



Architekti Brno s.r.o.
architektura | interiéry | urbanismus | projekce

REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

SEZNAM PŘÍLOH DOKUMENTACE

A	Textová část	
	A.00	Seznam dokumentace
	A.01	Průvodní zpráva
B	Grafická část	
	B.01	Širší vztahy 1: 30 000
	B.02	Priority návrhu
	B.03	Iniciační body
	B.04	Část I - Stávající stav
	B.05	Část I - Půdorys 1: 500
	B.06	Část I - Uliční profil A 1: 200
	B.07	Část I - Perspektiva
	B.08	Část I - Uliční profil B 1: 200
	B.09	Část II - Stávající stav
	B.10	Část II - Půdorys 1: 500
	B.11	Část II - Uliční profil C 1: 200
	B.12	Část II - Uliční profil D 1: 200
	B.13	Část II - Uliční perspektiva
	B.14	Část II - Uliční perspektiva
	B.15	Část II - Uliční perspektiva
	B.16	Část III - Stávající stav
	B.17	Část III - Půdorys
	B.18	Část III - Uliční perspektiva
	B.19	Část III - Podélné parkování
	B.20	Část III - Uliční profil E 1: 200
	B.21	Část III - Stávající stav
	B.22	Část III - Půdorys 1: 500
	B.23	Část III - Uliční profil F 1: 200
	B.24	Část III - Perspektiva
	B.25	Část IV - Stávající stav
	B.26	Část IV - Půdorys 1: 500
	B.27	Část IV - Uliční profil G 1: 200
	B.28	Část IV - Perspektiva
	B.29	Variantní řešení dopravy 1: 8 000

C	Katalog prvků a materiálů	
	C.01	Charakter stromových mís
	C.02	Charakter zahrádek
	C.03	Technické prvky I
	C.04	Technické prvky II
	C.05	Materiály a povrchy
	C.06	Vegetační prvky
	C.07	Historické souvislosti I
	C.08	Historické souvislosti II
D	Výkresová část	
	D.01	Hlavní výkres 1:500
	D.02	Variantní řešení I 1:500
	D.03	Variantní řešení II 1:500
	D.04	Variantní řešení III 1:500
	D.05	Variantní řešení - Cyklodoprava 1:500
	D.06	Inženýrské sítě 1:500
	D.07	Řez A 1:200
	D.08	Řez B 1:200
	D.09	Řez C 1:200
	D.10	Řez D 1:200
	D.11	Řez E 1:200
	D.12	Řez F 1:200
	D.13	Řez G 1:200
E	Dokladová část	
	E.01	Seznam závazných stanovisek

A. Textová část - Urbanistická studie ul. Veveří

Základní údaje:

Název akce:

„Rekonstrukce ulice Veveří – I“ – technická pomoc – aktualizace studie

Vymezení zadání:

Žerotínovo nám. - Rybkova

Objednatel:

Statutární město Brno, Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno

Zhotovitel:

Architekti Brno s.r.o., Chudčická 1352/10, 635 00 Brno ☎ Bystrc

Vedoucí projektant:

Ing. arch. Tomáš Jurák

Zpracovatelský kolektiv:

Ing. arch. Tomáš Jurák

Ing. arch. Lukáš Svoboda

Ing. arch. Andrea Chroustová

Ing. arch. Petr Kříž

Ing. arch. Pavel Bláha

Bc. Veronika Kavková

Bc. Zuzana Šarmanová

Ing. Matúš Viskup

Ing. Klára Stachová

Ing. Ondřej Běloušek

Použité zkratky

IAD - individuální automobilová doprava

IZ – investiční záměr

MHD – městská hromadná doprava

DPmB – Dopravní Podnik města Brna

OD MMB – Odbor Dopravy Magistrátu města Brna

OI MMB – Odbor Investiční Magistrátu města Brna

ÚPmB - Územní plán města Brna

PD - projektová dokumentace

IS - inženýrské sítě

VO- veřejné osvětlení

1. Zadání

Specifikace díla dle SoD

„Předmětem plnění je aktualizace všech vyjádření dotčených orgánů ke studii „Územní studie ulice Veveří“ (v úseku tramv. zast. Česká – Konečného náměstí) zpracované v 08/2010, zhotovitel studie - Matula, projekce dopravních staveb, Šumavská 15, 602 00 Brno. Na základě aktualizovaných vyjádření zhotovitel vypracuje aktualizaci požadované části studie respektující tato aktualizovaná vyjádření.“

Podklady

- Územní studie Ulice Veveří - zpracovaná v 08/2010 (Ing. Matula, projekce dopravních staveb)

- Vyjádření dotčených orgánů k uvedené studii

- Investiční záměr- aktualizace, zpracovaný OI MMB (vč. vyjádření dotčených orgánů k IZ)

Investiční záměr

„Popis a vymezení investice

Předmětem investičního záměru je rekonstrukce komunikace v celé šířce uličního prostoru, rekonstrukce vodohospodářské infrastruktury a tramvajové trati v ulici Veveří, v úseku dlouhém cca 1150 m (původně 990 m), včetně křižovatek.

V souladu s ÚPmB je rekonstruovaný úsek ulice navržen jako městská třída s odhlučňovou tramvajovou tratí vedenou v tramvajovém pásu středem komunikace, s jedním jízdním pruhem pro nekolejová vozidla po každé straně (s výjimkou vyústění do Žerotínova náměstí a úseku Žerotínovo náměstí - Smetanova) a s oboustranným nepravidelným stromořadím. Šířka uličního profilu je navržena 18,0 - 27,0 m. Tramvajové zastávky jsou v návrhu ponechány ve stávajících polohách, ale budou upraveny.

Vyvolanými investicemi hrazenými z prostředků statutárního města Brna budou celková rekonstrukce veřejného osvětlení, kompletní výměnu SSZ, přeložky NN a VN kabelů a rekonstrukce napájecích silnoproudých rozvodů DPmB, a.s.Rekonstrukce NT plynovodu s požadavkem oboustranného vedení v souhrnné délce cca 1600 m bude hrazena vlastníkem plynovodu společností RWE.

Návrh technického řešení s vyhodnocením vazeb na investice související

Podkladem pro zpracování aktualizace byl záměr akce „Brno, Veveří I - rekonstrukce kanalizace a vodovodu“ - objekt vodovod a objekt kanalizace, vypracovaný Brněnskými vodárnami a kanalizacemi, a.s.

Předložený IZ respektuje řešení uličního prostoru, navržené v „Územní studii ulice Veveří“ (Ing. Jiří Matula, 2010): v dalším stupni PD budou zohledněny a vypořádány veškeré připomínky ke studii, shromážděné v rámci jejího projednání.“

2. Úvod

Požadavky stanovené investičním záměrem a aktualizovanými požadavky dotčených orgánů byly individuálně konzultovány, projednány na 3 výrobních výběrech a zapracovány do Aktualizace studie. Výsledkem je ucelený návrh veřejného uličního prostoru, vycházející ze stanovených priorit - viz dále.

V rámci studie jsou prezentovány dílčí varianty, které dokladují vliv preferencí odlišných druhů dopravy na celkové uspořádání uličního prostoru.

V dalších projekčních fázích se předpokládá, kromě posouzení zmíněných variant, především podrobná koordinace inženýrských sítí, ale také důsledná práce s urbanistickým a architektonickým detailem. Navržená koncepce pak může být dovedena k realizaci jako estetický a funkční celek.

Nad rámec zadání bylo zažádáno o vydání stanovisek dotčených orgánů také k zpracované Aktualizaci studie.

3. Priority návrhu

Veřejné prostranství je základní strukturou města. Základní skladební jednotkou veřejného prostoru se stává lidské měřítko a lidské smysly. Návrh nového řešení veřejného prostoru ul. Veveří vychází z následujícího žebříčku priorit:

1. Pěší pohyb
2. MHD + CYKLO
3. Veřejná zeleň
4. Obslužné funkce (zásobování, osvětlení, ...)
5. Individuální automobilová doprava
6. Parkování
7. Inženýrské sítě

Kvalitní veřejný prostor města musí nabízet pohodlné možnosti pěšího pohybu a vybízet k pobývání. Výtvarný a emocionální a požitek má stejnou váhu, jako funkční kvality. Kvalitativnímu standardu veřejných prostor a jejich logice je nutné podřít jak vedení dopravní i technické infrastruktury, tak jednotlivé stavby a stavební celky.

4. Urbanismus a koncepce

STÁVAJÍCÍ STAV UL. VEVERÍ

Charakteristické rysy

Veveří je jedna z hlavních brněnských městských tříd s bezprostřední návazností na dopravní uzel MHD a pěší obchodní zónu Česká.

Linie uliční zástavby narušují ústí šikmo až kolmo navazujících jednosměrných ulic vytvářející rytmizované průhledy ve vysoké uliční frontě historických budov.

V horní části je ulice oboustranně lemována neúplnými alejemi.

Při ústí ulice Pekárenská vyrůstá mohutný státem chráněný platan javorolistý vytvářející dominantu veřejného prostoru.

Území, s majoritní funkční náplní pro bydlení, vymezené ulicemi Úvoz a Veverí, je plánováno dopravně zklidnit v režimu „zóny 30“.

Díky četnému výskytu téměř většiny typů škol je ulice charakteristická velkým výskytem studentů. Nejvýznamnější podíl zaujímají studenti Filozofické fakulty MU (ve spodní části ulice) a Fakulty stavební VUT (kolem Konečného náměstí).

V blízké budoucnosti je plánována výstavba nového polyfunkčního domu Veverí dotvářející neúplný blok mezi ulicemi Veverí, Pekárenská a Kounicova. Nyní se jedná o takzvaný brownfield.

Převážně v horní části ulice parkovací stání nepříjemně zužuje chodníky, což zásadně omezuje komfortní pohyb chodců.

Nelegální parkování na zelených plochách zanechalo devastující následky na travním porostu, který byl rozježděn v bláto.

Prostor

Úsek ulice od Žerotínova náměstí po Konečného náměstí tvoří až na pár míst sevřená zástavba městských historických obytných několikapatrových domů, v přízemí převážně využitých pro obchodní parter a služby. Domy tvoří uzavřené bloky s vnitřními dvory.

Prostorově nejužší úsek ulice je vývojově nejstarším, v úseku Grohova - Žerotínovo náměstí, kde se ulice napojuje na historické centrum města. V tomto úseku se projevuje největší prostorová kolize dopravních nároků

všech druhů a největší kumulace obchodní funkce. Dále se ulice pravidelně rozšiřuje tak, jak se historicky rozrůstalo město.

Nepříznivý důsledek na prostorové uspořádání ulice má situování výškových prvků technického vybavení do volného prostoru (trakční sloupy, sloupy veřejného osvětlení, dopravní značení). V nejužším úseku Žerotínovo nám. - Grohova je trakční vedení vynášeno pomocí převěsů na domech, veřejné osvětlení ve volném prostoru ulice.

Funkce

Významná smíšená funkce občanské vybavenosti, doplněná bydlením, v kombinaci s významnou dopravní funkcí a provozem páteřní trasy MHD. Obchodní městská třída převážně s obchody kavárnami a službami ve spodní části (Žerotínovo nám. – Grohova) a restauracemi a pivnicemi v horní části (Grohova – Konečného nám.).

Zeleň

historické souvislosti

Ulice Veverí, jako významná radiála spojující městské centrum se severními a severozápadními částmi města, je jednou z nejstarších brněnských ulic. Významné městské stromořadí lemující obě strany ulice lze pozorovat již na materiálech více než 100 let starých. Dokladují je historické kresby a fotografie, ale také např. Situační plán města Brna z roku 1900, kde je toto stromořadí zcela jasně patrné, stejně jako menší parková plocha na Žerotínově náměstí nebo plochy zeleně při chudobinci císaře Františka Josefa. Konečného náměstí vyobrazují dobové materiály co se zeleně týče jako plochu právě vznikající. Návrh řešení na všechny tyto souvislosti logicky navazuje a přirozeně reaguje.

zeleň plošná

Nově upravené menší parkové plochy na Konečného a Žerotínově náměstí nejsou součástí zadání této studie, stejně tak jako botanická zahrada na Konečného náměstí, proto je návrh nadále nerozpracovává.

zeleň liniová

Návrh pracuje s inventarizací z roku 2010, která byla dodána jako součást podkladů pro zpracování územní studie. V prostoru ulice Veverí byly lokalizovány převážně alejové stromy dvou druhů v oboustranné a místy i jednostranné aleji. Novější výsadby jsou tvořeny dřevinou Acer campestre 'Elsrijk' / javor babyka. Dřeviny jsou vysazeny ve velmi kompaktních liniích, mají jednotně nasazené koruny a jsou z kvalitně zapěstovaných výpěstků. Místy jsou vtroušeny fragmenty Acer platanoides / javor mlěč z původních výsadeb, který však v dané lokalitě trpí okrajovou spálou listů, a je postupně nahrazován výsadbami javoru babyky.

zeleň bodová

Významným solitérem řešeného prostoru je památný strom na nároží ulic Veverí a Pekárenská, jehož stáří je odhadováno na více než 100 let. Tento státem chráněný jedinec *Platanus x acerifolia* / platan javorolistý je vysoký zhruba 22 metrů, čímž se stává jasnou dominantou prostoru viditelnou z velké části ulice Veverí.

NÁVRH

Scénář návrhu vychází prvořadě z maximální preference prostoru pro chodce, respektování potřeb MHD a vytvoření bezpečné možnosti pohybu pro cyklistickou dopravu. Vše za předpokladu zklidnění automobilové dopravy. Ulice je chápána jako celek s důrazem kladeným na konkrétní požadavky vyplývající z rozdílných funkcí jednotlivých městských bloků a především jejich obchodních parterů.

Prostor

Ústí kolmo navazujících ulic

Při ústích kolmo navazujících ulic do ulice Veverí, nabývají chodníky oproti stávajícímu stavu na šířce, díky čemuž mohou zastat nové důležité funkce, jako jsou:

- krátkodobé pobývání na lavičkách
- možnost uzamčení jízdního kola
- půjčení/vrácení kola typu „Bike Sharing“

REKONSTRUKCE ULICE VEVERÍ - BRNO

urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

TEXTOVÁ ČÁST

A.01

- zahrádky pro restaurace

Přechod přes navazující boční ulice a samotná vozovka bočních ulic je vyvýšena do úrovně chodníku, aby byly propojeny a sjednoceny obě strany chodníku v místě zaústění boční ulice do ul. Veveří. Jsou tak vytvořeny velkorysé plochy pro chodce podtrhující nové funkce.

Jedinou výjimkou ústí ulice, v které nedošlo k vyvýšení přechodu do úrovně chodníků, se stalo ústí ulice Slovákova. Vede k tomu objektivní důvod zachování trasy trolejbusové dopravy po ulici Slovákova. Pokud v budoucnu dojde k doporučenému přeložení trolejbusové trasy z ulice Brandlova na objízdnou trasu kolem parku na Moravského nám., bude zde moci být vyvýšený přechod dodatečně realizován.

Úsek Žerotínovo nám. – Gorkého

Jedná se o úsek charakteristický nejužším uličním profilem (cca 18,6m) a zároveň velkou dopravní zátěží.

Pěší a cyklistický provoz je zde jednoznačně preferován. Chodník při východní uliční frontě, přikloněný k pestrému obchodnímu parteru, je výrazně rozšířen a věnován (kromě chodců) také zahrádkám kavárenských a restauračních provozů. Ty jsou prostřídány s širokým volným chodníkem s lokálně vyhrazeným prostorem pro krátkodobé zastavení zásobovacích vozů. Zahrádky budou vybaveny truhlíky pro lokální výsadbu a liniovými stojany pro jízdní kola. Na chodník navazuje vyhrazený cyklistický pruh a pojížděný tramvajový pás, určený také pro trolejbusovou dopravu a IAD.

Šířka protějšího chodníku (s mnohem menší vytižeností) je částečně omezena, ale z profilu jsou odstraněny sloupky veřejného osvětlení. Bezpečný pohyb pěších je podpořen linií zahrazovacích sloupků, tvořících bariéru směrem k jízdnímu pruhu.

Úsek Gorkého – Grohova

Tento úsek ulice je charakterizovaný postupným uvolňováním uličního prostoru. Výše popsán vysoký komfort pohybu pěších a cyklistů, včetně dostatku možností pro umístění městského mobiliáře, je zde doplněn pravidelnou jednostrannou (západní) alejí, prostřídanou s podélným parkovacím stáním.

Do tohoto úseku již nevjíždí trolejbusová doprava a IAD je postupně odkloněna do samostatného jízdního pruhu. Vyhrazený cyklistický jízdní pruh zůstává zachován.

Prostor při ústí ulic Pekárenská a Grohova

Prostor na nároží ulic Pekárenské a Grohovy je významným „iniciačním“ bodem, situovaným přibližně v polovině délky ul. Veveří. Význam místa se prolíná všemi aspekty veřejného prostoru.

Přirozenou dominantou místa je jednoznačně chráněný vzrostlý platan. Svou hmotou pozitivně ovlivňuje širší veřejný prostor a umožňuje tak nejen liniové vnímání ulice Veveří, ale také podporuje (neméně přirozené) příčné propojení, ve směru ulic Grohova a Pekárenská.

Široká dlážděná nároží, zdvižené prahy příčných ulic i párově situované zastávky „brněnského“ typu, vymezují nadstandardně rozměrný prostor určený především bezpečnému pěšímu pohybu všemi směry. Prostor stíněný obnovenou oboustrannou alejí a chráněný vůči dopravě zahrazovacími sloupky je vybaven městským mobiliářem podporujícím další rozvoj pestrého obchodního parteru.

Potenciál místa samozřejmě plně vynikne s předpokládanou výstavbou polyfunkčního bloku na nároží Pekárenské a Veveří, který výrazně uvolní parter nároží až do proporcí náměstí.

Automobilová doprava je v tomto uzlu zpomalena zvýšenými prahy příčných ulic a zvýšenými objízdnými pruhy tramvajových zastávek. Cyklisté získávají dostatečný prostor v hlavním dopravním prostoru. V rámci širokých chodníků je pak situován dostatek odstavných míst i např. bikeSharing s bezprostřední vazbou na MHD.

Úsek Grohova – Konečného nám.

Uliční prostor v délce dvou bloků je specifický širokými chodníky, stíněnými oboustrannou alejí. Chodníky skýtají dostatečný prostor pro pohodlnou chůzi i umístění restauračních zahrádek a dalšího městského mobiliáře, jako

např. stojany na jízdní kola, nebo lavičky komponované se zelenými ostrovy šterkových trávníků pod stromy. Stromořadí je prostřídáno s podélnými parkovacími stánými, čímž je zajištěn odstup od automobilů projíždějících ulicí.

Prostor kolem ústí ulice Jiráskova, tzv. „malé Konečného náměstí“

Iniciační bod s obdobným významem, jako prostor u zastávky Grohova. Místo je charakteristické přirozenou gradací velkorysého uličního prostoru i zelenou hmotou botanické zahrady. Velmi intenzivní doprava, zde však potlačuje unikátní potenciál místa.

