



NÁVRH OPTIMÁLNÍ REGULACE PROSTORU
BÝVALÉHO AREÁLU ZZN A OKOLÍ
ÚZEMNÍ STUDIE



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název díla: **NÁVRH OPTIMÁLNÍ REGULACE PROSTORU BÝVALÉHO AREÁLU ZZN A OKOLÍ, ČESKÝ BROD, ÚZEMNÍ STUDIE.**

Místo: Město Český Brod (533271), k. ú. Český Brod (622737),

Objednatel: MĚSTO ČESKÝ BROD,
sídlem v Českém Brodě, 282 24 Náměstí Husovo 70,
zastoupený Mgr. Tomášem Klineckým, starostou města,
tel.: +420 321 612 112, mobilní telefon: +420 723 440 574,
e-mail: klinecky@cesbrod.cz, vedeni@cesbrod.cz,
IČ 00235334, DIČ CZ 00235334,
ve věcech technických zastoupený Mgr. Jiřím Paulů, tajemníkem,
tel.: +420 321 612 114, mobilní telefon: +420 608 984 265,
e-mail: paulu@cesbrod.cz,
WEB: www.cesbrod.cz,
datová schránka: jgqbsve.

Pořizovatel: MĚSTO ČESKÝ BROD,
ODBOR VÝSTAVBY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ,
zastoupený Ing. Janem Strnadem, vedoucím odboru výstavby a územního plánování,
tel.: +420 321 612 131, mobilní telefon: +420 739 631 094,
e-mail: strnad@cesbrod.cz,
Bc. Michaela Jindřichová, odborný referent odboru na úseku územního plánování,
tel.: +420 321 612 136, mobilní telefon: +420 735 752 553,
e-mail: jindrichova@cesbrod.cz.

Konzultant: Ing. arch. M. Arch. Jiří Pavlíček, PhD, městský architekt,
Tel.: +420 728 084 386, e-mail: pavlicek@cesbrod.cz

Zhotovitel: UNITED ARCHITECT STUDIO, spol. s r.o.,
sídlem v Praze 4, 140 00 Pod Vrstevnicí 494/8,
zastoupený: Ing. arch. Jaromírem Myškou, jednatelem společnosti,
IČ: 25734695, DIČ: CZ 25734695,
zapsaná: dne 5. 2. 1999 KOS v Praze, oddíl C, vložka 65432,
tel.: +420 731 153 047, mobilní telefon: +420 603 436 098, +420 603 475 812,
e-mail: jaromir.myska@atelieruas.cz, radka.myskova@atelieruas.cz,
Ing. arch. Jaromír Myška – autorizovaný architekt ČKA 02788,
zodpovědný projektant, urbanistická koncepce, koordinace,
David Schneider, Zdeněk Kuník, Radka Myšková, Ing. Martin Adámek,
WEB: www.atelieruas.cz,
datová schránka: yb29aej.

Zakázka číslo UAS: 09-11-0723

Místo a datum zpracování: Český Brod, Praha, 05/2023 – 09/2023

OBSAH:**1.00. Textová část (část dokumentu 1):****1.01. Úvod:**

- 1.01.01. Obecné vstupní informace
- 1.01.02. Zadání studie
- 1.01.03. Dostupné výchozí podklady (dle Zadání studie, doplněno zhotovitelem)
- 1.01.04. Informace ke zpracování Územní studie (dle Zadání studie, doplněno zhotovitelem)
- 1.01.05. Požadavky na obsah Územní studie (dle Zadání studie)
- 1.01.06. Podrobnější vymezení řešeného území s komentářem

1.02. Průzkumy, zjištěné informace, analýzy

- 1.02.01. Urbanistická historie místa
- 1.02.02. Urbanistická historie plánování plošné a prostorové regulace místa
- 1.02.03. Viditelnost a úloha dominanty sila v případě jeho ponechání
- 1.02.04. Analýza současného stavu a z něj vyplývající možnosti pojetí regulace
- 1.02.05. Potřeby veřejné infrastruktury
- 1.02.06. Závěry průzkumové a analytické části, varianty řešení
- 1.02.07. Bilance k návrhu depozitní budovy RMK a objektu garáží

1.03. Komplexní návrh řešení.

- 1.03.01. Výchozí stav a z něj zvolený základní urbanistický návrh regulace
- 1.03.02. Funkční – plošné a prostorové uspořádání
- 1.03.03. Soulad s Územním plánem Český Brod
- 1.03.04. Dopravní řešení, doprava v klidu a v pohybu (**orientační nárůst dopravních pohybů**)
- 1.03.05. Řešení technické infrastruktury
- 1.03.06. Zeleň a životní prostředí

1.04. Závěr – výsledky studie**2.00. Grafická část (část dokumentu 2):**

- 2.01. **Situace širších vztahů**
- 2.02. **Situace současného stavu (zjištěných informací), 1:500**
- 2.03. **Situace současného stavu (zjištěných informací) na podkladu ortofotomapy, 1:500**
- 2.04. **Situace současného stavu majetkoprávních vztahů**
- 2.05. **Situace současného stavu (zjištěných informací) se zákresem problémů, 1:500**
- 2.06. **Širší vztahy s návrhem dopravního skeletu, 1:500**
- 2.07. **Situace návrhu regulace - 1:500**
- 2.08. **Situace návrhu regulace na podkladu ortofotomapy, 1:500**
- 2.09. **Situace návrhu regulace na podkladu územního plánu, návrh jeho případných změn 1:500**
- 2.10. **Situace návrhu regulace na podkladu majetkoprávních poměrů, 1:500**
- 2.11. **Vizualizace (pohledy, řezy, model)**

3.00. Přílohy (samostatná část):

- 3.01. Použité situační výkresy
- 3.02. Fotodokumentace



1.01. Úvod

1.01.01. Obecné vstupní informace

Tato územní studie, zpracovaná projekční kanceláří United Architect Studio, s.r.o., nazvaná „Návrh optimální regulace prostoru bývalého areálu ZZN a okolí, Český Brod“, je urbanistickou prací, která by měla při znalosti všech dosud zpracovaných materiálů k území a jeho okolí hledat a nalézt pokud možno co nejvhodnější, respektive optimální řešení vymezeného prostoru (neboť nejvhodnější návrhy by mohly obsahovat majetkově obtížně řešitelné situace a demolice stávajících staveb, které nejsou ve vlastnictví objednatele práce).

Zemědělské zásobování a nákup (ZZN) byl v době socialistického Československa standardní název národních podniků, vzniklých znárodněním hospodářských skladištních družstev a podobných subjektů. Hospodářská družstva existovala ještě do 50. let, pak se transformovala na Krajské výkupní závody, n. p., ty se od roku 1960 nazývaly podle konkrétního kraje, např. Západočeský výkupní závod, n. p. Název Zemědělský zásobovací a nákupní podnik vznikl ještě později. Dosud je název ZZN nebo Zemědělské zásobování a nákup součástí názvu některých (cca šesti) českých společností, v současnosti vesměs akciových, které zastřešuje Spolek pro komodity a krmiva (SKK, ještě dříve Českomoravské sdružení organizací zemědělského zásobování a nákupu) se sídlem v Opletalově ulici v Praze.

V Českém Brodě areál ZZN včetně staveb vlastnický získalo v nedávné minulosti Město Český Brod a spolu s vlastnictvím okolních veřejných prostranství s pozemními komunikacemi tak vznikl rozlohou (přes 1 ha) ojedinělý a polohou ve městě jedinečný prostor v návaznosti na systém komunikací, sítí, a historické centrum, který je ve vlastnictví města, a který je možno využít pro výstavbu (zástavbu) ve prospěch města a jeho obyvatel (veřejnosti). Na severu je území jednoznačně vymezeno pozemky železnice ve vlastnictví České republiky – Správy železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, na východě komunikací ve vlastnictví Středočeského kraje, Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5, s právem hospodaření s majetkem svěřeným Krajské správě a údržbě silnic Středočeského kraje, adresou tamtéž. Ostatní hranice vlastnictví předmětného prostoru Města Český Brod sousedí s pozemky ve vlastnictví fyzických, případně právnických osob. Hranice řešeného území jsou tak jednoznačně vymezeny, pokud by nebyla prokázána potřeba jednat s těmito vlastníky o případném odkupu jejich nemovitostí.

Na pozemku je situována hmotově celoměstsky významná a viditelná průmyslová (zemědělská) stavba (č. parc. st. 638, dle KN zastavěná plocha a nádvoří), a rodinný dům č. p. 202 (č. parc. st. 258, dle KN zastavěná plocha a nádvoří). Tyto stavby nebo jejich části je předpoklad v řešeném území ponechat a přestavět. Ostatní stavby obsažené v mapě KN, jsou převážně provizorního charakteru, jsou v havarijním stavu, nebo již byly odstraněny.

1.01.02. Zadání studie

Důvodem pořizování této územní studie je vyhledávání optimální podrobnější regulace prostoru po bývalém areálu ZZN a jeho okolí, a případná stabilizace navrženého řešení. Současně bude prověřována možnost umístit zde vhodně centrální depositář Regionálního muzea v Kolíně při zachování částí existujících staveb.

Zadání bylo zpracováno Ing. arch. Markétou Havlíčkovou, místostarostkou Města Český Brod, v následném textu je užito a doplněno o některé údaje sdělené na upřesňujícím jednání.

Areál bývalého ZZN (národního podniku či hospodářského družstva Zemědělské zásobování a

nákup) v Českém Brodě se nachází nedaleko centra města, na okraji památkové zóny. Prostor je vymezen železniční tratí, ulicemi Zborovská, Krále Jiřího a Kollárova. Prostor s přílehlou bývalou vlečkou má výměru cca 11.500 m², navazující prostory zahrnují okolní ulice včetně prostoru pro budoucí kruhovou křižovatku, bývalou železniční vlečku, apod. Severní část areálu v současnosti zabírá budova sýpky, objekt vyhořelé staré sýpky, bývalá administrativní budova a několik plechových skladovacích hal, zbývající plocha pozemku je využívána jako parkovací plocha bez zvláštního vymezení. Areál je zaregistrován jako brownfield. Vlastnictví Města Český Brod (LV 10001, k. ú. Český Brod) viz níže:



V tomto prostoru je třeba ověřit systém zástavby, dopravy a technického řešení a stanovit podmínky ve větší podrobnosti, než umožňuje územní plán. Jedná se o doplnění parcelace a situování nové výstavby. Je třeba upřesnit velikost parcel, parametry komunikací, křižovatek, rozsah veřejného prostranství, apod. V územním plánu jsou možnosti parcelace, situování komunikací, technické infrastruktury a sídelní zeleně daných níže uvedených lokalit vyznačené čárkovaně, tedy směrně. Územní studie potvrdí či upřesní průběhy hranic pozemků, stanoví konkrétní dimenze dopravních staveb i staveb technické, případně i občanské vybavenosti a veřejných prostranství.

Cílem územní studie bude proto definovat systém prostranství, jejich polohu, rozměry, význam, charakter a jejich provozní, funkční i kompoziční vazby. Při zpracování územní studie bude věnována pozornost nejen vlastním veřejným prostranstvím, ale i struktuře zástavby v rámci zastavitelné plochy či plochy přestavby. Územní studie bude sloužit jako podklad pro rozhodování o změnách v území – měla by prověřit možnosti a podmínky změn v daném území (viz § 25 stavebního zákona).

Cílem je rovněž ověřit trasu dopravního propojení od budoucí kruhové křižovatky (Krále Jiřího x Zborovská) do Kollárovy ulice a v rámci samotného areálu, možnost doplnění zástavby tak, aby šlo o dobře fungující lokalitu s vhodným funkčním využitím.

Studie by měla prověřit možnosti doplnění zástavby, uspořádání zastavitelných ploch včetně parcelace, koncepce veřejných prostranství včetně zeleně a umístění občanské vybavenosti (viz Metodický pokyn MMR). Součástí hodnocení by mělo být také prověření vhodnosti rozčlenění kategorií dle územního plánu a definovat případné podněty na jeho změnu.

Studie by měla řešit napojení na dopravní infrastrukturu. Prověřit plochy pro parkování – na povrchu či v rámci objektů, tak aby byla vytvořena určitá kapacita pro nové objekty či navíc pro oblast náměstí či nádraží (doprava v klidu). Dále je požadováno ověření přístupů jednotlivých objektů z veřejných komunikací a vytvoření potřebných nástupních ploch. Součástí návrhu by měla být řešení

nejen doprava pro motorová vozidla, ale též pro cyklisty a pěší. Důležitá je pěší prostupnost areálu a napojení na trasy skrz město.

Studie by měla koncepčně řešit napojení na technickou infrastrukturu. Napojení vodovodních řadů, dešťové a splaškové kanalizace, plynu, elektřiny, apod. V areálu se nachází stará trafostanice, která by měla být citlivě zakomponována do území.

Do území existuje zájem umístit depozitář Regionálního muzea v Kolíně (RMK), ověřuje se jeho situování po přestavbě stávajícího objektu sila do tohoto objektu. Objekt po dostavbě by měl být hmotově a pohledově významnou městskou budovou s veřejným prostranstvím před hlavní fasádou, tomuto významu odpovídající kvality, velikosti a důležitosti. Neměl by být jen skladem, ale měla by to být veřejností navštěvovaná budova s funkcí společenskou, muzejní, výstavní, studijní, s kavárnou či občerstvením, s restaurátorským provozem. Předpokládá se potřeba zásobování ze zadní části (nákladní vozidlo střední velikosti / Avia).

1.01.03. Dostupné výchozí podklady (dle Zadání studie, doplněno zhotovitelem)

Výchozími podklady pro seznámení s problematikou, pro prostudování různých podkladů a pro práce na dokumentu (pro případné využití při návrhu regulace) budou / jsou (seřazeno dle data zpracování či pořízení dokumentu):

- Územní plán sídelního útvaru Český Brod, Ing. arch. Pavel Koubek, U-24, s.r.o., Perucká 44, 120 00 Praha 2, 07/1997, objednatel Město Český Brod.
- Regulační plán městské památkové zóny, průzkumy a rozbor, koncept řešení, Ing. arch. Pavel Koubek, U-24, s.r.o., Perucká 44, 120 00 Praha 2, 01/2003, objednatel Město Český Brod. Městem Český Brod nepřijatý dokument.
- Prověření kapacitního řešení dopravní infrastruktury na části průtahu silnice II/113 v městě Český Brod, Ing. Ivan Fencl, Ph.D., Bzenecká 8, 628 00 Brno, 12/2013, objednatel Město Český Brod.
- Komplexní studie dopravy v klidu v Českém Brodě, AF-CITYPLAN, s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1, 11/2014, objednatel Město Český Brod.
- Dopravně inženýrské posouzení – křižovatka Zborovská – Krále Jiřího – Jana Kouly, Edip, s.r.o., Pařížská 1, 301 00 Plzeň, 02/2016, objednatel Město Český Brod.
- Generel dopravy v Českém Brodě, Haskoning DHV Czech Republic, s.r.o., 01/2017, objednatel Město Český Brod.
- Ověřovací studie využití areálu ZZN Polabí, a.s., Ing. arch. M. arch. Jiří Pavlíček, Ph.D., Pavlíček + Hulín architekti, 11/2017, která se zabývala řešením územím s ověřováním umístění parkovacího domu; tento návrh bude vyhodnocen zejména s ohledem na nové skutečnosti majetkových vztahů, realizovaných či plánovaných demolí či případného využití ponechaných budov, objednatel Město Český Brod,
- Český Brod, Old Factory, project by Cuong Do Van, Studio: Achten, Pavliceck, 01/2018, studijní práce VŠ.
- Studie parkovacího domu v areálu ZZN v Českém Brodě, Studio Petr Hájek Architekti, s.r.o., Grafická 831/20, 150 00 Praha 5, datum zpracování neuvedeno, objednatel neuveden.
- Prověření možnosti napojení areálu ZZN, studie, Ing. Michal Fott, Jatecká 1344, 282 01 Český Brod, 03/2018, objednatel Město Český Brod.
- Rehabilitace areálu ZZN, Český Brod, zapojení areálu hospodářského družstva do městské struktury, diplomová práce Petr Tůma 2018 / 2019.
- Regulační plán městské památkové zóny a její okolí, Český Brod, Ing. arch. Jaromír Myška, United Architect Studio, s.r.o., Pod Vrstevnicí 494/8, 140 00 Praha 4, 03/2019, objednatel Město Český Brod. Městem Český Brod nepřijatý dokument; lze zohlednit a zhodnotit, zda jeho návrhy a závěry v této lokalitě použít, a dále s nimi pracovat.
- Územně analytické podklady ORP Český Brod, aktualizované 06/2021.

- Okružní křižovatka – ulice Jana Kouly, Zborovská, Krále Jiřího a technický areál města, Český Brod, ADVISIA, s.r.o., Pernerova 659/31a, 186 00 Praha 8, Ing. Michal Němec, dokumentace pro územní a stavební povolení (DUSP), 01/2022, objednatel Město Český Brod.
- Studie Centrální depozitář RMK v areálu bývalého ZZN v Českém Brodě, od architektonického studia Arch Design s.r.o., Ing. arch. Radoslav Novotný, Stránského 23, 616 00 Brno, 02/2022, objednatel Regionální muzeum v Kolíně, p. o., Karlovo náměstí 8, 280 02 Kolín.
- Propojení okružní křižovatky u ZZN s ulicí Kollárova, Český Brod, studijní koncept dopravního propojení kruhového objezdu do Kollárovy ulice; Ing. Michal Fott, 01/2023, objednatel: Město Český Brod. Obsahuje kruhový objezd, na který bylo vydáno následně po projednání v roce 2023 společné (územní a stavební) povolení.
- Územní plán Český Brod v platném znění (po změně č. 3), schválený usnesením zastupitelstva č. 115/2023 dne 12. 06.2023, Ing. arch. Jaromír Myška, United Architect Studio, s.r.o., Pod Vrstevnicí 494/8, 140 00 Praha 4, 03/2023, objednatel Město Český Brod.
- Společné povolení (schválení stavebního záměru) Okružní křižovatky – ulice Jana Kouly, Zborovská, Krále Jiřího a technický areál města, vydáno dne 27. 04. 2023 Městským úřadem Český Brod, Odborem dopravy a obecním živnostenským úřadem pod č. j. MUCB 21567/2023, nabytí právní moci dne 31. 05. 2023.
- Základní hydrogeologický průzkum pro řešení zasakování srážkových vod do nesaturované zóny v bývalém areálu ZZN na pozemku p. č. 172/3 v k. ú. Český Brod, zpracovaný Mgr. Ivanem Hamplm (04/2023), objednatel: Město Český Brod.
- Aktuální mapa katastru nemovitostí a údaje o vlastnictví pozemků, ČÚZK, platnost k datu 07/2023.
- Doplnující průzkumy a rozbor, zpracované zhotovitelem územní studie, které doplní údaje obsažené v územně analytických podkladech v rozsahu potřebném pro zpracování návrhu územní studie, na jejich základě projektant aktualizuje problémový výkres a to v rozsahu řešeného území a upřesní problémy k řešení.

V případě potřeby budou užity tyto další podklady:

- doplňující podklady správců sítí,
- historické mapy území,
- výstupy z doplňujících průzkumů a rozborů (včetně závěrů analýz),
- jiné nejmenované dopravní průzkumy (včetně případného vyhodnocení obsluhy veřejných prostranství hromadnou dopravou, problematiky parkování, analýzy pěšího pohybu apod.),
- analýza zeleně, např. dendrologické průzkumy.

1.01.04. Informace ke zpracování Územní studie (dle Zadání studie, doplněno zhotovitelem)

Informace ke zpracování Územní studie regulace bývalého areálu ZZN a okolí:

Vlastníkem areálu včetně budov a některých okolních pozemků je Město Český Brod, se sídlem náměstí Husovo 70, 282 01 Český Brod.

Stávající využití areálu je různorodé - administrativní budova, kde jsou v současné době pronajaty prostory pro podnikání v přízemí, v 1. patře pak bytové jednotky, plechové haly v současné době využívají Technické služby k uskladnění materiálů. Budova vyhořelého starého sila je určena k demolici, stejně tak se počítá s demolicí sousedící plechové haly. Novodobější silo je definováno k využití a dostavbě za účelem zřízení depozitáře pro Regionální muzeum v Kolíně.

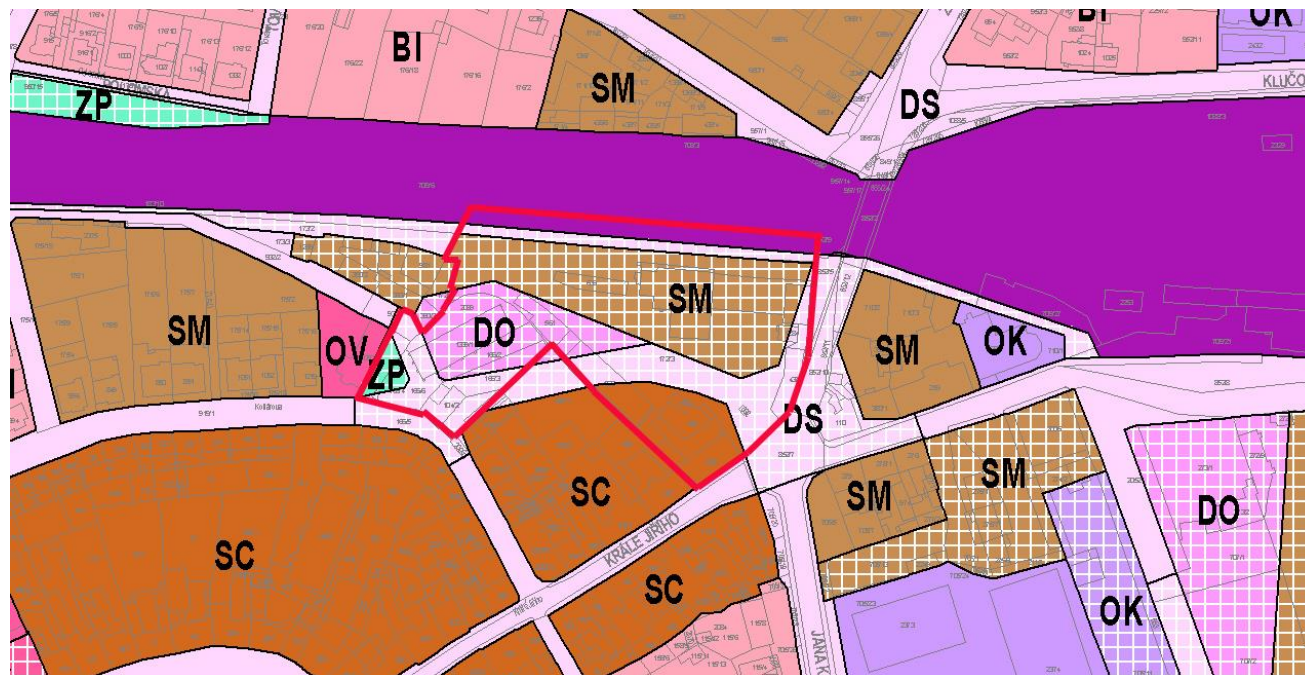
Dle platného Územního plánu Český Brod (úplného znění územního plánu po změně č. 3) je areál s okolím potřebným řešit zařazen do několika návrhových ploch s různým způsobem využití, a to zejména do ploch SC, SM, DO.

Plochy SC jsou plochy smíšené obytné - v centrech měst. Jsou vymezovány pro obslužnou sféru místního, případně i nadmístního významu (pro občanské vybavení – pro provoz maloobchodu,

stravování, pro poskytování nerušících drobných služeb, pro správní, sociální, zdravotní, kulturní, vzdělávací, administrativní služby či živnosti s přípustným bydlením. Minimálně první nadzemní podlaží stavby musí obsahovat nebytové prostory nesouvisející s provozem bydlení (pro situování obchodu a nevýrobních i výrobních služeb). Objekty musí svým měřítkem, formou zastřešení, výškou římsy a hřebene odpovídat kontextu a charakteru okolní zástavby. Celková zastavěnost pozemku může být maximálně 30 %. Výjimku lze připustit u stávající (urbanistické) proluky v Městské památkové zóně, kde celková maximální zastavěnost pozemku 30 % může být překročena. Podíl zeleně musí být minimálně 25 % z celkové plochy pozemku. Výjimku lze připustit u stávající proluky v Městské památkové zóně, kde minimálního podílu zeleně 25 % z celkové plochy pozemku nemusí být dosaženo.

Plochy SM jsou plochami smíšenými obytnými městskými, s určeným a přípustným využitím obdobným předchozí jmenované ploše, ale situovanými obvykle mimo historické centrální intenzivně urbanizované části města, s předpokladem již nikoliv živelně, ale regulovaně řízené zástavby, bez možnosti překročit celkovou zastavěnost 30 % a nedosáhnout podílu zeleně 25 %. Dopravu v klidu by měl stavebník řešit na pozemku stavby. Garáž novostaveb by měla být součástí dispozice objektů. Smíšenost je rovněž jako u plochy SC zajišťována regulativem, že minimálně první nadzemní podlaží bude obsahovat nebytové prostory nesouvisející s bydlením.

