

A detailed, high-contrast black and white map of Brno, Czech Republic, showing the city's street grid, building footprints, and the winding course of the Svitava river. The map is oriented with North at the top.

A

Kancelář
architekta
města Brna

14 Problémy k řešení v ÚPD

Rozbor udržitelného rozvoje území
Územně analytické podklady 2020

Obsah

14.01	Určení problémů k řešení v ÚPD	5
14.02	Urbanistické a infrastrukturní problémy	5
14.02.01	Celoměstské komplexní problémy	5
14.02.02	Strategické rozvojové oblasti	5
14.02.03	Rozvojové problémy	5
14.03	Hygienické závady	6
14.03.01	Kvalita ovzduší	6
14.03.02	Hluková zátěž	6
14.03.03	Tepelné ostrovy	6
14.04	Střety a problémy záměrů k řešení v ÚPD	6
14.05	Nevyvážený vztah pilířů udržitelného rozvoje	6
14.05.01	Úkoly pro ÚPD	6

Seznam tabulek

Tab. 1	Tabulka vyhodnocení střetů a určení problémů k řešení v ÚPD	9
--------	---	---

14.01 Určení problémů k řešení v ÚPD

Výsledkem zjištění a vyhodnocení Podkladů a Rozboru udržitelného rozvoje území Územně analytických podkladů je dle § 26 odst. 1 stavebního zákona „určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci“. Právě „problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci“ pořizovatel předkládá k projednání Radě města Brna.

Způsob projednání: Dle § 29 stavebního zákona pořizovatel projedná ÚAP, resp. jejich úplnou aktualizaci, (do 30 dnů po jejich vyhotovení) s obcemi ve správním obvodu obce s rozšířenou působností, a to v rozsahu určení problémů k řešení v ÚPD (grafickou i textovou část). Pořizovatel podá výklad ke zjištěným problémům k řešení, umožní dotazy a uplatnění připomínek, přičemž lhůtu ani způsob vypořádání právní předpisy neupravují. Pořizovatel upraví územně analytické podklady podle výsledku projednání a bezodkladně je zašle krajskému úřadu. Součástí úplné aktualizace ÚAP je doklad o projednání s obcemi obsahující výsledek projednání a informaci, jak byly připomínky obcí zohledněny.

Správní obvod Brna jako obce s rozšířenou působností tvoří pouze území města Brna. Pořizovatel tedy předloží tuto úplnou aktualizaci před zasláním krajskému úřadu JMK k projednání orgánům statutárního města Brna (Radě statutárního města Brna).

Problémy k řešení v ÚPD jsou zobrazeny v Problémovém výkresu 1 : 10 000. Výkres zobrazuje urbanistické a infrastrukturní problémy (přičemž celoměstské komplexní problémy jsou zobrazeny pouze v relevantních případech, případně jsou nepřímo vyjádřeny prostřednictvím konkrétních střetů), vybrané hygienické závady a střety v území (ty vychází z Výkresu záměrů v území).

14.02 Urbanistické a infrastrukturní problémy

Urbanistické a infrastrukturní problémy představují v obecnější rovině hlavní problémy současného a budoucího územního rozvoje města. Jsou členěny na:

- **Celoměstské komplexní problémy** – problémy týkající se celého území nebo výrazné části území města s dopadem na celé město;

- **Strategické rozvojové oblasti** – přibližně vymezená strategická území pro další rozvoj města spojená především s problematikou revitalizace brownfields;
- **Rozvojové problémy** – lokality významné pro budoucí rozvoj města generující problémy s realizací požadovaných scénářů rozvoje.

Aktualizace ÚAP 2020 popisuje urbanistické a infrastrukturní problémy na základě výsledků Podkladů pro RURÚ. Na rozdíl od střetů v území, ze kterých vyplývají konkrétní problémy k řešení v ÚPD, řešení urbanistických a infrastrukturních problémů je komplexní a vyžaduje aktivní přístup všech dotčených aktérů pro nalezení společných východisek k řešení problému. Předmětem Aktualizace ÚAP 2020 je tedy identifikace urbanistických a infrastrukturních problémů, jejichž komplexní řešení je součástí nastavování koncepce rozvoje města v rámci ÚPD (např. na základě výsledků podrobnějších studií v území, dohodě o rozvoji území s relevantními aktéry apod.).

14.02.01 Celoměstské komplexní problémy

Mezi nejzávažnější problémy z hlediska územního plánování v Brně patří:

Nevyvážená funkční skladba zastavěných území ve městě

Centrum města se svojí smíšenou funkční skladbou (bydlení, správa, kultura, obchod, služby, pracovní příležitosti, volnočasové aktivity apod.) představuje společně s nabídkou veřejné hromadné dopravy vyváženou a vyhledávanou oblast pro bydlení. Také v tzv. širším centru je toto mísení funkcí patrné s výjimkou představových území původní tzv. Posvitavské průmyslové zóny na východě a nezastavěném území v oblasti tzv. Jižní čtvrti Trnitá jižně od historického jádra. Oproti tomu sídliště zejména na okraji města jsou převážně obytná **bez pracovních příležitostí** a s omezeným množstvím obchodů, služeb a vybavenosti. Důsledky tohoto stavu (zejména dopravní a sociální) jsou popsány v předchozích kapitolách.

Nerovnoměrný rozvoj v jižním kvadrantu města

Toto území bylo dlouhodobě nezastavěné zejména s ohledem na dlouhodobě drženou územní rezervu pro vyřešení železniční otázky Jižní čtvrt' – Trnitá, dále směrem na jih i s ohledem na kvalitní zemědělskou půdu a lužní charakter území (riziko záplav – řeky Svatka, Svitava, Leskava). Dopravně je území přetáté v severojižním směru řekou Svitavou, dálnicí D2, řekou Svatkou, železnicí, víceproudou částí komunikace na ulici Vídeňská. Ve směru východ západ má bariérový efekt dálnice D1 a železniční tratě, v případě tzv. tratě Přerovka budoucí trasa Velkého městského okruhu Brno (VMO). Tyto bariérové linie prozatím nejsou kompenzovány dostatečným počtem mimoúrovňového křížení. Území je podmíněno vybudováním přírodně blízkých protipovodňových opatření – viz dále. Pozitivním aspektem

výstavby v tomto území jsou rozsáhlé volné stavební plochy a možnost založení kvalitní nové městské struktury.

Vleklé tempo budování páteřních dopravních staveb

Pomalé tempo výstavby páteřních dopravních staveb ve městě jako jsou **Velký městský okruh (VMO), Železniční uzel Brno (ŽUB), komunikace X43, rozhodnutí o realizaci tzv. Nové městské třídy (NMT)** nově označené jako **Brněnské třídy** apod. má dlouhodobé důsledky pro celé území Brna; v důsledku neexistence těchto staveb se dopravní zátěž přenáší do celé komunikační osnovy města a plošně zatěžuje nejen obytná území. Na rozdíl od předchozího období došlo k pozitivnímu posunu ve věci **rozhodnutí o poloze budoucího hlavního železničního nádraží** a tím i o trasování kolejí zejména ve vnitřním městě. Dokumentace pro tento záměr (DÚR ŽUB) nabyla platnosti v roce 2018. Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozhodla o trasování, charakteru a rozsahu tunelového úseku komunikace X43 – tzv. trasy na Svitavy. Pro území trasy NMT – Brněnské třídy se zpracovává (4Q/2020) změna platného územního plánu a následně bude zpracována dokumentace pro uzemní rozhodnutí na tuto komunikaci.

