

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Č. SMLOUVY 4114054077

ČÁST I. URBANISTICKÁ KONCEPCE

POŘIZOVATEL:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE

ZPRACOVATEL:

URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN - STUDIO, spol. s r.o.
MOŠNOVA 3, 615 00 BRNO

ŘEŠITELSKÝ TÝM ZPRACOVATELE:

URBANISTICKÁ KONCEPCE A KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY:

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

Ing. arch. Antonín Hladík

Ing. arch. Miloš Kabel

Ing. arch. Eva Brunnerová

DOPRAVA:

PK OSSENDORF s.r.o.

Ing. Vlastislav Novák

Ing. Tomáš Hruban

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA:

PÖYRY a.s.

Ing. Alexandra Hradská

Ing. Radek Balcařík

Ing. Václav Kaštan

TEXTOVÁ ČÁST

1.	PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽUB NA URBANISTICKOU KONCEPCI - ZADÁNÍ	4
1.1	CÍL A ÚČEL ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	4
1.2	VZTAH NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ K EXISTUJÍCÍ ÚPD A ÚPP	4
1.3	VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A JEHO CHARAKTERISTIKA	4
1.4	ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY ŘEŠENÍ A PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT	4
1.5	VYMEZENÍ ÚZEMÍ, KTERÉ BUDE VÝZNAMNÝM ZPŮSOBEM OVLIVNĚNO PŘESTAVBOU ŽUB	4
1.6	CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLADŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZÓN	5
1.7	FUNKCE, KTERÉ PODSTATNÝM ZPŮSOBEM OVLIVNÍ FUNKČNÍ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ ROZŠÍŘENÉHO CENTRA	5
1.8	ROZSAH VYUŽITELNOSTI ROZVOJOVÝCH ZÓN CENTRA PODLE VARIANT PŘESTAVBY ŽUB	6
2.	FUNKČNÍ A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ	7
2.1	ZÁSADY FUNKČNÍHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ	7
2.2	CHARAKTERISTIKA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR ŘEKA	8
2.3	HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-PETROV	9
2.4	HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-BEZ PROJEKTU, HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-BEZ PROJEKTU	10
2.5	OBYTNÉ PROSTŘEDÍ PRO REZIDENČNÍ PLOCHY S PŘEVAHOU BYDLENÍ	11
3.	VYJÁDRĚNÍ HODNOTY PLOCH V ROZVOJOVÝCH ZÓNÁCH PODLE VARIANT	12
3.1	URBANISTICKÉ PŘEDPOKLADY PRO URČENÍ POLOHOVÉ BONITY (HODNOTY) ZASTAVITELNÝCH PLOCH	12
3.2	POLOHOVÁ BONITA (HODNOTA) ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH	13
4.	BILANCE PLOCH	14
4.1	BILANCE POLOHOVÉ BONITY PLOCH NAVRŽENÝCH K ZASTAVĚNÍ	14
4.2	BILANCE HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH V PLOCHÁCH NAVRŽENÝCH K ZASTAVĚNÍ	15
5.	ŘEŠENÍ PŘESTAVBY (REKONSTRUKCE) HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ A KONTEXT S ŘEŠENÍM VEŘEJNÝCH PROSTORŮ A VZTAHŮ	17
6.	PRŮMĚT TRAS TRATÍ RYCHLÝCH SPOJENÍ DO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ MĚSTA PODLE ÚPMB A IDENTIFIKACE STŘETŮ	23
6.1	TRAŤ RS PRAHA – BRNO	23
6.2	TRAŤ BRNO – PŘEROV (PŘELOŽKA PŘEROVSKÉ TRATĚ)	24
6.3	PROVĚŘENÍ DOPADŮ TRAS TRATÍ RYCHLÝCH SPOJENÍ	25
6.4	KOMENTÁŘ K DOPADŮM NA VÝZNAMNÉ ČÁSTI SYSTÉMU ODKANALIZOVÁNÍ MĚSTA	25
7.	POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VYUŽITÍ ÚZEMÍ - BILANCE PODLE VYBRANÝCH UKAZATELŮ URBANISTICKÉ EKONOMIE	26
	POUŽITÉ ZKRATKY	27
	VÝKLAD POJMŮ	27

TABULKOVÁ ČÁST

PODKLAD PRO HODNOCENÍ POTENCIÁLU PLOCH NAVRŽENÝCH K ZASTAVĚNÍ
SCHÉMATA S IDENTIFIKACÍ PLOCH V TABULKOVÉ ČÁSTI

VÝKRESOVÁ ČÁST

1	VARIANTA „PETROV“, PŘEHLEDNÁ SITUACE ŽUB
2	VARIANTA „PETROV“, PRŮMĚT TRASY DO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ (ÚPMB)
3.1	URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
3.2	HYPOTÉZA URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ, VARIANTA „PETROV“
3.3	HYPOTÉZA URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
4.1	CHARAKTERISTIKA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
4.2	HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE, VARIANTA „PETROV“
4.3	HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
5.1	ROZVOJOVÉ ZÓNY ROZŠÍŘENÉHO CENTRA, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
5.2	ROZVOJOVÉ ZÓNY ROZŠÍŘENÉHO CENTRA, VARIANTA „PETROV“
5.3	ROZVOJOVÉ ZÓNY ROZŠÍŘENÉHO CENTRA, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
6.1	ÚZEMNÍ PŘEDPOKLADY PRO POLYFUNKČNÍ URBANISTICKOU STRUKTURU, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
6.2	ÚZEMNÍ PŘEDPOKLADY PRO POLYFUNKČNÍ URBANISTICKOU STRUKTURU, VARIANTA „PETROV“
6.3	ÚZEMNÍ PŘEDPOKLADY PRO POLYFUNKČNÍ URBANISTICKOU STRUKTURU, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
7.1	ÚZEMNÍ VZTAHY OVLIVŇUJÍCÍ POLOHOVOU BONITU ÚZEMÍ, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
7.2	ÚZEMNÍ VZTAHY OVLIVŇUJÍCÍ POLOHOVOU BONITU ÚZEMÍ, VARIANTA „PETROV“
7.3	ÚZEMNÍ VZTAHY OVLIVŇUJÍCÍ POLOHOVOU BONITU ÚZEMÍ, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
8.1	PŘEDPOKLÁDANÁ POLOHOVÁ BONITA ÚZEMÍ, VARIANTA „ŘEKA“ (ÚPMB)
8.2	PŘEDPOKLÁDANÁ POLOHOVÁ BONITA ÚZEMÍ, VARIANTA „PETROV“
8.3	PŘEDPOKLÁDANÁ POLOHOVÁ BONITA ÚZEMÍ, VARIANTA „BEZ PROJEKTU“
9	HLUKOVÉ LIMITY V OBLASTI ROZŠÍŘENÉHO CENTRA, STÁVAJÍCÍ STAV

1. PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽUB NA URBANISTICKOU KONCEPCI - ZADÁNÍ

1.1 CÍL A ÚČEL ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Cílem ÚS je vyhodnotit podmínky rozvoje města Brna pro všechny uvažované základní varianty „Bez projektu“ (dále jen *VAR-BezProjektu*), „A-Řeka“ (dále jen *VAR-Řeka*) a „B-Petrov“ (dále jen *VAR-Petrov*). Za tím účelem je nezbytné stanovit a vyhodnotit dopady do funkčního uspořádání města související s uvažovanými variantami *BezProjektu* a *VAR-Petrov*, tj. prověřit stávající a navrhnout odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury města Brna.

Účelem ÚS bude vytvořit územně plánovací podklad, který stanoví podmínky rozvoje města pro základní varianty přestavby železničního uzlu a umístění osobního nádraží ve městě Brně a vyhodnotí územní dopady vyvolané těmito základními variantami.

Územní studie bude podkladem pro „Studii proveditelnosti ŽUB“.

1.2 VZTAH NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ K EXISTUJÍCÍ ÚPD A ÚPP

Platný Územní plán města Brna vytváří podmínky pro rozvoj města pro variantu *VAR-Řeka*. Návrh předkládá hypotézu adekvátního rozvoje města pro *VAR-Petrov* a *VAR-BezProjektu* tak, aby v maximální možné míře srovnatelně nahradily koncepci územního rozvoje platného Územního plánu města Brna, a to zejména:

- koncepci rozvoje centrální části města
- koncepci celoměstských systémů (trasy IAD a MHD, technickou vybavenost, územní systém ekologické stability, systém protipovodňové ochrany a další)

Je zřejmé, že nelze vytvořit komplexní řešení na srovnatelné technické úrovni ÚPmB; to se týká především řešení dopravní a technické infrastruktury. V případě, že nelze nalézt odpovídající řešení, budou identifikovány střety s příslušnými systémy a specifikována míra rizika, která vyjadřuje závažnost zásahu do koncepce příslušných systémů. Odlišná je situace s řešením tratí rychlých spojení, Praha – Brno a modernizace přerovské tratě, které jsou navrženy ve zcela odlišných koridorech, než jsou koridory současných tras drážní dopravy. V tomto případě je řešení navrženo pouze pro *VAR-Petrov*. Pro *VAR-BezProjektu* se předpokládá, že pro tratě rychlých spojení budou využity koridory navržené v platném ÚPmB, a to bez dalších úprav stávajících tratí v rozšířeném centru a vlastním nádraží. Z toho vyplývá, že budou hodnoceny dopady na území a jeho hodnoty a také na významné záměry, které byly prověřeny ÚPP pouze ve *VAR-Petrov*.

Předpokladem bylo respektování trasy severojižního kolejového diametru (SJKD), která je vymezena v platném ÚPmB. Řešení variant „B-Petrov“ i „Bez projektu“ rovněž respektuje a umožňuje vedení SJKD dle vymezení v ÚPmB. Trasa SJKD není v grafických přílohách vyznačena.

1.3 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A JEHO CHARAKTERISTIKA

Řešené území je součástí správního území města Brna v kontaktním území a v rozsahu dotčení ploch železnice a navazujících funkčních ploch pro definované základní varianty „A-Řeka“ (dále jen *VAR-Řeka*), „B-Petrov“ (dále jen *VAR-Petrov*), „Bez projektu“ dále jen (*VAR-BezProjektu*), Navazujícími funkčními plochami se rozumí plochy, které tvoří stabilizovaná či rozvojová území města, která budou tímto řešením dotčena.

Z hlediska řešení tratí rychlých spojení (RS) bude uvažováno s dopady do území v koridoru jehož osu tvoří trasa dle dokumentace „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ (IKP CE, 2014).

1.4 ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY ŘEŠENÍ A PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT

Řešení podle kapitoly č. 5 Zadání stanoví, že srovnávací variantou je *VAR-Řeka*, která je v souladu s platným ÚPmB, a je v souladu s dlouhodobě sledovanou koncepcí rozvoje města a zajišťuje právní jistotu investorů a obyvatel města. U této varianty se nepředpokládají dopady do území, protože je z dlouhodobého hlediska usměrňován rozvoj v území dle předpokládané polohy nového nádraží dle této varianty, a je známá koncepce uspořádání města, koncepce veřejné infrastruktury, cílové využití funkčních ploch.

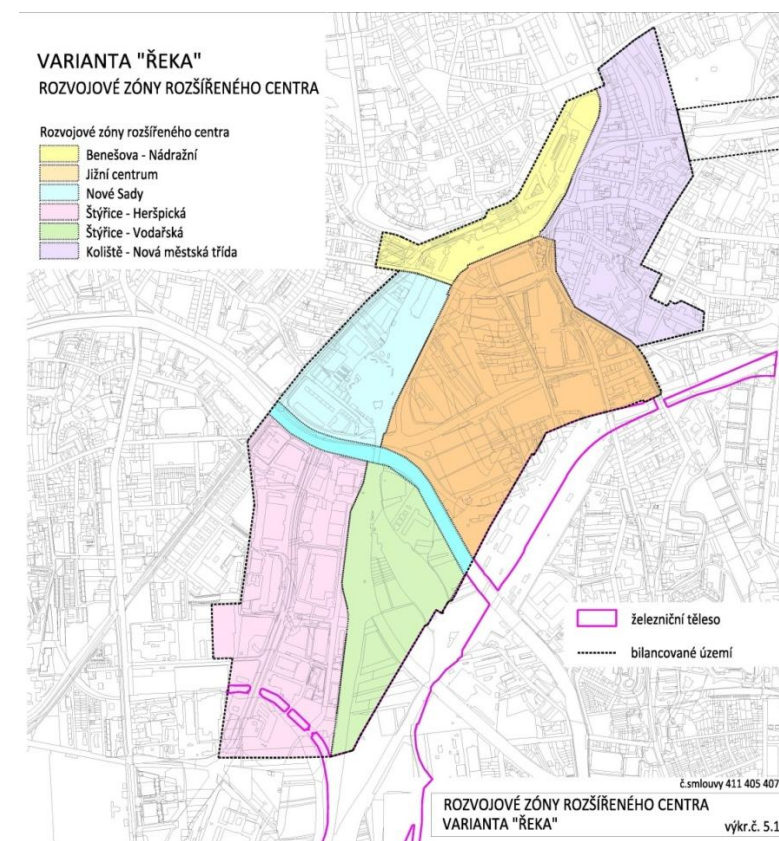
Pro prověření územních dopadů *VAR-Petrov* musí hypotézy rozvoje urbánní struktury, respektovat rozsah ploch pro drážní dopravu vč. kolejového řešení, viz „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ / IKP CE, 2014, do kterého nelze zasahovat, zejména z důvodu porušení složitého technicko-technologického uspořádání kolejových systémů.

Návrh urbánní struktury ve *VAR-Petrov* a *VAR-BezProjektu* musí reflektovat vliv dráhy včetně drážního provozu na území, přičemž je žádoucí, aby funkčním a prostorovým uspořádáním byly vytvořeny podobné podmínky pro kvalitu prostředí, zejména obytného, jako ve *VAR-Řeka*.

1.5 VYMEZENÍ ÚZEMÍ, KTERÉ BUDE VÝZNAMNÝM ZPŮSOBEM OVLIVNĚNO PŘESTAVBOU ŽUB

Území, pro které budou navrhovány změny funkčního a prostorového uspořádání, je vymezeno jako segment rozšířeného centra města (dále jen – rozšířené centrum), které zahrnuje rozvojové zóny s dosud nezastavěnými plochami nebo plochami přestavby. Rozvojové zóny mají vlastní charakter a mohou se utvářet relativně autonomně v kontextu investičních impulzů spojených s realizací souborů dopravní infrastruktury, nebo souborů komerčního a rezidenčního charakteru.

Rozsah území rozšířeného centra, které zahrnuje rozvojové zóny (Benešova-Nádražní; Jižní centrum, Nové sady, Štýřice-Heršpická, Štýřice – Vodařská, Koliště – Nová městská třída) a vymezené ve srovnávací variantě - *VAR-Řeka*, je rozhodující pro porovnání variant, resp. územních dopadů variant přestavby ŽUB na urbanistickou koncepci.



1.6 CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLADŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZÓN

Benešova – Nádražní / zóna leží v městské památkové rezervaci

- umožňuje dokončení „vnější strany“ okružní třídy a pásu městské zeleně (hradebního okruhu) s významnými veřejnými stavbami;
- vytváří nástup do rozvojové zóny Koliště -Nová městská třída, s prodloužením pedestrády Orlí – Zelný trh – Starobrněnská;
- rekonstrukcí přestupního uzlu hromadné dopravy na ul. Nádražní lze začlenit jako součást nástupu do rozvojové zóny Jižní centrum.

Jižní centrum

- mimořádný rozvojový potenciál, spočívá v samotné rozloze této největší zóny, velikosti nezastavěného území v přímé kontaktu s historickým jádrem a poloze uprostřed oblasti rozšířeného centra, která umožní všestranné propojení na ostatní zóny.
- četnost a charakter vazeb, vč. kvality obsluhy prostředky VHD pozitivně ovlivní význam rozšířeného centra města, kvalitu urbanistické struktury a polohovou hodnotu pozemků;
- možnost vytvoření polyfunkční struktury s podílem bydlení, který by měl dosahovat 1/3 rozsahu ploch bude stimulovat oživení prostoru.

Nové Sady

- rozvojový potenciál významné radiální komunikace souvisí především s dílčí přestavbou východní části zóny a realizací propojení s rozvojovou zónou jižního centra;
- zvýšení společenského významu může být spojeno s novým uspořádáním prostoru v oblasti Malé Ameriky a prostoru vyústění Hybešovy třídy včetně využití památkově chráněného objektu.

Štýřice – Heršpická

- osu zóny tvoří ulice Heršpická, uliční prostor postrádá městské atributy a je definován dopravní funkcí komunikace; parametry prostředí neumožní významnější zastoupení bydlení;
- zóna se vyznačuje největší dynamiku rozvoje v oblasti rozšířeného centra města; rozvoj spojený s vysokou intenzitou využití ploch a koncentrací přítomných osob je akcelerován zájmem investorů a bude pokračovat nezávisle na ostatních zónách rozšířeného centra, zóna bude vytvářet jedno z významných komerčních center města zvýrazněné výškovými stavbami;
- faktorem, který omezuje dynamiku rozvoje je nedostatečná obsluha kapacitní, (kolejovou) MHD; jejíž řešení je spojeno s vazbami na zónu Jižního centra

Štýřice – Vodařská

- převažující funkce v zóně je drážní doprava (tj. kolejiště odstavného nádraží a železniční tratě); odloučenost zbytkových ploch, záplavové území a chybějící dopravní napojení vylučují v současnosti jiné využití území a propojení do sousedních rozvojových zón;
- území má významnou hodnotu, kterou je řeka Svratka a zeleň říčního biokoridoru, která, v závislosti na variantě uspořádání železničního uzlu, může vytvořit unikátní zázemí pro novou obytnou čtvrť, doplněnou o plochy pro sport a rekreaci.

Koliště -Nová městská třída

- pás území v kontaktu s historickým jádrem s přírodním prvkem podél toku Ponávky;
- potenciál území spočívá v obnově a přestavbě nevyhovujících stavebních fondů s vysokým podílem původních průmyslových provozoven;
- nové uspořádání území je založeno na koncepci Nové městské třídy, jako urbanistické osy východní části rozšířeného centra a na revitalizaci toku Ponávky;
- předpokladem pro spojení s historickým jádrem je nástup z pěší platformy na úrovni ul. Benešovy.

