spojení mezi Vídeňskou a Pražákovou slouží lávka nad Heršpickou spolu s podchodem pod Vídeňskou. Příchod od zastávek je jediným přímým vstupem do území. Územím nevede značená cyklistická trasa.

### Technická infrastruktura

Dešťová kanalizace. V území není dešťová kanalizace.

#### Splašková kanalizace

Splaškové vody odvádí hlavní stoka jednotné kanalizace DN 800/1200 vedená pod Jihlavskou a v jejím prodloužení mezi areály firmy Veselý a Karoserie do kmenové stoky A na pravém břehu Svatky. Další stoka jednotné kanalizace vede podél západní strany Karoserie. Na významu a profilu nabývá za křižovatkou Jihlavské s Heršpickou, odkud pokračuje do ul.Polní a do kmenové stoky A.

#### Vodovod

Hlavní vodovody vedou po východní straně Heršpické (DN 500) a v Jihlavské (DN 200). Vedlejší vodovod DN 100 je v Pražákově.

#### Plyn

Páteřní rozvod STL plynu vede ul.Pražákovou, pokračuje mezi Veselým a Karoserií k Heršpické, kde se větví do Heršpické a do Jihlavské.

#### Elektrická energie

Kabel VN 22kV vede ul.Pražákovou, pokračuje mezi Veselým a Karoserií a dále po východní straně Heršpické.

Zásobování teplem. V území není rozvod CZT.

### 5.3 ZÓNA VODAŘSKÁ

Rozloha: 26,2 ha

Stávající kapacita: obsluha železničních zařízení

#### Urbanistická charakteristika

Území je vymezeno Svratkou, břevclavskou tratí a nákladovým průtahem. Přerovskou tratí a odstavným kolejištěm B je rozděleno na tři uzavřené části, které jsou využity pro zahrádky, z části již opuštěné a využívané jako divoké skládky. Na břehu Svratky je nedokončená stavba železniční polikliniky.

#### Dopravní napojení

Komunikační napojení

Západní a prostřední enkláva, včetně železničních zařízení, jsou napojené podjezdem od ul. Bidláky. Podjezd se skládá z několika konstrukcí, tak jak se rozšiřovalo kolejiště, má omezené rozměry a narušenou statiku (viz. fotodokumentace). Pobřežní část zóny je přístupná od Štýřického nábreží pravým krajním polem železničního mostu. Průjezdový profil je omezený a v záplavovém území. Pro příjezd k zahrádkám je cesta po pravém břehu sjízdná k mostu s nákladovým průtahem. Pěší a cyklisté mohou pokračovat dále na Vodařskou.

#### Technická infrastruktura

Podél pravého břehu vede kmenová stoka A jednotné kanalizace DN 1200. Kapacita stoky je nedostatečná a nezaručuje požadované zřídění v odlehčovacích komorách. **Nedostatečná kapacita kmenové stoky A zásadně limituje možnosti výstavby** nejen v řešeném území při ul. Heršpické, ale i v ostatních částech povodí. Realizace cca 2400m nové trasy stoky a 3 retenčních nádrží je jednou z prioritních staveb technické infrastruktury města.

Po pravém břehu vede rovněž hlavní vodovod DN 600 a plynovod STL.

### 5.4 LIMITY, REŽIMY A PODMÍNKY ZVLÁŠTNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Platný ÚPmB omezuje v řešeném území jeho využívání následujícími limity, režimy a podmínkami zvláštního využití území.

#### Limity omezující využití území jsou:

stanovené záplavové území Svratky

aktivní zóna záplavového území

#### Režimy zvláštního využití území stanovené platným územním plánem jsou:

*ochranné pásmo městské památkové rezervace*

*lokální biocentrum*

*oblasti prokázané kontaminace podzemních vod*

*oblasti bývalých skládek*

Zvláštní podmínky využití území jsou:

*Režim dočasného využívání všech stávajících ploch železnice*

*Využití návrhové plochy SV při ulici Heršpické (oblast bývalého Bauhausu) .....*

Návrh změny ÚPmB předkládá ke schválení nové režimy:

území řízených rozlivů (záplavové území po realizaci opatření protipovodňové ochrany)

zónu umožňující výstavbu výškových staveb

Návrh změny ÚPmB navrhuje zrušit režimy:

*oblasti prokázané kontaminace podzemních vod*

*oblasti bývalých skládek*

*Využití návrhové plochy SV při ulici Heršpické (oblast bývalého Bauhausu) .....*

Návrh změny ÚPmB navrhuje upravit režim:

*Lokální biocentrum*

*Regionální biokoridor*

Závaznost kurzívou psaných režimů je dána ÚPmB, ale pro přehlednost vyjádření navržené urbanistické koncepce nesou vyznačeny ve výkresech. Územní studií jsou však respektovány a jsou pro ně vytvořeny prostorové podmínky.

## 5.5 ANALÝZA STAVU DOPRAVY A VLIVŮ ZE ZÁMĚRŮ VÝSTAVBY

Stávající kapacita Heršpické a napojení jedním vjezdem/výjezdem z Bidláky bude po dokončení zahájených staveb téměř vyčerpána.

Jak již bylo uvedeno v r. 2010 (sčítání r. 2011 není k dispozici) byla ulice Heršpická zatížena cca 34-45 tis.voz/24hod v obou směrech (dle úseků), což činí ve špičkové hodině cca. 3.8-5.0 tis. voz/hod. Vzhledem k charakteru provozu (např. ranní špičky, vzdálenost křižovatek, světelné řízení křižovatek atd) jsou tyto špičkové – hodinové hodnoty blízko ke kapacitnímu stropu. Kritické je rovněž napojení ul. Bidláky se zatížením cca 11tis.voz/24hod v r. 2010. Z toho vyplývá celková naplněnost této komunikace a další napojení aktivit na tuto dopravní osu ve stávajících bodech připojení nemyslitelné. Stávající připojení jsou umožněny všesměrnou křižovatkou Heršpická – Bidláky, která je především ze strany od ul. Bidláky na hranici kapacity a dále lokálními připojeními směrem k městu. Křižovatka Bidláky – Heršpická je jedinou všesměrnou kapacitní křižovatkou z řešeného území směrem na ulici Heršpickou. Bohužel ani od této, ani od křižovatky Heršpická – Jihlavská – jako dalšímu možnému místu napojení, nejsou u provozovatele zařízení k dispozici přesné informace o signálních plánech včetně rezerv na aktuální údaje o zatížení. Před dalším zpracováním jakýchkoliv dokumentací v daném území je nutno zpracovat dopravně-inženýrské posouzení všech světelně řízených křižovatek na ul. Heršpické – tedy od

ulice Jihlavské až po ul. Poříčí, kde by se detailně specifikovaly případné rezervy – resp. možnost navýšení kapacity.

Z provedeného průzkumu však lze konstatovat, že všechny stávající křižovatky na dané trase, které napojují území jsou dnes na hranici své kapacity a velké přetížení není reálné. Jediným východiskem je zřízení nového napojení v oblasti UK Heršpická – Jihlavská, kde může být určitá rezerva.

Z hlediska parkovacích možností v dané lokalitě je situace ještě horší. Parkovací možnosti jsou, vzhledem k již realizovaným aktivitám, značně poddimenzované a další navýšení aktivity situaci ještě zhorší. Každá další aktivita musí vybudovat veřejně přístupné parkovací a odstavné plochy na svých pozemcích – areálech bez výjimky o počtu stání.

Ve stádiu realizace jsou administrativní budovy Spielberk Office Centra (cca 2300 přít.osob) a AZ Tower (cca 1700 přít.osob). Realizované stavby využívají stávající dopravní infrastrukturu a napojení na ul. Heršpickou. Na administrativní komplex H-Park (cca 3700 přít.osob) je vydáno územní rozhodnutí. H-Park je napojen na Heršpickou (malými oblouky), součástí územního rozhodnutí není napojení na Pražákovu včetně jejího prodloužení a podjezdu pod vlečkou do Ferony.

Realizací těchto aktivit dojde pravděpodobně k překročení únosných kapacit jak v počtu parkovacích ploch, tak především v dopravním řešení jako celku. Nové napojení na ulici Heršpickou – pouze na pravá připojení a odpojení – před vlečkou do Ferony může přinést dopravní problémy na ulici Heršpické, které mohou ohrozit celý dopravní systém. Lze konstatovat, že tyto aktivity vyčerpají, již tak minimální rezervy, a jakékoliv další navyšování území si vynutí nové napojení jak na systém VHD tak komunikační systém. Je velkou chybou, že už tyto aktivity nemají v podmínkách zrealizovat propojení ulice Pražákovy do UK Heršpická – Jihlavská.

Novými kapacitními (výškovými) administrativními komplexy tedy rozumíme zejména záměr na výstavbu administrativního komplexu H-palác (studie arch.Jiříčnā) o kapacitě cca 6400 přít.osob. Nové kapacitní (výškové) administrativní budovy je možno stavět za podmínky přímé obsluhy kapacitním dopravním systémem (tj.přímé napojení na základní komunikační systém a zároveň na kapacitní kolejový – vlakový či tramvajový – systém VHD).

## 5.6 ROZBOR MOŽNOSTÍ ŘEŠENÍ A PŘEDPOKLADŮ PRO NAPOJENÍ 1. ETAPY

Problematiku dopravního napojení komplikuje etapový krok realizace VMO, který je však úzce závislý na realizaci přestavby ŽUB. Lze tedy stanovit dvě základní etapy dopravního řešení – napojení:

I.etapa – kdy nedojde k realizaci přestavby ŽUB:

- není možno napojit území na kolejový tramvajový systém z prostoru Plotní – Dornych
- není možné zrealizovat VMO v jižním sektoru města (na základě stávajících znalostí a PD), výstavba VMO je podmíněna tzv. Jižním tunelem VMO pod tělesem nového ŽUB, což za stávajícího stavu železničních tratí není možné resp. prověřené projektovou dokumentací

Z hlediska kolejové kapacitní dopravy je možné území napojit dvěma způsoby:

- zřízením železniční zastávky Bidláky v rámci IDS a systém doplnit „okružní linkou BUS“ centrum – žel. Zastávka Bidláky – IDS přestup Vídeňská – Bohunická – Pražáková. Toto řešení je pravděpodobně nejrychlejší a nejekonomičtější a v zásadě nepřináší „zbytečné –

etapové“ investice. Je však nutné prověřením reálnosti zřízení železniční zastávky v daném prostoru a zavedení takového intervalu, který by byl pro oblast atraktivní.

- *var. lze uvažovat z realizací prodloužení tramvajové linky z prostoru Plotní – Dornych až do budoucího přednádražního prostoru a za řeku Svatku s tím, že bude zrealizována provizorní komunikace pro BUS propojení z nové smyčky do prostoru Heršpická a dále až k přestupu IDS Vídeňská. Toto řešení je však časově a finančně značně náročné a je podmíněno realizací akce Tramvajová trať Plotní – Dornych. Řešením by bylo, kdyby část tramvajové trati – tedy ke svému areálu zrealizoval v rámci své stavby jako podmínku investor aktivity Aupark a město by budovalo pouze část po stávající tělesu železničních tratí. **Varianta nesplňuje kritéria pro I.etapu: . 1.most i trať jsou stavbami městské infrastruktury ŽUB. 2.Přestup na BUS nesplňuje podmínku přímého napojení na kapacitní kolejovou VHD.***
- je možné v 1.etapě vzájemné propojení obou konců ul. Pražákovy a její napojení do UK Heršpická – Jihlavská a Pražákova. Takto se otevřou dvě nová dopravní napojení – ul.Bohunická (tedy i směrem do Komárova a D1, D2...) a křižovatka Jihlavská – Heršpická. Přinese to velká pozitiva jak pro individuální, tak i hromadnou dopravu osob. Bude možno zrealizovat již zmíněnou „okružní“ linku, která by lokalitu Heršpická (včetně žel. zastávky Bidláky) spojila s dalšími uzly či přestupními uzly.

#### II.etapa – kdy dojde k realizaci přestavby ŽUB:

- je možné napojit území na tramvajový systém z prostoru Plotní – Dornych a tím obsloužit celou lokalitu kapacitní kolejovou VHD
- bude zrušena provizorní železniční zastávka Bidláky – je otázka, zda by nemohla být zachována v jiné poloze na železniční trati – což by bylo jistě přínosem pro obsluhu území
- je možné zrealizovat VMO v jižním sektoru města včetně tzv. Jižního tunelu VMO pod tělesem nového ŽUB. Což ale znamená zrušení napojení ulice Pražákovy do UK Heršpická – Jihlavská. Zde bude nová, mimoúrovňová křižovatka, která nebude propojena do místního systému. Ulice Pražákova bude vzájemně propojena, ale bez připojení na VMO i ul. Heršpickou. Toto odpojení ze systému musí být nahrazeno novým – systémovým napojením území a to novým mostem přes řeku Svatku do prostoru Zvonařka – Bulvár – Uhelná.
- kapacitní napojení území bude pak zajištěno:
  - z hlediska kolejové kapacitní dopravy tramvajovou tratí z přednádražního prostoru až do prostoru Pražákova s výhledovým propojením dále na jih (ideálně doplněné o zastávku IDS na žel. trati)
  - z hlediska individuální i hromadné autobusové dopravy propojením do prostoru Trnitá (nejlépe dvěma mosty), které nahradí zrušeného napojení Pražákovy do UK Jihlavská – Heršpická a doplní napojení v křižovatce Heršpická – Bidláky.