Problematika protipovodňových opatření (PPO)

V současné době neexistence realizace PPO brání výstavbě na téměř třetině nových návrhových ploch ve městě Brně. **Plán pro zvládání povodňových rizik** neumožňuje do doby vybudování PPO na vyznačených územích realizovat rozsáhlé stavební záměry. Povinnost realizace PPO zejména na řece Svatce a Svitavě vyplývá ze ZÚR JmK. V platném ÚPmB nejsou PPO zakotveny a vstoupí až do nového územního plánu (r. 2022). Budování PPO přináší možnost **revitalizace nábreží** propojit s realizací záměrů v jejich okolí (např. Zbrojovka, Šmeral, Jižní čtvrt' apod.). Do vybudování protipovodňových opatření je **záplavové území Q100** významným omezením pro stavební plochy na území města. Linie Q100 je závislá na budování PPO a kompenzačních opatření, případně na terénních úpravách, které vedou ke změně retenčního potenciálu území. Po dobudování PPO bude hranice Q100 totožná s liniemi protipovodňových úprav na obou březích toků.

Odkanalizování částí města

V rámci města Brna se nacházejí lokality, které jsou těžko odkanalizovatelné nebo neodkanalizované, i přes to, že jsou celoročně využívány. Jedná se převážně o chatové a zahrádkářské oblasti (např. oblast Brněnské přehrady), kde dochází k problematickému napojování na stávající kanalizační systém, a to zejména z důvodu složité geomorfologické členitosti území a větší vzdálenosti ke stávajícím sítím.

14.02.02 Strategické rozvojové oblasti

Za účelem budoucího rozvoje města je nezbytné identifikovat strategicky významné oblasti, jejichž rozvoj naplní vize prostorového rozvoje představované klíčovými principy kompaktního města a města krátkých vzdáleností. Výsledkem je 9 strategických rozvojových oblastí.

Většina z těchto strategických rozvojových oblastí představuje území nedostatečně využitá či opuštěná (brownfields). **Přestavba browfieldů** ve městě je součástí strategických projektů a rozsáhlých developerských aktivit. Jedná se o velká území jako je Zbrojovka v Zábrdovicích nebo lokalita „chytřejší čtvrti Špitálka“. Mezi tento druh přestavby lze počítat i novou Jižní čtvrt' – Trnitá mezi stávajícím a budoucím novým nádražím. Brownfieldem celoměstského měřítka s velkým podílem městských pozemků jsou řeckovická kasárna, které mají potenciál pro vznik intenzivně zastavěného území s městskou třídou a tramvají. Podobu částečného brownfieldu a urbánní lady mají strategická území Červeného kopce a Západní brány. Následující strategické rozvojové oblasti tak mají výrazně přestavbový charakter:

- **Nová čtvrt' Trnitá**
- **Přestavba Zbrojovky Brno**
- **Přestavbová lokalita Špitálka**
- **Západní brána**
- **Nová čtvrt' Červený kopec**
- **Přestavba řeckovických kasáren**

Mezi strategické rozvojové oblasti patří i **území pro nové čtvrti** na „zelené louce“, které mohou poskytnout bydlení, ale i veřejnou a komerční vybavenost. Jedná se o tyto oblasti:

- **Čtvrt' Nové Bosonohy**
- **Nová čtvrt' Přízřenice**

Specifickou strategickou rozvojovou oblastí je pak území pro **umístění logistického areálu** v blízkosti letiště v Tuřanech, které vyplývá z potřeb nadměstského významu. Logistické centrum vyžaduje napojení na dopravní infrastrukturu, a proto je podmíněno množstvím dopravních staveb.

- **Veřejné logistické centrum (VLC)**

14.02.03 Rozvojové problémy

Kromě strategických rozvojových oblastí lze vymezit další rozvojové lokality, které svým významem mohou generovat problémy v území. Realizace rozvoje v daných územích a lokalitách bude mít pozitivní dopad nejen na své nejbližší okolí, ale v některých případech se jedná o koncepční řešení, které má čtvrt'ový až celoměstský význam. Rozvojové problémy jsou de facto konkrétním vyjádřením celoměstských komplexních problémů. Jedná se o rozvojové problémy v těchto tematických oblastech:

- Nové smíšené čtvrtě
 - **Přestavba Motorárny**
 - **Výstavba čtvrti Černovice-Kaménky**
- Výroba
 - **Rozvoj Černovické terasy**
- Doprava
 - **Nové hlavní nádraží – ŽUB**
 - **Rozvoj areálu Letiště Brno-Tuřany**
 - **Terminál IDS Starý Lískovec**
- Nábřeží a parky
 - **Nábřeží Svatky – čtvrt' Trnitá**
 - **Nábřeží Svitavy – oblast Nové Zbrojovky a Nové Dukelské**
 - **Nábřeží Svitavy – oblast Šmeralových závodů**

Mezi rozvojové problémy patří i následující specifické problémy:

- **Uzel Bosonohy**
 - V území na jižním okraji Bosonoh je soustředěna řada záměrů převážně liniových staveb nadmístního významu. Jedná se zejména o zkapacitnění dálnice D1, napojení silnice I. třídy 43 na D1, vedení koridoru vysokorychlostních tratí DZ03, modernizace železniční tratě Brno – Zastávka u Brna a Koridor pro horkovod využívající teplo z Jaderné elektrárny Dukovany včetně předávací stanice.
- **Návrh rozvoje areálu BVV**
 - Rozvoj významného území areálu brněnského výstaviště je spojen s plánovaným umístěním multifunkčního pavilonu až pro 12 tis. návštěvníků a s plánovaným otevřením části areálu veřejnosti. Stavba je věcně a časově podmíněna dle záměrů – dopravními (VMO – úsek Bauerova, lávka přes VMO u Riviéry a Velodromu, lanovka do Kampusu, smyčka tramvaje při ulici Hlinky apod.) a dalšími (rozvoj Areálu Anthropos, Riviéra apod.).

Kromě plošně či bodově vyjádřených rozvojových problémů se vymezují i rozvojové problémy liniového charakteru. Jedná se o problematiku **prostupnosti města – budování lokálního dopravního propojení zejména mezi okrajovými částmi města**. Lokální propojení je určeno pro lokální účely zejména pro pěší, cyklo dopravu a základní obsluhu území. Bez existence těchto tras je nutné komplikované objíždění a narušení žádoucích vazeb v území. Jedná se o tyto chybějící významné městské propoje:

- **Sadová – Lesná**
- **Lesná – Obřany**
- **obchvat Maloměřic**
- **Černovická terasa – dálnice D1 – Tuřany**

- **Moravany – Přízřenice – Holásky**
- **Bosonohy – Troubsko**
- **Komín – Medlánky**
- **Ivanovice – Řečkovice – Medlánky – Královo Pole**

14.03 Hygienické závady

14.03.01 Kvalita ovzduší

Na některých lokalitách města Brna opakovaně dochází k překračování hygienických limitů určitých imisních látek. Dlouhodobě problematickými jsou:

- suspendované prachové částice – PM₁₀
- oxid uhličitý – NO₂

Zmíněné látky, zapříčiňující zhoršený stav kvality ovzduší, jsou úzce spjaty s dopravou, která je hlavním zdrojem znečištění ovzduší v aglomeraci Brno. Zejména se jedná o lokality zatížené intenzivní dopravou v husté městské zástavbě, kde je snížena plynulost dopravy a vlivem konfigurace ulic nejsou tyto lokality dobře provětrávány – Brno-Úvoz, Brno-Svatoplukova, Brno-Zvonařka a Brno-Masná.

- O₃

V rámci sledování kvality ovzduší byl v posledních letech zaznamenán zhoršující se stav přízemního ozonu – O₃, jehož hodnoty se se změnou klimatu a rostoucími průměrnými ročními teplotami zvyšují. Lokalita Brno-Tuřany v posledních 5 letech každoročně překračuje stanovené hygienické imisní limity.

14.03.02 Hluková zátěž

Dle Strategického hlukového mapování (2017) je největším zdrojem znečištění v aglomeraci Brno opět silniční doprava. Problematická místa, kde jsou překračovány mezní hodnoty hluku pro $L_{\text{den}} > 70$ dB a $L_{\text{noct}} > 60$ dB, jsou situovány především v okolí hlavních dopravních tahů:

- D1, D2, I/23, I/41, I/42, I/42 H, I/43, I/50, I/52

14.03.03 Tepelné ostrovy

Tepelné ostrovy se v současnosti stávají aktuálním tématem, jehož problematika by neměla být opomíjena. Přes to, že se na území města tepelné ostrovy vyskytují, doposud není zpracována mapa, která by tyto závady v území lokalizovala.

