



## ÚZEMNÍ STUDIE „UH. BROD – U NÁDRAŽÍ ČD“

---

## ÚZEMNÍ STUDIE „UH. BROD – U NÁDRAŽÍ ČD“

lokality:	Území ležící v sousedství nádražní budovy v Uherském Brodě mezi ulicí Pod Valy a železnicí
objednatel:	<b>Město Uherský Brod</b> Masarykovo nám. 100 688 17 Uherský Brod Ing. Jan Hrdý, místostarosta
pořizovatel:	<b>Městský úřad Uherský Brod</b> Odbor stavebního úřadu, Oddělení územního plánování Masarykovo nám. 136 688 01 Uherský Brod Ing. Jiří Kolouch, vedoucí oddělení
zpracovatel:	<b>knesl kynčl architekti s.r.o.</b> Šumavská 416/15 602 00 Brno doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. – garant projektu číslo autorizace ČKA: 02 672
zpracovatelský tým:	Ing. arch. Jiří Knesl doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. Ing. arch. Bohuš Zoubek Ing. arch. Jan Špirit
datum:	říjen 2020
stupeň:	územní studie

---

## OBSAH ÚZEMNÍ STUDIE

### A. NAVRŽENÉ PODMÍNKY PRO ROZHODOVÁNÍ V ÚZEMÍ

- A.1. ÚVOD
- A.2. NAVRŽENÁ REGULACE
  - A.2.1. Funkční využití území
  - A.2.2. Prostorové uspořádání území
- ▶ VÝKRESOVÁ ČÁST
  - A.01 Regulace 1 : 500

---

## ODŮVODNĚNÍ ZVOLENÉHO ŘEŠENÍ

### B. KOMPLEXNÍ NÁVRH

- B.1. ÚVOD
  - B.1.1. Účel a cíle územní studie
  - B.1.2. Vymezení řešeného území
  - B.1.3. Použité podklady
- B.2. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ÚZEMÍ
  - B.2.1. Širší vztahy, současné využití území
  - B.2.2. Majetkoprávní vztahy
- B.3. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ
  - B.3.1. Koncepce funkčního využití
  - B.3.2. Koncepce prostorového uspořádání
  - B.3.3. Koncepce veřejné infrastruktury
- B.4. ZÁVĚR
  - ▶ VÝKRESOVÁ ČÁST
    - B.01 Širší vztahy 1 : 5 000
    - B.02 Majetkoprávní vztahy 1 : 500
    - B.03 Urbanistický návrh 1 : 500
    - B.04 Púdorys 1 : 250
    - B.05 Řez – varianty 1 : 250
    - B.06 Pohled – varianty 1 : 250

## A. NAVRŽENÉ PODMÍNKY PRO ROZHODOVÁNÍ V ÚZEMÍ

### A.1. ÚVOD

Územní studie má sloužit jako podklad pro rozhodování o změnách v území a případně jako podklad pro Územní plán Uherský Brod či jinou ÚPD. Územní studie stanovuje podrobnější podmínky pro funkční a prostorové využití řešeného území.

Řešení územní studie, která obsahuje zpřesnění podmínek pro rozhodování v dotčeném území, je včetně výkresové části uvedeno v této kapitole (kap. A). V následující části (kap. B) je připojeno odůvodnění zvoleného řešení, které prostřednictvím konkrétního urbanistického řešení podrobně prověřuje navrženou regulaci.

### A.2. NAVRŽENÁ REGULACE

Navržená regulace využití území je znázorněna na výkrese *A.01 Regulace* (1 : 500) a popsána v následujícím textu.

#### A.2.1. Funkční využití území

V řešeném území jsou vymezeny následující typy využití:

##### a) Pozemek občanského vybavení

– jsou určeny zejména pro občanské vybavení, administrativu či další podobné využití (např. nevýrobní služby) a související vybavení (např. parkování osobních vozidel, dopravní a technická infrastruktura, veřejná prostranství).

##### b) Pozemek veřejných prostranství

– jsou určeny pro veřejná prostranství zajišťující dopravní a technickou obsluhu přilehlých pozemků a související využití (např. chodníky, parkování, doprovodná zeleň, městský mobiliář).

##### c) Část pozemku určená k umístění podloubí

– pozemky veřejných prostranství určené pro umístění podloubí. Minimální šířka částí pozemků pro podloubí je určena kótami na výkrese *A.01 Regulace*.

##### d) Přístřešek na kola určený k demolici

– pozemek veřejných prostranství, na kterém má výhledově dojít k odstranění přístřešku pro kola.

#### A.2.2. Prostorové uspořádání území

Prostorové uspořádání území je stanoveno prostřednictvím těchto regulací:

##### a) Stavební čára

– závazná linie, která určuje umístění převažující části průčelí hlavní stavby na pozemku směrem k veřejnému prostranství. Stavební čára je směrem do veřejného prostranství stanovena jako nepřekročitelná pro umístění jakékoliv budovy nebo její části, vyjma podloubí na „části pozemku určeného k umístění podloubí“. Umístění stavebních čar je určeno vynášecími čarami od hran existující nádražní budovy.

