

TEXTOVÁ ČÁST - ANALYTICKÁ A NÁVRHOVÁ

**ke studii
„BŘECLAV - regenerace veřejných prostranství
v lokalitě Budovatelská„**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A INVESTOROVĚ

Název stavby:	BŘECLAV - regenerace veřejných prostranství v lokalitě Budovatelská
Investor:	Město Břeclav, nám. T.G. Masaryka 3, 690 81 Břeclav
Katastrální území:	Břeclav
Okres :	Břeclav
Kraj:	Jihomoravský
Zodpovědný projektant:	Ing. Štefančík Peter, Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo v seznamu autorizovaných osob 1003663
Stupeň:	Studie

1. ÚVOD – ANALYTICKÁ ČÁST

Základní data

Pravděpodobně v 1. polovině 11. století založil kníže Břetislav I. pohraniční hrad pojmenovaný po něm – odtud jméno Břeclav, který byl poté jedním z nejvýznamnějších správních center Moravy. Tou dobou je zmiňováno jako *Laventenburch*. Ve 13. století, kdy jej získala královna Konstancie, byla přistavěna mohutná kamenná věž. Po roce 1426 zde sídlila husitská posádka. Ve válkách 15. století bylo zničeno nedaleké stejnojmenné městečko, jehož obyvatelé se stáhli do bezprostřední blízkosti hradu, kde založili (v místě dnešního centra) městečko nové, nazvané Nová Břeclav – původní lokalita nese od té doby označení Stará Břeclav.

V 1. polovině 16. století získali hrad i Novou a Starou Břeclav Žerotínové. Roku 1638 jej získali Lichtenštejnové, vlastníci sousedních Valtic a Lednice. Za válek s Osmanskou říší a následující třicetileté války byly Stará i Nová Břeclav téměř zničeny. V rámci rozsáhlých stavebních a krajinářských úprav lichtenštejnského panství, které daly vzniknout tzv. Lednicko-valtickému areálu, byl břeclavský zámek, který nebyl sídelním, přestavěn v romantickém stylu na umělou zříceninu.

Významným mezníkem v rozvoji Břeclavi (viz též níže vývoj počtu obyvatel) bylo zavedení železnice (Severní dráhy císaře Ferdinanda) – první vlak přijel 6. června 1839 – a následné vybudování prvního železničního uzlu v Rakousku (1841). Tím byla umožněna industrializace (v následujících letech vznikl cukrovar, pila, v blízké Poštorné cihelna a chemická továrna), železniční uzel se zázemím byl dále rozšiřován (1872 trať na Mikulov, 1900 na Kúty, 1901 do Lednice). Roku 1850 se Břeclav stala sídlem soudního okresu, a v září 1872 byla povýšena na město. Postupně vzrůstaly nacionálně laděné spory (ve městě byla ovšem českojazyčná většina), projevující se zejména ve školství a posléze v boji o radnici po 28. říjnu 1918.

Připojením Valticka (1920) se staly součástí Československa také dolnorakouské obce Poštorná (její součástí byla i menší západní část moderního katastrálního území Břeclav s areálem dnešní břeclavské nemocnice) a Charvátská Nová Ves. Dosud samostatné obce Stará Břeclav a Břeclav-židovská obec sloučeny s Břeclaví. Podle mnichovské dohody bylo město – národnostně velkou většinou české, ovšem se strategickým významem – připojeno k Německu. V rámci správních reforem v roce 1949 se Břeclav stala sídlem politického okresu. Územní reorganizace v roce 1960 zrušila okresy Mikulov a Hustopeče a připojila je k Břeclavi, která se pro ně stala okresním městem. V letech 1974 a 1976 byly připojeny sousední obce Poštorná, Charvátská Nová Ves a Ladaná a značné části ve středu města byly přestavěny v dobovém duchu (panelová sídliště). Od konce 80. let začal útlum průmyslu v Břeclavi. Roku 2006 se znovu osamostatnila místní část Ladaná.

Širší vztahy a vnější vazby řešeného území

Město Břeclav je okresní město v Jihomoravském kraji a leží asi 50 km jihovýchodně od Brna na řece Dyji, poblíž hranic s Rakouskem a Slovenskem v nadmořské výšce cca 158 m n. m. Rozloha města je 77,11 km² a žije zde cca 25 tis. obyvatel.