14.04 Střety a problémy záměrů k řešení v ÚPD

Za „střet v území“ se považuje územní kolize evidovaných záměrů (identifikovány jsou v kap. 12.3)

- s hodnotami v území a s limity využití území,
- anebo s jinými identifikovanými záměry,

kteří mají být sledovány v územně plánovací dokumentaci. (Střety, které nelze v podrobnosti ÚPD zohlednit či řešit, se neuvádí.)

Za „problém k řešení v ÚPD“ jsou označeny evidované záměry, které vyžadují změnu Územního plánu města Brna, nebo zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (tj. regulačního plánu či změnu některého z dosavadních regulačních plánů), anebo prověření v územní studii.

Jak „problémy k řešení v ÚPD“, tak podstatné „střety v území“ jsou shrnuty (v členění podle evidovaných záměrů) a objasněny v tabulce vyhodnocení (viz Tab. 1).

V tabulce vyhodnocení střetů a určení problémů k řešení v ÚPD nejsou zahrnuty komerční záměry, byť mají celoměstský dopad (jedná se o záměry X014 – X024 uvedené v kap. 12 Záměry na provedení změn v Tab. 4).

Předpokládá se, že při rozpracování záměrů v následné podrobnější dokumentaci bude řada střetů eliminována nebo minimalizována pouhým upřesněním a konkretizací záměru v území.

Pokud uskutečnění evidovaného záměru pokročilo natolik, že je v území umístěn, jeho stavba je již povolena, jeho realizace byla zahájena apod. není překryv s jinými hodnotami, limity či jinými záměry považován za střet.

Za střety v území lze považovat i kolize (překryvy) s plochami a koridory ÚSES hájenými v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje, v platném znění. ZÚR JMK jako územně plánovací dokumentaci kraje je nadřazena Územnímu plánu města Brna. Protože Územní plán města Brna není doposud uveden do souladu se ZÚR JMK, nejsou v něm implementovány a územně upřesněny ani regionální a nadregionální prvky ÚSES (biocentra a biokoridory). V mnoha případech proto kolidují např. se stavebními plochami, či nedůvodně omezují možnosti využití území.

Při využití Územně analytických podkladů města Brna je nutné mít na zřeteli, že na správním území města Brna mohou přesahovat „střety v území“ a „problémy k řešení v ÚPD“ ze sousedících obcí ve správních obvodech ORP Kuřim, ORP Blansko, ORP Šlapanice, ORP Židlochovice a ORP Rosice.

14.05 Nevyvážený vztah pilířů udržitelného rozvoje

Na tomto místě je předkládán výsledek vyhodnocení vzájemných vazeb pilířů udržitelného rozvoje města Brna a rizik disparitního vývoje ve formě doporučených úkolů pro ÚPD. Úkoly pro ÚPD jsou seříděny dle převládajícího průniku s jednotlivými principy rozvoje města Brna, přičemž vzájemný vztah pilířů, a tedy kontext doporučených úkolů je uveden v kapitole 13 Vyhodnocení. Pro hlubší pochopení příčinných souvislostí je tedy nezbytné se seznámit s kapitolou 13, která definuje principy prostorového rozvoje města, předkládá indikátorový hodnotící systém a vyhodnocuje (ne)vyváženost vztahů pilířů udržitelného rozvoje.

14.05.01 Úkoly pro ÚPD

Kompaktní město

- Nástroje územního plánování mohou omezovat zastavění vnější krajiny a zároveň podporovat zástavbu v rámci vnitřního města.
- Nástroje územního plánování vymezují dostatek rozvojových ploch jakou součást nabídkového územního plánu. Zásadní je přijetí návrhu nového ÚPmB do konce roku 2022.
- Nástroje územního plánování mohou podporovat realizaci záměrů v plochách brownfields prostřednictvím umístění návrhových ploch přestavby pro smíšené funkce bydlení, komerce, vybavenosti a neruší výroby.
- Nástroje územního plánování mohou chránit zelené klíny města a přírodně hodnotná místa formou regulace výstavby.
- Nástroje územního plánování identifikují strategické rozvojové lokality a stanovují podmínky jejich rozvoje (např. zpracování územní studie). Vlastní realizace výstavby je především záležitostí cíleného zainvestování lokalit a strategického managementu území zahrnujícího komunikaci veřejné správy se soukromým sektorem a občany.

Město krátkých vzdáleností

- Nástroje územního plánování mohou nastavit územní podmínky umožňující polyfunkční využití území. Tedy v případech, kde je to vhodné, navrhovat vyšší smíšenost funkcí.
- Nástroje územního plánování mohou podporovat zvýšení občanské vybavenosti v deficitních místech vybavenosti s vyšší koncentrací obyvatel. Analyticky definovaná přirozená centra aktivit je nutno podporovat z hlediska zachování základních městských funkcí.

- Nástroje územního plánování mohou nastavit takové územní podmínky, které podporují provázanost a jemnost zrnitosti urbanistické struktury (neostrost přechodů struktur, rozmanitost, smíšenost).
- Spolu s dopravním plánováním je potřeba v deficitních oblastech vybavenosti zdravotní a sociální péčí zajistit kvalitní dopravní obsluhu území.
- Nástroje územního plánování mohou prověřit dopady výstavby dalších výrobních a logistických areálů a navrhnout taková opatření, která připustí rozvoj v omezené míře, a to za předpokladu, že výstavbu podmíní realizací nezbytné dopravní a technické infrastruktury a obslužných systémů.
- Navrhování nových ploch pro nákupní centra není žádoucí, a to zejména v okrajových částech města. Výjimkou mohou být komerční plochy v dobré návaznosti na kompaktní město a ve vazbě na další městské funkce (bydlení). Nástroje územního plánování tedy mohou umožňovat doplnění obchodů a služeb v širším centru města, příp. v nedostatečně vybavených lokalitách.

Udržitelná mobilita

- S využitím principů města krátkých vzdáleností navrhovat město tak, aby se nezvyšovaly, ale naopak omezovaly nároky na přepravu; navrhovat odpovídající dopravní infrastrukturu (všech módů).
- S využitím principů města krátkých vzdáleností navrhovat město tak, aby co nejvyšší podíl cest byl v délce ještě realizovatelné cyklistickou dopravou.
- Nastavit správnou hierarchii komunikací – zatímco na dálnicích, VMO apod. zcela dominuje dopravní funkce, v ulicích a na náměstích by tomu tak být nemělo.
- Nastavit podmínky pro realizaci obchvatů.
- Navrhovat město tak, aby mohlo být kvalitně a efektivně obslouženo hromadnou dopravou – vysokou intenzitu využití navrhovat podél tramvajových tratí (a naopak), nenavrhovat vůbec zástavbu tam, kde není možnost zřídit rentabilní linku VHD.

Ekonomicky prosperující město inovací a vzdělanosti

- Zajištění diverzity ekonomiky a pracovního trhu je mimo oblast územního plánování. V rámci strategie města Brna je potřeba zohledňovat potřebnou míru diverzifikace ekonomické struktury města. Tedy minimalizovat rizika spojená se závislostí ekonomiky na úzkém výčtu hospodářských odvětví.
- Nástroje územního plánování mohou nastavit regulace v území takovým způsobem, který umožní přestavbu nevyužitých ploch v blízkosti centra města na komerční aktivity vyžadující kancelářské prostory při zachování polyfunkčnosti území.