##### b) Stavební hranice

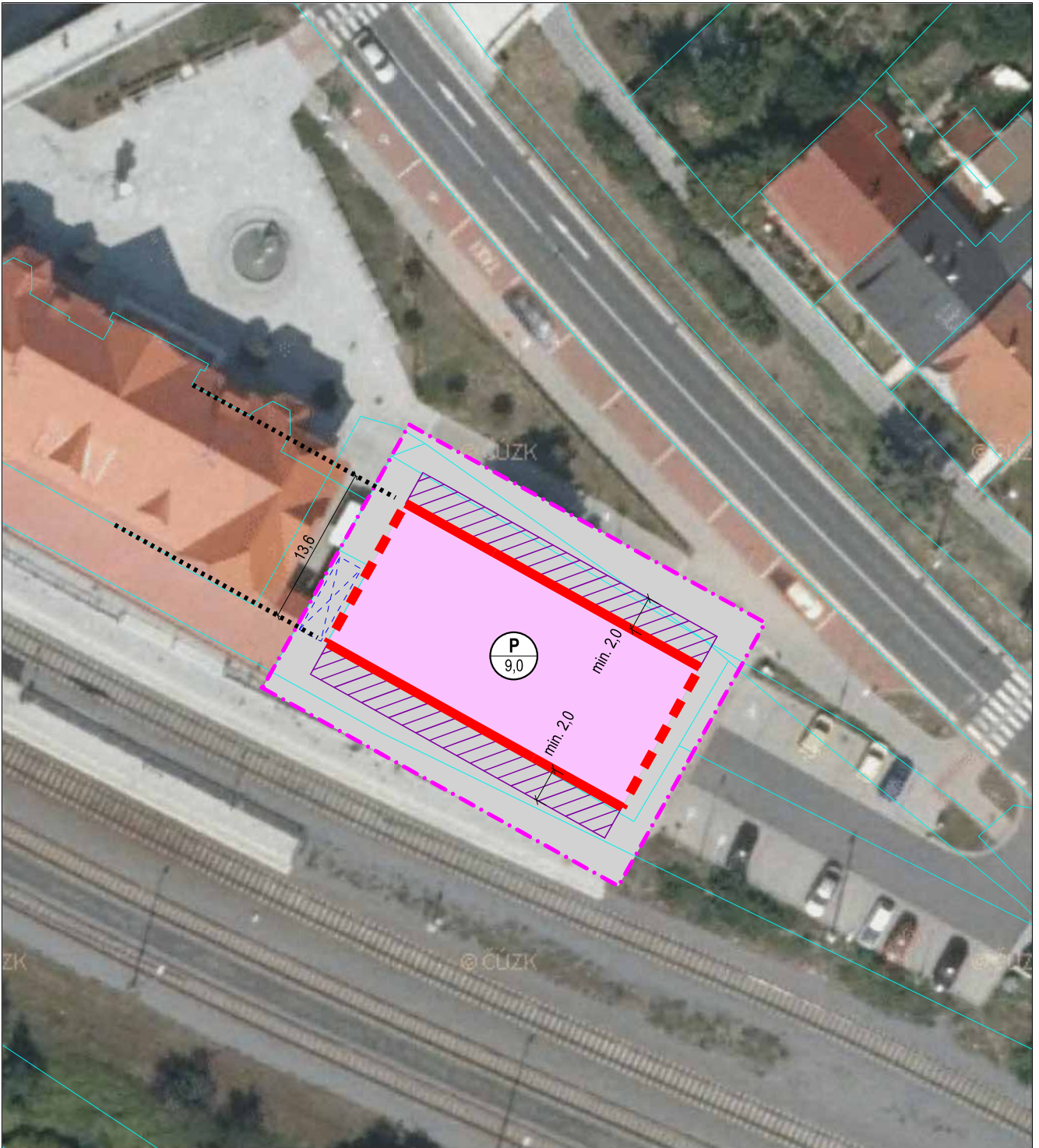
– závazná linie, která je směrem do veřejného prostranství stanovena jako nepřekročitelná pro umístění jakékoliv budovy nebo její části, vyjma markýz, stříšek, vyrovnávacích zídek apod. Budovy mohou být „za“ stavební hranicí (ve směru od veřejného prostranství dovnitř pozemku) umístěny libovolně.












##### c) Maximální výška zástavby

– maximální výška zástavby na pozemku občanského vybavení je 9 metrů od okolního terénu.

##### d) Typ střechy

– zástavba na pozemku občanského vybavení bude mít plochou střechu.



	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ		STAVEBNÍ ČÁRA
	POZEMEK OBČANSKÉHO VYBAVENÍ (OV)		STAVEBNÍ HRANICE
	POZEMEK VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ (VP)		VYNÁSEČI ČÁRY OD BUDOVY NÁDRAŽÍ
	ČÁST POZEMKU PRO UMÍSTĚNÍ PODLOUBÍ		KÓTA VZDÁLENOSTI
	PŘÍSTŘEŠEK NA KOLA URČENÝ K DEMOLICI		KATASTRÁLNÍ MAPA
	TYP STŘECHY (P - PLOCHÁ) MAXIMÁLNÍ VÝŠKA ZÁSTAVBY V METRECH	VYSVĚTLENÍ A DALŠÍ PODMÍNKY VYUŽITÍ ÚZEMÍ JSOU UVEDENY V TEXTOVÉ ČÁSTI V KAPITOLE „NAVRŽENÉ PODMÍNKY PRO ROZHODOVÁNÍ V ÚZEMÍ“.	



0 10 20 m

## A.01 REGULACE

# ODŮVODNĚNÍ ZVOLENÉHO ŘEŠENÍ

## B. KOMPLEXNÍ NÁVRH

### B.1. ÚVOD

#### B.1.1. Účel a cíle územní studie

Účelem územní studie je v souladu s § 30 odst. 1 stavebního zákona navržení, prověření a posouzení možných řešení vybraných problémů a střetů v území.

Cílem územní studie je podrobnější prověření možnosti využití stávajícího území a návrh uspořádání řešeného území z hlediska optimálního využití výstavby a vymezení veřejného prostranství v urbanisticky a architektonicky hodnotném území kolem budovy vlakového nádraží při vstupu do historického jádra města. Součástí bude prověření hmoty budoucího objektu v kontextu se stávající hodnotnou stavbou budovy vlakového nádraží v ochranném pásmu městské památkové zóny.

Podrobnost řešení územní studie odpovídá jejímu měřítku a rozsahu.