Břeclav je železničním uzlem evropského významu. Kříží se tu I. a II. železniční koridor (zde tratě SŽDC č. 250 a 330), po nichž je vedena dálková osobní i nákladní doprava ve směrech Brno – Praha – Berlín – Hamburk, Přerov – Ostrava – Polsko, Bratislava – Budapešť a Vídeň – Graz. Břeclav je také významnou silniční křižovatkou. Poblíž města vede dálnice D2 (Brno – Bratislava), která se tu kříží na exitu 48 se silnicí I/55 (Olomouc – Hodonín – Břeclav). Na ní se v Poštorné napojuje silnice I/40 z Mikulova. Do exitu 48 je napojena i silnice II/425 od Hustopečí, která dále pokračuje z Břeclavi na Lanžhot.

Břeclav se skládá ze tří katastrálních území a ze tří jim odpovídajících místních částí:

- Břeclav (východní polovina města, asi 14 tis. obyv.)
- Charvátská Nová Ves (severozápad, asi 5 tis. obyv.)
- Poštorná (jihozápad, asi 6 tis. obyv.)

Jako místní část se v terénu označuje ještě Stará Břeclav, která ale leží na katastrálním území Břeclav. Do roku 2006 bylo součástí Břeclavi čtvrté katastrální území – Ladaná.

Sídlíště Budovatelská bylo postaveno v sedmdesátých letech minulého století. Toto sídlíště má rozlohu přes 9,64 ha, nachází se zde 41 bytových domů, ve kterých je 625 bytů. Řešené pozemky jsou ve vlastnictví města a soukromých vlastníků.

Ze severní strany je sídlíště vymezeno ulicí Nádražní a z jižní strany ulicí Hájová. Západně sídlíště vymezuje pole a východně stávající zástavba na ul. B. Šmerala popř. park mezi ulicemi Tylova a Hájová.

a) schválená územně plánovací dokumentace

- Územní plán sídelního útvaru Břeclav byl schválen zastupitelstvem města dne 24.4.1995.
- Změna č.1 ÚPNSÚ Břeclav byla zastupitelstvem města schválena dne 20.1.1997.
- Změna č.2 ÚPNSÚ Břeclav byla zastupitelstvem města schválena dne 29.11.1999.
- Změna č.3 ÚPNSÚ Břeclav byla schválena zastupitelstvem města dne 21.8.2001.
- Změna č.4 ÚPNSÚ Břeclav byla schválena zastupitelstvem města dne 22.2.2006
- Změna č.5.01 byla vydána zastupitelstvem města dne 19.9.2007 a nabyla účinnosti dne 16.10.2007.
- Změna č.6 ÚPN SÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 27.4.2009 a nabyla účinnosti dne 14.5.2009.
- Změna č.7 ÚPN SÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 20.9.2010, nabyla účinnosti dne 6.10.2010
- Změna č.8 ÚPN SÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 9.12.2009 a nabyla účinnosti dne 6.1.2010.
- Změna č.10B ÚPN SÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 7.10.2010, nabyla účinnosti dne 23.10.2010.
- Změna č.10A ÚPNSÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 22.6.2011, nabyla účinnosti dne 9.7.2011.
- Změna č. 11 ÚPNSÚ Břeclav byla vydána zastupitelstvem města dne 25.7.2016, nabyla účinnosti dne 10.8.2016.

Rozvoj území je limitován:

- hranicí řešeného území
- způsobem využití území dle platné územně plánovací dokumentace
- inženýrskými sítěmi a jejich ochrannými pásmy

b) dříve zpracované záměry a strategie

Hlavní impuls k řešení komplexního zlepšení obytného prostředí sídlíště, nabídl dokument „Nařízení vlády“ ze dne 18.prosince 2000, o podmínkách poskytování dotací ze státního rozpočtu na podporu regenerace panelových sídlíšť.

V rámci strategického zájmu rozvoje města a požadavku občanů je potřebné území obytné zóny stabilizovat, to znamená obnovit, rekonstruovat, doplnit a oživit. Tento úkol sociálního charakteru se nazývá pojmem regenerace.