#### Závěr rozboru možností napojení na kapacitní kolejovou v VHD v I.etapě

Z hlediska napojení území na kapacitní – kolejový systém bylo studováno více variant. Varianty byly postupně předloženy na výrobních výborech, hodnoceny a doplněny o další náměty. V závěru hodnocení zůstaly dvě základní varianty :

- Realizace provizorní železniční zastávky na stávajícím železničním systému v prostoru ulice Bidláky. Možnost realizace železniční zastávky bude prověřena studií z hlediska stavebnětechnických požadavků železniční dopravy, provozní technologie žel.stanice Brno, ceny i zapojení do IDS. Toto operativní řešení by umožnilo alespoň částečně vyřešit kapacitní spojení dané lokality s centrem včetně napojení na celkový systém IDS, samozřejmě s doplněním nové autobusové linky spojující centrum, lokalitu Heršpická, žel. zastávku Bidláky a přestupní uzel IDS na ul. Vídeňské.
- prodloužení tramvajové trati nové trati v rámci stavby Plotní – Dornych a dále v trase nové Rosické až za řeku Svratku se smyčkou před stávajícím železničním tělesem a s přestupem na doplňkovou autobusovou dopravu. Tato varianta je sice v souladu s platnou koncepcí, avšak je jak časově, stavebně i finančně náročná a hlavně nesplňuje podmínku přímého napojení na kapacitní kolejovou VHD nezbytnou pro výstavbu kapacitních administrativních budov v blízkém časovém horizontu.

## 6. NÁVRH

### 6.1 ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

#### Uliční prostor Heršpické

Charakter komunikace a jemu odpovídající uspořádání uličního prostoru je poplatný dopravní koncepci z 80.let minulého století, kdy souběžně s tradičními radiálami byly realizovány dopravní koridory vyššího řádu. Problémy související s omezenou možností rozvést dopravu v uliční síť obvodu centrální části se v plné míře projevily s nárůstem dopravy po roce 1990. V případě Heršpické je problém umocněn zrušením původní radiály Renneské, z níž se stala slepá ulice okolo tramvajové rychlodráhy.

Heršpická je založena jako dopravní koridor s komunikací vyššího řádu určenou pro převedení tranzitních dopravních vztahů a s omezenou možností dopravní obsluhy přilehlého území. Tomuto charakteru odpovídaly první stavby realizované okolo komunikace - Moravská typografie otočená k Heršpické zásobovacím dvorem a čerpací stanice. Obslužnou komunikací je na západní straně prodloužená ul.Polní napojená do křižovatky Heršpické s Bidláky.

#### Západní strana ul.Heršpické, území mezi Heršpickou, Jihlavskou a Vídeňskou

Lze očekávat, že dynamický rozvoj území na východ od Heršpické povede k přestavbě spojené se změnou a vyšší intenzitou využití ploch. Vedlejší vjezd z Heršpické do Energetických strojíren (pravými oblouky) bude zrušen v souvislosti s výstavbou VMO a mimoúrovňové okružní křižovatky. Za předpokladu, že celistvost areálu Ferony bude zachována, zůstane pouze možnost napojení ul.Vídeňské.

#### Území přestavby ŽUB

Kolejiště železničních tratí a nového odstavného nádraží tvoří východní hranici území. Spojení do Horních Heršpic a Komárova bude přes místní komunikační systém ulicí Vodařskou, nebo přes VMO. Rozvoj oblasti při Heršpické podstatně neovlivní charakter území na východní straně od nového železničního tělesa.

#### Území centrální zóny dotčené přestavbou ŽUB (stavební celky Nové Sady a Trnitá)

Parková úprava na zrušeném železničním tělese a na nábřeží Svatky bude přes historický železniční most spojena s parkem na Nových Sadech a novými parky okolo Okružní třídy. Tímto „zeleným mostem“ budou propojeny rezidenční oblasti stavebních celků Nové Sady a Trnitá s rezidenční oblastí v řešeném území. Posílením rezidenčních funkcí bude dosaženo rovnováha městských funkcí charakteristická pro centrální zónu města.

Lze očekávat, že i po realizaci VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Heršpická/Jihlavská bude Heršpická zatížena nejenom intenzivní cílovou, ale i dopravou směřující do středu města. Rozhodující význam pro odlehčení radiální dopravy bude mít propojení do prostoru Trnitá, jehož uliční síť bude schopna intenzity absorbovat. Tepnou spojující rozvojová území Heršpická a Trnitá bude městská třída v ose Bidláky –



Nová Rosická – Bulvár. Doplňkové, ale pro rozložení dopravy významné, propojení místní sítě je navrženo prodloužením severní příčky mezi Heršpickou a Pražákovou za Svratku.

Realizace záměrů výstavby nových administrativních budov v první etapě bude potřebovat napojení na kapacitní VHD. Tento požadavek může reálně zajistit pouze zastávka na stávající železniční trati. Vzhledem k tomu, že výstavba v dalším novém těžišti rozvoje města, v přestavbovém území Zbrojovky, bude rovněž záviset na významnějším zapojením železnice do VHD na území města, bude třeba zvážit možnost zachování kolejové VHD v koridoru Židenice – Brno hl.nádraží – Horní Heršpice i po ukončení přestavby ŽUB a realizaci nového nádraží.

## 6.2 KONCEPCE URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ

Odstup od historického jádra a dopravní dostupnost z nadřazených dopravních systémů, z VMO a dálničních uzlů, na jihu města dávají předpoklady pro vyšší intenzity využití území a s tím související stavební formy a měřítko staveb (výškové stavby a haly), které nelze umístit do blokové struktury zástavby v centrální zóně na obvodu historického jádra.

### 6.2.1 ZÁSADY PRO UPLATNĚNÍ URBANISTICKÉ KONCEPCE :

Vyváženost urbanistické struktury bude třeba zajistit zvýšeným podílem rezidenčních ploch (smíšených obytných ploch, případně ploch bydlení). Intenzivně zastavěné území bude třeba rozvíjet jako kompaktní město na principech trvale udržitelného rozvoje. Sepjetím bydliště, pracoviště, služeb a rekreace minimalizovat přepravní vzdálenosti.

Koncentraci pracovních příležitostí vyvážit nabídkou soustředěných forem bydlení v kvalitním prostředí. Chránit a rozvíjet kvality, které vytvoří základ pro atraktivní a kvalitní obytné prostředí, zejména zeleň v říčním koridoru Svratky a plochy pro budoucí zeleň na zrušeném kolejišti železnice.

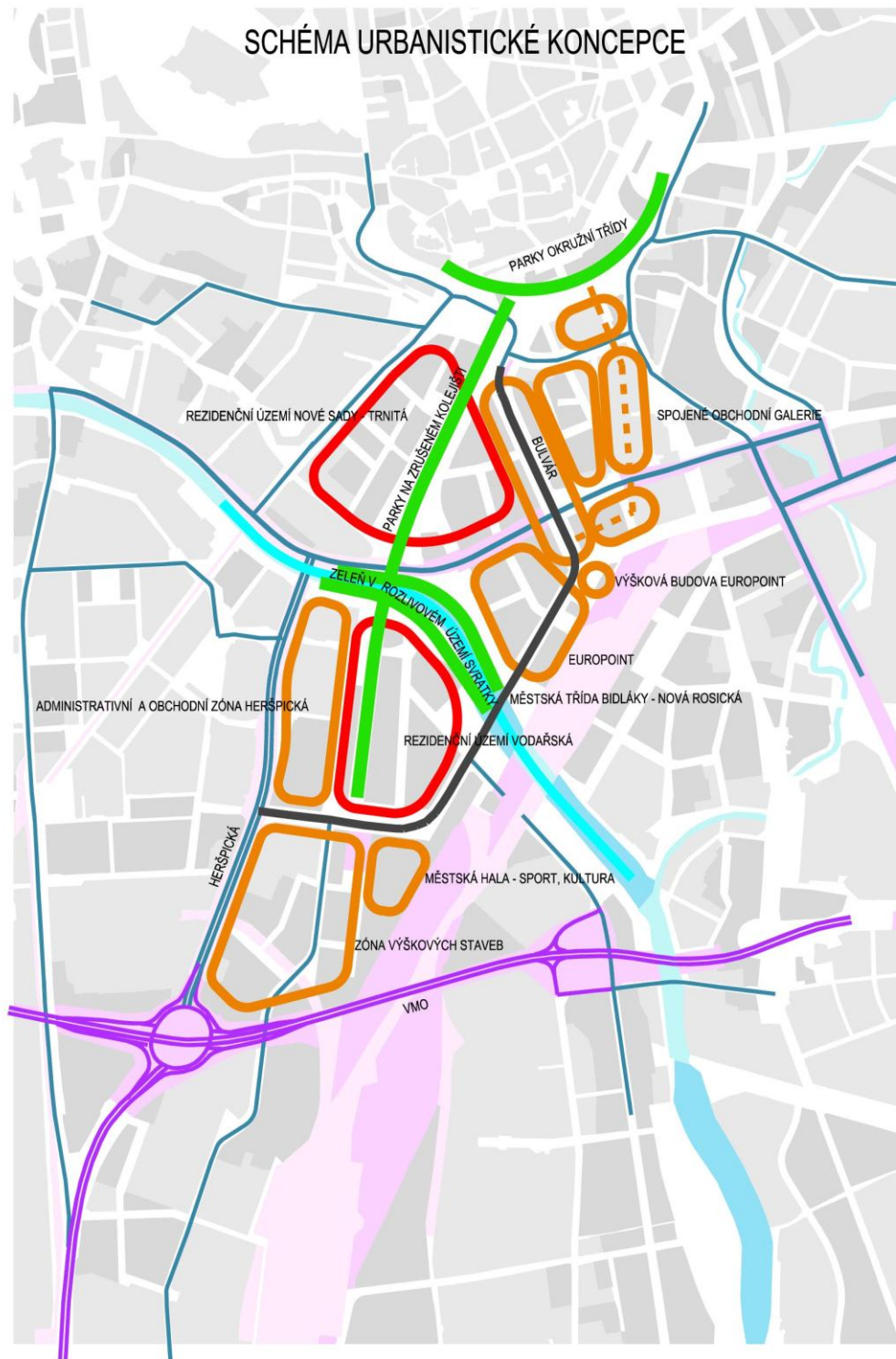
Říčním koridorem a parky na zrušeném kolejišti a umožnit pěší a cyklistické spojení ostatními částmi města, s jeho rekreačním zázemím a historická jádrem.

Přemostěním Svratky pro lokální propojení zhodnotit blízkost centrální zóny, zlepšit podmínky pro kooperaci obou území.

Zavedením kapacitní kolejové VHD, napojené na uzly IDS a systém P+R omezit individuální automobilovou dopravu.

Podjezdem pod vlečkou do Ferony a přemostěním VMO propojit zónu Pražákova – Vídeňská se severní částí řešeného území. Hledat možnosti jak eliminovat bariéru, kterou představuje vlečka do Ferony.

## SCHÉMA URBANISTICKÉ KONCEPCE



## 6.2.2 ZPŮSOB A MÍRA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

### Zóna Heršpická

V západní části mezi ul. Heršpickou a Pražákovou osou situovány plochy specifického určení (CXOA) pro obchodní a administrativní centrum. V jižní části je vymezena zóna, kde jsou přípustné výškové stavby (vyšší než 40m). Výška staveb podléhá urbanistickému ověření z předem určených stanovišť a technickým limitům, v daném případě zejména ochranným pásmům letiště a radiokomunikací. Maximální přípustné intenzity využití návrhových ploch vyjádřené indexem podlažní plochy odpovídají realizovaným stavbám (AZ Tower) a stavbám, které mají územní rozhodnutí (H-Park) a současně umožní posoudit záměry další výstavby (H-palác). Regulace využití území předpokládá potenciální přestavbu a intenzifikaci využití plochy Hornbachu.

### Zóna Vodařská

Ve východní části vymezené městskou zelení (parkem) na zrušeném kolejišti železnice a ulicemi Bidláky s novou Rosickou jsou navrženy smíšené plochy obytné (S). Pouze v této části jsou předpoklady k vytvoření podmínek pro bydlení, s dostatkem zeleně a vazbou k ostatnímu obytnému území města. Požadované zklidnění a propojení do zeleně říčního koridoru umožní ukončení prodloužení ul. Vodařské na nové Rosické.

V jižní části zóny Vodařská je navržena plocha CS pro sport a pohybové aktivity. Způsob využití připouští umístění polyfunkčního objektu – haly pro významné sportovní a kulturní akce. Nástupní prostorem a rozptylovou plochou je sousední plocha DD, která je určena pro smyčku konečné zastávky tramvaje

### Zóna Pražáková – Vídeňská

V severní části je plochou pro silniční dopravu vymezen koridor pro VMO a mimoúrovňovou okružní křižovatku s ul. Heršpickou. Území okolo Pražákovy si zachová průmyslový charakter s vyšším podílem nákladní a autobusové dopravy. Součástí staveb ŽUB je umístění dopravního závodu ČSAD s odstavnými plochami, servisem a dílnami. Generel závodu Karoseria předpokládá výstavbu komerčních kancelářských ploch při ul. Heršpické. Zabývá se rovněž plochou zrušených zahrádek jižně od dnešního areálu, která je navržena pro průmyslové využití.

## 6.2.3 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Osou území je břeclavská železniční trať, která odděluje západní část území (zónu Heršpickou) od východní části (zóna Vodařská).

V ose kolejiště břeclavské tratě směřující na Petrov leží centrální park a náměstí s konečnou tramvaje. Náměstí je vymezené víceúčelovou halou, „oboustrannou“ zástavbou podél Pražákovy a budovou na jižní straně, která je uzavírá ve směru osy železniční tratě. Přestože vnímání veduty města je umožněno v podstatě pouze strojuvůdci a budova uzavírající náměstí je v zóně výškových staveb, je tento pohled natolik jedinečný, že výška stavby se bude muset podrobit samostatnému posouzení..