Územní studie bude sloužit jako **podklad pro rozhodování o změnách v území** v konkrétních navazujících správních řízeních týkajících se rozvoje dotčeného území **a případně také jako podklad pro územně plánovací dokumentaci**.

#### B.1.2. Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v k.ú. Uherský Brod při ulici Na Valech v sousedství stávající nádražní budovy. Řešené území zahrnuje zejména pozemek p.č. 1751/125 a dále části sousedních pozemků.

#### B.1.3. Použité podklady

Při zpracování územní studie byly využity zejména tyto podklady:

- Územní plán města Uherský Brod – úplné znění po změně 11B (12/2019);
- Návrh Územního plánu Uherský Brod pro veřejné projednání, Hlavní výkres (ATELIER URBI, 05/2020);
- Dopravní terminál Uherský Brod, II. etapa, skutečné provedení stavby (s.projekt plus a.s., 2016);
- Rekonstrukce odbavovací budovy, dopr. terminál Uh. Brod, studie využitelnosti objektu (Ing. arch. Jaroslav Habarta, 2010);
- Polyfunkční objekt na pozemku p.č. 1751/125, ERLIS projekt, s.r.o. (05/2020);
- digitální katastrální mapa (ČÚZK, 09/2020);
- ortofotomapa (ČÚZK, služba WMS);
- fyzický průzkum území (08/2020).



## B.2. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ÚZEMÍ

### B.2.1. Širší vztahy, současné využití území

Řešené území se nachází v sousedství nádražní budovy při ulici Na Valech na okraji historického jádra města Uherského Brodu. Území je velmi frekventované, prochází tudy hlavní pěší trasy z dopravního terminálu (z vlakového a autobusového nádraží) do centra města. Okolní území bylo upraveno v rámci realizace dopravního terminálu Uherský Brod (úprava železniční stanice, realizace nového autobusového nádraží v jejím sousedství, úprava přednádražního prostoru).

Řešené území je dnes využité neefektivně, zůstalo po rekonstrukci přednádražního prostoru nedořešeno (ze všech stran je obklopeno opravenými veřejnými prostranstvími). V území se nachází již z části nefunkční pozůstatky původního využití (UNIMO buňka, stánek PNS, stánek s občerstvení Pod lipou, historická nástěnka) a také vzrostlá lípa.

V přímé návaznosti na řešené území se nachází parkoviště s 18 stánkami (z toho 1 pro ZTP), další parkovací stání jsou umístěna také podél ulice Na Valech (celkem cca 21 stání v blízkosti řešeného území).

Sousední nádražní budova byla postavena v roce 1927 podle návrhu architekta Karla Dvořáka, je vyzdobena typickými nástěnnými slováckými motivy od Rozky Falešnickové z Tasova. Stavba má i další romantizující prvky (dřevěný přístřešek u nástupišť, dřevěné obklady vikýřů) inspirované architekturou Dušana Jurkoviče. Budova byla rekonstruována v rámci realizace dopravního terminálu uvedého do provozu v roce 2016.

Řešené území je v širších souvislostech znázorněno na výkrese *B.01 Širší vztahy*.

### B.2.2. Majetkoprávní vztahy

Majetkoprávní vztahy jsou zobrazeny na výkrese *B.02 Majetkoprávní vztahy*.

Pozemek p.č. 1751/125 je v majetku společnosti MIDAR UB s.r.o., okolní pozemky jsou v majetku Města Uherského Brodu, Správy železnic a Českých drah.



Řešené území nad ortofotomapou a katastrální mapou



### B.3. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ

Uvažované řešení je zobrazeno na výkresech *B.03 Urbanistický návrh*, *B.04 Půdorys*, *B.05 Řez – varianty* a *B.06 Pohled – varianty*.

#### B.3.1. Koncepce funkčního využití

S ohledem na umístění řešeného území v organismu města, na frekventovaném místě poblíž železnice a významné místní komunikace Na Valech je navrženo využití území ve prospěch občanského vybavení. Předpokládá se, že území bude zastavěno jedním objektem, který svým využitím vhodně naváže na sousední nádražní budovu a dopravní terminál a doplní zde nabídku občanského vybavení. Předpokládá se umístění např. zařízení pro stravování, rychlé občerstvení, prodejny pečiva, trafiky, či jiné maloobchodní prodejny. Tato zařízení zde budou dobře dostupná jak pro pěší (především cestující procházející od dopravního terminálu), tak pro cestující v osobních vozech, kteří budou moci využít blízká parkovací stání.

Uvažovat lze jak s přízemním, tak s dvoupodlažním objektem (viz následující kapitolu). Případné horní podlaží je možné využít pro administrativu, služby apod., případně lze vytvořit obchodní jednotky s mezipatrem.

Objekt je ve svém půdoryse uvažován jako třítrakt, příčné osy nosné konstrukce jsou navrženy po 4 metrech, což umožňuje mnoho variant rozčlenění vnitřního prostoru na komerční jednotky. Podél delších stran budovy se nachází vždy sedm základních prostorových buněk, přičemž každá z nich má osové rozměry  $4 \times 4,5$  m a výměru cca 16 m<sup>2</sup>. Tyto buňky lze k sobě libovolně skládat a vytvářet tak větší komerční jednotky (dvě buňky = 34 m<sup>2</sup>, tři buňky = 50 m<sup>2</sup>). Střední trakt je předpokládán pro umístění obslužné chodby a dalšího zázemí jednotek (WC, šatny, menší sklady), případně pro schodiště do horního podlaží. Na kratší straně objektu je umístěn zásobovací vstup orientovaný k sousednímu parkovišti, odkud je možný příjezd vozidel.

Delší strany budovy jsou opatřeny podloubím, pod kterým jsou umístěny vstupy do komerčních jednotek. Návrh podloubí je inspirován blízkým přístřeškem nádražní budovy směrem k nástupišťům vlaků. Podloubí vytváří pro uživatele příjemný předprostor stavby, přechodové území mezi veřejným prostranstvím a interiérem.