Zástavba na sídlíšti a veřejné plochy vykazují mnoho urbanistických závad, které je třeba v obecním zájmu upravit. Vzhledem ke stáří a zanedbanosti výstavby sídlíště neodpovídá požadavkům zdravého bydlení, bezpečnosti občanů a svým vybavením neodpovídá celoměstským požadavkům.

Tato panelová sídlíště byly produkty masové výstavby a v současné době již postrádají v svoji identitu. Rozvinutím parteru je zde příležitost pro humanizaci veřejných prostranství.

Výsledkem projektu „Regenerace“ by měla být rekonstrukce stávajících ploch, jak dopravních, tak odpočinkových dále pak nové řešení chodníků, parkovišť, zeleně, hracích ploch pro děti a veřejných rekreačních ploch pro obyvatele sídlíště. Toto celkové zlidštění obytného prostoru by mělo mít kladný vliv na obyvatele, kteří zde žijí a tráví svůj volný čas.

c) výsledky ankety mezi obyvateli sídlíště, vyhodnocení připomínek a námětů občanů vzešlých z osvěty a seznámení obyvatel se záměrem

d) vývoj věkové a sociální skladby obyvatel, potřeba pracovních míst

Vývoj věkové a sociální skladby obyvatel

Vývoj věkové skladby obyvatel na sídlišti se odvíjí z vývoje věkové skladby obyvatel ve městě. V regionu Břeclav je podíl na celkovém počtu obyvatel Jihomoravského kraje asi 5 %. Hustota zalidnění je v rámci kraje podprůměrná. Průměrný věk obyvatelstva je 43,3 roku, což ukazuje, že je zde poměrně vysoký podíl obyvatel v předproduktivním a produktivním věku. Vývoj obyvatelstva můžeme označit spíše za stagnující.

Údaje do roku 1919 zachycují souhrnný počet obyvatel samostatných obcí Břeclav, Břeclav-židovská obec a Stará Břeclav, které byly posléze sjednoceny. Razantní nárůst populace ve 2. polovině 19. století dokládá klíčový význam železnice a navazující industrializace pro vývoj města.

V průběhu 2. světové války a krátce po ní přišla Břeclav o obyvatelstvo židovského náboženství (4,3% v roce 1930) a německé národnosti (11,6% v témže roce). V souvislosti s 2. světovou válkou zažilo město masivní přesuny obyvatelstva. Zejména ve dnech 8.–9. října 1938 Břeclav opustili příslušníci československých ozbrojených a bezpečnostních sborů, pracovníci státních úřadů a zejména vlastenecky vystupující osoby. Následovali živnostníci a inteligence, které německý režim terorizoval. V době osvobození město masivně opustili obyvatelé německé národnosti ze strachu, před pomstou českého obyvatelstva. Po roce 1945 došlo k novému osídlení, protože z původního obyvatelstva zůstal pouze malý zlomek. Pokles obyvatelstva v 21. století je důsledek odpojení obce Ladná od Břeclavi v roce 2006.

Dynamika růstu obyvatel ve městě

Rok	1950	1970	1980	1991	2011	2013
Počet obyvatel	11010	13531	23978	26173	26713	24925

e) posouzení stavu sídliště z hlediska stavebně technického, funkčně provozního a prostorového

Toto panelové sídliště, stejně jako většina obdobných sídlišť postavených v letech budování socialismu, má své stejné charakteristické znaky. Jsou to: monofunkčnost, značná opotřebenost a dlouhodobá neudržovanost. Komunikační vztahy jsou nedostatečné, převládají zde úzké silnice, hlavní vjezd do sídliště je z ulice Hálová a Nádražní. Sídliště je monotónní bez výrazných akcentů. Největším problémem je zde parkování vozidel. Osobní auta parkují na silnicích, kde blokují dopravu, dále parkují na zatravněných plochách, případně na chodnících. Kladem tohoto sídliště, nepříliš vysoká zahuštěnost a poměrně velká bezpečnost.