Plocha DO je plochou plošných zařízení (plošných staveb) dopravní infrastruktury, jako jsou například autobusová nádraží, hromadné garáže, odstavné a parkovací plochy, záchytná parkoviště – stavby či zařízení, která je třeba samostatně vymezit, čerpací stanice, myčky, přípustné je situování i obytných zařízení a služeb jako například občerstvení, restaurace, prodej spojený s dominantní funkcí, drobný servis, apod. Objekty by měly zejména celkovým objemem, ale i architekturou respektovat měřítko a kontext okolí.



Plochy smíšené obytné SC a SM jsou situovány především v centrálních částech jednotlivých jader zástavby, podél hlavních radiál a na okraji obytných ploch, kde dále navazují nebytové funkce nebo frekventované plochy dopravní. Jsou také v obytné zástavbě, do které byla zaklíněna původně plocha výrobní, jako náhrada či změna využití této funkční plochy ve prospěch zlepšení zejména hygienických a estetických parametrů.

Plochy dopravní infrastruktury silniční a ostatní převážně liniové sloužící pohybu DS, sloužící odstavnou a jiné dopravní vybavenosti DO, a železniční DZ, jsou vymezeny pro zajištění situování dopravních staveb, zejména silničních koridorů regionálního i místního významu, k umožnění a zajištění prostupnosti území a dosažení ostatních funkčních ploch území. Koridory mají rovněž úkol vést dopravu

takovými oblastmi řešeného území, aby byly eliminovány negativní vlivy dopravy na stávající i navrhovaná hygienicky chráněná území a funkce.

V řešeném území a jeho okolí se předpokládalo již územním plánem Českého Brodu z roku 1997 a následným regulačním plánem MPZ z roku 2003, i následným územním plánem (dosud platným) a regulačním plánem MPZ (neschváleným), situování liniové dopravní stavby, která by přerozdělila či odvedla část dopravních zátěží motorové dopravy z ulice Krále Jiřího a části ulice Kollárovy.

V řešeném území se předpokládalo územním plánem i regulačním plánem v ploše DO situovat hromadnou garáž zajišťující jednak záchytnou funkci parkování návštěvníků centrální části města, a jednak umožňující garážování vozidel obyvatel centra, tedy snížení množství vozidel v pohybu i klidu na veřejných prostranstvích historické centrální části města, čímž by došlo k významnému zlepšení estetiky historických městských centrálních prostorů (dnes přeplněných parkujícími vozidly) i snížení dopravních pohybů a tedy i rizika střetu pěšího pohybu s vozidly.

1.01.05. Požadavky na obsah územní studie (dle Zadání studie)

Požadavky na obsah územní studie: Územní studie bude obsahovat textovou a grafickou část o tomto rozsahu:

Textová část:

1. Koncepce uspořádání veřejného prostranství,
 - 1.1. Analytická část (včetně vyhodnocení podkladů, doplňujících průzkumů a rozborů, současného stavu, majetkoprávních vztahů),
 - 1.2. Širší vztahy (systém veřejných prostranství a zelená infrastruktura v sídle, kompoziční vztahy, průhledy, pohledy apod.),
 - 1.3. Architektonicko-urbanistické řešení - základní, ideová koncepce (popis návrhu, včetně řešení zeleně),
 - 1.4. Základní požadavky na stávající nebo navrhované objekty vymezující veřejné prostranství nebo se nacházející uvnitř veřejného prostranství (např. na přístupnost a využití přízemí),
2. Koncepce řešení dopravní a technické infrastruktury:
 - 2.1. Řešení dopravní infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení,
 - 2.2. Řešení technické infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení,

Grafická část:

1. Širší vztahy (s vymezením řešeného území) – obvykle 1 : 5 000 (1 : 2 000)
2. Ortofotomapa (s vymezením řešeného území) – stejné měřítko jako hlavní výkres
3. Výkres problémů (na základě aktuálního stavu) – stejné měřítko jako hlavní výkres
4. Hlavní výkres (návrh) – pro jedno prostranství obvykle 1 : 500
5. Řezy, případně řezopohledy – obvykle 1 : 500 (1 : 200)
6. Doplňující výkresy či schémata (např. dopravní řešení, řešení technické infrastruktury apod.)
7. Vizualizace, náčrty nebo modely.

1.01.06. Podrobnější vymezení řešeného území s komentářem

Řešeným územím této územní studie je prostor pozemků ve vlastnictví objednatele této studie a pozemky okolní, vše v katastrálním území Český Brod.

Na východě je hranicí stávající okraj komunikace Zborovské (č. parc. 852/10, k. ú. Český Brod. Jak je z mapy KN patrné, dříve byla komunikace Zborovská a podjezd pod železnici vymezen odlišně (ke změně trasy a vybudování nového rozšířeného podjezdu pod železnici vedle původního) došlo dle leteckých měřických snímků MO ČR cca mezi lety 1950 a 1954). Zajímavostí je, že na těchto mapách

z roku 1938 areál již existoval, a hlavní vysoká budova areálu - dnes č. parc. st. 638 - a nedávno vyhořelá budova podélným průčelím při ulici Zborovské již existují.

Hranice poté postupuje směrem jižním až jihozápadním k budově na č. parc. stavební 258, a poté po současném vlastnictví Města Český Brod, podél společné severovýchodní a severozápadní hranice pozemku č. parc. 166/1 až k zatáčce komunikace Kollárovy. Podél východní strany objektu ZUŠ Český Brod, Kollárova 1016 (č. parc. stavební 1050) směřuje hranice řešeného území zpět severně, kde obchází soukromé nádvoří č. parc. st. 390/3 u rodinného domu č. parc. st. 390/1, č. p. 336, a pozemek 172/4 stejných vlastníků. Zjištěno bylo, že oplocení pozemku č. parc. st. 390/3 není umístěno ve stopě parcelní hranice, je uvnitř tohoto pozemku, což zvětšuje výměru přilehlého veřejného prostranství (způsob využití ostatní komunikace). Severní hranice prochází náspem dráhy – pozemkem č. parc. 709/6 ve vlastnictví České republiky, Správy železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1. Areál byl napojen na nádraží železniční dráhy vlečkou, jejíž část podélně překonávající železniční násep byla demontována nedávno, a jejíž další část v areálu je ještě v některých částech nádvoří patrná. Umístění a rozsah vleček je patrný ještě na leteckých mapách, nejlépe na mapě z roku 2010 až 2012 (mapy.cz).

1.02. Průzkumy, zjištěné informace, analýzy (při zahájení prací)

1.02.01. Urbanistická historie místa

Urbanistická historie řešeného území a jeho okolí, ze které by bylo možno čerpat inspiraci pro další návrhy, a na kterou by bylo možno regulací navázat, není rozsáhlá a zvláště inspirující.

Původní historické město se zejména v druhé polovině devatenáctého století začalo rozrůstat za hranice opevnění tzv. Liblickým předměstím, lemujícím cestu na Klučov, jejíž trasa se pozměnila při realizaci dráhy a nádraží kolem roku 1845. Realizace dráhy přinesla významnou prostorovou bariéru a vznik širokého náspu trati vystupujícího nad okolní rovinný terén o nadmořské výšce v průměru 218 - 219 m n. m. na kótu cca 222,5 m n. m., tedy o cca 4 m (průměrná výška nivelety rovinného terénu areálu je 217,5 - 218 m n.m., průměrná nadmořská výška náměstí je cca 220 m n. m., podjezd ulice Zborovské má niveletu 216,34 m n. m. a světlou výšku 4,0 m, tedy v místě podjezdu je výška náspu více než 5 m). V prostoru kolem Českého Brodu se jednalo o zachování nivelety plynulého velmi mírného klesání trati v úseku mezi Rostoklaty (cca 250 m n. m.), nádražím Český Brod (222 m n.m.), které mělo být a je v úrovni okolního terénu, a Klučovem (215 m n. m.) při vyrovnávání terénních nerovností, v daném případě řešeného území mírné terénní deprese překonané náspem.

Železnice přinesla nebývalý rozvoj hybnosti osob i materiálu a tedy i větší zájem o rozšiřování zástavby města směrem k nádraží, ale v tomto případě především zájem o pozemky kolem nádraží pro průmyslové využití, zejména v době rozvíjejícího se cukrovarnictví (kolem roku 1870), kdy vznikla vlečka k nově založenému akciovému cukrovaru (v provozu od r. 1867), ještě před realizací vlečky k řešenému území. To sloužilo zřejmě rovněž od počátku k nebytovému využití založením skladového areálu průmyslově zemědělského charakteru ve volném prostoru mezi městskou zástavbou a tratí, o čemž svědčí existence skladu z roku 1907 i prvé stavby technického charakteru na tomto území, vysoké pětipodlažní dominantní stavby sila z roku 1923, vybudované v areálu hospodářského družstva pro shromáždění, uchování – skladování, manipulaci a obchodování se zemědělskými produkty (v tomto roce zřejmě výročí 100 let existence stavby). Okolní vysoce úrodná půda zásobovala tuto stavbu zřejmě zejména obilím a blízkost nádraží železnice a krátká dostupnost vlečkou umožňovala jeho rozvoz do větších vzdáleností a obchodování s ním.

Poloha hospodářského dvora či areálu byla velmi vhodně zvolená rovněž s ohledem na to, že se jednalo o prostor v bezprostředním sousedství významné křižovatky, ve které se stýkaly silnice od Kounic (dnes Zborovská, II/272), od Klučova (dnes Klučovská, II/330) a ulice dnešního názvu Krále

Jiřího, tehdy významná komunikace od Prahy přes centrum Českého Brodu - dnes tato trasa nahrazena trasou II/113 vedenou ulicí Jungmannovou a ulicí Jana Kouly (ta byla nově založena Městem Český Brod až na počátku devadesátých let minulého století). Ze všech směrů se jednalo o silnice procházející rozsáhlou krajinou úrodných polností, ze kterých byly produkty rostlinné výroby do areálu sváženy automobilovou dopravou. Areál se nacházel prakticky v těžišti rozsáhlých ploch obilných polí rozkládajících se v širokém okruhu kolem města, nacházejících se povětšinou na nejúrodnějších půdách I. třídy ochrany. Současně v místě, které bylo snadno dostupné jako pracovní místo lidem z Českého Brodu (pěšky) i okolních obcí (pěšky, vlakem).

Využití území pro původní výše uvedený účel (jako prostor pro hospodaření zejména s produkty rostlinné výroby), jakožto místa, kde se stýkaly všechny významné hlavní silnice, a jehož existence byla spjata s možností krátkého napojení na nákladové i osobní nádraží železnice, do konce dvacátého století jediného kapacitního prostředku pro manipulaci s materiálem i na delší vzdálenosti, se tedy jeví od začátku jako logické, promyšlené a zdařilé.

Zde je třeba vsunout poznámku. Ze stejných důvodů (těžiště a místo styku většiny významných silnic vyšších zátěží směřujících do Českého Brodu a blízkost nádraží vlakového i autobusového) se řešené území jeví vhodné jako místo pro situování záchytu osobní automobilové dopravy návštěvníků města, zejména pak jeho historické části (v protilehlé poloze parkovišť u obchodních hal u plánovaného druhého kruhového objezdu na ulici Jana Kouly), i jako místo, které by snížilo deficit počtu odstavných míst starší urbanizace, která na dnešní nárůst a potřeby automobilizmu v klidu není dimenzována. Za tím účelem Město Český Brod provedlo a schválilo v roce 2018 i prvou změnu Územního plánu Český Brod, umožňující v prostoru při východním okraji bývalého areálu ZZN situovat hromadnou garáž pro daný účel, případně včetně některých služeb občanského vybavení. Zvolená poloha při křižovatce (jejíž umístění a tvar je dnes stabilizován vydaným povolením stavby) se jevila prostorově, dopravně i hygienicky výhodnější, než menší nepravidelná plocha k tomu stanovená územním plánem v areálu západněji, tedy vzdáleněji od křižovatky, hlouběji v území a blíže stávající obytné zástavbě. Jak již bylo výše řečeno, do území je v současnosti zájem umístit depozitář Regionálního muzea v Kolíně (RMK); pokud by zde měly být umístěny případně stavby depozitáře i hromadné garáže, hromadnou garáž by bylo patrně výhodnější situovat blíže ke křižovatce, a do hloubi území západněji, do relativně klidnějšího místa, situovat depozitář. To vše ale bude předmětem této ověřovací studie.

Vraťme se do historie. Vliv na okolí řešeného území mohlo mít rozšíření kolejiště v úseku Praha – Běchovice – Poříčany v padesátých letech minulého století o třetí kolej, kdy bylo elektrifikováno a rozšiřováno kolejiště i počet kolejí nádraží a tím pravděpodobně vyvoláno vybudování nového širšího podjezdu pod železnici, bohužel, tak jako i u ostatních podjezdů, dnes již zejména šířkou chodníků málo vyhovujícího.

Na archivních leteckých měřičských fotografiích z druhé poloviny minulého století je patrné, jak se postupně prostor areálu zaplnil zděnými i provizorními plechovými přízemními halami, z nichž haly při jihozápadním i východním okraji areálu byly v minulém roce odstraněny.

V roce 1990 (konkrétně dne 28. 09. 1990) byla nejstarší, z hlediska historického a kulturního dědictví nejcennější část urbanizace Českého Brodu vyhlášena za území městské památkové zóny (MPZ). Hranice MPZ protíná bývalý areál ZZN při jeho jihozápadní hranici, nicméně zástavba by měla respektovat účel vyhlášení, kde území za hranicí by mělo respektovat charakter předmětu ochrany a významně nevybočovat prostorově a hmotově z kontextu s ním (problematiku výškových a hmotových dominant města viz v samostatné kapitole).

Otázkou je, zda v současné době navazovat návrhem regulace na historický způsob zástavby řadovou zástavbou rodinných nebo bytových domů o dvou nadzemních podlažích a sedlové střeše, umístěnou do bloku vymezeného veřejnými prostranstvími s pozemními komunikacemi, nebo zda reagovat na blízký západně nedaleký prostor obsahující izolované rodinné domy či dvojdomy nebo obdobné solitérní stavby, situované rovněž do bloku vymezeného veřejnými prostranstvími s pozemními komunikacemi. Stavby případné hromadné garáže nebo depozitáře jsou hmotově a tvarově výjimečné a rozdílné oběma předchozím zmíněným urbanistickým typům zástavby.

Z historie urbanismu je třeba zmínit i plánovací záměry, viz následná kapitola.

1.02.02. Urbanistická historie plánování plošné a prostorové regulace místa

Územní plán předpokládal využití plochy areálu a okolí i pro stavby přípustné regulativy pro plochy SC, SM. Ve změně č. 3 Územního plánu Český Brod je obsažen regulativ, že zástavba, pokud bude obsahovat byty, musí v prvním nadzemním podlaží (v parteru) obsahovat občanské vybavení, respektive nebytové funkce. To je zcela legitimní v historickém jádru, zde však v daném místě poněkud odlehlejším od historického centra s náměstími nikoliv nezbytné. Proto bude třeba uvážit, pokud by zde měla být situována smíšená funkce s bydlením, zda trvat na tomto regulativu, či zda v části území neužít jinou funkční plochu (například jen pro bydlení), a v části pro občanské vybavení, pro dopravní stavby apod.), a nedoporučit změnu územního plánu.

Již od konce devadesátých let minulého století (1997), kdy vznikl předchozí územní plán (druhé znění 05/2000), je navrženo do řešeného území vložit komunikaci, propojující křižovatku ulic Zborovská – Jana Kouly x Krále Jiřího se severní částí ulice Kollárovy, čímž by se znovu vytvořil vnitřní okruh kolem historického centra, původně tvořený ulicí Šafaříkovou, a snížily by se zátěže v části ulice Krále Jiřího a části ulice Kollárovy. Bylo tím předpokládáno snížení dopravních zátěží východní části ulice Jungmannovy nebo její zjednosměrnění, rovněž i případné vytvoření propojení centrálních náměstí s předprostorem vlakového a autobusového nádraží ulicí Krále Jiřího upravenou k preferenci pěšího pohybu. Níže v obrázku je výřez předchozího Územního plánu sídelního útvaru Český Brod z roku 2000 s návrhem komunikace:

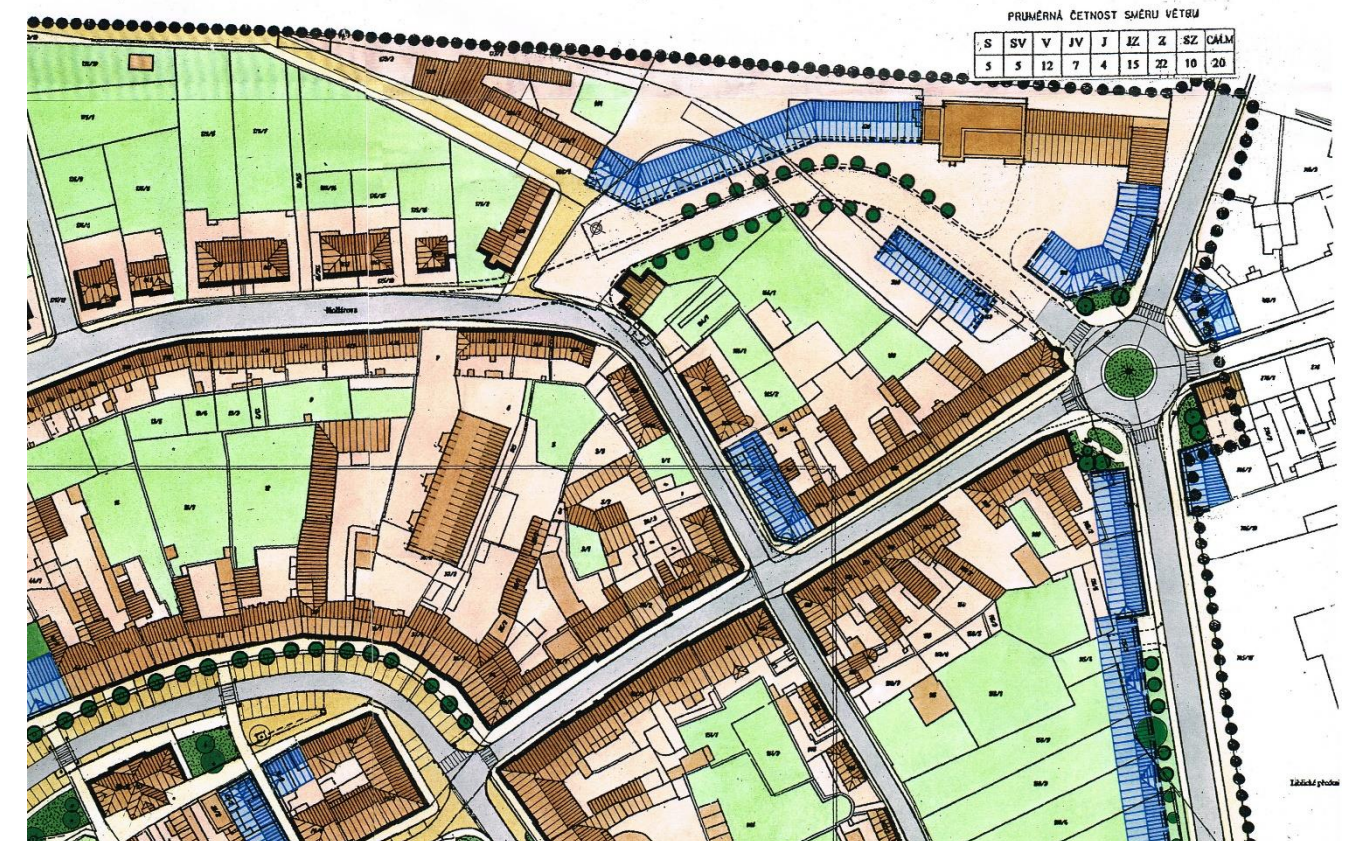


Tento návrh komunikace nesl od počátku zátěž skutečností, že se (současně s jinými pozemky) jednalo o poměrně rozlohou rozsáhlý pozemek č. parc. 166/1, k. ú. Český Brod, který byl a dosud je ve vlastnictví fyzické osoby. Pokud je pisateli tohoto textu známo, trasa nebyla při zpracovávání předchozího územního plánu podrobněji zkoumána a prověřena, jen vložena intuitivní linie do územního plánu v předmětném měřítku 1:5000. Lze dedukovat, že vlastníku pozemku se tento záměr nelíbil, a

snažil se jej eliminovat nebo alespoň vytěžit výhody. Proto v průběhu tvorby územního plánu požádal o povolení stavby, a na pozemku č. parc. 166/1, k. ú. Český Brod, byla 12. 04. 2000 povolena stavebním úřadem stavba izolovaného rodinného domu s dílnou. Tato stavba byla realizována cca 2004 – 2005, není dosud kolaudována, není ani zanesena do mapy katastru nemovitostí, a dle průzkumu provedeného v 06/2023 není pravděpodobně ani užívána. V každém případě povolení stavby způsobilo to, že nedostavěný blok zástavby již není možno reálně doplnit do ideálního bloku a navrhovaná předmětná komunikace, zřejmě jako kompromis, byla v územním plánu trasována tak, aby měla tuto stavbu. Na stavbu přiléhá stavba na č. parc. stavební 109/2 (v KN budova bez čísla popisného nebo evidenčního, jiná stavba), která byla dne 06. 10. 2011 posouzena stavebním úřadem, jako provozovna tiskárny. Stavby jsou na pozemcích legálně, stavba rodinného domu na p. p. č. 166/1, k. ú. Český Brod, byla umístěna takto, neboť v jiné části pozemku byl v ÚP obchvat centra (formulace dle informací získaných dne 06. 02. 2019 zhotovitelem této studie od stavebního úřadu).

Z leteckých fotografií je patrné, že již v roce 2001 ke stavbě na č. parc. 109/2 přiléhá v té době již existující půdorysně větší stavba (o rozloze zastavěné plochy cca 130 m²), situovaná na pozemku č. parc. 166/1, rovněž nezanesená dosud v KN. O legálnosti této konkrétní stavby se stavební úřad v informaci nezmínil.

Na Územní plán sídelního útvaru Český Brod po jeho schválení navázalo zpracovávání Regulačního plánu městské památkové zóny, jehož znění bylo po zpracování k dispozici v roce 2003. I tento dokument obsahoval předmětnou komunikaci a regulaci předmětného prostoru bývalého areálu ZZN a jeho okolí řešil tak, jak je následovně dokumentováno výřezem z výkresu konceptu regulačního plánu. Za zmínku stojí, že pozemek č. parc. 116/1 zde byl respektován v celém rozsahu, aniž by předpokládal na něm povolenou novou stavbu, nová propojovací komunikace nebyla vedena v podobě charakteristické pro oblouk u ulice Jana Kouly a následně v poměrně přímém směru, nýbrž v podobě více respektující vnitřní městský komunikační skelet, objevila se zde zřejmě nejspíš prvně okružní křižovatka ulice Zborovské – Jana Kouly x Krále Jiřího, a zástavba byla doplňována do neúplných bloků.



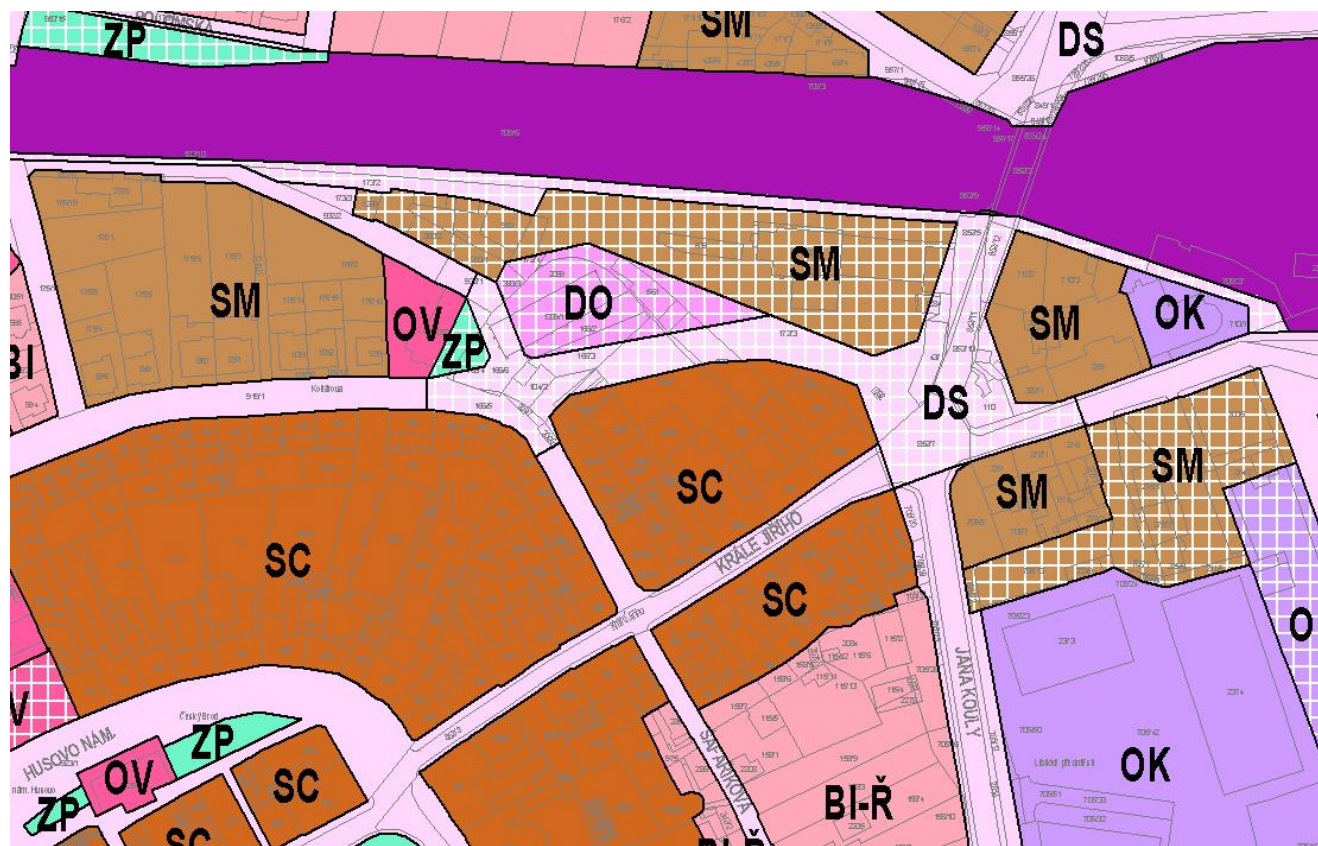
Při zkoumání podrobnějšího vedení trasy bylo patrné jisté, že není reálné při návrhu veřejné komunikace

předmětný objekt na č. parc. 166/1 nerespektovat, neboť nelze prokázat, že je nezbytné jej z důvodu výstavby komunikace odstranit. Totéž lze ale soudit i o nezastavěné pozemku 116/1, kterou lze vedením komunikace obejít, aniž by se významně ztížil nebo znevýhodnil záměr předmětného komunikačního propojení.