V návrhu je předpokládáno zrušení sousedního přístřešku pro kola na pozemku města a zcelení okolních veřejných prostranství, ve kterých bude budova tvořit solitér.

#### B.3.2. Koncepce prostorového uspořádání

Půdorysný rozsah objektu vychází z majetkoprávních vztahů a z geometrie nosné konstrukce. Objekt má půdorysný rozměr  $28,6 \times 13,6$  m, podloubí jsou předsazena o 3 metry (celková šířka je tedy 19,6 m). Rozsah předsazení podloubí je možné v dalších fázích projektové přípravy změnit při zachování jejich využitelnosti a funkčnosti. Jako minimální šířka podloubí jsou v regulační části zvoleny 2 metry, které zajišťují komfortní prostor pro procházení dvou osob vedle sebe.

Výška budovy je uvažována v těchto variantách:

- **Varianta 1 – přízemní** – pouze přízemní objekt, maximální výška je 5 m.
- **Varianta 2 – s mezipatrem** – objekt s vloženými mezipatry, které rozšiřují plochu komerčních jednotek (každá jednotka má vlastní schodiště nahoru, případně lze kombinovat přízemní a patrové jednotky); maximální výška je 7,5 m.
- **Varianta 3 – patrový s vysokým řádem** – plně dvoupodlažní objekt s vnitřním společným schodištěm; štíhlé vysoké sloupky podloubí přes obě podlaží vytváří dojem výjimečnosti; maximální výška je 8,5 m.

Všechny varianty zachovávají stejný princip řešení stříšek podloubí a bočních atik, které nahoře přesahují úroveň střechy nad komerčními jednotkami a umožňují umístění klimatizací či dalších technických zařízení tak, aby nebyla patrná v pohledech na objekt z větší vzdálenosti (např. při přicházení od centra města po Malých schodech).

Celková maximální výška objektu je regulační částí omezena na 9 metrů, tato výška ještě vhodně navazuje na hlavní římsu sousední historické nádražní budovy (cca 8,3 m) či spodní úroveň velkých vikýřů na střeše nádraží. Hodnota 9 m je odvozena z nejvyšší navržené varianty 3, přičemž ale její výšku s ohledem na potřebu zpřesnění v navazujících projekčních fázích zaokrouhluje nahoru na celé číslo.

Nová stavba by měla vytvořit kontrast k historické, masivní a zdobné budově nádraží, měla by být elegantní a vzdušná a doplňovat nabídku přednádražního prostoru o novou kvalitu užívání veřejných prostranství. Navržen je objekt s plochou střechou, která nebude soupeřit s masivní střechou nádraží.

### B.3.3. Koncepce veřejné infrastruktury

#### Dopravní infrastruktura

Objekt je dobře přístupný z existujících komunikací – je obklopen veřejnými prostranstvími a v jeho blízkosti prochází významná městská sběrná komunikace Pod Valy. Zásobování objektu je možné z přilehlého parkoviště, ke kterému je orientován zásobovací a služební vstup.

Pro parkování osobních vozidel je možné využít stávající parkoviště na městských pozemcích, případně také podélná stání při ulici Na Valech. Zajistit potřebný počet parkovacích stání v rámci objektu není reálné. Zmenšení objektu tak, aby jeho nároky na řešení statické dopravy bylo možné umístit v rámci vlastního pozemku, se nejeví jako vhodné, neboť by došlo k realizaci příliš malé budovy, která by neplnila prostorovou funkci a nebyla dostatečným „partnerem“ sousední nádražní budově.

Z předběžného výpočtu počtu potřebných parkovacích stání vyplývá, že pro maximální dvoupodlažní variantu je potřeba zajistit 10 parkovacích stání:

- přízemí využité pro obchodní jednotky (předpokládána čistá plocha 250 m<sup>2</sup>) – potřeba 4 stání
- horní patro využité pro administrativu (předpokládána čistá plocha 250 m<sup>2</sup>) – potřeba 6 stání.

Ve výpočtu bylo uvažováno využití dle ČSN 73 6110 v tabulce 34 (v přízemí „jednotlivá prodejna“, v patře „projekční ateliér“), dále součinitel redukce počtu stání z tabulek 30 a 31 ( $k_p = 0,8$  pro „stavby v centru obcí do 50 000 obyvatel, mimo historické jádro, dobrá obsluha hromadnou dopravou“) a součinitel vlivu stupně automobilizace  $k_a = 1,0$ .