- Z hlediska žádoucího růstu počtu obyvatel s trvalým bydlištěm jsou nástroje územního plánování omezené. Nepřímo mohou ovlivnit nabídkovou stranu ploch pro bydlení. Samotné přihlášení k trvalému pobytu lze ovlivnit komunikační kampaní města vůči obyvatelům bez trvalého pobytu a nastavením vhodných motivačních nástrojů.
- Z hlediska zabránění vzniku sociálně vyloučených lokalit jsou nástroje územního plánování omezené. Snahou by mělo být předcházení vzniku sociálně vyloučených lokalit. Realizace vhodných přestaveb v blízkém okolí je prvotním impulsem zvýšení socioekonomického statutu lokality. Praktické řešení je především v gesci bytové a sociální politiky.
- Nástroje územního plánování musí reagovat na vztah principů udržitelného urbanismu a koncepce vysokých škol. Prostřednictvím územních podmínek nastavit větší začlenění vysokoškolských objektů/areálů do struktury města. Riziko odchodu absolventů lze mírnit dostatečnou nabídkou bydlení. Řešení je však širší a vyžaduje např. nástroje rodinné politiky, strategie školství, apod.
- Z hlediska minimalizace rizika nerealizace klíčových infrastrukturních projektů a zvyšování nezaměstnanosti v důsledku ekonomické krize (Covid-19) jsou nástroje územního plánování omezené. Klíčovým předpokladem pro možnost realizace dlouhodobých investičních projektů je přijetí nového územního plánu do konce roku 2022. Problematika nezaměstnanosti je spojena s ekonomickou strategií města Brna.

Sociálně soudržné město

- Minimalizace rizika vzniku duální sociální struktury je mimo oblast územního plánování. Jedná se o problematiku spojenou s ekonomickou strategií města.
- Z hlediska migračních ztrát jsou nástroje územního plánování omezené. Územní plánování může prostřednictvím vyváženého mixu nabídky ploch pro bydlení a pro pracovní aktivity zvyšovat migrační atraktivitu města.
- Z hlediska stárnutí obyvatel jsou nástroje územního plánování omezené. Územní plánování může prostřednictvím vyváženého mixu nabídky ploch pro bydlení a pro pracovní aktivity zvyšovat migrační atraktivitu města pro mladší věkové skupiny a tím snižovat tempo stárnutí městské populace. Prostřednictvím funkčních regulativů umožňovat lokalizaci objektů sociální péče.
- Nástroje územního plánování mohou na základě dopravně-územní analýzy navrhovaných ploch pro výstavbu navrhnout a podmínit větší projekty bytové výstavby napojením území na kapacitní VHD.

- Nástroje územního plánování musí nastavit takové územní podmínky, které jsou schopny zareagovat na silnou poptávku po bydlení ve městě. Regulativy v území by měly umožnit ve vhodných územích a v přiměřené míře intenzifikaci bytového fondu formu přestaveb a nástaveb.

Vyváženost městského a přírodního prostředí

- Nástroji územního plánování omezovat extenzivní rozvoj města a zaměřit se na rozvoj kompaktního města. Řešení dopadů IAD návrhem záchytných parkovišť P+R v uzlových místech navazující MHD.
- Z hlediska vysoké rekreační zátěže vnitřní a vnější krajiny jsou nástroje územního plánování omezené. Zlepšení stavu je možné zvyšováním plošné výměry vnější krajiny s rekreačním potenciálem.
- Disparita vysoké koncentrace aktivit v centru města oproti okrajům může být řešena nástroji územního plánování omezováním extenzivního rozvoje.
- Nedostatečné promyšlení intenzifikace vnitřního města je řešitelná nástroji územního plánování vymezením nezastavitelných území vnitřní krajiny a dále vymezením přiměřené výměry parků a jiných krajinných prvků v rozvojových plochách.

Odolnost vůči různorodým změnám

- Prostřednictvím ÚPD je potřeba vymezit územní podmínky pro realizaci protipovodňových opatření.
- V souvislosti s důsledky klimatické změny je žádoucí plánování v souladu s principy modrozelené infrastruktury.
- Problematika nedostatečného využívání nástrojů správy města ve prospěch navýšení efektivního rozvoje není řešitelná nástroji územního plánování. Pro zajištění dlouhodobého koncepčního plánování je třeba poukázat na jeho vyšší efektivitu pro rozvoj města a zároveň u klíčových dlouhodobých rozvojových dokumentů usilovat o jejich konsensuální přijetí.
- Řešení nedostatečné obnovy vodovodní a kanalizační sítě je mimo oblast územního plánování. Problematiku nutno řešit na úrovni vztahu majitel – provozovatel sítě.
- Řešení absence možnosti využití lokálních zdrojů elektrické energie v případě krizového ostrovního provozu (při výpadku dodávky z externí sítě) je mimo oblast územního plánování.
- Problematika vysokých nákladů na obnovu sítí technické infrastruktury při zavádění nových energeticky a materiálově úsporných řešení není řešitelná nástroji územního plánování. Na základě ekonomických a energetických analýz je potřeba zvážit vhodnost zavádění úsporných a odolných systémů.

Synergie města a metropolitní oblasti

- Z hlediska zvyšující se zátěže města mimobrněnskými obyvateli je řešení mimo oblast územního plánování. Prostřednictvím strategického metropolitního plánování je nutné podporovat sekundární metropolitní jádra a minimalizovat dopady tzv. aglomeračního stínu.
- Nekoordinace stavebních záměrů v rámci BMO je řešení mimo oblast územního plánování, alespoň dokud nedojde k institucionalizaci metropolitního prostorového plánování. Efektivnější koordinaci záměrů v BMO lze řešit formou strategického metropolitního plánování a diskusí představitelů dílčích samospráv.
- Z hlediska nevyužitého vysokého polohového potenciálu v rámci českého sídelního prostoru a střední Evropy jsou nástroje územního plánování omezené. V případě přestavby ŽUB je nutné nastavit podmínky v území, které umožní výstavbu nového nádraží včetně napojení na VRT.
- Funkční nevyváženost BMO nelze řešit nástroji územního plánování, alespoň dokud nedojde k institucionalizaci metropolitního prostorového plánování. Územní plány okolních obcí by neměly navrhovat pouze rezidenční lokality bez potřebné vybavenosti a alespoň určitého množství pracovních míst.
- Z hlediska spolupráce obcí BMO na rozvoji jsou nástroje územního plánování omezené. Brno jako sousední obec uplatňuje podněty k řešení ÚPD sousedních obcí. Takto legislativně zakotvený postup však neumožňuje předcházet nevhodným rozvojovým záměrům. Potenciál pro lepší koordinaci skýtá určitá forma institucionalizace metropolitní spolupráce.

Transparentní a efektivní městská správa

- Posilování digitalizace veřejné správy je mimo oblast územního plánování. Digitalizace správy města je záležitostí organizačních mechanismů a politických rozhodnutí.
- Připravovat data týkající se ÚPD ve formátech, které jsou zpracovatelné i prostřednictvím open-source software. Klást důraz na postupné zavádění otevřených dat a zajišťovat jejich dostupnost.
- Synchronizace a systematizace řešení a analýz prostorových dat v rámci ÚPP a ÚPD.
- Z hlediska nedůvěry části občanů v udržitelný rozvoj města řešení předchází přijetí ÚPD a spočívá v dostatečné komunikaci přínosů navrhovaných opatření a projektů s veřejností.
- Nezbytná koordinace strategického a územního plánování, která je předpokladem pro realizaci plánovaných záměrů.