1.7 FUNKCE, KTERÉ PODSTATNÝM ZPŮSOBEM OVLIVNÍ FUNKČNÍ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ ROZŠÍŘENÉHO CENTRA

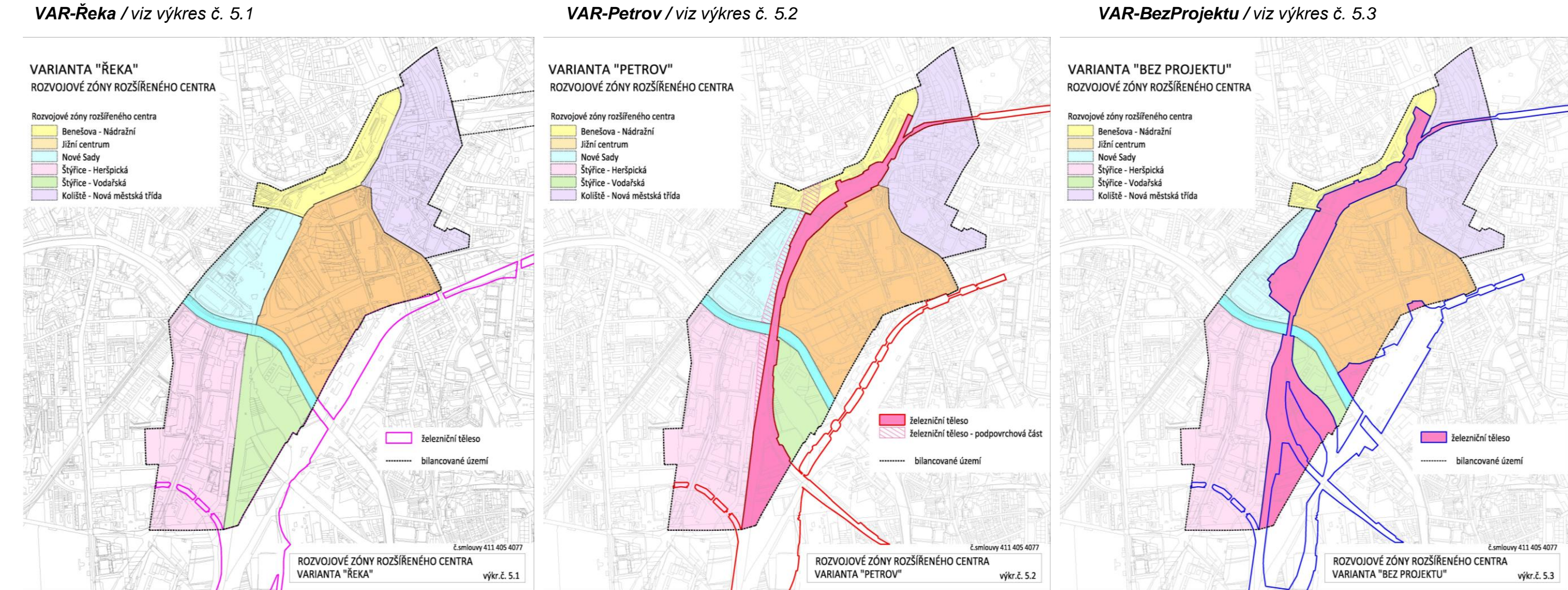
Železniční těleso

- využití železničního tělesa rozděluje i spojuje rozvojové zóny rozšířeného centra města;
- přestavba ŽUB musí zajistit urbanistickou jednotu rozšířeného centra, ať se bude jednat o uzel veřejné hromadné dopravy s nádražím a vybaveností pro nejširší okruh návštěvníků, nebo o veřejnou zeleň s jednotlivými objekty občanské vybavenosti.

Řeka

- řeka a biokoridor jehož je osou, představuje jedinečný fenomén v obrazu města;
- prostor řeky je stěžejním prvkem systému zeleně, který je nositelem bezpečných tras pro pěší a cyklistickou dopravu; současně je významným prvkem určujícím kvalitu prostředí (zejména obytného).

1.8 ROZSAH VYUŽITELNOSTI ROZVOJOVÝCH ZÓN CENTRA PODLE VARIANT PŘESTAVBY ŽUB



Základní hodnocení územních dopadů variant je možné vyjádřit rozsahem využitelnosti rozvojových zón pro územní rozvoj v urbanisticky nejcennějším prostoru města z hlediska rozvojového potenciálu území. Rozvojové zóny jsou vymezeny jako urbanistické celky s rozdílnou charakteristikou současné

ho využití a prostorového uspořádání. Jejich vzájemné proporce a interakce, vytváří předpoklady pro územní rozvoj a uspořádání urbanistické struktury rozšířeného centra města rozlišně v jednotlivých variantách. **bilancované území rozšířeného centra celkem ha 195,48**

Rozvojová zóna	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch
Benešova - Nádražní	14,22	7,3%	9,76	5,0%	7,29	
Jižní centrum	52,71	27,0%	51,84	26,5%	50,60	25,9%
Nové Sady	19,18	9,8%	15,20	7,8%	10,74	5,5%
Štýřice - Heršpická	44,21	22,6%	46,18	23,6%	44,21	22,6%
Štýřice - Vodařská	25,21	12,9%	11,74	6,0%	5,37	2,7%
Koliště -Nová městská třída	34,78	17,8%	34,16	17,5%	34,17	17,5%
Drážní těleso	0,00	0,0%	21,43	11,0%	37,93	19,4%
Řeka	5,17	2,6%	5,17	2,6%	5,17	2,6%
bilancované území celkem	195,48	100,0%	195,48	100,0%	195,48	100,0%

rozhodující je předpoklad uvolnění ploch dráhy ve prospěch městotvorných funkcí

Pro prověření územních dopadů variant přestavby ŽU na urbanistickou koncepci je rozhodující vymezení řešeného území způsobem, který zahrnuje zóny s významným rozvojovým potenciálem. Důvodem je především reflexe územního rozvoje nejen v prostoru jižního centra ale v celém segmentu rozšířeného centra města, včetně zóny Štýřice – Heršpická / Vodařská, ve které se již v současné době koncentrují významné kapacity pracovišť obchodu a služeb pravděpodobně převyšující kapacity historického jádra. Kontext polohy nádraží a rozvojových zón je pro prověření územních dopadů variant významným aspektem. **Významným parametrem, který mimo jiné ovlivňuje možnosti územního rozvoje, je rozsah drážního tělesa. Ve Var-Řeka se oproti Var-BezProjektu uvolňuje 38 ha pro městotvorné funkce; ve Var-Petrov 16,5 ha.**

2. FUNKČNÍ A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

2.1 ZÁSADY FUNKČNÍHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

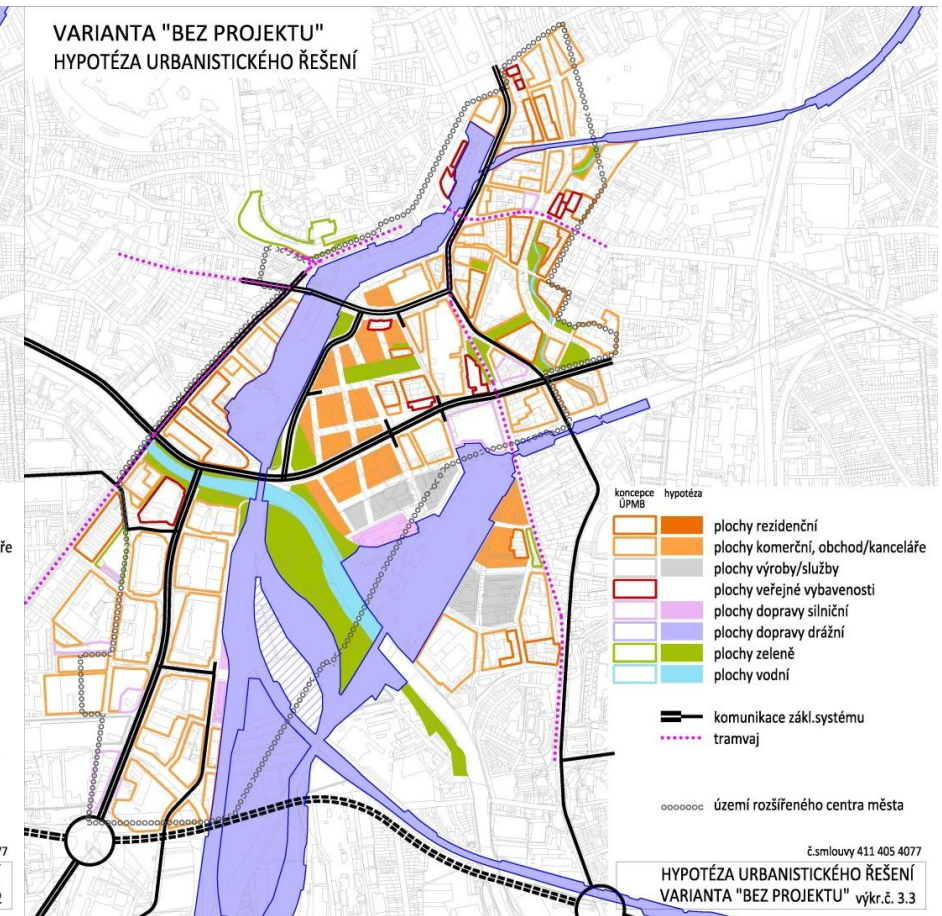
VAR-Řeka / viz výkres č. 3.1



VAR-Petrov / viz výkres č. 3.2



VAR-BezProjektu / viz výkres č. 3.3



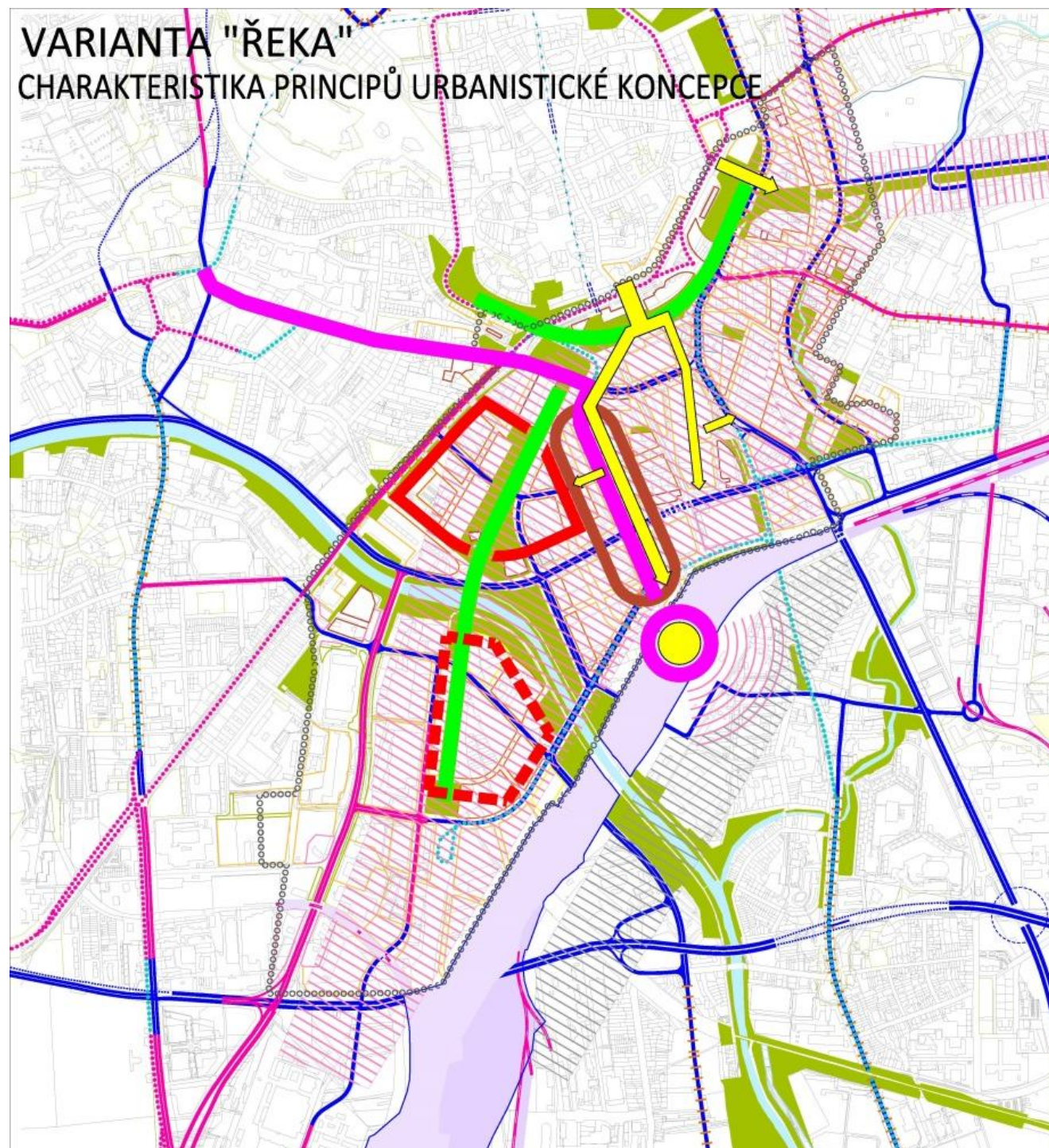
Územní dopady variant budou krom jiného hodnoceny rozsahem rozvojového potenciálu rozšířeného centra (rozvojový potenciál má základ ve vymezení zastavitelných ploch). Funkční uspořádání (vyjma VAR-Řeka ve které je převzato funkční členění ÚPmB) je ve VAR-Petrov a VAR-BezProjektu navrženo jako hypotéza urbanistického uspořádání území, se strukturou zastavitelných ploch odpovídající poloze, územním předpokladům a limitům, v následujících skupinách agregovaných funkcí (způsob využití plochy) – **plochy rezidenční** s převahou bydlení (obytné smíšené), **plochy komerční** (obchod, administrativa), a **plochy výrobní** (výrobních služeb). Funkční struktura je doplněna o **plochy dopravy** silniční a drážní, **plochy zeleně** a **plochy vodní**. Tato struktura byla zvolena proto, že v území rozvojových zón budou zastavitelné plochy s největší pravděpodobností využity výše uvedeným způsobem. Vzhledem k tomu, že veřejnou vybavenost je přípustné umístit jak v plochách bydlení tak plochách komerčních, a protože prakticky neovlivní rozvojový potenciál, není účelné plochy tohoto typu vymezovat. Plochy navrhované zeleně (městské) jsou vymezeny v poloze a v rozsahu, který je nezbytný pro vytvoření kvality

zejména obytného prostředí. Ostatní plochy – návrhové i stabilizované, které jsou shodné s řešením územního plánu jsou vyznačeny obrysem.

Prostorové uspořádání (pokud se tímto pojmem nevyjadřují kompoziční záměry) se v ÚPmB standardně vymezuje intenzitou využití ploch a je vyjádřeno tzv. indexem podlažních ploch (IPP). Hodnota IPP, která je užitá ve výpočtech hrubých podlažních ploch (HPP), vychází z hodnot ÚPmB, přičemž reflektuje - polohu plochy v řešeném území a s ní spojenou urbanistickou strukturu zástavby, výškovou hladinu odpovídající charakteru zástavby, účel využití (funkci) plochy.

Pro objektivní vyjádření hodnot, které charakterizují varianty je důležité, že ve všech variantách je předpokládána shodná intenzita využití ploch pro odpovídající skupinu agregovaných funkcí.

2.2 CHARAKTERISTIKA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR ŘEKA



Nádraží (Euro-Point) je koncovým bodem kompoziční osy Hybešova (Veletržní třída) – náměstí Pod Petrovem – Bulvár. Dlouhodobě sledovaná urbanistická koncepce obnovy jihozápadní části centra byla založena přestavbou Starého Brna (ul. Veletržní, 60. léta 20. stol.), její součástí je „průraz Hybešova“.

Urbanistický rozvoj je podpořen soustředěním do výrazných kompozičních os, jedinečnost kompozičních os představuje fenomén, který se promítne do kvality urbanistické struktury :



- "Bulvár" je osou rozvoje komerčních aktivit metropolitního charakteru,



- Parky na železničním tělese jsou osou rozvoje rezidenčních funkcí,
- Parky "Okružní třídy" jsou doplněny významnými stavbami veřejné vybavenosti.



Rezidenční plochy jsou soustředěny podél "zelené osy", propojení zeleně říčního koridoru, "Centrálního parku" a parků "Okružní třídy". Pás zeleně poskytne zázemí pro bydlení a klidnou alternativu k pěší trase v "Bulváru".



Potenciální rezidenční plochy s předpokladem kvalitního prostředí.



Územní potenciál pro rozvoj centra města přesahuje do oblasti ul. Heršpické. Pásový rozvoj centra vytváří podmínky maximální zhodnocení územního potenciálu pro metropolitní strukturu zástavby, efektivní využití dopravní a technické infrastruktury.

Urbanistickou osou obnovy východní části centrální zóny je "Nová městská třída".

Potenciálním územím pro rozšíření centra města je pás podél železniční tratě Brno hl.n. - Židenice.



Periferní urbanistická struktura (areály s převážně halovým způsobem zástavby) zůstává „za“ železničním koridorem na straně Komárova a Horních Heršpic.



Uzel VHD umístěný na rozhraní urbanistických celků nabízí prodloužení společensky i komerčně nejvýznamnější pěší osy, bude přirozeným cílem pěších cest.



Bezkolizní převedení hlavních pěších tahů na úrovni kolejiště dnešního nádraží (cca 206,00 m n.m.) je předpokladem pro vytvoření živého spojení historické a nové části centra.



Území a uzel VHD obslouženy kapacitní tramvajovou dopravou, nové tramvajové trasy:

Bulvár-Nová Rosická-Pražákova

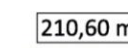
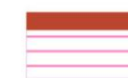
Plotní

Plotní - Nová Rosická



území rozšířeného centra města

2.3 HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-PETROV



Založení urbanistickou koncepcí srovnatelnou s platnou koncepcí ÚPmB bude vyžadovat řešit následující dopady a problémy vyvolané polohou nádraží pod Petrovem.