Prostorové uspořádání je organizováno okolo dopravních a kompozičních os. Dopravní osou západní části je ul. Pražáková, dopravní osou východní části jsou Bidláky a nová Rosická. Společenský význam Pražákovy ulice poroste s postupující výstavbou a propojením komunikační sítě. Bidláky a nová

Rosická budou nejenom významnou komunikací s tramvajovou trasou, ale i městskou třídou spojující dvě části nového centra města, převážně obchodní centrum Trnitá a dopravní uzel Euro-Point s převážně administrativním centrem při ul. Heršpické. V průhledu nové Rosické je plocha pro významnou budovu např. víceúčelovou halu pro sportovní a kulturní akce. V těžišti území, v průsečíku SJ kompoziční osy s Bidláky a novou Rosickou, je náměstí, které je nástupním plochou pro víceúčelovou halu i konečnou tramvaje.

Uspořádání území těží z jedinečných průhledů na Petrov. Od Heršpické je zachován průhled skrz vnitřní prostor Spielberk Office Centra, od nové Rosické vede osa průhledu páteřní komunikaci rezidenčního území.

Ulice Heršpická je především dopravní prostor. Pohyb pěších se bude soustředit do propojených vnitrobloků a pasáží mezi Heršpickou a Pražákovou, které navážou na upravený prostor Spielberk Office Centra a lávku přes Svratku. Součástí pěší osy budou rozptylové a nástupní plochy v zóně výškových staveb, jejichž uspořádání bude splňovat i požadavky požární bezpečnosti. Osa bude ukončena veřejným prostranstvím před administrativním komplexem H-Park. Jeho uspořádání bude záviset na vyřešení průchodu pod železniční vlečkou. Vysoká koncentrace pracovních příležitostí v cílovém bodu pěší osy bude vyžadovat zavedení výkonného prostředku hromadné dopravy. Výhledovým řešením může být zrušení vlečky a využití jejího tělesa pro trasu tramvaje.

### 6.3 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

#### Širší dopravní vazby

Z dopravního hlediska je možno území východně od ulice Heršpické považovat za klíčové v jižní části města Brna a to jak ve stávajícím stavu, tak ve výhledu. A to nejen pro svůj dnešní stav urbanizace či výhledový růstový potenciál, ale především z hlediska vedení nadmístních – celoměstských dopravních tahů. Tyto zásadním způsobem ovlivňují dopravní situaci řešeného území. Je nutno se tedy vypořádat jak s nadmístní – v tomto případě aglomerační i celoměstskou dopravou, tak dopravou lokální. A to jak z hlediska komunikační sítě, tak z hlediska statické dopravy. Z hlediska nadřazené komunikační sítě je nutno vyjmenovat tyto základní komunikační stopy:

- Sil. I/52 – ulice Heršpická je jedna z hlavních městských radiál pro zajištění vztahu jih- centrum. Po MUK Heršpická se jedná o čtyř-šestipruhovou komunikaci extravilánového charakteru s mimoúrovňovými křižovatkami. Tento charakter komunikace je ukončen právě na křížení s Velkým městským okruhem. Dále je komunikace rovněž čtyř-šestipruhová, směrově dělená avšak i s úrovňovými křižovatkami. Především pak v křižovatce ulic Heršpická – Bidláky. Intenzita dopravy na této radiála je velmi vysoká a není ji možno odklánět do jiných koridorů.
- Sil. I/42 - Velký městský okruh je v současnosti veden v koridoru ulic Poříčí – Zvonařka, ve výhledu pak v nové stopě z prostoru ulice Jihlavské. Je navržena všesměrná mimoúrovňová křižovatka okruhu a radiály s preferencí trasy VMO. Zvednutí nivelety železničních tratí umožnilo podchod VMO pod tratěmi tzv. Jižním tunelem. Na nadřazenou komunikační síť bude území napojen pomocí MUK Heršpická - křižovatky okruhu s radiálou. Jedná se o jediné možné napojení území a to pouze zprostředkovaně přes ulici Heršpickou.

Z hlediska místní sítě se jedná především o tyto komunikace:

- Ulice Pražákova – místní obslužná osa v území propojující výhledově ulici Bohunickou s rozvojovými plochami mezi Heršpickou a tělesem ŽUB. Ulice je ukončen před řekou Svratkou s tím že je možno se dopravně napojit jak do nového přednádražního prostoru, tak do ul. Heršpické. Z ulice Pražákova je možno přímo obsluhovat území, komunikaci je možno rozšířit na čtyřpruhovou bez směrového dělení. Křížení s VMO bude mimoúrovňové bez možnosti napojení.
- Ulice Bidláky je druhou hlavní místní osou, která vede kolmo na ulici Heršpickou a Pražákovu, dále kříží ulici Vodařskou a řeku Svratku a vede až do přednádražního prostoru s napojením na nový bulvár. Rovněž tato komunikace je koncipována jako čtyřpruhová bez směrového dělení.
- Doplňkovou strukturu tvoří síť čistě obslužných komunikací

#### Výchozí předpoklady

Mezi hlavní výchozí předpoklady návrhu ÚS patří:

- Přestavba železničního uzlu Brno – což lze v dané oblasti chápat jako přesun uzlu dle připravované projektové dokumentace včetně likvidace stávajících zařízení, tratí a kolejí směrem ke stávajícímu nádraží, či likvidace Přerovské trati s předpokládanou niveletou nového kolejiště na úrovni „206 m n.m.“ v místě křížení s budoucím Velkým městským okruhem
- Realizace tzv. Městské infrastruktury ve spojení s přestavbou Železničního uzlu Brno zahrnuje zejména zapuštěnou ulici Zvonařka, místní systém přednádražního prostoru a napojení bulváru, nový mostní objekt v prodloužení ul. Bidláky do přednádražního prostoru, tzv. novou Rosickou
- Realizace sil. I/42 – tzv. Velkého městského okruhu v úseku Hlinky – Tunel Červený kopec – MUK Heršpická – Jižní tunel (Tunel pod ŽUB) – VMO Jih
- Vzájemné propojení ulice Pražákova – resp. propojení ulice Pražákova od ul. Bohunické až na ul. Heršpickou a novým mostním objektem do přednádražního prostoru
- Propojení Vodařská – komunikační propojení pod tělesem ŽUB kolem řeky Svratky směrem na jih do oblasti Komárova
- Rozvojové projekty v předmětné oblasti

Pokud dojde ke změně uvedených předpokladů, především pak k těm koncepčním, je reálná obava, že i připravené rozvojové projekty bude nutno upravit či aktualizovat, neboť budou ohrožovat výstavbu dopravní infrastruktury. Jedná se především o MUK Heršpická mezi sil. I/52 (Vídeňská radiála) a sil. I/42 (Velký městský okruh). V současnosti je vymezena plocha pro tuto křižovatku na základě projektové dokumentace, která uvažuje s podchodem VMO pod tělesem přestavovaného Železničního uzlu Brno. V případě, že nedojde k realizaci přestavby ŽUB bude zachována stávající niveleta železničních tratí a nebude možno zrealizovat tunelový úsek pod železnicí. Křížení VMO s tratěmi bude pak možné pouze estakádovým vedením, což se jistě odrazí i v podobě zmíněné mimoúrovňové křižovatky MUK Heršpická a je možné, že dnes vymezené plochy nebudou stačit. Řešení toho problému by pak bylo velmi náročné.

Důležitým výchozím aspektem je stávající zatížení komunikační sítě a stav parkovacích možností v oblasti. K roku 2010 byla ulice Heršpická, jakožto jediná komunikační osa území zatížena 34-45 tis.voz/24hod v obou směrech (dle úseků).

### Návrh řešení

Celkové řešení vychází z původního záměru, který je postaven na výše uvedených východiscích, je však upraven na základě posledních znalostí. Komunikační síť je tvořena všemi výše uvedenými komunikacemi. Nosná síť je tedy tvořena Velkým městským okruhem, ze kterého je území napojeno pouze zprostředkovaně. Dále ulicí Heršpickou – jako významnou radiálou. Místní systém zabezpečuje především kříž ulic Pražákova a Bidláky.

Systém je však doplněn o aktuální řešení systému městské hromadné dopravy, především pak kolejového systému. Oproti původní koncepci, kdy tramvajová trať z přednádražního prostoru zcela míjela předmětnou lokalitu a byla vedena do osy ulice Vodařské směrem na jih, tak nově je tato trasa opuštěna a tramvajová trať míří právě do středu lokality Heršpická. Tato změna je výhodná z více hledisek. Mezi nejvýznamnější patří možnost přímé obsluhy vysoce intenzivně zastavené lokality kapacitní kolejovou hromadnou dopravou v porovnání s malou realitou vedení tramvajové trati v ulici Vodařské až do prostoru Modřic. Tramvajová trať je tedy pokračuje z přednádražního prostoru v ose ulice „Nová Rosická“ a Bidláky. Trať je možno v lokalitě ukončit, nebo je možno i variantní prodloužení. Tyto prodloužení jsou naznačeny v situaci, avšak pouze schématicky bez bližšího prověření. S ohledem na budoucí význam území Heršpické by bylo prozíravé prověřit tyto koridory z hlediska územního i hlediska zapojení do systému tramvajové dopravy. Nosnou zastávku, nebo točnu tvoří prostor křižovatky Bidláky a Pražákova. Doplňkový systém tvoří ne kolejová doprava s možnostmi vedení po všech navrhovaných komunikacích.

### Zásady návrhu dopravního řešení (cílový stav)

Mimořádná dimenze urbanistické struktury, intenzita využití a poloha území klade vysoké nároky na kapacitu, koordinaci a vzájemnou kooperaci dopravních systémů. Jednou z rozhodujících podmínek pro fungování území je vyváženost urbanistické struktury a intenzity využití území s kapacitními možnostmi veřejné dopravní infrastruktury v každé etapě rozvoje území.

Zásady návrhu dopravního řešení je možno shrnout do čtyř bodů:

- napojení území na kapacitní kolejovou VHD realizovat, v souladu s platnou koncepcí, napojením na tramvajovou dopravu prodloužením tramvajové tratě ze systému Plotní – Dornych do předprostoru nového nádraží a do lokality Pražákova
- plošnou dopravní obsluhu zajistit „okružní autobusovou linkou“ centrum – Pražákova – přestup IDS Vídeňská
- realizovat komunikačního propojení Zvonařka – Bulvár – Pražákova
- propojit obě části ul. Pražákovy přes VMO

### Závěry pro dopracování etapy dopravního řešení

- napojení na tramvajovou dopravu (které je v souladu s koncepcí ÚPmB a není nákladným, nereálným provizoriem) je možné pouze prodloužením tramvajové tratě ze systému Plotní – Dornych a prostoru před novým nádražím do lokality Pražákova. Celou trať je možno realizovat až po dokončení přestavby ŽUB a likvidaci dnešního kolejiště. Do té doby není možno zajistit požadavek přímé obsluhy tramvají.
- Jedinou možností jak zajistit přímou obsluhu kapacitním dopravním systémem a neomezit další výstavbu obchodně administrativního komplexu Heršpická je:
  - zřízení provizorní železniční zastávky přibližně v místě budoucí konečné tramvaje na prodloužené trati od nového nádraží. Totožná poloha zastávek bude společným jmenovatelem nevyváženého urbanistického rozvoje obou částí území Heršpická - Vodařská. Umožní organizovat veřejná prostranství a pěší vztahy v jednotlivých etapách výstavby. Je zřejmé, že náklady na zřízení železniční zastávky budou nesrovnatelně nižší, než náklady na výstavbu provizorních tramvajových tratí. Předpokladem pro kvalitní obsluhu bude četnost spojů IDS
  - zavedení „okružní autobusové linky“ centrum – žel. stanice Bidláky – přestup IDS Vídeňská
  - realizace komunikačního propojení Pražákova – Pražákova (pod vlečkou do Ferony) a dále do UK Jihlavská - Heršpická

Bez plnění těchto podmínek v každé etapě rozvoje není možné zvyšovat intenzitu využití území nad „výchozí“ stav, který byl popsán v kapitole Analýza stavu dopravy a vlivů ze záměrů výstavby

## **6.4 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

### Odkanalizování

Lokalita je situovaná v povodí kmenové stoky A. Pro napojení lokality na kanalizační síť bude nutné navrhnout oddílný systém. Dešťová kanalizace bude zaústěna do řeky Svratky a bude navržena včetně HDV před vyústěním do recipientu. Splašková kanalizace bude navržena s napojením na kmenovou stoku A a s prodloužením pod řekou Svratkou a napojením na stávající ČS Jižní centrum, včetně nutných úprav v této ČS.

Pro napojení lokality na kanalizační systém města je nutné realizovat opatření na kanalizační síti městského významu. Jedná se o:

- výstavbu kmenové stoky v úseku Sokolova- Dufkovo nábř.
- výstavbu RN Sokolova
- výstavbu RN Přizřenický jez
- výstavbu RN Jeneweinova (na kmenové stoce B)

Z hlediska dlouhodobé koncepce rozvoje města bude rozhodující rovněž realizace úseku kmenové stoky A mezi ulicemi Heršpická – Sokolova.

Stávající splašková kanalizace DN400 v ulici Pražákově je v nevyhovujícím stavu a není předána do správy BVK. Souběžně bude položena nová splašková kanalizace DN500.

Zásobování vodou

Dodávka pitné vody pro rozvojovou lokalitu Heršpická bude zajištěna pomocí nově vybudovaných vodovodních řadů s napojením na stávající vodovodní síť tlakového pásma 1.0 VDJ Holé hory 272,50.