Na nároží Jiráskovy a Veveří je navržen kvalitativně výjimečný městský pobytový prostor s dominantním, nově vysazeným, stromem. Pod ním jsou situovány lavičky v dlážděné ploše prorostlé šterkovým trávníkem. Místo zde dostává také další mobiliář, jako typické hodiny či tel. budka, ale také bikeSharing (opět s vazbou na MHD). V místě stávajícího nevyužitého a obtížně udržitelného trávníku vznikne prostor pro zklidnění, čekání a setkávání.

Pěší, příp. cyklistický, provoz zde nově dostává prioritu a umožňuje bezpečný pohyb napříč Veveří i vazbu směrem do centra, a to především díky zvýšenému prahu ústí Jiráskovy tř. a zvýšeným objízdným pruhům párové tramvajové zastávky. Nově doplněná alej v místě původního neudržitelného parkování (v prostoru zastávky), těsněji propojuje linii ul. Veveří s Konečného nám.

Konečného náměstí

Konečného náměstí, jež prošlo nedávnou rekonstrukcí, zůstává návrhem prakticky nedotčené. Případné připojení k parteru některého z přiléhajících bloků, by si vyžádalo zásadní reorganizaci automobilové dopravy.

Zvýšení komfortu pro pěší je docíleno alespoň rozšířením chodníků v nárožích Veveří s ulicemi Kotlářská a Nerudova. Cyklisté nově získávají prostor v nově značených koridorech v hlavním dopravním prostoru.

Úsek Konečného náměstí - Rybkova

V tomto úseku Veveří je uliční prostor revitalizován především obnovou jednostranné aleje gradující k nároží se Zahradníkovou ul. a Björnsenovým sadem. Na tomto nároží je opět vytvořen drobný zklidněný pobytový prostor, umožňující situování městského mobiliáře mimo hlavní dopravní trasy. Intenzivně využívané příčné propojení ulice je opět podpořeno řešením zastávky „brněnského“ typu se zvýšeným objízdným pruhem.

Zeleň

koncepte zeleně

Návrh pracuje na základě historických souvislostí se zachováním oboustranné aleje, kterou v potřebných místech doplňuje a upravuje. Z důvodu rozšíření chodníků budou některé dřeviny odstraněny a nahrazeny novou výsadbou ve vhodnějším umístění. Mezi nově vzniklé plochy zeleně lze počítat také minimalistické osazení stromových mís smíšenými výsadbami ve šterku. Tato pole budou osazena plošnou výsadbou okrasných travin *Sesleria autumnalis* / pěchava podzimní, která bude tvořit základní hmotu vegetace. Ta bude doplněna pouze několika málo kusy trvalek druhu *Gauralindheimerii* / svičkovec a *Linumperenne* / len vytrvalý, které plochu mírně oživí, ale nevyžadují speciální péči a údržbu. Pro zajištění odpovídajícího vizuálního efektu i v časných jarních měsících bude do stromových mís dosazeno několik druhů drobných cibulovin *Crocus flavus* a *Crocus tommasinianus* / šafrány. Navržená vegetace je z hlediska péče a údržby poměrně nenáročná. Proměnlivou vegetační složkou se stane vegetace venkovních zahrádek, kterou si každý z majitelů pojedná osobitě – je možné využít rostliny jednoleté i trvalky, tedy např. bylinky, drobné sezónní ovoce či zeleninu nebo kvetoucí letničky. Povrch chodníků bude doplňovat v klíčových místech zatravněvací dlažba, použita jako 'pobytový koberec', který zve k odpočinku. Poměr trávy ke zpevněné ploše je 1:1, trávník je založen ve šterkovém poli. Do tohoto principu spadá i významná plocha zeleně na ústí ulice Jiráskovy.

technologická doporučení

Je nutné vysazovat pouze kvalitně zapěstované dřeviny. Dřeviny budou vysokokmeny s průběžným terminálem, minimálně 3x přesazované, se zemním balem. Při výsadbách ve veřejném prostoru je velmi nutné dbát na

REKONSTRUKCE ULICE VEVERÍ - BRNO

urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

TEXTOVÁ ČÁST

A.01

dodržení podchodné výšky, výška nasazení koruny by tedy měla být minimálně 2,20-2,50 metrů nad zemí měřeno od kořenového krčku k nejnižše položeným větvím s možností dalšího zapěstování a vyvětřování v rámci povýsadbové péče až na 3,5 m. Vysokokmenné stromy budou odpovídajícího habitu, barvy a nároku požadovaného druhu a kultivaru. Kmen bude rovný, bez kazu, se zahojením po odstraněném obrostu, koruna víceletá, pravidelná, s jedním terminálním výhonem a nejméně se čtyřmi vedlejšími výhony, zemní baly pevné a dobře prokořeněné, úměrné velikosti rostliny, nepoškozené, odpovídající obvodu kmene a velikosti koruny. Kořeny budou zdravé a kořenový krček bez jakéhokoli poškození či poranění. Stromy musí být bez poškození, chorob a škůdců, nesmí jevit příznaky přisušku nebo jakéhokoli jiného zdravotního či mechanického poškození v důsledku transportu. Stromy musí mít odpovídající rozměrové parametry.

Při výsadbě stromu musí být respektovány ochranné zóny inženýrských sítí. V případě, že by se vyskytovaly inženýrské sítě ve vzdálenosti menší než je ochranné pásmo od navrhovaného stromu, je nutná instalace protikořenové folie. Ta bude instalována vždy po celé určené straně výsadbové jámy, se zřetelem na rozlišení stran folie. V případě výskytu zařízení IS je doporučeno přímo jeho obalení ochrannou folií, aby nebyl zbytečně zmenšován prokořenitelný prostor stromu a tedy nebyla potenciálně snižována jeho statická stabilita.

5. Dopravní řešení

Stávající stav

Stávající dopravní řešení ulice zahrnuje jízdní pruhy s vedením tramvajové hromadné dopravy ve středu hlavního dopravního prostoru ulice. Tramvajové zastávky mají samostatné nástupní ostrůvky oddělené od chodníků objížděným pruhem pro IAD. Podél zástavby jsou vedeny oboustranné chodníky pro pěší, jež jsou zčásti využívány pro odstavování vozidel zásobování. Na většině chodníků v horní části ulice je povoleno parkování, což značně snižuje kvalitu pěšího prostoru zmenšením průchozí šířky chodníků v některých místech až na 0,9m.

Návrh

Při respektování ÚPmBa požadavků zadání, studie v základu vychází ze zvýšení komfortu pohybu chodců, dále preferencí tramvajové dopravy před individuální motorovou dopravou a zvýšení komfortu dopravy cyklistické. Kvůli těmto opatřením dochází ke snižování počtu parkovacích stání. V rámci vymezeného území byly navrženy prvky zklidňující motorovou dopravu a zvýhodňující dopravu tramvajovou. V průběhu prací byla vznesena řada požadavků týkajících se jednotlivých druhů dopravy (motorová individuální, hromadná, cyklistická, pěší, doprava v klidu), jež byly často ve vzájemném rozporu. Z tohoto důvodu byly zpracovány další variantní řešení, výkresy Č.D.02, D.03, D.04, D.05 a jsou popsány v závěru průvodní zprávy.

Veškeré vodorovné značení bude řešeno v navazujících stupních projektové dokumentace.

A. Individuální automobilová doprava

V návrhu zůstávají zachovány jízdní pruhy podél tramvajového tělesa s výjimkou úseku Žerotínovo nám. – Smetanova, kde prostorové uspořádání ulice neumožní ve směru z centra vložení plnohodnotného jízdního pruhu a motorová i trolejbusová doprava je vedena po tramvajovém pásu. Toto dopravní řešení je však uplatňováno i dnes, neboť vozidla parkující podél chodníku v tomto úseku prakticky nutí projíždějící řidiče využívat tramvajový pás.

Preference samostatného pruhu pro automobily směrem do centra, vychází z faktu, že zde automobilová doprava dostává často do kongesce a tudíž by docházelo při sdružení IAD a tramvajové dopravy v tomto směru k častému blokování jízdy tramvajové dopravy.

Mezi jízdními pruhy a chodníky je věnován prostor pro cyklistickou dopravu.

Kromě ústí ulice Slovákova jsou všechny přechody přes kolmo návazné ulice řešeny vyvýšením do úrovně chodníku, na jejichž hranicích umravňují automobily ocelové zahrazovací sloupky.

B. MHD

Současný stav MHD

Na ulici Veverí jsou situovány 2 typy městské hromadné dopravy. V řešeném území jsou vedeny obousměrně tramvajové linky 3, 11 a 12. Ve spodní části ul. Veverí projíždí jednosměrně trolejbusová doprava z Žerotínova náměstí a dále odbočuje do ul. Slovákovy. Ve špičkách se intervaly mezi jednotlivými spoji tramvajové dopravy blíží ke dvěma minutám a při dojezdech vozů ke světelně řízeným křižovatkám vznikají problémy při řazení spojů – toto se týká především zastávky Konečného nám., kde při zdržení na křižovatce dochází k řazení dvou souprav na zastávce, jejíž hrana má v tom případě nedostatečnou délku.

V nočních hodinách jsou denní tramvajové a trolejbusové linky nahrazovány autobusovými linkami 92, 93 a 99.

Zastávka Grohova

Ostrůvek směrem z centra je přesunut do stejné polohy jako směrem do centra. Tyto párové zastávky jsou oboustranně navrženy „Brněnského“ typu se zvýšeným jízdním pásem v úrovni nástupního ostrůvku s vymezením jízdního pásu od pěších ploch zahrazovacími sloupky. Délky nástupních hran jsou prodlouženy s ohledem na prostorové možnosti na 50 m v obou směrech.

Zastávka Konečného náměstí

Zastávka je oboustranně ponechána téměř ve stávající poloze, z důvodu zajištění bezpečnosti chodců před rychle jedoucími automobily jsou zastávky oboustranně navrženy „Brněnského“ typu se zvýšeným jízdním pásem v úrovni nástupního ostrůvku s vymezením jízdního pásu od pěších ploch zahrazovacími sloupky. Zvýšená úroveň tak pokračuje i v místě jízdního pásu za přechod do ulice Jiráskova.

Nástupní hrany obou ostrůvků jsou prodlouženy na 65 m z důvodu řazení dvou souprav před vjezdem a za výjezdem ze světelné křižovatky s malým městským okruhem.

Zastávka Rybkova

Zastávka ve směru z centra je mírně odsunuta směrem na stranu polikliniky Zahradníkovy a z důvodu zajištění bezpečnosti chodců před rychle jedoucími automobily je zastávka navržena „Brněnského“ typu se zvýšeným jízdním pásem v úrovni nástupního ostrůvku s vymezením jízdního pásu od pěších ploch zahrazovacími sloupky. Ostrůvek je navržen s délkou nástupní hrany 50 m.

Úprava změny pozice tramvajového ostrůvku si vyžádá rozšíření návaznosti stávajícího jízdního pruhu směrem z centra a posun tramvajové trati ve směru k Björnsonovu sadu. V místě stávající zastávky ve směru do centra se koleje napojují na stávající geometrii směrovým motivem.

Pokud bychom pracovali s možností ponechat ostrůvek směrem z centra ve stávající pozici, tramvajové těleso (včetně odstupových vzdáleností) by vydefinovalo vůči stávajícímu chodníku jízdní pruh směrem do centra pouze 1,75m.

Zastávky obecně

Díky přímé liniové návaznosti kolejí vycházejících ze zastávek, je možné uvažovat s delší nástupní hranou ostrůvků. Za následek to však bude mít úbytek parkovacích míst. Všechny tramvajové ostrůvky jsou navrženy šířky 2,25m.

Tramvajové koleje

Tramvajová dráha umístěná v ulici Veverí je důležitou součástí kolejového systému MHD v Brně. V rámci projektu organizace dopravy patří k nejzatíženějším úsekům, kterým jsou vedeny linky do oblastí Žabovřesk, Komína, Bystřce a především do oblasti Technologického parku. Interval mezi spoji dosahuje hodnoty nižší než 2 minuty mezi spoji v jednom směru ve špičkové hodině.

Jednotlivé části řešeného úseku je možné charakterizovat následovně:

- A. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ – GROHOVA / PEKÁRENSKÁ
 - osová vzdálenost kolejí:

- 3,5 m (změna na 3,0 m před zastávkou Grohova ve směrovém motivu)
- poloha tramvajové dráhy (vůči stávajícímu stavu) :
 - koleje tramvajové dráhy jsou posunuty:
 - na Žerotínově nám. o cca 0,71 a 0,39 m východně
 - v úrovni Gorkého o cca 0,28 a 0,19 m východně
 - v úrovni stávající spodní zastávky Grohova 0,43 a 0,07 m východně
 - posun směrem ke straně sudých orientačních čísel domů
- šířka profilu tramvajové dráhy:
 - 7,0 m
- uspořádání zastávek:
 - v uvedeném úseku nejsou umístěny zastávky
- rozsah dotčení profilu tramvajové dráhy IAD :
 - směr do centra – samostatný jízdní pruh
 - směr z centra – sdílený dopravní prostor
 - tramvajová dráha vybavena podélnou tvarovkou v ose tramvajového pásu s vynecháním v místě křižovatek a přechodů pro pěší.

S ohledem na existující frekvence jednotlivých složek dopravního proudu je nutno řešení sdíleného dopravního prostoru považovat za nevhodné a lze pro proces zpracování DUR doporučit přijetí řešení v oblasti dopravně-organizačních opatření, spočívajících např. v omezení dopravního proudu ze směru Husova. Další opatření, spočívající ve změně směru průjezdu parkovací ulicí Slovákova, lze prověřit společně s námětem změny průjezdu trolejbusové dopravy v oblasti Kounicova – Moravské náměstí.

B. GROHOVA / PEKÁRENSKÁ – KOTLÁŘSKÁ

- osová vzdálenost kolejí:
 - 3,0 m
- poloha tramvajové dráhy (vůči stávajícímu stavu):
 - koleje tramvajové dráhy jsou posunuty:
 - v úrovni zastávky Grohova cca o 0,49 a 0,53 m východně
 - v polovině bloku mezi ul. Grohova a Jana Uhra cca o 0,17 a 0,16 m východně
 - v polovině bloku mezi ul. Jana Uhra a Jiráskova cca o 0,05 a 0,18 m východně
 - v úrovni zastávky Konečného nám. cca o 0,02 a 0,06 m východně
 - posun směrem ke straně sudých orientačních čísel domů
- šířka profilu tramvajové dráhy:
 - 6,5 m
 - pro pojezd dráhy vozidly náhradní dopravy lze využít její šířky 2x3,25 m, související dopravně-organizační opatření bude předmětem fáze DUR
- uspořádání zastávek:
 - délka nástupních hran: 50m (zastávka Grohova) a 65 m (zastávka Konečného náměstí); průmět požadované délky 75 m je předmětem přílohy
 - pravidla pro průjezd vozidel náhradní dopravy budou řešena v rámci procesu DUR
- rozsah dotčení profilu tramvajové dráhy IAD :
 - oba směry - samostatný jízdní pruh

Další eliminace vlivu IAD na tramvajovou dopravu v rámci sdíleného dopravního prostoru je možné řešit v souvislosti s opatřeními v předcházejícím úseku.

C. KOTLÁŘSKÁ – RYBKOVA

- osová vzdálenost kolejí:
 - 3,0 m
- poloha tramvajové dráhy (vůči stávajícímu stavu) :
 - koleje tramvajové dráhy jsou posunuty v místě zastávky Rybkova o cca 1,43 a 1,35 m východně (směrem ke straně sudých orientačních čísel domů)

- možností zachování ostrůvku zastávky Rybkova ve směru z centra v původní pozici se zabývá varianta popsaná na konci této zprávy.
- umístění kolejového odbočení, resp. propojení (včetně dodržení průjezdného profilu) bude upřesněno v rámci DUR
- šířka profilu tramvajové dráhy:
 - 6,5 m
 - pro pojezd dráhy vozidly náhradní dopravy lze využít její šířky 2*3,25 m, související dopravně-organizační opatření bude předmětem fáze DUR
- uspořádání zastávky:
 - délka nástupní hrany: 50m; průmět požadované délky 75 m je předmětem přílohy
 - pravidla pro průjezd vozidel náhradní dopravy budou řešena v rámci procesu DUR
- rozsah dotčení profilu tramvajové dráhy IAD :
 - směr do centra – návaznost na předchozí úsek Resslerova – Rybkova

Alternativně je zpracována možnost 3,5m osově vzdálenosti kolejí i v místech párových zastávek Grohova a Konečného nám. Toto řešení však vnáší do geometrie trati několik směrových motivů navíc za nebo před zastávkami, což nepříznivě ovlivní komfort cestujících. Každé navýšení počtu směrových motivů má také negativní vliv na rychlejší opotřebení podvozků vozů a samotných kolejí.

Na základě požadavku DPmB jsou mezi ulicemi Nerudova a Veveří zakresleny dvě varianty propojení manipulační kolejí. Při R20 by kolejzásadně zasáhla do nárožního chodníku a zmenšila jej o 3,4m. V případě R25 není průjezd soupravou kolem nároží fyzicky možný.

MHD závěr

Aby se dopravně ulevilo kriticky zatíženému úseku spodní části ul. Veveří, bude nutné v další fázi přeložení trolejbusové trasy dle již dříve zpracovaných analytických podkladů. Jedná se o zrušení trasy trolejbusů na ul. Brandlova, Veveří a Slovákova a přeložením do nové trasy objížděné kolem parku na Moravského nám. Další opatření, které by vedlo ke snížení intenzity IAD by bylo zrušení odbočení u bílého domu doleva do ulice Veveří.

C. Cyklistická doprava

Stávající stav

V celé délce ulice nejsou v současné době řešena žádná dopravní opatření pro provoz cyklistů – cyklisté využívají jízdní pás, částečně i tramvajové těleso v úsecích, kde jsou vozidla krátkodobě i dlouhodobě odstavována podél obruby komunikace.

Návrh

Plán mobility Brno, hovoří o předpokládaném 400% nárůstu cyklistické dopravy. Z Generelu cyklistické dopravy vyplývá předpoklad vedení cyklistické dopravy po většině radiál ve směru do centra města vč. ulice Veveří.

Návrh počítá s výrazně komfortnějším a bezpečnějším provozem cyklistů v hlavním dopravním prostoru ulice Veveří. Cílem bylo vytvořit takový dopravní prostor, který vyhoví požadavkům nejen stávajících cyklistů, ale svou bezpečností přiláká i nové zájemce o cyklistickou dopravu.

Směrem z centra

Směrem z centra, tedy do kopce, kdy se zásadně projeví odlišná rychlost pohybu cyklistů, je jim vymezen vyhrazený jízdní pruh, vč. bezpečnostních odstupů v místě podélného parkování. Taková úprava je nezbytností především v úseku Žerotínovo nám. - Smetanova, kde je pro ostatní dopravu navrženo sdílení tramvajového pásu.