Dopravní plochy a komunikace

Dopravní řešení sídliště v lokalitě Budovatelská vychází z provozních poměrů stávajících i výhledových a převážně z požadavku zlepšení příjezdových cest do sídliště, a také cest uvnitř řešeného území.

Jak již bylo výše uvedeno, současný stav sídliště je charakterizován především nedostatečnou kapacitou parkovacích ploch. Je zde pouze 191 parkovacích míst. Tento počet je však na cca 620 domácností velmi nízký. Dále se parkuje na stávajících komunikacích. S ohledem na narůstající množství vlastníků automobilů je zapotřebí, vytvořit dostatečný počet parkovacích stání, včetně míst pro vozidla zdravotně postižených osob. Pěší komunikace jsou vydlážděny betonovou dlažbou nebo asfaltem, která je již zastaralá a místy rozbitá. V některých částech sídliště chybí pěší propojení. Všechny tyto závady budou vyřešeny v projektu regenerace.

Veřejná zeleň

Prostranství uvnitř zástavby je vybaveno zatravněnými plochami, výsadbou křovinných porostů a stromů. Tato zeleň však není dostatečně udržována a některé dřeviny jsou již starší, často i náletové. Původní stromy si občané vysadili sami. Z listnatých stromů zde převažuje bříza, jehličnany jsou vysazovány ve skupinkách. Před některými domy je snaha o vytvoření květinových předzahrádek.

Při realizaci zeleně je třeba dbát na omezující limity a to především požadavky silniční dopravy (šířkové uspořádání, rozhledové trojúhelníky apod.), prostorové normy inženýrských sítí, požadavky občanů na oslunění a výhledy z oken, negativní působení kořenového systému a důležité jsou také alergické reakce lidí na určité druhy dřevin.

Dále je zde nutno brát v potaz případné budoucí úpravy na jednotlivých domech, Výsadba zeleně musí být provedena tak, aby ji případné stavební práce nepoškodily (např. zateplení).

Rekreační, sportovní a oddechové vybavení

Na tomto sídlišti jsou pískoviště, avšak některá jsou už nevyužívána. Sportovní asfaltová plocha se nachází v blízkosti sídliště a to na rohu ulic Nádražní a Čs. armády. V blízkosti sídliště podél ulice Tylova se nachází nové dětské hřiště, avšak v blízkosti obytných domů chybí dětské hřiště a herní prvky pro malé děti. Nejsou zde ani odpočinkové plochy pro starší občany a matky s kočárky.

Občanské vybavení

Na sídlišti je minimální občanská vybavenost. Nacházejí se zde 2 prodejny se stavebním materiálem, pneuservis, dvě hospody a mateřská škola. Obchod s potravinami se nachází na ulici Nádražní. Vzhledem k malému území a blízké vzdálenosti od vybaveného centra městské části Poštorná zde nejsou požadavky na další občanskou vybavenost.

Městský mobiliář

Je zde malý počet venkovních laviček, které jsou převážně nefunkční a svým vzhledem a provedením rozhodně nevybízejí k odpočinku.

Kontejnery na domovní odpad stojí převážně na silnicích, kde překáží dopravě. Je zde zapotřebí vytvořit kontejnerová stání tak, aby k nim byl bezpečný přístup obyvatel a snadná manipulace provozovatelem.

Stávající osvětlení sídliště je již také přežilé. Bylo by vhodné nahradit ho v dnešní době již moderními a úspornými svítilny.

f) charakteristika jednotlivých úprav

Všechny úpravy budou koncipovány tak, aby byly zajištěny přístupy a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dopravní plochy a komunikace

V rámci projektu regenerace je pozornost věnována především možnostem parkování osobních vozidel. Nedostatek parkování je řešen návrhem nových parkovacích míst přiřazených ke stávajícím komunikacím. Tyto parkovací plochy budou vydlážděny zámkovou dlažbou. Anebo budou podél komunikace jednostranně navrženy podélné parkovací stání, které budou vyznačeny vodorovným dopravním značením. Je zde navrženo 568 parkovacích míst, včetně doporučeného počtu odstavných ploch pro tělesně postižené občany. Stávající chodníky budou v převážné míře rekonstruovány popř. doplněny novými chodníky.