14																			
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabulky

Tab. 1 Tabulka vyhodnocení střetů a určení problémů k řešení v ÚPD

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
DG01	VLC	Lokalita vyhrazená v ZÚR JMK pro veřejné logistické centrum je zčásti dotčena BP VTL plynovodu.	Západní okraj je v překryvu s koridorem, který je hájen pro obchvat Tuřan. V severní části zasahuje záměr propojení Tuřan pod dálnicí D1 s ulicí Průmyslová	- vymezení rozvojové plochy koordinovat se záměry dopravní infrastruktury (obchvat Tuřan, propojení na ul. Průmyslová) - respektovat dopravní napojení Letiště Brno-Tuřany - zajistit prostupnost lokalitou VLC a dostatečný podíl zeleně (s respektováním omezení provozu letiště)
DG02	Terminál Starý Lískovec	Lokalita vyhrazená v ZÚR JMK pro terminál IDS je zasažena záplavovým územím (vč. aktivní zóny) vodního toku Leskava, zasahuje do lokálního ÚSES podél toku.	Záměr realizace terminálu IDS ve Starém Lískovci se překrývá s koridorem územní rezervy pro VRT ze ZÚR JMK a záměrem realizace komplexního systému PPO na Leskavě. Modernizace trati Brno – Zastávka u Brna již probíhá (v realizaci).	- koordinovat s řešením protipovodňové ochrany na vodním toku Leskava - zohlednit územní nároky pro vymezení lokálního ÚSES - koordinovat s vymezením koridoru pro VRT (podle dostupných podkladů)
DS01	D1 rozšíření dálnice na šestipruhové uspořádání	Záměr rozšíření dálnice D1 je sice ovlivněn limity využití území (např. záplavovým územím Leskavy, ÚSES), ale ke střetu v území nedochází (mimoúrovňové uspořádání). Mimo to: záměr je rozčleněn na několik samostatně povolovaných úseků – obecně ale prošel povolovacím procesem (tzn. střety musely být vyřešeny na úrovni DÚR).		prostorové nároky (např. výšku stavby na okolním terénu) zohlednit ve funkčním a prostorovém uspořádání navazujícího území
DS02	D43 / kapacitní silnice I/43	Koridor ze ZÚR JMK určený pro silnici I/43 (Troubsko-Kuřim), včetně všech souvisejících staveb se kříží se zájmy ochrany přírody a krajiny (MZCHÚ, VKP, lokalita výskytu zvláště chráněných druhů) a se zájmy památkové péče (dotýkají se archeologické lokality a území s prokázáním a pravděpodobným výskytem archeolog. nálezů) - tyto střety jsou způsobeny nadbytečnou šířkou koridoru ze ZÚR JMK (při upřesnění v ÚPmB, resp. v DÚR budou eliminovány či odstraněny). Koridor kříží ÚSES (regionální a lokální úrovně) a řeku Svratku s vymezeným záplavovým územím (nejedná se o střet – bude řešeno přemostěním toku). V jižní části Bystrce koridor okrajově zasahuje do území se složitými základovými poměry (dotčení bude minimalizováno při upřesnění koridoru v ÚPmB a při umístění záměru; následně návrhem konkrétních stavební a technických opatření). Za limit je považován i koridor ve kterém byly rozsudkem NSS zrušena části ÚPmB.	Koridor pro silnici I/43 se kříží s koridorem pro realizaci PPO na řece Svratce (kříží se mimoúrovňově, proto není považováno za střet). V tzv. "uzlu Bosonohy" se koridor pro I/43 překrývá s několika záměry dopravní infrastruktury: rozšíření dálnice D1 (bude řešen dopravním napojením), s obchvatem Bosonohy (prověřeno – koordinováno), s modernizací trati Brno-Zastávka u Brna (probíhá realizace), a s územní rezervou pro VRT (studie proveditelnosti před dokončením, proto nelze posoudit rozsah střetu). Do tzv. "uzlu Bosonohy" má být vyveden přívaděč horkovodu z Jaderné elektrárny Dukovany a umístění předávací stanice do rozvodné sítě města (záměr jen jako podklad pro ZÚR JMK, proto nelze střet posoudit).	- při upřesnění koridoru zohlednit a minimalizovat střety s limity a hodnotami území - v tzv. uzlu Bosonohy koordinovat s řešením ostatních záměrů v území - napravit "neexistenci ÚP" ve koridoru zrušeném NSS
DS03	D52 propojení dálnice D52 s dálnicí D2	Koridor ze ZÚR JMK určený k propojení dálnice D52 s dálnicí D2, včetně všech souvisejících staveb, je vymezen v záplavovém území (včetně aktivní zóny), zahrnuje registrovaný VKP, se kříží se skladebnými prvky ÚSES lokální a regionální úrovně, je dotčen BP VTL plynovodu.	Za střet je považován pouze překryv se záměrem vybudování PPO a retenčního prostoru poldru Chrlice (bude řešeno mimoúrovňovým vedením dálnice, kdy náspy budou plnit také funkci protipovodňového valu).	- řešit s ohledem na záměr realizace PPO a poldru Chrlice - prověřit vymezení lokálního ÚSES a zachování funkčnosti regionálního ÚSES
DS04	I/42 VMO úsek Tomkovo nám. – Rokytova	Jeden z úseků VMO, navazující se na Husovický a Vinohradský tunel, je vymezen v záplavovém území (včetně aktivní zóny), nad nejvýznamnějšími plochami městské zeleně (v severozápadním a jihovýchodním cípu vymezeného koridoru), kříží se se skladebnými prvky ÚSES (regionální biokoridor podél Svitavy a s lokálním biocentrem), je dotčen ochranným pásmem MPR a existencí objektů obrany státu s oblastí komunikačního podzemního zařízení v zájmovém území Ministerstva obrany a částečně se nachází v území s archeologickými nálezy.	Koridor VMO se překrývá se záměrem vybudování PPO (kříží se mimoúrovňově, proto není považován za střet), se záměrem vymezení ÚSES podél řeky Svitavy, se záměrem optimalizace tratě Brno-Letovice a s železniční tratí, jež je součástí projektu ŽUB, a s významným městským záměrem – Nová Zbojovka a Nová Dukelská.	- koordinovat se záměry křižujícími VMO a minimalizovat jejich vzájemné střety - zajistit prostupnost pro pěší a cyklo dopravu