V zóně "Jižního centra" se bude Metropolitní urbanistická struktura rozvíjet koncentricky. Těžištěm bude uzel veřejné hromadné dopravy a odbavovací hala s podchodem.

Oblast Nové Sady - Heršpická, vnímaná jako "dobrá adresa v centru", bude posunem nádraží pod Petrov zvýhodněna svou polohou v "přednádraží". Do oblasti se bude dále soustředit intenzivní zástavba centrálních funkcí. Intenzita bude záviset na kvalitě dopravního spojení do "zanádraží".

Dopravní řešení bude potřeba přizpůsobit nové urbanistické koncepci. Ústředním bodem bude náměstí „Pod Petrovem“. Ul. Hybešova s plánovaným prosloužením do Mendlova náměstí nebude původně zamýšlenou "Veletřní třídou" pokračující jako "Bulvár" středem "Jižního centra". Bude ukončena náměstím „Pod Petrovem“, prostranství před odbavovací halou bude vyhrazeno pro pěší a veřejnou hromadnou dopravu.

Podmínkou dopravního zklidnění ul. Úzké a Uhelné a vyloučení kolize podjezdu Úzká - Hybešova s vestibulem nádraží je vybudování vnějšího komunikačního systému jižně od centra: odklon tahu Opuštěná - Zvonářka do souběhu s nákladovým průtahem, nové zaústění Bratislavské radiály, realizace části jižního segmentu VMO a Nové Vodařské napojené do komunikace Bidláky - Rosická. Změnou dopravní koncepce se zlepší kvalita prostředí ve střední části "Jižního centra".

Funkční spojení historického centra a "Jižního centra" bude vyžadovat, aby odbavovací část nádraží byla koncipována jako multifunkční centrum s nejširším spektrem vybavenosti a služeb. Prostorové uspořádání musí nabídnout atraktivní prostředí pro pohyb i pobyt. Nepříjemné je řešení, které bude omezeno na odbavovací halu s podchodem. Je třeba kompenzovat odklon pěší cesty do "hluchého" prostoru směrem na Nové Sady. Z okolí odbavovací haly je třeba vyloučit průjezdnou automobilovou dopravu. Spojení mezi "Jižním centrem" a Novými Sady řešit příčkou, společnou pro příjezd k autobusovému nádraží a parkovišti osobních aut.

Městskou zeleň nebude možno v rozsahu a kvalitě srovnatelné s parkem na ploše uvolněné železnicí ve variantě Řeka. Bude potřeba přehodnotit koncepci městské zeleně v centrální části města, Bulvár nahradit parkem, který poskytne chybějící zázemí pro bydlení.

Bude potřeba nově vymezit plochy pro bydlení. Prověřit možnosti lokace rezidenční funkce v návaznosti na centrální park, biokoridor Svratky a revitalizaci Ponávky. Technickým řešením staveb omezit negativní vlivy z dopravy.

Řešit obsluhu rozvojové zóny Vodařská veřejnou hromadnou dopravou. Pěší dostupnost, spojení na žel. zastávku Štýřice a urbanistické vazby veřejného prostoru.

Změna urbanistické a dopravní koncepce "Nové městské třídy". Zachování kolejíště při ul. Benešově omezí rozvoj centra východním směrem.

Bude potřeba přehodnotit územní potenciál pro rozvoj centra podél železniční tratě Brno hl.n. - Židenice.

Změna koncepce MHD v oblasti rozšířeného centra. Prověřit vedení tramvaje ul. Úzkou. Periferní oblast (zóna Vodařská) obsloužit nekolejovou MHD. Zónu Heršpická obsloužit z žel. zastávky Štýřice a navazující busové MHD.

Problémy:

Směrově, orientačně i urbanisticky nepříznivá poloha nástupu do nové části centra, umístění nádražní haly s podchodem stranou od ústí ul. Masarykovy, omezené možnosti urbanistického zvládnutí prostoru (šířka tramvajového tělesa v ul. Nádražní, možnost pouze jednostranné zástavby...).

Problém lokace rezidenční funkce, vysoká hluková zátěž.

Stabilizace a rozšíření komerčních ploch výroby a služeb a průmyslových ploch severně od nákladového průtahu, pronikání periferní urbanistické struktury do centra města.

Zvýšená hluková zátěž v důsledku vyšší nivelety nákladového průtahu.

Vyústění podchodu do znehodnoceného veřejného prostoru - zásobovací dvůr OD Tesco, budova katastrálního úřadu.

Omezení nabídky atraktivních ploch pro zástavbu metropolitního charakteru, absence zřetelné osy, která vymezení směr urbanistického rozvoje centra, hodnota pozemků bude poměřována vzdáleností od těžiště v oblasti nádražního podchodu.

2.4 HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-BEZ PROJEKTU, HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE VAR-BEZ PROJEKTU

VARIANTA "BEZ PROJEKTU" HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE



Varianta "Bez Projektu"

Nelze vytvořit podmínky srovnatelné s platnou urbanistickou koncepcí.

Kolejiště a drážní plochy budou stabilizovány v dnešním rozsahu. Dráha nebude uvoňovat ani zabírat pozemky. Pod tělesem nebudou budovány nové podjezdy ani podchody. Provoz bude udržován modernizací drážních technologií a obnovou stávajících fondů bez stavebních investic.

Kapacita železničního uzlu nebude schopna splňovat rostoucí nároky na železniční dopravu. Část přepravní práce převezme nekolejová regionální doprava. Významné mezinárodní spojení budou realizovány mimo město.



Nedostatečné pěší spojení stabilizuje nádraží jako urbanistickou bariéru. Není možno vytvořit urbanistickou strukturu, která bude rozvíjet hodnoty současného centra města. Stávající podchod je urbanistickou závadou. Degraduje význam "Jižního centra" jako součásti centra města. Atraktivní veřejný prostor navazující na podchod si přivlastnila obchodní galerie Vaňkovka. Chybí spojení do oblasti západně od Trnitě, není možno založit "Bulvár" jako hlavní veřejný prostor "Jižního centra".



Retardace rozvoje území, jako důsledek špatné pěší dostupnosti, se projeví snížením kvality urbanistické struktury. Hodnota pozemků bude poměřována vzdáleností od podchodu. Fragmentace urbanistického rozvoje centra.



Jako nové centrum města bude vnímán obchodně-administrativní komplex v oblasti ul. Heršpické. Dopravní a technická infrastruktura (založená pro zónu výroby a služeb) bude kolidovat s dynamickým rozvojem v oblasti. Kvalita a vybavenost veřejného prostoru bude poplatná komerční exploataci území. Území se bude dále rozvíjet jako samostatná urbanistická jednotka odděleně od centra města.



Stabilizace periferní urbanistické struktury v území dotčeném negativními vlivy. Extenzivní využití území provozováním výroby a služeb, zejména ploch se špatnou dopravní dostupností. Problém brownfield na nevyužívaném nákladovém nádraží "Brno - dolní". Izolace části Komárova za dvojnásobnou železniční bariérou.



Těžiště rozvoje metropolitní urbanistické struktury se v "Jižním centru" přesune k ul. Dorných, do oblasti obslužené pěší a tramvajovou dopravou.

Změna urbanistické a dopravní koncepce neumožní založit městskou třídu "Bulvár", ztráta významného potenciálu komerčních a společenských aktivit.

Dopravní funkci Bulváru převezme ul. Uhelná, „Jižní centrum“ bude obsluženo automobilovou dopravou z obvodových komunikací Uhelná, Trnitá, Opuštěná.



Ztráta systémových vazeb městské zeleně na významná veřejná prostranství. Ztráta možnosti propojení se zelení říčního koridoru. Bude potřeba hledat nová spojení, např. na revitalizaci Ponávky.

Omezené územní předpoklady pro založení centrálního veřejného prostoru, náměstí nebo parku, zůstávají v návaznosti na pěší osu Vaňkovka - autobusové nádraží Zvonařka.



Zásadní omezení územních podmínek pro lokaci bydlení. Kumulace negativních vlivů z automobilové a železniční dopravy (hluk, exhalace). Ztráta územního potenciálu pro rekreaci a veřejnou zeleň vyloučí možnost lokace většího obytného celku.



Obsluha bude zajištěna tramvají v ul. Plotní. Nebudou nové podjezdy pod žel. tělesem, "Jižní centrum" nebude dostatečně obsluženo tramvajovou dopravou.



Nebude realizována žel. zastávka "Štýřice". Oblast ul. Heršpické nebude obslužena kolejovou veřejnou hromadnou dopravou.



Omezená kapacita žel. dopravy vyvolá nárůst autobusové dopravy na obou autobusových nádražích.



Změna urbanistické a dopravní koncepce "Nové městské třídy".

Zachování kolejiště při ul. Benešově omezí rozvoj centra východním směrem.

Bude potřeba přehodnotit územní potenciál pro rozvoj centra podél železniční tratě Brno hl.n. - Židenice.

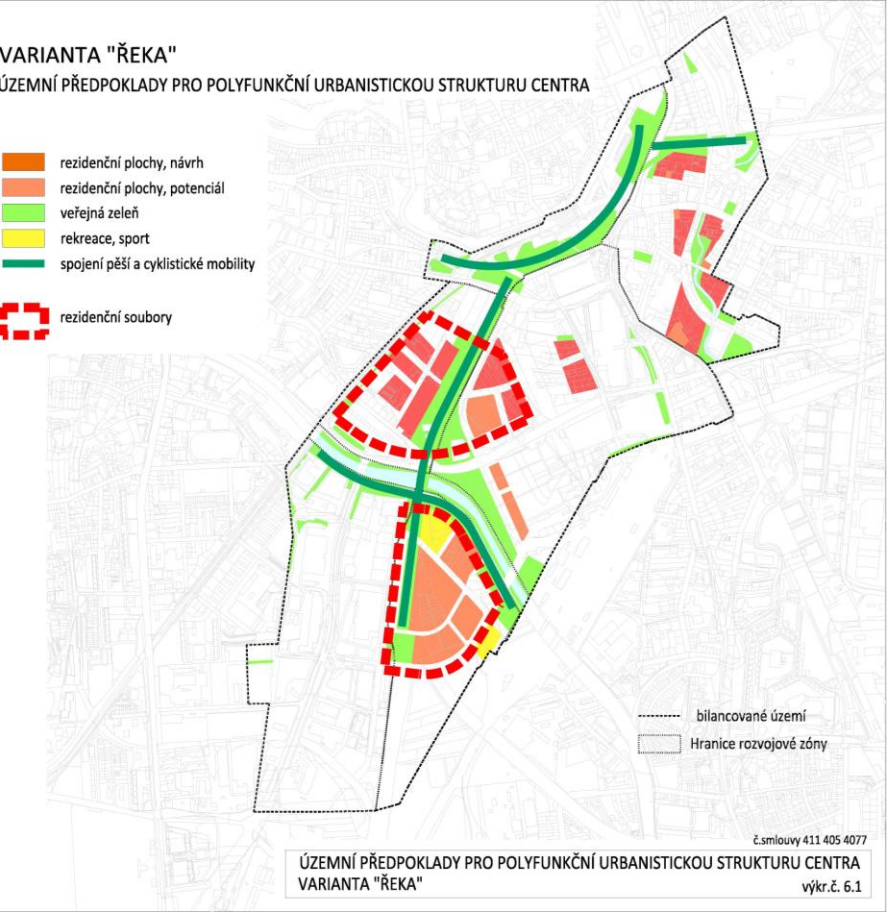
Problém využití nedostupných ploch mezi kolejišti odstavných nádraží ve Štýřicích.



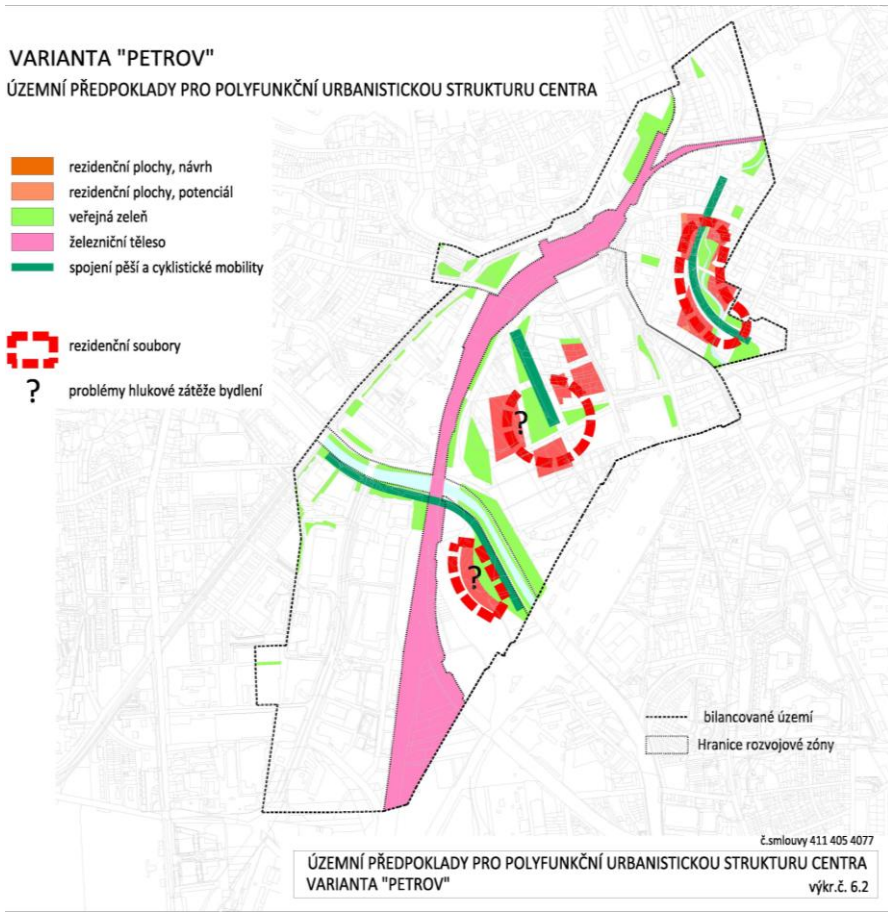
území rozšířeného centra města

2.5 OBYTNÉ PROSTŘEDÍ PRO REZIDENČNÍ PLOCHY S PŘEVAHOU BYDLENÍ

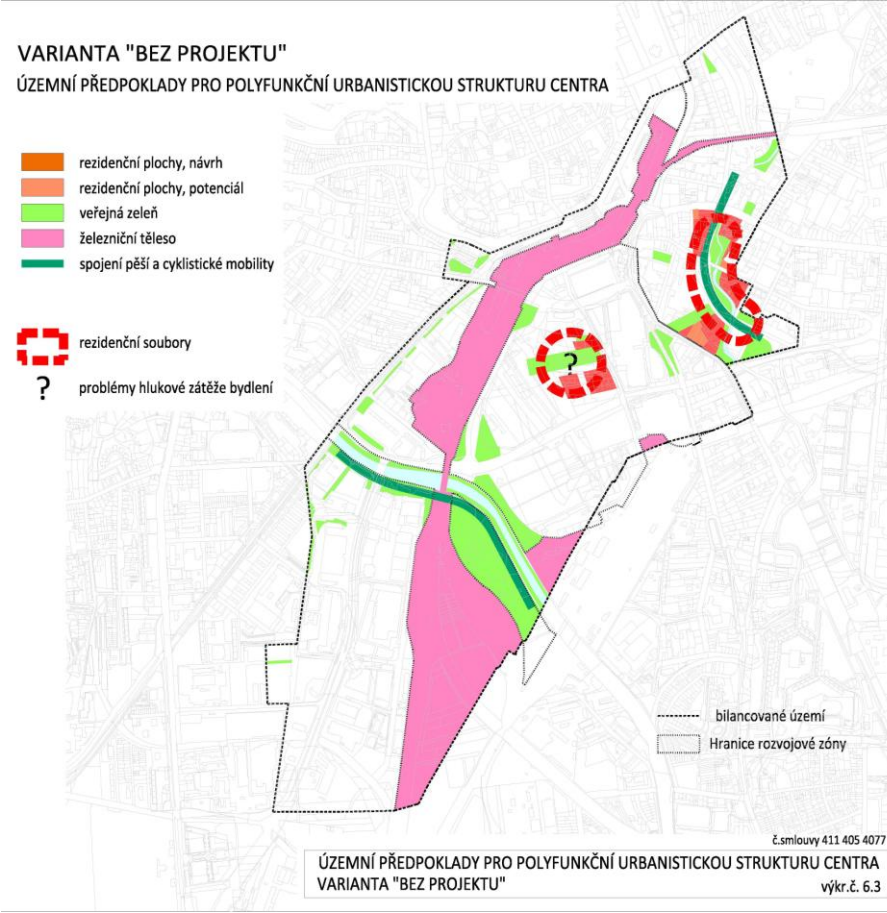
VAR-Řeka / viz výkres č. 6.1



VAR-Petrov / viz výkres č. 6.2



VAR-BezProjektu / viz výkres č. 6.3



Ve všech variantách jsou rezidenční plochy s převažujícím podílem bydlení vymezeny v území, ve kterém je předpoklad, že kvalita prostředí bude odpovídat požadavkům specifikovaným pro plochy bydlení ve vyhlášce č.501/2006 Sb.

V ÚPmB resp. VAR-Řeka jsou plochy bydlení soustředěny především podél pásu zeleně, který tvoří v rozvojových zónách Nové sady a Jižní centrum zelenou páteř území (předpokládané využití opuštěného drážního tělesa); významný potenciál rezidenčních ploch byl identifikován v rozvojovém území Štýřice – Vodařská v kontaktu s pobřežním pásem zeleně řeky Svatky (ověřeno územní studií). V zóně Koliště – Nová městská třída lze především využít prostředí podél Nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky.