Technická infrastruktura

V souvislosti s úpravami komunikací, parkovišť a vytvoření dalších nových ploch je třeba si uvědomit, že nelze vyloučit zásah do inženýrských sítí. Potřebné rekonstrukce inženýrských sítí je třeba naplánovat tak, aby byly realizované v jednom časovém úseku a ne postupně.

Zeleň

V současné době je zde zeleň neošetřená a v mnohých místech přerostlá. Návrh regenerace zeleně sleduje zkvalitnění stávající zeleně. Promyšlená výsadba vegetačních prvků je základním předpokladem k zpříjemnění veřejných prostor zastavěného území.

V rámci sídliště je navržen systém zatravněných ploch, který vzájemně propojuje doprovodnou zeleň, pobytovou zeleň a rekreační plochy. Návrh regenerace zeleně řeší nové zatravnění ploch a zároveň doplňuje veřejná prostranství. Je zde navržena úprava doprovodné zeleně kolem domů, to zn. kvalitní a odolný trávník, na který je možnost si sednout, nebo si na něm i hrát. Nově navržená zeleň zdůrazní komunikaci městského charakteru a vytvoří příjemnější uliční prostor. Pobytová zeleň přispěje k vytvoření prostorů pro odpočinek, posezení a hry dětí.

Při realizaci ozelenění je třeba dbát na omezující limity a to především: požadavky silniční dopravy (šířkové uspořádání, rozhledové trojúhelníky apod.), prostorové normy inženýrských sítí, požadavky občanů na oslunění a výhledy z oken, negativní působení kořenového systému. Důležité jsou také přibývající alergické reakce lidí na určité druhy dřevin.

Výsadba zeleně musí být provedena tak, aby ji případné další stavební práce na sídlišti nepoškodily.

Rekreační a sportovní vybavení

Na tomto sídlišti jsou pískoviště, avšak některá jsou už nevyužívána. Sportovní asfaltová plocha se nachází v blízkosti sídliště a to na rohu ulic Nádražní a Čs. armády. V blízkosti sídliště podél ulice Tylova se nachází nové dětské hřiště, avšak v blízkosti obytných domů chybí dětské hřiště a herní prvky pro malé děti. Nejsou zde ani odpočinkové plochy pro starší občany a matky s kočárky.

Občanské vybavení

Vzhledem k blízké docházkové vzdálenosti obchodu s potravinami a dalších obchodů zde nejsou příliš velké požadavky na posílení občanské vybavenosti. Jedná se pouze o drobné služby a doplnění obchodní sítě. S výstavbou nových objektů pro obchod a služby se neuvažuje.

Městský mobiliář

Na sídlišti je v současné době nevyhovující stav venkovního mobiliáře, proto tam budou instalovány tyto zařizovací předměty:

Venkovní lavičky - budou z kvalitních materiálů a jejich umístění je zřetelné z výkresové části projektové dokumentace.

Veřejné osvětlení - umístění nových sadových a silničních svítidel bude respektovat stávající rozestupy. Při vybavení městským mobiliářem by měl mít interiér sídliště zachovanou vyrovnanou estetickou úroveň mezi architekturou staveb a vybavením uličních parterů. Při výběru prvků mobiliáře záleží na kulturnosti a nepodjatosti zainteresovaných stran, důležité však je, aby jednotlivé prvky zapadly do konkrétního prostředí sídliště. Prvky mobiliáře vypovídají také o tom, jak se o prostředí město stará. V jeho umístění by měla být jasná logika, založená především na funkčnosti, kvalitě a v neposlední řadě i estetice jednotlivých prvků.

Bytový fond

Projekt regenerace v této fázi nezahrnuje regeneraci bytového fondu.