#### Technická infrastruktura

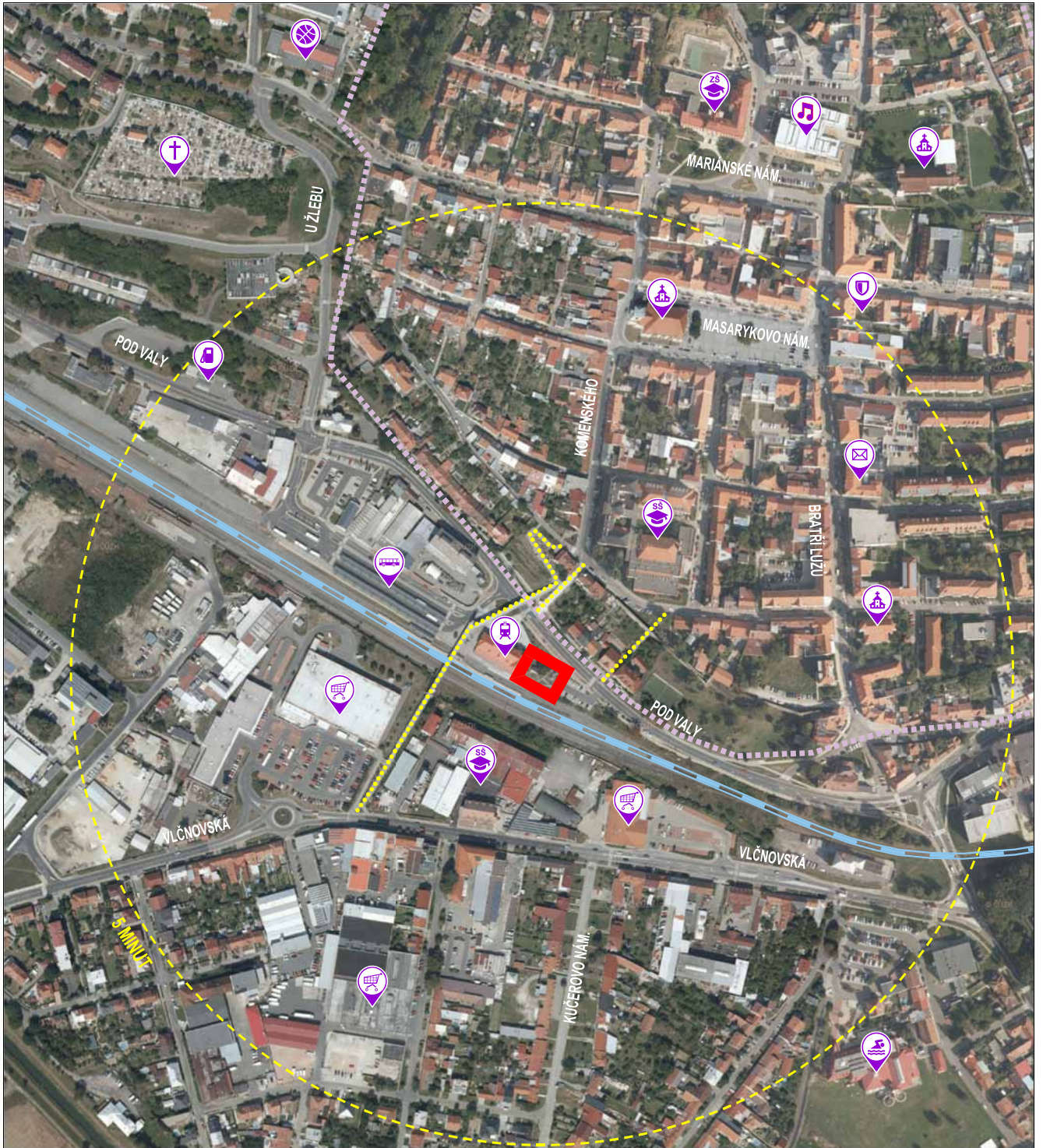
Objekt bude napojen na sítě technické infrastruktury dostupné v jeho blízkosti. Územní studie podrobně neprověřila možnosti obsluhy technickou infrastrukturou, ale vzhledem k umístění záměru se předpokládá, že napojení na sítě TI je možné a bezproblémové.



















#### B.4. ZÁVĚR

V územní studii bylo prověřeno optimálního využití předmětné lokality v urbanisticky a architektonicky hodnotném území kolem budovy vlakového nádraží při vstupu do historického jádra města. Navrženo je umístění objektu s občanským vybavením doplněného o podloubí, který funkčně i prostorově vhodně navazuje na existující nádražní budovu. Navržená regulace umožňuje více variant výškového uspořádání objektu (přízemní, s mezipatrem nebo plně dvoupodlažní objekt).

V územní studii byly stanoveny základní požadavky na prostorové uspořádání zástavby (stavební čáry, stavební hranice, umístění podloubí, výška, typ střechy, vazba na nádražní budovu), které vytváří vhodné podmínky pro vznik urbanisticky i architektonicky kvalitní stavby.

Resumé územní studie, které obsahuje návrh podmínek pro rozhodování o změnách v řešeném území a podklad pro nový územní plán, je včetně výkresové části uvedeno v kapitole A této dokumentace. Kapitola B pak obsahuje návrh konkrétního řešení, které navrženou regulaci rozvíjí (např. návrh parcelace, umístění objektů), a slouží tak jako její odůvodnění.