Návrh předmětné komunikace vznikl v době, kdy předchozí územní plán předpokládal jinou dopravní koncepci s výhledovým napojením této části města na I/12 především prostřednictvím Malechovské spojky, se severojižním průtahem města po sběrné komunikaci Jana Kouly, vedené po východním obvodu historické části, a dopravní zátěže byly oproti současnosti nižší. Propojení se západní částí města a komunikací II/113 mělo být zprostředkováno právě spolupůsobením předmětné části komunikace, která měla navržena kombinovaný sběrný a obslužný charakter.

Platný Územní plán Český Brod má dopravní filozofii založenou odlišně, na východním obchvatu města, vedeném rovněž ve směru sever – jih, avšak po východním obvodu zástavby města. Realizací obchvatu, obsahujícího přeložku silnice II/272, ale v podstatě i II/113 středem města, by mělo být město oproštěno od průjezdné dopravy, a zátěže ve městě bude produkovat zejména doprava místní., přičemž by celá východní část města včetně nově plánovaného Liblického předměstí měla být vázána napojením na jmenovaný východní obchvat. Z tohoto pohledu vnitřní okruh s ulicí Jana Kouly i s přeložkou ulice Kollárovy poněkud ztrácí na dopravní charakteristice, a komunikace by měla sloužit místním potřebám, a tedy by nemusela vést tak přímočaře nebo s plynulými táhlými oblouky, které jsou ostatně cizí historicky vzniklé uliční síti gotických měst (vyjma úseků, kde komunikace vznikly podél hradeb nebo na místě hradeb).

Nový Územní plán Český Brod v roce 2016 však respektoval ve vedení komunikace územní plán předchozí, a přestože již obsahoval tzv. východní obchvat města, komunikaci vložil do území bez ohledu na nezastavěnou část pozemku č. parc. 166/1. Okružní křižovatku navrženou v regulačním plánu použil, respektive vymezil místo, aby se do prostoru případně dala umístit, a navrhl i rezervu pro rozšíření veřejného prostranství s ulicí Zborovskou.



Následně po schválení nového Územního plánu Český Brod vznikl v roce 2017 až 2019 rovněž

Regulační plán městské památkové zóny, který, tak jako předchozí zmíněný regulační plán, nebyl po veřejném projednání Městem schválen, z obav reakce obyvatel (vlastníků pozemků), neboť regulační plán dokumentoval množství staveb zejména uvnitř bloků, které nebyly řádně povoleny územním rozhodnutím či stavebním řízením, a navrhoval do výhledu poměrně přísně uvnitř bloků ozdravení prostředí se zelení zahrad, které by neumožnilo další zahuštění nebo legalizaci staveb nepovolených, jakož i preferenci pěšího pohybu uvnitř centrálních náměstí před motorovou dopravou v pohybu a snížení množství parkovacích míst osobních vozidel v této zóně. Nicméně návrh regulačního plánu obsahoval další náměty, jako například situování parčíku (piazzetty), zklidnění části ulice Kollárovy i Krále Jiřího (obytnou zónu), variantní návrh světelné křižovatky místo okružní, přímé pokračování zvýhodněné pěší trasy ulicí Krále Jiřího k nádraží. Obsahoval také umístění hromadné garáže – návrh změny umístění plochy DO v územním plánu, ponechání dominanty sila k přestavbě, ale na druhou stranu až příliš přísnou a v praxi málo reálnou městskou blokovou zástavbu do výhledu nerespektující stávající, byť územně zcela nevhodně situované stávající stavby (i na č. parc. 166/1).

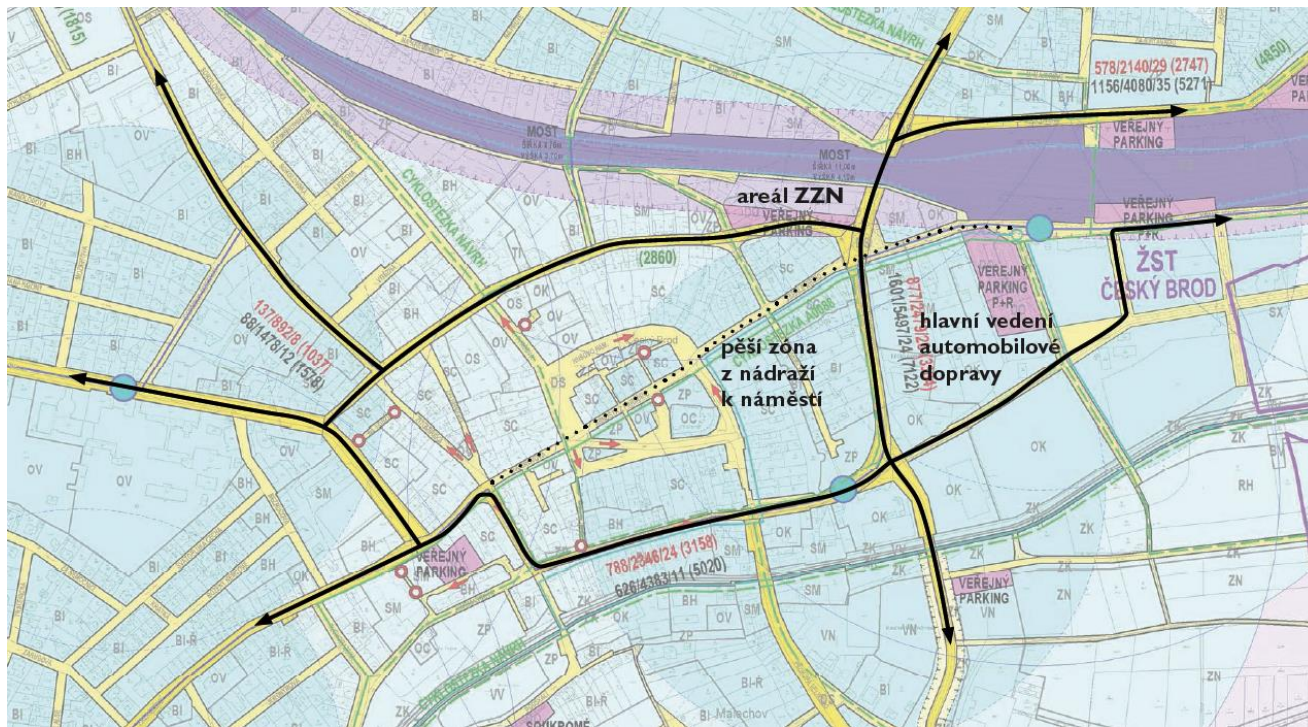


K podrobnějšímu ověření urbanistických záměrů, s vyhodnocením ekonomických aspektů (investic, pronájmů, prodeje apod.) využití areálu ZZN, včetně potřeby a užitečnosti návrhu propojovací sběrné komunikace se současnou obslužnou funkcí a místa pro odstav a parkování osobních vozidel, byla zpracována v atelieru Pavlíček + Hulín Architekti v roce 2017 před koupí areálu Městem Český Brod.. Závěry této práce zněly:

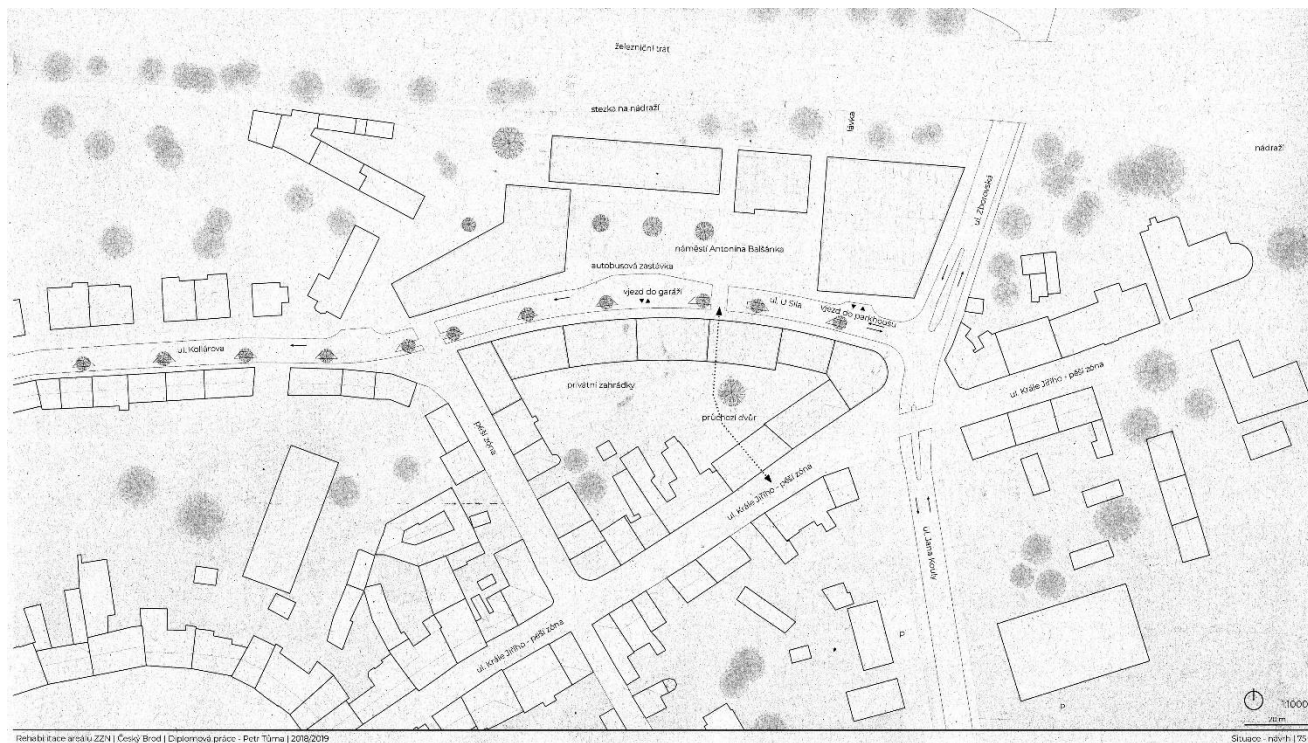
Koupě areálu Městu Český Brod přinese nesporné přidané hodnoty v podobě:

- propojení silnic Zborovská a Kollárova,
- možnost určit budoucí podobu rozvoje areálu,
- strategická pozice mezi železniční stanicí a náměstím klade předpoklad pro to, aby nové využití pomohlo přilákat lidi do centra města,
- v případě částečného využití pro parkování areál přispěje k postupnému zklidňování dopravy v centru města,
- pronájem areálu na několik let před započatím prací přinese nezanedbatelný zisk a celá investice může být v tomto případě z čistě finančního hlediska neztrátová.

Studie nebyla ani tak urbanistickou prací, stanovující hranice prostorové regulace, jako spíše zvážení plošné regulace včetně dopravních staveb, a potvrdila jak vhodnost komunikačního propojení, tak jistého podílu parkování v ploše bývalého areálu, předpokládaného v územním i regulačním plánu, podporující vhodnost vzniku pěší zóny z nádraží k náměstí.

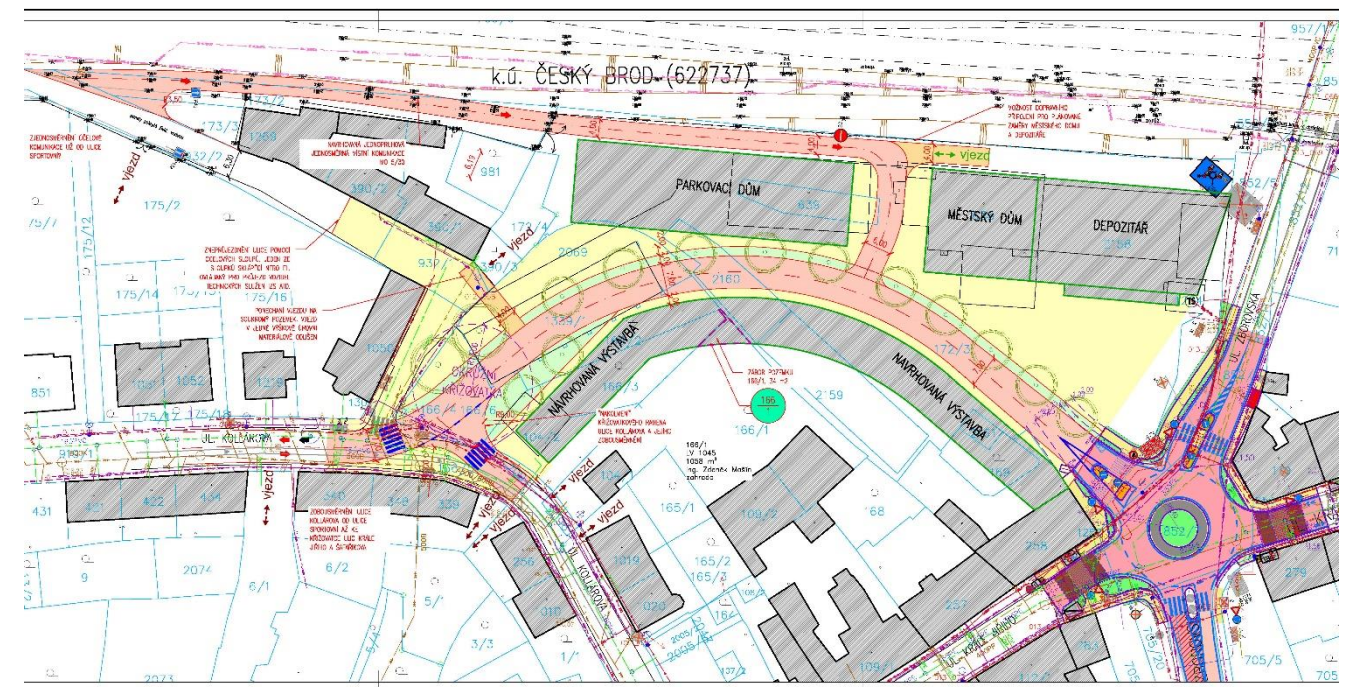


Na téma urbanismu obsaženého v regulačním plánu následně vznikla v roce 2019 zajímavá diplomová práce Rehabilitace areálu ZZN, Český Brod, Petr Tůma, která vnesla do návrhu nápaditý prvek obdélného náměstí umístěného jinde a jiného typu než veřejné prostranství se zelení v regulačním plánu. Je vymezeno na východě novostavbou hromadné garáže s vybaveností, na severu přestavbou síla pro podnikatelské účely a novostavbou knihovny, a na západě vymezeného stavbou pro školství (ZUŠ).



Z pohledu tvorby městského prostředí, urbanistických prvků a charakteru zástavby tato studijní práce potvrzuje logiku situovat kapacity parkovacích míst k východnímu okraji řešeného území a situování knihovny (případně depozitáře), vybavenosti, komerčních aktivit s možností vybavit prostor před vstupem rozptýlnou nebo venkovní užitnou plochou (podružným náměstíčkem) západněji ke stávajícím obytným stavbám. Jistou nevýhodou takového prostoru by byl předpokládaný dopravní ruch při jižním okraji takového veřejného prostranství z nově navrhované komunikace.

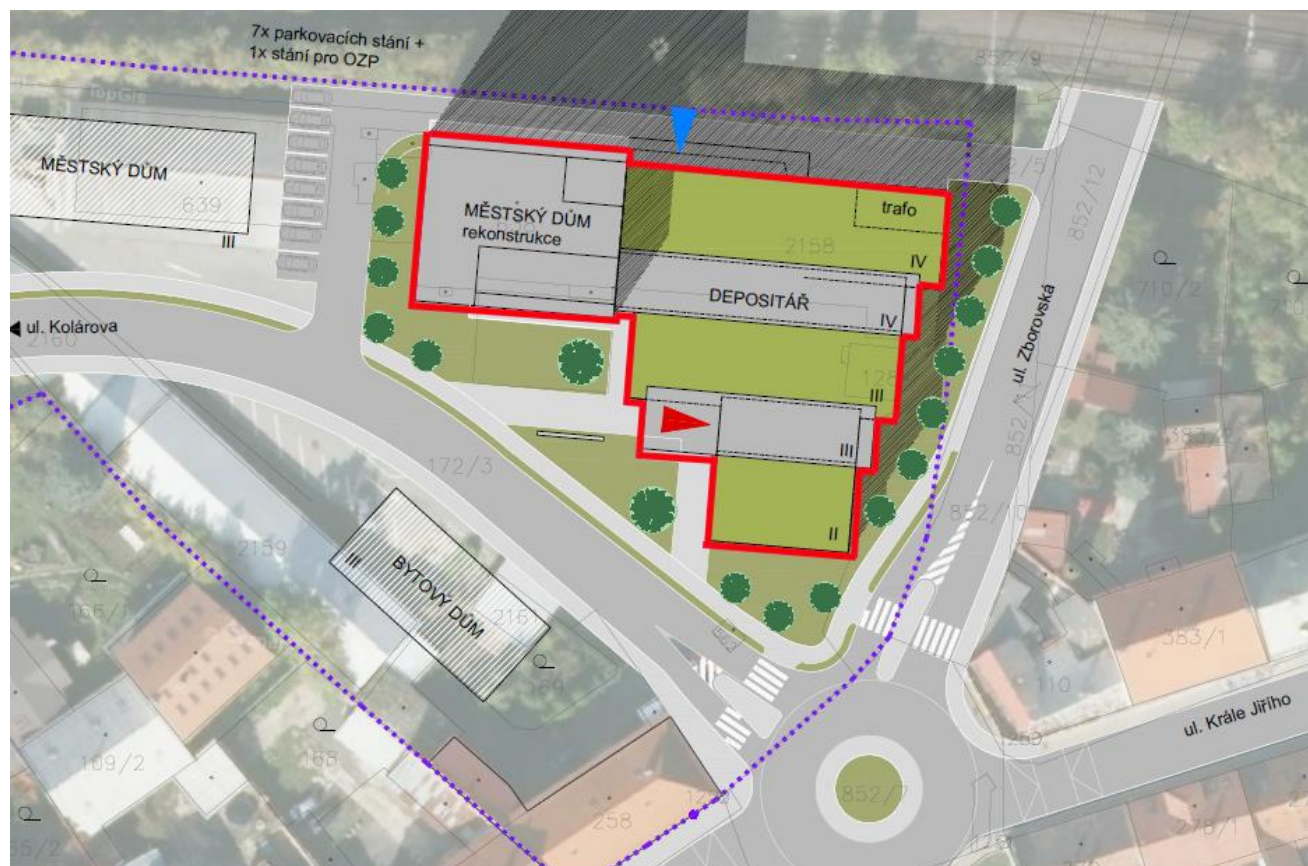
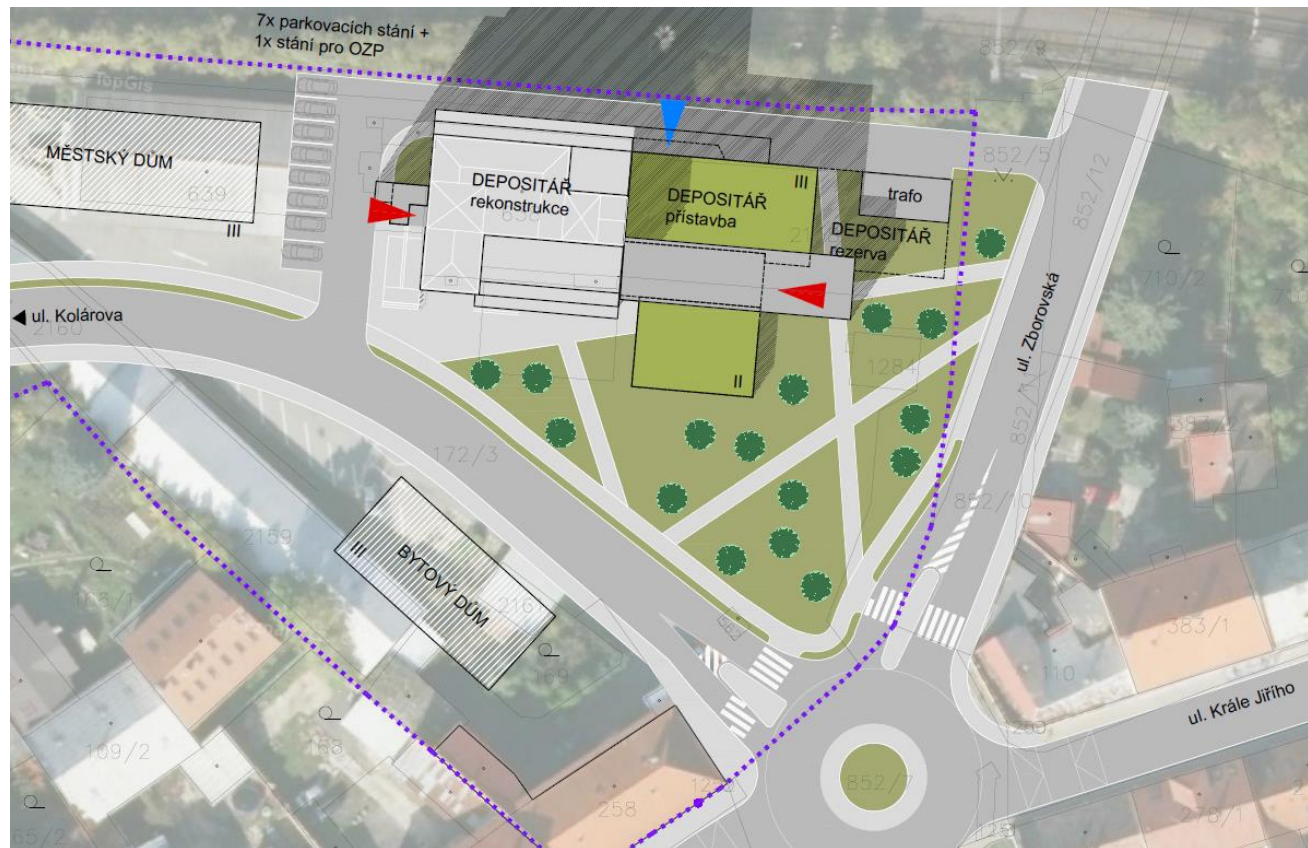
Variantní trasu komunikace řešeným územím prověřil počátkem roku 2023 Ing. Michal Fott. Ve studijním dokumentu již zobrazil jako územně ustálený a přijatý prvek stavbu okružní pětiramenné křižovatky Zborovská – Jana Kouly x Krále Jiřího (x směr areál ZZN). Tělesem vozovky vedeným téměř v celém úseku obloukem navazuje na severní úsek ulice Kollárova. Vozovku navrhuje 7 m šíře, pozemku 166/1 se vyhýbá vozovkou i přilehlým chodníkem o šíři 2 m. Mělo být zřejmě ověřeno, jaký prostor by zůstal pro výstavbu v řešeném území, kdyby se motorová doprava vedla plynulou křivkou (dlouhým obloukem) napříč areálem novým veřejným prostranstvím s pozemní komunikací, trasou dopravně nadřazenou ostatním komunikacím. Depozitář RMK je umístěn ve východní části areálu, s předpokladem ponechání a využití síla, v západní části je umístěn parkovací dům, bez ověření, jak by vozidla do něj vjížděla, jakou by měl kapacitu, a jak by šířkou dispozičně vyhovoval:



Obdobné řešení nově navrhované komunikace propojující ulici Zborovskou a Kollárovu ulici obsahuje i studie návrhu depozitáře RMK umístěného autory studie v trojúhelném prostoru vymezeném ulicemi Zborovskou, nově navrhovanou komunikací a dráhou, s méně a více kapacitní zástavbou (s veřejnou parkovou zelení před budovou a bez ní v případě kapacitní dostavby budov) a s fotovoltaickou elektrárnou. Na místě parkovacího domu ze situace Ing. Fotta je umístěna budova nazvaná městský dům bez specifikace funkce.