Zásobování plynem

STL plynovod je veden podél východní strany ul. Heršpické a mezi M-Palácem a Hotelem Morávka je převeden do Pražákovy. Z velkých odběratelů vytápí plynem M-Palác a Hornbach. Spielberk Office Park je napojen na horkovod SCZT.

Zásobování teplem z SCZT

Z horkovodu pro AZ Tower („Horkovodní přípojka pro AZ Tower - III. etapa“) napojeného na hlavní horkovod ze základního zdroje CZT Staré Brno, bude napojen H-Park (územní rozhodnutí) a předpokládá se rovněž napojení H-Paláce (studie). V rámci nové výstavby ve východní části území, na ploše zrušených železničních zařízení, bude území napojeno na rozvody SCZT v oblasti Trnité a tyto propojeny se stávajícím rozvodem. Konceptce zásobování teplem ÚPmB předpokládá, že rozvojová lokalita Heršpická bude napojena na soustavu SCZT s předpokládaným příkonem 15700 kW.

Zásobování elektrickou energií

H-Park bude napojen na stávající VN kabel podél východní strany Heršpické. Pro zásobení H-Paláce bude v ul. Strážní vybudována VN přípojka z rozvodu v ul. Vídeňské. Konceptce zásobování elektrickou energií stanovila, že pro rozvojovou lokalitu Heršpická bude napájecím uzlem rozvodna Opuštěná po zaústění stávajících vedení VN do této rozvodny.

Protipovodňová ochrana

V úseku mezi mostem Heršpická a železničním mostem na trati k hl. nádraží je protipovodňová ochrana zajištěna stávající úpravou koryta. Dále po proudu je navržena protipovodňová stěna cca 1,2m vysoká ve vzdálenosti 20 – 50m od břehové hrany, která za železniční poliklinikou přechází v sypanou hráz a tato je nakonec zavázána do pilíře nového železničního mostu. Snížením sklonu hrany koryta je na obou březích vytvořena průtočná berma. Geometrii hráze bude třeba koordinovat s výškou a průtočným profilem mostů, zejména mostu nové Rosické, který pravděpodobně vycházel z hydrotechnických výpočtů staršího data.

**6.5 ZÁVĚR, POŽADAVKY NA DOPRACOVÁNÍ ETAPY NÁVRHU ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE**

Návrh územní studie představuje cílové řešení využití a uspořádání území. Pro územní rozhodování je nezbytné zpracovat první etapu návrhu řešení, která bude nezávislá na vymístění železničních zařízení z východní části území. Vysoké intenzity využití území jsou opodstatněné, kladou ovšem zvýšené nároky na technickou a zejména dopravní infrastrukturu.

Z projednání variant dopravního napojení na výrobních výborech vyplynulo, že:

Návrh řešení nemá etapu pro napojení na kolejovou VHD, která by byla v souladu s koncepcí ÚPmB a nebyla provizoriem



Zavedení provizorní tramvajové tratě vždy ovlivní rozvoj území a je natolik nákladné, že přestává být provizoriem a vyvolává potřebu změny koncepce ÚPmB

Jediné provizorium, které podstatně neovlivní uspořádání území a jehož trvání může kompenzovat náklady na jeho realizaci, je zřídit železniční zastávku IDS na stávajícím kolejišti dráhy

Bude potřeba zadat technickou studii, která prověří možnost zřídit provizorní železniční zastávku a náklady na její realizaci.

Režim dočasného využívání všech stávajících ploch železnice (viz. Obecně závazná vyhláška statutárního města Brna č. 2/2004 o závazných částech Územního plánu města Brna) připouští provádět modernizaci, údržbu a obnovu zařízení nutných pro zachování železničního provozu. Očekávaný posun termínu další etapy přestavby ŽUB vyvolá potřebu opravit stávající kolejiště.

V případě, že nebude možno realizovat provizorní železniční zastávku, nebude splněna podmínka pro naplnění cílové kapacity území. Bude potřeba omezit realizaci záměrů na výstavbu nových kapacitních staveb do doby, než bude zavedena tramvaj dle návrhu studie.

Nakolik by bylo nutné omezit realizaci záměrů, tj. pro stanovení kapacity území, kterou je možno ještě obsloužit busovou VHD (stejně jako pro jakoukoliv další dopravní dokumentaci v daném území) bude potřeba zpracovat dopravně-inženýrské posouzení všech světelně řízených křižovatek na ul. Heršpické – tedy od ulice Jihlavské až po ul. Poříčí, kde by se detailně specifikovaly případné rezervy – resp. možnost navýšení kapacity.

Návrh ÚS Heršpická bude zpracován do aktualizace ÚPmB – Změny 2011, včetně hranice území kde prověření změn využití ploch a koridorů územní studií bude podmínkou pro rozhodování v 1. etapě výstavby. Podkladem pro územní studii bude zejména:

Dopravně -technická studie železniční zastávky „Heršpická“

Dopravní studie napojení Pražákovy do úrovňové křižovatky Jihlavská/Heršpická s cílem umožnit provoz i během výstavby VMO včetně uspořádání a řízení všech křižovatek na ul. Heršpické na jejich maximální dopravní výkonnost.

## **Tabulková část**

Bilance stávající kapacity a záměrů v území (počtu přítomných osob)

Urbanistická bilance zóny Vodařská

Bilance parkování

Obsluha VHD

**ROZVOJOVÁ ZÓNA HERŠPICKÁ**Bilance stávající kapacity a záměrů v  
území (počtu přítomných osob)

<b>STAV</b>	<b>název objektu</b>	velikost základní plochy m <sup>2</sup>	zastavěná plocha m <sup>2</sup>	HPP m <sup>2</sup>	IZP	IPP	počet osob skutečn ý	počet osob odhad	osoby v admin (15 m <sup>2</sup> HPP/osobu)
OKRSEK 1	Spielberk office centre G,H	7 825	2 142	9 240			570		
OKRSEK 2	Spielberk office centre C,D,E,F,J,K,L	30 076	9 800	51 760	0,3	1,7	3510		
OKRSEK 3	Hornbach							650	
OKRSEK 4	M palác s pasáží	13 553	4 892	16 352				1100	
	Obchodní pasáž (Media hall,Euronics...)	10 445	4 584	8 000				200	
	Morávka	7 141	2 347					100	
	Stapamix	2 515	261					60	
	Elit a spol	6 257	1 590					90	
OKRSEK 6	Bussines park	30 101	6 886	26 934					1795
OKRSEK 7	Karoseria	52 784						400	
	KVUS	36 258						20	
	Veselý, stavební firma							220	
<b>CELKEM STÁVAJÍCÍ STAV</b>		<b>8715</b>					4080	2840	1795

<b>NÁVRH</b>	<b>název objektu</b>	velikost základní plochy m <sup>2</sup>	zastavěná plocha m <sup>2</sup>	HPP m <sup>2</sup>	IZP	IPP	počet osob odhad	osoby v admin (15 m <sup>2</sup> HPP/osobu)	
OKRSEK 1	Spielberk office centre-dostavba A,B	9 415	3 689	34 328				2 289	
OKRSEK 3	Hornbach (dle Spielberku)							3 510	
OKRSEK 4	AZ Tower	5 616	2 992	26 000	0,5	4,6		1 733	
	Palác Heršpická (Jiříčná)	14 833	4 923	96 141	0,3	6,5		6 409	
OKRSEK 5	H Park	28 362	13 280	55 900				3 727	
OKRSEK 7	Karoseria (rozšířená dle generelu)	55 238					3 585		
	KVUS	36 258					300		
	ČSAD servis Pražákova (přemístění)						150		
<b>CELKEM NÁVRH</b>		<b>21703</b>					4035	17668	
<b>STAV A NÁVRH CELKEM</b>		<b>30 418</b>					4 080	6 875	19 463

### Urbanistická bilance zóny Vodařská

lokality název	ZP číslo	územní jednotka č.	typ kód	výměra ZP m <sup>2</sup>	IPP limi t	HPP m <sup>2</sup>	IUP inde x už.p.	Už.plocha max	Polyf. zadej S> 0,5;0,75	VK m2/1bj	Poč.bytů max	obložnost STÚ/2,4	Poč. obyv. max	intenzi ta m2/pr acoviš tě	poč.prac BS max	Po.přít.o s. v OV, CO,	přepoččet CO2 >UJ- kancl.pl.	název účel.jednotky	počet účel.jedno tky
	x	x	x	x	x														
Heršpická-část Vodařská	1	17	S	7 799	2,0	15 598	0,70	10 919	0,7	80	96	2,40	229	25	234				
Heršpická-část Vodařská	2	17	S	2 460	2,5	6 150	0,70	4 305	0,7	80	38	2,40	90	25	92				
Heršpická-část Vodařská	3	17	S	24 352	2,0	48 704	0,70	34 093	0,7	80	298	2,40	716	25	731				
Heršpická-část Vodařská	4	17	S	13 771	2,0	27 542	0,70	19 279	0,7	80	169	2,40	405	25	413				
Heršpická-část Vodařská	5	17	S	23 803	2,0	47 606	0,70	33 324	0,7	80	292	2,40	700	25	714				
Heršpická-část Vodařská	6	17	CO2	8 597	3,5	30 090	0,70	21 063	0,0	100	2	2,40	5	25		834	12 511	m2 kancl.pl.	
Heršpická-část Vodařská	7	17	CO2	5 006	2,0	10 012	0,70	7 008	0,0	100	1	2,40	2	25		278	4 163	m2 kancl.pl.	
Heršpická-část Vodařská	8	17	CO2	9 561	6,5	62 147	0,70	43 503	0,0	100	4	2,40	10	25		1723	25 841	m2 kancl.pl.	
Heršpická-část Vodařská	1	210	CS	23 989														návštěvníci	10 000
Heršpická-část Vodařská	2	210	CO2	16 591	1,5	24 887	0,70	17 421	0,0	100	2	2,40	4	25		690	10 348	m2 kancl.pl.	
<b>celkem</b>											<b>901</b>		<b>2 162</b>		<b>2184</b>	<b>3524</b>			<b>10 000</b>

S Smíšené obytné

CO2 Vybavení komerční převážně pro administrativu firemní

CS Sport a pohybové aktivity

ROZVOJOVÁ ZÓNA HERŠPICKÁ - BILANCE PARKOVÁNÍ

ČÁST HERŠPICKÁ - STAV

1) 15 m2 HPP/osobu, přepočtený údaj

	název objektu	velikost základní plochy m2	zastavěná plocha m2	HPP m2	počet osob skutečný	počet osob odhad	osoby v admin 1)	počet stání	
OKRSEK 1	Spielberk office centre G,H	7 825	2 142	9 240	570			135	z toho 120 v PG
	Spielberk office centre A,B,	9 415	3 689	34 328			2 289	490	v realizaci
OKRSEK 2	Spielberk office centre C,D,E,F,J,K,L	30 076	9 800	51 760	3510			720	z toho 650 v PG
OKRSEK 3	Hornbach					650		425	
OKRSEK 4	M palác s pasáží	13 553	4 892	16 352		1100			
	Obchodní pasáž (Media hall,Euronics...)	10 445	4 584	8 000		200			
	Morávka	7 141	2 347			100		450	celkem za sk. Morávka, z toho cca 240 v PG
	AZ Tower	5 616	2 992	26 000			1 733	300	v realizaci
	Stapamix	2 515	261			60		15	plus cca 20 nákladních v betonárce
	Elit a spol	6 257	1 590			90		45	
PODÉL KOMUNIKACÍ NA NEUPRAVENÝCH PL	VYHRAZENÁ CELKEM							2580	
								210	
								45	
<b>STAV CELKEM</b>					4080	2200	4022	<b>2835</b>	
<b>ZÁMĚRY</b>									
OKRSEK 4	Palác Heršpická (Jiříčná)	14 833	4 923	96 141			6 409	1390	z toho 480 v 1.etapě

**ČÁST PRAŽÁKOVA - VÍDEŇSKÁ - STAV**

	název objektu	velikost základní plochy m2	zastavěná plocha m2	HPP m2	počet osob skutečný	počet osob odhad	osoby v admin 1)	počet stání	
OKRSEK 6	Bussines park	30 101	6 886	26 934			1795	<b>1480</b>	
OKRSEK 7	Karoseria	52 784				400		<b>230</b>	plus cca 50 nákladních v autobazaru
	KVUS	36 258				20		<b>5</b>	
	Veselý, stavební firma					220		<b>40</b>	plus cca 30 nákladních v autoparku
<b>STAV CELKEM</b>						640	1795	<b>1755</b>	plus cca 80 nákladních

**ZÁMĚRY**

OKRSEK 5	H Park	28 362	13 280	55 900			3 727	<b>810</b>	z toho 80 v 1.etapě
OKRSEK 7	Karoseria (rozšířená dle generelu)	55 238				3 585		<b>1970</b>	z toho 1270 v PG
	ČSAD servis Pražákova (přemístění)					150		<b>105</b>	plus cca 85 autobusů v autoparku
<b>ZÁMĚRY CELKEM</b>						3735	3727	<b>2885</b>	plus cca 85 autobusů

**ČÁST HERŠPICKÁ**

ulice	dopr.prostředek	zastávka	počet linek	
Pražákova	autobus	Holandská	1	linka č.61 Zvonařka - Kampus MU
Pražákova	autobus	Bidláky	1	linka č.61 Zvonařka - Kampus MU
Heršpická	autobus	Strážní	7	

**ČÁST PRAŽÁKOVA - VÍDEŇSKÁ**

ulice	dopr.prostředek	zastávka	počet linek	
Heršpická	autobus	Heršpická	7	
Vídeňská/Jihlavská	tramvaj/autobus	Ústřední hřbitov	2/4	