V prostoru zvýšených objížděných pruhů tramvajových zastávek je vyhrazený pruh redukován na cyklokoridor vyznačený na vozovce piktogramem. Od Konečného náměstí pokračuje značení cyklokoridorem směrem k severu, kde může být značení v ideálním případě směřováno na vymezenou část chodníku podél Björnsonova sadu.

Před světelně řízenými křižovatkami budou na vozovce vyznačeny cykloboxy.

Směrem do centra

Směrem do centra, tedy z kopce, kdy se rychlost cyklistů blíží ostatním formám dopravy je využito převážně cyklokoridorů. Značení však začíná teprve za světelnými křižovatkami Konečného náměstí (označenými alespoň cykloboxy), kde uliční profil umožňuje potřebné rozšíření dopravního prostoru (opět vč. bezpečnostních odstupů od podélně parkujících automobilů). Šířkový profil i značení je dodrženo i na zvýšených objízdných pruzích tramvajových zastávek.

Zvětšeným rádiem ústí Jiráskovy třídy je umožněn vjezd cyklistů do protisměru (jinak jednosměrné) Jiráskovy třídy, v souladu s předpokládanou úpravou ulice do režimu „Zóny 30“.

Profil cyklokoridoru pokračuje směrem do centra přes ústí Gorkého ulice, odkud se předpokládá připojení příčné cyklotrasy, až k možnému levému odbočení na Slovákovu ulici. Za uvedenou křižovatkou je přechod pro chodce značen, také jako přejezd pro cyklisty, pro možnost bezpečného příčného překonání Veverí.

V dalším úseku (Slovákova - Žerotínovo nám.) je bohužel nutná jízda po standardním jízdním pruhu, společně s automobilovou dopravou. Zúžený uliční profil zde neumožňuje další rozšíření hlavního dopravního prostoru. Ve variantním řešení (dále viz 8. Variantní řešení, D. Varianta cyklistické dopravy + Výkres D.05) je podrobněji popsána teoretická možnost získání potřebného prostoru na úkor snížení osově vzdálenosti tramvajových kolejí.

Dopravní značení

Výše popsané značení odpovídá stávající legislativě. V případě schválení je však předpokládáno využití nového dopravního značení, tedy víceúčelového jízdního pruhu. Ten má shodné šířkové nároky jako stávající řešení, ale mj. zvyšuje legislativní ochranu cyklistů.

Doplňková infrastruktura

V celé délce ulice je navržena instalace stojanů na kola (celkem 75 ks) a to nejen v návaznosti na uliční nároží, ale také v běžném uličním profilu. Ideální se jeví spojení se restauračními zahrádkami.

Návrh vyhrazuje prostor pro umístění 3 center bikeSharingu s návazností na MHD, tedy při ústí ulic Grohova, Jiráskova, Rybkova.

D. Pěší doprava

Stávající stav

Pěší trasy v ulici probíhají především podélně, ale ve vazbě na městskou hromadnou dopravu a objekty občanské vybavenosti, především školy, také příčně.

Podélný pohyb pěších je především při západní uliční frontě omezován vozidly parkujícími na chodnících (kolmá legální i nelegální stání). Pro chodce tak zůstává pás šířky v kritických místech i pouhých 0,9 m, do nějž v některých místech dále zasahují schodiště suterénních provozoven, prodejní okénka, atd. Limitní šířky pěších tras jsou často také vymezeny situovanými restauračními zahrádkami.

Víceméně bezpečná místa pro příčné přecházení ulice jsou omezena na široce otevřený světelný přechod na Konečného náměstí, případně na využití úzkých ostrůvků zastávky Grohova.

Návrh

Návrh předpokládá výrazné posílení komfortu a bezpečnosti prostoru pro pěší pohyb v celé délce ulice, ale také zásadně zlepšuje poměry pro příčné přecházení ulice.

Podélný pěší pohyb

Především v exponovaných místech nároží, zastávek MHD, či intenzivně využitého uličního parteru, jsou značně rozšířeny plochy chodníků tak, aby umožňovaly nejen komfortní pohyb pěších, ale také umístění městského mobiliáře a restauračních zahrádek. Ty jsou zpravidla prostřídány s širokým volným chodníkem, případně s lokálně vyhrazeným prostorem pro krátkodobé zastavení zásobovacích vozů. Zahrádky budou vybaveny truhlíky pro lokální výsadbu a liniovými stojany pro jízdní kola.

V místě ústí příčných ulic do ul. Veverí jsou chodníky „vytažené“ do uličního prostoru tak, aby byly zkráceny délky přecházení. Pěší prostor je důsledně chráněn zahrazovacími sloupky. Zvýšené prahy příčných ulic umožňují přecházení ve výšce chodníku a zároveň vynucují zpomalení automobilové dopravy.

Tam, kde to umožňuje širší uličního profilu, jsou chodníky lemovány obnoveným stromořadím, zpravidla střídaným s podélným parkováním, ale s důsledně dodrženími rozhledovými poměry v místě přechodů pro chodce.

V části ulice Žerotínovo nám. - Gorkého je šířka západního chodníku (s relativně malou vytižeností) částečně omezena, ale z profilu jsou odstraněny sloupy veřejného umístění. Bezpečný pohyb pěších je podpořen linií zahrazovacích sloupků, tvořících bariéru směrem k jízdnímu pruhu.

Příčný pěší pohyb

Maximálně bezpečné příčné přecházení Veverí umožňují jednak stávající světelné přechody, včetně proporčně výrazně upraveného přechodu na Konečného náměstí (mj. se zkrácenými délkami přecházení), ale také optimalizovaný přechod využívající ostrůvků párové tramvajové zastávky Grohova. V prostoru zastávky Rybkova je možné obdobným způsobem využít alespoň jeden tramvajový ostrůvek. V těchto příděch je automobilová doprava zpomalena zvýšeným objízdným pruhem tramvajových zastávek a prostor pro pěší je chráněn zahrazovacími sloupky.

V ulici jsou situovány další 4 značené přechody pro chodce, které jsou stejně jako předchozí vybaveny odpovídajícím oboustranným osvětlením. Pro aplikaci na přechodu při ulici Slovákova by měla být prověřena možnost plnohodnotného jednostranného nasvětlení přechodu z východního chodníku, kde jsou šířky chodníků komfortnější než na opačné straně, kde by sloup VO snižoval již tak limitní šířku chodníku 2,2m.

Na odvrácených stranách tramvajových ostrůvků jsou dále vytvořena neznačená, ale bezbariérová místa pro přecházení.

Pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace

V rámci dalších projekčních fází bude návrh důsledně přizpůsoben osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Předpokládá se mj. využití kontrastního povrchu a měřítko kamenné dlažby.

E. Doprava v klidu

Stávající stav

Značná část parkování je v současném stavu situována v neudržitelných pozicích tramvajových zastávek, kde vozidla zcela blokují pěší pohyb a vytvářejí řadu kolizních situací. Další část parkování se odehrává na nelegálních místech, které devastují ostrovy zeleně, případně blokují rozhledové poměry v blízkosti křižovatek a přechodů pro chodce.

Ve všech případech je využíváno kolmé stání, které kromě zmíněného omezování ostatních forem dopravy vyžaduje nebezpečné manévry, především při vyjíždění z parkovacího stání.

Vzhledem k nedostatku krátkodobých parkovacích stání, jsou vozidla často odstavována v jízdním pruhu, čímž vyvolávají řadu nepřehledných a kolizních situací, spojených s objížděním takto odstavených vozidel, a to i např. v místech přechodů pro chodce.

Návrh

Návrh předpokládá využití přehlednějšího a bezpečnějšího podélného stání, a to v maximálním rozsahu, jaký umožňuje omezený šířkový uliční profil a délkové limity jednotlivých bloků zástavby. Podélná stání jsou prostřídána se stromořadím, chráněným proti vjíždění vozidel zvýšenými lemy.

Značná část (cca 30-50%) navržených stání (smysluplně rozvržená do jednotlivých bloků) by měla být vyhrazena pro krátkodobé zastavení vozidel tak, aby bylo minimalizováno odstavování vozidel v jízdním pruhu, vyvolávající kolizní situace s ostatními druhy dopravy (cyklisté, pěší, MHD). Pro funkční a pružné využívání těchto stání je

REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO

urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

TEXTOVÁ ČÁST

A.01

vhodné předpokládat vhodné dopravní značení, např. využití parkovacích hodin (kotoučů), s případnou možností stání v nočních hodinách (20 - 7 hod).

V každém bloku je vhodné předpokládat umístění dobíjecí stanice pro elektromobily.

V místech s komerčně využitým parterem jsou vyhrazena krátkodobá zásobovací stání na chodnicích tak, aby po nezbytně dlouhém zásobování byl chodník opět k dispozici především chodcům.

Kapacity parkovacích ploch

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| - stávající legální parkovacích stání | 93 ks |
| - navrhovaný stav parkovacích stání | 59 ks |
| - navrhovaný stav zásobovacích stání | 18 ks |

V budoucnu lze předpokládat vytvoření velké parkovací kapacity v nové výstavbě polyfunkčního bloku při ulici Pekárenská. V aktuální záměru je uváděn počet cca 850 parkovacích stání. Důsledným jednáním ze strany města a stavebního úřadu bude přinejmenším žádoucí docílit maximálního počtu avizovaných stání.

Uvolnění části parkovacích kapacit v bezprostředním okolí se také předpokládá po zavedení modrých rezidenčních zón.

6. Technická infrastruktura

Rekonstrukce uličního prostoru si vyžádá rovněž úpravy a přeložky inženýrských sítí. Tato dokumentace je pouze orientační. Vyřešení umístění jednotlivých sítí, je třeba projednávat v dalším stupni PD.

V ulici se nacházejí veškeré sítě technické infrastruktury běžné v městské zástavbě (vodovod, kanalizace, slaboproudé rozvody, rozvody vysokého napětí, nízkého napětí, plynovody, trakční vedení tramvajové tratě, světelné signalizační zařízení v křižovatkách a velké množství telekomunikačních rozvodů). Trasy jednotlivých sítí a kabelů je nutno ověřit do dalšího stupně PD.

A. Kanalizace

Odkanalizování komunikací a domů tvořících ulici Veveří je zajištěno jednotnou kanalizací - hlavní stoka C02. Stoka je v současné době trasována středem nebo blízko středu ulice Veveří, pod tramvajovým tělesem, kromě úseku Žerotínovo nám. - Slovákova. V řešeném území jsou na stoku C02 umístěny tři rozdělovací komory. Správcem kanalizace je BVK a.s.

Koncepce odkanalizování řešeného území zůstává zachována, odpadní vody budou odváděny stokou jednotné kanalizace C02. Potrubí stoky bude kompletně rekonstruováno. Nové trasování potrubí bude dle požadavku správce vedeno pokud možno mimo tramvajové těleso. Výjimku tvoří úsek Žerotínova náměstí - Grohova, kde je vzhledem k velkému navrženému průměru potrubí kanalizace (DN 1600) a trasování značného počtu ostatních inženýrských sítí navrženo trasování stoky po jedné straně tramvajového pásu tak, aby v případě oprav kanalizace zůstal zachován tramvajový provoz po jedné koleji. Potrubí kanalizace bude dále umístěno pod tramvajové těleso při nezbytných kříženích a při napojování stoky na stávající rozdělovací komory (na křižovatkách Veveří s ulicemi Kotlářskou, Nerudovou a Zahradníkovou), které zůstanou zachovány ve stávající poloze a velikosti, rekonstrukce se přizpůsobí jejich technickému stavu.

Návrh profilů stoky vychází ze zadání BVK, kdy jsou navrženy - kruhový profil DN 1600 a dále vejčité profily 800/1200, 90/1350 a 1000/1500. Na potrubí budou navrženy revizní šachty, které budou umístěny na napojení stok a v intervalu min. po 50-ti m. Nově navržené kanalizační šachty budou vybaveny v souladu s Městskými standardy pro kanalizační zařízení. Výškové vedení nivelety bylo navrženo v souladu se stávajícím stavem, v navazujících stupních PD bude výškové vedení stok upraveno dle výškového osazení stávajících přípojek napojených nemovitostí. Návrh kanalizační stoky byl zakreslen do výkresu D.06 a příčných řezů, které jsou součástí grafické části předkládané dokumentace.

B. Vodovod

V řešené ulici Veveří jsou trasovány vodovodní potrubí, které jsou součástí veřejného vodovodu města Brna. Rozvody pitné vody spadají do tlakového pásma 2.0.

Vodovodní řady jsou trasovány po obou stranách ulice, kromě úseku Pekárenská Kotlářská, kde není tak hustá zástavba a jednotlivé přípojky jsou napojeny na vodovod na opačné straně ulice. Jednotlivé řady jsou provedeny z litinového potrubí DN 100 – 350. Doba realizace řadů spadá do období r. 1903 – 1958. Současné trasování vodovodních řadů se na několika místech dostává do kolize s ostatními inž. sítěmi (nedodržení prostorové normy, vodovodní potrubí je vedeno nad kanalizační stokou). Současné vedení vodovodních sítí bylo převzato z podkladů správce a bylo zakresleno do výkresu D.06 a příčných řezů – viz grafická část předkládané dokumentace. Správcem kanalizace je BVK a.s.

Návrh řešení zásobení vodou - Koncepce zůstává zachována - návrh vychází za zadání BVK, dojde pouze k výměně potrubí ve stávajících dimenzích. Materiál potrubí budou řešit další stupně projektové dokumentace. Trasování potrubí bylo voleno do jízdních pruhů příp. do chodníků s maximálním zachováním stávající trasy. Při kolizních stávajících trasách je navrhována trasa nová. Potrubí je důsledně navrhováno mimo tramvajové těleso s výjimkou nezbytných křížení.

Požární hydranty budou zbudovány jako podzemní, jejich umístění vyplne při podrobnějším zpracování na základě podélného profilu, kdy se osadí do zlomových bodů a budou zároveň plnit funkci kalosvodů a vzdušníků. Při návrhu bude dále dodržena podmínka max. vzdálenosti mezi jednotlivými požárními hydranty a největší vzdálenost od objektů dle platných ČSN. Hydranty a šoupátka na hlavních vodovodních řadech musí být osazena mimo parkovací stání s ohledem na zajištění jejich trvalé dostupnosti. Poklopy hydrantů, šoupátek, uzávěrů přípojek a armaturních šachet mimo komunikace budou dokola dlážděny dvěma řadami kostek a obetonovány.

Navržené trasování vodovodních řadů viz. výkres sítí D.06 a řezy v grafické části předkládané studie.

C. Silnoproudé rozvody

Kabely DpmB - Úpravou ulice Veveří dojde ke kolizi se stávajícím kabelovým vedením DPmB. V těchto místech budou kabely a zařízení DPmB, a.s kompletně vyměněny za nové. Žerotínovo náměstí - Pekárenská - pro kabely DPmB bude vybudován nový kabelovod, který bude tvořený z jednoho multikanálu Sítel.

Dále je zde umístěn stávající napájecí bod trakčního vedení. Napájecí kabely napájející tento bod budou v obvodu stavby zrušeny a budou uloženy nové v novém multikanále Sítel (společně se zpětnými kabely), tyto kabely budou ukončeny v nové rozpojovací skříní, ze které bude proveden vývod na nový napájecí bod (nově osazený trakční stožár).

D. Veřejné osvětlení

V celé délce ulice Veveří bude vybudováno nové zařízení veřejného osvětlení. Návrh je veden snahou o minimalizaci stožárů VO, drážní trakce a dalších souvisejících zařízení v pochozím prostoru parteru ulice a proto jsou pro zavěšení napájecích kabelů trakce využity převěsy uchycené ve stávajících polohách na objektech v ulici. Místa se samostatnými trakčními stožáry jsou rovněž osazeny výložníky svítidel veřejného osvětlení.

Prostor ulice Veveří od Žerotínova náměstí po ulici Sokolskou bude nasvětlen svítidly 8 m vysokými. Od ulice Sokolské po ulici Rybkova budou pro umístění svítidel primárně využity stožáry trakčního vedení. Osvětlovací soustava bude v úseku Žerotínovo nám. – Pekárenská jednostranná z důvodu velkého množství sítí a kabelovodů po pravé straně komunikace směrem od centra, dále bude prostřídána a svítidla budou od sebe vzdálena cca 30 m. Z nových stožárů VO bude provedena návaznost přes rozpojovací skříně do křižujících ulic. Přechody pro chodce na ulici Veveří, na kterých není světelně řízená křižovatka, budou osvětleny speciálními svítidly s odlišnou barvou světla, umístěné na osu přechodů. Stožáry VO budou navrženy dle Standardů OTS. Zeleň nesmí zastíňovat veřejné osvětlení. Odstupová vzdálenost nově vysazovaných stromů o VO má být min. 3m.

E. Vedení nízkého a vysokého napětí

Kabely NN a VN bude nutné stranově přeložit v místech, kde dojde ke kolizi s nově budovaným kabelovodem O2, DPMb a novými sloupy veřejného osvětlení.

V případě kolize budou kabely NN a VN stranově přeloženy blíže ke stávající zástavbě aniž by bylo nutné kabely spojovat. Tyto přeložky jsou zejména mezi Žerotínovým náměstím a ulicí Pekárenskou a jejich délka je cca 200m.

Dále dojde k rekonstrukci stávajících kabelů VN napájejících stávající trafostanici AV ČR před budovou AV ČR. Tyto kabely budou zrekonstruovány ve stávající trase na náklady správce zařízení (E.ON).

U kabelů NN VN a sdělovacích kabelů, které přecházejí přes komunikaci v místě, kde se bude komunikace rozšiřovat, je nutné prodloužit stávající prostup tak, aby byl celý prostup pro kabely pod novou komunikací.

Je třeba počítat s vytvořením přípravy dvou nabíjecích míst pro elektromobily v rámci každé uliční fronty.

Pozice půjčení/vrácení kola typu „Bike Sharing“ též počítat s napojením na elektrickou síť.

F. Trolejové vedení drážní trakce

V rámci úpravy uličního prostoru dojde rovněž ke kompletní rekonstrukci napájecích rozvodů trakčního vedení tramvajové trati. Ty jsou dnes ve spodní části ulice v úseku Žerotínovo nám. - Slovákova umístěny především na převěsech zavěšených na okolních, především soukromých obytných domech. Částečně jsou tyto převěsy doplněny samostatnými trakčními stožáry.

V návrhu se předpokládá zachování stávajících převěsů s kotvením ve zdivu okolních objektů, v úsecích mimo stávající převěsy budou v nových polohách navrženy trakční stožáry převážně osazené i výložníky se svítidly veřejného osvětlení.

G. Světelná signalizace křižovatek

Stávající světelné signalizační zařízení křižovatek Veveří s Konečného náměstí, Žerotínovým náměstím a Tábor bude kompletně vyměněno za nové s vazbou na nové dopravní řešení křižovatek. Návrh signálních plánů křižovatek s "předsazeným prostorem pro cyklisty" je nutno přizpůsobit těmto opatřením (vyklizovací časy).