Sýpka (silo) je pro depozitář uvažována v první variantě, kdy provoz, které se do ní nevejdou, jsou situovány východně od ní.

V druhé variantě je zobrazen případ, kdy pro depozitář silo není uvažováno. Taková varianta zcela zaplní trojúhelný prostor, a více by vyhovovala investorovi, protože přestavba síla na moderní depozitář by byla pravděpodobně náročnější, městu by však zůstal Černý Petr v podobě nevyužitého hmotného objektu. Požadavky dopravy v klidu nejsou vyčísleny. Podzemní garáže nejsou navrženy. Na povrchu je navrženo jen 7 + 1 stání pro osobní vozidla. Následně jsou přiloženy obě varianty, rozsah zastavění ve variantě 2 je zvýrazněn červenou čarou:



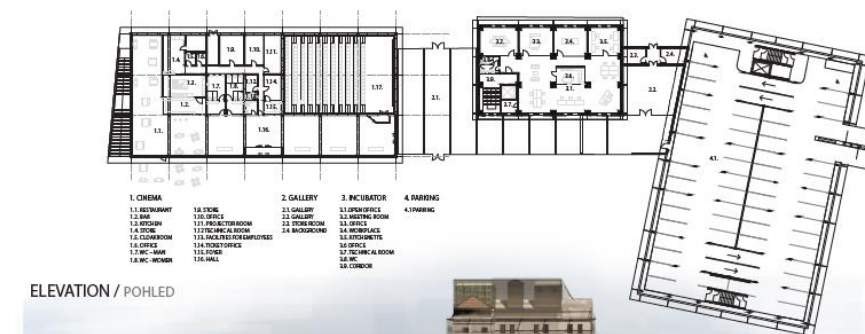
Dle pokynu objednatele by mělo být při ověřování optimální regulace předmětného prostoru bývalého areálu ZZN a jeho okolí upřednostněno řešení depozitáře v silu, objekt by navíc neměl sloužit jen jako veřejnosti nepřístupný objekt pro skladování nevyužívaných materiálů a exponátů, ale měl by

obsahovat i restaurátorské prostory, částečně i výstavní – muzejní prostory, prostory studijní, kavárnu, případně i s terasou a vyhlídkou na město. Místo je dobře přístupné ze stanic dopravy i pro zásobování (nákladní vozidlo střední velikosti - Avie - z odlehle zadní strany mezi opěrnou zdí a severní fasádou budovy). Otevřela by se možnost i pro další rozmanitější funkční využití prostoru a pro objednatelem regulace doporučené parkování v podzemních suterénních garážích. Rovněž by mělo být sledováno zajistit kvalitní fasádu směrem do Zborovské.

Na závěr výčtu prací lze pro dokreslení ještě zmínit pro prostorovou představu studii vzniklou v roce 2018 na FA ČVUT v Ateliéru (studiu) Achten – Pavlíček, zřejmě studentskou práci Cuong Do Vana, pod dohledem vyučujících v ateliéru, obsahující modelování zástavby prostoru bývalého areálu ZZN, kdy na východní straně by byl umístěn parkovací dům a na západní straně aktivity veřejného vybavení, tedy i stavby obsahující depozitář. Je obdobou situování budov dle regulačního plánu a dává představu o hmotách, pokud by v území měl být umístěn jak objekt pro odstav a parkování osobních vozidel, tak objekt občanského vybavení obsahující využití pro ponechaný objekt sýpky doplněný na západní straně novým dalším objektem (depozitář). K tomu též viz následný odstavec na další straně o kapacitách. Studie ovšem vychází z trasy komunikace významně zasahující do vlastnictví pozemku č. parc. 166/1, tedy využívá i prostor, který městu nepatří, na druhou stranu však neobsahuje řešení celého prostoru, který je dnes v majetku Města Český Brod, a problému průhledu do pohledově neuzavřeného vnitřku existujícího bloku jižně od bývalého areálu ZZN.



FLOOR PLAN / PŮDORYS 1:300



v řešeném území prostor pro takovou nádrž. Geologická skladba podloží lokality nevylučuje realizaci podzemních částí stavby, horniny jsou zvětralé a mechanicky rozpojitelné.

Pro návrh využití prostoru bude důležité rozhodnutí Města Český Brod, zda preferovat dopravní průtah městem zobrazený Ing. Fottem (viz text výše), dopravně snadný, umožňující větší rychlost či svádějící ke zrychlení, či trasu poněkud zpomalit vložím regulace tento plynulý způsob průjezdu po hlavní komunikaci poněkud omezující. Dlouhý plynulý oblouk obdobného poloměru jako je navrženo je nejméně vhodným tvarem vůči urbanistickému půdorysu kulturního dědictví historicky vzniklé a rostlé gotické a pozdější blokové zástavby a vůči regulaci bloků (vzhledově, stavebně). V ojedinělých případech se taková křivka objevuje v prostoru, kde komunikace byla vedena podél hradebních zdí města nebo na místě hradeb zbořených. Směrové vedení navrhované komunikace řešeným územím bude předmětem úvah v dalších kapitolách.

Pro návrh bude důležité rozhodnutí Města Český Brod, zda do prostoru areálu situovat objekt depozitáře RMK, nebo hromadné garáže, a do jakých míst v prostoru, který je v jeho vlastnictví. Pro depozitář se uvažuje kolem 16 600 až 17 000 m³. Otázkou je, zda je to potřeba nezbytná a neměnná. Hromadná garáž by mohla mít dle předchozích návrhů cca 120 až 160 stání (160 za předpokladu 40 stání na podlaží), a za předpokladu dvou podzemních a dvou nadzemních podlaží a jednoho případného podlaží doplňující občanské komerční vybavenosti, a je rovněž na úvaze, zda a kolik je zde potřeba osobních vozidel počítat. Jisté je, že na náměstí je odstavován a parkován obdobný respektive větší počet vozidel (na obou náměstích součtem cca 200 míst, předpokladem je, že ne všechna místa na náměstí by se zrušila).

O umístění okružní křižovatky je již pravomocně rozhodnuto.

Otevřená jsou jednání Města Český Brod o případném odkupu volné části pozemku č. parc. 166/1, za předpokladu prospěšnosti obou jednajících vlastníků – pro Město výhodnější trasování komunikace nežli v oblouku a tím uvolnění většího prostoru pro zástavbu svých pozemků. Též by se otevřela možnost lepší regulace umožňující dostavbu bloku a tím zamezení průhledů do nevzhledného a neuspořádaného prostředí zahradního vnitřku zástavby (viz fotografický průzkum).

1.02.03. Viditelnost a úloha dominanty sila v případě jeho ponechání

Za účelem této analýzy a posouzení byl proveden pochozí a fotografický průzkum viditelnosti z různých vytipovaných míst ve městě s těmito výsledky:

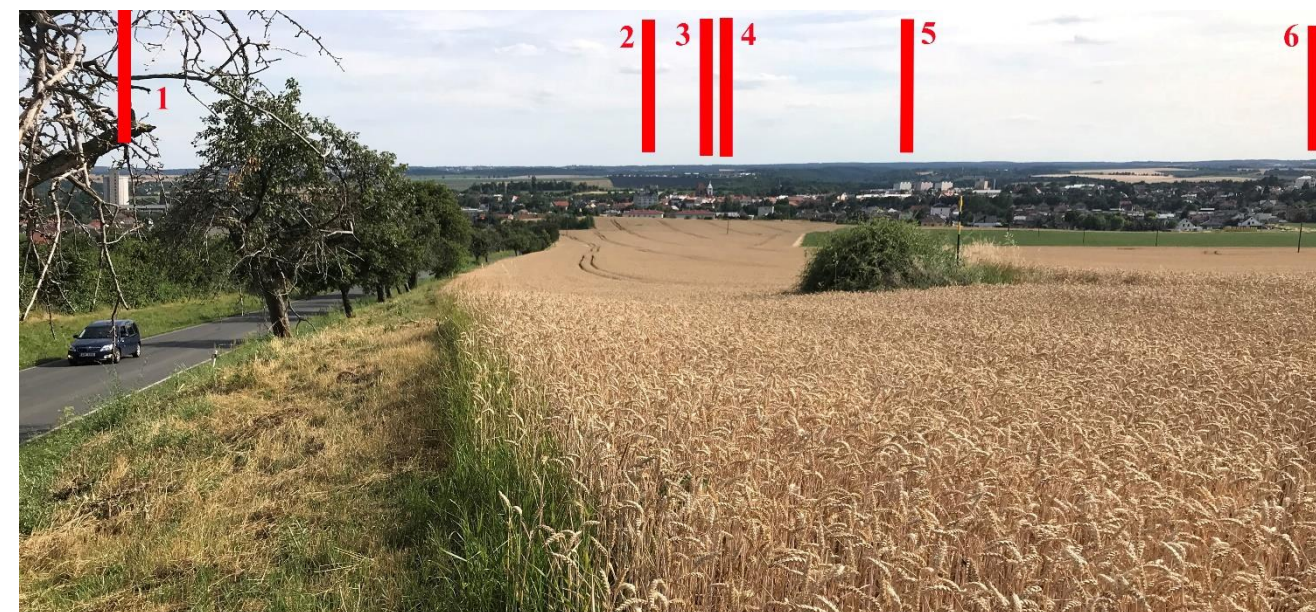
Panorama města, zejména jeho historické části, je viditelné v největším rozsahu při příjezdu od Kounic, kde však zatím nejsou pěší nebo cyklistické cesty, nebo frekventované veřejné prostory. Částečně je město jako celek vnímáno od Malechova. Ostatní prostory nejsou pro vjem dominant a tedy siluety města tak významné.

V panoramatu města hrají nejvýznamnější úlohu výškově i hmotově stavby věže kostela svatého Gotharda a sousední zvonice o výšce cca 40 m nad přílehlým terénem, silo bývalého cukrovaru, silo ZZN a podružně i vyšší budovy panelového sídliště Jahodiště.

Silo (sýpka) v bývalém areálu ZZN je železobetonovým technologickým objektem o sedmi technických podlažích a jedním podlažím podzemním, přičemž 1 NP je o konstrukční výšce 4,2 m a 2. až 6. NP o konstrukční výšce 3,1 m, 1. PP o konstrukční výšce 3,2 m. Uvnitř jsou vloženy dvě sila. Kvalitní popis lze nalézt ve studii Centrální depozitář RMK v areálu bývalého ZZN v Českém Brodě. Půdorys budovy je obdélný o rozměrech cca 24 x 20 m, výška objektu je v nejvyšším místě cca 27 m (jako 9 obytných podlaží). Výškovou dominantnost stavby způsobuje několik kovových a plechových konstrukcí vystupujících nad střechu a četná telekomunikační zařízení nad nejvyšší hmotou objektu.

Jak je na první pohled z pořízených fotografií při pohledu na město od severu patrné, zejména v letním období, kdy k horizontu zvedajícímu se nad městem převažuje tmavozelené pozadí, je výrazně patrná bílá věž kostela, i šedobílé silo bývalého cukrovaru, zatímco tmavá zvonice, ale také i nepřilíš

tmavá budova ZZN, jsou výškovými a hmotovými dominantami méně poutajícími pozornost. (Na rozvinutém panoramatu: 1 – silo cukrovaru, 2 – silo ZZN, 3 zvonice, 4 věž kostela, 5 panelové sídliště.



Pohled na dominantní stavby centra a okolí při příjezdu do města od Kounic: Obvyklá jediná dominanta kostela (v jednom vnímaném celku se zvonicí) zaručující čistotu kompozice, jak je obvykle vnímána, je zde narušena technickou stavbou, dominantnější při tomto pohledu hmotou, a konkurující i výškou:



Pro doplnění je ještě možno publikovat záběry z Malechova (poblíž křižovatky ulic Prokopa velického a Nad Malechovem):



Závěrem je možno konstatovat, že dominantní stavba sila ZZN by měla být pojata tak, aby nebyla barevně výrazná a poutající pozornost, (pokud by byla zachována v panoramatu města), aby

nekonkurovala stavbě věži kostela, které by měly být nadále stále hlavními dominantami města. Stavba sila dosahuje s nástavbami obdobných výšek, jako věže kostela, je však mohutnější viditelnou hmotou. Za sto let existence může být považována již za stavbu charakteristickou pro obraz a identifikaci města. Pokud bude citlivě upravena, zejména její horní část s problematickými tvary, může se stát neobvyklou zajímavostí a součástí dědictví stavebního technického fondu z minulosti, i když dozná změny účelu i vzhledu. Při zachování budovy bude třeba stavbu významně upravit, zejména v nejvyšší partii; není zřejmý památkářský zájem ji zcela zachovat v dochovaném stavu jako technickou památku. Stavba bude stavbou základního významu pro město – bude město charakterizovat a reprezentovat a bude stavbou, podle níž bude město poznáváno, stavbou takto uváděnou v literatuře, průvodcích, při průjezdu po železnici i při příjezdu do města od severu apod. Případ, pokud by byla odstraněna, a nahrazena stavbou nižší, netřeba komentovat.

Stavba dochovaného sila bývalého cukrovaru je historické části města vzdálena, a o tom, zda ji zachovat či nikoliv, nebo dokonce nahradit jinou dominantou, není předmětem této analýzy a úvahy.

1.02.04. Analýza současného stavu a z něj vyplývající možnosti pojetí regulace

Řešené území má tyto danosti (případně omezující danosti) plošné (funkční) a prostorové regulace:

- ze severu je při hranici svah (násep) tělesa železniční trati o výšce cca 5 m včetně cca 2 m vysoké opěrné zdi při patě náspu. Území je zasaženo hlukem z provozu železničního koridoru, ale vzhledem k tomu, že hlavní trať je od horní hrany náspu vzdálena a řešené území je vůči niveletě kolejiště trati níže o 5 m, v blízkosti paty svahu je zátěž hluku v úrovni prvních dvou podlaží poněkud nižší než je tomu ve větší vzdálenosti od trati.
- z východu je sběrná komunikace ulice Zborovská a úzký chodník. Ulice Zborovská je v tomto místě jednou z nejvytíženějších městských pozemních komunikací (dnes silniční průtah městem Český Brod) a produkuje životnímu prostředí a lidskému zdraví hygienicky negativní vlivy (hluk, vibrace, spaliny, prach, atd.). Měla by být ponechána rezerva pro její případné rozšíření směrem západním (východně jsou soukromé pozemky) o pás zeleně a širší chodník, než je dnes,
- při ulici Zborovské je v areálu situována pravděpodobně nedávno opravená trafostanice KO 0315, 22/0,4 kV, s množstvím elektrických kabelů, které jsou do – a od ní vedeny. Nová výstavba patrně vyžádá její přemístění a zakomponování do staveb, aby bylo možno areál využít efektivně a vzniklo estetické prostředí.
- z jihovýchodní strany využití prostoru limituje právoplatné stavební povolení na okružní křižovatku Zborovská – Jana Kouly x Krále Jiřího x nová komunikace,
- z jihu je situován stávající rodinný (obytný) dům (dle KN), ale užívaný patrně jako kanceláře ZZN; jihovýchodním průčelím je dům orientován do ulice Krále Jiřího, severovýchodním průčelím a severozápadním průčelím do prostoru areálu, všechna jmenovaná průčelí mají okna. Dům určuje odstupy hranic veřejných prostranství s pozemními komunikacemi dle vyhlášky 501/2006 Sb., v platném znění, a do jisté míry i výšku a střechu okolních novostaveb. Křídlo a garáž situované dovnitř při jihozápadní hranici areálu je možno předpokládat odstranit.
- za jihozápadní hranicí areálu jsou pozemky ve vlastnictví fyzických osob, jejich tvar a zastavění je nepříznivé pro kvalitní regulaci a ekonomicky účelné využití pozemků bývalého areálu ZZN. Pozemky uvnitř částečně vzniklého bloku jsou většinou zastavěny vzhledově nekvalitními stavbami různého účelu a materiálů, nahodile, neuspořádaně až živelně, převážně neesteticky a neladně nashromážděnými. Pokud by měla navrhovaná komunikace procházet podél hranic těchto pozemků, a blok by nebyl doplněn stavbami podél uličních čar, zůstalo by pohledově neestetické torzo neuzavřeného bloku, kam by bylo z veřejných prostranství možno vidět.
- Ze západu až severozápadu ovlivňuje regulaci vlastnictví pozemků fyzickými osobami, potřeba zajistit bezpečný prostor pro pěší pohyb před ZUŠ, a potřeba zachovat či do veřejného prostranství

zakomponovat stanoviště nádob na tříděný odpad.

- Ze západu do řešeného prostoru vede pozemní komunikace, kterou je nutno buďto s navrhovanými komunikacemi propojit, nebo zaslepit a opatřit obratištěm.
- Severně situovaným svahem se nabízí na místo vytrhaných kolejí vlečky umístit pěši a cyklistickou cestu, která je plánovaná nebo již částečně prošlapaná podél jižního okraje železničního pozemku až k severozápadnímu okraji města (k silnici II/245 vedoucí na Štolmíř).
- Douzavření bloku jižně od řešené lokality se nabízí buďto vilami (bytovými domy, nebo řadovými rodinnými domy, nebo izolovanými rodinnými domy. Všechny typy by byly přechodem mezi stávající blokovou historickou zástavbou na jihu od lokality a zástavbou izolovanými rodinnými domy sousedící s lokalitou na západě. Mohly by zde být umístěny i bytové domy charakteru souvislé blokové zástavby, ale obtížně by byla řešitelná doprava v klidu v podzemních garážích. Smíšené bydlení s vybaveností v parteru nebo samostatná budova s nebytovým využitím (kanceláře, služby) je zde v poloze mimo historické centrum dle názoru zpracovatele této analýzy poměrně nereálné.
- V území je třeba předpokládat potřebu umístění retenční nádrže pro záchyt, zadržení a zdržení, případně i mechanické čištění srážkových vod.

Úloha má více možností pojetí, které zadání konkrétně neomezuje či nevylučuje, a které by vedly k významně rozdílné regulaci, varianty jsou tvořeny různými kombinacemi níže uvedených možností (B – budovy, K – komunikace):

- B: zachování nebo demolice vysoké dominanty sila (dle toho, jak by byla využitelná pro soudobé vysoké požadavky na technické a technologické vybavení budov a požadovanou novou funkci), pokud by byla odstraněna a budována nová, mohlo by být účelněji vybudováno podzemní podlaží pod budovou s návazností na okolní stavby pro zajištění dopravy v klidu pro nově navrhované funkce v území dle příslušné ČSN nebo požadavků na řešení kapacit dopravy v klidu.
- K: tvarování komunikace do oblouku nebo v přímých úsecích – počátek trasy je dán osou ramene dle vydaného pravomocného povolení na okružní křižovatku. Čím přímější a plynulý bude průběh nové komunikace, tím bude nabízet k větší rychlosti motorové dopravy, a tedy menší bezpečnosti pohybu pěších a cyklistů uvnitř městského území, dlouhý oblouk je prvkem poměrně neobvyklým v historickém půdorysu města, byť na jeho okraji.
- K: Menší šíře veřejného prostranství s pozemní komunikací (cca 9 – 12 m mezi uličními čarami bez pásů doprovodné zeleně) - bližší charakteru historické části města, snižuje atraktivitu pro průjezd, vyžaduje pomalejší pohyb, nebo vozovka širší s případnými parkovacími stáními, zelení a širšími chodníky, což je urbanismus novějších částí města, s komplexy nebytových budov, preferující sběrný charakter pozemní komunikace. Pozn.: pro porovnání lze uvést šíře veřejných prostranství s pozemní komunikací mezi uličními čarami (někde uliční čára rovná se současně i stavební, což významně ovlivňuje vjem i užitnou vlastnost komunikace): Krále Jiřího 10 m, Kollárova 10 a 12 m, v západní části, blížící se ulici Komenského, se zelení 16 m, Jungmannova 9 až 10 m, Palackého 13 až 14 m, Prokopa Velikého se zelení nebo parkovacím pásem v průměru 18 m, Žižkova s parkováním 16 až 17 m. Záměrně byly vybrány komunikace užívané jako objezd historického centra, tedy s funkcí sběrnou i obslužnou. Vozovka šíře 7 m je poměrně šíří, kterou není třeba uvažovat ve variantách.
- K – B: situování veřejného prostranství (rozptýlného prostoru, malého zpevněného náměstíčka – piazzetty, parkové plochy, prostoru pro situování skulptury) před budovou či budovami (případně vymezeného budovami) přilehlé navrhované komunikaci, či nikoliv; pro vjem vyšší budovy je to důležitý prvek, venkovní obytný prostor má historicky ověřenou hodnotu jako velmi společensky významný urbanistický prvek.
- K – B: Tvarování dominantní hmoty a doprovodných osově souměrných hmot vůči výškové dominantě do čela náměstí (piazzetty) - osový účín, či nikoli, není to tak důležitý městský prostor;
- B - situování významného pohledově nadměrně architektonicky kvalitního průčelí budovy (budov) do řešeného prostoru – významné průčelí na jih a (nebo) podélně ulice Zborovské vymezující uliční prostor této komunikace kvalitní architekturou při příjezdu k vnitřní části města po frekventované komunikaci,

- B - situování pohledové lokální architektonické dominanty při vjezdu do bývalého areálu (do příslušného kvadrantu okružní křižovatky), určující tvary - vzhledem, barvou, neobvyklým architektonickým prvkem identitu, orientační bod a zapamatovatelnost předmětného místa, či nikoliv (není zcela zásadní)
- K – B: obestavenost podél obou stran nově navrhované komunikace či jen po jedné straně; velmi významné rozhodnutí o prostorové regulaci. Pokud nebude doplněn rozestavěný blok jižně od hranice bývalého areálu, bude získán větší prostor při severním okraji komunikace (vhodnější pro situování hromadné garáže a (nebo) areálu RMK, ale pohledově bude nedokončen a otevřen vnitřní prostor stávajícího neúplného bloku do svého nevzhledného nitra, což lze eliminovat prakticky jen vysokým plotem s vegetačním porostem.
- K – B: vedení stavebních čar po uliční čáře či nikoliv; velmi významné rozhodnutí o prostorové regulaci. Stavební čára vedená po uliční čáře vymezí a stanoví historický charakter prostředí navazující na středověkou strukturu. Uvolnění tohoto principu na jedné nebo i druhé straně komunikace otevře prostor a způsobí novodobý až vzdušný sídlištní efekt.
- K – B: nezasahovat do soukromého vlastnictví, například zejména při jihozápadním okraji lokality (pozemek č. parc. 166/1), nebo ano. Zásadní rozhodnutí, které velmi významně ovlivní způsob regulace i tvar trasy nové komunikace a tedy i její vlastnosti. Pokud zásah, tak nepodstatný, nebo větší. Obě varianty jsou po technické stránce pro návrh regulace možné, a regulaci ovlivňující.
- Propojení komunikací Zborovská – Kollárova novou komunikací či nikoliv (tedy jen umožnění dostupnosti areálu bez jeho průjezdu, vytvoření slepé větve nově navrhované komunikace s napojením na kruhový objezd): dosud nebylo uvažováno a nikde zmíněno. Případně toto řešení mít jako etapové řešení, s možností dokončení propojení dle územního plánu až ve výhledu. Je úvahou snížit atraktivitu průjezdu městem a zájem o tento průjezd, určité popření záměru umožnit a vytvořit vnitřní dopravní komunikační okruh kolem nejstarší části historického města. Případně tento okruh dokončit až po zprovoznění východního obchvatu města, kdy komunikace Palackého, Jungmannova, Jana Kouly, Zborovská a Kollárova přestanou přenášet zátěže zejména průjezdné automobilové dopravy po komunikacích II/113, II/272, II/330 a dalších komunikací III. třídy, a stanou se městskými místními sběrnými komunikacemi nižšího významu.
- K: nová komunikace obousměrná nebo částečně jednosměrná; záleží to na pojetí dopravní koncepce, není to pro návrh regulace zásadní, lze řešit svislým i vodorovným dopravním značením, při stejné šíři veřejného prostranství.
- K. situování parkovišť na terénu nebo v suterénu či v podzemí pod nezastavěnou částí (pod veřejným prostranstvím, například pod parkovou plochou). V prvním případě je to urbanisticky neekonomické řešení, v druhém případě finančně náročnější řešení vyžadující i situování ramp pro dosažení podzemí (v budově nebo mimo její půdorys).
- B – K: situování objektu hromadné garáže pro záchyt osobní dopravy, zajištění snížení deficitu míst dopravy v klidu a částečného uvolnění veřejného prostranství hlavních historických městských náměstí; pokud ano, umístit ve východní nebo západní části řešeného prostoru (v západní části je to méně výhodné, příznivější dopravně a hygienicky by to bylo při frekventované okružní křižovatce a komunikaci Zborovská – Jana Kouly).
- Novou komunikaci je možno propojit se stávajícími komunikacemi západně od řešeného území nebo nepropojit a vyloučit případné průjezdy navazujícím převážně obytným územím.