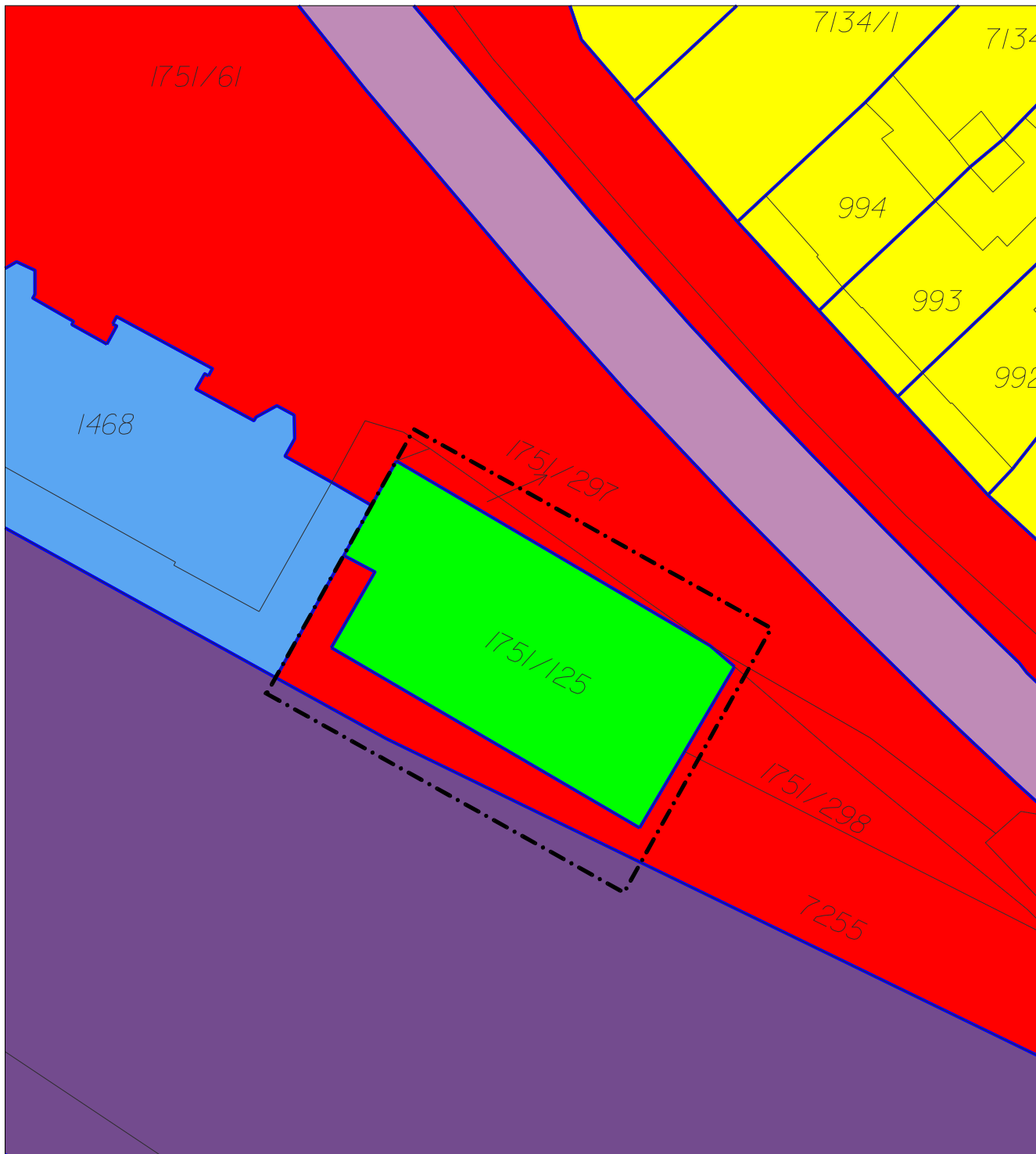











	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ		VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ		MĚSTSKÝ ÚŘAD
	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Č. 341		AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ		POŠTA
	HRANICE HISTORICKÉHO JÁDRA MĚSTA		ČERPACÍ STANICE PHM		AKVAPARK
	PĚŠÍ PROPOJENÍ		ZÁKLADNÍ ŠKOLA		KULTURNÍ DŮM
	DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST		STŘEDNÍ ŠKOLA		SOKOLOVNA
			KOSTEL		SUPERMARKET
			HŘBITOV		



## B.01 ŠIRŠÍ VZTAHY





	MĚSTO UHERSKÝ BROD		MIDAR UB s.r.o.
	SPRÁVA ŽELEZNIC s.o.		FYZICKÁ OSOBA
	ČESKÉ DRÁHY a.s.		HRANICE VLASTNICTVÍ
	ŘEDITELSTVÍ SILNIC ZLÍNSKÉHO KRAJE p.o.		ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
			KATASTRÁLNÍ MAPA



0 2 10 20 m

## B.02 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY



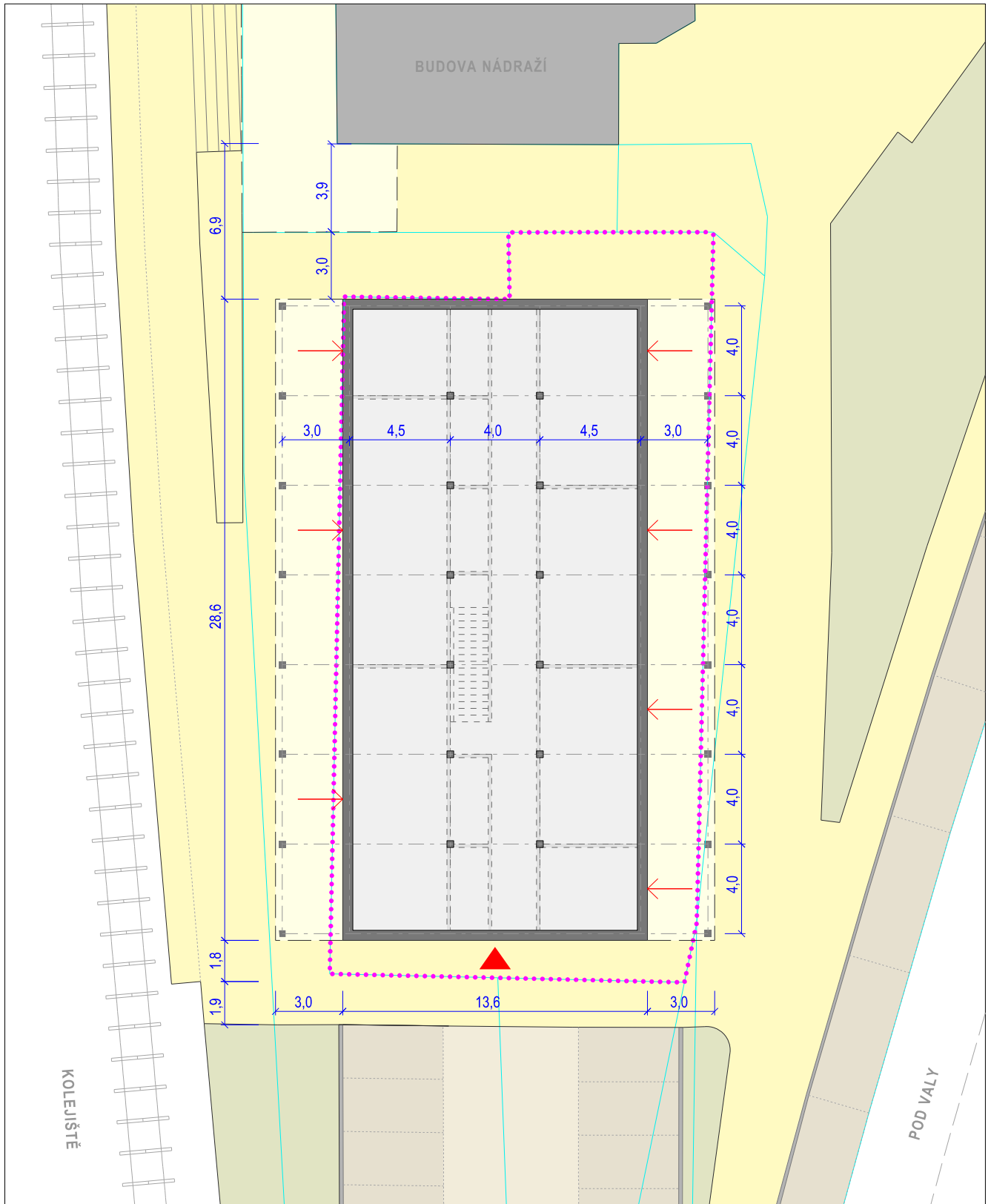
	BUDOVOVY – STAV		CHODNÍK, DLÁŽDĚNÉ PLOCHY
	BUDOVOVY – NÁVRH		TRÁVNÍK
	PODLOUBÍ – STAV		PARKOVÁNÍ
	PODLOUBÍ – NÁVRH		KOMUNIKACE
			KAŠNA
	VYNÁŠECÍ ČÁRY OD BUDOVOVY NÁDRAŽÍ		OSY KOLEJÍ
	PŘÍSTŘEŠEK NA KOLA URČENÝ K DEMOLICI		POZEMEK V MAJETKU SPOLEČNOSTI MIDAR UB s.r.o.
	VSTUP PRO ZÁSOBOVÁNÍ, PŘÍPADNĚ PRO HORNÍ PODLAŽÍ		KATASTRÁLNÍ MAPA
	VSTUPY DO KOMERČNÍCH JEDNOTEK (PŘÍKLAD)		