3. VÝČET NAVRHOVANÝCH ÚPRAV (NÁVRHOVÁ ČÁST)

3.1 Rekonstrukce stávajících automobilových komunikací a vybudování nových odstavných stání

Šířkové uspořádání komunikací zůstane přibližně stejné. V etapě 1 dojde k šířkové úpravě komunikace na 5,00 – 6,00 m, na které vzniknou podélné a kolmé parkovací stání, které již nebudou zasahovat na chodník. Jednosměrná komunikace ul. Nádražní v řešeném území bude vybudována v šířce 3,00 m, podél které budou šikmé parkovací stání. V etapě 2 a 3 dojde k rekonstrukci stávajících komunikací v šířkovém uspořádání tj. 5,50 – 6,00 m při oboustranném provozu. Ulice Budovatelská zůstane jednosměrná v šířce 4,75 m s obousměrným kolmým parkovacím stáním. Ulice Dělnická zůstane taky jednosměrná v šířce 3,00 m s podélným parkovacím stáním. Nově budou zpevněny příjezdové komunikace k bytovými domům, podél kterých budou částečně parkovací místa. Z ulice Okružní bude rekonstruovány stávající plochy pro vozidla IZS. V rámci etapy II. je počítáno s vybudováním parkoviště mezi ulicemi Budovatelská a Gagarinova v místě stávající nezpevněné plochy a zeleně.

Původní konstrukce komunikací včetně podkladních vrstev budou odstraněny. Komunikace bude v místě napojení zařezána. Komunikace bude v jednosměrném příčném směru vedena k uličním vpustem. Konstrukce komunikace jsou navrženy s ohledem na předpokládanou zátěž – pro osobní automobily a vozidla do 3,5 t. s občasným pojezdem nutné obsluhy.

Nově je navrženo vybudování 568 parkovacích míst. Všechna jsou kolmá rozměru 2,65 x 4,5 m. Z celkového počtu 568 parkovacích stání je 10 míst vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu. Délka stání je navržena na 4,5 m s obrubníkem převýšením + 10 cm, který umožňuje přesah vozidla přes obrubník. Parkoviště bude od komunikace odděleno sníženým obrubníkem převýšením + 5 cm. Místa pro invalidy budou na kraji parkovacího bloku, aby byl umožněn jejich bezbariérový přístup na chodník. V tomto místě bude snížený obrubník s převýšením + 2 cm. Povrch parkovacích stání bude tvořen betonová zámková zatravnovací dlažba tl. 8 cm, která bude vyplněna drtí fr. 4/8.

3.2 Oprava a rekonstrukce stáv. pěších komunikací a vytvoření nových chodníků

Stávající chodníky bude potřeba rozebrat a znovu předláždít na šířku 1,5 – 2,0 m ze zámkové dlažby tl. 6 cm ohraničené chodníkovým obrubníkem s jednostranně převýšením + 6 cm z důvodu vytvoření umělé vodící linie pro slabozraké. Na sídlišti bude vybudováno několik nových chodníků, převážně tam, kde je vyšlapaná cesta ve stávající zeleni. Všechny chodníky budou široké min. 1,5 m z betonové zámkové dlažby tl. 6 cm. Chodník podél komunikace bude ohraničen stojatou betonovou obrubou s převýšením + 12 cm. Nově vybudované chodníky budou na sebe s rekonstruovanými navazovat, aby vytvořili plynulou síť chodníků na sídlišti. Na koncích chodníků v místě vstupu na komunikaci nebo v místech pro přecházení bude varovný pás z dlažby s odlišnou strukturou v odlišné barvě jaká je použita na chodníku.

3.3 Osazení sídliště novým městským mobiliářem

Nově sloužící prostory budou sloužit k odpočinku a relaxaci především parkové lavičky, ke kterým budou u vstupech do budov doplněny o stojany pro kola. Podél nových či rekonstruovaných chodníků budou nově doplněny nebo vyměněny odpadkové koše.

3.4 Rekonstrukce veřejného osvětlení

Jedná se o pokračování rekonstrukce podzemních rozvodů veřejného osvětlení včetně výměny stávajících nevhodných stožárů vč. nových úsporných svítidel. Pro větší ochranu nového vedení je navrženo jeho umístění do plastové chráničky.

3.5 Rekonstrukce a obnova veřejné zeleně

K vegetačním úpravám bude přistoupeno na začátku prací, kdy je nutno provést celkově vykácení několika stromů. To může být provedeno jen v období vegetačního klidu. Regenerace celého prostoru sídliště bude dokončeno provedením výsadbou nových stromů dle navrženého řešení.

Vypracoval: Ing. Zdeněk Bernát
V Hodoníně, březen 2019

.....