**Koncepce dopravního řešení  
schémata**

Varianty dopr. napojením na IAD a kolejové systémy VHD

Východiska r.2011

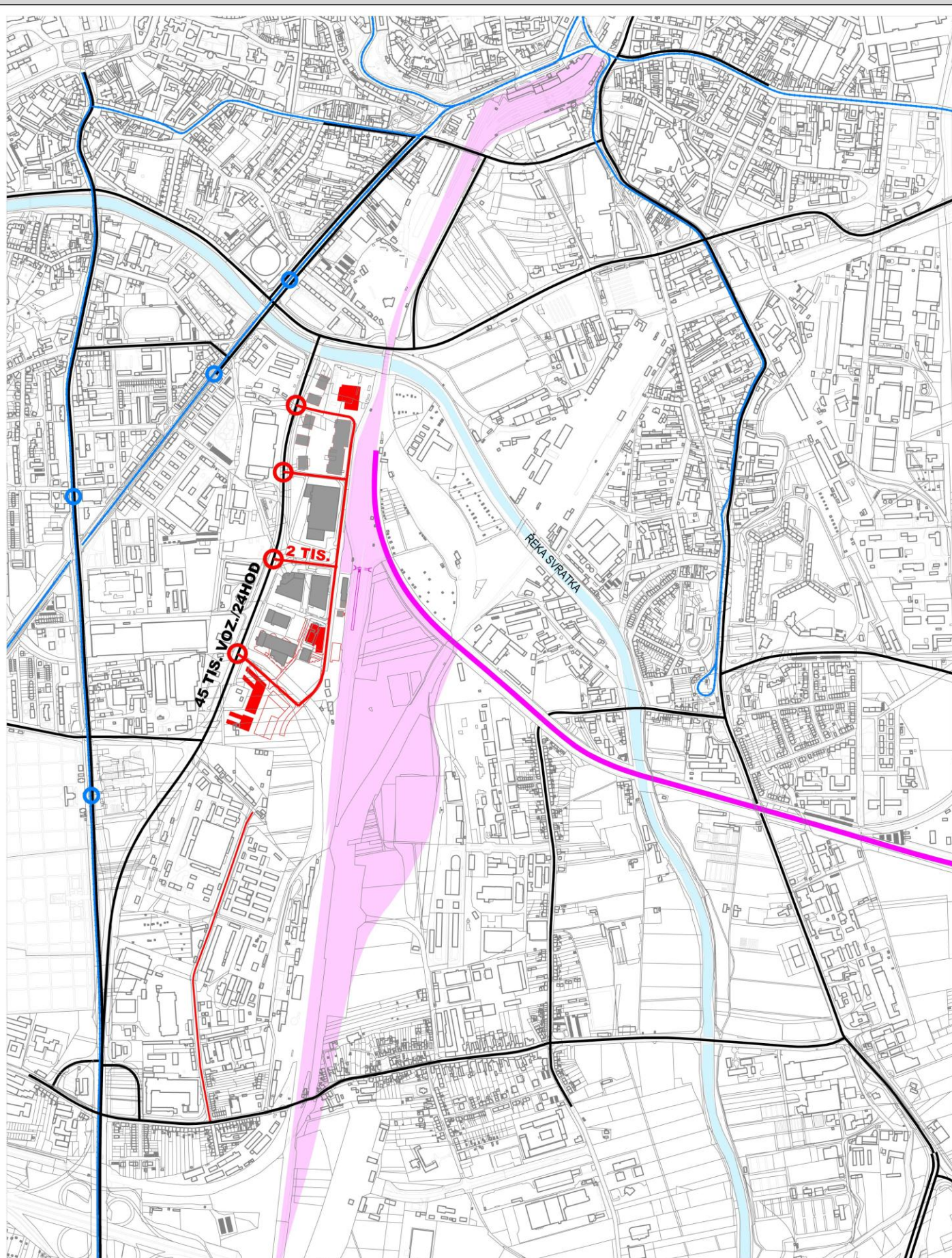
Stav – očekávaný rozvoj území

Reálná obsluha do r.2013

Možnosti napojení na tramvajový systém

Předpoklady pro zřízení železniční zastávky Heršpická





# 1- STAV - VÝCHODISKA ROK 2011

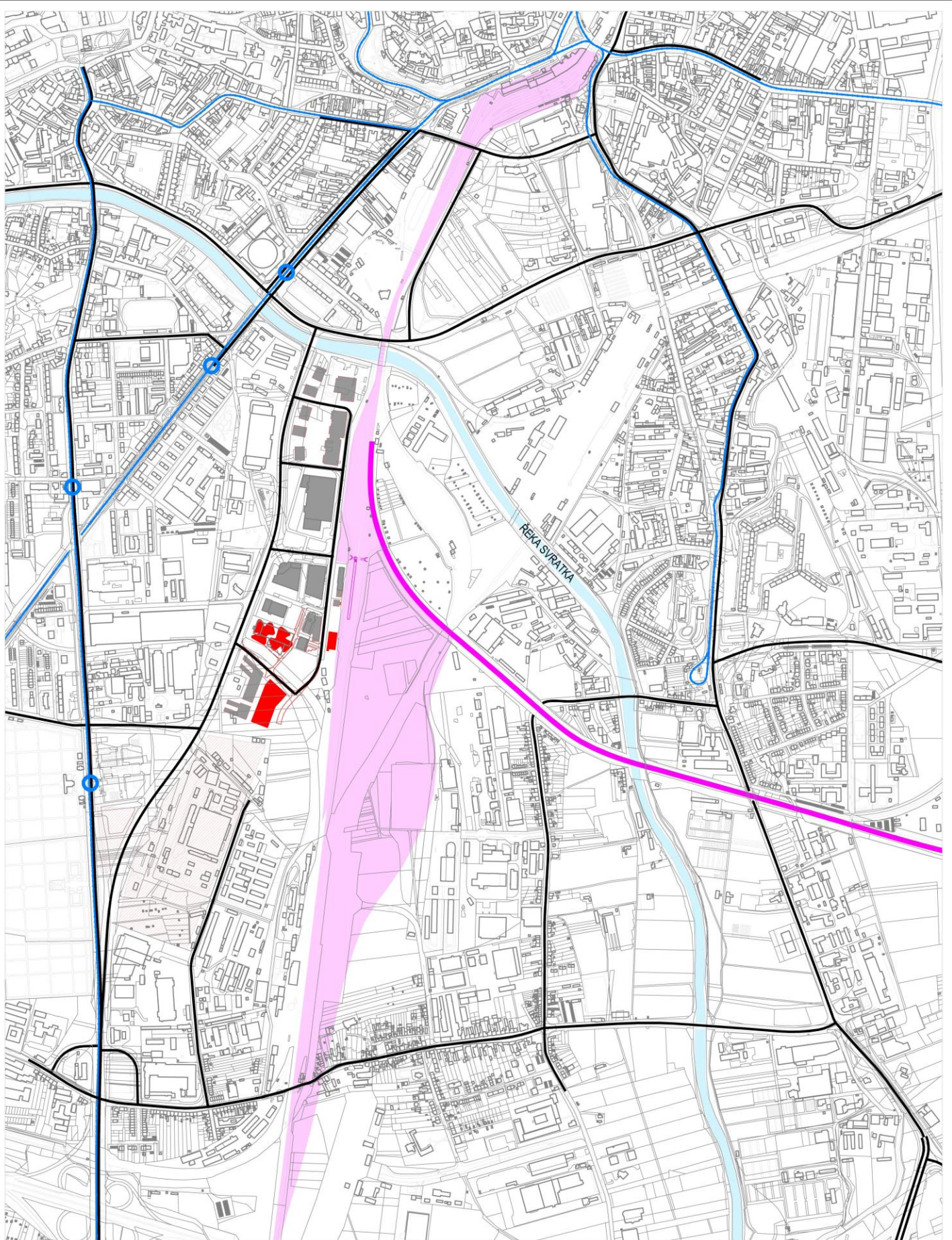
LEGENDA:

- KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ
- OBSLUHA PŘEDMĚTNÉHO ÚZEMÍ
- TRAM

- ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)
- STÁVAJÍCÍ OBJEKTY
- STAVBY ROZESTAVĚNÉ > PŘ. STAVBY S ÚR  
(CELKEM 5 000 NOVÝCH PRACOVNÍCH POZIC)

1 : 10 000





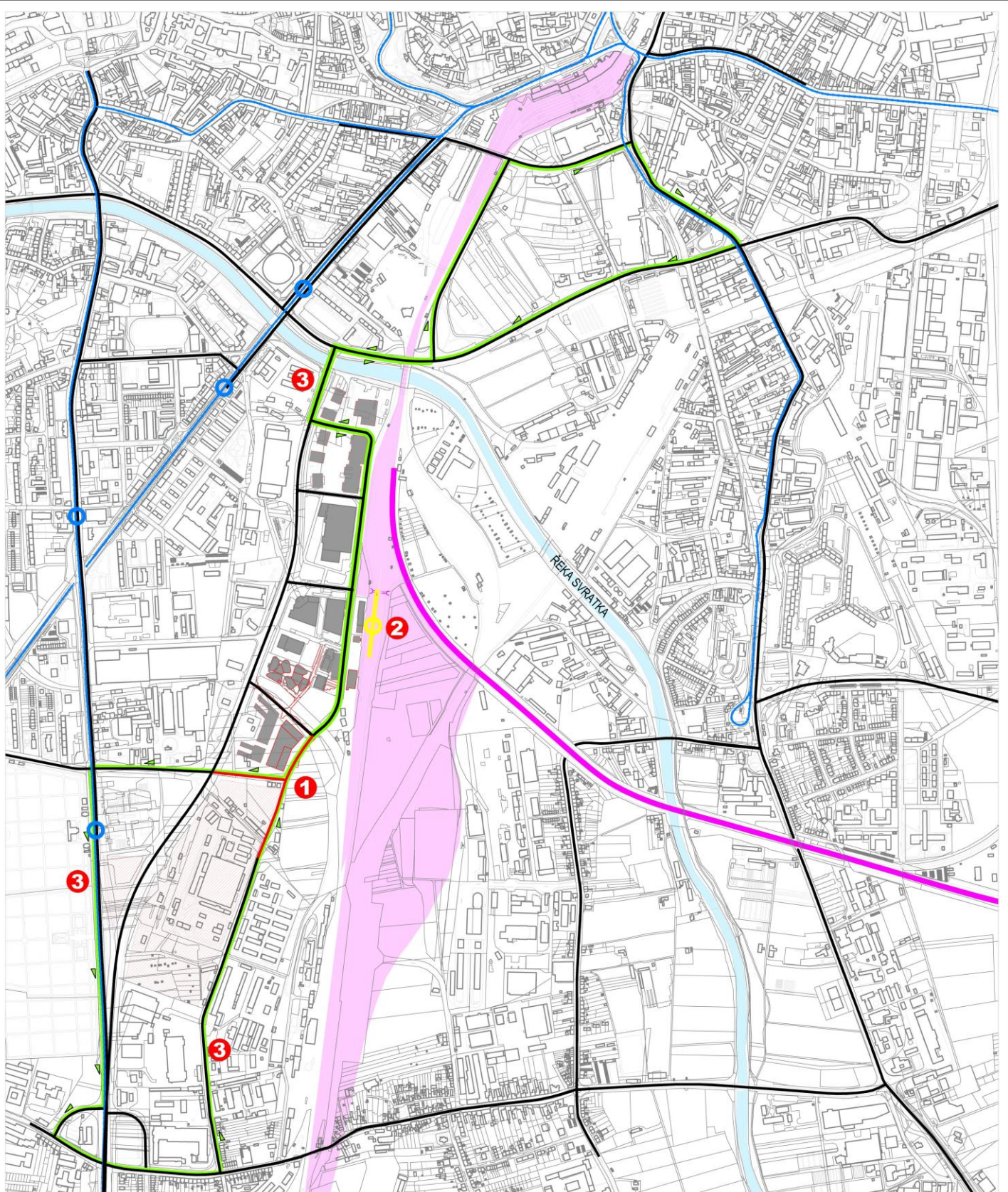
## 2 - STAV - OČEKÁVANÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

### LEGENDA:

— KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ  
 — TRAM












ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)  
 STÁVAJÍCÍ OBJEKTY  
 STAVBY ROZESTAVĚNÉ > PŘ. STAVBY S ÚR  
 (CELKEM 7 000 NOVÝCH PRACOVNÍCH POZIC)  
 ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ

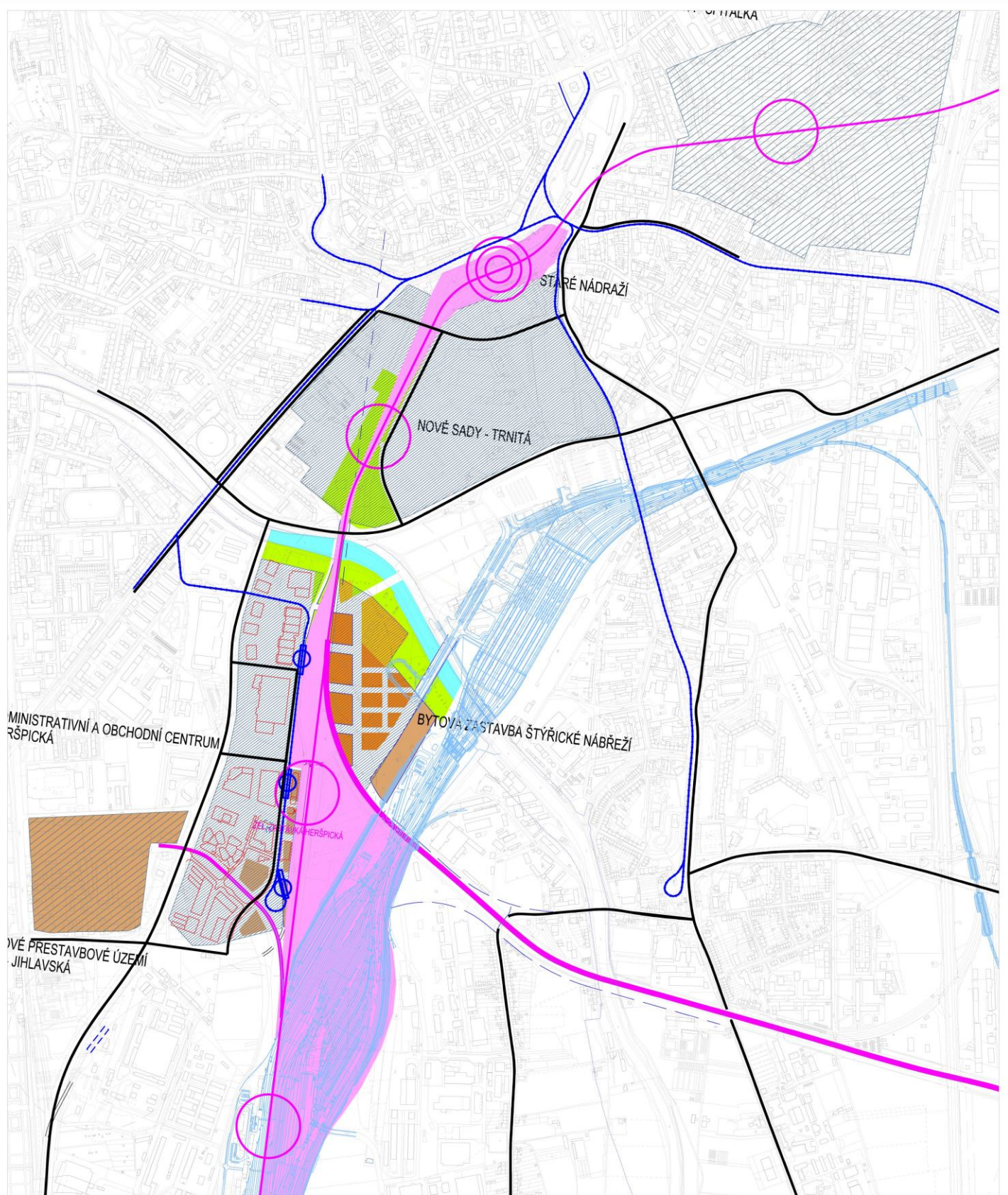
1 : 10 000



## 3 - STAV - REÁLNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ DO ROKU 2013 (V SOULADU S ÚP)

### LEGENDA:

- |   |   |  |                            |
|---|---|--|----------------------------|
|  | KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ                              |  | ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB) |
|  | NUTNÉ DOPLNĚNÍ SYSTÉMU PRO OBSLUHU ÚZEMÍ                |  | STÁVAJÍCÍ OBJEKTY          |
|  | TRAM  |  | ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ            |
|  | OBSLUHA ÚZEMÍ AUTOBUSEM                                 |  | SMĚR POHYBU                |
|  | KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ PRAŽÁKOVA - JIHLAVSKÁ - PRAŽÁKOVA |  |                            |
|  | ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA SYSTÉMU IDS "BIDLÁKY"               |  |                            |
|  | OKRUŽNÍ LINKA BUS                                       |  |                            |



## ZKOUMANÉ MOŽNOSTI NAPOJENÍ LOKALITY HERŠPICKÁ TRAMVAJOVÝM SYSTÉMEM

**(PROVIZORNÍ ŘEŠENÍ, NESOULAD S ÚP... (FINANČNÍ NÁROČNOST))**

### 4.1. VARIANTA A

#### LEGENDA:

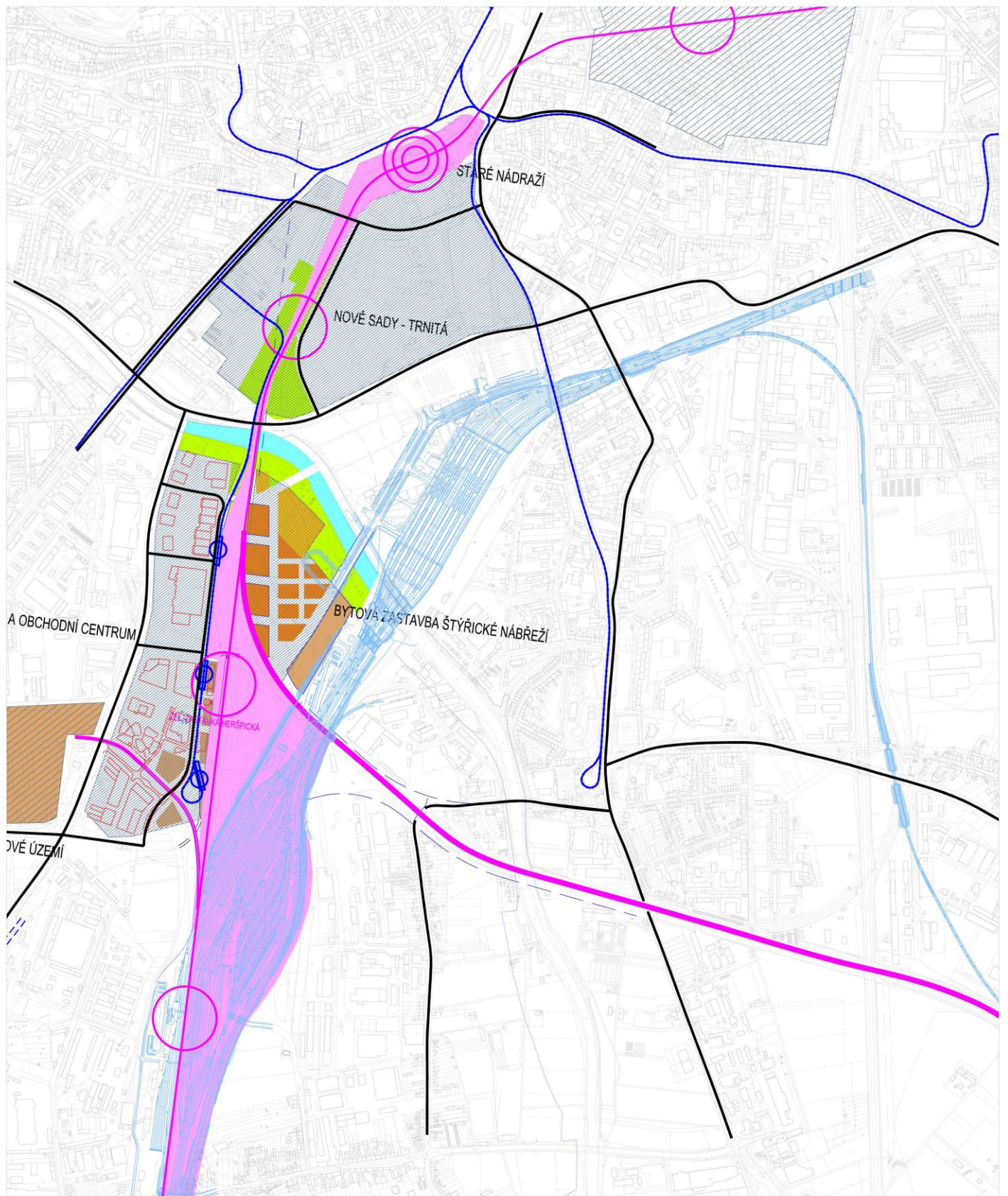
— KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ  
 TRAM

 STAV - ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

 VÝHLED - PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

1:10 000





## ZKOUMANÉ MOŽNOSTI NAPOJENÍ LOKALITY HERŠPICKÁ TRAMVAJOVÝM SYSTÉMEM

**(PROVIZORNÍ ŘEŠENÍ, NESOULAD S ÚP... (FINANČNÍ NÁROČNOST))**

### 4.2. VARIANTA B

#### LEGENDA:

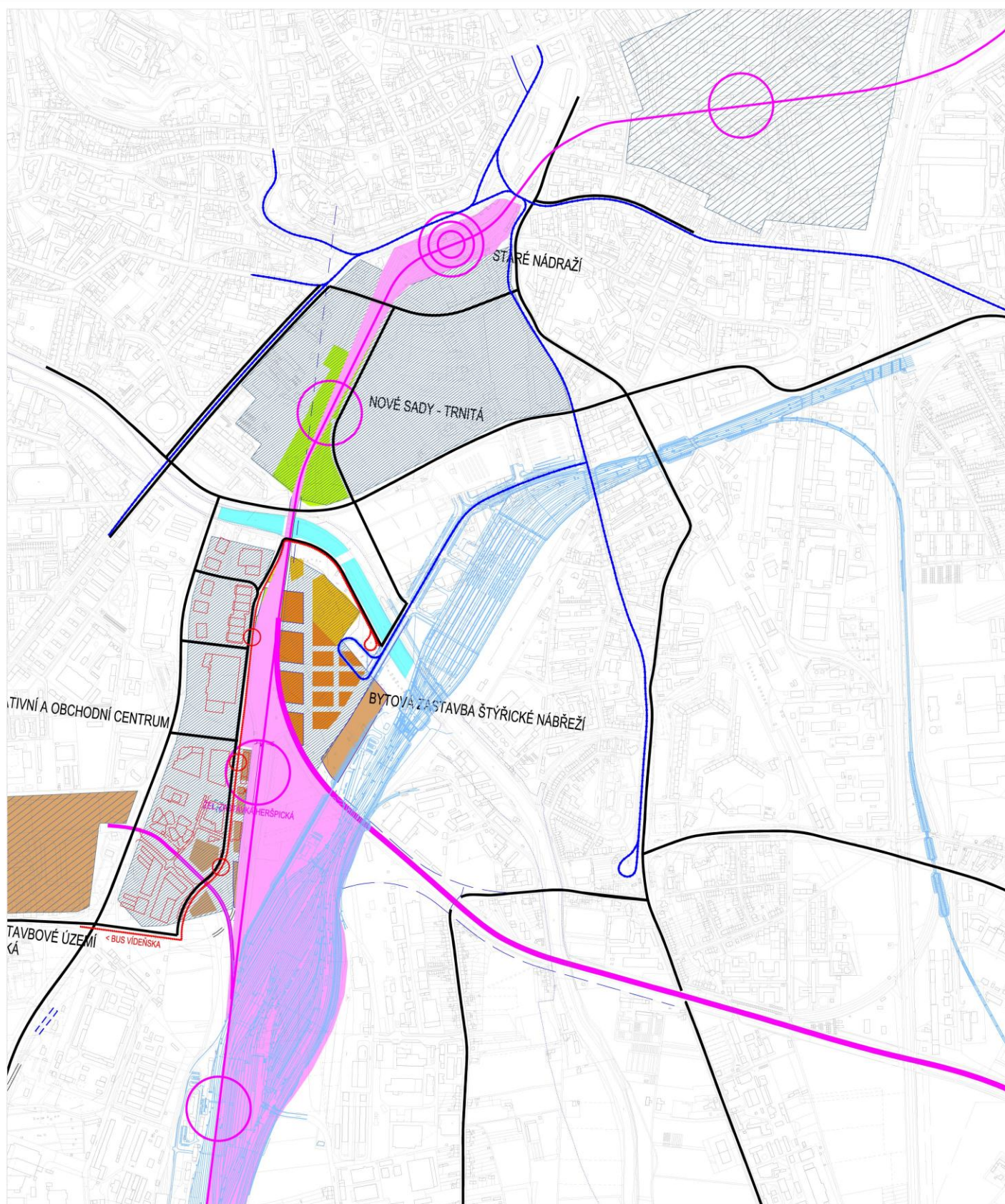
— KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ  
 TRAM