Z variant je možno vybrat a doporučit:

- Situování hmot souběžně s železnicí, ať již bude zachováno silo či bude postavena stavba nová a stávající demolována, a budou dostavěna nižší křídla po obou stranách této hmoty či jedno křídlo nebo nová hmota. Stavba v této poloze může být do jisté míry hlukovou bariérou proti pronikání hluku z železniční dopravy.
- Totéž v souběhu s ulicí Zborovskou, při zachování určité prostorové rezervy pro její případné rozšíření (rozšíření chodníku, vložení pásu zeleně včetně stromořadí mezi chodník a vozovku, prostor pro odbočovací pás okružní křižovatky).

- Navrhnout prostor před budovou (například před hlavním vchodem) v podobě malého náměstí či plochy se zelení (rozptýlné plochy); pohledově to je třeba pro zdůraznění významu budovy a její vjem v celé výšce a hmotě a jejích proporci.
- Tvar takového podružného místního městského veřejného prostranství založit nejlépe obdélný, takový prostor je vnímán jako klidný, cíleně založený, i když blízkost historické rostlé středověké zástavby připouští i tvary nepravidelné.
- Ponechat (opravit) opěrnou zeď a zásobní či z hlediska požární prevence potřebnou komunikaci pod náspem tělesa železniční trati severně od severních průčelí budov.
- Novou komunikaci obousměrnou, její vozovku 7 m šířky, pokud nebude rozšířena o podélná nebo kolmá parkovací stání, veřejné prostranství pokud možno nenaddimenzovat, neboť prostor je součástí starší části města a bude souviset s vnitřními městskými historickými komunikacemi, a nová komunikace by neměla umožnit dosažení větší rychlosti a lákat k rychlému průjezdu (například vložení kolmé změny směru, nikoliv dlouhého táhlého oblouku zajišťujícího stejné propojení).
- Komunikaci tvořit proto s pokud možno rovnými kratšími úseky; existující historicky vzniklý oblý tvar (komunikace Kollárova) v půdorysu města byl určen hradbami a je ojedinělý, další urbanisticky historii a potřebou neodůvodněný dlouhý oblouk v historickém půdorysu města by narušil tento základní motiv historicky vzniklé uliční sítě. Táhlý dlouhý oblouk ulice Jana Kouly bude přetvarován při vložení další okružní křižovatky předpokládané vznikem časově při zahájení stavby Liblického předměstí.
- Vytvořit souběžné pěší a cyklistické propojení podél jižního okraje železničního prostoru, navržené od Štolmíře (od ulice Žitomířské) po Liblice (ulice Cukrovarská).
- Zásadním rozhodnutím bude, zda doplnit již částečně historicky vzniklý blok budov jeho dostavbou, ať již souvislou (jako jeho již existující část při ulici Krále Jiřího), nebo zástavbou tvořenou řadovými rodinnými domy, zástavbou izolovanými dvojdomy nebo izolovanými rodinnými domy či viladomy (princip navazující na regulaci směřující k řešenému území ze západu), ať již stavební čarou nových staveb kopírující uliční čáru, nebo v odstupu 5 m od ní. Opačný by byl případ doplnit blok jen plným oplocením současných parcel a novou komunikaci vést bez oboustranného obestavení.
- Doplnění existujícího bloku do uceleného tvaru, byť nekoncepčně narušeného stavbami provedenými ve vnitřní části, navrhovat dvoupodlažní, se sedlovou střechou, s hřebenem souběžným s uliční čarou.
- Základní dvě varianty se budou odehrávat od toho, zda bude zasaženo do pozemku č. parc. 166/1 více, méně, nebo vůbec. Velký zásah dle územního nebo regulačního plánu je málo pravděpodobně s vlastníkem – fyzickou osobou projednatelný, menší zásah přinášející mu výhody by byl k jednání. Pokud by se nezasahovalo do jeho vlastnictví, byl by to případ pravděpodobně nejméně příznivý pro vznik kvalitní území regulace.

1.02.05. Potřeby veřejné infrastruktury

Veřejnou infrastrukturou se rozumí dle § 2 odst. (1) písm. m) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavebního zákona) pozemky, stavby a zařízení dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, občanského vybavení a veřejná prostranství. Veřejná infrastruktura potřebná k zajištění funkčnosti města nebo její části pro možnost její realizace bývá obvykle vymezena v textové a grafické části jako veřejně prospěšná stavba nebo veřejně prospěšné opatření vymezené ve vydané (platné) územně plánovací dokumentaci,

Potřeba dopravní infrastruktury je stanovena pro řešené území Územním plánem Český Brod v platném znění (v jeho závazné textové i grafické části) pro stavby:

- DS-06: stavba nazvaná Úpravy komunikačního systému, ulice Krále Jiřího, ulice Jana Kouly; jedná se o zajištění možnosti realizace okružní křižovatky (dnes již vydané pravomocné rozhodnutí o stavbě) a o propojení ulice Zborovské – Jana Kouly se západní částí ulice Kollárova, pocházející řešeným územím. Jedná se o stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám dle územního plánu vyvlastnit. Zájem Města Český Brod vytvořit v této části města pozemní komunikaci sčerného a

obslužného charakteru, doplňující komunikační skelet města, a nahrazující úzkou a obytným územím procházející část ulice Kollárovy úsekem umožňujícím rozvoj řešeného území pro stavby ve veřejném zájmu na přilehlých pozemcích Města Český Brod, je důvodný. Vedení trasy této navrhované pozemní komunikace v územním plánu je z hlediska urbanistické ekonomie využití dosud nezastavěných pozemků logické, uvolnilo by prostor severně od trasy obsažené ve výkresech územního plánu pro vyšší kapacity a zajištění vhodně (obdélně) tvarově a dostatečně plošně rozlehleho a dimenzovaného prostoru pro umístění stavby hromadné garáže v zájmu rozvoje města (ve prospěch jeho obyvatel a k zvýšení kvality životního prostředí a estetiky historického centra), a rovněž stavby detašované odnože regionálního muzea v zájmu Středočeského kraje. Trasa respektuje a byl by zachován dosud nekolaudovaný a do map KN nezanesený stavební objekt (objekty) na č. parc. 166/1, vlastník jedna fyzická osoba (dle KN pozemek v památkové zóně, omezení vlastnického práva: pohledávka občana a věcné břemeno podle listiny, druh pozemku: zahrada – existující domy / stavby nejsou na KN přiznány, způsob ochrany: ZPF, BPEJ 20.100, tedy I. třída ochrany). Nezastavěnou část pozemku č. parc. 166/1, k. ú. Český Brod, však v územním plánu navržená trasa komunikace zasahuje.

Pozn.: plocha obsahuje možnost rozšíření veřejného prostranství s pozemní komunikací Zborovská směrem západním, částečně toho bylo využito při situování okružní křižovatky pro umožnění realizace rozřazovacích pruhů při příjezdu ke křižovatce ze severu od Kounic.

- DS-34: stavba nazvaná v územním plánu Pěší trasa podél železniční trati (přednádražní prostor – ulice Žitomířská – směr Rostoklaty). Trasa by využila prostor po bývalé nedávno zrušené a fyzicky odstraněné vlečce na pozemku, v němž hospodaření s majetkem státu České republiky je svěřeno Správě železnic, státní organizaci, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1. Jiné vlastníky v řešeném území a okolí pro realizaci tohoto pěšího, případně cyklistického propojení by nebylo třeba oslovit, ostatní pozemky jsou ve vlastnictví Města Český Brod.
- DO-03: stavba nazvaná záchytné parkoviště při severovýchodním vstupu do historické části města: tak, jak je plošně v platném územním plánu plocha pro tuto stavbu vymezena, zasahuje do více soukromých pozemků (č. parc. 166/1, č. parc. st. 390/3, č. parc. 172/4, vše k. ú. Český Brod. Změna územního plánu č. 1 neměnila výkresovou část Územního plánu Český Brod, avšak umožnila textovým regulativem situovat veřejně prospěšnou stavbu garáže i v sousední ploše SM nacházející se mezi předmětnou plochou DO a ulicí Zborovskou. Úvaha o kapacitách je obsažena již v textu výše. Pokud by byla realizována s jinými stavbami, mohla by její část být vyhrazena na uspokojení dopravy v klidu i pro okolní stavby.

Plocha DO stávající má nepravidelný tvar, tedy tvar poměrně technicky, a s ohledem na stavební a provozní náklady komplikovanější pro garážový dům. Každý tvar (trojúhelný, lichoběžníkový, apod. je méně vhodný nežli obdélný, a to obdélný určitých rozměrů. Proto byla uvažována stavba při ulici Zborovské, kde byl prostor areálu s ohledem na situování veřejné komunikace rozměrově nejvhodnější.

Výpočet potřeb dopravy v klidu pro novostavby bude počítán zatím dle ČSN 73 6110, byť již současněmu stupni automobilismu tato norma nevyhovuje. V úvahu je při výpočtu možno vzít i blízkost vlakového nádraží i nádraží autobusového, a pěší dostupnost občanského vybavení města s ohledem na jeho nevelkou rozlehlost, v souladu s požadavky výpočtu (dle příslušných součinitelů).

Potřeba technické infrastruktury:

Stavby technické infrastruktury jsou z řešeného území krátce dosažitelné. Územní plán v platném znění ukládá v nově řešeném území založit úseky oddílné kanalizace. V pozemní komunikaci budou proto vloženy kanalizační řady splaškové a dešťové kanalizace odděleně. Splašková kanalizace bude napojena na gravitační kanalizaci, jejíž existující šachta je v křižovatce Krále Jiřího – Jana Kouly. Šachta dešťové kanalizace je situována v ulici Jana Kouly.

Problém nastává, neboť v řešeném území není reálná z důvodů zjištěných hydrogeologických podmínek likvidace srážkových vod vsakem. Rozloha řešeného území a rozloha střech objektů, i

v případě, že by byly opatřeny vegetačním pokryvem, je taková, že by mohla nastat situace, kdy srážkové vody bude třeba akumulovat, zdržet a vypouštět pomalu řízeně do kanalizačního systému. V hydrogeologickém posudku zmíněné využití pro zálivku je sice žádoucí, ale někdy problematické, neboť nádrže jsou naplněny zejména v období dlouhodobějšího výskytu srážek, kdy zálivku není třeba zajišťovat. S ohledem na rozlehlost území a jeho rovinnou niveletu, a současnou hloubku uložení kanalizací, není reálné umístit dno retenční nádrže (nádrží) do větší hloubky, neboť vodu by bylo z nádrží nutno neekonomicky do potrubí pro zajištění dostatečné kapacity (uvolnění) retenční nádrže před srážkově exponovaným obdobím přečerpávat. V případě komunikace by mohly být dešťové vody řešeny trubní retencí vloženou do prostoru komunikace, v případě staveb by mohla být vložena do území plošně větší, nejlépe podzemní retenční nádrž, která by mohla kolidovat s potřebou zajistit pod terénem staveb a jejich okolí podzemní parkování. Taková nádrž by navíc měla být umístěna v prostoru blízkém okružní křižovatce před zaústěním (nejblíže zaústění) kanalizací do současného systému. Řešením by mohlo být situování více nádrží v dispozici či na pozemku (v areálu) každé navrhované novostavby v řešeném území, s počítačově regulovaným řízeným odtokem přes jednu společnou výpustní šachtu.

Pozn.: v hydrogeologickém posudku zmíněné doporučené řešení likvidace srážkových vod pomocí suchých poldrů, kde by se dešťová voda odpařovala, je nereálné, a navíc v centru města urbanisticky a ekonomicky nevhodné, i s možným rizikem nežádoucích doprovodných jevů (hygienických, estetických).

Těž by nebylo reálné řešení, obsahující likvidaci vod z celého území pro všechny stavby na jednom místě zakládat z toho důvodu, že realizace jedné stavby (nádrže, poldru) by zatížila prvního investora, který by do území vstoupil.

Zásobování pitnou vodou by bylo možno zajistit plynovodními řady a přípojkami napojenými a zokruhovanými se stávajícími řady v okolních komunikacích.

Zásobování plynem, pokud by bylo shledáno jako ekonomicky výhodné oproti jiným způsobům vytápění a přípravy TUV, by bylo možno zajistit středotlakými plynovodními řady a přípojkami napojenými a zokruhovanými se stávajícími řady v okolních komunikacích, napojení by bylo možno realizovat z východní strany řešeného území.

Zásobování elektrickou energií je možno uvažovat ze stávající TS KO 0315 22,0/0,4 kV, v případě potřeby posílené. Předpokládá se v rámci zastavění lokality změna umístění této TS, nejlépe zabudováním do dispozice stavby, co nejbliž stávající poloze s ohledem na množství kabelů, které do (od) tohoto zařízení z (do) okolního území vedou. TS by měla být přístupná z terénu pro možné opravy a údržbu (obvyklý požadavek vlastníka nebo správce zařízení).

Pro zřízení a zavedení spojových, komunikačních a datových kabelů bude v území do veřejných prostranství pozemních komunikací vložena dostatečně dimenzovaná chránička (chráničky) pro současné či následné zavedení kabelů.

Pozn.: stavba okružní křižovatky dle situace nepředpokládá a nevyvádí příslušné nové řady od stávajících zařízení technické infrastruktury přes řešený prostor okružní křižovatky do řešeného území (na hranici území řešeného okružní křižovatkou). To bude třeba ještě koordinovat, a doplnit, neboť po realizaci křižovatky by docházelo k jejímu poškození v případě vedení odboček (řadů) ze stávajících řadů do řešeného území.

Pro likvidaci odpadů bude v území zajištěno místo dimenzované dle množství jejich předpokládané produkce (dle funkčního využití staveb areálu – řešeného území), a současně bude respektováno, že v území již takový prostor s dimenzí cca desítky (11) nádob existuje (u ZUŠ).

Potřeba občanského vybavení:

V případě obytné funkce bude třeba sledovat, aby před dokončením staveb byla dostatečná kapacita v mateřském a základním školství, vypočtená dle urbanistických ukazatelů pro tyto základní potřeby, současně (dle kapacity obytných staveb) je třeba vzít v úvahu potřebu zdravotnictví a sociálních služeb. V této kapacitě nejsou uvedené potřeby více specifikovány, bude možno je upřesnit až dle

rozhodnutí, jaké případné množství bytů bude v řešeném území rozhodnuto Městem realizovat. V každém případě nějaký podíl bydlení by v území byl žádoucí, jednak aby nedocházelo v noci k opuštění této části města, jednak by bylo žádoucí, aby byty (nájemní byty) vlastnilo Město Český Brod, například pro uspokojování nečekaných naléhavých potřeb sociální pomoci, apod. Potřeby základního občanského vybavení mohou být situovány jako součást parteru obytných staveb.

Dle zkušeností z pořizování poslední změny územního plánu Český Brod by měla být zajištěna u plánovaných novostaveb (hromadná garáž s občanským vybavením, stavba RNMK, apod.) ochrana obyvatelstva (civilní ochrana), například v podobě realizace takových opatření na stavbách, aby v době potřeby ochrany bylo možno je uvést do užitného stavu (kryty pro obyvatelstvo). Strategická poloha krytu by byla jednak s ohledem na blízkost centra města s větší kumulací obyvatel a služeb včetně vedení města, jednak na blízkost vlakového nádraží, tj. možných cílů útoků nepřítelů.

Potřeba veřejných prostranství: je dána vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění, jednak § 7 Plochy veřejných prostranství, a dále rovněž § 22 Pozemky veřejných prostranství.

Z uvedených ustanovení: § 22 odst. (1): nejmenší šířka veřejného prostranství jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12 m, při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 10,5 m. V návrhu nebude obsaženo takové veřejné prostranství. Šíře mezi novými uličními čarami (stavebními čarami) v řešeném území bude min 12 m (7 m vozovka, 2,5 m x 2 chodník).

Z uvedených ustanovení: § 7: Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace. V daném případě, byť se nejedná o plochu definovanou v územním plánu jako zastavitelnou, a je v režimu návrhu (přestavby), pokud bychom analogicky postupovali a poctivě přiznali rozsah nově řešeného území (11 500 m², ve vlastnictví města dnes cca 11 360 m²), tedy cca pro výpočet 1,15 ha, mohlo by být výše definované veřejné prostranství výměry 575 m², tedy cca 600 m². Pokud by výměra takového veřejného prostranství měla mít rozměry například v poměru stan obdélníka 2 : 3, bylo by veřejné prostranství minimálního rozměru 20 x 30 m. V daném případě se jedná o doporučení, veřejné prostranství takového typu v řešeném území v exponovaném prostoru před vchodem do prostoru dominující novostavby se jeví jako urbanisticky žádoucí (viz zmínka o tzv. piazzettě).

1.02.06. Závěry průzkumné a analytické části, variantní návrhy řešení

V rozpracovanosti lze na základě všech dostupných informací učinit tyto závěry:

Zásadním pro řešení kvalitního a ekonomického využití a vhodné regulace prostoru pozemků řešeného území v převážném vlastnictví Města Český Brod bude návrh vedení veřejně prospěšné stavby komunikace propojující povolenou okružní křižovatkou a západní část ulice Kollárovy. To závisí na jediném – na jednání s vlastníkem pozemku č. parc. 166/1, který připustí buď větší, nebo menší, anebo vůbec žádný zásah do svého vlastnictví. To bude možno zjistit, až s vlastníkem Město Český Brod vejde v jednání. Lze předpokládat, že tato jednání možná nebudou ukončena rychlou dohodou, a budou zvažovány na obou stranách a licitovány výhody. V případě předmětné komunikace se sice jedná o veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemku vyvlastnit, v daném případě by to však byl zřejmě delší proces s nejistým výsledkem. Komunikaci lze, byť poměrně nevýhodně (zejména z důvodů kvalitativního i kvantitativního využití území města), umístit zcela mimo předmětný pozemek. Severní část pozemku je nezastavěná, jižní je zastavěná dvěma stavbami, které nejsou zanesené v katastru nemovitostí, z nichž o jedné je známo, že byla povolena, neboť byla v místě, které nebylo zasaženo vedením předmětné komunikace dle výkresu předchozího územního plánu. Uvedené stavby včetně stavby na č. parc. st. 109/2 vyplňují bez jakéhokoliv urbanistického řádu a záměru nevhodně střed rozestavěného bloku budov řadového charakteru převážně smíšené nebo obytné funkce

vymezený východními částmi veřejného prostranství s ulicemi Krále Jiřího a Kollárova a vyskytující se v městské památkové zóně. Dostavba neúplného bloku v hranicích MPZ se jeví žádoucí z hlediska funkčního, prostorového – koncepčního, z hlediska estetického (skrytí vnitřku vnitrobloku pohledům veřejnosti), i z hlediska návaznosti na charakter zástavby dochované jako jisté historické kulturní urbanistické dědictví. Současně tedy i jako plnění podmínek stanovených pro MPZ Český Brod.

Vymezení komunikace a její průchod územím (včetně křižovatek či zaslepení okolních ulic s preferencí pěšího pohybu) bude mít zásadní vliv na způsob regulace, tvar a velikost bloků vytvořených veřejným prostranstvím s komunikací a okolními volnými pozemky, bude mít vliv na způsob průjezdu po navrhované komunikaci, zda bude umožňovat rychlé přímé nebo téměř přímé projetí (s velkým obloukem), nebo bude rychlost snížena vložím zalomení v různém, až kolmém úhlu, což bude mít vliv na bezpečnost pohybu vozidel i pěších. Bude mít vliv i na to, zda se prostor bude přibližovat historickému urbanismu se sevřenějšími tvary (blokovým plně nebo převážně uzavřeným blokovým systémem, který je vymezen veřejným prostranstvím s pozemní komunikací (situováním staveb, kdy uliční a stavební čára jsou totožné a veřejný prostor je vymezen budovami a je užší), nebo se bude podobat novodobějším formám otevřeného urbanistického pojetí (dokonce s možností zástavby samostatnými budovami jen po jedné straně komunikace). Umístění komunikace bude mít rovněž vliv na situování a velikost ploch pro rozdílný způsob využití, a na velikost plochy pro nebytové využití, tj. zda bude možno prostor využít jen pro situování stavby RMK, nebo jen stavby hromadné garáže, nebo obou staveb. Zachování či odstranění sila ZZN bude v tom hrát podružnější roli. Vedení komunikace bude mít vliv i na to, jak velká a jakého tvaru by byla stavba hromadné garáže, pokud by byla v území situována (hromadná garáž by plošnou rozlohou přesahovala okolní stavby, avšak z úrovně parteru rovinného území, a tedy pohybu chodce, by tato anomálie nebyla vnímána a viditelná. Obestavení sila podnoží nižších staveb by mohlo znamenat snížení účinnosti velikosti / výšky stavby při jejím sledování z bližšího okolí.



Výše viz schematické znázornění komunikačního vztahu v území (dáno za předpokladu realizace

pětiramenné okružní křižovatky (s dostatečnými parametry i pro pohyb autobusů a nákladních vozidel zásobování a požární techniky HZS).

Trasování komunikace je na počátku stanoveno též směrem, který stanovilo rozhodnutí o této okružní křižovatce, aniž by byl znám a ustálen následný směr a průběh nové komunikace, to je však rovněž méně významná skutečnost.

Skutečnost, že část řešeného území je součástí vyhlášené městské památkové zóny, jejíž hranice by mohly logicky sahát pro ochranu jejího okolí až k železniční trati, je žádoucí na systém založený v MPZ navázat a tím potvrdit význam historického kulturního dědictví centra města, ke kterému řešené území, byť okrajově, náleží. Bloky byly dříve tvořeny stavbami navazujícími na sebe štítovými zdmi, a průčelím situované do veřejného prostranství, což je systém, který je možno použít, nebo případně i modifikovat vložím předzahrádky (řadové rodinné zástavby), která blok rovněž doplní, případně i vložím izolovaných dvojdomů nebo izolovaných rodinných domů, situovaných do boků, jak tomu je v návaznosti na urbanizaci v bloku západně od ZUŠ (což řeší dopravu v klidu v garáži u každého RD, ale zmenšuje prostor pro situování depozitáře a garáží či jiného stavebního objektu o pás šíře 5 – 6 m věnovaný předzahrádce). V historickém způsobu zastavění nebyla řešena doprava v klidu. To by ale předmětem řešení regulace založené na historizujícím principu (například odstavením na parkovišti, odstavením v zálivech při vozovce, nebo v plánované hromadné garáži) muselo být. V podzemní průběžné garáži by to řešeno být nemohlo, šíře vymezená pro novostavbu uzavírající rozestavěný blok by musela být 20 m (3 x 6 m), dnes je to u starší zástavby 15 m i méně.

Řešení se tak rozpadá na cca 4 – 5 variant k rozhodnutí, která varianta bude projednatelná a zvolená na základě jednání s vlastníkem výše jmenovaného pozemku, investorem stavby RMK a Města k dalšímu zpracování.

Aby byla v území možnost v určitém počtu situovat dopravu v klidu (P+R, hromadná garáž, parkování), je třeba situovat stavbu smíšeného zařízení občanského vybavení a depozitáře RMK v silu a západně od něj (mj. v klidovější poloze), aby bylo při Zborovské ponecháno místo o rozměrech schválených Městem Český Brod dle změny č. 1 Územního plánu Český Brod a následně promítnutých do regulačního plánu MPZ a okolí v jeho znění k projednání s veřejností. Jinou možností je však situování podlouhlého podzemního garážového domu po celé délce nově navrhované komunikace, taková stavba by mohla být realizována (prodlužována) po etapách.

Pozn.: řešení variant bylo hledáno, aniž by byl respektován územní plán města jak v hranicích a funkčním uspořádání ploch s rozdílným způsobem regulace, tak v textové části regulativů stanovujících maximální procento zastavění a minimální procento zeleně, a úvahy o budoucích regulativech ohledně zeleně na konstrukci pro některé druhy funkčních ploch, u kterých tato úprava zatím není uvedena.

Naopak byl kladen důraz na to, že řešený prostor je součástí městské památkové zóny a jejího okolí. Proto je hledán jako nejvhodnější blokový systém zástavby navazující na nedokončené blokové schéma, o stejné výškové hladině, a takový systém trasování nové komunikace, který by byl nejen funkční, ale i co „nejslušivější“ a souzněl či zapadl do urbanistického půdorysu historicky nejstarší části města, i když toto kritérium se může na prvý pohled zdát jako malicherné a nedůležité. Proto je obsažena i úvaha o výškové a hmotové dominantě a jejím působení v panoramatu města, o její vhodné barvě, o podnoží, která při příchodu k ní sníží její působení. Proto jsou popsány úvahy o významu tohoto komunikačního propojení v současnosti a ve výhledu, a jaký dopad to bude mít na tuto část města. O tom, že atraktivní průtah touto částí urbanistické struktury není pochyb, jakož o stoupání zátěží tak, jak bude vznikat nová kapacitní zástavba, aniž by mohla být napojena na vnější východní obchvatný systém komunikací II. třídy vně města, jehož realizace je v nedohlednu a nejistá.