Ve VAR-Petrov a VAR –BezProjektu je především využita kvalita prostředí podél Nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky. V ostatních rozvojových zónách jsou plochy s kvalitou prostředí pro bydlení poměrně sporadické, významně ovlivněné hlukovou zátěží z dopravy (viz hluková mapa - výkres č.9)

Ve VAR-Petrov se jeví jako účelná možnost zvětšení ploch rozvojového potenciálu převedením městského okruhu do souběhu s drážním nákladovým průtahem, tzn. získání území, ve kterém lze vymezit větší plochy pro bydlení mimo hlukovou zátěž.

ROZSAH A PROPORCE PLOCH BYDLENÍ, ZELENĚ, VODY A REKREACE

kvalita prostředí v těchto funkčních plochách dosahuje nejvyšší hodnotu v urbanizovaném území

funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch
zeleň, voda, rekreace	30,95		20,82		20,16	
bydlení	19,61		8,61		4,25	
celkem / porovnání variant	50,56	100,0%	29,43	58,2%	24,41	48,3%

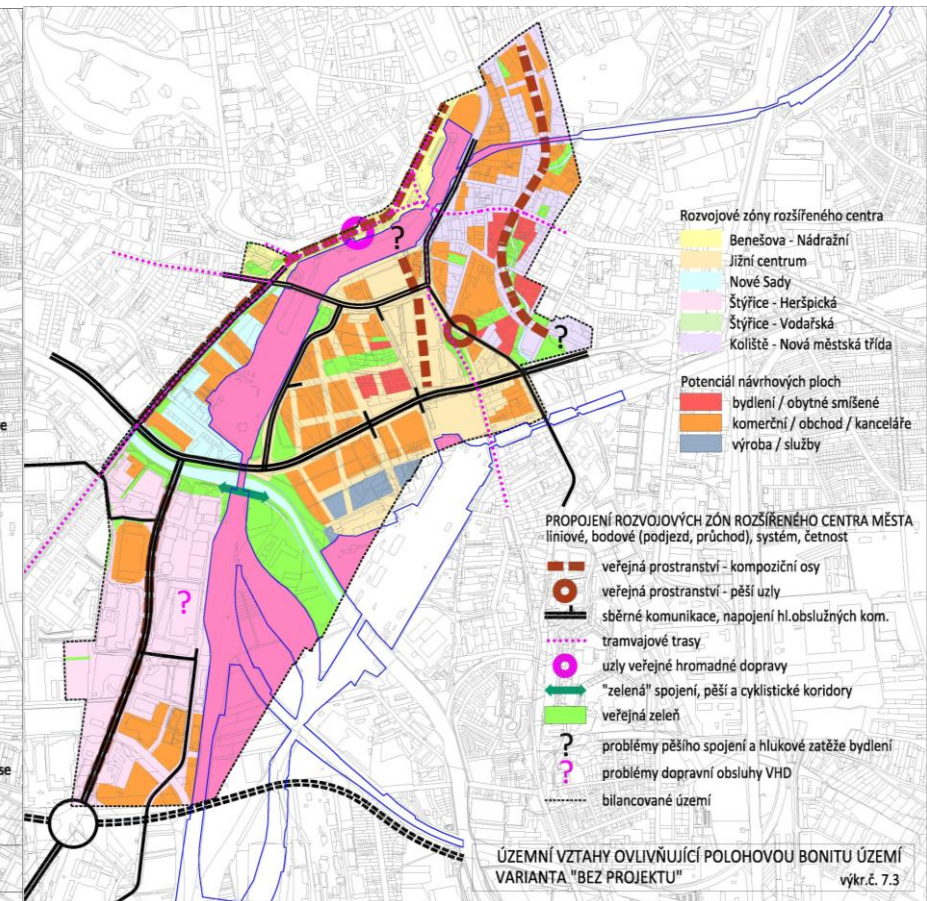
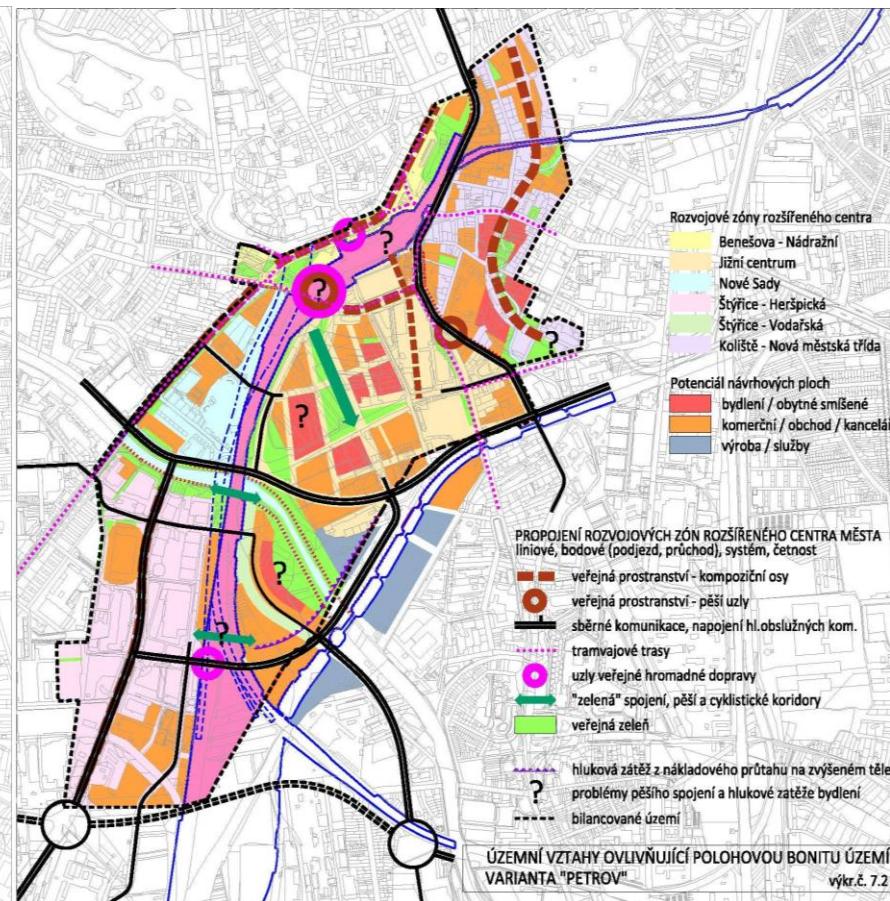
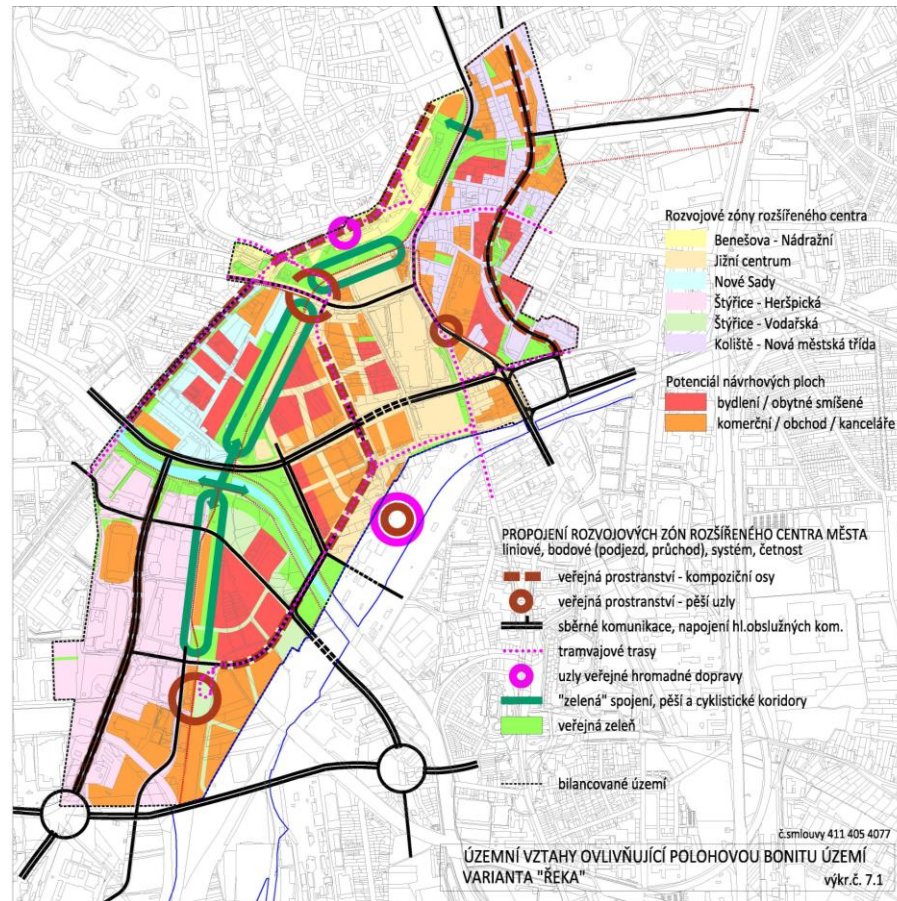
3. VYJÁDRĚNÍ HODNOTY PLOCH V ROZVOJOVÝCH ZÓNÁCH PODLE VARIANT

3.1 URBANISTICKÉ PŘEDPOKLADY PRO URČENÍ POLOHOVÉ BONITY (HODNOTY) ZASTAVITELNÝCH PLOCH

VAR-Řeka / viz výkres č. 7.1

VAR-Petrov / viz výkres č. 7.2

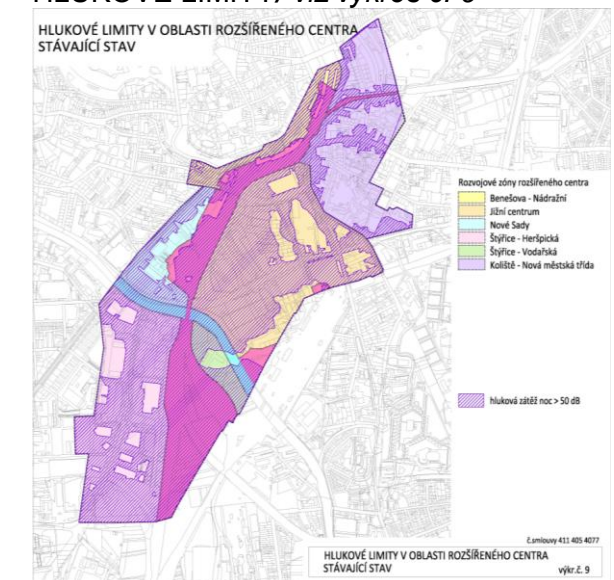
VAR-BezProjektu / viz výkres č. 7.3



Urbanistické řešení vytváří strukturu funkčních ploch ve smyslu zásad funkčního uspořádání viz kap. 2.1. která reflektuje stávající územní vztahy nebo je dotváří na základě principů urbanistické kompozice. V urbánní struktuře jsou tak vytvořena veřejná prostranství, některá s významem kompozičních os, a pěších uzlů, obvykle spojených s křížením významných ulic (městských tříd) a zastávek MHD. Kombinace uzlů veřejné hromadné dopravy je obvykle spojena s koncentrací osob (pěších uzlů); v takových případech jsou (nebo by měla být) veřejná prostranství řešena obzvláště obezřetně ve formách náměstí s důrazem na směry pohybu osob a rozptylové prostory před veřejně přístupnými stavbami. Zvláštní význam mají plochy nebo pásy zeleně, které vytváří kvalitu prostředí zejména pro rezidenční funkce, pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů a „zelená spojení“ v rámci rozvojových zón a nebo mezi nimi. Na druhé straně urbanistické řešení reflektuje negativní vliv zejména zdrojů hluku z dopravy, které limitují využití území pro bydlení a funkce s ním spojené.

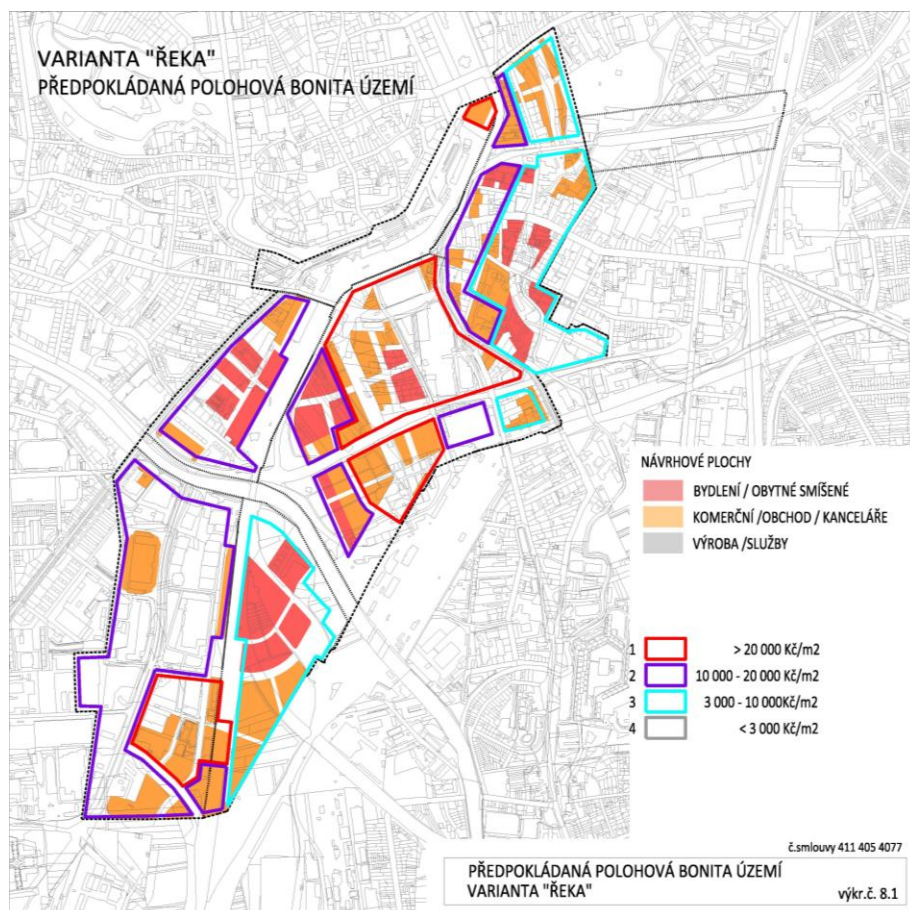
Poloha ploch v rozvojových zónách a vlastnosti zón významným způsobem ovlivňují plochovou bonitu (hodnotu) ploch a výsledně i jejich cenu, která slouží pro orientační ocenění rozvojového potenciálu viz kap. 3.2

HLUKOVÉ LIMITY / viz výkres č. 9

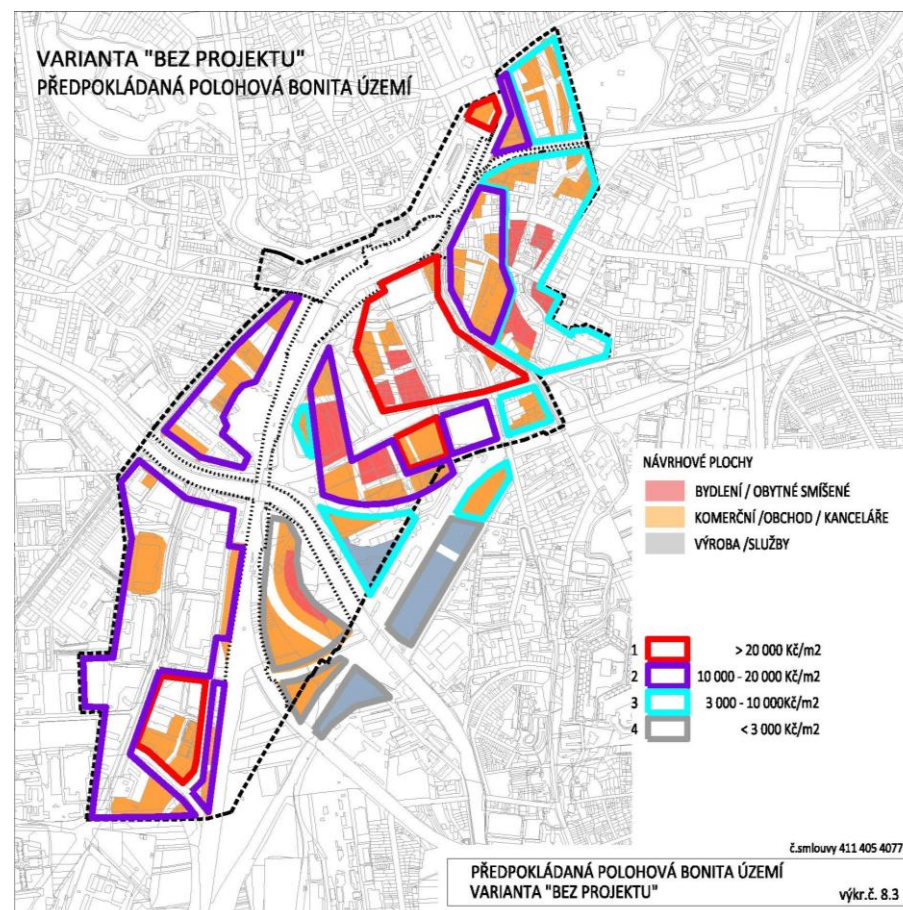


3.2 POLOHOVÁ BONITA (HODNOTA) ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH

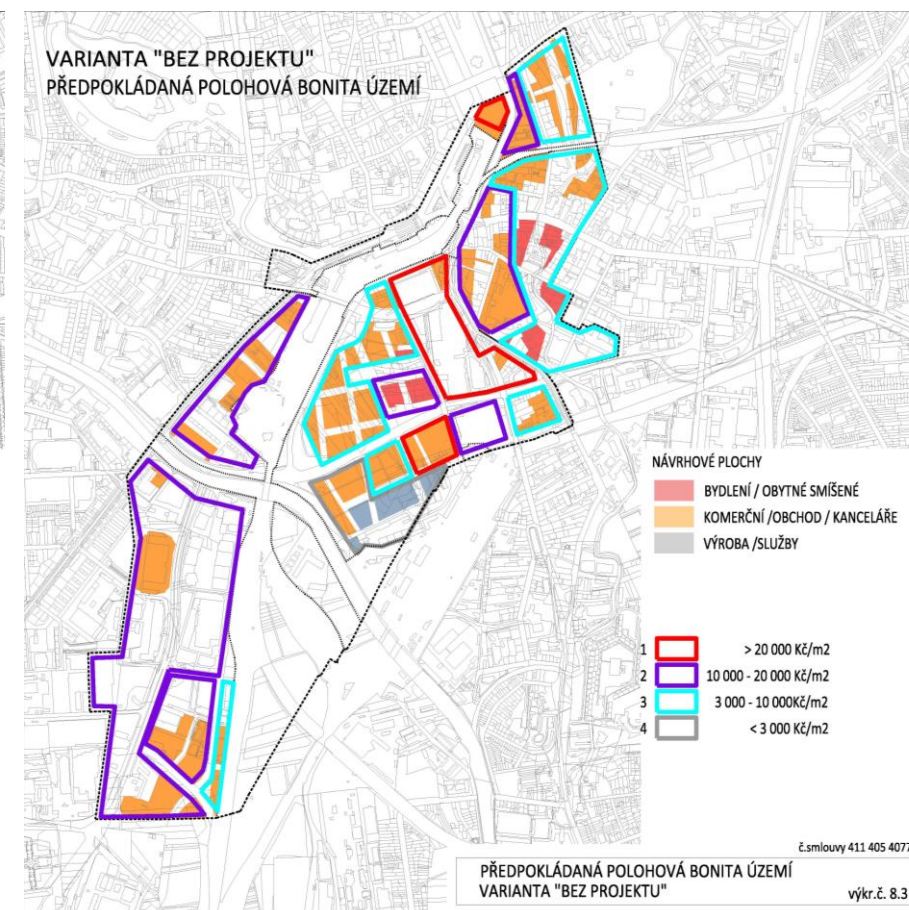
VAR-Řeka / viz výkres č. 8.1



VAR-Petrov / viz výkres č. 8.2



VAR-BezProjektu / viz výkres č. 8.3



Bonita – polohová hodnota plochy (pozemku) je vyjádřena posouzením charakteru zóny, ve které se nachází, a která má následující kvalitní vlastnosti:

- funkční využití v zóně
- dostupnost (veřejné) dopravy
- přístup individuální automobilovou dopravou, možnost parkování (na pozemku, vyhrazené parkování na veřejném pozemku, volné parkování na veřejném pozemku)
- napojení na sítě technické infrastruktury
- dostupnost občanského vybavení (obchody, pošta, vzdělávací zařízení apod.)
- kvalita prostředí (veřejné plochy, zeleň, okolní nemovitosti - funkce, intenzita, stavební stav, způsob užívání sousedních a dalších okolních pozemků, bezpečnost území, sociální status území)
- vlastnosti pozemku (například poloha v bloku, orientace ke světovým stranám, svažitost a orientace svahu, velikost pozemku, tvar a proporce pozemku kontaktní délka hranice pozemku s veřejným prostorem)

Ocenění ploch lze přiměřeně odvodit z „Cenové mapy města Brna 10“, která vymezuje skupiny pozemků s již realizovanou cenou a porovnává je se skupinami pozemků s obdobnými charakteristikami, přičemž sleduje kritéria obdobná jako jsou výše uvedené vlastnosti ploch pro posouzení jejich bonity (napojení, resp. dostupnost inženýrských sítí a ostatních služeb, dopravní dostupnost lokality vč. napojení MHD, omezení a příležitosti dle územního plánu, pozitivní účinky okolí - městská zeleň, okolní zástavba, vybavenost okolí, negativní účinky okolí - hluk, prach, okolní zástavba, radon, otřesy, zastínění apod., omezení užívání - ochranná pásma dopravních staveb vedení, pásma ochrany životního prostředí, záplavové území).

Z výše uvedeného vyplývá, že postup použitý pro stanovení polohové hodnoty ploch včetně vyjádření jejich ceny na základě porovnání ploch s obdobnou charakteristikou je relevantní a může sloužit k porovnání variant, resp. jejich rozvojového potenciálu.

Hodnocení zastavitelných ploch je pro přehlednost provedeno pro skupiny agregovaných funkcí – plochy bydlení a plochy komerční, plochy výroby

Navržené cenové hladiny jsou odvozeny z „Cenové mapy města Brna 10“; jejich hodnoty nejsou podstatné, protože prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB nemá za cíl ocenit pozemky navrhované k zastavění v jednotlivých variantách, ale zjistit jaký je rozvojový potenciál území rozšířeného centra v jednotlivých variantách resp. poměr mezi variantami vyjádřený určitou cenou.

4. BILANCE PLOCH

4.1 BILANCE POLOHOVÉ BONITY PLOCH NAVRŽENÝCH K ZASTAVĚNÍ

Oblast rozšířeného centra města celkem							komparační cena 4)
	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	tis.Kč/ha
>20 000 Kč/m2	12,72	2 925 600	7,85	1 805 500	3,11	715 300	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	21,49	3 223 500	21,49	3 223 500	16,14	2 421 000	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	19,25	1 251 250	13,10	851 500	15,76	1 024 400	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	13,27	265 400	4,00	80 000	20 000
celkem	53,46	7 400 350	55,71	6 145 900	39,01	4 240 700	
porovnání variant >		100%	83%		57%		

Zóna A, Benešova - Nádražní

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	0,44	101 200	0,44	101 200	0,93	213 900	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20 000
celkem	0,44	101 200	0,44	101 200	0,93	213 900	
porovnání variant >		100%	100%		211%		

Zóna B, Jižní centrum

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	7,73	1 777 900	4,87	1 120 100	2,19	503 700	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	5,55	832 500	6,18	927 000	1,03	154 500	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	1,00	65 000	3,70	240 500	7,98	518 700	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	4,00	80 000	20 000
celkem	14,28	2 675 400	14,75	2 287 600	15,20	1 256 900	
porovnání variant >		100%	86%		47%		

Zóna C, Nové Sady

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	5,27	790 500	3,07	460 500	2,93	439 500	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20 000
celkem	5,27	790 500	3,07	460 500	2,93	439 500	
porovnání variant >		100%	58%		56%		

Pozn.:

- 1) dle ÚPMB včetně rozvojového potenciálu identifikovaného a ověřeného ÚS
2) hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce ÚPMB
3) hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce ÚPMB
4) cena použitá pro srovnávací výpočet

Zóna D, Štýřice - Heršpická

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	4,82	1 108 600	2,54	584 200	0,00	0	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	6,03	904 500	6,59	988 500	6,88	1 032 000	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,84	54 600	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20 000
celkem	10,85	2 013 100	9,13	1 572 700	7,72	1 086 600	
porovnání variant >		100%	78%		54%		

Zóna E, Štýřice - Vodařská

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	10,62	690 300	0,00	0	0,00	0,00	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	6,58	131 600	0,00	0,00	20 000
celkem	10,62	690 300,00	6,58	131 600,00	0,00	0,00	
porovnání variant >		100%	19%		0%		

Zóna F, Koliště - Nová městská třída

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	4,30	645 000	5,42	813 000	5,30	795 000	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	7,70	500 500	7,38	479 700	6,94	451 100	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20 000
celkem	12,00	1 145 500	12,80	1 292 700	12,24	1 246 100	
porovnání variant >		100%	113%		109%		

Na uvolněných plochách po nádraží Brno - Dolní

	var.Řeka 1)		var.Petrov 2)		var.bez projektu 3)		komparační cena 4)
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	230 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	0,00	0	0,30	45 000	0,00	0	150 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	0,00	0	1,96	127 400	0,00	0	65 000
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	6,69	133 800	0,00	0	20 000
celkem	0,00	0	8,95	306 200	0,00	0	

plochy navržené k zastavění = plochy zastavitelné a přestavby

4.2 BILANCE HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH V PLOCHÁCH NAVRŽENÝCH K ZASTAVĚNÍ

Oblast rozšířeného centra města celkem

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	19,06	58,87	8,38	27,89	3,75	12,33
komerční plochy	32,80	134,43	40,04	142,70	33,10	123,43
výroba, průmysl	0,00	0,00	7,30	2,91	2,16	0,86
celkem	51,86	193,30	55,72	173,50	39,01	136,62
	100%	100%	107%	90%	75%	71%

úbytek ploch navržených k zastavění pro rozvoj centra v důsledku stabilizace drážních ploch

Zóna A, Benešova - Nádražní

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
komerční plochy	0,44	1,32	0,44	1,32	0,93	2,79
výroba, průmysl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,44	1,32	0,44	1,32	0,93	2,79
	100%	100%	100%	100%	211%	211%

není možno dokončit zelený okruh

Zóna B, Jižní centrum

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	5,02	17,58	4,48	15,69	1,21	4,23
komerční plochy	9,26	35,76	8,93	33,45	11,83	43,92
výroba, průmysl	0,00	0,00	1,34	0,53	2,16	0,86
celkem	14,28	53,34	14,75	49,67	15,20	49,01
	100%	100%	103%	93%	106%	92%

důsledek úbytku městské zeleně a ztráty atraktivity západní části zóny JC

Zóna C, Nové Sady

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	3,52	10,28	0,00	0,00	0,00	0,00
komerční plochy	1,75	6,78	3,07	10,97	2,93	10,42
výroba, průmysl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	5,27	17,06	3,07	10,97	2,93	10,42
	100%	100%	58%	64%	56%	61%

důsledek setrvání nebo lokace zařízení dopravy

ZP - plochy navržené k zastavění

HPP - hrubé podlažní plochy

Pozn.: plochy navrhované k zastavění = plochy zastavitelné a plochy přestavby

Zóna D, Štýřice - Heršpická

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
komerční plochy	9,25	36,43	9,13	36,77	7,72	25,97
výroba, průmysl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	9,25	36,43	9,13	36,77	7,72	25,97
	100%	100%	99%	101%	83%	71%

podmínkou vysoké intenzity využití je obsluha kapacitní kolejovou VHD (var.Řeka tramvaj, var.Petrov železnice)

Zóna E, Štýřice - Vodařská

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	6,45	17,72	1,16	3,47	0,00	0,00
komerční plochy	4,17	24,86	5,42	16,53	0,00	0,00
výroba, průmysl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	10,62	42,58	6,58	20,00	0,00	0,00
	100%	100%	62%	47%	0%	0%

ztráta atraktivity v důsledku izolace zóny

Zóna F, Koliště - Nová městská třída

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	4,07	13,29	2,74	8,74	2,54	8,10
komerční plochy	7,93	29,29	10,06	33,72	9,70	40,33
výroba, průmysl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	12,00	42,58	12,80	42,46	12,24	48,43
	100%	100%	107%	100%	102%	114%

posun centra směrem na východ

Na uvolněných plochách po nádraží Brno - Dolní

	var.Řeka ¹⁾		var.Petrov ²⁾		var.bez projektu ³⁾	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
komerční plochy	0,00	0,00	2,99	9,93	0,00	0,00
výroba, průmysl	0,00	0,00	5,96	2,38	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	8,95	12,31	0,00	0,00

¹⁾ dle UPMB včetně rozvojového potenciálu identifikovaného a ověřeného US

⁴⁾ hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce UPMB

³⁾ hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce UPMB

BILANCE HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH / PODKLAD PRO VÝPOČET INTENZIT DOPRAVY

Bilance je založena na standardním výpočtu, shodném s obvyklými výpočty používanými pro orientační výpočty „zatížení“ území (např. pro Generel odvodnění města Brna, resp. pro Zatížení urbanistických celků – podklad pro modelování dopravní zátěže).

HPP je vypočtena z plošné výměry plochy navrhované k zastavění (ZP) a indexu podlažních ploch (IPP) vztaženému k této ploše > $ZP(m^2) \times IPP = HPP(m^2)$

Výpočet je vždy vztažen k jednotlivým plochám - plochám navrhovaným pro zastavění (ZP), je vymezen v ÚPmB nebo ÚS a obdobně (ve shodné lokalitě a předpokládaných územně technických podmínkách) použit v hypotézách funkčního a prostorového uspořádání území ve VAR-Řeka a VAR-BezProjektu:

varianta	urbanistický návrh řeší plochy navržené k zastavění
VAR-Řeka	dle ÚPMB, včetně rozvojového potenciálu identifikovaného a ověřeného ÚS
VAR-Petrov	hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce ÚPMB
VAR-BezProjektu	hypotéza urbanistického návrhu předpokládající změnu urbanistické koncepce ÚPMB

Zásady funkčního a prostorového uspořádání jsou uvedeny v kap. 2

Aby bylo možno provést přepočet HPP na hodnoty obvyklé pro další výpočty tj. zejména počet obyvatel, počet pracovních míst, výměry prodejních resp. kancelářských ploch předpokládaných v plochách navrhovaných k zastavění pro komerční způsoby využití, apod. a následně pro výpočty dopravy generované funkčním využitím plochy je nezbytné specifikovat další předpokládané charakteristiky, ale také předpokládat určité podrobnější určení způsobu využití ploch, které odpovídá zejména poloze plochy v území.

Základním východiskem pro bilanci je předpoklad multifunkčního využití nejen území ale i jednotlivých ploch. Předpoklad smíšené funkcí je zaveden i ve výpočtech rozhodujících údajů pro bilanci generované dopravy. Specifikace charakteristik jednotlivých funkčních typů vychází z hlavního účelu využití plochy s doplňky dalších funkcí. Tato specifikace, byla použita pro orientační výpočty „zatížení“ území v ÚS „Zatížení urbanistických celků – podklad pro modelování dopravní zátěže“.

Výše uvedená specifikace se zaměřuje především na predikci poměru hlavního a doplňkového účelu využit. V plochách bydlení lze předpokládat, že doplňkový účel může být vyjádřen zejména počtem pracovních příležitostí (nevýrobní služby – kadeřnictví, poradenství, ordinace atp.). Pro plochy s převážujícím využitím pro obchod a plochy s převážujícím využitím pro administrativu (kanceláře) je obvyklá kombinace obou těchto způsobů využití. V administrativních komplexech je obvykle parter využit pro obchod a služby a lze předpokládat určitý podíl bydlení naopak v obchodních komplexech zvláště v rozvojových územích lze předpokládat integraci kancelářských ploch a případně také bydlení pokud budou vytvořeny podmínky pro odpovídající kvalitu prostředí. Důvodem pro takovéto členění je poměrně výrazný rozdíl mezi objemem dopravy, který generuje obchod a administrativní a také další komerční plochy služeb (výrobních služeb) v ojedinělých případech plochy výroby (průmyslového charakteru)

Základní členění odpovídá hlavním funkcím uvedeným ve V následující tabulce je uveden přehled funkcí a jejich pracovní označení, a specifikace

Pozn.: označení a členění nesouhlasí s označením funkcí resp. funkčních typů v ÚPmB

PRACOVNÍ OZNAČENÍ

kód	význam	
BB	bydlení / obytné smíšené	plochy rezidenční
CO1	obchod a služby	plochy komerční
CO2	administrativa a služby	
CV	nerušící výrobní služby	
P1	výroba / služby	plochy výroby

FUNKČNÍ TYPY, CHARAKTER HLAVNÍCH A DOPLŇKOVÝCH ÚČELŮ VYUŽITÍ A JEJICH PROPORCE

označení	funkční typ (hlavní účel využití)	charakter hlavního účel využití	proporce účelů využití		charakter a proporce doplňkových účelů		
			hlavní účel	doplňkový účel	prodejní plochy	kancel. plochy	plochy bytů
BB	bydlení / obytné smíšené		80%	20%	x	100%	x
C	komerční / obchod / kanceláře						
CO1	obchod a služby	obchod a služby	90%	10%	x	x	100%
CO2	administrativa a služby	kanceláře a služby	80%	20%	x	x	100%
CV	nerušící výrobní služby						
P1	výroba / služby						
		proporce a charakter komerčních ploch		prodejní plochy	kancel. plochy		
CO1	obchod a služby	obchod a služby	40%	60%			
CO2	administrativa a služby	kanceláře -služby	80%	20%			

VYBRANÉ POJMY V TABULCE VÝPOČTŮ

údaje vložené	polohová bonita území	hodnota území odvozená z Cenové mapy města
	zóna	rozvojové zóny rozšířeného centra
	ZP / id	identifikátor plochy navrhované k zastavění (ZP), v územní jednotce nejsou dvě nebo více ploch se shodným číslem
	typ / kód	kód udává typ způsobu využití plochy a je totožný s označením základní plochy ve výkrese
	výměra ZP / m ²	změřená hodnota plochy navrhované k zastavění (ZP) v grafickém souboru
údaje vypočítané	IPP / limit	navržený index podlažních ploch (IPP) = intenzita využití ZP
	HPP / m ²	kapacita ZP udaná v hrubých podlažních plochách (HPP)
	IUP / index už.pl.	index užitkové plochy (IUP) udává podíl už.plochy na HPP, tj.HPP po odečtu ploch konstrukcí a komunikací v objektech
	Už. plocha / celkem	výpočet
	Polyf.B // bydlení / ostatní funkce	předpokládaný podíl bydlení k nebytovým funkcím v ZP
	Už.plocha / nebytové funkce	výpočet
	VelikoKat // m ² /1bj	velikostní kategorie účelové jednotky (VK) v m2 - bytová jednotka, pracoviště jednoho pracovníka
	Poč.bytů / max	výpočet
	obložnost / 2,4	hodnota udává počet osob na 1 bj. pro plochy navr jednotně hodnotou 2,4
	přepočet / kancel.pl.	přepočet užitkových ploch funkčního typu CO na účelovou jednotku m ² kancelářských ploch
	přepočet / prodej.pl.	přepočet užitkových ploch funkčního typu CO na účelovou jednotku m ² prodejních ploch
	Poč.obyv.	hodnota účelové jednotky počet obyvatel vypočtená z výměry základní plochy a dalších parametrů, které se vztahují k funkčnímu typu, ve kterém lze předpokládat trvalé bydlení (B)
	Poč.prac.	hodnota vypočtená z podílu ploch užitkových nebytových u ploch (B), u ostatních ploch z užitkových ploch podle jejich charakteristiky CV /25m ² /pracoviště/, (CO1,CO2) plochy kancelářské /15m ² /pracoviště/ plochy obchodu a služeb /50m ² /pracoviště/ nebo z hrubých podlažních ploch obvyklými průměrnými standardy (P1) /70m ² /pracoviště/