Především v prostoru Konečného náměstí je nutno eliminovat, resp. uzpůsobit požadavkům nového návrhu uspořádání náměstí umístění nových řadičů a rozvodných skříní SSZ – dnešní umístění v poloze podél chodníku u parku je zcela nevhodné.

H. Slaboproudé rozvody

Z důvodu kolize stávajícího kabelovodu CETIN s nově navrženými úpravami ulice Veveří je nutné tento kabelovod přeložit v úseku Žerotínovo náměstí – Pekárenská a Veveří č.o.64 - Veveří č.o.108. Náhradou za stávající kabelovod budou dva multikanály Sitel v uspořádání vedle sebe, do kterého budou přeloženy stávající slaboproudé sítě vedoucí ve stávajícím kabelovodu.

Navíc v úseku od Žerotínova náměstí po ulici Pekárenskou není možné z prostorových důvodů nový kabelovod umístit, pokud se do něj nepřeloží všechny ostatní slaboproudé sítě, které jdou v tomto úseku mimo stávající kabelovod. Jedná se o pravou stranu ulice Veveří směrem k Táboru. Tato studie uvažuje s dohodou mezi městem Brnem a stávajícími správci slaboproudých kabelů, díky které budou tyto kabely do kabelovodu přeloženy na náklady jednotlivých správců. Jinak není možné kabelovod v tomto úseku vybudovat. Budoucím vlastníkem kabelovodu by byl CETIN. Kabelovod bude tvořen novými betonovými šachtami po cca 80m a dále novými šachtami Carson, které budou umožňovat smýčkování stávajících slaboproudých kabelů do jednotlivých domů.

V případě posunu levostranného stromořadí v úseku Gorkého – Konečného náměstí je nutno přeložit slaboproudé kabely spol. Telefonica O2, UPC, GTS a v části úseku i VUT Brno.

U sdělovacích kabelů všech správců, které přecházejí přes komunikaci v místě, kde se bude komunikace rozšiřovat, je nutné prodloužit stávající prostup tak, aby byl celý prostup pro kabely pod novou komunikací. Stávající zařízení jednotlivých správců slaboproudých kabelů bude v případě kolize s nově upravenou komunikací přeloženo.

Sdělovací sítě v místech kolizí s nově budovanými kabelovody a stožáry veřejného osvětlení budou, pokud to jen bude možné, stranově přeloženy bez spojování kabelů. V jiném případě budou v případě metalických kabelů naspojovány nebo v případě optických kabelů vyfouknuty a znovu zafouknuty do upravené trasy HDPE chráničky.

I. Plynovod

V ulici se nacházejí především nízkotlaké plynovodní řady, středotlaký plynovod je veden pouze v komunikaci v Žerotínově náměstí a ul. Kotlářskou směrem do Jiráskovy, kde ulici Veveří protíná. Nízkotlaké plynovodní řady jsou vedeny oboustranně v úseku Žerotínovo náměstí – ul. Jana Uhra a Nerudova – Zahradníková, ve zbývajících částech ulice jsou plynovody vedeny jednostranně podél zástavby.

Návrh úprav předpokládá s ohledem na jejich stáří celkovou rekonstrukci plynovodních rozvodů v rozsahu rekonstruovaných ploch, zachovány budou i trasy ve smyslu jejich vedení – prostorové uložení řadů v uličním prostoru je změněno s ohledem na vazby na další, především kabelové sítě. V úsecích, kde jsou plynovody v kolizi se stávajícími sítěmi, jsou tyto řady nově ukládány do jízdního pásu komunikace (především ve spodní části ulice). Investorem nových rozvodů bude vlastník sítě – RWE, Jihomoravská plynárenská a.s.

J. Parovody a teplovody

Teplárenská zařízení nejsou ulicí Veveří vedena v podélném směru, jedná se v podstatě pouze o přípojky k některým významnějším objektů v ulici.

Parovod v křížení s ul. Zahradníkovou je rovněž nefunkční, z důvodu kolize s novými vedeními kanalizace a vodovodu bude odstraněn.

Parovod v ploše Žerotínova náměstí je nyní nefunkční, ale je plánovaná rekonstrukce v roce 2017.

Parovod na křižovatce Veveří - Grohova je nyní mimo provoz, ale je nutné ho respektovat.

K. Tříděný odpad

Na ústí ulice Jiráskovy jsou umístěny podzemní kontejnery na tříděný odpad (sklo, plast, papír). Stávající nadzemní kontejnery jsou nevhodně umístěné u křižovatky ulice Veveří s ulicí Grohovou pod památným platanem. Návrh počítá s vybudováním nových podzemních kontejnerů v rámci nového polyfunkčního domu. Podzemní kontejnery budou vymístěny z Veveří do ulice Pekárenské k parkovacím stáním. Nové podzemní kontejnery se skládají ze 3 x 3 kubíkových nádob. Technické parametry budou specifikovány v dalším stupni PD.

7. Uspořádání, materiály a vybavení uličního prostoru

Bezbariérové řešení stavby

Návrh úprav ulice veveří byl posouzen dle vyhl. č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací ve znění Změny č. 1 z února 2010.

Celá ulice se nachází v minimálním podélném spádu do 3% a je tedy v tomto směru bezbariérová v celé délce. Rovněž z hlediska přístupu nevidomých se zda nachází dostatečné množství přirozených vodicích linií. Problematické tak zůstává bezbariérové řešení a vedení v prostoru křižovatek a zastávek tramvajové dopravy.

Přechody pro pěší ve spodní části ulice po křižovatku Kotlářská jsou vedeny přes dva jízdní pruhy šířky 3,25 m a střední tramvajový pás – u prvních dvou přechodů je dokonce jeden jízdní pás eliminován, a zůstává tak pouze přechod přes jeden pás a tramvajové těleso (přechody Slovákova, Gorkého). Přechody pro pěší jsou navázány na ostrůvky tramvajových zastávek, jež poskytují dostatečnou ochranu čekajícím chodcům.

Přechody pro pěší v křižovatkách navazujících komunikací jsou v návrhu zkráceny a omezeny na jeden jízdní pruh (jedná se o jednosměrné komunikace). V místě těchto přechodů a navazujících částí je jízdní pás vyvýšený do úrovně chodníku s vymezením jízdního pásu od pěších ploch zahrazovacími sloupky.

Přechody pro pěší v prostoru světelně řízených křižovatek na Konečného náměstí dosahují délek do 17,6 m včetně tramvajového tělesa a 12,9m na komunikacích bez tramvaje a jsou tudíž v souladu s předpisy. Vzhledem k tomu, že přechod přes Veveří za ul. Nerudovou se nachází v nároží, je i zde akceptovatelná délka 19,5 m. Tramvajové zastávky budou řešeny s nástupní hranou převýšenou o 200 mm, bezbariérový přístup na ně bude zajištěn rampami ve sklonu do 8,3% z přechodu pro pěší, u zastávek “brněnského” typu bude bezbariérově přístupná plocha podél nástupní hrany v celé délce (vyvýšení jízdní pás).

Na opačných koncích tramvajových ostrůvků, než je situován přechod, ostrůvek zakončuje neznačené bezbariérové místo pro přecházení.

Ve všech křižovatkách a na tramvajových zastávkách budou patřičným způsobem provedeny prvky pro bezpečnost osob se zrakovým postižením – přechody budou vybaveny varovnými a signálními pásy navazujícími na přirozené nebo umělé vodící linie, nástupní hrany zastávek rovněž varovnou linií. Veškeré přechody pro pěší se světelnou signalizací budou vybaveny rovněž signalizací akustickou.

Mobiliář

Podrobnosti v „C katalog prvků a materiálů“. Jsou použity prvky jednoduchého designu a pokorných tvarů zbytečně nenarušující veřejné prostranství svým okázalým vzhledem, ale naopak pouze vybízejí k užívání svojí funkcí.

- Stojany na kola
- Odpadkové koše
- Lavičky betonové, lavičky dřevěné
- Zahrádky restaurací jednotného stylu s variabilní vegetací
- Popelnice na komunální odpad jsou v uliční prostoru zrušeny a majitelé domů budou nuceni vyčlenit v rámci svého dvoru prostor pro jejich umístění.
- Oplocení Botanické zahrady bude nově řešeno průhledným způsobem, aby se zeleň prezentovala i směrem do uličního prostoru.

Materiály

Podrobnosti v „C katalog prvků a materiálů“.

- | | |
|-----------------------|--|
| - chodníky | - kamenná žulová dlažba, ideálně z místního zdroje |
| | - orientační prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu ze štípaných drobných kamenných kostek |
| - jízdní pruhy | - asfalt, vč. prostoru mezi kolejemi |
| - vyhrazený cyklopruh | - probarvený asfalt |

8. Variantní řešení

Vzhledem k velkému množství vzájemně protichůdných požadavků vznášených na jednotlivých veřejných výborech probíhalo průběžně vyjednávání o kompromisech. Nejdůležitější rozpory nebo objektivní důvody si vyžádaly zpracování jednotlivých variantních řešení.

Varianty pro DPmB

A. Zastávka Grohova osová vzdálenost kolejí 3,5 m

Variantně je vykreslena možnost řešení 3,5 m osově vzdálenosti kolejí mezi zastávkovými ostrůvky. Oproti 3,0 m osově vzdálenosti kolejí se rozdíl 0,5 m projevuje ve zúžení chodníku na západní straně. Změna osově vzdálenosti kolejí na 3,0 m při pokračování ve směru na Konečného náměstí, je řešena v nejbližším směrovém motivu při ústí ulice Jana Uhra. Viz výkres D.02

B. Zastávka Konečného nám. osová vzdálenost kolejí 3,5 m

Variantně je vykreslena možnost řešení 3,5 m osově vzdálenosti kolejí mezi zastávkovými ostrůvky. Oproti 3,0 m osově vzdálenosti kolejí se rozdíl 0,5 m projevuje zúžením chodníku na západní straně. Změna osově vzdálenosti kolejí na 3,0 m, při pokračování na oba směry, je řešena těsně za a před zastávkovým ostrůvkem pouze na kolejí směrem do centra protisměrným motivem. Viz výkres D.03

C. Zastávka Rybkova v původní pozici

Variantně je vykreslen tramvajový ostrůvek ve stávající pozici. Výhodou řešení je možnost zachování původní pozice tramvajového tělesa mezi ulicemi Zahradníkova a Nerudova. Nevýhodou je však nedostatečná šířka jízdního pruhu směrem do centra, která při dodržení bezpečnostního odstupu 1,75m od osy koleje vychází na 1,8m. Faktem je, že v celé délce úseku Zahradníkova - Šumavská je oboustranně jízdní pruh nedostatečně šíře. Viz výkres D.04

Varianta cyklistické dopravy

D. Úsek Žerotínovo nám. – Gorkého s cyklopiktogramy směrem do centra

Variantně je vykresleno řešení v úseku Žerotínovo náměstí – Grohova s osovou vzdáleností kolejí 3,0 m oproti řešení hlavního výkresu pracující s osovou vzdáleností 3,5 m. Rozdíl 0,5 m se projeví pozitivně v možnosti rozšířit, ve směru do centra, v úseku Žerotínovo nám. – Gorkého jízdní pruh na š. 3,75 m. Díky rozšíření je možné použití cyklopiktogramů. V úseku Gorkého – Grohova přispěje 0,5 m k rozšíření chodníku po obou stranách.

Osová vzdálenost 3,0 m tramvajových kolejí fyzicky stačí pro pohyb motorové dopravy, norma však vyžaduje pro tyto případy osovou vzdálenost 3,5 m. Viz výkres D.05

Koncept jednosměrného provozu ulice Veveří a ulice Kounicova, odklon tramvajové trasy přes Akademické náměstí a úprava trasy trolejbusové

Během projednávání a probíhajících prací byl několikrát vysloven zástupci zadavatele dotaz na prověření možnosti jednosměrného provozu ulice Veveří. Tohoto tématu se dotkne okrajově následující kapitola. Samotné téma jednosměrného provozu je velmi obsáhlé a zasloužilo by samostatnou studii. Nehledě na to, že existuje velké množství variant, jak s možnostmi pracovat.

Přetvoření obousměrné ulice Veveří na jednosměrnou má dopad na blízké i široké okolí a je třeba jej vnímat v širších souvislostech. Pro výchozí úvahy se nabízí využití principů Plánu mobility Brno, který vychází ze snižování intenzity IAD v budoucích letech a transformování části dopravní zátěže z IAD na MHD, pěší a cyklistickou dopravu.

K naplnění principů plánu mobility Brna pracuje úvaha o jednosměrné ul. Veveří s možnostmi využít protisměrného provozu na ul. Kounicova.

Ulice Veveří

- Směr IAD do centra:
 - úsek Šumavská – Kotlářská - dva jízdní pruhy
 - úsek Kotlářská – Žerotínovo nám. - jeden jízdní pruh

Ulice Kounicova

- Směr IAD z centra:
 - v úseku Moravského nám. – Nerudova dva jízdní pruhy
- Směr IAD obousměrně:
 - v úseku Nerudova - Šumavská čtyři jízdní pruhy

Tramvajová doprava

- Obousměrně po ulici Veveří
- Zrušení odbočení z ul. Veveří na ul. Nerudova
- Nově vytvořena trasa pro všechny linky od zastávky Rybkova po ul. Šumavská.

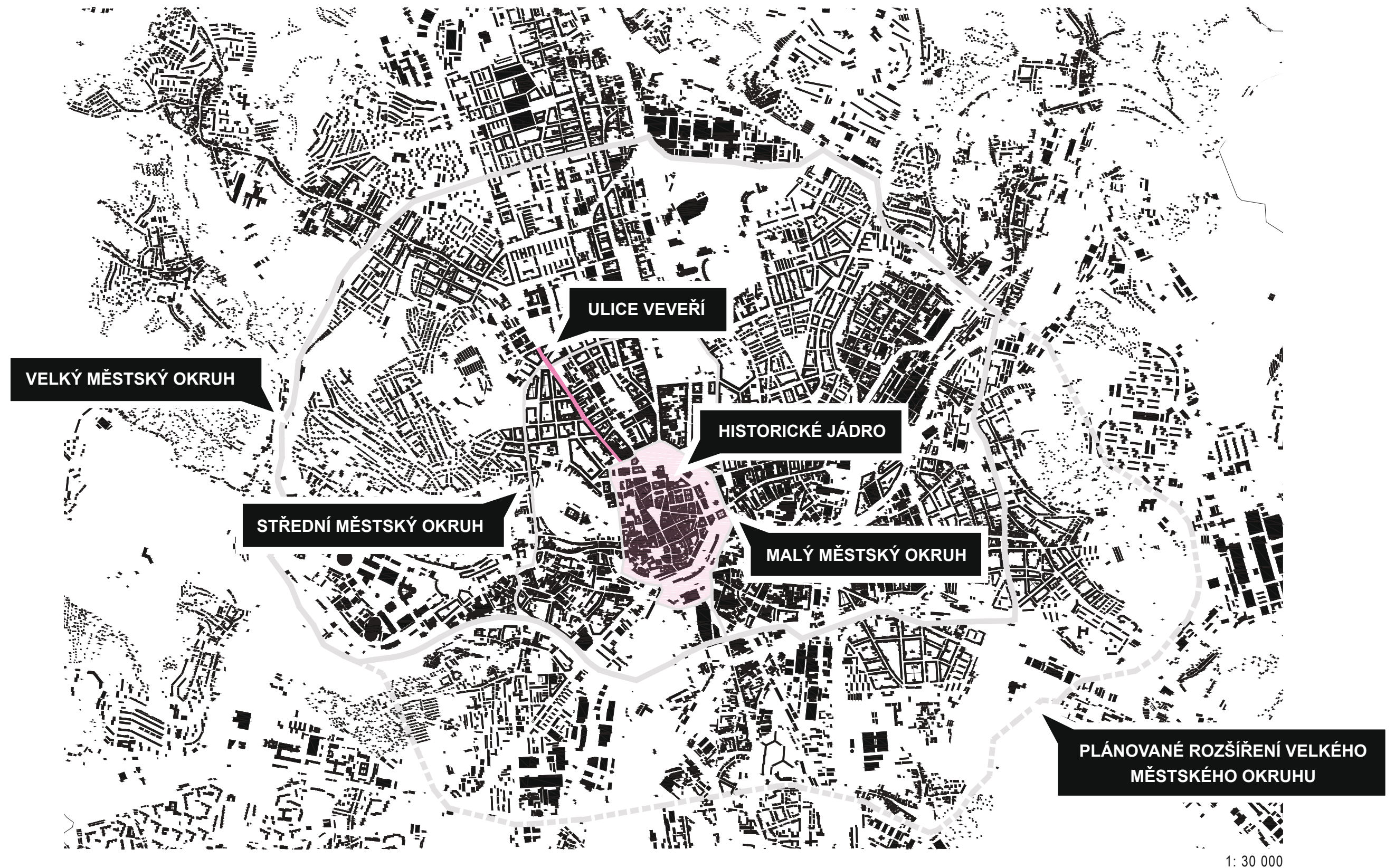
- Větvení tras směrem „Technologický park“ a „Bystrc“ se odehrává na ulici Šumavská, respektive za Akademickým náměstím.