 STAV - ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

 VÝHLED - PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

1:10 000





## ZKOUMANÉ MOŽNOSTI NAPOJENÍ LOKALITY HERŠPICKÁ TRAMVAJOVÝM SYSTÉMEM

**(PROVIZORNÍ ŘEŠENÍ, NESOULAD S ÚP... (FINANČNÍ NÁROČNOST))**

### 4.3. VARIANTA C

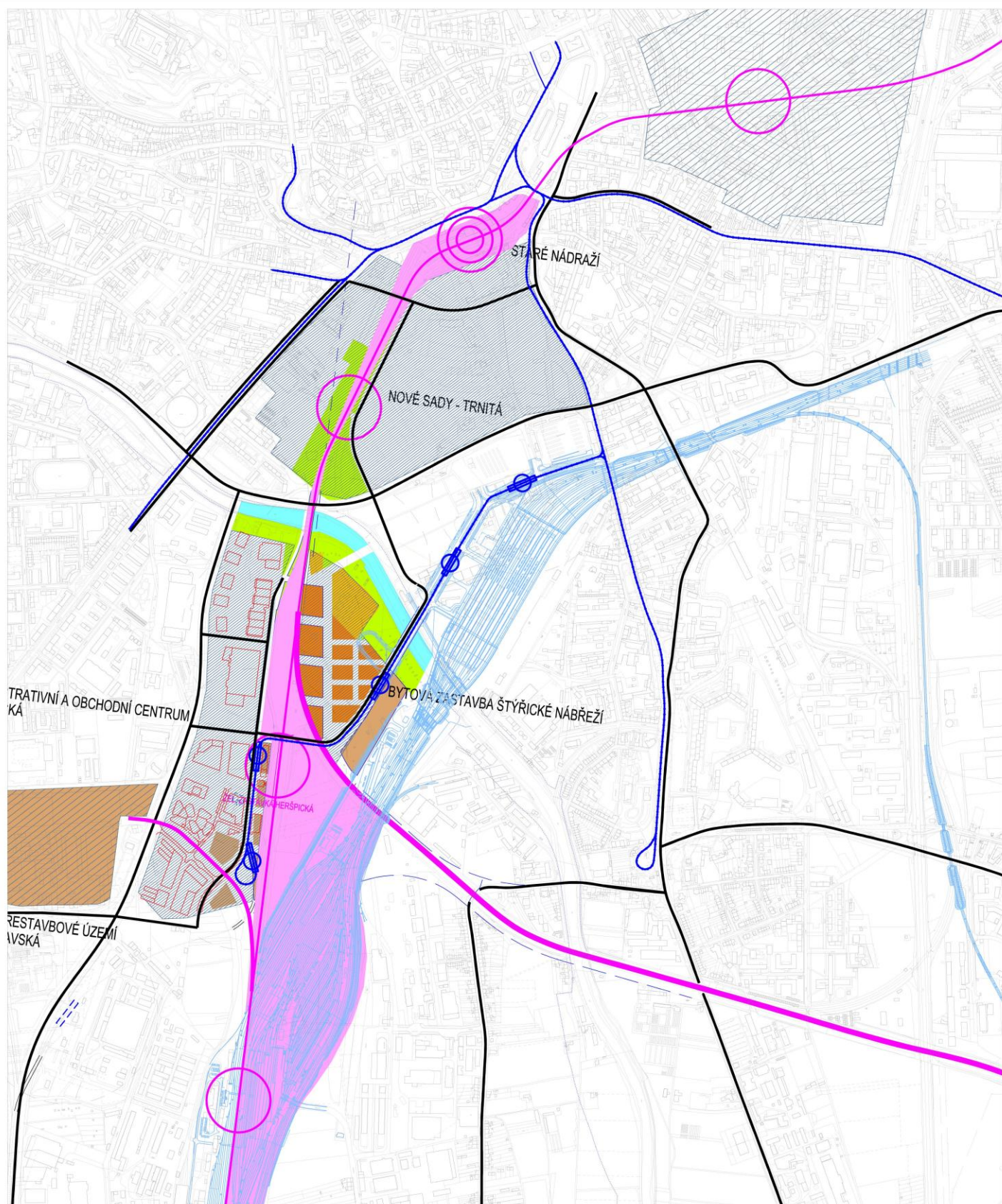
#### LEGENDA:

— KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ  
 — TRAM  
 + + + + + BUS

STAV - ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)  
 VÝHLED - PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

1:10 000





## ZKOUMANÉ MOŽNOSTI NAPOJENÍ LOKALITY HERŠPICKÁ TRAMVAJOVÝM SYSTÉMEM

**(PROVIZORNÍ ŘEŠENÍ, NESOULAD S ÚP... (FINANČNÍ NÁROČNOST))**

### 4.4. VARIANTA D

#### LEGENDA:

— KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM V ÚZEMÍ  
— TRAM

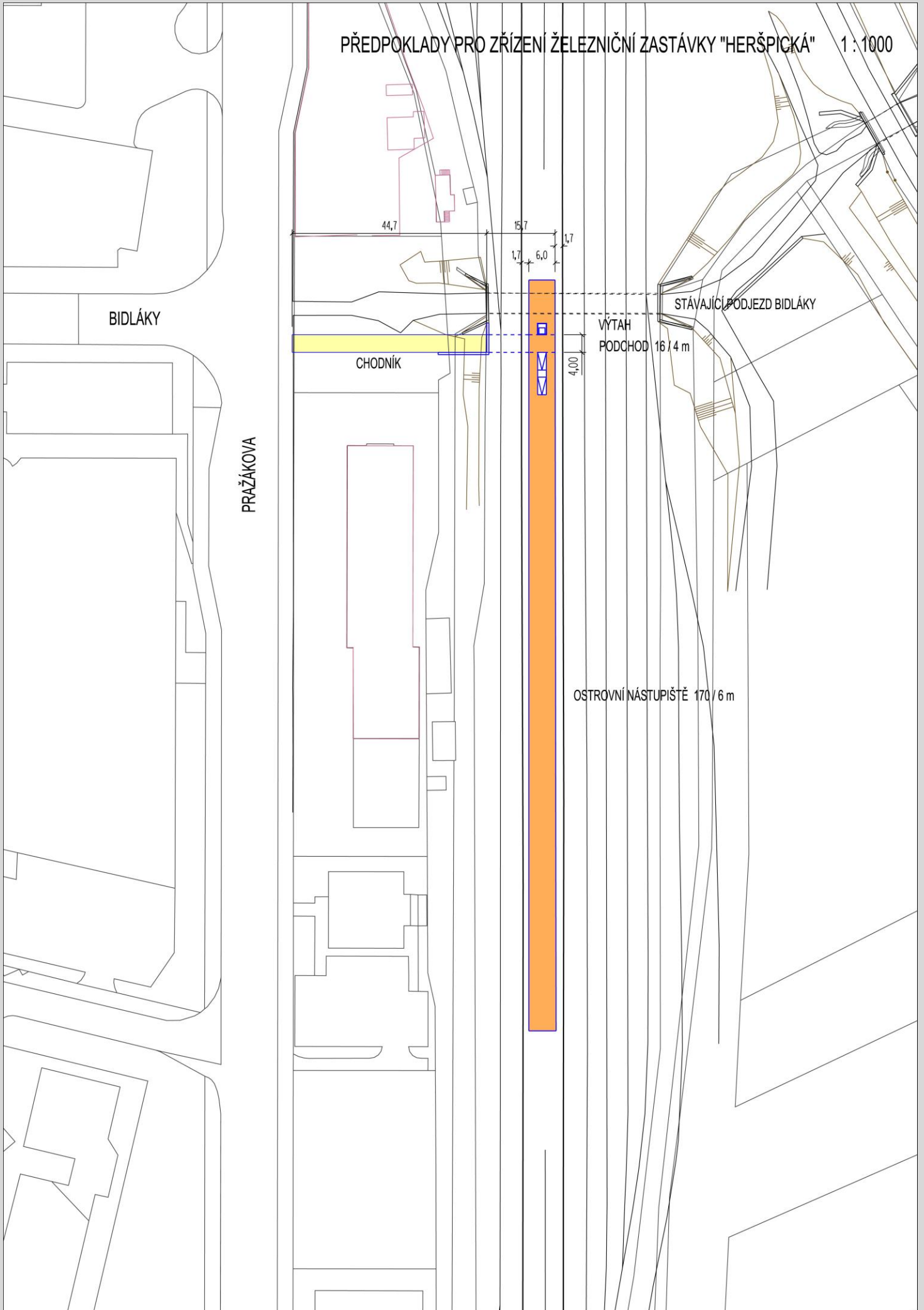
— STAV - ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

— VÝHLED - PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO (ŽUB)

1:10 000



PŘEDPOKLADY PRO ZŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY "HERŠPICKÁ" 1 : 1000





## **Doklady**

Záznamy z výrobních výborů

## Územní studie „Heršpická“ – prověření intenzity využití území

Záznam z výrobního výboru č.1 dne 28.7.2011

Přítomní:

OÚPR MMB: ing.Leopoldová, ing.Wendscheová, ing.Pelikánová, ing.arch.Dominik, ing.Matoušek,

UAD Studio: ing.arch.Kabela, ing.arch.Hladík

Zpracovatel předložil

zásady pro zpracování bilance počtu přítomných osob,

rozbor územních předpokladů pro dopravní obsluhu kolejovým systémem VHD,

hypotézu scénáře dostavby a přestavby řešeného území a jeho dopravní obsluhy,

hypotézu zapojení do systému IAD a VHD města v souvislostech předpokládaného rozvoje města na nových přestavbových plochách.

Závěry:

- Kapacita území bude určena počtem přítomných osob přepočtených z hrubých podlažních ploch staveb, na základě hodnot získaných analýzou realizovaných reprezentantů. Přepočet slouží ke sjednocení rozdílů mezi údaji předanými k jednotlivým záměrům. Zpracovatel doplní kapacitní potenciál území na plochách Karoseria Brno -viz generel, Business park Vídeňská, a případné přestavby Hornbachu.
- Obsluhu VHD je nezbytné založit na kapacitním kolejovém systému:  
Tramvaj - pro zavedení tramvaje do ul. Pražákovy budou vyhodnoceny všechny územní možnosti. Zapojení do systému bude řešit generel VHD.  
Železnice – (rozhodující systém IDS JmK – vazba na regioen) - bude prověřena možnost vložení železniční zastávky (jednoho ostrovního nástupiště) včetně rekonstrukce podjezdu Bidláky.
- Nezávisle na postupu přestavby ŽUB vytvářet podmínky pro bydlení na území současného odstavného kolejiště B. Založení bydlení s rekreačním zázemím okolo Svratky je základním předpokladem pro zlepšení kvality prostředí a vytvoření plnohodnotné městské čtvrti.
- Řešení širších dopravních vztahů vyplývá ze současného překročení kapacity křižovatky Heršpická – Poříčí. Pro případ naplnění zóny Heršpická před dokončením přestavby ŽUB, je nezbytné hledat možnosti propojení do území Trnitá pod současným kolejištěm. Nové propojení odlehčí křižovatce Heršpická – Poříčí a doplní plánovanou komunikaci Nová Rosická.

Zapsal: ing.arch. Kabela

## Územní studie „Heršpická“ – prověření intenzity využití území

### Záznam z výrobního výboru č.2 dne 3.8.2011

Přítomní:

OÚPR MMB: ing.Leopoldová, ing.Wendscheová

UAD Studio: ing.arch.Kabela, ing.arch.Hladík

PK Ossendorf: ing.Novák

Podklady z jednání 1. výrobního výboru byly znovu diskutovány zejména z hlediska možností a rizik rozvoje dopravních systémů v řešeném území, včetně kontextu celoměstských dopravních vazeb.

Závěry:

#### Automobilová doprava

Scénář vývoje:

- K vyčerpání kapacity ul. Heršpické a stávajících křižovatek dojde již při naplnění v současné době rozestavěných staveb Spielberk office centrum (místo původně plánovaného hotelu bude administrativní budova) a AZ tower. (Výpočty křižovatek předložené v rámci dokumentace jednotlivých staveb nepostihují všechny územní souvislosti, a neposuzují potenciál celého území).
- Po dokončení plánovaných staveb (H park, H palác včetně jejich etapového napojení) je možno očekávat celkové selhání dopravního systému při zrušení provizorního napojení Pražákovy do křižovatky Heršpická – Jihlavská v souvislosti realizaci úseku VMO Jihlavská – Vodařská . (Ing,Novák ověří kapacitní možnosti komunikačního systému v obou klíčových etapách při zohlednění všech územních souvislostí.)
- Řešení dopravní situace má prakticky jediné možné východisko - propojení do prostoru Trnitá, které by bylo nezávislé na dokončení nového osobního nádraží a uvolnění celého dnešního kolejiště. Situace bude vyžadovat redukci dnešního kolejiště a zvážení dalšího využití mostů po zrušení kolejí. Parametry mostů umožní propojení komunikací i zavedení tramvaje.

#### Veřejná hromadná doprava:

- Obsluha území s koncentrací významných cílů vyžaduje kapacitní kolejovou VHD. Z hlediska časové naléhavosti a nákladů a je potřeba mimo jiné hledat možnosti obsluhy VHD provozovanou v rámci IDS JMK, tj. železnice. Zřízení zastávky (ostrovní nástupiště napojené na podchod v místě dnešního podjezdu ul.Bidláky, na místě jedné zrušené koleje) se jeví jako varianta dosažitelná v reálném čase. Zastávka může v grafikonu nahradit zrušenou stanicí Horní Heršpice.
- Pro pokrytí plošné obsluhy řešeného území a z hlediska kontextu rozvoje města a intenzifikace jeho centrální zóny bude potřeba nová tramvajová trasa v ul. Pražákově. Je však nezbytné vnímat širší souvislosti možných řešení s efekty, které by vznikly obsluhou prostoru Trnitá, propojením do připravované tramvajové trasy v ul Plotní a její větve v prostoru před novým nádražím. Jižní ukončení může být na ul. Pražákově, nebo přepojením do stávající tratě do Modřic u Ústředního hřbitova. Uvedené vazby mohou iniciovat vznik významné osy pro dynamický rozvoj městské urbanistické struktury a kapacitní spojení rozvojových ploch centrální vybavenosti v zóně Trnitá, s bydlením okolo Svatky, komerční vybavenosti při ul. Heršpická a pracovních příležitostí při ul. Vídeňské.
- Propočítání vytížení tramvajového systému na jihu města, zvážení dalších možností severního napojení do ul. Nové Sady a vlivy na řešení systému kolejové VHD musí být součástí prací na generelu VHD.

Příští výrobní výbor bude 16.8.2011 v 13.00 v zasedací místnosti OÚPR MMB.