5. ŘEŠENÍ PŘESTAVBY (REKONSTRUKCE) HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ A KONTEXT S ŘEŠENÍM VEŘEJNÝCH PROSTORŮ A VZTAHŮ

Poměrně komplikované je hodnocení územních dopadů variant na uspořádání veřejných prostorů, a jejich kompozice, které určí definitivní podobu jižního okraje městské památkové rezervace (MPR) a propojení historického jádra s rozšířeným centrem. Podoba nádraží a jeho dispoziční uspořádání zcela zásadně ovlivní pocitový obraz „vstupní brány města“ a to nejen architekturou ale zejména – vytvořením „přátelského prostředí“ tj. přehledností uspořádání jednotlivých složek (funkcí) nádraží, navazujících zařízení hromadné dopravy (autobusové nádraží, přestupní uzel hromadné dopravy) a rozsahem služeb (nejen spojených s cestováním vlakem), kvalitou a orientací cest pro pěší uvnitř nádraží i ve vztahu k veřejné hromadné dopravě a hlavním pěším koridorům resp. vstupům do historického jádra a rozšířeného centra. Podstatnou podmínkou řešení musí být také kontrola bezpečnostních rizik (viz dosud pouze falešné hrozby bombových útoků)

Z výše uvedeného vyplývá, že je nezbytné se zabývat, alespoň orientačně, předloženým řešením nádraží a jeho kontextu s bezprostředním okolím a to primárně ve VAR-Petrov. Ve VAR-BezProjektu se nepředpokládají žádné změny, a v případě realizace podle VAR-Řeka bude uspořádání této významné části MPR města detailně řešit další generace urbanistů a architektů a vyjadřovat se další generace občanů (po definitivním ukončení provozu a odstranění železničních zařízení a odstranění starých ekologických zátěží (cca v r.2025-30)

Je nepochybné, že řešení VAR-Petrov, které je odvozeno ze záměru iniciativy *Občanská koalice Nádraží v centru* zpracovává řešení do odborné úrovně, umožňující technicko-technologické srovnání variant. Odborný přístup k technicko-technologickému řešení nelze zpochybnit. Nicméně je zřejmé, že návrh postrádá jednotící koncepci vytvořenou souběžnou prací dopravních specialistů a urbanistů; to se projevuje například v úpravě (rozšíření tělesa nádraží směrem k obchodnímu domu Tesco a to takovým způsobem, který prakticky vylučuje kvalitní řešení veřejných prostorů v území navazující na rozvojovou zónu Jižního centra; a současně omezuje záměr Tesca realizovat chybějící kapacitu parkovišť. Zarážející na celé koncepci je na jedné straně velkorysost technicky i etapově komplikovaného řešení, včetně nekompromisních zásahů do přírody a krajiny v západní části města (v případě koridoru pro trať rychlých spojení), a na druhé straně neadekvátní urbanistické řešení, které zpětně negativně ovlivňuje uspořádání nádraží. Urbanistické řešení například nereflektuje rozšíření železničního tělesa směrem k Tesco, lpí na dopravním řešení (pravděpodobně převzatém z VAR-Řeka) s bulvárem zakončeným rondelem, který je nepochopitelně vnořen pod platformu nástupišť. Řada nezávislých průníků dopravních tras tělesem způsobuje, že navržené řešení působí dojmem nedostatku prostoru, který se projevuje i v dispozičním uspořádání.

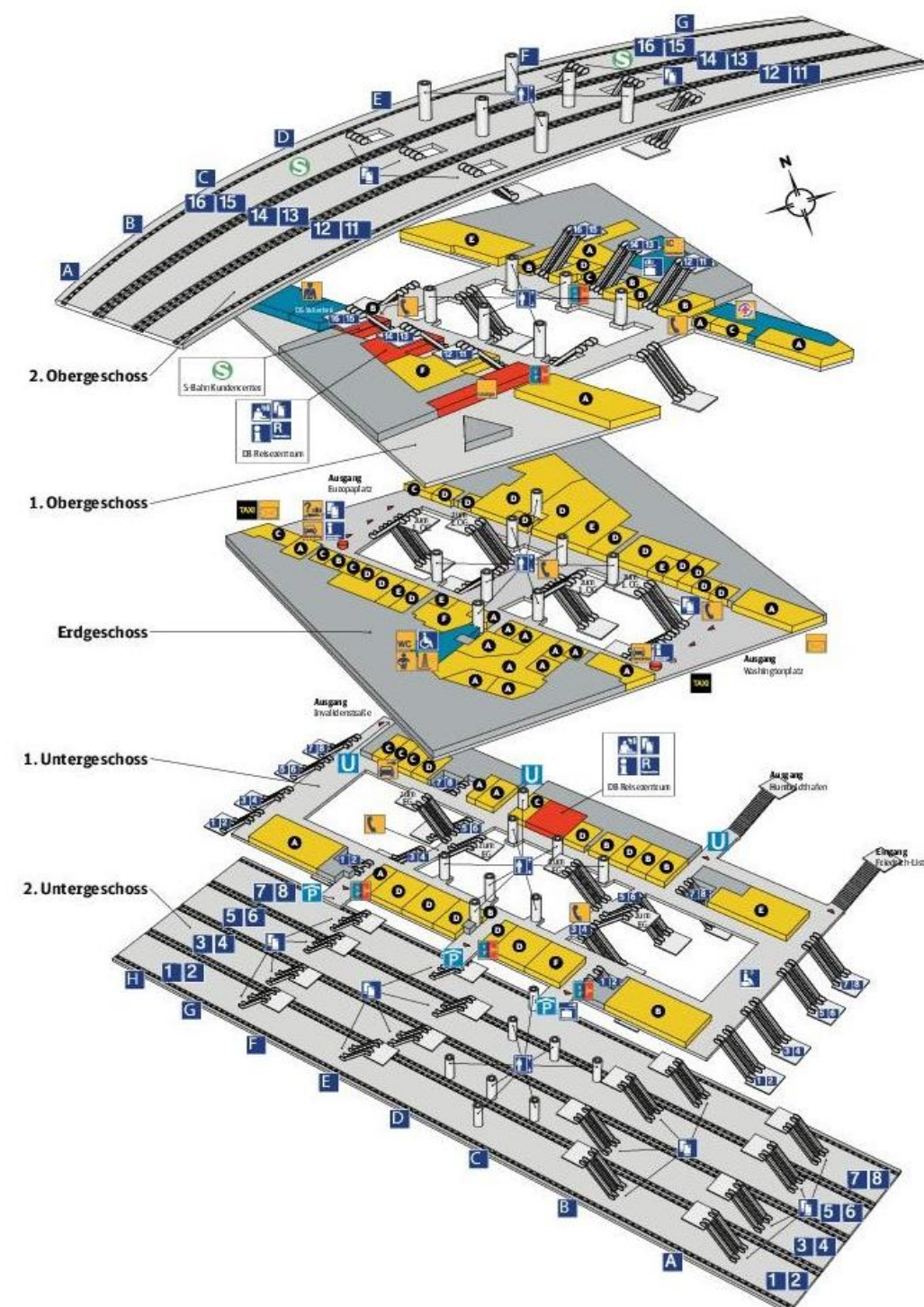
V posledních letech byla uvedena do provozu hlavní nádraží několika velkých měst v Evropě, které dokladují trendy v typologii těchto dopravně, společensky i architektonicky významných staveb. Z nejbližších to jsou nová hlavní nádraží ve Vídni a Berlíně. Obě nádraží jsou v něčem inspirující. Berlínské nádraží z hlediska vnitřního dispozičního uspořádání na principu nejkratších přestupních cest prostřednictvím jednoho prostoru s vertikálními komunikacemi, který přehledně propojuje všechny úrovně, tj. jak platformy nástupišť v podzemí a druhém nadzemí, tak dvě mezilehlá podlaží obchodů a služeb. V úrovni parteru je nádraží přístupné příčně k navazujícím terminálům tramvajové a busové městské dopravy, s informačními boxy u obou vstupů a možností kontroly pohybu osob v mimořádných případech bezpečnostních rizik.

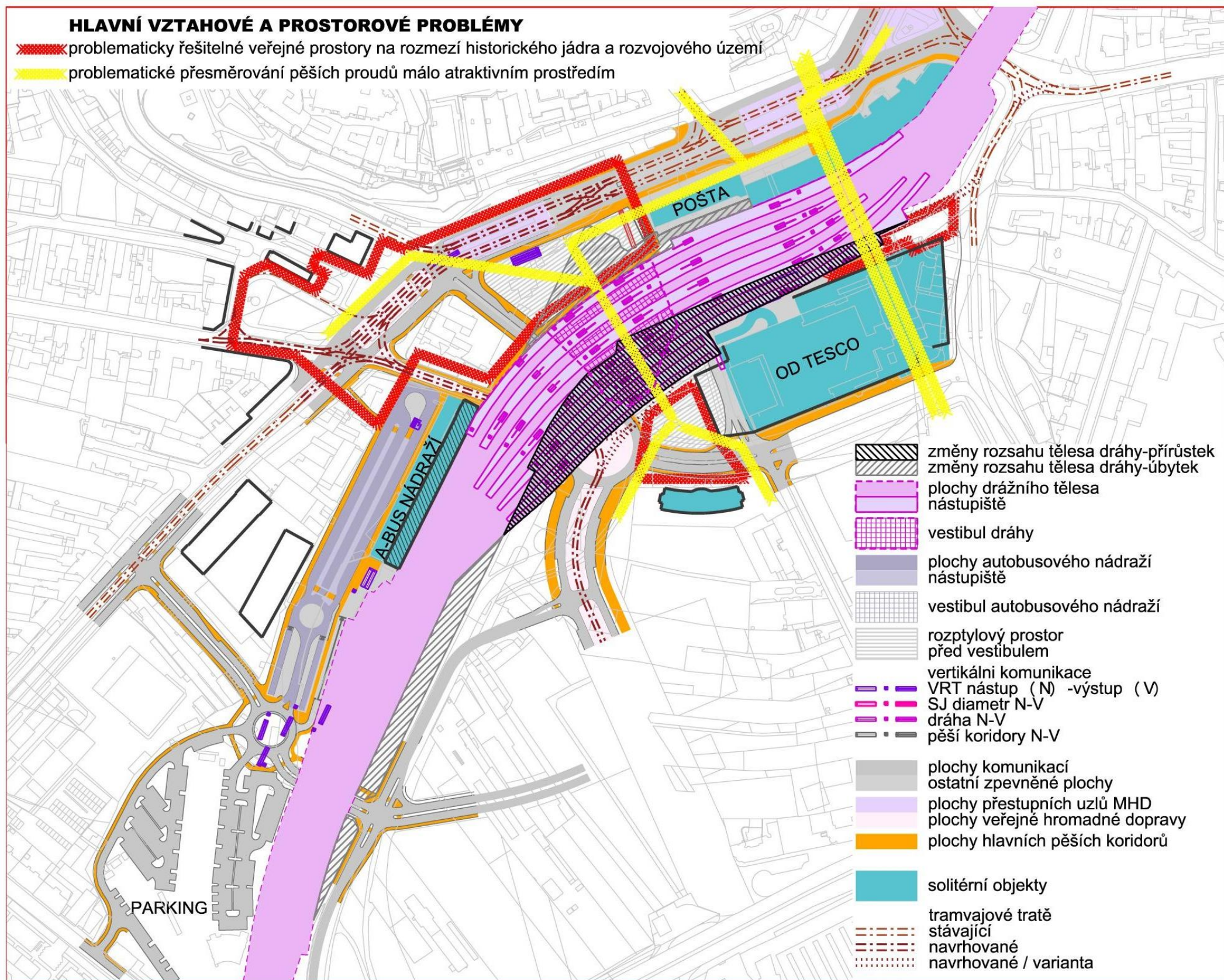
V prostoru města je (odbavovací) budova nádraží významným prvkem, který generuje množství vnějších vztahů a naopak využívá veřejný prostor a uspořádání funkčních systémů města k zajištění vlastního provozu. Optimalizace těchto vztahů je nezbytná pokud má být nádraží integrální součástí centra města.

V následujících schématech jsou zjednodušeným způsobem vyjádřeny zásady uspořádání nádraží ve VAR-Petrov a to ve všech úrovních; graficky a komentářem je upozorněno na nejdůležitější problémy navrženého řešení ve vztahu k veřejnému prostoru a uspořádání funkčních systémů města.

Vzhledem k tomu, že územní dopady řešení urbanistického detailu spolu s dispozičním řešením nádraží nelze v měřítku ÚPmB vyjádřit, je nezbytné v dalším uvedené zjištění zahrnout do studie proveditelnosti.

BERLÍN HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - PŘÍKLAD KOMPAKTNÍHO DISPOZIČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ





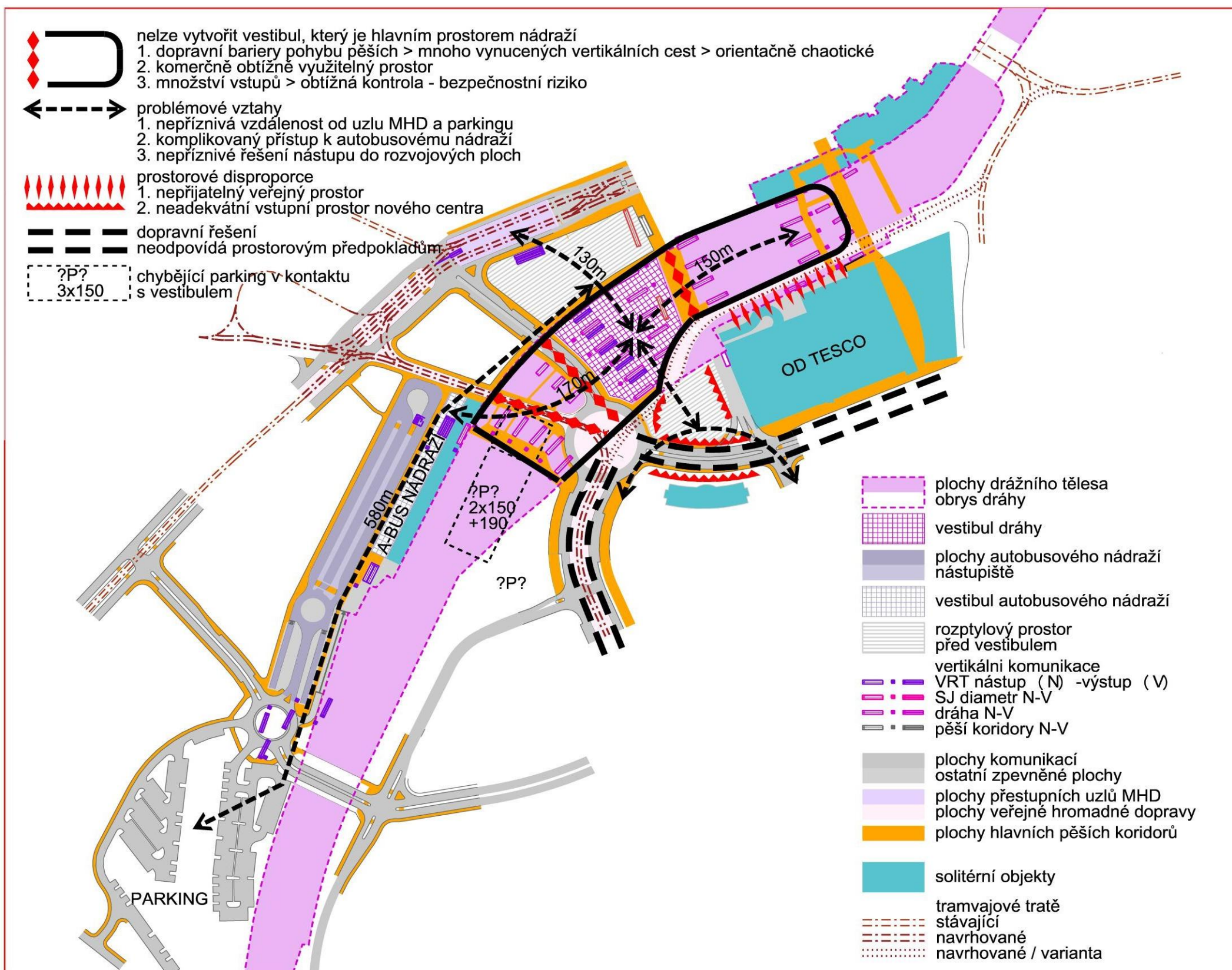
SITUACE POLOHY NÁDRAŽÍ ÚROVEŇ +1 (nástupiště)

Souvislost a vzájemná podmíněnost uspořádání nádraží a městského prostoru.

Centrálním bodem nádraží je, resp. měl by být „vestibul“, který reprezentuje nejdůležitější složky služeb cestujícím; soustředí vertikální komunikace pro přístupy k jednotlivým úrovním nádraží, a vůči vnějšímu prostoru by měl být významným cílem pěších cest, včetně jejich přesměrování k dalším cílům jak v městské památkové rezervaci, tak v rozvojové zóně jižního centra, která představuje potenciál zejména komerčních aktivit.