Byť existují odborné diskuse, zda objekt sila ponechat nebo zbořit, množí se hlasy přiklánějící se k ponechání objektu vnímaného jako technická památka (být ne památkově chráněná), ale vyjadřující bývalou historii místa, a k jeho přizpůsobení v pohledu na město jako danost (za předpokladu odstranění nevhodných plechových přístavků a tvarů na střeše a kultivace vzhledu).

Poznámky k rozpracovaným variantám předloženým k rozhodnutí města o tom, která varianta

bude nabídnuta na jednání s Krajským úřadem:

Varianty 1 i 2 mají zvolenou trasu komunikace, která nezasahuje do pozemku 166/1 a umožní dostavbu bloku (obytného bloku) kolem staveb uvnitř bloku na jmenovaném pozemku tak, že tyto stavby budou zachovány uprostřed. Zatímco varianta 1 plně ctí městské prostředí a historický urbanismus, varianta 2 vkládá do území novodobější pojetí komunikace s rychlejším (riskantnějším) průjezdem a bez křižovatek. Obě varianty vymezují trojúhelný prostor pro navrhovanou zástavbu RMK a (nebo) garáží či objektu jiné funkce, ať již bude blok tvořit doprovod navrhované ulice nebo bude rovnoběžně s pozemkem dráhy.

Varianta 3 je pojata s možností zásahu do pozemku výhodného pro vlastníka i Město (výměny částí pozemků a umožnění vlastníku stavět nebo stavební parcelu někomu prodat). Tvar pozemku pro RMK i jiné objekty je možno výhodněji regulovat, neboť není trojúhelníkový, což umožní lepší řešení podzemních garáží (podzemní garáže jsou Městem zadány) i varianty nadzemí, kdy celý blok lze rozdělit na dvě investice, přičemž ke každé je možno přidat stávající dům se silem. Varianta má řadu podvariant, nejen s objektem garáží, ale i bez něj, opět lze stavby ve vymezeném bloku různě umísťovat k uliční čáře nové komunikace nebo vzdáleně od ní s možností založení náměstíčka, situování nadzemního parkoviště apod. Regulace umožňuje řadu podvariant. Je kapacitnější pro nebytovou funkci na rozdíl od předchozích 1 a 2 varianty, kde by město mohlo ve větší míře situovat své vlastní bydlení v doplňovaném boku. Je určitou obměnou komunikace, která se objevila v regulačním plánu, avšak dbající na majetkové poměry (RP na podkladě konzultací objekty nevhodně umístěné uprostřed bloku nerespektoval). Uliční hranici veřejného prostranství s navrhovaným chodníkem a komunikací jsem objektu (dosud není v KN) na č. parc. 166/1 přiblížil na 5 m. Mohl bych severní nároží tohoto domu situovat až na uliční / stavební čáru, ale předpokládám nesouhlas vlastníka.

Na obrázcích níže jsou orientačně zakresleny varianta 1 až 4 různého trasování navrhované pozemní komunikace nahrazující část ulice Kollárovy při různém zasažení pozemku č. parc. 166/1:



Trasa varianta 1 v urbanistickém půdorysu města



Varianta 2 a 3



Varianta 4

Detailní ruční náčrty variant regulace jsou na CD přílohou této studie.

Rozhodnutí objednatele o variantě, která bude předložena na jednání s Krajským úřadem Středočeského kraje, bylo provedeno na konzultačním jednání dne 09. 08. 2023, z něhož byl pořízen záznam. Závěry potvrdil městský architekt e-mailem dne 14. 08. 2023.

V záznamu je mj. uvedeno: Varianta 1A a 1B jsou založené na doplnění bloku mezi úseky ulic Kollárova a Krále Jiřího, charakteristické pro historickou část města, aniž by se významněji zasahovalo do vlastnictví pozemku 166/1, k. ú. Český Brod, navrhovaná komunikace (přeložka části ulice Kollárova) je vedena městským způsobem podél bloku neumožňujícím rychlejší riskantní plynulý pohyb motorovým vozidlem kolem bloku bez změny směru jízdy, urbanistické řešení reaguje na skutečnost, že se území nachází v historické části města a navazuje na městskou památkovou zónu. Na pozemcích města varianta obsahuje větší podíl bydlení či smíšené funkce oproti zbylým prostorům využitelným pro nebytové využití, které mají trojúhelný nepravidelný tvar. Varianta 2 je obdobou, kdy však je komunikace již vedena tak, aby umožnila plynulejší a rychlejší průjezd (bez křižovatek), a veřejné prostranství s pozemní komunikací je dimenzované velkoryseji. V prostoru určeném pro nebytové využití se v této variantě ověřuje možnost situovat objekt s hromadnou garáží pro řešení otázky dopravy v klidu v centru města. Varianty 3A až 3D obsahují oproti předchozím variantám přímočaré vedení navrhované komunikace, preferující snadnější a rychlejší průjezd územím, tj. komunikaci zřetelněji doplňující vnitřní objezd historického města, ale bez možnosti doplnění neúplného bloku a s významným zásahem do pozemku č. parc. 166/1 (avšak za předpokladu výměny pozemků, aby pozemek nebyl zmenšen a za dalších regulací nabízených výhod možnosti výstavby vlastníku tohoto pozemku). Řešení této varianty 3 nabízí větší a částečně i pravoúhlý prostor pro situování nebytových funkcí (RMK, garáže apod.), využití území pro bydlení je omezené a jen doplňující, bez dotvoření bloku. Preferováno je nebytové využití severně od navrhované komunikace a umožnění průjezdu této části města před převážně obslužnou a sběrnou funkcí. Varianta 4A a 4B jsou obdobou koncepce varianty 3., s ověřením jiné trasy komunikace, ještě významněji preferující průjezdnou dopravu před dopravou místní obslužnou.

Po diskusi bylo rozhodnuto přítomnými zástupci města, že k jednání o umístění depozitáře RMK na KUSK Středočeského kraje dne 16. srpna 2023 bude zpracována varianta (č. 5), vycházející západní částí z varianty A, a druhou částí z varianty B, s využitím objektu bývalého sila ZZN pro depozitář a s umístěním plochy pro stavbu depozitáře západně od sila, tak, aby ve výhledu nebyla znemožněna případná výstavba objektu s hromadným parkováním východně od sila. Je preferováno doplnění bloku pro bytovou zástavbu s možností realizace městem, s důrazem na doplnění charakteru území MPZ, bez zásahu do vlastnictví pozemku č. parc. 166/1, k. ú. Český Brod, s neznemožněním případné budoucí výstavby hromadných garáží, s navrhovanou komunikací způsobem trasování preferující obslužný místní charakter před přímým a rychlým průjezdem typu obchvatu centra. Tato varianta (5) bude předložena objednateli v předstihu před jednáním na KUSK.

Dále byla diskutována pro povolení staveb depozitáře potřeba povolení a založení navrhované komunikace, alespoň v délce (od okružní křižovatky) a rozsahu, umožňujícím napojení předmětných pozemků nabízených RMK. Na jednání byla známa negativní reakce vlastníka pozemku č. parc. 166/1 k jakýmkoliv jednáním.

Z jednání na KUSK vyplynul souhlas s navrženým řešením a požadavky na drobné úpravy a výpočty využitelných ploch pro záměr RMK. Z jednání byl pořízen zápis, který je v dokladové části na CD.

V souvislosti se záměrem na ploše ve vlastnictví města po bývalém ZZN (na části této plochy) situovat depozitář Regionálního muzea Kolín (RMK), a pozemní komunikaci doplňující dopravní skelet historické části města, se změní (pokud bude zvolena příslušná varianta) vymezení ploch v Územním plánu Český Brod. Plocha s uvažovanou stavbou RMK může být součástí plochy SM nebo OV. V ploše SM je platnými regulativy územního plánu občanské vybavení přípustné, omezení je dáno prostorovými regulativy zastavěnosti max. 30 %, podílu zeleně min. 25 % z celkové plochy pozemku (plochy), a doprava v klidu musí být řešena na pozemku stavby. U plochy OV plochy občanského vybavení, veřejná infrastruktura, pokud by měla být ve změně Územního plánu Český Brod navržena, je přípustná celková zastavěnost maximálně 50 %, a podíl zeleně minimálně 25 %.

Plocha SM, byť se u ní bude měnit hranice plochy, pokud bude tato studie podkladem pro změnu Územního plánu Český Brod v předmětném prostoru, je již v stávajícím platném Územním plánu Český Brod (po jeho změně č. 3) specifikována textovým regulativem (vloženým již změnou č. 1) takto: „V ploše SM na pozemcích nebo jejich částech č. parc. 172/3, 437, 1284, k. ú. Český Brod, se připouští stavba záchytného parkovacího domu za účelem zajištění odstavu osobních vozidel na okraji městské památkové zóny Český Brod. Pro možnost situování objektu se k předmětné ploše SM uděluje výjimka z výše uvedených ustanovení o celkové zastavěnosti pozemku (plochy) a podílu zeleně na pozemku (ploše). Při situování předmětné stavby, pokud to bude nezbytné a důvodné, je přípustný nepodstatný přesah půdorysu stavby parkovacího domu přes hranice plochy SM do plochy DS, za předpokladu průkazu, že tím nebude omezeno dopravní řešení přilehlého komunikačního systému města“.

(Pozn.: od doby vydání výše uvedeného textu zanikl v předmětné ploše bývalého areálu ZZN pozemek č. parc. st. 437 a vznikl další pozemek č. parc. st. 2158 obsahující i pozemek předchozí, na smyslu ustanovení se však nic nemění).

Důležité je, že se v předmětné ploše již dříve připustily a připouští se v platném územním plánu překročit výše uvedené stanovené regulativy zastavěnosti a mít méně zeleně. To je příznivá skutečnost při případném prodeji pozemku nebo jeho části, aniž by se musela z toho důvodu pořizovat změna územního plánu (regulativů), pro to, aby se do dohodnuté části vešel program investora RMK. Předmětná plocha vymezená studií jako plocha SM a uvažovaná a dojednaná po jednání na Krajském úřadu dne 16. 08. 2023 pro situování stavby RMK je celá situovaná v ploše SM platného územního plánu. Stavba tedy bude přípustná i za předpokladu, že by do povolovacího procesu změna územního plánu pro celou lokalitu nebyla provedena. Pro obsluhu daného území je v této ploše SM přípustné situovat i veřejná prostranství, dopravní a technickou infrastrukturu, drobné parkově upravené plochy a plochy zeleně. Stavbu RMK tedy bude možno povolit v souladu s územním plánem i s příslušnou částí pozemní komunikace, která naváže na již povolenou okružní křižovatku Zborovské – Jana Kouly x Krále Jiřího, v ploše SM bude nejprve pro obsluhu objektu (byť bude dimenzovaná na budoucí šíři). Stavbu okružní křižovatky, úseku komunikace navazujícího na ni a stavbu RMK bude třeba věcně i

časově koordinovat. Novou komunikaci ze západu (a tedy příjezd k ploše RMK ze západu od Kollárovy ulice) by bylo možno realizovat až po změně územního plánu, současné uspořádání ploch to neumožňuje.

Regulace předmětného prostoru po ZZN tedy bude navazovat na urbanisticky kompaktnější zastavění a menší procenta zeleně, typické pro historické jádro města, a bude možno ji této skutečnosti přizpůsobit (snížit případně podíly zeleně a zástavbu zvolit urbanisticky kompaktnější a urbanisticky efektivnější. Kompenzací při umožnění vyšší míry využití předmětného území bude vznik menšího veřejného prostranství (před vstupem do muzejního areálu), jednostranný pás zeleně při navrhované komunikaci a rozšíření veřejného prostranství před ZUŠ. PS.: záměrně nebyla při dimenzi nového uličního prostoru volena šíře pro vložení oboustranného stromořadí. Neodpovídá to charakteru MPZ a historické urbanizace. Terénní konfigurací je příznivé, že hmoty budou „ponořeny“ oproti tělesu železnice, respektive zelený svah o výšce cca 5 m s dřevinnou zelení tuto výšku ještě navyšující vytvoří velmi příznivě zadní ukončující kulisu areálu. Pokud novostavby přilehnou k půdorysu objektu sila (sýpky), vytvoří protihlukovou bariéru možné bytové výstavbě navrhované jako doplnění historicky založeného stavebně nedokončeného obytného bloku.

Územní plán dále kromě plošných rozměrů staveb ukládá sledovat jejich výšku / podlažnost:
- v prostoru Městské památkové zóny města Český Brod je třeba prostorové kvality historického urbanistického půdorysu města chránit a rozvíjet (doplňovat) tak, aby historicky vzniklé jádro města bylo dotvářeno hmotami nadzemních staveb (jejich rozměry a tvarem a jejich umístěním při uličních čarách) v návaznosti na stávající urbanistické a architektonické hodnoty.

Plocha SM, ale i doplnění bloku v režimu plochy SC, je v řešeném území plochou návrhovou, rozvojovou, pro kterou platí: v zóně hromadného bydlení je výšková hladina zastavění stanovena maximálně do tří podlaží (při ploché střeše) a případně tři nadzemní podlaží a využitelné podkroví střechy sedlové, nebo valbové (při šikmých střeších), přičemž šikmé střechy jsou s ohledem na historický charakter středu města preferovány. Takové výšky v MPZ dosahuje malé procento zástavby, většinou se jedná o jedno či dvě nadzemní podlaží a šikmou střechu (případně využitě podkroví) NP Obdobná výška do 3NP a podkroví by měla být zvolena v řešeném území, tj. hlavní římsa 3 x 3,2 m nad terénem (zde rovinným), tedy cca kolem 9 m, nebo cca k 12 m po hřeben střechy, pokud by byla zvolena střecha šikmá. Z této hladiny bude rekonstruovaná stavba sila vyčnívat, její přijetí / začlenění do obklopující nově navrhované zástavby však její dominantnost rozumně potlačí.

1.02.07. Bilance k návrhu depozitní budovy RMK a objektu garáží

Bilance ověřované studií Centrální depozitář RMK v areálu bývalého ZZN v Českém Brodě (Arch. Design. s.r.o., Ing. arch. Radoslav Novotný, 02/2022) na základě zadání objednatele Regionálního muzeum v Kolíně, a z toho odvozené závěry:

Orientační výpočet hrubých podlažních ploch (HPP) stávajícího sila (dle údajů obsažených ve výše jmenované studii: cca 3000 až 3500 m² včetně podzemního podlaží).

Studie obsahuje variantu A (s využitím rekonstruované budovy sýpky – sila a s novostavbou) a variantu B (jen s novostavbou).

Varianta A: s rekonstrukcí objektu sýpky (sila): rekonstrukce sila 3426 m², novostavba 1719 m², celkem 5145 m² HPP. Odhad čistých podlažních ploch (ČPP dle studie = cca 85 % HPP): 4361 m². Varianta B: jen nový objekt (bez rekonstrukce sila, východně od sila): 4535 m² HPP, 3795 m² ČPP (ČPP dle předmětné studie = cca 84 % HPP).

Dle následných jednání se uvažuje varianta A – s rekonstrukcí sila, a s pozemkem západně od něj. Novostavba byla ve studii uvažovaná v této variantě s 1719 m² HPP, tedy v případě 3 NP nové budovy by půdorysná plocha měla být 573 m² (cca 600 m²), v případě podsklepení jen 430 m². Pokud by HPP číselně dostačovala investorovi dle varianty B, tedy 4535 m², a z toho rekonstrukce objektu sila

pokryla 3426 m², pak by HPP nového objektu mohla být cca 1100 m² HPP, tedy cca 370 m² půdorysné plochy (zastavěné plochy) pozemku stanoveného pro areál, v případě podzemního podlaží jen 250 m².

Ve studii je dále uvažováno: plochy depozitáře: varianta A: depozitář otevřený veřejnosti 1158 m², uzavřený (neveřejný) 1895 m², celkem 3053 m² ČPP, varianta B: depozitář otevřený veřejnosti 860 m², uzavřený (neveřejný) 1961 m², celkem 2821 m². Z uvedeného lze odvozovat, že investor kalkuluje potřebu cca 3000 m² ČPP depozitáře (skladových ploch), což při orientačním odhadu HPP by bylo cca 3 500 m² HPP skladových ploch.

Odhad investičních nákladů (cenová hladina rok 2023): varianta A i varianta B: orientačně cca 17 000 m³ obestavěného prostoru, cca kolem 190 mil. Kč, přičemž varianta A při použití (rekonstrukce) sýpky je kapacitnější. Navíc může varianta A znamenat možnost využití stávajícího chátrajícího objektu a možnost vzniku architektonicky hodnotné a celoměstsky významné prostorové dominanty (nejlépe vzešlé z veřejné architektonické soutěže) a zachování technické památky, úsporu za demolici, odvoz, zpracování bouraného materiálu.

Maximální objem kolem 17 000 m³ a náklady jsou předpokládány, patrně budou naplňovány po etapách, a do výhledu se ozřejmí, zda v tomto rozsahu budou potřeba.

Orientační úvaha o potřebě dopravy v klidu pro navrhovaný areál depozitáře RMK: kromě kavárny či občerstvení (cca 300 m² HPP včetně zázemí), je ostatní plochy uvažovat jako skladovací prostory. Počet zaměstnanců studie nevyčísľuje. Doprava v klidu se vypočte dle ČSN 73 6110. Dle této normy:

Galerie, muzeum – účelovou jednotkou je plocha pro veřejnost v m², 50 účelových jednotek pro jedno stání, z toho krátkodobé / dlouhodobé jsou 50 % na 50 %. Nutno počítat ještě s motocykly a jízdními koly. V případě veřejnosti nepřístupných depozitů je možno kalkulovat s výpočtem, jako by to byly sklady, tedy účelovou jednotkou je zaměstnanec, na jedno stání připadají 4 účelové jednotky.

Veřejný i neveřejný depozitář 1 900 m² lze kalkulovat do 10 zaměstnanců, tedy 2 až 3 parkovací stání. V případě muzejní sbírky (depozitáře) otevřené veřejnosti kolem 1000 m² by orientačně vycházela potřeba zajistit 20 stání, s ohledem na blízkost autobusového i vlakového nádraží bude možno užít koeficienty a počet redukovat. Kavárnu a občerstvení či studijní prostory budou využívat zaměstnanci i návštěvníci sbírek, tedy by nemusela být prováděna samostatná kalkulace; pokud by přesto byla zvolena například hodnota jedno stání na 10 m² a kavárny například cca kolem 100 m² plochy, pak by potřeba stání byla s užitím koeficientů cca pod 10 míst. Lze kalkulovat i atraktivitu sbírek a měnitelný podíl veřejně přístupných a nepřístupných depozit, ploch pro údržbu a restaurování exponátů, apod. Lze přijmout úvahu, že pro areál by mělo být k dispozici a postačovat cca do 10 stání, maximálně 15 stání pro návštěvníky i zaměstnance, situované pokud možno v areálu, pro zaměstnance případně i v podzemní garáži, z toho cca 1 dimenzované pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Hromadná garáž by mohla mít dle předchozích návrhů cca 120 až 160 stání (160 za předpokladu 40 stání na podlaží), a za předpokladu dvou podzemních a dvou nadzemních podlaží a jednoho případného podlaží doplňující občanské komerční vybavenosti, a je rovněž na úvaze, zda a kolik je zde potřeba osobních vozidel počítat. Jisté je, že na náměstí je odstavován a parkován obdobný respektive větší počet vozidel (na obou náměstích součtem cca 200 míst, předpokladem je, že ne všechna místa na náměstí by se zrušila). Pokud by to měl být objekt s dalším smíšeným využitím významný i jinými potřebnými městskými funkcemi, měl by mít dle názoru zpracovatele této studie minimálně 120 míst pro krátkodobý i dlouhodobý odstav vozidel. Pro krátkodobé parkování je atraktivní první nadzemní podlaží, pro odstav vozidel obecně je vhodné uvažovat i první podzemní a druhé nadzemní podlaží. Delší nebo složitější přístup (třetí nadzemní i třetí podzemní podlaží) snižuje zájem o užití parkovacích míst, i když tento zájem je ovlivněn dalšími vlivy (nemožnost zaparkovat jinde, vyšší poplatky za parkování ve městě, apod. S ohledem na orientaci průčelí do významných městských prostranství s frekventovanými komunikacemi by měla být věnována pozornost i architektonickému ztvárnění budovy.

Místo budovy garáží samozřejmě může být situována i jiná stavba (stavby), tato studie však doporučuje sledovat zajištění významné otázky dopravy v klidu, tedy možnost situování stavby, kde by bylo převažující funkcí hromadné garážování. Pokud by tomu tak nebylo, nedoporučuje se zde situovat bydlení z důvodu menšího hygienického komfortu prostředí.

V území se předpokládá dále dostavba bloku smíšenou obytnou funkcí. Pokud by se jednalo o smíšenou obytnou funkci, pak dle grafického návrhu může vycházet například 8 sekcí o délce 18 m, v 1. NP nebytový parter, služby, domovní vybavení, vstupy, vjezdy, průjezdy, garáže apod., a v druhém a třetím nadzemním podlaží by bylo možno získat cca 48 až 72 městských (pronajímatelných) bytů. Pokud by zde byly realizovány rodinné domy řadové, o 2 NP a podkroví, které by rovněž vytvořily blokový charakter, pak jejich počet by byl minimálně 16 s max. 48 byty.

1.03. Komplexní návrh řešení.

1.03.01. Výchozí stav a z něj zvolený základní urbanistický návrh regulace

Jedná se o převážně zpevněný prostor relativně rozsáhlého dvora, celý v katastru Český Brod, na kterém je v severní části situován rozměrný vysoký technický objekt sýpky (sila) s pomocnými stavbami v okolí, z nichž některé jsou provizorního charakteru a konstrukce, a jedna (trvalého charakteru) byla nedávno zničena požárem. V blízkosti ulice Zborovské. Se nachází nově stavebně opravená trafostanice KO 0315 22/04 kV. Při současném vjezdu na pozemek z východu se nachází na č. parc. st. 258 rodinný dům č. p. 202, ukončující řadovou zástavbu podél ulice Krále Jiřího, váha, studna a garáž. Objekt je navržen v převážném rozsahu rekonstruovat a užít k smíšené funkci. Strom poblíž bude pokácen při výstavbě okružní křižovatky. V západní části prostoru vlastněného Městem Český Brod se nachází na č. parc. st. 1339/1 skladovací hala, a na č. parc. st. 104/2 rodinný dům č. p. 89, tyto stavby jsou určeny k demolici.

Původně areál, dnes rozvojová plocha, nacházející se v městské památkové zóně, a současně ve velké blízkosti centrálního prostoru města s náměstími Husovo a Arnošta z Pardubic, a rovněž v blízkosti vlakového a autobusového nádraží, a při příjezdu do města po komunikacích II třídy II/272 a II/330, je snadno dopravně dostupná pro automobilovou i pěší dopravu z pozemních komunikací převážně sběrného charakteru Zborovská, Jana Kouly, Kollárova a Krále Jiřího, a je v blízkosti obchodní vybavenosti a služeb. Jedná se o významný prostor centrální části města, při severním okraji ohraničen bariérou železničního tělesa, při níž by měla být situována i pěší a cyklistická cesta procházející při jižním okraji železničního tělesa od Štolmíře až k přednádražnímu prostoru a dále směrem na Liblice.

Dlouhodobým záměrem je v řešeném území situovat komunikaci doplňující historický skelet pozemních komunikací kolem hradeb města a současně obsloužit toto území, a objekt hromadné garáže zajišťující parkování návštěvníků i obyvatel centra, které by tím mohlo být osvobozeno od současného zahlcení projíždějícími i odstavenými vozidly.

Prostor je dostupný pro napojení na technickou infrastrukturu, veškeré inženýrské sítě jsou v okolních veřejných prostranstvích; napojit jej lze z východu od nedávno povolené okružní křižovatky, i ze západu od ulice Kollárovy.

1.03.02. Funkční - plošné a prostorové uspořádání

V rámci prací na této studii regulace prostoru po bývalém ZZN byly nejprve zpracovány celkem 4 varianty. Z předložených náčrtů byla na konzultačním jednání zvolena kombinace varianty č. 1 a č. 2,

která dala vznik variantě č. 5. Současným vedením Města Český Brod zvolená varianta č. 5 preferuje doplnění dosud neúplného historicky vznikajícího stavebního bloku situovaného v městské památkové zóně tak, že tento blok bude vymezen pevnou stavební čarou vedenou v uliční čáře a doplněn smíšenou městskou zástavbou s bydlením. Tedy bude citlivě preferován a respektován (doplněn) historický urbanistický půdorys a charakter zástavby před novodobými formami rodinné řadové nebo bytové zástavby. V podrobnější dokumentaci bude muset být pro tuto zástavbu řešena doprava v klidu, kterou původní historická zástavba řešit nemusela, navržená šíře pozemku 20 m ale umístění podzemních garáží pod zástavbou umožní. Douzavření bloku bude majetkově respektovat vlastnictví pozemků (č. parc. 166/1 a další) obsahujících slepenec několika staveb, který zde bohužel vznikl jako důsledek absence dokumentů a právních nástrojů regulujících výstavbu nebo i neprofesionality úřadů, a který zůstane uprostřed bloku.