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
DS05	I/42 VMO úsek Vinohradský tunel	Jeden z úseků VMO, navazující na Tomkovo náměstí a VMO v ulici Ostravská, je vymezen v území s archeologickými nálezy, v sesuvném území registrovaném i mapovaném a v území s velmi složitými základovými poměry. Ostatní limity nacházející se v území nesouvisí s tunelovou stavbou.	VMO úsek Vinohradský tunel není ve střetu s jiným záměrem.	▪ zohlednit geologické limity v území ▪ řešit s ohledem na možné archeologické nálezy ▪ potvrdit prostorové nároky záměru, zejména portálů a nájezdů do tunelu
DS06	I/42 VMO úsek Ostravská	Jeden z úseků VMO, navazující na Vinohradský tunel a VMO v úseku železničního uzlu Brno, je vymezen v pásmu hygienické ochrany, kříží se se stávajícími lokálními biokoridory a biocentrem, je dotčen ochranným pásmem MPR, ochranným pásmem elektrické stanice a nadzemního vedení VVN. Koridor se překrývá na 2 místech s územím starých ekologických zátěží, je dotčen plochou nejvýznamnější městské zeleně, dobývacím prostorem a ložiskem nerostných surovin nacházející se na Černovické terase.	Koridor VMO se překrývá se záměrem železniční trati v rámci Železničního uzlu Brno.	▪ koordinovat řešení koridoru VMO se záměrem železniční trati ŽUB ▪ koordinovat s překryvem dobývacího prostoru a ložiskem nerostných surovin ▪ dle požadavku dotčených orgánů zpřesnit.
DS07	I/41 Bratislavská radiála + I/42 VMO úsek Komárov	Úseky VMO, navazující na VMO Ostravská, dálnici D1 a VMO v úseku ŽUB, jsou vymezeny v záplavovém území (včetně aktivní zóny), v ochranném pásmu MPR, v území s archeologickými nálezy a v území se starou ekologickou zátěží. Koridor se kříží s lokálním biocentrem a biokoridory podél Svitavy, Svratky a Leskavy.	Koridor VMO se překrývá se záměrem vybudování kmenové stoky EI a se záměrem vybudování vodovodního řádu Sokolova-Popelova (sítě kříží se mimoúrovňově, proto nejsou považovány za střet), se záměrem vymezení regionálního biocentra Černovický hájek a regionálních biokoridorů podél Svitavy a Svratky, se záměrem vybudování PPO na Svratce a Svitavě, s významným městským záměrem vybudování nového velodromu a v jižní části koridoru se záměrem rozšíření dálnice na šestipruhové uspořádání.	▪ koordinovat záměr s vybudováním PPO a vymezením skladebných prvků ÚSES ▪ koordinovat s významným městským záměrem na vybudování velodromu
DS08	I/42 VMO úsek ŽUB	Jeden z úseků VMO, navazující na komárovský úsek a tunel pod Červeným kopcem, je vymezen v záplavovém území, v ochranném pásmu MPR a v území s archeologickými nálezy.	Koridor VMO se překrývá se záměrem vybudování PPO, vymezením regionálního biokoridoru, s železniční tratí v rámci ŽUB, nepatrně s koridorem SJKD a s kmenovou stokou BI (záměry se kříží mimoúrovňově, proto nejsou považovány za střet).	▪ aktualizovat podobu záměru v celém rozsahu a zabývat se vyvolanými změnami ve funkčním a prostorovém uspořádání v navazujícím území ▪ koordinovat s napojením oblasti budoucího hlavního nádraží na VMO ▪ koordinovat záměr s vybudováním PPO a vymezením regionálních skladebných prvků ÚSES ▪ koordinovat s dotčenými záměry, i když jsou řešeny mimoúrovňově
DS10	I/42 VMO úsek Bauerova	Jeden z úseků VMO, navazující na tunel pod Červeným kopcem a MÚK za Pisáreckým tunelem, je vymezen v záplavovém území (včetně aktivní zóny), v území se starou ekologickou zátěží a v území s archeologickými nálezy. Koridor kříží v jižní části lokální biocentrum a regionální biokoridor.	Koridor VMO se překrývá se záměrem vybudovat PPO a regionální biokoridor podél Svratky. Vzhledem k tomu, že se jedná o mimoúrovňové křížení a dojde ke zpřesnění dopravního koridoru, nejsou tyto záměry považovány za střety.	▪ zajistit mimoúrovňové křížení pro cyklo a pěší dopravu, a to v místě napojení Riviéry a v oblasti velodromu ▪ zajistit dopravu v klidu (dříve součást plochy VMO) pro potřeby Riviéry, BVV a plánované multifunkční haly ▪ řešit s ohledem na záměr vybudování PPO ▪ zohlednit stávající skladebné prvky ÚSES
DS11	Obchvat Tuřan	Silniční koridor vedoucí po východním okraji MČ Tuřany je vymezen v ochranném pásmu letiště Tuřany (včetně vzletového koridoru), v území s archeologickými nálezy a v koridoru pro vedení komunikačního zařízení v zájmovém území Ministerstva obrany.	Za střet je považován pouze okrajový překryv se záměrem pro veřejný terminál s vazbou na VLC Brno.	▪ řešit s ohledem na záměr pro veřejný terminál (VLC Brno) ▪ posoudit záměr ve vztahu k letovému koridoru
DS12	Obchvat Slatiny	Silniční koridor vedoucí po jihovýchodním okraji MČ Slatina je vymezen v území s archeologickými nálezy a v ochranném pásmu letiště.	Za střet je považován překryv se záměrem rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání.	▪ aktualizovat vymezení v ÚPD dle ZÚR v platném znění ▪ koordinovat se záměrem rozšíření dálnice D1

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
DS13	Obchvat Bosonoh	Silniční obchvat vedoucí po jižním okraji MČ Bosonohy je vymezen v záplavovém území Leskavy (včetně aktivní zóny), v území s archeologickými nálezy a protíná lokální biocentrum a biokoridor. Za limit je považován i koridor ve kterém byly rozsudkem NSS zrušena části ÚPmB.	Silniční koridor se překrývá se záměrem rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, se záměrem vybudování kapacitní komunikace D43, se záměrem vedení VRT Javůrek-Brno a se záměrem vybudování tepelného přivaděče Z Jaderné elektrárny Dukovany včetně páteřním tepelných napáječů (Městský obchvat na Staré Brno a na Královo Pole). Koridor VRT a komunikace D43 jsou záměry ze ZÚR, jejíž koridory budou zpřesněny v podrobnější dokumentaci a střet s obchvatem Bosonoh bude eliminován.	- aktualizovat trasu záměru - koordinovat se záměry rozšíření dálnice D1 a realizací komunikace X43 a vedením VRT - zohlednit záplavové území Leskavy a skladebné prvky ÚSES
DS14	Obchvat Přízřenic	Silniční koridor vedoucí po jihozápadním okraji MČ Brno-jih je vymezen v malé okrajové části v záplavovém území (včetně aktivní zóny). Tento limit bude pravděpodobně eliminován po zpřesnění silničního koridoru. Dále je koridor vymezen v území s archeologickými nálezy.	Silniční koridor se překrývá se záměrem vybudování PPO a se záměrem realizace VRT Brno-Šakvice (studie proveditelnosti před dokončením, proto nelze posoudit rozsah střetu).	koordinovat se záměrem vybudování VRT a vybudování PPO
DS15	MÚK Moravanská	Plocha pro záměr MÚK Moravanská je vymezena v návaznosti na obchvat Přízřenic v území s archeologickými nálezy a v její východní části se nachází stará ekologická zátěž.	Záměr MÚK Moravanská se překrývá se záměrem vybudovat VRT Brno-Šakvice (křížení bude řešeno mimoúrovňově, proto nelze považovat za střet).	koordinovat s realizací VRT
DS16	Obchvat Maloměřic a Obřan	Silniční koridor vedoucí východní částí MČ Maloměřice a Obřany je vymezen nad plochou registrovaného VKP Maloměřická stráž, v místě maloplošného zvláště chráněného území Obřanská stráž, nad lokalitou chráněných druhů (konkrétně je chráněn kavyl tenkolistý), v místě nemovité kulturní památky (hradisko Obřany a pohřebiště Široká), v záplavovém území (včetně aktivní zóny), v území s velmi složitými základovými poměry a v sesuvném území, v území s archeologickými nálezy. Koridor se kříží s lokálním biokoridorem a biocentrem.	Silniční koridor se překrývá se záměrem vymezení regionálního biokoridoru a se záměrem optimalizace železniční tratě Brno-Letovice (jehož výstavba je v přípravě, proto nelze považovat za střet).	- koordinovat řešení se záměrem vymezení skladebných regionálních prvků ÚSES - zohlednit existenci přírodních a archeologických chráněných lokalit, eliminovat jejich zásah - zohlednit existenci národní kulturní památky
DS17	Obchvat Žebětína	Silniční koridor vedoucí v severovýchodní části MČ Žebětín se kříží s lokálním biokoridorem, je vymezen v zájmovém území Ministerstva obrany elektronického komunikačního zařízení a v území s archeologickými nálezy.	Silniční koridor není ve střetu s jiným záměrem.	- prověřit vedení biokoridorů - upřesnit polohu za ulicí Chrpová a křižovatku
DS18	Propojení Sadová-Lesná	Silniční koridor pro most spojující lokality Sadová a Lesná je vymezen nad lokálním biocentrem a v území s archeologickými nálezy.	Silniční koridor pro most Sadová-Lesná není ve střetu s jiným záměrem.	- ověřit dopravní význam a význam prostupnosti území - zohlednit existenci biocentra (řešeno mimoúrovňově) a možné archeologické nálezy
DS19	NMT Brněnská třída (dříve NMT)	Uliční prostor definující Novou městskou třídu je vymezen v území s ochranným pásmem elektrické stanice (umístěné v jižní části stávající teplárny), v záplavovém území v jižní části koridoru, v ochranném pásmu MPR, v území s archeologickými nálezy a nad plochami nejvýznamnější městské zeleně (Cyrilská-Řeznická a park Cyrilská-Řeznická).	Koridor pro NMT se překrývá se záměrem optimalizace tratě Brno-Letovice (jehož výstavba je v přípravě, proto nelze považovat za střet), s významnými městskými záměry v Nové Mosilaně, v lokalitě Špitálka a ve Vlněně (3.etapa).	- koordinovat sezáměry v území (Špitálka Nová Mosilana, , Vlněna) - zohlednit záplavové území a ochranné pásmo elektrické stanice
DS22	Severojižní kolejový diametr	Koridor pro SJKD vedoucí z Králova Pole na jih Brna je vymezen v MPR, v jejím ochranném pásmu, v místech nemovitých kulturních památek a v záměru vymezit MPZ, dále v plochách nejvýznamnější městské zeleně, v ochranném pásmu elektronického komunikačního zařízení (Ministerstva vnitra) a v ochranném pásmu elektrické stanice. V místě stávajícího hlavního nádraží a v okolí obou řek se kříží s lokálním biokoridorem. Koridor je vymezen v záplavovém území (včetně aktivní zóny).	Koridor pro SJKD se překrývá s významnými městskými záměry Crestyl, 3 bloky Opuštěná-Trnitá a Nové Sady, se záměrem železničního uzlu Brno a záměrem umístění transformovny Brno-Komárov-nádraží. Dále se záměr překrývá se záměrem vymezení biokoridoru podél Svratky a Svitavy a s vybudováním PPO. V jižním cípu při ústí do železniční tratě na Břeclav se koridor překrývá s VMO (úsek ŽUB).	- aktualizovat dle Studie proveditelnosti SJKD (zpřesnění trasy, územní nároky zastávek, apod.) - koordinovat s významnými městskými záměry a s těmi záměry, na které by mohlo mít podzemní vedení SJKD vliv - zohlednit památkovou ochranu po trase koridoru