Kontext dispozičního řešení nádraží a jeho vliv na uspořádání veřejných prostorů:

- poloha vestibulu - pěší cesty od nejsilnějšího pěšího proudu v ulici Masarykově nesměřují k vestibulu (pravděpodobnému hlavnímu vstupu do nádraží) atraktivním prostorem; ulice Nádražní má sice dimenzi městské třídy, je však využita především pro tramvajovou dopravu s křížením tratí a dvěma pravděpodobně stejnými přestupními uzly (u historické budovy nádraží a po 250 m. před novým vestibulem);
- prostor křižovatky ulic Nádražní, Hybešovy, Úzké a Nových sadů představuje především dopravní uzel, který nereflektuje polohu vestibulu, stejně tak jako nové autobusové nádraží;
- rozsáhlý indiferentní prostor (cca 3 ha) s rozptýlenými aktivitami obou nádraží je obtížně řešitelný a lze jej považovat za ztracenou příležitost k vytvoření významného veřejného prostranství v městské památkové rezervaci
- obdobná je situace ve směru k rozvojové zóně jižního centra s dominující dopravou a stísněným rozptylovým prostorem vedle vjezdu do garáží Tesca; východ z podchodu splyne s nástupem do pasáže Tesca a nejsilnější pěší proud tak bude pohlcen do interiéru obchodních galerií Tesco a Vaňkovka

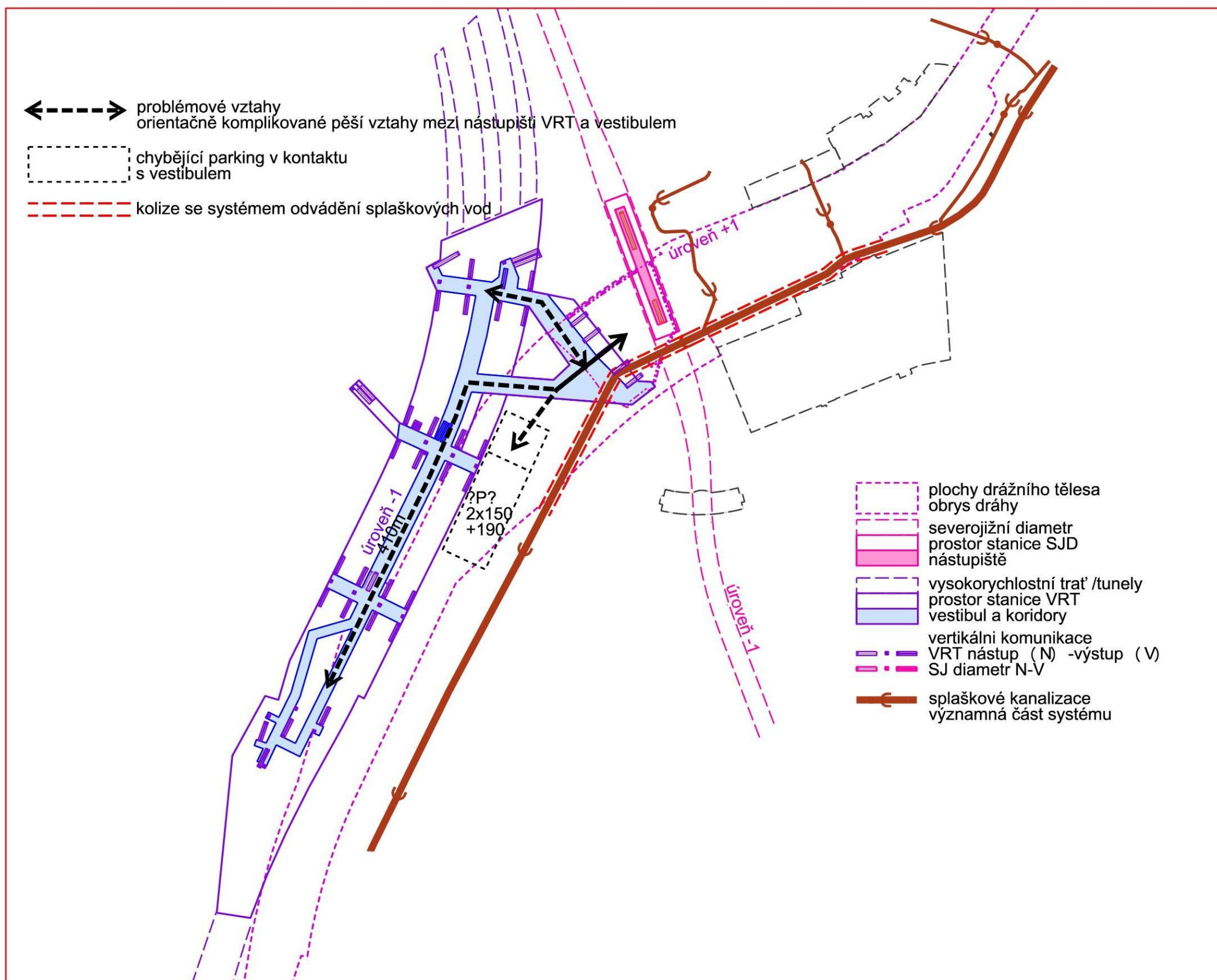


NÁDRAŽÍ ÚROVEŇ 0

V úrovni 0 se projevuje řada problémů které nejsou adekvátně řešeny

Klíčovým problémem, který brání vytvoření přehledného a přitažlivého komplexu nádraží je řada dopravních bariér, (zejména průjezdu IAD a okružní křižovatky), které omezují rozsah a funkci vestibulu, prakticky pouze na komunikační prostor s řadou schodišť eskalátorů a výtahů:

- nespojitost prostoru až ke stávajícímu podchodu bude vyžadovat časté používání vertikálních komunikací pro dosažení cílových míst.
- není zřejmá funkce historické budovy, nádraží, která svou polohou, architektonickým výrazem, možná i funkcí bude zřejmě dál reprezentovat nádraží jako celek, přestože je v okrajové poloze a s centrem služeb (vestibulem) bude spojena pouze v úrovni nástupišť.
- návrh postrádá kompaktnost řešení, včetně možnosti vybavit prostory, kromě služeb spojených s cestováním vlakem také obchody a dalšími komerčními službami (nádraží, které „žije“ denně 24 hodin ve Vídni a Berlíně funguje jako obchodní dům) vazby na další dopravní systémy by měly být v kontaktu s vestibulem a poskytovat cestujícím komfort krátkých a bezpečných cest s ochranou před povětrnostními vlivy (Celý komplex nádraží, který slouží odbavování cestujících včetně autobusového nádraží, až po parkoviště, se rozkládá v délce cca 800 m); polohu parkoviště je nezbytné řešit v souladu s Vyhláškou 268/2009 § 5, odst.2
- požadavkům na bezpečnost odporuje záměr vložit tramvajovou trať do tělesa nádraží podél jižní hrany, která úrovně kříží pěší cesty - rozpor s Vyhláškou 268/2009 § 5, odst. 1
- mimořádné množství průchodů, a přístupů na různé úrovně nádraží vytváří adekvátní množství nekontrolovatelných bodů s potenciálním bezpečnostním rizikem



NÁDRAŽÍ ÚROVEŇ -1

V úrovni -1 lze identifikovat dva problémy technického rázu

- Rozšíření tělesa dráhy je ve střetu s významnou stokou (B02), řešení tohoto střetu je, s ohledem na systémové souvislosti odvodnění území, zásadní záležitostí (viz kapitola 6.3)
- polohu parkovišť je nezbytné řešit v souladu s Vyhláškou 268/2009 § 5, odst. 2

V relativním kontaktu jsou dva systémy „rychlých spojení“ resp. „rychlých průjezdů městem“

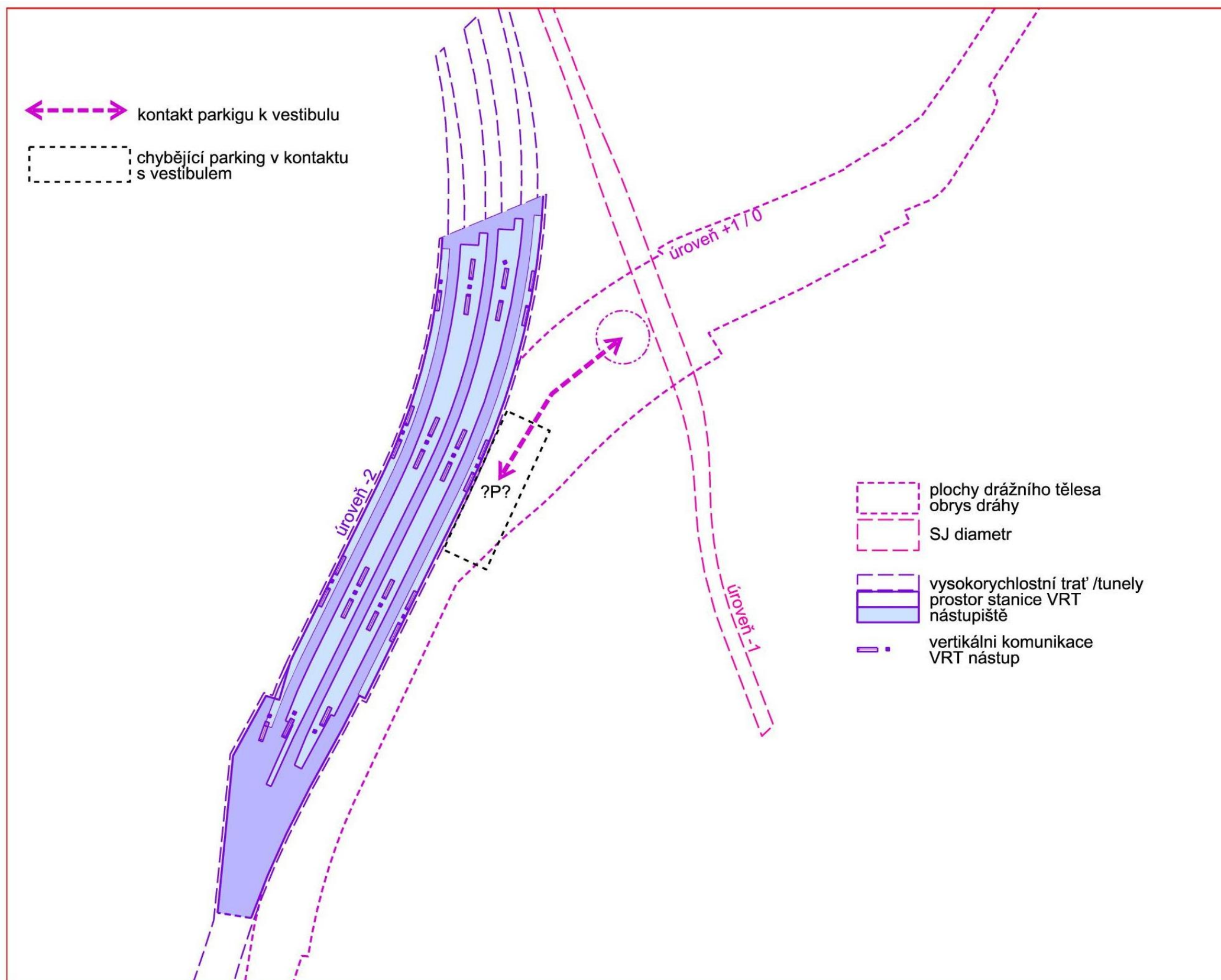
- Praha – Brno + připojení přeložky přerovské tratě
- SJ diametr – regionální dráha

- oba systémy nejsou vzájemně polohově koordinovány; lze předpokládat, že některý ze systémů případně oba nebudou realizovány; přesto je pro oba systémy nezbytné realizovat stavební přípravu, s nezanedbatelnými vlivy na řešení nádraží:

- vestibul bude nezbytné koncipovat s příslušnými rezervami pro přístupy k nástupištím,

- rozsáhlý podzemní prostor pro následnou dostavbu tunelů a vybavení stanice RS včetně jeho (ne)využití bude mít vliv nejen na řešení nádraží, ale i na další stavby a prostory mimo nádraží a to zejména v případě, že bude dočasně využit pro jiný účel, který bude vyžadovat jiné vazby a jiná technická řešení atd.

- Protože rozhodnutí a realizace tratí rychlých spojení spadá do období 2030 – 2050 bude významná část nádraží velmi dlouhodobým provizoriem; projektovaná varianta uvedené souvislosti neřeší; koncepčnost takového postupu je pochybná.



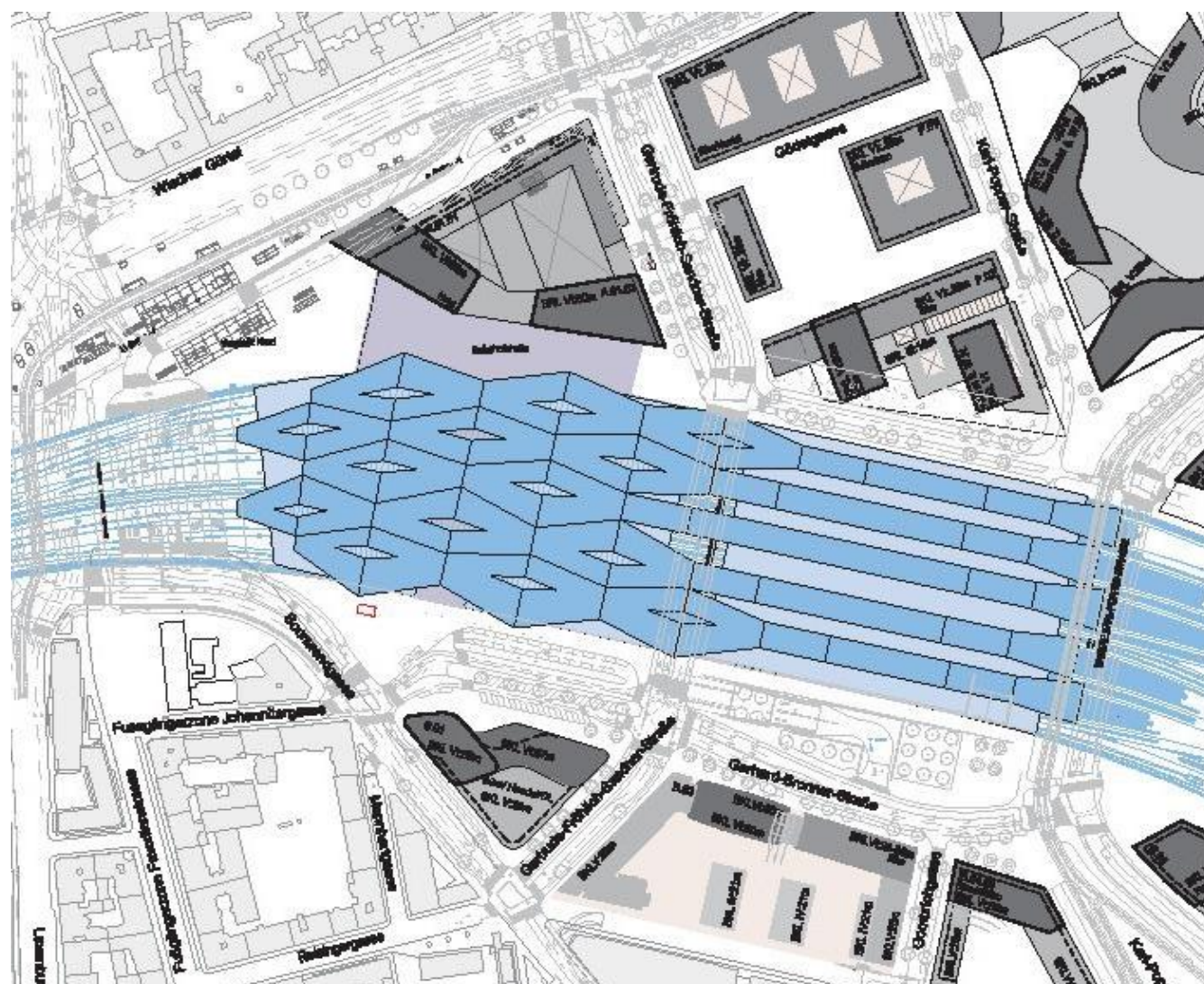
V úrovni -2 lze identifikovat vzájemnou polohu těles hlavních drážních systémů

Bylo by účelné s ohledem na pravděpodobné rozsáhlé zemní práce při zakládání vyšších úrovní nádraží využít úrovně -2 pro řešení parkovacích a odstavených stání v bezprostředním kontaktu s vestibulem

NÁDRAŽÍ ÚROVEŇ -2

PŘÍKLAD ŘEŠENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A JEJICH USPOŘÁDÁNÍ (DIMENZÍ)

VÍDEŇ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



BRNO HLAVNÍ NÁDRAŽÍ / WILSONOVO NÁMĚSTÍ (jak viděli rozptylový prostor před nádražím naši předci)



6. PRŮMĚT TRAS TRATÍ RYCHLÝCH SPOJENÍ DO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ MĚSTA PODLE ÚPMB A IDENTIFIKACE STŘETŮ

Viz výkresy č.2.1 – 2.7

Průmět tras tratí rychlých spojení do uspořádání území vymezeném v ÚPmB je proveden v měř. 1:7500, se zobrazením urbanistické struktury ploch v rozlišení na plochy stavební stabilizované a návrhové v potlačených barevných tónech aby bylo možno zvýraznit střety s územními hodnotami a limity, zvláštními podmínkami využití území, dotčenou technickou infrastrukturou a záměry viz výkres č.2.1 –legenda.

Identifikace střetů je provedena v následujících tabulkách s označením závažnosti střetů ve třech kategoriích.