Nově navržená komunikace obklopí po severní a západní straně výše popisovaný blok, propojí navrženou okružní křižovatku s ulicí Kollárovou a vytvoří tím variantu průjezdu územím, aniž by bylo nutno projíždět ulicí Krále Jiřího a částí ulice Kollárova.

Severně od okraje této komunikace jejím vymezením vznikne další blok, ohraničený na dalších stranách ulicí Zborovskou a železniční tratí. Tento druhý, severní blok se nenavrhuje pro bydlení, nýbrž pro nebytové účely, zejména pro občanské vybavení a služby. Tato studie s ohledem na současný zájem města zde ověřuje a reguluje situování stavby pro účely regionálního muzea Kolín a stavby hromadné garáže, s předpokladem u obou staveb, že budou současně nositelem dalších funkcí (u RMK kromě skladování sbírek i kulturní, studijní, restaurátorské činnosti a vytvoření rozhledového místa po městě, u garáže jsou doporučeny obchody a služby návštěvníkům a obyvatelům města, případně služby spojené s motorismem). Součástí tohoto bloku by měl být menší rozptýlný prostor při hlavním vstupu do navrhovaných budov, který lze pojmut rovněž jako veřejný či poloveřejný prostor náměstíčka odlehčující sevřenost staveb podél uliční čáry nově navrhované komunikace. Stavby rovněž svým umístěním budou tvořit svými hmotami částečnou zábranu pro pronikání hluku ze železniční dopravy do města.

Komunikace vymezí i další prostor, a to kolem ZUŠ a několika rodinných domů při bezejmenné komunikaci (931/1 a 932/2). Zde je sledováno případně možné rozšíření ZUŠ, její dovybavení parkováním zaměstnaných i návštěvníků, a zamezení kontaktu s navrhovanou komunikací při vchodu do budovy. Pro zjednodušení dopravní situace se nedoporučuje veřejné prostranství se stávající komunikací přímo propojit křižovatkou pro motoristy s navrhovanou novou komunikací.

Stávající manipulační prostor podél dolní hrany náspu dráhy (173/2), dříve prostor vlečky do areálu, je navrženo použít pro dopravu a prodloužit k nově navrhované komunikaci, se zapojením křižovatkou typu T, preferovat na ní pohyb pěších a cyklistů, a pro motorovou dopravu stanovit jednosměrný provoz s pohybem na východ. Liniový prostor šíře cca 4 m vedoucí od této cesty, uvolněný nedávným odstraněním kolejí části vlečky, a stoupající k nádraží, je navrženo využít pro pěší a nemotorový pohyb k nádraží.

Oproti předpokladům platného Územního plánu Český Brod a některým variantám předloženým v rozpracovanosti této studie, je ve větší míře dán předpoklad vzniku historického charakteru města v urbanistickém pojetí dotvoření městské památkové zóny, vzniku městského způsobu bydlení a městského prostředí oproti nebytovým funkcím, a opuštěna varianta dosud umožněná územním plánem zasáhnout do pozemku 166/1 a vést navrhovanou komunikaci co nejprímějším směrem, s preferencí dopravní funkce (rychlého průjezdu) na úkor účelu obslužného a městotvorného. Je to současně potvrzení dopravní koncepce Územního plánu Český Brod, že by tzv. hradební okruh neměl nahrazovat či tvořit atraktivnějším průjezdem městem, a Liblické předměstí napojit na východní obchvat města.

Prostorové řešení doplňovaného bloku budov by mělo respektovat výškovou hladinu městské památkové zóny, průměrné podlažnosti 2 a podkroví, kde mezi nejvyššími ojedinělými stavbami lze jmenovat stavby o třech nadzemních podlažích, kde podkroví je kombinované s hmotou třetího podlaží. Regulační plán (neschválený) respektoval v MPZ požadavek (orgánů památkové péče) užití sedlových

střech a taškové krytiny, a stanovoval výšku staveb o 2 nadzemních podlažích a obytném podkroví. Bylo by to logické doplnění historického vzhledu a hmot.

U bloku nebytového je připuštěno ponechání objektu sýpky (sila) a doporučeno jeho obklopení zástavbou výškově reagující na blok zmíněný v předchozím odstavci, tedy výškou zástavby o maximálně třech nadzemních podlažích (vztaženo k podlaží obytného domu, tedy o výšce cca 3,2 m); u objektu hromadných garáží, pokud by byl realizován, bylo připuštěno parkování vozidel i na střeše. Tři nadzemní podlaží současné výstavby jsou výškově obdobou dřívější výstavby o dvou nadzemních podlažích, kde světlá i konstrukční výška podlaží (a konstrukce stropu) byla vyšší, než je navrhována v současnosti.

1.03.03. Soulad s Územním plánem Český Brod

Využití území v zásadě odpovídá koncepci dle Územního plánu Český Brod s tím, že je dle přání vedení Města Český Brod umožněno či předpokládáno větší procento smíšené funkce s bydlením městské formy (umožňující dle vlastnictví pozemků i pronajimatelné městské byty) situované do bloku s pevnou stavební čarou na uliční čáře. Uspořádání funkčních ploch (ploch s rozdílným způsobem využití) a jejich hranic, pokud bude přijata regulace dle této studie, bude třeba upravit s ohledem na Městem zvolenou trasu komunikace doplňující historický dopravní skelet, a odklánějící se od přímočařejšího, dříve preferovaného a jednoznačně v urbanistickém půdorysu viditelného doplnění vejčitého okružního systému kolem historického centra. Současný trend v urbanismu klade důraz na urbanistickou ekonomii, a úspěšnost nových záborů zemědělské půdy, a tak je pravděpodobný předpoklad u nové zástavby, doplňující historickou zástavbu, benevolence v procentuálním množství zeleně na terénu, což ostatně již signalizuje konkrétní výjimka v závazné textové části uvedená v textu předchozích kapitol. Novodobým prvkem regulace se postupně stává a zavádí systém tzv. zelených střech, který napomáhá úspěšnosti a hospodaření se srážkovými vodami a může mít i jistý vliv na klima města i vnitřku budov, a dále užití solárních či fotovoltaických panelů na střechách budov, tj dalšího prvku, který se v historickém urbanismu nevyskytoval. Připuštění uvedených novodobých technologií v prostoru severního bloku s ohledem na potřebu jistého podílu samostatnosti v zásobování elektrickou energií a na potřebu řešit otázku odkanalizování města oddílným způsobem odkanalizování (a nemožnost vsakování), byť se jedná o prostor městské památkové zóny nebo prostor těsně s touto zónou sousedící, je pravděpodobné.

Návrh vymezení ploch obsažených v této studii regulace předmětného území po ZZN předpokládá, že v případě přijetí této studie jako územně plánovacího podkladu bude třeba provést změnu Územního plánu Český Brod. Ostatně změny hranic i textu týkajících se tohoto prostoru již několik proběhlo, původně byla plocha DO dokonce situována k ulici Zborovské, poté se přesouvala směrem západním, kde je dnes, s tím, že v ploše SM se připouští situování hromadné garáže, jako kdyby to byla plocha DO.

Plocha SM při náspu železniční trati, byť se u ní bude měnit hranice a rozsah plochy (pokud bude tato studie podkladem pro změnu Územního plánu Český Brod v předmětném prostoru), je již v stávajícím platném Územním plánu Český Brod (po jeho změně č. 3) specifikována textovým regulativem (vloženým již změnou č. 1) takto: „V ploše SM na pozemcích nebo jejich částech č. parc. 172/3, 437, 1284, k. ú. Český Brod, se připouští stavba záchytného parkovacího domu za účelem zajištění odstavu osobních vozidel na okraji městské památkové zóny Český Brod. Pro možnost situování objektu se k předmětné ploše SM uděluje výjimka z výše uvedených ustanovení o celkové zastavěnosti pozemku (plochy) a podílu zeleně na pozemku (ploše). Při situování předmětné stavby, pokud to bude nezbytné a důvodné, je přípustný nepodstatný přesah půdorysu stavby parkovacího domu přes hranice plochy SM do plochy DS, za předpokladu průkazu, že tím nebude omezeno dopravní řešení přilehlého komunikačního systému města“.

Je tedy již předpoklad, že při návrhu zastavění plochy SM nebude vyžadováno stavebním úřadem jak je tomu v jiných případech respektovat maximální procento zastavěnosti a minimum zeleně. To

vyhovuje jak případnému zastavění stavbou depozitáře RMK, který vytvoří barieru mezi železnicí a další zástavbou s procenty bydlení, tak případnému situování hromadné garáže jakožto plošně rozměrné stavby.

Pokud doplňovaný historicky rozestavěný urbanistický blok bude veden v ploše SC, měly by být užity regulativy určené pro tuto plochu. Je však možné, že s ohledem na to, že se u ploch SC jedná zejména o plochy historického středověkého města zastavěného (ať již historicky, nebo i v nedávné minulosti nelegálně) v některých případech až z 80 až 90 %, bude v další změně územního plánu připuštěna větší benevolence v maximálním procentu zastavění (dnes 30 %) i minimálním procentu zeleně (25 %). Sice je v regulativech připuštěna výjimka, ale pouze pro proluku v MPZ – doplnění rozsáhlé nové části bloku není prolukou.

Navržené změny hranic platného Územního plánu Český Brod jsou předmětem grafické části studie. Předpokládá se, že by mohla být odstraněna plocha DO, neboť je nahrazena slovním regulativem pro plochu SM, i návrhem regulace obsaženým v této studii, což sice připouští větší riziko, že hromadná garáž v předmětném k tomu vhodném prostoru nebude situována, avšak dnes vymezená plocha DO západněji je tak jako tak pro objekt potřebného rozměru málo využitelná. Pokud bude přijata tato studie jako podklad pro regulaci prostoru, bude v územním plánu změněna i trasa komunikace, případně odstraněna i plocha parku při jejím okraji. Textové regulativy se budou týkat zejména míry využití území (zastavění, zeleň), a to jak v územním plánu jako celku, nebo v konkrétních plochách řešeného území.

1.03.04. Dopravní řešení, doprava v klidu a v pohybu (orientační nárůst dopravních pohybů)

Prostorem je navržena nová městská komunikace MO 7/40, situovaná ve veřejném prostranství o šíři 12 m (vozovka 7 m, chodníky 2,5 m). Veřejné prostranství bylo po severní straně komunikace doplněno pásem určeným pro zeleň (stromořadí) s případným kolmým či šikmým parkováním o šíři 5 m (tedy šíře veřejného prostranství 16 m, max. 17 m), nebo uvažováno i o šíři 18 – 19,5 m, pokud by stavební čára u doplňovaného bloku budov byla posunuta oproti uliční čáře o 2 – 2,5 m (předzahrádky domů). Poslední jmenované rozšíření bylo dle požadavku objednatele v návrhu variant 5 opuštěno a změněno ve prospěch širší zahradní části smíšené obytné blokové zástavby. Komunikace na východním okraji navazuje na okružní křižovatku (povolena Odborem dopravy MÚ Český Brod, nabytí právní moci rozhodnutí 31. 05. 2023). V západní části obloukem plynule přechází do ulice Kollárovy s tím, že dosavadní trasa ulice Kollárovy bude do nové komunikace zaústěna křižovatkou typu T s vyznačením přednosti v jízdě pro vozidla projíždějící na nové komunikaci. Veřejné prostranství nové komunikace je dimenzováno obdobně jako jsou dimenzovány ostatní historické komunikace (Kollárova 12 m mezi pevnými stavebními čarami nebo oplocením – bez zeleného pásu, nebo 16 m se dvěma užšími zelenými pásy, Tyršova 14 m s pásem zeleně 2 m, Palackého 14 – 15 m bez pásů zeleně, Jungmannova 9 m nebo 16 m u bytovek, apod.). Uspořádání umožňuje i případné varianty, například dva úzké pásy místo jednoho širokého, případně podélné stání u jednoho okraje vozovky, apod. Zvolené uspořádání s pásem zeleně podél severního okraje vozovky umožňuje z jižní strany komunikace klasickou historickou zástavbu, z druhé strany alej či zeleň clonící poněkud jiný charakter zástavby a clonící i výškově nekorespondující stavbu sila. Návrh nové komunikace řešeným územím nevylučuje situováním dopravního značení volbu obousměrného nebo jednosměrného pohybu vozidel u nové komunikace i u úseků okolních komunikací.

Lokalita je napojena z východu na navrženou a pravomocně povolenou okružní křižovatku s jedním jízdním pruhem (JOK), přičemž čtyři ramena zachovávají polohově osy stávajících komunikací Zborovská, Krále Jiřího a Jana Kouly, páté rameno je nově tvořeno sjezdem do řešeného území. To je vůči původnímu vjezdu do areálu ZZN posunuto západním směrem tak, aby byl přibližně na polovinu dělen úhel os Zborovské a Krále Jiřího. Vnější průměr okružní křižovatky je 26 m, počet ramen křižovatky je 5.

Současně s křižovatkou je budováno nové veřejné osvětlení (VO) napojené na stávající rozvody VO. Jako součást novostavby okružní křižovatky je příprava pro budoucí kabelové vedení datových sítí (kabelové komory a chráničky). Jako součást novostavby je rovněž přeložka NTL plynovodu o délce 44 m, aby z důvodu případných oprav nebylo nutno omezovat provoz křižovatky. Stavba by měla být provedena do dvou let od nabytí právní moci rozhodnutí.

Odvod dešťových vod z prostoru křižovatky je dle výkresové části povoleno zaústit jednak do jednotné kanalizace v ulici Zborovská se směrem odvodu na sever, a jednak do jednotné kanalizace Krále Jiřího.

Jako problém této povolené stavby lze jmenovat skutečnost, že stavba neobsahuje nové řady, které by umožnily napojit a vést sítě v nově navrhované komunikaci do prostoru bývalého ZZN. Okružní křižovatka je přitom místem, kudy je nutno vést řady pitné vody, plynu, odkanalizování dešťové i splaškové kanalizace, kabely elektrické energie včetně veřejného osvětlení. Dalším napojovacím bodem je místo, kde nová komunikace bude napojena na stávající ulici Kollárovu, ale řada sítí (voda, plyn, elektřina) by měla být zokruhována, tedy napojena i od prostoru okružní křižovatky. Návrh křižovatky s napojením řešeného území na síť technické infrastruktury v převážném množství případů ale nepočítá, a hrozí tedy, že by mohla být křižovatka s okolím realizována, a velmi krátce poté porušena stavbami řadů pro napojení řešeného území po ZZN. Lokalita bude s velkou pravděpodobností naplňována za realizace komunikace, navazující na okružní křižovatku, což riziko narušení zcela nové křižovatky zvyšuje, ale i kdyby tomu tak nebylo, území je tak jako tak třeba napojit na síť obsažené v místě okružní křižovatky a jejím okolí, mimo jiné pro potřebu jejich zokruhování. Při realizaci okružní křižovatky by tedy měly být provedeny i nové podzemní sítě technické infrastruktury, umožňující napojení řešeného území na stávající technickou infrastrukturu.

Z projednávání a rozhodnutí o okružní křižovatce vyplývá jedna skutečnost významná i pro řešené území. Správa železnic, státní organizace, uvedla, že plánovaná stavební činnost se nachází v blízkosti elektrizované železniční trati se stejnosměrným napětím 3000 V, což má význam zejména při provádění staveb, kdy realizace stavebních prací musí respektovat minimální hranici přiblížení stavby k trakčnímu vedení dle ČSN 34 1530 ad. 2. obrázek 1. V případě, že by stavební činnost byla realizována za hranicí výše uvedeného prostoru směrem k trakčnímu vedení, musí být na trakčním vedení zajištěna napěťová výluka a stávající trakční vedení jako celek musí být chráněn proti poškození. Samotná hranice stavby, tj. dokončeného díla, nesmí zasahovat do vymezeného prostoru vzdušných vzdáleností mezi živými částmi trakčního vedení a stavbami nebo konstrukcemi spojenými se zemí dle zákona č. 458/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje ochranné pásmo pro nadzemní vedení (v tomto případě pro vodiče bez izolace s napětím nad 1 kV do 35 kV) 7 m od osy krajního vodiče.

Uvedená celostátně významná trať je elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3000 V (3 kV) s možností vzniku bludných proudů, což ukládá dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, že veškeré inženýrské sítě a zařízení uložená v zemi musí být opatřeny účinnou protikorozi ochranou nebo musí být zhotoveny z materiálů nepodléhajících korozi.

Řešené území spadá do ochranného pásma dráhy dle § 8 zákona o drahách, které je stanoveno jako prostor po obou stranách dráhy, a to do vzdálenosti u celostátní dráhy a regionálních drah 60 m od osy krajní koleje (100 m u celostátní dráhy budované pro rychlost nad 160 km/hod.), ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy. V tomto pásmu nelze bez souhlasu drážního správního orgánu stavět a provozovat stavby, vykonávat důlní činnost, skladovat nebezpečné látky a výbušniny, provozovat střelnici a používat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné se znaky návěstidel. Ochranné pásmo dráhy o šíři 60 m cca ze dvou třetin pokrývá od severu prostor po bývalém ZZN, včetně objektu sýpky (sila), včetně navrhované komunikace. Záměry výstavby je třeba projednat se drážním správním orgánem. V případě staveb situovaných okenními otvory k dráze je třeba počítat i s případnou potřebou útlumu hluku z provozu po železnici.

Zákon upravuje dále i ochranu dráhy obsahující nezbytná opatření například k sesuvům půdy,

padání kamenů, stromů apod. Tato ohrožení a opatření nejsou vztažena k ochrannému pásmu dráhy, ale k sousedství dráhy a účinkům na dráhu a drážní provoz. V daném konkrétním případě se může jednat o stabilitu opěrné zdi areálu na hranici s pozemkem dráhy, která zajišťuje stabilitu svahu dráhy proti sesuvu.

Lze předpokládat, že u navržené komunikace bude většinu zátěží tvořit průjezdná doprava, zátěže z plánované zástavby budou relativně malé. Generel dopravy z roku 2017 modeloval různé varianty dopravních řešení, k roku 2017 zátěž na ulici Kollárově cca 1400 vozidel. Pro výhledový stav však nejsou uvedeny a vyčerpány případy po realizaci předmětné navrhované nové komunikace užívané jako jednosměrné nebo obousměrné či s dalšími omezeními, v kombinaci jednosměrnosti nebo obousměrnosti ulice Jungmannové a různých variant realizace dalších dopravních staveb (bez nebo s východním obchvatem Českého Brodu) a nové výstavby (například Liblické předměstí v kapacitně významné variantě apod.) bez nebo s dopravně a kapacitně kvalitním napojením tohoto předměstí na východní obchvat, vyloučením dopravy přes náměstí, apod. Varovné je zjištění, že obousměrné propojení Kollárovu do 5. ramene okružní křižovatky Zborovská – Krále Jiřího nesplňuje podmínku zklidnění dopravy přes město, aby byla odkloněna po přeložce II/272 většina tranzitní dopravy.

Generel dopravy by bylo vhodné aktualizovat na současný stav zátěží a dopravního skeletu a o varianty přerozdělení zatížení, pokud bude komunikace realizována nyní, v navrhované podobě, a za postupného běžného růstu zátěží včetně nových zátěží z nové bytové výstavby za předpokladu neexistence vnějšího obchvatu a při existenci vnějšího obchvatu, a za různých dopravních opatření stanovených značením (maximální tonáž, úprava rychlosti, jednosměrný nebo obousměrný provoz, omezení průjezdu náměstími, atd.). V každém případě se zvýší zátěže v této části města, a následně v ulici Kollárově, aniž by došlo k významnému efektu snížení dopravních pohybů na ostatních komunikacích. Generel kalkuloval pro různé případy výhledové zátěže 3750 až 5210 vozidel za 24 hodin v pracovní den. Zvýšení zátěží na hodnotu z 1000 dopravních pohybů až na 4 000 nelze vyloučit, jakmile bude trasa atraktivnější. Generel by bylo bezpochyby potřebné v souvislosti s dalšími možnými scénáři vývoje zástavby města a výstavby různých nadřazených komunikací rozloženými do různých období aktualizovat. V každém případě je zátěž až kolem cca 5000 vozidel / 24 hod. v pracovní den do budoucna reálná, navíc výstavba vnějšího okruhu zatím poměrně v nedohlednu. Z hlediska etapizace bude otázkou, kdy bude navrhovaná komunikace realizovaná a průjezdně zprovozněná od povolené okružní křižovatky až ke křižovatce s ulicí Kollárova, a jak budou stoupat dopravní zátěže vyvolané připravovanou (investorem deklarovanou) rozsáhlou výstavbou Liblického předměstí.

Zástavba navrhovaná touto studií (dostavba smíšeného obytného bloku, předpokládaná výstavba depozitáře RMK a nebytových staveb v tomto druhém bloku by zřejmě vyvolala odborným odhadem nárůst cca 500 pohybů v součtu obou směrů v běžném pracovním dnu za 24 hodin. V tom není uvažována frekvence a průjezd vozidel řešeným územím, pokud by byla realizována záchytná hromadná garáž, neboť vjezd a výjezd z tohoto objektu by byl pravděpodobně umístěn a dopravně regulován k okružní křižovatce a do ulice Zborovské.

K územnímu rozhodnutí o umístění předmětné navrhované komunikace by mělo být známo dopravní zatížení této komunikace za současného stavu dopravního značení a současných zátěží, a dopravního značení u navrhované komunikace pro jednosměrný nebo obousměrný provoz, a následně i pro zvyšování zátěží na komunikačním systému města novou zástavbou, to vše bez situování východního obchvatu města.

Co do časové osy realizace okružní křižovatky, nově navrhované komunikace územím, případně její části (včetně sítí technického vybavení), a nové výstavby v řešeném území, a jejího napojení na veřejnou infrastrukturu, se nabízí několik variant.

Optimální by byla varianta realizace celého úseku navrhované veřejné pozemní komunikace navazující na okružní křižovatku a ulici Kollárovu včetně napojení území na technickou infrastrukturu současně s okružní křižovatkou. Reálná je varianta realizace části tohoto záměru - napojení území od východu, a tedy i realizace nové zástavby prostoru, pokud by byla k dispozici okružní křižovatka a část

nové komunikace; napojení od západu dle této studie by vyžadovalo změnu Územního plánu Český Brod, která je v současnosti ale navíc zatížena zákonem vyžadovanou standardizací územního plánu, tedy lze předpokládat proces další změny územního plánu v řádu minimálně dvou let. Otázkou je, zda a za jakých podmínek by bylo případně povoleno orgány státní správy provizorní dopravní napojení areálu, ať již stávajícím vjezdem z východu bez okružní křižovatky, nebo i po současné cestě přes pozemek č. parc. 2069, k. ú. Český Brod.

Rozvaha o potřebě dopravy v klidu pro stavbu depozitáře RMK viz v textech výše, pro ostatní funkce bude užito ČSN 73 6110, pokud regulativy Územního plánu Český Brod v době povolování staveb nestanoví jiný výpočet.

1.03.05. Řešení technické infrastruktury

Na úvod je nutno konstatovat závažnou skutečnost, že okružní křižovatka Zborovská – Jana Kouly – Krále Jiřího byla navržena, aniž by byl znám průběh nové trasy komunikace od jejího severozápadního ramena (její průběh v prostoru bývalého ZZN), ale zejména je problémem, že k žádné ze stávajících sítí technické infrastruktury, které procházejí přes prostor trvalého záboru okružní křižovatky, a na které musí být řešené území napojeno, není navržena příslušná větev, která by končila prozatímně na okraji trvalého záboru větve křižovatky směřující do řešeného území. Pokud by byla křižovatka realizována dle povoleného stavu, veškeré sítě, které je potřebné dovést do řešeného území, a napojit v místě okružní křižovatky, by způsobily nejen vyloučení dopravy v této křižovatce, ale zásah do nového povrchu a její kompletní překopání. Zhotovitel této studie považuje tento případ za tak závažný, že je nutno jej řešit, a to nejlépe návrhem nové komunikace v řešeném území, včetně řadů a případně i přípojek sítí technické infrastruktury; při jejím povolování by bylo možno současně změnit stávající platné rozhodnutí o okružní křižovatce přidáním řadů technické infrastruktury do míst připojení na stávající řady (pitná voda, kanalizace, plyn, VO, chráničky kabelů datových a informačních sítí, případně i silové kabely elektrické soustavy, pokud by se prokázalo, že to je potřebné s ohledem na spády, kapacity, zokruhování, apod.).