Zapsal: ing.arch. Kabela

## Územní studie „Heršpická“ – prověření intenzity využití území

### Záznam z výrobního výboru č.3 dne 16.8.2011

Přítomní:

OÚPR MMB: ing.Leopoldová, ing.Wendscheová, ing.Šamánková, ing.Pelikánová, ing.arch.Dominik, ing.Kuřátková

UAD Studio: ing.arch.Kabela, ing.arch.Hladík

PK Ossendorf: ing.Novák, ing.Hruban

Podklady předložené k jednání:

- Bilance přítomných osob v rozdělení do jednotlivých okrsků v území pro stávající a cílový stav výstavby.
- 3 varianty širších dopravních vztahů napojení na IAD a MHD-tramvaj s etapou a dokončenou přestavbou ŽUB. Varianta A

Společné prvky všech variant:

- Tramvaj v Pražákově
- Vymístění odstavného kolejiště B v etapě před dokončením přestavby ŽUB
- VMO v trase (koridoru) stávající Přerovky
- Komunikace Nová Rosická – Bidláky budoucí dopravní a společenskou osou území Trnitá – Heršpická
- Možnost žel.zast. Heršpická s napojením na rek.podjezd Bidláky

Varianta A:

Propojení IAD a tramvaje do prostoru Trnitá v etapě před dokončením přestavby ŽUB. Podjezd pod severním zhlavím odstavného A, nový most přes Svatku. Podjezd pod železnicí ve výhledu zachován jako podjezd pod pedestrádou spojující nové obytné čtvrtě s historickým jádrem..

Varianta B:

Propojení tramvaje (IAD?) do prostoru Trnitá v etapě před dokončením přestavby ŽUB prodloužením Nové Rosické. Podjezd pod přerovskou žel.tratí a odstavným kolejištěm „Filiála“ s břeclavskou žel.tratí bude po dokončení ŽUB zrušen. VMO v úseku Jihlavská – Hněvkovského (podél Přerovky) realizován alespoň jako kapacitní dvoupruh.

Varianta C:

Tramvaj zapojena do Nových Sadů. Nový most přes Svatku a Opuštěnou. VMO v úseku Jihlavská – Hněvkovského (podél Přerovky) realizován alespoň jako kapacitní dvoupruh.

Z diskuze vyplynuly další možnosti zapojení tramvaje do Vídeňské (po ul Strážní) a Renneské (po ul.Polní).

Závěry:

Je třeba zvážit všechny možnosti napojení na kapacitní VHD a IAD. Jak koncepční řešení v nových koridorech s novými objekty které budou zapojeny do systémů města a přinesou novou kvalitu odpovídající významu administrativního centra, tak relativně méně nákladná „operativní“ (účelová) řešení, která nebudou komfortní a ponесou riziko dlouhodobého (trvalého) provizoria.

S ohledem na význam území a množství faktorů působících na jeho rozvoj je potřeba zajistit koridory pro všechny scénáře urbanistického rozvoje a možnosti jeho naplnění, pro řešení koncepční i operativní. Pro rozhodnutí o způsobu řešení bude klíčová dopravní situace po dokončení dnes rozestavěných staveb Spielberk office centre, AZ Tower a vydání ÚR na nové nádraží (zahájení jeho výstavby).

Důležitý je odhad bilanční kapacity území a času jejího reálného naplnění (možné spekulativní záměry, etapizace výstavby stavebních souborů, nenaplnění realizované nabídky....). Přes relativně

rychlý postup přípravy a zahajování výstavby lze očekávat, že naplnění cílových kapacit bude probíhat postupně, v delším časovém období.

Zpracovatel předloží soubor variant možného napojení na IAD a tramvaj se základním hodnocením kladů, záporů a rizik. Na příštím jednání budou vybrány sledované varianty.

Zpracovatel ověří možné využití pracovního výstupu výzkumného projektu MD (*Metody prognózy intenzit dopravy generované obch. zařízeními a dalšími vybranými typy zástavby*) pro přepočítání územní bilance vypočtené z IPP na jednotky potřebné pro posouzení kapacity komunikací a možnost zpětného přepočtu na IPP, které stanoví max.kapacitu území..

Pořizovatel zajistí partnera pro jednání s ČD (zásahy do dnešního kolejiště, možnost zastávky Heršpická, uvolnění odstavného kolejiště B).

Termín příštího jednání bude dojednán dle postupu prací.

Zapsal: ing.arch. Kabela

## Územní studie „Heršpická“ – prověření intenzity využití území

### Záznam z výrobního výboru č.4 dne 31.8.2011

Přítomní:

OÚPR MMB: ing.Leopoldová, ing.Wendscheová, ing.Šamánková, ing.Pelikánová, ing.arch.Dominik, ing.Matoušek, ing.Hussainová, ing.Bílíková, ing.Strublová

UAD Studio: ing.arch.Kabela, ing.arch.Brunnerová

PK Ossendorf: ing.Novák, ing.Hruban

Zpracovatel předložil v širších územních vztazích hypotézu dopravního napojení na VHD a IAD, v 5-ti variantách, které formuloval na základě závěrů z předchozího výrobního výboru. Pro jednotlivé varianty byly doloženy etapy a vyhodnocení 1.etapy (soulad s ÚPmB, závislost na přestavbě ŽUB, vyvolaná provizoria, předpokládaná obtížnost řešení):

Varianta A: tramvaj v Pražákově napojená do prostoru Trnitá, podjezd pod zhlavím odstavného kolejiště, IAD stejným podjezdem

Varianta B: tramvaj spolu s IAD po Nové Rosické, prodloužení trasy z ÚPmB ( řešení ŽUB) s podjezdy pod přerovskou a břeclavskou tratí, které budou zrušeny

Varianta C: tramvaj v Pražákově napojená do Nových Sadů, most přes Poříčí

Varianta D: autobusová linka od konečné tramvaje na Nové Rosické, po provizorní komunikaci na pravém břehu Svratky a po Pražákově (konečná i komunikace jsou součástí městské infrastruktury ŽUB), výhled viz. Varianta B

Varianta E: tramvaj v Pražákově napojena provizorně do Renneské, ve výhledu, po odstranění žel.kolejiště, otočena do prostoru Trnitá

Obsluha IAD ve variantách B,C,E závisí na přestavbě ŽUB a výstavbě VMO.

Zpracovatel upřesnil strukturu bilance kapacity území

(část Heršpická – Pražákova, přepočtené osoby)

Stávající kapacita	8.700 osob
Kapacita v realizaci, nebo pokrytá ÚR	7.700 osob
Kapacita z doložených záměrů (studie, generel)	10.000 osob
Kapacita ostatních ploch v řešeném území (urban.odhad)	2.300 osob
Celkem	28.700 osob

Zpracovatel předložil zásady řešení námětu obsluhy území železnicí, která je hlavním článkem systému IDS JMK. Zastávka „Heršpická“ (jako náhrada za zrušenou zastávku H.Heršpice), by mohla sloužit po celou dobu přestavby ŽUB (tj. min 20 let). Řešení je založeno na vybudování samostatného 16m dlouhého podchodu, který směřuje od nástupiště k těžišti zóny a je oddělen od podjezdu Bidláky.

### Závěry

Bylo konstatováno:

- pro skokové využití všech disponibilních kapacit, které nabídne nová výstavba administrativních budov nejsou v současné době předpoklady, naplňování bude probíhat postupně;
- řešení, která by mohla ovlivnit přípravu staveb souvisejících s ŽUB, jsou v současné době kontraproduktivní, resp vyžadují realizaci nákladných provizorií

VAR A – Současný profil ulice Pražákovy neumožňuje optimální uspořádání s tramvajovou tratí. Podjezd pro tramvaj a automobilovou dopravu je v severním zhlaví odstavných kolejišť a

železničních tratí. Podjezd pod kolejištěm, které má být později zrušeno, představuje nákladné a technicky těžko realizovatelné provizorium. Trasa je nevhodná pro obsluhu nového nádraží, navíc vyžaduje nový most přes Svratku. Varianta je v rozporu se současnou urbanistickou koncepcí, vyžaduje změnu ÚPmB. **Řešení je nevhodné**

VAR B – Rozmístění zastávek tramvaje nepokrývá severní část území. Varianta předpokládá vybudování provizorních podjezdů pod přerovskou žel.tratí a břeclavskou žel.tratí s přílehlým odstavným kolejištěm, navíc vyžaduje zrušení odstavného kolejiště B. Vyžaduje nákladné provizorní podjezdy pro tramvaj a automobilovou dopravu, které budou zrušeny. **Řešení je nevhodné**

VAR C - Profil ulice Pražákovy neumožňuje optimální uspořádání s tramvajovou tratí. Zapojení trasy do ul. Nové Sady Renneské vyžaduje nový most přes Svratku a Poříčí, který není možno realizovat jako provizorium. Systémově je nevhodné napojení do tramvajové trasy Bohunice – Lískovec a uzlu Nové Sady – nádražní. Řešení je v rozporu se současnou urbanistickou koncepcí, vyžaduje změnu ÚPmB. **Řešení je nevhodné**

VAR E - Profil ulice Pražákovy neumožňuje optimální uspořádání s tramvajovou tratí. Provizorní zapojení do ul. Renneské, zakládá novou křižovatku na dopravně přetížené ul. Heršpické. Rizikem varianty je založení trvalého provizoria v rozporu se současnou urbanistickou koncepcí. **Řešení je nevhodné**

**Pro dopracování byla doporučena byla varianta D.** Varianta je v souladu s urbanistickou koncepcí centrálního území dotčeného přestavbou ŽUB. Navazuje na stavby městské infrastruktury související s přestavbou ŽUB, a využívá její provizoria. Tramvajová trasa je vedena po terénu a nevyžaduje nákladné objekty. Trasa má předpoklady pro zapojení do systému VHD.

Zpracovatel

- prověří prodloužení tramvajové trasy po Nové Rosické, Strážní s napojením do Vídeňské a úpravy komunikační sítě podmiňující toto řešení.
- zpracuje schéma urbanistického uspořádání, které bude vycházet z nové tramvajové trasy a požadavku na bydlení v plochých uvolněných přestavbou ŽUB

Pořizovatel

svolá konzultační jednání se SŽDC k prověření možnosti zřízení žel.zastávky „Heršpická“ v rámci opravy (údržby) stávajícího kolejiště. Další jednání s ČD ověří možnost zařazení zastávky do grafikonu žel.dopravy, systému IDS a manipulace v žel.stanici Brno hl.n..

Zapsal: ing.arch. Kabela

## ZÁZNAM

Z jednání ve věci:

### „ÚS Heršpická – problematika obsluhy VHD“

kteřé se konalo dne 4 listopadu 2011 na OÚPR MMB

Přítomni : viz prezenční listina

Jednání bylo svoláno na základě závěrů z porady primátora, která uložila OÚPR MMB svolat toto konzultační jednání se Správou železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC) k prověření možnosti zřízení žel.zastávky „Heršpická“.

Na jednání bylo konstatováno:

- umístění výškových staveb v prostoru ul. Heršpické je v souladu s posouzením zóny z hlediska prostorového uspořádání centrální zóny města
- výškové stavby a jejich umístění předpokládalo přestavbu ŽUB v čase jejich realizace a tedy i jiné možnosti obsluhy území než je v současném stavu
- koncentrace kapacit administrativních komplexů vyplývá ze zájmu investorů (podle propočtů urbanistických ukazatelů odvozených zejména z připravovaných záměrů představuje cca 27 tis. přítomných osob)
- bez přiměřeného zainvestování území dopravní a technickou infrastrukturou nelze takovou koncentraci připustit
- veřejná obsluha území je v současnosti realizována pouze autobusovými linkami, což je nekapacitní a výhledově nesystémové; vzhledem k budoucímu zatížení území je nutno uvažovat kapacitní - kolejový systém
- území není v současnosti napojeno na kapacitní kolejový systém MHD
- napojení lokality tramvajovou tratí, která by byla v souladu s konečným řešením území dle Územního plánu města Brna, je podmíněno přestavbou ŽUB
- jiná možná napojení, která byla prověřována variantně, jsou v rozporu s Územním plánem města Brna a představují provizorní řešení s velkými investičními a územními nároky
- jednou z reálných možností (v případě delšího časového zachování stávajícího ŽUB) se jeví napojení na systém IDS - železniční zastávkou v prostoru ulice Bidláky

Jednání se neúčastnili zástupci Českých drah, aby se vyjádřili k využití svých železničních kolejí pro zbudování zastávky a sdělili svůj názor na možnost zařazení zastávky do grafikonu žel.dopravy a manipulace v žel.stanici Brno hl.n..

Zástupci SŽDC i projektant přestavby železničního uzlu Brno – MCO a.s. konstatovali, že bez zpracování podrobnější studie, která by prověřila jak prostorové umístění železniční zastávky v tomto prostoru, tak i provozně technologické návaznosti železniční dopravy, není možné realizaci této zastávky potvrdit ani vyloučit. Upozornili na nutnost dodržení parametrů EU pro všechny celostátní dráhy – tedy i tato zastávka je musí splňovat. Je potřeba koordinovat řešení jak se stávajícím stavem, tak i přestavbou ŽUB. V reálných časových souvislostech přestavby ŽUB je nutné prokázat i návratnost a rentabilitu této stavby. Bylo konstatováno, že frekvence spojů IDS na břeclavské a střítecké trati může zajistit požadovanou obsluhu kolejovou VHD.

Zástupce odboru dopravy podpořil záměr na zřízení zastávky a jako přínos k většímu využití železnice v rámci IDS.

Ze strany města Brna je nutné stanovit kapacitní požadavky na tuto zastávku, ze kterých vyloučí i potřebná frekvence její obsluhy.



Závěr:

OÚPR MMB zadá zpracování technické a provozně technologické studie žel.zastávky Heršpická. Studie prověří reálnost záměru, technické a provozně technologické podmínky a náklady na realizaci. Bude podkladem pro jednání města Brna, ČD, SŽDC, KORDIS JMK a investorů zainteresovaných na výstavbě administrativního centra Heršpická.

Zapsala:

Ing. Šamánková, OÚPR



## **Fotodokumentace**