Trolejbusová doprava

- Na ulici Kounicova v úseku Klusáčkova – Nerudova probíhá tramvajová doprava obousměrně.
- Ve směru do centra vede trasa ulicí Nerudova dále přes Konečného nám. po sdíleném dopravním prostoru s tramvajemi až na Žerotínovo náměstí
- Zastávka na ul. Brandlova zůstane zachována, směr nájezdu bude ze směru od Žerotínova nám.
- Směr od ul. Brandlové k zastávce Klusáčkova vede ulicí Kounicova

Paradoxně toto řešení nepovede k úspoře prostoru v nejužším místě ul. Veverí. Mohlo by ale přispět k celkovému zklidnění dopravní situace kolem ulice Veverí. Viz výkres D.29

ŠIRŠÍ VZTAHY

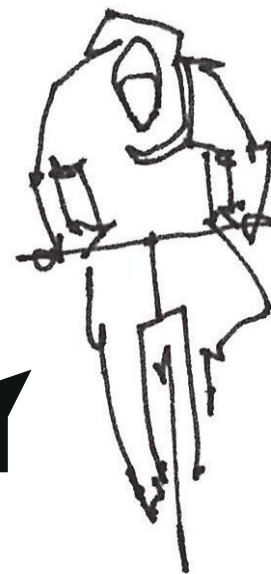


PRIORITY NÁVRHU

I. PĚŠÍ



II. CYKLISTÉ



III. MĚSTSKÁ HROMADNÁ
DOPRAVA



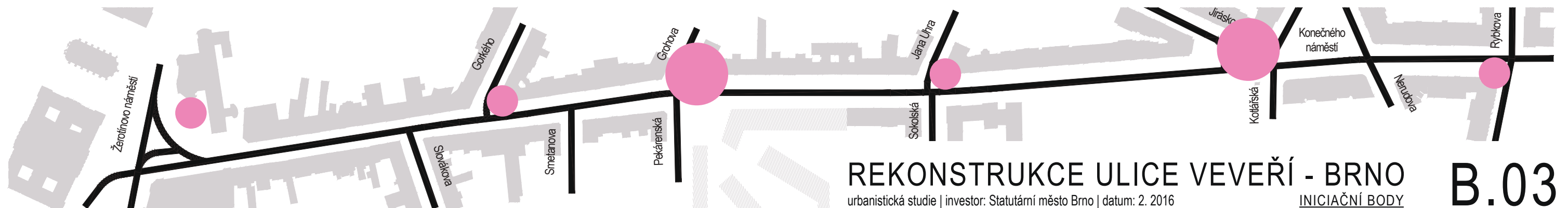
IV. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ
DOPRAVA



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016
PRIORITY NÁVRHU

B.02

INICIAČNÍ BODY



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016
INICIAČNÍ BODY

B.03

STÁVAJÍCÍ STAV



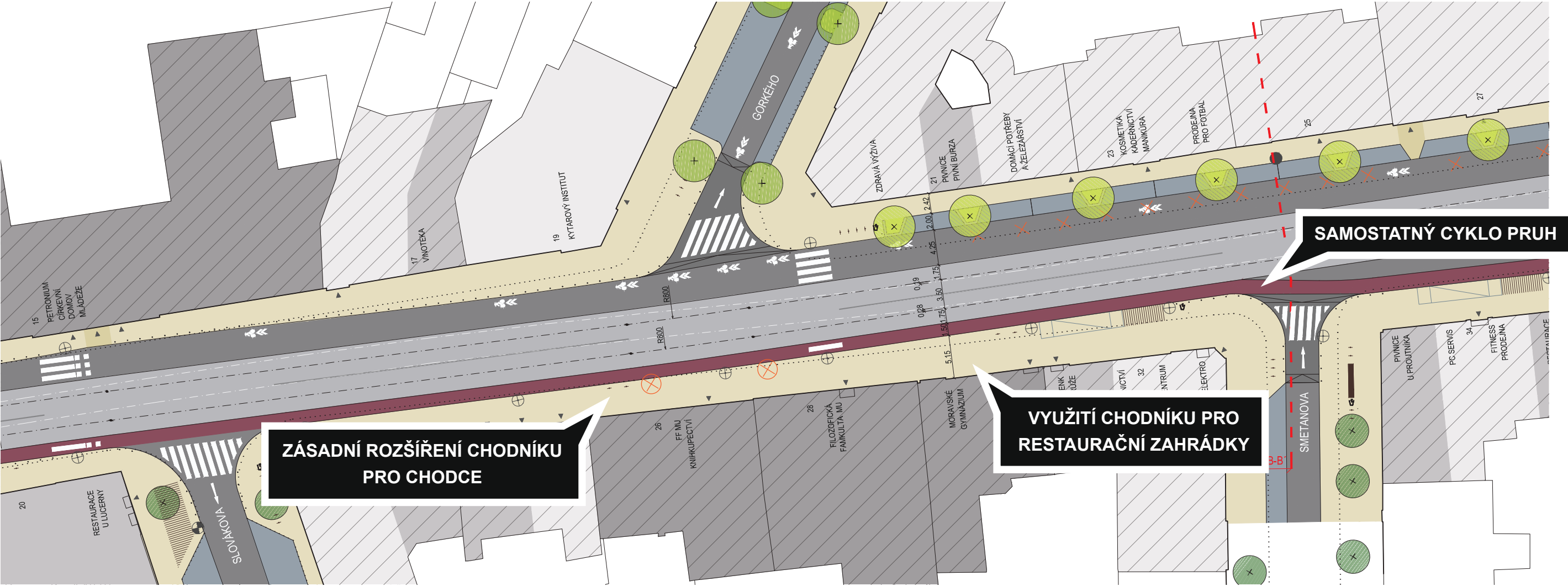
PARKOVÁNÍ V ZÁKAZU
ZASTAVENÍ



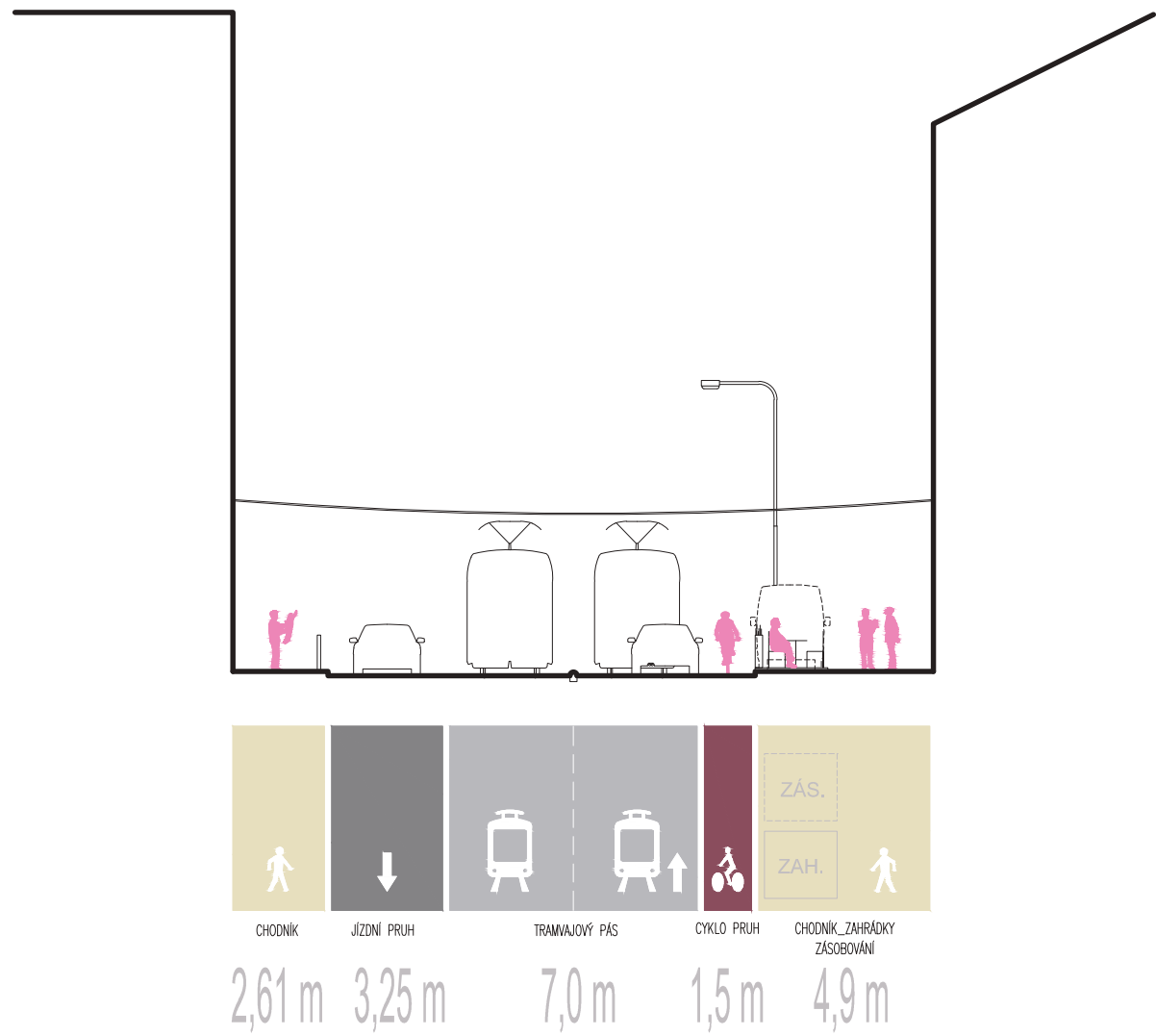
REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016
ČÁST I - STÁVAJÍCÍ STAV

B.04

PŮDORYS



ULIČNÍ PROFIL A



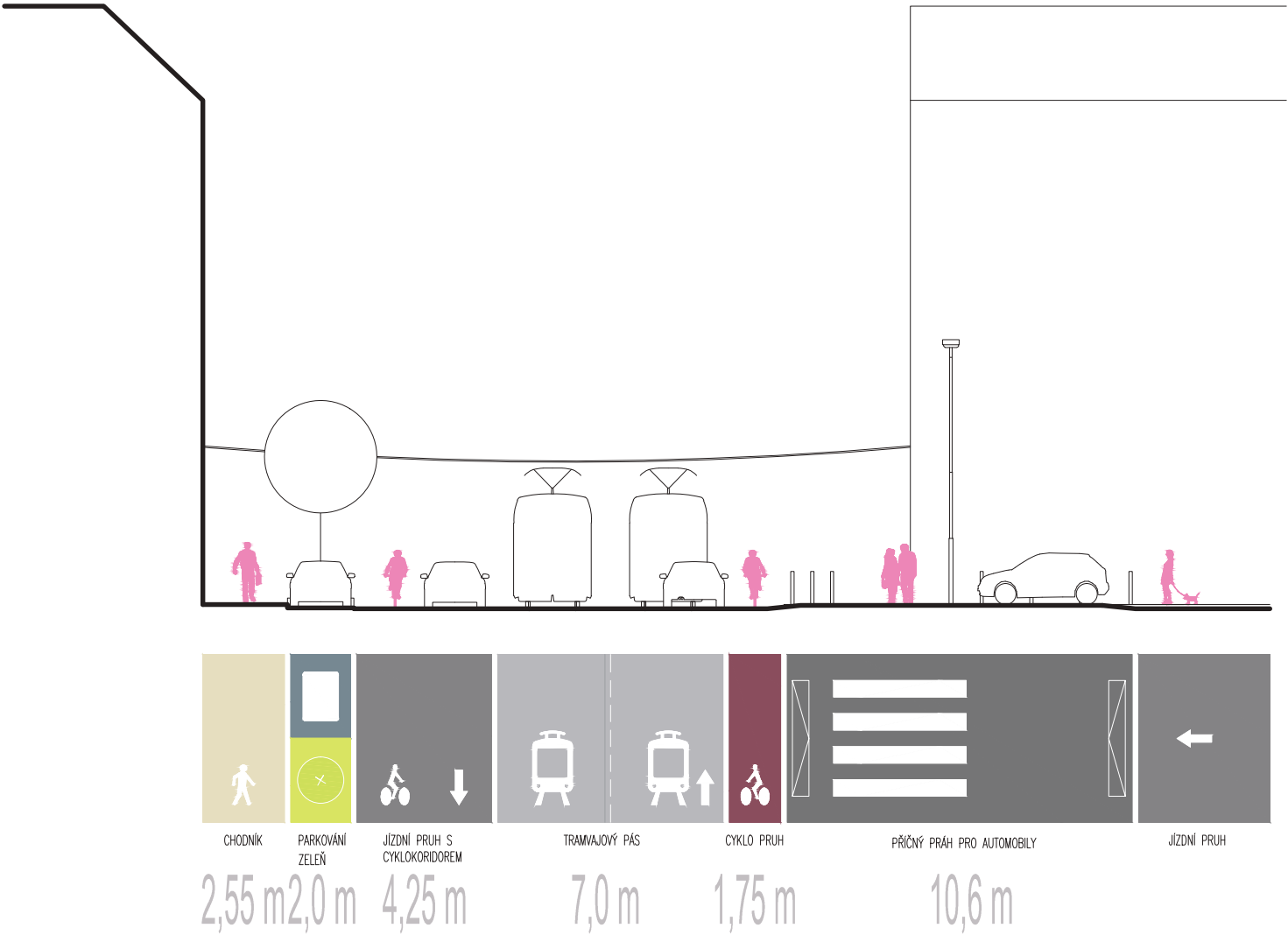
ULIČNÍ PERSPEKTIVA



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016
ČÁST I - ULIČNÍ PERSPEKTIVA

B.07

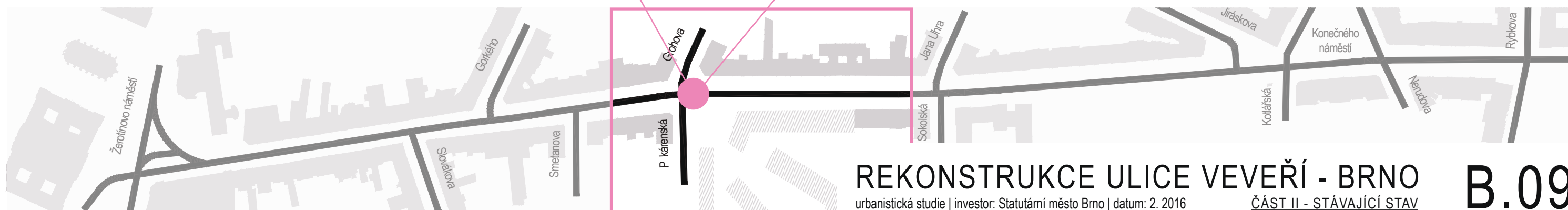
ULIČNÍ PROFIL B



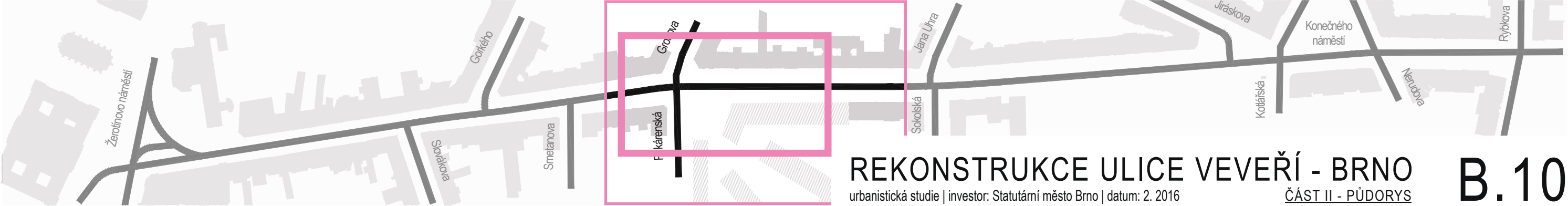
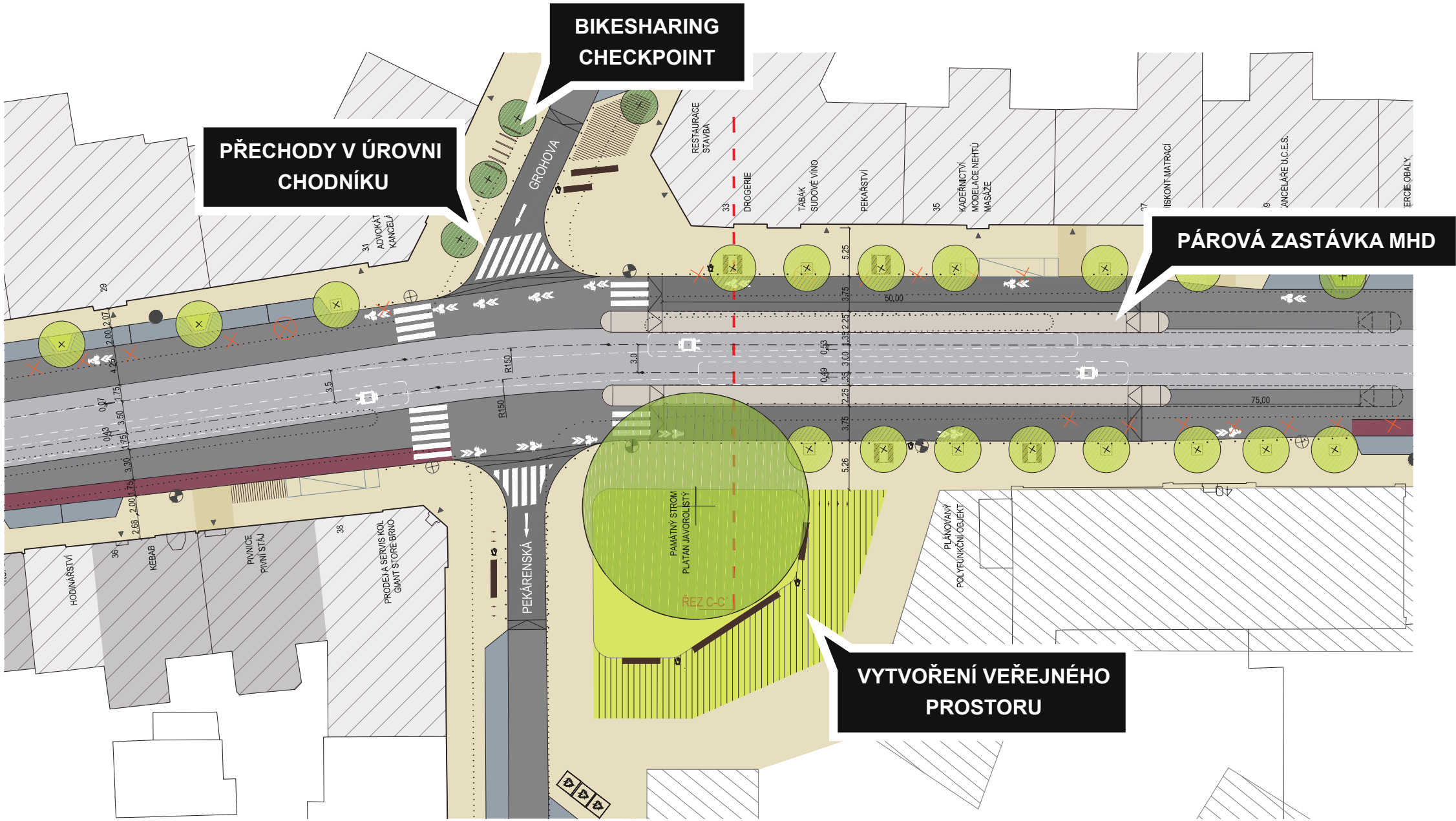
STÁVAJÍCÍ STAV