Řady pitné vody jsou vedeny ulicí Zborovskou o dimenzi DN 300 (315PE), ulicí Krále Jiřího DN 225 - DN 250 (225PE, 355PE) s odnoží do ulice Jana Kouly DN 160 (v současnosti v mapách GIS nepotvrzena). V ulici Kollárova v místě západního ukončení nové komunikace je vodovodní řad o DN 160 (160PVC). Vodovodní řad zásobující zástavbu podél nové komunikace je třeba napojit uprostřed okružní křižovatky na vodovodní řad DN 300 (355PE), a zokruhovat s vodovodním řadem v ulici Kollárova v místě, kde se nová pozemní komunikace bude napojovat na stávající pozemní komunikaci Kollárova.

Odkanalizování v řešeném území a v jeho okolí je dosud převážně založeno na jednotné kanalizační síti. Předpokládá se postupný přechod na systém oddílný. Zatímco splašková kanalizace může být vedena a zaústěna do stávající kanalizace jednotné gravitačně, případně i výtlačkem, systém likvidace dešťových vod bude bezesporu problematický. V území bude nutno založit oddílný systém kanalizace, i když vedení dešťových vod samostatnou dešťovou kanalizací v prostoru za hranicí řešeného území až do recipientů nebude mít pokračování.

V řešeném území byla a je na splaškovou kanalizaci napojena zřejmě jen stavba na nároží ulice Krále Jiřího. Zda byly napojeny i ostatní objekty areálu ZZN nebylo zjištěno.

Z ulice Jana Kouly i Krále Jiřího (u této komunikace přes prostor budoucí okružní křižovatky, DN 400, 400PP) a následně i z ulice Kollárova a Šafaříkova (DN 500/800B) je vedena jednotná gravitační kanalizace kanalizačními řady do odlehčovací komory OK 2 u Penny Marketu a odtud na městskou ČOV. Z prostoru severního okraje záboru navrhované okružní křižovatky směřuje mimo to v chodníku směrem severním veřejným prostranstvím pozemní komunikace Zborovské samostatná jednotná kanalizace 250PVC, velmi záhy rozšířená na 400PVC, která byla založena v roce 2009, a která

nahradila potrubí 2 x DN 500B. Do této kanalizace je zaústěna dešťová kanalizace ulice Zborovské a bude i dešťová kanalizace navržené povolené okružní křižovatky Zborovská, Jana Kouly x Krále Jiřího. Kanalizace vede směrem severním podjezdem pod tratí do systému jednotné kanalizace Kounického předměstí a do OK 10 s ČS, odtud přes historické centrum částečně výtlačkem se splašková, respektive smíšená voda vede zpět opět do OK 2 a na ČOV. Reálné, možné a vhodné napojení splaškových vod na splaškovou, respektive jednotnou kanalizaci, bude třeba ověřit podrobněji v dokumentaci nově navrhované komunikace bývalým areálem ZZN, jejího podélného profilu, hloubky uložení a kapacity stávajících sítí jednotné kanalizace.

Do staré jednotné kanalizace byl pravděpodobně napojen systém odvodu dešťových vod areálu ZZN. Dnes není však známo, jak bylo s tímto systémem včetně hlavních rušených řadů naloženo, známo je pouze, že do nově realizované jednotné kanalizace 400PVC vody z areálu neústí.

Nová splašková kanalizace pro odkanalizování splaškových vod z řešeného území uložená do navrhované pozemní komunikace, by mohla být pravděpodobně napojena na kanalizaci Krále Jiřího přímo v místě šachty 4144 (271,86 / 216,09) nebo prostřednictvím větve A500 / 800B v ulici Kollárově v šachtě 8980 (218,29 / 216,15), případně oběma způsoby (směry), neboť řešené území je prakticky rovinné, o nadmořské výšce kolem 218 m n.m., v severní části 219 m n. m, a odtud je splašková i dešťová voda odvedena stokami k OK 2. Další možností je některé stavby napojit přípojkou splaškové kanalizace na jednotnou kanalizaci v ulici Zborovské, například na šachtu 10197 (217,25 / 215,37) nebo až na šachtu 6835 (216,29 / 215,12).

V případě, že by nevyhovovaly spády kanalizace, bylo by možno případně nové úseky ke stávajícím místům napojení řešit čerpáním – krátkými úseky tlakové splaškové kanalizace. Odvod všech splaškových vod směrem na Kounické předměstí se nejeví zpracovateli této studie za nutný a vhodný.

Podél ZUŠ probíhá starší jednotná kanalizace DN 200, do které by se patrně nezasahovalo, případně by byla s ohledem na stav rekonstruována.

Nejbližší místo napojení oddílné splaškové kanalizace řešeného území na jednotnou kanalizaci (šachta 4144 v komunikaci Krále Jiřího) je tedy zřejmě možno předpokládat poblíž jihovýchodního nároží objektu na č. parc. st. 258 (bet. DN 400PP), a další je v ohybu ulice Kollárovy u ZUŠ, kde se nová komunikace připojí T křižovatkou k stávající Kollárově ulici (patrně šachta 8980). Napojení řešeného území se logicky jeví vhodné oběma směry, neboť území je v celém rozsahu rovinné, s nejvyšším bodem při zatačce nově navrhované komunikace. V prvním případě zmíněného napojení se jedná o prostor, který je v trvalém záboru povolené novostavby okružní křižovatky. Pokud by byla realizována dříve, nežli napojení na předmětnou šachtu, bylo by nutno kvůli kanalizačnímu řadu z řešeného území zasahovat do hotové stavby a nových povrchů, za předpokladu logického napojování prvních novostaveb řešeného území na okružní křižovátku a na východní úsek nové komunikace, který bude k okružní křižovatce připojen.

V případě, že by k realizaci povolené okružní křižovatky a předmětného úseku navazující navrhované veřejné pozemní komunikace včetně řadů nedošlo včas, a nebylo povoleno využít současný vjezd do areálu, a napojení na kanalizační řad šachtu 4144 v ulici Krále Jiřího, byla by možnost řešení území komunikačně a sítěmi napojit v první etapě i ze západu novou T křižovatkou u ZUŠ, a novou částí komunikace, tj. na síť obsažené v ulici Kollárově. Západní část navrhované komunikace a v ní obsažené nové sítě, pokud bude území řešeno dle této studie regulace, ale bude vyžadovat změnu Územního plánu Český Brod, což je patrné při přítisku hranic ploch Územního plánu do koordinační situace této studie.

V každém případě lze shrnout, že odkanalizování řešeného území splaškovou kanalizací je technicky řešitelné, a to i za různých etap výstavby nových dopravních staveb i dalších staveb zástavby řešeného území, stavby je však třeba koordinovat věcně i časově s realizací okružní křižovatky.

Odkanalizování dešťových vod bylo a je dosud v Českém Brodu zajištěno odvodem do jednotné kanalizace. Odkanalizování srážkových / dešťových vod by mělo být v území dle současně platného Územního plánu Český Brod a Generelu odkanalizování města založeno separátně vedenou dešťovou

kanalizací. Na systém oddílné kanalizace z dosud realizované a provozované jednotné kanalizace města bude přechod probíhat postupně, územní plán ukládá v nových lokalitách zakládat kanalizaci oddílnou. Vsakování vody v řešeném území nepřichází s ohledem na výsledek geologického posouzení vsaku v úvahu, pouze zálivka, kropení a odpar nebo jiné spotřebování v místě vzniku. Nejbližší dešťová kanalizace je v ulici Jana Kouly pro odvod dešťových vod z této komunikace, kanalizace je ve vlastnictví Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (KSÚS SK), DN 250 – 300, tato kanalizace je ale napojena tak jako tak ve své dolní části na jednotnou kanalizaci, přičemž i z jižně nedalekého Retail Parku při ulici Jana Kouly je přečerpávána dešťová voda samostatně separátním potrubím dešťové kanalizace směrem jižním k řece Šembeře.

Konkrétní návrh likvidace dešťových vod je komplikovanou otázkou, kterou tato studie nemá možnost ani úkol řešit. Ideální by byl případ, že by voda z řešeného území odtékala gravitačně oddílnou sítí dešťové kanalizace až do recipientu (vodoteče), za předpokladu s jejím hospodařením, hospodárným využitím a zpomalením odtoku z území, kam prvotně voda dopadla, což by v každém případě mělo být výsledným, byť zřejmě výhledovým stavem. V každém případě je možno zjistit (Územní plán Český Brod, výkres zásobování vodou, jev A049 ÚAP), že řešené území je součástí povodí Kounického potoka. Hranice mezi povodími Kounického potoka a Šembery prochází přes ulici Jana Kouly přibližně v prostoru první šachty dešťové kanalizace této komunikace směřující směrem jižním (kanalizace i komunikace ve vlastnictví Středočeského kraje, hospodaření se svěřeným majetkem svěřeno KSÚS SK). Na předmětné hranici povodí nezměnilo nic ani nasypání tělesa dráhy, které prostorem povodí Kounického potoka prochází. V prostoru náspu železniční trati se údajně nacházely a zřejmě se pod ním dosud nacházejí pramenné či zvodnělé vrstvy zásobující tuto vodoteč. Srážková voda, která se dostane do podzemních vrstev a podzemní voda z části povodí odříznutého železničním náspem pravděpodobně proudí směrem ke Kounickému potoku, přestože má bariéru v podobě násypu širokého tělesa dráhy. Odtoku vod velmi pravděpodobně pomáhají i úseky starých i současných kanalizací i jiných podzemních sítí, jimiž, nebo podél nichž voda proniká a odtéká, a které jsou uloženy i pod tělesem náspu a pod podjezdem. Negativním momentem při odvodu dešťových vod novou oddílnou dešťovou kanalizací od řešeného území směrem severním je zřejmě skutečnost, že podjezd je uměle vytvořenou prohlubní, která by gravitačnímu odtoku dešťových vod od řešeného území kanalizací vedenou podjezdem směrem severním mohla bránit.

V řešeném území areálu byl řešen odvod dešťových vod ze střech a rozsáhlých zpevněných ploch areálovou kanalizací do jednotné kanalizace DN 500B začínající a uložené v ulici Zborovské, a směřující do Kounického předměstí. Tato jednotná kanalizace, jak již bylo výše zmíněno, byla nahrazena v roce 2009 kanalizací jednotnou novou, položenou souběžně s původní v západním chodníku ulice Zborovské, aniž by do této nové kanalizace byla dešťová potrubí areálové kanalizace zaústěna; jak bylo tehdy naloženo se starými kanalizacemi v ulici Zborovské není správci a provozovateli kanalizací zjištěno a známo. Lze předpokládat, že byly i částečně ponechány a nezavaleny. V areálu jsou na několika místech vpusti dešťové kanalizace, která byla uložena mělce cca 0,5 m pod terénem, je ověřeno, že z některých dešťová voda směřovala k ulici Zborovské (k podjezdu pod železniční tratí), což prokazují kamerové zkoušky, se kterými však nelze bez výkopových prací pokračovat a zjistit, jak byl systém veden a kde byl zaústěn, případně kde byl přerušen. Předpoklad je, že se tak stalo při západním okraji ulice Zborovské u podjezdu, kde zatravněný prostor vykazuje větší zamokření. Srážková voda z rozsáhlé zpevněné plochy bývalého areálu ZZN i ze střech budov tohoto areálu tedy odtéká v současnosti neznámo kam, pravděpodobně však k severovýchodnímu okraji areálu (do terénně sníženého předprostoru před železničním nadjezdem, respektive podjezdem ulice Zborovské pod železnici, kde se mohou vyskytovat odpojená potrubí starší jednotné kanalizace). Je tedy i možné, že dešťová voda odtéká směrem severním, kam byla původně směřována, spleť podzemních prostorů podél historické i soudobé podzemní technické infrastruktury. Pod železnici je severně od areálu údajně veden starý zazděný kolektor s vodovodem, údajně je zazděn i původní podjezd pod železnici západněji od stávajícího, který byl opuštěn při rozšiřování tělesa trati (viz zmínky v textu ohledně historie řešeného území a jeho okolí).

Návrh hospodaření s dešťovými vodami a odvodu srážkových / dešťových vod z řešeného území za nemožnosti vsakování má v současné době několik pracovních variant, které bude třeba ověřit.

U všech je třeba sledovat využití a likvidaci vod nejprve v řešeném území, a následný odtok nevyužitě vody buďto do povodí Kounického potoka, nebo do povodí Šembery, a to buďto gravitačně, nebo i za pomoci přečerpávání, což je varianta nevhodná, ale technicky možná. Výsledné konečné řešení by mělo být samostatnou dešťovou kanalizací do recipientu, dočasný odtok za použití jednotné kanalizace je rovněž otevřenou variantou, protože odvedení vod z řešeného území samostatnou dešťovou kanalizací až do vodoteče, bez ohledu do které, je nákladem, technicky i majetkově náročnou celoměstskou investicí. Záležit při tom bude i na množství vody, které bude třeba z území odvést.

V řešeném území bude v každém případě založena oddílná kanalizace. Dešťové vody budou u novostaveb zachyceny do nádrží pro zálivku, závlahu, hasební účely, případně i jiné využití, v případě plochých střech je možno navrhovat střechy s vegetací.

Nabízí se podrobněji ověřit zejména nejprve gravitační odvod, pokud to konfigurace terénu dovolí, nebo i přečerpávání dešťových vod přes zdržení odtoku (RN) do výše zmíněné kanalizace KSUS SK v ulici Jana Kouly se zaústěním do řeky Šembery, pokud byla stávající dešťová kanalizace dimenzována i na nárůst průtoku. Ale i pokud by tomu tak nebylo, voda by byla regulována přes retenční nádrž, kterou bude třeba v území (nejlépe na jeho okraji) umístit. Jedná se o převedení vod z povodí Kounického potoka do povodí řeky Šembery (viz hranici rozvodí vodních toků).

Druhou možností je odvod zbytkových srážkových vod do Kounického potoka, zde však není k dispozici zatím žádná dešťová kanalizace, a gravitační odvod by mohl být problematický s ohledem na snížení terénu nivelety ulice Zborovské pod podjezdem železniční trati, pokud by dešťová voda nebyla odváděna využitím zazděných průchodů v tělese náspu trati nebo novým průrazem tělesa železniční trati. Tak jako tak by v první fázi dešťová voda byla zřejmě zaústěna do jednotné kanalizace, protože oddílná kanalizace v prostoru Kounického předměstí neexistuje. Sledovanou budoucí výhodou by bylo zvýšení množství vody v Kounickém potoce a respektování původního přirozeného směru odtoku, který pod náspem trati nemusel být přerušen. Retenční nádrž nebo trubní retenci pro regulaci dešťových vod by v tomto případě bylo zřejmě výhodnější založit v severovýchodní části řešeného území (například pod navrhovanou severní komunikací).

Při ulici Kollárově v západní až jihozápadní části řešeného území žádná dešťová kanalizace není založena, zde by musela dešťová voda být regulovaně přepouštěna do jednotné kanalizace, což v současnosti neodpovídá regulativům územního plánu ani požadavku 1. SčV, a.s., řešit likvidaci srážkových vod z nových rozvojových ploch odděleně od jednotné kanalizace. Variantou je založení oddílné kanalizace a její odvedení do nejzazších možných míst, kde by byla dočasně zaústěna do systému jednotné kanalizace. Jedná se o plochu, která není zcela nově zastavitelná, dešťové vody odtud již jednotnou kanalizací byly odváděny, tedy by mohlo být připuštěno, že se jedná o obnovu odvodu dešťových vod a nikoliv o nově zastavitelnou plochu, a případně, pokud by to bylo možné, dešťové vody do jednotné kanalizace dočasně vypouštět. O vhodném a technicky i právně možném odvodu dešťových vod bude muset být rozhodnuto na základě podrobné variantní dokumentace zpracované včas k této problematice.

Pro přebytečnou srážkovou vodu ze střech a vodu ze zpevněných ploch je navrženo v řešeném území zdržení a zdržení, a to jednak trubní retencí, která by mohla doprovodit nově navrhovanou komunikaci, či komunikaci při severním okraji řešeného území, jednak podzemní retenční nádrž, pokud možno v nejnižší části řešeného území, v tomto případě zřejmě v řešeném území poblíž ramene navrhované okružní křižovatky, nebo poblíž podjezdu Zborovské ulice pod železnici. V prvním případě retenční nádrže by usměrněný regulovaný odtok mohl být veden k šachtě dešťové kanalizace KSUS SK v ulici Jana Kouly, pokud by bylo možno vytvořit minimální spád, který by bylo možno vyústit nad dno první šachty této kanalizace, respektive obecněji dešťovou kanalizací směrem k Šembeře, pokud by to odtokové poměry dovolily. Z retenční nádrže je možno uvažovat i postupné přečerpávání.

Vodní plocha nebo suchý poldr či parkové plochy se zelení a jezírky se v řešeném území nenavrhují s ohledem na potřebu intenzivního využití odůvodněného z hlediska urbanistické ekonomie - polohy území v centrální části města.

Ulicí Zborovskou prochází STL plynové potrubí PE 225, které se stáčí směrem východním východní částí ulic Krále Jiřího k nádraží. Zásobování plynem by mělo být založeno napojením nové větve na tento STL plynovod. S použitím řadu NTL PE 315 procházejícího z ulice Zborovské směrem do západní části ulice Krále Jiřího, nebo NTL PE 110 z ulice Kollárovy, se nepočítá. Novostavby nejsou na nízkotlaké rozvody plynu napojovány. Potrubí nové větve by bylo třeba vést prostorem záboru pro stavbu okružní křižovatky. Zda bude území plynofikováno, je na rozhodnutí investora / Města Český Brod. V současné době ne všechny lokality je navrhováno nezbytně připojit na plynové rozvody.

Elektrickou energií, silovými kabely, může být území zásobováno ze stávající TS KO 0315 22/0,4 kV situované v řešeném území. Předpokládá se budoucí potřeba přesunutí této TS do jiného místa v území (integrování do některé novostavby) a její případné posílení. Kabely lze napojit u objektu TS, v každém případě zásobování řešeného území z tohoto bodu je třeba se stavbou okružní křižovatky koordinovat, což se při návrhu okružní křižovatky rovněž nestalo. TS KO 0315 je v soustavě trafostanic propojených podzemním vedením VN do 35 kV (respektive zde konkrétně 22 kV), mezi TS KO 0377 a TS KO 0976, a je předpoklad buďto pro novou výstavbu posílit stávající TS v řešeném území, nebo variantně založit zasmyčkováním v jiné část řešeného území další TS 22/0,4 kV; počet nových bytů i nebytových prostor to v budoucnu zřejmě vyvolá. Dle potřebných příkonů pro novostavby to bude na rozhodnutí provozovatele sítě ČEZ – distribuce.

Lokalitu lze napojit na stávající rozvody veřejného osvětlení, které je situováno v okolí řešeného území, v ulici Zborovské i Kollárově, nejbližší rozvody a zařízení jsou navrženy v povolené okružní křižovatce.

Pro přenos datových a telekomunikačních spojů je předpoklad položení chrániček a realizace komor propojených s navrhovanými chráničkami instalovanými jako součást stavby povolené okružní křižovatky, pokud to bude možné, nebo novými přidanými chráničkami v řešeném území, situovanými ve veřejném prostranství s novou pozemní komunikací, připravenými k budoucímu propojení a využití. Vzdušné signály operátorů jsou v řešeném území k dispozici. Na objektu síla je množství zařízení pro datový a telekomunikační přenos, jejich využití pro potřeby řešeného území by neměl být technický problém.

1.03.06. Zeleň a životní prostředí

Území po areálu ZZN je prakticky bez dřevinné zeleně i bez travních porostů. Největší pozemek zpevněné plochy č. parc. 172/3 o výměře 5471 m² je bez porostů vegetace. Strom u domu na č. parc. 258, vrba náhrobní - *Salix sepulcralis* (lidově smuteční vrba) je rozhodnutím o okružní křižovatce navrženo pokácet, protože brání její realizaci. Dřeviny na svahu pod železnicí na pozemku dráhy, přesahující na pozemek ve vlastnictví Města Český Brod je možno (doporučeno) sadovnický upravit (většinou se jedná o listnaté stromy a keře, převážně o bez černý – *Sambucus nigra*, trnovník akát – *Robinia pseudoacacia*, šípek, tj. růže šípková – *Rosa canina*), ostatní druhy dřevin jsou zanedbatelné.

U oplocení na pozemku města č. parc. 172/3 mezi pozemkem č. parc. 166/1 a 2159 je kromě menšího stromu bezu černého několik vzrostlejších jedinců, z nichž největší je jasan ztepilý – *Fraxinus excelsior*. Pravděpodobně nebude z důvodu návrhu zástavby dle této studie nezbytné jej pokácet, jediné že by hrozilo riziko pádu ze zdravotních důvodů či změny podmínek v kořenovém systému při zakládání podzemních částí přilehlých staveb.

Více dřevin bez průběžného ošetření se vyskytuje na č. parc. 166/2, 166/3 a 166/6 kolem haly na č. parc. st. 1339/16 a rodinného domu č. parc. st. 104/2. Nejvíce vzrostlých dřevin (jehličnanů) – borovice černá – *Pinus nigra*, smrk ztepilý – *Picea abies* a další, je na č. parc. 166/6. Zde se vyskytují ojediněle i listnaté stromy, není však předpoklad, že by zde zeleň nebylo možno pokácet. Dřeviny jsou totiž v cestě navrhované pozemní komunikace. Některé proti ZUŠ by se možná mohlo podařit zachovat,

to bude možno posoudit až po jejich zaměření včetně rozsahu koruny. Zůstal by zde ostrůvek vzrostlých dřevin, z nichž některé jsou estetické kvality.

Návrh regulace předmětného území předpokládá jednak existenci nové zeleně ve veřejných prostranstvích s pozemními komunikacemi - alej v zeleném doprovodném pásu komunikace, případně v kolmém parkování u navržené komunikace, a jednak zeleně soukromé při doplnění bloku, přičemž procenta zeleně jsou předpokládána povolit nižší, což upravuje pro plochu SM Územní plán Český Brod, a v jiných případech ještě může být předmětem návrhu další změny tohoto územního plánu.

Situování drobné plochy parkové zeleně (ZP) je v řešeném území z hlediska územního plánu otázkou podrobnosti, může být součástí plochy SC nebo SM. Studie se přiklání spíše k vymezení veřejného prostranství, kde může být situována i veřejná zeleň, ale kde je možno navrhovat i podíl zpevněných ploch.

Při posuzování řešeného území z hlediska kvality životního prostředí je třeba vzpomenout zatížení hlukem ze železniční a silniční dopravy, a to v současnosti i ve výhledu. V současnosti je území zasaženo hlukem z dopravního železničního koridoru a ulice Zborovské, případně i Krále Jiřího. Ve výhledu to bude zatížení ještě z nově navrhované komunikace. Stavby smíšeného obytného bloku by měly být odcloněny od vlivu železniční i silniční dopravy, jednak stavbami nebytovými mezi dostavovaným blokem a náspem železnice, jednak situováním nebytových prostor na severovýchodní stranu bloku. Výška staveb (do 3 NP) je zárukou, že železniční doprava nebude významně zatěžujícím faktorem pro situování hygienicky chráněných funkcí, neboť hluk z provozu železnice stoupá výškou, což je jednoznačně možno zjistit, pokud stoupáme patry existující stavby síla.

U pozemních komunikací se předpokládá, že provoz bude postupně méně hlučný při stále větším výskytu a používání elektrických motorů. Snížení hluku je možno dosáhnout speciálním asfaltovým povrchem a moderními konstrukcemi oken bytových staveb v kombinaci s vnitřním systémem nuceného větrání.

Z hlediska množství zeleně a vodních ploch je zajištění externího městského klimatu poněkud méně preferováno, byť jsou známy zvyšující se extrémní teploty. Území je součástí historické městské zóny, a zástavba odpovídá současné hustotě zástavby takových území. Varianty, aby v území vznikly parkové plochy a vodní plochy nebyly objednatel v zadání práce vyžádány a sledovány.

1.04.00. Závěr, výsledky studie

Studie po konzultacích a rozhodnutích objednatele v průběhu prací na studii a na základě jednání s možným investorem stavby areálu depozitáře RMK v části řešeného území obsahuje propracovanější variantu možnosti urbanistického (funkčního a prostorového) a dopravního pojetí řešeného území, ve větší míře dnes osvobozeného od původní zástavby a původního využití pro zemědělství a obchodování se zemědělskými produkty. Pracuje s dotvořením prostoru formou městského prostředí způsobem tvorby bloků charakteristických pro okolní sousední městskou památkovou zónu, ve které se řešené území částečně nachází. Pracuje s ponecháním stavby sýpky (síla) při předpokladu jeho přestavby pro nové využití a za předpokladu realizace jeho nové estetické úpravy vzhledu. Pracuje s možností, respektive potvrzením potřeby řešit problematiku historických náměstí a okolí formou záchytných garáží včetně nabídky garáží pro obyvatele centra. Pracuje s předpokladem, že průjezd centrem (tzv. hradebním okruhem) pro automobilovou dopravu a zejména i průjezdnou automobilovou dopravu bude omezen – regulován a do budoucna nahrazen dopravními stavbami nezasahujícími do hygienicky chráněných městských prostor a umožňujícími dosažení sběrných komunikací a silnic v okolí města jiným způsobem než v současnosti běžným a jediné možným průjezdem po vnitřních komunikacích středu města Český Brod.