2 10 20 m

## B.03 URBANISTICKÝ NÁVRH





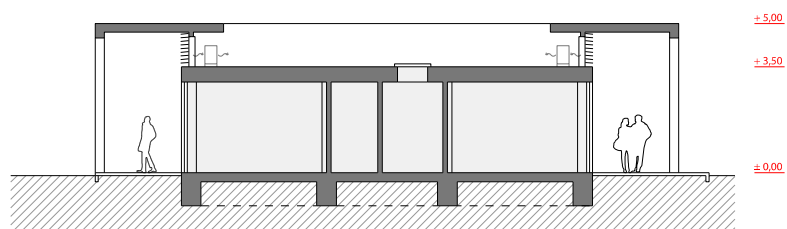
	HLAVNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE		MOŽNÉ VNITŘNÍ ČLENĚNÍ INTERIÉRU
	INTERIÉR		VSTUP PRO ZÁSBOVÁNÍ, PŘÍPADNĚ PRO HORNÍ PODLAŽÍ
	PODLOUBÍ		VSTUPY DO KOMERČNÍCH JEDNOTEK (PŘÍKLAD)
	CHODNÍK		POZEMEK V MAJETKU SPOLEČNOSTI MIDAR UB s.r.o.
	TRÁVNÍK		KATASTRÁLNÍ MAPA
	PARKOVÁNÍ / KOMUNIKACE		



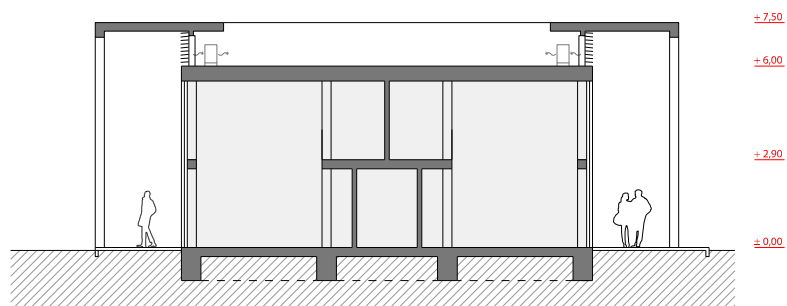
1 5 10 m

## B.04 PŮDORYS

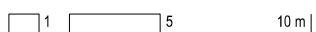
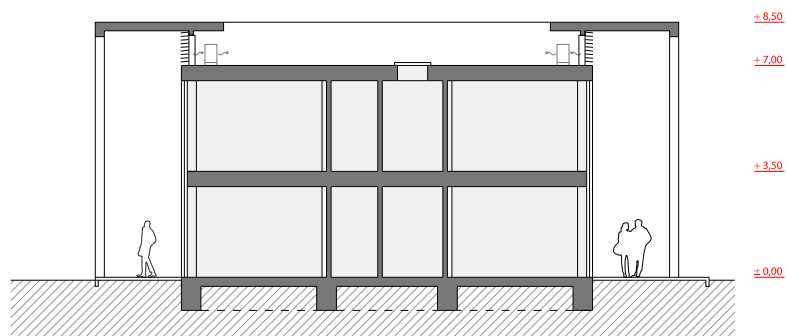
VARIANTA 1 – PŘÍZEMNÍ