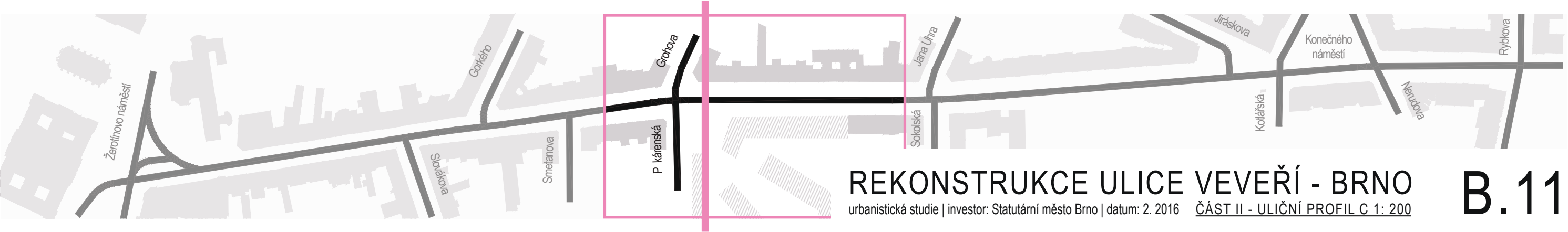
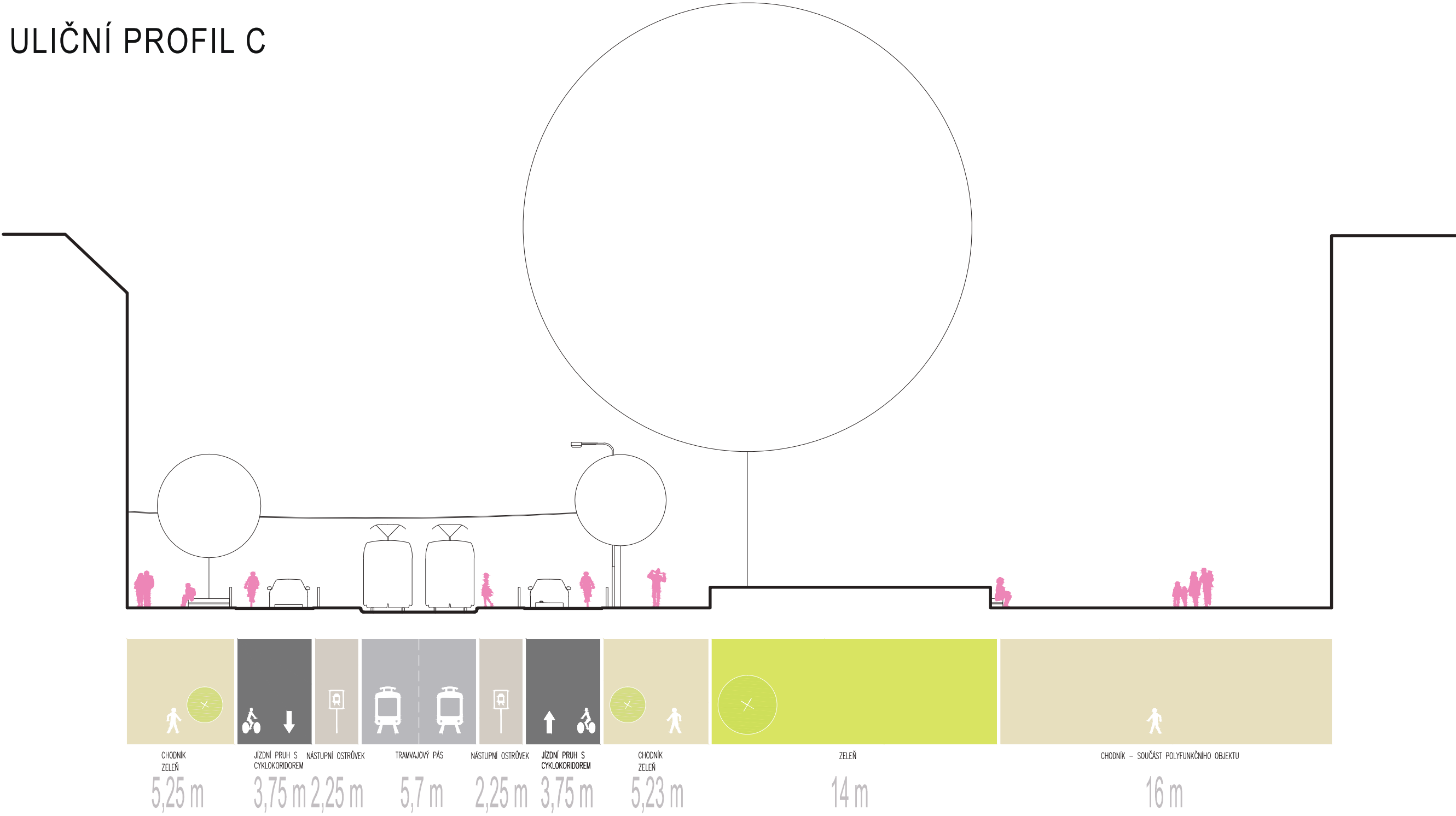
PAMÁTEČNÍ STROM PLATAN
JAVOROLISTÝ VÝŠKA 22 M



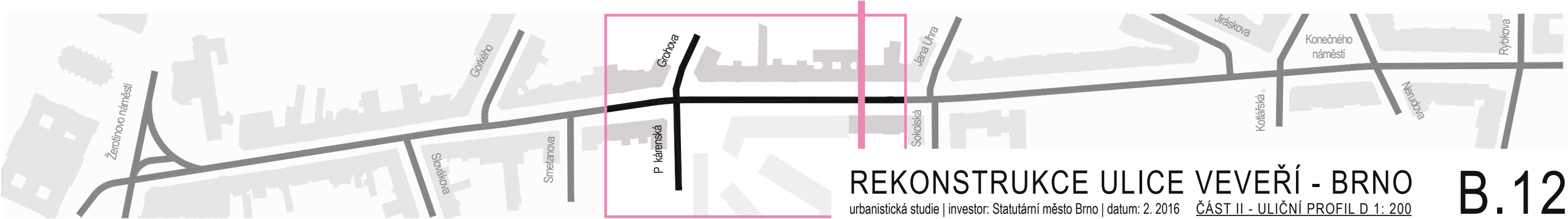
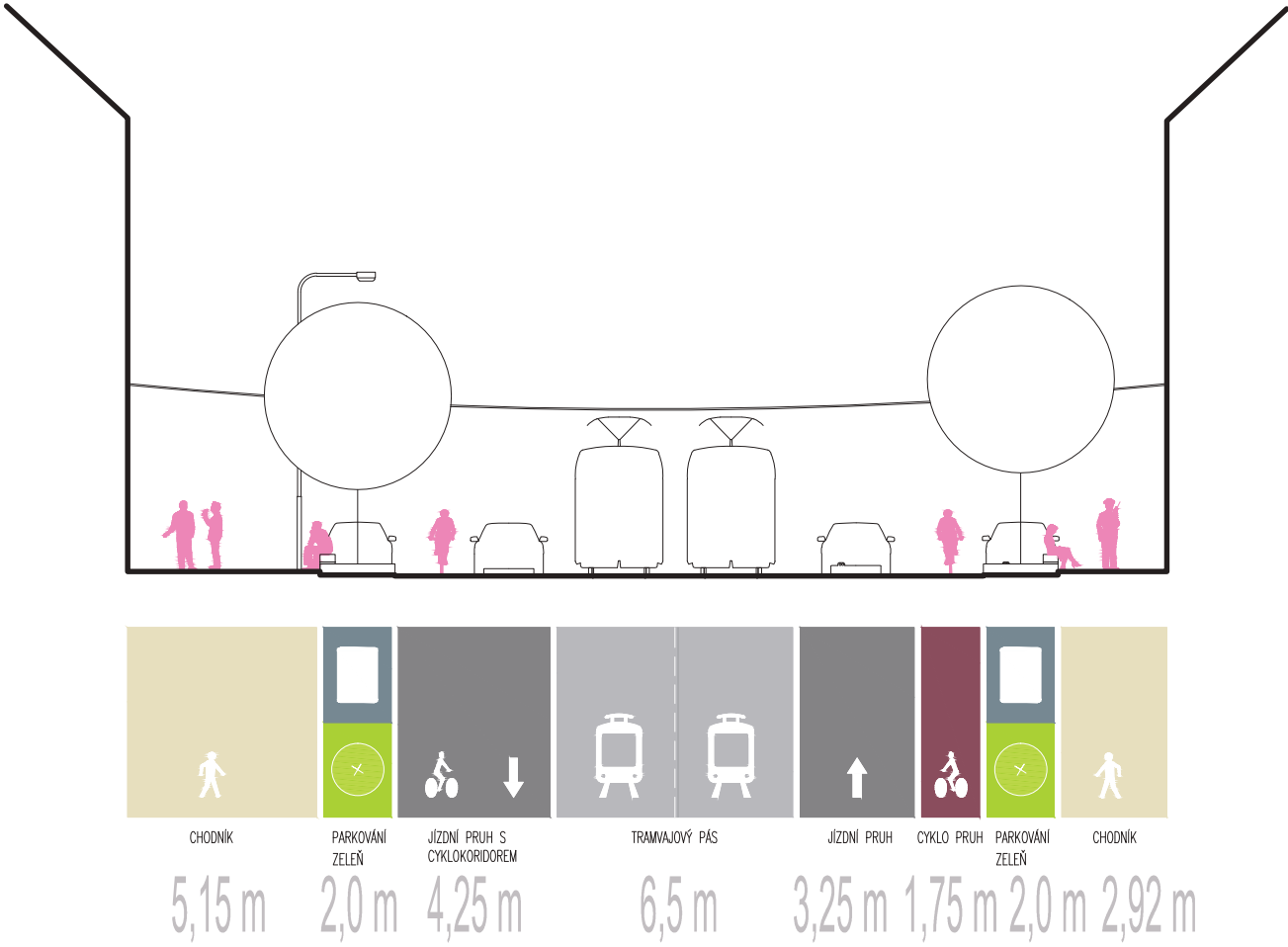
PŮDORYS



ULIČNÍ PROFIL C



ULIČNÍ PROFIL D



ULIČNÍ PERSPEKTIVA



ULIČNÍ PERSPEKTIVA



ULIČNÍ PERSPEKTIVA



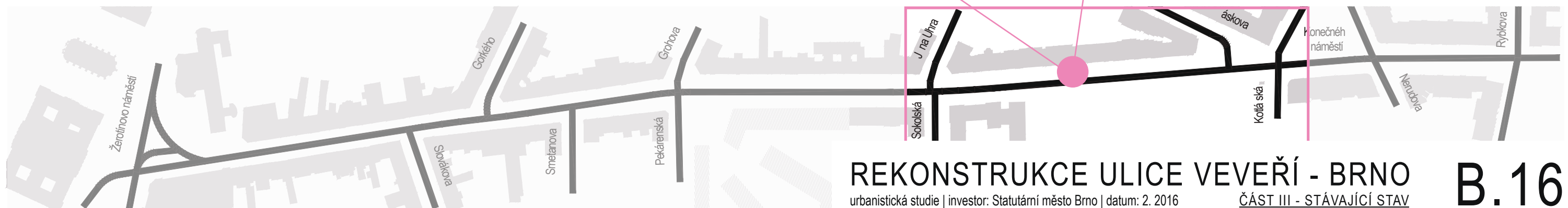
STÁVAJÍCÍ STAV



DEVASTOVANÉ
PLOCHY ZELENĚ



PRŮCHOZÍ ŠÍŘKA
CHODNÍKU 90 CM



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

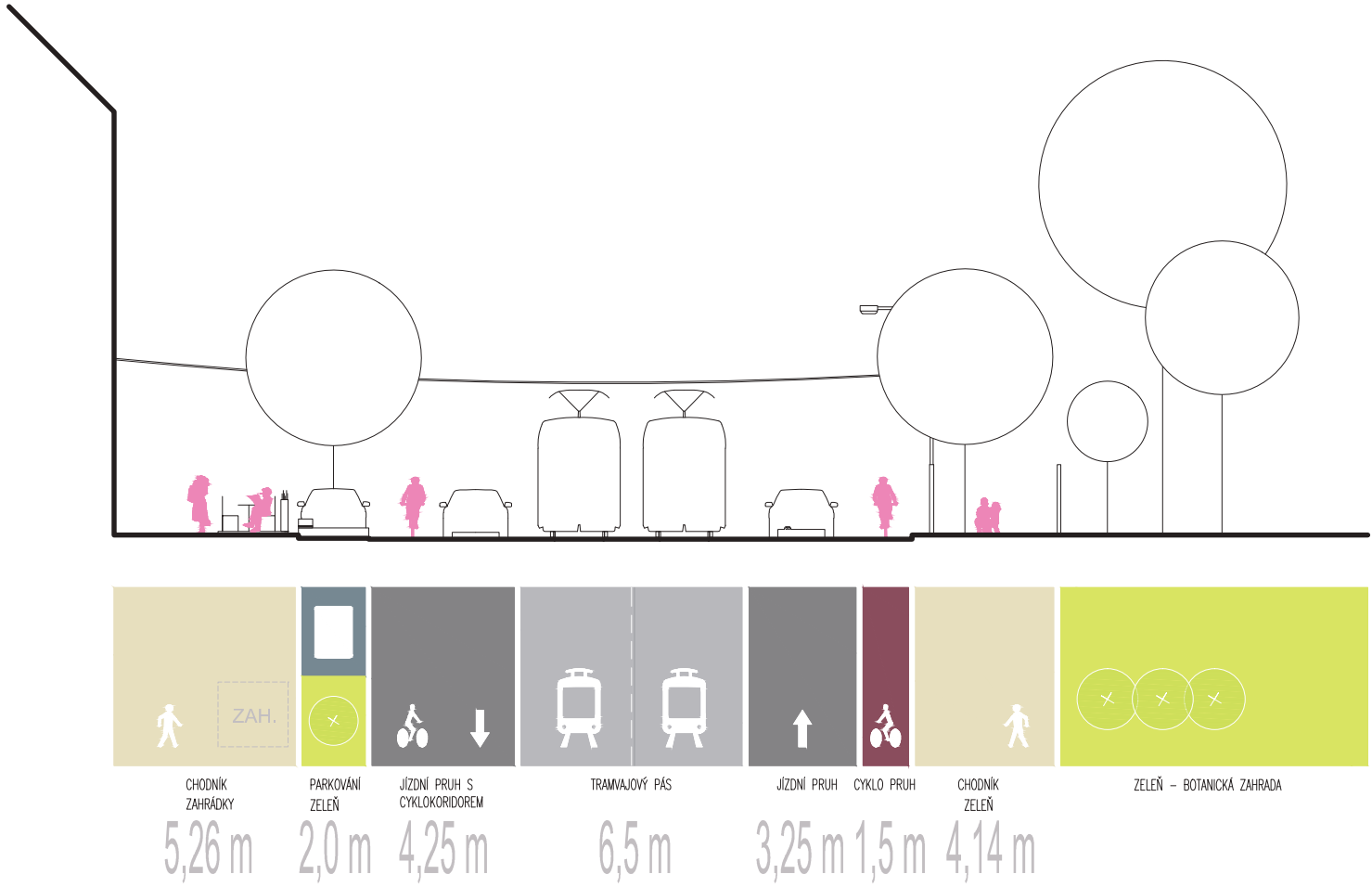
ČÁST III - STÁVAJÍCÍ STAV

B.16

PŮDORYS



ULIČNÍ PROFIL E



PRINCIP PODÉLNÉHO PARKOVÁNÍ



ULIČNÍ PERSPEKTIVA



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

ČÁST III - ULIČNÍ PERSPEKTIVA

B.20

STÁVAJÍCÍ STAV



MASIVNÍ PARKOVÁNÍ



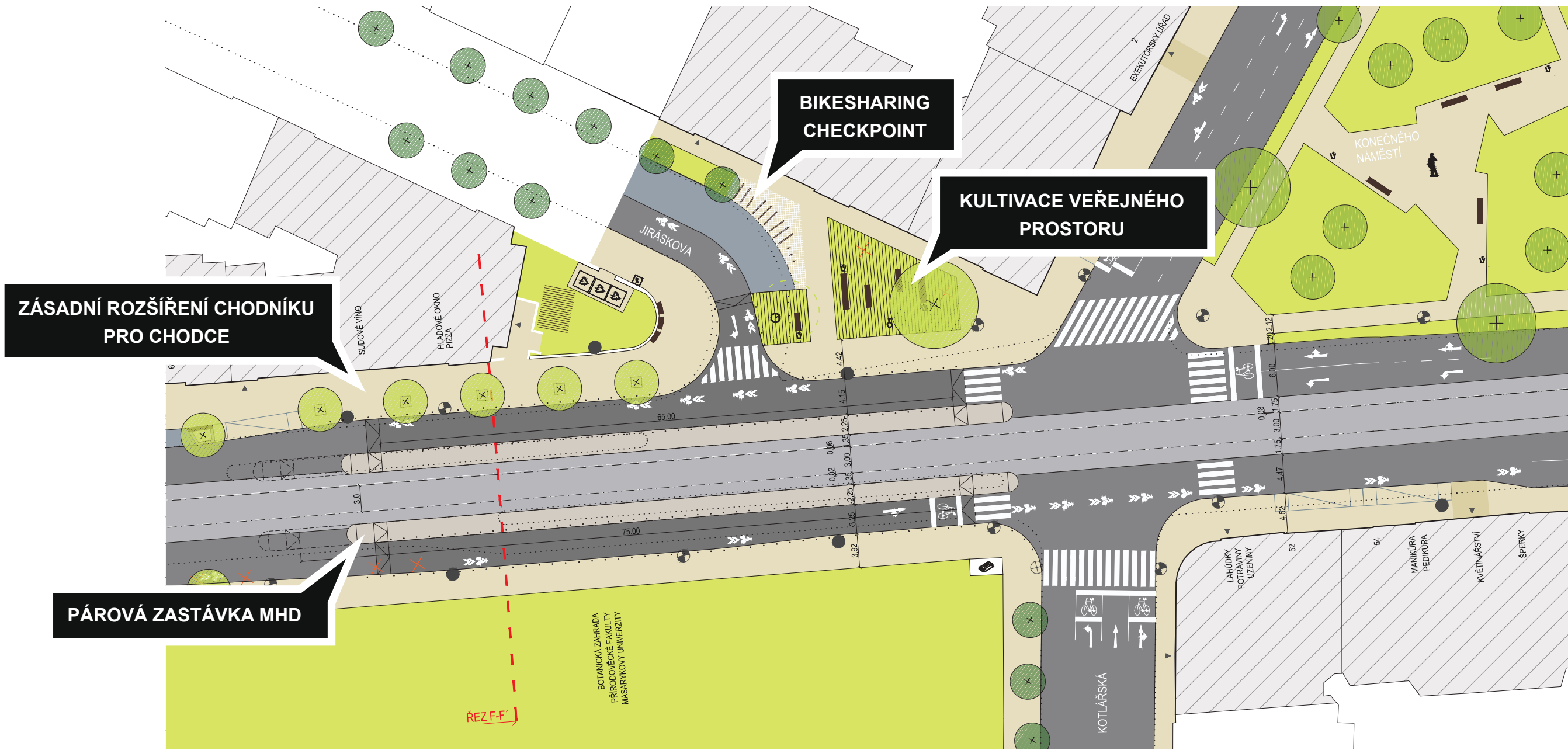
VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ
PLOCHA BEZ VYUŽITÍ