6.1 TRAŤ RS PRAHA – BRNO

km	obor střetu	systém	prvek	závažnost střetu 1)	povaha střetu						existence střetu		poznámka
					plochy UPmB	hodnota	hodnota UAP	limit UAP	zvláštní podmínky	záměry	stav	návrh	
192,0	krajina		pohledový svah	B			x				stav		
192,0	kulturní odkaz		Podkomorská myslivna	C		x					stav		
192,0 - 202,7	příroda		oblast vysoké kvality pří- rodního prostředí	B			x				stav		
195,3	krajina		pohledový svah	B			x				stav		
196,2	tech. infrastruktura		vodovod hlavní	B							stav		3 řady-DN300, DN400,DN600
197,5 -198,5			zvl.využití - golf	C					x			návrh	
198,2	příroda	ÚSES	BK lokální	C						x		návrh	dle ÚSES JMK
198,5	tech. infrastruktura		VVN 110 kV	C				x			stav		
198,5 - 199,0	příroda	EVL Natura 2000	CZ0623807 –Hobrtanky	A				x			stav		
198,5 - 199,0	krajina		pohledový svah	B			x				stav		
198,8	příroda	ÚSES	BK	B					x		stav		
198,8	příroda	ÚSES	BK regionální	B						x	stav		dle ÚSES JMK
198,9	příroda	ÚSES	BC lokální	C						x	stav		dle ÚSES JMK
199,8			vodovod VOV	A/B				x			stav		DN1100, ověřit na pod. profilu, štola Bystrc - Bosonohy
201,5	krajina		pohledový svah	B			x				stav		
201,5	krajina		pól krajinného rázu	B			x				stav		
202,0	rekreace	rekreační park	Žabovřeské louky	B						x		návrh	
202,2	krajina		pohledový svah	B			x				stav		
202,2	krajina		pól krajinného rázu	B			x				stav		
202,2	příroda	ÚSES	BC	C					x		stav		
202,2	příroda	VKP registrovaný	Wilsonův les	B				x			stav		
202,2	městská zeleň	významná zeleň dle vyhl. MB	Wilsonův les	B				x			stav		
202,2	tech. infrastruktura		vodovod hlavní	C							stav		
204,9	tech. infrastruktura		primární kolektor	C								návrh	ověřit na pod. profilu
205,7	tech. infrastruktura		parovod hlavní	C							stav		
205,8	tech. infrastruktura		horkovod hlavní	B							stav		
205,9	ochrana památek	objekt zapsán v ústřed. seznamu kult. Památek	Malá Amerika	B				x			stav		
206,0	tech. infrastruktura		stoka hlavní B02	A							stav		
206,0	příroda/městs.zeleň	ÚSES	BK	B					x			návrh	

- 1) závažnost střetu z hlediska míry narušení hodnoty, systému, technické a finanční náročnosti řešení střetu
- A zasažena větší část systému, vysoké náklady na technické řešení a provedení stavby, vysoké náklady na řešení územních (plošných) dopadů střetu, zásah do koncepce systému, zmařené investice....
příroda / krajina: trvalý zásah do přírodní / krajinné hodnoty nejvyšší kategorie
- B zasažena oblast systému, nelze řešit pouze lokálně, zvýšené náklady na technické řešení a řešení územních (plošných) souvislostí střetu
příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty významné kategorie
- C zasažen jednotlivý úsek trasy, lze řešit lokální přeložkou, standardní náklady úměrné významu (profilu) koridoru (vedení)
příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty , možnost kompenzace

6.2 TRAŤ BRNO – PŘEROV (PŘELOŽKA PŘEROVSKÉ TRATĚ)

nová trať Brno - Přerov v souběhu od km 13,0

km	obor střetu	systém	prvek	závažnost střetu 1)	povaha střetu						existence střetu		poznámka
					plochy UPmB	hodnota	hodnota UAP	limit UAP	zvláštní podmín- ky	záměry	stav	návrh	
10,5	tech. infrastruktura		stoka kmenová B	B							stav		
10,6	tech. infrastruktura		stoka kmenová A	C								návrh	
10,6	tech. infrastruktura		vodovod hlavní	B							stav		2 řady-DN200, DN350
11,9	tech. infrastruktura		stoka kmenová A	C								návrh	
12,1	tech. infrastruktura		stoka kmenová B	B							stav		
12,1 - 12,9	příroda/městs.zeleň	ÚSES	BK	C					x			návrh	
12,7 - 13,4	přírodní zdroj		úz. ochrany artézských vod	B				x			stav		
13,0	tech. infrastruktura		stoka kmenová D	C							stav		
13,1	tech. infrastruktura		stoka kmenová E	B							stav		
13,1	tech. infrastruktura		VVN 110 kV	C							stav		
12,9 - 14,0	příroda	ÚSES	BC regionální	B						x		návrh	dle ÚSES JMK
13,0 - 14,0	příroda	ÚSES	BC	B					x			návrh	
13,0 - 14,0	příroda	VKP navržený	Černovická strouha	C							stav		
13,2	tech. infrastruktura		VVN 110 kV	C							stav		
13,4	tech. infrastruktura		stoka kmenová E1	C							stav		
13,8 - 14,0	příroda	PR	PR Černovický hájek	A				x			stav		
14,5	krajina		pohledový svah	B		x					stav		
14,6 - 15,1	přírodní zdroj		ochrana artézských vod	C							stav		tunely+býv.skládka, riziko naruše- ní nadloží artéz. vod
15,4	tech. infrastruktura		stoka kmenová F	B							stav		
15,4	tech. infrastruktura		stoka kmenová Fd	B							stav		
15,4 - 16,4	tech. infrastruktura		stoka hlavní F30d	C								návrh	
15,5	tech. infrastruktura		VTL plynovod	C							stav		
15,5	tech. infrastruktura		VVTl plynovod	B							stav		
15,7	tech. infrastruktura		stoka hlavní	C							stav		
16,5	záměr		Veř.logistické centrum	B						x		návrh	PUR, urbanistická studie
17,5	stavební plocha		BALP	B	x							návrh	Brno airport logistic park, vydáno ÚR
17,7	tech. infrastruktura		VTL plynovod	C							stav		

1) závažnost střetu z hlediska míry narušení hodnoty, systému, technické a finanční náročnosti řešení střetu

A zasažena větší část systému, vysoké náklady na technické řešení a provedení stavby, vysoké náklady na řešení územních (plošných) dopadů střetu, zásah do koncepce systému, zmařené investice....
příroda / krajina: trvalý zásah do přírodní / krajinné hodnoty nejvyšší kategorie

B zasažena oblast systému, nelze řešit pouze lokálně, zvýšené náklady na technické řešení a řešení územních (plošných) souvislostí střetu
příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty významné kategorie

C zasažen jednotlivý úsek trasy, lze řešit lokální přeložkou, standardní náklady úměrné významu (profilu) koridoru (vedení)
příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty, možnost kompenzace

6.3 PROVĚŘENÍ DOPADŮ TRAS TRATÍ RYCHLÝCH SPOJENÍ

Prověření dopadů tras rychlých spojení ve **VAR-Petrov** nemůže pracovat podobným způsobem jako předchozí územně technické porovnání variant průmětem do území, protože v tomto případě neexistuje pro porovnání srovnávací základna jako u variant „urbanistického řešení“ (která je vymezena shodným rozsahem území rozšířeného centra města resp. jeho rozvojových zón). Jedinou možností tedy je vyjádření střetů trasy (a jejich závažnosti) s hodnotami (ve významu vyjádřeném v ÚAP), limity a zvláštními podmínkami území specifikovanými v platném ÚPmB, nebo projektovanými areály BALP (Brno Airport Logistics Park) a záměry na provedení změn v území specifikovanými v územních studiích – ÚS „Umístění veřejného logistického centra lokalita u letiště Brno – Tuřany“ případně ÚS „Heršpická – prověření intenzity využití území“ (netýká se *VAR-Petrov*).

Pro *VAR-BezProjektu*, bude podle zadání uvažováno s řešením rychlých spojení a modernizace „přerovské“ trati dle varianty „A-Řeka“. Ve *VAR-BezProjektu* však nelze počítat s rozvojem regionální dopravy, naopak rozvoj dálkové dopravy bude znamenat její omezení; tato varianta neumožňuje kvalitní zapojení modernizované přerovské trati, což by znamenalo zmaření plánovaných investic (např. modernizace přerovské trati) a snižuje význam plánovaných staveb (např. elektrifikace trati Brno – Zastávka u Brna). Nedostatečná kapacita nádraží by mohla mít také vliv na zhoršení kvality cestování na území města, odliv cestujících a větší zátěž na komunikační síti. Nedostatek na železnici by musel být kompenzován např. autobusy, a tím potřebou např. většího autobusového terminálu. Ve variantě „Bez projektu“ nelze připojit do ŽUB modernizovanou trať Brno – Přerov. Může to mít za následek vyřazení města Brna z uzlů sítě TEN-T. Uvedený problém, který se vymyká řešení územních dopadů avšak je zvláště vážný, musí posoudit Studie proveditelnosti.

6.4 KOMENTÁŘ K DOPADŮM NA VÝZNAMNÉ ČÁSTI SYSTÉMU ODKANALIZOVÁNÍ MĚSTA

Dopady přestavby ŽUB na kanalizační síť města Brna byly posuzovány pouze na páteřní systém kanalizace, na hlavní stoky a stoky kmenové.

Při realizaci ŽUB dojde také ke kolizím se systémem uličních stok, především v úsecích realizovaných tunelováním. V těchto střetech bude nutné ověřit stávající stavební stav stokové sítě minimálně v rozsahu poklesových kotlin tunelů a určit míru ohrožení stability těchto uličních kanalizací a následný rozsah nutných rekonstrukcí.

Hlavní stoky a stoky kmenové

Kategorie A - Jedná se o kolizi hlavní stoky B02 s rozšířením nádraží směrem k OD TESCO. a to až k ul. Uhelná. Jde o hlavní stoku odvádějící odp. vody ze středu města. Hlavní stoka byla vybudovaná v 90 letech minulého století. Konceptně navazuje na retenční nádrž „Jeneweinova“ která byla dokončena v roce 2013. Odklon trasy vzhledem ke spádovým a průtokovým poměrům je velmi problematický. Stoka musí být napojena na odlehčovací komoru Uhelná. Posun této komory na kmenové stoce B by byl velmi problémový v návaznosti na nově vybudovanou čerpací stanici splaškových vod a dešťovou kanalizaci pro Jižní centrum.

Jediné možné řešení by bylo posunutí trasy stoky do míst stávajícího OD TESCO a to s navázáním na stávající trasu v ul. Koliště a pozvolným napojením na stávající trasu v ul. Uhelná tak ,aby byl zajištěn plynulý nátok na odlehčovací komoru na kmenové stoce B. Tento částečný odklon trasy by ale ještě zhoršil stávající špatné spádové poměry stoky.

Kategorie B – Kolize s kmenovými stokami, které odvádějí odp. vody z velkých povodí a mají vazby na významné objekty na kanalizační síti, především na odlehčovací komory. Realizace rekonstrukce bude závislá prostorových možnostech v daném místě a na existenci kolizních střetů s ostatními inž. sítěmi.

Kategorie C – Kolize s hlavními a kmenovými stokami, které bude možné řešit v místě kolize v nutném rozsahu. Bude se jednat o standartní technická řešení jejichž rozsah bude úměrný profilu stoky, průtokům ve stoce a kolizím s dalšími inž. sítěmi

7. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VYUŽITÍ ÚZEMÍ - BILANCE PODLE VYBRANÝCH UKAZATELŮ URBANISTICKÉ EKONOMIE

ROZVOJOVÉ ZÓNY - relativně samostatné urbanistické celky s rozdílnou charakteristikou současného využití a prostorového uspořádání; jejich vzájemné interakce vytváří předpoklady pro územní rozvoj rozšířeného centra

						poznámky	porovnání	
Rozvojová zóna	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu		1	porovnání variant /kvantita/kvalita
	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	2	
Benešova - Nádražní	14,22	7,3%	9,76	5,0%	7,29		3	
Jižní centrum	52,71	27,0%	51,84	26,5%	50,60	25,9%		
Nové Sady	19,18	9,8%	15,20	7,8%	10,74	5,5%		
Štýřice - Heršpická	44,21	22,6%	46,18	23,6%	44,21	22,6%		
Štýřice - Vodařská	25,21	12,9%	11,74	6,0%	5,37	2,7%		
Koliště -Nová městská třída	34,78	17,8%	34,16	17,5%	34,17	17,5%		
Drážní těleso	0,00	0,0%	21,43	11,0%	37,93	19,4%	rozhodující je předpoklad uvolnění ploch dráhy ve prospěch městotvorných funkcí	
Řeka	5,17	2,6%	5,17	2,6%	5,17	2,6%		
bilancované území celkem	195,48	100,0%	195,48	100,0%	195,48	100,0%		

ROZSAH A PROPORCE FUNKČNÍCH PLOCH - hodnoty vyjadřují celkový rozvojový potenciál rozšířeného centra, proporce funkcí a charakter území

						poznámky
funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch
bydlení	19,06	35,7%	8,38	17,9%	3,75	9,6%
komerční plochy	32,80	64,3%	37,05	79,2%	33,10	84,9%
výroba, průmysl	0,00	0,0%	1,34	2,9%	2,16	5,5%
celkem	51,86	100,0%	46,77	90,2%	39,01	75,2%
						celkový rozvojový potenciál rozšířeného centra = plochy navržené k zastavění

ROZSAH A PROPORCE PLOCH BYDLENÍ, ZELENĚ, VODY A REKREACE -kvalita prostředí v těchto funkčních plochách dosahuje nejvyšší hodnotu v urbanizovaném území

						poznámky
funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch
zeleň, voda, rekreace	30,95		20,82		20,16	
bydlení	19,61		8,61		4,25	
celkem / porovnání variant	50,56	100,0%	29,43	58,2%	24,41	48,3%
						VAR-Řeka a VAR-BezProjektu vykazují značně větší podíl ploch zeleně, vody a rekreace než bydlení > potenciál kvality prostředí pro bydlení není dost využit rozvojový potenciál rezidenčních ploch (bydlení) v kvalitním prostředí

ROZSAH A HODNOTA PLOCH PODLE BONITY (POLOHOVÉ HODNOTY) - hodnoty pozemků vyjádřené cenou

ROZSAH A HODNOTA PLOCH PODLE BONITY (POLOHOVÉ HODNOTY) - hodnoty pozemků vyjádřené cenou							poznámky
cenová úroveň polohové bonity ploch	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu		cena pro výpočet tis.Kč/m ²
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m2	12,72	2 925 600	7,85	1 805 500	3,11	715 300	23 000
10 000 - 20 000 Kč/m2	21,49	3 223 500	21,20	3 180 000	16,14	2 421 000	15 000
3 000 - 10 000 Kč/m2	19,25	1 251 250	11,14	724 100	15,76	1 024 400	6 500
< 3 000 Kč/m2	0,00	0	6,58	131 600	4,00	80 000	2 000
celkem	53,46	7 400 350	46,77	5 841 200	39,01	4 240 700	
porovnání variant	100%		79%		57%		míra nevyužitých příležitostí ke zhodnocení pozemků

VÝTĚŽNOST PLOCH - vyjádřená předpokládaným množstvím hrubých podlažních ploch (HPP)

VÝTĚŽNOST PLOCH - vyjádřená předpokládaným množstvím hrubých podlažních ploch (HPP)						poznámky	
funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu		
	plocha ha	HPP ha	plocha ha	HPP ha	plocha ha	HPP ha	
bydlení	19,06	58,87	8,38	27,89	3,75	12,33	
komerční plochy	32,80	134,43	37,05	132,77	33,10	123,43	
výroba, průmysl	0,00	0,00	1,34	0,53	2,16	0,86	
celkem	51,86	193,30	46,77	161,19	39,01	136,62	
porovnání variant	100%		83%		71%		míra kompaktního využití území !nevyjadřuje však ocenění kvality HPP jako v případě bonity pozemků!

PROPORCE FUNKCÍ VYJÁDŘENÁ HPP - předpoklad docílení žádoucí proporce ploch bydlení v rozšířeném centru města

						poznámky
funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	HPP ha	podíl ploch	HPP ha	podíl ploch	HPP ha	podíl ploch
bydlení	58,87	30,5%	27,89	17,3%	12,33	9,0%
komerční plochy	134,43	69,5%	132,77	82,4%	123,43	90,3%
výroba, průmysl	0,00	0,0%	0,53	0,3%	0,86	0,6%
celkem	193,30	100,0%	161,19	100,0%	136,62	100,0%
						rozsah funkce bydlení, by měl být cca 30% z celkového využití stavebních ploch

POUŽITÉ ZKRATKY

ÚS územní studie

ÚPmB Územní plán města Brna 94

ŽU Brno / ŽUB železniční uzel Brno

tratě RS tratě rychlých spojení

VRT vysokorychlostní tratě

IAD individuální automobilová doprava

MHD městská hromadná doprava

VHD veřejná hromadná doprava

SJ diametr severojižní diametr regionální dráhy

HPP hrubá podlažní plocha

IPP index podlažní plochy

Pozn.: Zkratky VRT a RS jsou v této urbanistické studii používány pro jeden a týž systém vysokorychlostní železnice, který bude zaveden do ŽUB.

VÝKLAD POJMŮ

Pro účel této studie se používají pojmy s následujícím významem

Území

plocha nebo soubor ploch, který má zpravidla určitý charakter např. podle polohy (např.: území historického jádra, území rozvojových zón...), případně podle převládajících funkcí (např.: rezidenční území, produkční území apod.).

Územní rozvoj

Proces, při němž dochází ke zhodnocení území a to změnou jeho funkčního využití nebo zásadní změnou intenzity jeho využití. Je výsledkem investiční činnosti.

Potenciál území

Soubor předpokladů a podmínek určujících možnosti územního rozvoje města (jeho částí), ovlivňujících jeho (jejich) význam.

Rezidenční území

Struktura smíšených ploch, ve které převažuje kvalitní prostředí (např. zeleň) vč. veřejných prostranství; prostředí je vhodné pro bydlení a umožňuje nerušený a bezpečný pobyt a relaxaci obyvatel (sport, pohybové aktivity), a dostupnost občanského vybavení.

Plocha navržená k zastavění (návrhová)

Pozemek nebo soubor pozemků, graficky vymezený ve funkčním a prostorovém uspořádání území jednotlivých variant.

Funkce (urbanistická)

soubor charakteristik, které jsou specifikovány hlavním účelem využití (*V ÚPmB se případně vymezuje přípustné, podmíněně přípustné a nepřípustného využití*).

HPP hrubá podlažní plocha

součet ploch půdorysů všech podlaží, která mají vliv na prostorové uspořádání území nebo možné zatížení dopravní a technickou infrastrukturou, obvykle vymezených vnějším obrysem stavby, v případě urbanistického návrhu je HPP vypočtena z plošné výměry plochy navrhované k zastavění (ZP) a indexu podlažních ploch (IPP) vztaženému k této ploše $> ZP(m^2) \times IPP = HPP(m^2)$.

IPP Index podlažní plochy (IPP)

vyjadřuje intenzitu využití plochy (z hlediska utváření charakteru území a možného zatížení dopravní a technickou infrastrukturou), tj. stanovuje poměr předpokládaných hrubých podlažních ploch staveb k výměře plochy; je vymezen v ÚPmB a obdobně (ve shodné lokalitě a předpokládaných územně technických podmínkách) použit v hypotézách funkčního a prostorového uspořádání území ve VAR-Řeka a VAR-BezProjektu.