VARIANTA 2 – S MEZIPATREM

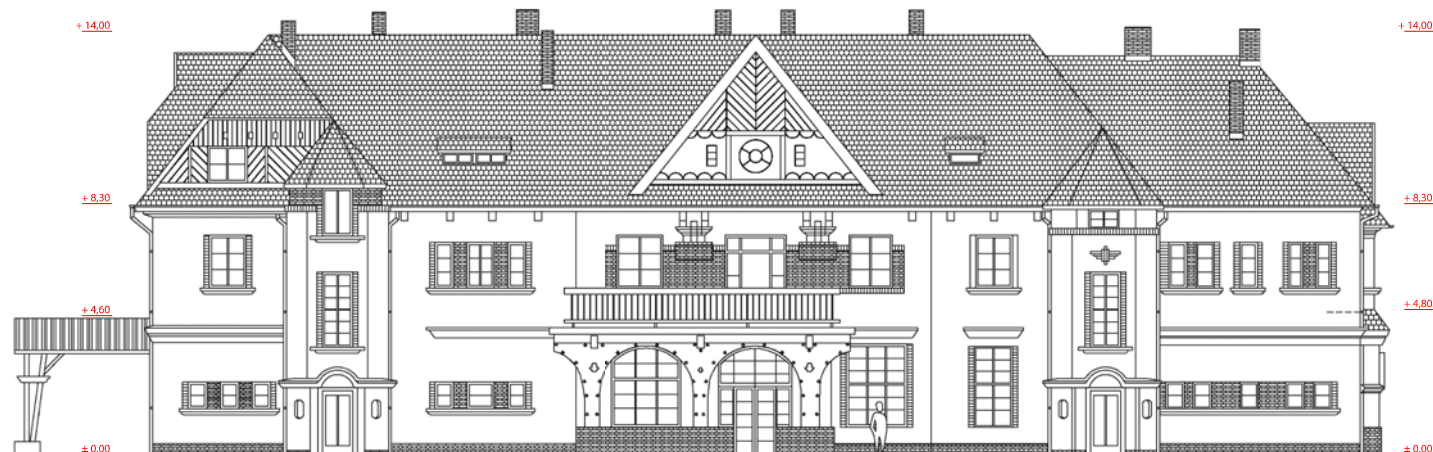
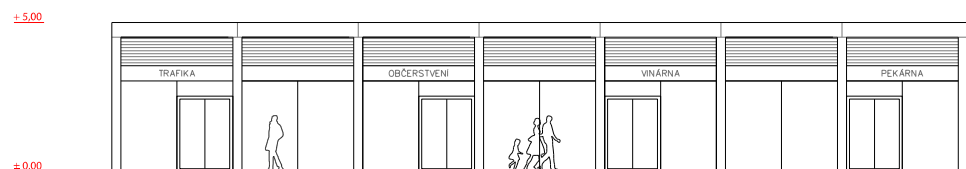


VARIANTA 3 – PATROVÝ S VYSOKÝM ŘÁDEM

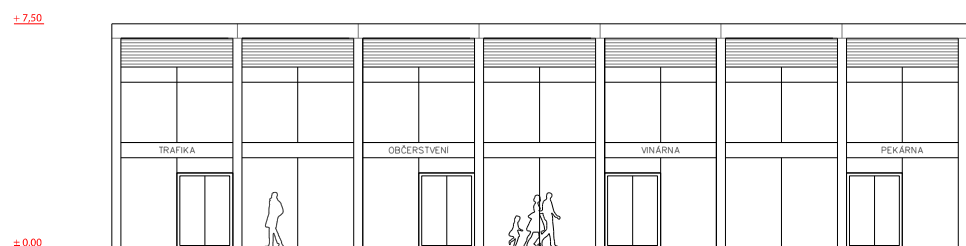


**B.05 ŘEZ – VARIANTY**

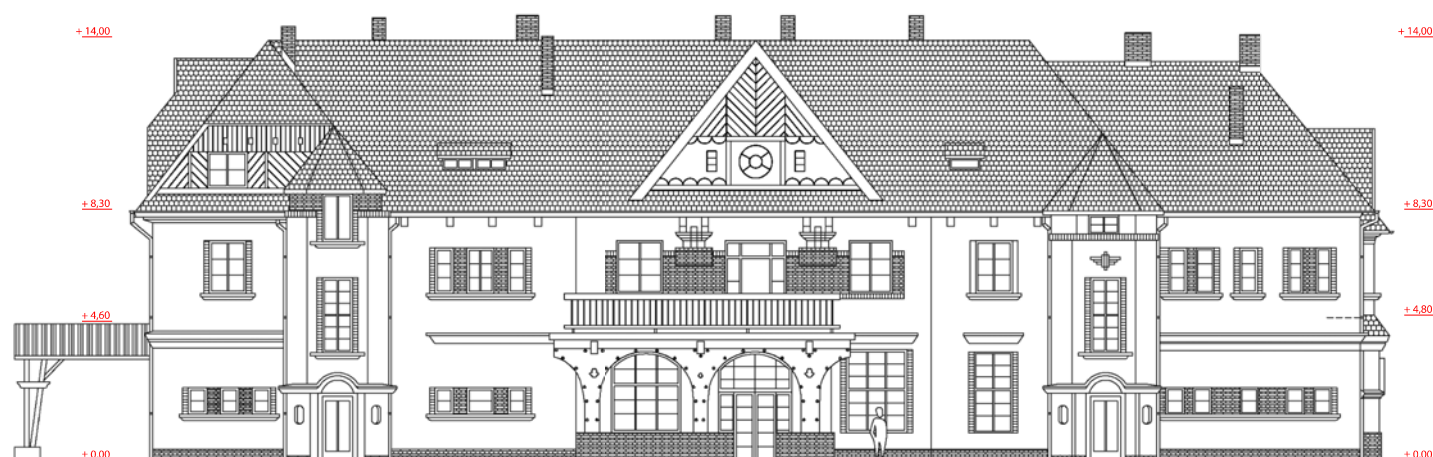
VARIANTA 1 – PŘÍZEMNÍ



VARIANTA 2 – S MEZIPATREM



VARIANTA 3 – PATROVÝ S VYSOKÝM ŘÁDEM



1 5 10 m

B.06 POHLED – VARIANTY