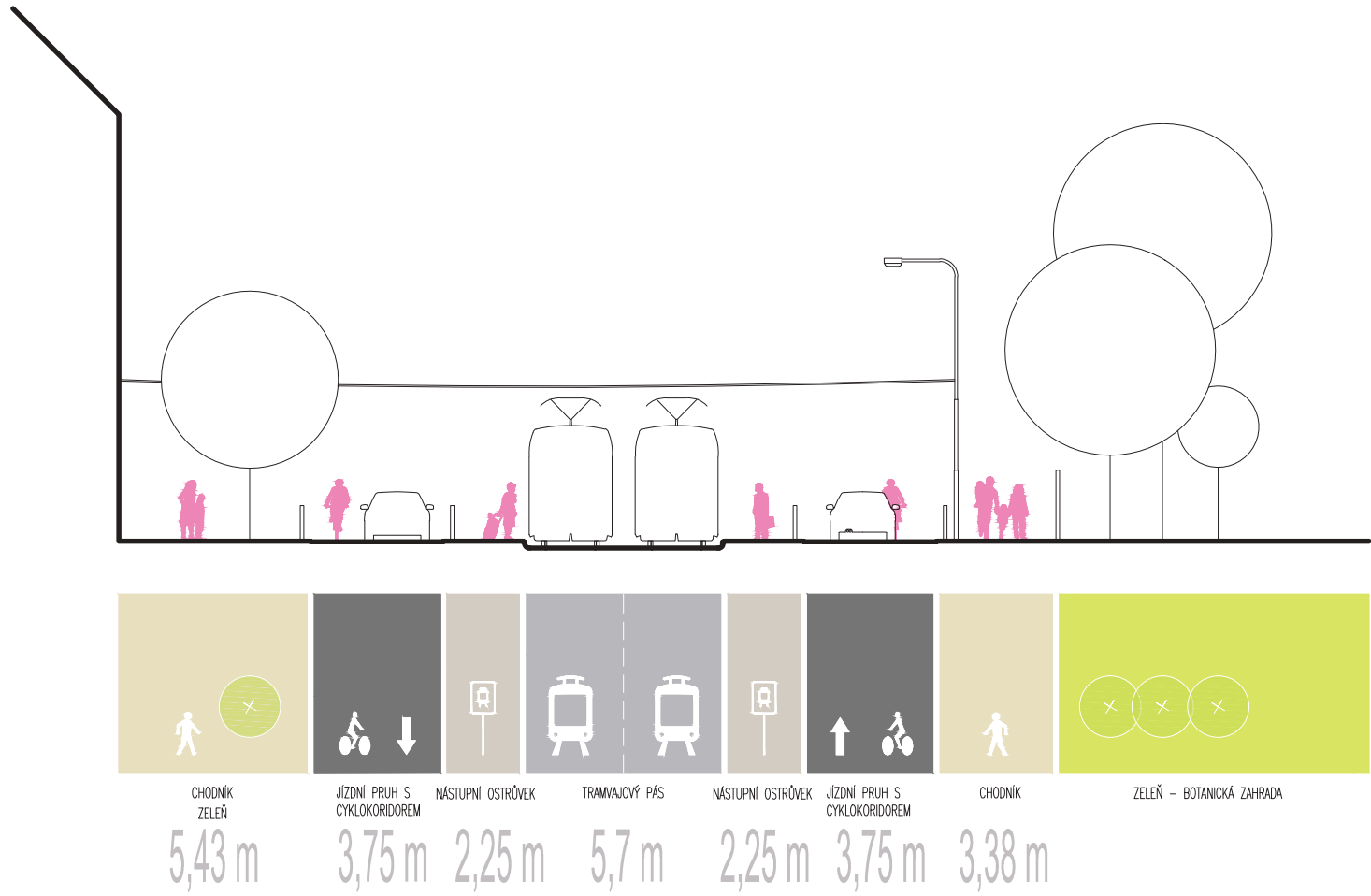
REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016
ČÁST III - STÁVAJÍCÍ STAV

B.21

PŮDORYS



ULIČNÍ PROFIL F



ULIČNÍ PERSPEKTIVA



REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

ČÁST III - ULIČNÍ PERSPEKTIVA

B.24

STÁVAJÍCÍ STAV

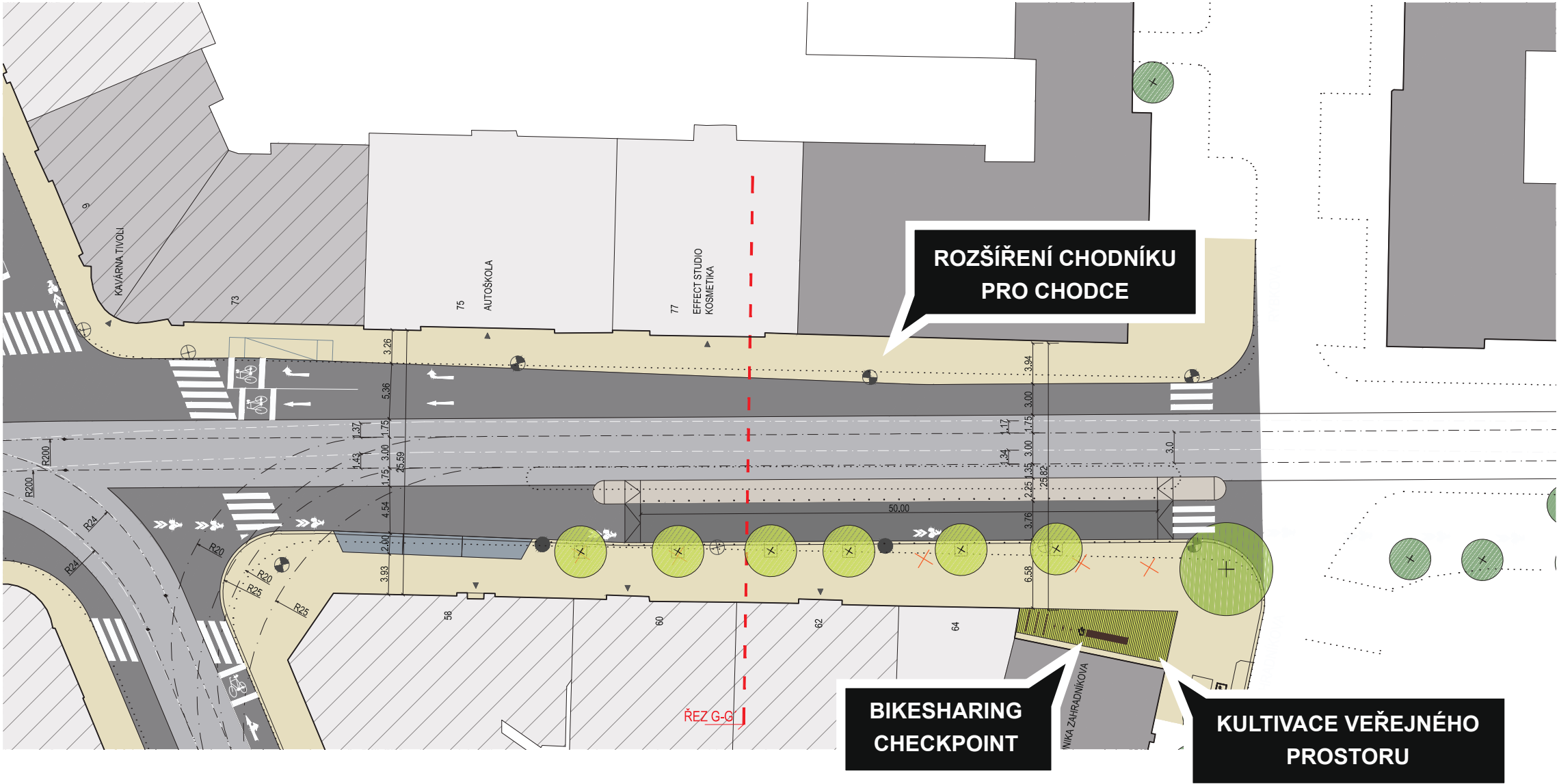


REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

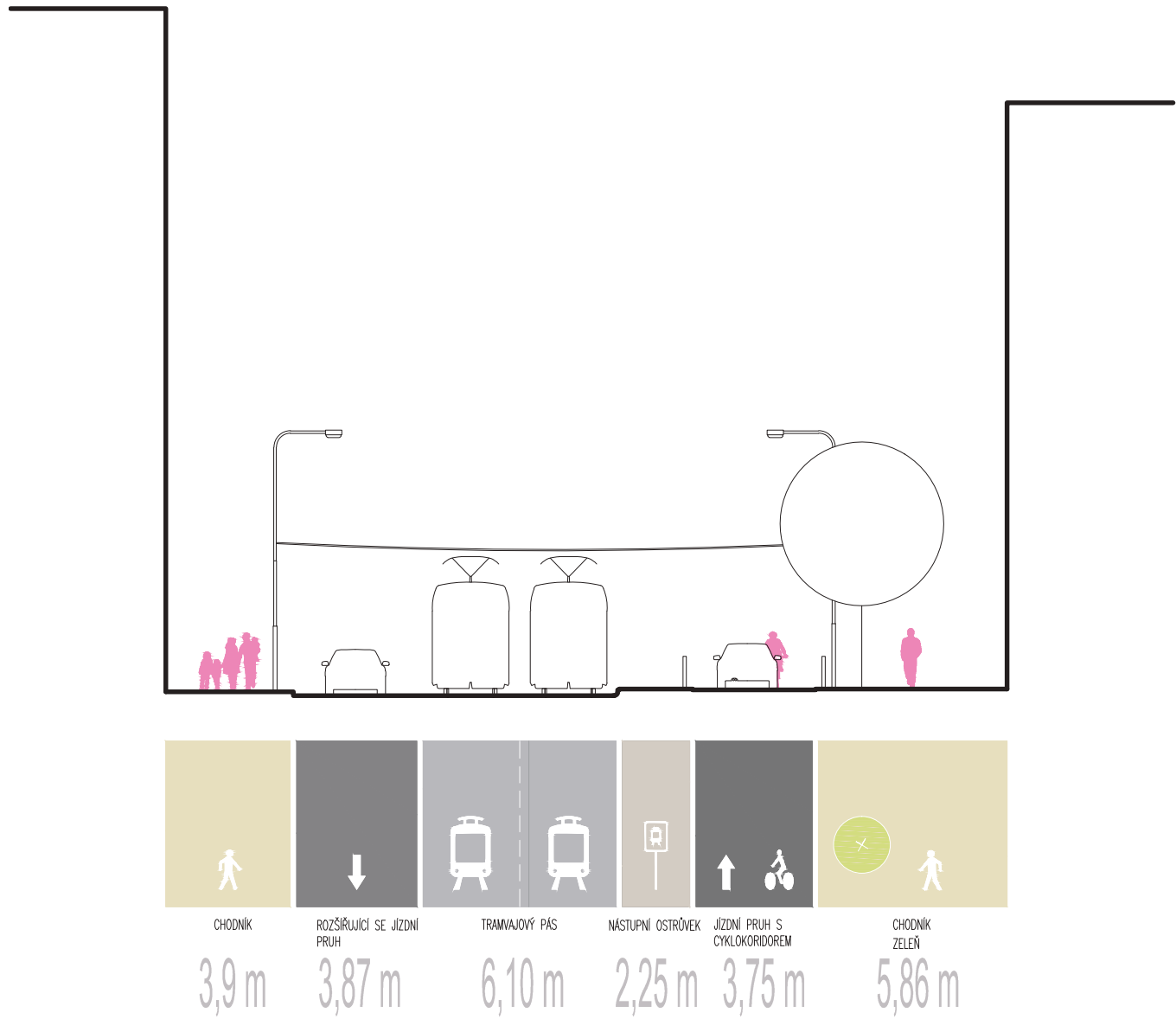
ČÁST IV - STÁVAJÍCÍ STAV

B.25

PŮDORYS



ULIČNÍ PROFIL G



ULIČNÍ PERSPEKTIVA

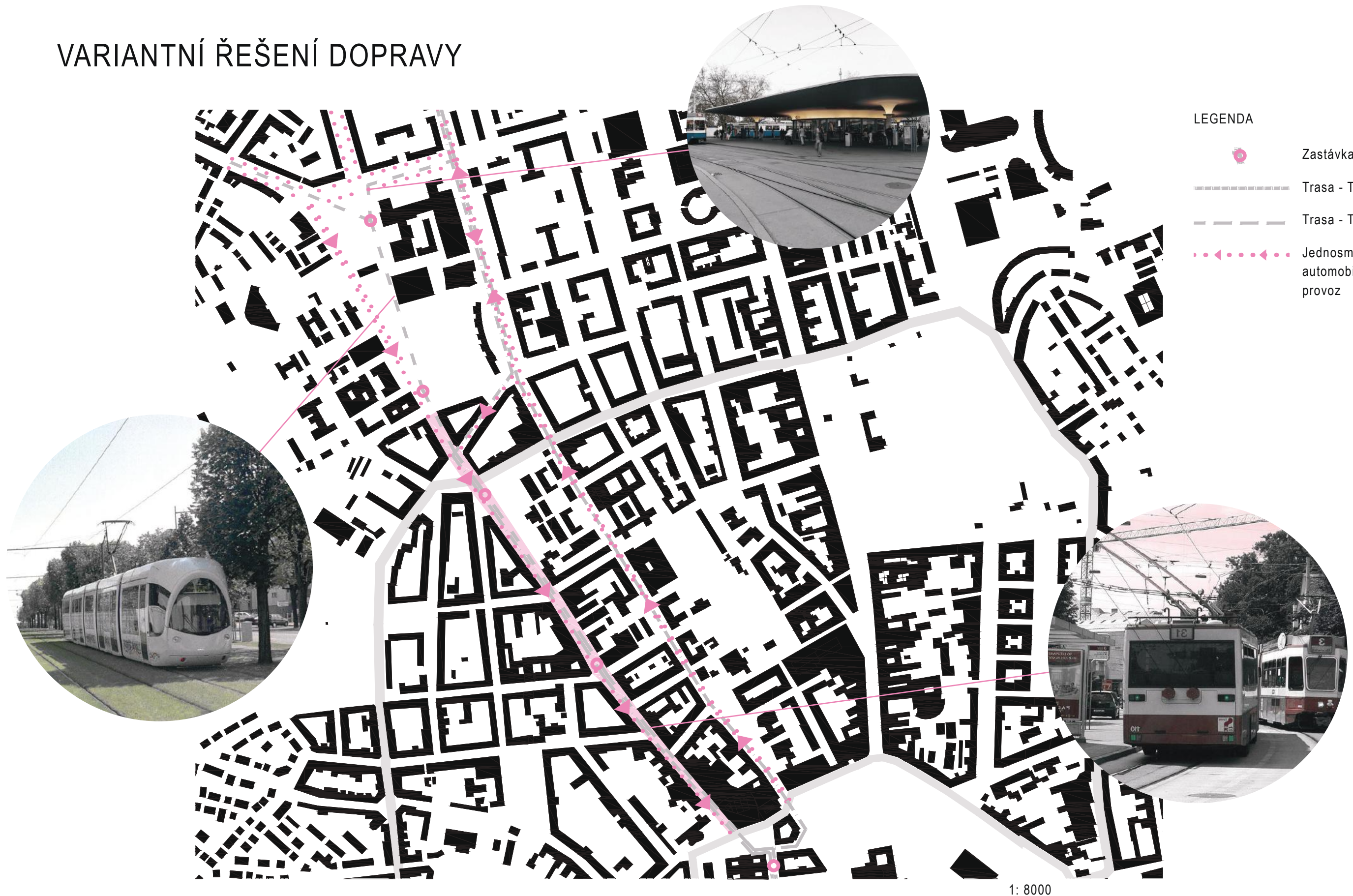


REKONSTRUKCE ULICE VEVEŘÍ - BRNO
urbanistická studie | investor: Statutární město Brno | datum: 2. 2016

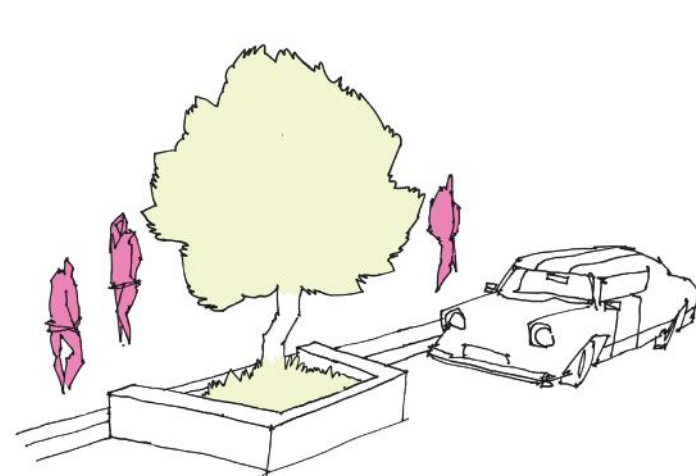
ČÁST IV - ULIČNÍ PERSPEKTIVA

B.28

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ DOPRAVY

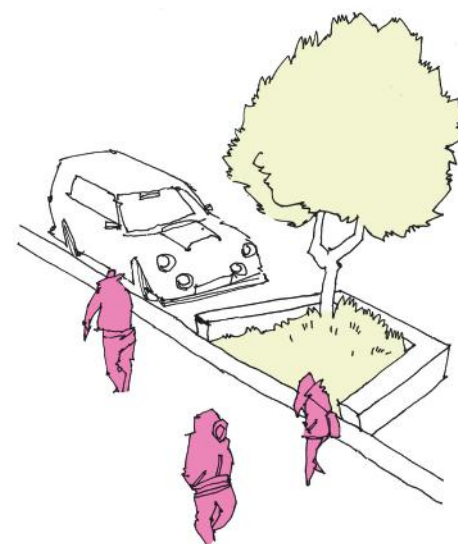


1: 8000



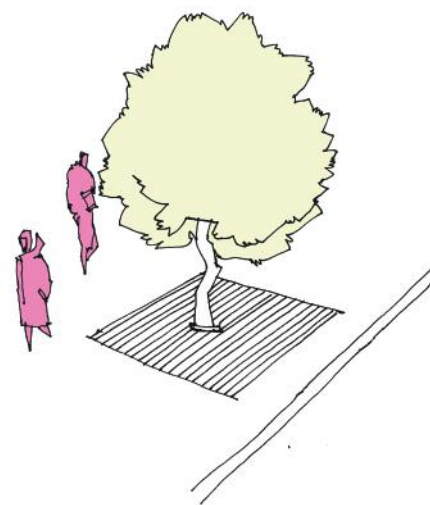
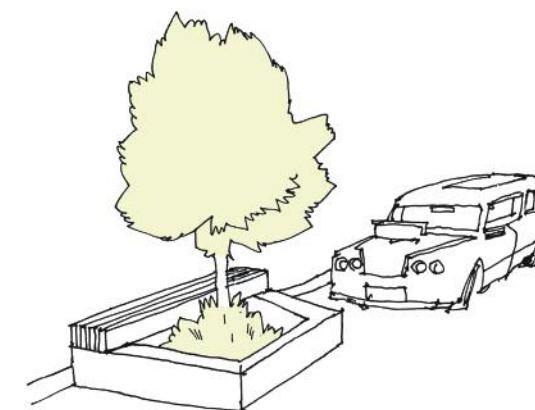
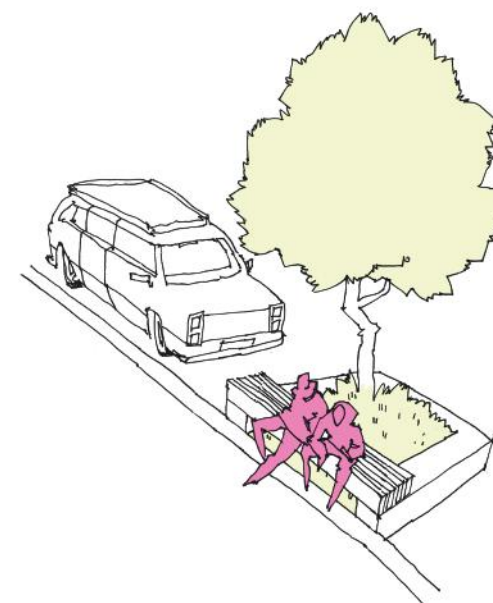
STROMOVÁ MÍSA TYP A

Jednoduchý vyvýšený obrubník ze světle šedého betonu, ve kterém je vysazena dřevina. Povrch stromové mísy je opatřen štěrkovým mulčem a smíšenou výsadbou okrasných travin, trvalek a cibulovin.