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
DZ01	Železniční uzel Brno	Záměr ŽUB včetně napojujících se železničních tratí je vymezen v území se starou ekologickou zátěží, a to hned na několika místech, nad objekty důležitými pro obranu státu, v ochranném pásmu MPR a v území s archeologickými nálezy. Je okrajově dotčen územím se složitými základacími poměry a sesuvným územím. Záměr křížuje lokální biokoridory a nachází se v záplavovém území (včetně aktivní zóny). V koridoru se nachází nemovitá kulturní památka (střet s ní bude eliminován zpřesněním železničního koridoru).	Záměr ŽUB se překrývá se záměrem vybudování VMO v úseku ŽUB, v úseku Tomkovo náměstí a v úseku Ostravská. Dále je v překryvu se záměrem SJKD (křížení řešeno mimoúrovňově, proto nelze považovat za střet) a s rozšířením dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, v překryvu se záměrem optimalizace železniční tratě Brno-Letovice (záměr je nyní v realizaci, proto nelze považovat za střet), se záměrem vybudování PPO a s významným městským záměrem Nová Zbrojovka a Nová Dukelská. Záměr ŽUB a jeho železničních koridorů je vymezen nad záměrem vybudování transformovny Brno-Komárov-nádraží (střet bude eliminován zpřesněním železničního koridoru) a křížuje kmenovou stoku AI (křížení řešeno mimoúrovňově, proto se nejedná o střet) a regionální biokoridory na řece Svatce a Svitavě.	- aktualizovat podobu záměru v celém rozsahu - koordinovat s napojením oblasti budoucího hlavního nádraží na VMO - koordinovat řešení se záměry vybudování VMO a rozšířením dálnice D1 - koordinovat s významným městským záměrem - koordinovat se záměrem vybudování PPO
DZ02	VRT	Železniční koridor VRT Brno – Šakvice navazující na VRT směřující na západ je vymezen v záplavovém území Leskavy (včetně aktivní zóny), nad lokálními biokoridory a biocentrem na Leskavě, v území se starou ekologickou zátěží (na několika místech) a při křížení s D1 v území s archeologickými nálezy.	Záměr vybudování VRT směr Šakvice se překrývá se záměrem modernizace železniční tratě Brno-Zastávka u Brna (DZ07), která nyní probíhá (proto nelze považovat za střet). Koridor se kříží se záměrem rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, dále se kříží s vybudováním MÚK Moravanská, obchvatem Přízřenic a vybudováním PPO na Leskavě. Ve všech případech bude střet řešen mimoúrovňově.	- koordinovat se záměrem vybudování PPO - koordinovat s křížícími se záměry - zohlednit stávající skladebné prvky ÚSES
DZ03	VRT	Železniční koridor VRT Javůrek-Brno je vymezen v záplavovém území (včetně aktivní zóny) říčky Leskavy, nad lokálními biokoridory a biocentrem a v území s archeologickými nálezy. Koridor je v části dotčen limitem sesuvného území, za limit je také považován i koridor, ve kterém byly rozsudkem NSS zrušeny části ÚPmB.	Záměr vybudování VRT Javůrek-Brno se překrývá se záměrem nového terminálu Starý Lískovec, se záměrem rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, a se záměrem vybudování PPO. V tzv. "uzlu Bosonohy" je záměr VRT v překryvu s obchvatem Bosonoh a s vybudováním kapacitní komunikace D43. Velká část koridoru se překrývá se záměrem modernizace železniční trati Brno – Zastávka u Brna, která je nyní v realizaci (proto nelze považovat za střet). Do tzv. "uzlu Bosonohy" má být vyveden přivaděč horkovodu z Jaderné elektrárny Dukovany a umístění předávací stanice do rozvodné sítě města (záměr jen jako podklad pro ZÚR JMK, proto nelze střet posoudit).	- koordinovat se záměrem terminálu Starý Lískovec - koordinovat se záměry plánovanými v tzv. uzlu Bosonohy - koordinovat s vybudováním PPO - zohlednit stávající skladebné prvky ÚSES
DZ06	Zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice	Záměr zkapacitnění železničního koridoru v úseku Chrlice – Sokolnice, navazující na stávající trať v Chrlicích, kříží lokální biokoridory a biocentra a registrované VKP Dvorský potok. Koridor je vymezen v území s archeologickými nálezy a v zájmovém území Ministerstva obrany (elektronické komunikační zařízení a vzdušné komunikační zařízení).	Záměr zkapacitnění železničního koridoru v úseku Chrlice – Sokolnice se kříží se záměrem obchvatu Chrlic.	koordinovat se záměrem obchvatu Chrlic
DZ08	Optimalizace tratě Tišnov – Brno	Záměr optimalizace tratě Tišnov – Brno, procházející MČ Řečkovice a po hranici MČ Jehnice, je vymezen nad stávající lokálními biokoridory a biocentry, v místě sesuvného území, v území s archeologickými nálezy, v pásmu hygienické ochrany (vymezené kolem Lachemy) a nad nemovitými kulturními památkami v ulici Jandáskova a Jehnická (bude eliminováno zpřesněním koridoru).	Železniční koridor není ve střetu s jiným záměrem.	- zohlednit stávající skladebné prvky ÚSES - zohlednit místa sesuvného území, pásmo hygienické ochrany a možné archeologické nálezy
DZ09	Modernizace Brno – Šlapanice	Záměr modernizace železniční trati v úseku Brno – Šlapanice je vymezen v ochranném pásmu letiště Tuřany, v území s archeologickými nálezy a v oblasti komunikačního vzdušného zařízení (zájmové území Ministerstva Obrany).	Železniční koridor se překrývá se záměrem modernizace přerovské trati.	- zohlednit záměr modernizace přerovské trati - zohlednit ochranná pásma letiště Tuřany - zohlednit možné archeologické nálezy
EL01	Transformovna Brno – Komárov – Nádraží (TR BKN 110/22 kV)	Transformovna Brno – Komárov – nádraží plánovaná v místě nového nádraží na komárovské straně je umístěna v záplavovém území (včetně aktivní zóny) řeky Svatky, v ochranném pásmu MPR a v území s archeologickými nálezy. Do jihozápadní části plochy zasahuje lokální biokoridor.	Záměr se překrývá s vybudováním PPO na Svatce, s vymezením regionálního biokoridoru a s novým nádražím (ŽUB).	- koordinovat s výstavbou nového nádraží (ŽUB) - koordinovat s vybudováním PPO a vymezením regionálních skladebných prvků ÚSES zohlednit ochranné pásmo MPR a možné archeologické nálezy v území

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
KA02	Rekonstrukce kmenové stoky E, vybudování kmenové stoky EI	Rekonstrukce kmenové stoky E a vybudování kmenové stoky EI vedoucí ze Zbrojovky do Černovic je vymezena v záplavovém území a v území se starou ekologickou zátěží (a to hned na 2 místech). Ostatní limity v území nemají vliv na podzemní vedení kmenové stoky.	Záměr se překrývá se záměrem vybudování PPO na Svitavě, křížuje záměr optimalizace tratě Brno – Letovice (kde nyní probíhá příprava výstavby, proto nelze považovat za střet), dále křížuje záměr ŽUB, který bude řešen mimoúrovňově, a je v překryvu se záměrem VMO v úseku Bratislavské radiály a Komárova.	- koordinovat se záměrem vybudování PPO - koordinovat se záměrem úseku VMO - zohlednit staré ekologické zátěže v území
KA04	Dobudování kmenové stoky AI	Záměr je trasován podél řeky Svitavy, tzn. má být umístěn v záplavovém území, resp. v území povodňového rizika a ohrožení. Zasahuje biocentrum i biokoridor, které jsou součástí regionálního ÚSES (ze ZÚR JMK).	Záměr má být umístěn v území rozlivu protipovodňových opatření (PPO01) a kříží se se záměrem propojení dálnice D2 (DS03).	- koordinovat s řešením protipovodňové ochrany - minimalizovat dotčení ÚSES - koordinovat se záměrem propojení dálnice D2
KA05	Dobudování kmenové stoky BI	Záměr prochází záplavovým územím toku Leskava a na území Starého Brna kříží řeku Svatku, tzn. zasahuje do území povodňového rizika a ohrožení a také do vedení regionálního biokoridoru (ze ZÚR JMK). Je veden územími s pravděpodobným i doloženým výskytem archeologických nálezů a v blízkosti nemovitých kulturních památek. V koncovém úseku se dotýká plochy nejvýznamnější městské zeleně u Letohrádku Mitrovských.	Je dotčen záměrem realizace komplexních protipovodňových opatření (PPO01) a kříží se záměrem dokončení VMO (DS08) a hájením koridoru k prověření VRT (DZ02).	- koordinovat s řešením protipovodňové ochrany - a dostavbou VMO - minimalizovat dotčení ÚSES - v řešení zohlednit ochranu území pro VRT
PL02	Regulační stanice Komárov	Záměr vybudování VTL regulační stanice má být realizován v záplavovém území řeky Svitavy, tzn. též v území povodňového rizika a ohrožení. Zasahuje do regionálního biokoridoru (ze ZÚR JMK).	Záměr má být umístěn v území rozlivu protipovodňových opatření (PPO01) a překrývá se s úsekem plánované kmenové stoky kanalizace AI (KA04).	- koordinovat s řešením protipovodňové ochrany - minimalizovat střet s ÚSES a s vedením kmenové stoky AI.
PL03	Regulační stanice Rybářská	Záměr vybudování regulační stanice má být realizován v území povodňového rizika a ohrožení.	Záměr se zčásti překrývá se záměrem Mendel Plaza, revitalizace areálu bývalého podniku Kras (X014).	koordinovat s jinými záměry v území (Minimalizace ohrožení záplavou je řešitelná technickým řešením při umístění stavby – nevyžaduje řešení v ÚPD.)
TE01	EDU přivaděč Brno	Záměr vybudování teplovodu pro vyvedení tepla z JE Dukovany (ze ZÚR JMK) do teplovodní sítě města Brna a vybudování předávací stanice v tzv. uzlu Bosonohy se střetává s ochranným pásmem dálnice. Protože v tzv. uzlu Bosonohy se kumulují záměry dopravní infrastruktury, je střet s ochranným pásmem menším z řady kolizí.	Záměr vybudování teplovodu a předávací stanice v tzv. uzlu Bosonohy a vyvedení do rozvodné sítě města se překrývá s koridory hájenými pro dopravní infrastrukturu nadmístního významu (ze ZÚR JMK), a to s koridorem pro rozšíření dálnice D1 (DS01), vyústěním koridoru pro kapacitní silnici I/43 (DS02), koridorem pro obchvat Bosonoh (DS13) a koridorem územní rezervy pro VRT (DZ03).	Společně pro tzv. uzel Bosonohy: - upřesnit vymezení koridorů pro jednotlivé záměry s využitím podrobnějších podkladů - minimalizovat územní překryvy - koordinovat s dalšími záměry v území v řešení zohlednit připravenost záměrů k realizaci
TE02	Páteří tepelný napaječ – Městský obchvat na Staré Brno	Záměr vybudování tepelného napaječe z tzv. uzlu Bosonohy do oblasti u Ústředního hřbitova se kříží s vodním tokem Leskava a tím i se záplavovým územím (včetně aktivní zóny) a lokálním ÚSES. Napaječ má být veden podél stávajících silnic a komunikací, tzn. zasahuje do jejich ochranných pásem. Místy zasahuje do ploch nejvýznamnější městské zeleně a prochází územím s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů.	V úseku ulice Jihlavská se překrývá se záměrem realizace tunelu pod Červeným kopcem (DS09) – vzhledem k odlišné hloubce uložení není považováno za problematický střet. V tzv. uzlu Bosonohy vede v koridoru pro obchvat Bosonohy (DS13) a kříží s koridorem pro realizaci protipovodňových opatření na Leskavě (PPO01).	koordinovat s jinými záměry v území. (Technické řešení souběhu případně křížení se stávající dopravní a technickou infrastrukturou přesahuje podrobnost ÚPD i ÚS. Stejně tak dotčení nejvýznamnějších ploch městské zeleně a lokalit s možným výskytem archeologických nálezů)
TE03	Páteří tepelný napaječ – Městský obchvat na Královo Pole	Záměr vybudování tepelného napaječe z tzv. uzlu Bosonohy do Králova Pole k Technologickému parku se v několika úsecích kříží regionální ÚSES (ze ZÚR JMK) lokálním ÚSES. Napaječ má být veden podél stávajících silnic a komunikací, tzn. zasahuje do jejich ochranných pásem. Místy zasahuje do ploch nejvýznamnější městské zeleně a prochází územím s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů.	Od tzv. uzlu Bosonohy až okraj sídliště v Bystrci kopíruje trasu silnice I/43, tzn. záměr se v tomto úseku překrývá se záměrem rychlostní silnice S43 (DS02). Kříží tok a údolí Svatky, proto kříží záměr na vybudování komplexní protipovodňové ochrany (PPO01).	koordinovat s jinými záměry v území (Řešení kolizí s vedením jiné podzemní technické infrastruktury, s lesními porosty, s prvky ÚSES přesahuje účel ÚPD.)
VO01	Vodovodní přivaděč Čebín – Hvozdec	Záměr vybudování větve Čebín – Hvozdec Vírského oblastního vodovodu (ze ZÚR JMK) je veden podél hranice biocentra a Přírodního parku Podkomorské lesy. Při hloubce uložení vodovodu není považováno střet – z podrobnější dokumentace záměru je zřejmé, že nekoliduje.	Záměr větve oblastního vodovodu se kříží koridorem ZÚR JMK pro VLT plynovod Kraslice – Bezměrov (PL01).	- implementovat do ÚPmB při upřesnění trasy - respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny - koordinovat se záměrem VTL plynovodu

kód v ÚAP	Záměr	Vzájemné střety záměrů s limity a hodnotami	Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území	Určení problémů k řešení v ÚPD
X006	Mendlovo náměstí	Záměr úpravy veřejného prostoru není omezen významnými limity využití území. Mendlovo náměstí hraničí s MPR Brno (resp. leží v jejím ochranném pásmu), některé objekty po obvodu náměstí jsou památkově chráněny.		▪ koordinovat s průrazem Hybešova – Mendlovo náměstí a návrhem systému VHD