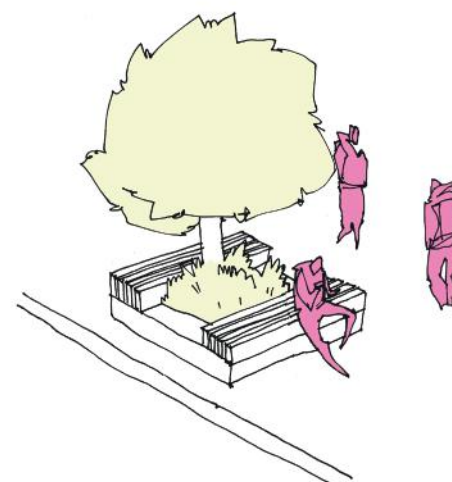
STROMOVÁ MÍSA TYP B

Jednoduchý vyvýšený obrubník ze světle šedého betonu, který je ze strany chodníku vybavený jednoduchým dřevěným sedákem. Uvnitř je vysazena dřevina. Povrch stromové mísy je opatřen štěrkovým mulčem a smíšenou výsadbou okrasných travin, trvalek a cibulovin.



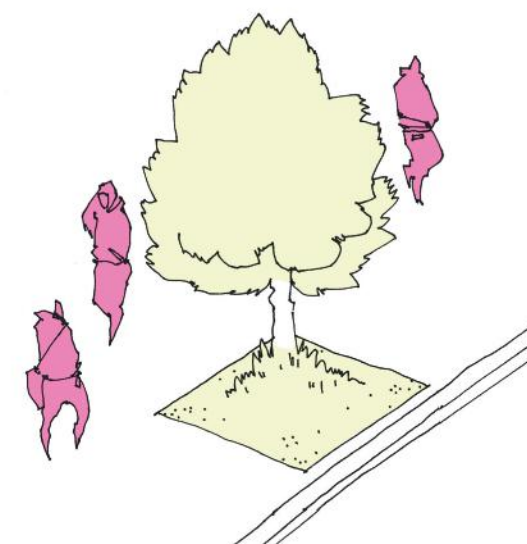
STROMOVÁ MÍSA TYP C

Jednoduchá kovová stromová mříž zabraňující nadměrnému ztuhnutí půdy v kořenovém systému stromu. Povrch je zaštěrkován.



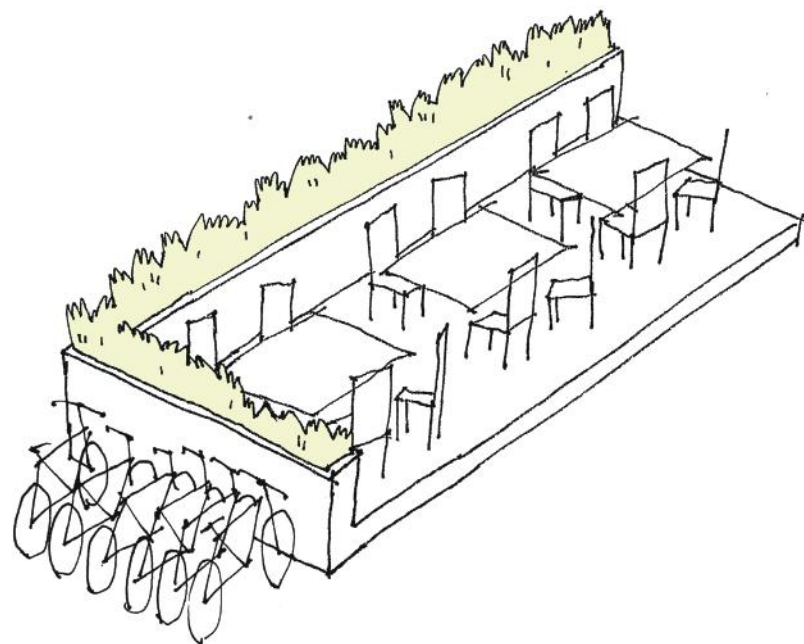
STROMOVÁ MÍSA TYP D

Jednoduchý vyvýšený obrubník ze světle šedého betonu, dvoustranně vybavený jednoduchým dřevěným sedákem, podobně jako typ A+B.



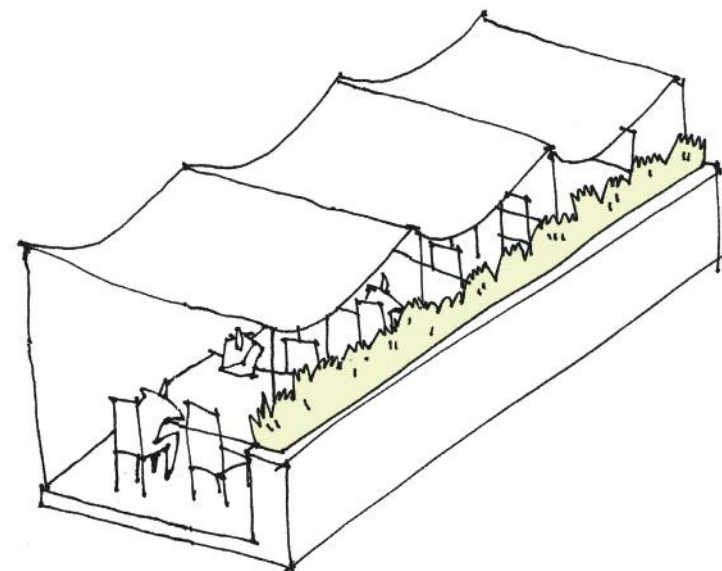
STROMOVÁ MÍSA TYP D

Plocha stromové mísy je pouze zamulčována štěrkem, který je osazen smíšenou výsadbou okrasných travin, trvalek a cibulovin.



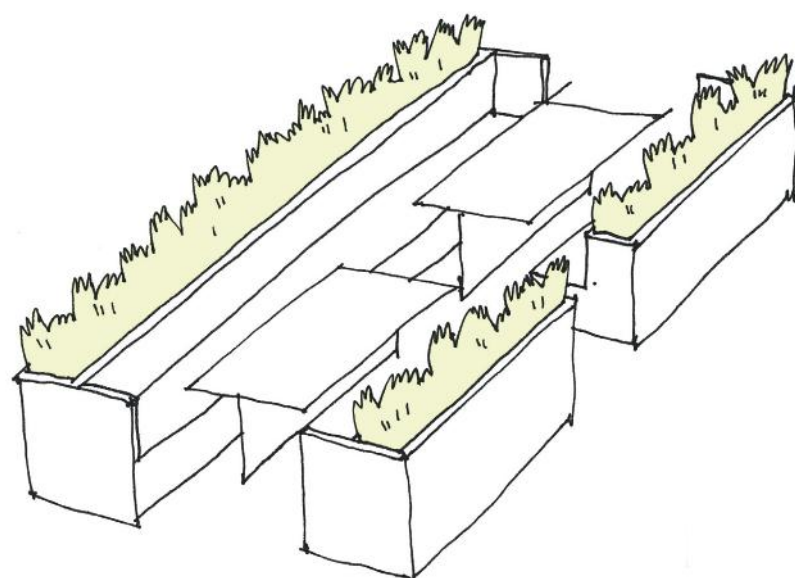
VENKOVNÍ ZAHŘÁDKA TYP A

Platforma z dřevěné paluby doplněná mobiliářem, od ulice odcloněná vyvýšeným květináčem ve tvaru L s možností výsadby rostlin. Po boku zahrádky je možnost odstavení kol ve stojanu.



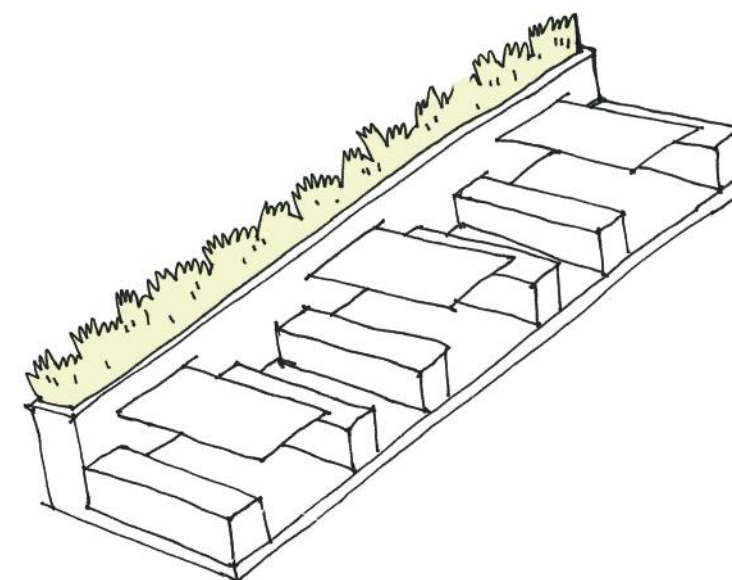
VENKOVNÍ ZAHŘÁDKA TYP B

Platforma z dřevěné paluby doplněná mobiliářem, od ulice odcloněná vyvýšeným květináčem s možností výsadby rostlin. Jako ochrana proti slunci v horkých letních dnech je doplněna jednoduchou textilní stříškou.



VENKOVNÍ ZAHŘÁDKA TYP C

Mobiliář osazen přímo na dlažbu chodníku. Od ulice a chodníku odcloněn vyvýšenými zády lavice, sloužící zároveň jako květináč s možností výsadby rostlin.



VENKOVNÍ ZAHŘÁDKA TYP B

Platforma z dřevěné paluby doplněná mobiliářem, od ulice odcloněná vyvýšeným květináčem s možností výsadby rostlin.



OBRUBNÍKY

- klasické betonové obrubníky ze světle šedého betonu
- materiálová návaznost na ostatní použité prvky a jejich charakter



DŘEVĚNÁ LAVICE

- dřevěný sedák vhodně přizpůsobí betonové lemy k posezení a odpočinku
- materiálová návaznost na venkovní zahrádky



ZAHRAZOVACÍ SLOUPKY

- minimalistický design, který ve veřejném prostoru nepůsobí rušivě, avšak je plně funkční



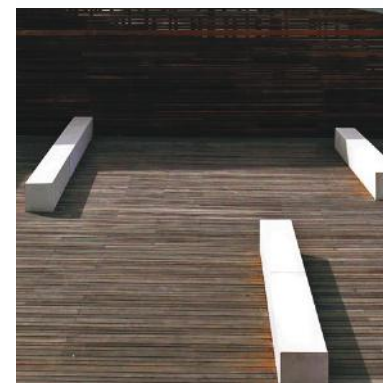
OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- v místech možné kolize s ochranným pásmem inženýrských sítí lze použít protikořenovou folii, kterou se vyloží buďto kořenová mísa, nebo se jí obalí inženýrské sítě



STROMOVÉ MŘÍŽE

- minimalistické kovové stromové mříže zamezí přílišnému zhutnění půdy u kořenů stromu a tím i jejich udušení
- štěrkový prosyp zamezí růstu plevelů



BETONOVÁ LAVICE

- jednoduchá lavice ze světle šedého betonu
- minimalistický design, čistota veřejného prostoru



OBRUBNÍK S POSEZENÍM

- dřevěný sedák vhodně doplní na některých místech betonový obrubník a přizpůsobí ho k posezení
- v kombinaci s vegetací je vytvořen harmonický prvek



PAMĚTNÍ KÁMEN

- stávající dlažební kostky se zlatenou tabulkou budou doplněny o nové pamětní kameny v rámci předláždění



OPLOCENÍ

- změna oplocení areálu botanické zahrady opticky i pocitově vtáhne chodce z ulice do zahrady a naopak zahradu do ulice



PODZEMNÍ KONTEJNERY

- velký objem nádob je schován pod zemí, kontejnery se tak stávají vizuálně nenásilným a nerušivým prvkem veřejného prostoru



ULIČNÍ LAMPY

- minimalistický design, který ve veřejném prostoru nepůsobí rušivě
- možnost propojení s infrastrukturou inženýrských sítí



BIKESHARING

- systém sdílení kol pro všechny obyvatele bez rozdílu
- méně aut ve městech, více prostoru pro lidi
- ekologický a udržitelný systém



VENKOVNÍ ZAHŘÁDKY

- plochy venkovních zahrádek jsou v návrhu záměrně pojednány velmi schematicky, aby si je vždy daný podnik uzpůsobil
- stává se z nich tak signifikantní prvek prostoru



STOJANY NA KOLA SAMOSTATNÉ

- minimalistický design, který ve veřejném prostoru nepůsobí rušivě
- soliterní použití, rovnoměrné rozmístění v celé řešené ploše



ODPADKOVÉ KOŠE

- minimalistický design, který ve veřejném prostoru nepůsobí rušivě
- možnost uzpůsobení i pro tříděný odpad



STOJANY NA KOLA LINIOVÉ

- minimalistický design, který ve veřejném prostoru nepůsobí rušivě
- liniové použití v místech, kde je na stojany dostatek prostoru, využití i pro zahrádky



VĚTŠÍ ŽULOVÁ KOSTKA

- formát 10x10 cm
- díky svému přirozenému vzhledu a dobré retenční schopnosti bude použita pro plochy parkovacích stání



MENŠÍ ŽULOVÁ KOSTKA

- formát 5x5 cm
- bude použita jako odlišný povrch pro slepecké stezky



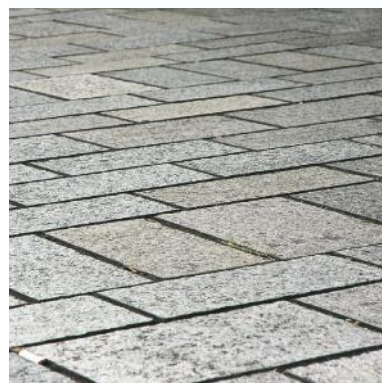
ASFALT

- tmavošedý asfalt bude použit na pojízdné povrchy



PROBARVENÝ ASFALT

- probarvený asfalt načervenalé barvy bude využit pro cyklostezky



KAMENNÁ DLAŽBA

- kamenná dlažba většího formátu bude využita na zadláždění chodníků
- ideální je použití místního lomového kamene



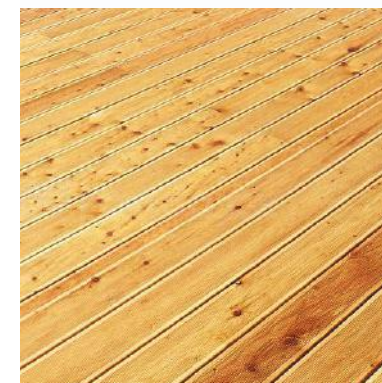
ZATRAVNŮVACÍ DLAŽBA

- poměr trávy ke zpevněné ploše 1:1, trávník je založen ve štěrkovém poli
- při velkém letním přisušku zde nezůstává proschlá zem, ale vizuálně uspokojivá mozaika dlažby a štěrku



ŠTĚRK

- světle šedý štěrk fr. 8/16 mm
- využití jako mulč stromových mís a prosyp zatravnovací dlažby
- ideální je použití místního lomového kamene



DŘEVĚNÁ PALUBA

- bude využit na venkovní plochy zahrádek restauračních a jiných zařízení
- navržen je sibiřský modřín, který časem přirozeně šedne a nepůsobí ve veřejném prostoru rušivě



SOLITERNÍ STROM

- dominantní dřevina charakterově i habituelně odlišná od ostatních bude umístěna na klíčové místo prostoru

- navržený druh *Acer platanoides* / javor mléč



ZATRAVŇOVACÍ DLAŽBA

- v klíčových místech bude použita tato dlažba jako 'pobyťový koberec', který zve k odpočinku

- poměr trávy ke zpevněné ploše 1:1, trávník je založen ve štěrkovém poli



ALEJOVÝ STROM

- v historické i prostorové návaznosti bude použit *Acer campestre* 'Elsrijk' / javor babyka

- dřevina menšího vzrůstu vhodná pro použití v dané lokalitě městské třídy



VEGETACE ZAHŘÁDEK

- je zde možná variabilita použití vegetace dle charakteru daného podniku

- rostliny jednoleté či vytrvalé

- bylinky, drobné sezónní ovoce či zelenina



SMĚŠ PRO STROMOVÉ MÍSY

- smíšené výsadby minimalistického designu

- základem jsou okrasné traviny doplněné několika málo trvalkami a cibulovinami vysazené do štěrkových polí



TRVALKY

- jsou použity doplňkově, jako oživení ploch políček okrasných travin

- druhy. *Gaura lindheimerii* / svíčkovec a *Linum perenne* / len



OKRASNÉ TRAVINY

- do ploch stromových mís bude plošně použita výsadba okrasných travin

- druh *Sesleria autumnalis* / pěchava podzimní



CIBULOVINY

- zajistí proměnlivý vizuální efekt již v časně jarním období, než se rozvinou okrasné traviny a trvalky

- druh *Crocus flavus* a *Crocus tommasinianus* / šafrány



ROK 1900

Pohled z centra města, začátek ulice s českým národním divadlem.



ROK 1910

Pohled z ulice Konečného náměstí na křižovatku ulic Veveří a Jiráskova, v popředí vila Tivoli.



ROK 1901

Pohled na spodní úsek ulice Veveří.



ROK 1910

Česká státní průmyslová škola na ulici Sokolské. Vlevo ulice Veveří, vpravo ulice Sokolská.



ROK 1905

Pohled od Konečného náměstí, tramvajová linka na ulicích Veveří a Tivoli.



ROK 1910

Pohled na spodní úsek ulice Veveří.



ROK 1911

Pohled ke Konečnému náměstí a na začátek
Kotlářské ulice z míst botanické zahrady.



ROK 1930

Rohový dům u dnešních ulic Veveří a Nerudova.



ROK 1917

Pohled z ulice Konečného náměstí na secesní
vilu Tivoli.



ROK 1934

Divadlo v dolním úseku ulice Veveří.



ROK 1918

Pohled z ulice Veveří na Konečné náměstí.



ROK 1950

Nadhled na celou ulici Vevří od botanické
zahrady a Konečného náměstí.